

Deák Máté

**A német polgári repülés újjászületése a versaillesi békét
követően Németországban, Európában és a világban
(1919-1933)**

PhD disszertáció

Témavezető:

Prof. Dr. Fischer Ferenc egyetemi tanár

Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar

Interdiszciplináris Doktori Iskola

„Európa és a magyarság a 18-20. században” Doktori Program

Pécs, 2018



AZ EMBERI ERŐFORRÁSOK MINISZTERIUMA ÚNKP-16-3 KÓDSZÁMÚ ÚJ NEMZETI KIVÁLÓSÁG PROGRAMJÁNAK
TÁMOGATÁSÁVAL KÉSZÜLT

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék.....	3
1. Bevezetés	6
1.1. Előszó	6
1.2. A kutatói kérdés és módszertan	10
1.3. A kutatás színterei	13
1.4. A disszertációban felhasznált források és szakirodalmak historiográfiai áttekintése	16
1.5. A doktori értekezés fejezeteinek bemutatása.....	22
2. 1918-19. Németország veresége és annak légügyi következményei	33
2.1. Németország légi helyzete 1918-ban.....	33
2.1.1. A versaillesi béke repülést tiltó rendelkezései	33
2.1.2. A békeszerződést követő tiltó rendelkezések bemutatása. A második nemzetközi légügyi konferencia: a „ <i>Pariser Luftverkehrsabkommen</i> ” (PLA, 1919. október 13.).....	41
2.2. A német légi geopolitikai gondolkodás formálódása – „Európa légi keresztje”	45
2.3. Forradalmian új sport: a vitorlázórepülés.....	51
2.4. A megújuló német polgári repülés kezdetei	53
2.5. A német léghajózás kiütkeresése. Hugo Eckener	55
3. Út az 1926-os Párizsi Légügyi Egyezményekig – a német légidiplomácia eredményei (1919-1926).....	60
3.1. Németország és Európa a Gustav Stresemann fémjelezte „ <i>Realpolitik</i> ” éveiben (1923-1929) 60	
3.2. Az 1921. évi szigorító légi rendelkezések bevezetése. Az ún. „ <i>Londoner Ultimatum</i> ” német repülést szabályzó vonatkozásai és következményei (LU, 1921. május 5.).....	64
3.3. Az 1922. évi „9 szabály” bevezetése. Az 1922. évi repülőgép építést korlátozó szabályok („ <i>Begriffsbestimmungen</i> ”, „ <i>Neun Regeln</i> ”, 1922. április 14.).....	65
3.4. A német-szovjet rapallói szerződés légügyi következményei (1922. április 16.)	68
3.5. Az 1925. májusában életbe léptetett „ <i>Neue Begriffsbestimmungen</i> ”	72
3.6. Úton a megoldás felé. Az 1925. és 1926. évi titkos német, francia és brit légügyi tárgyalások háttere brit külügyi iratok tükrében	76
3.7. Az 1926. májusi Párizsi Légügyi Szerződések: „ <i>Pariser Luftverkehrsverhandlungen</i> ” (PLV, 1926. május 5.)	83

4. Az 1926. májusi Párizsi Légügyi Egyezmények alkalmazása Németországban, 1926	87
4.1. Az 1926. május 5-én aláírt Párizsi Légügyi Egyezmény alkalmazásának ügyében folytatott tárgyalások ismertetése	87
4.2. A Párizsi Légügyi Egyezmény kodifikációs folyamata a német jogalkotásban.....	108
4.3. Az 1920-as években elért német légi diplomáciai eredmények áttekintése az európai országok viszonylatában	127
5. A Luft Hansa megalakulása, 1926	132
5.1. Németország légitársaságai, légi vállalkozásai. A légitársaságok egyesülése és a Luft Hansa létrejötte.....	132
5.2. Hugo Junkers munkássága és szerepe a német repülés újjáépítésében	136
5.3. A német polgári repülés gazdasági és a társadalmi kölcsönhatásai a weimari években	145
5.4. Kitekintés (Amerikai Egyesült Államok, Nagy-Britannia, Olaszország, Franciaország, Japán)	153
6. A weimari Németország dél-atlanti légi törekvései az 1920-as és 1930-as években	162
6.1. Ibero-Amerika: a német geopolitikai érdeklődés felértékelődése	162
6.2. A dél-atlanti légi útvonal szisztematikus német feltérképezése és tesztelése	170
6.3. A Dél-Amerika és Afrika közti német légi útvonal az óceánon át. Katapulthajók .	176
6.4. British Gambia kérdése. A brit gyarmat repülőtere és kikötője német használatban	180
6.5. Német leányvállalatok Dél-Amerikában 1919-1939 között (CONDOR, SCADTA, SEDTA).....	193
6.6. A német légi törekvések és sikerek megítélése brit szemszögből a két világháború között	201
6.7. Az USA fenyegetettség érzése a német légi sikerek következtében Közép – Amerikában	207
7. Összegzés	209
7.1. A kutatói kérdésekről.....	209
7.2. A kutatás főbb kérdéseire adott válaszok rövid összegzése	210
8. Forrás- és irodalomjegyzék	217
8.1. Levéltári források:	217
8.1.1. Publikált német nyelvű nemzetközi szerződések:.....	217
8.1.2. Nem publikált német nyelvű levéltári források (Bundesarchiv/Militaärarchiv Freiburg, BAMA):.....	218

8.1.3.	Publikált angol nyelvű levéltári források (The National Archives, Kew):	219
8.2.	Német nyelvű irodalmak:	219
8.2.1.	Német nyelvű folyóiratban megjelent tanulmányok (1919-1933):.....	219
8.2.2.	Német nyelvű irodalmak (1919-1933):.....	222
8.2.3.	Német nyelvű irodalmak (1933-1945):.....	225
8.2.4.	Német nyelvű irodalmak (1945 utáni):	226
8.2.5.	Német nyelvű atlaszok:	228
8.3.	Angol nyelvű irodalmak:	229
8.3.1.	Nyomtatásban megjelent források, forrásértékű kiadványok:	229
8.3.2.	Angol nyelvű irodalmak (1945 előtti):	232
8.3.3.	Angol nyelvű irodalmak (1945 utáni):.....	232
8.4.	Spanyol nyelvű irodalmak:	234
8.5.	Nyomtatásban megjelent magyar nyelvű források:	235
8.5.1.	Magyar nyelvű irodalmak (1945 előtti):	235
8.5.2.	Magyar nyelvű irodalmak (1945 utáni):	237
8.5.3.	Magyar nyelvű folyóiratban megjelent cikkek, tanulmányok:	239
8.6.	Interneten elérhető források:.....	241
8.7.	A szövegben felhasznált térképek és képek jegyzéke	243
8.7.1.	Térképek	243
8.7.2.	Képek	245
8.7.3.	Dokumentumfilmek	246
9.	Mellékletek	249
9.1.	Térképek	249
9.2.	Fotók.....	254

1. Bevezetés

1.1. Előszó

Németország politikai, katonai vezetése számára 1918-ra világossá vált, hogy az ország nem képes tovább vívni az első világháborút, még a harcok tényleges beszüntetése előtt elvesztette azt. Az értekezésnek nem célja vizsgálni a vereséghez vezető út főbb állomásait, okait, sokkal inkább a vereség teremtette gazdasági, politikai válság megoldására tett német kísérleteket, azon belül is a repülés, mint forradalmian új geopolitikai tényező jelentette lehetőségeket – mint kitörési pontokat – kívánja górcső alá venni.

A háborús évek Németországban egyet jelentettek a politikai és gazdasági értelemben vett transzformációval. Az átalakulás folyamata azonban 1918-ban nem ért véget, hiszen a kitűzött célokat nem sikerült elérni, új célokat kellett megfogalmaznia a német kormányoknak. A rövid távú cél az ország megmentése és stabilizálása volt, a túlélés, míg a hosszabb távú célokat Németország számára a versaillesi béke revíziója, valamint az ország fejlesztése jelentették. A változás az élet minden területét érintette, hiszen gyökeres változáson ment át a társadalom, a politika, a gazdaság – a német kormányoknak fel kellett tehát ismernie, hogy a változás folyamatainak összefogásával és azok kanalizálásával lesz lehetséges a fejlődés útjának kitűzése. A felismerés bekövetkezett, ám ez a konszolidációs időszak gyakorlatilag Adolf Hitler hatalomra jutásáig tarthatott csak, a konszolidációt ugyanis felváltotta ismét egy transzformációs periódus, Németország elindult a később zsákutcának bizonyuló birodalomépítés útján. A birodalmi gondolat nem volt új a német nép számára, jelentős társadalmi igény mutatkozott az igazságtalannak vélt versaillesi béke revíziója iránt már közvetlenül a békediktátum aláírását követően.

Az új német vezetés a krízis érzékelése és annak elemzését követően válaszokat keresett a problémákra, mai szóval élve a krízisdiagnosztika vizsgálati módszereit alkalmazta. A repülés fejlesztése olyan kitörési pontot jelentett Németország számára – egyéb megoldási kísérletek mellett – mely a lehetőség felismerésétől kezdve egyszerre jelentett politikai, gazdasági, technológiai és társadalmi megoldásokat is a vesztes világháborút követő időszakban.

A konszolidációs időszak alapvetően kettős természetű a krízisdiagnosztikát követő német megoldási törekvések tükrében. Többek között azért is jellemezhető kettős

természetüként a kihívásokra adott válaszok összessége, mivel ezeknek egy része nyilvános és jogszabálykövető, másik része viszont titkos, a versaillesi béke paragrafusaival szemben megvalósuló programként valósult meg. Másrésről azért is írható le a folyamatok összessége kettős természetüként, mivel az ország belső konszolidációjának és stabilitásának megteremtésével együtt járt az expanzió más országok, kontinensek irányába diplomáciai, politikai és gazdasági értelemben. Az egymást váltó német kormányok megoldási javaslatai és azok végrehajtási módozatai tartalmazták a hagyományos német értékek és beidegződések táplálta igényeket is, mint a konzekvensen képviselt revans-politikát, a német nép nagyságának visszaállítása iránti törekvéseket, a területi és politikai értelemben vett revíziós terveket, valamint a birodalmiság gondolatának bizonyos elemeit. A birodalomépítés, a német nagyság gondolata nem tűnt el a veszített háború következtében, sőt, bizonyos elemei felerősödtek, széles társadalmi támogatottság mellett, ám új utakon járva, új megoldásokkal kísérletezve történt mindez. A tömegek, a német nép elárulva érezte magát, hiszen nem talált elfogadható magyarázatot a vereségre. A fentiekkel párhuzamosan ugyanakkor kifejezetten erős volt a békevágy, a „megzavart rend” (*Bedrohte Ordnung*)¹ helyreállítása iránt érzett vágyakozás.

A krízismenedzsment számos új, modern elemet is alkalmazott céljai elérésének érdekében. Kifejezetten tudatos és célratoró megoldás volt a repülés, mint a német gazdasági és geopolitikai – viszonylagos – elszigeteltségből történő kitörési lehetőség kormányzati szinten történt felismerése, annak központilag koordinált támogatása és fejlesztése, mely a megoldási kísérletek közül a modernitásával tűnik ki még most is, száz év elteltét követően a XXI. századból szemlélve azt. A modern megoldások nem értek véget ezzel az egy kiragadott példával. A légitözlekedésre úgy tekintettek a döntéshozók, mint a gazdaság és az ipar katalizátorára. A német ipar a világon az elsők között alkalmazott olyan termelés-szervező megoldásokat, mint az iparágak közötti technológia- és tudástranszfer, mely többek között az aerodinamikában elért kutatási eredményeket és mérnöki, szakmai tudást kamatoztatta más iparágakban, így például az autógyártásban. Részben a piaci kihívások, részben a jogszabályi környezet tiltó rendelkezései folyamatos, gyors innovációra kényszerítették a német ipart a nemzetközi értelemben is versenyképessé válás folyamatában, s annak hosszú távú megőrzésében. Az innovatív megoldások közé tartozott az egyetemi kutatások összekapcsolása az ipari, piaci szereplőkkel azok piaci, ipari hasznosulása érdekében. Alapvető szerepe volt a

¹ Az Univerzität Tübingen (Tübingeni Egyetem) keretein belül jelenleg is folyik egy kutatás a „megzavart rend” (*Bedrohte Ordnung*), mely Németország történelmi aspektusaiban vizsgálja a rend fogalmát, a megszavart rend és a német történelem kapcsolatát.

modern, megújulni képes német iparnak és felhalmozott mérnöki, szakmai tudásnak és precíziós gyártókapacitásnak abban, hogy Németország alig pár évvel a vesztes világháborút követően a légi dimenzióban, mint lehetséges kitörési pontban egyáltalán gondolkodhatott. Ez a háttér jelentette az alapot Németország számára az 1930-as évek végéig ahhoz, hogy polgári értelemben légi nagyhatalommá válhasson.

A modern technológiai fejlesztések mellett a német kormányok a külpolitikában is új megoldási lehetőségeket kerestek, szintén a modernitás jegyében. Weimarban állandósult félelem a nyomasztó francia katonai fölénytől, s nem segített sokat az a tény sem, hogy Nagy-Britannia olykor hintapolitikát folytatott Németország kapcsán, mivel ennek konkrét eredményei csak később váltak kézzelfoghatóvá. Az Amerikai Egyesült Államok katonailag és politikailag kivonult Európából, s a két világháború között a Washingtoni Konferencián kialakított új, főként csendes-óceáni és távol-keleti érdekszféráját építette. Az új államalakulat, a Szovjetunió hasonló politikai elszigeteltségben született, mint a weimari Németország. Ugyanakkor a Szovjetunióval való együttműködés gondolata – még hozzá progresszív és konzervatív szélsőjobboldali változatban egyaránt – végig ott kísértett a weimari köztársaság hivatalos külpolitikájában. A német progresszió az ország nemzetközi pozícióinak, egyúttal az európai béke feltételeinek javulását várta ettől, a konzervatív-szélsőjobboldali irányzat viszont a nyílt revans-politika lehetőségeinek kiszélesülését.

A hagyományos értelemben vett német gazdasági és politikai érdekszférák – az 1920-as években – bizonyos szempontból elérhetetlenné, értelmezhetetlenné váltak, hisz a gyarmatok elvesztek, a kereskedelmi és politikai kapcsolatok részben megszakadtak, Németország – ha nem is teljes mértékben és értelemben – elszigetelődött. Új szövetségesekre, új horizontokra volt szükség az ország nemzetközi politikába történő újbóli beágyazásához. Ez a szabad politikai térkeresés az 1920-as évek elején Spanyolország mellett Dél-Amerikában valósulhatott meg. Az ott található országok, kiváltképp Chile és Argentína hagyományosan is jó viszonyt ápolt Németországgal, hiszen jelentős német kolóniák éltek itt már korábban is, valamint jelentős gazdasági és katonai kapcsolatai és érdekelttségei voltak a térségben Németországnak. Ezekben az országokban a német légitársaságok és azok leányvállalatai sikeresen szállhattak be a légi versengésbe a francia és észak-amerikai légitársaságokkal a légipostáért, utasokért, teherszállítmányokért, valamint új légi útvonalak kiépítéséért és azok monopolizálásáért, sok esetben kifejezetten sikeresen!

Az új politikai kiútkeresés eredménye volt a szovjet-német közeledés is, mely szintén hatalmas lehetőségeket hozott a német geopolitikai törekvések, így a német polgári – és titkos katonai – együttműködések számára. A „*lebensraum*” mint új geopolitikai irány az 1930-as évek második felétől változtatta meg a politikai nézőpontot, ebben az évtizedben az említett titkos együttműködési lehetőségekben rejlő potenciál, valamint a Szovjetunió hasonló külpolitikai elszigeteltsége jelentette a közeledés alapjait. Itt megvalósulhattak azok a titkos német katonai fejlesztések és tesztelések, melyek Németországban tiltottak voltak a haderő részére. A Szovjetunió óriási légtere Németország számára összekötő kapcsot jelentett a Közel- és a Távols-Kelet felé, melyet először Hugo Junkers, majd a Luft Hansa is kihasznált terjeszkedése során. A Közel-Keleten főként Irán (Perzsia), míg a Távols-Keleten Kína és Japán jelentette a tervezett légi útvonalhálózat kiépítésének célországait. Ebbe a progresszív terjeszkedésbe, fejlesztésnek álcázott geopolitikai-geotaktikai folyamatként illeszthető be a német repülés exportjával történő terjeszkedés. A repülés nem önmagában és egyedül jelentette a megoldást, hiszen egy „komplex program” részeként jelent meg. A nemzetközi terjeszkedésre jó példa a tőkekihelyezés, mely Brazília, Mexikó² és Afganisztánba akkor is töretlen maradhatott, mikor a legérzékenyebben érintette Németországot a tőkehiány és a pénzügyi nehézségek.

Németország sikeresnek tekinthető külpolitikájának köszönhetően a vesaillesi béke bizonyos (légi) megkötéseit, valamint a szerződés által teremtett politikai és gazdasági elszigeteltséget az 1920-as évek végére megváltoztatta. A gazdasági világválság – és a soha el nem engedett német birodalmi nagyság gondolata a revans-politikával karöltve – más utat szabott az országnak. A birodalmiság gondolata azonban nem kizárólag európai értelemben jelent meg az új német politikában és társadalomban, hanem – részben a repülésnek köszönhetően – a globális szemlélet kezdett dominánssá válni. Adolf Hitler – többek között a repülés és a légierő segítségével – birodalmat akart építeni, a világ vezető hatalmává kívánta tenni Németországot, s ez elvezette a németeket, Európát és a világot a második világháborúhoz.

² NAVA AMEZCUA 2016, 12. o.

1.2. A kutatói kérdés és módszertan

A két világháború közötti időszak német történelme a kutatók számára részleteiben is ismert itthon, és a nemzetközi történettudomány művelői előtt is. Ugyanakkor épp a Luft Hansa megalakulása kapcsán számos kérdés merült fel, melyek eddig nem kerültek górcső alá. Az alapkérdés, mely engem is elindított a vizsgálódás útján, a következő: ha Versaillesben megtiltották a repülést Németország számára, akkor hogyan jöhetett létre a Luft Hansa, mint korának – már alapításakor is – egyik legnagyobb légitársasága, mindössze 7 évvel a béke ratifikálását követően? Hogyan – felismerve a nemzetközi politikai légkör enyhülését – ültethette Németország tárgyalóasztal mellé a korábbi győzteseket, kihasználva az ország speciális geográfiai elhelyezkedését?

A fenti kérdések az alapkérdések, melyből aztán számos egyéb, sokszor messze vezető kérdés is fakad: honnan állt rendelkezésre az infrastruktúra? Milyen jogi környezet tette ezt az óriási léptékű innovációt lehetővé? Hathatott – paradox módon – a technikai fejlődésre a jogi tiltó környezet? Mennyiben segítette a tiltás az innovációt? Mit szolt a fő „ellenlábás” Franciaország a német légi jelenlét megerősödéséhez Németországban és Európában? Milyen hozzáállást mutatott Nagy-Britannia Németország légi törekvéseihez? És egyáltalán: miért gondolkodtak és gondolkodhattak a német döntéshozók transzkontinentális légi dimenziókban? Miért válhatott Dél-Amerika légi szempontból preferált célponttá? Mennyire volt az Amerikai Egyesült Államok megengedő ebben a kérdésben?

Ahogy az a fentiekből kitűnik, a téma fokozatos megismerése során számos kérdés fogalmazódott meg bennem. Az egymásból következő kérdések megválaszolása előtt azonban szükséges volt azok csoportosítása, logikai sorrendjük felállítása, s a megfelelő forrásbázisok meghatározása, hozzájuk rendelése. Ezért az alábbi szerkezet tűnt célszerűnek a csapongások elkerüléséhez: a disszertáció Németországból térben fokozatosan kifelé, az európai, majd a világ felé haladva követi és mutatja be a német légügyi, diplomáciai és politikai sikereket. Ezek részletes tárgyalását megelőzi a német külpolitika rövid és ide vágó értékelése, valamint a motivációk ismertetése. Az Európába, s majd abból az interkontinentális dimenzióba történő kilépés értékelése tehát csak ezt követően kerülhet sorra, melynek részét képezi a német légi törekvések, s az elért sikerek nemzetközi megítélése a kulcsszereplőnek tekinthető országok – kiemelten is Nagy-Britannia – szemszögéből. Az 1926 után már kézzel fogható német sikerek

elképzelhetetlenek voltak erős, nemzetközileg is jelentős szereplők legalább hallgatólagos beleegyezése vagy támogatása nélkül. Talán a legerősebb támogatója Németország bizonyos értelemben – főleg politikailag – történő megerősítésének épp Nagy-Britannia lett, mivel a Brit Birodalom birodalmi légügyi érdekei a franciákkal szemben sokszor egybe estek a német érdekekkel. Ezért kiemelten fontos, hogy az értekezés foglalkozzon a brit álláspont ismertetésével, s bemutassa azokat a mérőkövetőket tekinthető együttműködési pontokat, melyek hozzájárultak a német légi sikerekhez.

Ugyancsak kiemelten fontos magának a Luft Hansának a megalakulását bemutatni, hiszen az események fő sodrában azok főszereplőjeként jelenik meg az említett légitársaság, a német transzkontinentális légi diplomácia, valamint külpolitika megvalósításának egyik kiemelt eszközeként, a megalázó vereséget követően a német nép nagyságának és sikereinek megtestesítőjeként. Ugyanakkor a pusztán eseménytörténetnél nagyságrendekkel fontosabb a megalakulás jelentőségét tárgyalni, hiszen ez egy forradalmian új eszközt jelentett a német kül-, gazdaság- és társadalompolitika számára. A Luft Hansa légitársaság 1926-os megalakulását előzte meg az a jelentős német légügyi külpolitikai sikersorozat, mely végül a versaillesi légi paragrafusok semmisé tételéhez, s az új légi szabályozás létrejöttéhez vezetett győztes és vesztes között. Nem hangsúlyozható elégszer, hogy a polgári repülés szabályainak újragondolása végső soron a versaillesi béke revízióját jelentette, alig 7 évvel annak aláírását követően, kihasználva Németország geográfiai adottságait, mely a korszakban új alkupozíciót jelentett!

Már a kérdések felvetése során kiderült, a disszertáció nem vállalkozhat az egész, két világháború közötti időszak részletes feldolgozására minden aspektusból és a világ minden térségben. Egyrészt a terjedelmi korlátok és a forrásbázis behatároltsága, valamint korábbi kutatásaim és érdeklődésem is kijelölték a főbb kutatási irányvonalakat. Világossá vált, hogy alapvetően Németország-Európa, valamint Németország és Dél-Amerika viszonylatában kell a kutatást elvégezni, mivel az említett két kontinens viszonya volt a leginkább meghatározó a német repülés és légi geopolitika szempontjából, mint az elszigeteltségből való kitörés célrégiói. Szintén fontos szál ugyan a keleti irányú légi fejlesztések kérdésköre, ám nyelvi korlátok nem teszik lehetővé számomra a szovjet/országi, illetve kínai források behatóbb vizsgálatát. Ázsia és a Szovjetunió fontos térség a német repülés szempontjából, hiszen a tervezői munka gyakorlatban történő kipróbálása sok esetben – hasonlóan más, titkos hadi célú fejlesztésekhez, szovjet területen történt, mégsem tekinthető kiemelten fontos térségnek a Luft Hansa

célállomásainak tükrében. Hasonló a helyzet a Közép-Kelettel és Afrikával is. A Közép-Keleten Perzsia (Irán) az a terület, mely Hugo Junkers légitársasága (Junkers Luftverkehr Persien) révén a Luft Hansa útvonalhálózatába került a Junkers cég államosításakor, ám az üzemeltetés nagyban függött a német-szovjet Deruluft vállalattól, így nem fejlesztette azt jelentős mértékben a Luft Hansa. Afrikában – hasonlóan Ázsiához – ugyan pionírrepüléseket hajtottak végre német pilóták, ám egy területet leszámítva nem került a német érdeklődés középpontjába. Az egyetlen fekete-afrikai régió, mely kulcsszerepet töltött be a dél-atlanti légi útvonal kiépítése során, az a kelet-atlanti afrikai partvidék, s a britek uralta Gambia volt. Mint brit gyarmat – mely a dél-atlanti térség átrepülése során a Luft Hansa rendelkezésére lett bocsátva államközi megállapodás keretében – Gambia kiemelten fontos szerepet kapott a transz-atlanti átkelések megszervezésében. Így a disszertáció is érinti az említett régiót.

Időben szintén korlátokat kellett állítanom magamnak, mivel több szempontból is szétfeszítette volna a dolgozat kereteit ebben a kutatásban az 1933 utáni időszak bevonása. Egyrészt a Luftwaffe megalakulása már egy másik történelmi korszak része, s a szakirodalomban jelentős számú monográfia és szakíró foglalkozik az 1933 (1935) -1939 (1945) közötti időszak történéseivel, nem sok teret hagyva új kutatási eredmények bemutatásának. Másrészt a német polgári repülés kialakulásának, valamint Németország polgári értelemben vett légi nagyhatalommá válásának igazán jelentős időszaka pont 1919 és 1933 közé esik. A disszertációban ugyanakkor előfordul 1933 utáni események taglalása is, de törekedtem arra, hogy ez kizárólag a dél-atlanti légi projekt kapcsán forduljon elő. Ebben az esetben ugyanis szükséges a teljes fejlesztést és eredményeket bemutatni, s az említettek egészen 1940-41-ig – adott esetben a dél-amerikai kontinensen belül még ennél tovább is – tartottak. Mivel a transzatlanti átrepülés és a dél-amerikai német repülés a második világháború kitörését követően szűnt meg fokozatosan a régióban, s a légi fejlesztések sem álltak le azt megelőzően, célszerűnek tartottam ebben az esetben a kutatás időbeli korlátait kiterjeszteni egészen a projekt teljes megszűnéséig.

1.3. A kutatás színterei

A kutatás középpontjában a német repülés, majd a Luft Hansa nemzetközi tevékenysége áll, így elsősorban Németország, s az ott található könyvtárak, levéltárak és egyéb gyűjtemények, múzeumok jelentették a kiindulási alapokat.

2008 során kutatásokat folytattam a Freiburgi Katonai Levéltárban (*Bundesarchiv-Militärarchiv*, Wiesentalstraße 10, 79115 Freiburg im Breisgau, Németország), megkeresve azokat a fondokat és dokumentumokat, melyek felhasználhatóak voltak a kutatás kiinduló fázisát jelentő forrásgyűjtéskor. A témába vágó források jelentős részét éppen akkoriban átszállították Berlinbe, így Freiburgban csak korlátozott lehetőségeim voltak a szóba jöhető anyagok feltérképezésre.

2010-ben folytathattam a kutatást a Londonban található Nemzeti Levéltár (*National Archives*, Bessant Dr, Richmond TW9 4DU, Kew, Egyesült Királyság) gyűjteményében, főleg diplomáciai iratok és jelentések után kutatva, melyek a brit külügy álláspontját ismertették a német repülés, valamint a versaillesi tiltó rendelkezések újra gondolása kapcsán.

2010-től lehetőségem nyílt egy német, doktoranduszoknak alapított ösztöndíjjal³többször is Lipcsébe utazni. Itt 2012-2013 során összesen hat hónapot töltöttem, s ezt követően is kutattam a lipcsei országos gyűjtőkörrel rendelkező könyvtárban, legutóbb 2017 áprilisában (*Deutsche Bücherei, Nationalbibliothek*, Deutscher Pl. 1, 04103 Leipzig, Németország) az Új Nemzeti Kiválóság Program (ÚNKP-16-3) doktorjelölti ösztöndíj által. Az említett könyvtárban található Németország egyik legnagyobb könyves gyűjteménye, s azon belül is jelentősnek számít a két világháború között megjelent szakirodalom, mely a Luft Hansával, illetve a német polgári repüléssel, valamint a német külpolitikával, és légi geopolitikával is foglalkozik.

Más, hazai és nemzetközi könyvtárak anyagait is át kellett nézmem a kutatás számára releváns szakirodalmak feltérképezésekor. Így lipcsei tartózkodásom során rendszeres látogatója voltam a Lipcsei Egyetemi Könyvtár (*Universitätsbibliothek Leipzig „Albertina”*,

³ The New Europe Transregionales Promotionsprogramm "International PhD program East-Central Europe in Transnational Perspective", Universität Leipzig, Graduiertenzentrum Geistes- und Sozialwissenschaften, Research Academy Leipzig

Leipzig, Németország) gyűjteményének is, bár a szakirodalom jelentősebb része nem innét származik, hanem a fentebb már említett Nemzeti Könyvtárból. Magyarországon az Országos Széchényi Könyvtár (Budavári Palota „F” épület, Budapest), valamint a Pécsi Tudományegyetem könyvtárainak gyűjteményeit használtam fel, így a Pécsi Egyetemi Könyvtár és Tudásközpont, a PTE BTK-TTK Kari Könyvtár, valamint a PTE Egyetemi Könyvtára Társadalomtudományi Szakkönyvtárának anyagait néztem át.

A nyilvános gyűjtemények mellett magánszemélyek könyvkollekcióiból is kiváló, hiánypótló anyagok kerültek a látókörömbe, így Fischer Ferenc témavezetőm saját könyvtárából is speciális szakkönyvei, saját írásai, valamint térképatlaszok anyagai épülhettek be a disszertációba. Külföldi kutatókkal történő levelezésem és személyes kapcsolataimon keresztül Roberto Litvaches (Argentína) és Cristián Garai Vera (Chile) biztosított részemre szakirodalmat, melyekkel korábban nem rendelkezttem.

A könyv- és levéltári gyűjtemények mellett a témaválasztás nyújtotta örömteli sajátosság az, hogy tárgyi gyűjtemények is rendelkezésre állnak múzeumokban, hiszen a repülés technológiája és technikája látványos fejlesztéseket, repülőgép típusokat és egyéb infrastrukturális emlékeket hagyott hátra ebből az időszakból az utókor számára, ezért célszerűnek tűnt az említett tárgyi források megismerése is. 2015-ben áttekintettem a kutató szemszögéből a Berlinben található Technikatörténeti Múzeum (*Deutsches Technikmuseum*, Trebbiner Str. 9, 10963 Berlin, Németország) repüléstörténeti gyűjteményét, s fotódokumentációt készítettem a disszertáció illusztrálása céljából. Itt láthattam például annak az emlékműnek egy másolatát is, mely egy törött légsavarral rendelkező, kőtalpazathoz láncolt repülőgépmotor kompozícióján keresztül érzékeltette a Versailles utáni időszak bilincsbe vert német repülést sújtó tilalmainak hatását a katonai és polgári repülés helyzetére. Ugyanitt tekinthettem meg például a *Rumpler Tropfenwagen* egy fennmaradt példányát is, mely az iparágak közötti technológia transzfer eklatáns példája az 1920-as évekből. Az említett esetben az autógyártás vett át technológiát a repülőgép iparból, s kamatoztatta a korábbi innováció eredményeit az új autók tervezésekor és gyártásakor.

A disszertáció elkészítése során több olyan külföldi és hazai nemzetközi spanyol, angol és magyar nyelvű konferencián vettem részt, ahol a kutatásom részeredményeit mutattam be a résztvevő kutatók számára. Így eljutottam az ICA, AHILA és a CEISAL nemzetközi, tudományos szervezetek konferenciáira, melyek Madridban, Cadizban, Salamancában,

Valenciában, Portóban, Berlinben és Bécsben kerültek megrendezésre több száz, esetenként több ezer résztvevő kutatóval a világ számos részéről.

A külföldön szerzett tapasztalataimat, olvasmányélményeimet igyekeztem beépíteni az oktatói munkásságomba, előadásokat és szemináriumokat tartottam és tartok magyar és angol nyelven a repülés történetével kapcsolatban. Az említett kurzusokra nagy számban érkeznek magyar és nemzetközi hallgatók, s témavezetőként is részt vehettem már repüléstörténeti szakdolgozat elkészítésénél. Opponensként közreműködök a szakterületemhez tartozó, repüléssel, vagy annak különféle aspektusaival foglalkozó szakdolgozatok és diákköri kutatások bírálatánál.

Külön említést érdemel a XXI. században már bevett forrásnak számító internet alapú kutatói szintér rövid bemutatási is, mert bár nem fizikai értelemben vett hagyományos szinterről beszélünk, a web párhuzamos, digitális értelemben vett térként fogható fel. A felhasznált kép és térképanyag jelentős része a világhálón megtalálható weboldalakról, elektronikus szakfolyóiratokból, adatbázisokból származik. A felhasznált újságcikkek egy része szintén elérhető online, mint ahogy számos monográfia és tanulmány is. Kutatóként éltem az internet jelentette előnyökkel, kihangsúlyoznám azonban, hogy a forráskritika ebben az esetben különösen fontos része volt a felhasznált irodalmak szelektálásának!

A disszertációhoz csatoltam egy CD mellékletet is, mely tartalmazza azokat a korabeli, kortárs német és angol nyelvű dokumentumfilmeket, melyek a népszerű videomegosztó portálokon elérhetőek (youtube). Számos eredeti felvételen látható a korabeli repülés, a pilóták és a repülőgépek mindennapjai, esetenként magyarázó ábrákkal, statisztikákkal kiegészítve, így a dokumentumfilmek is forrásként használhatóak fel. Örömteli órákat jelentett a szóban forgó filmek összeválogatása, melyek a kutatás folyamatát színesítették, s a felhasznált források közé így bekerült egy „Dokumentumfilmek” című alfejezet is.

1.4. A disszertációban felhasznált források és szakirodalmak historiográfiai áttekintése

Az első világháborúban elszenvedett katonai vereség, majd az 1919-ben megkötött versailles-i szerződés légi korlátozó rendelkezéseinek következményeként úgy tűnt, hogy Németország a polgári repülés terén is végzetesnek tűnő lépéshátrányba került a győztes hatalmakkal szemben. Azonban viszonylag rövid idő, mintegy hét év alatt képesek bizonyult kitörni nemzetközi, illetve politikai elszigeteltségéből és az 1926-os Párizsi Légügyi Egyezmények révén gyakorlatilag teljes egészében visszanyerte cselekvőképességét a polgári repülés terén. Az ezt követő időszakban pedig további komoly technológiai fejlesztéseket végrehajtva elérte, hogy légiforgalmi nagyhatalomként (*Luftverkehrsgroßmacht*) tartsák számon, majd – már a hitleri hatalomátvételt követő periódusban – az ország a civil repülés további fejlesztése mellett hozzálátott a nyílt légi fegyverkezéshez is, s a második világháború előestéjére ütőképes légierőt mondhatott magáénak.

Az első világháború után a német polgári repülés e korai, ám annál fontosabb korszakával kapcsolatban meglehetősen kevés monográfia látott eddig napvilágot. Fontos volt tehát, hogy olyan források, illetve publikációk kerüljenek be a felhasznált irodalomba, melyek relevánsak, tartalmukat tekintve fajsúlyosak a téma szempontjából.

A szakirodalom szelektálása tehát így kiemelt fontossággal bír a téma tekintetében. A légi közlekedés fejlődése, a légierő felépítése mindenkor populáris területet jelentett, s jelent ma is, ezért a forráskritika alkalmazása különösen indokolt ebben az esetben. Feltűnő ugyanakkor a szakirodalomban a repülés fejlődése által okozott társadalmi hatások bemutatásának hiánya, vagy csak említés szintjén kerülnek elő az elért eredmények, még a német szerzők munkáiban is. Összességében elvéve jelenik csak meg például az ifjúságra ható szemléletformálás eredményessége, vagy a német nép magába vetett hitének erősítése a repülés jelentette sikerek tükrében, s ebben az esetben is inkább politikai töркеkovácsolás formájában.

Fontos volt tehát olyan referenciapontok kijelölése a kutatásom megkezdésekor, mint a német Emil Everling (*Um die Freiheit Deutscher Luftfahrt*), Fischer von Poturzyn (*Luftbarrikaden – die Befreiungspolitik der Deutschen Luftfahrt*) és Karl-Dietrich Seifert (*Der Deutsche Luftverkehr 1926-1945*), akik munkásságában a tárgyilagosság és a tények pontos,

torzításmentes ismertetése objektív és kellően elmélyült alapot biztosít a feltáráshoz, ezért kulcsfontosságúnak tekinthető a kutatni kívánt terület tér- és időbeli behatárolásakor.

A kutatás folyamán a fellelhető dokumentumokra, a német és az angolszász sajtó repülési kérdésekkel foglalkozó írásaira, a két világháború között megjelent német és angol nyelvű szakirodalmi munkákra, illetve a második világháború után napvilágot látott, s a témakört – sokszor csak részlegesen – érintő kiadványok információira lehetett támaszkodni.

A disszertáció levéltári forrásainak tükrében főként a brit külügyi iratokra épített, melyek nyelve angol. A dokumentumok eredeti példányai a londoni *National Archives* (NA, *Brit Nemzeti Levéltár*) állományában találhatóak meg. Egy részük forrásközlésként megjelent eredeti szöveggel, de nyomda alá rendezett tipográfiával a *W. N. MEDLICOTT, M. A., D. Lit., DOUGLAS Dakin, M. A., Ph. D. and M. E. LAMBERT, M. A., [szerkesztők]: Documents of British Foreign Policy 1919 – 1939 Series IA, sorozatban, s azon belül a Volume I, The Aftermath of Locarno 1925 – 1926. Her Majesty's Stationery Office 1966* kötetben. Bár a disszertáció felhasznál német nyelvű levéltári forrásokat is, fontos leszögezni, hogy az általam feltárt források összessége eltér a Fischer Ferenc által feldolgozott forrásoktól. Fischer munkássága érinti a német polgári repülés témakörét a dél-atlanti légiprojekt, a német flottatevékenység, valamint a német-chilei katonai kapcsolatok bemutatásakor (pl. a nemrég megjelent *Háború utáni háború* c. monográfiájában), de a felhasznált forrásai főként német és spanyol nyelvű levéltári anyagok. Jelen disszertáció éppen ezért elsődlegesen az angol nyelven elérhető levéltári forrásokat célozta meg, mely ezért a témakört alapvetően más szemszögből mutatja be. Kifejezetten szándékos az angolszász szemszög kiemelése és bemutatása az értekezésben, így a kutatás illeszthető Fischer úttörő munkásságához, ám ugyanakkor forrásbázisát tekintve jelentősen el is tér attól. Mivel az eredetileg angol nyelven íródott források jelentős része Magyarországon eddig nem jelent meg, s magyar fordítása sem készült a feldolgozott dokumentumoknak, a disszertáció egyes fejezetei kilépnek a hagyományos értelemben vett kutató-elemző megközelítésből, s a forrásközlés eszközeihez is nyúlnak, lehetőséget teremtve későbbi kutatások számára. Így a disszertációt egyben forrásközlésnek is tekintjük, s ezt a kutatás egyik hozadékának tartjuk.

A korabeli angolszász sajtó (*The Times, The National Geographic, Popular Mechanics Magazine, PMM*) számos cikket szentelt a témának – ezek vizsgálata szintén fontos elemét képezi a témakörnek, hasonlóképpen a fentebb már említett, 1925–1926-os német–brit légügyi

tárgyalásokhoz, amelyek elsősorban brit külügyi dokumentumok tükrében kerülnek bemutatásra, olykor átlépve a dokumentum kronológiai határait. Olyan fejlesztésekről is találtam például anyagot a *PMM* 1938 augusztusi számában (No. 2. vol. 70.), mely a dízel üzemű repülőgépmotorok jelentette német versenyelőnyre hívta fel a figyelmet, s kiemelte az Amerikai Egyesült Államok és Nagy-Britannia repülőgépgyártásának elmaradottságát a kérdésben.

A két világháború közötti német feldolgozások közül kiemelendő Karl Gundelach 1940-ben megvédett doktori disszertációja (*Britische Luftpolitik von 1920–1939*), amelyben a szerző a brit légügyi politikát veszi górcső alá 1920 és 1939 között, s fontos információkat közöl a Nagy-Britannia és Németország közötti viszonyrendszerrel a repülési kérdésekkel összefüggésben. Ehhez hasonlóan rendkívül nagy forrásértékkel bír dr. Kurt Hahn *Die deutschen Luftverkehrs Abkommen* címet viselő, 1930-ban kiadott munkája, amely a német légi közlekedést érintő megállapodásokkal foglalkozik, beleértve a versailles-i szerződés tiltó rendelkezéseit, illetve a témakör szempontjából megkerülhetetlen fontosságú 1926-os Párizsi Légügyi Egyezmények tartalmát. A fentiek mellett rendkívül hasznos információkat tartalmaz a német Külügyi Hivatal, az *Auswärtiges Amt* azon kiadványa is (*Revidiertes Abkommen über die Regelung der Luftfahrt, vom 13. Oktober 1919. Durch die Protokolle vom 27. Oktober 1922, 30. Juni 1923, 15. Juni und 11. Dezember 1929 abgeänderter Worlaut.*), amely a korszak légügyi szerződéseinek paragrafusait adja közre.

A repüléssel kapcsolatos korabeli jogszabályokat elemzi Carl-Friedrich Schweitzer 1920-as (*Die Rechtliche Natur des Luftraumes. Ein Beitrag zum öffentliches Luftschiffahrtsrecht*) és Rudolf Busse 1928-as kötete (*Luftrecht einschließlich Luftverkehrsgesetz und Pariser Luftverkehrs*), Günter Haupt pedig a téma nemzetközi jogi összefüggéseit világítja meg könyvében (*Der Luftraum*). Ez utóbbi 1931-ben, azaz a nagyszabású német légügyi fejlesztésekkel – például a dél-atlanti postaútvonal előkészítésével – párhuzamosan került kiadásra. Az Európát Afrikán keresztül Dél-Amerikával összekötő légi útvonal kiépítésének előzményeivel kapcsolatban Hans Justus Meier szolgálat értékes információkat, aki a *Bremen* utasszállítóról az 1920-as évek második felében végrehajtott katapultrepüléseket mutatja be, amelyek akkor az észak-atlanti, New Yorkba tartó német légipostaforgalom felgyorsítására irányultak. (*Atlantikflug der Bremen, 1928.*) A fentiek mellett lényeges kiegészítésekkel szolgál Heinz Orlovius írása is (*Luftverkehr über dem Ozean*), amely

az Afrika és Dél-Amerika közötti légi forgalmat tárgyalja, s amely 1934-ben, tehát közvetlenül a dél-atlanti német postaútvonal megnyitását követő időszakban jelent meg.

Több olyan német nyelvű munka is született ebben az időszakban, amely a polgári repülés és a világpolitika kapcsolatát veszi elemzés alá. Ezek közé tartozik Dr. Richard Hennig *Weltluftverkehr und Weltluftpolitik* című 1930-as könyve, illetve Friedrich-Karl Freiherr 1937-es kiadványa (*Der regelmäßige deutsche Luftverkehr nach Südamerika in seiner Wirtschafts- und politischgeographischen Bedeutung*). Az utóbbiban a szerző a dél-amerikai német légitársaságok gazdasági és politikai földrajzi összetevőit analizálja, rendkívül értékes adatokat szolgáltatva ezzel a témához. Walther Pahl 1936-os művében (*Die Luftwege der Erde – Politische Geographie des Weltluftverkehrs*) szintén a légi útvonalak politikai és földrajzi jelentőségét vizsgálja, Martin Wronsky pedig 1930-as megjelenésű könyvében (*Französische Luftfahrt. Ein Überblick über ihre heutige Organisation und Bedeutung*) a nagy rivális Franciaország légitársaságainak bemutatására helyezi a hangsúlyt. Katonai és politikai szemszögből tárgyalja a témakört a korszak legkiválóbb szakértője, Fischer von Poturzyn három írása (*Südatlantikflug, Luftbarrikaden – die Befreiungspolitik der Deutschen Luftfahrt, 1926*, ill. *Luftmacht – Gegenwart und Zukunft im Urteil des Auslandes, 1938*). Műveiben a szerző a német légi közlekedést sújtó korlátozások elleni harcot, illetve annak fontosságát mutatja be a Párizsi Légügyi Egyezmények megkötését megelőző időszakban, különös tekintettel a repülés fejlődése következtében megjelent új hadügyi kihívásokra. Utóbbiban pedig külföldi példák alapján vizsgálja meg a repülőgépipar felfutásából eredő nemzetközi és katonai következményeket. A két nagy háború közötti időszakban Peter Supf tollából egy kétkötetes, összefoglaló mű is született a témáról, amely a német repülést vázolja fel. (*Das Buch der deutschen Fluggeschichte 1–2. 1935.*) A fentiek mellett kiemelendő még Wulf Bley 1932-ben megjelent munkája (*Deutsche Luft Hansa A.-G.*) is, amely a *Luft Hansa* légitársaság első néhány évének történetét összegzi.

A *Zeitschrift für Geopolitik* (ZFG) című folyóirat szintén a kutatás forrásainak egyik jelentős bázisát adja. A havonta megjelenő folyóiratban elemző tanulmányok tárgyalják részletesen a német repülés fejlesztésének céljait, eszközeit és eredményeit, felrajzolva a német külpolitika légi ambícióit. Így figyelemre méltó Johannes Wütschke az európai légi közlekedés geopolitikáját felvázoló tanulmánya (1924/4), vagy Rudolf Pommerich gondolatai a német repülés geopolitikai céljait illetően (1927/4). Hangsúlyos tartalommal jelenik meg Dél-Amerika, mint fókuszpont, s nem csak a repülés szemszögeből. Albrecht Haushofer (1925/2)

vagy Heinz Orlovius (1930/3) a kontinens légi közlekedésben betöltött szerepét mutatja be részleteiben, kiemelve annak Németország számára jelentős lehetőségeit, más szerzők, mint Alfredo Hartwig (1925/1) megvizsgálták a kontinens országai által nyújtott ásványkincsek és nyersanyagok szerepét a német légi útvonalak kiépítésének folyamatában. 1924 és 1931 között a ZFG mintegy 50 elemzése és tanulmánya köthető közvetlenül vagy közvetve a német légi fejlesztésekhez Európában és Dél-Amerikában.

A témakör egyik – továbbra is rejtélyes és nehezen kutatható – speciális szegmensének publikus részét világítja meg Günther Plüschow *Silberkondor über Feuerland* (1929) című kötete, amelyben az első világháborús veterán német pilóta maga meséli el kalandjait a Tűzföld felett végrehajtott privát repülőútjával kapcsolatban. Plüschow esete azért nagyon érdekes, mert életpályája és cselekedetei alapján arra lehet következtetni, hogy látszólagos magánakciói során a német kormány és az Admirális megbízásából tevékenykedhetett – ezzel kapcsolatban azonban sajnálatos módon egyetlen konkrét dokumentum sem került elő a kutatás folyamán, ezért a feltételezés bizonyításához még további kutatómunka lenne szükséges. A Plüschow személye által felvetett kérdések, miszerint milyen reláció állhatott fent munkássága és a német kormány tudatos légi politikája között megválaszolatlanok maradnak. Az ő személye jó példája annak, hogy egy ígéretesnek tűnő nyom felbukkanása a kutatás irányát olyan irányba fordíthatja, melyből nem származik releváns eredmény.

A második világháborút követő időszakban megjelent írások közül kiemelkedik Karl-Dietrich Seifert *Der deutsche Luftverkehr 1926-1945 – auf dem Weg zum Weltverkehr* elnevezésű könyve 1999-ből, mivel azon kevés kiadvány közé tartozik, amely csaknem egészében – a Párizsi Légügyi Szerződésektől 1945-ig – tárgyalja a német légi közlekedés eredményeit. A másik, hasonlóan fontos munka Wolfgang Wagner 1987-es kiadványa (*Der deutsche Luftverkehr – Die Pionierjahre 1919–1925*). Seifert és Wagner művei azok, amelyek keretbe foglalják a korszakot, ráadásul bibliográfiájukban is rendkívül hasznos korábbi írásokat jelölnek meg referenciaként. Mindezek mellett a repüléssel kapcsolatos jogi környezet feltérképezéséhez Marcus Schladelbach 2007-ben kiadott, *Luftrecht* című kiadványa nyújt nagy segítséget.

Az angolszász szakirodalom főként 1945 utáni kiadványokban foglalkozik a német repülés történetével, a weimari korszak az esetek többségében résztémaként kap helyet a megjelent kötetekben. A kivételek közé tartozik Brian Walters *Junkers, a pioneer in aviation*

(1997) című munkája, amely kifejezetten a német vonatkozásokat mutatja be. Németország repüléssel kapcsolatos tevékenysége brit szemszögből leginkább katonai szempontból volt érdekes: Brett Holmann 2014-es, Ausztráliában megjelent munkája éppen ezt a témakört fessegeti. (*The next war in the air. Britain's fear of the bomber 1908-1941.*) Robin Higham a brit birodalmi légi útvonalak megszervezését mutatja be a két világháború között és ezzel összefüggésben kitér a Németországgal fennálló légügyi kapcsolatokra is. (*Britain's imperial air routes 1918-1939 – The story of Britain's overseas Airlines, 1960.*) T. A. Heppenheimer *Turbulent Skies – The history of Commercial aviation* (1986) című munkájában áttekintést nyújt a kutatott kérdéskör történelmi előzményeiről, Oliver E. Allen pedig a nemzetközi légi útvonalak kiépítésének fontosabb eseményeit elemzi. (*The Airline Builders. Va, Time-life Books Alexandria, 1981.*) *A nation of fliers – german aviation and the popular imagination* címmel könyvet adott ki a témáról Peter Fritzsche is, aki kiválóan szemlélteti a légi forgalom területén nagyhatalmi álmokat szövögető Németország elképzeléseit és cselekedeteit a versailles-i szerződést követő időszakban. Mindezek mellett további történelmi áttekintés született a kutatott témáról 2010-ben David Mackenzie tollából is. (*A history of the International Civil Aviation Organization.*)

Habár a német polgári repülés témaköre Magyarországon végképp nem tartozik a tudományos kutatások homlokterébe, 2003-ban kiemelkedő tanulmány látott napvilágot a német postaforgalmi útvonal kiépítésével és az ezzel kapcsolatos német–francia légügyi versengéssel összefüggésben Fischer Ferenc kutatásai nyomán. („A dél-atlanti légi projekt.” Francia–német rivalizálás az Európa–Dél-Amerika légi útvonal kiépítéséért (1919-1939). Fischer írása jól megvilágítja a katonailag sokáig tehetetlen, de a versailles-i szerződés korlátozásait minden erejével kijátszani próbáló Németország légügyi tevékenységét a két világháború közötti időszakban. Habár nem elsősorban légügyi, hanem haditengerészeti szempontból világítja meg az 1919–1933 közötti eseményeket, Fischer 2014-ben kiadott könyve (*A háború utáni háború 1919–1933. A versailles-i szerződés kijátszása. A weimari Németország haditengerészeti, légi és katonai aktivitása Ibero–Amerika országaiban*) is részletesen foglalkozik az általam vizsgált témával. Ez utóbbi munka már csak azért is megkerülhetetlen tényezőt képezett kutatásaim szempontjából, mert a haditengerészeti és a repülési kérdések ebben az esetben elválaszthatatlanul összefonódnak, s a legfontosabb alkotóelemek bemutatásához mindkét kérdéskör ismerete elengedhetetlenül szükséges. Szalánczi József Krisztián kutatásainak fókuszában a német 1938-39-es Antarktisz-politika áll, ám a repülés kérdései munkáiban előkerülnek.

A fentiek mellett magyar nyelven – de nem feltétlenül magyar szerzőktől – a kutatott területet érintőlegesen említő kiadványokat is találhatunk, ha nem is túlságosan nagy mennyiségben. Ormos Mária és Majoros István a tárgyalt korszak nemzetközi politikai összefüggéseit mutatja be (*Európa a nemzetközi küzdőtéren, 2003.*) Kutatásaim 2011-ben a Pécsi Tudományegyetem Interdiszciplináris Doktori Iskolájának *Kutatási Füzetek* című periodikájában tanulmányom jelent meg a transzatlanti német postaforgalmi útvonal kiépítésével (*Gambia – a németek afrikai ugródeszkája Latin-Amerika légtere felé az 1930-as években*), illetve ugyanebben az évben a PTE francia tanszékének gondozásában az 1926-os párizsi légügyi egyezményekkel kapcsolatban is. (*A német polgári repülést szabályozó párizsi légügyi egyezmények és szerződésrendszerek 1925–1926*). Mindezek mellett szintén saját munka az *Acta Scientiarum Socialium* folyóiratban 2015-ben megjelent írás (*Dél-Amerika német érdekeltségű légitársaságai – a Lufthansa leányvállalatainak rövid története 1919-1939 között*), amely a két világháború között Ibero-Amerikában működő, német befolyás alatt álló légitársaságok történetét mutatja be.

A német repülés, különös tekintettel annak latin-amerikai kapcsolódásaira a spanyol nyelvű világ szakirodalmában is megjelenik, ezért – melyet a témaválasztás is indokol – fontosnak tartottam, hogy a spanyol nyelvű repüléstörténeti műveket is felhasználjak a dolgozat megírásakor. Így olyan szerzők munkái kerültek felhasználásra a kutatás során, mint Jaime Escobar és Karim León Vargas, akik a kolumbiai repülés hőskorát dolgozták fel, vagy Claudio Meunier, aki az argentin pilóták életét mutatta be, Nava Amezcua R. pedig Mexikó korai repüléstörténetéről írt részletesen. Carlos Saiz Cidoncha a spanyol polgárháború légi fejezeteit írta le művében, s ebben egy fejezet foglalkozik a német-spanyol légi együttműködéssel is, melyet felhasználhattam a disszertáció megírásakor.

1.5. A doktori értekezés fejezeteinek bemutatása

A disszertáció 6 főfejezetből tevődik össze, amelyeket – a felhasznált irodalom, a tartalomjegyzék, valamint a forrásközlések és azok fordításai mellett – a téma szemléletesebb bemutatását elősegítő térképek és fotók egészítik ki. Az utóbbiak a mellékletek között kaptak helyet. Az értekezés alapvetően kronologikus sorrendben tárgyalja a vizsgált témakör összefüggéseit, a kérdéskör összetettségéből adódóan azonban egyes esetekben – különösen a

kitekintés formájában közreadott alfejezeteknél – visszautalások történnek korábban már részletesen említett eseményekre. Bizonyos alfejezetek esetében a kronologikusság átfedéseket tartalmaz, mivel az adott témakör esetenként logikailag indokolja azt.

Az **1. fejezet – Bevezetés** – a dolgozat szerkezetét és forrásbázisát, a kutatás színtereit mutatja be, s felveti a kutatói kérdéseket.

A **2. fejezet – 1918-1919. Németország veresége és annak légügyi következményei** – Németország első világháborúban elszenvedett vereségének a német repülésre vonatkozó összefüggéseit mutatja be, az 1918. november 11-én kötött fegyverszüneti egyezménytől kezdődően az 1919-es versailles-i békeszerződés megkötéséig terjedő időszakban. A Németországot sújtó, rendkívül szigorú korlátozó intézkedések, amelyek egyértelműen arra irányultak, hogy az ország ne jelenthessen többé katonai fenyegetést a győztes hatalmakra nézve, nem csupán a katonai repülést, hanem az akkor még gyermekcipőben járó polgári légi közlekedést is érintették, olyannyira hogy a világ első kereskedelmi légitársaságaként 1909 óta tevékenykedő – Zeppelinekkel operáló – DELAG vállalat működését is ellehetetlenítették időszakosan. Habár Franciaország erőteljesen támogatta a német repülés teljes megszüntetését, mindent egybevetve azonban az antant országai ekkor még nem számoltak a polgári repülés olyan rohamos fejlődésével, mint ami végül bekövetkezett, ezért tiltásaikat kifejezetten a légierőre szabták, míg a civil fejlesztéseket elviekben nem akadályozták – más kérdés, hogy az esetleges technológiai megkötések német részről az ágazat polgári szegmensét is komoly kihívások elé állították.

A fejezetben bemutatásra és elemzésre kerülnek a német légierő első világháború végi állapotáról tanúskodó statisztikák, valamint a versailles-i szerződést megelőzően és azt követően bevezetett tiltó rendelkezések is, mind a tartalmuk, mind a következményeik szempontjából. Ehelyütt kerülnek tárgyalásra a téma egyik igen fontos összetevőjét képező német geopolitikai gondolkodás alaptézisei is, amelyek a későbbiek folyamán komolyan befolyásolták a német légi közlekedés fejlesztése mögött álló stratégiai koncepciót. A katonailag vereséget szenvedett Németország ugyanis a légügy terén próbált civil fejlesztések és a német repülőgépgyártó nagyvállalatok – Junkers, Dornier – segítségével kiemelkedő eredményeket elérni és technológiai fölényre szert tenni a győztes hatalmakkal szemben. A polgári légi fejlesztésekkel Németország többek között azt kívánta elérni, hogy a sok ezer magasan képzett repülőgépgyártó munkás és a mérnöki gárda szaktudása ne vesszen el.

Mindezt azzal a tudatos elképzeléssel tette, hogy a légi útvonalak révén (ismét) politikai–gazdasági kapcsolatokat teremthet olyan távoli régiókkal (pl. Dél-Amerikával), ahol a korlátozások miatt egyébként alig-alig lenne lehetősége megjelenni, s így enyhítheti az ország nemzetközi elszigeteltségét – ráadásul, a fejlesztések során szerzett tapasztalatokat, amint arra lehetősége nyílik, katonai szempontból is kamatoztatni tudja majd. A fejezet mindemellett kitekintés formájában kitér az 1919-es légügyi egyezmények ismertetésére, a versailles-i rendelkezések kijátszása révén újjászerveződni kezdő, úgynevezett titkos légierő kérdéskörére, valamint az újrainduló polgári repülés megszervezésének alapjaira és sajátosságaira is.

A 3. fejezet – Út az 1926-os Párizsi Légügyi Egyezményekig – a német (légi) diplomácia eredményei (1919-1926) – röviden vázolja Németország történetét 1919-1933 között, majd egyrészt a Párizsi Légügyi Egyezmények megkötéséig történő diplomáciai és politikai sikereket, másrészt az újonnan kialakult jogi, diplomáciai és külpolitikai környezetben erőre kapó német repülés 1926–1933 közötti eseményeit tárgyalja. Ennek során Németország világviszonylatban is képesnek bizonyult elérni légiforgalmi nagyhatalom, a *Luftverkehrsgrossmacht* pozíciót, komoly versenybe kényszerítve Franciaországot is az ágazatban, különösen a dél-atlanti, Berlin-Buenos Aires, Párizs-Buenos Aires légiútvonal kiépítése során. Habár Németország az adott periódusban légügyi téren is csaknem lehetetlen helyzetbe került, mégis nagy sikerként könyvelhette el, hogy mindössze hét év alatt – amely során 1921-ben és 1922-ben további igen szigorú légi tiltásokat vezettek be ellene – elérte az 1919-es békeszerződés légügyi revízióját. Ennek megvalósítását önerőből az adott körülmények között nem lett volna képes megoldani, de egyrészt élt egy egészen új lehetőséggel, nevezetesen a német légtér szuverenitásának nyomásgyakorló eszközével, másrészt a brit birodalom engedékenyebb hozzáállásának köszönhetően – amelynek oka abban volt keresendő, hogy Nagy-Britannia Franciaországban is komoly rivális látott – végül megkötötték az 1926-os Párizsi Légügyi Egyezmények. Az új szabályozások megszüntették a korábbi korlátozásokat, s ezzel Németország elindulhatott a polgári légi nagyhatalommá válás (*Luftverkehrsgrossmacht*) útján. A szerződés igen nagy horderejű: egyebek mellett kimondta, hogy minden állam korlátlan fennhatóságot gyakorol a saját államterülete, illetve az azokhoz tartozó vizek feletti légtérben és jogában áll megtagadni az oda történő belépést bármilyen hatalom légi eszköze számára. A vertikális tér, a nemzeti légtér igen hamar felértékelődött, s a német nemzetközi jogászok politikai és diplomáciai tőkét kovácsoltak belőle Németország számára.

A versailles-i szerződésben a győztes hatalmak elkövették azt a hibát, hogy a német légtér használatának jogáról – eltekintve a megszállás időszakától – nem rendelkeztek, így Németország később a szerződésben foglaltak megsértése nélkül intézkedhetett állami légtérének lezárásáról, s csak a viszonyosság elvének kikényszerítése alapján nyitotta meg azt külföldi repülőgépek előtt. A repülés, mint iparág megjelenése az addig határokkal körülrajzolt országok viszonylatában polgári és katonai értelemben, illetve térben és időben is teljesen új dimenziókat nyitott, 1919-ben azonban ezeket a nemzetközi diplomácia színterén még nem feltétlenül érzékelték az illetékesek. Néhány évvel később azonban már a megváltozott körülmények közepette kellett tárgyalni a megváltozott új helyzetről, hiszen minden érintett hatalom felmérte, hogy Németország valójában Európa „légi keresztje” lett, s a repülés fejlődése katonai szempontból olyan fenyegetést jelent, amely ellen a szárazföldi haderő és a hadiflotta csaknem tehetetlen. Ráadásul a légtérben jelen lévő államok számára gazdasági értelemben is beláthatatlan távlatok nyílnak meg.

Az 1926-os Párizsi Légügyi Egyezmények egyben a német polgári légi fejlesztések elé gördített technológiai és teljesítménybeli korlátokat is eltörölték, így minden akadály elhárult az újabb konstrukciók gyártása elől. A meglehetősen hosszan elhúzódó tárgyalások folyamán Nagy-Britannia a megegyezést szorgalmazta (a franciák túlzott megerősödése mellett egyben attól is tartva, hogy esetleges német bojkott esetén a német repülőgépipar teljes egészében kikerül az antant ellenőrzése alól), míg Párizs a saját nemzetbiztonságát tartva szem előtt, rendkívül szigorú álláspontot képviselt minden kérdésben, s kifejezetten tartott a szerződés megkötésétől. A németek, nem utolsósorban kiváló, nemzetközi jogban jártas jogászaiknak köszönhetően – az európai légi közlekedésben játszott megkerülhetetlen „légi kereszt” pozíciójukra támaszkodva – jó érzékkel ragadták meg Németország új geopolitikai alkulehetőségét arra, hogy a légi kérdések okán tárgyalóasztalhoz kényszerítette a győztes hatalmakat, s érdekeik érvényesítése mellett kitörési pontra tegyenek szert az egyre növekvő fontosságú repülőgépiparban. Németország lényegében a légibarikád (*Luftbarrikaden*) politikáját folytatta a korábbi győztesekkel szemben. Más szavakkal, amennyiben Franciaország és a britek át szerettek volna repülni a német légtéren, engedményeket kellett tenniük. Így Németország gyakorlatilag 7 év alatt kikényszerítette a megegyezést, s a versaillesi polgári tiltó légi paragrafusok hatályon kívül helyezését.

Mivel Németország végül 1926-ban hivatalosan nemzetközi jogilag is lehetőséget kapott a levegő meghódításáért zajló versenyben való részvételre, rövid időn belül maga után

vonta a polgári repülés dinamikus fejlődését az országban, amelynek motorjává és kordinátorává a Luft Hansa (1933-tól *Lufthansa*) légitársaság vált. Fontos megemlíteni, hogy ebben az időszakban a polgári repülésben léghajók és repülőgépek egyaránt szerepet kaptak, s nem feltétlenül volt egyértelmű, hogy melyik repülési módszer alkalmazásának irányába fog billeni a későbbiek folyamán a mérleg nyelve, hiszen a légi közlekedés első nagy aranykorát a Ferdinand von Zeppelin nevéhez köthető léghajók jelentették. Zeppelin 1917-es halálát követően Hugo Eckener vette át a német léghajógyártás irányítását, amely munkája eredményeként az 1920-as évek közepére újjáéledt. Az ágazat e szegmense ugyan a későbbiek folyamán – nem utolsósorban a *Hindenburg* 1937-es katasztrófája miatt – válságba jutott, majd elhalt, azonban repüléstörténetileg fontos tényezőként és a témához szervesen kapcsolódó elemként azonban helyet kapott a disszertációban. A fejezet a fentiek mellett kitekintés formájában vizsgálat alá veszi a korszak további jelentős hatalmainak (Nagy-Britannia, Franciaország, Amerikai Egyesült Államok, Szovjetunió, Japán) légügyi törekvéseit és a légi közlekedéssel kapcsolatos intézkedéseit is.

A 4. fejezet – Az 1926. májusi Párizsi Légi Egyezmények alkalmazása Németországban – bemutatja, hogyan ment foganatba a szerződésben foglaltak végrehajtása a német törvényhozás rendszerén keresztül. A versaillesi tiltó rendelkezések feloldását a polgári repülés tekintetében a győztesek csak lépésről lépésre engedélyezték, ezért a német kormány rendkívül gyors, feszített ütemben emelte a szerződés tartalmát törvényerejű paragrafusokká a hatályos német jogban. A jogerőre emelkedés a kihirdetéstől számított 24 órán belül megtörtént, így a győztesek biztostottnak érezhették a szerződés tartalmának tényleges alkalmazását, s a törvényalkotás folyamata egyben az a garanciát is megadta, hogy Németország ténylegesen elfogadta magára nézve kötelezőnek a polgári értelemben felszabadított repülést érintő új szabályokat, de fenntartotta a katonai repülés teljes tilalmát is, melyet szintén hajlandó volt a német fél elfogadni. Mindez nem is jelentett akkora terhet a németek számára, hiszen 1919-től folyamatosan fejlesztették a külföldi légi lehetőségeiket, mondhatni gőzerővel építkeztek Európában és Európán kívül is. Így a jogszabályok inkább a győztesek megnyugtatót szolgálták.

Az 5. fejezet – A Luft Hansa megalakulása – a Luft Hansa létrejöttét veszi górcső alá. Ebben az esetben fontos volt kiemelni, hogy nem a nulláról épült fel az új német légitársaság, hanem már meglévő hazai és nemzetközi vállalatokat, légitársaságokat, bankokat vont össze a német kormány központi akarat eredményeként. A nemzetközi értelemben is nagynak számító

vállalat már megalakulásának pillanatában közel 300 pilótát és száznál is több repülőgépet mondhatott magáénak, s az olyan úttörő német vállalkozók és repülőgép konstruktőrök meglévő infrastruktúrájának és szakértőgárdájának köszönhetően – mint például Hugo Junkers is – szinte azonnal nemzetközi jelentőségű vállalattá is vált. A német kormány által kierolettett fúzió eredményeként más országokban már létező légiút hálózatok is a Luft Hansa járatai által lettek üzemeltetve, kiszorítva ezzel a korábbi tulajdonosaikat. A Luft Hansa azonban kétség kívül sikeresen és progresszíven haladt a dinamikus fejlődés útján, s rövid időn belül a világ legtöbb repült kilométerét tudhatta magáénak éves szinten, összevetve a brit, amerikai és francia légitársaságokkal. A fejezet célja tehát, hogy a fentebb vázolt folyamat részleteit ismertesse, s nyomon kövesse a vállalat fejlődésének mérföldköveit.

Szerepük fontossága miatt külön alfejezet foglalkozik a legfontosabb német tervezők és repülőgépgyártók, Hugo Junkers és Claudius Dorniers munkásságával és fejlesztéseivel. Szintén cél, hogy a fejezet összegezze és bemutassa a német polgári repülés hazai és nemzetközi sikereit, technikai, technológiai, kül- és belpolitikai értelemben egyaránt. Junkers oroszánrészt vállaltak Németország légügyi nagyhatalommá válásának megteremtésében, az első világháborút követően főként utasszállítók tervezésével foglalatzkodott, míg Dornier tervezőasztaláról elsősorban vízi leszállásra alkalmas repülőgépek konstrukciói kerültek le, amelyek később kulcsfontosságú szerepet játszottak az Atlanti-óceán feletti postaforgalmi útvonalak üzemeltetésében is. A fejezet bemutatja a nemzetközi légi forgalmi útvonalhálózat kiépítésének szakaszait Európán belül, a Közel-Keleten és Afrikában egyaránt, illetve nemzetközi kitekintés révén tárgyalja a fentebb említett rivális országok légügyi eredményeit is a kérdéses időszakban. Külön alfejezet foglalkozik a német, brit, francia, japán, szovjet és amerikai fejlesztések összevetésével, amelyek segítségével Németország valós súlya is kirajzolódik a két világháború közötti légi közlekedés világtérképén.

A 6. fejezet – A weimari Németország dél-atlanti légi törekvései az 1920-as és 30-as években – az egyik talán legérdekesebb és legsikeresebb német légi vállalkozás, az úgynevezett dél-atlanti légi projekt, tehát az Európát Afrikán keresztül Dél-Amerikával összekötő német repülési útvonal megszervezésével foglalkozik. Németország, miután 1926-ban visszanyerte egyenjogúságát a polgári légi közlekedés terén, kormányzati akaratból jelentős energiát és pénzt fektetett abba, hogy megjelenhessen a dél-amerikai légtérben és – elsősorban a légiposta és a személyszállítás révén – koncessziós jogokra tegyen szert a régióban. A német kísérlet főként Brazíliát, Chilét, Uruguayt, Kolumbiát és Argentínát érintette, legnagyobb

technikai akadályát pedig az Atlanti-óceán levegőben – Afrika és Brazília között – történő átszelése jelentette, amelyet a korszak repüléstechnikai viszonyai között rendkívül nehezen lehetett csak megvalósítani. A németek ezért egy merőben új megoldással rukkoltak elő: hidroplánok fogadására és indítására alkalmas katapulthajókat (*Katapultschiff* / *Schleuderschiff*) alkalmaztak a probléma leküzdésére, amelyek az Atlanti-óceánon cirkálva a fedélzetükre tudták venni a postarakománnyal ellátott, vízi landolásra alkalmas repülőgépeket, majd egy gőzkatapult segítségével ismét képesek voltak újukra bocsátani azokat a brazil vagy afrikai partok irányába. Összesen négy ilyen, teherhajókból átalakított úszó repülőgép-támaszpont (*Flugzeugstützpunkt*) vetettek be a dél-atlanti vizeken (*Westfalen, Schwabenland, Ostmark, Frieslenand*), illetve az észak-atlanti vizeken tevékenykedő *Bremen* gyorsgőzöst is katapultszerkezettel szerelték fel, hogy lerövidítsék az USA, illetve Európa területére irányuló postaforgalom szállítóidejét. Az első dél-atlanti átrepülésekre az afrikai Bathurst és a braziliai Porto de Natal vonalon került sor, a Lufthansa pedig 1934. febr. 3-án nyitotta meg hivatalosan is az Európa (Berlin)–Dél-Amerika (Buenos Aires) menetrend szerinti non stop üzemelő, 5 napig tartó légi útvonalat.

A fejezet kitér az 1919-et követő dél-atlanti-óceáni német aktivitások közül az 1925–1927 között megvalósított *Meteor*-expedícióra, amely során Németország hatalmas mennyiségű tudományos anyagot gyűjtött össze az Atlanti-óceán meteorológiai viszonyairól, amelyet a későbbiek folyamán többek között a dél-atlanti légi útvonal kiépítéséhez használt fel. A *Meteor* expedíciója azért is különösen érdekes, mert az 1920-as években ez volt a legnagyobb szabású német kutatóút, amely a komoly tudományos eredmények mellett légügyi, haditengerészeti és politikai kérdéseket egyaránt felvetett. Külön alfejezet tárgyalja Brit-Gambia kérdését, illetve a bathursti repülőter használatával kapcsolatos eseményeket, amelyet a németek 1933-tól brit hozzájárulással vettek igénybe a dél-amerikai repülőutak lebonyolításához. A nyugat-afrikai légitámaszpont elengedhetetlenül fontos volt a német légi projekt kivitelezéséhez, mivel földrajzi fekvéséből adódóan az összekötő kapcsolatot képezte az Európa–Afrika–Dél-Amerika vonalon és innen lehetett a legrövidebb úton elérni a brazil partokat. Nagy-Britannia a franciákkal való rivalizálásból kifolyólag nem feltétlenül volt Németország ellenlábas a légügyi kérdésekben. London számára India, Ausztrália és Egyiptom képezte a prioritást a birodalmi légi útvonalak kiépítése kapcsán, ezért a Latin-Amerika felé irányuló német törekvések a brit érdekeket általánosságban véve nem veszélyeztették. Ettől függetlenül London sem kívánt teljes egészében kimaradni a dél-amerikai kontinenst érintő légi ügyekből, már csak azért sem, mert maga is érezte, hogy ezen a téren komoly lemaradásban

van Franciaországgal és Németországgal szemben. 1928-ban például a brit kormány kísérletet tett a birodalmi légi útvonalak Dél-Amerikába történő kiterjesztésére, de anyagi okok miatt végül lefűjták a vállalkozást. Mindent egybevetve azonban az angolok számára ez a térség nem tartozott a hagyományos értelemben vett brit érdekszféra legfontosabb elemei közé, ezért alapvetően geopolitikai érdekeik sérelme nélkül adhatták bérbe Bathurstöt a németek számára, s ezzel még azt a sikert is elkönnyvelhették, hogy meggátolták a dél-atlanti repülési zóna francia monopolizálását. 1935-től kezdve egyébként – éppen a német és a francia eredményeken felbuzdulva, illetve érzékelve Németország egyre nagyobb súlyát az ágazatban – Nagy-Britannia is megkezdte dél-atlanti légi forgalmának, illetve a Brazíliába irányuló postajáratának előkészítését, azonban London még ekkor is elsősorban észak-atlanti légi útvonalban gondolkodott, amelynek kiépítését az Amerikai Egyesült Államok aktív részvételével képzelte el.

A fejezetben bemutatásra kerülnek azok a munkálatok is, amelyek segítségével az érintett dél-amerikai országokat felkészítették a német posta-, majd később személyszállító gépek fogadására. Annak, hogy a németek éppen a távoli Dél-Amerikában próbálták kitörési pontokat keresni nyomosztó nemzetközi elszigeteltségükből, egyik fontos oka az volt, hogy a latin-amerikai kormányok egy része semleges viszonyult Németországhoz – ami az első világháború utáni viszonyok között Berlinből nézve önmagában véve is óriási pozitívumnak számított –, sőt egyesek közülük kifejezetten germanofil beállítottsággal rendelkeztek. Németország 1914 előtt meglehetősen nagy befolyással rendelkezett a térségben – példának okáért különösen a chilei hadsereg gyakorlatilag teljes egészében német módszereket adoptált a kiképzés terén és a katonák felszerelésében, illetve öltözkéiben is egy az egyben a porosz minták köszöntek vissza. Ráadásul Dél-Amerikában jelentős létszámú német diaszpóra is élt, akikkel a korábbi élénk kapcsolatok a világháború eseményei miatt ideiglenesen megszakadtak. A légi útvonalak kiépítésével azonban az elszigeteltség és a kapcsolattartási nehézségek megszüntethetőeknek tűntek, ami az óhaza számára már csak azért is fontos volt, mert a német kolóniák erkölcsi és adott esetben politikai és pénzügyi támogatására feltétlenül számítani lehetett.

A fentiek mellett Németország szintén kitörési pontot és kiaknázzható gazdasági potenciált látott abban is, hogy a dél-amerikai kontinens az 1920-as években légügyi szempontból még szinte teljesen ismeretlennek számított. Az infrastruktúra, a szakképzett munkaerő és az üzemanyag-ellátó hálózat egyaránt hiányzott – ám éppen ez nyújtott lehetőséget

arra, hogy a német technológiai fejlesztések szimpatikussá váljanak a helyi kormányok előtt, s támogassák Berlin légügyi célkitűzéseit. Ebből kiindulva külön alfejezetek foglalkoznak a Dél-Amerikában létrehozott, német érdekeltségű légitársaságok, így a Kolumbiában működő SCADTA (*La Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos*),⁴ az Ecuadorban felállított SEDTA (*Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aereos*), illetve a Brazíliában létrehozott Sindicato Condor tevékenységével, amelyek segítségével Németország igen hangsúlyos légügyi befolyásra tett szert az említett országokban. A fenti társaságok – a német repülőgépek és személyzetük mellett – szinte teljes egészében német felügyelet alatt, lényegében a *Luft Hansa* leányvállalataiként funkcionáltak. Jó példa erre a Condor működése, amely német repülőgéptípusokkal és személyzettel üzemelve kiemelkedő eredményeket ért el, s az Andok átrepülésével megvalósította az Atlanti- és a Csendes-óceán partvidékének összekötését, s 1934–1935-ben Chilét is bekapcsolta az Európa – Dél-Amerika légi útvonalhálózat vérkeringésébe.

A német–francia légi rivalizálás mellett legalább ennyire hangsúlyos a postaforgalmi útvonal kiépítését és a német befolyás térségbeli növekedését követő német–amerikai szembenállás. Az Amerikai Egyesült Államok ugyanis – nem alaptalanul –, növekvő bizalmatlansággal tekintett Németország dél-amerikai légi tevékenységére, nemzetbiztonsági kockázatként kezelve az ügyet. A *Luft Hansa* ugyanis a jól megszervezett latin-amerikai légi útvonalak következtében az 1930-as évekre a világ egyik legjelentősebb légitársaságává fejlődött, komoly versenyt támasztva az amerikai légi vállalatok számára, s egyre súlyosabban fenyegetve az USA geopolitikai érdekeit a régióban. A SCADTA légitársaság igazgatója, Peter Paul von Bauer több alkalommal is megkísérelte a vállalat tevékenységi körzetét Kolumbia mellett Panama területére is kiterjeszteni, Washington azonban nem tévesztette szem elől ezeket a próbálkozásokat és minden alkalommal ellehetetlenítette az ilyen jellegű kísérleteket, hiszen a Panama-csatorna kérdése az USA szempontjából prioritást élvezett.⁵ Amikor 1928-ban a SCADTA a csatorna atlanti-óceáni bejáratától mindössze 20 mérföldnyire hidroplánok fogadására alkalmas légi bázis létesítésére kapott engedélyt, az amerikai hatóságok már a vészharangot kongatták a kialakult szituációval kapcsolatban, hiszen egy ilyen repülőtér akár katonai fenyegetést is jelenthetett a Panama-csatorna irányába. Ugyanez volt a helyzet akkor is, amikor kiderült, hogy Németország az Ecuadorhoz tartozó Galápagos-szigeteken is légi bázis kialakítására készül. Tekintetbe véve, hogy a német polgári repülőgépek komoly teherbírással

⁴ ESCOBAR 1997, 221. o.

⁵ LEÓN-VARGAS 2011, 139. o.

és igen nagy akciórádiusszal rendelkeztek, nem volt elképzelhetetlen, hogy háború esetén hadianyag-szállításra, vagy esetleg támadó feladatokra használják azokat – alkalmasint amerikai célpontok ellen is. Ráadásul egy, a Galápagos-szigeteken kialakított bázis létrehozása esetén nem lett volna meglepő az sem, ha a német haditengerészet hajói is megjelennek a körzetben.

A német–amerikai szembenállásról kapcsolatban külön alfejezet számol be. A Monroe-doktrína értelmében a német aktivitás Washington számára tűrhetetlen volt a térségben – főként, hogy az egyre erősebb nemzetközi nyomás ellenére Németország a második világháborút közvetlenül megelőző időszakban egyre újabb és újabb technikai fejlesztéseket vetett be, mindinkább felborítva a status quót a térségben. Igaz, a második világháború kirobbanását követően a németek nem tudták megőrizni térségbeli pozícióikat, mivel azon országok többsége, amelyek területén a Luft Hansa leányvállalatai üzemeltek, államosították a német érdekeltségű és erős amerikai befolyás alá kerülő légitársaságokat. Ezzel párhuzamosan – szintén a háborús események miatt –, a dél-atlanti repülések is lehetlenné váltak Berlin számára, s ezzel a korábban nagy erőfeszítéssel kiépített latin-amerikai légi útvonalak lezáródtak a harmadik birodalom előtt.

A 7., egyben utolsó fejezet – Összegzés – a disszertáció téziseinek összefoglalását tartalmazza, amely közül három bizonyítható az általam feltárt források és a szakirodalom tükrében. Ezek közül az első, hogy a weimari Németország a légügyi kérdéseket illetően az 1920-as évek második felére sikeresen kitört az első világháborút követő nemzetközi és politikai elszigeteltségéből, amit egyértelműen bizonyít az 1926-os Párizsi Légügyi Egyezmények megkötése. A második, hogy a győztes hatalmak ebben a kérdéskörben egyáltalán nem érték el céljukat – hiszen Németország 1935-re már nem csupán polgári, hanem katonai értelemben is légi nagyhatalommá vált. A harmadik pedig, hogy a versailles-i szerződés rendelkezései a német polgári repülést sújtó szankciók terén már jóval korábban, 1926-ban érvényüket veszítették, ami óriási lökést adott Németországban a repülés fejlesztéséhez.

A disszertáció jellege és a témakör minél részletesebb megvilágítása megköveteli a korabeli fotók, térképek és eredeti forrásanyagok közzétételét is, amelyek – a szövegbe beillesztett illusztrációk mellett – a mellékletek között kaptak helyet. Bemutatásuk célja a tudományos igényű szemléltetés, a különböző statiszták megjelenítése, az események térképen történő bemutatása, illetve a technikai, vagy technológiai fejlesztések ismertetése.

2. 1918-19. Németország veresége és annak légügyi következményei

2.1. Németország légi helyzete 1918-ban

2.1.1. A versaillesi béke repülést tiltó rendelkezései

A versaillesi békeként ismert nemzetközi szerződésrendszer az első világháborút lezáró Párizs körüli békék Németország és a győztes hatalmak között létrejött szerződés,⁶ mely más lényeges kérdések mellett Németország légierijének⁷ és repülésének kérdéseit is érintette.⁸

Amennyiben a német repülést meghatározó keretrendszeréről beszélünk, a versaillesi béke rendelkezései jelentik a kiinduló pontot.⁹ A dokumentum paragrafusai kifejezetten a német katonai repülést kívánták szankcionálni, és nem a polgári értelemben vett légi közlekedést. Ennek hangsúlyozása kiemelten fontos, hiszen ez a tény Németország számára olyan politikai kitérési pontot jelentett a későbbiek folyamán, melyekkel a béke szövegezését végző győztes hatalmak képviselői láthatóan 1919-ben nem számoltak. A békeszerződés szövegezését megelőző években a civil, polgári értelemben vett repülés nem képezte a mindennapi élet részét, nem különült el kifejezetten a katonai repüléstől, ezért bizonyos értelemben a béke paragrafusainak tiltásai arra is vonatkoztak. A paragrafusok alapvetően katonai szempontból alkotott szabályokat állítottak fel egy alapvetően katonai felhasználású légierő létezésének megszüntetése céljából.

A katonai repülést 5 cikkely szabályozta (*Der Vertrag von Versailles, Teil V. „Bestimmungen über die Land- See- und Luftstreitkräfte”, IV. Kapitel „Befestigungen”, Abschnitt III. „Luftstreitkräfte”, Artikel 198 bis 202. V.V.*) Részletesen szabályozta a békeszerződés a szövetséges és társult hatalmak léghajóinak, valamint a német léghajók közlekedésének és jogosultságainak kérdését is. (*Der Vertrag von Versailles, Teil XI. „Luftschiffahrt” Artikel 313 bis 320.*) A német haderő köteles volt a béke aláírását követő három hónapon belül 15714 vadász- és bombázó repülőgépet, 27757 repülőgépmotort, 16 léghajót, 37 léghajóhangárt és milliónyi egyéb alkatrészt a győzteseknek átadni,¹⁰ vagy

⁶ ORMOS-MAJOROS 2003, o.

⁷ BUSSE 1928, 37. o.

⁸ EVERLING 1926, 4. o.

⁹ 10 JAHRE DEUTSCHE HANDELS-LUFTFAHRT HRSG. von d. DEUTSCHEN LUFTHANSA A.G., 4. o.

¹⁰ SUPF 1935/2, 479. o.

megsemmisíteni szigorú felügyelet mellett.¹¹ Nem építhetett és üzemeltethetett – a megengedett mennyiségen felül – repülőgépeket, a félkész állapotban lévőket szét kellett szerelnie. A katonai repülőtereken, gyárakban és hangároknak megállt az élet. A béke a vázolt állapot megszilárdítására törekedett, ám konzerváló erejének nagy része semmivé lett alig hét évvel később, mikor a párizsi légügyi tárgyalások eredményeként 1926-ban új szabályrendszer és megállapodás jött létre a felek között.

Az alábbiakban felsorolásra kerülő 5 cikkely a versaillesi béke német repülést szabályzó legfontosabb cikkelyeinek (198-202.) nem szó szerinti, hanem tartalmi értelemben vett magyar fordítása.¹² Jelentőségük abban állt, hogy szinte kizárólag a katonai célú repülést szankcionálták.

Harmadik fejezet. Légierő.¹³

198. Cikkely

Németország fegyveres ereje sem szárazföldi, sem tengerészeti légierővel nem rendelkezhet. Németország 1919. október 1-ig szolgálatban tarthat 100 vízi repülőgépet, vagy repülőcsónakot, melyekkel a tengeralatti aknák felderítését végezheti, de azok semmilyen fegyverrel, lőszerrel vagy bombával nem lehetnek felszerelve. Az említett vízi repülőgépek vagy repülőcsónokok mindegyike egy tartalék motorral rendelkezhet. Kormányozható léghajóval nem rendelkezhet.¹⁴

¹¹ HAHN 1930, 14. o.

¹² A tartalmi fordítást azzal kívánom hangsúlyozni, hogy sem idézőjelbe nem teszem, sem dőlt betűvel nem különböztetem meg a főszövegtől a tartalmilag magyarra fordított szövegrészeket, kizárólag a margók behúzásával jelzem, hogy az eredeti dokumentum tartalmi fordítása következik. Ugyanakkor a tartalmi fordítás eredeti szövegét angol vagy német nyelven minden esetben szó szerint lábjegyzetben idézem azok forrásának pontos megadásával.

¹³ A közölt cikkelyek a szerző saját fordításai német eredetiről. A versaillesi béke harmadik, Légierő c. fejezetének 5 cikkelye („Dritter Abschnitt. Luftstreitkräfte”) kerül közlésre, melyek sorrendben a 198-202. számúak. A saját fordításra azért van szükség, mivel a nevezett cikkelyek magyarra eddig nem lettek lefordítva. Az eredeti német szöveg forrása a versaillesi béke hivatalos német kiadása. (FRIEDENSVERTRAG. Sonderabdruck der Nr. 140 des Reichs-Gezetsblattes von 1919. Seite 687 bis 1350.)

¹⁴ „Artikel 198. Die bewaffnete Macht Deutschlands darf keine Land- oder Marine-Luftstreitkräfte umfassen. Deutschland darf während einer nicht über den 1. Oktober 1919 hinausgehenden Frist eine Höchstzahl von einhundert Seeflugzeugen oder Flugbooten unterhalten, die ausschließlich zum Suchen von Unterseeminen verwendet werden und mit der hierzu nötigen Ausrüstung versehen sein dürfen, aber keinesfalls mit Waffen, Munition oder Bomben irgendwelcher Art. Außer den in den obigen Seeflugzeugen oder Flugbooten eingebauten Motoren darf je ein Reservemotor für jedes dieser Fahrzeuge vorhanden sein. Kein Lenkluftschiff darf unterhalten werden.”

199. Cikkely

A versaillesi béke életbe lépésétől számított két hónapon belül a német szárazföldi és tengerészeti légierő listán szereplő személyi állományát teljes mértékben le kell szerelni. 1919. október 1-ig Németország légi személyi állománya – beleértve a tiszteket és a földi kiszolgáló személyzetet is – nem haladhatja meg az 1000 fős összlétszámot.¹⁵

200. Cikkely

A német területek teljes kiürítéséig a szövetséges és társult hatalmak légierőjének joga van a német légtérbe történő átrepülésre, átutazásra és leszállásra.¹⁶

201. Cikkely

A szerződés hatályba lépésétől számított 6 hónapon belül tilos gyártani vagy bevinni repülőgépeket, repülőgép alkatrészeket, repülőgép motorokat, valamint repülőgép motor alkatrészeket Németország egész területére.¹⁷

202. Cikkely

A szerződés hatályba lépését követően át kell adni a szövetséges és társult hatalmak kormányainak a német szárazföldi és tengerészeti légierő összes tartozékát, kivéve a 198. cikkely második és harmadik bekezdésében foglaltakat. Az átadásnak az említett hatalmak kormányai által meghatározott helyszíneken kell megtörténnie 3 hónapon belül. **Ide**

¹⁵ „Artikel 199. Innerhalb zweier Monate nach dem Inkrafttreten dieses Vertrages ist das Personal der Luftstreitkräfte, das jetzt in den Listen der deutschen Land- und Seestreitkräfte aufgeführt ist, zu demobilisieren. Bis zum 1. Oktober 1919 jedoch darf Deutschland eine Gesamtzahl von eintausend Mann einschließlich Offiziere für die gesamten Stäbe und das fliegende und nicht fliegende Personal aller Formationen und Einrichtungen behalten und unterhalten.”

¹⁶ „Artikel 200. Bis zur vollständigen Räumung deutschen Gebietes durch die alliierten und assoziierten Truppen haben die Luftstreitkräfte der alliierten und assoziierten Mächte in Deutschland das Recht des Überfliegens, der Durchfahrt und des Landens.”

¹⁷ „Artikel 201. Während sechs Monate nach Inkrafttreten dieses Vertrages wird die Herstellung und Einfuhr von Luftfahrzeugen, Teilen von Luftfahrzeugen, Motoren für Luftfahrzeuge und Teilen von Motoren für Luftfahrzeuge im ganzen deutschen Gebiet verboten.”

tartozik minden olyan készlet, mely a légierő működését segítette elő, minden szárazföldi és vízi repülőgép, beleértve a javítás és összeszerelés alatt állókat is, minden léghajó, a repülőképesek, a javítás vagy összeszerelés alatt állók is, a hélium gáz előállításához szükséges berendezések, léghajócsarnokok és hangárok. Az átadásuk pillanatáig a léghajók héliummal történő feltöltésének költségei a német államot terhelik. Mind a hélium gáz gyártásához szükséges berendezések, mind a léghajócsarnokok megőrzése a szövetséges hatalmaknak történő átadásuk pillanatáig a német állam feladata. **Az átadásra kerülő tárgyak közé tartoznak a repülőgép motorok, a gondolák, a fegyverzet (lövegek, gépfegyverek, könnyű gépfegyverek, bombavető készülékek, torpedóvető készülékek, időmérő eszközök, célzó berendezések, muníció (lőszer, gránátok, éles vagy nem éles bombák, robbanóanyagok, azok előállításához szükséges anyagok), a repülőgépekhez használt fotó és filmfelvevő berendezések, s minden ide tartozó tárgy.** A fentebb említettek nem változtathatóak meg a szövetséges hatalmak engedélye nélkül.¹⁸

A béke 200. cikkelyének időbeli hatályát a 320. cikkely határozta meg, mely a német légtér használatának jogait 1923. január 1-ig tartotta fenn a szövetséges és társult hatalmak részére, s csak ez után állt vissza a német légtér szuverenitása. A későbbi események fényében azonban a szövetségesek – kiváltképp Franciaország – szükségét látták 1921-ben és 1922-ben is a német repülés további erőteljes szigorításának, melyek részleteit a további alfejezetek

¹⁸ „Artikel 202. Mit dem Inkrafttreten dieses Vertrages muß alles Material der Land- und See-Luftstreitkräfte mit Ausnahme der in Absatz 2 und 3 des Artikels 198 erwähnten Flugzeuge den Regierungen der alliierten und assoziierten Hauptmächte ausgeliefert werden. Die Ablieferung muß an den Orten erfolgen, welche die genannten Regierungen bestimmen werden; sie muß innerhalb von drei Monaten durchgeführt sein. Zu diesem Material gehören insbesondere alle folgenden Gegenstände, die für kriegerische Zwecke im Gebrauch sind, waren oder bestimmt sind Vollständige Flugzeuge oder Seeflugzeuge, einschließlich derjenigen, welche gebaut, repariert oder montiert werden; Luftschiffe, die flugfertig, in Bau, in Reparatur oder in der Montage sind; Anlagen zur Herstellung von Wasserstoffgas; Luftschiffhallen und Schuppen für jede Art von Luftfahrzeugen. Bis zu ihrer Ablieferung sind die Luftschiffe auf Kosten Deutschlands mit Wasserstoff gefüllt zu halten. Die Anlagen für die Herstellung von Wasserstoffgas, ebenso wie die Luftschiffhallen können nach Bestimmung der genannten Mächte bis zum Zeitpunkt der Übergabe der Luftschiffe Deutschland belassen werden. Motoren für Luftfahrzeuge; Gondeln; Bewaffnungen (Geschütze, Maschinengewehre, leichte Maschinengewehre, Bombenabwurfapparate, Torpedoabwurfapparate, Zeitbestimmungsapparate, Zielapparate); Munition (Patronen, Granaten, Bomben, geladen oder ungeladen, Sprengstoffe oder Material zu ihrer Herstellung); zum Gebrauch auf Luftfahrzeugen; F. T.-Apparate, photographische oder kinematographische Apparate, Instrumente zum Gebrauch auf Luftfahrzeugen; Teile irgendwelcher Gegenstände der vorstehenden Rubriken. Das oben erwähnte Material darf nicht ohne besondere Genehmigung der genannten Regierungen von Ort und Stelle entfernt werden.”

részletesen ismertetik. S bár a német légtér szuverenitása 1923-ban valóban felszabadult, a repülést korlátozó szabályrendszerek miatt ennek jogaival technikai értelemben Németország nem tudott élni. Annál inkább jelentett a szuverén légtér ténye olyan politikai ütőkártyát, amivel hivatkozási alapot teremtett a Szövetséges Hatalmakkal történő légi tárgyalások megkezdéséhez.

Míg a német repülést tiltó rendelkezések 5 cikkelyben kerültek rögzítésre, addig a Szövetséges és Társult Hatalmak repülőeszközeinek jogait szintén külön fejezetben, összesen 8 cikkelyben rögzítették 1919-ben, kitérve annak minden apró részletére. A IX. fejezet cikkelyeinek – nem szó szerinti, hanem tartalmi – magyar fordítása alább kerül közreadásra:

IX. Fejezet. Légiközlekedés.

313. Cikkely

A szövetséges és társult hatalmak léghajóinak teljesen szabad átrepülési és leszállási joguk van a német szárazföldi és vízi felségterületeken, s jogosultak ugyanolyan előnyöket élvezni a szárazföldön vagy vízen, mint a német léghajók, különösen vészhelyzet esetben.¹⁹

314. Cikkely

A Szövetséges és Társult Hatalmak léghajóinak joguk van bármely országba történő közlekedés során átrepülni Németország területe és felségvizei felett leszállás nélkül, s ugyanazok a szabályozás és egyenlő bánásmód vonatkozik rájuk, mint Németország saját léghajóira.²⁰

¹⁹ „Artikel 312. Die den alliierten und assoziierten Mächten gehörigen Luftschiffe sollen volle Freiheit des Überfliegens und der Landung auf dem Gebiet und in den Hoheitsgewässern Deutschlands haben und sollen dieselben Vorteile wie die deutschen Luftschiffe genießen, besonders im Falle der Not zu Lande oder zu Wasser.”

²⁰ „Artikel 314. Die den alliierten und assoziierten Mächten gehörigen Luftschiffe sollen auf dem Durchflug nach einem beliebigen fremden Lande das Recht genießen, das Gebiet und die Hoheitsgewässer Deutschlands ohne Landung zu überfliegen, unter Vorbehalt der Bestimmungen, welche Deutschland festsetzen kann und welche in gleicher Weise auf die Luftschiffe Deutschlands und auf die der alliierten und assoziierten Länder anwendbar sein sollen.”

315. Cikkely

A jelenlegi összes német repülőtér, mely nyitott a civil német légiközlekedés számára, a Szövetséges és Társult Hatalmak repülőgépeit is köteles fogadni, s azokat köteles minden tekintetben ugyanolyan elbánásban részesíteni, mint a német repülőgépeket, beleértve a repülőtér használati díját és a szállásköltséget is.²¹

316. Cikkely

Az átrepülés és leszállás joga, melyekről a 313, 314 és 315. cikkelyek rendelkeznek, a Németország által szükségesnek ítélt szabályok betartásával érvényesíthető, abban az esetben, amennyiben ezek a szabályok mind a német, mind a Szövetséges és Társult Hatalmak repülőgépeire azonos mértékben vonatkoznak, azok megkülönböztetése nélkül.²²

317. Cikkely

Azokat a dokumentumokat, melyek az állampolgárságot, a repülőgép műszaki alkalmasságát, a vezető engedélyét igazolják, és minden egyéb engedélyt, melyeket a Szövetséges és Társult Hatalmak egyike bocsátott ki, vagy ismert el hitelesnek, köteles Németország is a saját maga által kibocsátott dokumentumokként kezelni és hitelességüket elismerni.²³

²¹ „Artikel 315. Die in Deutschland bestehenden und dem nationalen öffentlichen Luftverkehr dienenden Flugplätze sollen den alliierten und assoziierten Mächten gehörigen Luftfahrzeugen zur Verfügung stehen. Diese sollen darin in Hinsicht der Abgaben aller Art mit Einschluß der Landungs- und Unterbringungsgebühren ebenso behandelt werden wie deutsche Luftfahrzeuge.”

²² „Artikel 316. Unter Vorbehalt der gegenwärtigen Anordnungen ist das Recht der Durchfahrt, des Überfliegens und der Landung, das in den Artikeln 313 - 314 und 315 vorgesehen ist, der Beobachtung der Bestimmungen unterworfen, welche zu verordnen Deutschland für nötig erachten kann, wobei es sich versteht, daß diese Bestimmungen ohne Unterschied auf die deutschen Luftfahrzeuge und auf die der alliierten und assoziierten Länder anzuwenden sein werden.”

²³ „Artikel 317. Die Nationalitäts- und Führerzeugnisse, die Befähigungs- und Erlaubnisscheine, welche von irgendeiner der alliierten und assoziierten Mächte ausgehändigt oder für gültig anerkannt werden, sollen in Deutschland als gültig und wie die in Deutschland ausgestellten Zeugnisse und Erlaubnisscheine angesehen werden.”

318. Cikkely

Ami a belföldi kereskedelmi légi közlekedést illeti, a Szövetséges és Társult Hatalmak repülőgépeinek ugyanazokat a kedvezményeket kell élvezniük, mint amiben a német repülőgépek részesülnek.²⁴

319. Cikkely

Németország kötelezettséget vállal annak biztosítására, hogy minden német repülőgép, mely a felségterülete felett repül, megfelel az érvényben lévő nemzetközi légi és légi közlekedési szabályok támasztotta követelményeknek, mely szabályokat a Szövetséges és Társult hatalmak léghajózási megállapodásai rögzítenek.²⁵

320. Cikkely

A kötelezettségek a fenti rendelkezések értelmében 1923. január 1-ig hatályban maradnak, kivéve, ha addig Németország tagja nem lesz a Népszövetségnek, vagy a szövetséges és társult hatalmak engedélyezik egyezményben, hogy Németországra is a nemzetközi léghajózási szabályai vonatkozzanak.²⁶

²⁴ „Artikel 318. Die Luftfahrzeuge der alliierten und assoziierten Mächte sollen, was den inneren Handels-Luftverkehr anbetrifft, in Deutschland die gleiche Behandlung wie die meistbegünstigte Nation genießen.“

²⁵ „Artikel 319. Deutschland verpflichtet sich, durch geeignete Maßregeln sicherzustellen, daß deutsche Luftfahrzeuge über deutschem Gebiet die Regeln über Lichter und Signale, Flug- und Luftverkehrsregeln auf und in der Nähe von Flugplätzen beobachten, welche in der zwischen den alliierten und assoziierten Mächten geschlossenen Konvention über Luftschiffahrt festgesetzt sind.“

²⁶ „Artikel 320. Die durch die vorstehenden Bestimmungen auferlegten Verpflichtungen sollen bis zum 1. Januar 1923 in Kraft bleiben, es sei denn, daß Deutschland bis dahin in den Völkerbund aufgenommen oder durch die Zustimmung der alliierten oder assoziierten Mächte ermächtigt sein sollte, der zwischen diesen Mächten geschlossenen Konvention über Luftschiffahrt beizutreten.“



1. Kép: A versaillesi repülést megtiltó rendelkezések szinte a földhöz „szögezték” a német légi törekvéseket. Az igazságtalannak és túlzott mértékűnek tartott tiltó rendelkezések teremtette helyzetnek a németek emlékművet²⁷ is állítottak a hamburg-fuhlsbütteli repülőtéren.²⁸

²⁷ Lásd: 5. fénykép melléklet, az emlékmű másolatának példánya, a szerző saját felvétele.

²⁸ Az eredeti emlékmű már nincs meg, sorsa 1935 után ismeretlen. Másolatát volt szerencsém személyesen is megtekinteni Berlinben, a *Deutsches Technikmuseum* gyűjteményében. Az eredeti emlékművet ábrázoló kép forrása:

<https://www.gettyimages.de/detail/nachrichtenfoto/denkmal-auf-dem-flugplatz-hamburg-fuhlsbu%C3%BCttel-das-nachrichtenfoto/542413269#denkmal-auf-dem-flugplatz-hamburg-fuhlsbuettel-das-einen-in-fesseln-picture-id542413269> Letöltés dátuma: 2018.01.26.

2.1.2. A békeszerződést követő tiltó rendelkezések bemutatása. A második nemzetközi légügyi konferencia:²⁹ a „*Pariser Luftverkehrsabkommen*” (PLA, 1919. október 13.)³⁰

A versaillesi béke számos paragrafusa tiltotta meg a német katonai repülést. A polgári repülést nemzetközi keretszerződés életre hívásával foglalták keretbe, ennek megalkotó konferenciájára 1919. október 13-án Párizsban került sor, s a létrejött szabálygyűjtemény elnevezése a *Pariser Luftverkehrsabkommen*. A győztes országok vettek részt a tárgyalásokon, s a teljesen új keretrendszer megalkotásában, ám az USA a szerződést végül nem ratifikálta. Az egyik legfontosabb alapelv³¹ mely ebben a dokumentumban deklarálásra került, az a szuverén légtér elve („*Prinzip der Lufthoheit*”),³² vagyis minden állam korlátlan és elidegeníthetetlen jogokkal rendelkezik saját légtere felett.³³ Ez a nemzetközi jogi tény rendkívüli jelentőséggel bírt Németország számára a győztesek tárgyalóasztal mellé kényszerítésében, valamint az 1926. évi párizsi légügyi megállapodás sikerében, a légi értelemben vett feltámadás megvalósulásában³⁴ („*Deutsche Luftgeltung*”).³⁵

Már itt ki kell emelnem, hogy különbséget kell tenni egyrészt azon szerződések és megállapodások között, melyek a polgári repülést egyetemesen szabályozták, s melyek ilyen értelemben Németország számára is kötelező érvénnyel bírtak a nemzetközi légtérbe történő belépése pillanatától, valamint a kifejezetten Németország – más esetben belügynek számító – saját repülését meghatározni hivatott szerződések és határozatok között. Előbbire az 1919. évi

²⁹ Az első légi kérdésekkel foglalkozó nemzetközi konferenciára az első világháború előtt 1909-ben került sor szintén Párizsban. A német szakirodalom (BARTZ, FRITZKE) mégis sok esetben az 1919. október 13-i, sorrendben második konferenciát tartja az első nemzetközi légügyi konferenciának. Az akkori szabályok alapvetően katonai szemszögből tekintettek a repülésre. Létrehozták a „Comité International Juridique de l’Aviation” elnevezésű szervezetet, mely nemzetközi légügyi és légi jogi szabályozó és döntéshozó szerv volt. 1911-ben tartotta első nemzetközi légügyi kongresszusát, s hozta létre „*Code International de L’Air*” néven szabálygyűjteményét. (KLUBMANN, MALIK 2007, 182. o.)

³⁰ BARTZ 1927, 16. o.

³¹ HAUPT 1931, 59. o.

³² „Die Lufthoheitstheorie”: Alapvetően három fontosabb teória merült fel a tárgyalások során, melyek a „Luftfreiheitsstheorie”, a „Lufthoheitstheorie” valamint a „Luftzonentheorie” voltak. Végül a „Lufthoheitstheorie” alapján mondták ki az államok szuverén légtérének elvét. (SCHWEITZER 1920, 11. o.)

³³ „*Die Hohen Vertragschließenden Teile anerkennen, dass jeder Staat die vollständige und ausschließliche Staatsgewalt im Luftraum über seinem Gebiet hat. Im Sinne des vorliegenden Abkommens ist unter dem <<Gebiet>> eines Staates das Gebiet des Mutterlandes und der Kolonien mit Einschluß der angrenzenden Territorialgewässer zu verstehen*” (PLA, Erstes Kapitel, Allgemeine Grundsätze, Artikel I.) (AUSWÄRTIGES AMT 1934, 1. o.)

³⁴ BUDRASS 2016, 112. o.

³⁵ ORLOVIUS 1939, 22. o.

Párizsi Légügyi Egyezmény („*Pariser Luftverkehrsabkommen*”, PLA)³⁶ míg utóbbira a versaillesi béke, a rapalloi egyezmény, illetve az 1926. májusi „*Pariser Verhandlungen* (PV)³⁷ állítható példaként. Az említett szerződésekkel a disszertáció részletesen foglalkozik más alfejezetekben.

Szintén ekkor, 1919-ben került sor a modern értelemben vett nemzetközi légügyi hatóság és szabályrendszer felállítására is,³⁸ mely leváltotta a korábbi, 1909-ben felállított szervezetet, s új szabályokkal egészítette ki a meglévőket. Ez az új szervezet a CINA,³⁹ vagy ICAN⁴⁰ elnevezést kapta, mely egészen 1945-ig létezett.⁴¹ Számos egyéb fontos kérdésben is megegyezés született, bár ekkor még jelentős hatásuk nem volt mérhető a polgári légitársaságok és légiközlekedés működésében, mivel az igen kezdetleges szinten állt. Mégis jelentős döntésekről volt szó, hiszen a nemzetközi civil légiközlekedés alapjai rögzültek. Szabály született a repülőeszközök kötelező regisztrálásáról, a katonai repülőgépek közlekedésének szigorításáról, a repülőgépek alapvető műszaki berendezéseiről, képzett pilótákról és személyzetről, valamint rendőrségi ellenőrizhetőségről.⁴² Először ebben a CINA/ICAN által létrehozott szabályrendszerben került meghatározásra a katonai, vagy hadi/harci repülőgép fogalma is, mely szerint minden olyan repülőgép, melyet katonai testületbe tartozó személy irányít, katonai értelemben vett repülőgépnek számít, és úgy is kezelendő.⁴³ Ez azért különösen jelentős a versaillesi béke katonai repülést megtiltó 198. cikkelyének tükrében Németország számára, mert a Szövetséges és Társult Hatalmak csak 1922. április 14-én tartott konferencián határozták meg, hogy pontosan mi értendő katonai repülőgép alatt, addig a PLA 31. cikkelyének alapján értelmezték a katonai repülőgép fogalmát.⁴⁴ Szintén – a német repülés szempontjából – kiemelkedően fontos alaptételt rögzített a PLA, amikor kimondta, hogy minden állam teljes

³⁶ BARTZ 1927, 16. o.

³⁷ BARTZ 1927, 35. o.

³⁸ „*Es wird unter der Bezeichnung <<Internationale Luftfahrtkommission>> eine ständige internationale Kommission eingesetzt, die unter dem Schutze des Völkerbundes steht. [...]*” (PLA, Ahtes Kapitel, Internationale Luftfahrtkommission, Artikel 34.) (AUSWÄRTIGES AMT 1934, 8. o.)

³⁹ CINA - Francia mozaikszó, feloldása „*Comission Internationale de Navigation Aérienne*”, lásd ICAN

⁴⁰ ICAN - Angol mozaikszó, feloldása „*International Commission for Air Navigation*”, lásd CINA

⁴¹ 1945-ben új szervezet jött létre „*Provisional International Civil Aviation Organization*” (PICAO) néven, melyet 1947-ben váltott az „*International Civil Aviation Organization*” (ICAO), mely napjainkban is az Egyesült Nemzetek Szervezete kereteiben működik.

⁴² WRONSKY 1927, 6. o.

⁴³ „*Jedes Luftfahrzeug, das durch eine zu diesem Zweck kommandierte Militärperson befehligt wird, wird als militärisches Luftfahrzeug betrachtet.*” (PLA, Artikel 31.) (AUSWÄRTIGES AMT 1934, 7. o.)

⁴⁴ HENNIG 1930, 9. o.

szuverenitással rendelkezik saját légtere felett!⁴⁵ Ennek az alapelvnek a rögzítése azért bírt rendkívüli fontossággal, mert Németország légtérére is vonatkozott a nemzetközi új szabályrendszer értelmében, s maximálisan kihasználhatta az ország geopolitikai értelemben vett légi pozíciója által nyújtott előnyöket érdekeinek érvényesítésekor⁴⁶, mint azt látni fogjuk az 1926-os párizsi légügyi tárgyalások során.

A CINA szervezetnek soha nem lett tagja Németország, mert – erős francia nyomásra – nem voltak hajlandóak a tagországok felvenni és egyenrangú tagként elismerni. Ugyanakkor ez idővel komoly problémákhoz és kérdésekhez is vezetett, hiszen Németország az 1920-as évek végére Európa egyik vezető polgári légi nagyhatalmává vált. A tagállamok így bilaterális szerződések megkötésére kényszerültek, mint ahogy az USA és Szovjet-Oroszország esetében is, mivel az említett államok sem lettek tagok. A PLA alapvetően Európa légi jogát és szabályrendszerét fektette le. Észak- és Dél-Amerika polgári repülését a Havannában 1928. február 20-án aláírt „*Pan-Amerikanischen Abkommen*” az USA számára, és a Madridban 1926. november 1-én aláírt „*Ibero-Amerikanischen Abkommen*” a latin-amerikai országok és Spanyolország, valamint Portugália számára létrehozott nemzetközi szerződésrendszerek szabályozták.⁴⁷

Németország számára az 1919-ben kimondott szuverén légtér elvének megalkotása jelentette – mint ahogy az később kiderült – az erős alkupozíciót, s egyben a kitörési pontot is a nemzetközi elszigeteltségből. Légi-stratégiai szempontból a vesztes háború után pár évvel a repülésben érdekelték önmagukra úgy tekintettek, mint Európa megkerülhetetlen légtérére⁴⁸ („*Herz Europas*”, „*Lufikreuz Europas*”),⁴⁹ s ezt a merőben új geopolitikai nézőpontot a német légtérrel használni kívánó egyéb államoknak is tiszteletben kellett tartaniuk, így Franciaországnak és Nagy-Britanniának is.⁵⁰

⁴⁵ „*Jeder Staat hat die uneingeschränkte Hoheit über seinen Luftraum.*” (PLA, Artikel 4.) (AUSWÄRTIGES AMT 1934, 7. o.)

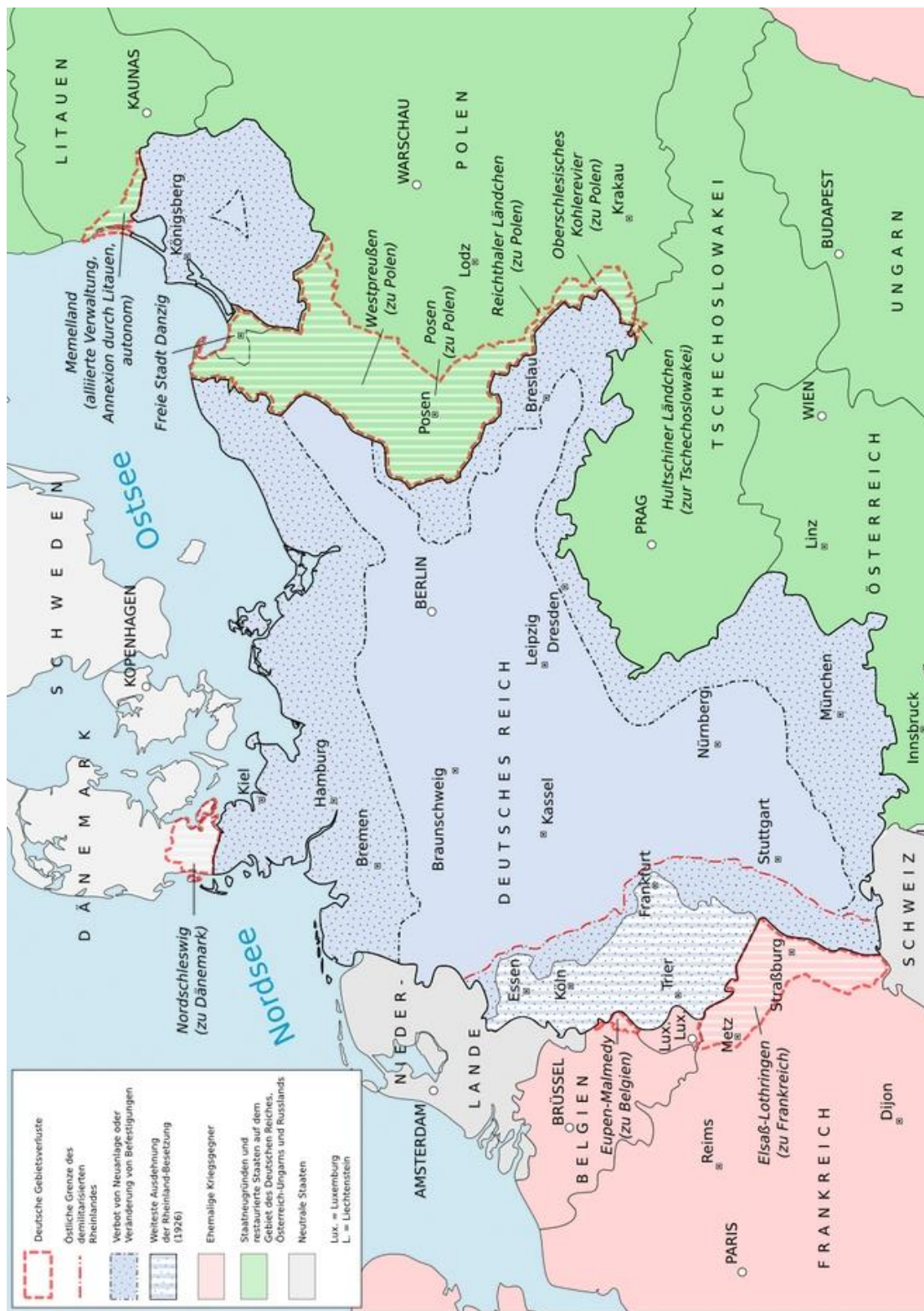
⁴⁶ HANTOS, ZFG 1927, Heft 7.

⁴⁷ SCHLADEBACH 2007, 20. o.

⁴⁸ BLUM, ZFG 1924, Heft 3.

⁴⁹ Német kifejezések, jelentésük: „Európa szíve”, „Európa légi keresztje” (BUSSE 1928, 38. o.)

⁵⁰ „*Diese Flugzeuge mußten infolgedessen das Deutsche Gebiet umgehen, ein Gebiet, das für den Weltluftverkehr als Herz Europas und Berlin als Lufikreuz Europas ein unentbehrliches Durchgangsland bildet.*” (BUSSE 1928, 38. o.)



1. Térkép: Bestimmungen des Vertrages von Versailles II. (28.6.1919)⁵¹

⁵¹ HILGEMANN 1984, 28. o. A térképen jól érzékelhető a demilitarizált zóna, illetve az a belső (szürkés-kékkel kitöltött) magterület, melyen kívül erődítési munkákat nem végezhetett Németország.

Geopolitikai értelemben Németország stratégiai sajátosságait használta ki ez a nemzeti légtér szuverenitását képviselő nézőpont.⁵² A német légtér megkerülhetetlen légteret jelentett a nyugat-keleti és az észak-déli irányokban közlekedni kívánó repülőeszközöknek. A kor repüléstechnikai színvonalát figyelembe véve nem csak a német légtér használata jelentett akadályt, hanem a földi kiszolgálás lehetőségének megléte illetve megtagadása is kulcskérdés volt. A repülés lényegi eleme kiindulási és érkezési pontok közti legrövidebb út megtétele, ám ez az elem elveszik, ha akadályoztatás miatt ez nem lehetséges. Németország esetében ez földrajzi értelemben vett akadályok meglétét is jelentette.⁵³ Északról az Északi-tenger, Délről pedig az Alpok hegyei határolják az ország légterét.⁵⁴ Ezek a földrajzi körülmények nem leküzdhető akadályokat jelentettek.

Az 1926. évi szerződések létrejöttékor, s még az 1930-as években is csak a vezető gyártók repülőgép típusainak egy része volt képes azokat legyőzni. A „*Princip der Lufthoheit*” elvének deklarálása 1919-ben tehát tárgyalási alapot jelentett, s az évek teltével politikai értelemben vett fegyvert adott Németország kezébe, melyet a weimari kormányok sikeresen használtak légügyi céljaik megvalósításában.

2.2. A német légi geopolitikai gondolkodás formálódása – „Európa légi keresztje”

Az 1920-as évek elejére világossá vált, hogy a levegő és az abban megvalósuló légi közlekedés oly mértékben vált a világpolitikában meghatározó tényezővé, mint a 19. században és azt megelőzően a tengerek, óceánok. A légi dimenzió átrajzolta a köztudatban élő térképeket és távolságokat új értelmezési lehetőséget nyújtva ezzel az emberiség számára. A földrajzi értelemben vett addig megszokott alapegységek, melyek eddig határokkal körülvett országok voltak, megváltoztak. Új, lényegesen nagyobb egységekben és távolságokban kellett

⁵² TIESSEN, ZFG 1924, Heft 4.

⁵³ POMMERICH, ZFG 1927, Heft 4.

⁵⁴ WÜTSCHKE, ZFG 1924, Heft 4.

gondolkodni, melyek a kontinensek és távoli régiók lettek.⁵⁵ A repülőgép és légi dimenzió által gyökeres változáson ment át a tér és idő kategória.

A kontinensek, régiók összekötésével a világ kulturái között elméletben gyorsabb, szabadabb információcsere, áru-, posta- és utasforgalom valósulhatott meg, a nagyhatalmak hozzáállása azonban hamarosan eldöntötte a globális repülés szerepét, a hatalom megszerzésének eszközévé téve azt.⁵⁶ A földrajzi értelemben vett határokat azok érzékelése nélkül lépte át az, aki a légi közlekedést választotta. Ebből a szemszögből nézve a németek számára még erősebben rémlett fel a lehetőség a számukra megalázó versaillesi békeszerződés revíziójára.

A világ államainak hagyományos centrum-periféria beosztása érezhetően elkezdett változni a 20-as évek elejétől. Többé már nem csak a földrajzi fekvéstől, tengerektől, óceánoktól való távolság határozta meg egy állam világpolitikai helyzetét. Nem csak a tengeri hadiflotta mérete jelentette az erőt. Légtere minden országnak volt, hozzáférhetett korlátlanul bármely állam, amely élen járt a repülésben. A hadiflottával szemben tagadhatatlan előnye volt a repülőgépnek, hogy mélyen a szárazföld belsejébe tudott hatolni, tehát előre vetítette azt a gondolatot, miszerint az lesz az úr a szárazföldön, aki a levegőt is uralja. Ez előre jelezte a tengeri nagyhatalmak, köztük Anglia számára is, hogy a tengeri hadiflották ideje leáldozóban van. Németország számára pedig azt jelentette, hogy a korszerű német iparra és tudományra építve vesztes mivolta ellenére is ismételten a világ élvonalába kerülhessen.

A német repülés technikai csúcsteljesítményei tették lehetővé a németek számára, hogy globális, kontinentális dimenziókban gondolkodjanak. Már a 20-as évek legelején a német légi törekvések jelezték, hogy Németország részt kíván venni a világ légi forgalmának kiépítésében. A németek 1919-től légitársaságokat üzemeltettek Kolumbiában és Brazíliában. Nemcsak a német áruk exportját, és gazdasági kapcsolatait segítette a kereskedelmi repülés, hanem Németország politikai céljait is szolgálta.

A német repülés jelenlétét bizonyította világszerte az is, hogy például a „*Die Woche*” és a „*Berliner Illustrirte Zeitung*” című lapokban fényképes cikkek jelentek meg német repülő teljesítményekről a világ szinte minden pontjáról, így Egyiptomból, az Amazonas vidékéről és

⁵⁵ FRITZSCHE 1992, 173. o.

⁵⁶ GÜNTHER, ZFG 1924, Heft 6.

Ázsiából is.⁵⁷ Ennek eredményeképpen az iskolákban a német fiatalság egészen új szemszögből kezdte el szemlélni a világtérképeket és közlekedésföldrajzot. Lassanként nem egy legyőzött ország ifjúságaként tekintettek a földgolyóra, hanem a légi-versengésben világhatalmi státuszt kivívni szándékozó légi-nagyhatalom fiaiként. Németország repüléssel részletesen foglalkozó elemzői számára pedig világossá vált ebben az időszakban, hogy Németország ipari központja, a Ruhr-vidék a jövőben könnyű célpontja lehet egy francia, vagy angol légitámadásnak, mely megbéníthatja a német gazdaságot. A német állam Európa egyik legnagyobb területű országa maradt a békeszerződés aláírása után is, és 11 olyan állam vette körül a térségben, melyek többsége aktív németellenes politikát folytatott. A kérdés tehát úgy is szólt, hogy Németország csupán légi áldozat lesz, vagy megvédi önmagát?⁵⁸

Természetesen ezek a felismerések felvetettek egy merőben új problémát is. A németek a polgári légi közlekedés megszerzéséért folytatott versengéseik közben rájöttek, hogy az ő légterük és városaik, iparközpontjaik a győztes hatalmak légierje számára is elérhetővé váltak. Már a weimari időszakban gondot fordítottak a légvédelem bizonyos összetevőinek fejlesztésére. A Német Polgári Védelem 1927-ben alakult, rendőrökből és tűzoltókból. Pár évvel később elindult a légi védekezésről született kiadványok terjesztése is. A német magazinok olyan térképeket közöltek, melyeken bejelölve lehetett látni, Németország mely részét támadhatják meg külföldi nagyhatalmak a levegőből. Külön riadalmat keltett például, mikor Németország értesült a csehszlovák hadifejlesztések híreről, mely a légierőt is érintette. Csehszlovákia a bruttó nemzeti termék 12,5%-át költötte katonai fejlesztésekre (1936), melynek eredményeként a németek jogos aggodalommal tekintettek az erősödő csehszlovák légierő jelentette fenyegetésre. Prágából gyakorlatilag elérhetővé vált egész Németország légtere, így a német városok és iparvidékek katonai célponttá válhattak. Itt jelezném, hogy az angolok számára is ugyanilyen égető problémává vált, hogy sok évszázados tengeri védelmük, elszigeteltségük többé már nem nyújt elegendő védelmet. Anglia elsősorban tengeri nagyhatalom volt, és hadiflottája képes volt megvédeni az őt érő tengeri támadásoktól. Az I. világháború alatt azonban egy teljesen új fenyegetéssel kerültek szembe – melyet a Zeppelin léghajók és a Gotha bombázók (Gotha G V) támadásai jeleztek –, mely „kikerülte” a hadiflottát, és a levegőből támadhatta meg a szigetország bármely pontját. Hogy a repülés – alig harminc év alatt – mennyire átformálta a világon a háborús stratégiát, azt jól illusztrálja Stanley Baldwin

⁵⁷ FRITZSCHE 1992, 179. o.

⁵⁸ FRITZSCHE 1992, 184. o.

brit miniszterelnök 1935-ben tett kijelentése: „*Minden okom megvan rá, hogy azt kívánjam, bárcsak sose találták volna fel!*”

Németország elvesztette az első világháborút. A győztesek által rá rótt összes megszorítást és tiltó intézkedést viselnie kellett, beleértve a versaillesi béke azon rendelkezéseit is, mely a német repülés új szabályrendszerét fektették le.⁵⁹ A békeszerződés megalkotói azonban nem számoltak a polgári értelemben vett repülés rohamos léptékű fejlődésével, így kizárólag a katonai repülést tiltó szabályrendszert alkottak meg. A polgári légi fejlesztéseket a szerződés elviekben nem tiltotta, ugyanakkor a technikai, technológiai megkötések a civil repülőgépeket is kötötték, azoktól eltérni esetükben sem lehetett.⁶⁰ A cél végső soron – főleg a jelentős mértékű francia nyomás hatására – a német repülés teljes megszüntetése volt, mely azonban nem következett be, s Németország sikeres légi fejlesztéseinek eredményeként az 1930-as évek elejére polgári értelemben vett légi nagyhatalommá válhatott.⁶¹

A repülés fejlődése szükségessé tette a légtér, a „*Luftraum*”⁶² közlekedési szabályozásának megalkotását, s a felhasználásra jogosultak körének meghatározását. Már 1909-ben is szabadságot tulajdonítottak a légtérnek, mint olyan közegnek, „*Luftmeer*”-nek,⁶³ melyhez a Föld bármelyik országa hozzáférhet. Használatára a „*Prinzip der Luftfreiheit*”,⁶⁴ vagyis a szabad légtérhasználat elve alapján tekintettek.⁶⁵ A léghajók megjelenésével megismerték a „*Luftzean*” természeti törvényeinek egy részét, s a benne mozgó ember alkotta járműveket ember alkotta szabályok hatálya alá igyekeztek helyezni a törvényalkotók.

A versaillesi béke – a megszállás időszakát leszámítva – nem rendelkezett a német légtér használatának szabályairól, ugyanis Németország légtere szuverén légtér maradt. Amint megehetette, Németország le is zárta saját légtérét, s kikötötte, annak használatát kizárólag a reciprocitás elve alapján engedélyezi a légtérét használni kívánó államok számára. Ezzel a külpolitikával Németország alkupozícióhoz jutott, mivel a légi közlekedés lényege – a korszak

⁵⁹ BLUFFIELD 2014, 79. o.

⁶⁰A versaillesi béke 198-202. cikkelyei, s azok részletei itt érhetőek el: Der Vertrag von Versailles, Teil V. „Bestimmungen über die Land- See- und Luftstreitkräfte”, IV. Kapitel „Befestigungen”, Abschnitt III. „Luftstreitkräfte”, Artikel 198 bis 202. Szintén szabályokat vezettek be a német léghajógyártás- és közlekedés új rendjével kapcsolatban is: Der Vertrag von Versailles, Teil XI. „Luftschiffahrt” Artikel 313 bis 320.

⁶¹Erről részletesebben: DEÁK 2011

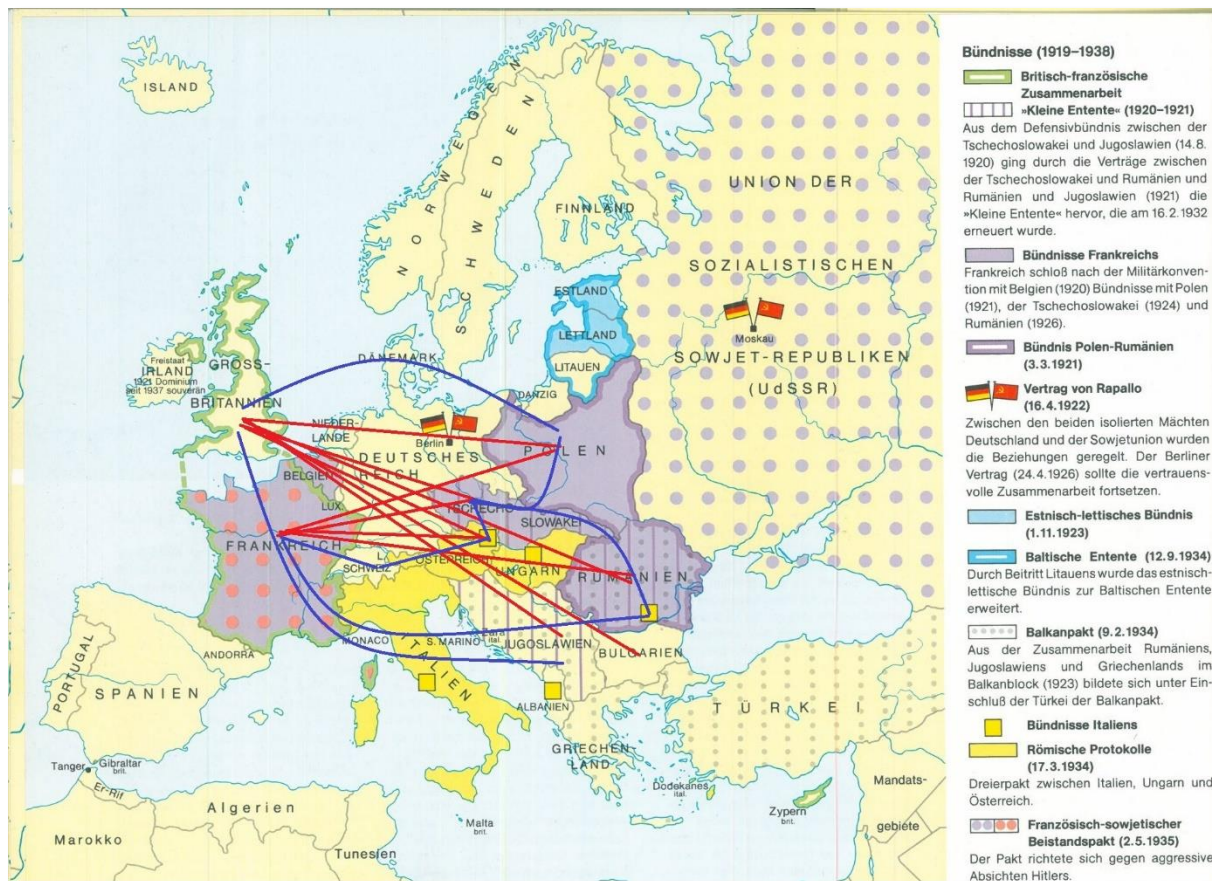
⁶² MEURER 1909, 4. o.

⁶³ SUPF 1932, 36. o.

⁶⁴ MEURER 1909, 4. o.

⁶⁵ HAUPT 1931, 6. o.

adott technikai színvonalától függően – a lehető legrövidebb út választása, hiszen a levegőben nincsenek – szárazföldi értelemben vett – akadályok. A francia légi útvonalak a 20-as évek közepén a hosszabb utat voltak kénytelenek követni, mely Németország határain kívül, annak légtérét megkerülve vezettek a Kisantant államainak légtere felé. Ez az állapot végül is pár év alatt tárgyalóasztal mellé ültette a győzteseket Németországgal, hogy a kérdést mindkét fél számára legelőnyösebben oldják meg.



2. Térkép: Búndnisse (1919-1938)⁶⁶A térképen a szemléltetés miatt piros és kék vonalakkal jelzem, merre lehetséges repülni (kék), s merre nem lehetséges az átrepülés (piros) 1926-ot megelőzően. Jól megfigyelhető Németország kulcspozíciója, amint beékelődik az I. világháborút követő szövetségi rendszer középebe.

A térképen megfigyelhető, ahogy Németország területe a francia szövetségi rendszer tagállamai közé ékelődik, s mivel megtiltotta az ország légtérén keresztül történő repüléseket, pont annak lényegi elemétől fosztotta meg a légi közlekedést. Az *Edvard Beneš* csehszlovák

⁶⁶HILGEMANN 1984, 48. o.

elnök által létre hozott Kisantant államait összekötő légi útvonalak nem mehettek más felé, mint Németország irányába.



3. Térkép: a domborzati térképen még látványosabb a légi útvonalak elkerülő jellege (kékkel), s megfigyelhető a németek által tiltott, ám optimális útvonalak irányai is (pirossal).

Északon a nyílt tengerre történő kirepülés, míg délen az Alpok hegycsúcsai jelentettek óriási veszélyt és felesleges kockázatot a korszak technikai színvonalán épített repülőeszközök számára, s mind ezekből kifolyólag nem maradt más lehetőség a győztesek előtt, mint tárgyalóasztalhoz ülni Németországgal, ami így légi geopolitikai helyzetének köszönhetően

jutott alkupozícióhoz, melyet érdekei érvényesítésekor maximálisan ki is használt: bevetette a merőben új zsarolóeszközt, a légibarikád (*Luftbarrikaden*) politikát.

2.3. Forradalmian új sport: a vitorlázórepülés

A versaillesi béke aláírásával úgy tűnt, hogy az országot hosszú időre kikapcsolják a nemzetközi életből. A németeknek a győztesek által remélt földhözkötttsége azonban nem volt túl hosszú életű. A szerződés ugyanis nem terjedt ki a kismagasságú, motorikus erőt nem használó repülőgépek szabályozására. A német vitorlázórepülés az ifjúság, ezáltal az eljövendő pilótageráció egyik kedvenc szórakozásává vált.⁶⁷ A politikai és katonai erők hamar felismerték az ebben rejlő távlati lehetőségeket, és a többek közt a fiatalok nevelésével alapozták meg Németország légierije számára a jövőt. A vitorlázórepülés egyet jelentett a hazaszeretettel, az igazságtalan béke revíziójának szándékával és rendkívül népszerűvé vált Németországban.

1919-től kialakulófélben volt egy csoport, amely lassan építgetni kezdte a német vitorlázórepülés alapjait. A Fulda közelében fekvő Wasserkuppe lett a vitorlázó-, és mint ilyen, a motor nélküli repülés központja. A hazafias asszociációk miatt nagyon hamar hatalmas népszerűsége tette szert és szerzett támogatottságot. A 20-as 30-as években a németek nyerték a nemzetközi versenyeket és ők mutattak irányt ennek a teljesen új sportnak.⁶⁸ Az első vitorlázó repülőgép versenyt 1920. július 15. és augusztus 15. között rendezték a Wasserkuppe térségében.⁶⁹ Az említett versenyeket egy frankfurti mérnök, Oskar Ursinus szervezte, aki egyben a népszerű „*Flugsport*” című magazin szerkesztője is volt. Ő hangoztatta először a vitorlázó repülés jelentőségét, és ismerte fel, hogy a levegő törvényeinek igazi megismeréséhez az azokat kihasználó vitorlázó repülőgépeken, és az így szerzett tapasztalatokon keresztül vezet az út.

Egy másik kis csoport diák követte a vitorlázó repülés, és Otto Lilienthal⁷⁰ nyomát, ők a Darmstadti Műszaki Egyetem hallgatói voltak, aerodinamikát tanultak, hogy saját gépeket

⁶⁷ VITÁRI 2013, 112. o.

⁶⁸ FRITZSCHE 1992, 103. o.

⁶⁹ TAYLOR-MONDEY 1993, 68. o.

⁷⁰ Otto Lilienthal a repülés egyik úttörője volt, a vitorlázórepüléssel kísérletezett, mely azonban nem talált követőkre, néhány kivételtől eltekintve. A motoros repülés utáni érdeklődés uralta a kor szellemét.

építhessenek. Ők „fedezték fel először” a Wasserkuppe adottságait, nem véletlen, hogy Ursinus is ezt választotta a versenyek helyszínéül. Meghívta a diákokat, érdeklődőket 1920 nyarára, hogy tesztelhesék a saját építésű repülőgépeiket. A versenyre összesen 11 vitorlázó repülőgép nevezett, mindössze 4 kapott repülési engedélyt biztonsági okokból és a repülést csak 3 teljesítette, egy haláleset is történt.⁷¹

Nem valószínű, hogy Ursinus rendezett volna még versenyeket a későbbiekben, ha nem tűnik fel a színen egy késve érkező csapat, és mutat valami igazán meggyőző és jövőbe mutató teljesítményt. A vadonatúj, és ebből kifolyólag sok technikai újítást tartalmazó vitorlázó repülőgép neve „Fekete Ördög” volt, és Wolfgang Klemperer pilóta vezetésével – ugyan mindösszesen 2 perc 22 másodpercig tartó repülés során – 1800 méter távolságot tett meg, de ez mégis világrekordnak számított abban az időben! A világon vezető repülőgép konstruktőrök pedig, Kármán Tódor, Ludvig Prandtl és Hugo Junkers a monoplán⁷²konstrukciót tartották eleve sikeresnek. 1921-ben a vitorlázó versenyre már kétszer annyian jöttek el, új rekordok születtek Wolfgang Klemperer és Arthur Martens, valamint Friedrich Harth nevével fémjelezve.

Igazán 1922-re teljedett ki ez a sajátos német légi parádé. Erre már 53 vitorlázógép nevezett, egész Németországból jöttek repülő klubok, hogy kipróbálják magukat és gépeiket. Ebben az évben kezdtek elterjedni a repülőgép üzemek által gyártott egységes típusok az egyéni gyártmányok helyett. Ezen alaptípusok legtöbbször az 1921-ben gyártott „Vámpír” volt az alapja, mely a Hannoveri Akadémiai Repülő Csoport gyártmánya volt és ma Münchenben látható. 1922. augusztusában Arthur Martens egy órán keresztül repült és a felszállópálya fölé emelkedett 300 méterrel.

Azok, akik figyelemmel kísérték a repülés eseményeit, ettől a perctől kezdve jegyezték ezt a versenyt, mint igen komoly éves eseményt. Innentől kezdve ezek a légi vitorlázó bemutatók a német nacionalizmus szimbólumává vált, csakúgy, mint a Wasserkuppe, mely mindeközben kiépült: utak, szállodák és vasút épült, szinte egy kis város alakult ki a repülés nyomában. A műhelyekben és a repülőtáborok tábortüzei mellett pedig a Nagy Háború dicsőséges német pilótáinak történeteire emlékeztek ismét. Az eufória légkörében az újrakezdés egyik sajátos

⁷¹ Eugen von Loesl, augusztus 9-én 150 méterről lezuhant, ezzel majdnem a verseny végét okozva.

⁷² A repülőgép szárnysíkjainak számára utal, a monoplán szerkezet egy szárnysíkkal rendelkezik, ellentétben a biplán, vagyis dupla szárnysíkjú konstrukcióval.

változataként a vitorlázórepülés vált a német repülés őrzőjévé, és egy új pilóta nemzedék oktatójává is. A levegő törvényeinek alapjait itt értették meg a pilóták, tudósok. 1928-ra felismerték a termikek⁷³ jelentőségét, és azok legcélravezetőbb kihasználási lehetőségeit. Lassan megértették a termikek működését is: Wolf Hitth, Günter Groenhoff pilóták már órákat töltöttek a vitorlázó repülőgépeikkel a levegőben és elérhetővé vált így Csehszlovákia, vagy Franciaország légtere, mely több száz kilométerre feküdt a felszállási helyektől.⁷⁴

Adolf Hitler az 1930-as évek elejétől minden segítséget megadott a vitorlázórepülő-pilóta - képzéshez. A nácik nagy összegű támogatást biztosítottak, melyből kifutópályák, barakkok, hangárok épülhettek. Intézményesített szintre emelkedett az utánpótlás keret biztosítása a későbbi légierő részére. Kiváló képességű és tudású pilóták kerültek ki ebből az iskolából.⁷⁵

2.4. A megújuló német polgári repülés kezdetei

Az I. világháborút lezáró versaillesi békeszerződés légi szabályozása rendkívül megnehezítette a német légi közlekedés helyzetét. A német állam azonban törekedett a még meglévő légi forgalom és repülés összefogására, valamint annak egységes keretek közé szorítása után egy új német repülés felépítésére. Ezt a célt megvalósítani azonban nem volt egyszerű. A versaillesi béke légügyi záradéka nem érintette a polgári repülést, csak a katonai célút szankcionálta. A polgári repülés 1919-ben amúgy sem létezett, ezért nem is volt mit szankcionálni. A köztudatban nem igazán létezett még ez a fogalom, hogy polgári repülés. A politika nem is foglalkozott vele, hisz nem állt olyan fejlettségi fokon, hogy felismerhessék geopolitikai szerepét. Ez a szabályozatlanság, illetve annak következményei azonban elég hamar nyilvánvalóvá váltak a győztesek számára. Németországban sorra alakultak a repülőklubok, repülést oktató intézmények.⁷⁶

⁷³ Olyan légköri jelenség, mely a hőmérsékleti különbségek miatt segíti a vitorlázógép emelkedését a levegőben.

⁷⁴ FRITZSCHE 1992, 118-119. o.

⁷⁵ GRIFFITS 2017,
www.geocities.com/achilles36606/wings.html 2017.12.06.

⁷⁶ KÓRÓDI 2005/3., 2. o.

Ebben az időszakban a pilótaképzést több tényező segítette. Megalakult a DLV,⁷⁷ a Német Légisport Egyesület, mely a német fiatalok számára viszonylag elérhető áron biztosított pilóta-oktatást és vitorlázórepülési lehetőséget. A szervezet elnöke Bruno Lörzer I. világháborús százados volt, aki később a német légitársaságok *Reichkommissarja*, és Hermann Göring magas rangú Luftwaffe-adjutánsa lett. A DLV három területen is működött: motoros repülés, vitorlázó repülés és léghajózás.

A munkát olyan fedőcégek támogatták, mint például a *Rhon-Rossitten-Gesellschaft*.⁷⁸ A repülőklubok összefogták az érdeklődő fiatalokat, kiszűrték az alkalmas személyeket, és biztosították számukra az elegendő mennyiségű repülési tapasztalat megszerzését, melyre a későbbi katonai célú repülést építhették. Az itt megfelelő légi jártassági alapokat szerző fiatal generáció a kialakuló német kereskedelmi, polgári, majd katonai repülésben fontos szerephez jutott.

A német titkos katonai repülés alapjainak egyik fontos megteremtője Hans von Seeckt tábornok⁷⁹ volt, aki már az 1920-as években létrehozott minisztériumában egy, a hadsereg tisztjeiből álló csoportot, mely működése során titokban kizárólag a légi ügyekkel foglalkozott. A csoport működése megalapozta a kialakulóban lévő légi fegyvernem későbbi működését. Olyan személyek vettek részt a munkában, mint Hugo Sperrle, Walther Wever, Albert Kesselring, Hans-Jürgen Stumpff, kik később a Luftwaffe magas rangú tisztjei és vezetői lettek.⁸⁰

A német mérnökök azonban már korábban munkához láttak, nem várva 1926-ig. 1920 elején Hugo Junkers Dessauban gyárat alapított, mely a későbbiekben a *Junkers Flugzeug und Motorenwerk* nevet kapta, és gyárakat nyitott Ascherslebenben, Bernburgban, Halberstadtban, valamint Leopoldshallban. Junkers innovatív fejlesztéseit jól érzékeltette egyik beszédében, mikor azt nyilatkozta a Junkers JU F-13 típusú repülőgépről: „*Lehet, hogy a háborút elvesztettük, de a világ legjobb repülőgépe a miénk!*”. 1922-ben Ernst Heinkel Warnemündében alapította meg vállalatát, Dr. Claudius Dornier a régi Zeppelin-Werke Lindaut alakította át Friedrichshafenben a saját üzemévé. 1924-ben Heirich Focke, és Georg Wulf alapított saját

⁷⁷ Deutschen Luftsport Verbanden, 1935 márciusára 50000 taggal rendelkezett hozzávetőlegesen, és a megalakuló Luftwaffe létrehozásában nagy szerepük volt a tagjainak.

⁷⁸ BLANFORD 1999, 8-9. o.

⁷⁹ Hans von Seeckt tábornok, Chef der Heeresleitung (1920-26), utóda Wilhelm Heye lett.

⁸⁰ KÓRÓDI i. m. 5. o.

gyárat Brémában, a *Focke-Wulf Flugzeugbau*. 1926-ban létrejött Augsburgban a *Bayerische Flugzeugwerke*, a későbbi *Messerschmitt A.G.*⁸¹ Az 1920-as évek elején Németországban több kisebb és két nagyobb légitársaság működött, melyek egyesüléséből⁸² született meg 1926-ban a *Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft*.⁸³ Az újonnan megalakuló német légitársasággal a disszertáció későbbi fejezetében részletesen is foglalkozom.

A szerveződő német repülés természetesen hozott külföldön is eredményeket. Az első, kelet – nyugat irányban az Atlanti – óceánt átrepülő vállalkozás is Junkershez, és német pilótákhoz köthető. 1928. április 12 – 13-án Hermann Kohl, James Fitzmaurice és báró Günther von Hühnefeld Írország és Labrador között repülte át az óceánt, egy Junkers JU W 33 típusú repülőgéppel.⁸⁴

2.5. A német léghajózás kiútkeresése. Hugo Eckener

Megfigyelhető az I. világháború során, hogy jelentős fejlődésen ment keresztül a léghajózás. Jelentősége abban rejlett, hogy lehetővé vált a szárazföldi és tengeri hadszíntér megfigyelése, sőt azok bombázása is. Rendkívül nagy lélektani hatása volt az emberekre a léghajóból történő bombázás, mert addig nem voltak hozzászokva a levegőből érkező támadásokhoz. Ezt tapasztalta meg London lakossága is a háborús években.

Németországban már 1879-ben történtek próbálkozások léghajóépítésre (Baumergarten und Wolfert), a XX. század első évétől kezdve azonban folyamatosan épültek a léghajók (Clouth, Erbsloen – Leichlinger, MI, MII, MIII, Parseval, Ruthenberg, Schwartz, Schütte – Lanz, Zeppelin).⁸⁵

⁸¹ KÓRÓDI: i. m. 6. o.

⁸² A Junkers és Deutscher Aero Lloyd egyesüléséből született meg a Luft Hansa 1926-ban, melyet a Reich évente 18 millió márkával támogatott, hogy képviselje Németország érdekeit, és kiépítse a német gazdaság kapcsolatait külföldön.

⁸³ NICCOLI 2002, 66. o.

⁸⁴ <http://www.aviation-history.com/airmen/junkers.htm> (2018.01.23.)

⁸⁵ VENTRY – KOLESNIK 1976, 47. – 88. o.

Németországban hosszú múltra tekintett vissza ez a típusú repülés, hisz itt alakult meg az egyik legelső légi szállítással foglalkozó cég 1909-ben, a DELAG.⁸⁶ Már 1910-14 és 1919-21 között a cég értékes rakományt és utasokat szállított keresztül a német légtéren, összekötve ezzel a német nagyvárosok egy részét, köztük Berlint, Düsseldorfot és Potsdamot.⁸⁷ Ferdinand von Zeppelin a háború után 1919. augusztus 24-én nyitotta meg ismét járatait a „*Bodensee*” nevű léghajóval, Berlin és Friedrichshafen között. A tiltások értelmében a győztesek utasítására azonban ezt a járatot be kellett zárnia,⁸⁸ és minden repüléssel le kellett állnia 1919. december elsejére.⁸⁹ 1917-ben alakult meg a Deutsche Luftreederei, mely 1919-ig üzemeltetett postajáratot Berlin és Lipcse közt.⁹⁰ Ez az előzmény jól körvonalazza a német léghajózás jövőjét, ezt a területet ugyanis csak időszakosan korlátozták a győztesek.

Az I. világháborút lezáró versaillesi béke előírta, hogy a német légierő kötelékéből az antant haderejébe kerüljön az összes német léghajó, melyek azonban rövidesen dicstelen véget értek. Sokan, a háborús veszteségek ellenére sem ismerték fel, hogy a léghajó nem alkalmas hadviselésre. Ki van téve egyrészt a légköri elemek, másrészt az ellenség támadásainak. Bármilyen szilárdnak is építik meg őket, túl nagy felületet nyújtanak, mely mindenképpen veszélyes.

Németország 1933-ig emiatt csak két léghajót építhetett meg, ezeket azonban fontosnak tartották, hisz azok építése közben a megszerzett tudás és mérnöki tapasztalat nem vészett el, inkább gyarapodott. 1924-ben elkészült az L.Z.126, mely jóvátétel címen az USA légierőjéhez került Zr. 3. „Los Angeles” néven.⁹¹

Hugo Eckener volt a Zeppelin projekt vezetője 1917-től, aki mindent elkövetett, hogy a békeszerződés tiltásai ellenére a friedrichshafeni munkák és eredmények ne vesszenek el. Hála a háborús tapasztalatoknak, olcsó és egyszerű megoldást ígért a légi szállításban, a vadászgépek fejlődésével pedig a léghajó egyre kevésbé jelentett veszélyt a hadszíntereken. Eckener

⁸⁶ Deutsche Luftschiffahrt Aktien Gesellschaft, DELAG. A világ első léghajózási társasága, Ferdinand von Zeppelin gróf alapította 1909. november 16-án.

⁸⁷ http://www.centennialofflight.gov/essay/Commercial_Aviation/germany/Tran19.htm 2017. 12. 08.

⁸⁸ A Bodensee Olaszországba került, a Nordstern Méditerranée néven Franciaországba, L 72 Dixmund néven szintén, az L 64, L 71 pedig Angliába, Pulhambe.

⁸⁹ Azonban a két időpont között a társaság 103 alkalommal repült, 2400 utast (járatonként mintegy két tucatot) és 330 tonna árut szállított.

⁹⁰ POTURZYN 1926, 39. o.

⁹¹ <http://www.navsource.org/archives/02/99/029903.htm> 2017.12.08.

gyakorlatilag „ráerőltette” az USA légierőjére ezt a léghajót, ezzel azonban elérte, hogy a gyár tovább folytathassa munkáját és kutatásait.⁹²

Történelmi jelentőségű volt ez a momentum, hisz egy német léghajó repült át az Atlanti óceán felett, valamint azért is, mert egy vesztes ország szállított egy csúcstechnológiával készült, modern légi járművet egy győztes hatalom számára, mindezt 1924-ben,⁹³ hat évvel a háború vége, és 5 évvel a megalázó békeszerződés aláírása után. Eckener nem nyugodott, míg nem építhetett egy új, még nagyobb léghajót Németország számára. Hatalmas támogatottságot élvezett a program, adományozók tömege adta össze 1926-ra azt a két és fél millió márkát, mely elég volt az építés megkezdéséhez.

A második léghajó az L.Z. 127, mely „Graf Zeppelin” néven világszerte ismertté vált, hisz 1929-ben három hét alatt körül repülte a Földet, többször átrepülte az Atlanti óceánt, és 1932-ben már menetrendszerű postajáratokat teljesített Dél Amerikába és vissza Európába.⁹⁴

⁹² FRITZSCHE 1992, 138. o.

⁹³ VENTRY-KOLESNIK 1976, 65. o.

⁹⁴ SZENTNÉMÉDY 1932, 25. o.



4. Térkép: A „Graf Zeppelin” léghajó 1929-ben a fenti útvonalon repülte körbe a Földet⁹⁵

Az új Zeppelint úgy emlegették, mint technikai csodát. Új szimbólum született, melynek útjait németek és külföldiek milliói követték figyelemmel. 1932-től a „Graf Zeppelin” menetrendszerinti járatokat repült Németország, és Pernambuco, Brazília között,⁹⁶ ezt a dél-atlanti útvonalat több mint száz alkalommal teljesítette. Az L.Z. 128, melyet a Hindenburg névre kereszteltek csak 1934-re lett kész, ez volt az addig épített legnagyobb német léghajó.⁹⁷

A léghajózás csillaga azonban leáldozóban volt a méret-verseny ellenére. A szárnyakkal rendelkező gépek lassan akkora technikai előnyre tettek szert, melyet a léghajó nem tudott követni az 1930-as évektől. A repülés biztonságosabbá vált, gyorsabbá és elérhetőbbé. A léghajók előnye még a szállítható személyek számában és terhelhetőségükben rejlett, amit a merevszárnyú gépek sokáig nem tudtak megelőzni. Az Európában egymás után alakuló

⁹⁵ https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Weltrundfahrt_Map_1929.jpg 2017.12.06.

⁹⁶ ALLEN 1981, 42. o

⁹⁷ 1937. május 6-án az Amerikai Egyesült Államok lakehursti repülőterén kigyulladt és lezuhant. (Forrás: TAYLOR – MONDEY 1993, 38. o.)

légitársaságok az 1920-as években egyre több merevszárnyú repülőgépet alkalmazott feladatai elvégzésére.

3. Út az 1926-os Párizsi Légügyi Egyezményekig – a német légidiplomácia eredményei (1919-1926)

3.1. Németország és Európa a Gustav Stresemann fémjelezte „Realpolitik” éveiben (1923-1929)

Franciaország az első világháború győzteseként garantálni akarta az ország biztonságát, keleti határainak védelmét. A francia politikusok törekvéseinek középpontjában az állt, hogy Németországot ellehetetlenítsék katonai, gazdasági és politikai értelemben is. A lehetőségét is örökre el kívánták venni annak, hogy Franciaország számára a német fél biztonsági, háborús kockázatot jelentsen a jövőben. Hamar világossá vált azonban, hogy a francia törekvéseket – melyek gyakorlatilag Németország teljes ellehetetlenítését akarták elérni – sem az USA, sem Nagy-Britannia nem támogatta. Az USA ellenezte ugyanis Németország felosztását, s sem az USA sem Nagy-Britannia nem volt hajlandó egyértelmű ígéretet tenni Franciaország számára biztonságának garantálásával kapcsolatban, nem tettek olyan ígéretet, hogy megvédik. Az USA földrajzi helyzete megvédte őt, míg a német flotta felosztása megszüntette a brit félelmeket saját nemzetbiztonsága szempontjából. Egyedül Franciaországtól várták el a győztesek, hogy biztonságát egy nemzetközi szerződésre bízva. *André Tardieu*⁹⁸ érvei szerint a Rajna vidékének biztonsági övezetként történő felhasználása azért kiemelten fontos, mert:

„Franciaország számára éppúgy, mint Nagy-Britannia és az Amerikai Egyesült Államok számára, szükséges egy biztonsági zóna létrehozása.... Ezt a zónát a tengeri hatalmak a saját flottájukkal és a német flotta megszüntetésével érik el. Franciaország azonban, amelyet nem véd az óceán, és nem képes eliminálni a háborúra kiképzett németek millióit, a Rajnát kénytelen biztonsági övezetként felhasználni, úgy, hogy a folyót közös szövetséges megszállás alá vonja”⁹⁹

Végül a békeszerződést Versaillesben 1919. június 28-án írták alá a vesztes német féllel. A dokumentum rendelkezett a területi veszteségekről, a megszállt övezetokről, a demilitarizált zónákról, a német haderő maximális méretéről, s arról, hogy nem gyárthat harckocsikat és

⁹⁸ André Tardieu (1876-1945): a francia tárgyaló küldöttség egyik vezetője Párizsban, francia államférfi, miniszterelnök, több ízben miniszter, (1929-30, 1932.) Forrás: KISSINGER 1994, 913. o.

⁹⁹ KISSINGER 1994, 228. o. átvétel

nehézágyúkat, s nem építhet hadi- és légiflottát sem. A vezérkart fel kellett oszlatni, s a tisztképzés alapját jelentő katonai iskolákat meg kellett szüntetni. Összességében Németország területének közel egyhatedét s lakosságának egytizedét veszítette el, s háborús jóvátétel – melynek összegét és mértékét a békeszerződés nem határozta meg – megfizetésére kötelezte a németeket.¹⁰⁰Ez a merőben új helyzet tekinthető a kiindulási alapnak, s ebből a gazdasági és politikai elszigeteltségből kellett Németországnak újból talpra állni, új piacokat és külkapcsolatokat kiépíteni, s a szóba jöhető konszolidációs megoldási és kitörési lehetőségeket felismerni. Ezek egyike volt a polgári repülés fejlesztése, melynek sikereihez elengedhetetlenül szükség volt a kedvező nemzetközi viszonyrendszer kialakítására. A változást egyrészt a korábbi győztesek által dominált nemzetközi légkör enyhülő folyamatai, másrészt a sikeres német diplomácia eredményei együttesen eredményezték.

Az új európai garanciarendszer alapjának a Népszövetséget szánták, melynek létrehozását a párizsi békerendszer írta elő. A szervezet első főtitkára *Sir Eric Drummond* volt.¹⁰¹Németország 1926-ban válhatott a tagjává. Az 1930-as évek elejére azonban egyre inkább világossá vált, hogy a Népszövetség nem lesz képes betölteni az eredetileg neki szánt szerepet.

A németek 1919. után szinte minden értelemben egyedül maradtak, gazdaságilag és katonailag romokban. Elvesztették gyarmataikat, piacaikat és nyersanyagforrásuk egy jelentős részét is. 1921-ben a gazdaság helyzetének további romlását eredményezte a jóvátétel kérdése,¹⁰² melyet Párizsban 269 milliárd márkában határoztak meg Berlin számára, s ezt az összeget 42 év alatt kellett volna teljesítenie. Az összeg és a futamidő 1921. első felében gyakran változott, ám a hírekre a német márka inflációja felgyorsult.

Az első, nemzetközi szintű sikeres lépés, mely a kiutat jelenthette, az a német-szovjet közeledés volt, mely 1922-ben állami szintű bilaterális keretet kapott Rapallóban. A megállapodás egyben azt is jelentette, hogy Németország kitört az elszigeteltségből, ismét szereplőjévé, s nem csak elszenvédőjévé vált a nemzetközi kapcsolatoknak. Ez a siker, valamint a franciák kudarcos megszállási kísérlete a Ruhr-vidék viszonylatában lassan *Raymond*

¹⁰⁰ ORMOS-MAJOROS 2003, 268. o.

¹⁰¹ ORMOS-MAJOROS 2003, 271. o.

¹⁰² ORMOS-MAJOROS 2003, 296. o.

*Poincaré*¹⁰³ és a franciák álláspontján is változtatott, melyet a német kérdésben képviseltek. *Wilhelm Cuno*¹⁰⁴ birodalmi kancellár még a passzív ellenállásra szólította fel a megszállt területek lakosságát, ám az utána következő *Gustav Stresemann*¹⁰⁵ kancellár már annak beszüntetését kérte az állampolgároktól. Az 1920-as évek közepétől elindult egy német-francia közeledés, mely egyrészt magában hordozta a hosszú távú regionális béke lehetőségét, másrészt megteremtette az aktívabb német külpolitika lehetőségét Franciaország és a nyugati országok irányában.¹⁰⁶

Az új kancellár, majd később német külügyminiszter, *Gustav Stresemann* gyökeresen változtatott a német külpolitikán, az új politikát a „*Realpolitik*” korszakaként tartja számon a történelem. Felismerte, hogy még egy legyőzött Németország is elég erősnek bizonyulhat – kihasználva a geopolitikai realitásokat – a francia politika megtöréséhez. Németország pozícióinak és hatalmának megújítását az úgynevezett „teljesítési politikában” látta, ez teljesen új álláspont volt a korábbi német álláspontokkal szemben. A jóvátételi feltételek teljesítéséért cserébe abban bízott, hogy a korábbi győztesek maguk fogják felmenteni Németországot a versaillesi béke legnagyobb terhet jelentő megkötései alól. Ugyanakkor azt is felmérte, hogy a versaillesi rendezés nyílt megkérdőjelezéséhez Berlinnek meg kell erősödnie, gazdaságát talpra kell állítania, ehhez pedig nemzetközi kölcsönökre volt szüksége.¹⁰⁷

Stresemann volt az első német vezető, aki felismerte és kihasználta a versaillesi békében rejlő geopolitikai előnyöket. Megértette a brit-francia viszony törékeny természetét, s felhasználta a szovjet-német közeledésben rejlő lehetőségeket. A jóvátételi tervek teljesítésének felügyeletére egy nemzetközi döntőbíráskodást javasolt az egyoldalú francia felügyelettel szemben, s a *Dawes-bizottság* döntéseit a nemzetközi közösség elfogadta 1924. áprilisában. Ennek értelmében Németországnak 5 éven belül 1 milliárd dollár jóvátételt kellett fizetnie, és nagyjából 2 milliárd dollár nemzetközi kölcsönt kapott, melynek nagyobb részét az USA biztosította. Így gyakorlatilag az USA fizette ki Németország jóvátételi kötelezettségét!¹⁰⁸

¹⁰³ Poincaré, Raymond (1860-1934): francia államférfi, államelnök (1913-1920). Forrás: KISSINGER 1994, 911. o.

¹⁰⁴ Wilhelm Cuno (1876-1933): német politikus, üzletember, kancellár (1922-23). Forrás: KISSINGER 1994, 905. o.

¹⁰⁵ Gustav Stresemann (1878-1929): német politikus, kancellár (1923), külügyminiszter (1923-1929). Forrás: KISSINGER 1994, 911. o.

¹⁰⁶ ORMOS-MAJOROS 2003, 289. o.

¹⁰⁷ KISSINGER 1994, 267. o.

¹⁰⁸ KISSINGER 1994, 268. o.

A teljesítési politika bizonyos értelemben nehéz helyzetbe hozta a brit diplomatákat, hiszen ha nem tesznek engedményeket Berlin számára, akkor Németország ismét visszatérhet az ellenállás politikájához. A britek nem kívántak belekeveredni a franciák és kelet-európai szövetségeseik konfliktusába Németországgal valamilyen kelet-európai területért, ezért nem kötöttek szövetséget a franciákkal. *Austen Chamberlain*¹⁰⁹ felvázolta viszont egy brit-francia-belga szövetség terveit, melyet *Stresemann* azonnal egy németek elleni koalíciónak nevezett, s elfogadhatatlannak minősítette azt. Helyette a kollektív biztonság jegyében 1925-ben *Stresemann* békeoffenzívát kezdett,¹¹⁰ s Locarnóban született meg az a nemzetközi garanciarendszer, mely az európai békét volt hivatott szavatolni. Így nem lett egyértelmű agresszor megjelölve, hanem ellenállást ígért a megegyezés a kollektív biztonság értelmében bármely irányból érkező fenyegetésre.¹¹¹ A német-francia viszony annyit javult, hogy külügyminiszterei nemsokkal Locarno után már az egyéb politikai és gazdasági kérdésekről kezdhettek tárgyalni.¹¹² 1926. szeptember 8-án Németország elfoglalhatta helyét a Népszövetségben.¹¹³ Az új megállapodás eredményeként a három külügyminiszter, *Stresemann*, *Chamberlain* és *Aristide Briand*¹¹⁴ Nobel Béke-díjat kapott. Locarno, melyet az új európai rend mérföldköveként láttak a kortárs politikusok és diplomaták, végeredményben nem volt más, mint a versaillesi nemzetközi rend lebontásának egyik első állomása. A győztesek és vesztesek közötti határok egyre inkább elmosódtak, s a szerződés a német-francia kibékülést sem eredményezte, sokkal inkább az elmúlt háború következményeinek elfogadása volt csupán.

Ez az új, valamivel nyitottabb nemzetközi légkör nélkülözhetetlen eleme volt a sikeres német légi tárgyalásoknak, s azok jól illeszthetők ebbe a megváltozott diplomáciai és politikai folyamatba. Önmagában csak a nemzetközi környezet enyhülésével indokolni a légi értelemben vett sikereket azonban nem lehet, szükség volt a német döntéshozók éleslátására és a lehetőségek felismerésére, valamint Németország sajátos geográfiai pozíciójának kihasználására is. Az 1929-ben beköszöntő gazdasági válság ugyanakkor megváltoztatta az európai rendezés folyamatait, Németországot pedig a szélsőségek irányába mozdította el.

¹⁰⁹ Sir Austen Chamberlain (1863-1937): brit konzervatív politikus, külügyminiszter (1924-1929). Forrás: KISSINGER 1994, 904. o.

¹¹⁰ KISSINGER 1994, 267. o.

¹¹¹ KISSINGER 1994, 270. o.

¹¹² ORMOS-MAJOROS 2003, 314. o.

¹¹³ ORMOS 2008, 234. o.

¹¹⁴ Aristide Briand (1862-1932): francia politikus, külügyminiszter (1925-1932). Forrás: KISSINGER 1994, 904. o.

3.2. Az 1921. évi szigorító légi rendelkezések bevezetése. Az ún. „*Londoner Ultimatum*” német repülést szabályzó vonatkozásai és következményei (LU, 1921. május 5.)¹¹⁵

A Londoni Ultimátumként ismertté vált dokumentumot Lloyd George brit miniszterelnök adta át 1921. április 29-én a londoni német külképviseletnek azzal, amennyiben a német kormány nem írja alá a dokumentum által összefoglalt pontokat 6 napon belül, úgy az Antant katonai erővel szállja meg a Saarvidéket. Mindemellett megállapította a Németországot sújtó anyagi jóvátételi kötelezettség mértékét, s ismét tartalmazott szigorításokat a német repülés tekintetében is.¹¹⁶

Az ultimátum légi pontjai kikötötték, hogy Németországnak le kell állítania motor hajtotta repülőgépeinek gyártását teljes mértékben, a működőképes repülőgépeihez még alkatrészeket sem gyárthat. A motoros repülőgépekre vonatkozó teljes gyártási tilalom 1921-től 1922-ig tartott, s feloldása is csak rendkívül szigorú ellenőrző bizottsági felügyelet mellett, további technikai megszorításokkal történt meg részlegesen, ugyanis civil repülőgépek gyártását tekintve 1922-ben a korábbi győztesek engedményeket tettek.

Először 1922. február 1-én a Szövetséges Ellenőrző Bizottság bolognai ülésén a teljes építési tilalmat oldotta fel egy határozat, mely a meghozatalát követő harmadik hónap végén lépett életbe, vagyis 1922. május 5-től. Ezt követően az 1922. április 14-én hozott rendelkezések, az ún. „*Kilenc Szabály*”¹¹⁷ részletezte a német repülőgépgyártás lehetőségét („*Begriffsbestimmungen*”).¹¹⁸ A PLA-ban¹¹⁹ meghatározott, katonai repülőgépek minősülő, valamint a „*Kilenc Szabály*” által tartalmazott technikai paramétereket meghaladó teljesítményekre képes repülőgépek építése és használata tilos volt a németek számára.¹²⁰ A szabályozás eredményeként a német vitorlázórepülés – hiszen a motorral nem rendelkező repülőgépek gyártására a szabályok nem vonatkoztak – óriási lendületet vett.¹²¹ A teljes tilalom a repülőgépek gyártását illetően felvetette és előre vetítette a lehetőségét olyan nemzetközi

¹¹⁵ SUPF 1935/2, 481. o.

¹¹⁶ LINNEBACH 1930, 51. o.

¹¹⁷ „Neun Regeln”, SUPF 1935/2, 481. o.

¹¹⁸ SUPF 1935/2, 481. o.

¹¹⁹ *Pariser Luftverkehrs Abkommen* (PLA), lásd részleteiben jelen fejezet alfejezeteként

¹²⁰ HENNIG 1930, 9. o.

¹²¹ WAGNER 1987, 64. o.

titkos megállapodások előkészítésének, mint a német-szovjet titkos katonai záradékkal ellátott szerződés, melynek megkötésére Rapallóban került sor 1922. április 16-án.¹²²

Mivel a német kormánynak nem volt választási lehetősége, a londoni kézhezvételtől számított hatodik napon az ultimátumot aláírta.¹²³

3.3. Az 1922. évi „9 szabály” bevezetése. Az 1922. évi repülőgép építést korlátozó szabályok („Begriffsbestimmungen”, „Neun Regeln”, 1922. április 14.)¹²⁴

Az 1921. évi átmeneti totális repülőgép építési tiltó rendelkezéseket követően a Szövetséges és Társult Hatalmak részletesen, technikai paramétereket állítva határozták meg a katonai repülőeszközök fogalmát. Függetlenül a repülőgép építésének céljától, amennyiben a megadott határértékeket technikai értelemben képes volt átlépni, az adott repülőgép katonai repülőgépnek számított. A 9 pontban („Neun Regeln”) meghatározott, technikai értelemben maximalizált teljesítménykorlátok tartalmi fordításai alább olvashatóak:

1. Szabály: **Minden együléses, mely 60 lóerőnél erősebb motorral van felszerelve, katonai repülőgép, tehát hadieszköznek tekintendő.**¹²⁵

2. Szabály: **Minden repülőgép, mely pilóta nélkül repülni képes, katonai repülőgép, tehát hadieszköznek tekintendő.**¹²⁶

3. Szabály: **Minden repülőgép, mely páncélzattal, vagy egyéb védelemmel, vagy bármiféle fegyverzet felszerelésére alkalmas eszközökkel van ellátva, mely alkalmas lövegek, torpedók vagy**

¹²² SOBOLEW 2000, 11. o.

¹²³ LINNEBACH 1930, 51. o.

¹²⁴ HAHN 1930, 19. o.

¹²⁵ „Regel 1: Jeder Einsitzer mit mehr als 60 PS Motorleistung wird als militärisch, somit als Kriegsgerät angesehen.” (EVERLING 1926, 6. o.)

¹²⁶ „Regel 2: Jedes Flugzeug, das ohne Führer fliegen kann, wird als militärisch, somit als Kriegsgerät angesehen.” (EVERLING 1926, 6. o.)

bombák, illetve célzó berendezések felszerelésére, katonainak, tehát hadieszköznek tekintendő.¹²⁷

Az alábbiak a magassági határok, melyek minden levegőnél nehezebb repülőeszközre vonatkoznak; bármely eszköz, mely a megállapított korlátokat átlépi, katonainak, tehát hadieszköznek tekintendő.¹²⁸

4. Szabály: **A csúcsmagasság teljesen megterhelt állapotban 4 km.** (Egy motor kompresszorral felszerelve már hadieszközzé teszi a repülőeszközt).¹²⁹

5. Szabály: **A sebesség teljes terhelés mellett 2 km repülési magasságban 170 km/h.** (Teljes gázt adva, a motorok maximális teljesítménye mellett értendő.)¹³⁰

6. Szabály: **A szállítható olaj maximális mennyisége** (a legjobb minőségű repülőgép üzemanyag használata mellett) **nem haladhatja meg a 0,8x170/V kg/PS mennyiséget;** ahol a V jelentése a repülőeszköz km/h-ban kifejezett sebessége teljesen megterhelt állapotban, maximális motorteljesítmény mellett, 2 km repülési magasságban.¹³¹

7. Szabály: **Minden repülőeszköz, mely 0,6 t hasznos tehernél többet képes szállítani, beleértve a pilótát, a motor javítására szolgáló eszközöket és a mérőberendezéseket is, és eléri a 4, 5 és 6. szabályokban foglalt határokat, katonainak, tehát hadieszköznek tekintendő.** Léghajók esetében, amennyiben az alábbi mennyiséget meghaladó ürméretű gáztartállyal rendelkeznek, katonainak, tehát

¹²⁷ „Regel 3: Jedes Flugzeug mit Panzerung oder irgendeinem Schutzmittel oder einer Einrichtung zum Befestigen irgendeiner Bewaffnung, Geschütz, Torpedos oder Bomben, oder mit Zielvorrichtungen für diese, wird als militärisch, somit als Kriegsgerät angesehen.” (EVERLING 1926, 7. o.)

¹²⁸ „Folgendes sind die Höchstgrenzen für alle Flugzeuge schwerer als Luft; alle, die diese Grenzen überschreiten, werden als militärisch, somit als Kriegsgerät angesehen.” (EVERLING 1926, 7. o.)

¹²⁹ „Regel 4: Gipfelhöhe voll beladen 4 km (Ein Motor mit Einrichtung zum Überverdichten macht das damit ausgerüstete Flugzeug zum militärischen).” (EVERLING 1926, 7. o.)

¹³⁰ „Regel 5: Geschwindigkeit voll beladen in 2 km Flughöhe 170 km/h (wenn die Motoren mit Vollgas laufen und somit die Höchstleistung abgeben.)” (EVERLING 1926, 7. o.)

¹³¹ „Regel 6: Die mitnehmbare Höchstmenge an Öl (beste Sorte Fliegerbenzin) darf 0,8x170/V kg/PS nicht überschreiten; dabei bedeutet V (km/h) die Geschwindigkeit des Flugzeuges voll beladen und mit Vollgas in 2 km Höhe.” (EVERLING 1926, 7. o.)

hadieszköznek tekintendők: merev építésű léghajók esetében 30 000 m³, fél merev építésű léghajók esetében 25 000 m³, nem merev építésű léghajók esetében pedig 20 000 m³.¹³²

8. Szabály: Az üzemek, melyek légiközlekedési eszközök előállítását végzik, jelentést kötelesek tenni. **Minden légi járművet, pilótát és pilótanövendéket az 1919. október 13-i Párizsi Légügyi Egyezmények értelmében – melyen Németország nem vett részt – nyilvántartásba kell venni**, melyeket az Ellenőrző Bizottság rendelkezésére kell bocsátani.¹³³

9. Szabály: **A repülőgép motor készletek és azok alkatrészei és tartozékai csak abban a mennyiségben lehetnek készleten, amely a polgári légiközlekedés számára szükséges.** A szükséges mennyiséget az Ellenőrző Bizottság határozza meg.¹³⁴

Ahogy a fentebbi szabályzatból látható, a „*Neue Regeln*” technikai korlátai rendkívül szigorúak és részletesek voltak. A megadott paraméterekkel gyakorlatilag lehetetlen volt menetrendszerinti légiközlekedésben gondolkodni, tehát sem európai, sem világviszonylatban, de még német viszonylatban sem alakulhatott ki a versenyképes német légi utas- és teheráru szállítás, s ez is volt a célja a győzteseknek. A repülőgépek a megadott technikai korlátokkal kizárólag futár, illetve postaszolgálat ellátására voltak alkalmasak. Nemzetközi viszonylatban messze elmaradtak a „modern”, kortárs repülőgépek teljesítményétől. A francia, brit vagy az USA által gyártott repülőgép típusok 1922-től jóval felülmúlták teljesítmény-értékeiket tekintve a Németország számára engedélyezett típusokat. Az 1922. évi „*Begriffsbestimmungen*” tartalmazott továbbá egy hatótávolsági korlátot is, mely 360 km-ben

¹³² „*Regel 7: Jedes Flugzeug, das mehr als 0,6 t Landung, einschließlich Flieger, Motorwart und Meßgeräten, tragen kann, wird, wenn die Grenzen der Regeln 4, 5 und 6 erreicht sind, als militärisch, somit als Kriegsgerät angesehen. Luftschiffe, deren Gasraum die folgenden Werte überschreitet, werden als militärisch, somit als Kriegsgerät angesehen: 1. Starrluftschiffe 30000 m³, 2. halbstarre Luftschiffe 25000 m³, 3. unstarre Luftschiffe 20000 m³.*” (EVERLING 1926, 7. o.)

¹³³ „*Die Werke, die Luftfahrtgerät herstellen, müssen angemeldet werden. Alle Flugzeuge und Flugführer oder Flugschüler müssen nach Maßgabe der Vereinbarung des Pariser Luftverkehrsabkommens vom 13. Oktober 1919 (an dem Deutschland nicht beteiligt ist!) in Listen eingetragen werden; diese sind zur Verfügung des Garantiekomitees zu halten.*” (EVERLING 1926, 7. o.)

¹³⁴ „*Regel 9: Die Vorräte an Flugmotoren, ihren Einzel- und Zubehörteilen sind nur in dem Umfang zugelassen, der für den Bedarf der zivilen Luftfahrt notwendig ist. Diese Mengen werden vom Garantiekomitee bestimmt.*” (EVERLING 1926, 7. o.)

határozta meg egy német repülőgép legálisan elérhető maximális hatótávolságát. Az említett korlát, illetve a 4000 méterben meghatározott magassági korlát lehetetlenné tette például az Alpok átrepülését, vagy az Északi-tenger felett történő közlekedést, elzárva ezzel technikai értelemben is – hisz jogilag amúgy sem volt lehetőségük – a német repülőgépeket más országok légtereitől.¹³⁵

A „*Begriffsbestimmungen*” záradéka tartalmazta a felülvizsgálati lehetőségét az építési szabályoknak, melyről elméletileg 2 évente kellett döntést hozni.¹³⁶ A német remények hamar szertefoszlottak, mikor világossá vált, hogy az újra gondolt német repülőgép építési szabályok tárgyalására csak 1925-ben kerülhetett sor a győztesek szándékai értelmében, s az új szabályok is csak minimális értelemben tértek el az 1922. évi rendelkezésektől. Az új, „*Neues Begriffsbestimmungen*” megalkotására 1925. június 24-ig kellett várni, mikor is a Nagykövetek Konferenciája napirendjére tűzte a kérdést.¹³⁷

3.4. A német-szovjet rapallói szerződés légügyi következményei (1922. április 16.)

Miközben javában zajlottak a német polgári repülés ügyét így vagy úgy tiltani, ellehetetleníteni kívánó folyamatok, a német külpolitika felismerte a – gyakorlatilag egyetlen szóba jöhető – lehetséges érdekpártnérét, mely nem volt más, mint a Szovjetunió. Bár Németország és Szovjet-Oroszország háborús ellenfélként fejezte be az első világháborút, ezúttal külpolitikai és belpolitikai érdekeik számos ponton egybecsengtek.

A győztes európai hatalmakkal folytatott eredménytelen tárgyalások körvonalzták Németország – és Oroszország számára is – az új nemzetközi együttműködés lehetőségét. Közös célként jelentkezett a politikai és gazdasági izoláltságból történő sikeres kitörés iránti igény, s felcsillant egy új érdekszövetség létrejöttének lehetősége is, mely lényegében független a nyugati országoktól. Az egymás felé történő nyitás utolsó állomása volt a genovai konferencia (1922. április 10. és május 19. között), melyen 28 ország vett részt, ám a német háborús jóvátétel

¹³⁵ BARTZ 1927, 14. o.

¹³⁶ EVERLING 1926, 7. o.

¹³⁷ BARTZ 1927, 11. o.

mértékéről, illetve a cári időkből fennmaradt szovjet adósság rendezésének kérdéseiről nem sikerült eredményesen tárgyalni a korábbi győztesekkel. Németországot és a Szovjetuniót meghívták ugyan, de hamar világossá vált, hogy érdemi beleszólási lehetősége az őket érintő kérdésekbe egyik országnak sem volt.

Új összefüggés lehet – mely további kutatásokat igényel a jövőben – annak a ténynek a fontossága a rapallói folyamatban, hogy Németország nyugati tárgyalópartnereitől – az Antanttól – 1922. április 14-én kénytelen volt elfogadni és aláírni a fentebb részleteiben tárgyalt légi szabályozást. Az elkövetkező 3 évre Európában – legalább is földrajzi értelemben véve – a szabályozás lényegében megtiltotta a németeknek a korszerű polgári repülést és modern repülőgépgyártást, s továbbra is fenntartotta a katonai repülés teljes tilalmát. A német repülést sújtó tilalmak feloldásáért tett erőfeszítések sikertelenségei, valamint a genovai konferencia eredménytelensége együtt vezetett oda, hogy a német diplomácia felismerte a kitörés egyik lehetséges módját a nemzetközi gazdasági, politikai és diplomáciai elszigeteltségből, mely ebben a speciális helyzetben a szovjetekkel közös érdekek mentén formálódott.

A részletesen kimunkált rapallói szerződést április 16-án hozták nyilvánosságra, – mindössze 2 nappal a sikertelen német légitárgyalások aláírását követően – s azonnal hatalmas felháborodást keltett a megállapodás. Kiváltképp a franciákat érintette kínosan a német-szovjet egymásra találás, hiszen ez egyet jelentett számos, a Duna-menti térséget célzó érdekeik és terveik összeomlásával.¹³⁸

Németország külpolitikailag teljesen elszigetelődött a versaillesi békeszerződés aláírása után, kiszolgáltatva a győztesek szándékainak. Légierije megszűnt létezni, és az 1921-es londoni ultimátum és az azt követő 1922-es kilenc szabály veszélyeztette a polgári repülés jövőjét is. A szigorúan szankcionált repülés azonban mégsem szűnt meg a győztesek szándékai szerint, hanem gyors virágzásnak indult már az I. világháború alatt kifejlesztett német repülőgép iparnak, és az új, kibúvók után kutató berlini külpolitikának köszönhetően. A weimari Németország egyik fontos szóba jöhető külföldi partnere Szovjet-Oroszország lett. 1917-ben fegyverszünetet kötött az orosz fél, és aláírták a békeszerződést a németekkel 1918. március 3-án Breszt-Litovszkban.¹³⁹ A politikai, diplomáciai kapcsolat tehát volt nem új keletű, Szovjet-Oroszország számára pedig ugyanolyan fontossá vált egy nyugati nyitás, annak ellenére is, hogy

¹³⁸ ORMOS-MAJOROS, 304-306. o.

¹³⁹ ORMOS-MAJOROS: i. m. 241. o.

Németország a legyőzött oldalon állt. Így történt, hogy 1922. április 16-án megkötötték a rapalloi egyezményt, melyet német részről Walter Rathenau külügyminiszter, szovjet részről Csicserin külügyi népbiztos írt alá.¹⁴⁰

A rapalloi szerződés pár év múltán óriási jelentőséggel bírt a német hadiipar és a repülés fejlődésére nézve¹⁴¹. Németország létrehozhatott egy Szovjetunióban lévő kiképző központot Lipeckben,¹⁴² ahol a titkos szovjet-német kooperáció keretein belül pilótaképzés és fejlesztés folyhatott, az intézmény vezetője pedig Hugo Sperrle¹⁴³ lett. Itt megindult a későbbi légi fegyvernem számára a pilótaképzés, és számos olyan technikai fejlesztés kipróbálása, melynek gyártása, fejlesztése az érvényben lévő szabályozás miatt Németországban lehetetlen volt. Mindebből természetesen a szovjet repülőgépgyártás is profitált. Létrehozták 1922-ben a közös, német – szovjet légitársaságot, mely *Deruluft* néven vált ismertté.¹⁴⁴

Moszkvától nem messze, Filiben is gyártották a Junkers F 13-at,¹⁴⁵ mely az első teljesen fémépítésű repülőgép volt, szállítási feladatok ellátására. Ez a gép volt a Luft Hansa által legtöbbet használt típusok egyike.¹⁴⁶ Az itt történő repülőgépgyártás ellátta részben a *Deruluft* légitársaságot is repülőgépekkel, így megindulhatott a szovjet – orosz belső területeken is a légi útvonalhálózat kiépítése.¹⁴⁷

1922. július 29-én a német fél titkos záradékot csatolt a bilaterális megállapodáshoz, mely lehetővé tette számára a német légierő titkos fejlesztését szovjet-orosz területeken. 1922. november 5-én a szerződést a Szovjet Köztársaságokra is kiterjesztették, így Ukrajna, Grúzia, Azerbajdzsán és Örményország is a szerződés területi hatálya alá került. A megállapodás nagyon erős negatív visszhangot váltott ki francia és brit politikai körökben, mivel hamar világossá vált az említett országok vezetése előtt, hogy Németország sikeresen kitörhet a rá kényszerített politikai elszigeteltségből. Minderre alig 3 évvel a versaillesi béke aláírását követően került sor. Jelentősége abban rejlett, hogy – egyéb hasznos együttműködések mellett – Németország szovjet-orosz földön a már meglévő tapasztalatain alapuló fejlesztéseket

¹⁴⁰ i. m. 305. o.

¹⁴¹ OBST, ZFG 1926, Heft 2.

¹⁴² KÓRÓDI: i. m. 2. o.

¹⁴³ Hugo Sperrle később a spanyol polgárháborúban a Condor légió, majd 1940-ben a nyugati hadjárat, és az angliai csata idején a 3. Légi flotta parancsnoka lett.

¹⁴⁴ W. PAHL, 1936, 23. o.

¹⁴⁵ Lásd: 1. fénykép melléklet: Junkers F13.

¹⁴⁶ W. BRIAN, 1997, 22. o.

¹⁴⁷ NIEDERMAYER – SEMJONOW 1934, 125. o.

végezhetett katonai területeken, s a fejlesztések eredményeit a szovjetek is felhasználták saját haderőfejlesztési projektjeikben. Mindezt az Antant vigyázó tekintete elől teljes mértékben elrejtve. Így a német mérnöki, s szakmunkás tudás, mely a hadiiparban az I. világháború alatt felhalmozódott, nem veszett el, hanem tovább fejlődött, szolgálva ezzel például a német repülés ügyét is. A szovjet-német kooperáció keretein belül zavartalanul folyhatott a német fegyver prototípusok próbája és tesztelése, valamint alaposan felkészített katonai személyzet képzése is. A Moszkva közelébe telepített repülőgépgyárban folytak a katonai célú repülőgépek tesztrepülései, s a hozzájuk tartozó fegyverek tesztelése pedig a szovjetek által szervezett hadgyakorlatokon történtek. Maga Hugo Junkers is a rapalloi szerződés eredményeként a Szovjetunió területén Moszkvától nem messze, Filiben 170 Ju F 13-ast gyárthatott, részben a *Deruluft*,¹⁴⁸ egy 1922-ben alakuló szovjet-német közös légitársaság számára. Mindemellett a német ipar számára stratégiai fontossággal bíró német-szovjet olajszerződéseket is kötött a két fél, mellyel a nyugati világtól való energiafüggőség jelentős mértékben csökkent.

A titkos katonai együttműködésről szóló záradék, mely mind a német, mind a szovjet-orosz fél részére létfontosságú kooperációs lehetőségeket tartalmazott, sértette a versaillesi béke 179. cikkelyét, melynek értelmében hasonló jellegű katonai együttműködésre nem lett volna Németországnak lehetősége:

179. Cikkely

Németország kötelezi magát, hogy jelen szerződés hatályba lépését követően nem küld semmilyen katonai, haditengerészeti vagy légierőt érintő missziót külföldre, s nem nyújt segítséget ilyen jellegű missziók Németország területéről kiindulásához. Továbbá azt is vállalja, hogy megfelelő intézkedéseket hoz annak érdekében, hogy megakadályozza a német állampolgárok kiküldését a hadsereg, haditengerészet és légierő kötelékéből annak érdekében, hogy más ország haderejében katonai, tengeri, vagy légi közlekedési kiképzést kaphassanak. A Szövetséges és Társult Hatalmak egyetértenek abban, hogy jelen szerződés hatályba

¹⁴⁸ BÖHM, ZFG 1928, Heft 12.

lépésének napjától a saját katonai, tengerészeti vagy légierejüknél képzésben német állampolgárokat nem részesít [...]”¹⁴⁹

A cikkely tartalmával nyíltan ütközött az új szerződés titkos záradéka, mely, ha úgy tetszik, az első repedést okozta a versaillesi szabályokon, alig 3 évvel azok megfogalmazását követően. Hisz a titkos záradék tartalma éppen azt tette lehetővé – német állampolgárok külföldön történő képzése – amit a 179. cikkely – többek között – tiltani volt hivatott. A Szövetséges és Társult Hatalmak – a versaillesi szerződés fő szorgalmazói – lassan felismerték, hogy a teljes tiltás fenntartása, s Németország eltiltása a repüléstől fenntarthatatlan. A brit kormány tárgyalásokat kezdett a háttérben egyrésről Németországgal, másrésről Franciaországgal arról, hogyan lehetne megnyugtató módon rendezni a polgári repülés kérdését úgy, hogy minden fél számára elfogadható megoldás szülessen. A Brit Birodalom geopolitikai érdekeit is az ügy rendezése szolgálta, hiszen Közép-Európában egyetlen szóba jöhető ellensúlya létezett Franciaországnak, mely csakis Németország lehetett.

3.5. Az 1925. májusában életbe léptetett „*Neue Begriffsbestimmungen*”

Az 1922. évi német repülőgép építést szabályzó rendeletek már a tárgyévben is teljesen megszüntették azok versenyképességét technikai értelemben. Időszerű volt, hogy a rendkívül előnytelen megkötések felülvizsgálata megtörténjen, s a német kormány jelentős energiákat fektetett a repülés ügyének napirenden tartására. Ám hamar világossá vált, hogy komoly, pozitív irányú változásokra nem lehet számítani, s ezt igazolta is az új, 1925. évi „*Neues Begriffsbestimmungen*” melynek tartalmi fordítása alább olvasható:

¹⁴⁹ „Artikel 179. Deutschland verpflichtet sich, von Inkrafttreten dieses Vertrages an keine Militär-, Marine- oder Luftschiffahrtsmission in fremden Ländern zu beglaubigen oder dorthin zu senden, noch irgendeiner solchen Mission das Verlassen ihres Gebietes zu erlauben. Es verpflichtet sich ferner, geeignete Maßnahmen zu treffen, um deutsche Reichsangehörige zu hindern, deutsches Gebiet zu verlassen, um in die Armee, Marine oder die Luftstreitkräfte irgendeiner fremden Macht einzutreten oder denselben angegliedert zu werden, um bei der Ausbildung zu helfen oder Unterricht im Heer-, Marine- oder Luftfahrwesen zu erteilen. Die alliierten und assoziierten Mächte kommen überein, für ihr Teil vom Inkrafttreten dieses Vertrages an in ihre Armeen, Marinen oder Luftstreitkräfte deutsche Reichsangehörige zur Beihilfe in der militärischen Ausbildung nicht aufzunehmen oder sie ihnen anzugliedern und überhaupt keinen deutschen Reichsangehörigen als Lehrer im Militär-, Marine- oder Luftfahrwesen anzustellen.[...]”- Vertrag Versailles, tartalmi fordítás

1. Szabály: **Minden együléses, mely 60 lóerőnél erősebb motorral van felszerelve, katonai repülőgép, tehát hadieszköznek tekintendő.**¹⁵⁰

2. Szabály: **Minden repülőgép, mely pilóta nélkül repülni képes, katonai repülőgép, tehát hadieszköznek tekintendő.**¹⁵¹

3. Szabály: **Minden repülőgép, mely páncélozott vagy más módon védelemmel ellátott, vagy fegyverzet, löveg, torpedó vagy bomba használatára alkalmas, katonai repülőgép, tehát hadieszköznek tekintendő.** Minden szabályszegés, mely lehetővé teszi, hogy a motor teljesítménye megnövekedjen, vagy minden törekvés, mely polgári repülőgépet hadi célokra is alkalmassá tesz, tilos, minden repülőgép vagy motor, melyeken ilyen jellegű módosításokat végeztek katonai repülőgép, tehát hadieszköznek tekintendő.¹⁵²

Az alábbiak a magassági határok, melyek minden levegőnél nehezebb repülőeszközre vonatkoznak; bármely eszköz, mely a megállapított korlátokat átlépi, katonainak, tehát hadieszköznek tekintendő.¹⁵³

4. Szabály: **A csúcsmagasság teljes terheléssel 4 km.**¹⁵⁴

5. Szabály: **A sebesség teljes terhelés mellett 2 km repülési magasságban 180 km/h.**¹⁵⁵

¹⁵⁰ „Regel 1: Jeder Einsitzer mit mehr als 60 PS Motorleistung wird als militärisch, somit als Kriegsgerät angesehen.” (BARTZ 1926, 11. o.)

¹⁵¹ „Regel 2: Jedes Flugzeug, das ohne Flieger fliegen kann, wird als militärisch, somit als Kriegsgerät angesehen.” (BARTZ 1926, 11. o.)

¹⁵² „Regel 3: Jedes Flugzeug, das gepanzert oder geschützt oder zur Aufnahme irgendier Bewaffnung, Geschütz, Torpedo oder Bomben eingerichtet ist, wird als Militärflugzeug deshalb als Kriegsgerät angesehen. Jede Überladevorrichtung, die gestattet, die Motorleistung zu erhöhen, oder jede Anordnung, die die Anpassung ziviler Flugzeuge an militärische Zwecke erleichtert, und jedes Flugzeug oder jeder Motor, die mit einer derartigen Vorrichtung oder Anordnung versehen sind, werden als militärisch, somit als Kriegsgerät angesehen.” (BARTZ 1926, 11. o.)

¹⁵³ „Folgendes sind die Höchstgrenzen, für alle Flugzeuge schwerer als Luft; alle, die diese Grenzen überschreiten, werden als militärisch somit als Kriegsgerät angesehen.” (BARTZ 1926, 11. o.)

¹⁵⁴ „Regel 4: Gipfelhöhe vollbeladen 4 km.” (BARTZ 1926, 12. o.)

¹⁵⁵ „Regel 5: Geschwindigkeit vollbeladen in 2 km Flughöhe 180 km/h (wenn die Motoren mit Vollgas laufen und somit die Höchstleistung abgeben).” (BARTZ 1926, 12. o.)

6. Szabály: **Az olaj és üzemanyag legnagyobb mennyisége (a legjobb minőségű repülőgép üzemanyag használata mellett) nem haladhatja meg a $0,6 \times 180/V$ kg/PS mennyiséget;** ahol a V jelentése a repülőeszköz km/h-ban kifejezett sebessége teljesen megterhelt állapotban, maximális motorteljesítmény mellett, 2 km repülési magasságban.¹⁵⁶

7. Szabály: **Minden repülőgép, mely 0,9 t hasznos tehernél többet képes szállítani, beleértve a pilótát, a motor javítására szolgáló eszközöket és a mérőberendezéseket is, és eléri a 4, 5 és 6. szabályokban foglalt határokat, katonainak, tehát hadieszköznek tekintendő.** Léghajók esetében, amennyiben az alábbi mennyiséget meghaladó űrméretű gáztartállyal rendelkeznek, katonainak, tehát hadieszköznek tekintendők: merev építésű léghajók esetében 30 000 m³, fél merev építésű léghajók esetében 25 000 m³, nem merev építésű léghajók esetében pedig 20 000 m³.¹⁵⁷

8. Szabály:

A) **A gyárákról, melyekben repülőeszközök alkatrészeit gyártják, nyilvántartásokat kell vezetni;** a Német Kormány az Ellenőrző Bizottság részére minden egyes behozott és kivitt (az áthaladókat is beleértendő) repülőgépről, minden repülőeszközzel és azok alkatrészeiről köteles minden dokumentációt beszerezni, melyet a Bizottság megkövetel.¹⁵⁸

¹⁵⁶ „Regel 6: Die mitnehmbare Höchstmenge an Öl und Brennstoff (beste Sorte Fliegerbenzin) darf $0,6 \times 180/V$ kg/PS nicht überschreiten; dabei bedeutet V die Geschwindigkeit des Flugzeuges vollbeladen und mit Vollgas in 2 km Höhe.” (BARTZ 1926, 12. o.)

¹⁵⁷ „Regel 7: Jedes Flugzeug, das eine Ladung von mehr als 900 kg einschließlich Führer, Motorwart und Instrumenten zu tragen vermag, wird, wenn die Grenzen der Regeln 4, 5 und 6 erreicht sind, als militärisch, somit Kriegsgerät angesehen. Lenkluftschiffe deren Gasraum die folgenden Zahlen überschreitet, werden als militärisch, somit als Kriegsgerät angesehen. I. Starrluftschiffe: 30 000 m³, II. Halbstarre Luftschiffe: 25 000 m³, III. Unstarre Luftschiffe: 20 000 m³.” (BARTZ 1926, 12. o.)

¹⁵⁸ „Regel 8: A) Über die Fabriken, die Luftfahrtgerät irgendwelcher Art herstellen, sind Listen zu führen; die Deutsche Regierung hat dem Garantiekomitee Nachweise der Einfuhr (einschließlich der Durchgangseinfuhr) und der Ausfuhr für alle Flugzeuge und alles Luftfahrtgerät mit allen Einzelheiten, die das Komitee verlangt, zu beschaffen.” (BARTZ 1926, 13. o.)

B) Minden pilótáról, pilóta növendékről, az összes repülőgépről (a behozottakat is beleértve), melyek elkészültek vagy építés alatt állnak, nyilvántartás van vezetve.¹⁵⁹

C) A nyilvántartásokat az Ellenőrző Bizottság által meghatározott formai feltételeknek megfelelően kell vezetni; a Német Kormány negyedévente köteles azokat a Bizottság részére átadni.¹⁶⁰

D) Annak elkerülése érdekében, hogy a Garancia Bizottságnak egy újonnan megépült repülőgépet vagy motort meg kelljen semmisítenie, a műszaki dokumentációit ezeknek a berendezéseknek az építésük megkezdése előtt át kell adni az Ellenőrző Bizottság részére.¹⁶¹

9. Szabály: Egyrészt a repülőgépek és motorok valamint repülő tartozékok mennyisége, másrészt a pilóták és pilóta növendékek száma nem haladhatja meg a német civil repülés szükségleteit, melynek mértékéről az Ellenőrző Bizottság dönt.¹⁶²

A „*Neue Begriffsbestimmungen*”, mint az a fentebbi szabályokból jól érzékelhető, alig tartalmazott érdemi változásokat a repülőgépgyártás lehetőségeinek terén az 1922-ben bevezetett szabályozáshoz képest. Minimális változtatásokkal ugyan megemelte a maximális sebességet 170 km/h-ról 180 km/h-ra, a maximális terhelhetőséget 0,6 t-ról 0,9 t-ra (továbbra is beleértve a pilóta és a szükséges berendezések súlyát is!), illetve lecsökkentette a maximális hatótávolságot 360 km-ről 300 km-re.¹⁶³ Az egyéb változtatások kizárólag az adminisztratív feladatokat, illetve a jelentési kötelezettséget érintették, melyekről Németországnak kellett gondoskodnia.

¹⁵⁹ „B) Über alle Flugzeugführer und Flugschüler und alle Flugzeuge (einschließlich der zur Ausfuhr gebauten) fertiggestellt oder im Bau, sind Listen zu führen.” (BARTZ 1926, 13. o.)

¹⁶⁰ „C) Alle Listen sind in der Form zu führen, die das Garantiekomitee verlangen kann; sie werden von der Deutschen Regierung vierteljährlich dem Komitee übergeben.” (BARTZ 1926, 13. o.)

¹⁶¹ „D) Um zu vermeiden, daß Garantiekomitee ein neues Luftfahrzeug oder Motorenmuster nach dem Bau zerstören muß, sind ihm die Unterlagen zur Festlegung der Merkmale dieses Gerätes vor Baubeginn einzureichen.” (BARTZ 1926, 13. o.)

¹⁶² „Regel 9: Die Zahl der Flugzeuge und Motoren und die Menge des Luftfahrtgerätes einerseits, die Zahl der Flugzeugführer und Flugschüler andererseits darf den angemessenen Bedarf der Zivilluftfahrt in Deutschland, wie er vom Garantiekomitee festgesetzt wird, nicht übersteigen.” (BARTZ 1926, 13. o.)

¹⁶³ BARTZ 1926, 14. o.

Az új szabályozás tehát gyakorlatilag konzerválta az 1922. évi építési szabályokat, melyek már 1922-ben is jóval alul múlták a konkurens országok által alkalmazott technikai színvonalat. 1925-ben ez a lemaradás sokkal markánsabban érhető tetten. Egyre inkább világossá vált, hogy Szövetséges és Társult Hatalmak részére is, hogy sokáig nem lehet fenntartani a tiltó intézkedéseket, továbbá az is egyértelművé vált, hogy az aktuálisan életben lévő szabályozás kizárólag Franciaország érdekeit szolgálta¹⁶⁴.

3.6. Úton a megoldás felé. Az 1925. és 1926. évi titkos német, francia és brit légügyi tárgyalások háttére brit külügyi iratok tükrében

Az 1926-os Párizsi Légügyi Egyezmény létrejöttét hosszadalmas diplomáciai és szakértői munka előzte meg, hisz az új légügyi megállapodás körvonalazódása megkérdőjelezte a versaillesi béke német repülésre vonatkozó pontjainak létjogosultságát. A nemzetközi diplomáciai élet fontos eseményeinek sorába jól beilleszthető a szóban forgó 1926-os Párizsi Légügyi Egyezmény, hiszen ekkora már életbe lépett a locarnoi szerződés néven ismert garanciarendszer¹⁶⁵ (1925. október 5–16.), és látótávolságon belülre került Németország csatlakozása a Népszövetséghez, melyre 1926. szeptember 8-án kerülhetett sor, mikor a német delegáció elfoglalta helyét annak közgyűlésében.¹⁶⁶

A brit kormány érdekeivel megegyezett ez a folyamat mind gazdasági, mind politikai szempontból. Az európai stabilitás kulcskérdése volt Németország erejének részleges helyreállítása, természetesen a szigorú felülvizsgálatok mellett.¹⁶⁷ A győztesek álláspontja azonban nem volt ilyen egyértelmű. A francia kormány szigorú tiltások és korlátozások esetén volt csak hajlandó tárgyalni bármilyen légi egyezmény megkötéséről.

A győztesek a versaillesi béke pontjait 1921-ben és 1922-ben is módosították a német repülésre vonatkozó szabályokat, azzal a kitételrel, hogy két évente összeül egy szakértői tanács, mely szükség esetén újból átgondolja a fennálló rendelkezéseket. 1925. november 24-én Dr. Nord, a német külügyminisztérium megbízottja benyújtotta tervezetét a felülvizsgálati bizottság

¹⁶⁴ LAUTENSACH, ZFG 1925, Heft 3.

¹⁶⁵ ORMOS–MAJOROS 2003, 313. o.

¹⁶⁶ ORMOS – MAJOROS 2003, 314. o.

¹⁶⁷ ORMOS 2008, 112. o.

képviselői számára Párizsban, mely azt javasolta, hogy töröljék el a Németországgal szemben alkalmazott szigorú szabályozást¹⁶⁸, cserébe a német kormány törvényben elfogadná magára nézve kötelezőnek az új, számára is megfelelő légi rendelkezéseket, s lényegében feladná a légibarikád politikát.¹⁶⁹

1925. december 3-án kínos közjáték történt. A Brit Külügyi Hivatal megkapta az Antant jelentését a német repülés aktuális adataival, mely arról számolt be, hogy Németország sokkal nagyobb számú pilótát képzett ki és foglalkoztatott, mint ahogy azt meglévő légi szükségletei igényelték, valamint álláspontja szerint a német légi fejlesztések és azok megszervezése nem polgári, sokkal inkább katonai jellegűek.¹⁷⁰Ez a jelentés eljutott a franciákhoz is, mely számukra is aggodalomra adott okot. A jelentésből kiderült, hogy a németek a szükséges kétszáz helyett hatszáz pilótát képeztek ki, és a kiképzés mérete és üteme növekedett. Ezért azt javasolták Dr. Nordnak, hogy részletesebb tervezetet nyújtson be, kiemelve a biztosítékokat és garanciákat, melyek garantálnák az egyezmény betartását, és Franciaország biztonságát. Álláspontjukhoz csatlakozott a brit delegáció is.¹⁷¹

1925. december 10-én összeült az „*Ambassador's Conference*”,¹⁷²mely megállapította a győztesek által diktált kötelező irányelveket. A német légügyi szabályozásban bekövetkező változtatás szükségszerűnek kellett, hogy tűnjön a felügyelő bizottság számára, és elfogadhatónak a német kormány számára. A Népszövetségnek kell ellátnia a megfelelő szervein keresztül az ellenőrzést, így a SZEB megszüntethetővé válik. Erről azonban Németország csatlakozása előtt szó sem lehetett. Itt a franciák nemzetközi szerződés-rendszerekkel kívánták megerősíteni a megállapodást, mert ezek elegendő biztosítékot jelentenének számukra. 1925. december 18-át jelölték ki a német delegáció fogadására.¹⁷³

1925. december 12-én egy előkészítő ülés keretében határoztak a további intézkedésekről, francia elnökség alatt. Ekkor brit javaslatra december 18-át jelölték meg a német kormány elképzeléseinek meghallgatására, hogy azokat figyelembe véve folytathassák majd a tárgyalásokat. Ezt a franciák elfogadták ugyan, ám azzal a feltétellel, hogy először védelmi szempontból kell megvizsgálni a tervezetet, és az alapján kell meghatározni, hogy a fennálló

¹⁶⁸ WISSMANN, ZFG 1925, Heft 5.

¹⁶⁹ DBFP 1966. Memorandum of the Future of Air Control in Germany. 1925. dec. 3. 190-197.

¹⁷⁰ DBFP 1966. Letter from Mr. Knatchbull-Hughessen (Paris) to Mr. Lampson. 1925. dec. 3. 197-201.

¹⁷¹ DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain. 1925 dec. 7. 222-223.

¹⁷² Nagykövetek Konferenciája, továbbiakban AC

¹⁷³ DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain. 1925. dec. 10. 232-234.

tiltások közül melyek ejthetők el, és melyek nem. A német kormánynak törvénybe kell foglalnia a hadirepülés teljes tilalmát, melyben egyetértés született. A friedrichshafeni léghajóhangár lerombolásának¹⁷⁴ és a bickendorfi repülőtér vitás kérdésének a tárgyalását későbbre halasztották. A brit küldöttség felhívta a figyelmet arra, hogy a múltban sem sikerült a béke – repülést érintő – pontjainak a betartatása Németországgal, ezért szükségszerűnek tűnt egy engedékenyebb egyezmény megkötése, és a versaillesi békediktátum bizonyos részeinek megszüntetése. A brit álláspont szerint a franciáknak ezért törekedniük kell a megegyezésre, még alku árán is. A franciák fenntartották követeléseik között azt, hogy be-, és átrepülhessenek a német légtéren a Kisantant államai felé, azonban a britek úgy vélték, ezt kizárólag a kölcsönösség elve alapján lenne elfogadható a németek számára.¹⁷⁵

A franciáknak nem jelentett elegendő biztosítékot a törvényi szabályozás, ezért a változtatásokat nemzetközi szerződésrendszerekkel kívánták megerősíteni. Továbbá a német kormány tudomására kellett hozni, hogy teljesíteniük kell a rendszeres, részletes adatszolgáltatási kötelességet, hogy a Népszövetség teljesíthesse a jövőben ellenőrző funkcióját.¹⁷⁶

Az előzetes tervek értelmében 1925. december 18-án létrejött a találkozó. Két dolgot emeltek ki a győztesek, amelyre a német félnek különösen ügyelnie kellett a jövőben. Nem képezhetett ki szükségtelenül nagyszámú pilótát a civil repülés számára, valamint minden minisztériumi, hivatalos szervnek tartózkodnia kellett katonai jellegű repülés, kiképzés szervezésétől. A németeknek minél több biztosítékot kellett szolgáltatni, hogy az elvárásokat betartja, melyet a küldöttség meg is ígért. A technikai lebonyolítás kérdéseiben újabb találkozót tűztek ki 1925. december 19-ére.¹⁷⁷ A britek szóvá tették, hogy túl nagy létszámú pilótát képez ki Németország, melyen véleményük szerint változtatni kell. A német megbízott azt felelte, törvényeik tiltják a hadi kiképzést, tehát nem jelentenek veszélyt. Arra a kérdésre, hogy mi az oka ilyen nagyszámú pilóta kiképzésének, azt a választ kapták, hogy kormányzati szinten nem

¹⁷⁴ 1921 decemberében az CA (Conference of Ambassadors) úgy határozott, hogy időszakosan kivételt tesz a friedrichshafeni Zeppelin gyárral, mert ott az amerikai légierő számára épült egy léghajó. Azt a versaillesi béke értelmében majd csak akkor kell lerombolni a németeknek, mikor a léghajó átadásra került, melyre 1924-ben került sor, a hangárt azonban nem robbanták le akkor sem.

¹⁷⁵ DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain. 1925 dec. 13. 251-253.

¹⁷⁶ DBFP 1966. Sir W. Tyrrell to the Marquess of Crewe (Paris). 1925 dec. 14. 253-255.

¹⁷⁷ DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain. 1925 dec. 18. 265-266.

tiltható meg senkinek, hogy saját szabadidejében, saját pénzén képezze magát. Ezt a kérdést további vizsgálatok után tárgyalták meg.

A győztes felek elvárták a német államtól, hogy repülőgépeit, pilótáit és egyéb repülőiparhoz kapcsolódó létesítményeit regisztrálja, a német álláspont szerint ezt a törvényi szabályozás már korábban is előírta. A britek a franciákkal egységes álláspontot képviselve azt kérték, hogy biztosítékokkal támassza alá a német kormány, hogy nem gyárt szükségtelenül nagy mennyiségű egymotoros, együléses repülőgépet. Azonban világossá vált a tárgyalások során, hogy a Németország nem fog elfogadni semmilyen újabb minőségi megkötést a polgári repülés terén. Erre válaszul világossá tették, hogy ilyen megkötéseket nem is akarnak alkalmazni Németország ellen, amennyiben a jövőben tartózkodik a feleslegesen nagyszámú pilóta kiképzésétől, és együléses repülőgép gyártásától. A brit légügyi attasé közölte a német delegációval, hogy az éppen folyó tárgyalás csak egy lehetőség a probléma rendezésére, de korántsem biztos, hogy ez lesz a járható út.¹⁷⁸

A tárgyalások ideje alatt, tehát 1925-ben jogi értelemben még mindig az 1921. május 5-én átadott, úgynevezett „*Londoni Ultimátum*”, illetve az 1925-ben érdemi változást szinte nem hozó „*Új Szabályok*” szabályozták a német polgári repülés kérdését kilenc pontban. Szintén az ekkor létrehozott „*Aeronautical Committee of Guarantee*”¹⁷⁹ felelt továbbra is a szabályozás betartásáért, annak szükséges módosításáért és állandó ellenőrzésért. Ugyanakkor a brit kormány sosem titkolta, hogy támogatná ennek eltörlését, és hajlana a megállapodásra, hisz gazdasági és politikai érdekei is ezt kívánták. A francia kormány azonban olyan szabályokat akart ráerőltetni a németekre, melyet azok semmi esetre sem akartak elfogadni. A brit megbízott szerint a francia álláspont módosítására van szükség, ellenkező esetben a németek bojkottálhatják a szövetséges ellenőrzést és a versaillesi béke ide vonatkozó pontjait, így a győztesek nem tudták volna betartatni azokat. Az ACG fenntartása állandó túske maradna a felek között, mely kihathat például a gazdasági kapcsolatokra is. Tehát abban az esetben, ha nem törekednek a franciák egy új megállapodásra, könnyen előállhat az a helyzet, hogy sem a német törvények nem rögzítik a légi szabályokat, sem a fennálló nemzetközi szerződések nem garantálják majd a francia állam biztonságát. Továbbá nem szabadna elfelejtenie Franciaországnak, hangzott a brit érv, hogy a locarnoi szerződések értelmében a saját oldalán tudhatja Nagy-Britanniát, Olaszországot és Belgiumot, amely fontosabb biztonságpolitikai

¹⁷⁸ DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain. 1925 dec. 20. 266-267.

¹⁷⁹ Továbbiakban ACG

szempont, mint akármilyen technikai szabályozás bevezetése a német repülőgépgyártás ellen.¹⁸⁰A francia kormány mindezt végül belátta, mert az 1925. december 28-án kelt brit jelentés szerint megfelelő biztosítékrendszer esetén hajlandó megállapodni Németországgal.¹⁸¹

A brit nagykövet¹⁸²1925. december 28-án egy jelentésben összegezte Londonnak a tárgyalások akkori állását. Ezt Chamberlain brit külügyminiszter számára továbbította egy személyes levél kíséretében. A nagykövet véleménye szerint nehéz megjósolni a légügyi tárgyalások kimenetelét, bár a német kormány hajlandó elfogadni magára nézve kötelezőnek a december 18-án átnyújtott javaslatokat. A német törvénynek azonban a brit és francia álláspont szerint mindenképpen tartalmaznia kell megfelelő garanciákat arra nézve, hogy nem képeznek ki a szükségesnél nagyobb számú pilótát, és nem használnak a szükségesnél nagyobb darabszámban együléses, nagy erejű motorral felszerelt egy hajtóműves repülőgépeket. Bele kell egyeznie Németországnak, írta a nagykövet, hogy sem a *Reichswehr*, sem a rendőrség, sem a flotta tagjai hivatalosan nem kaphatnak légi kiképzést. A győztesek biztosítékokat akartak arra nézve is, hogy a fent említett testületek tagjai még saját költségen és szabadidőben sem kaphatnának kiképzést, melyet azonban a németek nem fognak, vélte a brit nagykövet. Biztosra vehető volt az is, hogy semmilyen technikai megkötést sem fognak elfogadni a németek polgári repülés terén, fejtette ki Robert Offley Ashburton Crewe-Milnes.

A franciák és a britek a közös álláspont kialakítását tüzték ki célként számos kérdésben. A francia kormány a brit delegáltak tudtára adta bizalmas keretek között, hogy elfogadhatónak tart egy bizonyos, nem túl nagyszámú együléses repülőgépet oktatási és sport célokra. A *Reichswehr*, a rendőrség és a flotta személyi állománya semmi esetre sem kaphatna hivatalosan légi kiképzést, a franciák megtiltanák a szabadidőben, önköltségen történő kiképzést is. A Népszövetségnek küldendő jelentés vita tárgyát képezte, mert a franciák állandó ellenőrzés keretében kívánta felügyelni a német repülést, míg a britek időszakos jelentést vártak volna el, véleményük szerint a francia javaslat megalázó és szükségtelen is egyben. Az ACG eltörlése a jelenlegi tárgyalások eredményétől függ.¹⁸³

¹⁸⁰ DBFP 1966. Sir W. Tyrrell to the Marquess of Crewe (Paris). 1925 dec. 23. 269-272.

¹⁸¹ DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain. 1925 dec. 28. 280-287.

¹⁸² Robert Offley Ashburton Crewe-Milnes, 1st and last Marquess of Crewe, párizsi brit nagykövet 1922 és 1928 között.

¹⁸³ DBFP 1966. Memorandum on German Aviation by the British Representatives on the Mixed Commission; Summary of Position of Negotiations on December 28, 1925, 283-287.

A britek megkeresték – a franciákat mellőzve – a német delegációt egy államközi szerződés megkötésének lehetőségével 1925. december 30-án, melyre azonban a következő elutasító, s egyértelmű német válasz érkezett:

Mindaddig, míg a német repülőgépgyártás szabályozását nem rendezik Németország számára is elfogadható módon, a megegyezés csak a Nagy-Britannia, Észak-Írország és Németország közötti légi közlekedést szabályozza, és nem a német légtérben való közlekedést. Hivatkozva a 4. cikkelyre az 1922. május 5-én életbe lépett egyezményben, minden brit légi járműnek, mely német légtérbe lép, továbbra is rendelkeznie kell egy igazolással Őfelsége Kormányától, mely bizonyítja, hogy a légi jármű polgári célokra készült, és nem katonai típus.¹⁸⁴

A brit iratokból azonban kiderül az is, hogy a német kormány nem zárkózott el a jövőben sem légi útvonalak kiépítésétől együttműködve a britekkel.¹⁸⁵

1926. január 6-án létrejött az újabb bizalmas találkozó Párizsban.¹⁸⁶ Minden kérdésben sikerült egységes álláspontot kialakítani, kivételt képezett az együlékes repülőgépek kérdése, melyeket először teljesen be akart tiltani a francia delegáció, de a tárgyalás menete során változott az álláspontja. Végül hajlandóak voltak megengedni néhány birtoklását reklám és sport célokra.¹⁸⁷

A németek elfogadták a szövetséges álláspontot, mely szerint nem kaphat kiképzést hivatalos úton a *Reichswehr* személyi állománya, és minden hivatalos segítséget megtagadnak a sportrepülést magánúton tanulni kívánó személyektől, mely praktikusán azt jelenti, hogy a személyi állomány tagjai nem repülhetnek, amíg le nem szereltek. A teljes tiltás törvényi

¹⁸⁴ „so long as the restrictions on German aircraft construction have not been modified in a sense acceptable to the German Government, the agreement will only affect air traffic between Great Britain and Northern Ireland and Germany, but not air traffic over German territory. Further, in pursuance of article 4 of ordinance of the 5th of May, 1922, every British aircraft entering Germany by air must be provided with a certificate from His Britannic Majesty's Government, showing that the aircraft is designed for commercial use only and it is not of a military type.”

¹⁸⁵ DBFP 1966. Mr. Addison (Berlin) to Sir A. Chamberlain. 1925 dec. 30. 287-288.

¹⁸⁶ DBFP 1966. Sir W. Tyrrell to Mr. Addison. 1925 dec. 31. 288-290.

¹⁸⁷ DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain. 1926 jan. 6. 300-301.

szinten azonban elképzelhetetlen volt a német fél számára, mert ellenkezett volna a német alkotmánnyal.¹⁸⁸

1926. január 12-én az angol álláspont közelített a francia felé a *Reichswehr* személyi állományának kiképzése terén:

Ami a flotta, a Reichswehr és a rendőrség személyi állományának kiképzését illeti, a németek kompromisszumot erőltetnek. Nem látom semmilyen okát annak, hogy ezek a személyek repülni tanuljanak, és amennyiben megengedjük, pengeélen fogunk táncolni, és elveszítjük a felügyeletet a kiképzett személyek száma felett. **Amennyiben a franciák ezt továbbra is tiltják, Önnek ebben az ügyben minden segítséget meg kell adnia, hogy ezt megtehessék.**¹⁸⁹

A pilóta nélküli repülőeszközök birtoklása és gyártása Németország számára tilos:

A pilóta nélküli repülőeszközök ügyében semmi esetre sem engedhet.

Nem létezik olyan indok, mely megengedné őket Németországnak...¹⁹⁰

Az együléses repülőgépek ügyében azonban a szövetségesek mégis egyre engedékenyebbek lettek.¹⁹¹

A brit küldöttség a tárgyalások alatt végig a megegyezést szorgalmazta, míg a franciák alapvetően félték a körvonalazódó légi szerződéstől. 1926. május 5-én végül létrejött nemzetközi megegyezés és szerződésrendszer tette lehetővé Németország számára, hogy megjelenhessen a világ számos pontján repülőgépeivel, és a világ egyik legsikeresebb légi nagyhatalmává válhasson. A *Luft Hansa* elindulhatott a fejlődés útján.

¹⁸⁸ DBFP 1966. Lord D'Albernon (Berlin) to Sir A. Chamberlain. 1926 jan. 12. 311.

¹⁸⁹ „As for the training of naval, military and police officers, the Germans are likely to put forward some sort of compromise. I see no excuse for these people learning to fly and if we give way, it will be the thin end of the wedge and we would have no check whatever on the numbers. If the French insist on prohibiting it altogether, you must support them and give all the reasons you can for doing so.” (Air Vice-Marshal Steel to Wing Commander Smyth-Pigott)

¹⁹⁰ „With reference to pilotless aircraft, you must not give way. There is no possible excuse for Germany to have them...” (Air Vice-Marshal Steel to Wing Commander Smyth-Pigott)

¹⁹¹ DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain. 1926 jan.12. 311-313.

3.7. Az 1926. májusi Párizsi Légügyi Szerződés: „*Pariser Luftverkehrsverhandlungen*” (PLV, 1926. május 5.)¹⁹²

A német külpolitika és légi diplomácia eredményeként az 1926. május 5-i Párizsi Légügyi Egyezmények nem csak a légi geopolitikai értelemben történő elszigetelődést szüntették meg Németország számára, hanem egyéb hozadékokkal is járt annak ratifikálása. Létrejöhettek a Luft Hansa 1926-ban¹⁹³ (1933-tól Lufthansa), melyből a világ egyik vezető légitársasága lett. A kitartó német külpolitikai érdekérvényesítésnek köszönhetően a későbbiekben eltörölték a civil repülőgépek gyártási és teljesítménykorlátait is, így a polgári célokra tervezett repülőgépek gyártása és fejlesztése elől elhárult minden korábbi akadály.

Az út az 1926. évi párizsi légügyi tárgyalásokig időben hét évet jelentett, hiszen 1919-ben írták alá a versaillesi békét. Németország szemszögéből a békeszerződés sokkal inkább tűnt a győztesek békediktátumának, mint a német érdekeket legalább valamilyen szinten szem előtt tartó, a hosszú távú és fenntartható egymás ellett élés zálogául szolgáló békeszerződésnek. Nem meglepő tehát, hogy a teljes mértékben mások által rendelvek és paragrafusok láncával gúzsba kötött Németország megpróbált abból kitörni, s a békediktátum bizonyos pontjaiban foglaltakkal szemben – politikai elszigeteltségének csökkenésével – egyre határozottabban fellépni, illetve azokat kijátszani. Ilyen terület volt többek között a repülés kérdése is, melyről állítható, hogy a tudatos német külpolitika látványos sikereket ért el a versaillesi békében foglaltakhoz képest az 1920-as években. A kezdeti teljes tiltás ellenére 1926-ra új légügyi egyezmények születtek, melyek létrejöttében nagy szerepe volt a német diplomáciának, s nem utolsó sorban Németország légi geopolitikai elhelyezkedésének is.¹⁹⁴

Németország 1926-ra elérte a versaillesi béke bizonyos pontjainak hatályon kívül helyezését, tárgyalóasztal mellé kényszerítette a korábbi győzteseket, s számára előnyös új légügyi szabályrendszer megalkotását érte el. Kulcsfontosságú azonban leszögezni, hogy a katonai repülést tiltó rendelkezések a vizsgált időszakban mindvégig érvényben maradtak, s jogi értelemben sosem szűntek meg. Amikor Adolf Hitler bejelentette hatalomra kerülését követően a „*Luftwaffe*” létezését 1935-ben, akkor a békeszerződés pontjait egyoldalúan rúgta fel. A német diplomácia sikerei ott érhetőek tetten igazán, hogy elérte a német katonai és civil

¹⁹² SEIFERT 1999, 24. o.

¹⁹³ ALLEN 1981, 41. o.

¹⁹⁴ SPRENGEL 1996, 58. o.

repülés különválasztását, mely egyként lett kezelve Versaillesban. Azonban a szerződés előkészítésekor, szövegezésekor a repülés fejlettségi foka valóban nem indokolhatta a civil kereskedelmi repülés külön történő szabályozását, és önállóan történő kezelését, leválasztva azt a katonai repülésről. 1919-ben kereskedelmi célú polgári repülés még nem létezett, s a győztesek szándékai szerint a békeszerződés Németország számára a katonai repülést teljesen megtiltotta.

A PLV a német polgári repülést szervező német külpolitika igen jelentős, meghatározó sikere. 7 évvel a versaillesi tiltó paragrafusok után a német állam sikeres külpolitikájának eklatáns példája ez a légügyi megállapodás, mely legális utat nyitott a német civil repülés számára a német légtéren kívül is, és becsatornáztta Németországot a világ légi útvonal hálózatába. A dokumentum hatályba lépése tette lehetővé más kontinenseken a Luft Hansa sikereit, gazdasági és technikai értelemben vett versenyhelyzet teremtését hagyományosan légügyi nagyhatalomnak számító országok érdekeit sértve ezzel. Mivel az első világháborút követő időszakban a német ipar megőrizte, sőt fejlesztette repülőgépgyártásban használt technológiáit, valamint világviszonylatban is jelentős újításokat vezettek be a mérnökök, Németország azonnal élt is a szerződésben foglalt lehetőségekkel.

Az 1926. május 5-én kelt dokumentum jelentős változtatásokat tartalmazott a Versaillesben rögzített paragrafusokhoz, valamint az 1922-ben és 1925-ben bevezetett légi szigorításokhoz képest. Egy szabály maradt érvényben, mely folytonosságát tekintve az említett hét évben sosem képezte tárgyalás alapját, mégpedig a katonai célú felhasználásra épített repülőgépek gyártásának tilalma. Ebben a győztes hatalmak teljes egyetértésben elutasító álláspontot fogalmaztak meg, s ettől egyetlen egyszer sem tértek el.

A tárgyalás előkészítő szakaszának vizsgálatakor azonban jól tetten érhetőek a brit és francia álláspontok közötti különbségek. A britek alapvetően gazdaságilag annyira megerősített Németországot kívántak Európában, ami versenyt támaszthat a francia érdekeknek, s azzal rivalizálva végső soron a brit érdekek megvalósítását támogatja. A francia külpolitika éppen ezt szeretne volna elkerülni, és továbbra is rettegett egy lehetséges német légi újrafegyverkezés gondolatától. A francia kormány szemszögéből minden egyes könnyítés Versailleshoz képest ennek veszélyét hordozta magában, nem beszélve a francia kereskedelmi és gazdasági monopóliumok esetleges megszűnéséről. Másfelől Franciaország érdekei közé tartozott a Kelet-Európa irányába történő zavartalan légtérhasználat jogának megszerzése, valamint a saját

légi útvonalhálózatának kiépítése. Jól érzékelhető tehát, hogy míg a britek alapvetően gazdasági megfontolásokból kívánták Németország kereskedelmi repülésének liberalizálását, addig a franciák ugyanebben nemzetbiztonsági kockázatot láttak, s nem feltétlenül látták annak rájuk nézve gazdaságilag előnyt jelentő eredményeit. Kijelenthető, hogy valós veszélyt jelentettek félelmeik.¹⁹⁵

A franciák egyéb, gazdasági értelemben vett aggodalmai sem voltak alaptalanok. A dél-atlanti területeken, Dél-Amerikában megjelenő német érdekeltségű légi leányvállalatok, valamint a két kontinenst összekötő légi útvonalon támasztott verseny rendkívül kellemetlenül érintette Franciaországot¹⁹⁶, hisz a térségben jelentős kereskedelmi célú légi tevékenység folyt. Ebből a szemszögből nézve a franciák jelentősnek mondható veszteségeket könyvelhettek el a PLV kapcsán, míg a britek alapvető sikereként értékelhették a szerződés létrejöttét. A brit légi útvonalak kiépítése során a legfőbb szervező szempont a brit gyarmatok és az anyaország összekötése volt, s így Dél-Amerika nem jutott kiemelkedő szerephez ebben a légi stratégiában.¹⁹⁷ A brit külpolitika érdekeivel megegyezett a francia-német rivalizálás a kontinenseket – Európát és Dél-Amerikát – összekötő légi útvonalakért és helyi koncesszióért, mert semmiképpen sem állt a britek érdekében az, hogy ebben a térségben kizárólag a franciák szerezzenek monopóliumokat.¹⁹⁸ Így a német kereskedelmi repülés megerősödése a Brit Birodalom érdekeit erősítette a franciákéval szemben. Más kérdés, hogy az USA egyáltalán nem nézte jó szemmel a német légi pozíciók kiterjesztését egy hagyományosan észak-amerikai érdekszférának tekintett régióban.

1926. május 5. a német-francia légi megegyezés aláírásának a napja (*Pariser Luftverkehrsverhandlungen, Deutsch-Französische Luftverkehrsabkommen*), melyre Németországnak égető szüksége volt a polgári légi terjeszkedés beindításához.¹⁹⁹ Az aláírást követően kiegészítő dokumentum is született (május 22.), melyben a versaillesi béke 198. paragrafusának végrehajtásáról rendelkeztek az új, megváltozott körülmények tükrében. A katonai értelemben vett tiltások tehát továbbra is fennmaradtak! A május 22-én született

¹⁹⁵ A német légi fegyverkezés ténylegesen megindult a fejlődés útján, hiszen a nagy teljesítményű és hatótávú személy és teherszállító repülőgépek az 1930-as évekre könnyen átalakítható alapot jelentettek a „Luftwaffe” bombázóerő részére, a képzett és tapasztalt személyzetek átképzése sem tartott sokáig, akik addigra már jól ismerték a francia – és egyéb európai – nagyvárosok látképét, légköri viszonyait kereskedelmi célú tapasztalataik eredményeként.

¹⁹⁶ MAULL, ZFG 1926, Heft 10.

¹⁹⁷ PÖLNITZ, ZFG 1927, Heft 3.

¹⁹⁸ GUNDELACH 1940, 66. o.

¹⁹⁹ SEIFERT 1999, 24. o.

dokumentum értelmező tárgyalásai és háttérmunkái egészen októberig elhúzódtak, mivel a német kormánynak lépésenként törvényerőre kellett emelnie a hosszasan kitárgyalt feltételeket, s azokat immáron mint német törvényeket kellett kihirdetnie. Így a külső tiltásból német törvények lettek, mely – elvileg – erősebb garanciákat jelentett, mint egy diktátum.

A PLA aláírását követően (május 5.) alig pár nappal a német és francia fél saját bilaterális megállapodást kötött, melynek értelmében 1926. május 26-án megindult a Párizs-Berlin közötti légi közlekedés. Történelmi pillanat volt ez, hiszen a „*Deutsche Luft Hansa*” és a francia „*Société Générale de Transports Aériens*” közösen üzemeltetett járatáról volt szó, hét évvel a háború borzalmainak átélését követően!²⁰⁰A francia külpolitika Versailles óta várt arra, hogy a vele szövetséges országok légterét közvetlenül összeköthesse a sajátjával, így eljusson Lengyelország, Csehszlovákia és Románia repülőtereire. Ebben azonban 1926. előtt megakadályozta az a német légi politikai elv, illetve a *Luftbarrikaden-politika*, hogy csak a kölcsönösség jegyében nyithatóak meg a Németország légterének útjait lezáró légi blokádok.

Az elkészült szerződés szövegével kapcsolatban *Wilhelm Geßner Reichwehrminister* kiemelte levelében a legjelentősebb eredményt is, melyet a tárgyalások során a korábbi győztesek elértek, s jelezte egyúttal, hogy a tárgyalások nem csak a német fél részére voltak gyümölcsözők:

Németország megnyitja légterét a Szövetségesek számára, így számukra szabaddá válik az évek óta hiába keresett légi útvonal Keletre.²⁰¹

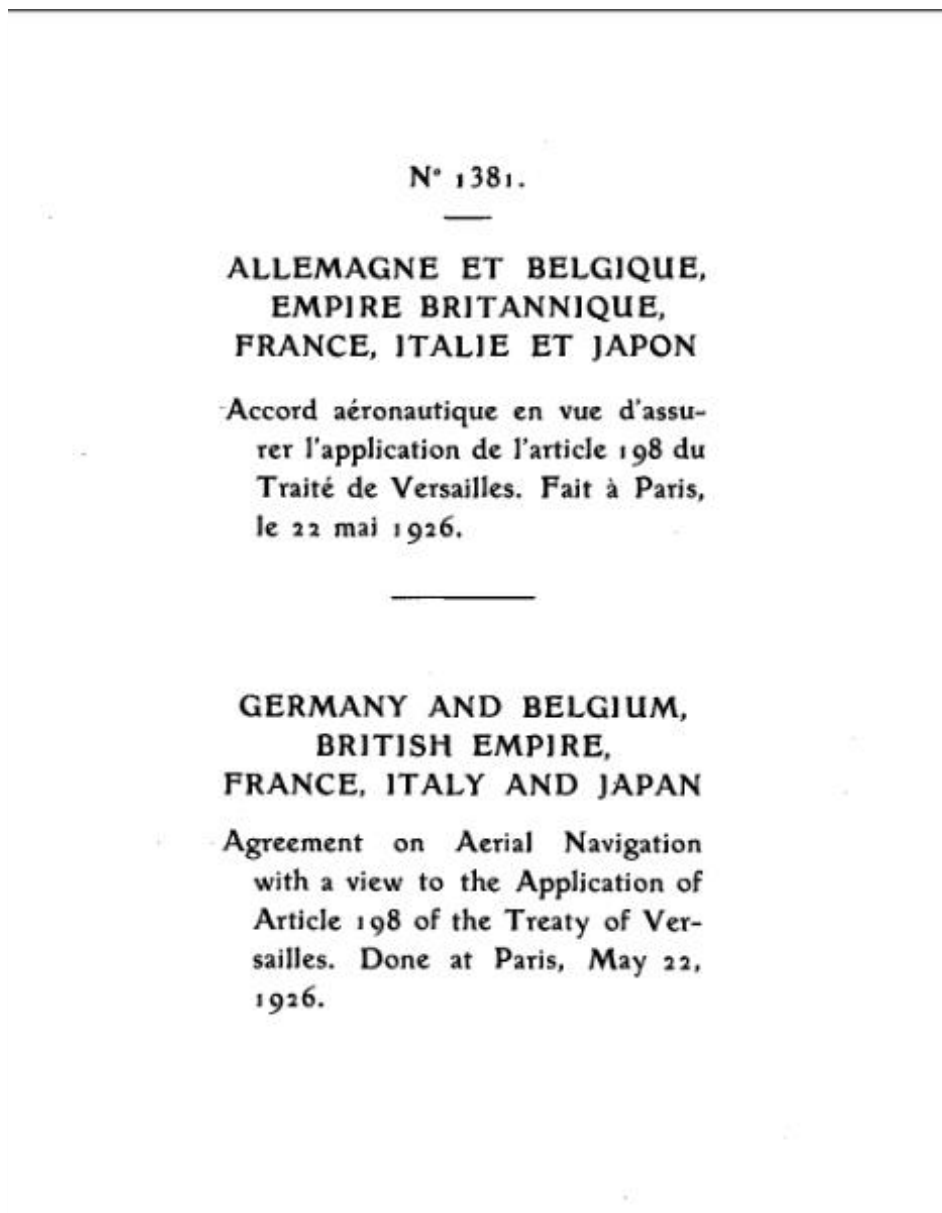
Az Egyezmény szövegezését követően a győztes országok kormányai, valamint a Nagykövetek Konferenciája kiemelt figyelemmel követte a német törvényhozás jogharmonizációs folyamatait, s a májustól szeptemberig tartó időszakban élénk levél és jegyzékváltás történt egyrészt a győztesek között, másrészt a felügyeleti szerv és a német kormány között.

²⁰⁰ SEIFERT 1999, 24. o.

²⁰¹ „*Deutschland öffnet seinen Luftraum den Alliierten, die damit den seit Jahren vergeblich erstrebten Luftweg nach dem Osten freibekommen.*” Reichwehrminister Wilhelm Geßner am 19. Mai an den Staatssekretär in der eichskanzlei. Berlin, 1926. május 19.

4. Az 1926. májusi Párizsi Légügyi Egyezmények alkalmazása Németországban, 1926

4.1. Az 1926. május 5-én aláírt Párizsi Légügyi Egyezmény alkalmazásának ügyében folytatott tárgyalások ismertetése



2. Kép: az 1926. május 22-én aláírt kiegészítő dokumentum francia-angol nyelvű előlapja²⁰²

²⁰² Paris Air Agreement (*Pariser Luftverkehrsabkommen*) 1926. május 22. League of Nations Treaty Series No. 1381. Vol. 58. 1926-27, 331-374. o.

<p>N^o 1381. — ACCORD AÉRONAUTIQUE¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT ALLEMAND ET LES GOUVERNEMENTS BELGE, BRITANNIQUE, FRANÇAIS, ITALIEN ET JAPONAIS, EN VUE D'ASSURER L'APPLICATION DE L'ARTICLE 198 DU TRAITÉ DE VERSAILLES. FAIT A PARIS, LE 22 MAI 1926.</p> <hr/> <p><i>Textes officiels français et allemand communiqués par la Conférence des Ambassadeurs. L'enregistrement de cet accord a eu lieu le 3 décembre 1926.</i></p> <hr/> <p>I. LETTRE DE LA CONFÉRENCE DES AMBASSADEURS A L'AMBASSADEUR D'ALLEMAGNE A PARIS</p> <p>CONFÉRENCE DES AMBASSADEURS. LE PRÉSIDENT. N^o 123.</p> <p>PARIS, le 22 mai 1926.</p> <p>MONSIEUR L'AMBASSADEUR,</p> <p>Au nom des Gouvernements belge, britannique, français, italien et japonais, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence la communication suivante :</p> <hr/> <p>¹ Entré en vigueur le 9 août 1926. ² Traduit par le Secrétariat de la Société des Nations.</p>	<p>No. 1381. — AGREEMENT ON AERIAL NAVIGATION¹ BETWEEN THE GERMAN GOVERNMENT AND THE BELGIAN, BRITISH, FRENCH, ITALIAN AND JAPANESE GOVERNMENTS, WITH A VIEW TO THE APPLICATION OF ARTICLE 198 OF THE TREATY OF VERSAILLES. DONE AT PARIS, MAY 22, 1926.</p> <hr/> <p><i>French and German official texts communicated by the Conference of Ambassadors. The registration of this Agreement took place December 3, 1926.</i></p> <hr/> <p>² TRANDUCTIONS. — TRANSLATIONS.</p> <p>I. LETTER FROM THE CONFERENCE OF AMBASSADORS TO THE GERMAN AMBASSADOR IN PARIS.</p> <p>CONFERENCE OF AMBASSADORS. THE PRESIDENT. No. 123.</p> <p>PARIS, May 22, 1926.</p> <p>MONSIEUR L'AMBASSADEUR,</p> <p>On behalf of the Belgian, British, French, Italian and Japanese Governments, I have the honour to bring to your notice the following communication :</p> <hr/> <p>¹ Came into force August 9, 1926. ² Translated by the Secretariat of the League of Nations.</p>
--	--

3. Kép: a PLA francia és angol nyelven készült légi szerződés címlapot követő első tartalmi oldala (jelentősége abban áll, hogy megfigyelhető az eredetivel megegyező tipográfia).²⁰³

Az 1926. májusi Párizsi Légügyi Egyezmény kölcsönös aláírását követően az abban foglalt szabályokat át kellett ültetni egyrészlől jogerős német törvénnyé, másrészlől pedig valóban alkalmazott mindennapi gyakorlattá, így a Népszövetség részéről értelmező rendelkezések születtek. A szövetséges felügyeleti szerv megszüntetése előtt részletes, egyértelmű és a németek által törvényerejűvé tett szabályokra volt szükség, melyeket az aláíró felek, különösképp a franciák elég erős garanciaként értelmezhettek, miszerint a német katonai repülés jelentette fenyegetést végképp megszüntették. Az értelmező rendelkezések között –

²⁰³ *Paris Air Agreement (Pariser Luftverkehrsabkommen)* 1926. május 22. League of Nations Treaty Series No. 1381. Vol. 58. 1926-27, 331-374. o.

érthető módon – nem kiemelkedő a polgári repülést taglaló cikkely, mivel annak részletes és egyértelmű szabályozása megtörtént az Egyezményben. A polgári, kereskedelmi repülést érintő szabályok mögött is felismerhető a burkolt katonai célú repülés fejlesztésének meggátolása iránti törekvés. Az értelmező rendelkezések kibocsátása mögött továbbra is a garanciák iránti igény, a többszörös biztosítottság iránti vágy érhető tetten, melyet a német katonai repülés újbóli megjelenésétől való félelem vezérelt. Németország elfogadta magára nézve kötelezőnek a katonai repülés továbbra is fennálló teljes tilalmát, mivel az új szabályok a polgári repülést felszabadították. A hozadéka ennek az új szabályrendszernek lényegesen nagyobb volt, mint a katonai repülés tilalma, melyet a németek ki is aknáztak.

A forrásként felhasznált levelek és jegyzékek gyűjteménye a Népszövetség főtitkárának, *Sir Eric Drummondnak*²⁰⁴ címzett dokumentum, melyet *Aristide Briand*²⁰⁵ állított össze a korábbi levelezésből²⁰⁶, melynek tükrében lépésről lépésre követhetőek a német jogalkotás lépései, illetve a közösen elfogadott Egyezmény fogantatására tett erőfeszítések a német kormány részéről. A leveleket és jegyzékeket Németország párizsi nagykövétén, *Leopold von Hoesch* személyén²⁰⁷ keresztül juttatták el a berlini kormány részére. A dokumentumok ezért részére címzettek, illetve ő szerepel küldőként a német hivatalos álláspontot közvetítő dokumentumokon.

²⁰⁴ Sir Eric Drummond (Fulford, 1876. augusztus 17. – Sussex, 1951. december 15.) brit politikus és diplomata, 1920 és 1933 között a Népszövetség főtitkára.

²⁰⁵ Aristide Briand (Nantes, 1862. március 28. – Párizs, 1932. március 7.) francia politikus, miniszterelnök. 6 ciklusa alatt 11 kormányt alakított, az ő miniszterelnöksége idején 1921. június 7-én hagyta jóvá Franciaország a trianoni békeszerződést. A Népszövetség híve és szószólója maradt, részt vett Németország légügyi tárgyalásainak lebonyolításában is.

²⁰⁶ „*Application of Article 198 of the Treaty of Versailles*” League of Nations. C. 518. 1926. IX. Geneva, October 5th, 1926. Levelezés A. Briand és von Hoesch között a 198. cikkely tartalmának betartásáról a Párizsi Légügyi Egyezmények tükrében. A dokumentum angol nyelven (eredetivel megegyező angol nyelvű hivatalos fordítás) tartalmazza az említett dokumentumot és levélváltást.

²⁰⁷ Leopold von Hoesch (Drezda, 1881. június 10. – London, 1936. április 10.) német karrierdiplomata, a Német Kormány párizsi nagykövete 1923 és 1932 között. (BENNETT 1979, 83. o.)



4. Kép: az *Application of Article 198 of the Treaty of Versailles* c. angol nyelvű dokumentum eredeti változatának másolata²⁰⁸

²⁰⁸„*Application of Article 198 of the Treaty of Versailles*” League of Nations. C. 518. 1926. IX. Geneva, October 5th, 1926. c. dokumentum eredeti címlapja és nyomdaképe. (Saját felvétel, D.M.)

A kivonat 1. számú dokumentuma²⁰⁹ és annak mellékletei utasították a német kormányt az azonnali hatályú kötelességeiről az új légügyi szabályok ratifikálásával és azok gyakorlati alkalmazásával kapcsolatban, valamint – az ismertetésre kerülő feltételek teljesülése esetén – mind ezekkel egyidejűleg az „*Aeronautical Committee of Guarantee*”²¹⁰ felügyeleti szerv eltörlését is bejelentette:

A német kormánynak²¹¹ haladéktalanul alkalmaznia kell a szabályokat, melyek részletei megtalálhatóak [- ennek a levélnek, D.M.] a csatolmányban, és késedelem nélkül megteszi azokat az intézkedéseket, melyek e célból szükségesek.”²¹²

„Amint a német kormány alkalmazza ezen intézkedéseket, úgy a Légiforgalmi Felügyelő Bizottság megszüntetésre kerül.”²¹³

A levél kitért a versaillesi béke 213. paragrafusára is a légi kérdésekkel kapcsolatban, s leszögezte, hogy függetlenül a Népszövetséghez történő német csatlakozástól (nem megvárva azt), a GLT megszűnésétől kezdődően a 213. paragrafus értelmében kellett eljárnia a német kormánynak:

Ettől a pillanattól kezdve [a LFB megszűnésétől, D.M.], s nem várva Németország csatlakozására a Népszövetséghez, a versaillesi béke 213. pontjának előírásai vonatkoznak a fent említett kötelezettségekre, és általában a Német Kormány légi ügyeire, összhangban a versaillesi szerződés egyéb vonatkozó pontjaival, tekintet nélkül azokra a kérdésekre, melyeket a Német Kormány tett fel a német külügyminiszter levelében,

²⁰⁹ Letter from the Conference of Ambassadors to the German Ambassador in Paris. (A. Briand to von Hoesch) No. 123. Paris, May 22nd, 1926

²¹⁰ Aeronautical Committee of Guarantee: Légiforgalmi Felügyelő Bizottság, a továbbiakban LFB. A Légügyi Ellenőrző Bizottság, LEB (Aeronautical Control Commission) 1922. márciusában eltörlésre került, az LFB csak 1926. augusztus 9-én lett felosztatva, mikor Németország megfelelő módon ratifikálta a kötelező szabályokat, valamint folytatta azok gyakorlati alkalmazását is. (HENNESSY 2003, 63. o.)

²¹¹ Az angol eredeti szövegben, mely a német szöveg szó szerinti fordítása, végig konzekvensen a „German Government” szerepel, mint kifejezés, ezért a magyar fordítás is ennek megfelelően a „német kormány” kifejezést használja.

²¹² „*The German Government shall apply the regulations given in detail in the attached annexes and shall take the measures requisite to this end without delay.*” Letter No. 123. Paris, May 22nd, 1926.

²¹³ „*As soon as the German Government has put into force these measures, the Aeronautical Committee of Guarantee will be withdrawn.*” Letter No. 123. Paris, May 22nd, 1926.

melyet a Népszövetség főtítkárának címzett 1926. január 12-én, összhangban a Népszövetség Bizottságának döntéseivel, mint például a vizsgálat [a Népszövetség felügyeleti jogának, D.M.] jogának gyakorlása.²¹⁴

A levél 2. pontja arról értesítette a német nagykövetet, s rajta keresztül a német kormányt, hogy a belga, brit, francia, olasz és japán kormányok szintén elfogadják a fenti megállapodást:

Az a megtiszteltetés ért, hogy közölhetem Önnel, a belga, brit, francia, olasz és japán kormányok **jóváhagyják a fenti megállapodást, és ezennel elismerik, hogy a közösen elfogadott szabályok a jelenleg alkalmazott tiltások eltörlését jelentik a versaillesi béke 198. cikkelyének végrehajtásával. Ugyanakkor az továbbra is egyértelműnek kell, hogy legyen, hogy a béke 198. cikkelyének értelmében Németország fegyveres erőinek továbbra sem lehet katonai, vagy haditengerészeti légi ereje.**²¹⁵

A levél csatolmánya 2 mellékletben foglalta össze a német kormány részére kötelezően megvalósítandó intézkedéseket a 198. cikkely végrehajtásával kapcsolatban.²¹⁶ Az I. csatolmány 7 cikkelyben tartalmazta a katonai repüléssel kapcsolatos kötelezettségeket, míg a II. számú csatolmány összesen 1 cikkelyben rögzítette a rendőrségi, rendfenntartói légierővel kapcsolatos szabályokat.

²¹⁴ „From that date, and without waiting Germany's entry to the League of Nations, the provisions of Article 213 of the Treaty of Versailles shall apply to the obligations mentioned above and in general to the obligations entered into by the German Government in air matters, in pursuance of the Treaty of Versailles, without prejudice to the settlement of the questions raised by the German Government in the letter from the German Minister for Foreign Affairs to the Secretary-General of the League of Nations, dated January 12th, 1926., regarding the decisions taken by the Council of the League of Nations as to the exercise of the right of investigation.” Letter No. 123. Paris, May 22nd, 1926.

²¹⁵ „I have the honour to inform Your Excellency that the Belgian, British, French, Italian and Japanese Governments approve these Agreements, and that they hereby recognise that the application of the measures agreed upon will involve the abrogation of the provisions at present applied to ensure the execution of Article 198 of the Treaty of Versailles. Furthermore, it is of course understood that, in pursuance of Article 198 of that Treaty, the armed forces of Germany will not include any military or naval air forces.” Letter No. 123. Paris, May 22nd, 1926.

I. Csatolmány 1. Cikkely:

A Német Kormánynak ki kell adnia és hatályba kell léptetnie egy dekrétumot az alábbiakkal:

§1. **Egyetlen felfegyverzett légi jármű**, vagy védelmi felszereléssel, harci felszereléssel rendelkező - mint fegyverzet, gépfegyver, torpedó, bomba, célzó készülék, vagy ezek bevetéséhez elősegítő felszerelés – légi jármű **sem építhető**, tartható fent, importálható vagy használható a légi közlekedésben.

§2. Az §1-ban foglaltak megsértése maximum 10.000 márka pénzbüntetéssel, illetve maximum 3 hónapig terjedő elzárással, vagy a fenti rendelkezések halmazával büntetendő. A légi járművet le kell foglalni, és meg kell semmisíteni.

§3. Ezen felül az 1926. február 12-én kelt dekrétum §2-a, az 1921. május 22-i rendelkezések, valamint a versaillesi béke 177. és 178. §-a alkalmazandó (Reichsgesetzblatt, I, 235. o.) a fenti §1 megszegése esetén.²¹⁷

I. Csatolmány 2. Cikkely:

A Német Kormánynak látnia kell, hogy a civil repülést normál fejlesztési keretek között kell tartani, a kereskedelmi célú repüléssel együtt, amely nem haladhatja meg a támogatott fejlesztések mértékét, beleértve a repülő iskolákat, valamint az amatőr repülést is, ezért az alábbi szabályokat kötelező betartani:²¹⁸

²¹⁷ „The German Government shall issue and put into force a decree to the following effect:

§1. No aircraft, armoured or protected in any way whatsoever, or equipped to receive any engine of war, such as guns, machine-guns, torpedoes, bombs, or apparatus for the sighting or discharge of these engines of war, shall be built, maintained, imported or introduced in traffic.

§2. Offences against §1 above shall be punished by a fine not exceeding 10,000 marks and a term of imprisonment not exceeding three months, or by either of these penalties. The aircraft shall be seized and rendered useless.

§3. Article 2 of the Decree, dated February 12th, 1926, applying the Law of May 22nd, 1921, regarding the execution of Article 177 and 178 of the Treaty of Versailles (Reichsgesetzblatt, I, p. 235), shall be applicable to any association offending against §1 above.” Letter No. 123. Paris, May 22nd, 1926. Annex I.

²¹⁸ „The German Government shall see that German civil aviation is kept within the limits of normal development, both in regard to commercial aviation, which shall not be subsidised in excess of these requirements, and in regard to aircraft employed in flying schools, and, in regard of amateur aviation, subject to the limitations arising out of the following provisions:” Letter No. 123. Paris, May 22nd, 1926. Annex I.

I. Csatolmány 3. Cikkely:

(a) **A Német Kormány az általa kiállított speciális engedélyhez köti a repülőeszközök gyártását és importját**, amennyiben a repülőeszköz egy modern harci repülőgép technikai karakterisztikájával rendelkezik, és feltünteti annak súlyát, a motor erejének és a repülőeszköz súlyának arányát, az ülések számát, biztonsági tényezőket, emelkedési sebességet, az utazó sebességet, valamint a maximális repülési magasságot.

(b) A Német Kormány kiállítja az említett engedélyeket azon repülőgépek számára, melyek nyilvánosan megrendezett nemzetközi versenyeken, hivatalosan ellenőrzött rekordkísérleteken vesznek részt, és tartalmazzák a speciális felkészítés részleteit is. A felkészítés részletei közé nem tartozik bele a repülőiskolai gyakorlatozás. Az ilyen típusú repülőgépek száma nem haladhatja meg azon civil repülőgépek számát, melyek Európa egyéb országaiban találhatóak erre a célra.

(c) A Német Kormánynek meg kell tenni a megfelelő lépéseket annak érdekében, hogy megbizonyosodjon arról, hogy a pilóták száma, akik az említett típusú repülőgépeket vezetni jogosultak, nem haladja meg a fenti, (b) pontban foglaltakat.²¹⁹

I. Csatolmány 4. Cikkely:

A Német Kormánynek meg kell tennie a megfelelő lépéseket annak érdekében, hogy megbizonyosodjon arról, hogy a Reich, és szövetséges államai nem támogatnak szervezeteket, társaságokat vagy magánszemélyeket, akik amatőr repülésben vesznek részt, vagy olyanokat,

²¹⁹ „(a) *The German Government shall make dependent upon a special licence issued by it the construction or importation of aircraft having the technical characteristics of modern fighting aeroplanes, as regards dead weight, ratio of dead weight to engine-power, seating accomodation, factor of safety, climbing speed, air speed and maximum attainable altitude.*

(b) *The German Government shall issue these licences to such aircraft exclusively for the purpose of taking part in international races or competitions, publicly announced, or of establishing records, officially checked, and for such preparation as may be necessary for taking part in the competitions. Such preparation shall not include practising in flying schools. The number of aircraft of this kind shall not exceed the number of civil aircraft of the same kind which are in use in any other European country for these purposes.*

(c) *The German Government shall take the requisite measures to ensure that the number of air-pilots who are licensed to fly these aircraft shall not exceed the requirements mentioned in paragraph (b) above.*” Letter No. 123. Paris, May 22nd, 1926. Annex I.

akik fő tevékenysége kadét-pilóták, vagy amatőr pilóták képzése, illetve senkit sem, aki a repülésnek elkötelezett, **kivéve a kereskedelmi légitársaságok személyzetét, illetve a repülőgépgyártók szükségszerű elvárásait.**

A Német Kormánynak meg kell tennie a megfelelő lépéseket annak érdekében, hogy megbizonyosodjon arról, az ilyen jellegű támogatások nem lesznek jóváhagyva egyéb adminisztratív szervek részéről sem, melyek közpénzek felett rendelkeznek, beleértve a kommunális hatóságokat is.

Sem a felajánlott pénzdíj, sem az egyéb ráfordítás, melyet a rendező szervezet tesz az ilyen jellegű versenyek esetén – sem összegében, sem számosságában – nem rendelkezhet támogatás jelleggel. Ilyen jellegű díjak és ráfordítások kizárólag hivatalosan is elismert versenyek esetén adhatóak.²²⁰

A német polgári repülés tekintetében kiemelten fontos a csatolmány 4. pontjának első bekezdése (lásd feljebb), mivel az nem tartalmaz a kereskedelmi célú légitársaságokban foglalkoztatott, valamint a gyártók által szükségesnek vélt repülőgépvezetők létszámában megkötéseket. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy személy- és teherszállító repülőgépekre történő személyzetek kiképzésében nem volt megállapítva felső határ. A Luft Hansa és az egyéb német érdekeltségű légitársaságok tehát az általuk szükségesnek vélt számú repülőgépvezetőt alkalmazhattak, illetve képezhettek ki, egyéb személyzettel együtt. A remekül kiképzett személyzet idővel – 2-3 év alatt – a kereskedelmi repülésnek köszönhetően széleskörű ismereteket szerzett Európa és a világ jelentős részének repülőtereiről, ismerte Európa nagyvárosainak – így például Madrid, Párizs és London – légtereit, repülőtereit,

²²⁰ „The German Government shall take the requisite steps to ensure that the authorities of the Reich and its constituent States shall not grant subsidies either to associations or societies or individuals who devote themselves to amateur aviation or whose main or subsidiary occupation consists in the elementary or advanced training of cadet-pilots or pilots in amateur aviation, nor, in general, to persons who are engaged in flying, with the exception of the personnel employed by commercial air-lines or for the normal requirements of aircraft factories. The German Government shall take suitable steps to ensure that such subsidies shall not be granted by other public administrative bodies which have public funds to administer, including communal authorities. Money prizes offered in flying competitions and appropriations made for the preparatory organisation of such competitions shall not, either as regards their amount or their number, bear the character of subsidies. These prizes and appropriations shall be granted for officially recognised competitions only.” Letter No. 123. Paris, May 22nd, 1926. Annex I.

megközelíthetőségét és légköri viszonyait. Ez a tudás a gyakorlott pilóták későbbi bevonultatásával a *Luftwaffe* kötelékébe szolgáltatta idővel a légi haderőnem egyik gerincét.

I. Csatolmány 5. Cikkely

A Német Kormánynak meg kell tennie a szükséges lépéseket, hogy megbizonyosodjon az alábbiakról:

(a) **A katonai karakterrel bíró, vagy katonai célokat szolgáló repülésre történő oktatás és kiképzés a versaillesi béke vonatkozó 198. paragrafusa értelmében tilos.**

(b) Minden hivatalos közigazgatási egység alkalmazottainak, amelyek érintettek a katonai adminisztráció bármely területén, **tilos megszegni a versaillesi béke 198. cikkelyét**, különös tekintettel bármelyik kategóriájú repülőeszközre. A fenti tiltások nem vonatkoznak a földi léghárításra.

(c) 1. **A Reichswehr és a Haditengerészet tagjai részére, akár személyenként, akár csoportosan tilos bármilyen utasítást adni bármilyen repüléssel kapcsolatos feladatra**, vagy őket bevonni ilyen jellegű feladatokba.

2. Kivételt képeznek ez alól a Reichswehr és a Haditengerészet személyi állományának azon tagjai, akik saját kérésükre, mint magánszemély engedélyt kapnak a repülésre vagy pilótaképesítés megszerzésére, de ez kizárólag az amatőr repüléshez kapcsolódhat, és csak saját maguk által finanszírozott formában valósulhat meg. **A német hatóságok semmilyen speciális támogatásban, vagy időkedvezményben nem részesíthetik az említett állományt.**

Tudomásul kell venni, hogy az említett kivételes esetek, összhangban a fenti (a) paragrafussal kizárnak minden fajta katonai célú, vagy katonai jellegű kiképzést.

Az ilyen jellegű [tehát katonai, D.M.] kiképzésre történő engedélyezés **nem haladhatja meg a 36 fő maximális létszámot, mely 6 év alatt érhető el 1926. január 1-től számítva, évente 6 fő kiképzésével.**

A maximálisan engedélyezett létszám elérése esetén annak fenntartása évente maximálisan 3 fő pótlásával lehetséges.

Amennyiben a hivatalosan katonai repülési engedéllyel rendelkező személy valamilyen oknál fogva kikerül a Reichswehr vagy a Haditengerészet állományából, visszavonul, vagy meghal, új katonai repülési engedélyek állíthatók ki úgy, hogy azok a következő év január 1-től lesz érvényes, s számuk az évenként maximálisan kiadható új katonai repülési engedélyek számától független.

A kiadott katonai repülési engedélyeket minden év elején nyilvántartásba kell venni.

A Reichswehr és a Haditengerészet azon tagjai, akik már 1926. január 1. előtt szerezték meg a repülési engedélyüket, továbbra is szolgálatban maradhatnak, abban az esetben, amennyiben az összlétszámuk nem haladja meg a 36 főt. Ez a 36 fős keret, amelynek tagjait nem lehet pótolni, illetve nevükről nyilvántartást kell vezetni, nem számít bele a fentebb engedélyezett 36 fő összlétszámba.²²¹

A fentiekből tehát kitűnik, hogy a Népszövetség kifejezetten részletes gyakorlati utasítást adott a katonai célú pilótaképzés tekintetében, 1926. január 1-től 36 főben maximálva

²²¹ „The German Government shall take suitable steps to ensure:

(a) That instruction and training in flying which is of a military character or for a military purpose, contrary to the undertaking given under Article 198 of the Treaty of Versailles, shall be prohibited.

(b) That all public administrations and their staff concerned with the organisation or administration of armed forces shall be prohibited from having any dealings for a military purpose in contravention of Article 198 of the Treaty of Versailles in regard to aircraft of any category whatever. These provisions shall not, however be applicable to such measures as may be necessary for anti-aircraft defence from the ground.

(c) 1. That members of the Reichswehr or Navy may not, either individually or collectively, receive any instruction or engage in any activities in connection with aviation in any form.

2. That, as an exceptional measure, members of the Reichswehr and of the Navy may, at their own request, be authorised to fly or to learn to fly as private persons, but only in connection with amateur aviation and at their own expense. The German authorities shall grant them no special leave for the purpose.

It is to be understood that these exceptional authorisations shall, in conformity with paragraph (a) above, exclude all training in flying of a military character or for military purpose.

Such authorisations may be granted up to a maximum of thirty-six. The maximum may only be reached in six years as from January 1st, 1926, with the proviso that not more than six authorisations may be granted in any one year. When the maximum number of thirty-six has been reached, it may be maintained by the grant of not more than three new authorisations yearly.

If the holder of any such authorisation ceases to be a member of the Army or Navy, either through death or by retirement, a fresh authorisation may be issued at the beginning of the following year, over and above the normal number for that year, in place of the one which has lapsed.

A list of persons holding such authorisations shall be drawn up at the beginning of each year.

Members of the Reichswehr and of the Navy who hold a pilot's license issued before April 1st, 1926, may continue to act as a pilot if they do not exceed the maximum number of thirty-six. These thirty-six pilots, who may not be replaced and whose names shall appear on a special list, are not included in the number of pilots referred to in the above paragraphs.” Letter No. 123. Paris, May 22nd, 1926. Annex I.

a harci pilóták összlétszámát, mely maximumot a kiképzés ütemét tekintve 6 év alatt érhetette el a *Reichswehr* és a Haditengerészet állományába tartozó pilóták száma. A már korábban is harci pilótaként bejegyzett személyekről is rendelkezett az utasítás, mely szerint 1926. január 1-től 36 fő harci pilóta – akik az említett dátumot megelőzően szereztek képesítést – folytathatta szolgálatát, ám ennek a csoportnak a személyi állománya nem volt pótolható.

A fentiek értelmében tehát 1926. január 1-től – az egész 1926. év tekintetében – hivatalosan a német fegyveres erők kötelékeiben összesen 36+6 pilóta teljesíthetett szolgálatot, s ez a létszám a szabályok értelmében évente 6 fővel nőhetett 6 éven keresztül, egészen addig, míg a maximálisan elérhető 36 fő megkapja kiképzését és pilóta engedélyét. Elméletileg tehát 1932. december 31-ig – a fenti képlet alapján – összesen 72 kiképzett harci pilóta teljesíthetett volna szolgálatot Németországban. Azonban figyelembe kell venni azt, hogy a már 1926. január 1. megelőzően is harci szolgálatot ellátó pilóták 36 fős csoportja folyamatosan csökkent, hiszen az a létszám a szabályok értelmében nem volt ismételtén feltölthető.

I. Csatolmány 6. Cikkely

A Német Kormánynak meg kell tennie a megfelelő lépéseket, hogy megbizonyosodjon arról, hogy a nyilvántartás tartalmazza az alábbiakat:

- (a) Minden üzemet, ahol repüléshez szükséges eszközöket gyártanak;
- (b) Minden repülőeszközt és repülőgép motort, összeszerelt állapotút, vagy még gyártás alatt lévőt, külön nyilvántartásban az export célokra gyártott repülőeszközökhöz készült motorokról;
- (c) Az összes pilótát és pilóta-növendéket (azokat a pilótákat, akik a III. pontban specifikált repülőgépek vezetésére jogosultak, külön nyilvántartásban kell rögzíteni);
- (d) Minden szervezetet, mely rendelkezik légi közlekedési járatokkal;
- (e) Minden társaságot, szervezetet vagy magánszemélyt, aki a repüléshez köthető, vagy repülőeszközt használ;
- (f) Minden repülőeszköz tulajdonost.

Az említett nyilvántartásokat rendszeresen frissíteni kell.²²²

²²² „The German Government shall take the necessary measures to ensure that lists are kept of:
(a) All factories manufacturing aviation material;

I. Csatormány 7. Cikkely:

A pilóta nélküli repülőeszközök²²³ tilosak.²²⁴

A levélhez két csatormány volt csatolva, a második csatormány mindössze egy paragrafusból állt, melynek tárgya a rendészeti célú repülés szabályozása volt:

II. Csatormány 1. Cikkely:

A Rendőrséggel kapcsolatos utasítás:

Az általános rendelkezések, melyek az I. Csatormány 5. Cikkelye első paragrafusa (a), (b) és (c) pontjaiban találhatóak, szintén vonatkoznak a Rendőrségre is.

Mindazonáltal, kivételként, 50 rendőrtiszt kaphat légi kiképzést, s rendelkezhet repülőgépvezetői engedéllyel.

Ugyanakkor világosan látni kell, hogy az említett rendőrtisztek nem abból a célból rendelkezhetnek az említett jogosítvánnyal, hogy valós légi szolgálatot láthassanak el, hanem azért rendelkezhetnek a dokumentummal, hogy rendelkezzenek a megfelelő technikai tudással, amely a kereskedelmi célú repülés hatékony felügyeletéhez szükséges.

(b) All aircraft or aero-engined completed or in process of construction, a separate list being kept of all aircraft or aero-engines intended for export;

(c) All air-pilots and cadet-pilots (air-pilots qualified to fly aircraft of the kinds specified under heading III above shall be entered on a separate list);

(d) All organisations which own air-transport lines;

(e) All associations or companies or individuals engaged in aviation or using aircraft;

(f) All other owners of aircraft.

These lists shall always be kept up to date." Letter No. 123. Paris, May 22nd, 1926. Annex I.

²²³ A szakirodalom alapján nem teljesen világos, hogy a „pilóta nélküli repülőeszköz” kifejezés mit takar, s a szabályozás maga sem oldja fel ezt a kifejezést. Tekintettel a korszak légi haditechnikai fejlettségére, alapvetően két eszközről lehet szó. Az első, ami szóba jöhet, a rakétahajtóművel felszerelt, irányítással nem rendelkező rakéta, röppentyű. Ennek az eszköznek azonban olyan kezdetleges állapotban volt a fejlettsége az 1920-as években, ami komolyan semmiképp sem veszélyeztethette a korábbi győztesek biztonságát. A másik eszköz, ami szóba jöhet, az úgynevezett légvédelmi záruk kialakításakor használt, és kötéllel a földhöz rögzített ballon, mely akadályozta egy bizonyos célpont megközelíthetőségét és támadhatóságát, jelentős hátrányt okozva ezzel a támadó félnek. Ugyanakkor az említett eszköz – jellegénél fogva – inkább tartozik a földi légvédelem által használt berendezések közé, mint a „pilóta nélküli repülőeszköz” kategóriájába. A tiltás már korábban is szerepelt – szinte szóról szóra megegyező módon – a versaillesi béke katonai repülést szabályzó paragrafusai között.

²²⁴ „Aircraft without pilots are prohibited.” Letter No. 123. Paris, May 22nd, 1926. Annex I.

A részükre kiállított 50 repülőgépvezetői engedély csak abban az esetben pótolható [tehát az állomány maximumra történő ismételt feltöltése, D.M.], amennyiben egy jogosult rendőrtiszt leszerel, vagy eléri a 48. életévét.

A szóban forgó 50 repülőgépvezetői engedéllyel rendelkező rendőrtisztet szét kell osztani a különböző légikikötők között.

A Rendőrség nem rendelkezhet repülőeszközökkel.

Semmilyen egyéb légi rendőri szervezet nem létezhet Németországban.²²⁵

A fentiekben tárgyalt tartalmú levélre, valamint az annak csatolmányában foglaltakra *von Hoesch* még aznap válaszolt, miután annak részleteit ismertette a német kormánnyal. Miután az újabb – ultimátumként is felfogható – részletes szerződéskiegészítéssel szemben Németországnak nem volt esélye szót emelni, illetve annak – egy két kivételtől eltekintve – a tartalmi elemei már korábban is ismertek voltak a német kormány számára a versaillesi béke vonatkozó pontjai, valamint az 1926. május 5-én aláírt Párizsi Légi Egyezmény tartalmának ismeretében, *von Hoesch* arról tájékoztatta *Briand*-t, hogy Berlin május 22-én elfogadta a feltételeket:

von Hoesch Briandtnak, Párizs, 1926. május 22.

A kormányom megbízásából az alábbiakat közölhetem Önnel:

1. [...]

A német kormány elfogadja a csatolmányban foglalt szabályokat, és azonnali hatállyal végrehajtja azokat.

²²⁵ „Provisions regarding Police.

The general provisions laid down in Article V, Sections (a), (b) and (c), paragraph 1, also apply to the police. Nevertheless, as an exceptional measure, fifty police officers may be given aeronautical training and hold the pilot's certificate.

It is agreed that these pilot's certificates will not be issued to the police officers to enable them to engage in aviation, but solely to enable them to acquire the technical knowledge required for the efficient supervision of commercial aviation.

The fifty pilot's certificates thus issued may only be replaced when their holders retire from the police force or reach their forty-eight year. The fifty holders of these pilot's certificates shall be distributed among the different aerial ports.

The police may not possess aircraft.

No other special air police organisation shall exist in Germany.” Letter No. 123. Paris, May 22nd, 1926. Annex II.

Amint a német kormány jogerőre emeli az említett szabályokat, az „Aeronautical Committee of Guarantee (GLT)” megszüntetésre kerül.

Ettől a pillanattól kezdve [a LFB megszűnésétől, D.M.], s nem várva Németország csatlakozására a Népszövetséghez, a versaillesi béke 213. pontjának előírásai vonatkoznak a fent említett kötelezettségekre, és általában a német kormány légi ügyeire, összhangban a versaillesi szerződés egyéb vonatkozó pontjaival, tekintet nélkül azokra a kérdésekre, melyeket a német kormány tett fel a német külügyminiszter levelében, melyet a Népszövetség főtitkárának címzett 1926. január 12-én, összhangban a Népszövetség Bizottságának döntéseivel, mint például a vizsgálat [a Népszövetség felügyeleti jogának, D.M.] jogának gyakorlása. A regisztrációs nyilvántartást [a német kormány, D.M.] a Népszövetség rendelkezésére bocsátja, megfelelően ezzel a feltételeknek, melyeket a versaillesi béke 213. paragrafusában határoz meg.

A feljegyzéseket és a tárgyalások eredményeit, valamint azok csatolmányait, együtt a német kormány törvényileg jóváhagyott szabályozásaival egyetemben meg kell küldeni a Népszövetség Tanácsának, különös tekintettel a versaillesi béke 213. pontjának alkalmazására.

2. A kormányom utasítására megerősítem, hogy a versaillesi béke 198. paragrafusának értelmében Németország fegyveres erőinek nem lesz semmilyen katonai légi ereje, valamint tisztelettel közlöm Önnel, a német kormány elfogadta a fentiekben említett Egyezményt, és felkészült az abban foglaltak végrehajtására. Tudomásul vesszük, hogy a belga, brit, francia, olasz és japán kormányok elismerik, hogy az Egyezmény tartalmának alkalmazása maga után vonja a jelenleg életben lévő tiltó rendelkezések megszűnését, és biztosított a versaillesi béke 198. cikkelyében foglaltak megvalósulása.²²⁶

²²⁶ „1. [...] The German Government shall apply the regulations, given in detail in the attached annexes, and shall take the measures requisite to this end without delay.

As soon as the German Government has put into force these measures, the Aeronautical Committee of Guarantee will be withdrawn.

From that date, and without awaiting Germany's entry to the League of Nations, the provisions of Article 213 of the Treaty of Versailles shall apply to the obligations mentioned above and in general to the obligations entered into by the German Government in air matters in pursuance of the Treaty of Versailles, without prejudice to the settlement of the questions raised by the German Government in the letter from the German Minister for Foreign

Miután Berlin elfogadta az újabb szabályokat, valamint megerősítette, hogy fenntartja a versaillesi béke 198. paragrafusának tartalmát magára nézve kötelezőnek ismerte el a katonai repülés tekintetében, a Népszövetség hozzálátott a polgári repülés számára biztosítható földi infrastruktúra szabályozásának lefektetéséhez, s az ebben megengedhető méret, mennyiség és minőség maximumainak megállapításához.

A Nagykövetek Konferenciájától a párizsi német nagykövetnek, Párizs, 1926. május 22.

A belga, brit, francia, olasz és japán kormányok megbízásából elvárom Öntől, hogy tájékoztassa kormányát az alábbiakról:

Az említett kormányok egyet értenek azzal, hogy Németország a versaillesi szerződés 42. paragrafusában meghatározott területeken – a jelenleg megszállt területek kivételével – kialakíthassa légi kikötőit és reptereit az alábbiak értelmében:

1. 4 légi kikötő: egy Kölnben, egy Frankfurt-am Mainban, valamint 2 másik, egy Kölnből északra, egy pedig Frankfurtból délre létesíthető, a helyszínek kiválasztását a német kormány határozhatja meg. A légi kikötő méretei, valamint annak földi kiszolgáló infrastruktúrája nem haladhatja meg egy eredetileg civil, polgári felhasználásra szánt légi kikötővel szemben támasztott elvárásokat, amelyeket a forgalom mérete határoz meg.

2. 12 egyéb repülőtér alakítható ki máshol, melyek helyszínét a német kormány határozhatja meg, ahol repülőgépek szállhatnak le és fel. A szóban forgó repülőterek maximális mérete nem haladhatja meg a 80

Affairs to the Secretary-General of the League of Nations dated January 12th, 1926, regarding the decisions taken by the Council of the League of Nations as to the exercise of the right of investigation.

The registration list shall be held at the disposal of the League of Nations in conformity with the conditions to be fixed by the latter in pursuance of Article 213 of the Treaty of Versailles.

2. I am instructed by my Government to confirm the fact that, in pursuance of Article 198 of the Treaty of Versailles, the armed forces of Germany will not include any military or naval air forces, and I have the honour to inform you that the German Government approves the Agreement referred to above and that it is prepared to execute the obligations which this Agreement imposes upon it. It is further understood that the Belgian, British, French, Italian and Japanese Governments recognise that the application of the measures agreed upon will involve the abrogation of the provisions at present applied to ensure the execution of Article 198 of the Treaty of Versailles.” 2. Letter from the German Ambassador in Paris to the President of the Conference of Ambassadors. No. B. 1717. Paris, May 22nd, 1926.

hektárt, s kizárólag az alábbi földi kiszolgáló infrastruktúrával rendelkezhetnek:

Egy összecsucskható hangár (könnyű anyagból gyártva), maximum 1500 m² alapterülettel repülőgépek számára;

Egy lakóépület a gondnok és családja számára;

Egy váróterem az utasok számára telefonnal;

Egy raktár az éjszakai jelzőberendezések számára.

A fenti kormányok – fenntartva a Nagykövetek Konferenciája 1920. december 15-én hozott határozatában foglaltakat – kijelentik, hogy nem akadályozzák meg a versaillesi béke 43. paragrafusában specifikált demilitarizált övezeten belül történő polgári, vagy sport célokat szolgáló, fentebb említett 4 légikikötő, és 12 repülőtér kialakítását, melyeket nemzetiségtől függetlenül használhat bármely repülőgép.

A fentiek nem befolyásolhatják a versaillesi szerződés 213. paragrafusában foglalt ellenőrzési jog gyakorlását, melyet az említett kormányok fenntartanak, összhangban a béke 42. és 43. paragrafusaiban foglalt szabályokkal egyetemben.²²⁷

²²⁷ „I am instructed by the Belgian, British, French, Italian and Japanese Governments to request you to forward to your Government the following communication:

These Governments agree to the establishment by the German Government in the zone defined in Article 42 of the Treaty of Versailles, with the exception of the territories at present under occupation, of the following air-ports and flying-grounds:

1. Four air-ports, viz.: one at Cologne, one at Frankfurt-on-Main, and two other ports, one of them situated north of Cologne, and the other south of Frankfurt, the choice of the site of these ports to be left to the German Government. The dimensions of the air-ports and the nature and dimensions of their fixed and other equipment shall not exceed the genuine requirements of normal commercial aviation as based on the regular traffic of the lines in operation.

2. Twelve other flying-grounds at place to be chosen by the German Government permitting the landing and taking-off of aeroplanes. The maximum area of these grounds shall be 80 hectares and they may only be provided with the following premises:

One collapsible hangar (of light material on light foundations) of 1,500 square metres for aeroplanes;

One dwelling-house for the caretaker and his family;

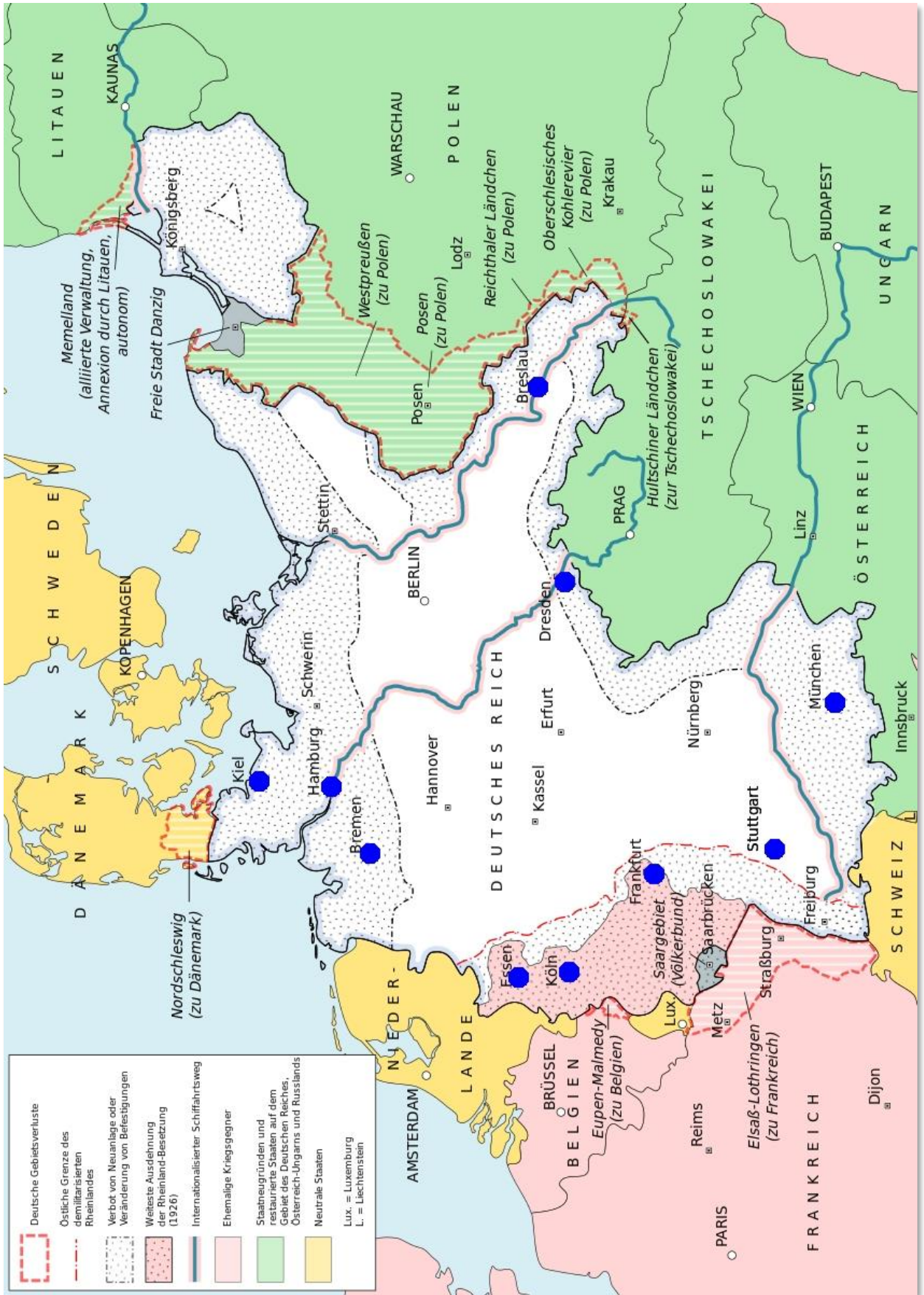
One small temporary shelter, with telephone, for passengers;

One store-room for night signals.

The above mentioned Governments, while maintaining the principle laid down in the resolution of the Conference of Ambassadors dated December 15th, 1920, declare that they will raise no objection on the ground of the demilitarisation defined in Article 43 of the Treaty of Versailles to the establishment for commercial and sporting aircraft of the four ports and twelve flying-grounds referred to above and to their use by commercial or amateur aircraft of any nationality.

The above declaration shall in no case affect any possible exercise of the right of investigation provided for in Article 213 of the Treaty of Versailles, which the said Governments continue to regard as applying to the provisions of Article 42 and 43 of the Treaty.” Letter from the Conference of Ambassadors to the German Ambassador in Paris. No. 125. Paris, May 22nd, 1926.

A levélből kitűnik, hogy 4 „*légikikötő*”, és 12 egyéb „*repülőtér*” létesítését engedélyezték a Nagykövetek Konferenciáján keresztül az említett kormányok Németországnak. A két típusú infrastruktúra között minőségi és méret különbségek voltak. A 4 „*légikikötő*” betonozott, tehát szilárd burkolatú, míg a 12 „*repülőtér*” csak füvesített kifutópályával rendelkezhetett, ez utóbbiaknál igen részletesen szabályozták – lásd feljebb – a kiszolgáló infrastruktúrát is. Az engedélyezett maximális infrastruktúra a „*repülőtér*” típusú le- és felszállóhelyek esetében szinte csak arra volt elegendő, hogy minimális repülőgép forgalom mellett néhány utast és repülőgépet, valamint a légitánc szállítmányokat ki tudja szolgálni.



5. Térkép (előző oldal): Az 1926. évi légi egyezmények értelmében új repülőtereket alakíthatott ki Németország. A térképen kék ponttal jelöltem azokat az új repülőtereket, melyeket a demilitarizált zónában, vagy annak határán alakított ki Németország (máshol is jöttek létre új repülőterek, de a térkép csak a demilitarizált zónában újonnan kialakított légi kikötőket ábrázolja).²²⁸

Németország kénytelen volt elfogadni a rendkívül szűkösen megszabott földi infrastrukturális szabályozást, ennek vitatása nem állt módjában. Ám a fenti levél utolsó bekezdésében foglaltak szabályozási hatályával kapcsolatban *von Hoesh* – tolmácsolva a német kormány álláspontját – az alábbiakról tájékoztatta a Nagykövetek Konferenciájának elnökét:

von Hoesch a Nagykövetek Konferenciája elnökének, Párizs, 1926. május 22.

Utásítottak a kormányom részéről, hogy az alábbiakról tájékoztassam Önt: [...] Az Ön levele kiemeli, hogy a fentebb deklaráltak nem befolyásolhatják az ellenőrzéshez való jogot, melyet a versaillesi béke 213. paragrafusai biztosít, s mellyel kapcsolatban a fenti kormányok álláspontja az, hogy a béke 42. és 43. paragrafusai esetében is érvényesek. **Ugyanakkor ebben a kérdésben a német kormány fenntartja azt az álláspontot, hogy az ellenőrzési jog kizárólag a versaillesi béke V. fejezetében foglaltakra vonatkozik, s nem a vonatkozik azon kötelezettségek esetében, melyeket a béke 42. és 43. paragrafusai ír elő Németország számára**²²⁹

²²⁸https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/24/Versailler_Vertrag.svg/1200px-Versailler_Vertrag.svg.png 2018.08.16. Az alaptérképen kék pontokkal a szerző jelölte meg az új repülőtereket.

²²⁹ „I am instructed by my Government to forward to you the following communication.

[...] Your letter points out, that the above declaration will not affect any possible exercise of the right of investigation provided for in Article 213 of the Treaty, which the above mentioned Governments consider as applicable to the provisions of Articles 42 and 43 of the Treaty. On this matter the German Government maintains the view that the right of investigation only applies to the provisions contained in Part V of the Treaty of Versailles and not to the obligations imposed upon Germany by Articles 42 and 43 of the Treaty.” Letter from the German Ambassador in Paris to the President of the Conference of Ambassadors. No. B. 1717. Paris, May 22nd, 1926.

A fenti levélre tudomásom szerint nem érkezett válasz a címzett részéről, ugyanakkor még aznap, május 22-én pozitív tartalmú üzenet érkezett a Nagykövetek Konferenciájától a párizsi német nagykövetnek:

A Nagykövetek Konferenciájának elnökétől a párizsi német nagykövetnek, Párizs, 1926. május 22.

Örömmel értesítem Önt, hogy a belga, brit, francia, olasz és japán kormányok arról döntöttek, **hogy elismerik Németország tulajdonjogát a friedrichshafeni telephely és a Németországban hagyott légi berendezések felett, és lehetővé teszi azok polgári légi célú felhasználását.**

Az engedélyezés attól a naptól lesz érvényes, amikor a tárgyalások eredményei a Nagykövetek Konferenciája, valamint a német kormány között jogerőre emelkednek, **különös tekintettel az 1926. május 22-i levelezésre, szem előtt tartva a versaillesi béke 198. paragrafusának végrehajtását.**²³⁰

A német kormány a fentieket tudomásul vette, és erről *von Hoesch* levélben értesítette a Nagykövetek Konferenciáját:

Kormányom utasítására tudomásul veszem az 1926. május 22-én kelt levelében foglalt feljegyzését a friedrichshafeni telephely, és a Németországban hagyott légi felszerelések polgári légi célú felhasználásának engedélyezése ügyében.²³¹

²³⁰ „I have the honour to inform you that the Belgian, British, French, Italian and Japanese Governments have decided to cede to the German Government their rights of ownership over the Friedrichshafen premises and over the aeronautical equipment left in Germany for the use of international air traffic.

This cession will date from the day of the entry into force of the measures upon between the Conference of Ambassadors and the German Government, and referred to in the letters exchanged on May 22nd, 1926, with the view to the execution of Article 198 of the Treaty of Versailles.” Letter from the Conference of Ambassadors to the German Ambassador in Paris. No. 126. Paris, May 22nd, 1926.

²³¹ „I am instructed by y Government to acknowledge the receipt of your Note of May 22nd. 1926, regarding the release of the Friedrichshafen premises and the aviation equipment left in Germany for the use of international air traffic.” Letter from the German Ambassador in Paris to the President of the Conference of Ambassadors. No. B. 1717. Paris, May 22nd, 1926.

Friedrichshafen különös jelentőséggel bírt a német katonai – és polgári – repülés történetében. Itt volt található ugyanis a Zeppelin Művek kormányozható léghajókat gyártó üzeme, illetve azok fel- és leszállásához kiépített jelentős méretű földi infrastruktúrája, mint például a hatalmas léghajó hangárok. A versaillesi béke német repülést szabályzó pontjainak értelmében az itt található gyárat, és mindent, amelynek köze lehetett a repüléshez, a megszálló szövetséges erők lefoglaltak. A komplexum ismételen német kézbe történő átadása óriási eredményt jelentett, kulcsmomentuma volt a német repülőgépgyártás és légiforgalmi fejlesztések felgyorsulásának. Legalább ugyanilyen súllyal bírt a német nép szemében az esemény, hiszen bizonyos értelemben a „földhöz kötöttségük” szimbóluma volt a dicsőséges múltú üzem győztesek általi elkobzása.

4.2. A Párizsi Légügyi Egyezmény kodifikációs folyamata a német jogalkotásban

Párhuzamosan a légi tárgyalások megkezdésével, a *Reichsgesetzblatt* hasábjain²³² a német kormány törvényalkotó munkája követhető és rekonstruálható. Gyakorlatilag 1926. július 8-tól kezdődően két héten belül – július hónap során – az Egyezmény szóban forgó megállapodásait hatályos törvénnyé léptették elő, ennek felgyorsult ütemét jól érzékelteti, hogy a kihirdetett törvények és rendeletek a kihirdetésük másnapján törvényerőre is emelkedtek. A német kormány „*Aláírási jegyzőkönyv*”²³³ formájában, illetve annak csatolmányaként összegezve továbbította a németországi törvényalkotási folyamat eredményeit a szóban forgó belga, brit, francia, olasz és japán kormányok számára, biztosítva a tárgyalópartnereit arról, hogy a párizsi 1926. május 5-i légi megegyezés eredményeit minden esetben garantálják törvények formájában.

Már a Légügyi Egyezmény aláírását követően 2 nappal, 1926. május 7-én megszületett a jegyzőkönyv, mely a végrehajtás részleteit tartalmazta 7 pontban összefoglalva, s mely dokumentumon minden résztvevő kormány – így a belga, brit, francia, olasz, japán és német kormányok – hivatalos képviselőinek aláírásai – E. Graeffe, J. M. Knatchbull-Hugessen, R. Massigli, G. Rocco, F. Mitani, E. Nord. – szerepeltek:

²³² Reichsgesetzblatt, Deutsches Reichsgesetzblatt, német jogi közlöny, 1861-1945.

²³³ Protocol of Signature. Annex 1-8 to the Protocol of Signature. Paris, May of 7th, 1926; Berlin, 8th of July, 1926; Berlin, 13th of July, 1926.

Párizs, 1926. május 7.

Jegyzőkönyv.

1. **Alulírottak** rögzítik egyezményüket a később felsorolt dokumentumok alapján, melyet kézjegyükkel látnak el. Kifejezik azon vágyukat, hogy **felhívják a kormányaik figyelmét az alábbi különböző dokumentumok közötti szoros kapcsolatra, s azt ajánlják az említett kormányoknak, hogy azokat változtatás nélkül fogadják el:**

(a) **Levelek arról a rendszerről, melyet a későbbiekben Németországnak alkalmaznia kell a civil repüléssel kapcsolatban, két csatolmány (A, B, C és D dokumentumok);**

(b) **Levelek a megszállt területeken alkalmazandó rendszerről (E és F dokumentumok);**

(c) **Levelek a légi kikötőkkel és repülőterekkel kapcsolatban a demilitarizált övezeten belül (G és H dokumentumok);**

(d) **Levelek a német kormány részére tett engedményekről a friedrichshafeni területekről, valamint a Németországban maradt légi felszerelés civil felhasználási jogával kapcsolatban (I és J dokumentumok)**

2. **Alulírottak** közösen kijelentik, hogy amint a német kormány jogerőre emeli az egyezmény tartalmát, a jelenleg érvényben lévő – melyek a versaillesi béke 198. paragrafusának megvalósulását fogantatosították – tiltó rendelkezések, valamint a **Légiforgalmi Felügyelő Bizottság azonnali hatályú eltörlése megtörténik. Az alkalmazás feltételei a jegyzőkönyv 8 csatolmányában vannak feltüntetve. A kiadandó rendeleteket az V. cikkely I. csatolmánya, valamint a II. csatolmánya A és B pontja értelmében kell kidolgozni, egyeztetve azokat a Nagykövetek Konferenciájával az új szabályok hatályba léptetése előtt.**
[...]

3. **A felek megegyeznek abban, hogy el kell törölni a Légiforgalmi Felügyelő Bizottságot, amint a német kormány az Egyezmény tartalmát ratifikálja, úgy, hogy a Bizottság befejezi munkáját. A Bizottság tagjainak megfelelő időt kell biztosítani a folyamatban lévő**

ügyeik lezárásához, s mindaddig megilletik őket azok a diplomáciai jogok, amiket jelenleg is élveznek.

4. Felek tudomásul veszik, hogy a német nagykövet részéről küldött levelekben, melyeket az új német légi szabályokkal kapcsolatban bocsát ki, a német <<vorbehaltlich>> kifejezés értelmét tekintve megegyezik a francia <<sans préjudice de>> kifejezéssel.

5. Felek tudomásul veszik, hogy a Reichswehr és a Haditengerészet azon tagjainak névsorát, akiről az I. csatolmány (A és B dokumentum) V. cikkelyének 2. paragrafusa rendelkezik, tehát akik 1926. április 1. előtt is rendelkeztek repülőgépvezetői jogosítvánnyal, a Nagykövetek Konferenciájának rendelkezésére kell bocsátani a jelen dokumentum 2. pontjában foglaltak hatályba lépésével egyidejűleg. [...]

6. A pilótákat és növendék-pilótákat érintő szabályok és előírások általánosságban is minden pilótára vonatkoznak, aki annak kategóriájától függetlenül repülőeszközt vezetni képes.

7. A nyilvántartással kapcsolatos szabályok nem vonatkoznak a motor nélküli hőlégballonokra, illetve a tisztán polgári felhasználású sárkányrepülőkre.²³⁴

²³⁴ „7. Protocol.

1. The undersigned record their agreement upon the documents hereinafter enumerated, which they have initialled. They express their desire to draw the attention of their respective Governments to the close connection between these different documents, which they consequently recommend to those Governments to accept without reservation or modification:

(a) Letters regarding the regime to be applied in future to German civil aviation, with two annexes (documents A, B, C, D);

(b) Letters regarding the aviation regime in the occupied territories (documents E, F);

(c) Letters regarding air-ports and aerodromes in the demilitarised zone (documents G, H);

(d) Letters regarding the surrender to the German Government of the Friedrichshafen premises and of the equipment remaining in Germany available for the use of international air traffic (documents I, J)

2. The undersigned agree in stating that the putting into force of the measures of application to be taken by the German Government in order to ensure the execution of the above mentioned agreement will imply the cancelling of the provisions at present in force for the purpose of ensuring the execution of Article 198 of the Treaty of Versailles and the immediate withdrawal of the Committee of Guarantee. The measures of application referred to above (decrees, etc.) are contained in the eight annexes to the present Protocol. The regulations to be issued for the application of Article V Annex I and also Annex II to documents A and B shall be drawn up in agreement with the Conference of Ambassadors before the coming into force of the new regime. [...]

3. It is agreed that the undertaking to withdraw the Air Committee of Guarantee as soon as the intended measures have been put into force by the German Government shall be fulfilled by that Committee ceasing to continue its work. The members of the Committee shall be given a reasonable period in which to dissolve their organisation, and during this time they shall continue to enjoy the diplomatic privileges at present granted to them.

4. It is understood that, in the text of the letter from the German Ambassador relating to the future regime of German civil aviation, the word „vorbehaltlich” is equivalent to the expression in the French text „sans préjudice de”.

A fent említett csatolmányok (1-8 sz.) tartalmazzák a német törvények szó szerinti közlését, angol nyelven, hogy a Nagykövetek Konferenciája tagjai is részletes és pontos képet kapjanak a német törvényhozás munkájával, és Berlin elkötelezettségével kapcsolatban. A leírtak értelmében a jegyzőkönyv az alábbi törvényalkotó munkáról számolhatott be:

Berlin, 1926. július 8.

A jegyzőkönyv 1. számú csatolmánya

Az 1926. július 8-i törvény a versaillesi béke 177., 178. és 198. paragrafusainak végrehajtásáról

A Reichstag elrendelte az alábbi törvényt, mely jelen dokumentumban kerül kihirdetésre a Reichsrat jóváhagyásával:

§ 1. Az 1921. június 29-n kelt törvényt (Reichsgesetzblatt I. 789. o.) a repülőeszközök gyártásáról, valamint az 1922. május 5-én kelt rendeleteket a repülőeszközök gyártásával kapcsolatban (Reichsgesetzblatt I. 476. o.), valamint annak 1923. szeptember 29-i módosításait (Reichsgesetzblatt I. 927. o.) jelen törvény hatályon kívül helyezi.

§ 2. A Reich Kormány fel van jogosítva arra, hogy megtegye a megfelelő szükséges lépéseket az 1922. május 22-én, a belga, brit, francia, olasz és japán kormányokkal történt megegyezés végrehajtása érdekében.

§ 3. A fenti törvény a kihirdetés másnapján lép hatályba.²³⁵

5. It is understood that the names of the members of the Reichwehr and Navy mentioned in Article V, paragraph (c) 2 of Annex I to documents A and B, who are in possession of pilot's certificates issued before April 1st, 1926, shall be communicated to the Conference of Ambassadors at the time when the measures of application mentioned in paragraph 2 above come into force. [...]

6. The provisions concerning pilots and cadet-pilots must be understood as applying in general to any person capable of flying an aircraft, whatever its category.

7. The provisions concerning the keeping of lists of material and personnel shall not refer to balloons without engines or to kites employed for purely civilian purposes." Done in Paris in duplicate on May 7th, 1926. E. Graeffe, J. M. Knatchbull-Hugessen, R. Massigli, G. Rocco, F. Mitani, E. Nord.

²³⁵ „Annex 1. to the Protocol of Signature. Law dated July 8th, 1926, for the Execution of Articles 177, 178 and 198 of the Treaty of Versailles.

The Reichstag has enacted the following law, which is hereby promulgated with the approval of the Reichsrat:

§ 1. The law for the restriction of aerial construction of June 29th, 1921 (Reichsgesetzblatt I, page 789), and the decrees regarding aerial construction of May 5th, 1922 (Reichsgesetzblatt I, page 476), and of September 29th, 1923 (Reichsgesetzblatt I, page 927), are hereby repealed.

Berlin, 1926. július 13.

A jegyzőkönyv 2. számú csatolmánya

Az 1926. július 13-n kelt repülőeszközök építését szabályozó rendelet.

A német kormány, összhangban a versaillesi béke 177., 178. és 198. paragrafusainak végrehajtásáról hozott 1926. július 8-n kelt törvénnyel (Reichsgesetzblatt I, 397. o.) az alábbiakról határoz:

§ 1. Olyan repülőeszköz, amely bármilyen fegyverzettel, vagy védekezőeszközzel, illetve harci felszereléssel, mint lőfegyver, gépfegyver, torpedó, bomba, vagy azok működtetéséhez szükséges berendezés van ellátva, nem építhető, üzemeltethető, importálható, vagy használható.

§ 2. Az § 1-ban foglaltak megszegése maximum 10.000 márka megfizetését, vagy maximum 3 hónap elzárást, vagy azok halmazatát vonja maga után büntetésként.

§ 3. Az § 1-ban meghatározott repülőeszközt le kell foglalni, és meg kell semmisíteni.

§ 4. Az § 1-ban foglaltak megszegése esetén az 1926. február 12-én kelt rendelt (Reichsgesetzblatt I, 100. o.), alkalmazandó, mely az 1921. március 22-i, a versaillesi béke 177. és 178. paragrafusainak végrehajtásáról rendelkezik (Reichsgesetzblatt I, 235. o.).

§ 5. A fenti törvény a kihirdetés másnapján lép hatályba.²³⁶

§ 2. *The Government of the Reich is authorised to take such measures regarding aviation as may be necessary for the fulfilment of the obligations contracted towards the Belgian, British, French, Italian and Japanese Governments in the German Government's Note dated May 22nd, 1926.*

§ 3. *The present law shall come into force on the day following its promulgation.*” Berlin, July 8th, 1926.

²³⁶ „Annex 2 to the Protocol of Signature. Decree regarding aerial construction, dated July 13th, 1926.

The German Government, in virtue of the law for execution of Articles 177, 178 and 198 of the Treaty of Versailles, dated July 8th, 1926 (Reichsgesetzblatt I, page 397) decrees as follows:

§ 1. *No aircraft, armoured or protected in any way whatsoever, or equipped to receive any engine of war, such as guns, machine-guns, torpedoes, bombs, or apparatus for the sighting or discharge of these engines of war, shall be built, maintained, imported or introduced in traffic.*

§ 2. *Offences against § 1 above shall be punished by a fine not exceeding 10,000 marks and a term of imprisonment not exceeding three months, or by either of these penalties.*

§ 3. *Aircraft of the kind referred to in § 1 shall be seized and rendered to useless.*

§ 4. *Article 2 of the Decree of February 12th, 1926 (Reichsgesetzblatt I, page 100), to ensure the execution of the Law of March 22nd, 1921, regarding the execution of Articles 177 and 178 of the Treaty of Versailles (Reichsgesetzblatt I, page 235), shall be applicable to any association offending against § 1 above.*

§ 5. *The present decree shall enter into force on the day following its promulgation.*” Berlin, July 13th, 1926.

Berlin, 1926. július 13.

A jegyzőkönyv 3. számú csatolmánya

Az 1926. július 13-i rendelet a pilóta nélküli repülőeszközök, valamint a modern, harci jellemzőkkel rendelkező repülőgépek ügyében.

A Német Kormány, összhangban a versaillesi béke 177., 178. és 198. paragrafusainak végrehajtásáról hozott 1926. július 8-n kelt törvénnyel (Reichsgesetzblatt I, 397. o.) az alábbiakról határoz:

§ 1. A pilóta nélküli repülőeszközök tilosak.

§ 2. Az olyan repülőgépek, melyek modern harci jellemzőkkel rendelkeznek az üres súly, az üres súly és a motor teljesítményének aránya, a szállítható személyek száma, a biztonsági berendezések, az emelkedési magasság, a repülési sebesség, valamint a maximálisan elérhető magasság alapján, kizárólag a Közlekedési Minisztérium engedélyével gyárthatók, vagy importálhatók. Az engedélyezési kérelem indoklás nélkül elutasítható.

§ 3. A 2. paragrafusban specifikált repülőgépeket kizárólag olyan személy repülheti, aki rendelkezik a Közlekedési Minisztérium által kiállított speciális engedéllyel.

§ 4. A pilótákat oktató intézményekben tilos a 2. paragrafusban specifikált jellemzőkkel rendelkező repülőgépekre történő kiképzés.

§ 5. Az 1-4. paragrafusban foglaltak megszegéséért 10,000 márkát meg nem haladó bírságot, vagy 3 hónapot meg nem haladó elzárással, vagy ezek halmazatával büntetendő.

§ 6. Az 1. és 2. paragrafusban specifikált repülőgépek engedély nélküli behozatala, vagy gyártása esetén azokat le kell foglalni, és meg kell semmisíteni.

§ 7. A fenti rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.²³⁷

²³⁷ „Annex 3 to the Protocol of Signature. Decree regarding aircraft without pilots and aircraft with the technical characteristics of modern fighter aeroplanes, dated July 13th, 1926.

The Government of the Reich, in virtue of the law for the execution of Articles 177, 178 and 198 of the Treaty of Versailles, dated July 8th, 1926 (Reichsgesetzblatt I, page 397), decrees as follows:

§ 1. Aircraft without pilots are prohibited.

§ 2. Aircraft possessing the technical characteristics of a modern fighter aeroplanes in respect of dead weight, ratio of dead weight to engine-power, seating accommodation, factor of safety, climbing speed, air speed and

Berlin, 1926. július 13.

A jegyzőkönyv 4. számú csatolmánya.

Az 1926. július 13-i rendelet a légi kiképzés megkötéseinek ügyében

A Német Kormány, összhangban a versaillesi béke 177., 178. és 198. paragrafusainak végrehajtásáról hozott 1926. július 8-n kelt törvénnyel (Reichsgesetzblatt I, 397. o.) az alábbiakról határoz:

§ 1. A katonai jellegű, vagy a versaillesi béke 198. paragrafusát megszegő kiképzés tilos.

§ 2. Az 1. paragrafusban foglaltak megszegéséért 10,000 márkát meg nem haladó bírságot, vagy 3 hónapot meg nem haladó elzárással, vagy ezek halmazatával büntetendő.

§ 3. Az § 2-ban foglaltak megszegése esetén az 1926. február 12-én kelt rendelt (Reichsgesetzblatt I, 100. o.), alkalmazandó, mely az 1921. március 22-i, a versaillesi béke 177. és 178. paragrafusainak végrehajtásáról rendelkezik (Reichsgesetzblatt I, 235. o.).

§ 4. A fenti rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.²³⁸

Berlin, 1926. július 13.

A jegyzőkönyv 5. számú csatolmánya.

maximum attainable altitude, may only be constructed or imported with the consent of the Ministry of Transport. This consent may be refused without reason being given.

§ 3. The aircraft described in § 2 may only be flown by pilots holding a special licence issued by the Ministry of Transport.

§ 4. Flying-schools are forbidden to carry out exercises with the aircraft described in § 2.

§ 5. Offences against § 1 to § 4 of the present decree shall be punished by a fine not exceeding 10,000 mark and by a term of imprisonment not exceeding three months, or by either of these penalties.

§ 6. Aircraft of the kind described in § 1 and of the kind described in § 2, if constructed or imported without the necessary licence, shall be seized and rendered useless.

§ 7. The present decree shall come into force on the day following its promulgation.” Berlin, July 13th, 1926.

²³⁸ *„Annex 4 to the Protocol of Signature. Decree regarding the restriction of air training, dated July 13th, 1926. The Government of the Reich, in virtue of the law for the execution of Articles 177, 178 and 198 of the Treaty of Versailles, dated July 8th, 1926 (Reichsgesetzblatt I, page 397), decrees as follows:*

§ 1. All air training of a military character, or serving a purpose contrary to the undertaking contained in Article 198 of the Treaty of Versailles, is prohibited.

§ 2. Offences against § 1 of the present decree shall be punished by a fine not exceeding 10,000 mark and by a term of imprisonment not exceeding three months, or by either of these penalties.

§ 3. Article 2 of the decree in application of the law for the execution of Articles 177 and 178 of the Treaty of Peace, dated March 22nd, 1921 (Reichsgesetzblatt I, page 235), dated February 12th, 1926 (Reichsgesetzblatt I, page 100), shall apply to any association which offends against § 1 of the present decree.

§ 4. The present decree shall come into force on the day following its promulgation.” Berlin, July 13th, 1926.

Az 1926. július 13-i rendelet a légi nyilvántartásokról

A Német Kormány, összhangban a versaillesi béke 177., 178. és 198. paragrafusainak végrehajtásáról hozott 1926. július 8-n kelt törvénnyel (Reichsgesetzblatt I, 397. o.) az alábbiakról határoz:

§ 1. A repüléshez szükséges eszközöket és berendezéseket gyártó üzemek kötelesek tevékenységükről értesíteni a Közlekedési Minisztériumot.

§ 2. A repülőeszközöket és repülőgép motorokat, melyek elkészültek, vagy gyártás alatt állnak, regisztrálni kell az 1. csatolmányban található formanyomtatványban.

§ 3. Minden személynek, aki pilótákat képez, listát kell vezetnie a növendékekről, azok foglalkozásáról és lakhelyéről, valamint a képzés kezdő- és befejező dátumáról.

§ 4. A légi tisztviselőnek listát kell vezetnie azokról a személyekről, foglalkozásukról és lakhelyükről, akikre az 1922. augusztus 1-én elfogadott légi törvény 5. paragrafusa (Reichsgesetzblatt I, 681. o.), és a törvény 4. paragrafusának 1. pontja nem vonatkozik.

§ 5. Azon szervezetek, vállalkozások és magánszemélyek, akik a repülés területén dolgoznak, illetve repülőgépet üzemeltetnek, mint ahogy más repülőgépek tulajdonosainak is, tevékenységükről tájékoztatniuk kell a Közlekedési Minisztériumot. A tájékoztatásnak tartalmaznia kell: (1) A szervezet, vállalkozás vagy magánszemély nevét és címét, vagy tartózkodási helyét; (2) A repülőgép típusát és engedélyének számát.

§ 6. A tájékoztatásnak az 1-5. paragrafusokban foglaltakkal kapcsolatosan meg kell történnie a tárgy hónapot követő hónap végéig, melyben a tájékoztatási előírásokkal kapcsolatos esemény történt. A szervezeteknek, vállalkozásoknak vagy magánszemélyeknek jelen rendelet kihirdetését követő hónap végéig kell eleget tenniük tájékoztatási kötelezettségeiknek.

§ 7. A 2-4. paragrafusban foglalt nyilvántartások másolatait minden évben július 31-ig, illetve január 31-ig el kell küldeni a Közlekedési Minisztériumnak, az elmúlt fél év tevékenységeivel kapcsolatban. Az első nyilvántartási kötelezettséggel terhelt időszak vége 1927. január 31,

addigra a [jelen, D.M.] rendelet hatályba lépésétől 1926. december 31-ig terjedő időszak eseményeiről kell elküldeni a nyilvántartásokat.

§ 8. Az 1-7. paragrafusokban foglaltak megszegése 150 márkát nem meghaladó pénzbüntetéssel és fogva tartással, vagy ezek egyikével büntetendő.

§ 9. A fenti rendelet a kihirdetését követő napon lép hatályba.²³⁹

Miközben a tárgyalások és levélváltások folytak a német kormány és a Nagykövetek Konferenciája között a német civil repülésről, valamint a katonai repülés továbbra is fenntartott tiltásáról, különös tekintettel az 1926. május 22-én történt levelezésre, a *Reichsgesetzblatt* számaiban feszes határidőkkel folyt a törvények és rendeletek kihirdetése, s a kihirdetésüket követően azok hatályba lépése.

A fenti törvényalkotó munka eredményéről – a hatályba lépett rendeletek pontos angol fordításával – folyamatosan tudósított a német nagykövet, naprakész információkkal látva el a Nagykövetek Konferenciáját. A tét nem volt kicsi, hiszen felrémlt a német civil repülés előtt lévő összes tiltó rendelkezés, valamint a felügyeleti szerv eltörlésének lehetősége, s így lényegében a versaillesi béke polgári légi rendelkezéseinek revíziója. Az ebben a lehetőségben rejlő óriási hozadék értékével tisztában volt a német kormány. Másrésztől azonban azért is

²³⁹ „Annex 5 to the Protocol of Signature. Degree regarding the keeping of aviation lists, dated July 13th, 1926. The German Government, in virtue of the law for the execution of Articles 177, 178 and 198 of the Treaty of Versailles, dated July 8th, 1926 (*Reichsgesetzblatt I*, page 397), decrees as follows:

§ 1. Factories manufacturing aviation material must notify the fact to the Ministry of Transport.

§ 2. Aircraft and aero-engines, whether completed or in process of construction, shall be entered in registers on the model given in Annex 1 to the present decree.

§ 3. Every person who trains flying pupils must keep a list showing the names, occupations and residences of the pupils and the dates on which the training began and ended.

§ 4. The manager of an air-post must keep lists showing the names, occupations and residences of those persons to whom, in accordance with § 5 of Aviation Law of August 1st, 1922 (*Reichsgesetzblatt I*, page 681), § 4, paragraph 1, of the law does not apply.

§ 5. Associations, companies or individuals engaged in aviation or employing an aircraft, as well as other owners of aircraft, must notify the Ministry of Transport. The notification must contain: (1) Name, address or residence of the association, company or individual; (2) Type and permit number of the aircraft.

§ 6. The notifications referred to in § 1 and § 5 must be made before the end of the month following the month in which the case for notification arises. Factories, associations, companies or individuals in respect of whom notification is already due at the time when the present decree comes into force must make such notification before the end of the month following the month in which the present decree is promulgated.

§ 7. Copies of the lists mentioned in § 2 to § 4 must be submitted to the Minister of Transport by July 31st and January 31st of each year in respect of the previous calendar half-year, the first half-year ending on January 31st, 1927, and covering the period between the coming into force of the present decree and December 31st, 1926.

§ 8. Offences against the provisions of § 1 to § 7 of the present decree shall be punished by a fine not exceeding 150 marks and by detention, or by either of these penalties.

§ 9. The present decree shall enter into force on the day following its promulgation.” Berlin, July 13th, 1926.

követte Berlin a Nagykövetek Konferenciájának utasításait, mivel – legalábbis ekkor még – nem volt más választása, mint ratifikálni a korábbi győztesek akaratát.

Berlin, 1926. július 13.

A jegyzőkönyv 7. számú melléklete.

A C jelű dokumentum V. cikkelye (b) és (c) paragrafusainak alkalmazásáról szóló rendelet

Az V. cikkely (b) paragrafusának alkalmazása érdekében a Reichswehr Miniszterének meg kell tennie a szükséges lépéseket, hogy a tiszti és legénységi állomány végre hajtsa azt. A Fegyveres Erők Miniszterének az V. cikkely alkalmazása érdekében gondoskodnia kell a megfelelő rendeletek és parancsok kiadásáról. [...]²⁴⁰

A katonai célú repüléssel kapcsolatos tiltó törvényeket, valamint a feljebb tárgyalt kivételeket, illetve a legénységre, mint magánemberre vonatkozó szabályzást is foganatosítani kellett a *Reichswehr* kötelékein belül. A Fegyveres Erők Miniszterének előírták, hogy adja parancsba a rendelkezést a tiszti és legénységi állomány részére. Az említett parancs kiadását is ellenőrizte a Nagykövetek Konferenciája, mely kiadásra is került a polgári törvények hatályba lépésével egyidőben. Így a Fegyveres Erők tisztjeire és állományára vonatkozóan is hatályba léptek a rendelkezések 1926. július-augusztusában.²⁴¹

A Reichsgesetzblatt 53. számának csatolmánya

Minta.

Repülőeszközök, és kész, vagy gyártásban lévő repülőgépmotorok nyilvántartási listája.

A. Repülőgépek;

²⁴⁰ „Annex 7 to the Protocol of Signature. Provisions to secure the application of Article V, paragraphs (b) and (c), of document C.

In order to secure the application of Article V, paragraph (b), the Minister of the Reichswehr shall issue all the necessary instructions to all services and personnel in any way subordinate to his authority.

The application of Article V, (c) 1, shall also be secured by decrees and instructions from the Minister of the Reichswehr.” Annex 7 to the Protocol of Signature.

²⁴¹ A parancs dátuma 1926. július 31., címe: „Text of Order No. 133/7/26 t.a. (1) 2 of the Minister of the Reichswehr”, Berlin, 31st of July, 1926. (Forrás: 15. Note from the Secretariat of the Conference of Ambassadors to the German Ambassador in Paris. No. 164., Paris, August 2nd, 1926.) Ugyanakkor a parancs szövege a dokumentum mellékletét képezi, s azon annak keltezése 1926. augusztus 6.

B. Léghajók;

C. Repülőgép motorok.

A. Repülőgépek.

Sorozatszám	Gyártó	Típus	Gyártási szám	Gyártás folyamata		Exportra szánt?	
				kezdés	befejezés	igen	nem
1 ...							
2 ...							
3 ...							
Továbbiak							

B. Léghajók.

Sorozatszám	Gyártó	Típus	Gyártási szám	Gyártás folyamata		Exportra szánt?	
				kezdés	befejezés	igen	nem
1 ...							
2 ...							
3 ...							
Továbbiak							

C. Repülőgép motorok.

Sorozatszám	Gyártó	Típus	Gyártási szám	Gyártás folyamata		Exportra szánt?	
				kezdés	befejezés	igen	nem
1 ...							
2 ...							
3 ...							
Továbbiak							

A fenti nyilvántartási listákat kellett vezetni a közösen elfogadott szabályok értelmében. A nyilvántartások rendjéről a jegyzőkönyv 5. melléklete rendelkezik részletesen (lásd feljebb).²⁴²

²⁴² Annex to „Reichsgesetzblatt”, No. 53. Specimen. List of Aircraft and Aircraft engines, completed or in process of construction.

1926. június 22-én von Hoesch az alábbi levélben értesítette a Nagykövetek Konferenciájának elnökét az újabb fejleményekről a német közigazgatás részére kiadott utasításokról a feltételek teljesítésével kapcsolatban:

Berlin, von Hoesch Briandtnak

1926. június 22.

Az 1926. május 22-én történt tárgyalásokkal kapcsolatban kormányom utasított, hogy tájékoztassam Önt, a Német Tartományok vállalták a német kormány felé, hogy nem támogatnak semmilyen szervezetet, társaságot vagy magánszemélyt, akinek köze van az amatőr repüléshez, vagy akiknek fő vagy melléktevékenységük köthető az alap vagy haladó szintű pilótaképzéshez az amatőr repülés részére, vagy általánosságban senkit, akinek köze van a repüléshez, azok személyzet kivételével, akik a kereskedelmi légiforgalomban vesznek részt, vagy a repülőeszköz gyártók igényeinek, illetve arról, hogy megteszik a szükséges tiltó lépéseket más állami szervek részére is, amik rendelkeznek állami pénzügyi források felett, beleértve a kereskedelmi hatóságokat is.

A Német Tartományok a továbbiakban vállalják, hogy nem támogatják a kereskedelmi célú repülést a normális fejlesztéseket meghaladó mértékben, és megteszik a szükséges lépéseket, hogy megfeleljenek az 1926. május 22-én kelt, B. 1717. számú levelem I. számú mellékletének IV. paragrafusában foglaltaknak.²⁴³

²⁴³ „With reference to the exchange of Notes of May 22nd, 1926, I am instructed by my Government to inform you that the Governments of the German States have given an undertaking to the Central Government not to grant subsidies to any organisations, societies or individuals engaged in amateur flying, or whose main or subsidiary occupation consists in the elementary or advanced training of cadet-pilots or pilots for amateur flying, nor, in general, to persons who are engaged in flying, with the exception of the personnel employed by commercial air-lines or for the normal requirements of aircraft factories, and also to take suitable steps to ensure that such subsidies shall not be granted by other public administrative bodies which have public funds at their disposal, including commercial authorities.

The Governments of the German States have further undertaken not to subsidise commercial aviation in excess of the requirements of normal development, and to take the necessary measures to ensure the fulfilment of the undertakings arising out of the third paragraph of Article IV of Annex I to my letter No. B. 1717, dated May 22nd, 1926.” Letter from the German Ambassador in Paris to the President of the Conference of Ambassadors. Paris, June 22nd, 1926.

A fentebb már említett, a *Reichswehr* személyi állományának szóló parancs a korábban elfogadott tiltó rendelkezéseket léptette életbe 1926. augusztus 6-n. A parancsot a *Reichswehrminister*²⁴⁴ adta ki:

Berlin, 1926. augusztus 6.

A Reichswehr Miniszterének parancsa:

Az 1926. május 22-én kelt Párizsi Légi Konvenciók, valamint az 1926. július 8-án kelt törvény alapján az alábbiakat parancsolom:

1. **Minden egység és azok állománya számára tilos a katonai célú repülés, a versaillesi szerződés 198. paragrafusának értelmében. A fenti tiltás nem vonatkozik a szükséges mértékű földi légelhárításra.**
2. **A Reichswehr állománya nem képezhető ki semmilyen repülésre, sem egyénileg, sem csoportosan.**
3. A fentiektől eltérően, a Reichswehr tagjai egy bizonyos számot meg nem haladó mértékben saját kérésükre engedélyt kérhetnek amatőr légi oktatásra, egyénileg, és kizárólag saját költségük terhére. **Az engedélyt a Reichswehr Minisztériumától kell kérvényezni. A Reichswehr tagjai semmilyen adminisztratív segítséget, vagy eltávozást nem kaphatnak támogatásként, valamint az amatőr pilótaképzésnek nem lehet semmiféle katonai jellege.** A fentiek megszegése esetén az engedélyt megsemmisítem.²⁴⁵

²⁴⁴ Reichswehrminister, Ressortchefs (osztályvezető). A német dokumentumokban a „Ressortchefs” megnevezés szerepel, melyet az angol dokumentum miniszteri pozíciónak fordít. Vezetője 1926-ban Otto Geßler (1920. március 27. – 1928. január 19.). Mivel katonai repülés nem létezhetett, a titkos légi-katonai fejlesztések az ekkor Hans von Seeckt (1920– 1926), illetve Wilhelm Heye (1926-1930) nevével fémjelzett Heeresleitung alatt rejtve valósultak meg.

²⁴⁵ „11. Decree by the Reichswehrminister. In pursuance of the Paris Air Convention of May 22nd, 1926, and in virtue of the law of authorisation of July 8th, 1926, it is hereby ordered as follows:

1. All departments and their staffs are prohibited from maintaining any connection whatsoever with aviation for a military purpose, in contravention of Article 198 of the Treaty of Versailles. Such prohibition shall not, however, apply to the necessary measures undertaken for ground anti-aircraft defence.

2. Members of the Reichswehr shall not be trained or take part in aviation of any kind whatever, whether individually or in groups.

3. Notwithstanding the above, members of the Reichswehr, not exceeding a specified number, at their own request be authorised to learn or take part in amateur flying privately and at their own expense. Application shall be made to the Ministry of the Reichswehr. Members of the Reichswehr shall not receive from any administrative authority any subsidy or special leave for this purpose, nor shall such amateur flying be of a military character or

A Belügyminisztérium körlevélben tájékoztatta a tartományi kormányokat a légi tárgyalások eredményeivel kapcsolatban, részletezve a lehetőségeket, valamint a tiltó rendelkezéseket, különös tekintettel a rendőrség személyi állományával kapcsolatban:

Berlin, 1926. augusztus 9.

A Belügyminiszter körlevele a Német Tartományok kormányaihoz.

Az 1926. július 8-i törvénnyel kapcsolatban, mely a versaillesi béke 177., 178. és 198. paragrafusainak (Reichsgesetzblatt I, 397. o.) végrehajtásáról szól, az alábbiakról van szerencsém tájékoztatni Önöket:

A rendőrtisztek repülőgépvizetésre történő kiképzése vagy alkalmazása, akár egyénileg, vagy csoportosan, tilos. Kivételként 50 rendőrtiszt kaphat pilótaképzést, és rendelkezhet repülőgépvizetői engedéllyel.

A fent említett repülőgépvizetői engedélyek nem jogosítják fel az érintett rendőrtiszteket a repülésre, kizárólag azért szerezhetik meg, hogy a polgári légi közlekedés ellenőrzésekor a megfelelő szaktudás birtokában legyenek. Részletesebb információkat az 1926. július 13-i rendelet 1. paragrafusa tartalmaz, a légi kiképzést megszorító szabályokkal kapcsolatban (Reichsgesetzblatt I, 464. o.)

Az említett 50 repülőgépvizetői engedély kizárólag abban az esetben pótolható, amennyiben annak tulajdonosa leszerel, vagy betölti a 48. életévét.

Egy részletes körlevél kerül kiküldésre az említett, és légi kiképzés megszerzésére kiválasztott 50 rendőrtiszt tartományok közötti elosztásáról.

A tartományon belül a repülőgépvizetői engedéllyel rendelkező rendőrtiszteket szét kell osztani a repülőterek között.

A feladatkörök, melyekkel a repülőgépvizetői engedéllyel rendelkező rendőrtiszteket megbízzák, nem változhatnak meg.

for any military purpose. In cases of offence against the above regulations, I shall cancel the authorisation."
Berlin, August 6th, 1926.

A Rendőrség nem használhat repülőgépeket.

Semmilyen légi rendőri szervezet nem létezhet Németországban.

A kereskedelmi légi szállítványok ellenőrzése földi rendőrállomásokkal történhet, melyek megegyeznek a hagyományos értelemben vett rendőrállomásokkal.

A speciális ellenőrzési feladatokat a kereskedelmi repülés terén az 50 repülési engedéllyel rendelkező rendőrtisztnek és feletteseknek ugyanúgy kell ellátniuk, valamint a szabályokat és előírásokat betartatniuk, mint ahogy az a közlekedés más területein is történik.

Kérem, legyen szíves visszajelezni lehetőleg postán, hogy megerősíti a fentiek betartásának figyelemmel kísérését.²⁴⁶

1926. július 7-én – eleget téve a fentebb megállapított határidőnek – a német kormány elküldte annak a 36 személynek a nevét és beosztását is, akik folytathatták a légi kiképzéseiket. A személyek a Reichswehr és a Flotta kötelékéből lettek kiválasztva:

²⁴⁶ „12. Circular from the Minister of the Interior of the Reich to the Governments of the German States. In application of the law of July 8th, 1926, for the execution of Articles 177, 178 and 198 of the Treaty of Versailles (Reichsgesetzblatt I, page 397), I have the honour to inform you as follows:

The training and employment of police officers in aviation, of whatsoever kind, whether individually or in groups, is prohibited. As an exceptional measure, however, fifty police officials may be given aeronautical training and hold the pilot's certificate.

Such pilot's certificates will not be issued to police officers to enable them to engage in aviation, but solely to enable them to acquire the technical knowledge required for the efficient supervision of commercial aviation. For further information, reference should be made to § 1 of the Decree of July 13th, 1926, regarding the restriction of air training (Reichsgesetzblatt I, page 464).

The fifty pilot's certificates thus issued may only be replaced when their holders retire from the police force or reach their forty-eight year.

A special circular will be issued in regard to the distribution among the States of the fifty police officers who are entitled to receive air training.

Within the State the holders of pilot's certificates shall be distributed among the various aerial ports.

The duties incumbent upon holders of pilot's certificates in their capacity of police officers shall undergo no modification.

The police shall not possess any aircraft.

No special air police organisation shall be permitted in Germany.

The police supervision of air transport shall be carried out by means of air police stations, corresponding to ordinary police stations.

Subject to the special supervision of commercial aviation exercised by the fifty police officers referred to above who hold pilot's certificates, officials of the air police stations who are in charge of the service at individual aerodromes shall supervise the application of all the relevant legal measures and other decrees, in the same manner as the police in control of other forms of traffic.

I request you to be so good as to confirm, if possible by return to post, the fact that you undertake to observe the above regulations.” Berlin, August 9th, 1926.

A Reichswehr állományába tartozó személyek nyilvántartása, akik rendelkeznek repülőgépvezetői engedéllyel, és a Párizsi Légi Konvenciók (1. számú csatolmány, V. pont) értelmében folytathatják légi kiképzéseiket:

(a) Reichswehr:

1. Százados: Freiherr von Freyberg, Student.
2. Főhadnagy: Jeschonnek²⁴⁷, Freiherr von Richthofen, Hoffmann von Waldau, von Massow, von l'Estocq, Notz, Ibel, Holle.
3. Hadnagy: Dinort, Radtke, Witt, Freiherr von Houwald, Platz, Drabbe, Vick, Plochner, Foertsch, Seidemann, Freiherr von Wechmar, Arens, Nielsen.

(b) Flotta

1. Főhadnagy: Coeler, Ritter, Siburg, Bruch, Krueger, Geissler.
2. Hadnagy: Roth, Bischoff, Schroeder-Zollinger.
3. Tengerészcadét: Jordan, Ferber, Edort.²⁴⁸

Szintén elkészült az 50 rendőrtiszt szétosztásáról szóló nyilvántartás is, ugyanakkor a szóban forgó lista nem tartalmazta azok neveit, s maga a nyilvántartás készítője is megjegyzi, hogy még nincs végleges döntés az 50-kel kapcsolatban:

Az 1926. május 22-én, a II. csatolmányban foglaltak szerint készített, az 50 rendőrtiszt szolgálati helyeit tartalmazó szétosztási terv.

Poroszország, 35

Bajorország, 5

Szászország, 3

Württemberg, 2

Hamburg, 2

Mecklenburg-Schwerin, 1

Lübeck, 1

²⁴⁷ Hans Jeschonnek a vesztes háborút követően a Reichswehrministerium állományában a titkos német légierő újjáépítésén dolgozott, kiküldetésben volt Spanyolországban 1925-ben, s felismerte Spanyolország speciális geopolitikai „hídő” jellegét Dél-Amerika viszonylatában. (FISCHER 2014, 175. o.)

²⁴⁸ „13. List of Reichswehr members (Army and Navy) holding a pilot's certificate who have been authorised, in conformity with the Paris Air Convention (Annex I, V), to continue their aeronautical training.” Berlin, July 7th, 1926.

Az 50. rendőrtiszttel kapcsolatban még nem született végleges döntés.²⁴⁹

1926. augusztus 2-án feltűnően kedves hangnemben íródott levelet küldött a Nagykövetek Konferenciájának titkársága a német nagykövetnek Párizsban. A dokumentumban tájékoztatták a német kormányt, hogy a 198. paragrafus végrehajtásának ügyében tett erőfeszítésekkel meg voltak elégedve, s összességében jó úton haladt a megállapodások hatályba léptetése:

Nagykövetek Konferenciája a német nagykövetnek Párizsban, 1926. augusztus 2.

A Nagykövetek Konferenciájának Titkársága örömmel jóváhagyja a részére eljuttatott dokumentumok tartalmát, melyeket a Német Nagykövetség volt szíves továbbítani részére a május 22-én történt egyezmények végrehajtásával kapcsolatban:

1. A körlevél korrigált szövegét, melyet a német Belügyminiszter küldött meg a Tartományi Kormányok részére a rendőrségi repülés szabályozásával kapcsolatban.
2. A 133/7/26 t. a. (1) 2 számú parancsot, melyet a Reichswehr Minisztere adott ki a Reichswehr személyi állományának részére a repülés szabályozásával kapcsolatban.

A Titkárság örömmel értesíti a Német Nagykövetséget, hogy az elküldöttekkel kapcsolatban a Konferencia kivételként nem talált, ezért elfogadta az új szabályozást.

A rendőrséget illető körlevél esetében a Konferencia természetesen megadja annak lehetőségét, hogy a Tartományok maguk dönthessenek az utasítások értelmében.

A Titkárság szintén örömmel elfogadja az alábbi dokumentumok tartalmát is:

1. A július 7-n kelt nyilvántartása Reichswehr 36 tagjáról, aki rendelkezik repülőgépezetói engedéllyel, és folytathatja a kiképzését.

²⁴⁹ „14. Proposed distribution of the fifty police officers authorised to receive aeronautical training on the terms indicated in Annex II to the Notes dated May 22nd, 1926.” Berlin, July 7th, 1926.

2. A dátummal nem rendelkező feljegyzést az 50 rendőrtiszt Tartományok közötti szétesztésének tervezetével.

A Konferencia egyidejűleg tudomásul vette, hogy a repülőterek igazgatói értesítve lettek a kötelezően alkalmazandó rendelkezésekről a Reichswehr személyi állományát illetően.

A Konferenciát lekötelezné, ha a német kormány informálná arról, a fenti dokumentumok mikortól hatályosak, illetve a május 22-i egyezményvel kapcsolatban megküldött dokumentum mikor lép törvényerőre, illetve a már elkészült rendelkezések mikor kerülnek kihirdetésre, abból a célból, hogy a Rajnavidékért felelős Szövetséges Ellenőrző Bizottság időben értesítve legyen.

A Konferenciát szintén lekötelezné, ha a Német Nagykövetség eljuttatná részére az említett dokumentumok eredeti szövegeinek másolati példányát.²⁵⁰

A fejezet összegzéseként elmondható, hogy – a fentiekben tárgyaltak és a felhasznált dokumentumok értelmében – a német kormány 1926-os légiforgalmi egyezménye a korábbi győztes államok kormányaival átütő eredményre vezetett, és lényegében teljesen elhárultak a civil repülés elől a korábban életbe léptetett akadályok. A versaillesi béke tiltó rendelkezéseit

²⁵⁰ „15. Note from the Secretariat of the Conference of Ambassadors to the German Ambassador in Paris. The Secretariat of the Conference of Ambassadors has the honour to acknowledge receipt of the following documents which the German Embassy has been good enough to forward to it with regard to the execution of the aeronautical agreement of May 22nd last:

1. Revised text of a circular letter addressed by the Minister of the Interior of the Reich to the different States, containing instructions with regard to the activities of the police in connection with aviation.

2. Text of Order No. 133/7/26 t.a. (1) 2 of the Minister of Reichswehr, dated July 31st (an order concerning the aeronautical activities of the members of the Reichswehr).

The Secretariat has the honour to inform the German Embassy that the form of these documents has not raised any objection on the part of the Conference, which therefore approves of the application of the regime in question. As regards the circular letter relating to the police, the Conference's approval is naturally given on the understanding that the States themselves agree to act in conformity with the instructions.

The Secretariat has at the same time the honour to acknowledge receipt of the following documents:

1. List dated July 7th of the thirty-six members of the Reichswehr holding pilot's certificates and authorised to continue their aeronautical training.

2. Document (undated) indicating the proposed distribution among the various German States (Lander) of the fifty police officers authorised to receive aeronautical training.

The Conference has at the same time taken note of the declaration to the effect that the directors of aerodromes have been informed of the provisions applicable to the personnel of the Reichswehr.

The Conference would be obliged if the German Government would inform it of the date on which these documents take effect, and also of that on which the regime provided for by the Agreement of May 22nd will enter into force, and on which different application orders in regard to which agreement has already been reached will be promulgated, in order that the Inter-Allied Rhineland High Commission may be notified in good time.

The Secretariat would also be obliged if the German Embassy could communicate to it copies of the authentic and dated texts of these different documents.” Paris, August 2nd, 1926.

számos esetben szigorították meg – főleg francia nyomásra – a szövetségesek, így 1921-ben és 1922-ben is, így Németországban gyakorlatilag az első világháború lezárása óta nem működhetett érdemi polgári repülés sem.

A győztesek részéről megfelelőnek ítélt német törvények feleslegessé tették a polgári repülést is ellenőrző Légiforgalmi Felügyelő Bizottság munkáját, így az beszüntette működését 1926. augusztus 9-i hatállyal.

Az érvénybe léptetett új légügyi szabályozások nagy előrelépés volt Németország számára a polgári értelemben vett légi nagyhatalommá válás útján, hiszen lehetőség nyílt a légitársaságok nemzetközi terjeszkedésére, új, részben még sosem feltérképezett légi útvonalhálózatok kialakítására, transzatlanti és interkontinentális repülésekre – melyek részben titkos előkészítése már folyamatban volt –, illetve menetrend szerint működő légi járatok beindítására. Berlin következetesen formálta a német légiforgalmi nagyhatalommá („*Luftverkehrsgrossmacht*”) válás útját már az 1920-as évek elejétől kezdődően az Ibériai-félszigeten, valamint Közép- és Dél-Amerikában.²⁵¹ A „*Meteor*” német kutatóhajó több mint két éves küldetésen vizsgálta a dél-atlanti térség légköri és meteorológiai viszonyait 1925-27 között. Hans Luther német exkancellár, valamint Hugo Junkers repülőgépgyártó nyilvános, míg Wilhelm Canaris magasrangú német tengerésztiszt vagy Hans Jeschonnek repülő titkos küldetéseinek kéziratái, titkos jelentései és memorandumai ezt igazolják.²⁵² Hugo Junkers nyilatkozta az alábbiakat Buenos Airesben:

Németország szellemi és technikai értelemben véve nincs legyőzve, a repülőgépgyártás terén jelentős előnyre tettünk szert, melyet a haza érdekében kívánunk megtartani és érvényesíteni.²⁵³

Az 1926-os párizsi légiforgalmi megállapodás aláírását követően a német repülőgépgyártás és tervezés is új lendületet kapott, s megjelentek immáron a győztesek engedélyével Európa és a világ égboltjain a német gyártmányú, sokszor a világ legjobb repülőgépeinek tartott típusok.

A civil repülés által elért eredmények, valamint a párhuzamosan zajló titkos német katonai célú légi fejlesztések az 1930-as évek elejére, közepére aztán olyan stabil alapot nyújtottak mind

²⁵¹ RINKE, 675. o.

²⁵² FISCHER, 157. o.

²⁵³ „*Deutschland ist geistig und technisch unbesiegt, und auf dem Gebiet des Flugzeugbaues haben wir einen bedeutenden Vorsprung erreicht, den wir im Interesse des deutschen Vaterlandes behaupten und auswerten wollen.*” Junkers am Geheimen Baurat Offermann, Buenos Aires. Dessau, 23. 12. 1919. Idézi: RINKE i. m. II. k. 675-676. o.

technológiai, mind szakképzett személyzet terén, melyre alapozva megalakíthatóvá vált a német újrafegyverkezés egyik szimbólumának számító *Luftwaffe*.

4.3. Az 1920-as években elért német légi diplomáciai eredmények áttekintése az európai országok viszonylatában

Németország az 1920-as években jelentős sikereket ért el a légi diplomácia terén. Ezek közül is kiemelkednek a korábban már részletesen ismertetett, 1926. május 5-én és 22-én megkötött német-francia-angol-belga szerződések (*Pariser Luftfahrtabkommen*)²⁵⁴, mivel alapvetően az említett megállapodások jelentették Németország számára a kitörési pontot a korábbi, versaillesi szerződésben foglalt légi tiltó rendelkezések alól. Ugyanakkor a nemzetközi jog gyakorlatának értelmében az alapszerződést bilaterális szerződések követték, vagy éppen előzték meg.

A kiemelkedő fontossággal bíró német-francia légi megegyezés speciális figyelmet érdemel, mivel a franciák ellenezték korábban a legerőteljesebben a német repülés újbóli engedélyezését, s ők voltak leginkább a versaillesi béke tartalmának fenntartásában érdekeltek. Németország és Franciaország között megkötött bilaterális szerződés ratifikálására 1927. február 20-án kerülhetett sor, a szintén korábban ismertetett *Luftverkehrsverhandlungen* jogszabályainak német ratifikálást követően.²⁵⁵

Ugyanakkor Európa más országaival is megkötésre kerültek a repülést kölcsönösen szabályzó, a viszonzosság elve alapján működő bilaterális szerződések.²⁵⁶ Az első bilaterális szerződést Svájjal kötötte meg a német kormány már lényegesebb korábban, 1920. szeptember 14-én. A versaillesi béke lapjain meg szaradt a tinta, Németország máris a jogi és diplomáciai elszigeteltségből való kitörés felé tette meg az első lépéseket a szerződés aláírásával. Nem véletlen, hogy a legkorábbi tárgyalópartner kizárólag a semleges Svájc lehetett. A megállapodást a két ország 1920. december 28-án ratifikálta.²⁵⁷

²⁵⁴ RGBL II. 740. o.

²⁵⁵ RGBL II. 29. o.

²⁵⁶ BÖHM, ZFG 1928, Heft 10.

²⁵⁷ Zentralblatt für das Deutsche Reich 1921, 168. o.

Dániával szintén elég hamar megállapodhatott a német fél, hiszen az államközi szerződést 1922. április 25-én írták alá, ám annak ratifikálására több mint egy évet kellett várni. Erre 1923. június 25-én került sor.²⁵⁸

Hollandiával a megegyezésre 1922. július 24-én történt meg a rövid tárgyalásokat követően, ám ezt a szerződést soha nem ratifikálták a felek.²⁵⁹

Ausztria kormányával Németország 1925. május 19-én²⁶⁰ állapodott meg a légi közlekedést érintő szabályokról, s azt 1925. október 5-én²⁶¹ emelték törvényerejűvé.

Svédországgal szintén 1925-ben kerülhetett sor a kölcsönös légi szabályozás megalkotására, a szerződéseket augusztus 26-án írták alá,²⁶² s 1925. október 28-án ratifikálták annak tartalmát.²⁶³

A Párizsi Légügyi Egyezményeket 1926. május 5-én és a kiegészítő dokumentumot május 22-én írták alá a németek a franciákkal, britekkel, belgákkal, olaszokkal és a japánokkal. Ez a szabályrendszer mérföldkönek számított a légi egyezmények sorában. A belgákkal és a britekkel csak ezt követően jöhetett létre valós bilaterális megállapodás.

Belgiummal 1926. május 29-én²⁶⁴ állapodott meg a Német Kormány, s a megegyezés tartalmát 1927. november 5-én²⁶⁵ ratifikálta.

Csehszlovákiával 1927. január 22-én kerülhetett sor a szerződés aláírására, s annak ratifikálása is ebben az évben történt meg, 1927. május 21-én.²⁶⁶

Olaszországgal szintén kiemelkedő jelentőségű esemény volt a légi keretrendszer alapjairól történő német-olasz megegyezés, hiszen Olaszország a későbbiekben az egyik legfontosabb támogatója lesz a német geopolitikai törekvéseknek, s az 1930-as évek Németországának

²⁵⁸ RGBL II. 302. o.

²⁵⁹ SICHLER 1933, 21. o.

²⁶⁰ RGBL II. 302. o.

²⁶¹ RGBL II. 951. o.

²⁶² RGBL II. 857. o.

²⁶³ RGBL II. 969. o.

²⁶⁴ RGBL II. 747. o.

²⁶⁵ RGBL II. 946. o.

²⁶⁶ RGBL II. 433. o.

legjelentősebb szövetségese. A két ország 1927. május 20-án²⁶⁷ írta alá a megállapodást, melyet 1928. március 17-én ratifikáltak.²⁶⁸

Nagy-Britannia Németország számára az egyik legjelentősebb nemzetközi légi partnerré vált az 1920-as évek folyamán. Egyfelől a francia megszorítások ellen gyakran a német fél pártját fogta a diplomáciai egyezkedések idején, bizonyos ellensúlyt biztosítva ezzel a francia fél diplomáciai érdekérvényesítő erejével szemben, másfelől Németország rendelkezésére bocsájtotta Gambia gyarmatrepülőterét, mely nélkül a rendszeres dél-atlanti légi átkelések elképzelhetetlenek lettek volna a Luft Hansa számára. 1927. június 29-én²⁶⁹ írták alá a szerződéseket Londonban, s még abban az évben, december 10-én²⁷⁰ történt meg a szerződés ratifikálása.

Spanyolország több szempontból is szintén kiemelt fontossággal bírt²⁷¹ Németország számára az 1920-s és 30-as években.²⁷² A dél-atlanti légi projekt meghatározó országa Spanyolország, hiszen az egész terv megvalósulása azon múltott, talál-e Németország hídfő-állapot²⁷³ Európában az elképzelései megvalósításához. Nem csak hídfőként tekintettek a németek a spanyol légtérre, hanem mint a Luft Hansa lehetséges leányvállalatának létrehozójára is. Már 1925-ben született jelentés arról, milyen fontos partner Spanyolország a német légi terjeszkedések szempontjából.²⁷⁴ Minden bizonnyal a Junkers vállalat egyik magasrangú tisztviselője által készített jelentés úgy fogalmaz, hogy Spanyolországot teljes egészében meg kell hódítani Németország számára (légügyi szempontból).²⁷⁵ Az *Iberia* légitársaság a Luft Hansával együttműködve szállított utasokat és légipostát, alapvetően német, Junkers repülőgépeket rendszeresítve. Emellett a CASA repülőgépgyár megalapítása is kulcsfontosságú volt Németország számára, hiszen – a versaillesi béke 198. paragrafusában értelmében – továbbra is tilos volt katonai célú repülőgépeket gyártania. Spanyolországban viszont megfelelő

²⁶⁷ RGBL II. 939. o.

²⁶⁸ RGBL II. 164. o.

²⁶⁹ RGBL II. 947. o.

²⁷⁰ RGBL II. 1168. o.

²⁷¹ CIDONCHA 2006, 93. o.

²⁷² LAUTENSACH, ZFG 1929, Heft 9.

²⁷³ Erről FISCHER Ferenc több munkájában is részletesen ír, így a „Háború utáni háború” című monográfiájában, valamint az „*Iberoamericana Quinqueecclesiensis*” c. évente megjelenő spanyol és portugál nyelvű konferenciakötetben is (Iberoamericana Quinqueecclesiensis I., Pécs, 2003, 89-130. o.) Stefan RINKE és Fischer von POTURZYN német szerzők szintén taglalják Spanyolország jelentőségét monográfiáikban.

²⁷⁴ LAUTENSACH, ZFG 1931, Heft 5.

²⁷⁵ FISCHER 2014, 182. o.

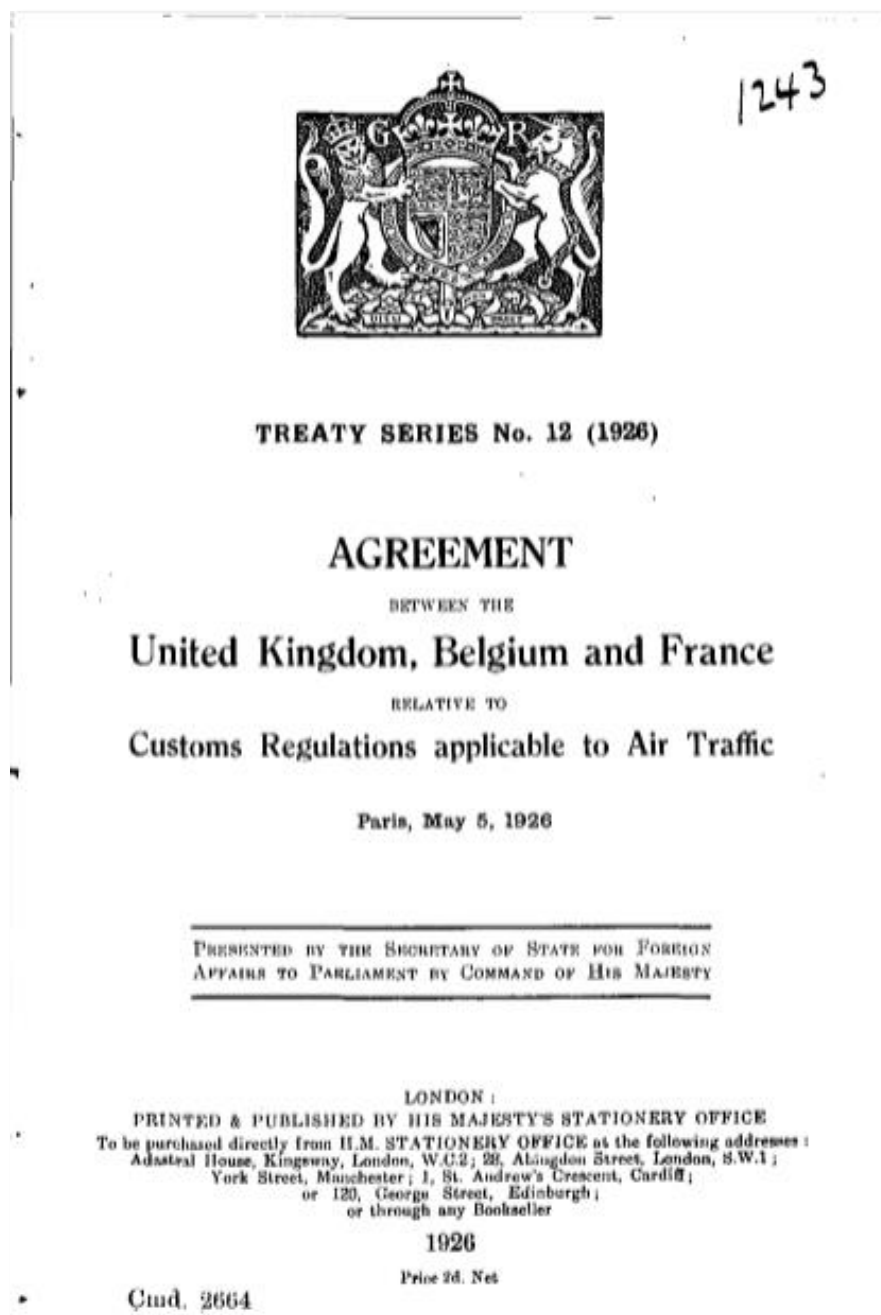
államközi megegyezést követően ezt megtehetette.²⁷⁶ A német-spanyol légi szerződés aláírására 1927. december 9-én²⁷⁷ került sor, s az abban foglaltakat 1928. június 13-án²⁷⁸ ratifikálta Németország.

Bár a győztesek egymás között megkötött légiforgalmi szerződéseinek részletes ismertetése meghaladná e dolgozat lehetőségeit, röviden érdemes megemlíteni, hogy a németekkel történő légi megegyezés időszakában olyan bi- vagy éppen trilaterális szerződések jöttek létre, melyekben a szerződő felek egymással is rendezték a légiforgalmat, és az erre vonatkozó vámok szabályozásának kérdéseit. Jó példája ennek a belga-brit-francia légiforgalmi vámtarifa szerződés:

²⁷⁶ Az országban 1936-tól dúló polgárháború mindemellett remek terepet biztosított a német légi fejlesztések kipróbálására is, hiszen a *CONDOR Légió* harci tapasztalatai a német repülőgéptípusokkal innen származtak. (Forrás: GESALI-ÍÑIGUEZ 2012, 138. o. és ARMIJO 1942, 112. o.)

²⁷⁷ RGBL II. 947. o.

²⁷⁸ RGBL II. 303. o.



5. Kép: a belga-brit-francia trilaterális légiforgalomra vonatkozó vámszabályzati szerződés előlapja (1926. május 5.)²⁷⁹

²⁷⁹ „Agreement between the United Kingdom, Belgium and France relative to Customs Regulations applicable to Air Traffic” Treaty Series No. 12. H. M. Stationery Office, London 1926. május 5.

5. A Luft Hansa megalakulása, 1926

5.1. Németország légitársaságai, légi vállalkozásai. A légitársaságok egyesülése és a Luft Hansa létrejötte

A német kormány felismerte, hogy versenyképessé, úttörővé teheti a német repülést a világban, azonban szüksége volt egy egységes nemzeti légitársaságra céljainak megvalósítása érdekében. Ezért 1925. november 28-án megkezdődtek a tárgyalások a DLH létrehozása érdekében, mely számos cég fúziójaként jöhetett létre. A legnagyobbak a DAL és Hugo Junkers társaságai voltak, de sok kisebb német cég is belekerült a megalapítók közé.

Az 1926-os májusi párizsi légügyi szerződések lehetővé tették Németország számára a légi személy-, és teherszállítás korlátozás nélküli beindítását. 1925-re számos kisebb mellett két nagyobb, jelentős légitársaság maradt csak talpon Németországban, a Deutsche Aero Lloyd és a Junkers társaságok, melyek német központi kormányzati akaratból 1926-ban egyesültek. Így jött létre a Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft (DLH), mely 1933-ban vette fel az egybeírt Lufthansa nevet.

Így alakult meg a Deutsche Luft Hansa Aktien Gesellschaft 1926. január 6-án 50000 márka alaptőkével, melyet 1926. júniusában 25000000 márkára emeltek. A 113. német repüléssel foglalkozó céggént jegyezték be, és március 28-án kapta meg a hivatalos repülési engedélyeket. Tulajdonrészesedése volt a DLH-ban a német államnak, 44 nagyipari vállalatnak, 7 repülőgépgyártónak, 5 szállítványozási vállalatnak, 42 banknak.²⁸⁰A weimari időszakban a német repülés túlélése érdekében a német állam átvállalta a költségek esetenként 70%-át is. Az alapító Deutsche Aero Lloyd 6,87 millió RM (27%), a német állam a *Reichverkehrsministerium* bevonásával 6,5 millió RM (26%), a porosz, a bajor, a szász állam és Württemberg összesen 4,75 millió RM (18%), valamint 14 egyéb befektető összesen 6,87 millió RM (27,5%) erejéig vált tulajdonossá az újonnan létrehozott vállalatban.²⁸¹

²⁸⁰ http://www.europeanairlines.no/doc/DLH_1926_version20.01.06.htm 2018.08.16.

²⁸¹ Lásd: 4. térkép melléklet, a Luft Hansa útvonalhálózata 1926-ban.

A megalakulást közvetlenül megelőző tárgyalásokon alakult ki a formálódó új légitársaságba belépő kisebb, regionális vállalatok sora, melyek az 1925. december 21-én Berlinben tartott megbeszélésen véglegesítették a szándékukat. 1925-ben tehát összesen 23 kisebb légitársaság lett tagja az új vállalatnak, s 1926-ban újabbak csatlakoztak.²⁸²

A Luft Hansa Aktien Gesellschaft mérlege 1926-1928 viszonylatában ²⁸³					
Év	Repült útvonal (Millió km)	Utások	Teherszállítmány (kg)	Csomagok (kg)	Posta (kg)
1926	6,141	56268	257464	385945	301345
1927	9,208	102681	641186	821921	479816
1928	10,530	111115	1023206	868460	317558

A német cégek szállítási megrendelésekkel támogatták a vegetáló légitársaságokat, gyakran csak egy utas számára. A német kormány támogatta a Luft Hansát – mely gyakorlatilag monopolhelyzetben volt Németországban – állandó éves anyagi támogatással, melynek összege akár huszonegy millió márkát is kitett. A Luft Hansa első járatainak megindításakor már nagyok számított. 162 repülőgépet üzemeltetett, melyek 18 típushoz tartoztak. Egy részük Hugo Junkers, más részük Claudius Dornier gyártmánya volt, és a saját tulajdonukban álltak,

²⁸² Badische Luftverkehrs-GmbH, Badisch-Pfälzische Luftverkehrs AG, Bayrische Luftverkehrs AG, Bodensee Aero lloyd GmbH, Hessische Flugbetriebs AG, Luftverkehrs AG Niedersachsen, Luftverkehr Riesengebirge GmbH, Luftverkehr Thüringen AG, Luftverkehr GmbH Pommern, Norddeutsche Luftverkehrs AG, Oberschlesische Luftverkehrs AG, Sächsische Luftverkehrs AG, Schlesische Luftverkehrs AG, Süddeutscher Aero Lloyd, Südwestdeutsche Luftverkehrs AG, Bayrische Luft Lloyd, Luftverkehr AG Oberhessen-Lothgau, Luftverkehr Ostpreußen GmbH, Luftverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Luftverkehr Württemberg AG, Luftverkehrsgesellschaft der Provinz Sachsen GmbH, Luftverkehrsgesellschaft Ruhrgebiet AG (Lurag), Luftverkehrsgesellschaft Schwarzwald mbH, Mitteldeutscher Aero Lloyd, Mitteldeutsche Luftverkehrs AG, Westflug GmbH; 1926-ban: Luftverkehrs AG Westfalen (WELU), Rheinische Luftverkehrs-Gesellschaft; 1927-ben: Brandenburgische Luftverkehrs AG. Forrás: SEIFERT 1999, 59. o.

²⁸³ SEIFERT 1999, 38. o. Átvétel.

üzemeltetőjük azonban a Luft Hansa volt. A német légitársaság nyereségesen működött akkor, mikor a legtöbb európai vetélytárs nehézségekkel küzdött, vagy csődbe ment.²⁸⁴

A Reichsverkehrsministerium repülésre fordított kiadásai költségvetési évenként (Millió RM) ²⁸⁵			
Költségvetési év	A Deutsche Luft Hansa finanszírozása	Légiútvonalak fejlesztése	Infrastrukturális fejlesztések
1925/26	9,0	25,5	2,2
1926/27	12,8	14,5	2,6
1927/28	23,4	12,0	3,7
1928/29	24,2	10,2	3,3
1929/30	14,6	17,3	2,8
1930/31	21,1	11,1	2,3
1931/32	20,3	19,2	2,1
1932/33	19,5	17,4	2,0
1933/34	22,5	34,1	8,1

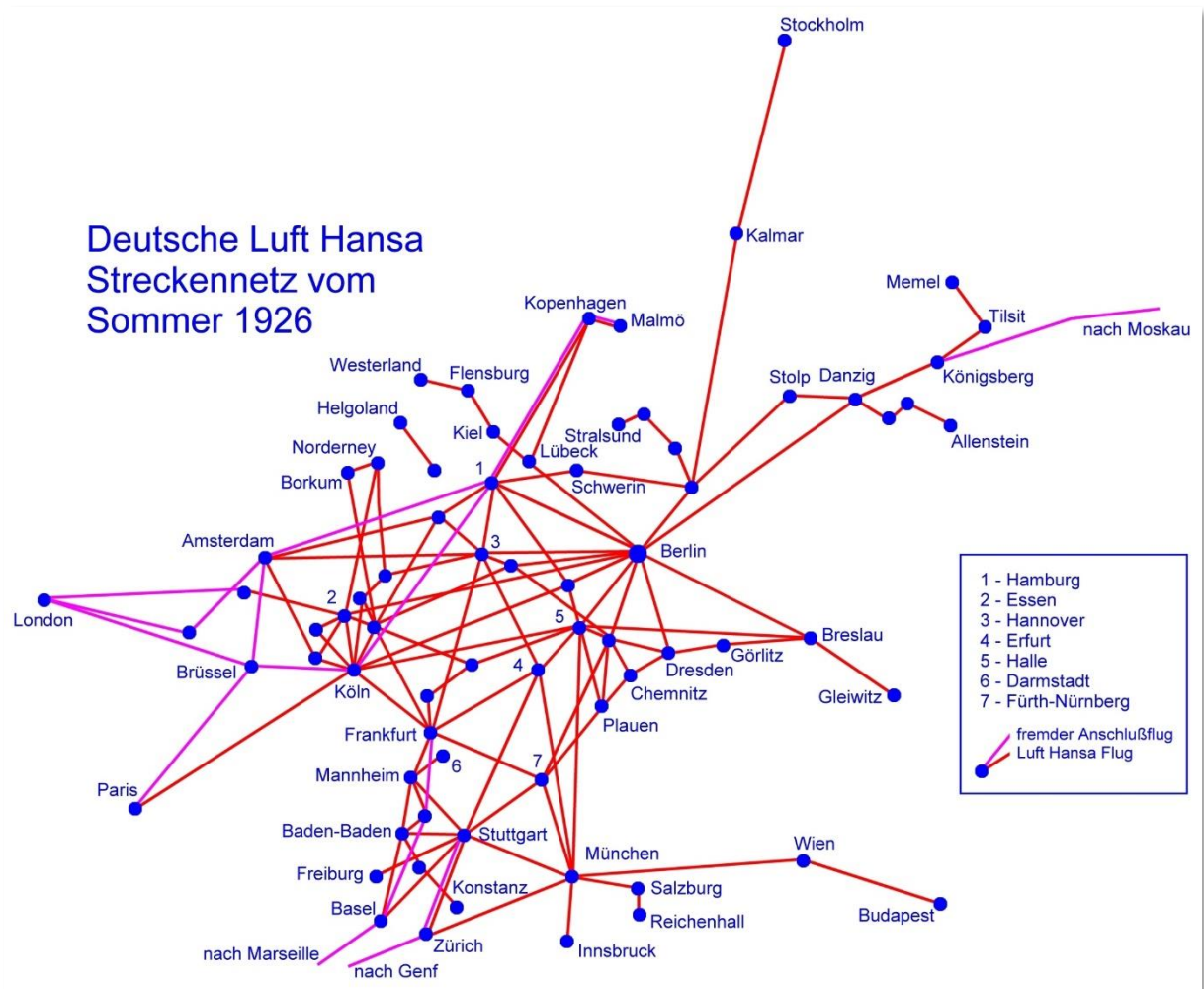
Természetesen ebben nagy szerepe volt az állami támogatásnak is. A fenti táblázatból jól látható, milyen kiemelt szerepet kapott a Luft Hansa a német kormányzati pénzek

²⁸⁴ Lásd: 5. térkép melléklet, a Luft Hansa légiútvonalhálózata 1929-ben.

²⁸⁵ SEIFERT 1999, 94. o. Átvétel.

elosztásakor a repülésre költött összes forrással összevetve. Az is kitűnik, milyen ugrásszerű növekedés tapasztalható ráfordítások tekintetében 1933/34. évben (lásd a fenti táblázat utolsó sora), mely minden valószínűség szerint a dél-atlanti légi útvonalhálózat fejlesztésének az eredménye. Légiútvonalak fejlesztésekre az 1932/33. évben közel a dupláját fordította a német kormányzat, míg az infrastruktúrális fejlesztésekre történő ráfordítások közel megnégyszereződtek.

1928-ra a Luft Hansa több kilométert repült és több utast szállított, mint az összes európai légitársaság együtt.²⁸⁶ Háromszáz, remekül képzett pilótát alkalmazott, és a világ élvonalába tartozó technológiát képviselő repülőgépekkel repülte útvonalait.²⁸⁷



²⁸⁶ Lásd: 3. térkép melléklet, a Luft Hansa útvonalhálózata.

²⁸⁷ http://www.centennialofflight.gov/essay/Commercial_Aviation/germany/Tran19.htm 2018.02.23.

7. Térkép: A Deutsche Luft Hansa légiútvonalainak térképe, 1926²⁸⁸A térképen már nem látható, csak jelezve van, hogy Marseille a következő állomás Baselt követően, s onnan folytatódott a repült útvonal Barcelona, tehát Spanyolország irányába.

5.2. Hugo Junkers munkássága és szerepe a német repülés újjáépítésében

A Junkersről szóló alfejezetben röviden ki kell térnem az 1926-ot megelőző évek munkásságára is, hogy teljes képet kaphasson az olvasó Junkers kiemelkedően fontos szerepéről a Luft Hansa létrejöttékor, valamint az 1926-os évet követő jelentős német légi fejlesztésekről és eredményekről.

Hugo Junkers 1859-ben született, mérnöknek tanult, de egészen ötven éves koráig nem foglalkozott a repüléssel, hisz annak alapjait csak a XX. század hajnalán fektették le. Az I. világháborús tapasztalatok alapján körvonalazódott számára egy teljesen fémből készült, monoplán elrendezésű repülőgép terve. Elhatározta, nem használ merevítő drótokat, melyek a szárnyakat stabilizálták a korábbi típusokon. Ez forradalmian új elképzelés volt abban a korban, mikor kétfedelű konstrukciók uralták az eget.

Az általa tervezett két híres repülőgép lett a német, és a német érdekeltségű légitársaságok legfőbb típusa, 1919-től, melyek a Junkers F 13 és a Junkers Ju 52 voltak.²⁸⁹ Junkers technikai újításai hamar világszerte ismertté tették a nevét. Az általa tervezett gép, az F 13 főtartói alumíniumból voltak, s közvetlenül a burkolaton feküdtek. Térbeli rácsos szerkezet osztotta el az erőket, melynek szilárdságához maga a burkolat is hozzájárult.²⁹⁰ Hullámlemezt használt ugyanis a burkolat kialakításához, mert ennek szerkezete szilárdabb, mint a sima lemezburkolaté. A teljesen alumínium fémépítés, a teherviselő burkolat, ez volt az igazán forradalmi felismerés. Junkers konstrukciója lényegesen teherbíróbb volt, mint a kor egyéb repülőgépeinek szerkezete.

²⁸⁸ http://deacademic.com/pictures/dewiki/76/Lufthansa_Streckennetz_1926.jpg 2018.08.16.

²⁸⁹ WALTERS 1997, 5. o.

²⁹⁰ Adolf K. Rorbach német tervező is megvalósította a saját elképzelését, mely szerint egy könnyű, de erős fémvázra duralumínium borítást tett, mely még ellenállóbbá tette a repülőgép szárnyait és törzsét a külső erőhatásokkal szemben. (Oliver E. Allen: The Airline Builders, Time Life Books, Alexandria, Virginia – 118. o.)

A tömege megnőtt ugyan, de a terhelhetősége is. Érthető tehát, miért mondott le a könnyebb, ám nem teherbíró, és szilárd fa-vászonburkolat konstrukcióról, mely eddig a repülőgépgyártás alapja volt. Az általa használt alumínium a fémek közül az akkor elérhető legkönnyebb fém volt, mely repülőgép szerkezetek építésére is megfelelt. Így alkotta meg a teherviselő héjszerkezetet, ami elengedhetetlen volt a repülőgépek alkalmassá tételéhez, hogy hosszabb távú útvonalakat is megtehessenek.²⁹¹

1920-ban megalakult a LLOYD Ostflug, melyet Junkers finanszírozott, és ez alig egy hónappal megalakulása után már légi postaszolgálatot üzemeltetett Berlin és Königsberg között. Az F 13 azonban nem csak az anyaországon belül vált ismertté.

Junkers Svédországban találta meg számításait. Adrian és Carl Florman megalapított egy kis légitársaságot, mely pár F 13-ast üzemeltetett, de szorosabbra akarták fűzni a szálakat Junkers-szel. Ennek az együttműködésnek a csúcsa az volt, mikor létrehozták a Limhamnba települő gyárat, ahol további F 13-asokat gyártottak. A későbbiekben a svéd állam által támogatva létrejött az *A. B. Flygindustrie*, melyet anyagilag és technikailag is Junkers szponzorált.²⁹² 1923-ban segítette beindítani a finn légitársaságot, mely *Aero OY* névre hallgatott. Az első, több személyt is szállítani képes, teljesen fémépítésű személyszállító repülőgép a Junkers Ju F 13²⁹³ volt, és 1919-ben lett kész az első példány.²⁹⁴ A frissen alakult légitársaságok széles körben alkalmazták, mint szállító repülőgépet. Alkalmassá lehetett tenni a hóra és vízre történő leszállásra, nagy volt a terhelhetősége, és a korszak egyik legmegbízhatóbb repülőgépévé vált. A SZEB vitathatónak érezte az F 13 gyártását, mert sokáig azon a véleményen volt, hogy nem kizárólag polgári célokra alkalmas, ezért a gyártása Németországban akadozott. Junkers ezért a külföldön történő gyártáshoz keresett partnert. Az USA-ban John Larsen vállalta a repülőgép gyártását, mely így a Junkers-Larsen típusnevet kapta. A repülőgépet Oroszország és Japán is gyártotta szerződésben megvásárolt jogok alapján. Valószínűsíthetően ezer darabra tehető az ebből a típusból gyártott gépek száma.²⁹⁵

²⁹¹ KARLSON 1938, 284. o.

²⁹² WALTERS 1997, 5. o.

²⁹³ 1919-ben Otto Reuter mérnök tervezte gép a teherviselő, hullámos héjszerkezettel készült, a Lufthansa egészen 1940-ig alkalmazta a típust.

²⁹⁴ WALTERS 1997, 13. o.

²⁹⁵ WALTERS 1997, 15. o.



6. Kép: Junkers F13²⁹⁶

Junkers azonban nem elégedett meg az F 13²⁹⁷ által képviselt kapacitással, fejlesztésbe kezdett a nagyobb terhelhetőség és hatótávolság érdekében. Így jött létre a Junkers Ju G 23, majd a G 24, mely már három motorral rendelkezett. A SZEB a megjelenését követően azonnal szabályozta a motorok maximális erejét,²⁹⁸ tartva a német repülés nagyarányú fejlődésétől. A G 24-es típus 1925-ben repült először, majd a Luft Hansa rendszeresített típusa lett belőle, 1926-ban a G 24 megtette a Pekingig vezető utat²⁹⁹, majd vissza is tért onnan. Hamarosan megépült az első G 31, mely még nagyobb, még kényelmesebb volt elődeinél, melyet a fejlettebb G 38 követett.³⁰⁰

1930-ban repült először a Junkers Ju 52, a később világhírűvé vált típusnak az egymotoros változata. A nagyobb határfok érdekében megépítették nemsokára a három motorral rendelkező változatot 1932-ben. Ez a típus lett a későbbiek folyamán elhíresült Junkers Ju 52/3M, „Tante

²⁹⁶ https://www.junkers.de/sites/default/files/styles/artikel_inline/public/media/ABJ_558_023.jpg 2018.04.12.

²⁹⁷ Lásd: 1. fénykép melléklet: Junkers F13 típusú repülőgép fényképe.

²⁹⁸ A szárnyakba épített motorok teljesítményét 100, míg a középső motor teljesítményét 195 lóerőben maximalizálta a SZEB.

²⁹⁹ ERNST, ZFG 1930, Heft 3.

³⁰⁰ WALTERS 1997, 15-68. o.

Ju³⁰¹. Bár az első megrendelések Kolumbiából és Bolíviából érkeztek, a Lufthansa 1930-ra több mint nyolcvan darabot üzemeltetett, melyek a német légitársaság gerincét alkották. Tizenhét utas számára jutott hely kényelmesen, vagy tizennyolc felfegyverzett katonának sokkal egyszerűbb körülmények között.



7. Kép Junkers Ju 52/3M³⁰²

A Luft Hansa, mely 1926-tól átvette a már üzemelő német légitársaságokat, vagy újakat hozott létre a világ számos országában, Hugo Junkers repülőgépeit is alkalmazta nagy számban.³⁰³

Ausztriában a kialakulóban lévő polgári repülés Junkersre és repülőgéptípusaira támaszkodott. Az I. világháborút követően a győztesek megtiltották a repülőgépek gyártását és importját Ausztriának is. Ebből kifolyólag lehetetlen volt létrehozni és üzemeltetni egy osztrák légitársaságot a béke első éveiben. Külföldi légitársaságok voltak az elsők, melyek betörték az osztrák piacra, ilyen volt például a „*Compagnie Franco Roumaine de Navigation Aérienne*”, CFRNA,³⁰⁴ mely francia – román együttműködés keretében naponta üzemeltetett légi járatot

³⁰¹ WALTERS 1997, 69. o.

³⁰² <https://heise.cloudimg.io/width/700/q75.png-lossy-75.webp-lossy-75.foil1/www-heise-de/imgs/18/1/5/7/1/2/8/9/Ju52-Aufmacher-a16768330254195b.jpeg> 2018.04.24.

³⁰³ A Lufthansa más német gyártók repülőgépeit is alkalmazta, így például a Dornier Wal típust is, mely az óceánrepülések nélkülözhetetlen eszköze volt.

³⁰⁴ http://www.geocities.com/hjunkers/ju_oelag_a1.htm 2018.04.24.

Bukarest és Bécs között 1922. májusától. Azonban 1922. szeptember 14-én Ausztria visszanyerte területi jogait, így a légi forgalomban való részvétel az osztrákok számára is lehetővé vált.

Dr. Walter Bardas-Bardenau³⁰⁵ partnereket keresett egy eredendő osztrák légitársaság felállításához. Együttműködésre a Junkers Luftzeugwerke-nél³⁰⁶ talált, akik hajlandónak mutatkoztak tulajdonrészesedésért cserében ellátni a társaságot a szükséges számú repülőgéppel és pilótával. Egy másik üzlettársat is találtak az osztrák vasutak személyében, így 1923. május 3-án megkezdődhetek a próbarepülések. Két héttel később, 1923. május 14-én megérkezett két Junkers Ju F 13 a társasághoz, melyet ÖLAG³⁰⁷ névre kereszteltek. Junkers két darab F 13-ért cserébe 49% tulajdonjogot szerzett meg a társaságból. 1923. májusától az ÖLAG Münchenből Bécsbe repült menetrendszerű járatokat, melyet 1923. július 28-án kiterjesztett Budapestig, és az Aeroexpress Rt.-vel közösen üzemeltetett. Magyarországon a Junkers F 13 típus is alkalmazásban volt, úszótalpas példányait az Aeroexpress Rt. is használta.

1925. április 27-én „Aerolloyd Warschau” néven újabb légitársaság kezdte meg működését, mely Varsóból indulva Krakkón keresztül Bécsig üzemeltetett menetrendszerinti légi járatot napi szinten, mellyel egy újabb kelet-európai lég útvonalat kötött be a Junkers által kiépített útvonalhálózatba. 1925. május 17-én az ÖLAG megkezdte a menetrendszerinti repülést Klagenfurt és Bécs között is.

Amikor a Junkers Luftverkehr 1926-ban integrálódott a Luft Hansa légitársaságba, az ÖLAG a saját szakállára folytatta a járatok üzemeltetését. 1926. szeptember 15-én a Luft Hansa azonban hivatalosan is bekebelezte a Junkers által birtokolt 49%-ot. A következő években a jó kapcsolat továbbra is fennmaradt a Junkers művekkel, így a gyár repülőgépei a légitársaság állandó típusaivá váltak.³⁰⁸

Junkers légitársaságok és üzleti vállalkozások egész sorát hozta létre, vagy nyújtott segítő kezet megalkotásukhoz világszerte. 1926-ra azonban légitársaságai legnagyobb részben

³⁰⁵ Dr. Bardas Bardenau – osztrák befektető, az ÖLAG megalapítója és 1%-nak tulajdonosa (forrás: <http://oldbeacon.com/beacon/airlines/europe/oelag.htm>)

³⁰⁶ Wolfgang Stritzinger: Luftfahrt in Österreich; Die Müntze, 18. Jahrgang, 1. Ausgabe, Januar – März 2007. 12 – 14. o.

³⁰⁷ OELAG, ÖLAG: Österreichische Luftverkehrsgesellschaft AG

³⁰⁸ 1938. december 1-én az ÖLAG teljesen beleolvadt a Lufthansa légitársaságba, miután az Anslußt követően Ausztria hivatalosan is a „Reich” része lett.

betagozódtak a megalakuló Luft Hansa légitársaságba, kivételt képezett a perzsa vállalkozás, mely magától szűnt meg ellehetetlenülés következtében. Megnőtt – ha lassan is – az igény a légi teherszállítás iránt, fontos volt tehát Junkersnek, hogy a legelső között lehessen a légi versengés megindulásakor. Országokon átívelő légitársaság – hálózatot alakított ki tehát Európában: Svájcban létrehozta az Ad Astra Aero AG légitársaságot 1922-ben, Ausztriában az ÖLAG társaságot 1923-ban, Hollandiában az NV Nederlandsche Wereldverkeer Maatschappij, Bulgáriában pedig a Bunavad légitársaságokat.³⁰⁹

Belgiumban azonban nem járt sikerrel. Junkers tárgyalásokat folytatott az angol Handley Page Ltd. Repülőgépgyárral egy belga légitársaság felállításáról együttműködés keretében, azonban a kezdeményezést végül a Handley Page egyedül valósította meg, létrehozva a SABCA (Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques) céget, mely ellátta repülőgépeivel Belgiumot.

1925. július 21-én Junkers és az angol Trost testvérek létrehozták közösen az AEC (Air Express Company, Limited) vállalkozást, melynek 42%-át birtokolta Junkers, a maradék 58%-at pedig a Trost fivérek. 1925-ben a frissen létrehozott légitársaság szerződést kötött a brit Imperial Airways Ltd.-vel egy London – Amsterdam – Malmö (a svéd AB Aerotransport üzemeltette a járat azon szakaszát) – Essen – Berlin járat kialakításáról, számos kisebb légitársaság közreműködésével.

Az AEC 1925-ben minden Europa Union KGA³¹⁰ légitársaságot reprezentált, melynek azonban gyakorlati eredménye már nem lehetett, hisz a Luft Hansa megalakulásakor ez a szervezet összedőlt. Az AEC 1926-tól nyereségesen működött, különösen a Párizs – London útvonal volt kifejezetten hasznos a bevétel növekedés számára.

Junkers természetesen látta a légi teherszállításban a jövőt, és személyes tapasztalatai is voltak már ebben az üzletágban. 1927-ben felállította Berlinben az Internationales Luftfracht- und Maklerkontor Air Express GMBH-t, röviden LUFTFRAKO-t, mely az AEC mintáját követve szállítványozással foglalkozott. 1928-ban egy újabb, együttműködésen alapuló légitársaságot hozott létre Junkers, melynek neve Deutscher Tramp Luftverkehrs Gesellschaft mit beschränkter Haftung lett, röviden DEUTRALUFT. Junkers tehát a légiposta és

³⁰⁹ Bob Mulder: Air Cargo a la Junkers. http://www.europeanairlines.no/doc/AEC_160505.htm

³¹⁰ Hugo Junkers közreműködésével kialakított európai légitársaságokat összefogó szervezet, mely azonban csak 1925-ig működött

személyszállítás szolgáltatások mellett kiépítette a német légi teherszállítást is, saját fejlesztésű repülőgépeire támaszkodva. A LUFTFRAKO és a DEUTRALUFT egészen 1932-ig működött, mikor a szerepüket végleg átvette a Luft Hansa, mely a gazdasági világválság ideje alatt is állami támogatást élvezett. Junkers a repülőgépgyártás és fejlesztés felé fordult véglegesen.³¹¹

1926-ban Junkersnek egyesítenie kellett cégét, a JLAG-ot a DAL légitársasággal, hogy megalakulhasson a német Luft Hansa AG (DLH, Deutsche Luft Hansa AG.). 1927. augusztus 3-án a DLH a német vasúttársaság közösen létrehozta egy szállítmányozó céget, mely a FLEI – Verkehr (Flug und Eisenbahn Verkehr) névre hallgatott. Így megoldódott az áru szállítása a repülőterekről a célállomásokig.

A nemzetközi áruszállítás megalakításakor a DAL elsősorban Anglia és Olaszország felé próbált nyitni. Anglia felé az út francia – német kooperáció keretében valósulhatott meg az SGTA – Lignes Farman társasággal a Berlin – Hannover – Essen/Mülheim – Köln – London – Amsterdam – Hannover – Berlin útvonalon. Köln és Párizs között az SGTA – Lignes Farman üzemeltetett menetrendszerinti járatot. München és Milánó között az Alpok átrepülésével a DAL és az olasz Fiat tulajdonban lévő ALI (Avio Linee Italiana SA) közösen üzemeltetett légi járatokat összekötve ezzel a két ország légterét, és legyőzve az egyik legnagyobb európai légi – akadályt.³¹²

Junkers azonban egyéb kereskedelmi lehetőségeket is látott a repülésben. Légifényképezés, légi kémkedés is szerepelt a tervei közt. Még 1921-ben létrehozta a Junkers Luftbild nevű vállalkozást, mellyel gyakorlatilag elkezdődött a polgárinak álcázott német kémrepülés. A szakemberek gyakran külföldi légitársaságok pilótáiként végezték munkájukat, így ellenőrizhetetlenek voltak. 1932-ben a társaság felvette a Hansa Luftbild elnevezést, mely már Hitlert szolgálta. A speciális kamerákkal ellátott Junkers repülőgépek³¹³ megjelentek Svédország, Perzsia, Brazília, Argentína és Chile felett, valamint sok más ország légterében is gyűjtötték az információt. Közben valódi polgári feladatokat is ellátott a társaság, hisz légi fotókat készített műemlékekről, térképészeti eljárások során segédkezett, melynek egyik legnagyobb példája Grönland levegőből történő fotózása volt az ország kormánnyal karöltve.³¹⁴

³¹¹ Bob Mulder: Air Cargo a la Junkers. http://www.europeanairlines.no/doc/AEC_160505.htm

³¹² Bob Mulder: Air Cargo a la Junkers. http://www.europeanairlines.no/doc/AEC_160505.htm

³¹³ A repülőgépek polgári légitársaságok felségjelei alatt, német optikával felszerelve tevékenykedtek.

³¹⁴ <http://hugojunkers.bplaced.net/junkers-luftbild-gmbh.html> 2018.08.15.

Míg Európán belül minden Junkers önállóság megszűnt a Luft Hansa³¹⁵ megalakulását követően, addig a Közel-Keleten egy Junkers légitársaság továbbra is üzemelt. Ebben az időben Junkers egy Skandinávia – Perzsia útvonalon közlekedő légitársaság kialakításán is gondolkodott, melynek Teherán lett volna a végállomása Perzsiában.

1922-23 során Junkers főleg szovjet-orosz területekre koncentrálni kezdte megvállalkozásait, köztük a Junkers Luftverkehr Russia-t, azonban szovjet légitársaságok megalakulása után ezek ellehetetlenültek 1924-re. A Moszkva – Baku légi útvonalat a szovjet társaságok repülték, míg a Königsberg – Moszkva útvonalat pedig a Deruluft üzemeltette. Ezért 1924-től Junkers Perzsiára koncentrált, hogy kiépítse a légi útvonalhálózatának végcélját. 1924. december 20-án került sor az első Baku – Teherán útvonalon történő repülésre, 3 Junkers Ju F 13 részvételével.

1926. február 26-án, egy hónappal a Luft Hansa megalakulását követően Junkers aláírta a szerződést a perzsa kormánnyal a légitársaság felállításáról, tehát Junkers kezében maradt. Junkers 1926-ban öt évre szóló kizárólagos jogot szerzett Perzsiában egy légitársaság üzemeltetésére. Megalakította tehát saját érdekeltségű társaságát a saját gépeivel, melynek neve Junkers Luftverkehr Persien lett.

Kurt Weil³¹⁶ volt a megfelelő személy az új légi-projekt megszervezésére, ezért Teheránba utazott. 1927. február 8-án nyílt meg a Teherán – Pahlevi (Kaszpi-tenger) – Kermanshah – Hamadan – Irak útvonal a *Junkers Luftverkehr Persien* légitársaság által. 1928. februárjára az útvonalat kiterjesztették Bakuig, ahova szovjet társaság, a *Deruluft* menetrendszerinti járatokat repült, így bekötötte Perzsiát a nemzetközi légi útvonalhálózatba. 1928-ban újabb útvonalat helyeztek üzembe a Teherán – Isfahan – Shiraz – Bushire útvonalon a Perzsa-öböl partvidékéig. 1929-ben pedig megnyílt a légi közlekedés a Teherán – Meshed, majd 1930-ban a Teherán – Tabriz útvonalakon is. 6 Junkers Ju F 13, és 1 Junkers Ju W 33 állt az új társaság rendelkezésére. Azonban a szovjet légitársaságok leállították a Moszkva – Baku között közlekedő járat üzemeltetését, így a Junkers Luftverkehr Persien elszigetelődött. 1932-ig folytatta repüléseit, végül azonban megszűnt. A repülőgépeket visszaszállították Németországba és Kurt Weil is

³¹⁵ A Luft Hansa AG. megalakulásakor, mint Luft Hansa írta a nevét, csak 1933-ban vette fel az egyszerűbb, helyesen egyben írt Lufthansa elnevezést. A dolgotban attól függően történt a légitársaság nevének leírása, hogy a hozzá köthető esemény 1933 előtt, vagy után történt. (a szerző)

³¹⁶ Német pilóta, Hugo Junkers megbízottja a perzsa légi vállalkozások megszervezése során.

hazatérhetett. A világ utolsó, teljes egészében Junkers által üzemeltetett légitársaság tehát 1932-ben megszűnt.³¹⁷

A rapalloi szerződés eredményeként a Szovjetunió területén Moszkvától nem messze, Filiben 170 Ju F 13-ast építettek meg, részben a *Deruluft*, egy 1922-ben alakuló szovjet-német közös légitársaság számára. Junkers szeretne volna bekapcsolni Henry Fordot is a gyártásba a G 24 típus gyártásával, kijátszva ezzel a békeszerződés pontjait, ám ez nem sikerült, Henry Fordot nem sikerült meggyőznie.

A Távols-Kelettel kiépítendő légi útvonal feltérképezése volt Junkers és a Luft Hansa egyik fontos célja. Megalakulásának évében, 1926-ban két Junkers Ju G4 típusú repülőgép kezdte meg ennek az útvonalnak a felderítését Berlinből Pekingbe. Tökéletesen megszervezett expedíció volt: útvonaltervvel, kiépített ellenőrzőpontokkal, és a táborhelyekre előre odaszállított tartalék alkatrészekkel és motorokkal végig biztosítva a 10000 km-es távolságot a repülőgépeknek és személyzetüknek.

A legnehezebb, és időigényesebb feladat volt az üzemanyag szállítása a tervezett leszállóhelyekre. Végül a D 901 és a D 903 oldalszámú gép felszállhatott Berlin-Tempelhof repülőtérrel 1926. július 4-én. A repülés első része Szmolenszken keresztül Moszkváig tartott. Július 25-én a két repülőgép tovább repülhetett Kazanyba, majd onnan az Urálon keresztül Kurgán, Omszk és Barabinszk érintésével Novoszibirszkbe. A Bajkál tó partján néhány nap pihenőt tartott a személyzet, majd Mandzsúrián és Mukdenen keresztül elérték Pekinget augusztus 30-án. Ezzel a Luft Hansának az volt a célja, hogy rövid, ésszerű és költség hatékony légi útvonalat tárjon fel Szibérián keresztül Kínába, és kiépítse a szükséges infrastrukturális és gazdasági kapcsolatokat a Távols – Keleten. Az útvonalról jelentés született, mely szerint ugyan 72 óra csak a tisztán repüléssel töltött idő, mely vonattal 15 napig, hajóval 42 napig tart, de a Mandzsúriában uralkodó polgárháborús állapotok miatt az átrepülés lehetetlen.

Wolfgang von Gronau, a Luft Hansa jeles pilótája megjegyezte a repülés megkezdése előtt: „*Nem az a céltom, hogy sporteseményen vehessek részt, hanem az, hogy felfedezzek egy légi útvonalat, mely a jövőben a rendszeres légi forgalom útvonala lehet.*”³¹⁸ Ez azt jelentette, hogy

³¹⁷ http://www.geocities.com/hjunkers/ju_jlvpersia_a1.htm 2018.02.25.

³¹⁸ „*I'm not engaging in a sporting contest, my objective is to explore a route for regular air traffic of the future.*” (Wolfgang von Gronau, 1926. július 4.)

a Luft Hansa meglehetősen ambiciózus, a jövőbe tekintő terveket fontolgatott már megalakulásának évében a kiépítendő, a Földet behálózó légi útvonalhálózatról.

Mikor a légitársaság első pilótája, Siegfried Graf Schack von Wittenau megérkezett Pekingbe, mindent a nulláról kellett felépítenie. Csak nagyon felületes térképek álltak a rendelkezésére, melyek már akkor a 20 évvel korábbi állapotokat tükrözték. Rádióállomások, műhelyek, alkatrészellátó raktárak, valamint európai értelemben vett repülőterek sem léteztek. Először az említett létesítményeket kellett kiépíteni és biztonságba helyezni.

Mindezek ellenére, az *EURASIA* légitársaság³¹⁹ lassan megkezdhette működését. 1939-re a hálózat hossza elérte a 7660 km-t. A II. világháború kezdete, a japán megszállás véget vetett a repüléseknek, azonban az alatt az idő alatt, míg működött, a Junkers repülőgépek 52000 utast, és 2100 tonna árut szállítottak 8 millió repült kilométer megtétele közben.³²⁰

5.3. A német polgári repülés gazdasági és a társadalmi kölcsönhatásai a weimari években

Az alfejezet a német repülés gazdasági és társadalmi kölcsönhatásait vázolja fel a weimari időszak alatt. Ugyanakkor az említett kölcsönhatások továbbra is fennálltak Hitler hatalomra kerülését követően, de azok kialakulásának főbb irányvonalai a címben behatárolt időszakhoz köthetők.

A légitársaságok, a repülőgép- és léghajó gyárak, a légi és földi infrastruktúra, a gyári munkások, mérnökök és repülőszemélyzet kialakítása, fejlesztése, kiképzése és fenntartása nagy költséget jelentett a német gazdaság és a vállalkozók számára. Az 1920-as évek állami és egyéb anyagi ráfordításainak adataihoz ugyanakkor nehézkesen lehet csak hozzáférni, hiszen a valós adatok nem voltak nyilvánosak, mivel Németország csak burkoltan, titokban és számos esetben a tiltásokkal szembe menve biztosíthatott forrásokat állami költségvetésből a repülés fejlesztésére. Az ide vonatkozó pontos adatok a kortárs német szakirodalomban nem jelentek meg, így azokat a modern, 1980-as évek után kiadott irodalmakból lehet összegyűjteni.

³¹⁹ <http://www.earnshaw.com/shanghai-ed-india/tales/library/aviation/aviation17.htm>

³²⁰ <http://china.lufthansa.com/en/html/pioniere/historie/index.php>

A gyártók – így például Hugo Junkers – 1926 előtt önálló vállalatokat és légitársaságokat üzemeltettek, így az adataik valamivel részletesebben állnak rendelkezésre, mint a német kormány által finanszírozott projektek költségvetései. Ugyanakkor rájuk is vonatkoztak a repülést és a gyártást korlátozó szabályok és tiltások, tehát a magánvállalkozások esetében sincs könnyű dolga a kutatónak. 1923-tól fokozatosan olvadtak össze – német kormányzati szándékból – a meglévő német légitársaságok, ennek részleteivel a disszertáció a Luft Hansa létrejöttét tárgyaló fejezetben foglalkozik részletesebben. A német állam megjelenése a vállalatokban résztulajdonosként azt eredményezte, hogy az anyagi ráfordítások burkoltan, a valós számok elkendőzésével valósultak meg. Így 1923-tól 1926-ig – a német polgári repülés liberalizációjáig – szintén nehézkes a valós adatok feltárása. 1926-ot követően is csak a polgári értelemben vett anyagi ráfordítások váltak nyilvánossá, a katonai értelemben vett légi fejlesztések költségei nem. A két terület pedig szorosan összefügg, jó példa erre a német katonai kutató-fejlesztő bázisok létrejötte a Szovjetunióban (vagy a világ más részein), melynek fenntartási költségei számomra nem ismertek. A német repülés anyagi-gazdasági hátterének, valamint annak a német gazdaságra gyakorolt hatásainak feltárása és bemutatása külön kutatást igényelne, erre a feladatra a disszertáció nem vállalkozhat.

Az elérhető adatok alapján mégis körvonalazható a polgári repülés német államháztartás számra jelentett költsége és hozadéka. Jelentős beruházást és kiadást kívánt állami forrásokból annak fejlesztése és fenntartása az 1920-as években, valamint a nagy gazdasági világválság idején. Kizárólag így volt biztosítható versenyképessége a nemzetközi, légi értelemben vett versengésben, s az állami dotáció eredményeként olyan időszakokban is talpon tudott maradni a Luft Hansa, mint az említett gazdasági válság, amikor a versenytárs francia és olasz légitársaságok csak vegetálni voltak képesek, jelentős légi pozíciók feladása árán. Fontos továbbá leszögezni azt a tényt, hogy a repülés a szállítmányozási versenybe későn szállt be, hiszen a szárazföldi és tengeri teher-, posta- és személyszállítási útvonalak és eszközök már üzemeltek (vasút és hajóforgalom), így a repülés eleve hátrányból indult, hiszen már meglévő rendszerekkel kellett versenybe szállnia, s ez igen jelentős ráfordításokat és befektetéseket igényelt állami és magántőkéből egyaránt. A légi szállítványozás egyetlen téren tudott versenyezni a hagyományos szállítványozással, ez pedig a sebesség volt. A gyorsaság, mint tényező miatt azonban megérte fejleszteni magát az ágazatot, valamint a technológiát és infrastruktúrát is.

A léghajózás Németországban komoly hagyományokkal rendelkezett, már az első világháborút megelőzően is. A DELAG és a Luftschiffbau Zeppelin GmbH 1909 és 1914 között közel 37.000 fizető utast szállított. A DELAG 1919-ben ismét elindította járatát Berlin és Friedrichshafen között, ám ezt a győztesek leállították. 1924-ben az USA megrendelte az LZ 124 „Los Angeles” Zeppelint, mely azt eredményezte, hogy a gyártó megmenthette szakmunkásait és gyártókapacitását nem kellett leépítenie. 1926-ban ismét engedélyt kapott a vállalat egy újabb, az LZ 127 „Graf Zeppelin” léghajó gyártására. A léghajógyártás nemzetgazdasági szempontból kiemelkedő jelentőséggel bírt, hiszen a vállalat és annak beszállítói köre jelentős számú embert foglalkoztattak, ipari termelést és fejlesztést jelentettek. Az 1920-as évek második felére a repülőgépgyártás rohamosan fejlődésnek indult a világban, így a léghajózás a légiközlekedés egy speciális szegmensében maradt csak versenyképes, ez pedig a hosszújaratú, interkontinentális személy- és postaszállítványozás volt.³²¹

Junkers vállalataiban már 1925-ben megjelent a német állam, mivel a vállalat nehézségeit egyszeri, 635.000 márka támogatással kompenzálta, azzal a feltétellel, hogy többségi tulajdonossá válhatott (kétharmados, közel 80%-os) a Junkers cégcsoportban, melynek becsült értéke 7.000.000 márkát tett ki.³²² A jelentős állami szerepvállalás mutatja igazán jól, milyen komoly kormányzati szándék húzódott meg a német repülés fejlesztése, és állami kézben történő összevonása mögött. A Luft Hansa egy évvel későbbi megalakulásakor pusztán 50.000 márka alaptőkével jött létre, ám ezt fél évvel később (1926.06.15.) már 25.000.000 márkára növelte Németország!³²³ A repült kilométerek költségei – géptípustól függően – 2,40-5,60 márka között mozogtak, melyből az állam repült kilométerenként az első évben 2 márkát vállalt át támogatás formájában. Így a frissen alakult légitársaság működési költségeiből 14.200.000 állt az állam, mely 1927-ben 22.600.000 márkára emelkedett.³²⁴ Az állami dotáció a disszertáció által áttekintett időszakban – s még azt követően is – végig létezett.

Junkers azonban nem csak kiadást jelentett a tulajdonosok számára, mivel jelentős világpiaci részesedésre tett szert a fémépítésű repülőgépgyártás piacán. 1924-re a világ repülőgépgyártásának 40%-át Junkers típusai adták! Ez jórészt az F 13 típusnak volt

³²¹ https://www.persee.fr/doc/rbph_0035-0818_2000_num_78_3_4472 2019. 01. 07.

³²² ACKTUN 2006, 48. o.

³²³ ACKTUN 2006, 50. o.

³²⁴ ACKTUN 2006, 64. o.

köszönhető, s bár ez a nagy részesedés ugyan nem tartott sokáig, de az adat jól érzékelteti a német repülőgépipar valós súlyát a világban.³²⁵

A német repülőgépgyártás fejlesztésének ipari, technológiai és személyi feltételeit azonban meg kellett teremteni nemzetgazdasági szinten. A szaktudás és tapasztalat egy része ugyan rendelkezésre állt olyan cégcsoportoknál, mint a Junkers, Dornier, Heinkel, Blohm & Voss, és Zeppelin, ám a szakembergárda 1919-1920 után más területeken helyezkedett el, hiszen munkája részben feleslegessé vált. Ennek eredményekén megvalósult egy jelentős tudás- és technológia-transzfer az iparágak között az 1920-as évek elején. A gyártási folyamat azonban nem kizárólag a repülőgépgyárakban történt, hiszen egy jelentős ipari beszállítói kör szolgáltatta a legyártott alkatrészeket. Az üzemekben így szinte csak az összeszerelés történt, a beszállítók között pedig jelentős német vállalatokat említhetünk, amik tömegeket foglalkoztattak.³²⁶ Csak néhány jelentősebbet említve ilyen cégek voltak a Daimler, Siemens, IG Farben, Rheinmetall és a Krupp. A beszállítók működésének létfontosságú szükséglete volt a nyersanyagellátás megléte. A repülőgép és léghajógyártás csúcstechnológiát és a legmodernebb anyagokat igényelte, így héliumot, alumíniumot, nagy szilárdságú acélokat, gumit, üveg szélvédőt, műszereket, optikát, elektronikát és kiváló minőségű üzemanyagot (repülőgépbenzint és nyersolajat). Németország az 1920-as években számos nyersanyagból hiányt szenvedett, s a vesztes háború következtében nehézkesen jutott hozzá olajhoz és alumíniumhoz, illetve gumihoz. A sikeres repülőgépipar működtetéséhez ezek ellátását meg kellett oldani. Az üzemanyagellátás kérdésének rendezésekor Németország Moszkvával kötött szerződéseket a hosszú távú olajellátás biztosításához.³²⁷

A szakembergárda képzésére Németország szintén jelentős figyelmet és erőforrásokat fordított. A gyakorlat orientált szakképzés és szakmunkásképzés mellett komoly erőfeszítéseket tettek a felsőoktatás fejlesztése, elsősorban a mérnökképzés elősegítése érdekében. Ez nem kizárólag a repülőgépipar kiszolgálása miatt történt, hiszen a német ipar hatékonyabbá tételének ez alapvető feltétele volt. A mérnökök mellett vegyészeket, geográfusokat, tanárokat, meteorológusokat is képeztek. Ennek elősegítésére jött létre 1925-ben – egy diák USA-beli tanulmányi látogatásának eredményességét követően – a napjainkban is létező DAAD (Deutscher Akademischer Austauschdienst e. V.) ösztöndíj, német hallgatók külföldi

³²⁵ HANS-LIUDGER – SCHIEFELBUSCH 2000, 956. o.

³²⁶ WAGNER 1987, 85. o.

³²⁷ POTURZYN, 1925, 62. o.

tanulmányaik fedezésére. Lényege a megszerzett tudás hazahozatala és Németországon belül történő felhasználása volt.³²⁸

A német légi értelemben vett újjászületés, a légi sikerek kulcsa („*deutsche Luftgeltung*”)³²⁹ egyrészt a kormányzati, állami koordinációban és ráfordításokban rejlett, ám széles társadalmi támogatottág és tömegbázis nélkül nem válhatott volna igazán fenntarthatóvá. A repülés – jellegéből fakadóan – alkalmas volt a hazafiság, a hazaszeretet, a nemzeti büszkeség és identitás szimbólumává válni. Egyszerre volt a szabadság, a megkötések nélküli mozgás, valamint a német technológia, ipar és tudás diadalának szimbóluma is. Mindemellett az igazságtalannak vélt versaillesi szerződéssel szembeni ellenállást is megtestesítette. Minden német szívét büszkeséggel töltötte el, ha feltűnt az égen egy méltósággal úszó zeppelin, vagy elrepült felettük egy csillogó repülőgép. A polgárok kötelességüknek érezték a formálódó, újjászületőben lévő repülés ügyének támogatását, s a repülés előnyben részesítését más utazási lehetőségekkel szemben. A korai, anyaországon belüli légiútvonalhálózat kialakításakor szempont volt minden nagyobb német város légi úton történő összekötése, mely rövid szakaszokra, szinte „ugrásokra” („*Hopserslinien*”)³³⁰ osztotta fel a távolságot két távolabb fekvő város között. A rövidebb, nagyvárosokat összekötő útvonalak kialakításának volt egy másik oka is: a Luft Hansa állami támogatásának egy jelentős része bankokon keresztül a tartományok költségvetéseiből került kiutalásra. Így érvényesíthette érdekeit egy-egy nagyváros önkormányzata, ami nem akart kimaradni a repülés jelentette előnyökből. Ennek eredményeként előfordulhatott, hogy a Münchenből Hamburgba tartó menetrend szerint közlekedő járat 3 vagy 4 helyen is megszakította repülését, hogy utasok szállhassanak le és fel. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy – az adott kor viszonyai között értve – bizonyos értelemben „társadalmiasította”, fizikailag elérhetővé tette a repülést Németország lakosságának jelentős része számára. Az újságok, napilapok hasábjain napi szinten jelentek meg a repülést népszerűsítő hirdetések, az azzal kapcsolatos hírek, híradások. A német iskolákban az általános tananyag részévé vált a repülést ismertető, a világ légiútvonalait bemutató térképek oktatása, melyek már az általános iskolai atlaszokban is megjelentek. Az atlaszok tartalmazták továbbá a Zeppelinek világméretű útjainak, valamint az óceánrepülések útvonalainak térképeit is.³³¹ A repülőjegy vásárlás tehát hazafias tetteknek számított, a versaillesi döntések elleni

³²⁸ <https://www.daad.de/der-daad/ueber-den-daad/portrait/en/32996-from-the-very-beginning/> 2019. 01. 08.

³²⁹ BUDRASS 2016, 122. o.

³³⁰ WAGNER 1987, 89. o.

³³¹ SCHMIDT-KOLBE 1938, 44. o., vagy GLA 1926 (teljes tartalom)

tiltakozást testesítette meg, miközben anyagilag támogatta a hazai légi vállalkozásokat, a repülőgépgyárakat, s végső soron a német társadalmat és gazdaságot.³³²

A rövid távok, többször megszakított repülések ugyanakkor okot adtak a kritikusok számára is, miszerint ez a filozófia rontja a versenyképességet a vasúthoz, vagy egyéb hagyományos értelemben vett szárazföldi közlekedési módokhoz képest, s pont a repülés lényegét, a gyorsaságot veszi el attól. A megszakított repülések pedig lényeges többletköltségekkel is jártak szerintük. Ebből jól érzékelhető, hogy a német állam nem elsősorban az utasforgalomból származó profitot tekintette a legfontosabb hozadéknak, hanem annak társadalmi hasznát és hozadékait is kiemelt eredményként értékelte, s a belföldi légiforgalom fejlesztésének egyik céljaként határozta meg a hazafias morál fejlesztését.³³³

A Luft Hansa ugyanakkor figyelembe vette és felhasználta a jogos és építő jellegű kritikákat a nemzetközi, interkontinentális légiútvonalak fejlesztésekor. Világossá vált hamar, hogy a belföldi légiforgalom nem lesz, nem lehet önállóan nyereséges, s a működtetéshez szükséges a rendszeres, éves szinten megítélt állami támogatás. Ebben az esetben tehát az állami nyomásgyakorlás, a kormányzati elképzelés meghatározóbbá vált a profitorientált piaci működésnél. A kieső bevételt azonban kompenzálta is Németország állami források biztosításával. A speciális finanszírozási modell és a hangsúlyos állami jelenlét meggátolta a Luft Hansát abban, hogy érdemben reagálhasson a piac jelentette kihívásokra és lehetőségekre a belföldi légiforgalom szervezésének tekintetében, hiszen – részben – kormányzati céloknak és elvárásoknak kellett megfelelnie.³³⁴

A hosszú távú légiforgalom viszonylataiban lényegesen piackövetőbb, versenyképesebb módon működhetett a német légitársaság. Itt jobban érvényesülhetett a profit, racionálisabb működést tett lehetővé a nemzetközi értelemben vett versenyhelyzet, s az így támasztott kihívások is a gazdaságos működtetést kényszerítették ki. Így kevésbé érvényesült az állam hátráltató hatása például a dél-atlanti légiprojekt kapcsán, sőt, lényegében versenyelőnyt jelentett a kormányzati forrás a franciákkal vagy az olaszokkal szemben, mivel ezek a

³³² HANS-LIUDGER – SCHIEFELBUSCH 2000, 957. o.

³³³ ZIEGLER 1938, 64. o.

³³⁴ HANS-LIUDGER 1996, 285. o.

légitársaságok lényegesen kisebb volumenű dotált forrást használhattak fel veszteségeik mérséklésére.³³⁵

A repülésre, különösen az 1920-as években hajlamosak a kutatók kizárólag ipari, nemzetgazdasági, vagy geopolitikai szempontból tekinteni, kiemelve annak politikai aspektusait. Ám pont a repülés volt az, mely új piacokat nyitott például a légi turizmus terén. Az emberek új, addig ismeretlen perspektívából tekinthették meg az alattuk elsuhanó táj szépségeit, s ezért hajlandóak voltak fizetni a szórakoztatásért. Repülőversenyek, légi cirkusok jelentek meg az első világháborút követően, mint a szórakoztatás új formái. A veterán pilóták sok esetben így próbáltak elhelyezkedni a frontról hazatérve.³³⁶

Jelentős ipari és egyetemi kutatások eredményeként számos technikai, technológiai újítást is alkalmazott a Luft Hansa, ami szívesen láttatta magát a legmodernebb technológiákat alkalmazó légitársaságként. A modern repülőgépek ugyan a gyártók érdemeit dicsérték, ám a légi vállalat új területeken és módokon alkalmazta azokat. Az 1920-as években a légiforgalom nappal, főként jó látási viszonyok között, jó időben történt, áprilistól októberig. A légitársaság a Deruluft vállalattal közösen a világon először beindított egy éjszaka közlekedő, menetrend szerinti járatot Berlin-Kalinyingrád (Königsberg)-Moszkva között 1926-ban, demonstrálva, hogy minden időben, napszaktól és időjárási viszonyoktól függetlenül képes repülni. Ez óriási költségekkel járt, hiszen a személyzetet ki kellett képezni az úgynevezett műszeres repülésre, amikor kizárólag a repülőgép műszereire hagyatkozva repülnek, s a földi infrastruktúrát is fel kellett erre készíteni. Giroszkóppal és rádiójelnevő készülékekkel szerelték fel a repülőgépeket, s rádiós irányjeladókat és jelzőfényeket telepítettek országszerte, mely jelentős forrásokat emésztett fel. A fejlesztés költségeit részben a gyártók, a beszállítók, részben a légitársaság, s igen jelentős részben a német állam vállalta magára.³³⁷

A rendkívül modern technológiák, az alkalmazott tapasztalatok olyan versenyképes német repülőgépipart és hozzá kapcsolható infrastrukturális- és szolgáltató szektort eredményeztek, melynek nemzetközi értékesítéséből nemzetgazdasági értelemben is jelentős bevételhez jutott Németország, hiszen a világ országainak Berlinnel jó viszonyt ápoló csoportja – sokszor német leányvállalatokon keresztül – beszerezhetette magának a német repülés

³³⁵ TREIBEL 1992, 17. o.

³³⁶ DIENEL 1997, 223. o.

³³⁷ DIENEL 1992, 175. o.

vívmányait. Hans Luther – kancellár, a Reichsbank elnöke – utazásai során reklám célra használta fel a német ipar csúcstermékének számító repülőgépeket, hiszen 1927-ben dél-amerikai útja során repülve érkezett Dél-Amerika nagyvárosaiba, s demonstrálta a Junkers és más német gyártók termékeinek kiválóságait.³³⁸

Szintén népszerűsítő, részben reklám célokat volt hivatott betölteni a „*Graf Zeppelin*” léghajó világméretű útja. Kiemelkedő médiavisszhangot kapott az utazás, a világ minden fontosabb sajtója rendszeresen tudósított a Föld körbepüléséről. Az 1929-ben történt repülés már csak azért is számíthatott kiemelt médiafigyelemre, mivel a felmerülő költségek közel 50%-át az amerikai sajtómágnás, William Randolph Hearst finanszírozta a várható profit reményében. Ez is oka volt annak, hogy a léghajó Los Angelesbe is ellátogatott. Németország, s a német repülés kiemelkedő sikere így a világ figyelmének középpontjába kerülhetett, s ennek jelentős hozadékai voltak.³³⁹

A világméretű úthoz hasonló légi vállalkozások kihasználhattak egy forradalmian új kommunikációs csatornát is, mely nem volt más, mint a moziban vetített filmhíradók hang- és képanyaga. A német társadalom minden tagja örömmel nézte azokat a képsorokat, mely a világban elért német légi sikereket mutatta meg az otthoniaknak. A disszertáció dokumentumfilm-melléklete (DVD) jelentős számú filmfelvételt tartalmaz ebből az online is elérhető³⁴⁰ gyűjteményből.

Hans Luther nem az egyetlen német kancellár volt, aki a repülést használta fel céljai eléréséhez. Adolf Hitler, vagy más néven a „repülő kancellár” – megválasztását megelőzően is – naponta repült, hiszen választási beszédeire egy nap több helyszínen is sor kerülhetett, Németország különböző nagyvárosaiban. Erről Gareth Jones tudósított, aki külföldi újságíróként a világon először kísérhette el Hitlert 1933 februárjában Berlinből Frankfurtba, hogy tanúja lehessen a kancellár nagyszabású beszédnek.³⁴¹

³³⁸ CLINGAN 2010, 122. o.

³³⁹ SEIFERT 1999, 56. o.

³⁴⁰ A filmfelvételek a Youtube videomegosztó portálról származnak.

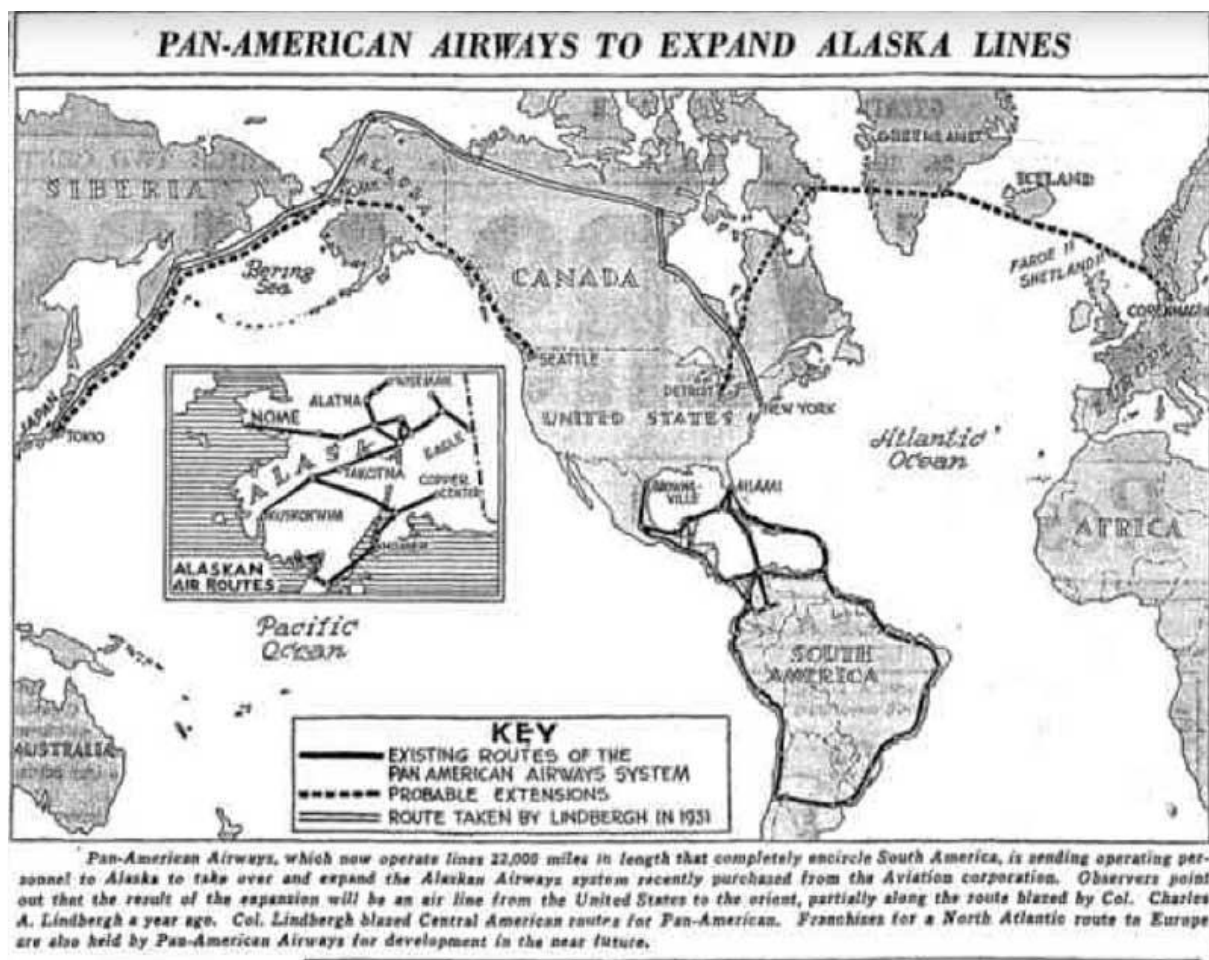
³⁴¹ https://www.garethjones.org/german_articles/welshman_looks_at_europe_10.htm 2019. 01. 14.

5.4. Kitekintés (Amerikai Egyesült Államok, Nagy-Britannia, Olaszország, Franciaország, Japán)

Míg a németek a repülést tiltó rendelkezések kijátszásával voltak elfoglalva, a világ más fejlett technológiával rendelkező országai jelentős eredményeket értek el a repülés terén. Ezért fontosnak tartom, hogy a disszertáció vázlatosan bemutassa a jelentősebb államok, így az Amerikai Egyesült Államok, Franciaország, Nagy-Britannia, Szovjetunió, Olaszország és Japán légi eredményeit is, kiemelve az említett államok Németországhoz köthető légi-, ipari- és egyéb kapcsolatait.³⁴²

Az **Amerikai Egyesült Államok** a 20. század elején hamar felfedezte a repülést, hiszen a kontinensnyi országban hatalmas távolságokat kellett áthidalni, s erre a repülés volt a legjobb eszköz. Ugyanakkor a tényleges légi posta szolgálat létrejötte viszonylag későn, csak az 1920-as évek vége felé jött létre. 1925-ben alapítják a *Trans World Airlines* (TWA) légitársaságot, melyet később felvásárolt az *American Airlines*, s Howard Hughes üzletember fejlesztette a céget később a világ legnagyobb légitársaságai közé. Az évtized egyik kiemelkedő alakja volt Charles Lindbergh amerikai pilóta, aki 1927-ben először repülte át az Észak-Atlanti-óceánt együléses repülőgéppel az USA-ból Európa irányába. 1927-ben jött létre a *Pan American Airways* (PANAM), mely később *Pan American World Airways* néven vált ismertté. A PANAM a két világháború közötti időszakban főként a német tulajdonú kolumbiai SCADTA légitársaság monopolhelyzetének ellensúlyozására törekedett a karibi térségben. 1929-ben Jimmy Doolittle amerikai katona és pilóta először repült „vakon”, vagyis kizárólag a repülőgépek fedélzeti műszereire hagyatkozva. Mindemellett meg kell jegyezni, hogy az USA a nemzetközi repülés terén lényegesen kisebb súllyal volt jelen a világban egészen az 1930-as évek végéig, mint európai konkurensei. Jó példája ennek az elszigetelt légi fejlődésnek az a tény, hogy a hagyományosan észak-amerikai érdekszférának számító Dél-Amerika országaiban az USA csak akkor jelent meg kereskedelmi légitársaságaival, mikor a francia-német légi rivalizálás már közel 10 éve zajlott a térségben, s Németország jelentős légi pozíciókat tudhatott magáénak.

³⁴² HOCHHOLSER, ZFG 1930, Heft 3.



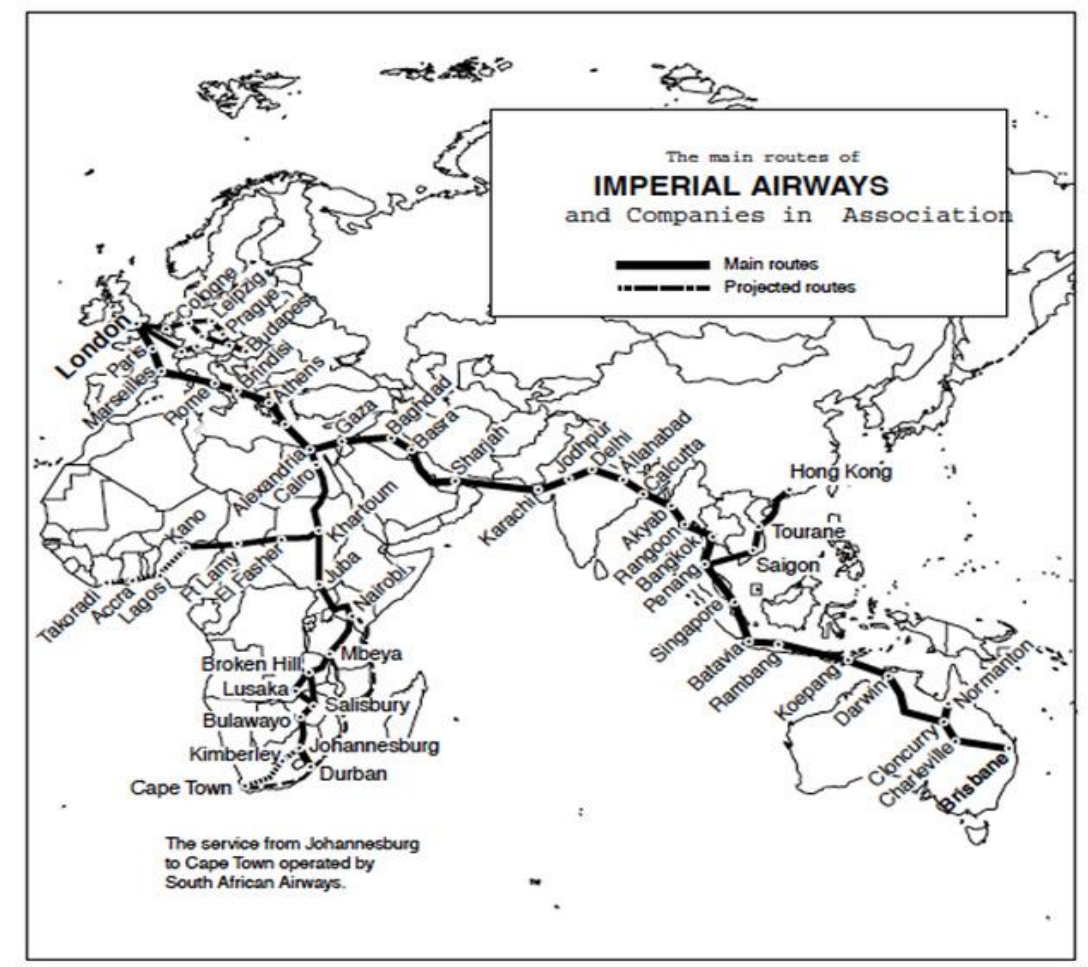
7. Térkép: A PANAM légiútvonalai 1932-ben (a folyamatos fekete vonallal jelzett útvonalak léteztek, a szaggatott vonallal a tervezett útvonalakat, míg a dupla vonallal jelzett útvonalak Lindbergh 1931-ben történt repülésének útját mutatták)³⁴³

Nagy-Britannia ugyanakkor az USA-tól eltérően módon jelentős szerepet játszott a világ légiútvonal hálózatának kiépítésében. 1924-ben jött létre az *Imperial Airways* (1939-ig létezett), mely – ahogy a neve is mutatja – a brit birodalomhoz tartozó gyarmatokat kötötte össze az anyaországgal. A britek a birodalmon belül hatalmas távolságokat kellett leküzdenek, melynek az eszköze korábban a hajózás volt. A tengeri útvonalak mellett már viszonylag korán, az 1920-as évek elején felmerült az igény a légi útvonalhálózat kiépítésére London, valamint az afrikai, indiai és ausztrál gyarmatai viszonylatában. A birodalom alapvetően egy északnyugati-délkeleti tájolású tengely mentén feküdt, melyből elágazott egy fontos légi útvonal Afrika déli csücskéig. A britek Dél-Amerikába nem repültek, mivel érdekeik nem

³⁴³ https://www.panam.org/images/People_Places/Ketchikan/Pan-American-Airways-To-Expand-Alaska.jpg

fűződtek a kontinenshez. Részben ezzel is magyarázható a korábban már részletesen bemutatott brit-német politikai közeledés a légi szabályozás újra gondolásakor 1926-ban, mivel a briteknek alapvetően nem állt érdekében a franciák rivális nélküli légi monopolhelyzete a dél-amerikai térség országaiban. A dél-atlanti légi útvonal kiépítése tehát nem hagyományos értelemben vett birodalmi, territoriális érdekek miatt került előtérbe. A brit légügyi minisztérium elsősorban a nemzetközi légi versenyben történő lemaradás ledolgozása miatt vetette fel ezt a kérdést 1928-ban, ám akkor anyagi okok miatt a terv nem valósulhatott meg. A francia és német légi sikerek láttán a Birodalom egyre fontosabbnak kezdte érezni a dél-amerikai kontinensen történő légi megjelenést, versenyt támasztva ezzel az említett, és hagyományosan ellenfélnek számító európai hatalmaknak. A brit érdekek a weimari Németország sikeres légi- és külpolitikáját látva lassan – a korábbi támogató hozzáállást feladva – megkövetelték, hogy a túlságosan megerősödő német légi jelenlétet ellensúlyozza a Birodalom világszerte. Korábban azért támogatták ezeket a törekvéseket, mert nem szolgálta a brit érdekeket a versailles-i békét követően folyamatosan erősödő francia légi útvonalhálózat kiépülése, és a dél-atlanti légi útvonal kialakításának és üzemeltetésének monopolizálása. A németeknek nyújtott brit diplomáciai és politikai támogatás tehát nem volt érdek nélkül való. Gambia brit gyarmat repülőterének használati jogát is ennek a német-francia légi rivalizálásnak az elősegítéséért adták oda Németországnak, abban a reményben, és azt elősegítve, hogy valós légi versengés alakuljon ki a két ország között a dél-amerikai országokban megszerezhető légi pozíciókért.³⁴⁴

³⁴⁴ A német-francia légi versengéssel a dél-atlanti térségben a disszertáció később részletesen foglalkozik.



8. Térkép: Az *Imperial Airways* légi útvonalhálózata³⁴⁵

Olaszország győztes félként vett részt a párizskörüli béketárgyalásokban, ám a valóságban meggyengülve, s jelentős belpolitikai problémákkal terhelve vágott bele az 1920-as évekbe. A háborús erőfeszítéseikért és veszteségeikért cserébe a győztesektől várta volna a kompenzációt pozícióinak megerősítéséhez a Mediterráneumban, ám azt nem kapta meg. Így lassanként egy újabb szövetség látszott kibontakozni, mely Olaszországot Németországgal közös érdekek mentén kötötte össze.³⁴⁶

Olaszország a Földközi-tenger mentén, Jugoszláviában, Görögországban, a Közel-Keleten, valamint Afrikában kívánta birodalmát felépíteni, s a hajózás mellett szintén a repülést

³⁴⁵ <http://www.zmetravel.com/wp-content/uploads/2013/11/ku-xlarge7.jpg> 2018.02.22.

³⁴⁶ ORMOS-MAJOROS 2003, 307. o.

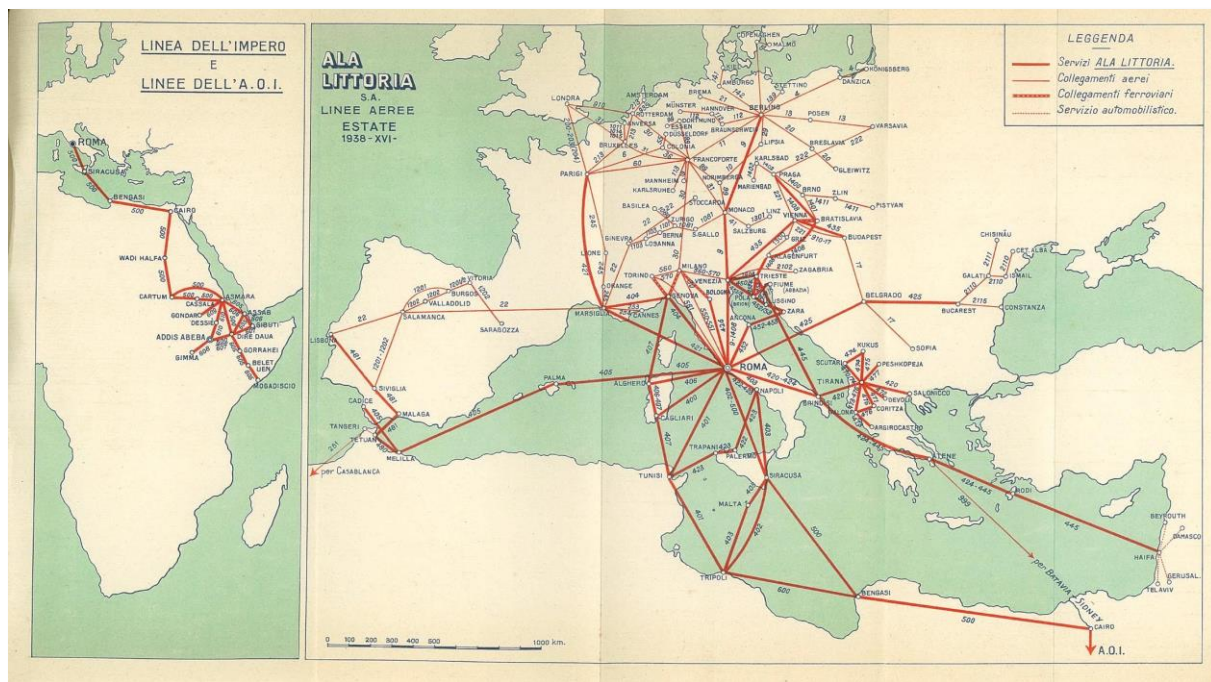
választotta a közlekedés és hadviselés új eszközeül. Céljaik eléréséhez az olaszok jelentős légi tapasztalatra támaszkodhattak. Alig pár évvel az első világháborút követően 1921-ben jelentette meg Giulio Douhet olasz katonatiszt a légiháborúk doktrínáit átalakító reform munkáját, mely a légi hadviselés fontosságát vette górcső alá a jövőre tekintettel.³⁴⁷ Umberto Nobile olasz katonatiszt 1925-ben Roald Amundsen norvég kutatóval megkísérelte elérni a „Norge” nevű léghajó fedélzetén az Északi-sarkot.³⁴⁸ A két világháború között Italo Balbo olasz légügyi miniszter két jelentős légi expedíciót vezetett olasz gyártmányú hidroplánok segítségével az USA-ba (1933 Róma-Chicago), valamint Dél-Amerikába (1930-31 Róma-Rio de Janeiro). Nem pusztán óriási siker volt ez az olasz repülés számára, de egyben jó reklám is az olasz repülőgépgyártás kiemelkedő típusainak.³⁴⁹ Olyan neves gyártók típusairól volt szó, mint Caproni, vagy a Savoia-Marchetti.

1928-ban jött létre a *Società Aerea Mediterranea*, mely később 1934-ben több másik olasz légitársasággal egybeolvadva alkotja meg az *Ala Littoria* légitársaságot, mely Róma központtal a mediterrán térség egyik jelentős regionális társaságává vált, s egyben a fasiszta állam egyik szimbólumává is. Működését 1945-ben fejezte be megszűnésével.

³⁴⁷ Úttörő munkájának címe: *The Command of the Air*, 1921.

³⁴⁸ NOBILE 1969, 22. o.

³⁴⁹ BALBO 1931, 14. o.



9. Térkép: *Ala Littoria* olasz légitársaság légi útvonalhálózatának térképe 1938-ból³⁵⁰

Franciaország a repülés történelme során számos eredményt tudott felmutatni, s ezzel szintén bekerült a jelentős légi nemzetek sorába. Az ország szerepe kulcsfontosságú volt, hiszen a francia külpolitika volt a német polgári repülés liberalizációjának legnagyobb ellenzője, s már a versaillesi béke szövegezésekor is arra törekedett, hogy Németországnak többé ne lehessen légierije.

Franciaország Afrikában és Dél-Amerikában szerzett jelentős légi pozíciókat Európán kívül. Afrikában jelentős gyarmatbirodalommal rendelkezett, míg Dél-Amerika bizonyos országaiban légiposta koncessziókat szerzett meg, s a dél-atlanti légi útvonal kialakításában játszott kiemelkedő szerepet.³⁵¹ Ez az a szegmense a repülés történetének, ahol Németország halálosan komoly légi versenyhelyzetet tudott teremteni, sok esetben a franciák tényleges kárára, elnyerve olyan monopóliumokat a légi szállítványozás terén, melyek korábban a francia tulajdonú légitársaságokat és vállalatokat illették meg.³⁵² Jelentős légitársaságokat üzemeltettek

³⁵⁰ <https://i.pinimg.com/originals/c9/5f/f7/c95ff72ab6cdf537b875a0d9556fa5d1.jpg> 2018.02.18.

³⁵¹ SAINT-EXUPERY 1981. A francia író maga is pilótaként vett részt Afrikában és Dél-Amerikában a francia légitársaságok üzemeltetésében, s tapasztalatairól szépirodalmi regényeket, novellákat írt. A disszertáció nem lenne teljes anélkül, hogy megemlékeznék róla.

³⁵² FISCHER Ferenc részletesen ismerteti a francia-német légi rivalizálás kérdését 1924 és 1933 között a „Háború utáni háború c. monográfiájában (A francia-német rivalizálás az Európa-Dél-Amerika légiútvonal kiépítéséért. A Luft Hansa és a Zeppelin Művek Dél-Atlanti légi projektje 1924-1933 c. fejezet, 149-213. o.)

Európa francia szövetségben lévő országait tömörítette. A Párizs körüli békék aláírását követően, illetve azzal egyidőben a franciák a románokkal közös légitársaság létrehozásáról döntöttek, hogy Párizst Bukaresttel légi úton is összeköthessék. 1920. január 1-én jött létre a francia-román közös légi vállalkozás, a *Compaigne Franco-Roumaine de Navigation Aérienne* (CFRNA), mely a két ország közötti híd szerepét volt hivatott betölteni. Németország elhelyezkedése azonban útjában állt az új légitársaság működésének, s azt csak nagy nehézségeken és kerülőutakon keresztül lehetett biztosítani. Németország geográfiai elhelyezkedésének, „légikereszt”-mivoltának jelentőségével a dolgozat korábban már részletesen foglalkozott, így azt itt részleteiben nem tárgyalom.

Japán a 20. század elejétől kezdve fokozatosan erősödő, regionális hatalmi politikát folytatott a Csendes-óceán térségének nyugati partvidékén. Gyarmati sorból válik középhatalommá, nagyhatalmi ambíciókat dédelgetve. Ugyanakkor Japán nyersanyagokban szegény országgént importra szorult a repüléshez – és egyéb nehézipari fejlesztésekhez – szükséges alapanyagokból és a hozzájuk elengedhetetlenül fontos kenő- és üzemanyagokból, olajból. Emellett szintén szüksége volt a technológiára, képzett európai szakembergárdára, tudásra, ipari innovációra céljai eléréséhez.

Japán győztes félként került ki az első világháborúból, ám hamar világossá vált számára, hogy a győztesek nem kezelik egyenrangú partnerként, s később az USA sem volt hajlandó figyelembe venni Japán igényeit a Csendes-óceán térségében. Így Németország és Japán kapcsolata lassanként szövetséggé kovácsolódott, hasonló érdekeik mentén.

Légi együttműködésekre is sor került, már az 1920-as években. 1922-ben Japán egy német repülőgéptípus gyártási jogát is megvásárolta (Hansa-Brandenburg W.33), mely aztán 1922-ben és 1925-ben is alapul szolgált két japán repülőgéptípus gyártásához. Emellett az Arado, Fieseler, Heinkel és Avia német típusok esetében is érdeklődött a japán légierő. Az 1930-as években a németek közreműködtek a japán haditengerészet repülőgéphordozó programjának tervezésében és megvalósításában, s a technológia-transzfer ebben az esetben kétirányúvá vált³⁵⁵. 1935-ben német mérnökökből és katonákból álló misszió érkezett az országba, hogy az Akagi-osztályú japán repülőgéphordozó megvalósításának tapasztalatait hasznosíthassák a

³⁵⁵ HIROKUNI, ZFG 1929, Heft 11.

6. A weimari Németország dél-atlanti légi törekvései az 1920-as és 1930-as években

6.1. Ibero-Amerika: a német geopolitikai érdeklődés felértékelődése

A dél-amerikai kontinens és a dél-atlanti óceáni térség az 1920-as évek elején légi szempontból gyakorlatilag ismeretlennek számított.³⁵⁸ Nem csak a légkör és a légtér volt jórészt feltérképezetlen, hanem a nagy kontinens országainak belső részei sem voltak ismertek. A térképek és ismeretek hiánya mellett a repülést kiszolgáló infrastruktúra – repülőterek, üzemanyag ellátó hálózatok, szakképzett munkaerő – is hiányzott, ugyanakkor pont a repülőgép volt az a közlekedési eszköz, mely ideális volt ezekben a nagy, s gyakran igen mostoha természeti viszonyokkal rendelkező országokban. A fentebb említett indokok jelentették Németország számára a piac, a technológiai fejlesztés és a haszon lehetőségét. Megvalósulhatott a német repülés exportja, mely főként 1926 előtt bírt nagy jelentőséggel, hisz 1919 és 1926 között Németország saját területein nem fejleszthetett sem katonai, sem polgári célú repülőgépeket.³⁵⁹

A kontinens bizonyos államai kifejezetten németbarát politikát folytattak, különösen Chile és Argentína.³⁶⁰ Ez annak volt köszönhető, hogy az említett országokban jelentős német kolóniák voltak jelen, illetve az említett országok hagyományosan jó viszonyt ápoltak az első világháborút megelőzően a német haderővel. Az említett országok az első világháború alatt semlegesek voltak, s ez előrevetítette az 1920-as években a német kezdeményezéseket a térségben. A semlegesség és a jó viszony okán a korabeli német irodalmak Dél-Amerikát „az utolsó szabad kontinens” meghatározással illették.³⁶¹ A német haderővel történő együttműködésnek a legkiemelkedőbb példája a német-chilei katonai együttműködés.³⁶²

³⁵⁸ STELZMANN, ZFG 1930, Heft 2.

³⁵⁹ Katonai fejlesztéseket Németország – de jure – az 1926. évi Párizsi Légügyi Egyezmények aláírását követően sem valósíthatott meg. A valóság ellenben az, hogy tudatos, katonai célú repülőgép fejlesztés folyt a weimari Németországban, illetve a külföldre telepített német repülőgépgyárakban.

³⁶⁰ PAULIG, ZFG 1930, Heft 4.

³⁶¹ „Der letzte freie Kontinent” (RINKE 1996)

³⁶² FISCHER 1999. „*Dél-Amerika poroszai*” Németország és Chile katonai-tengerészeti kapcsolatai 1885-1931. Hispánia, Szeged.

Fischer Ferenc munkáiban³⁶³ részletesen is feltárta a katonai, s a tengerészeti együttműködések Chile³⁶⁴, Argentína és Németország viszonylatában.

Németország a dél-atlanti légi útvonalhálózatának fejlesztésekor érdekekkel ütközött, így Franciaország légi ambícióit, valamint az USA geopolitikai irányelveit is sértette. Franciaország számára gazdasági értelemben vett sérelmeket okozott a Luft Hansa dél-atlanti járatainak beindítása, hisz sorban hódította el a német légitársaság a légiposta és csomagszállítási koncessziókat a francia légitársaságoktól, így például az Aéropostale, s annak argentin leányvállalata, az Aeroposta Argentina³⁶⁵, illetve a venezuelai Aeropostal Alas de Venezuela³⁶⁶ kerültek nehéz helyzetbe.³⁶⁷ Az USA egyrészt szintén gazdasági sérelmeket szenvedett, másrészt sokkal inkább geopolitikai, stratégiai értelemben érezte magát veszélyeztetve. A Monroe-elv értelmében a dél-amerikai kontinens feletti nagyhatalmi politikázás jogait magáénak vallotta, s nem nézte jó szemmel egy korábban vesztes, európai ország megjelenését a térségben.³⁶⁸ Németország ecuadori, de főként kolumbiai légi jelenléte az USA egyik fő ütőerét, a Panama-csatornát veszélyeztette³⁶⁹. Kolumbiából indulva a német repülőgépek akciórádiuszába ugyanis belefért a Panama-csatorna elérése is, ami elfogadhatatlan volt az USA³⁷⁰, mint nagyhatalom számára.³⁷¹

A disszertáció külön alfejezetekben tárgyalja a Luft Hansa német érdekeltségű leányvállalatainak létrejöttét és működését, de fontos itt megemlíteni a dél-amerikai légi értelemben vett hídfő felépítésének mérföldköveit. 1919 decemberében megalakult az első német érdekeltségű légitársaság a kolumbiai Barranquilla kikötővárosában, igaz, akkor még német állami érdekeltség nélkül. Az új vállalkozás a Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos (SCADTA) névvel jelent meg, s német üzletemberek mellett kolumbiai befektetők is részt vettek annak létrehozásában. Az 1920-as évek közepéig a légitársaság, s annak igazgatója, Dr. Peter Paul von Bauer számos kísérletet tett az útvonalhálózat kibővítésére

³⁶³ FISCHER 1999, valamint FISCHER 2014, továbbá számos magyar és spanyol nyelvű tanulmányában is érintette a szóban forgó kooperációt (lásd: Felhasznált irodalmak).

³⁶⁴ SAMHABER, ZFG 1924, Heft 2.

³⁶⁵ MEUNIER 2018, 159. o.

³⁶⁶ KERRL, ZFG 1930, Heft 7.

³⁶⁷ BLUFFIELD 2014, 122. o.

³⁶⁸ MARSHALL 2018, 97. o.

³⁶⁹ WOHLTHAT, ZFG 1930, Heft 5.

³⁷⁰ SAMHABER, ZFG 1929, Heft 9.

³⁷¹ Harkavy, Robert E. 2013. *Great Power Competition for Overseas Bases: the Geopolitics of Access Diplomacy*. Pergamon Press Inc.: New York, USA. 69. o.

Panamába, ám az USA kiemelten figyelte a törekvéseket, s minden alkalommal ellehetetlenítette azokat. A folyamatos ellenállás leküzdése érdekében von Bauer létrehozott egy légitársaságot is, mely az USA-ban, Delaware-ban került bejegyzésre Inter-American Airways néven. Az igazgató felismerte ugyanis Közép-Amerika, valamint Florida stratégiai jelentőségét a SCADTA légi útvonal hálózata szempontjából, ám próbálkozásai nem vezetnek sikerre. 1924-ben tárgyalásokat kezdeményezett az USA Postaszolgálatával (US Postal Services) annak érdekében, hogy akkreditálják a SCADTA légitársaságot partnerként az USA-ban, s a vállalkozás szállíthasson a karibi térségből légi postát Floridába egy leányvállalaton keresztül, melynek neve Campania Aéromaritima de Colombia volt. Ám a próbálkozások rendre elbuktak, az egyetlen eredmény, melyet von Bauer felmutathatott mindössze annyi volt, hogy az USA végül hivatalosan is engedélyezte egy Dornier Do J Wal típusú német gyártmányú vízi repülőgépnak a látogatást Palm Beach és Miami városokban, Floridában. A kialakuló új német légi vállalkozások terjeszkedésének az USA északi irányban fokozatosan véget vetett, mivel azok sikerei potenciálisan saját nemzetbiztonságát veszélyeztették.³⁷²

1924. május 5-én Berlin központtal a Deutscher Aero Lloyd és von Bauer létrehozták a CONDOR Syndicat nevű új légitársaságot azzal a céllal, hogy kiterjessék a német légi érdekeltségeket Dél-Amerikában, immáron a weimari Németország gazdasági és diplomáciai támogatásával a hátuk mögött. A CONDOR két Dornier Do J Wal típusú repülőgépet lízingelt a SCADTA részére, melyeket Olaszországból behajózva szállítottak a brazil Curaçao városba, s ott is szerelték össze őket. A két légitársaság együttműködésre lépett, így a SCADTA nem csak az említett vízi repülőgépekhez jutott hozzá, hanem a német repülőgépipar támogatása mellett a német kormány politikai, valamint diplomáciai támogatásához is. A cél ekkor is az volt, hogy a SCADTA üzemeltethessen olyan repülőjáratot, mely mind a hét közép-amerikai országot érintette volna Havannán keresztül Miami (Florida, USA) végállomással. Az USA ellenállásán azonban az említett törekvés is elbukott. Az Amerikai Egyesült Államok a SCADTA törekvéseivel szemben inkább Juan Trippe³⁷³ légi vállalkozását támogatta az USA-ból kiindulva a karibi térség államai felé, ezért jött létre a Pan American-Grace Airways (PANAGRA).

³⁷² ORLOVIUS, ZFG 1930, Heft 3.

³⁷³ Juan Terry Trippe (1899. június 27. – 1981. április 3.) amerikai üzletember, pilóta, a repülés egyik úttörője, a Pan American World Airways megalapítója. (*Juan Trippe, 81, dies; US Aviation Pioneer*. The New York Times, Obituaries. 1981. április 4.)

A fokozatosan létre jövő dél-amerikai „légi hídfő” kiépítése sikeresen folyhatott az 1920-as évektől kezdődően³⁷⁴, ám technikai értelemben a transzatlanti átkelés jelentette az egyik legkomolyabb akadályt, Spanyolország és Dél-Amerika összekötése az Atlanti-óceán felett, légi úton, mely azonban nem csak technikai akadályokba ütközött. A légi útvonal kiépítéséért folyó küzdelem már 1925 előtt folyt diplomáciai körökben.³⁷⁵ Gustav Stresemann külügyminiszter közreműködésével kezdetét vette egy jól átgondolt, Spanyolországon messze túlnyúló légi kapcsolatrendszer kialakítása, mely egy német-francia rivalizáláshoz vezetett a dél-atlanti légtér megszerzéséért.³⁷⁶ Németország titokban pilótákat küldött – az első világháborúban semleges – Spanyolországba, hogy vizsgálják meg egy Spanyolország-Dél-Amerika útvonalon közlekedő menetrendszerű légi járat kialakításának lehetőségét, mely a Kanári-szigetek érintésével jut el végállomásához.

A feladattal megbízott Hans Jeschonnek és Ulrich Grauert³⁷⁷ részletes és titkos jelentést küldött Berlinbe a spanyol tapasztalataikról. A jelentés egyik kulcsmondata felvillantja Spanyolország, mint hídfő kiemelkedően fontos szerepét a dél-atlanti légi útvonal kiépítésében Németország számára: *„Egyértelműen abból kell kiindulni, hogy Spanyolországot teljes egészében meg kell hódítani Németország számára. Spanyolországgal egyidejűleg Dél-Amerika is megszerezhető. Spanyolország ugyanis manapság, sokkal inkább mint bármikor, híd Dél-Amerika felé.”*³⁷⁸

A spanyol „hídfő” kiépítése nem csak dokumentumokban érhető tetten, hanem konkrét intézkedések foganatosításának formájában is. 1927 decemberében a Luft Hansa létrehozta a spanyol Compañia Aerea de Transportes leányvállalatát, mely Madrid és Barcelona között repülhetett. Hamarosan, 1928. január 5-én a madridi járáttal a német légitársaság bekapcsolta a spanyol leányvállalatot is a kialakulóban lévő nemzetközi hálózatba.

³⁷⁴ HAUSHOFER, ZFG 1925, Heft 2.

³⁷⁵ SAPPER, ZFG 1927, Heft 4.

³⁷⁶ FISCHER 2003, 93. o. „A dél-atlanti légi projekt”. Francia-német rivalizálás az Európa-Dél-Amerika légiútvonal kiépítéséért (1919-39). In: Fischer Ferenc, Antonio Domingo Lilón (szerk.): Iberoamericana Quinqueeclesiensis I. Latin Amerika Központ: Pécs. 93. o.

³⁷⁷ FISCHER 2014, 175. o.

³⁷⁸ „Man muss vernünftigerweise davon ausgehen, Spanien im ganzen Umfange für Deutschland zu erobern. Mit Spanien wird man sich zugleich auch Süd-Amerika erschliessen, denn Spanien ist heute mehr denn je die Brücke nach Süd-Amerika” Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925, Ausgeführt durch: Hauptmann Grauert, Leutnant Jeschonnek. Madrid-Berlin, August 1925. Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg, BAMA RM 20/284 (Luftfahrt – Nachrichten der Armee) 249-306. o.

A spanyol légtér és repülőterek használata és a franciákkal történt légi egyezmények³⁷⁹ megkötése nyitotta meg Németország számára a lehetőséget a Dél-Amerika³⁸⁰ felé történő légi vállalkozások előtt.³⁸¹ Ahogy Németország megnyitotta légterét kelet felé (Varsó, Prága, Bukarest) a franciák repülőgépeinek, úgy a Luft Hansa is átrepülhetett a francia légtérben Marseille felé, összekötve a spanyol és a német légteret Franciaországon keresztül. 1929-re egész Európát behálózó postaszolgálatot tartott fenn a Luft Hansa³⁸², így járatok repültek London, Párizs, Koppenhága, Malmö és Stockholm repülőtereire.

Gyárakat és technikát Európa és a világ más országaiba is lehetett telepíteni, így például Spanyolországba is. Itt a CASA³⁸³ repülőgépgyártó részvénytársaságot alapították meg. 1924-ben Getafében került sor az első polgári repülőgép legyártására, egy régi katonai repülőter szerelőcsarnokában, mely folyamatosan bővült. 1927-ben megalapították a cádizi gyáregységet, mely hidroplánok gyártásával foglalkozott.

Alapvetően német típusok készítésével a spanyol repülés alapjait rakta le.³⁸⁴ 1929-ben jelentkeztek az első saját fejlesztésű típussal, melyet még abban az évben követett a második, majd harmadik típus, melyek a CASA I.-III. névre hallgattak.³⁸⁵ A közös együttműködés keretein belül jött létre 1927-ben a spanyol Iberia légitársaság is, mely a Luft Hansa európai járatait kötötte össze a spanyolországi repülés útvonalaival. A németek dél-atlanti légi útvonalhálózatának kiépítésekor a spanyol hídfő – beleértve a Kanári-szigeteket – jelentette az európai kiindulási pontot Dél-Amerika országainak légtere felé.

A dél-atlanti útvonal további kiépítéséhez és fejlesztéséhez Spanyolországtól szükség volt egy megelőző, hajóegységekkel történő felderítésre, meteorológiai mérések sorozatára,³⁸⁶ mely támpontként szolgált az Atlanti-óceán déli része felett történő repüléshez. Az egyik

³⁷⁹ Lásd feljebb: 1926 május, Párizsi Légi Egyezmények, valamint a német-francia bilaterális légi egyezmény

³⁸⁰ BOELITZ, ZFG 1928, Heft 3.

³⁸¹ LEGRAND 1997, 246. o.

³⁸² 1931 májusára kialakult és működött a Berlin és Isztambul közötti légi járat, mely brit érdekeket is sértett a Közel-Kelet bekapcsolásával a német érdekszférába. A járatai egészen Bagdadig üzemeltek, így nemcsak az angolok, de a franciák számára is versenyt támasztott. 1932. május 1-én állította forgalomba a Luft Hansa a Berlin-Róma járatát, mely érintette Münchent és Velencét is. 1933-ra Európa minden jelentős repülőterén jelen volt a légitársaság, mely méreteit tekintve a legnagyobbak közé tartozott világviszonylatban is. (WALTERS 1997, 61. o.)

³⁸³ Construcciones Aeronauticas S. A., több gyáregységgel termelt, első elnöke D. José Ortiz Echague volt, 1923-1925 között.

³⁸⁴ Dornier Wal, Dornier Super Wal típusok

³⁸⁵ <http://www.haditechnika.hu/Aktual/0503/A050303.htm>, 2005.12.14.

³⁸⁶ Lásd: a Meteor kutatóhajó útja, mellyel a disszertáció a későbbiekben részletesen foglalkozik

legfontosabb összekötő személy, aki a feladatokat koordinálta német részről Wilhelm Canaris³⁸⁷ volt, az Abwehr későbbi főnöke. Kísérleti repülések történtek a Sevilla-Kanári-szigetek útvonalon, melyeket a Luft Hansa és az Iberia hajtott végre. A Kanári-szigetek volt az „ugródeszka” Buenos Aires felé. Közben 1930-tól lehetőség nyílt Európát Dél-Amerikával a Zeppelin léghajó segítségével összekötni, ami 1931-től menetrendszeri járattá nőtte ki magát. Posta és személyszállítás valósult meg léghajóval, mely heti rendszerességgel tette meg ezt az utat, két irányból egyidejűleg, mely egyben az átrepülések későbbi modelljévé is vált.

Tovább folyt azonban a repülőgépekkel történő útvonal felállítása is. A németek Londenal tárgyaltak egy esetleges afrikai repülőter használatáról, – mivel a Kanári-szigetek és Dél-Amerika között túl nagy lett volna az áthidalni való távolság – mely Brit-Gambiában, Bathurstban feküdt, nem messze Dakartól. A brit beleegyezés hátterében az állt, hogy az angolok tervei közt nem szerepelt egy Angliát Dél-Amerikával összekötő légi útvonal kiépítése³⁸⁸. A franciáknak³⁸⁹ támasztott verseny kedvező volt a britek számára, mert légi kapacitást vont el Európa és a Közel-Kelet térségéből, ahol a francia jelenlét angol érdekeket sértett. Londonnak semmi esetre sem állt érdekében engedni³⁹⁰, hogy az Európa és Dél-Amerika közötti légi közlekedést a franciák monopolizálják.³⁹¹

Megoldásra várt továbbra is az óceán áthidalásának problémája. Bathurst (Brit-Gambia) és Recife (Brazília) közötti nagy, 2500 km távolság a kor légi technikai vívmányai számára még mindig túl nagy kihívást jelentett. A megoldás nagy teljesítményű hidroplánok alkalmazása volt, és hajóegységek alkalmazásával mesterséges „szigetek”, mozgó repülőterek létrehozása az óceán közepén. A Dornier által gyártott Wal típusú repülőgépek jelentették a probléma megoldásának első részét. A második rész megoldását a „*Westfalen*” német hajóegység dél-atlanti térségben történő állandó oda-vissza manőverezése jelentette. A hajó katapulttal volt felszerelve, mely a mellette landoló repülőgépeket fedélzetére vette, aztán az üzemanyaggal feltöltött repülőgépet a levegőbe katapultálta, lehetővé téve ezzel a felszállást, nemkülönben tetemes üzemanyag megtakarítást is eredményezve.³⁹² A hidroplán-katapulthajó megoldás

³⁸⁷ Korvettkapitány, gazdag spanyol és dél-amerikai kapcsolatrendszerrel és befolyással rendelkezett, 1922-től évente huzamosabb ideig tartózkodott Spanyolországban. (FISCHER 2003: 106. o.)

³⁸⁸ BÖHM, ZFG 1928, Heft 3.

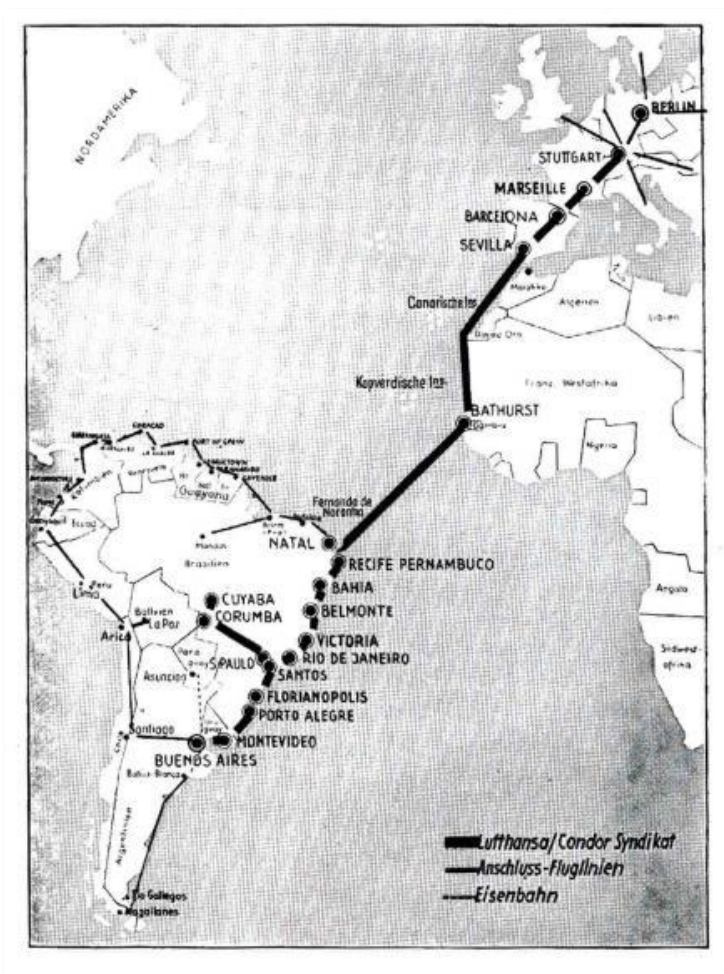
³⁸⁹ Lásd: 2. térkép melléklet, a német-francia légiútvonalak Dél-Amerikába.

³⁹⁰ BÖHM, ZFG 1928, Heft 11.

³⁹¹ Fischer Ferenc 2003. „*A dél-atlanti légiprojekt*”. *Francia-német rivalizálás az Európa-Dél-Amerika légiútvonal kiépítéséért (1919-39)*. (In: FISCHER – LILÓN 2004, 117-119. o.)

³⁹² LEGRAND [é. n.], 116. o.

tesztelése több éven át tartott, míg végül az optimális logisztikai háttérét 1932-től Brit-Gambia biztosította. 1934-től a Luft Hansa beindította a menetrendszerű Európa-Dél-Amerika közötti interkontinentális légi posta járatát, mely Berlin – Sevilla – Kanári-szigetek – Bathurst – Recife – Rio de Janeiro – Buenos Aires útvonalon közlekedett. Az útvonal megtételéhez szükséges idő öt nap volt. A légi összeköttetés beindulásának eredményei szinte azonnal, már 1934-ben jelentkeztek.



12. Térkép: A Luft Hansa dél-atlanti légi útvonala Európából Dél-Amerikába³⁹³

Az argentin elnök négy évre szóló légi postai koncessziót adott a brazil-német CONDOR légitársaságnak Buenos Aires és Rio de Janeiro között³⁹⁴, mellyel megszűnt Argentínában a francia Aéropostale légitársaság monopolhelyzete. Európa számos országának légi postáját szállította a Lufthansa, így Belgium, Olaszország, Svájc, Anglia és Spanyolország küldeményeit is. A jól működő postaszolgálat természetesen magas anyagi bevételt jelentett a

³⁹³ <http://www.airportzentrale.de/wp-content/uploads/2014/01/Streckenkarte-mit-Marseille.jpg> 2018.08.15.

³⁹⁴ BÖHM, ZFG 1929, Heft 1.

Lufthansa és Németország számára, valamint nagy mennyiségű tapasztalatot szereztek az óceánrepülések kivitelezésében.³⁹⁵

A korábbi német kancellár, Dr. Hans Luther³⁹⁶ a Luft Hansa bevonásával, valamint a német kormány megbízásából Dél-Amerikába utazott, hogy tovább szélesítse a német légi érdekeltségek körét. Német repülőgépeken tette meg az utazás jelentős részét, reklámozva ezzel a világ élvonalába tartozó német repülőgép típusokat, s demonstrálva egyben azok kiemelkedő légi képességeit. Az 1920-as években a maga nemében példa nélküli vállalkozás volt egy magas rangú államférfi repülőgéppel történő utaztatása marketing és diplomáciai indokokkal. A megszervezett államfői és döntéshozói szintű találkozókön a meglátogatott dél-amerikai országok elitje lehetett részese, illetve szemtanúja repüléseinek.

Luther Argentínát, Brazíliát és Uruguayt érintő tárgyalásait követően létrejött Brazíliában a CONDOR Syndicat új légi útvonalaként 1927. január 26-án Rio de Janeiro – Rio Grande do Sul – Porto Alegre városokat érintő repülőgépjárat. Az új légi útvonal nem sokkal ezt követően a frissen megalakult brazil légitársaság, a Viaçao Aérea Rio-Grandense (VARIG) kezelésébe került át, mely a következő években német repülőgépeket, német pilótákat és német technikai háttérrel tartott fenn. A zászló tehát brazil volt a repülőgépek szárnyain, de a valóságban a VARIG is a Luft Hansa leányvállalataként működött.

Bár a Luft Hansa megörökölte a Condor Syndicat légi útvonalhálózatát megalakulásakor, azt tovább is adta 1927. július 1-én az újonnan Brazíliában létrehozott, s ott bejegyzett Sindicato Condor légitársaságnak, mely a Luft Hansa dél-atlanti leányvállalataként kötötte össze a transzatlanti, valamint a dél-atlanti légi útvonalhálózatot Németországgal. 1925 augusztusában szintén megalakult a Lloyd Aéreo Boliviano (LAB) La Pazban (Bolívia) szintén német háttérrel, s 1928-ra a LAB bekapcsolódhatott a német érdekeltségekkel rendelkező dél-amerikai légi útvonalhálózatba Kolumbián keresztül.

A Sindicato Condor légitársaság vált a polgári értelemben vett német légi expanzió elsődleges mozgatórugójává a térségben. 1934-35-re Chile³⁹⁷ bekapcsolásával a légi

³⁹⁵ WALTHER 1936, 52. o.

³⁹⁶ Luther, Hans, Dr. (Berlin, 1879. március 10. – Düsseldorf, 1962. május 11.), német politikus, államférfi, kancellár (1925, 1926). Nagy szerepet vállalt Németország dél-atlanti légi expanziójának szervezésében, kiterjesztésében Dél-Amerika országaira. (Forrás: <https://www.britannica.com/biography/Hans-Luther> 2015.08.25)

³⁹⁷ KNOCHÉ, ZFG 1928, Heft 2.

útvonalhálózatba, német repülőgéptípusokkal, német hajózószeméllyel és infrastruktúrával megvalósult az atlanti partvidék összekapcsolása a csendes-óceáni partvidékkel, átrepülve az Andok hegyvonulatait.

1937-ben Fritz Wilhelm Hammer – a SCADTA egyik alapítója – létrehozta Ecuadorban a Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos (SEDTA) légitársaságot, mely 1940-re már azt tervezte, hogy a Galápagos szigetekre indít menetrend szerinti légi járatot.

6.2. A dél-atlanti légi útvonal szisztematikus német feltérképezése és tesztelése

A dél-atlanti légiforgalmi útvonal szisztematikus megszervezése – feltérképezése – érdekében tett német erőfeszítések közül kiemelkedő jelentőségű a *Meteor* kutatóhajó 1925–1927 közötti Atlanti-óceáni déli térségben folytatott meteorológiai tevékenysége. Németország számára a polgári légiforgalmi nagyhatalom státuszának elérése ebben az időszakban prioritásnak számított, hiszen a repülés ipari és technológiai téren teljesen új, korábban nem ismert dimenziókat nyitott meg, amelyek révén az ország enyhíthette nemzetközi elszigeteltségét, gazdasági kapcsolatokat építhetett ki, illetve modern légi kapcsolattartását olyan távoli országokkal – például a latin-amerikai térség államaival –, amelyek rokonszenvvel, de legalábbis nem ellenségesen tekintettek Berlin irányába. A légi útvonal megszervezésének azonban rendkívül komoly akadályát képezte – természetesen nem csak Németország számára – az Atlanti-óceán déli térségének átrepülése, amely az 1920-as években repülőgéppel még nem volt lehetséges. A német vezetés komoly előkészületeket tett a projekt kivitelezése érdekében, amelyek közül a legfontosabb a *Meteor* kutatóhajó dél-atlanti vizekre történő kiküldése volt 1925-ben. A Franciaországgal folytatott légi közlekedési versengésben fontos elemként jelent meg az a szempont, hogy melyik lesz az a hatalom, amely elsőként képesnek bizonyul rendszeres és rentábilis posta repülőgépjáratokat üzemeltetni Európa és Dél-Amerikai között, így Berlin kulcsfontosságú tényezőként tekintett a latin-amerikai térségre. Mindemellett viszont a kutatóút megszervezésében katonai és politikai szempontok is szerepet játszottak, a tervezett légi útvonal mindkét vége felőli „hídépítés” vette kezdetét.

A megbízható, rendszeres és rentábilis dél-atlanti légi útvonal kiépítésének egyik igen fontos előfeltételét a Ráktérítőtől délre az Atlanti-óceán légköri viszonyainak mind pontosabb megismerése képezte, ezért a *Meteor*-expedíció legfontosabb feladatát a meteorológiai vizsgálatok jelentették. „*A légáramlatok ismerete és a légköri viszonyok tehát szükséges tudományos előfeltételek, amelyekkel a gazdaságos távolsági légi forgalom, különösen az óceán felett, kiépíthető*”³⁹⁸ – írta a témával összefüggésben Paul von Perlewitz, a hamburgi német haditengerészeti obszervatórium (*Deutsche Seewarte*) kormányzati tanácsadója 1925-ben. A *Meteor* útjának időtartalmát ennek megfelelően rendkívüli hosszúságúra tervezték: a hajó 1925 áprilisa és 1927 májusa között tartózkodott az Atlanti-óceán déli részén, szisztematikusan végrehajtva az eltervezett tudományos programot.³⁹⁹ Az expedíció vezetője eredetileg a berlini *Institute für Meereskunde* (Tengertudományi Intézet) igazgatója, Alfred Merz professzor volt, ő azonban a küldetés folyamán elhunyt, ezért 1925 augusztusától a hajó kapitánya, Fritz Spiess vette át a helyét, aki a gondos szervezés eredményeként, illetve a tudományos stáb hathatós segítségével képesnek bizonyult gyakorlatilag változatlanul levezényelni a tudományos vizsgálatokat.⁴⁰⁰ Spiess a vállalkozásról *Die Meteor-Fahrt* címen 1928-ban könyvet adott ki, amelyben ismertette a kutatóút eseményeit.⁴⁰¹ A *Meteor* főként Dél-Amerika és Afrika partjai között cirkált, tevékenysége súlypontját a két kontinens közötti legrövidebb óceáni szakaszra helyezve.⁴⁰² „*Az úgynevezett kilencedik profil, a brazíliai São Roque-fok és az afrikai Freetown közötti szakasz kutatása volt*”,⁴⁰³ amely mintegy 1500 tengeri mérföldes hosszát tekintve a legideálisabb légi folyosónak tűnt az Atlanti-óceán átrepülésére. Ettől függetlenül azonban a *Meteor* csaknem az egész dél-atlanti térség légköri viszonyait vizsgálta, olyannyira, hogy még az Antarktisz-közeli dél-atlanti térségbe is behatolt, megközelítve a Déli-sarkkör határát.⁴⁰⁴ Az elvégzendő feladatok közé oceanográfiai, biológiai és bathymetriai⁴⁰⁵ vizsgálatok is tartoztak, amelyeket a stáb rendkívül szigorú szabályok alapján

³⁹⁸ FISCHER 2014, 193. Perlewitzcel kapcsolatban fontos megemlíteni, hogy 1924-ben egy Európa–Dél-Amerika út folyamán „*nagyszabású kutatási meteorológiai programot hajtott végre a hamburgi Norddeutscher Lloyd Minden gőzhajójával*”. (Uo. 194.) A Perlewitz által végrehajtott vizsgálatokat a *Meteor*-expedíció előzményeinek tekinthetjük.

³⁹⁹ Uo. 201.

⁴⁰⁰ D. J. M. 1934, 243. Merz mellett a helyett kapott a fedélzetén két kiváló professzor, Joseph Reger és Erich Kuhlbrodt is. Előbbi a lindenbergi, utóbbi a hamburgi meteorológiai intézet igazgatója volt. (Ångström 1936, 73.)

⁴⁰¹ SPIESS 1928, 71. o.

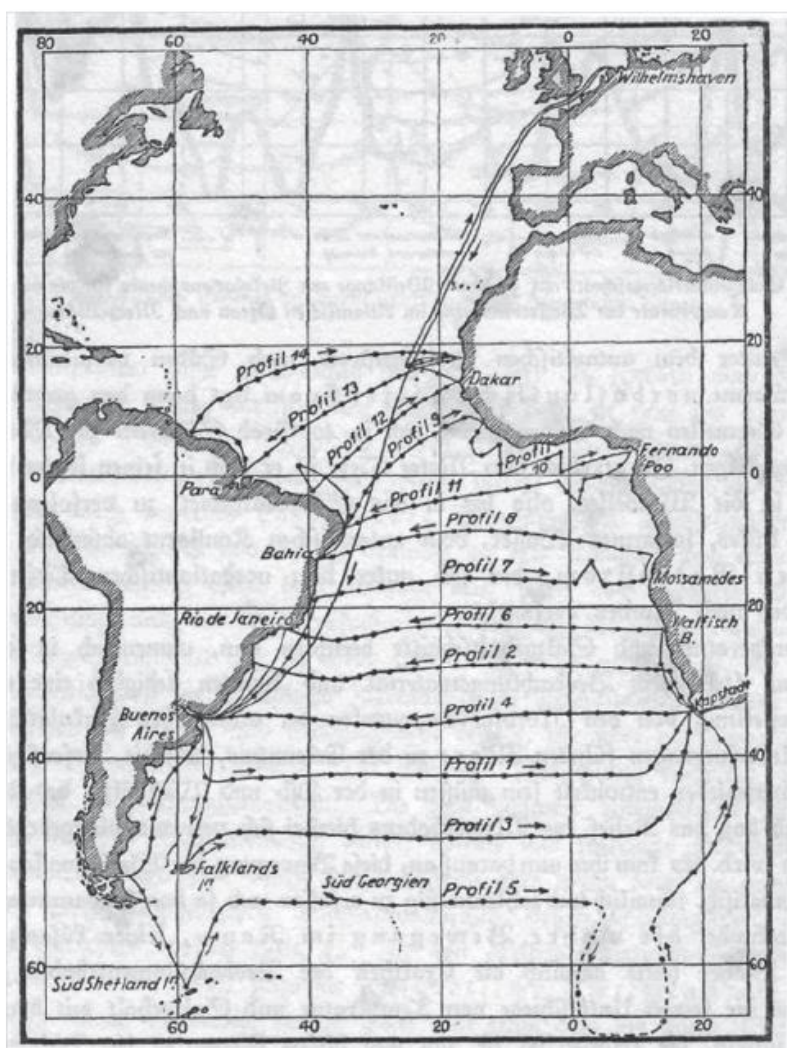
⁴⁰² FISCHER 2014, 200–201. (Térképek.)

⁴⁰³ Uo. 205.

⁴⁰⁴ SPIESS 1928, 256.

⁴⁰⁵ Az óceán mederszerkezetének és mélységi jellemzőinek vizsgálatával foglalkozó résztudomány

végzett el. Naponta három alkalommal mértek „légnyomást, hőmérsékletet, a levegő páratartalmát, vízhőmérsékletet”,⁴⁰⁶ illetve ugyanekkor megvizsgálták „a felhőalakzat formáját és kiterjedését, szélirányt, szélereősséget, az óceáni hullámszás erősségét (a hidroplánok miatt).”⁴⁰⁷ Mindemellett pedig „az adatok egy részét naponta Berlinbe, illetve Hamburgba küldött táviratokkal továbbították az egész út során.”⁴⁰⁸



13. Térkép: A Meteor kutatóhajó útvonala 1925-1927 között⁴⁰⁹

⁴⁰⁶ FISCHER 2014, 205.

⁴⁰⁷ Uo. 205.

⁴⁰⁸ Uo.

⁴⁰⁹ https://www.researchgate.net/profile/Alexander_Stickler/publication/284737449/figure/fig1/AS:302139004997632@1449046960308/Map-showing-the-complete-trajectory-of-the-journey-of-the-research-vessel-Meteor-during.png 2018.08.15.

A *Meteor*, amely korábban hadihajóként funkcionált, lefegyverezték és a mérések elvégzéséhez, illetve hatékonyabbá tételéhez szükséges eszközökkel szerelték fel. A németek sárkányrepülőket és léggömböket vittek magukkal az útra, amelyek segítségével lehetővé vált a magaslégtér viszonyok vizsgálata, ráadásul a hajó ultrahangos mélységmérő berendezéssel is rendelkezett, amelyet elsősorban a tengerfenék feltérképezéshez vettek igénybe.⁴¹⁰ A felszereltség is mutatja, hogy Berlin számára mekkora jelentőséggel bírt az expedíció, amely a maga területén egyértelműen az 1920-as évek legnagyobb szabású német kutatóútja volt. Tekintve, hogy „a húszas évek elején a német tudomány lehetőségei igen beszűkültek, elsősorban a pénzügyi források hiánya miatt”,⁴¹¹ a *Meteor*-expedíció pusztán tudományos célból vélhetően sohasem valósult volna meg. Azonban a tervezetet a *Reichsverkehrsministerium*, Paul Behncke admirális, a *Reichsmarine* főnöke, majd utódja, Hans Zenker admirális is maximálisan támogatta, kétség sem férhetett ahhoz, hogy a szükséges anyagi erőforrások és technikai eszközök idővel a rendelkezésre fognak állni a végrehajtásához.⁴¹² A haditengerészet természetesen főként katonai szempontok alapján patronálta az expedíciót, mivel a tudományos mérések eredményeit legalább annyira fel lehetett használni a flottánál (illetve később a légierőnél is), mint a polgári légi közlekedésnél, ráadásul a „tiszta tudományos jellegű feladatok mellett tengerészpolitikai feladatok is fontos szerepet kaptak.”⁴¹³

Mivel az expedíció Dél-Amerika és Afrika partjai között „ingázott”, kiváló lehetőség nyílt arra, hogy a német zászlót ismét felmutassák Újvilágban, ami a versailles-i szerződés árnyékában kifejezetten nagy eredménynek számított.⁴¹⁴ Németország korábban jelentős befolyása ugyanis a vesztes háborút követően lényegesen meggyengült a térségben, a légi útvonal kiépítése azonban lehetővé tette volna, hogy az ország a német repülőgépipart felhasználva gazdaságilag és akár politikailag is újfent megjelenjen Latin-Amerikában – a *Reichsmarine* és a német kormány tehát számos lehetőséget látott az expedícióban.

Mivel a latin-amerikai kormányok többsége a világ túlnyomó részével ellentétben szimpátiával viseltetett Németország irányában, valóban fennállt a lehetőség a régen rendkívül erős politikai kötelékek felújítására, ráadásul Dél-Amerikában népes német kolóniák éltek,

⁴¹⁰ Uo. 204.

⁴¹¹ Uo.

⁴¹² Uo.

⁴¹³ Uo. 203.

⁴¹⁴ Uo.

akkikkel a kapcsolat a nagy háború alatt ideiglenesen megszakadt. Meglátogatásuk azonban jelezte, hogy az óhaza nem felejtette el őket, a vereség ellenére továbbra is létezik, sőt aktív szereplője a világban zajló eseményeknek. Mindemellett pedig a *Meteor* expedíció – bár hivatalosan szigorúan tudományos keretek között zajlott – áttételesen a haditengerészet presztízsének emelését is szolgálta. Ezt a *Reichsmarine* korábbi főnöke, von Trotha admirális a következőképpen fogalmazott meg: „*egy olyan haditengerészet, amely mely nem keresi fel a világtengereket és idegen országokat, el van vágva a legfontosabb életfeltételétől, elkorcsosulásra van ítélve... Meg kell mutatni kinn a világnak, hogy a német tengeri haderő és maga Németország él. Meg kell azonban mutatni azt is, hogy a bukás utáni káosz után egy fiatal, életerős haditengerészet van születőben, mely a büszke, nagy tradíció folytatására hivatott és képes.*”⁴¹⁵

A *Meteor* a több mint két évig tartó expedíció folyamán hatalmas mennyiségű adatot gyűjtött be, olyan magaslégköri rétegekkel összefüggésben is, amelyekről korábban a meteorológusok nem rendelkeztek semmiféle információval. A légi forgalmi útvonal kiépítése szempontjából legfontosabb szakasz a São Roque–Freetown vonal volt. A német meteorológusok csak ezen a szakaszon „*18 ballont eresztettek fel, 12.500 méteres magasságtól egészen 18.900 méteres magasságig...[illetve – D. M.] 130 fényképfelvételt készítettek a felhőképződésről, továbbá 13 sárkányrepülő-feleresztést végeztek ebben az Afrika és Dél-Amerika közötti legrövidebb szakaszon.*”⁴¹⁶ A kutatóút tehát a nehéz indulás – elsősorban Alfred Merz halála – ellenére nem pusztán elérte a célját, hanem végül rendkívüli eredményeket volt képes felmutatni, amelyek óriási segítséget nyújtottak a dél-atlanti német postaforgalmi útvonal megszervezéséhez, továbbá mintegy másfél évtizeden keresztül igen komoly hivatkozási alapként szolgáltak a meteorológiai kutatásokhoz is. A vertikális dimenzió légköri viszonyainak megismeréséhez szükséges meteorológiai atlaszt a dél-atlanti térségben elsőként Németországnak sikerült megalkotni.

1928. június 28. és július 21. között a Deutsche Luft Hansa egy közel egy hónapig tartó kutató repülést végzett a Kanári-szigeteken⁴¹⁷ fekvő Las Palmas kikötőjéig, majd onnan Európa

⁴¹⁵ Uo.

⁴¹⁶ Uo. 206.

⁴¹⁷ Jeschonnek már az 1925-ben kelt titkos jelentésében is felhívta a Kanári-szigetek jelentőségére a figyelmet. Erről a jelentésről egy korábbi alfejezetben részletesebben is írtam.

nyugati partvidéke mentén – érintve a brit Southampton városát – egészen északra, *Travemünde* városába.

Az öt főből álló legénység célja az volt, hogy feltérképezze azokat a légköri viszonyokat, melyek meghatározóak a nyári időszakban Európa déli-, illetve Afrika észak-nyugati partvidéke mentén. A meteorológiai expedíció kiindulópontja az olaszországi Pisa volt. Ennek a repülésnek azonban nem csak tudományos értelemben volt jelentősége. A *Lübeck* névre keresztelt Dornier Wal repülőcsónak (D 1443) elsődleges, titkos célja az volt, hogy a Luft Hansa által már régebb óta tervezett dél-atlanti repülőút európai hídfőjének lehetséges útvonalait feltérképezze.⁴¹⁸

Az út három fő részből állt. A *Lübeck* Pisa-ból a spanyolországi Cadiz-ig repült, érintve Barcelonát. Cadiz a német polgári repülés szempontjából kiemelt jelentőséggel bírt, hiszen a Luft Hansa saját ugródeszkájaként, nyugat-európai hídfőjeként tekintett a városra, s egész Spanyolországra is. A második szakaszban Cadiz-Casablanca-Cabo Jubi-Las Palmas-Cadiz útvonalon repült a *Lübeck*. Odafelé az afrikai partok felett haladt, Casablancában megszakítva az útját, majd onnan Cabo Jubi légterét érintve repült tovább Las Palmasba. A Kanári-szigetéről azonban végig az óceán feledt haladva érkezett vissza Cadiz kikötőjébe, 7 óra alatt mintegy 1350 km-t megtéve. A később kialakításra került dél-atlanti légiútvonal szempontjából ennek a szakasznak volt kulcs szerepe: a Cadiz-Las Palmas viszonylatában kellett a leginkább adatokat gyűjteni, s a légköri viszonyokat megfigyelni. Az út harmadik szakasza Cadiz-Lisszabon-La Coruña-Southampton-Norderney-Travemünde útvonalon valósult meg.

Az említett útvonalat választva a *Lübeck* a repülőút során mindvégig elkerülte Franciaország afrikai gyarmatait, bár a két ország 1926. óta rendelkezett olyan légügyi szerződéssel⁴¹⁹, mely adott esetben az átrepülést lehetővé tette volna. Az expedíció olaszországi kiindulópontja szintén figyelemre méltó választás volt, hiszen ekkor sem kellett a francia légteret érintenie a repülőgépnek. A gondosan megtervezett útvonalat kifejezetten úttörő céllal repülő *Lübeck* így egyszerre szerezhetett tapasztalatokat és adatokat a francia légteret délről és

⁴¹⁸ BERNDT 2017, 45. o.

⁴¹⁹ 1926-ban a párizsi légi egyezmény, majd az azt követő német-francia bilaterális légiegyezmény értelmében elméletileg lehetősége lett volna a német felségjelzésű repülőgépeknek a francia gyarmati légter használata is, ám ezzel a lehetőséggel a németek sem ekkor – és tudomásom szerint – máskor sem éltek. Valószínűsíthetően a dél-atlanti légi útvonal kiépítésekor semmilyen értelemben sem kívántak a franciák jóindulatától függeni, ezért az útvonalat eredetileg is a francia gyarmati légter érintése nélkül tervezték meg, ugyanis a franciák is nagyon igyekeztek eljutni Brazíliába.

északról elkerülő légiútvonalokról, miközben fő célját, a Cadiz-Las Palmas útvonalat is felderítette.

A szerzett tapasztalatokat és meteorológiai, valamint egyéb adatokat⁴²⁰ a legénység folyamatosan jelentette a Deutsche Luft Hansa részére, hogy azok figyelembe vételével mielőbb megkezdődhessen a dél-atlanti légiútvonal tesztelése.⁴²¹

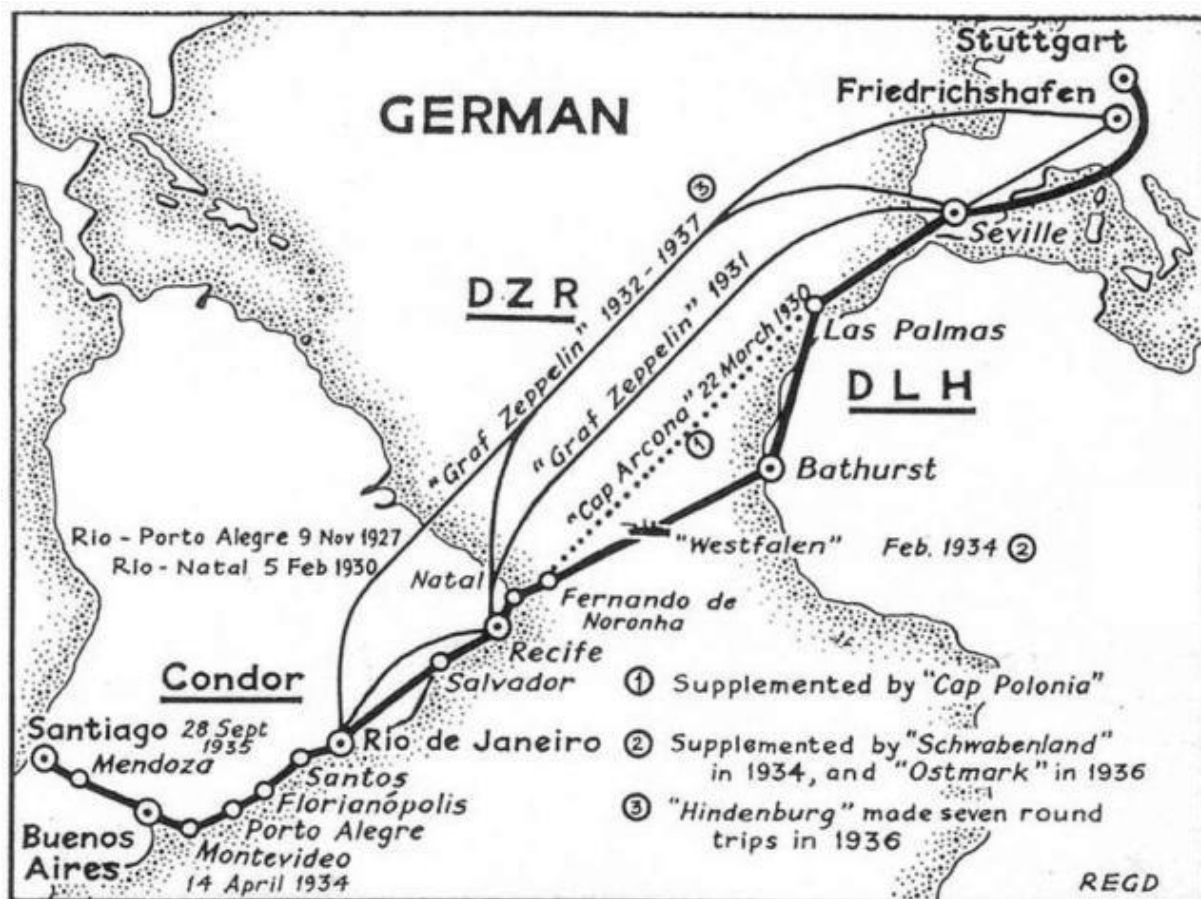
6.3. A Dél-Amerika és Afrika közti német légi útvonal az óceánon át. Katapulthajók

Az 1930-as évek elejére a francia *Aéropostale* kiépítette rendszeres légiposta szállító légijáratait a dél-atlanti térségben afrikai gyarmatait érintve Dél-Amerikába. Ugyanakkor 1932-ben a vállalat összedőlt, mivel kiderült, a befektetéseket a cégvezetés nem a megfelelő módon kezelte, s ez működésképtelenséghez vezetett. Az összeomló légi útvonalhálózat ugyanakkor hatalmas űrt hagyott maga után, mivel addigra bevett módja lett a fontos, gyorsan célba juttatandó híreknek és küldeményeknek, a piac kereste ezt a szolgáltatást. Ekkor csillant meg a német légitársaság előtt a páratlan lehetőség, hogy az így keletkezett piaci rést betöltse, s egyben az ezzel járó üzleti, diplomáciai és geopolitikai előnyöket is megszerezze.

Technológiai értelemben véve óriási kihívást jelentett az útvonal óceáni szakaszának átrepülése, mely hasonlóan nehéz földrajzi akadályt állított a német mérnökök és pilóták elé, mint Gambia kérdése a német politikusok elé külpolitikai értelemben.

⁴²⁰ Az expedíció egy hónapig volt távol, a ténylegesen repült órák száma 49 óra volt, mely idő alatt a *Lübeck* összesen 8040 km-t repült.

⁴²¹ ERNST-SEILKOPF 1930, 4. o.



14. Térkép: A kiépített német dél-atlanti légi útvonal és állomásai az 1930-as években⁴²²

Az államközi tárgyalások, geopolitikai érdekközösségek és a német szakemberek kiváló munkájának köszönhetően a tervezett német dél-atlanti légi útvonal végpontjai, ha lassan is, de kialakulhattak 1932-33-ra. Korábban a *Graf Zeppelin* léghajó, valamint a *Meteor* kutatóhajó bejárta a térséget, meteorológiai és repüléstechnikai adatokat és tapasztalatokat gyűjtve. Ám a rendelkezésre álló repülőgéptípusok akciórádusza – ekkor még – nem tette lehetővé a rendszeres, megszakítás nélküli átrepülést hasznos teherrel a két kontinens, Afrika és Dél-Amerika között.

A megoldást alapvetően két közlekedési eszköz, a repülőgép – annak is egy speciális, vízre leszállni képes változata, a repülőcsónak (amfibia, hidroplán) – és a hajó egymást kiegészítő kombinációja jelentette. A terv az volt, hogy a repülőcsónak Gambiából felszállva a két kontinens közötti vizek egy meghatározott területén cirkáló hajó mellett a vízben landol, s a megfelelő készletek, mint például a kenő- és üzemanyag vételezése után a hidroplán katapult segítségével ismét a levegőbe emelkedik, s megteszi az út hátralevő, utolsó szakaszát. Az

⁴²²<https://flughafenbb.files.wordpress.com/2009/05/lufthansa-condor-route-1933.jpg?w=640&h=481> 2018.08.15.

ambiciózus elképzelés azonban számos buktatót tartalmazott, melyek közül is kiemelkedett az ellátóhajó pontos pozíciójának megtalálása egy Spanyolország méretű vízfelületen, illetve a vízről történő újbóli felszállás kérdése.

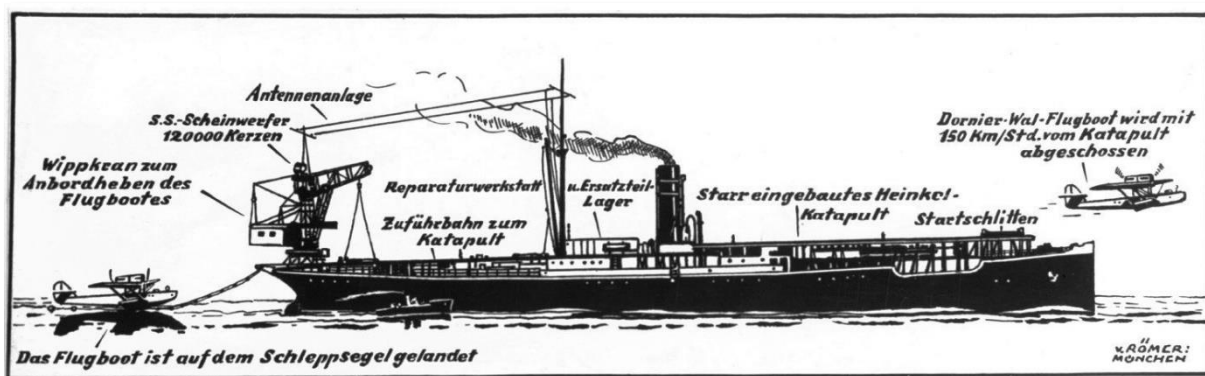


8. Kép: a *Schwabenland* katapulthajó⁴²³

A navigáció – a hajó és a hidroplán között – a precíz műszereknek és a rádióforgalmazásnak köszönhetően megoldhatónak tűnt, még ha ez kiemelt felkészültséget és pontosságot követelt is meg a hajózószemélyzettől. A technológiai értelemben vett gondot a repülőcsónak újbóli levegőbe emelése jelentette. Egyrészt az óceán hullámozása jelentette a problémát, másrészt a repülőgép repülési magasságának elérése, mely önerőből – a hátralévő nagy távolság megtételéhez szükséges üzemanyag mennyisége miatt – nem volt megoldható. A felszállás minden repülés leggazdaságatlanabb szakasza, a repülési magasság elérése használja fel a legtöbb üzemanyagot. Ebben az esetben a vízfelszíni felszállás – annak egyéb veszélyeiről nem is beszélve – olyan sok üzemanyagot használt volna el, hogy az átrepülés második szakaszára nem maradt volna elég.

⁴²³ ROSENSTOCK 2001, 29. o.

A német mérnökök ezért egy merőben szokatlan, korát lényegesen meghaladó fejlesztéssel, a repülőgép-katapulttal álltak elő. A katapult nem újdonság, már az ókorban is alkalmazták számos területen, ám annak a repülésben történő felhasználása olyan innovációt jelentett a repülés történetében, mely a mai napi is alkalmazott megoldás a világ repülőgéphordozóin! Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy a repülőcsónak leszállt az óceánon, megközelítette a katapulthajót, majd egy külön erre a célra a vízbe bocsátott, a hullámok hatását csökkentő rögzítő felületre úszott rá. Ekkor a repülőgépet stabilan rögzíteni tudták a hajóhoz, s lehetővé vált annak daruval történő kiemelése a közben előkészített indítósinre. Ezután a személyzet előkészíthette a repülőgépet az út hátralevő részére, mely a technikai ellenőrzéseket és üzemanyaggal történő feltöltést követően ismét készen állt arra, hogy a levegőbe emelkedhessen. Mivel a katapult a repülőeszközt annak saját erőforrásai nélkül tudta repülési induló sebességre gyorsítani, a megtakarított üzemanyag mennyisége így már elegendőnek bizonyult az átkelésre, melynek óceáni szakasza Brazíliában, illetve Gambiában ért véget. A vízfelszínről történő felszállás mindemellett drasztikusan csökkentette volna a szállítható hasznos teher mennyiségét is, hiszen annak súlya az óceán felszínéről történő felszállást gyakorlatilag lehetetlenné tette volna. Ám a katapultot használva a hasznos terhelés is jóval nagyobb lehetett, javítva ezzel a postajáratok gazdaságosságát is.



10. Kép: A katapulthajó működési mechanizmusának ábrázolása⁴²⁴

Németország először két hajóegységet is üzemeltetett erre a célra, ezek a *Friesenland* és a *Westfalen* voltak, melyekhez később csatlakozott a *Schwabenland* és az *Ostmark* is. A hajók

⁴²⁴<https://www.aerosieger.de/news/2431/premiere-vor-80-jahren-luftpost-ueberquerte-suedatlantik.html/>
2018.08.15

előre meghatározott váltásban és menetrend szerint folyamatosan úton voltak Gambia és a brazil partok között, biztosítva a szükséges technikai hátteret az átkeléshez.

6.4. British Gambia kérdése. A brit gyarmat repülőtere és kikötője német használatban

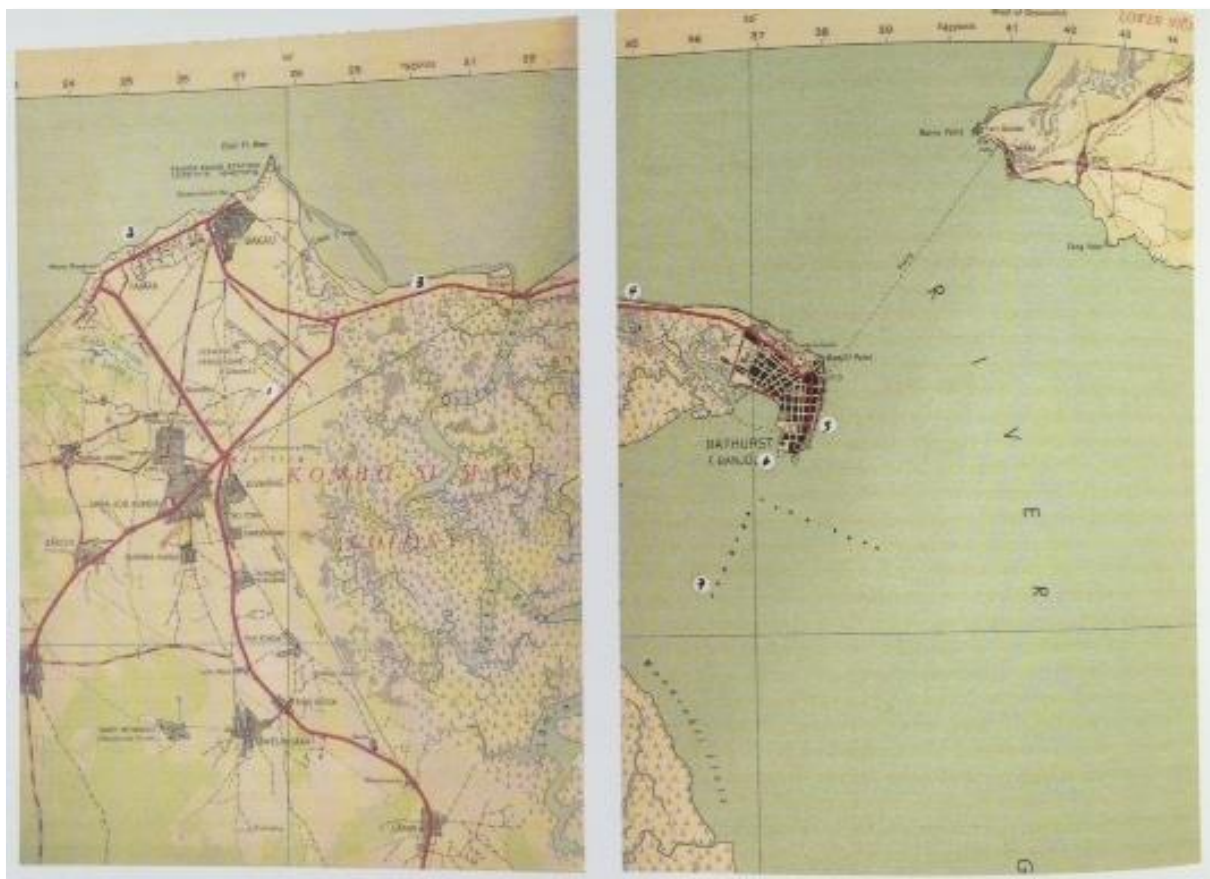
Az 1920-30-as évek repüléstechnológiai színvonala nem tette lehetővé a repülőgépek számára leszállás nélküli repülőutak megtételét Európából Latin-Amerika felé. Minden légitársaságnak szüksége volt a légi útvonalak mentén stratégiai repülőter bázisokra, melyek technikai hátteret jelentettek az interkontinentális repülésekhez. Igen jelentős mértékű francia-német rivalizálás bontakozott ki az Európa-Dél-Amerika útvonalon a légihíd kiépítéséért.⁴²⁵ A dél-atlanti légi útvonal megtervezésekor szóba jöhettek az Azori-szigetek, vagy a Kanári-szigetek. A franciák a szenegáli partvidéken lévő kolóniáikat, míg a portugálok a Zöldfoki-szigeteket használhatták ugródeszkaként a déli repüléseikhez. A németeknek kezdetben nem volt belépési vagy átrepülési és légtérhasználati joguk francia gyarmatokra vagy az északabbra fekvő Zöldfoki-szigetekre, ezért az egyetlen megoldás – a Kanári-szigetek mellett – a francia érdekszférába eső Dakar repülőterétől délre fekvő Brit-Gambia fővárosa, Bathurst (ma Banjul) lehetett.⁴²⁶ Nehézkesen indult a német-brit tárgyalás a gyarmat repülőterének használati jogával kapcsolatban, ugyanis 1931. június 24-én a Downing Street egy memoranduma arról tájékoztatta Gambia brit kormányzóját, hogy London nem engedélyezi a Luft Hansa számára a gyarmat használatát légi céljai eléréséhez.⁴²⁷ London 1933. december 28-an végül engedélyezte a Luft Hansa számára a kikötő használatát a Gambia folyó torkolatánál, valamint egy rövid és hosszúhullámú adóállomás létesítését, s a brit kormányzati adóállomás helyzetmeghatározó rádiójeleinek használatát is engedélyezték.⁴²⁸

⁴²⁵ FISCHER 2002 123. o.

⁴²⁶ PM 1932.09. 57. o. Transatlantic air services planned by two nations.

⁴²⁷ ROSENSTOCK 2001, 15. o.

⁴²⁸ ROSENSTOCK 2001, 20. o.



15. Térkép: Brit-Gambia, Bathurst 1946-ban⁴²⁹

A britek elsősorban nem a dél-amerikai interkontinentális repülő útvonal kiépítésére törekedtek, ezért brit szempontból geopolitikai érdeksérelem nélkül valósulhatott meg a német Luft Hansa törekvése.⁴³⁰ A brit polgári és katonai repülés célpontjai hagyományosan a Brit Birodalom koronagyarmatainak repülőterei voltak, elsősorban Egyiptom, India és Ausztrália légterét szándékoztak összekötni az anyaországgal a brit légi útvonalhálózat kiépítésének és fejlesztésének segítségével. Mindemellett az angoloknak nem állt érdekében az, hogy a franciák geostratégiai értelemben erősödjenek a dél-atlanti légi útvonalak monopolizálásával. A britek csak 1935-től kezdtek el olyan rendszeres polgári légi útvonal kiépítésén gondolkodni, melynek végpontja Bathurst repülőtere, összekötve ezzel az anyaországot Gambia gyarmattal.⁴³¹ A British Airways üzleti igazgatója, Major J. R. McGrindle javaslatot tett egy Londont Gambiával összekötő útvonal üzemeltetésére, mely Lisszabont érintve jut el végcéljához. Az első járat csak 1937. decemberében landolt Jeshwangban a British Airways képviselőivel a fedélzeten. A

⁴²⁹ ROSENSTOCK 2001, 22. o.

⁴³⁰ Lásd: 1. térkép melléklet, a Luft Hansa dél-atlanti légiútvonala.

⁴³¹ FLIGHT 1935.05.02. 460. o. West Africa.

hivatalos útvonalmegnyitásra csak 1938. augusztusában került sor a London-Lisszabon-Casablanka-Agadir-Port Etienne (Noudhibou)-Dakar-Bathurst útvonalon.

A francia fél érdekeit alapjaiban sértette a német törekvés, hisz az Aéropostale (Air France) légitársaság is üzemeltetett a két kontinenst összekötő légi útvonalat, és Brazíliát Argentínával összekötő légiposta szolgáltatot. A fent említett okok miatt a brit fél Brit-Gambia területére és légterére hosszas tárgyalásokat követően légtérhasználati jogot biztosított Németország, elsősorban a Luft Hansa részére.

A Luft Hansa konkrét tervekkel jelent meg az angol gyarmaton, ahol számos probléma várt megoldásra. A transzatlanti repülés „repülőcsónakokkal”, hidroplánokkal történt, melyek indítására és fogadására megfelelő infrastruktúrát kellett kiépíteni. Ez darukkal ellátott kikötőhelyek létesítését jelentette. Hagyományos repülőgépeken érkeztek az utasok és a légiposta Németországból, ezért az átszállást és az átrakodást is meg kellett szervezni. A kiszolgáló-személyzet valamint az utasok számára megfelelő szálláslehetőségről kellett gondoskodni, repülőtéri várótermet kellett építeni. Motorcsónakokat kellett beszerezni, melyek a hidroplánok megérkezésekor segédkeztek a ki és bepakolásnál, valamint szükség volt egy nagyteljesítményű rádióállomás felépítésére is, mellyel lehetővé vált a kommunikáción túl a rádió alapú navigáció is.

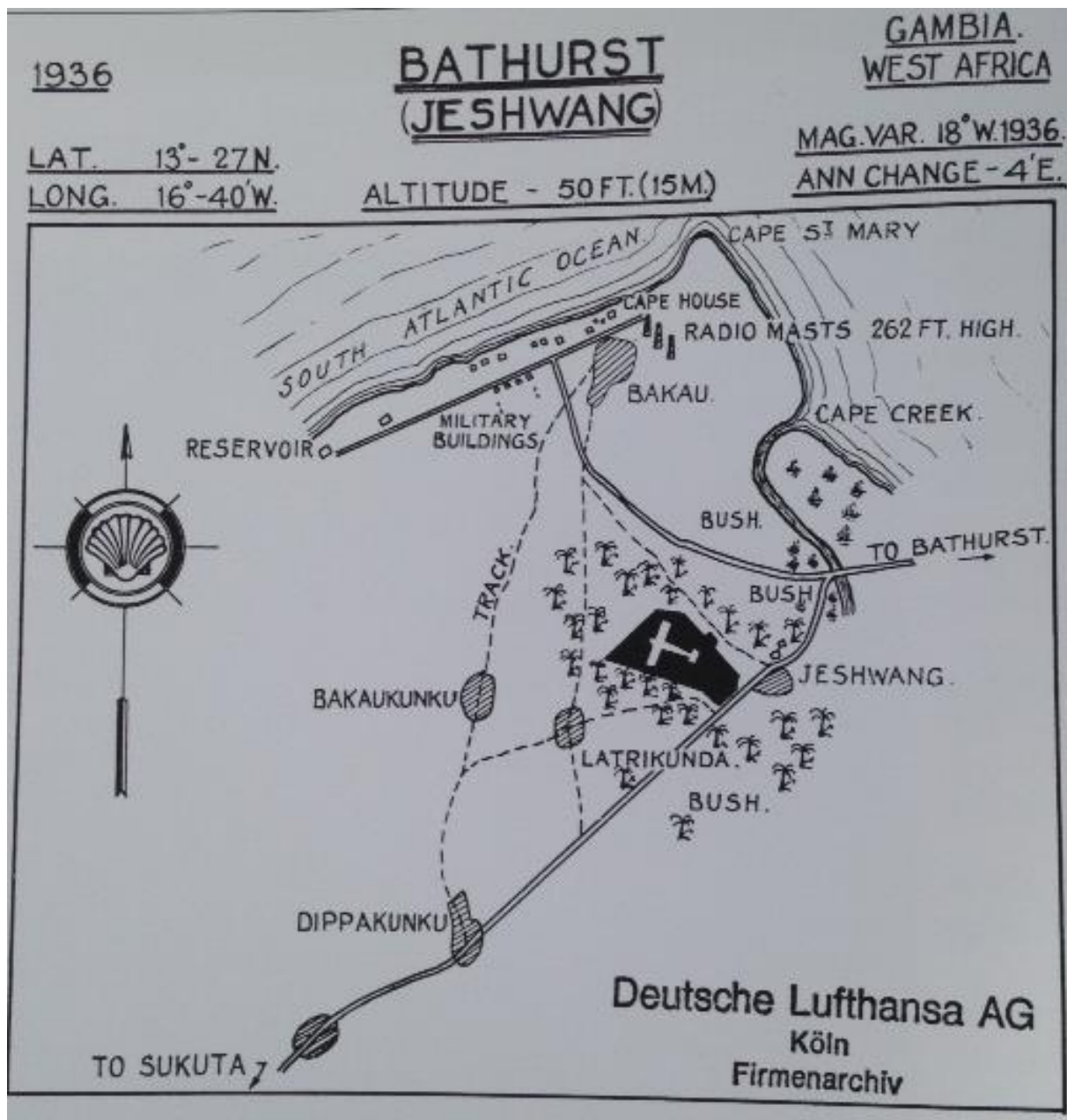
A feladatok elvégzésére 1933. december 28-án Otto Bertam érkezett meg a brit gyarmatra.⁴³² A Bathursti Repülőtér Parancsnokság és Légiirányító Központ felállítására 1934-ben került sor, miután 1934. november 1-én Gambia brit kormányzója engedélyezte a szárazföldi repülőtér használatát a DLH számára a Bathurst melletti Jeshwang-ban.⁴³³ A légi irányítási feladatokat kezdetben Schweikow és Schwedinger tiszték látták el, kik a városban laktak a Lufthansa helyi ügynökségénél a Wellington Streeten, melynek neve „United Afrika Company” (UAC) volt.

Az ütemesen zajló munkálatok mellett is komoly kihívást jelentett a Junkers Ju 52/3M típusú gépek fogadása és a következő repülésre történő felkészítése, vagy a Dornier Do X Wal típusú repülőcsónakok üzemkészsé tétele a korlátlan számban rendelkezésre álló, ám gyakorlattal nem rendelkező afrikai munkaerővel. A gyors és precíz német alaposág sem

⁴³² ROSENSTOCK 2001, 20. o.

⁴³³ ROSENSTOCK 2001, 35. o.

mindig működhetett zökkenőmentesen találkozáskor az angol bürokrácia útvesztőivel. Bár repüléshez igen ideális adottságokkal rendelkezett Gambia, a kezdetleges repülőbázis személyzetét és vendégeit gyakran sújtotta számos trópusi betegség, mint a malária vagy a sárgaláz.



16. Térkép: Jeshwang (Bathurst) repülőtere Brit-Gambiában⁴³⁴

⁴³⁴ ROSENSTOCK 2001, 38. o.

Bathurst kedvező fekvéssel rendelkezett a hozzávetőlegesen 5 km széles Gambia folyó torkolatának partján. A folyón a repülőcsónakok le és felszállása ezért alapvetően biztonságosan zajlott, ennek ellenére a folyón bójákkal kijelölt le és felszálló övezet alakítottak ki, mely nagyjából 3,2 km hosszú és 1,6 km széles nyílt és általában nyugodt vízfelületet jelentett. Egy motoros bárka és daru állt az érkező vagy távozó repülőgépek rendelkezésre, valamint a „Marine Department” mólóján egy szélzsák, mely jelezte a légmozgások irányát a pilóták számára.⁴³⁵

Májustól októberig, azaz az esős időszak idején azonban ez a kezdetleges hidroplán állomás nem volt mindig használható állapotban a folyó áradása miatt. Ezért szükséges volt egy másodlagos helyet is fenntartani, biztosítva ezzel a légi közlekedés zavartalanságát. A tartalék leszállóhely a Gambia folyó egyik mellékágán, a Lamin-creek folyón kapott helyet. A bázis szívesen fogadott látogatókat és vendégeket, mint a Royal Navy hidroplánjait, vagy éppen Charles Lindbergh ezredest és feleségét,⁴³⁶ kik világméretű útjuk alkalmával pihentek meg itt 1933-ban, miután sikeresen megérkeztek Lockheed Sirius 8 típusú hidroplánjukkal.⁴³⁷ De Gambia volt a végcélja a lett Herbert Cukurs⁴³⁸ vezette sikeres expedíciónak is, mely Rigából indult, hogy Franciaországon és Spanyolországon át elérje Bathurst repülőtérét. Juan Ignacio Pombo rekordkísérletére⁴³⁹ Afrikából Brazíliába együléses gépén szintén Bathurst repülőtéréről szállt fel. A 2000 mérföldes távolságot 16 óra és 42 perc alatt tette meg 130 lóerős B.A. „Eagle” Santander típusú gépével, melynek meghajtásáról egy „Gipsy Major” motor gondoskodott. Átlagosan 121 mérföldet tett meg óránként.⁴⁴⁰

A várostól 8 km, az atlanti partoktól kb. 800 m távolságra délnyugati irányban, Cape St. Mary közelében feküdt egy csak a száraz időszakban használható füves leszállópálya, mely a Royal Air Force (RAF) repülőgépeit, de egyéb látogatót is fogadhatott. A használható terület nagyjából 616 m széles és 732 m hosszú volt, melyet azonban az esős időszak idején 2 m magasan is boríthatott az elefántfü. Szintén itt állt a 8 m magas villámhárító, valamint a 86 m magas rádióantenna, mely gyakran akadályozta a le és felszálló gépek szabad mozgását. A repülőtér uralkodó széliránya észak-nyugati volt májustól októberig, majd a fennmaradó hónapokban a szél dél-keleti irányból fújt. Gyakran fújt a Harmattan, a Szahara irányából

⁴³⁵ ROSENSTOCK 2001 21. o.

⁴³⁶ FLIGHT 1938.12.22. 579. o. Authentic. „Listen! The wind!” by Anne Morrow Lindbergh.

⁴³⁷ FLIGHT 1934.03.01. 187. o. Lindbergh’s survey flight.

⁴³⁸ FLIGHT 1934.01.04. 14. o. A noteworthy Latvian flight.

⁴³⁹ FLIGHT 1935.05.30. 8. o. The „Eagle” creates a new record for light planes.

⁴⁴⁰ FLIGHT 1935.05.30. 591. o. Across the South Atlantic. Achievement by spanish pilot of a B.A. „Eagle”.

érkező viharos szél, és a várost földrajzi fekvéséből eredően tornádók is fenyegették. A viharos napokat kivéve a repülőtér és a hidroplánkikötő repülésre igen alkalmas légköri és időjárási viszonyokkal rendelkezett.

A Luft Hansa számára a brit gyarmat politikai stabilitása jelentette az egyik legnagyobb biztonsági tényezőt. A közeli francia gyarmatok esetében a kényszerleszállt, eltűnt repülőgépek személyzetét gyakran a lázadó arab törzsek öldösték le, az értékes postai küldemények természetesen sosem kerültek elő.

Hosszú és rendkívül alapos kiképzést követően⁴⁴¹ 1933. május 29-én történt meg az első német légi felderítő repülés a torkolat és a leszállóhely feltérképezése céljából, melyet a D-2068 számú Dornier Do X Wal repülőcsónak hajtott végre Blankenburg kapitány vezérletével. A repülőcsónak a repülés végeztével a „Westfalen” hajóegység mellett a vízen landolt, majd a gépet a fedélzetre emelték. A „Westfalen” mellett később más hajókat is használtak erre a célra, mint az „Ostmark”, a „Schwabenland” és a „Friesland” katapulthajókat is.⁴⁴²

Az első transzatlanti repülés megkezdésére 1933. június 6-án került sor.⁴⁴³ A D-2068 számú „Passat” nevű Dornier Do X Wal a Gambia folyó torkolati vizeiről felemelkedve kezdte meg közel 1500 km hosszú repülését, hogy megtalálja az afrikai partok és Brazília között cirkáló „Westfalen” katapulthajót, mely küldetést sikeresen teljesített is. A hajó fedélzetén már készen várta a postaküldemények átrakodását a D-2069 számú „Monsun” nevű Dornier Do X Wal repülőcsónak von Studnitz kapitány parancsnoksága alatt. A gép sikeres katapultstartot követően biztonságos repülés után 1933. június 7-én érte el a brazil partokat Porto de Natal kikötőjében. A visszarepülésre hasonló körülmények között 1933. június 23-án került sor. Az esemény mérföldkő volt a Luft Hansa transzatlanti légi járatainak történetében.

Még 1933. júniusában a „Westfalen” a két repülőcsónakkal a fedélzetén visszatért Bathurst kikötőjéből az anyaországba. Október végén a repülőcsónakok (D-2068, D-2069) légi úton kezdték meg a visszatérést Travemünde kikötőjéből Gambiába. A Southamptonban történt leszállás közben a D-2068 megsérült, ezért a Dornier Műveknek új szárnytartót és alkatrészeket kellett küldeniük a gép megjavításához. Csak novemberben indulhatott tovább a géppár Cadiz

⁴⁴¹ PM 1931.05. 626-629. o. Flyers of the Sea. How Germany is training pilots of giant seaplanes able to cross the Atlantic.

⁴⁴² FLIGHT 1936.06.04. 610. o. The „Ostmark” in action.

⁴⁴³ PM 1932.07. 524. o. South Atlantic mail planes to refuel in mid-ocean.

irányába, ahol a „Passat” újabb javításokon esett át. Itt csatlakozott az expedícióhoz von Gablenz, aki a „Monsun” fedélzetén tette meg a hátralévő utat Cap Juby felett Bathurst célállomásig. A „Westfalen” katapulthajó Nyugat-Afrika partjai előtt várta a repülőcsónakokat.⁴⁴⁴

1933. november 7-én a tervezett felszállás idején erős szél fújt a Gambia folyó torkolatánál. A tervezett repülést ezért nem a vízről felszállva kezdte meg a „Monsun” (D-2069), hanem a teletankolt gép a „Westfalen” katapultszerkezetének segítségével kezdte meg a hosszú transzatlanti repülést Brazília irányába. Cramer von Clausburg kapitány parancsnoksága alatt Ernst navigátor és W. Küpper rádióson kívül a fedélzeten von Gablenz tartózkodott, valamint ballaszt, hogy stabilizálja, és egyben próbára tegye a gép teherbírását az átkelés alatt. A fedélzeten volt még egy úszó mentőegység kényszerleszállás esetére. 1933. november 9-én került sor az átrepülési kísérletre, mely sikeresnek bizonyult. Először tette meg leszállás nélkül Lufthansa gép a Bathurst – Porto de Natal transzatlanti útvonalat. Még 1933-ban sor került a tizedik átrepülésre.⁴⁴⁵

A tapasztalatok birtokában 1934. február 3-án a Luft Hansa hivatalosan is megnyitotta az Európa – Latin-Amerika légi útvonalat,⁴⁴⁶ mely az elsők között megnyílt menetrendszerű, interkontinentális transzatlanti légi járat volt a világon. 1934. február 3-án Stuttgartból szállt fel az első Heinkel He 70 A prototípusa (a későbbi D-UHUX) „Blitz” névre keresztelve, mert ez a típus volt akkor Európa leggyorsabb teherszállító repülőgépe. A gépen Untucht kapitány volt a pilóta, a hasznos rakományt pedig 28 kg postaküldemény képezte, aki probléma nélkül érkezett meg Sevillebe. Az érkezést követően a tapasztalt Grautoff kapitány – tapasztalt kolumbiai⁴⁴⁷ „SCADTA”⁴⁴⁸ pilóta – D-2526 (később D-AGAV) Junkers Ju 52/3M típusú gépével vitte tovább a postaszakokat Las Palmas – Bathurst útvonalon. A D-2526 hatósugarát két nagy ürtartalmú póttank beszerelésével növelték meg az út megtételéhez. A szállítmány 1934. február 5-én 16:00-kor érkezett meg a brit-gambiai katonai repülőtérré, mely Cape St. Mary közelében feküdt (a gambiai brit nyilvántartásban a D-2526 mint repülőcsónak szerepel). A hét Latin-Amerikába tartó postaszakot, valamint a „Westfalen” részére szóló küldeményt teherautó várta, és kisebb adminisztrációs és szervezési nehézségek után a katapulthajóhoz szállította,

⁴⁴⁴ HORMANN 2007 149. o.

⁴⁴⁵ Lásd: 6. fénykép melléklet, a légiútvonal üzemeltetésének mindennapjait bemutató fényképek.

⁴⁴⁶ FLIGHT 1934.02.08. 125. o. Germany-South America service starts.

⁴⁴⁷ STAUCH 2003 34. o.

⁴⁴⁸ SCADTA – Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos, német érdekeltségű kolumbiai légitársaság, mely 1919. december 5-én alakult. (Forrás: STAUCH 2003, 33. o.)

ahol már katapultálásra készen várt rá a D-2399 Dornier Do X Wal „Taifun” (később D-AKER) nevű repülőcsónak. A hajó elhagyta a kikötőt, majd a katapult segítségével 1933. február 7-én 04:45-kor a D-2329 felszállt Brazília felé, ahol 17:07-kor landolt, ahogy ezt a leszállás pillanatában feladott sürgöny bizonyítja. A postaszakok továbbszállításáról a szárazföld felett a „Syndicato Condor” légitársaság⁴⁴⁹ Junkers Ju 34 W típusú repülőgépe gondoskodott.⁴⁵⁰

Az első menetrendszerinti légiposta szállítmány Latin-Amerikából 1933. február 13-án érkezett meg Berlinbe. Május 21-ig 8 alkalommal történt meg az interkontinentális repülés, és kialakult a gyakorlatban is az 5-6 napig tartó folyamat menete. Először kéthetente indult a postajárat Berlinből, ám októbertől heti szintre emelkedett a járatok gyakorisága.⁴⁵¹ A Junkers gyár a nagy távolságok áthidalására ekkor kezdett dízel üzemanyaggal működő motorokat építeni szárazföldi repülőgépeibe, mint a Junkers Ju 86 bizonyos változatai esetében.⁴⁵²

A repüléseket azonban újabb és újabb nehézségek hátráltatták, melyek nagy részéért a gambiai klimatikus viszonyok voltak felelősek. 1934 végén és 1935 első felében malária- és sárgaláz-fertőzések törtek ki a bathursti lakosság, így a repülőterek személyzete között is, mely karantént és repülési tilalmat eredményezett. A transzocéáni repülések azonban nem szüneteltek annak ellenére sem, hogy a Dornier Do X Wal⁴⁵³ gépek nem repülhettek a bathursti bázisról, mert az átkeléshez remek ugródeszkeként szolgált a Zöldoki-szigeteken fekvő Porto Praia. A szigetcsoport a Kanári-szigetektől délre, Afrika partvidékétől nyugatra helyezkedik el, tökéletesen illeszkedve a Lufthansa légi útvonalához.

Egyéb problémák is nehezítették a légiposta szolgálat működését. Az 1934-ben elmérgesedő és polgárháborúba torkolló spanyol események hatására újabb, biztonságosabb postaállomást kellett találni Afrika északi, Európához és az Ibériai-félszigethez közel fekvő partvidékén. Ezért Sevillából az állomást a spanyol-marokkói Larache település közelébe helyezték át, áthidalva ezzel az újonnan felmerült problémákat. Németország Spanyolországgal

⁴⁴⁹ Syndicato Condor, Condor Syndikat, német érdekszférába tartozó brazil légitársaság.
(Forrás: STAUCH 2003, 35. o.)

⁴⁵⁰ HORMANN 2007 145. o.

⁴⁵¹ FLIGHT 1935.07.11. 61. o. Extending the mail service.

⁴⁵² FLIGHT 1936.09.17. 283-284. o. On the eve.

⁴⁵³ Lásd: 2. fénykép melléklet, Dornier Do X Brazíliában.

hagyományosan jó viszonyt ápolt légügyi együttműködés terén, ezért politikai értelemben vett akadálya sem volt a spanyol érdekszférába tartozó marokkói bázis kiépítésének.⁴⁵⁴

A mostoha körülmények, a kezdetleges infrastruktúra, az időjárás és a homok komoly igénybevételnek tették ki a repülőgépeket, melyek az afrikai útvonalon közlekedtek. Ezért a Luft Hansa újabb repülőcsónakokat állított szolgálatba, melyek a Dornier Do X Wal D-AGAT jelű „Boreas”, valamint a Dornier Do X Wal D-ADYS jelű „Tornado” gépek voltak. A már üzemben lévő Junkers Ju 52/3m „Zephyr” mellé is – mely a Sevilla-Bathurst útvonalon közlekedett – szolgálatba állított a légitársaság egy második Ju 52/3m gépet, mely a D-APOK jelű „Mistral” elnevezésű gép volt. A feladat nagysága miatt a Dornier gyár és tervezőiroda 1935-ben új típust próbált ki, melyet kifejezetten a hosszú távú óceánrepülésekre szánt. Ez volt a Dornier Do 18. Az első Dornier Do 18 E V-3 típust 1936. július 3-án állította szolgálatba a Lufthansa D-ABYM jelzéssel „Aeolus” néven.⁴⁵⁵ 1937. június 4-én már a harmadik Do 18-at is átvette és szolgálatba állította a légitársaság, mely a Dornier Do 18 V-6 D-ARÖZ „Pampero” néven szolgált.⁴⁵⁶ A nagy távolság leküzdésekor Sevilla és Gambia között nem csak a természeti jelenségek és a navigációs nehézségek jelentettek problémát. A francia érdekszférába tartozó afrikai területek felett a Luft Hansa járatai nem rendelkeztek átrepülési és leszállási engedéllyel, még az is meg volt kötve, hogy a partvonalától minimum 10 km-re kell a repülőgépeknek elhaladniuk. Az esetleges fennakadások elkerülése miatt volt szükség az újabb légi járművek szolgálatba állítására. Minden felmerülő probléma ellenére 1935. április 6-án a Luft Hansa felállította az új sebességrekordot a Brazília-Németország útvonalon, amelyet váltott repülőgépekkel 2 nap 23 óra és 45 perc alatt teljesített. A távolság 5600 mérföld volt, melyet négy repülőgép tett meg Natal és Stuttgart között.⁴⁵⁷

Nem csak a repülőgépek és a légi útvonal szorult fejlesztésre. A gambiai német használati engedélyekkel rendelkező földi infrastruktúra – mely kiszolgált az egyre növekvő számú óceánrepüléseket – már nem biztosított elegendő és megfelelő színvonalú háttérrel, ezért bővítése elkerülhetetlenné vált. A nehézségek ellenére még 1935-ben sor került a századik sikeres légiposta repülésre a dél-atlanti vizek felett.⁴⁵⁸

⁴⁵⁴ ROSENSTOCK 2001 28. o.

⁴⁵⁵ HORMANN 2007 156. o.

⁴⁵⁶ HORMANN 2007 157. o.

⁴⁵⁷ FLIGHT 1934.04.19. 382. o. Record flight on Brazil-Germany service.

⁴⁵⁸ FLIGHT 1935.08.29. 230. o. Across the South Atlantic.

A növekvő transzatlanti légi forgalom, valamint az igény egy egész évben használható modern infrastruktúrával rendelkező repülőterre a Luft Hansa légitársaságot cselekvésre kényszerítette. A hivatalosan benyújtott kérvényt 1934. december 1-én hagyta jóvá a kormányzó, Sir Arthur Frederick Richards. Az előkészítő munkálatok hamarosan megkezdődhettek. Megépült egy 100 W teljesítményű telegráf-állomás valamint a 800 W teljesítményű hosszúhullámú rádióadó Cape St. Mary közelében. Az egész évben üzemelő repülőtér megnyitásának alapfeltétele a biztonságosan működő rádióállomás, mely egyben a navigációt is segítette a repülőteret megközelítő gépek számára. Az adó elkészültét követően indult meg az új Luft Hansa bázis kiépítése Jeshwang⁴⁵⁹ település mellett. Folyamatos egyeztetést követően a terv összeállt, kialakult a fel- és leszállópálya iránya az uralkodó széljárásnak megfelelően, megállapodás született a nagyjából 24 hektárnyi terület éves bérleti díjáról is, mely a korabeli árfolyamon számolva 8000 német birodalmi márkának megfelelő 400 angol fontot tett ki. Az első repülőgép, mely az új, kialakulófélben lévő – még szilárd burkolat nélküli – Luft Hansa bázison leszállt az alig várt postaküldeményekkel, a Junkers Ju 52/3m típusú D-AGAV jelű gép volt, melynek Blankenburg kapitány volt a pilótája.

A munkálatok során kialakításra került egy egyszerű szerkezetű hangár, raktárak, személyzeti szállások és egyéb szükséges épületek. A le- és felszállópályát talajegyengetés és földmunkák során alkalmassá tették az acélból készült pályaelemek lerakására, mely minden időjárási körülmények között alkalmas felületet eredményezett. Az acélelemek összekapcsolásával az egész pályát biztonságos futófelület védte. Az első elképzelések szerint aszfaltburkolattal kívánták a pályát borítani, ám a hőmérséklet miatt ez lehetetlennek bizonyult. Nappal a száraz évszak idején az aszfalt felülete könnyen 70 fok fölé is emelkedhetett, mely elveszítette szilárdságát, és alkalmatlanná vált a repülőgépek fogadására. Ekkor esett a választás az acél elemekre, melyek ráadásul később is felhasználhatóak és könnyen javíthatóak voltak. Egy elem 5,8 m hosszú és 1,5 m széles volt, melyeket részben német repülőterekről szereztek be, részben német üzemekben készítették el. Először 472 m hosszúra készítették a pályát, ám ezt a későbbiek során meghosszabbították 630 m hosszúságúra. A pálya felülete 32000 m² volt megközelítőleg, és hozzávetőlegesen 5000 darabból állt. A rácsos szerkezet remekül elvezette a vizet, és természetesen az egyéb kiömlött veszélyesen csúszós anyagokat, mint az olaj vagy repülőgépbenzin. A kialakítási munkálatok az új bázison 1936. június 10-én értek véget. A rácsos elemekből álló futófelület olyan jó konstrukciónak bizonyult, hogy a németek a háború

⁴⁵⁹ ROSENSTOCK 2001 35. o.

alatt az említett megoldással építettek meg sok tábori repülőteret. A német mérnökök által épített pálya olyan stabilra sikeredett, hogy 1940 és 1944 között a RAF repülőgépei is ezt használták. Ma, 70 évvel később is megtalálható a rácsokból jó pár darab, melyek a trópusi klíma és szélsőséges időjárási viszonyok ellenére is kitűnő állapotban vannak!

Az első repülőgép a Junkers Ju 52/3m típusú D-APOK jelű „Max von Müller” nevű repülőgép volt, Graf Schack kapitánnyal a fedélzetén, mely a már teljesen burkolt leszállópályán landolt 1936. július 10-én. Schack véleménye szerint a pálya jó adottságokkal rendelkezett, ám rövidnek találta a Ju 52/3m számára, mely a leszálláshoz annak egész hosszát kihasználta. Megállapította, hogy a túlgurulás veszélye fennállhat, bár a pálya végén még további 150 m hosszú lapos terület állt rendelkezésre vészhelyzet esetén.⁴⁶⁰ (Később ezért hosszabbították meg a pálya burkolatát, mert, ahogy a Ju 52/3m, úgy a Heinkel He 111 típus is éppen hogy csak meg tudott állni, a legoptimálisabb körülmények esetén.) Természetesen nem csak a kifutópályát és az infrastruktúrát kellett felújítani, megfelelő épületről is gondoskodni kellett, mely méreteivel és adottságaival kielégíti a DLH gambiai igényeit. Az épület kialakításának lehetőségéről a DLH hivatalosan 1936. május 30-án kapott tájékoztatást Mr. H. R. Oke-tól. Az új épületet az Atlantic Roadon, Fajara (Cape St. Mary) település közelében hivatalosan 1937. január 27-én nyitották meg, melynek használati jogáért a légitársaság évente 530 birodalmi márkát volt köteles fizetni. A ház impozáns gyarmati stílusban készült kétszintes épület, nagy erkélyekkel és teraszokkal, a mai napig remek állapotban látható. A 23,5m hosszú és 14,5 m széles épülethez tartozott teniszpálya, egyéb kiszolgáló épületek, gyümölcsöskert és nagy árnyas park, melyet pálmák szegélyeztek. Az új repülőteret és központot 1936-ban a „Graf Zeppelin”⁴⁶¹ és a „Hindenburg” léghajó is meglátogatta.⁴⁶²

A német légitársaság nem csak sikerekkel lett gazdagabb a trópusi repülések során. Számos kisebb, valamint néhány nagyobb katasztrófa árnyékolja be a transzatlanti repülések történetét. Kisebb technikai meghibásodásokból eredő kalandos le és felszállások mindennaposnak voltak mondhatóak, az időjárásnak, vagy valamilyen technikai problémának köszönhetően. Néhányszor ezek a kalandok balesettel végződtek. A Jeshwang repülőterhez három kiemelkedőbb eset köthető, melynek géptörés és katasztrófa lett a vége.

⁴⁶⁰ ROSENSTOCK 2001 37. o.

⁴⁶¹ Lásd: 3. fénykép melléklet, Graf Zeppelin léghajó szerkezeti rajza.

⁴⁶² ROSENSTOCK 2001 80-82. o.

1936. szeptember 11-én a Heinkel He 111 C-05 D-AQUA „Breslau” leszállást kísérelt meg a rendkívül viharos időben. A térségben akkor már közel 20 órája trópusi vihar tombolt, melynek eredményeképp a leszállópálya második fele szinte teljesen víz alá került. A rácsok nem voltak képesek elvezetni a hatalmas mennyiségű csapadékot, így a területet mintegy 15 cm magasan víz borította. A rossz látási viszonyok miatt a leszálláshoz készülő pilóta nem láthatta a valós helyzetet, és tökéletes hárompontos leszállást hajtott végre. A repülőgépet szinte azonnal ellepte a felverődő homokos víz, a sár átjárta a motorokat és a fékeket, a szerkezet földi irányítása lehetetlenné vált. A nagy sebességgel guruló gép csúszkálva túlfutott a biztonságos leszállópályán, majd a vizes földre süppedő futóműveinek köszönhetően átvágódott és fejre állt.⁴⁶³ Hosszas javítások után vált használhatóvá ismét a D-AQUA jelű repülőgép, és a felszállópálya felületének és környékének kiszáradását is meg kellett várni, hogy a repülőtér ismét üzemképes legyen. A postaküldemények késéssel, de célba értek.

1937. március 12-én szintén tragikus baleset történt, melyet a személyzet egyetlen tagja sem élt túl.⁴⁶⁴ A menetrendszerinti postajárat Frankfurtból indult, majd Las Palmas állomáson megtörtént a postaszállítmány átrakodása a Heinkel He 111 V-2 D-ALIX „Rostock” fedélzetére, melynek személyzete Alfred Viereck kapitányból, Kurt Bickner rádiósból, Richard Rebentrost fedélzeti mérnökből állt. A fedélzeten tartózkodott utasként Hans Herrmann. A repülés 21:55-kor folytatódott Bathurst felé, ám a gép sosem érkezett meg a repülőtérre, hanem máig tisztázatlan körülmények között Gambia folyóba veszett. A repülőgép hangját már hallani lehetett a célállomáson, többször meg is pillantották az „Ostmark” fedélzetéről, miközben felette a járat többször elrepült. A motorok hangja alapján az utolsó észleléskor a repülőgép 100-150 méter magasságban járhatott, majd Kelet felé eltűnt, nem sokkal később észlelhetősége, a motorok hangja megszűnt. Bathurst földi személyzete először arra gondolt, hogy váratlan probléma léphetett fel, és a gép Dakarba próbál eljutni és leszállást megkísérelni, ám a Dakarból reggel 06:00-kor érkezett jelentés alapján világossá vált, hogy a repülőgép nem jutott el Dakarba, és már nem lehet a levegőben sem. Azonnal keresni kezdték szárazföldi és vízi különítmények, valamint a levegőből is felderítési kísérleteket hajtottak végre a roncs felkutatására. Hamarosan úszó postaszakokat és roncsdarabokat találtak a folyó torkolatnál fekvő Dog Island térségében. A roncsdarabokból kiderült, hogy a gép nagy sebességgel és igen meredek szögben csapódott a vízbe, ezért nem élhette túl a kényszerleszállást a személyzet. A

⁴⁶³ ROSENSTOCK 2001 38. o.

⁴⁶⁴ AMN 2000.08. Vol 43 No 170. Ian Nutley: Disaster in the Gambia.

szállítmányból 23 postazsákot sikerült megtalálni, melyek haladéktalan továbbításáról a DLH gondoskodott, a szállítmány alig egy nap késéssel érte el a brazil partokat.⁴⁶⁵

A legfájóbb veszteség azonban 1938-ban érte a légitársaságot. 1937-től kezdődően a Junkers cég egy nagyméretű, személy- és teherszállításra kifejlesztett típussal kísérletezett, melynek méreteit jól érzékelteti a rá ragadt becenév is, hisz nemes egyszerűséggel csak „Der Grosser Dessauer” néven emlegették.⁴⁶⁶ A Junkers Ju 90⁴⁶⁷ típusról van szó, melynek első példánya 1937. augusztus 28-án repült Németországban. A típust sikeresen alkalmazhatónak vélték a hosszú távú repülésre, ezért már 1938-ban egy példányt a DLH tesztelésre átvett a gyártótól. Ez volt a Junkers Ju 90 V-2 D-AIVI (Werk-Nr. 4914) „Preussen”, melynek első felszállására 1937. december 2-án került sor. A DLH Gambiába küldte a gépet a szélsőséges trópusi viszonyok során történő tesztfeladatok elvégzésére. 1938. november 21-én hagyta maga mögött a repülőgép Németországot, parancsnoka Untucht kapitány volt. A fedélzeten tartózkodott számos mérnök és a személyzet, a repülés sikeresen lezajlott, és a gép 11:00-kor megérkezett Jeshwang repülőterére. A tervezett célállomás Buenos Aires volt egy közbülső leszállással Dakarbán. 1938-ra a franciák már nem zárkoztak el bizonyos repülőtereik használatától, ezért válhatott valóra egy Dakart érintő repülőútvonal megtervezése. A repülés azért lett volna kiemelkedő fontosságú, mert technológiai ugrást jelentett volna a szárazföldi repülőgépek alkalmazása a transzatlanti légi útvonalon használt repülőcsónakok helyett.

A továbbrepülést Latin-Amerika felé még aznapra tervezték, ezért azonnal nekiálltak a repülőgép felkészítésének. A gépet megtankolták, előkészítették, és Untucht kapitány délután 16:00-kor beindította a motorokat. Mivel a gép 5 órán keresztül állt a tűző napon, a kabinban 47 fok meleget mértek, a fém alkatrészeket pedig meg sem lehetett érinteni, olyan forróak voltak. 16:30-kor Untucht teljes gázt adott, és a gép nekiindult a felszállópályának. Ideális körülmények között történt a start, 30 fok melegben, 2 m/s szélsébségnél, tökéletes látási viszonyok közepette. A „Preussen” az emelkedést követően mindössze 200-300 m repülés után már 20 m magassáig emelkedett, mikor lassan balra dőlve veszíteni kezdett magasságából, és egy pálmafának csapódva a földre zuhant, ahol azonnal lángba borult. A mentési kísérletek hiábavalónak bizonyultak, a teljesen teletankolt repülőgép hatalmas lángokkal porráégett. A balesetet valószínűsíthetően motorleállás idézte elő. A kísérleti

⁴⁶⁵ ROSENSTOCK 2001, 69-71. o.

⁴⁶⁶ Lásd: 4. fénykép melléklet, a katasztrófát átvészelt légiposta egy küldeményének felülbélyegzett példánya

⁴⁶⁷ FLIGHT 1938.12.08. 539. o. The Bathurst accident.

jelleggel beépített elektromos benzinpumpa a nagy meleg hatására felmondta a szolgálatot. Az utasok és a személyzet egy része túlélte a katasztrófát, az eseményt a szemtanúk és a túlélők beszámolóí alapján lehetett rekonstruálni.⁴⁶⁸ A katasztrófát szenvedett járatok postaszállítványaira speciális pecsétet ütöttek. A jelzés egyszerre állított emléket a szerencsétlenségeknek, valamint jelentett magyarázatot a postaküldemények állapotára esetleges sérülésük esetén azok kézhezvételekor.

1934. február 3-tól 1939. augusztus 28-ig a 3050 km hosszú Bathurst – Porto de Natal óceáni szakaszon összesen 481 katapultálás történt, s míg az első repülések során a hidroplánok gépenként 10.000 levelet, addig 1938-ban már 80.000 levelet szállítottak Berlinből Buenos Airesig.⁴⁶⁹

6.5. Német leányvállalatok Dél-Amerikában 1919-1939 között (CONDOR, SCADTA, SEDTA)

1924. május 5-én a német *Deutsche Aero Lloyd* (mely később a Luft Hansa megalakulásakor annak egyik alapját képezi majd) és a SCADTA együttműködési szerződést írt alá egy új vállalat megalakítására, melynek neve *Syndikat Condor* (portugálul *Sindicato Condor*) lett. Létrejöttének célja az volt, hogy a SCADTA Kolumbián keresztül kiépíthesse azt a nemzetközi légiútvonal hálózatot, mely Brazíliát (és így az Európából, Berlinből érkező járatokon keresztül Németországot is) Közép-Amerikán át összeköti az USA államainak légtereivel. Az Amerikai Egyesült Államok irányába történő nyitás végül nem valósulhatott meg – néhány kísérleti repülést leszámítva – a tervezett formában, ám a CONDOR ettől függetlenül is jelentős légi sikereket könyvelhetett el.⁴⁷⁰ A német kormány és a DAL az együttműködésen keresztül jelentős piacokat szerzett a német gyártmányú repülőgépek, és az azokat kiszolgáló technikai berendezések számára.

Az első próbálkozások nem hozták meg a remélt sikereket. Két Dornier Do J Wal típusú vízi repülőgépet vásárolt a SCADTA, és azonnal szolgálatba is állította őket. Azonban a járatok

⁴⁶⁸ ROSENSTOCK 2001 85-89. o.

⁴⁶⁹ ROSENSTOCK 2001, 99-100. o.

⁴⁷⁰ MAULL, ZFG 1924 Heft 2.

nem működhetek megfelelően, így a repülőgépeket visszaszállították Németországba. A kudarc lehetővé tette a DAL számára, hogy saját terveit helyezze előtérbe. Nem sokkal később két másik repülőgép érkezett meg Buenos Airesbe.



10. Kép: A CONDOR Syndicat cégjelzése⁴⁷¹

Kiemelt jelentőséggel bír annak a nem hivatalos német kormányküldöttségnek a látogatása Dél-Amerikában, melyet Fritz Hammer szervezett Dr. Hans Luther korábbi német kancellár részvételével Buenos Airesből 1926. november 17-től az érintett latin-amerikai országokban, így Argentínában, Braziliában és Chilében. A küldöttség november 27-én érkezett meg Rio de Janeiroba, érintve Porto Alegret és Montevideot is. 1927. január 1-én a repülőgép visszarepült Florianópolisba, számos előkelő vendéggel és újságíróval a fedélzetén. A német lobbieredményeként a Condor 1927. január 26-án ideiglenes, egy évre szóló működési engedélyt kapott Braziliában történő légiútvonalak üzemeltetésére.⁴⁷²

Elsőként 3 útvonalon indult meg a légi közlekedés: Rio de Janeiro-Porto Alegre, Porto Alegre-Rio Grande és Porto Alegre-Santa Vitória do Palmar viszonylatában. Különösen a harmadik útvonalnak volt pán-amerikai értelemben is jelentősége, mivel az az uruguayi

⁴⁷¹ <https://www.pinterest.co.uk/pin/29273466300518849/> 2018.08.15.

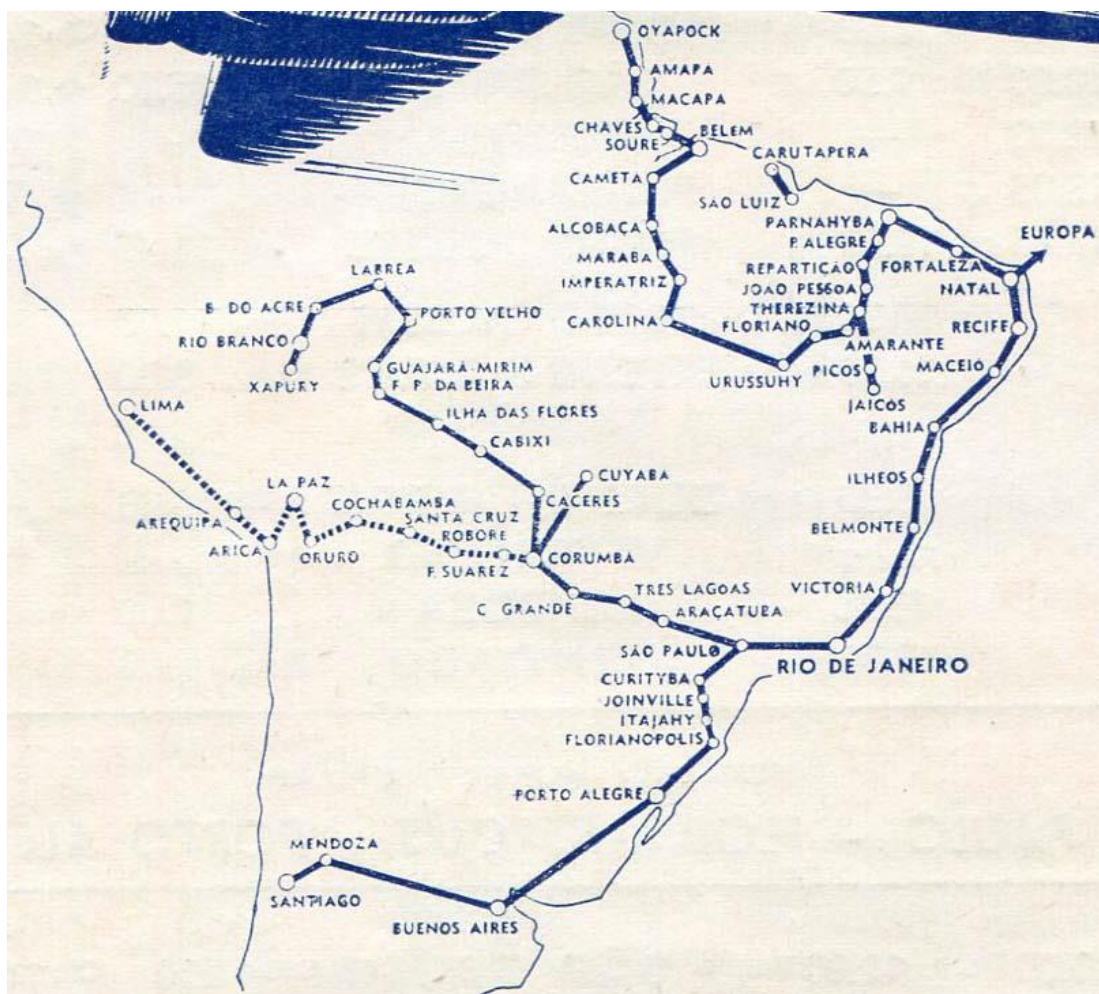
⁴⁷² CLINGAN 2010, 74. o.

határon feküdt. Először január 26-án repülhetett a Dornier Do J Wal *Atlántico* Rio de Janeiróból Porta Alegrebe, még német felségjelzéssel (D-1012). Ez volt az első repülőgép, mely megkaphatta a brazil hivatalos regisztrációt is (P-BAAA). A két brazil nagyváros között üzemeltetett járat sikeresnek bizonyult, és a német *Condor Syndikat* hamarosan a portugál nyelvű *Syndicato Condor* néven vált ismertté.⁴⁷³

Az átnevezésre nem csupán nyelvi értelemben volt szükség. Mivel Németországban eközben létrejött 1926. január 6-án a *Deutsche Luft Hansa*, mely a DAL és a *Junkers Luftverkehr* vállalatok összeolvadásával alakult meg, az egyesülés magába olvasztotta az éppen csak megalakult *Condor Syndikat* leányvállalatot is, mely így 1927. július 1-én megszűnt létezni. Hogy a Luft Hansa érdekeltségeit tovább tudja vinni, egy formailag teljesen új, brazil cég alakult meg 1927. december 1-én, melynek hivatalosan is a portugál *Syndicato Condor* lett a neve, mely átvette a korábban már kialakított légiútvonalakat, valamint a repülőgépeket és egyéb infrastruktúrát.

1927. június 10-én a brazil kormány engedélyt adott Otto Ernst Meyer-Labastille-nek, hogy megszervezze a brazil-uruguayi légiútvonalat, melyre egy külön égitársaság alakult meg. Ez lett a *Viação Aérea Rio Grandense*, vagyis a VARIG. 1927. június 22-én történt meg az első repülés, ám addigra már a Condor Syndicat a két város között 63 repülést teljesített, közel 700 utast és egyéb küldemények tonnáit szállította le.

⁴⁷³ RINKE 1996, 144. o.



17. Térkép: A CONDOR Syndicat légi útvonalhálózata, 1937⁴⁷⁴

Az 1927. december 1-én alakult vállalatot 1928. január 20-án hivatalosan is engedélyezte a brazil kormány. Annak tulajdonosai Fritz Hammer, illetve a brazil Pereira Carneiro lettek, és jogosultságot kaptak egész Brazíliában repülni, s Argentínában is megszerezték az üzemeltetési jogokat. Az üzemelés a *Condor Syndikat* és a *Syndicato Condor* között eltelt időben sem állt meg, a vállalat lassanként monopol helyzetbe került a Rio de Janeiro-Porto Alegre-Montevideo-Buenos Aires útvonalon, mivel a német Lufthansa érdekei ezt kívánták. Nemsokára kiterjesztette működését a Brazília északi partjainál fekvő Recife városáig, s így a Lufthansa dél-atlanti járatát kötötte össze a már korábban kiépült légi útvonalaival.

1933. szeptember 8-án a Condor megnyitotta a Rio de Janeiro-São Paulo-Corumbá-Cuiabá légiútvonalat, mely komoly előrelépést jelentett, hiszen korábban a Mato Grosso területen

⁴⁷⁴ <http://www.timetableimages.com/timages/sc4010.htm> 2018.05.15.

történő szárazföldi áthaladás napokig tartott. Szintén kiemelt jelentőségű az a szerződés, melyet 1936-ban a Condor és a Lloyd Aéreo Boliviano (LAB) kötött meg, mivel a két légitársaság már meglévő útvonalhálózatát kapcsolta össze Corumbá városán keresztül. Így ettől az évtől kezdve két jelentős útvonalat is üzemeltetett a légitársaság: a Belém-Rio de Janeiro-Porto Alegre-Montevideo-Buenos Aires-Santiago, valamint a Sao Paulo-Corumbá-Cuiabá útvonalakat, s az utóbbit bolíviai csatlakozási lehetőséggel kínálhatta utasai számára.

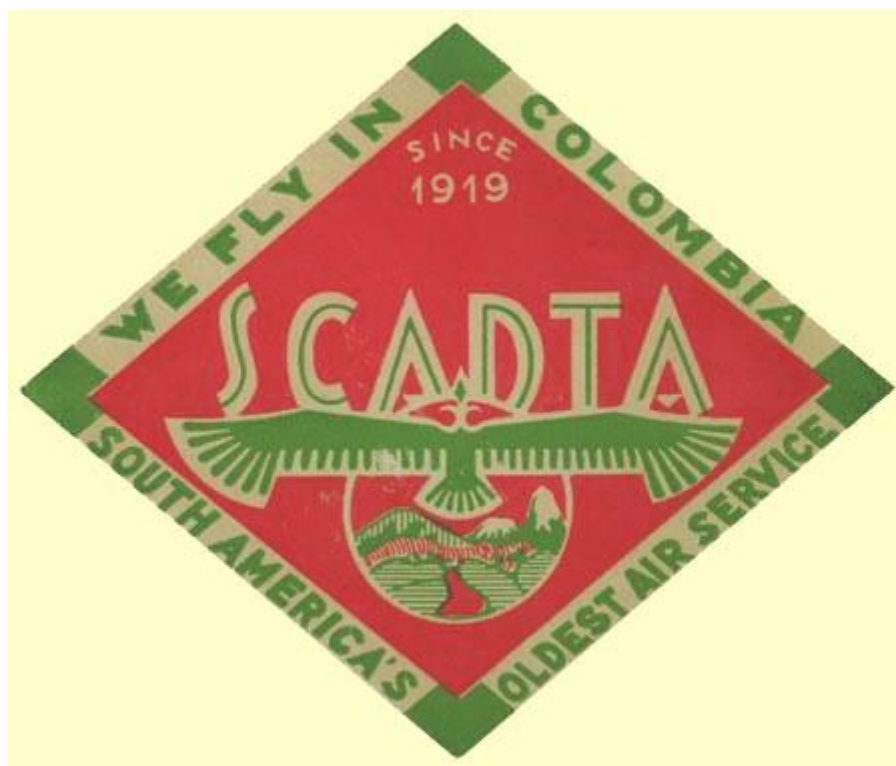
A Condor így versenyképes maradhatott még a Panair do Brasil-lal, a Pan American brazil leányvállalatával szemben is. És volt még egy nagy előnye az amerikai légitársasággal szemben: jobb repülőgépeket üzemeltetett, melyek vízi- és szárazföldi repülőgépekként egyaránt üzemelhettek, míg a Panair do Brasil csak hidroplánokkal repült. Így a Condor nem függött a folyóktól és óceánpartoktól, nem kellett figyelembe vennie a leszállásra alkalmas vízfelületek elhelyezkedését, így összehasonlíthatatlanul nagyobb szabadsággal tervezhette meg útvonalait.

1941. augusztus 19-én a Sindicato Condor hivatalosan Serviços Aéreos Condor néven működött tovább, mivel az elnevezés megváltoztatása jogi okokból szükségessé vált. A második világháború idején az alkatrész és üzemanyagellátás akadozni kezdett. A Condor alapvetően német technikát, technológiát használt üzemelése során, így az alkatrészek beszerzése különösen nagy nehézségekbe ütközött. A helyzet tovább romlott 1942. augusztus 22-t követően, mivel Brazília a Szövetségesek oldalán belépett a második világháborúba. Mivel a Condor továbbra is a német állam tulajdonában lévő Lufthansa leányvállalataként működött, s az igazgatók többsége is német állampolgár volt, a brazil kormány, kiváltképp Getúlio Vargas elnök elhatározta, államosítja a vállalatot. Ez 1942. augusztus 25-én meg is történt, minden német állampolgárságú igazgatót brazil állampolgárokkal váltottak le, s általában véve a német állampolgárságú személyzetet is felfüggesztették.

A Condor légitársaság egészen 1943-ig üzemelt, ám a háborús évek beköszöntével egyrésztől francia és amerikai nyomásra, másrésztől a Lufthansa dél-atlanti repüléseinek ellehetetlenülése okán végül a brazil kormány megszüntette, s helyette létrehozta 1943. január 13-án a *Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul* légitársaságot.

Németország és a német légi törekvések már korán megjelentek Dél-Amerikában, nem kizárólag a légi terjeszkedéshez köthetően, s nem is feltétlenül csak kormányzati szinten. Ugyanakkor légitársaságot, még ha az civil céllal jött is létre, a német kormány nélkül létrehozni szinte lehetetlen volt. Ennek egyik eklatáns példája a *SCADTA* (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos) légitársaság létrejötte, mely leányvállalatként, a német gyártó cég repülőgépeit használva, és részben német kormányzati tőkével valósult meg.⁴⁷⁵

A vállalat számos okból nevezhető úttörő vállalkozásnak. Egyrésztől létrejöttekor a világon a második bejegyzett civil légitársaság volt, s az amerikai kontinenseken még előkelőbb pozíciót foglalt el, hiszen ez volt Észak- és Dél-Amerika első légitársasága. Másrésztől létrejöttének okai között felfedezhető a német repülőgépgyártás megmentéséért tett erőfeszítések mellett a tudatos német geopolitikai építkezés is, mely a *SCADTA* esetében kifejezetten korainak számít, hiszen a versaillesi béke tárgyalásai még javában zajlottak annak megalapításakor.



11. Kép: A SCADTA cégjelzése⁴⁷⁶

⁴⁷⁵ ESCOBAR 1997, 212. o.

⁴⁷⁶ <http://www.timetableimages.com/i-lab/av213.jpg> 2018.08.15.

1919. december 5-én alakult meg a SCADTA, Kolumbiában bejegyzett céggént, Baranquilla székhellyel. Az alapító okiraton *Ernesto Cortissoz Álvarez-Correa* neve szerepel, ő volt a légitársaság első igazgatója. A megalakulásban részt vett Fritz W. Hammer, a *Kriegsmarine* repülője, Helmuth von Krohn és Willy Schnurbusch is, akik a *Kisten* nevű német gőzhajóval érkeztek. Kolumbia azon országok közé tartozott, melyek semlegesek maradtak az első világháború során. Magukkal hoztak egy, a korszakban ultramodernnek számító Junkers F13 repülőgépet, melyre úszótalpakat szereltek. A vállalat alig néhány repülőtérral rendelkezett az országban, a repülőgépeinek többsége hidroplán volt, a német Junkers gyártmányait használta a társaság, melyek megbízhatósága és teljesítménye a kor elvárásainak tükrében kiválónak számított. Különösen a Junkers F13, illetve a Junkers W34 voltak az előszeretettel alkalmazott típusok. A működés első két éve anyagilag is hatalmas megterhelést jelentett az üzemeltetőknek, ezért – látva a vállalatban rejlő anyagi és egyéb lehetőségeket – a német kormány hathatós közreműködésével a Deutsche Bank lett a legnagyobb befektetője a vállalkozásnak. A befektető és a kormányzat egyaránt a Latin-Amerikát a karibi térségen keresztül az USA-val összekötő hálózatot vízionált, mely a légitársaság koncessziók elnyerését követően jelentős profitot, illetve geopolitikai értelemben véve jelentős német befolyást biztosít majd az amerikai kontinensek viszonylatában.

A légitársaság már működésének első éveiben magára irányította az Amerikai Egyesült Államok figyelmét, mivel terjeszkedése során olyan létesítményekhez került közel, mint a Panama-csatorna. Az USA szemszögéből nézve a SCADTA, és annak német gyártmányú és részben tulajdonú repülőgépei a Panama-csatornát, s ezzel az USA saját nemzetbiztonságát potenciálisan veszélyeztették.

Az USA ezért – különösen *Herbert Clark Hoover* elnök idején – ellenlépések sorát kezdte el, kormányzati szintről vezérelve. 1927-ben megalakult a *Pan American Airways* (Pan Am) Juan Trippe vezetésével abból a célból, hogy ne a SCADTA legyen az a légitársaság, mely monopolizálhatja az USA-Latin-Amerika között folyó légitársaság- és teherszállítást. Mivel a tendert végül a Pan Am nyerte meg, a SCADTA nem tudott az USA légterébe jutni, így az észak-amerikai kontinensről végérvényesen kiszorult. Ugyanakkor Dél-Amerikában továbbra is a legjelentősebb légitársaságnak számított, kiterjedt légiútvonal hálózatával, mely kelet-nyugati irányban keresztezte az Andok hegyláncát.

A *Pan American-Grace Airways* (Panagra) megalapítása tovább erodálta a SCADTA működési lehetőségeit. Egy osztrák gyártulajdonos, befektető, *Peter Paul von Bauer* vette meg a légitársaság tulajdonjogának nagyobb részét az 1930-as években. A náci hatalomátvételt követően a többségi tulajdonos titokban eladta részvényeit a Pan Am tulajdonosainak a háborút megelőzően, hogy a légitársaság ne kerülhessen náci irányítás alá. 1941 után a kolumbiai kormány államosította a SCADTA-t, így az a *SACO*, illetve a későbbi *AVIANCA* alapjául szolgált.⁴⁷⁷

A Luft Hansa legrövidebb ideig létező dél-amerikai leányvállalata a SEDTA (Sociedad Ecuatoriana de Transportes Aéreos) lett, mely 1937-től 1941. október 22-ig üzemelt Ecuadorban. Fritz Hammer közreműködésével jött létre a légitársaság, mely a Junkers Ju 52 típust alkalmazta repülései során, először Quito és Guayaquil között. A többségi tulajdonos a Lufthansa lett, és hat „*stróman*” alkalmazásával szinte az egész német tulajdon volt, ecuadori bejegyzéssel.



12. Kép: A SEDTA cégjelzése⁴⁷⁸

⁴⁷⁷ WACHTEL-OTT 2016, 38. o.

⁴⁷⁸ http://4.bp.blogspot.com/-lEvy5XyzkQI/U0npCGFCz2I/AAAAAAAAABIY/vXxO_TxswGY/s1600/sedta.jpg
2018.08.15.

Mint ahogy a SCADTA esetében is, a SEDTA is komoly fenyegetést jelentett az USA érdekeltségeire. A PANAGRA hasonlóan a kolumbiai esethez szintén versenyt támasztott a légitársaság számára, minden eszközzel megpróbálta ellehetetleníteni a német érdekeltségű dél-amerikai leányvállalatok hálózatosodását, illetve azok bővülését, terjeszkedését. Ugyanakkor a SEDTA jelentős sikereket könyvelhetett el, hiszen fennállása alatt komoly erőket kötött le a verseny az USA, illetve a PANAGRA részéről.

A légi rivalizálás sokszor egészen személyes jellegűvé vált a két légitársaság, illetve azok alkalmazottai között. Az alábbi anekdota ezt jól érzékelteti:

Egy alkalommal a PANAGRA alkalmazottja nem kapott helyet a saját cégének járatára, így kénytelen volt a SEDTA járatán utazni. Mikor felszállt a fedélzetre, megkérdezte a német pilótát: Hány utasa van? Mire a következő válasz érkezett: 7 utasom és 2 disznóm - felelte a pilóta. Ekkor körbe néztem – írja az amerikai – a másik jenkit keresve. De nem volt rajtam kívül amerikai. Hét utas és két disznó volt a fedélzeten. A SEDTA tényleg mindent elszállít. Többek között ez is a sikereinek a kulcsa.⁴⁷⁹

A céget végül az ellehetetlenülés, valamint a második világháború eseményei miatt felszámolták 1941. október 22-én.

6.6. A német légi törekvések és sikerek megítélése brit szemszögből a két világháború között

A britek számára hamarosan világossá vált, hogy Németország olyan jelentős légi értelemben vett sikereket ért el, melyek veszélyeztetni látszottak a szigetország biztonságát. Jelentősebb brit katonai gondolkodók – Stanley Baldwin, Winston Churchill – már az 1930-as évek elején felismerték a veszélyt, ám arra a brit katonai döntéshozók és a polgári társadalom is csak késve ébredt rá. Ugyanakkor a brit diplomácia is kényes helyzetbe hozta magát, hiszen

⁴⁷⁹ „Unable to get a seat in one of his own planes, a PANAGRA employee the other day bought one on SEDTA. How many passengers do you have? asked the American. Seven passengers and two pigs replied the German pilot. I looked around, says the American in relating the story for the other Yankee. But there really were two pigs. SEDTA carries everything. That is one of the secrets of its success in Ecuador.” FRIEDMAN 2003 56. o.

bizonyos értelemben maga Nagy-Britannia volt az, aki támogatta a német légi törekvéseket számos esetben épp a korábbi szövetséges Franciaország érdekeivel szemben.

A Brit Birodalom központjának számító Brit-szigetek szemszögéből nézve a német légi sikerek aggasztó képet festettek azon politikusok és katonák számára, akik tisztában voltak az említett törekvések súlyával, s nem felejtették el az első világháború Zeppelin bombázásait, melyek Londont érték. Nem is annyira a károk mértéke volt ijesztő, hanem a tény, hogy szigetország támadhatóvá vált a szárazföld felől,⁴⁸⁰ a Birodalom elszigeteltsége megszűnt létezni, s a brit flotta jelentette biztonság szertefoszlani látszott.

A politikai és katonai gondolkodásban, s az utca embere gondolkodásában is lassanként átvette a fő veszélyforrás szerepét a légicsapástól, a terrorbombázástól való félelem. Az alapvető fenyegetéssé a „bombázó árnyéka” vált. Ebben a fenyegetett légkörben az említett katonai és politikai gondolkodók véleménye, valamint a közvélemény is rohamosan változott a szigetországra leselkedő legfőbb veszélyekről, melyeknek az 1930-as évekig a brit flotta legyőzését, vagy az inváziót tartották. 1934-35-re elfogadottá vált az a nézet – Stanley Baldwin katonai doktrínává váló kijelentése, miszerint a bombázó mindig átjut is ezt támasztotta alá – hogy az eljövendő háborúban, mely Angliát érinti, a repülőgépe, a légi fenyegetettségé, a bombázásoké lesz a fő szerep, s a hadiflotta védelmi képességei háttérbe szorulnak, elégtelenné válnak a Brit Anyaország biztonságának fenntartására.⁴⁸¹ Az elképzelés lassanként általánosan elfogadott teóriává vált, mely szerint a legfőbb stratégiai veszélyforrás a légicsapás, mely Londont és egyéb városokat érintené, oly mértékű pusztítást okozva, hogy a mozgósítás és szervezett védekezés gyakorlatilag lehetetlenné válna. Ez az elmélet volt az „*elsőprő csapás*” elmélete,⁴⁸² melyről utólag, a II. világháború katonai eseményeit ismerve kijelenthető, hogy nem állta meg a helyét, alapvetően tévedésnek bizonyult.⁴⁸³

1926. előtt a brit szemlélet alapvetően hasznosnak ítélte Németország polgári értelemben vett légi megerősödését, mely a hagyományosan brit versenytársnak számító franciák számára jelentett kihívást, s pozícióik gyengülését. Londonnak nem állt ugyanis érdekében a franciák

⁴⁸⁰ LOEWY, ZFG 1929, Heft 8.

⁴⁸¹ HESSE, ZFG 1925, Heft 4.

⁴⁸² „*The knock-out blow*” teória, mely a sajtóban és a katonai gondolkodásban is általánosan elfogadott tényként jelent meg, s nem képezte vita tárgyát. (Brett HOLMAN: The air panic of 1935: British press opinion between disarmament and rearmament.)

⁴⁸³ HOLMAN 2014, 29. o.

túlzott erőfölényének kialakulása, s ebben a versenyben az egyetlen szóba jöhető társ csakis a korábbi vesztes Németország lehetett.

1932-33-tól aztán alapvető változás következett be a brit politikai életben a témát illetően, s a Parlament Alsóházában számos felszólalás történhetett, mely a német légi veszélyre próbálta felhívni a figyelmet. A témakör alapvetően két politikust foglalkoztatott, Winston Churchillt és Stanley Baldwint, ám Churchill volt az kettejük közül, ki leginkább átlátta a lehetséges veszélyeket, s minden erejét és befolyását latba vetve próbálta felhívni Németország légi fegyverkezésére a figyelmet. A nézőpont radikális megváltozását alapvetően három tény okozta. Az első annak a ténynek a felismerése, miszerint Anglia nem biztonságos sziget többé, s hadiflottája – mely évszázadokon keresztül sérthetetlenéget biztosított számára – a levegőt használva „megkerülhető”. A második figyelmeztető jel Németország kivonulása a leszerelési konferenciáról⁴⁸⁴ egyértelműen jelezte azt, hogy nem kíván együttműködni a korábbi győztesekkel a haderőneveinek fejlesztéséről, s azok határozatait nem fogadja el magára nézve kötelezőnek.⁴⁸⁵ A harmadik pedig a titokban kifejlesztett német légierő, mely a valós, kézzelfogható veszélyt jelentette Anglia (és a Brit Birodalom) számára.

Baldwin számára nem jelentett új területet Németország újra fegyverkezésének kérdése, mivel 1932-től vett részt a leszerelési konferencia munkájában, s tanúja volt Németország hozzáállásának a tárgyalások alatt. Ekkor, 1932-ben hangzott el egyik legtöbb port kavart beszéde is: *„Azt gondolom, jó, ha az utca embere felismeri, nincs olyan erő a földön, mely meg tudja védeni a bombázásoktól, bármit is mondanak neki. A bombázó mindig átjut. Az egyetlen védekezés a támadás, ami azt jelenti, hogy több nőt és gyereket kell megölniük gyorsabban, mint azt az ellenség teszi, hogy megmentse magát.”*⁴⁸⁶ A doktrína, mely szerint *„a bombázó mindig átjut”*, a kor egyik általánosan elfogadott katonai nézetét tükrözte.

1934-ben egyik beszédében lényegesen pontosabb képet festett állításával a Brit-szigetek biztonságát illetően: *„A levegő meghódításának napján a régi értelemben vett határok megszűntek. Amikor Önök Anglia védelmére gondolnak, többé nem Dover fehér sziklái jutnak*

⁴⁸⁴ 1932. február 2-án Genfben nyílt meg az ún. leszerelési konferencia. (ORMOS-MAJOROS 2003, 344. o.)

⁴⁸⁵ 1933. október 14-én Németország – Neurath német külügyminiszter bejelentésével – elhagyta a konferenciát. Szintén október 14-én Adolf Hitler deklaráta, hogy kilép a Népszövetségből is. (ORMOS-MAJOROS 2003, 354. o.)

⁴⁸⁶ *„I think it is well . . . for the man in the street to realise there is no power on earth that can protect him from bombing, whatever people may tell him. The bomber will always get through. The only defence is in offence, which means that you have to kill more women and children more quickly than the enemy if you want to save yourselves”* Stanley BALDWIN, brit miniszterelnök beszéde, részlet, Brit Parlament Alsóháza, 1932. november 10.

eszükbé; Önök a Rajnára gondolnak. A mi határaink ott fekszenek.”⁴⁸⁷ Az idézet mutatja, hogy Baldwin 1934-re a maga teljességében érzékelte Németország repülőgépgyártásának, fegyverkezésének, s azon belül a légi fegyverkezésnek a súlyát, s azokat a veszélyeket, melyeket ez Angliára nézve jelentett.

A teljes felismerésre azonban 1935-ig várni kellett, hisz Baldwin – s a britek nagy része – számára ekkor tudatosult, hogy Németország a versaillesi béke minden tiltó rendelkezése ellenére mégis új légierőt épített. A keserű megjegyzés ennek a felismerésnek konklúziójaként született: *„Minden okom megvan rá, hogy azt kívánjam, bárcsak sose találták volna fel a repülést...”*⁴⁸⁸

Winston Churchill számára szintén nyilvánvaló volt a német újrafegyverkezés jelentette veszély. A konzervatív pártban politizálva a náci veszélyre hívta fel a figyelmet, s elvetette az alkudozás lehetőségét is Németországgal.⁴⁸⁹ A légierő jelentőségét felismerte, s annak meglétét kulcskérdésnek tekintette. 1933-ban egyik beszédében így fogalmazott: *„A légierő vagy a háborúnak, vagy a civilizációnak vet véget.”*⁴⁹⁰ Ugyanebben a beszédében szót emelt a Brit Légierő újraszervezésének fontosságáról is, melyet az állam meghatározó fegyvernemének tekintett: *„Nem rendelkezni megfelelő légierővel a világ jelenlegi helyzetét tekintve megegyezik a nemzet szabadságának és függetlenségének veszélyeztetésével.”*⁴⁹¹

1934. november 28-án elhangzott beszédében Anglia megváltozott geopolitikai helyzetére tért ki, s kertelés nélkül beszélt a Brit-szigetek kiszolgáltatottságáról az új körülmények között: *„Ez az átkozott és pokoli találmány és fejlesztés, a légi háború, forradalmian változtatta meg a helyzetünket. Nem ugyanaz az ország vagyunk többé, mint mikor szigetország voltunk, mindössze 20 évvel ezelőtt. [...] Ez nem csupán annak a kérdése, hogy mit szeretünk, és mit nem*

⁴⁸⁷ *„Since the day of the air, the old frontiers are gone. When you think of the defence of England you no longer think of the chalk cliffs of Dover; you think of the Rhine. That is where our frontier lies.”* Stanley Baldwin brit miniszterelnök beszéde, részlet, Brit Parlament Alsóháza, 1934. július 30.

⁴⁸⁸ *„I wish for many reasons flying had never been invented...”* Stanley Baldwin brit miniszterelnök kijelentése, idézet, 1935.

⁴⁸⁹ ORMOS-MAJOROS 2003, 372. o.

⁴⁹⁰ *„Air power may either end war or end civilization.”* Winston Churchill brit miniszterelnök beszéde, részlet, Brit Parlament Alsóháza, 1933. március 14.

⁴⁹¹ *„Not to have an adequate air force in the present state of the world is to compromise the foundations of national freedom and independence.”* Winston Churchill brit miniszterelnök beszéde, részlet, Brit Parlament Alsóháza, 1933. március 14.

*szeretünk, nem az ambíciók és vágyak, jogok és érdekek kérdése. Ez a biztonság és függetlenség kérdése.*⁴⁹²

Churchill figyelmét nem kerülte el a brit és német légi fejlesztések mértéke, s azok finanszírozása között tapasztalható különbség sem. 1934-ben, mindössze 8 évvel a Párizsi Légügyi Szerződés aláírása után így beszélt: *„Németországnak ebben a pillanatban már van katonai légereje – katonai repülőszázadai, a szükséges földi kiszolgálással, a szükséges kiképzett személyi tartalékkal, mely csak a parancsra vár, hogy megszerveződjön teljesen nyitott kombinációban – és ez az illegális légierő lassan eléri a saját légierőnk méreteit.*”⁴⁹³

Részletes ismeretekre tett szert Churchill a német légierő újrafegyverkezéséről, melyet beszédeiben a francia, valamint a brit légierő helyzetével hasonlított össze. Nem kerülték el figyelmét a németek által alkalmazott gyártói módszerek, s a tökéletesre fejlesztett logisztika sem:

„Hatalmas összegeket fordítanak a német repülésre és egyéb fegyverkezésekre. Azt kívánom, bár ismerhetnénk ezt az összeget, mely fegyverkezésre van költve. Azt hiszem, hogy sokkolnának minket azok a hihetetlen eredmények, melyeket ez a 70 millió főt számláló nemzet elér, vagy már elért.[...] Például Dessau lakossága csak az elmúlt évben 13.000 fővel nőtt. Dessau a hatalmas Junkers vállalat központja, de ez csak egy telephelye a négy vagy öt közül. [...] Látható tehát, hogy milyen hatalmas méretű termelés folyhat ott. Továbbá annak a ténynek köszönhetően, hogy Németországnak titokban és nem hivatalosan kell felépítenie a légerejét, egy radikálisan új metódusa alakult ki a gyártásnak, mely különbözik a miénktől, s Franciaországtól. Sokkal több kis alkatrész készül az összeszerelő üzemeken kívül, mint nálunk. Csavarok és anyák, kis alkatrészek egy hatalmas gyártási régióban kis cégeknél szétszórva készülnek, s csak később érkeznek be a nagy központi gyárakba. A munka, mely ott folyik, a gyors összeszerelésből áll, mint egy puzzle vagy Meccano játék összeszerelése, ami

⁴⁹² „This cursed, hellish invention and development of war from the air has revolutionised our position. We are not the same kind of country we used to be when we were an island, only 20 years ago. [...] It is not merely a question of what we like and what we do not like, of ambitions and desires, of rights and interests, but it is a question of safety and independence.” Winston Churchill brit miniszterelnök beszéde, részlet, Brit Parlament Alsóháza, 1934. február 7.

⁴⁹³ „Germany already at this moment has a military air force – that is to say, military squadrons, with the necessary ground services, with the necessary reserves or trained personnel and material – which only await an order to assemble in full open combination – and this illegal air force is rapidly approaching equality with our own.” Winston Churchill brit miniszterelnök beszéde, részlet, Brit Parlament Alsóháza, 1934. november 28.

által összehasonlíthatatlanul gyorsabban készül el egy repülőgép, mint a mi gyárainkban, ahol a gyártói munka szinte minden fázisa összpontosul."⁴⁹⁴

Az elhangzott beszéd közvetlen előzményei Németország kancellárjának, Adolf Hitlernek a bejelentései voltak. Hitler 1935. február 26-án hivatalosan is megalapította a *Luftwaffe*-t, melyet március 1-én hozott nyilvánosságra. Nem sokkal ezt követően pedig – 1935. március 16-án – bejelentette, hogy Németország visszatér az általános hadkötelezettséghez. A bejelentések sorozatával teljesen világossá vált, hogy Németország kihátrált a versaillesi béke rá vonatkozó pontjai alól, s azt magára nézve többé nem tekintette korlátozó erejűnek.⁴⁹⁵

A brit politikai elit tehát felfigyelt a német eredményekre, legfőképp maga Sir Winston Churchill is. 1938-ban beszélt arról, hogy csak késve ismerte fel Nagy-Britannia a weimari Németország légi sikereinek jelentőségét: *„Nehéz megítélni, s még nehezebb pontosan meghatározni, milyen mértékben tesznek szert katonai jelentőségre egy-egy adott pillanatban a polgári repülőgépgyárak és kiképzőközpontok. Megszámlálhatatlanul sok módja van annak, hogyan lehet elrejteni, álcázni a valóságot, s hogyan lehet megszegni a szerződéseket. A levegő, és csakis a levegő kínálta Hitlernek a lehetőséget, hogy minél gyorsabban utolérje, majd meg is előzze Franciaországot és Nagy-Britanniát egy létfontosságú fegyverben.*"⁴⁹⁶ A német légi expanzió külpolitikailag és gazdaságilag is sikeres volt, sok esetben sikeresebb, mint a francia Aéropostale törekvései. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az a tény, hogy a német tőkéből és technikával működő dél-amerikai Luft Hansa leányvállalatok (SCADTA, CONDOR) a Luft Hansával történő együttműködés eredményeként sorra nyerték el a korábban francia érdekeltségű légi koncessziókat az új, feltörekvő légi nagyhatalom, Németország számára.

⁴⁹⁴ "Enormous sums of money are being spent on German aviation and upon other armaments. I wish we could get at the figures which are being spent upon armaments. I believe that they would stagger us with the terrible tale they would tell of the immense panoply which that nation of nearly 70,000,000 of people is assuming, or has already assumed. [...] For instance, the population of Dessau increased during last year by 13,000. Dessau is a centre of the great Junkers aeroplane works, but it is only one of four or five main factories of Germany. [...] One can see what the scale of production must be. Further, owing to the fact that the Germans had to prepare their air force in secret and unofficially, there has grown up a somewhat different method of producing aircraft from that which obtains in this country and in France. Much smaller elements are actually made outside the main factories than over here. Nuts and bolts and small parts are spread over an enormous producing area of small firms, and then they flow into the great central factories. The work which is done there consists in a rapid assembly, like a jig-saw puzzle or Meccano game, with the result that aeroplanes are turned out with a speed incomparably greater than in our factories, where a great deal of the earlier stages of the work is done on the spot." Winston Churchill brit miniszterelnök beszéde, részlet, Brit Parlament Alsóháza, 1935. március 19.

⁴⁹⁵ ORMOS-MAJOROS 2003, 368. o.

⁴⁹⁶ CHURCHILL 1989. 48–49. o.

6.7. Az USA fenyegetettség érzése a német légi sikerek következtében Közép–Amerikában

Az Amerikai Egyesült Államok nem fordított kellő figyelmet a déli határai közelében folyó német légi tevékenység értékelésére az 1920-as években. Az 1930-as években ugyanakkor figyelmesen követte a német légi sikereket a hagyományosan észak-amerikai érdekszférának tekintett Közép- és Dél-Amerikában. A korábbi fejezetekben már említésre kerültek konkrét reakciók az USA részéről válaszként, mint például a PANAGRA megalakítása, vagy a német repülőgépek Floridába történő berepülésének megtagadása.

Ezért említés szintjén pusztán felvillantom a Galápagos-szigetek, illetve a Panama-csatorna problémakörét, melyek az USA szempontjából kiemelt nemzetbiztonsági és geopolitikai jelentőséggel bírtak – és bírnak napjainkban is.

Az USA kormányzati tisztségviselői a Galápagos-szigetekre történő repülés terveit – s úgy általában a német légi expanziót a karibi és dél-atlanti térségben – kiemelten veszélyesnek tartották az USA nemzetbiztonsága szempontjából. Az elsődleges félelem abból eredt, hogy a Panama-csatorna elérhető volt a német repülőgéptípusok által használt repterekről, hisz már 1928 júliusára megvalósult az a rémálom, mely szerint a Csatorna atlanti bejáratától mindössze 20 mérföldre engedélyt kapott a SCADTA a kolumbiai kormánytól egy vízi repülőgépek üzemeltetésére alkalmas bázis létrehozására!⁴⁹⁷

A Csendes-óceán térségében – az Ecuadorhoz tartozó Galápagos-szigeteken – tervezett német repülőtér rémképe még inkább felerősítette az USA félelmeit. Ezzel a lépéssel ugyanis a Panama-csatorna mindkét oldalán – támadási akciórádiuszon belül – megvalósult volna a német jelenlét, még ha nem is kimondottan katonai jelenlétről volt is szó. A német repülőgépek (Junkers Ju 52/3M, a Junkers Ju 90, illetve a Focke-Wulf FW 200 Condor típusok) nagy teherbírású, hosszú távú repülések megtételére alkalmas repülőgépek voltak, melyek fedélzetén elképzelhető volt hadianyagok, támadásra alkalmas bombák szállítása is.

A Panama-csatorna tényleges katonai értelemben vett fenyegetésére – már ami a német légi fenyegetést illeti – nem került sor, hisz Németország hadba lépését követően a német

⁴⁹⁷ *Air Base Near Canal Granted by Panama*. The New York Times, 1928. július 20.

érdekeltségű dél-amerikai légitársaságok nagy része az üzemeltető országok által államosításra került, míg a dél-atlanti átrepülés lehetősége a második világháború alatt megszűnt a Lufthansa számára. Gambia használatának jogai – brit gyarmat révén – elvesztek, s Észak-Afrika a szövetségesek által történő tényérések következtében szintén lezárult a német transzatlanti repülések előtt.

A dél-amerikai német légi aktivitás sikerei, látványos és ütemes fejlődése nem kerülte el sem Nicholas J. Spykman, sem Fritz T. Epstein figyelmét, akik a XX. század legnagyobb geopolitikusai közé tartoznak. Felismerték annak hatásait az USA nemzetbiztonságára és térségbeli hegemoniájára nézve, s Spykman joggal írhatta:

„... még ha lehetséges is lett volna, hogy Európa miatt elkerüljük a háborút Németországgal, a dél-amerikai hegemonia miatt nem volt elkerülhető a háború Németországgal.”⁴⁹⁸

⁴⁹⁸ „Wenn auch möglich gewesen wäre, den Krieg mit Deutschland wegen Europa zu vermeiden, so hatte der Krieg mit Deutschland wegen der Hegemonie in Südamerika sich nicht vermeiden lassen.”Átvétel, FISCHER 2014, 511. o. Idézi: Epstein, Fritz T.: European Military Influence in Latin America. Manuscript. Washington, 1941. Library of Congress.

7. Összegzés

7.1. A kutatói kérdésekről

A dolgozat az első fejezetben tartalmaz egy alfejezetet, mely a kutatói kérdéseket teszi fel, ám a kutatás megkezdésekor – a témakör és a forrásbázis teljes és részletes ismeretének hiányában – kizárólag az alapkérdéseket írhattam fel, s csak a kutatás későbbi fázisaiban merültek fel az alapkérdések mellett további fontos kérdések is. A fő kérdések, melyek megválaszolására a disszertáció vállalkozhatott az alábbiak voltak:

- A) Kitört a weimari Németország a légi (és politikai, nemzetközi) elszigeteltség állapotából, melyet a győztes hatalmak erőltettek rá?
- B) Elérték céljaikat a győztes hatalmak abbéli szándékukban, hogy Németország számára egyszer és mindenkorra megtiltsák a repülést?
- C) Elérték céljaikat a versaillesi béke német repülést tiltó rendelkezései?

A fenti kérdések pusztán az alapkérdései egy kutatásnak, melyekből aztán számos egyéb, sokszor messze vezető további kérdések is fakadtak:

- Honnan állt rendelkezésre a mérnöki tudás és az infrastruktúra, melyre építve elindulhatott Németország a légi értelemben vett nagyhatalmi pozíció megszerzése felé?
- Hathatott a technikai fejlődésre a jogi tiltó környezet?
- Hogyan volt képes elérni Németország, hogy a korábban egyként kezelt katonai- és polgári repülést a légi jogban és a szerződésekben is külön válasszák?
- Mennyiben befolyásolta Németországot a Szovjetunióval történt titkos rapallói egyezmény megkötésében a korábbi győztes hatalmakkal folytatott légi tárgyalások eredménytelensége?
- Mit szólt a fő „ellenláb” Franciaország a német légi törekvések megerősödéséhez Európában és a dél-atlanti térségben?
- Milyen hozzáállást mutatott Nagy-Britannia Németország légi törekvéseihez?
- Miért válhatott épp Dél-Amerika a német légi ambíciók célpontjává?
- Hogyan viszonyult az Amerikai Egyesült Államok a németek latin-amerikai légi jelenlétéhez?

Mint az a felmerülő új kérdések számából is kitűnhet, a témakor részletes vizsgálatakor újabb és újabb részterületeket kellett görcső alá vonni, s egyidejűleg szelektálni, eldönteni, mely kérdések bírnak a témaválasztás szempontjából olyan jelentős súllyal, hogy a dolgozat keretein belül feltegyem, s részben vagy egészen meg is válaszoljam azokat.

A kérdések azonosítása és a témaválasztás szempontjából történő mérlegelésüket követően a fenti fő- és mellékkérdések maradtak, melyek megválaszolása elengedhetetlenül fontosnak bizonyult a német polgári repülés 1919 és 1933 közötti fejlődéséről alkotott kép leírásához. A disszertáció erre a feladatra vállalkozhatott, ám így is maradtak olyan kérdések, melyek részleteiben történő megválaszolása további kutatásokat igényel. Jó példa erre az Amerikai Egyesült Államok reakcióinak kérdésköre a német légi aktivitásra Közép- és Dél-Amerikában az 1930-as években. A külügyi dokumentumok áttekintése és elemzése, valamint az egyéb források felkutatása és feldolgozása egy másik nagyívű kutatáshoz elég munkát adhatott volna, így kénytelen voltam az ezzel foglalkozó alfejezetben pusztán a legfontosabbakat érintőlegesen megemlíteni, azok részletes tárgyalása helyett.

7.2. A kutatás főbb kérdéseire adott válaszok rövid összegzése

A) Kitört a weimari Németország a légi (és politikai, nemzetközi) elszigeteltség állapotából, melyet a győztes hatalmak erőltettek rá?

A vesztes Németországot 1918 után módszeresen el akarták szigetelni a nemzetközi diplomáciai és politikai élettől. Gazdasági értelemben véve is kizárólag a rá kirótt háborús jóvátétel visszafizetése erejéig tekintettek rá, valamint a megszerzhető nyersanyagokban gazdag területeit kívánták – főként a franciák – megszerezni. Minden más esetben – így a légi aktivitás terén is – el akarták lehetetleníteni Németországot. Ennek érdekében a versaillesi béke pontjaiban olyan kötöttségeket és szabályokat erőltettek Németországra a győztesek, hogy az említett céljaikat maradéktalanul elérhessék.

A német diplomáciának köszönhetően a korábbi győztesek szándékai nem érték el céljaikat. 1922-ben a rapallói szerződésben német-szovjet megállapodást kötött a két nemzetközi kapcsolatuktól elszigetelt, korábban egymással ellenséges ország, mert céljaik elérését szolgálta

a geopolitikai érdekközösség. 1926-ra Németország a légibarikád (Luftbarrikaden) politika alkalmazásával tárgyalóasztalhoz kényszerítette a korábbi győzteseket – a viszonyosság elve alapján – kihasználva Németország speciális európai geopolitikai helyzetét (európai *légikereszt* mivoltát).

B) *Elérték céljaikat a győztes hatalmak abbéli szándékukban, hogy Németország számára egyszer és mindenkorra megtiltsák a repülést?*

A német diplomáciának köszönhetően a versaillesi tiltó rendelkezések egy részét, melyek a repülés teljes tiltását írták elő Németország számára, 1926-ra sikeresen írta felül új, a polgári repülést módosító keretszerződéssel (Párizsi Légügyi Egyezmények). Berlin tárgyalópartnerként elérte, hogy az egységesen kezelt repülést szétválasszák katonai – amely továbbra is tilos volt Németország számára – és polgári repüléssé. A légi korlátozások megszűntével megalakulhatott a Deutsche Luft Hansa, és a német repülés elindulhatott a polgári értelemben vett légi nagyhatalommá válás útján, s ezt követően világszinten is jelentős tényezővé válhatott.

C) *Elérték céljaikat a versaillesi béke német repülést tiltó rendelkezései?*

A versaillesi béke polgári repülést tiltó rendelkezései nem érték el céljaikat, hiszen a béke aláírását és ratifikálását követően alig 7 évvel Németország elérte, hogy – a polgári repülés szempontjából – az összes korábbi tiltást eltöröljék, s a német repülőgépipar újból a világ élvonalába kerülhessen. A versaillesi béke tiltó rendelkezéseinek revíziója történt meg a PLA aláírásával. A katonai repülést tiltó rendelkezések (továbbra is) érvényben maradtak, de Németország azokat titokban, burkolt formában, nemzetközi partnereinek bevonásával (Szovjetunió, Spanyolország) könnyűszerrel játszhatta ki, polgári légi fejlesztéseknek álcázva az eredményeket. Német érdekeltségű légi vállalkozások sora jött létre világszerte, a SCADTA, CONDOR, SEDTA és a Junkers cégbirodalom.

- *Honnan állt rendelkezésre a mérnöki tudás és az infrastruktúra, melyre építve elindulhatott Németország a légi értelemben vett nagyhatalmi pozíció megszerzése felé?*

Németország ugyan vesztes félként fejezte be az első világháborút, ám a német repülőgépipar és mérnöki tudás nem veszett el egyik napról a másikra. A gyári szakmunkások tudása, a Zeppelin művek – mint a világ legjobb léghajógyára – hatalmas tapasztalata továbbra

is rendelkezésre állt. Tudatos kül- és belpolitikai intézkedések sorozatával a német kormány továbbra is lehetővé tette a repülőgépipar működését, jó példa erre a Zeppelin léghajógyár számára szerzett megrendelés egy modern léghajó legyártására az Amerikai Egyesült Államok számára. A német szakmunkásképzés, vegyipar, oktatás és kutatás továbbra is a világ élvonalába tartozott. Megvalósult az iparágak közötti munkaerő áramlás és technológia transzfer, megőrizve ezzel a felhalmozott sokrétű szaktudást, melyre egy országnak szüksége volt a repülőgépgyártáshoz. Hugo Junkers és a többi német repülőgépgyártó termékei a világ legjobb repülőgépei voltak, olyan innovatív megoldásokkal, melyeket más országok – ekkor még – nem használtak. Jó példája ennek a teljesen fémépítésű repülőgép, vagy az alumínium teherviselő burkolat, melyeket először a németek alkalmaztak a Junkers F13 esetében, melynek prototípusa már az első világháború végére elkészült.

- *Hathatott a technikai fejlődésre a jogi tiltó környezet?*

A jogszabályi tiltást, mely a repülés kérdéseit érintette a német mérnökök egyfajta leküzdendő akadályként fogták fel, így azok inspirálóan hatottak a mérnöki munkára, s paradox módon számos innovatív fejlesztést eredményezve. A motoros repülés tiltásának eredményeként létrejött egy forradalmian új sport, mely kiemelkedően sok újítást hozott a német repülésnek: a vitorlázórepülés. Németország alig pár évvel a versaillesi béke aláírását – majd a későbbi évek további szigorításait – követően a vitorlázórepülés fellegvárává vált. A motoros repülés terén a súlykorlátok, repülőgépmotor teljesítménykorlátok mind kihívások elé állították a német mérnököket és gyártókat, melyekre innovatív megoldások voltak a válaszok. Így a tiltás épp az ellenkező hatást váltotta ki, mint amit szántak neki: óriási fejlődésre ösztönözte a német repülőgépipart. Az 1920-as években jobb repülőgépeket gyártottak a németek, mint a kortárs külföldi gyártók, erre jó példák a különféle Junkers vagy Dornier típusok. A dél-atlanti térség átrepüléséhez merőben új, szokatlan technikai megoldásokat kellett kitalálni, mint a katapulthajók alkalmazása, vagy a dízelmotorok repülőgépekbe történő beszerelése. A német gyarmatok hiánya, mely lehetővé tette volna az egyszerűbb átrepülést Afrika és Brazília között további ösztönző erőt jelentett a technikai fejlődésre nézve.

- *Hogyan volt képes elérni Németország, hogy a korábban egyként kezelt katonai- és polgári repülést a légi jogban és a szerződéseikben is különválasszák?*

A versaillesi béke repülést tiltó rendelkezései egyként kezelték a katonai és polgári repülést, egyszerűen azért, mert a versaillesi szerződés szövegezésekor a polgári repülés nem állt azon a fejlettségi fokon, hogy azt önálló légi területként kezeljék. A repülés robbanásszerű fejlődése, valamint a légiközlekedés előnyeinek a felismerése elvezetett a légitársaságok létrejöttéhez. A korábbi győztesek – így a britek és a franciák is – jelentős, világméretű gyarmatbirodalmat tartottak fenn, így számukra a polgári repülés létfontosságúvá vált. Ám a briteknek és a franciáknak is át kellett repülniük Németország légterén a gyarmatbirodalmuk, vagy épp kelet-európai Kis-Antant szövetségeseik eléréséhez, ám ezt Németország megtiltotta nekik arra hivatkozva, hogy kizárólag a viszonyosság elve alapján teszi ezt lehetővé. Németország ugyan legyőzött országgént fejezte be az első világháborút, ám annak területe és légtere szuverén légtér maradt, melyet a német kormány lezárt a légibarikád politikával a győztesek előtt.

Mivel a katonai repülés teljes tilalmát minden áron fenn kívánták tartani a korábbi győztesek Németország számára, kénytelenek voltak a repülés kérdését ketté választani polgári és katonai repülésre, s a továbbiakban tárgyalni a polgári értelemben vett légtérhasználatról saját céljaik elérése, illetve a repülés előnyeinek maradéktalan kihasználása okán. A németek így igen erős alkupozícióhoz jutottak, s ennek eredményeként újra tárgyalhatták az őket sújtó szankciókat. A szövetségeseiknek engedniük kellett, s végül létrejött az 1926-os Párizsi Légi Egyezmény.

- *Mennyiben befolyásolta Németországot a Szovjetunióval történt titkos rapalloi egyezmény megkötésében a korábbi győztes hatalmakkal folytatott légi tárgyalások eredménytelensége?*

1926-ot – a Párizsi Légi Egyezmény aláírását – megelőzően a győztes hatalmak kizárólag szigorításokat vezettek be Németország számára a polgári repülés terén, szinte minden esetben ultimátum-szerűen, a német fél érdemi meghallgatása nélkül. 1922. április 14-én kellett Németországnak az újabb tiltó és megszorító légi rendelkezéseket kötelező jelleggel elfogadnia és aláírnia, melyet – más választása nem lévén – meg is tett. Világossá vált, hogy a korábbi győztesek nem kíván és nem is fog a közeljövőben a tiltásokon változtatni, s amennyiben Németország kiutat szeretne találni az ellehetetlenített helyzetéből – nem csak légi értelemben véve –, azt közös érdekek mentén formálódó szövetségben kell megtalálnia. Két nappal később, 1922. április 16-án jött létre a szovjet-német egyezmény, a rapalloi egyezmény és annak titkos katonai záradéka, mely a repülés terén is tartalmazott együttműködési megállapodásokat.

- *Mit szolt a fő „ellenlábas” Franciaország a német légi törekvések megerősödéséhez Európában és a dél-atlanti térségben?*

Franciaország az első világháborúban hatalmas veszteségeket könyvelhetett el előerőben, hadianyagban és anyagiakban, infrastruktúrában egyaránt. A veszteségek elszenvedésében jelentős szerepe volt a német katonai repülésnek. Ezért az első világháborút lezáró Párizs körüli békerendszerben kiemelt figyelmet fordított a német hadi képességek, köztük a repülés teljes és végleges megszüntetésére, hogy Németország soha többé ne legyen képes megtámadni Franciaországot.

A fentiekből következően semmilyen értelemben sem kívánta támogatni azt a német elképzelést, hogy a repülés ügyét a versaillesi szerződés pontjaitól eltérően kezelje, kizárólag a további szigorítás politikáját tartotta lehetségesnek. Ugyanakkor a saját légi közlekedését is akadályozta a légi megegyezés hiánya Németországgal, hiszen nem érthette el kelet-európai szövetségeseit sem légi úton, mivel a repülés ekkor még nem állt olyan fejlettségi szinten, hogy a német légtér érintése nélkül repülhessen francia repülőgép a kis-antant államaiba. Ezért légi földrajz értelmében Németország speciális geopolitikai helyzetéből kifolyólag kénytelen volt tárgyalóasztal mellé ülni a német féllal.

Németország nem sokkal a megegyezést követően létre hozta a Luft Hansa légitársaságot, mely az új légi szabályozás értelmében kiépítette légi útvonalhálózatát Európában, majd terjeszkedni kezdett Dél-Amerikában is. Ez alapjaiban sértette a francia kormány és a francia légi vállalkozások érdekeit, a dél-amerikai államokkal kötött légi koncesszióit. Ezért Franciaország végig, a második világháború kitöréséig és a németek dél-atlanti légi projektjének megszűnéséig ellenérdekelt félként minden eszközzel próbálta akadályozni a német légi törekvések Európában és a dél-atlanti térségben. Az akadályoztatás politikája sikertelennek bizonyult, mivel 1934-től a Luft Hansa létrehozta és üzemeltetni kezdte a Berlin-Rio de Janeiro légiútvonalat.

- *Milyen hozzáállást mutatott Nagy-Britannia Németország légi törekvéseihez?*

Nagy-Britannia speciális helyzetbe került a német repülés újra tárgyalásának folyamatában. Egyrészt korábbi győztesként és Franciaország szövetségeseiként fenntartotta a német katonai repülés teljes tilalmát előíró versaillesi szankciókat, másrészt bizonyos értelemben érdekeltté vált a német polgári repülés liberalizálásában is. A britek igyekeztek a francia túlhatalmat

ellensúlyozni, s Európában magukon kívül erre egyedül Németország lehetett alkalmas az első világháborút követő években. Ám Németország meggyengült ekkor, ráadásul jóvátételi kötelezettségeit sem tudta fizetni, ami a brit gazdaság szempontjából sem volt örvendetes tény.

A britek a légi tárgyalások ideje alatt, valamint a német dél-atlanti légi törekvések kiépítése során több esetben is támogatták a német elképzeléseket. Ennek eklatáns példája Brit-Gambia repülőterének és kikötőjének átengedése a Luft Hansa számára, hogy kiépíthesse Afrika és Brazília között a légiutat. Afrikai hídfő nélkül erre a németeknek nem lett volna lehetőségük. Így viszont verseny támaszthattak a franciák dél-atlanti légi törekvéseinek, s ez Nagy-Britannia szemszögéből nézve a birodalom érdekeit szolgálta.

- *Miért válhatott épp Dél-Amerika a német légi érdeklődés célpontjává?*

Németország szempontjából kevés olyan terület jöhetett szóba az első világháborút követő években, ami légi törekvései fókuszpontjába kerülhetett. Az ideális kontinens Dél-Amerika volt. Az első világháborút megelőzően is Németország igen jó kapcsolatokat ápolt legfőképpen Chilével, de Argentínával is. Katonai együttműködések mentén már korábban is szerzett itt befolyást, s jelentős német kolóniák is éltek ezekben az országokban. Az első világháborúban az említett államok semlegesek maradtak, összességében tehát Németország szempontjából ideális célországoknak számítottak.

Nagy előny volt, hogy a 20-as években az Amerikai Egyesült Államok, és Nagy-Britannia nem, vagy csak csekély mértékű légi érdeklődést tanúsított Dél-Amerika iránt, s a franciák légi vállalkozásai technológiai és politikai értelemben is legyőzhetőnek tűntek a németek számára. A dolgozat korábbi alfejezete részletesen is bemutatja a dél-amerikai kontinens nyújtotta előnyöket, melyeket Németország ki is használt.

- *Hogyan viszonyult az Amerikai Egyesült Államok a németek dél-amerikai légi jelenlétéhez?*

A dolgozat az Amerikai Egyesült Államok hozzáállását a német légi térnyeréshez Közép- és Dél-Amerikában csak részlegesen érinti, mivel megítélésem szerint a téma részletes ismertetése és feltárása csak önálló kutatásként volna elképzelhető, s erre itt nincs lehetőség. A korábbi fejezetekben azonban rendre előkerül az USA reakciója, vagy épp passzív hozzáállása a német repülés sikereihez a saját maguknak vindikált érdekszférában.

Aktív értelemben vett érdeklődést az észak-amerikai ország csak akkor kezdett mutatni, mikor 30-as években a németek légi sikerei tényleges nemzetbiztonsági kockázatot kezdtek jelenteni számára. Ilyen volt a Panama-csatorna biztonságának, vagy a Floridába tervezett légi posta útvonalnak a kérdése. Minden bizonnyal igen jelentős angol nyelvű külügyi és katonai dokumentum- és forrásbázis volna feltárható az érintett térség kapcsán, ám ez további kutatásokat igényelne.

8. Forrás- és irodalomjegyzék

8.1. Levéltári források:

8.1.1. Publikált német nyelvű nemzetközi szerződések:

- **Versailles Friedensvertrag**, Paragraphen 198-203. Vertrag-Verzeichnis (seit 1920.) Auswärtiges Amt, Berlin, 1934, valamint: **FRIEDENSVERTRAG**. Sonderabdruck der Nr. 140 des Reichs-Gezetsblattes von 1919. 687-1350. o.
- **Pariser Luftverkehrsabkommen** (PLA, 1919. október 13.) Reichsgesetzblatt II. 1919.
- **Londoner Ultimatum** (LU, 1921. május 5.) Reichsgesetzblatt II. 1921.
- **Begriffsbestimmungen, Neun Regeln** (1922. április 14.) Reichsgesetzblatt II. 1922.
- **Neue Begriffsbestimmungen** (1925. június 24.) Reichsgesetzblatt II. 1925.
- **Pariser Luftverkehrsverhandlungen** (PLV, 1926. május 22.) Reichsgesetzblatt II. 1926.
- **Luftverkehrsabkommen mit der Schweiz** (1920. szeptember 14.) Zentralblatt für das Deutsche Reich
- **Luftverkehrsabkommen mit Dänemark** (1922. április 21.) Reichsgesetzblatt II. 1923.
- **Luftverkehrsabkommen mit den Niederlanden** (1922. július 24.) SICHLER 1933.
- **Luftverkehrsabkommen mit Oesterreich** (1925. május 19.) Reichsgesetzblatt II. 1925.
- **Luftverkehrsabkommen mit Schweden** (1925. augusztus 26.) Reichsgesetzblatt II. 1925.

- **Luftverkehrsabkommen mit Frankreich** (1926. május 22.) Reichsgesetzblatt II. 1927.
- **Luftverkehrsabkommen mit Belgien** (1926. május 29.) Reichsgesetzblatt II. 1927.
- **Luftverkehrsabkommen mit Tschechoslovakei** (1927. január 22.) Reichsgesetzblatt II. 1927.
- **Luftverkehrsabkommen mit Italien** (1927. május 20.) Reichsgesetzblatt II. 1928.
- **Luftverkehrsabkommen mit Grossbritannien** (1927. június 29.) Reichsgesetzblatt II. 1927.
- **Luftverkehrsabkommen mit Spanien** (1927. december 9.) Reichsgesetzblatt II. 1928.

8.1.2. Nem publikált német nyelvű levéltári források (Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg, BAMA):

- **Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925. Ausgeführt durch Hauptmann Grauert, Leutnant Jeschonneck. Madrid-Berlin, August 1925.** Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg, BAMA RM 20/284 (Luftfahrt-Nachrichten der Armee), 249-306. o.
- **Reichswehrministerium-Marineleitung. Akten betreffend Luftfahrt fremden Staaten vom April 1921 bis Dezember 1928.** BAMA RH 12-119
- **Reichswehrministerium-Marineleitung. Akten betreffend Transocean Luftverkehr allgemein vom August 1927 bis Juli 1930.** BAMA RH 12-1/119
- **Transocean Luftverkehr allgemein vom August 1927 bis Juli 1928.** BAMA RM 20/331

8.1.3. Publikált angol nyelvű levéltári források (The National Archives, Kew):

- **The future of British commercial air transport.** Memorandum by the Secretary of State for Air (1927. Oct.) CAB/24/188.
- **Erik Geddes: Future of civil air communications of the Empire.** Note by the Secretary of State for Air (1933. Apr.) CAB/24/240.
- **The Atlantic air route.** Memorandum by the Secretary of State for Air (1935. Aug.) CAB/24/256.
- **N. F. Warren Fisher: Civil aviation. Proposed South Atlantic Air Service.** Memorandum by the Secretary of State for Air (1937. Febr.) CAB/24/268.

8.2. Német nyelvű irodalmak:

8.2.1. Német nyelvű folyóiratban megjelent tanulmányok (1919-1933):

A **Zeitschrift für Geopolitik (ZFG)** című havonta megjelenő folyóiratban közölt tanulmányok (1924 és 1944 között jelent meg Heidelbergben, Kurt Vowinnckel Verlag):

- ZFG 1924 Heft 2. Februar. **Otto Maull: Brasiliens Geopolitische Struktur.** 90-100. o.
- ZFG 1924 Heft 3. März. **Otto Blum: Die Grundzüge des Europäischen Verkehrs.** 166-183. o.
- ZFG 1924 Heft 4. April. **Ernst Tiessen: Der Friedensvertrag von Versailles und die Politische Geographie.** 203-220. o.
- ZFG 1924 Heft 4. April. **Johannes Wütschke: Geopolitik und Europäischer Luftverkehr.** 221-231. o.

- ZFG 1924 Heft 6. Juni. **Adolf Günther: Über Frankreichs Geopolitische Stellung.** 347-357. o.
- ZFG 1924 Heft 11. November. **Ernst Samhaber: Die Militärregierung in Chile.** 695-699. o.
- ZFG 1925 Heft 1. Januar. **Alfredo Hartwig: Die petroleumindustrie Venezuelas.** 29-36. o.
- ZFG 1925 Heft 2. Februar. **Albrecht Haushofer: Brasilianische Verkehrs-Geopolitik.** 92-103.
- ZFG 1925 Heft 3. März. **Hermann Lautensach: Deutschland und Frankreich.** 153-160. o.
- ZFG 1925 Heft 4. April. **Fritz Hesse: Die Sicherheit in der Britischen Weltpolitik.** 225-240. o.
- ZFG 1925 Heft 5. Mai. **Hermann v. Wissmann: Die Westöstlichen Verkehrslinien Europas 1914 und 1924/25.** 311-319. o.
- ZFG 1926 Heft 2. Februar. **Erich Obst: Zum Vertrag von Locarno „The Aeroplane“.** 128-131. o.
- ZFG 1926 Heft 10. Oktober. **Otto Maull: Südamerikas Bodenschätze als Weltreserve und Machtfaktor.** 774-788. o.
- ZFG 1927 Heft 3. März. **Albrecht Freiherr von Pölnitz: Die Nationale Staatenentwicklung in Spanish-Südamerika II.** 259-264. o.
- ZFG 1927 Heft 4. April. **Karl Sapper: Mittelamerika und Westindien.** 334-344. o.
- ZFG 1927 Heft 4. April. **Dr. Rudolf Pommerich: Geopolitische Ziele in der Luftpolitik.** 557-560. o.
- ZFG 1927 Heft 5. Mai. **Karl Sapper: Mittelamerika und Westindien II.** 448-461. o.
- ZFG 1927 Heft 6. Juni. **Karl Sapper: Mittelamerika und Westindien III.** 534-539. o.

- ZFG 1927 Heft 7. Juli. **Elemér Hantos: Paneuropäische Verkehrsprobleme.** 592-599. o.
- ZFG 1928 Heft 2. Februar. **Walter Knoche: Chile und die Deutsche Einwanderung.** 153-160. o.
- ZFG 1928 Heft 3. März. **O. Boelitz: Deutschland und Südamerika.** 191-193. o.
- ZFG 1928 Heft 9. September. **Alois Robert Böhm: Weltwirtschaft und Weltluftpolitik I.** 780-790. o.
- ZFG 1928 Heft 10. Oktober. **Alois Robert Böhm: Weltwirtschaft und Weltluftpolitik II. Die Luftpolitik Deutschlands und der europäischen Kleinstaaten.** 873-879. o.
- ZFG 1928 Heft 11. November. **Alois Robert Böhm: Weltwirtschaft und Weltluftpolitik III. Die Luftpolitik des Britischen Weltreiches.** 968-976. o.
- ZFG 1928 Heft 12. December. **Alois Robert Böhm: Weltwirtschaft und Weltluftpolitik IV. Die Luftpolitik der Union der Socialistischen Sowjet-Republiken.** 1055-1066. o.
- ZFG 1929 Heft 1. Januar. **A. R. Böhm: Weltwirtschaft und Weltluftpolitik. Südamerika.** 70-77. o.
- ZFG 1929 Heft 8. August. **Karl Loewy: Englische Verkehrspolitik im Mittleren Osten.** 672-677. o.
- ZFG 1929 Heft 9. September. **Hermann Lautensach: Der politische Dualismus der Iberischen Halbinsel und seine geographischen Grundlagen.** 782-788. o.
- ZFG 1929 Heft 9. September. **Franz Termer: Deutsche und Nordamerikaner in Guatemala.** 830-846. o.
- ZFG 1929 Heft 9. September. **Ernst Samhaber: Chile und die Vereinigten Staaten.** 846-852. o.
- ZFG 1929 Heft 11. November. **Fürst Hirokuni Itô: Ein Willkommen für den „Graf Zeppelin“ und seine Besatzung.** 941-942. o.

- ZFG 1930 Heft 2. Februar. **Alexander Stelzmann: Mexico und das übrige Mittelamerika in seiner heutigen geopolitischen Bedeutung.** 150-156. o.
- ZFG 1930 Heft 3. März. **Julius Ernst: Trans-urasiatische Luftverkehrsinteressen.** 229-233. o.
- ZFG 1930 Heft 3. März. **Heinz Orlovius: Amerika im Luftverkehr. Von Europa nach USA.** 233-243. o.
- ZFG 1930 Heft 3. März. **Hans Hochholser: Zur Geopolitik des Flugwesens.** 243-254. o.
- ZFG 1930 Heft 4. **Friedrich Paulig: Monroe-Doktrin, Panamerika und Völkerbund. Der Herausgeber des deutschen „Heimatgruß“ in Bahia Blanca (Argentinien) sendet uns die nachfolgenden Ausführungen, die für die Stimmung in Süd-amerika gegenüber den USA. und den politischen Entwicklungen in Europa recht bezeichnend sind.** 319-323. o.
- ZFG 1930 Heft 5. Mai. **Hellmuth Wohlthat: Amerikanische Manöver am Panamakanal 1929.** 399-404. o.
- ZFG 1930 Heft 7. Juli. **F.A. Kerrl: Die Erschließung Venezuelas durch Deutsche.** 540-548. o.
- ZFG 1931 Heft 5. May. **Hermann Lautensach: Sonderbericht über Spanien und Portugal.** 346-350. o.

8.2.2. Német nyelvű irodalmak (1919-1933):

BLEY 1932 = BLEY, Wulf: Deutsche Luft Hansa A.-G. Widder-Verlag, Berlin, 1932.

BLEY 1933 = BLEY, Wulf: Volk, flieg du wieder! Verlag von Reimar Hobbing, Berlin, 1933.

BUSSE 1928 = BUSSE, Rudolf: Luftrecht einschließlich Luftverkehrsgesetz und Pariser Luftverkehrs. Walter de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig, 1928.

EVERLING 1926 = EVERLING, Emil, Prof. Dr.: Um die Freiheit Deutscher Luftfahrt. Adolf Sponholtz Verlag GMBH, Hannover, 1926.

HAHN 1930 = HAHN, Kurt, Dr.: Die deutschen Luftverkehrs Abkommen. Emil Mönnich, Universitäts Buchhandlung, Würzburg, 1930.

HAUPT 1931 = HAUPT, Günter: Der Luftraum. Eine staats- und völkerrechtliche Studie. Breslau Schletter, 1931.

HENNIG 1930 = HENNIG, Richard, Dr.: Weltluftverkehr und Weltluftpolitik. Zentral-Verlag G.m.b.H., Berlin, 1930.

KOCH-WESER 1930 = KOCH-WESER, Erich: Deutschlands Aussenpolitik in der Nachkriegszeit. Kurt Vowinckel Verlag G.M.B.H., Berlin-Grunewald, 1930.

LINNEBACH 1930 = LINNEBACH, Karl: Chronik des Versailler Vertrages. Bis 1. September 1924, dem Inkrafttreten des Londoner Abkommens, 1930. Berlin Zentralverlag, 1930.

MATTHIAS 1927 = MATTHIAS, Joachim: Unsere Flieger erzählen. Segelflieger Gottlob Espenlaub – Kunst- u. Sportflieger Ernst Udet. C. J. E. Volckmann Nachf. Berlin-Charlottenburg, 1927.

MEURER 1909 = MEURER, Christian: Luftschiffahrtsrecht. J. Schweitzer Verlag München, Berlin 1909.

PLÜSCHOW 1929 = PLÜSCHOW, Günter: Silberkondor über Feuerland. Im Deutschen Verlag, Berlin, 1929.

POTURZYN 1925 = F. A. Fischer von POTURZYN: Luft-Hansa. Werner Lehmann Verlag, Leipzig, 1925.

POTURZYN 1926 = F. A. Fischer von POTURZYN: Luftbarrikaden – die Befreiungspolitik der Deutschen Luftfahrt. Adolf Sponholz Verlag GMBH, Hannover, 1926.

SCHWEITER 1920 = SCWEITZER, Carl Friedrich: Die Rechtliche Natur des Luftraumes. Ein Beitrag zum öffentlichen Luftschiffahrtsrecht. Berlin, Vahlen, 1920.

SEILKOPF 1930 = SEILKOPF, Heinrich: Meteorologische Beobachtungen auf dem Las Palmas Flug der Deutschen Luft Hansa Juni und Juli 1928. Druck von Hammerich & Lesser in Altona, Hamburg, 1930.

SICHLER 1933 = Sichler, Karl: Die deutsche Luftfahrt nach den Luftverkehrsabkommen. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Hohen Rechts und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Julius-Maximilian-Universität Würzburg. Buchdruckerei von F. A. Streit. Forchheim, 1933.

SPIESS 1928 = SPIESS, Fritz: Die Meteor-Fahrt. Verlag von Dietrich Reimer, Berlin, 1928.

SUPF 1932 = SUPF, Peter: Das neue Welterlebnis. Ein Buch vom Fliegen. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin, 1932.

WRONSKY 1927 = WRONSKY, Martin: Deutsche Luftpolitik. Berlin Union, 1927.

WRONSKY 1930 = WRONSKY, Martin: Französische Luftfahrt. Ein Überblick über ihre heutige Organisation und Bedeutung. Hely és kiadó nélkül. 1930.

ISMERETLEN SZERZŐ 1929 = ISMERETLEN SZERZŐ: 10 Jahre Deutsche Handels-Luftfahrt Hrsg. von d. Deutschen Lufthansa A.G. Berlin, R. Labisch & Co., 1929.

8.2.3. Német nyelvű irodalmak (1933-1945):

AUSWÄRTIGES AMT 1934 = AUSWÄRTIGES AMT [Szerk.]: Vertrags-Verzeichnis (Seit 1920). Revidiertes Abkommen über die Regelung der Luftfahrt, vom 13. Oktober 1919. Durch die Protokolle vom 27. Oktober 1922, 30. Juni 1923, 15. Juni und 11. Dezember 1929 abgeänderter Wortlaut. Berlin, 1934.

ÅNGSTRÖM 1936 = ÅNGSTRÖM, Anders: *Wissenschaftliche Ergebnisse der deutschen Atlantischen Expedition auf dem Forschungs- und Vermessungsschiff »Meteor» 1925-1927* by Erich Kuhlbrodt, J. Reger. *Geografiska Annaler*, 16. sz. 1936.

D. J. M. 1934 = D. J. M.: *Deutsche Atlantische Expedition auf dem Forschungs- und Vermessungsschiff Meteor 1925-1927. Wissenschaftliche Ergebnisse* by Albert Defant; *Deutsche Atlantische Expedition auf dem Forschungs- und Vermessungsschiff Meteor 1925-1927. Wissenschaftliche Ergebnisse Band I. Das Forschungsschiff und seine Reise* by Fritz Spiess. *The Geographical Journal*, 1934/3. 242–243. (Recenzió, a szerző neve csak rövidítve szerepel.)

FREIHERR 1937 = FREIHERR, Friedrich-Karl, König von und zu Warthausen: *Der regelmäßige deutsche Luftverkehr nach Südamerika in seiner Wirtschafts- und politischgeographischen Bedeutung. Inaugural-Dissertation.* Buchdruckerei Bözle, Tübingen, 1937.

GUNDELACH 1940 = GUNDELACH, Karl: *Britische Luftpolitik von 1920-1939.* Doktorale Dissertation, Philosophische Fakultät der Friedrich – Wilhelms-Universität zu Berlin, 1940.

HUMMEL 1936 = HUMMEL, Hans: *Der Mittelmeerraum zur Geopolitik e. maritimen Grossraumes.* Vowinckel Verlag. Heidelberg, 1936.

NIEDERMAYER – SEMJONOW 1934 = NIEDERMAYER, O. von – SEMJONOW, J.: *Die Sowjetunion. Eine Geopolitische Problemstellung.* Schriften zur Geopolitik, Heft 7. Kurt Vowinckel G.m.b.H. Berlin Gruenewald, 1934.

ORLOVIUS 1934 = ORLOVIUS, Heinz: Luftverkehr über dem Ozean. Verlag von Mittler & Sohn, Berlin, 1934.

ORLOVIUS 1939 = ORLOVIUS, Heinz: Die deutsche Luftgeldung. Junker u. Dünnhaupt, Berlin, 1939.

POTURZYN 1935 = F. A. Fischer von POTURZYN: Junkers und die Weltluftfahrt. Ein Beitrag zur Entstehungsgeschichte Deutscher Luftleitung 1909-1934. Richard Pflaum Verlag, München, 1935.

POTURZYN 1938 = F. A. Fischer von POTURZYN: Luftmacht – gegenwart und zukunft im urteil des Auslandes. Kurt Vowinckel Verlag Heidelberg – Berlin, 1938.

SUPF 1935/1 = SUPF, Peter: Das Buch der deutschen Fluggeschichte 2/1. Verlagsanstalt Hermann Klemm AG, Berlin Grunewald, 1935.

SUPF 1935/2 = SUPF, Peter: Das Buch der deutschen Fluggeschichte 2/2. Verlagsanstalt Hermann Klemm AG, Berlin Grunewald, 1935.

WALTHER 1936 = WALTHER, Pahl: Die Luftwege der Erde – Politische Geographie des Weltluftverkehrs. Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg, 1936.

ZIEGLER 1938 = ZIEGLER, Joseph: Die Bedeutung des Luft-Linienverkehrs im neuzeitlichen Tansportsystem. Ein Beitrag zur Ökonomie des deutschen Luftverkehrs. Bittert, Dresden, 1938.

8.2.4. Német nyelvű irodalmak (1945 utáni):

ACKTUN 2006 = ACKTUN, Andreas: Luftverkehr in Deutschland und Großbritannien von 1924 bis 1946. Tectum Verlag, Marburg, 2006.

BERNDT 2017 = BERNDT, Sternal: Eroberer des Himmels. Lebensbilder – Deutsche Luft- und Raumfahrt pioniere. Norderstedt Books on Demand, 2017.

BUDRASS 2016 = BUDRASS, Lutz: Adler und Kranich: Die Lufthansa und ihre Geschichte 1926-1955. Karl Blessing Verlag, München, 2016.

DEMAND 1984 = DEMAND, Carlo: Die Grossen Atlantikflüge 1919 bis heute. Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1984.

GRONAU 1955 = GRONAU, Wolfgang von: Weltflieger. Erinnerungen 1926-1947. Deutsche Verlag-Anstalt, Stuttgart, 1955.

KARL-HEINZ 1963 = KARL-HEINZ, Harbeck: Die Zeitschrift für Geopolitik 1924-1944. Inaugural – Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Hohen Philosophischen Fakultät der Christian-Albrechts-Universität Kiel. Kiel, 1963.

KLUBMANN 2007 = KLUBMANN, Niels, MALIK, Arnim: Lexikon der Luftfahrt. Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2004, 2007.

MEIER – SCHULZE 1978 = MEIER, Hans Justus, SCHULZE, H. J.: Atlantikflug der Bremen 1928. Flughafen Bremen GmbH., 1978.

RINKE 1996 = RINKE, Stefan: „Der letzte freie Kontinent“. Deutsche Lateinamerikapolitik im Zeichen transnationaler Beziehungen, 1918-1933. Band 1-2. Historamericana. Herausgegeben von Hans-Joachim König und Stefan Rinke. Verlag Hans-Dieter Heinz, Akademischer Verlag, Stuttgart, 1996.

ROSENSTOCK 2001 = ROSENSTOCK, Jürgen: Flugboote über dem Atlantik. Die abenteuerlichen Expeditionen der Lufthansa 1934-1939. GeraMond, Bruckmann München Verlag, 2001.

SCHLADEBACH 2007 = SCHLADEBACH, Marcus: Luftrecht. Mohr Siebeck, Tübingen, 2007.

SEIFERT 1999 = SEIFERT, Karl-Dietrich: Der deutsche Luftverkehr 1926-1945 – auf dem Weg zum Weltverkehr. Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 1999.

SPRENGEL 1996 = SPRENGEL, Rainer: Kritik der Geopolitik. Ein deutscher Diskurs; 1914-1944. Akademie Verlag, Berlin, 1996.

SOBOLEV 2000 = SOBOLEV, Dmitrij A.: Deutsche Spuren in der sowjetischen Luftfahrtgeschichte die Teilnahme deutscher Firmen und Fachleute an der Luftfahrtentwicklung in der UdSSR. Verlag E. S. Mittler & Sohn GmbH Hamburg, Berlin, Bonn, 2000.

TREIBEL 1992 = TREIBEL, Werner: Geschichte der deutschen Verkehrsflughäfen. Eine Dokumentation von 1909 bis 1989. Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 1992.

WACHTEL – OTT 2016 = WACHTEL, Joachim – OTT, Günther: Im Zeichen des Kranichs. Die Gesichte der Lufthansa von den Anfängen bis 1945. Piper, München, 2016.

WAGNER 1987 = WAGNER, Wolfgang: Der deutsche Luftverkehr – Die Pionierjahre 1919-1925. Die deutsche Luftfahrt. Buchreihe über die Entwicklungsgeschichte der deutschen Luftfahrttechnik. Bernard & Graefe Verlag, Koblenz, 1987.

WAGNER 1996 = WAGNER, Wolfgang: Hugo Junkers Pionier der Luftfahrt – seine Flugzeuge. Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 1996.

8.2.5. Német nyelvű atlaszok:

GLA 1926 = Grosser Luftverkehrs-atlas. Verlag für Börsen und Finanzliteratur Aktiengesellschaft. Berlin-Leipzig, 1926.

HERRNKIND – KISTLER – RAISCH 1979 = Jürgen HERRNKIND - Helmut KISTLER - Herbert RAISCH: Atlas zur Universalgeschichte. Paul list Verlag, München, 1979.

SCHMIDT – KOLBE 1938 = Richard SCHMIDT – Hermann KOLBE: Goßer Volksschulatlas für Sachsen. Verlag von Velhagen & Klasing in Bielefeld und Leipzig, 1938.

WERNER 1984 = WERNER Hilgermann: Atlas zur deutschen Zeitgeschichte 1928-1968. R. Piper GmbH & Co. KG, München, 1984.

8.3. Angol nyelvű irodalmak:

8.3.1. Nyomtatásban megjelent források, forrásértékű kiadványok:

A felhasznált források egy része korábban a londoni levéltár forrásközléseként nyomtatásban megjelent eredeti szövegével. Az alábbi levelek a W. N. MEDLICOTT, M. A., D. Lit., DOUGLAS Dakin, M. A., Ph. D. and M. E. LAMBERT, M. A., [szerkesztők]: **Documents of British Foreign Policy 1919 – 1939 Series 1A, Volume I, The Aftermath of Locarno 1925 – 1926**. Her Majesty's Stationery Office 1966 című sorozatban találhatóak meg.

- **DBFP 1966. Memorandum of the Future of Air Control in Germany.** 1925. dec. 3. 190-197. o.
- **DBFP 1966. Letter from Mr. Knatchbull-Hughessen (Paris) to Mr. Lampson.** 1925. dec. 3. 197-201.
- **DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain.** 1925. dec. 7. 222-223.
- **DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain.** 1925. dec. 10. 232-234.
- **DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain.** 1925. dec. 13. 251-253.
- **DBFP 1966. Sir W. Tyrrell to the Marquess of Crewe (Paris).** 1925. dec. 14. 253-255.
- **DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain.** 1925. dec. 18. 265-266.
- **DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain.** 1925. dec. 20. 266-267.
- **DBFP 1966. Sir W. Tyrrell to the Marquess of Crewe (Paris).** 1925. dec. 23. 269-272.

- **DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain.** 1925 dec. 28. 280-287.
- **DBFP 1966. Memorandum on German Aviation by the British Representatives on the Mixed Commission; Summary of Position of Negotiations on December 28.** 1925. 283-287.
- **DBFP 1966. Mr. Addison (Berlin) to Sir A. Chamberlain.** 1925. dec. 30. 287-288.
- **DBFP 1966. Sir W. Tyrrell to Mr. Addison.** 1925. dec. 31. 288-290.
- **DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain.** 1926. jan. 6. 300-301.
- **DBFP 1966. Lord D'Albernon (Berlin) to Sir A. Chamberlain.** 1926. jan. 12. 311.
- **DBFP 1966. The Marquess of Crewe (Paris) to Sir A. Chamberlain.** 1926. jan.12. 311-313.

A felhasznált források másik jelentős csoportja az eredeti dokumentumokkal teljesen megegyező forrásközlésként a genfi Graduate Institute levéltárában található **League of Nation Treaty Series** című sorozatában jelent meg angol és francia nyelven „1926 Paris Air Agreement” (Vol. 58. - No. 1381). Ennek a kötetnek a jelzete: 58 L.N.T.S. 331 1926-1927.

- **Proposed distribution of the fifty police officers authorised to receive aeronautical training on the terms indicated in Annex II to the Notes dated May 22nd, 1926.** Berlin, July 7th, 1926.
- **List of Reichswehr members (Army and Navy) holding a pilot's certificate who have been authorised, in conformity with the Paris Air Convention (Annex I, V), to continue their aeronautical training.** Berlin, July 7th, 1926.
- **Letter from the German Ambassador in Paris to the President of the Conference of Ambassadors.** Paris, June 22nd, 1926.
- **Text of Order No. 133/7/26 t.a. (1) 2 of the Minister of the Reichswehr,** Berlin, 31st of July, 1926.

- **Annex 5 to the Protocol of Signature. Decree regarding the keeping of aviation lists.** Berlin, July 13th, 1926.
- **Annex 2 to the Protocol of Signature. Decree regarding aerial construction.** Berlin, July 13th, 1926.
- **Annex 3 to the Protocol of Signature. Decree regarding aircraft without pilots and aircraft with the technical characteristics of modern fighter aeroplanes.** Berlin, July 13th, 1926.
- **Annex 1. to the Protocol of Signature. Law dated July 8th, 1926, for the Execution of Articles 177, 178 and 198 of the Treaty of Versailles.** Berlin, July 8th, 1926.
- **Protocol. Paris in duplicate on May 7th, 1926. E. Graeffe, J. M. Knatchbull-Hugessen, R. Massigli, G. Rocco, F. Mitani, E. Nord.**
- **Protocol of Signature. Annex 1-8 to the Protocol of Signature. Paris, May of 7th, 1926; Berlin, 8th of July, 1926.** Berlin, 13th of July, 1926.
- **Letter from the Conference of Ambassadors to the German Ambassador in Paris. No. 126.** Paris, May 22nd, 1926.
- **Letter from the German Ambassador in Paris to the President of the Conference of Ambassadors. No. B. 1717.** Paris, May 22nd, 1926.
- **Letter from the Conference of Ambassadors to the German Ambassador in Paris. No. 125.** Paris, May 22nd, 1926.
- **Letter No. 123.** Paris, May 22nd, 1926. Annex II.
- **Letter No. 123.** Paris, May 22nd, 1926. Annex I.

8.3.2. Angol nyelvű irodalmak (1945 előtti):

GRAHAME-WHITE – HARPER 1919 = GRAHAME-WHITE, Claude; HARPER, Harry: Our First Airways: Their Organization, Equipment, and Finance London: John Lane, The Bodley Head, 1919.

HUBBELL 1939 = Hubbell, Charles H.: Record Breakers of the Air Saalfield Publishing Company, 1939.

JONES 1928 = Jones, Paul: An Alphabet of Aviation Macrae Smith Company, Philadelphia, 1928.

WILBUR 1912 = Lawton, Captain Wilbur: The Dreadnought Boys on Aero Service New York: Hurst & Company, 1912.

VODOPYANOV 1939 = Vodopyanov, M.: Outstanding Flights by Soviet Airmen Foreign Languages Publishing House, Moscow, 1939.

8.3.3. Angol nyelvű irodalmak (1945 utáni):

ALLEN 1981 = ALLEN, Oliver E.: The Airline Builders. Va, Time-life Books, Alexandria, 1981.

DBFP 1966 = W. N. MEDLICOTT, M. A., D. Lit., DOUGLAS Dakin, M. A., Ph. D. and M. E. LAMBERT, M. A., [szerkesztők]: Documents of British Foreign Policy 1919 – 1939 Series 1A, Volume I., The Aftermath of Locarno 1925 – 1926. Her Majesty's Stationery Office, 1966.

CLINGAN 2010 = CLINGAN, C. Edmund: The Lives of Hans Luther, 1879-1962. German Chancellor, Reichsbank President, and Hitler's Ambassador. Lexington Books. Lanham-Boulder-New York-Toronto-Plymouth, UK, 2010.

COWIE 2017 = COWIE, Jefferson: The Great Exception. The New Deal and the limits of American Politics. Princeton University Press, 2017.

BENNETT 1979 = BENNETT, Edward W.: German Rearmament and the West, 1932-1933. Princeton University Press, Princeton, New Jersey, US, 1979.

FRIEDMAN 2003 = FRIEDMAN, May Paul: Nazis and good neighbours: The United States campaign against the Germans of Latin-America in World War II. Cambridge University Press, England, 2003.

FRITZSCHE 1992 = FRITZSCHE, Peter: A nation of fliers – german aviation and the popular imagination. Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts and London, England, 1992.

GUNSTON 1997 = GUNSTON, Bill: Fighter!. Barnes & Noble Books, New York, 1997.

HALLION 2003 = HALLION, P. Richard: Taking Flight: Inventing the Aerial Age, from Antiquity Through the First World War. Oxford University Press, UK, 2003.

HARKAVY 2013 = HARKAVY, Robert. E.: Great Power Competition for Overseas Bases: the Geopolitics of Access Diplomacy. Pergamon Press Inc. New York, US, 2013.

HENNESSY 2003 = Michael A. Hennessy B. J. C.: War in the Twentieth Century: Reflections at Century's End. Praeger Studies in Diplomacy and Strategic Thought. Westport, Connecticut, London, 2003.

HEPPENHEIMER 1986 = HEPPENHEIMER, T. A.: Turbulent Skies – The history of Commercial aviation. John Wiley & Sons, New York, 1986.

HIGHAM 1960 = HIGHAM, Robin: Britain's imperial air routes 1918-1939 – The story of Britain's overseas Airlines. The Camelot Press Ltd. London, 1960.

HOLMAN 2014 = HOLMAN, Brett: The next war in the air. Britain's fear of the bomber 1908-1941. University of New England, Australia, 2014.

KENNEDY 1987 = KENNEDY, Paul: Rise and fall of the Great Powers. Random House, 1987.

KISSINGER 1994 = KISSINGER, Henry: Diplomacy. Simon & Schuster Paperbacks, Rockefeller Center, New York, US, 1994.

LEGRAND [É.N.] =LEGRAND, Jacques: The Cronicle of Aviation. JL International Publishing Inc.

MANN 1974 = MANN, Golo: The History of Germany since 1789. Penguin Books Ltd, Harmondsworth, Middlesex England, 1974.

MACKENZIE 2010 = MACKENZIE, David: ICAO: A history of the International Civil Aviation Organization. University of Toronto Press Incorporated, Toronto, 2010.

VENTRY – M. KOLESNIK 1976 = Lord VENTRY and Eugene M. KOLESNIK: Jane's Pocket Book 7 – Airship Development. McDonald and Jane's Publishers LTD. London, 1976.

WALTERS 1997 = WALTERS, Brian: Junkers, a pioneer in aviation. The Chalford Publishing Company, Gloucestershire, England, 1997.

8.4. Spanyol nyelvű irodalmak:

ARMIJO 1942 = Jacopo de ARMIJO: La Aviación en la Guerra. Ediciones Afrodisio Aguado. Madrid, 1942.

BARRA 2016 = Jordi BARRA: La Legion Condor. Dau, España, 2016.

CIDONCHA 2006 = Carlos Saiz CIDONCHA: Historia de las Fuerzas Aereas de la Republica Española (1931-1939). Tomo I-III., Almena, Madrid, 2006.

DÁVILA 2014 = Dávila, H.: El último mohicano. Historia de un biplanonotable. América Vuela, número 153-154, México, diciembre-febrero 2014-2015, 16-30. o.

ESCOBAR 1997 = Jaime ESCOBAR: História de la Aviación en Colombia, Puntos Suspensivos Editores, Bogotá, 1997.

GESALI – IÑIGUEZ 2012 = David GESALI – David IÑIGUEZ: La Guerra Aérea a Catalunya (1936-1939). Guaflex, Barcelona, 2012.

LEÓN VARGAS 2011 = Karim LEÓN VARGAS: História de la Aviación en Colombia 1911-1950. Revista Credencial, Bogotá, 2011.

MEUNIER 2018 = Claudio MEUNIER: Volaron para Vivir. Pilotos Aliados Argentinos en la Segunda Guerra Mundial. La Imprenta Ya. Buenos Aires, 2018.

NAVA AMEZCUA 2016 = NAVA AMEZCUA, R.: Los altos vuelos de la aviación militar, la Fuerza Aérea Mexicana: más de cien años de historia. Relatos e Historias en México, año VIII [91]. 1-17. o.

8.5. Nyomtatásban megjelent magyar nyelvű források:

8.5.1. Magyar nyelvű irodalmak (1945 előtti):

BALBO 1 [é.n.] = Italo BALBO: Repülőrajokkal az óceánon át. A Magyar Földrajzi Társaság Könyvtára. Lampel R. (Wodianer F. és Fiai) Könyvkiadóvállalata, Budapest [é.n.]

BALBO 2 [é.n.] = Italo Balbo: Diadalmas szárnyak. A második olasz óceánrepülés. Franklin-Társulat, Magyar Irodalmi Intézet és Könyvnyomda, Budapest [é.n.]

BÁNHIDI [é.n.] = BÁNHIDI Antal: Pilóta lettem. Harc a levegőért. Műegyetemi Sportrepülő Egyesület. 61215 – Révai Nyomda, Budapest [é.n.]

D'AMBRA [é.n.] = Lucio D'AMBRA: Szárnyas katonák. Harc a levegőért. Műegyetemi Sportrepülő Egyesület. 65596 – Révai Nyomda, Budapest [é.n.]

EARHART [é.n.] = Amelia EARHART: Az utolsó út. Harc a levegőért. Műegyetemi Sportrepülő Egyesület. 65594 – Révai Nyomda, Budapest [é.n.]

ETHERTON [é.n.] = P. T. Etherton: A Mount Everest átrepülése. A Magyar Földrajzi Társaság Könyvtára. Franklin-Társulat, Magyar Irodalmi Intézet és Könyvnyomda, Budapest [é.n.]

LINDBERGH [é.n.] = Annie M. LINDBERGH: Zúg a szél. Harc a levegőért. Műegyetemi Sportrepülő Egyesület. 63199 – Révai Nyomda, Budapest [é.n.]

MAGYAR [é.n.] = MAGYAR Sándor: álmodni mertünk. Harc a levegőért. Műegyetemi Sportrepülő Egyesület. 61103 – Révai Nyomda, Budapest [é.n.]

PAUL 1938 = PAUL, Karlson: A gépmadár. Királyi Magyar Természettudományi Társulat, Budapest 1938.

PLÜSCHOW [é.n.] = Günther PLÜSCHOW: Ezüstkondor. Harc a levegőért. Műegyetemi Sportrepülő Egyesület. 61673 – Révai Nyomda, Budapest [é.n.]

STEFF [é.n.] = STEFF Tibor: Játék az éggel. Harc a levegőért. Műegyetemi Sportrepülő Egyesület. 62764 – Révai Nyomda, Budapest [é.n.]

SVACHULAY [é.n.] = SVACHULAY Sándor: A természet aviatikusai. Harc a levegőért. Műegyetemi Sportrepülő Egyesület. 65599 – Révai Nyomda, Budapest [é.n.]

TOCCI [é.n.] = Valentino TOCCI: Légi párbaj. Harc a levegőért. Műegyetemi Sportrepülő Egyesület. 65598 – Révai Nyomda, Budapest [é.n.]

8.5.2. Magyar nyelvű irodalmak (1945 utáni):

ANDERLE 2010 = ANDERLE Ádám: Latin-Amerika története. JATE Press, Szeged, 2010.

BÁNHIDI 2002 = BÁNHIDI Antal: A „Gerle 13” útja. Zeusz Könyvek Világjárók sorozat. Zeusz Könyvek Kiadóhivatala, Budapest, 2002.

BLANDFORD 1999 = BLANDFORD, Edmund: Célpont: Anglia – A Luftwaffe szárnyain a II. Világháborúban. Hajja & Fiai Könyvkiadó Kft., 1999.

CHURCHILL 1, 1989 = CHURCHILL, S. Winston: A második világháború I. Európa Könyvkiadó, Budapest, 1989.

CHURCHILL 2, 1989 = CHURCHILL, S. Winston: A második világháború II. Európa Könyvkiadó, Budapest, 1989.

CSONKARÉTI 2008 = Dr. CSONKARÉTI Károly: A Császári és Királyi Légierő. Hajja és Fiai Könyvkiadó, Debrecen, 2008.

DIÓSZEGI-GALÁNTAI-SIPOS 1994 = DIÓSZEGI István – GALÁNTAI József – SIPOS Péter: Háborúból háborúba, békétől békéig: 1914-1947. Ikva Kiadó, Budapest, 1994.

FAUSTO 2011 = FAUSTO, Boris: Brazília rövid története. Equinter, Budapest, 2011.

FISCHER 2014 = 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.

HALMOSI 1983 = HALMOSI Dénes: Nemzetközi szerződések 1918-1945. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1983.

KISSINGER 2008 = KISSINGER, Henry: Diplomácia. Panem Kft. Budapest, 2008.

LUKACS 1995 = LUKACS, John: Az európai világháború. Európa Könyvkiadó, Budapest, 1995.

MATZ 1994 = MATZ, Klaus Jürgen: Ki mikor uralkodott, kormányzott? Springer Hungarica Kiadó Kft., 1994.

NAHUM 1993 = NAHUM, Andrew: Repülő Gépezetek. Park Könyvkiadó, Budapest, 1993.

NICCOLI 2002 = NICCOLI, Ricardo: A repülés története. Pécs, 2002.

ORMOS 2008 = ORMOS Mária: Németország története a 20. században. Rubicon Ház Bt., 2008.

ORMOS – MAJOROS 2003 = ORMOS Mária – MAJOROS István: Európa a nemzetközi küzdőtéren. Osiris Kiadó, Budapest, 2003.

RÁNKI – PAMLÉNYI – TILKOVSKY – JUHÁSZ 1968 = RÁNKI György – PAMLÉNYI Ervin – TIKOVSKY Loránt – JUHÁSZ Gyula: A Wilhelmstrasse és Magyarország. Német diplomáciai iratok Magyarországról 1933-1944. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1968.

SAINT-EXUPERY 1981 = Antoine de SAINT-EXUPERY: Éjszakai repülés. Négy regény. Európa Könyvkiadó, Budapest, 1981.

SEMSEY 2008 = SEMSEY Viktória: Spanyolország és Latin-Amerika 19-20. századi rövid története. L'Harmattan Kiadó, 2008.

STEPHENS 1993 = STEPHENS, Hilary, szerk.: A repülés – képekben bemutatva. LUX PRIMO Kiadó, Budapest, 1993.

SZILÁGYI 2018 = SZILÁGYI István: Geopolitika. Második, bővített kiadás. PAIGEO, Budapest, 2018.

SZILÁGYI 2015 = SZILÁGYI István: Portugália története a huszadik században. L'Harmattan, 2015.

TAYLOR 1993 = TAYLOR, Michael – Mondey, David: Repülés – tények és teljesítmények. Panem – Grafo, Budapest, 1993.

VÁGVÖLGYI = Vágvölgyi Ádám: Junkers F-13. A Junkers repülőgépek története 1909-től 1932-ig.

VITÁRI 2013 = VITÁRI Zsolt: Hitlerjugend és a nagyvilág. Pro Pannonia Kiadó. Pécs, 2013. Közlekedési Múzeum, Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1990.

WITTMAN 1978 = WITTMANN Tibor: Latin-Amerika története. Gondolat, Budapest, 1978.

8.5.3. Magyar nyelvű folyóiratban megjelent cikkek, tanulmányok:

DEÁK 2011 = DEÁK Máté: Gambia – a németek afrikai ugródeszkája Latin-Amerika légtere felé az 1930-as években. IN: Kutatási Füzetek 17. A Kutatási Füzetek. A Pécsi Tudományegyetem Interdiszciplináris Doktori Iskolájának kiadványsorozata. Sorozatszerkesztő: Fischer Ferenc, Ormos Mária, Harsányi Iván. Pécsi Tudományegyetem, Szerkesztette: Bene Krisztián, Sarlós István, Vitári Zsolt. Pécs, 2011. 95-114. o.

DEÁK 2014 = DEÁK Máté: Észak- és Dél-Amerika légtereinek megítélése brit geopolitikai szempontból (1919-1939) IN: Csóka-Jaksa Helga, Schmelcz-Pohánka Éva, Szeberényi Gábor (szerk.): Pedagogia – oktatás – könyvtár: Ünnepi tanulmányok F. Dárdai Ágnes tiszteletére. Pécs: Pécsi Tudományegyetem Egyetemi Könyvtár. A Pécsi Egyetemi Könyvtár Kiadványai; 12. 2014. 417-429. o.

DEÁK 2013 = DEÁK Máté: Afrika szerepe Észak- és Dél-Amerika légtereinek brit geopolitikai szempontból történő megítélésében (1919-1939) IN: Afrika Tanulmányok VII: (4) Pécs, 2013. 61-72. o.

FISCHER 1992 = FISCHER Ferenc: „Dél-Amerika poroszai”. A chilei-német katonai kapcsolatok 1881-1914. IN: Azonosság és másság. Tanulmányok Latin-Amerikáról. Z-füzetek. Budapest 1992.

FISCHER 1, 2001 = FISCHER Ferenc: „Spanyolország jelentősége, mint Németország és Spanyol-Amerika közti híd”. Titkos spanyol-német katonai kapcsolatok az 1920-as években. IN: A modernizáció határai. Tradíció és integráció hazánk és a Mediterráneum történetében 18-20. század. Szerk: J. Nagy László, Kukovecz György, Szélinger Balázs. Szeged, 2001.

FISCHER 2, 2001 = FISCHER Ferenc: A Luft-Hansa dél-atlanti légi projektje. Francia-német rivalizálás az Európa – Dél-Amerika légi útvonal kiépítéséért (1919-1934). IN: Az anyaországok és (volt) gyarmataik: Amerika, Ázsia, Afrika. Szerk: Fischer Ferenc, Háhner Péter, et al. Pécs, 2001.

FISCHER 2003 = FISCHER Ferenc: „A dél-atlanti légi projekt.” Francia-német rivalizálás az Európa-Dél-Amerika légiútvonal kiépítéséért (1919-1939). Iberoamericana Quinqueecclesiensis 1., PTE Latin Amerika Központ, Pécs, 2003.

FISCHER 2010 = FISCHER Ferenc: Wilhelm Canaris fregattkapitány titkos együttműködése a chilei és az argentin haditengerészeti vezetéssel az 1920-as években. IN: Ünnepi kötet J. Nagy László 65. születésnapjára. Universitas Szeged Kiadó. Szeged, 2010.

8.6. Interneten elérhető források:

<https://www.gettyimages.de/detail/nachrichtenfoto/denkmal-auf-dem-flugplatz-hamburg-fuhlsb%C3%BCttel-das-nachrichtenfoto/542413269#denkmal-auf-dem-flugplatz-hamburg-fuhlsbttel-das-einen-in-fesseln-picture-id542413269> (Letöltés dátuma: 2018.01.26.)

<https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/konrad-adenauer-preis/station-10-koeln-das-luftkreuz-des-westens#> (Letöltés dátuma: 2018. 07. 30.)

<http://www.aviation-history.com/airmen/junkers.htm> (Letöltés dátuma: 2018.01.23.)

http://www.centennialofflight.gov/essay/Commercial_Aviation/germany/Tran19.htm (Letöltés dátuma: 2017. 12. 08.)

<http://www.navsource.org/archives/02/99/029903.htm> 2017.12.08. (Letöltés dátuma: 2018.08.21.)

https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Weltrundfahrt_Map_1929.jpg (Letöltés dátuma: 2017.12.06.)

www.geocities.com/achilles36606/wings.html (Letöltés dátuma: 2017.12.06.)

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/24/Versailler_Vertrag.svg/1200px-Versailler_Vertrag.svg.png (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

http://www.europeanairlines.no/doc/DLH_1926_version20.01.06.htm (Letöltés dátuma: 2017.12.06.)

https://www.centennialofflight.net/essay/Commercial_Aviation/germany/Tran19.htm (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

http://deacademic.com/pictures/dewiki/76/Lufthansa_Streckennetz_1926.jpg (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

http://www.geocities.com/hjunkers/ju_jlvpersia_a1.htm (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

https://www.junkers.de/sites/default/files/styles/artikel_inline/public/media/ABJ_558_02_3.jpg (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

https://heise.cloudimg.io/width/700/q75.png-lossy-75.webp-lossy-75.foil1/_www-heise-de_/imgs/18/1/5/7/1/2/8/9/Ju52-Aufmacher-a16768330254195b.jpeg (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

http://www.geocities.com/hjunkers/ju_oelag_a1.htm (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

http://www.europeanairlines.no/doc/AEC_160505.htm (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<http://hugojunkers.bplaced.net/junkers-luftbild-gmbh.html> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<http://www.altonova.hu/forszasz/legiero/otodik/> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<http://www.earnshaw.com/shanghai-ed-india/tales/library/aviation/aviation17.htm>

(Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<http://china.lufthansa.com/en/html/pioniere/historie/index.php> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

https://www.panam.org/images/People_Places/Ketchikan/Pan-American-Airways-To-Expand-Alaska.jpg (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<http://www.zmetravel.com/wp-content/uploads/2013/11/ku-xlarge7.jpg> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<https://i.pinimg.com/originals/c9/5f/f7/c95ff72ab6cdf537b875a0d9556fa5d1.jpg> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<https://i.pinimg.com/originals/e7/d8/0b/e7d80bcf8e2d3327a91c20baae1d2ea1.jpg> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<http://www.timetableimages.com/i-df/dnk39i2.jpg> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<http://www.haditechnika.hu/Aktual/0503/A050303.htm> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<http://www.airportzentrale.de/wp-content/uploads/2014/01/Streckenkarte-mit-Marseille.jpg> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<https://www.britannica.com/biography/Hans-Luther> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

https://www.researchgate.net/profile/Alexander_Stickler/publication/284737449/figure/fig1/AS:302139004997632@1449046960308/Map-showing-the-complete-trajectory-of-the-journey-of-the-research-vessel-Meteor-during.png (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<https://flughafenbb.files.wordpress.com/2009/05/lufthansa-condor-route-1933.jpg?w=640&h=481> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<https://www.aerosieger.de/news/2431/premiere-vor-80-jahren-luftpost-ueberquerte-suedatlantik.html/> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<http://www.timetableimages.com/i-lab/av2l3.jpg> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

http://4.bp.blogspot.com/IEvy5XyzkQI/U0npCGFCz2I/AAAAAAAAABIY/vXxO_TxswGY/s-1600/sedta.jpg (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<https://www.pinterest.co.uk/pin/29273466300518849/> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

<http://www.timetableimages.com/ttimages/sc4010.htm> (Letöltés dátuma: 2018.08.16.)

8.7. A szövegben felhasznált térképek és képek jegyzéke

8.7.1. Térképek

1. Térkép: Bestimmungen des Vertrages von Versailles II. (28.6.1919)⁴⁹⁹
2. Térkép: Bündnisse (1919-1938)⁵⁰⁰A térképen a szemléltetés miatt piros és kék vonalakkal jelzem, merre lehetséges repülni (kék), s merre nem lehetséges az átrepülés

⁴⁹⁹HILGEMANN 1984, 28. o. A térképen jól érzékelhető a demilitarizált zóna, illetve az a belső (szürkés-kékkel kitöltött) magterület, melyen kívül erődítési munkákat nem végezhetett Németország.

⁵⁰⁰HILGEMANN 1984, 48. o.

- (piros) 1926-ot megelőzően. Jól megfigyelhető Németország kulcspozíciója, amint beékelődik az I. világháborút követő szövetségi rendszer közepébe.
3. Térkép: a domborzati térképen még látványosabb a légi útvonalak elkerülő jellege (kékkel), s megfigyelhető a németek által tiltott, ám optimális útvonalak irányai is (pirossal).
 4. A „Graf Zeppelin” léghajó 1929-ben a fenti útvonalon repülte körbe a Földet⁵⁰¹
 5. Térkép (előző oldal): Az 1926. évi légi egyezmények értelmében új repülőtereket alakíthatott ki Németország. A térképen kék ponttal jelöltem azokat az új repülőtereket, melyeket a demilitarizált zónában, vagy annak határán alakított ki Németország (máshol is jöttek létre új repülőterek, de a térkép csak a demilitarizált zónában újonnan kialakított légi kikötőket ábrázolja).⁵⁰²
 6. Térkép: A Deutsche Luft Hansa légiútvonalainak térképe, 1926⁵⁰³A térképen már nem látható, csak jelezve van, hogy Marseille a következő állomás Baselt követően, s onnan folytatódott a repült útvonal Barcelona, tehát Spanyolország irányába.
 7. Térkép: A PANAM légiútvonalai 1932-ben (a folyamatos fekete vonallal jelzett útvonalak léteztek, a szaggatott vonallal a tervezett útvonalakat, míg a dupla vonallal jelzett útvonalak Lindbergh 1931-ben történt repülésének útját mutatták)⁵⁰⁴
 8. Térkép: Az *Imperial Airways* légi útvonalhálózata⁵⁰⁵
 9. Térkép: *Ala Littoria* olasz légitársaság légi útvonalhálózatának térképe 1938-ból⁵⁰⁶
 10. Térkép: Az Air France légitársaság útvonalhálózata, 1935⁵⁰⁷
 11. Térkép: a piros vonallal jelzett útvonalak tartoztak a „*Nippon*” légitársasághoz⁵⁰⁸(Minden bizonnyal 1941 előtti állapotot mutat, ám a pontos évszám megállapíthatatlan)
 12. Térkép: A Luft Hansa dél-atlanti légi útvonala Európából Dél-Amerikába⁵⁰⁹
 13. Térkép: A Meteor kutatóhajó útvonala 1925-1927 között⁵¹⁰

⁵⁰¹ https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Weltrundfahrt_Map_1929.jpg 2017.12.06.

⁵⁰² https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/24/Versailler_Vertrag.svg/1200px-Versailler_Vertrag.svg.png 2018.08.16. Az alaptérképen kék pontokkal a szerző jelölte meg az új repülőtereket.

⁵⁰³ http://deacademic.com/pictures/dewiki/76/Lufthansa_Streckennetz_1926.jpg 2018.08.16.

⁵⁰⁴ https://www.panam.org/images/People_Places/Ketchikan/Pan-American-Airways-To-Expand-Alaska.jpg 2018.08.22.

⁵⁰⁵ <http://www.zmetravel.com/wp-content/uploads/2013/11/ku-xlarge7.jpg> 2018.02.22.

⁵⁰⁶ <https://i.pinimg.com/originals/c9/5f/f7/c95ff72ab6cdf537b875a0d9556fa5d1.jpg> 2018.02.18.

⁵⁰⁷ <https://i.pinimg.com/originals/e7/d8/0b/e7d80bcf8e2d3327a91c20baae1d2ea1.jpg> 2018.08.15.

⁵⁰⁸ <http://www.timetableimages.com/i-df/dnk39i2.jpg> 2018.08.15.

⁵⁰⁹ <http://www.airportzentrale.de/wp-content/uploads/2014/01/Streckenkarte-mit-Marseille.jpg> 2018.08.15.

⁵¹⁰ https://www.researchgate.net/profile/Alexander_Stickler/publication/284737449/figure/fig1/AS:30213900497632@1449046960308/Map-showing-the-complete-trajectory-of-the-journey-of-the-research-vessel-Meteor-during.png 2018.08.15.

14. Térkép: A kiépített német dél-atlanti légi útvonal és állomásai⁵¹¹
15. Térkép: Brit-Gambia, Bathurst 1946-ban⁵¹²
16. Térkép: Jeshwang (Bathurst) repülőtere Brit-Gambiában⁵¹³
17. Térkép: A CONDOR Syndicat légi útvonalhálózata, 1937⁵¹⁴

8.7.2. Képek

1. Kép: A versaillesi repülést megtiltó rendelkezések szinte a földhöz „szögezték” a német légi törekvéseket. Az igazságtalannak és túlzott mértékűnek tartott tiltó rendelkezések teremtette helyzetnek a németek emlékművet is állítottak a hamburg-fuhlsbütteli repülőtéren.⁵¹⁵
2. Kép: az 1926. május 22-én aláírt kiegészítő dokumentum francia-angol nyelvű előlapja⁵¹⁶
3. Kép: a PLA francia és angol nyelven készült légi szerződés címlapot követő első tartalmi oldala (jelentősége abban áll, hogy megfigyelhető az eredetivel megegyező tipográfia).⁵¹⁷
4. Kép: az *Application of Article 198 of the Treaty of Versailles* c. angol nyelvű dokumentum eredeti változatának másolata⁵¹⁸
5. Kép: a belga-brit-francia trilaterális légiforgalomra vonatkozó vámszabályzati szerződés előlapja (1926. május 5.)⁵¹⁹
6. Kép: Junkers F13⁵²⁰

⁵¹¹ <https://flughafenbb.files.wordpress.com/2009/05/lufthansa-condor-route-1933.jpg?w=640&h=481> 2018.08.15.

⁵¹² ROSENSTOCK 2001, 22. o.

⁵¹³ ROSENSTOCK 2001, 38. o.

⁵¹⁴ <http://www.timetableimages.com/timages/sc4010.htm> 2018.05.15.

⁵¹⁵ Az eredeti emlékmű már nincs meg, sorsa 1935 után ismeretlen. Másolatát volt szerencsém személyesen is megtekinteni Berlinben, a *Deutsches Technikmuseum* gyűjteményében. Az eredeti emlékművet ábrázoló kép forrása:

<https://www.gettyimages.de/detail/nachrichtenfoto/denkmal-auf-dem-flugplatz-hamburg-fuhlsb%C3%BCttel-das-nachrichtenfoto/542413269#denkmal-auf-dem-flugplatz-hamburg-fuhlsbttel-das-einen-in-fesseln-picture-id542413269> 2018.01.26.

⁵¹⁶ *Paris Air Agreement (Pariser Luftverkehrsabkommen)* 1926. május 22. League of Nations Treaty Series No. 1381. Vol. 58. 1926-27, 331-374. o.

⁵¹⁷ *Paris Air Agreement (Pariser Luftverkehrsabkommen)* 1926. május 22. League of Nations Treaty Series No. 1381. Vol. 58. 1926-27, 331-374. o.

⁵¹⁸ „*Application of Article 198 of the Treaty of Versailles*” League of Nations. C. 518. 1926. IX. Geneva, October 5th, 1926. c. dokumentum eredeti címlapja és nyomdaképe. (Saját felvétel, D.M.)

⁵¹⁹ „*Agreement between the United Kingdom, Belgium and France relative to Customs Regulations applicable to Air Traffic*” Treaty Series No. 12. H. M. Stationary Office, London 1926. május 5.

⁵²⁰ https://www.junkers.de/sites/default/files/styles/artikel_inline/public/media/ABJ_558_023.jpg 2018.04.12.

7. Kép: Junkers Ju 52/3M⁵²¹
8. Kép: A *Schwabenland* katapulthajó⁵²²
9. Kép: Kép: A katapulthajó működési mechanizmusának ábrázolása⁵²³
10. Kép: A CONDOR Syndicat cégjelzése⁵²⁴
11. Kép: A SCADTA cégjelzése⁵²⁵
12. Kép: A SEDTA cégjelzése⁵²⁶

8.7.3. Dokumentumfilmek

A dokumentumfilmeket a CD melléklet tartalmazza, mely a disszertáció végén mellékletként érhető el. A filmek letöltésének dátuma: 2018. 10. 16.

https://www.youtube.com/watch?v=gIW_UkYqclM&feature=youtu.be

Lufthansa Airlines History and Promotional Film Germany Time Flies 78094, 27:06 p, angol nyelvű dokumentumfilm

<https://youtu.be/It9fmq2sVJY>

⁵²¹https://heise.cloudimg.io/width/700/q75.png-lossy-75.webp-lossy-75.foil1/www-heise-de/_imgs/18/1/5/7/1/2/8/9/Ju52-Aufmacher-a16768330254195b.jpeg 2018.04.24.

⁵²² ROSENSTOCK 2001, 29. o.

⁵²³<https://www.aerosieger.de/news/2431/premiere-vor-80-jahren-luftpost-ueberquerte-suedatlantik.html/> 2018.08.15

⁵²⁴ <https://www.pinterest.co.uk/pin/29273466300518849/> 2018.08.15.

⁵²⁵ <http://www.timetableimages.com/i-lab/av213.jpg> 2018.08.15.

⁵²⁶http://4.bp.blogspot.com/-lEvy5XyzkQI/U0npCGFCz2I/AAAAAAAAABIY/vXxO_TxswGY/s1600/sedta.jpg 2018.08.15.

Junkers Filmdokumente – Junkersflugzeuge in aller Welt, 28:55 p, német nyelvű dokumentumfilm

<https://youtu.be/NkzZmiwchAc>

F.P.1 wird Wirklichkeit - ... unf nachmittags in Barcelona (1935), 15:36 p, német nyelvű dokumentumfilm

<https://www.youtube.com/watch?v=BFe8TN0gmgM&feature=youtu.be>

Junkers Filmdokumente – Hochstraßen der Luft, 6:20 p, német nyelvű dokumentumfilm

<https://www.youtube.com/watch?v=qXxYJh1qzpY&feature=youtu.be>

Junkers Filmdokumente – Luftverkehr in China, 5:25 p, német nyelvű dokumentumfilm

<https://youtu.be/LL4zz2WUxiw>

Junkers Filmdokumente – F13 in Moskau, 7:17 p, német nyelvű dokumentumfilm

<https://www.youtube.com/watch?v=8ab7gQt8pgc&feature=youtu.be>

Dornier Wal – Katapultschiff „Westfahlen” – rare film footage – licensing-agentur Meier zu Hartum, 2:16 p, német nyelvű dokumentumfilm

<https://www.youtube.com/watch?v=d8f9DPwaDiI>

„Die Rückkehr einer Legende” – F13 Dokumentation 100 min Deutsch, 1:39:56 p, német nyelvű dokumentumfilm

<https://www.youtube.com/watch?v=v2aaXfqxFrQ>

Historisches Aufnahmen der Dornier Do X, 5:13 p, német nyelvű dokumentumfilm

<https://www.youtube.com/watch?v=ZeUrfu8qt1M>

F.P.1 wird Wirklichkeit (1934), 7:36 p, német nyelvű dokumentumfilm

<https://www.youtube.com/watch?v=gfmHm3E584Y>

Pioniere der Luftfahrt – Willy Messerschmitt, 43:30 p, német nyelvű dokumentumfilm

<https://www.youtube.com/watch?v=v4BduVYaBJA>

Pioniere der Luftfahrt – Ernst Heinkel, 43:05 p, német nyelvű dokumentumfilm

<https://www.youtube.com/watch?v=d4jq7oRxw-g>

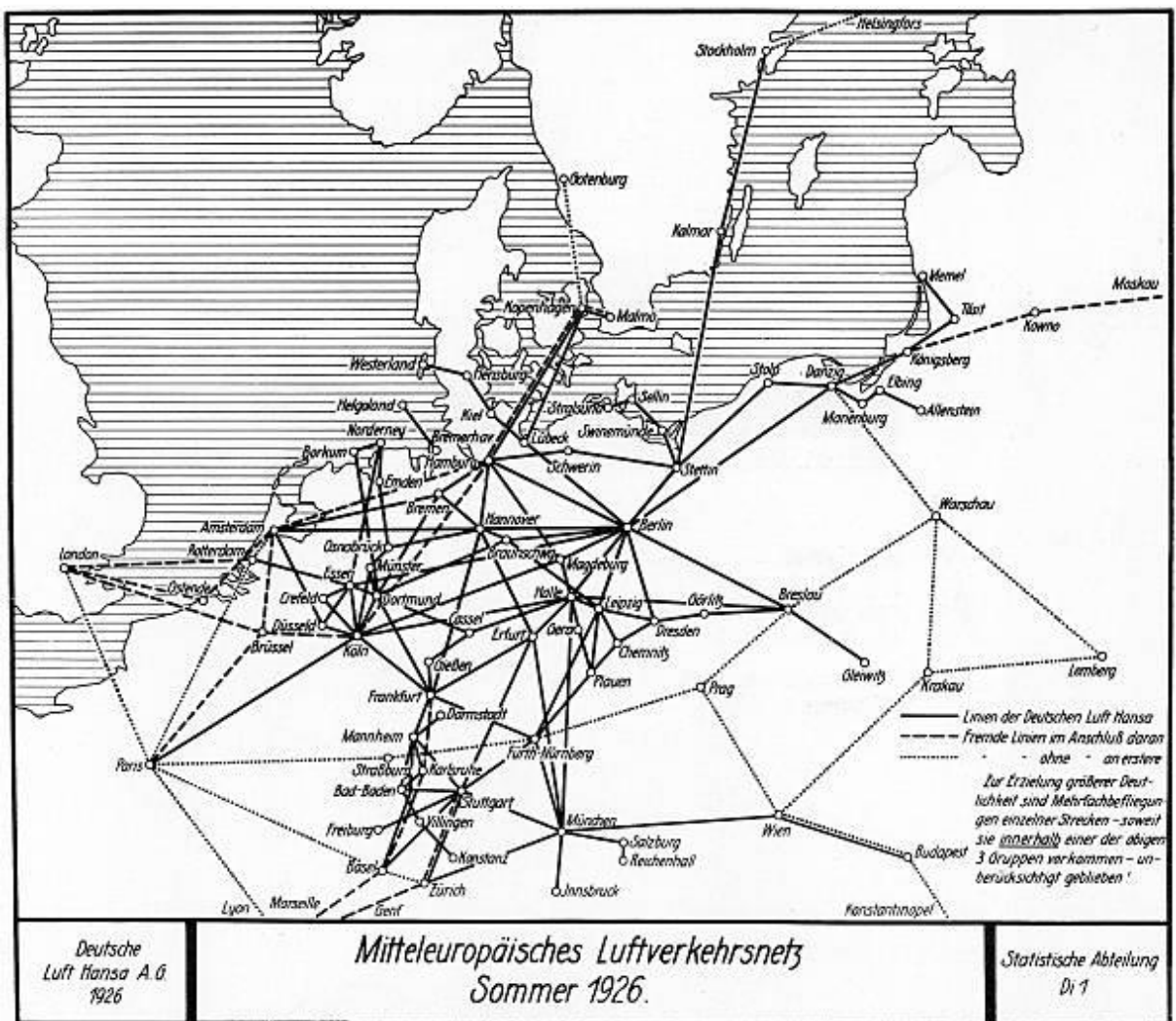
Graf Zeppelin 1929 Around Globe Trip, Full Documentary, 1:22:42 p, angol nyelvű dokumentumfilm



2. térkép melléklet: A Luft Hansa légi posta útvonala, mely Berlint kötötte össze Buenos Airessel (1936), s a franciák által repült légiútonal.

<http://www.jh-reisen.de/Fotos/Homepage%20Lufthansa/lufthansa-schiffe.htm>

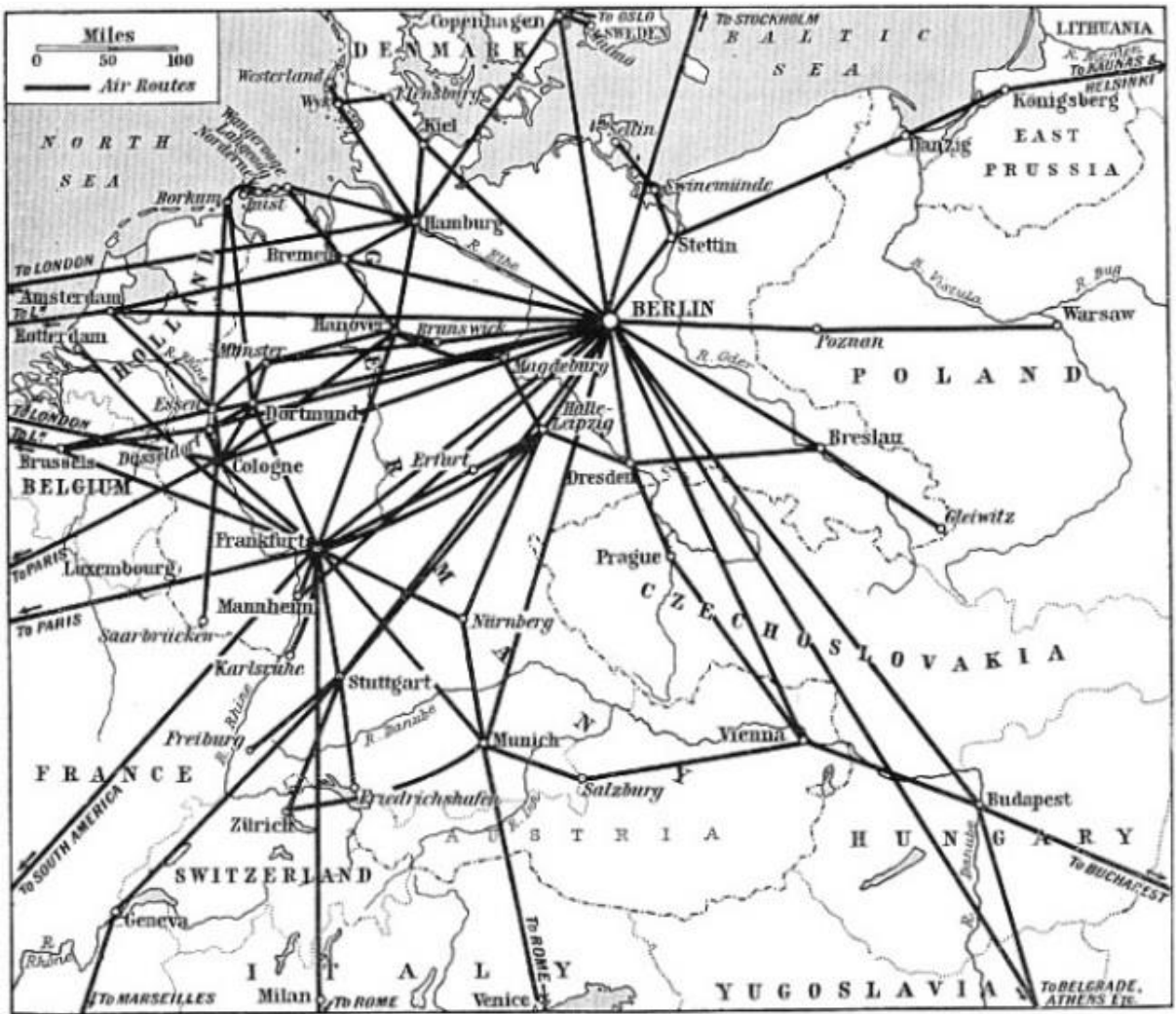
2018. 10. 16.



4. térkép melléklet: A Luft Hansa európai légiútvonalhálózata 1926-ban

https://media.gettyimages.com/photos/karte-des-mittleuropischen-streckennetzes-der-deutschen-lufthansa-ag-picture-id542423349?k=6&m=542423349&s=612x612&w=0&h=d8utOPaOoxgkInTo_hFJNydkW5_wK185c3453-gdrS4=

2018. 10. 16.



5. térkép melléklet: A Luft Hansa európai légiútvonalhálózata 1929-ben

http://www.wondersofworldaviation.com/wpimages/wp173fcc2_05_06.jpg

2018. 10. 16.

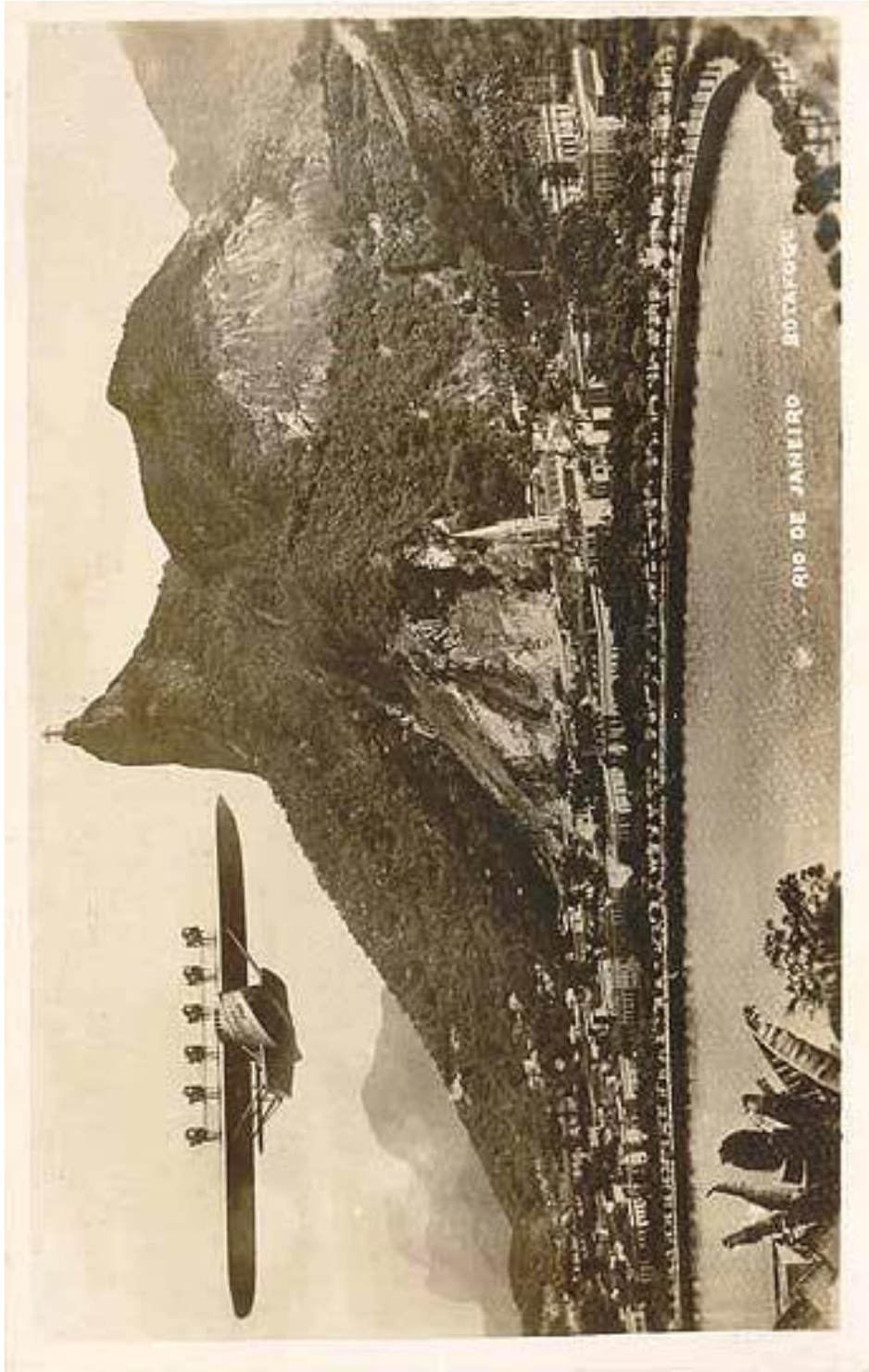
9.2. Fotók



1. fénykép melléklet: Junkers F13

<https://flughafenbb.files.wordpress.com/2009/02/f13-war-das-erste-ganzmetall-verkehrsflugzeug-der-welt-und-absolvierte-am-25-juni-1919-in-dessau-ihren-erstflug.jpg>

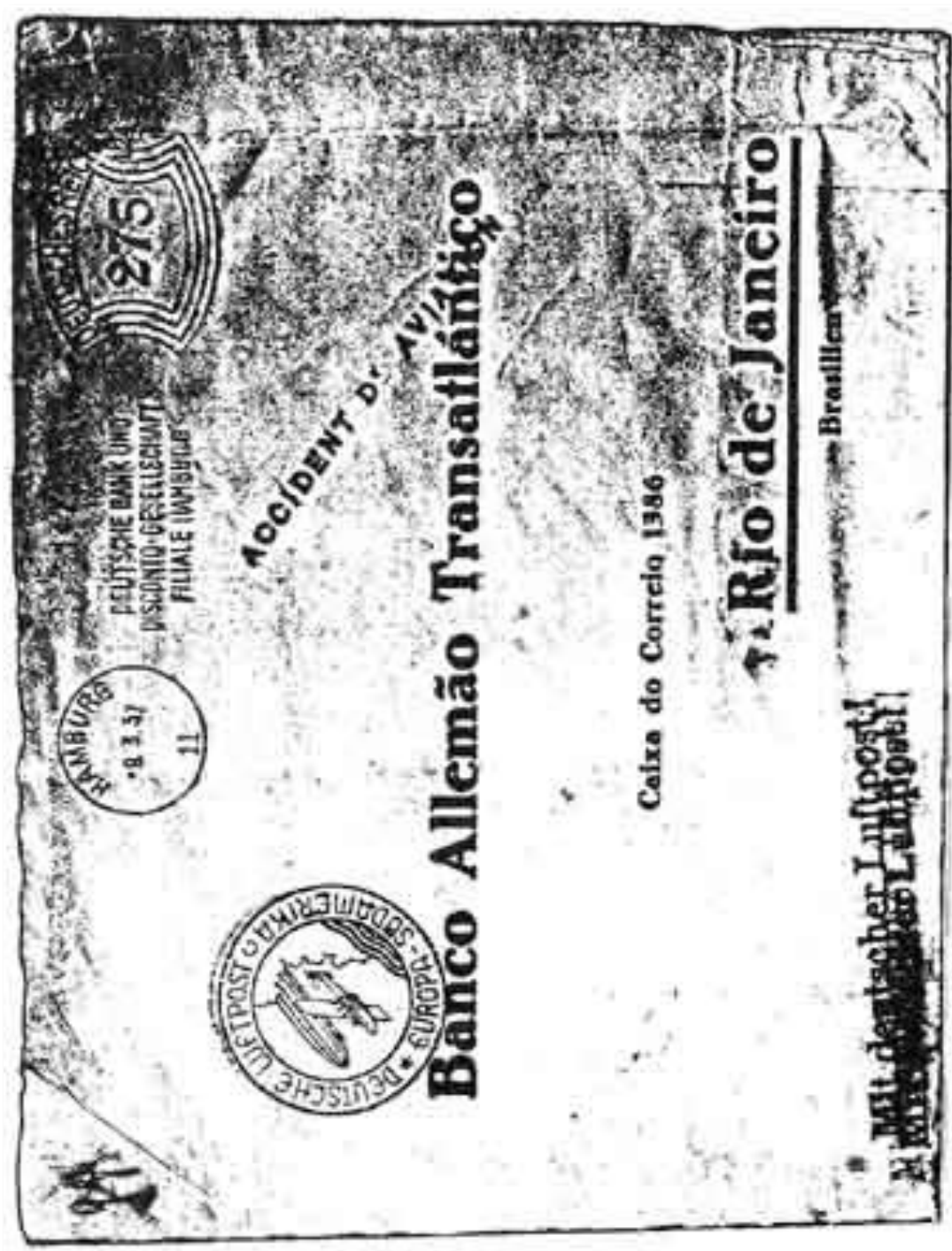
2018. 10. 16.



2. fénykép melléklet: Dornier Do X

https://ic.pics.livejournal.com/lord_k/10224742/477193/477193_original.jpg

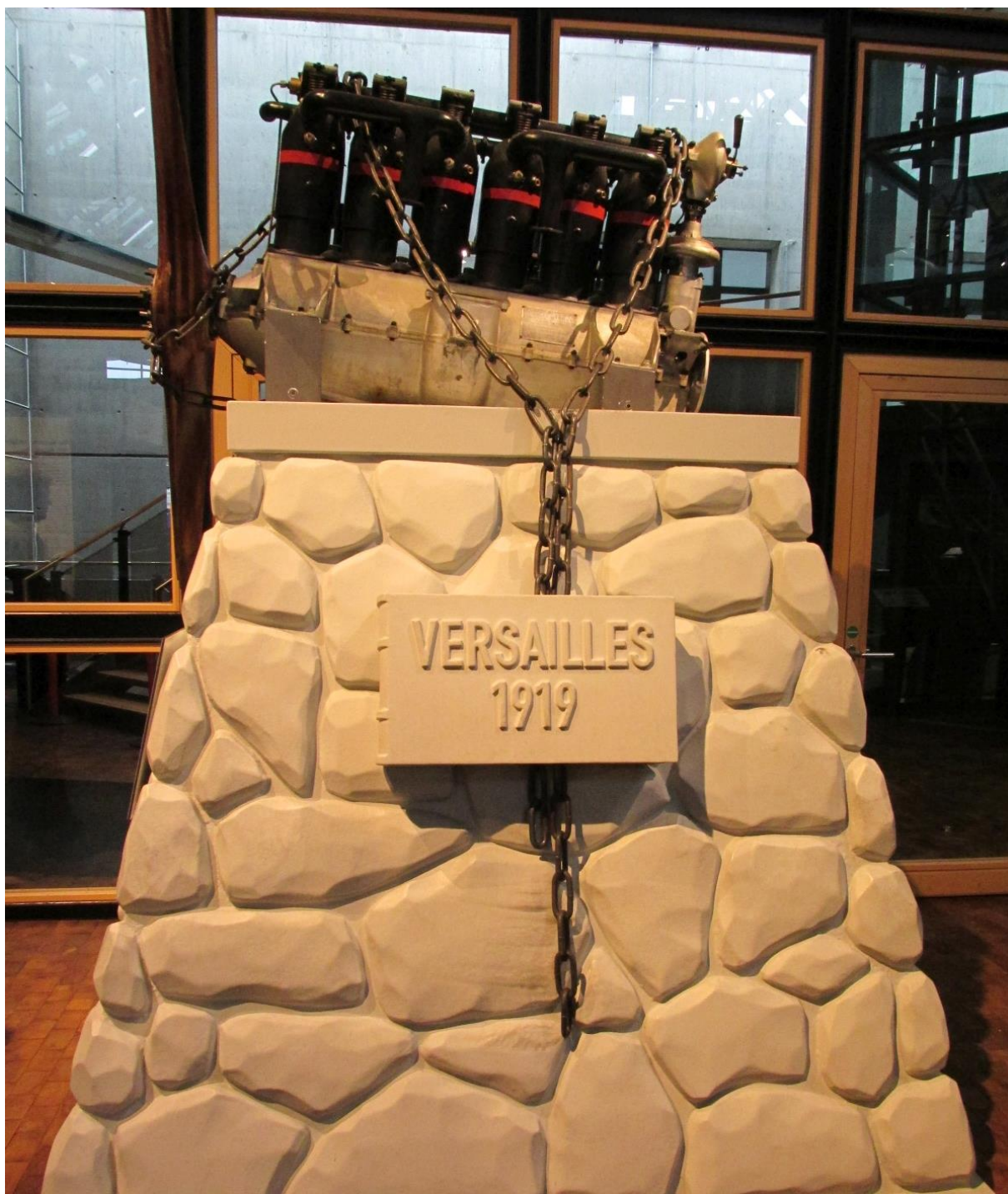
2018.10.16.



4. fénykép melléklet: A gambiai repülőgépkatasztrófa légitestjének egy felülpecsételt küldeménye

<http://www.stampdomain.com/aero/gambia1.jpg>

2018. 10. 16.



5. fénykép melléklet: A német repülés földhözköttöttségét szimbolizáló emlékmű másolata Berlinből. A szerző saját felvétele. (Deutsches Technikmuseum, Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin, Deutschland)



6. melléklet: Gambia gyarmat repülőtere és a katapulthajók működés közben

http://www.century-of-flight.net/Aviation%20history/coming%20of%20age/flying%20boats/flying_boat.htm

2018. 10. 16.