

Pécsi Tudományegyetem
Bölcsészettudományi Kar
Interdiszciplináris Doktori Iskola
„Európa és a magyarság a 18-20. században” Doktori Iskola

Deák Máté

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

Doktori disszertáció
Tézisek



Témavezető: Prof. Dr. Fischer Ferenc DSc

Pécs, 2019

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 görcső 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 természetűként 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. Másrésztől azért is írható le a folyamatok összessége kettős természetűként, 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 javaslati és azok végrehajtási módozatai tartalmazták a hagyományos német értékek és beidegződések táplálta igényeket is, mint a konzervatív 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 elárvulva 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 célratörő 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 légiközlekedésre 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 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,

¹ Az Universitat Tübingen (Tübingeni Egyetem) keretein belül jelenleg is folyik egy kutatás a „megzavart rend” (*Bedrohte Ordnung*), mely Nemetszag történelmi aspektusaiban vizsgálja a rend fogalmát, a megszavart rend és a német tortenlem kapcsolatát.

valamint jelentős gazdasági és katonai kapcsolatai és érdekeltségei 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 kiütkeresés 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 tesztlések, 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, Mexikó és Afganisztánba akkor is töretlen maradhatott, mikor a legérzékenyebben érintette Németországot a tőkehiány és a pénzügyi nehézségek.

Németország sikeresnek tekinthető külpolitikájának köszönhetően a versaillesi 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. 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 jelenlet 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 mérőföldköveknek 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 főszerelőjeként 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 pusztá 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 vesztés 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/orosz, 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 vállalatától, 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 – elartottak. 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.

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 ösztöndíjjal²többször 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”, 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 térképátlaszok 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 infrastruktúrális 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, kőtalapzathoz 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,

² The New Europe Transregionales Promotionsprogramm "International PhD program East-Central Europe in Transnational Perspective", Universität Leipzig, Graduiertenzentrum Geistes- und Sozialwissenschaften, Research Academy Leipzig

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 weboldalokról, 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.

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 képesnek 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 (*Luftverkehrs-großmacht*) 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 eseten is inkább politikai tökekovácsolás 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 légitervet, a német flottatevékenységet, 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 szolgáltat 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 légiközlekedés 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 légiközlekedésének 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 szemszögéből. 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 áthatott 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 feszegeti. (*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 küzdötéren, 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.

5. A kutatás főbb kérdéseire adott válaszok rövid összefoglalása

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 megszerezhető 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 kööttségeket 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 kapcsolatoktól 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 szövegezésékor 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 „ellenlábás” Franciaország a német légi törekvések megerősödéséhez Európában és a dél-atlanti térségben?*

Franciaország az első világháborúban hatalmas veszteségeket könyvelhetett el élőerőben, 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 törekvéseket 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 légiút vonalat.

- *Milyen hozzáállást mutatott Nagy-Britannia Németország légi törekvéseihez?*

Nagy-Britannia speciális helyzetbe került a német repülés újra tárgyalásának folyamatában. Egyrészt korábbi győztesként és Franciaország szövetségeseként 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 öröndetes 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 célszámítottak.

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 megítélesem 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 légiposta útvonalnak a kérdése. Minden biztonnyal igen jelentős angol nyelvű külügyi és katonai dokumentum- és forrásbázis volna feltárható az érintett térség kapcsán, ám ez további kutatásokat igényelne.

6. A jelentősebb tématerülethez köthető publikációk és konferenciaelőadások

- Vías aéreas del continente americano entre las Guerras Mundiales según la geopolítica Británica. In: Fischer Ferenc, Antonio Domingo Lilón, Tamás Z Kiss, Deák Máté (szerk.) Iberoamericana Quinqueecclesiensis 15: Las Américas: Cambios globales y responsabilidades. 461 p. Publikon Kiadó, 2017. pp. 242-257. (Iberoamericana Quinqueecclesiensis; 15.)
- Apreciación de los espacios aéreos de América del Norte y del Sur, desde el punto de vista de la geopolítica británica (1919-1939) ÖT KONTINENS: AZ ÚJ- ÉS JELENKORI EGYETEMES TÖRTÉNETI TANSZÉK TUDOMÁNYOS KÖZLEMÉNYEI (2013/2) pp. 195-208. (2015)
- Dél-Amerika német érdekeltségű légitársaságai - a Lufthansa leányvállalatainak rövid története 1919-1939 között. ACTA SCIENTIARUM SOCIALIUM (45) pp. 59-65. (2015)
- Los espacios aéreos de América del Norte y del Sur según la geopolítica británica durante el periodo 1919–1939 In: Lilón Domingo, Fischer Ferenc, Deák Máté (szerk.) A 40 años del Golpe de Estado en Chile. América Latina y Europa Central y Oriental durante la Guerra Fría. 440 p. Pécs: Universidad de Pécs Centro Iberoamericano, 2014. pp. 267-280. (Iberoamericana Quinqueecclesiensis; 12.)
- 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. 587 p. Pécs: Pécsi Tudományegyetem Egyetemi Könyvtár, 2014. pp. 417-429. (A Pécsi Egyetemi Könyvtár Kiadványai; 12.)
- Apreciación de los espacios aéreos de América del Norte y del Sur, desde el punto de vista de la geopolítica británica (1919–1939) ÖT KONTINENS: AZ ÚJ- ÉS JELENKORI EGYETEMES TÖRTÉNETI TANSZÉK TUDOMÁNYOS KÖZLEMÉNYEI 2: pp. 117-130. (2013)
- Gambia – el trampolín de los alemanes hacia el espacio aéreo de América Latina en los años treinta In: Fischer Ferenc, Domingo Lilón (szerk.) Iberoamericana Quinqueecclesiensis 10. Pécs: Publikon Kiadó, 2012. pp. 283-294.
- A német polgári repülést szabályozó párizsi légügyi egyezmények és szerződésrendszerek 1925 – 1926 In: Oszetzky Éva, Bene Krisztián (szerk.) Újlatin nyelvek és kultúrák. 354 p. :MTA Pécsi Területi Bizottsága Romanisztikai Munkacsoport; PTE Francia Tanszék, 2011. pp. 259-272. (Újlatin filológia; 3.)

A kutatással kapcsolatos jelentősebb konferenciaszereplések:

- **XIX. Jornadas Iberoamericanas** (VII. Conferencia de Doctorandos Americanistas de Hungría), Pécs, Hungary 2018
- **XVIII. Congreso Internacional de AHILA** (Universitat de València), València, Spain, 2017

- **XVIII. Jornadas Iberoamericanas** (VI. Conferencia de Doctorandos Americanistas de Hungría), Pecs, Hungary 2017
- **VI. IDK** (Interdisciplinary Doctoral Conference) Pecs, Hungary 2017
- **XVII. Jornadas Iberoamericanas** (V. Conferencia de Doctorandos Americanistas de Hungría), Pecs, Hungary 2016
- **8º Congreso Internacional de CEISAL** (Universidad de Salamanca), Salamanca, Spain, 2016
- **XVI. Jornadas Iberoamericanas** (IV. Conferencia de Doctorandos Americanistas de Hungría), Pecs, Hungary 2015
- **II. LatinEast Conference** "Public policies for social inclusion in Latin America and Eastern Europe" (University of Corvinus), Budapest, Hungary 2015
- **XVII. Congreso Internacional de AHILA**, „Entre espacios: La historia Latinoamericana en el contexto global” Berlin, Germany 2014
- **LatinEast Conference** (University of Corvinus), Budapest, Hungary 2014
- **III. IDK** (Interdisciplinary Doctoral Conference) Pecs, Hungary 2014
- **XV. Jornadas Iberoamericanas** (III. Conferencia de Doctorandos Americanistas de Hungría), Pecs, Hungary 2014
- **7th CEISAL** „Memoria, Presente y Porvenir” Porto, Portugal 2013
- **XIV. Jornadas Iberoamericanas** (II. Conferencia de Doctorandos Americanistas de Hungría), Pecs, Hungary 2013
- **54th ICA** (International Congress of Americanists) „Building dialogues in the Americas” Vienna, Austria 2012
- **XVI. Congreso Internacional de AHILA**, Cadiz, Spain 2011