

Dr. Hans Luther német exkancellár dél-amerikai repülő körútja 1926-ban, a braziliai *Condor* és a *VARIG* légitársaságok létrejötte

Brazília mint az Európa-Dél-Amerika „Südatlantikprojekt”
amerikai légi hídfője

Fischer Ferenc

Történész, Pécsi Tudományegyetem; fischer.ferenc@pte.hu; ORCID: 0000-0002-3687-8937

Abstract

German Ex-Chancellor Hans Luther's 1926 Air Tour in South America and the Establishment of the Brazilian Condor and VARIG Airlines

In the second half of 1926, German aviation activity in South America, often dubbed as „the last free continent,” experienced a significant surge, when German ex-chancellor Hans Luther embarked on a several months long promotional air tour in Latin America, visiting altogether nine countries. Luther used modern German Junkers and Dornier airplanes for this journey, covering substantial distances, such as the approximately 3,000-kilometre route between Buenos Aires and Rio de Janeiro. One of the most notable outcomes of this tour was the Brazilian government's decision to grant an airmail concession to Condor in 1926 and then to VARIG airlines in 1927, both of which belonged to Lufthansa. Despite their formal national status, these airlines, along with Colombian (SCADTA, 1919) and Bolivian (LAB, 1925) airlines, operated as cover names. Under the guise of national flags, these airlines served Lufthansa's broad, globally interconnected

aviation objectives by purchasing German aircrafts and employing German pilots. Consequently, a significant Franco-German air rivalry emerged, particularly concerning the establishment of the intercontinental air routes between Europe and South America (Natal, Brazil) and the Zeppelin airship route, notably the South Atlantic air bridge. There was also competition for control of Latin American airspace. In the coordinated effort to establish German-owned air routes in Spain and Latin America, priority was given to securing dominance over Spanish and Brazilian airspace. This process resembled the construction of a tunnel connecting the two continents from both ends.

Keywords German Ex-Chancellor Hans Luther, Latin-American Air Tour 1926, Air Mail Concession, Luft Hansa, Condor, VARIG, Franco-German Air Rivalry

A spanyolországi légi hídfő és a „Projekt Spanien-Amerika”

A weimari Németország számára az I. világháború után megnövekedett Spanyolország, valamint a latin-amerikai országok politikai, kereskedelmi jelentősége. Spanyolországnak a világháború alatt megőrzött semlegessége lényegesen befolyásolta azt, hogy öt jelentős latin-amerikai ország, így Mexikó, Kolumbia, Venezuela, Argentína, Chile szintén kitarzott a semlegessége mellett.¹ A Versailles utáni elszigeteltségből a diplomáciai kitörésnek, s egyúttal a háborús blokád évei után a tengerentúli kereskedelmi kapcsolatok újjáépítésének éppen ez a spanyol nyelvű országcsoport – amely Németországgal sem az államközi kapcsolatokban, sem a sajtóban, sem a közvéleményben nem állt ellenséges viszonyban, a német ipari termékeket pedig békeidőben nagy tömegben importálta – kedvező lehetőségeket kínált.

A német kereskedelmi és ipari körök, továbbá az *Auswärtiges Amt*, a *Marineleitung* és a *Reichsverkehrsministerium* az ibériai országnak kiemelt jelentőségű „híd” (*Brücke*) – „hídfő” (*Brückenkopf*) szerepet szántak Dél-Amerika felé az ország – beleértve a Kanári-szigeteket

1 Hartwig 1917: 329–339.

és Spanyol-Szaharát is – geopolitikai helyzetéből adódóan.² Ahhoz, hogy ennek a híd szerepnek Madrid megfelelhessen, Németországnak először magában Spanyolországban kellett biztos pozíciókra szert tennie. E hídfő kiépítésével válhatott valóra a barcelonai főkonzul 1922-es memorandumának központi gondolata, nevezetesen, hogy „Spanyolország jelentősége [abban áll], hogy hidat képez Németország és Spanyol-Amerika között.”³

A hivatalosan 1926 januárjában alapított *Deutsche Luft Hansa*⁴ – s annak spanyol leányvállalata, az 1927-ben életre hívott *Iberia* – a *Zeppelin Művek*, valamint a *Junkers Művek* által alapított dél-amerikai német légi leányvállalatok⁵ közös *Transzeanprojekje*⁶ a weimari Németország legnagyobb szabású – és az állami szubvencióknak köszönhetően – legköltségesebb európai kontinensen kívüli – részben álcázott – vállalkozásává vált.

A spanyol (és dél-amerikai) légtérrel kapcsolatos – alább igen kivonatossan közlendő⁷ – 1925 augusztusában íródott titkos légügyi Memorandum forrásértékét, történeti jelentőségét különösen kiemeli egy fontos körülmény, mégpedig az, hogy az mintegy egy évvel korábban fogalmazódott Dr. Hans Luther exkancellár 1926 utolsó hónapjaiban megvalósított dél-amerikai légi körútja előtt. Annak tartalmát, főbb megállapításait

2 Fischer 2002: 35–60.

3 BAMA Nachlaß Tirpitz. – Freiburg, N 253/211. Az Alfred von Tirpitz admirális hagyatékában található 33 oldalas gépelt memorandum minden valószínűség szerint a barcelonai főkonzul, Ulrich von Hassel gondolatait tartalmazza. A memorandum a szöveggörnyezetből következően feltehetőleg 1922-ben íródott.

4 Bley 1932.

5 A formailag nemzeti légivállalatok, mint az 1919-ban alapított kolumbiai *Sociedad Colombo-Alemana de Transportes*, (SCADTA) az 1925-ben működését megkezdő bolíviai *Lloyd Aéreo Boliviano* (LAB), az 1926-ban bejegyzett braziliai *Condor-Syndikat* és az ugyancsak brazil 1927-es alapítású *S. A. Empresa de Viacao Aérea Rio Grandese* (VARIG) és az 1927-es életre hívott *Iberia* csupán fedőnevek voltak: német akarat és kezdeményezés állt a háttérben. Álcázó jellegük lehetővé tette, hogy kolumbiai, bolíviai, brazil, spanyol nemzeti zászlók alatt e légitársaságok valójában a *Junkers Művek*, illetve a *Luft Hansa* nagyívű, egymáshoz szisztematikusan kapcsolódó légügyi célkitűzéseit, feladatait lássák el.

6 BAMA RM 20 /329. Der Reichsverkehrminister an das Auswärtige Amt, an den Herrn Reichswehrminister, an den Chef der Heeresleitung, an den Chef der Marineleitung, an den Herrn Reichspostminister, an den Herrn Reichswirtschaftsminister, an den Herrn Reichsminister der Finanzen je besonders. Betrifft: Luftverkehr nach Südamerika. Ergebnis der Besprechung am 28. Juni 1928 im Reichsverkehrministerium. Berlin, 7. Juli 1928. (Gezeichnet: Brandenburg, Ministerialdirektor).

7 A szóban forgó terjedelmes titkos Memorandum minimális rövidítésekkel megtalálható: Fischer 2014. 175–192

kiemelt fontosságánál fogva minden bizonnyal ismerhette maga Dr. Hans Luther is hivatalban lévő kancellárként, hiszen 1925. január 20-tól 1926. május 18-ig töltötte be a *Reichskanzler des Deutschen Reichs* tisztséget. A *Geheim* ügykezelésű titkos jelentés egyértelmű fogalmazásokat tartalmaz: egy szisztematikusan átgondolt, az európai kontinentális dimenzión messze túlnyúló, a spanyol és dél-amerikai, illetve az azt összekötő dél-atlanti légtér feletti dominanciáért folyó német szándékokat mutat az egyre hevesebbé váló francia-német légi rivalizálás közepette.⁸ Az 1920-as években a versailles-i szerződés tiltó rendelkezései ellenére a jórészt külföldre kitelepített német repülőgépipar a francia komoly riválisává vált. Éppen egy olyan pánibériai-pánlatin térségben, azaz az Ibériai-félszigeten és Latin-Amerikában, ahol Párizs kívánta betölteni a német katonai vereség utáni látszólag könnyen megszerezhető hatalmi és kereskedelmi pozíciókat, majd az új, nagy távlatokat jelentő légi dimenzió kínálta üzleti és katonapolitikai lehetőségeket. Az I. világháború után a technikailag világszinten is élen járó német repülőgépipar ambíciói által vezérelve⁹ új kül- és hatalmpolitikai szempontként jelenhetett meg már az 1920-as évek közepén Berlin vesztes háború utáni (reváns) törekvéseiben egy soha korábban nem ismert hatalmi státusz, a „légiforgalmi nagyhatalom” (*Luftverkehrgrossmacht*) pozíciójának elérése.

„Titkos!

Beszámoló a Spanyolországban tett útról 1925 áprilistól 1925 júliusáig.

Végrehajtva Grauert kapitány és Jeschonnek hadnagy által.

Madrid–Berlin, 1925. augusztus.¹⁰

- 8 A francia-német dél-atlanti légi rivalizálás kiélezettségére jellemző, hogy a *Latécoère* francia légitársaság 1933-ig 120 repülőgépet veszített.
- 9 „Németország szellemileg és technikailag nem lett legyőzve, és a repülőgépipar terén egy jelentős előnyre tettünk szert, amit a német haza érdekében meg kívánunk tartani és amit továbbfejleszteni akarunk.” Junkers an Geheimen Baurat Offermann, Buenos Aires. Dessau, 1919. december 23. Idézi: Rinke 1996b: 675–676.
- 10 BAMA RM 20/ 284 Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925. (A dokumentumban az aláhúzások az eredeti forrásban is szerepelnek.) Hans Jeschonnek a vesztes I. világháború után mint tapasztalt repülő tiszt, a *Reichswehrministerium* állományában a betiltott német légierő titkos újjászervezéséért tevékenykedett. 1933-ban a *Reichsluftfahrtministerium*-ban Erhard Milch államtitkár szárnysegédjeként szolgált, majd Hermann Göring légi marsall oldalán a *Luftwaffe* vezérkari főnöke tisztségét töltötte be 1939–1943 között. Ulrich Grauert az 1920-as évek második felétől

[...] Még egyszer ki kell hangsúlyozni, hogy tekintettel a francia törekvésekre [Spanyolországban] a harcot német részről is teljes nyomatékkel fel kell venni. Amennyiben ez nem történik meg, úgy biztosan azzal kell számolni, hogy Németországot fokról fokra visszaszorítják. Ezzel azonban nemcsak azon kevés országok egyike veszik el, amely még napjainkban is egészében véve Németországhoz barátságosan viszonyul, hanem nem marad el majd a visszahatás a dél-amerikai köztársaságokra sem. Spanyolország viszonyulását ezekhez a köztársaságokhoz egészen nyilvánvalóan nem jól mérik fel [Németországban]. Az azonban nem kérdéses, hogy Spanyolország és különösen Madrid úgymond csomópontjává vált ezen [dél-amerikai] köztársaságok és az anyaország közös érdekeinek. Ebből következően Németország számára Spanyolország minden körülmények közepette legalábbis gazdasági híd Dél-Amerika felé.¹¹ [...]

Ez az út végső soron remélhetőleg hozzájárul ahhoz, hogy Németországban olyan országra irányítsuk mértékadó körök figyelmét, mely, mint egyetlen más [ország] sem, a mi légügypolitikai érdekeinket szolgálja, mert nemcsak saját maga kínál kedvező terepet a német légi közlekedés számára, hanem mindenekelőtt természetes hidat képez Dél-Amerika, s különösen Argentína felé. Amennyiben sikerül Argentínát a német légi közlekedésnek meghódítania a Franciaország elleni harcban, úgy ez döntő győzelmet jelent a mi légi érvényesülésünkért folyó harcban, a »háború utáni háborúban.«¹² [...]

ugyancsak *Reichswehrministerium* állományában a betiltott német légierő titkos újjászervezéséért tevékenykedett, majd a II. világháború alatt a *Luftwaffe* vezénylő tábornokai közé tartozott a lengyel, a francia s az angol légi hadműveletekben. A német repüléssel, így többek közt az Európa-Dél-Amerika légiútvonal projekttel kapcsolatos légügyi akták jelentős része megsemmisült a II. világháború során. A kölcsönös tájékoztatás eredményeként azonban a német repüléssel kapcsolatos akták átkerültek a hadsereg irattárába is, mint a szóban forgó forrás is, mely a „hadsereg repülésügyi hírei” (*Luftfahrt – Nachrichten der Armee*) aktakötegei közé került. Minden bizonnyal ez az egyik magyarázata annak, hogy ez idáig a német-spanyol-dél-amerikai repülőútvonallal foglalkozó külföldi munkák nem hivatkoztak a fenti forrásra, hiszen nem tűnik kézenfekvőnek, hogy repüléssel foglalkozó kutatók a hadsereg vagy a haditengerészet iratsomói közt kutassanak.

11 Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925. BAMA RM 20/ 284

12 BAMA RM 20/ 284. Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925.

1. számú melléklet.

Emlékirat Spanyolország repülésügyéről. (Egy madridi bizalmi ember jelentése)¹³

[...]

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.¹⁴ [...]

Ha Spanyolországot meg akarjuk hódítani, egy pontot szem előtt kell tartani, ami körül az egész projekt forog, nevezetesen azt, hogy Spanyolország [a repülőgép]-építésben és [a légi] forgalomban önálló akar lenni. Ez katonai szempontból nézve kétségkívül indokolt és szükségszerű, és aki ezt a követelményt nem akarja elismerni, az már az elején kiesik a versenytársak közül.¹⁵

Hogy vajon Spanyolország egyáltalán és mennyiben kerülhet abba helyzetbe, hogy saját erőből ezeket a magasröptű terveket megvalósítsa, az egy más kérdés. Belátható időn belül Spanyolország mindenesetre függő marad attól az országtól, illetve cégtől, ahonnan a segítséget igénybe veszi.

Egyébiránt Spanyolország szűzföld, ahol még nagyjából mindent meg lehet valósítani és megszervezni. A fentiekből adódóan az összprojektet 4 részre kell bontani, melyeket egyidejűleg kell megvalósítani.

Az egyes feladatok Spanyolországban

A következő tennivalókról van szó:

13 Az „Emlékirat Spanyolország repülésügyéről” szerzőjét nem sikerült ez idáig egyértelműen megállapítanunk. A dokumentum mindenesetre szerves részét képezte Grauert kapitány és Jeschonneck hadnagy „Beszámoló a Spanyolországban tett útról 1925 áprilistól 1925 júliusáig” című memorandumának. Az „Egy madridi bizalmi ember jelentése” minden bizonnyal a Junkers Művek Spanyolországban tevékenykedő egyik vezető megbízottját takarja.

14 Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925 BAMA RM 20/ 284

15 BAMA RM 20/ 284 Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925. Az *Unión-Aérea-Española* németbarát spanyol elnöke, Mariano Moreno Caracciolo éppen egy német repülésügyi szakfolyóiratban megjelent írásában feltűnően hasonló gondolatokat fejtett ki, mint a szóban forgó forrás. Moreno Caracciolo 1926–1926: 61–68.

a) Légiútvonalak üzembe helyezése Spanyolországban, és a Kanári-szigetek felé, beleértve a csatlakozást az európai légiútvonal hálózathoz. (Barcelona-Genf)

b) Légi összeköttetés kiépítése Spanyolországból (a Kanári-szigetektől) Dél-Amerika felé.¹⁶

c) A repülőgép építés megkezdése Spanyolországban.

d) Katonai légiflotta felállítása a hadsereg és a hadiflotta számára (kapcsolódva a kereskedelmi légitársaságokhoz) [...]

Spanyolország számára különleges jelentősége van a Kanári-szigetekkel való összeköttetésnek. Ez a vonal pillanatnyilag kiemelt módon képezi a mérlegelés tárgyát, ámbár a fentebbiekhez képest átmenetileg kevésbé tűnik nyereségesnek. Azonban ez a vonal képezi a Dél-Amerikával való összeköttetés első szakaszát és éppen ezért kétségkívül különösen fontosnak kell tekinteni. (vesd össze a b)-vel)¹⁷ [...]

b) Az érdeklődés előterében a Dél-Amerikával való légi összeköttetés áll. Itt [Spanyolországban] nagy lelkesedéssel fogadták a Zeppelin¹⁸ [léghajót 1924. október 12-én], azonban eközben a megfontoltan gondolkodó spanyolok felismerték, hogy végül bizonyára mégiscsak a repülőgép lesz az (a léghajóval szemben – A Szerző) amelyé a győzelem lesz.

Az összeköttetés [Dél-] Amerikával pénzügyileg is jó üzletet jelentene, hiszen egy gőzhajóút [Dél-] Amerikába meglehetősen sok pénzbe és időbe kerül. Mindenekelőtt a levélforgalom révén lehet jelentős bevételre szert tenni. A projektnek a gazdasági oldal mellett kiemelkedő politikai jelentősége is van. Manapság Franciaország Spanyolországgal ténylegesen azon verseng, hogy kit illet a leendő uralom Dél-Amerikában. Ezért érthető az a kétségbeesett törekvés

16 Az 1920-as évek második felében a német repülésügyi szakirodalom, s ezen belül a geopolitikai írások igen gyakran és kiemelt fontossággal elemezték a fentebbi, 1925-ös Memorandumban jelzett német légügyi törekvés, azaz a „légi összeköttetés kiépítése Spanyolországból (a Kanári-szigetektől) Dél-Amerika felé” kérdését. Fischer von Poturzyn 1925; Kredel 1925; Hennig 1928; Blum 1928; Pollog 1929; Orlovius 1930; Hochholzer 1930; Hennig 1930.

17 BAMA RM 20/ 284. Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925.

18 Az Amerikai Egyesült Államok kormánya 1922 júniusában a német jóvátétel keretében egy *Graf Zeppelin* léghajót rendelt. Az LZ 126 1924. október 12-én Sevillából indult az Amerikai Egyesült Államokba.

is, amit Franciaország tesz, hogy a Dél-Amerikával való első [légi] összeköttetést megkaparintsa. Amennyiben Németországnak repülőgépeivel sikerül megvalósítania, mégha spanyol lobogó alatt is, ezt [a Dél-Amerika–Európa légi] összeköttetést, úgy Németország nemcsak Spanyolországban, hanem Dél-Amerikában is erős, és talán döntő befolyást szerezhet. E probléma fontosságát éppen ezért egyáltalán nem is lehet eléggé kihangsúlyozni. A Dél-Amerikába vezető [légi]útvonal nemzetközi probléma és Németországnak az első helyet kell biztosítania magának. Franciaország egészen biztosan ugyancsak kiépíti ezt a [légi] útvonalat, de remélhetőleg majd csak mi utánunk.¹⁹

c) [...]

Németország számára természetesen ez (az álcázott – F. F.) forma, amelyet már a törvényes okoknál fogva is választani kell, azzal az előnnyel jár, hogy itt (Spanyolországban – F. F.), nem akadályozva a versailles-i szerződés által, úgy tervezhet és építhet az ember, ahogy akar.²⁰ [...]

[...]

A 4. pont elkezdésének legcélszerűbb útja

Légiútvonalak kiépítésével kell kezdenünk, mivel a légi forgalomban mutatkozik meg leginkább a német repülőgépek fölénye. [...]

19 BAMA RM 20/ 284. Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925. Franciaország két pilótája, Costes és Le Brix kapitányok 1927 októberében megismételték Ramon Franco kapitány 1926-os útját, miközben a Párizs-Buenos Aires repülőutat több szakaszban tíz nap alatt tették meg. PAAA Deutsche Gesandtschaft in Argentinien. Bericht an das *Auswärtiges*. Buenos Aires, 24. 10. 1927. A francia kormány jelentős szubvenciójával az első rendszeres, 10 napig tartó Európa-Dél-Amerika légipostai forgalom 1928. március 1-én indult a Párizs-Perpignan-Alicante-Casablanca-Dakar-Zöld-foki szigetek -Fernando Noronha-szigetek (Brazília)-Recife-Rio de Janeiro- Buenos Aires útvonalon. A repülőgépek akkori kis motorteljesítménye miatt a nagy óceáni távolságot az afrikai partok és a „brazil kiszögellés” között a francia *Aéropostale* légitársaság úgy oldotta meg, hogy Dakar és a Zöld-foki szigetek között hidroplánok, míg a Zöld-foki szigetek és a braziliai Fernando Noronha-szigetek közti óceáni távolságot gyors torpedónaszádok alkalmazásával hidalták át. Fernando Noronha és Recife között ismét vízi repülőgépek biztosították az összeköttetést, majd a brazil partok mentén Buenos Airesig az *Aéropostale* szárazföldi repülőgépei. *Von heut ab Ozeanflugverkehr. Paris - Buenos Aires in 10 Tagen. Viermal umsteigen*. Erste Beilage zur *Vossischen Zeitung*. 1928. március 1. Nr. 52; Milch: 1928.

20 BAMA RM 20/ 284. Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von Apr-Juli 1925.

Tehát állítható az, hogy a polgári légi forgalom kezdete a döntő fordulópont. A [német] érdeklődés homlokterében a Kanári-szigetekre történő repülés áll, mint a Dél-Amerikába irányuló forgalom első állomása, mint ahogy azt már említettük. Átmenetileg mindenestre a Kanári-szigetekre irányuló repülőforgalom nem lesz rentábilis, sőt ellenkezőleg magas szubvenciót igényel.²¹ Ezt a szakaszt egyébként is különösen nehéz repülni, mivel az részben lakatlan területek és sivatag fölött halad át.

A franciáknak a legnagyobb érdekük fűződik ahhoz, hogy maguknak biztosítsák ezt a szakaszt, és hogy megakadályozzák, hogy német vagy angol repülőgépek koncessziót kapjanak. [...] A francia kormány a maga részéről messzemenően támogatja a francia [légi] társaságot (Latécoère), mely verseng a [spanyolországi]koncesszióért. A [Dél-] Amerikába irányuló repülésért folyó konkurrenciaharc tehát ténylegesen a Kanári-szigetekkel folytatott [légi] forgalom megindításáról szól.²²

[...]

Magától értetődő, hogy Spanyolországban a repülőgépfelkészítéshez szükséges összes kísérlet a legmesszemenőbb mértékig tovább folytatható, mivel [Spanyolországban] nemcsak a versailles-i szerződés korlátai szűnnek meg, hanem a Spanyolország – [Dél-] Amerika projekt is számos kísérletet követel még.²³

[...]

Németország és Spanyolország

a) Általános megjegyzések

A versailles-i szerződés béklyói miatt a repülőgépgyártás Németországban nem fejlődhet akadálytalanul. Ezt tehát külföldre kellett kihelyezni, mint ahogy az részben már meg is történt, s ebből kifolyólag bizonyára nincs akadálya annak sem, hogy (Németország – F. F.) Spanyolországban gyártson [repülőgépeket].²⁴

[...]

21 BAMA RM 20/ 284. Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Jul 1925.

22 BAMA RM 20/ 284. Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925.

23 BAMA RM 20/ 284. Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925.

24 BAMA RM 20/ 284. Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925.

Ha az ember Spanyolországban tartózkodik, nem tud megszabadulni attól az érzéstől, hogy Németországban Spanyolország és Dél-Amerika jelentőségét abszolút lebecsülik. [...] mi [németek] új [befolyási, befektetési] területeket biztosíthatunk magunknak éppen Spanyolországban és Dél-Amerikában, melyek pénzügyileg, politikailag és katonailag végtelen jelentőséggel bírhatnak. Ebben a vonatkozásban nagyon sokat tanulhatnánk a franciáktól, akik éppenséggel kétségbeesett erőfeszítéseket tesznek, hogy ezeket a [spanyolországi és dél-amerikai befolyási] területeket meghódítsák maguknak.

[...]

Javaslatok

[...] törekedni kell arra, hogy a spanyol nagyiparosokat érdekeltté tegyük az összprojektben, és hogy velük együtt közös munkát végezzünk. Valószínűleg Horacio Echevarrieta úr megfelelő személyiség erre, aki a közeljövőben Németországba érkezhetsz. [...] Fontos lenne, hogy neki Németországban minden ajtót kinyissunk és számára a hivatalos [német állami] helyek támogatását is kilátásba helyezzük. Megjegyzendő, hogy a király is [XIII. Alfonz] üdvözlözné azt, ha Echevarrieta úr átvinné az [Európa–Dél-Amerika] összprojektet.”²⁵

Az I. világháború után gyorsan kibontakozó európai polgári repülés további fejlődésének gátat szabott az, hogy miután Németországnak 1922-től lényegében megtiltották modern polgári repülőgépek gyártását, Németország – élve a repülés adta újkeletű geopolitikai helyzetével, az „Európa légikeresztje” stratégiai pozícióval – ellenlépésként megtiltotta, hogy a francia, illetve angol polgári repülőgépek áthaladjanak a német légtér felett. Így lehetetlenné vált például a legrövidebb Párizs-Varsó, Párizs-Prága, Párizs-Budapest, Párizs-Bukarest, Párizs-Belgrád légiútvonal, illetve az angolok által tervezett London-Kairó-Bombay léghajó útvonal kiépítése. Németország éppen a légi dimenzióknak köszönhetően kedvező külpolitikai alku-helyzetbe került. Ez tükröződött az 1926. májusi Párizsi Légi Egyezményekben.²⁶ Ezekben a megállapodásokban az antanthatalmak

25 BAMA RM 20/ 284. Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von April-Juli 1925.

26 Blum–Pirath 1928; Deák 2009. Az 1926-os Párizsi Légi Egyezményekről lásd: Deák 2022: 189.

lényegében feloldották a német polgári repülőgépgyártás elé emelt akadályokat. Ennek fejében Németország például lehetővé tette, hogy Franciaország és a kisantant országok közötti légiforgalom Dél-Németország felett haladhasson át, és leszállhassanak német repülőtereken, így például Nürnbergben. Franciaország a maga részéről pedig ellentételezésként engedélyt adott arra, hogy a *Luft Hansa* Spanyolország (Dél-Amerika) felé használhassa a francia légteret a Stuttgart-Basel-Marseille-Barcelona útvonalon.

A korábbi évszázadok horizontális – tengerek, szárazföldek felszíne – színterei után a vertikális térdimenzió, a földrajzi-politikai határok felett átívelő globális dimenziójú légtér használata annak lehetőségét tartalmazta, hogy Németország katonai veresége és a versailles-i szerződés tiltó rendelkezései ellenére a polgári légiforgalom németországi, európai és Európán kívüli (Dél-Amerika) gyors kiépítése révén továbbra is ipari-lag-technikailag élenjáró nagyhatalom maradhasson. Sőt, a *Luft Hansa* 1928-ra már nemcsak Európa, hanem a világ legnagyobb légiforgalmú társasága lett. Fejlett német, európai és tengerentúli (Dél-Amerika) légi útvonalhálózata, és a mögötte álló repülőgépgyártási s üzemben tartási kapacitás egyúttal jól szolgálta az egyik legfontosabb kül-, ipari és kereskedelempolitikai célkitűzést, az „egyenrangú az egyenrangúak között” hatalmi pozíció elérését is.²⁷

A német „transzocéán projekt” első meteorológiai programja a Minden gőzhajó fedélzetén (1924. március-június)

Körülbelül ugyanabban az időben, amikor a spanyol légtérrel és a dél-atlanti légi projekttel kapcsolatos, 1925 nyarán íródott titkos német memorandum megfogalmazódott, az Európa-Dél-Amerika interkontinentális repülőjáráttal kapcsolatos projekt tudományos igényű felvetése is nyomon követhető a korabeli német szakirodalomban. A bonni Ibero-Amerikai Kutatóintézet folyóiratában, az *Ibero-Amerikanisches Archiv* 1925. márciusi számában jelent meg egy figyelemreméltó, „Európa és Dél-Amerika közötti légi forgalom. A gazdasági alapok és gazdasági kilátások” című

27 Sachsenberg 1924: 119–127.

írás,²⁸ melynek szerzője a hamburgi meteorológiai intézet kormányzati tanácsadója, dr. Perlewitz volt. Perlewitz 1924 márciusa és júniusa között nagyszabású kutatási meteorológiai programot hajtott végre a hamburgi *Norddeutscher Lloyd* gőzhajótársaság *Minden* gőzhajójával. Az oda- és visszautazás során a Hamburg-Madeira-Pernambuco-Recife-Rio de Janeiro-Santos-Sao Paulo-Buenos Aires útvonalon haladó hajó fedélzetéről 123 magas légköri kutatásokra alkalmas léggömböt eresztettek fel. A német meteorológus az északi passzátszelek övezetén, az egyenlítői térségén és a déli passzátszelek térségén hajózott át, és végezte közben meteorológiai méréseit.

A „transzóceán projekt” második meteorológiai programja: A Meteor kutatóhajó dél-atlanti kutató expedíciója (1925. április–1927. július)

A szisztematikus meteorológiai kutatások német részről folytatódtak, s egészen új dimenziót kaptak akkor, amikor több mint két éven, 1925–1927 között, a *Reichsmarine* egyik speciálisan átalakított hajója, a *Meteor* végzett. A Weimari Németország minden más tengeri és légi hatalmat megelőzve egy olyan alapos, a dél-atlanti térség uralkodó légköri viszonyait komplex módon feltáró speciális légköri mérési munkálatokat hajtott végre, amelyek szükséges előfeltételét képezték a biztonságos, gazdaságos s menetrendszerű – különösen a Nyugat-Afrika- Brazília közötti – dél-atlanti átrepüléseknek. A *Meteor* útja akkoriban nem keltett nagy feltűnést a Németországot legyőző antanthatalmak körében. Ugyanakkor nem utolsó sorban éppen ennek a szisztematikus, a *vertikális dimenziót*, a dél-atlanti légkört, időjárási viszonyokat feltáró munkálatoknak az eredményeként, a weimari Németország óriási szellemi tudást és előnyt halmozott fel a „levegő óceánról” (*Luftozean*), amire építeni tudott akkor, amikor egyidejűleg mind Európában (így Spanyolországban), mind Dél-Amerikában (így különösen Brazíliában) lépésről lépésre megvalósította azokat a feladatokat, amelyeket Grauert kapitány és Jeschonnek

28 Perlewitz 1925: 101–122.

hadnagy vázolt fel 1925 augusztusában a berlini döntéshozóknak készített titkos jelentésükben.²⁹

A *Meteor* kutatóhajó két év s két hónapig tartó útja során a délatlanti térségben több mint 67 500 tengeri mérföldet, azaz az Egyenlítő hosszúságának mintegy háromszorosát tette meg.³⁰ A hamburgi *Institut für Meereskunde* nagyszabású kutatóprojektet dolgozott ki, abból kiindulva, hogy a német tudomány és tudománypolitika a nyílt óceánt, így a dél-atlanti térséget is, mint szabad kutatási területet felhasználhatja, amelyre nem terjedhetnek ki a versailles-i szerződés korlátozásai. A Wilhelmshavenből induló hajó útjáról nagyon kevés hírt adtak. A *Meteor* kutatóhajót a *Marineleitung* főnöke, Zenker admirális 1925. április 15-én búcsúztatta el Wilhelmshavenben. Politikai okokból célszerűnek tűnt, hogy minél kisebb feltűnést keltsenek a nagyszabású expedíció előkészületeinek nyilvánosságra hozatalával. Ki kell hangsúlyoznunk, hogy pont ugyanabban az időben utazott Spanyolországba két német repülőtsízt, Grauert kapitány és Jeschonneck hadnagy, hogy többek között tanulmányozzák a Spanyolország-Kanári-szigetek–Dél-Amerika német interkontinentális légiútvonal kiépítésének lehetőségeit.

1926 júniusában a *Meteor* cirkáló Afrika és Dél-Amerika közti „cikkcakk” útja során 14 napot töltött „a világ legszebb kikötőjében”, Rio de Janeiróban. A brazil hatóságok nagy figyelemmel fogadták a *Meteor* kapitányát, Fritz Spiess, akit audiencián fogadott Brazília elnöke, Arthur da Silva Bernardes is. Az elnök, a tengerészeti miniszter, a kultuszminiszter és más személyiségek látogatást tettek a *Meteor* fedélzetén. Spiess korvettkapitány a látogatást értékelve kiemelte: „úgy éreztük, hogy a brazil ipar és tudomány nagyon is tudatában van annak, hogy az észak-amerikai és a francia befolyás ellenére milyen sokat köszönhet a német iparnak és a német tudománynak.” A német kapitány úgy vélte, hogy a *Meteor* riói látogatása hozzájárult az egykor ellenséges, az antanthoz hadviselőként csatlakozó Brazíliával való kapcsolatok javításához, és a Brazíliában élő németek helyzetének megerősítéséhez.³¹

29 Fischer 2015. 175–192.

30 Spiess 1928. 81.

31 Spiess 1928: 239.

A meteorológiai megfigyelések különösen ott voltak gyakoriak, ahol az Afrika (Dakar), Zöld-foki-szigetek és Dél-Amerika (Brazília) között a tervezett légi útvonalak a legrövidebbek, azaz a legoptimálisabbak voltak. Miután a *Meteor* kutatóhajó kétéves „cikk-cakk” útja során mindig más hónapokban tért vissza ugyanazokra az útvonalszakaszokra, a meteorológiai vizsgálati eredmények – a *Minden* expedíciójához képest – sokkal gazdagabbnak bizonyultak. Spiess kapitány szerint is „óriási anyagot halmozunk fel a szabad atmoszféra kutatására”.³² A sok ezer méteres magasságba emelkedő ballonok irányváltásukról, emelkedésük sebességéről minden percben adatokat továbbítottak a hajó fedélzetére, melyeket regisztráltak. Az alsó légköri levegőáramlatok, széljárások rétegződéseinek vizsgálatára szolgáltak a sárkányrepülők. Egy 10 km-es csörlőkötél segítségével először egy fő sárkányt eresztettek fel mintegy 3 km magasságra, majd 1000 méterenként újabb és újabb segédsárkányokat helyeztek el a kötélzeten, így a *Meteor* a fő sárkány mellett 5-6 kisebb segéd-sárkányrepülőgépet is vontathatott. Oly jelentős mennyiségű kutatási anyag halmozódott fel, hogy „a teljes meteorológiai megfigyelési anyag az Atlanti-óceán feletti léghajózás számára jelentett gyakorlati értéket”.³³

Érdekes és új technikai megoldásokat dolgoztak ki: a mérési eredmények egy részét a tengerbe ejtették, melyet aztán a hajó a fedélzetére vett. Az adatok egy részét naponta Berlinbe, illetve Hamburgba küldött táviratokkal továbbították az egész út során. A Kanári-szigetek, majd a Zöld-foki-szigetek után a hajó a „brazil könyök” előtt fekvő szigetcsoporthoz, a Brazíliához tartozó Fernando Noronha szigetekhez többször is visszatért. A tervezett óceáni átrepülések során az Újvilágnak ez volt az Óvilághoz (az afrikai Dakarhoz, illetve a Zöld-foki-szigetekhez) legközelebbi pontja. Éppen ezért a *Meteor* a Fernando Noronha szigetcsoporthoz több alkalommal is körbe hajózta, melynek során négy sárkányt eresztettek a levegőbe. Ily módon igen sok értékes adatot kaptak a brazil partok előtt uralkodó meteorológiai viszonyokról, hiszen a lehetséges repülőgép- és léghajólandolások elsődleges célpontja a „brazil könyök”, Natal-Pernambuco, illetve Fernando Noronha volt.³⁴ Az úgynevezett

32 Spiess 1928: 356.

33 Spiess 1928: 359.

34 Spiess 1928: 81.

kilencedik profil, a brazíliai Sau Roque-fok és az afrikai Freetown közötti szakasz kutatása volt. Itt az Atlanti-óceán mintegy 1500 tengeri mérföldre szűkül össze. Épp ez volt az a tengeri térség, pontosabban légi zóna, légi folyosó, amelyről a projektben részt vevő kutatók azt állították, hogy a közeli jövőben a legkedvezőbb s egyúttal legrövidebb repülési lehetőséget kínálja a német „dél-atlanti légi projekt” megvalósítására. A *Meteor* meteorológusai ezen a szakaszon fejtették ki a legaktívabb tudományos tevékenységet: 18 ballont eresztettek fel, 12 500 méteres magasságtól egészen 18 900 méteres magasságig, de vizsgálatokat végeztek 4 600 és 14 000 méteres magasságokban is. A hetedik és a kilencedik profil között 130 fényképfelvételt készítettek a felhőképződésről, továbbá 13 sárkányrepülő-feleresztést végeztek ebben az Afrika és Dél-Amerika közti legrövidebb tengeri szakaszon 3 370 méteres legalacsonyabb magasság és a legmagasabb, 4 630 méteres magasság között.³⁵

A meteorológiai kutatóút befejeztével 1927. június 23-án Spiess sorhajókapitányt és a *Meteor* legénységét a birodalmi elnök, Paul von Hindenburg fogadta, aki naplójában is megörökítette, hogy „a birodalmi elnök úrnak katonai jelentést tettem az útról”.³⁶ 1934 februárjában, miután kezdetét vette a *Luft Hansa* közvetlen Berlin-Stuttgart-Rio-Buenos Aires posta-forgalmi, heti rendszerességű légi járata, a korszak egyik legismertebb repülési szakértője és számos szakkönyv szerzője, Fischer von Potorzyn *Südatlantikflug* című művében visszatekintett a transzkontinentális repülésekhez elengedhetetlen német meteorológiai kutatásokra, így a *Meteor* expedícióra is. 1934-ben megjelent művében megállapítja, „hogya a német meteorológia 1923-ban kezdett hozzá az Atlantikum repülési, időjárás viszonyainak kutatásához. Ez a »sietség«, amelyet annak idején sokan bíráltak, a későbbiek során nagyon kifizetődővé vált. A 25 000 méter magasságig, egészen a sztratoszféráig nyúló magas légköri szélmérések, [...] melyeket évek óta német tudósok és a német kereskedelmi tengerészet tisztjei végeztek, [...] nagyon előnyösek lesznek a magasan repülő repülőgépek légi forgalma számára. [...] Ezek a piros mérőballonok manapság a légi közlekedés következő fejlődési korszakának útjelzői.”³⁷

35 Spiess 1928: 275.

36 A *Meteor* tisztikarát von Reudel birodalmi belügyminiszter is fogadta, mely fogadáson részt vett Tirpitz admirális is. Spiess 1928: 332.

37 Fischer von Potorzyn 1925: 140.

Paul Behncke admirális egy éves dél- és közép-amerikai útja (1925. január és 1926. január)

Paul Behncke admirális 1920 és 1924 között állt a Weimari Köztársaság haditengerészete, a *Reichsmarine* élén, mint a Tengerészeti Vezetés Főnöke. Mintegy negyedévvvel azt követően, hogy Paul Behncke a *Chef der Marineleitung* posztját átadta Hans Zenker admirálisnak, 1925 januárjától egyéves utat tett Dél- és Közép-Amerikába.³⁸ Egyik legfontosabb feladatai közé tartozott a tervbe vett rendszeres latin-amerikai kiképző cirkáló-utak személyes előkészítése, de feladatai közé tartozott a Reichsmarine *Meteor* kutatóhajója speciális küldetésének, expedíciójának előkészítése is.³⁹ Paul Behncke a *Reichsmarine* egykori főnökének latin-amerikai körutazása minden bizonnyal tesztértékű előképe volt Luther 1926-os útjának.

Behncke utazása 1925 januárjában kezdődött Brazíliában, Rio de Janeiróban és összesen tizenegy hónapig tartott: felkereste többek közt Dél-Brazíliát is, elsősorban az ottani brazil németiséget, ellátogattott Uruguayba, Paraguayba, Argentínába, Chilébe, Bolíviába, Peruba, Ecuadorba, Panamába, Kolumbiába, Venezuelába, Guatemalába és Mexikóba. Németországba Washington és New York érintésével érkezett vissza. Jóllehet Behncke külön kihangsúlyozta, hogy a meglátogattott országokba már szolgálaton kívüli admirálisként érkezik, és útja

38 Behncke útját több német hajóstársaság, valamint hamburgi és a brémai kereskedőházak fizették, de a költséges egyéves úthoz hozzájárult a *Reichswehr* és személyesen Otto Geßler hadügyminiszter is. Jellemző, hogy miután Behncke visszatért, 1926 januárjában és februárjában elsőként éppen a hamburgi és a brémai kereskedelmi kamarában, valamint a Stuttgart székhelyű *Deutsches Auslands Institut*-ban tartott előadást útjáról. BAMA N. 253/148. Vortrag des Admirals a. D. Paul Behncke über seine Reise nach Süd- und Mittelamerika. Gehalten vor der Geschäftsstelle der deutschen Handelskammer in den lateinamerikanischen Ländern in Hamburg, der Handelskammer in Bremen, dem Verein für das Deutschtum im Auslande in Bremen und dem Deutschen Auslandsinstitut Stuttgart im Januar und Februar 1926.

39 Fischer 2004: 31. 1928. november 18-án a *Marineleitung* Groener hadügyminiszter számára beszédtervezetet készített, melyben a távoli vizekre is elvezető külföldi kiképzőcirkáló hasznosságát indokolták. „A külföldi szolgálat a leghatásosabb eszköze a nemzetközi kapcsolatok újjáépítésének és ápolásának, a diplomáciai képviselleteink pozíciói erősítésének, a külföld bizalmának erősítése a német újra-felemelkedéshez, a háborús bűnösség elleni küzdelemhez, a külföldön élő németiség megerősítéséhez és összetartozásához, valamint a kereskedelmi kapcsolatok kiépítéséhez.” Idézi: Dülffer 1973: 62.

„privát” jellegű, az érintett országok elnökei mégis hivatalosan fogadták őt, sőt utazásához rendelkezésre bocsájtottak például vasúti szalonkocsikat, gépkocsikat, vízi járműveket. Behncke admirális feladatai közé tartozott a német piaci részesedés, a német kereskedelem esélyeinek felderítése is az egyes országokban, nem utolsósorban a Latin-Amerikában működő német kereskedelmi házak közvetítése révén. Számos beszélgetést folytatott dél-amerikai német gazdasági-kereskedő körökkel, illetve dél-amerikai vezető katonai, politikai személyiségekkel. Útja során meglehetősen pontos képpel rendelkezett a dél-amerikai országok kereskedelmi, gazdasági viszonyairól, a német export-import lehetőségekről. Hazatérte után Behncke admirális könyvet is írt dél-amerikai tapasztalatairól.⁴⁰

Az admirális számára világos volt, hogy a Dawes-terv után megnöttek a német gazdaság exportpiacok iránti szükségletei, és minden módon segíteni kell az exportra termelő iparágak piacra jutási lehetőségeit. Európán kívül különösen a latin-amerikai országokat tekintette jövőbeni potenciális nagy piacoknak. Egyéves latin-amerikai körútjának tapasztalatai alapján, 1927. június 8-án írt memorandumában Wilhelm Marx kancellárnak a következőket írta: „Még ha természetesen az európai kérdések állnak közelebb hozzánk, és azok a meghatározók, mégiscsak nagy fontossággal bír számunkra, hogy a távolabb fekvő világpolitikai és világgazdasági kapcsolatainkat minden eszközzel támogassuk.”⁴¹

Dr. Hans Luther német exkancellár kilenc országot érintő dél-amerikai repülő körútja 1926-ban

A weimari Németország ugyan „nem hivatalos”, de mégis igen erőteljes külpolitikai nyitása Latin-Amerika felé Dr. Hans Luther német exkancellár Dél-Amerika 9 országát – Venezuela, Kolumbia, Peru, Bolívia, Chile, Argentína, Paraguay, Uruguay és Brazília – érintő 1926-os légi körútja volt.⁴² A kancellár neve akkoriban jól ismert volt szerte a világban, s összefonódott sikeres pénzügyminiszeri tevékenységével, amellyel a német rekordinflációt

40 Behncke 1926.

41 Idézi: Rinke 1996a: 246.

42 Luther vonatot csak egyszer vett igénybe: Chiléből Argentínába.

megfékezte.⁴³ Luther német gyártmányú *Junkers F-13* és *Dornier* (vízi)repülőgépeken tette meg útjának szinte egészét a szubkontinensen, s ez a dél-amerikai „légi reklámút” nem is tévesztette el a várt s kívánt hatást. Az egykori birodalmi kancellár, Hans Luther 1926-os latin-amerikai körútja igazolta a német gazdasági, kereskedelmi körök, különösen a repülőgépgyártók várakozásait a szubkontinensre irányuló német exportot illetően. Ez jól tükröződik Hans Luther Gustav Stresemann külügyminiszternek írott több optimista feljegyzésében is.⁴⁴ A Ruhr krízis befejeződése, a Dawes-terv által felgyorsított pénzügyi konszolidáció, a belpolitikai stabilizálódás, a Locarno-megállapodások 1925 októberében és a weimari Németország belépése a Népszövetségbe 1926 szeptemberében új lehetőségeket teremtettek a Stresemann által fémjelzett német külpolitika számára, hogy az visszaszerezze a *Deutsches Reich* nagyhatalmi pozícióját és nemzetközi egyenrangúságát.⁴⁵ A német külpolitikában megerősödött az öntudat az Európán kívüli világ felé s Latin-Amerika a német külpolitikai érdekek középpontjába került. A német kiképző cirkálók⁴⁶ és prominens személyiségek latin-amerikai utazásai a 20-as évek második felének hivatalos német-latin-amerikai politikájának fontos elemévé váltak. Németország presztízsét igyekeztek ezzel emelni, és a latin-amerikai államokhoz fűződő jó viszonyt megerősíteni. Szemben az I. világháború előtti időszakkal, a *Reich* már nem tartozott a gyarmattartó hatalmak közé, és az

43 Dr. Hans Luther, mint *Reichsfinanzminister* igen jelentős szerepet játszott a német hiperinfláció megfékezésében. A német küldöttség tagja volt a Dawes-terv tárgyalásai során az 1924. évi londoni konferencián, s a Locarno megállapodás megkötésében is fontos szerepet játszott. Hans Luther 1925. január 20 és 1926. május 18. között töltötte be a *Reichskanzler des Deutschen Reichs* tisztségét. 1933 és 1937 között nemzetiszocialista Németország nagykövete volt az Amerikai Egyesült Államokban.

44 Luther levele Stresemann-nak 1926. augusztus 23. – idézi Rinke 1996a: 51.

45 Ormos-Majoros 1998.

46 Az I. világháború után a *Berlin* kiképző cirkáló tette meg 1924/25-ben az első tesztértékű latin-amerikai vizeken tett látogatását: Kolumbia, Kuba, Mexikó, Panama, Venezuela voltak az érintett országok. A kiképző cirkáló fogadtatása látványosan pozitív volt az USA közvetlen érdekszférájában. A *Berlin* második kiképző körútja 1925. októbertől 1926. februárjáig már egész Dél-Amerikára kiterjedt. (Haiti, Panama-csatorna, Ecuador, Peru, Chile, Argentína, Uruguay, Brazília). A *Hamburg* kiképző cirkáló 1926 tavaszán az eddig nem érintett latin-amerikai országok meglátogatását eredményezte: Guatemala, El Salvador, Honduras. Mindegyik felkeresett államban a kormányzati szervek részéről a cirkáló legénysége nagyon pozitív fogadtatásban részesült.

I. világháború előtt jellemző *deutsche Gefahr* értelmét vesztette a vesztes háború miatt.

1926 nyarán a *Hamburg-Amerika Linie* (HAL) és a *Norddeutsche Lloyd* – Stresemann külügyminiszter ösztönzésére – az éppen hivataláról nemrég lemondott Luther birodalmi exkancellárt egy dél-amerikai oda-vissza hajóútra hívta meg. Luther tervezett utazásának fő célja mindenekelőtt a német dél-amerikai repülési érdekek/érdekeltségek propagálása volt, sőt az is állítható, hogy a Luther utazás a weimari Németország első – az állami és vállalkozói szférát összefogó – igen jól koordinált repülőgéppexport ösztönző akciója volt. Mind az előkészítés, mind a lebonyolítás, mind a finanszírozás vonatkozásában Németország több minisztériuma, továbbá a privát gazdasági szféra részt vett. Az utazási költségekben a hajós társaságok mellett a *Reichsverkehrsministerium* is részt vállalt. A szervezési feladatokban az *Auswärtiges Amt*, a német dél-amerikai nagykövetségek és a brazil *Condor Syndikat* is szerepet vállalt.

A Stresemann külügyminiszter által ösztönzött Luther körutazást az *Auswärtiges Amt* hivatalos szóhasználatában – egy a kancellári funkcióját nemrég befejező személyiség – „privát ügyeként”, úgymond a politikus „külföldi pihenéseként” igyekeztek eladni a gyanakvó külvilág felé, miközben Luther – ámbár a dél-amerikai körutazása során nem rendelkezett magas rangú aktív állami beosztással – kétségkívül a weimari Németország legprominensebb, legbefolyásosabb politikusi közé tartozott, akit pénzügyi szakértelme miatt nemzetközileg is jegyezték, így a személye igen alkalmas volt egy *good will Reise* megvalósítására. A hiperinfláció évei után a weimari köztársaság stabilitása jól tükrözte a német külpolitika új ambícióit, akaratát a Locarno utáni világpolitikai konstellációban. A Dawes-terv által szabályozott német jóvátételi kötelezettség a német export növelésének kényszerét is jelentette. A német csúcstechnikát előállító ipar, így különösen a repülőgépipar támogatása prioritást kapott s ebben a törekvésben fontos szerepet játszottak a latin-amerikai exportpiacok.⁴⁷ Az 1926 májusában megkötött Párizsi légi

47 Németországban a világháborúból örökölt fejlett technikára, ipari hátterére jellemző, hogy 1925-ben az országban 25 jelentősebb repülőgépgyártó cég működött. Mindez igen erős belnémet versengést eredményezett a repülőgépgyárak között, továbbá az antant hatalmak erős kontrollja és korlátozó intézkedései miatt mindez a külpiacon keresésére, Európán kívüli export offenzívára ösztönzött, miközben Latin-Amerika – amely az akkori német szóhasználatban „az utolsó szabad kontinens” volt, hiszen

egyezmény megszabadította a korlátozó béklyóktól a német repülőgép gyártókat, amely így elősegítette a német légi aktivitás gyors kiteljesedését Latin-Amerikában is.

Stresemann külügyminiszter 1926. július 3-án egy körlevélben arra kérte a meglátogatandó dél-amerikai országokban tevékenykedő német diplomáciai képviselők vezetőit (Caracas, Bogota, Lima, La Paz, Santiago de Chile, Buenos Aires, Montevideo, Asunción, Rio de Janeiro), hogy törekedjenek arra, hogy a volt birodalmi kancellárt a legmagasabb szintű latin-amerikai politikusok, és a külföldi német szervezetek vezetői fogadják. S valóban: az *ex-Kanzler* hivatalban lévő államfőknek kijáró protokollban részesült a meglátogatott országokban. A német diplomáciai képviselők óriási sajtóvisszhangról és diplomáciai sikerekről számoltak be.⁴⁸ A weimari Németország *Reisepolitikja* nagyban szolgálta Németország visszatérését a *Weltpolitikba*.⁴⁹ s maga Luther víziói között is szerepelt: „újjáépítésünk, mint nagyhatalom”.⁵⁰

Az *Auswärtiges Amt* az egykori birodalmi kancellárt már a körutazás előtt – majd a több hónapos kint léte során is – számos kereskedelem-politikai feljegyzéssel látta el.⁵¹ A bogotai német követség hasonlóan a többi meglátogatott országhoz „felkészítő munkapapírokat” készített az exkancellár számára. Dr. Luther Bogotába érkezése előtt nyilvánvalóan

egyetlen gyarmattartó hatalom sem uralta közvetlenül – hatalmas kiterjedésével, geográfiai struktúrájával, belső közlekedési hálózatának (vasutak) fejletlenségével kiváló lehetőséget teremtett a repülőgéppel való közlekedés számára.

- 48 Rinke 1996a: 187. Neves német személyiségek későbbi látogatásai latin-amerikai látogatásai nem érték el azt a látványos fogadtatást, mint Luther esetében. Így például, amikor 1929-ban Wilhelm Heye a weimari szárazföldi haderő, a *Reichsheer* aktív állományban lévő főparancsnoka tett látogatást Chilében és Argentínában. Fischer 2005: 339–377.
- 49 Luther látványos latin-amerikai körutazása minden bizonnyal hatott a Fehér Ház külpolitikájára is, ugyanis Herbert Hoover elnök 1928/29 fordulóján ugyancsak egy latin-amerikai körutazást tett.
- 50 A német diplomáciai iratokból az is egyértelműen kiviláglik, hogy a német kultúra, a német iskolaügy latin-amerikai propagálása azt a célt is szolgálata, hogy „ellensúlyt képezzen a francia kultúrával szemben” (*Reichskanzler AD Luther über seine Südamerika-Reise, Besprechungen im Auswärtigen Amt*) idézi Rinke 1996a: 417. Ugyancsak fontos szlogen volt a belső szóhasználatban német kultúrpropaganda egy további célja is: „törekedjünk ezen népek szimpátiája megnyeréséért, [...] hogy ellensúlyt képezzünk az Egyesült Államokkal szemben.”
- 51 Hans von Reiszitz követségi tanácsos 1926. szeptemberében rendkívüli megbízatással Chilében tartózkodott, hogy közvetlenül is előkészítse Hans Luther chilei (dél-amerikai) látogatását.

megelégedéssel olvasta ennek első pontját: „A Németország iránti szimpátia Kolumbiában Chilét követően a legnagyobb.”⁵² Luther kolumbiai útja során 1926-ban német pilóták által navigált, s a kolumbiai-német légi vegyesvállalat *Junkers* gépein repült. Erről a vállalatról, a SCADTA-ról (*Sociedad Colombo-Alemana de Transportes Aéreos*) a német követségi feljegyzés úgy tájékoztatta Dr. Luthert, hogy „a legjelentősebb német vállalkozás a SCADTA”.⁵³ A SCADTA formailag ugyan kolumbiai-német vegyesvállalat volt, de tényleges irányítása Berlinből történt. A pilóták, a szerelők (jórészt a császári légierő egykori tisztjei) németek, s mindenekelőtt a gépek (*Junkers*) német gyártmányúak voltak. A versailles-i szerződés légügyi rendelkezései kijátszásának kiemelkedően fontos terepe lett a 20-as években Latin-Amerika, ezen belül is a kolumbiai SCADTA tevékenysége. A meglátogatott latin-amerikai országokban működő német egyesületek, cégek számos fogadást adtak a volt kancellár számára, így például a *Club Germania* Porto Alegre-ben, és a *Verband Deutsch-Brasilianischer Firmen* Rio de Janeiróban 1926 novemberében.⁵⁴

Az 1920-as évek második felében a modern repülőgéptechnika – a kiképző hadihajó látogatások mellett – lépett a *deutsche Flagge* elsődleges külföldi hordozójává. A repülőgép és a léghajó a technikai fejlődés, a csúcstechnika szimbólumává vált a 20-as évek elejétől. A Versailles utáni állapotban épp ez a modern ipari technológia adott reményeket arra, hogy a *Deutsches Reich* gazdaságilag ismét felemelkedhet. A Junkers cég egyik mérnöke mondta például azt, hogy „az I. világháborút elveszítettük, de a világ legjobb repülőgépével, a teljesen fémépítésű F-13 repülőgéppel Németország rendelkezik”.⁵⁵ A német repülőgépek reprezentációs célú igen hatékony felhasználása különösen az egykori birodalmi kancellár, Dr. Hans Luther útja során vált nyilvánvalóvá, hiszen Dél-Amerikán belül szinte mindenütt német gyártású repülőgépekkel utazott, s mindezt a vesztes háború után alig pár évvel: így például a Buenos Aires–Rio de Janeiro közötti közel 3000 km-es távolságot is – több leszállással tette

52 Rinke 1996a: 417.

53 Vertraulich. Bemerkungen über die Verhältnisse in Columbien. Bundesarchiv Koblenz NL. 9. Luther, H. Nr. 29. Columbien 1926.; NL 9 Luther, H. Nr. 37.

54 Rede im Hotel Gloria beim Festessen des Verbandes Deutsch-Brasilianischer Firmen. Idézi Rinke 1996a: 248.

55 Idézi Rinke 1996a: 422.

meg –, ami akkor világszenzációt jelentett. A *Hergestellt in Deutschland*, a *Made in Germany* már az I. világháború előtt is egy bejáratott márkanév volt, s Luther repülő körútja kizárólag német repülőgépekkel a német ipar s tudomány sikeres *public relations* lépése volt. A *Dornier-Wal* és a *Junkers F-13* repülőgépek által végrehajtott repülési szakaszok a német repülőgépipar számára nagy, – s heteken át tartó – sikeres *Werbung*-ot jelentettek nemcsak a meglátogatott 9 latin-amerikai országban, hanem az egész világban. Joggal megállapítható, hogy ez egy látványos, nagystílusú, váratlan diplomáciai lépése volt a Weimari Németországnak, amivel Berlin a német repülőgépipar presztízsét emelte a francia, illetve amerikai versenytársakkal szemben.⁵⁶ Luther útjának egyik legjelentősebb következménye – az óriási propagandasikeren túl – az lett, hogy a brazil kormány repülési koncessziót adott a *Luft Hansa* érdekeltségi körébe tartozó brazil *Condor*, majd *VARIG* légitársaságoknak.

1919. december 5-én a Kolumbiában működő német kereskedőházak és kolumbiai üzletemberek létrehozták a *Sociedad Colombo – Alemana de Transportes Aéreos* (SCADTA) repülőársaságot.⁵⁷ A SCADTA igen hamar megkezdte expanzióját azért, hogy rendszeres légijáratokat indítson Közép-Amerika országaiba. Itt azonban egyre erőteljesebben számolnia kellett az USA ellenérdekeltségével és konkurenciájával. A Fehér Ház mindenekelőtt a Panama-csatorna védelme miatt tekintett aggodalommal

56 Luther 1927: 820. Charles A. Lindbergh 1927-es atlanti óceáni átrepülése – Luther útja fogadtatásához képest – persze messze nagyobb világszenzáció volt. Az Amerikai Egyesült Államok Charles Lindbergh 1927. májusi atlanti-óceáni átrepülését követően, és tekintettel a francia és német dél-atlanti interkontinentális légi ambíciókra, és a már létező európai légiútvonalakra Dél-Amerikában, 1927. végétől igen dinamikus latin-amerikai légügyi politikát folytatott északról dél felé haladva szubkontinentális dimenzióban. Az Amerikai Egyesült Államok nyugati félteke-repülőstratégiájában központi szerepet játszott egy New Yorkot Santiagóval és Buenos Aires-szel összekötő Észak-Dél interkontinentális rendszeres repülőjárat létesítése. Ennek eredményeként, mind Dél-Amerika csendes-óceáni, mind pedig atlanti-óceáni partvidéken interkontinentális légijáratokkal kötötte össze New York-ot Santiagóval és Buenos Aires-szel 1929 végére. Orlovius 1930.

57 1920-ban a SCADTA már két BMW motorokkal felszerelt *Junkers F-13*-as repülőgéppel rendelkezett, és december 11-én a Rio Magdalena folyó mentén az Atlanti-óceánról sikeresen elérték a kolumbiai fővárost, Bogotát. 1921/22-ben a SCADTA újabb négy *F-13*-as repülőgépet kapott Németországból. A SCADTA repülési teljesítménye igen látványosan fejlődött: 1920-ban 4325 repült km 12 utassal és 85 kg teher szállítással kezdődött a látványos fejlődés. 1926-ban 486300 km, 2729 utas és 274475 kg teher, továbbá 26285 kg légipostai küldemény szerepelt a feljegyzésekben. Ezek az adatok 1929-re már több mint a duplájára növekedtek. Rinke 1996b: 665.

a német-kolumbiai aktivitásokra. A Junkers cég Kolumbia mellett Bolíviában szerzett érdekeltséget, és ért el komoly sikereket, a bolíviai német kolónia például egy *Junkers F-13*-t adományozott a bolíviai kormánynak. 1925 nyarán a bolíviai német vállalkozók egy német légitársaságot alapítottak: *Lloyd Aéreo Boliviano* (LAB), mely a bolíviai kormánytól rendszeres szubvencióban részesült.

Az 1926. január 6-án létrehozott *Deutsche Luft Hansa AG* a német légi érdekeltségek súlypontját azonban nem Kolumbiára, hanem egy nagyobb globális kihatású légipolitikai összefüggésrendszer okán, – a „transzocéán projekt” miatt – inkább Brazíliára helyezte. A hatalmas, kontinensnyi méretű Brazíliában, mivel nem épült ki egységes vasúti rendszer, ez jó lehetőséget kínált a légi közlekedés számára.⁵⁸ 1926-ig a német légi törekvések Latin-Amerikában kevéssé voltak koordinálva, inkább a privát kezdeményezések voltak jellemzők. Az 1926-os év azonban fordulatot hozott. Az 1926 januárjában létrejött *Deutsche Luft Hansa* a német minisztériumokkal a legszorosabban együttműködött. 1926. május 21-én aláírt párizsi légi egyezmény kölcsönös átrepülési jogokat biztosított a német, illetve francia repülőgépeknek. Ez különösen Németország számára volt fontos, mert a *Luft Hansa* így Marseille érintésével Barcelonáig repülhetett, ahol viszont ugyancsak német ösztönzésre 1926-ban létrejött az *Iberia* spanyol légitársaság. Így megteremtődtek a szükséges feltételek egy a dél-atlanti térségen átívelő, Brazíliáig terjedő német transzocéáni légiforgalom számára.

A Luft Hansa a Reichsverkehrsministerium és az Auswärtiges Amt által koordinált „transzocéán projekt” a német Latin-Amerika politika egyik

58 Nagy lelkesedést váltott ki, hogy két portugál repülő Gago Cautinho és Sacadura Cabral Lisszabonból Rio de Janeiróba repült 1922. júniusában többszöri leszállással. A Junkers cég 1923. június 25-én próbálta ki az F-13-as repülőgépét Brazíliában, de az utasok, így Hugo Junkers idősebbik fia is életét veszítette, és így egy vegyes brazil-német légiközlekedési vállalat alapítására a körülmények akkor nem voltak alkalmasak. Ennek ellenére a Junkers cég braziliai, sőt globális terveit nem adta fel, amint az kivüláglik egy 1923. április 3-án keltezett, a Külügyi Hivatalnak írt dokumentumból. (Junkers-Werke, Abteilung Luftverkehr an Köpke: „A Junkers konzern légügyi politikája. A világ légiforgalmában Németország számára egy olyan részesedés biztosítása, amely a német repülőgépipar teljesítőképességéhez méltó és amely a szükséges piacokat biztosítja [...] a Német Birodalom világban elfoglalt helyének politikai, kulturális és gazdasági helyreállítása érdekében.” Idézi Rinke 1996b: 680.

legfontosabb elemévé vált.⁵⁹ 1927. május 17-én de Haas, az *Auswärtiges Amt* egyik felelős irányítója a következő feljegyzést tette: „Dél-Amerika könnyen érthető okokból nagyon érdeklődik az Európával való légi összeköttetés iránt. Nyilvánvaló, hogy az az európai ország, amely elsőként létesít ilyen összeköttetést, óriási presztízst nyer, és teljesítményét más, különösen ipari területeken is ennek megfelelően fogják értékelni.”⁶⁰ Mind Brazília keleti partvidékén, mind az európai hídfőben, Spanyolországban és annak szigetein igen intenzív munka folyt. Mindebben nagy ösztönző elemet jelentett a francia – hasonló célokat követő – transzocéán projekt. Francia légügyi körök már 1923-tól egy óriás projektben gondolkodtak, amely légi útvonalakon keresztül Franciaországot kötné össze Spanyolországon/Portugálián át Brazíliáig, Uruguay-ig, valamint Argentínáig. A francia légiszál a tervek szerint Toulouse-tól Dakaron át Brazília keleti partvidéke mentén egészen Buenos Airesig tartott. Brazíliában tehát a németek számára a legnagyobb konkurenciát a franciák jelentették. 1924 végétől a Toulouse székhelyű *Latécoères* Argentínában és Brazíliában ért el sikereket. Az Európa (Sevilla) – Dél-Amerika (brazíliai Natal) interkontinentális repülőút vonal – a dél-atlanti légihíd – kiépítéséért a 20-as évek második felétől óriási francia-német légügyi rivalizálás bontakozott ki.

Az első sikeres öt szakaszból álló interkontinentális repülőutat Palos de Moguer (Spanyolország, Kolumbusz útja innen indult) Pernambuco, Rio de Janeiro és Buenos Aires között a Kanári-szigetek, a Zöld-foki-szigetek és a „brazil könyök” érintésével a spanyol Ramon Franco kapitány (Francisco Franco tábornok öccse) hajtotta végre a német *Dornier* cég *Plus Ultra* névre keresztelt *Dornier-Wale* vízi repülőgéppel 1926. január elején, nagy lelkesedést kiváltva a hispán világ országaiban. Német részről úgy gondolták, hogy még ennél is nagyobb nemzetközi visszhangot fog kiváltani, amennyiben egy nemzetközileg is jól ismert német személyiség,

59 A *Luft Hansa* – s annak spanyol leányvállalata, az 1927-ben életre hívott *Iberia* – a *Zeppelin Művek*, valamint a *Junkers Művek* által alapított dél-amerikai német légi leányvállalatok közös *Transozeánprojektje* a weimari Németország legnagyobb szabású – és az állami szubvencióknak köszönhetően – legköltségesebb európai kontinensen kívüli vállalkozásává vált. Tíz év alatt a *Luft Hansa* 32,5 millió birodalmi márka szubvencióban részesült. PAAA. Aufzeichnung. De Haas. 17. 05. 1927.

60 PAAA Aufzeichnung an das *Auswärtiges Amt*. De Haas. Berlin. 17. 05. 1927.

Dr. Hans Luther egy *Reklam Rundreise* keretében egy sor dél-amerikai országot német gyártmányú repülőgépekkel látogat végig.

Berlinben Luther utazásának egyik legfontosabb reklámhatását-hozadékát abban jelölték meg, hogy Braziliában egy olyan – a német szubkontinentális és globális célokat biztosító – légiforgalmú vállalkozás jöjjön létre, amely a német *Transozeandienst*, azaz a világ legelső interkontinentális repülőjárata számára szilárd braziliai hídfő – azaz fogadó és indító repülőtere – lehet, lekörözve-kiszorítva egyúttal a francia hasonló célokat követő konkurenciát. A német és spanyol követségek ezért mindent megtettek annak érdekében, hogy a francia *Latécoère* ne szerezhesen monopol pozíciókat Brazília több ezer kilométeres atlanti-óceáni partvidékén.⁶¹ Mind a franciák, mind a németek tehát egyre nagyobb figyelmet szenteltek a tervezett braziliai hídfő légikoncesszióinak megszerzéséért. Hans Luther 1926 második felében tett dél-amerikai körútjának legfontosabb célországa – a nyolc meglátogatott ország után – éppen ezért egyértelműen Brazília volt, ahol látogatása eredményeként a brazil kormány koncessziót adott a *Luft Hansa* dél-amerikai leányvállalatának tekinthető, de formailag brazil cégnek, a *Condor* légitársaságnak. A *Condor* légitársaság először a Rio de Janeirotól délre, majd északra Natalig építette ki belső légijáratát, melyet – német részről – egy köztes légi szakasznak tekintettek Berlin és Buenos Aires között.

Hans Luther riói látogatása alatt számos prominens brazil politikust és újságírókat vittek Junkers gépen sétarepülésre, ezzel bizonyítva a nagy távolságokkal rendelkező országban a repülés gyorsaságát, hatékonyságát, biztonságosságát, és feledtetni egyúttal az 1923-ban lezuhant *Junkers F-13* emlékét. A német származású brazil közlekedési miniszter, Victor Konder nagy támogatója volt a *Condor Syndikat*nak, akinek repülését Rióból Florianopolisba nagy figyelem kísérte. A németek – mindenekelőtt Konder segítségével – a francia rivális légitársaság törekvéseit blokkolták. A *Condor Syndikat* koncessziót kapott a Rio de Janeiro–Rio Grande légi vonalra, melynek első szakaszát Rio Grande-ból Porto Alegre-be 1927 februárjában helyezték üzembe.

A Rio Grande do Sur szövetségi államban braziliai német üzletemberek, befolyásos politikusok, iparmágnások 1927 májusában megalapítottak

61 A francia levéltári forrásokból ismert, hogy a Braziliában tevékenykedő francia katonai misszió nagy aggodalommal figyelte a németek légi aktivitását Braziliában.

egy új légitársaságot: *S.A. Empresa de Viacao Aérea Rio Grandense* (VARIG). A VARIG 1927 júniusától működtette a Rio Grande–Porto Alegre légi útvonalat Pelotason keresztül. 1927. december elsején Rio de Janeiro székhellyel létrejött a formailag/jogilag tisztán brazil *Syndicato Condor Limitada*. A korábbi német alapítású *Condor Syndikat* formailag megszűnt, de annak német származású vezetői, munkatársai átkerültek a *Syndicato Condor*-hoz. A *Luft Hansa* a részvények többségével rendelkezett, és így brazil *Syndicato Condor* a német *Luft Hansa* anyavállalattól függött. Brazil állami szubvencióknak és *Luft Hansa* támogatásnak köszönhetően lehetővé vált a brazíliai belső légi útvonal hálózat fokozatos bővítése. Először a Rio de Janeiro – Porto Alegre szakasz üzembe helyezése történt meg, amelynek csatlakozása volt a VARIG-gal. A *Syndicato Condor* 1928 januárjában már egész Brazíliára kiterjedő koncessziót kapott. A *Condor* és a VARIG szorosan együttműködött, miközben a VARIG tevékenységét csak a Rio Grande Do Sur államra korlátozta. 1927 és 1930 között a *Condor* pilótáinak száma 12-ről 29-re, a német gyártású repülőgépek száma pedig 13-ról 66-ra növekedett. A repülések száma megtízszereződött, 158-ról 1514-re emelkedett, miközben a repülőórák száma is látványosan emelkedett 844-ről 9879-re. A megtett kilométerek száma pedig 119 585-ről 1 513 915-re nőtt. A brazil kormánykörök elégedettek voltak a brazíliai belső légiforgalom dinamikus fejlődésével, amely az Európával való légi összeköttetés perspektívájával is rendelkezett. 1930 elején a *Syndicato Condor* forgalomba helyezte – a *Luft Hansa* érdekeinek megfelelően – az egyébként nem rentábilis brazíliai északi szakaszt Rio de Janeiro-tól Natalig, ahol csatlakozási lehetőség volt Nyugat-Afrika/Európa/Spanyolország, pontosabban Berlin felé.⁶²

Összegezve elmondható, hogy a német légügyi politika fő célja 1926 és 1930 között az volt, hogy előkészítse a csak repülőgépekkel történő „transzóceáni” repülést. Ebben játszott kulcsszerepet a brazíliai és a spanyol szakasz, illetve hídfő. Az ibériai félsziget, mint hídfő, mint ugródeszka, kettős értelemben is fontos volt a német légi politika számára,

62 1930. májusában repült a *Zeppelin* léghajó először Brazíliába, mégpedig egy „háromszögletű” út keretében: Friedrichshafen-Sevilla-Pernambuco-Rio de Janeiro-Lakehurst (USA). Pernambuco-ban a *Syndicato Condor* repülőgépei átvették a Berlinből (Sevillából) érkezett légi postai küldeményeket, melyet aztán továbbszállítottak Rióba a *Condor* gépei. 1931-ben három *Zeppelin* járat volt Brazíliába a Friedrichshafen-Pernambuco útvonalon. 1932–1933-ban már kilenc repülés történt. A *Condor* szállította légipostai küldemények továbbítása így a Berlin-Rio távolságon csupán öt napot igényelt.

részben a *Zeppelin* léghajó, részben a *Deutsche Luft Hansa* repülőgépei miatt. A *Luft Hansa* ösztönzésére 1927 márciusában létrejött a spanyol légitársaság, az *Iberia Cía Aérea de Transportes*. Az *Iberia* esetében ugyanúgy, mint a braziliai *Syndicato Condor* esetében a részvények többségét a németek spanyol bizalmi emberei szerezték meg. A német-spanyol légügyi megállapodást 1927. december 9-én írták alá, melynek eredményeként az *Iberia* rendszeres légijáratot létesített a Madrid-Barcelona útvonalon, amely így egy közvetlen összeköttetést biztosított Berlinnel. 1928–29-ben mind az *Iberia*, mind a *Luft Hansa* számos tesztrepülést hajtott végre a Berlin-Sevilla-Kanári-szigetek útvonalon, magát Spanyolországot – pontosabban annak repülőtereit és légtérét – mint „ugródeszkát” használva a fő célkitűzés, a közvetlen Berlin-Rió-Buenos Aires légijárat megvalósítása érdekében.

Luft Hansa katapulthajók alkalmazása a Súdatlantik Projekt keretében Brazília és Brit-Gambia között

Miután a Kanári-szigetekre indított tesztrepülések sikeresek voltak, illetve a *Syndicato Condor* 1930 elején már üzemeltette a braziliai északi szakaszt Riótól egészen Natalig, az atlanti-óceáni nyílt óceáni szakasz biztonságos átrepülése került előtérbe. A francia kormány 1930-ban olyan megállapodást kötött Portugáliával, melynek keretében monopoljogokat szerzett a francia *Latécoère* légitársaság. Franciaország gyakorlatilag légi barrikádott állított fel a *Luft Hansa* dél-atlanti projektjével szemben, mivel a Dél-Amerikába tartó német repülőgépek így nem használhatók – repülőgépek rádiuszából következő technikailag elkerülhetetlen köztes leszállásokra – sem a francia nyugat-afrikai gyarmatokat, sem pedig a brazil könyökhöz legközelebb fekvő portugál Zöld-foki-szigeteket. Ebben a helyzetben a német kormány a britekhez fordult, hogy támogatásukat kérje ahhoz, hogy a *Luft Hansa* a francia szenegáli Dakar közelében fekvő Brit-Gambiában, Bathurst-ban logisztikai segítséghez jusson.⁶³

63 Rosenstock 2001; Deák 2021; Deák 2013; Deák 2022. A Dél-Amerikába, pontosabban Braziliába történő átrepüléshez Észak-Nyugat-Afrika az olasz repülés számára is kínált közbülső leszálló helyeket.; Benito Mussolini ösztönzésére Italo Balbo egy látványos és egyúttal a közeli jövő légi hadászatára is nagy hatást gyakorló 14 hidroplánból

A *Luft Hansa* 1931-től a brit kormány engedélyével kísérleti repüléseket folytathatott a gambiai Bathurstból. A brit igenlő válasz hátterében az állt, hogy London nem kívánt Dél-Amerikába kiépíteni interkontinentális légi járatot, mivel *via* Egyiptom hosszú távú birodalmi járatait részesítette előnyben Dél-Afrikába, illetve Ausztráliába. Az Európa-Dél-Amerika légi-útvonal kapcsán tehát nem ütköztek London és Berlin érdekei, miközben a francia-angol ellentétekből adódóan London semmiképpen sem volt érdekelt abban, hogy Európa és Dél-Amerika közötti légiútvonalat Párizs monopolizálja.

A *Luft Hansa* az Amerika és Dél-Amerika közötti óceáni szakasz áthidalására egyfelől nagy teljesítményű, hosszú távú repülésekre képes hidroplánokat fejlesztett ki a nagy óceáni szakasz áthidalására. Másfelől a *Luft Hansa* egy „úszó szigetet”, a *Westfalen* katapulthajót állította szolgálatba, mely az Atlanti-óceán közepén cirkálva a hidroplánokat a fedélzetére vette, ahol üzemanyaggal föltöltötték és katapult-starttal indították őket Brazília vagy Afrika irányába. Ennek a hidroplán-katapulthajó kombinációnak vált 1932-től logisztikai hátterévé a brit engedély birtokában Brit-Gambia.⁶⁴ A sikeres tesztrepülések után a csak repülőgépekkel lebonyolított *Transozeandienst* 1934. február 3-tól működött menetrendszerűen Berlin – Rio – Buenos Aires között, mely így a világ legelső interkontinentális menetrend szerinti légi járata lett.⁶⁵

álló kötelékrepülést hajtott végre 1930. december 17 és 1931. január 15 között nyolc leszállással az itáliai Orbetello és Rio de Janeiro között. Balbo, Italo. Repülőrajokkal az óceánon át. A Magyar Földrajzi Társaság Könyvtára. Szerk.: Cholnoky Jenő. Budapest, 1931.

64 Fischer von Poturzyn 1934.

65 A *Luft Hansa* dél-atlanti kéthetenkénti menetrendszerű légiútvonala 1934. februárjától az alábbi volt: (Berlin) Stuttgart-Sevilla (*via* Marseilles - Barcelona) 2000 km (egymotoros *Heinkel H 70*); Sevilla-Kanári-szigetek, Las Palmas (*via* Spanyol-Marokkó, Juby) 1500 km (3 motoros *JU 52*); Las Palmas-Bathurst, Brit Gambia, 1900 km (3 motoros *JU 52*); Bathurst-Natal (*via Westfalen* katapulthajó), 3500 km (2 motoros *Dornier-Wale* hidroplán); Natal-Rio de Janeiro (*via* Bahia) 2000 km (3 motoros *JU 52*); Rio de Janeiro-Buenos Aires (*via* Santos-Rio Grande-Montevideo) 2700 km (3 motoros *JU 52*). Fischer 2006: 261–340.

Kitekintés: brazil (dél-amerikai) – német légi kapcsolatok, 1934–1939

Az Európa-Dél-Amerika közvetlen – csak repülőgépekkel lebonyolított – *Luft Hansa* légi postai járat az 1924–1934 közötti évek intenzív fejlesztései és számos – dél-amerikai, dél-európai, illetve nyugat-afrikai légtérben végrehajtott – tesztrepülés után 1934 februárjától menetrendszerűen kéthetenként közlekedett öt napos menetidővel Berlin és Buenos Aires között. Eközben a rivális francia légitársaság, a *Latécoère*, illetve a társaságot 1934-ben átvevő *Air France* – Franciaország afrikai gyarmatbirodalma geopolitikai előnyeire építve – továbbra is a szenegáli Dakar és a brazíliai Natal, azaz az afrikai és amerikai kontinens között a repülőgépeknél lassúbb torpedónaszádokkal hidalta át a 3500 km-es óceáni távolságot. Ezzel időhátrányba került a német Európa–Dél-Amerika légi postai szolgálattal szemben, mely a *Graf Zeppelin* óriás léghajó 1929-es földkörüli, majd az 1930. májusi első Brazíliába történt repülése után 1931-től dél-amerikai útjaival – a *Luft Hansa* járatokkal kooperálva – rendszeres tengerentúli légi postai, sőt személyszállítási szolgálatot tett lehetővé.

A transzatlanti útvonalon 1934 februárjában indult *Luft Hansa* menetrendszerű légi járat politikai és kereskedelmi konzekvenciái szinte azonnal jelentkeztek.⁶⁶ Az argentin légtér feletti német pozíciók kiépítésére irányuló törekvések a húszas évek második felében nem jártak eredménnyel, az argentin légi postai forgalmat ugyanis a francia *Aeropostale* légitársaság bonyolította le. Justo argentin elnök azonban 1934 áprilisában aláírta azt a dekrétumot, mely a brazil *Condor* légitársaságnak négy évre szóló légi postai koncessziót adott a Rio de Janeiro–Buenos Aires útvonalra. Ugyan az *Air France* korábbi légi postai koncessziója megmaradt, de monopolhelyzete e szerződéssel megszűnt. Német részről óriási sikernek tekintették az Argentínával kötött légi postai megállapodást, mert ettől egy, – az egész kontinensre kiterjedő – lavinaszerű folyamat elindulását

66 A *Deutsche Lufthansa* a megnövekedett igények miatt rövidesen már 4 katapultahajót alkalmazott, a *Westfalen* után a *Friesenland*, a *Schwabenland* és az *Ostmark* szolgálatba állítása történt meg. Rosenstock, Jürgen: i. m.; 1934 február 3-tól 1939. augusztus 28-ig a 3050 km hosszú brit gambiai Bathurst és a brazíliai Puerto Natal óceáni szakaszon összesen 481 katapultálás történt, s míg kezdetben a *Dornier* hidroplánok 10 000 levelet, addig 1938-ban már 80 000 levelet szállítottak Berlinből (s persze egész Európából) Buenos Airesig (egész Latin-Amerika számára). Deák 2022: 151.

várták. 1934-től a nemzetiszocialista postaügyi minisztérium irányításával valóságos „légipostai expanzió” vette kezdetét, melynek eredményeként *Luft Hansa* járatokon szállították például Nagy-Britannia, Belgium, Olaszország, Svájc, Spanyolország légipostai küldeményeit, és egyúttal a *Condor* légitársaság, illetve a *Luft Hansa* egyre több dél-amerikai ország légipostai küldeményeit is szállította Európába.

Németország légügyi politikája a transzóceáni szolgálat jelentős áttöréseként könyvelhette el az Arturo Alessandri chilei államelnök által 1935 októberében aláírt megállapodást, melynek eredményeként a *Condor* légitársaság üzemeltethette az úgynevezett *Andesi Szolgálatot* (*Andendienst*), azaz a Buenos Aires és Santiago de Chile közötti légipostai járatot. E megállapodással *non stop* légi útvonal jött létre Frankfurtból az Atlanti-óceánon és a dél-amerikai szárazföldön át a Csendes-óceán partjáig, Santiago de Chiléig, illetve Valparaisóig. Buenos Aires egyre fontosabb elosztópont lett a *Luft Hansa* számára mind északi irányban Brazília, mind pedig Chile és Bolívia felé.⁶⁷ Tekintettel a Buenos Aires–Santiago közötti *Andendienst* nehéz repülési viszonyaira, 1939 elején már az akkori legkorszerűbb hárommotoros *JU-52*-es repülőgépet állítottak szolgálatba, a nagyobb biztonság és a gyakoribb postajáratok biztosítása végett. A *Graf Zeppelin* léghajó először 1934 júliusában repült Rióból az arg Kitekintés: brazil entin fővárosig, Buenos Airesig, melynek igen jelentős propaganda-hatása volt. A Sevilla és Buenos Aires közötti léghajójárat 1924-ben kigondolt terve így pontosan tíz év múltán, 1934-ben valósult meg.⁶⁸

A nemzetiszocialista Németország légipostai expanzióját egyfelől a *Condor Syndikat*, másfelől a *Lloyd Aereo Boliviano* (*LAB*) egyre bővülő Bolívián belüli, illetve a Peruba és Ecuadorba irányuló tevékenysége segítette. A *Luft Hansa* szubkontinentális dimenziójú légipostai hálózatához 1937 novemberében csatlakozott Kolumbia, Venezuela és Brit-Guayana, valamint a közép-amerikai államok jelentős része. 1937–1938-ra nyilvánvalóvá vált, hogy a *Luft Hansa*, illetve annak dél-amerikai leányvállalatai, azaz a *Condor Syndikat*, a *LAB* és a *SCADTA* szerteágazó, az egész dél-amerikai kontinenst vertikálisan és horizontálisan is átfogó, egymásba kapcsolódó hálózatot hozott létre.

67 *Berliner Börsen Zeitung*, 1936. június 22.

68 Warthausen 1937.

1937 ősze és 1939 tavasza között újabb lényeges változás következett be a *Luft Hansa* dél-amerikai légi politikájában. 1937-ig a *Lufthansa* járatai a braziliai Natalban végződtek, ahonnan a légipostai szállítmányokat a *Lufthansával* szoros kapcsolatban álló, de formailag brazil légitársaság, a *Condor* vitte tovább. 1937 ősztől azonban tárgyalások kezdődtek el arról, hogy a Natal, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Santiago de Chile útvonalon a *Condor* légitársaság mellett a *Lufthansa* közvetlenül is részt venne. Az ABC-országokkal folytatott tárgyalások eredményeként a *Lufthansa* megkapta a koncessziót közvetlen légi járat üzemeltetésére Frankfurtból Natalon át Rio de Janeiro és Buenos Aires érintésével egészen Santiagóig. Mivel a *Condor-Syndikat* is fenntartotta ugyanezen repülőjáratait, így egymás mellett működtek – nagyobb forgalomsűrűséget elérve – a *Luft-hansa* és a német-brazil *Condor Syndikat* repülőjáraai.

A német légipostai aktivitás kétségtelen csúcspontját jelentette, amikor a *Lufthansa* 1938 májusában tárgyalásokat folytatott arról, hogy közvetlen légi járatot létesít a perui Lima és Frankfurt am Main között, Rio de Janeiro és La Paz közbülső leszállóhelyekkel. 1938-ban a perui kormánnyal folytatott tárgyalások eredményeként 1939 elejétől rendszeres közvetlen légi járat működött Frankfurt–Natal–Rio de Janeiro–La Paz érintésével Limába. Ez természetesen a német légi pozíciók hallatlan megerősítését jelentette Dél-Amerikában, hiszen így újabb keresztirányú vonal jött létre a dél-amerikai kontinensen.⁶⁹ A Buenos Aires – Santiago járat után a Rio – Lima *Lufthansa* légi útvonal beindításával az Atlanti-óceántól a Csendes-óceánig terjedő második német kelet-nyugati *horizontális légifolyosó* metszette az Amerikai Egyesült Államok *vertikális észak-déli*, amerikai ikerkontinensen belüli, mind a keleti, mind a nyugati parton végig húzódó légi útvonalhálózatát. Az Amerikai Egyesült Államok légiügyi politikája egyre kevésbé nézte jó szemmel a *Lufthansa* dél-amerikai aktivitását, mivel ezek a légi útvonalak kulturális, gazdasági, ideológiai német expanziós tengelyeket is jelentettek a dél-amerikai kontinensen.

A *Deutsche Lufthansa* közvetlen légi járat működtetésének eredményeként egy olyan sűrű légi hálózat formálódott, mely a korábbi regionális mellett egyre inkább szubkontinentális jelleget öltött. Az Amerikai Egyesült Államokban mind inkább fenyegetőbbnek érezték a *Lufthansa*

69 Trotz 1975: 172.

légipostai aktivitását, hisz azt az átkaroló légi útvonal hálózatot, melyet az Amerikai Egyesült Államok 1927-től kezdődően alkalmazott Dél-Amerika keleti és nyugati partvidékén, tíz év múltán, 1937–1938-ban igen dinamikus formában a nemzetiszocialista Németország megismételte. Az Amerikai Egyesült Államok dél-amerikai légifolyosóinak vertikális és horizontális átmetszése potenciálisan a Monroe-doktrína megkérdőjelezését, hatályon kívül helyezését jelentette. A Fehér Ház 1937 végétől kezdődően már nemcsak a német érdekeltségű *SCADTA*, *LAB* és *Condor* légitársaságokra figyelt, hanem sokkal inkább magára a *Lufthansára*. Úgy tűnt, hogy a fentebbi – formailag bolíviai, brazíliai és kolumbiai – cégek az előző évek során nemcsak teljesítették a „helycsinálás”⁷⁰ funkcióját, hanem azok a *Lufthansa* közvetlen dél-amerikai jelenléte révén még inkább az „elnémetesedés” (*Verdeutschung*) irányába mutattak.

Az Amerikai Egyesült Államok részéről különösen azt tartották veszélyesnek, hogy 1939 elejére a dél-amerikai kontinenst kétszer is „kettémetszette” a *Lufthansa* közvetlen járata, nevezetesen a Rio de Janeiro–La Paz–Lima útvonal a Csendes-óceántól az Atlanti-óceánig, illetve attól délre, ugyancsak az Atlanti-óceántól a Csendes-óceánig a Buenos Aires–Santiago de Chile légifolyosó szakasz. Komoly veszélyként értelmezték Washingtonban azt a harapófogószerű stratégiai átkarolást is, mely Nataltól Buenos Airesig a *Luft Hansa* és a *Condor Syndikat* együttműködése révén valósult meg, s mint egy harapófogó egyik szára fenyegettek az Atlanti-óceán partján az észak-amerikai légi politikai törekvéseket. A másik oldalon, a Csendes-óceán partján a kolumbiai *SCADTA* jelentett potenciális veszélyt, különös tekintettel a Panama-csatorna közelségére. 1937–1938-ban egy olyan időszakban, amikor a spanyol polgárháború alatt Németország, a Luftwaffe a *Condor*-légióval Franco számára igyekezett biztosítani a spanyol légteret, az abszolút légifölényt, a dél-amerikai térségben ezzel párhuzamosan zajló német légi aktivitást illetően nem lehettek kétségei az Amerikai Egyesült Államoknak, hogy az egykori *Luft Hansa dél-atlanti projekt* messze túlnőtt már a húszas évekbeli korlátozott légipostai célkitűzéseken. A Németország–Amerikai Egyesült Államok – a *Lufthansa/PANAM* – légi rivalizálásban már a dél-amerikai légtér feletti

70 A német kortárs irodalomban gyakran használt fogalmak a „helycsinálásra”: *Platzmachen*, *Handauflegen*, *Platzsichern*.

domináns német kontroll és az USA háttérbe szorításának lehetősége jelentette a központi kérdést.

A *Reichsverkehrsministerium* és a *Lufthansa* által koordinált *Südatlantikflug-Projekt*, az Óvilág és a spanyol-portugál nyelvű Újvilág közti Európa-Afrika-Dél-Amerika gyors interkontinentális légi összeköttetés biztosítása természetesen óriási kihívást jelentett a német repülőgépipar és a hagyományos hadihajó-diplomácia mellé felzárkózó, majd azt jelentőségében egyre inkább felülmúló „repülőgép-diplomácia” számára. A hatalmas légi távolságok áthidalása, a nyílt óceáni térségek feletti repülés számtalan megoldandó technikai-kiképzési kérdést is felvetett. Így a Berlin–Rio–Buenos Aires mintegy 14 000 km-es német interkontinentális légiútvonal a legjobb „civil” módszernek bizonyult arra, hogy a versailles-i szerződés korlátozó-tiltó katonai rendelkezései alól a német repülőgépipar kibújjon. A hivatalosan nem létező német katonai légierő valójában már 1933-ig újabb és erősebb – a katonai repülésben is használható – igen korszerű repülőgépmotorokat és egyre megbízhatóbb típusokat fejlesztett ki és tesztelt a spanyol, a dél-amerikai és dél-atlanti – megszorításoktól mentes – nyílt óceáni, valóban „nagy tér” (*Grossraum*) légtérben. A *Luft Hansa* szolgálatában és a dél-atlanti projekt keretében Spanyolországban és Dél-Amerikában technikusok és pilóták százai a műszaki és repülési tudás olyan óriási tárházát építették ki, melyekre aztán építeni lehetett az 1933 után elkezdődött német légi újra felfegyverkezésben.

A 30-as évek legvégén az Amerikai Egyesült Államok nagyon erős nyomást gyakorolt a dél-amerikai légitársaságokra, különösen a kolumbiai kormányra, hogy bocsássa el német személyzetét, s helyükbe alkalmazzanak észak-amerikai pilótákat és repülőgépeket. A Panama-csatornához (illetve annak nagyon könnyen megrongálható zsilipjeihez) oly közeli kolumbiai repülőterek, pontosabban a SCADTA gépei, és azok német személyzete aggasztotta leginkább az USA politikai-katonai vezetését. A Fehér Ház nyomása eredményeként a SCADTA helyébe a PANAM észak-amerikai légitársaság lépett.⁷¹

Nicholas J. Spykman az Amerikai Egyesült Államok egyik legnagyobb hatású geopolitikusa, az *Institute of International Studies* igazgatója

71 Pommerin1977.

1943-ban, közvetlenül a halála előtt az Amerikai Egyesült Államok és Németország 1930-as évek végi Dél-Amerikával kapcsolatos geopolitikai, légtér politikai rivalizálásáról az alábbiakat írta: „[...] még ha lehetséges is lett volna, hogy Európa miatt elkerüljük a háborút Németországgal, a dél-amerikai hegemonia miatt nem volt elkerülhető a háború Németországgal.”⁷²

Források

Bundesarchiv (BA) Koblenz NL. 9. Luther, H. Nr. 29. Columbien 1926.;
Vertraulich. Bemerkungen über die Verhältnisse in Columbien. NL 9
Luther, H.

Bundesarchiv-Militärarchiv (BAMA), Freiburg, N 253/211 Nachlaß Tirpitz.

BAMA N. 253/148. Vortrag des Admirals a. D. Paul Behncke über seine
Reise nach Süd- und Mittelamerika. Gehalten vor der Geschäfts-
stelle der deutschen Handelskammer in den lateinamerikanischen
Ländern in Hamburg, der Handelskammer in Bremen, dem Verein
für das Deutschtum im Auslande in Bremen und dem Deutschen
Auslandsinstitut Stuttgart im Januar und Februar 1926.

BAMA RM 20 /329. Der Reichsverkehrminister an das Auswärtige
Amt, an den Herrn Reichswehrminister, an den Chef der Heeres-
leitung, an den Chef der Marineleitung, an den Herrn Reichspost-
minister, an den Herrn Reichswirtschaftsminister, an den Herrn
Reichsminister der Finanzen je besonders. Betrifft: Luftverkehr
nach Südamerika. Ergebnis der Besprechung am 28. Juni 1928 im
Reichsverkehrministerium. Berlin, 7. Juli 1928. (Gezeichnet: Bran-
denburg, Ministerialdirektor).

BAMA RM 20/ 284 Geheim! Bericht über die Reise nach Spanien von
April-Juli 1925.

Politisches Archiv des Auswärtiges Amt (PAAA), Bonn. PAAA Deutsche
Gesandtschaft in Argentinien an das *Auswärtiges*. Buenos Aires, 24.
10. 1927.

PAAA Aufzeichnung an das *Auswärtiges Amt*. De Haas. Berlin. 17. 05.
1927.

72 Idézi: Trotz 1975b: 217; Spykman 1942; Epstein 1941.

- Behncke, Paul 1926: *Reiseeindrücke aus Latein-Amerika*. Münster. (Deutschum und Ausland. Studien zum Auslanddeutschum und zur Auslandkultur 5.)
- Bley, Wulf 1932: *Deutsche Luft Hansa*. Berlin.
- Blum, Otto – Pirath, Carl 1928: *Lebensfragen der deutschen Luftfahrt*. Stuttgart.
- Epstein, Fritz T. 1941: *European Military Influence in Latin America*. (Kézirat) Washington.
- Fischer von Poturzyn, Friedrich A. 1925: *Luft-Hansa. Luftpolitische Möglichkeiten*. Leipzig.
- Fischer von Poturzyn, Friedrich A. 1934: *Südatlantikflug. Luftreise zur schwimmenden Insel „Westfalen“ über Spanisch-, Französisch-, Britisch-Afrika*. Mit einer flughistorischen Einleitung von Dr. Heinz Orlovius. München.
- Hartwig, Alfredo 1917: Die politische Stellungnahme der südamerikanischen Staaten im Weltkriege. *Deutsche Rundschau*. (44.) 173. 329–350.
- Hennig, Richard 1928: Geopolitische Wirkungen des beginnenden Weltluftverkehrs. *Geographische Zeitschrift*. 10. 580–587.
- Hennig, Richard 1930: *Weltluftverkehr und Weltluftpolitik*. Berlin.
- Hochholzer, Hans 1930: Zur Geopolitik des Flugwesens. *Zeitschrift für Geopolitik* (7.) 3. 243–254.
- Kredel, Ernst 1925: Deutschland im euroäischen und Weltluftverkehr. *Weltwirtschaft* 13. 146–148.
- Luther Hans 1927: Südamerikanische Reseeindrücke. Vortrag gehalten vom Herrn Reichskanzler am 1. März 1927. *Lateinamerika (B). Mitteilungen über Brasilien*. (8.) 91/93. 820.
- Milch, Erhardt 1928: *Regelmässiger Transozeanverkehr?* *Berliner Tageblatt*. 1928. szeptember 15
- Moreno Caracciolo, Mariano 1926–1927: Spanien und die Luftfahrt. *Jahrbuch für Luftverkehr* 61–68.
- Orlovius, Heinz 1930: Amerika im Luftverkehr. *Zeitschrift für Geopolitik* (7.) 3. 233–243.
- Perlewitz, J. 1925: Der Luftverkehr zwischen Europa und Südamerika. Wissenschaftliche Grundlagen und wirtschaftliche Aussichten. *Ibero-Amerikanisches Archiv. Zeitschrift des Ibero-Amerikanischen Forschungsinstituts* (1.) 3. 101–122.

- Pollog, Carl Hans 1929: *Der Weltluftverkehr. Seine Entwicklung, geographische und wirtschaftliche Bedeutung*. Leipzig–Berlin.
- Sachsenberg, Gotthard (Junkers-Werke, Dessau) 1924: Luftverkehrspolitik und Oekonomie. *Jahrbuch für Luftverkehr* 119–127.
- Spiess, F. 1928: *Die Meteor-Fahrt. Forschungen und Erlebnisse der Deutschen Atlantischen Expedition, 1925–1927*. Berlin.
- Spykman, John Nicolas 1942: *America's Strategy in World Politics*. New York.
- Warthausen, Fiedrich Karl 1937: *Der regelmäßige deutsche Luftverkehr nach Südamerika und seiner wirtschafts- und politisch-geographischen Bedeutung*. (Doktori disszertáció) Eberhard Karls Universität, Tübingen.
- Berliner Börsen Zeitung*, 1936
- Vossischen Zeitung*, 1928.

Hivatkozott irodalom

- Deák Máté 2009: A német polgári repülést fejlődését korlátozó versailles-i békeszerződés pontjainak revíziója brit külügyi dokumentumok tükrében (1925–1926). In: Kokovai Szabina – Pohánka Éva (szerk.): *Ünnepi tanulmányok Móró Mária Anna tiszteletére*. Pécs, 62–72.
- Deák Máté 2012: Gambia – el trampolín de los alemanes hacia el espacio aéreo de América Latina en los años treinta. In: Fischer Ferenc–Domingo Lilón (szerk.): *Iberoamericana Quinceeclesiensis 10*. Pécs, 283–294.
- Deák Máté 2013: Afrika szerepe Észak- és Dél-Amerika légtereinek brit geopolitikai szempontból történő megítélésében, 1919-1939. *Afrika Tanulmányok* (7.) 4. 61–72.
- Deák Máté 2022: *Német szárnyak Latin-Amerika felett*. Pécs.
- Dülffer, Jost 1973: *Weimar, Hitler und die Marine*. Düsseldorf.
- Fischer Ferenc 2002: „Spanyolország jelentősége, mint Németország és Spanyol-Amerika közti híd” Titkos spanyol-német katonai és légi kapcsolatok az 1920-as években. In: J. Nagy László (szerk.): *A modernizáció határai. Tradíció és integráció Kelet-Európa (hazánk) és a Mediterráneum történetében, 19–20. század*. Szeged, 35–60.
- Fischer, Ferenc 2004: Die südamerikanischen Ausbildungsreisen der deutschen Kreuzer: Theorie und Praxis des Kreuzerkrieges, 1924–1938. In: Weber, Wolfgang (Hg.): *Regionalgeschichten – Nationalgeschichten: Festschrift für Gerhard Wanner zum 65. Geburtstag*. Feldkirch, 349–380.

- Fischer Ferenc 2005: La visita „privada” del Chef del Heeresleitung der Reichswehr del General Wilhelm Heye durante las maniobras militares en Chile en 1929. *Specimina nova dissertationum ex Instituto Historico Universitatis Quinqueecclesiensis de Iano Pannonio Nominatae* (20.) 2. 339–377.
- Fischer, Ferenc 2006: Actividad militar de Alemania de Weimar en el espacio aéreo, marítimo y terrestre en los países iberoamericanos, 1919–1933. In: Ferenc, Fischer – Gábor, Kozma – Domingo Lilón (eds): *Iberoamericana Quinqueecclesiensis* 4. Pécs, 261–340.
- Fischer Ferenc 2015: La dimension „vertical” para eludir el tratado de Versalles: el papel de las expediciones meteorológicas marítimas de los alemanes por el Atlantico Sur (1924–1927) en el establecimiento de las líneas aéreas según el itinerario Alemania-America del Sur. *Öt kontinens* 2015. (8.) 2. 169–194.
- Fischer Ferenc 2014: „A háború utáni háború” 1919–1933: a versailles-i szerződés kijátszása. A weimari Németország haditengerészeti, légi és katonai aktivitása Ibero-Amerika országaiban. Budapest–Pécs.
- Ormos, Mária – Majoros, István 1998: *Európa a nemzetközi küzdőtéren. Felemelkedés és hanyatlás*. Budapest.
- Pommerin, Reiner 1977: *Das Dritte Reich und Lateinamerika*. Düsseldorf.
- Rinke, Stefan 1996a: „Der letzte freie Kontinent” *Deutsche Lateinamerikapolitik im Zeichen transnationaler Beziehungen, 1918–1933*. Band 1. Stuttgart, 1996. (Historamericana 1.)
- Rinke, Stefan 1996b: „Der letzte freie Kontinent” *Deutsche Lateinamerikapolitik im Zeichen transnationaler Beziehungen, 1918–1933*. Band 2. Stuttgart, 1996. (Historamericana 1.)
- Rosenstock, Jürgen 2001: *Flugboote über dem Atlantik. Die abenteuerlichen Expeditionen der Lufthansa, 1934–1939*. München.
- Trotz, Joachim 1975a: *Die deutsche Luftfahrttätigkeit in Lateinamerika 1919–1942. Instrument der Lateinamerikapolitik des deutschen Imperialismus*. Band 1. Leipzig.
- Trotz, Joachim 1975b: *Die deutsche Luftfahrttätigkeit in Lateinamerika 1919–1942. Instrument der Lateinamerikapolitik des deutschen Imperialismus*. Band 2. Leipzig.