

Deák Máté

Észak- és Dél-Amerika légtereinek megítélése brit geopolitikai szempontból (1919–1939)*

A Brit Birodalom nem mutatott különösebb érdeklődést a dél-amerikai kontinens légtérének meghódítása iránt egészen az 1930-as évek elejéig, annak ellenére sem, hogy már 1919-ben szóba került a dél-atlanti légi útvonal brit üzemeltetése a Handley Page Company által.¹ Ennek oka többek között az, hogy a Birodalom és gyarmatainak hagyományos kelet-nyugati elhelyezkedése, mely alapvetően a London-Bombay-Sydney-tengely mentén húzódott, nem tette szükségessé az észak-déli irányú légi közlekedési fejlesztéseket. Kivételt képez ez alól a Birodalom dél-afrikai gyarmatainak elérése (Cape Town), ám azok légi megközelíthetőségére az 1930-as évek végéig várni kellett. A brit geopolitikai gondolkodást elsősorban a brit birodalmi eszme, valamint a tengeri dominanciára törekvés határozta meg ebben az időszakban. Sir Halford John Mackinder² brit geopolitikus a kulcsövezet és a magterület elméletével a geopolitikai gondolkodás fókuszpontját a közel- és távol-keleti területeken tartotta, mely brit szempontból kulcsfontosságú területnek számított a birodalmiság fenntarthatósága tekintetében. Elmélete Dél-Amerikát perifériaként kezelte, s nem tulajdonított a kontinensnek különösebb szerepet a brit nagyhatalmi politika alakításában.³

A dél-atlanti légi útvonal kiépítése tehát nem hagyományos értelemben vett birodalmi, területi érdekek miatt került előtérbe. A brit légügyi minisztérium elsősorban a nemzetközi légi versenyben történő lemaradás ledolgozása miatt vetette fel ezt a kérdést újra 1928-ban, ám akkor anyagi okok miatt a terv nem valósulhatott meg. A francia és német légi sikerek láttán a Birodalom egyre fontosabbnak kezdte érezni a dél-amerikai kontinensen történő légi megjelenést, versenyt támasztva ezzel az említett, és hagyományosan ellenfélnek számító európai hatalmaknak. A brit érdekek a weimari Németország sikeres légi- és külpolitikáját látva lassan – a korábbi támogató hozzáállást feladva – megköve-

* A kutatás a TÁMOP 4.2.4.A/2-11-1-2012-0001 azonosító számú Nemzeti Kiválóság Program – Hazai hallgatói, illetve kutatói személyi támogatást biztosító rendszer kidolgozása és működtetése konvergencia program című kiemelt projekt keretében zajlott. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg.

¹ HIGHAM 1960. 252.

² Sir Halford John Mackinder (1861–1947), skót származású geopolitikus, az angolszász geopolitikai iskola és geopolitikai gondolkodás egyik megalapítója. Nevéhez fűződik a Kulcsövezet (Pivot Area) és a Magterület (Heartland, valamint a Földközi-óceán–Léna-vidék (Midland Ocean–Lenaland) elméletek kidolgozása. SZILÁGYI 2013. 45.

³ SZILÁGYI 2013. 35.

telték, hogy a túlságosan megerősödő német légi jelenlétet ellensúlyozza a Birodalom világszerte. Korábban azért támogatták ezeket a törekvéseket, mert nem szolgálta a brit érdekeket a versailles-i békét követően folyamatosan erősödő francia légi útvonalhálózat kiépülése, és a dél-atlanti légi útvonal kialakításának és üzemeltetésének monopolizálása. Am Németország 1926-ban aláírta a korábbi győztesekkel a Párizsi Légügyi Egyezményt, melynek egyik következményeként jöhetett létre a Luft Hansa (1933-tól Lufthansa),⁴ s az ország ezzel kijutott a nemzetközi polgári légi elszigeteltség állapotából. A megállapodások aláírását követő azonnali, sikeres, már-már agresszív német légi terjeszkedés nem maradhatott titokban.

A brit politikai elit is felfigyelt a német eredményekre, köztük maga Sir Winston Churchill is. Elismerte, hogy csak késve ismerte fel Nagy-Britannia a weimari Németország légi sikereinek jelentőségét: *„Nehéz megítélni, s még nehezebb pontosan meghatározni, milyen mértékben tesznek szert katonai jelentőségre egy-egy adott pillanatban a polgári repülőgépgyárak és kiképzőközpontok. Megszámlálhatatlanul sok módja van annak, hogyan lehet elrejtteni, álcázni a valóságot, s hogyan lehet megszegni a szerződéseket. A levegő, és csakis a levegő kínálta Hitlernek a lehetőséget, hogy minél gyorsabban utolérje, majd meg is előzze Franciaországot és Nagy-Britanniát egy létfontosságú fegyverben.”*⁵ A német légi expanzió külpolitikailag és gazdaságilag is sikeres volt, sok esetben sikeresebb, mint a francia Aéropostale törekvései. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az a tény, hogy a német tőkéből és technikával működő dél-amerikai leányvállalatok (SCADTA, CONDOR) a Lufthansával történő együttműködés eredményeként sorra nyerték el a korábban francia érdekeltségű légi koncessziókat az új, feltörekvő légi nagyhatalom, Németország számára.

A világ nagyhatalmi palettáján nem kizárólag a briteknek tűnt fel ez a folyamat, azt az Amerikai Egyesült Államok is egyre nagyobb figyelemmel kísérte. Dél-Amerika, és annak légtere, a Monroe-doktrína kinyilatkoztatása óta hagyományosan az USA érdekszférájának számított, s nem tűrhette szó nélkül egy korábban ellenfélként fellépő, vesztes európai állam növekvő légi sikereit az amerikai kontinensen.

⁴ DIENEL-SCHIEFENBUSCH 2000. 957.

⁵ CHURCHILL 1989. 48-49.

Afrika felértékelődése – lehetséges ugródeszka Dél-Amerika felé⁶

A nyugat-afrikai légi útvonal kiépítése és üzemeltetése, mely összeköti Dél-Afrikát Londonnal ugyanis előfeltétele lett volna egy dél-atlanti légi folyosónak. Brit-Gambia angol gyarmat volt a tervezett kiindulópontja a transzatlanti repülésnek, s eddig a gyarmatig a légi közlekedés kiépítése egyszerre szolgálta volna a dél-afrikai, s a dél-atlanti útvonalak megvalósulását.

1926. ÉVI ADATOK ALAPJÁN	LÉGI ÚTVONALAK HOSSZA (MÉRFÖLD)	HETENTE REPÜLT TÁVOLSÁG (MÉRFÖLD)	ÜZEMELTETETT REPÜLŐGÉPEK SZÁMA (DB)
Nagy-Britannia	2300	21.182	20
Franciaország	8304	74.944	300
Németország	14.000	180.000	167

1. táblázat – Repülési adatok 1926-ban

„A brit kereskedelmi repülés jövője, 1927”⁷ című dokumentum tovább nem halasztható feladatként említette a London és Cape Town összekötését célzó légi úthálózat kiépítését. Leszögezte, hogy a brit repülés nemzetközi értelemben lemaradt hagyományos értelemben vett versenytársaitól (németek és franciák), melyet számos adattal támasztott alá.⁸

Mint ahogy a táblázatokban látható, Nagy-Britannia mindhárom mutató (1. ábra) esetén messze alatta maradt 1926-ban a francia és német értékeknek.⁹ A táblázatból kitűnik Németország figyelemre méltó felzárkózása polgári légi értelemben, hiszen csak 1926-ban tették a nemzetközi légi szerződések¹⁰ lehetővé egyáltalán számára a Lufthansa megalakítását, és saját légtérének elhagyását.

A jegyzék külön kiemelte azt a ténytet, hogy a francia kormánynak szándékában állt a Nyugat-Afrika és Dél-Amerika között menetrend szerinti légi járat üzemeltetésének beindítása, mely önmagában a teljes brit repülésre fordított kormányzati finanszírozás 50%-át tette volna ki annak beindítása esetén! Nagy-Britanniának nem állt érdekében, hogy ezt az útvonalat a franciák monopolizálják, ezért a későbbiekben támogatták Németországot – például Gambia gyarmat légtérhasználati jogának részleges átengedésével – dél-atlanti törekvései megvalósításában. Ebből a dokumentumból még nem derül ki egyértelműen, hogy a

⁶ A brit repülést taglaló külügyi iratok száma és azok terjedelme miatt jelen tanulmányban csak négy fontosabb dokumentumot kívánunk érinteni. A dokumentumok a brit Nemzeti Archívumban találhatóak, s teljes szövegükben az Archívum honlapjáról érhetők el.
Forrás: <https://www.nationalarchives.gov.uk/> [2013.04.23.]

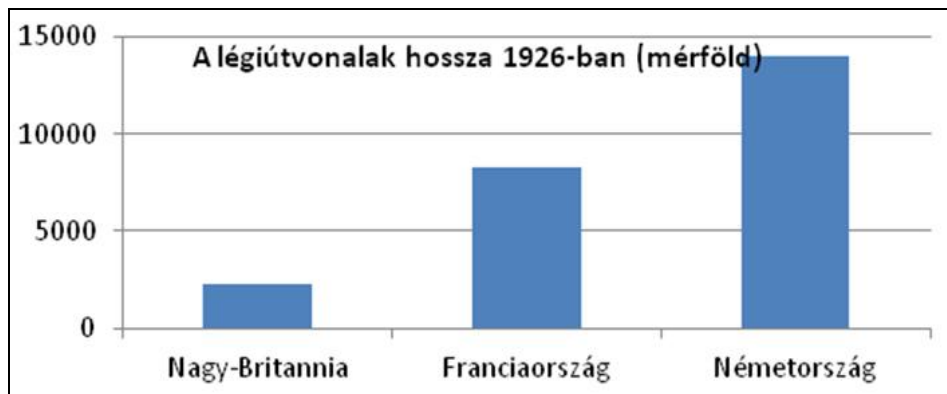
⁷ The future of British commercial Air Transport. CAB/24/188.

⁸ A táblázat átvétel a CAB/24/188. sz. jegyzék 2. oldaláról

⁹ A mutatók alapját az 1926. évi adatok szolgáltatták, mivel ezek voltak az akkor elérhető legfrissebbek.

¹⁰ Pariser Luftverkehrsabkommen 1926 (lásd még: Paris Air Agreement 1926)

britek legfőbb ellenlábasuknak a németeket tartották, nem a franciákat. Így vagy úgy, de a lemaradás ténye a légi versenyben elkendőzhetetlenné vált, melyet a jegyzék félreérthetetlenül fogalmazott meg: „Mindazonáltal visszatérve a polgári légi közlekedés jelenlegi problémájához, az általam idézett tények alapján további erőfeszítések nélkül Nagy-Britannia – mint említettem – a reménytelenül lemaradást kockáztatja [ti. a légi versenyben – D. M.]”¹¹A dokumentum szintén egyértelműen összegezte, hogy a jelenlegi helyzet tarthatatlanságát: „A fentebb említettek fényében bizonyosnak érzem, hogy munkatársaim is egyetértenek velem abban, hogy a jelenlegi pozíciónk és politikánk azonnali felülvizsgálatra szorul. Biztosan nem ülhetünk ölbe tett kézzel, miközben légi útvonalhálózatunk hossza csak alig a negyede a németekének és a franciákéénak, a repült mérföldjeink száma nem említhető egy szinten az övékével, polgári légi flottánk pedig – mely bár minőségileg kiemelkedő – számosságát tekintve elhanyagolható.”¹² A brit kormány tehát tudatában volt a francia légi erőfölénynek, és annak a ténynek is, hogy Németország már nem mint legyőzött európai állam, hanem mint feltörekvő polgári légi nagyhatalom, a brit és francia légiközlekedés méltó ellenfeleként jelent meg 1926-ban a nemzetközi porondon!



1. ábra – Nagy-Britannia, Franciaország és Németország légi útvonalainak hossza 1926-ban

¹¹ „To return, however, to the immediate problem of civil aviation, the figures I have cited show conclusively that, unless we bestir ourselves, Great Britain is, I have said, in danger of being left hopelessly behind.” CAB/24/188. 3.

¹² „In the light of these few paragraphs I feel sure my colleagues will agree that an immediate review of the position and our present policy is called for. We cannot surely rest content with routes whose length is about a quarter and a sixth of those operated by France and Germany respectively, with a mileage which is in roughly the same ratio, and at least but not last, with a commercial air fleet which, however excellent in quality, is quantitatively negligible.” CAB/24/188. 4.

1933-ban a nyugat-afrikai útvonal kiépítése ismételten napirendre került. „A Birodalom civil légi kommunikációjának jövője, 1933”¹³ című dokumentum Sir Eric Geddes¹⁴ London–Cape Town–London repülő útját követően készült jegyzéket terjesztette a brit kormány elé. Sir Eric Geddes kiemelten fontosnak tekintette Dél-Afrika légi úton történő bekapcsolását a Birodalom hálózatába. A járat stabil, menetrend szerinti üzemeltetése nem csak a fent vázolt célt valósította volna meg, hanem – Afrika nyugati partjai mentén – stabil alapot szolgáltatott volna a dél-atlanti átkelésekhez a repülőgépek számára. Egy meglévő London–Cape Town repülő járat esetén a Brazíliába induló légi útvonal gyakorlatilag bármikor hozzákapcsolható lett volna a meglévőkhöz, bekapcsolva ezzel Dél-Amerika egyes országainak légtérét is a brit úthálózatba. A London–Cape Town járatot nem csak „járatként” képzelte el, hanem kiemelkedően fontos, stratégiai légityolósóként tekintett rá. Ugyanakkor ezt nem csak birodalmi érdekből tette, hanem mint az Imperial Airways elnöke, kereskedelmi értelemben is felfigyelt annak üzleti lehetőségeire, és kormányzati szinten is szorgalmazta azok megvalósítását. Alapvetően a légiposta és a teherszállítás kérdése felől közelítette meg a problémát. Rámutatott, hogy jelenleg más ország és más légitársaság a haszonélvezője a Dél-Amerika és a Birodalom, valamint Kanada és a Birodalom között áramló légiposta- és teherszállítványozásnak. Az észak-atlanti légi útvonal kiépítését ennek ellenére alapvetően közös üzemeltetésű járatokkal kívánta megtenni (Imperial Airways–Pan American Airways együttműködés), a dél-amerikai légtér elérését pedig ebben az esetben Kanada keleti partjaitól az USA érintésével Bermudán keresztül képzelte el:¹⁵ „Nem szabad elfelejteni ugyanakkor – a Bizottság biztos abban, hogy Őfelsége Kormánya ezt szem előtt tartja – hogy a légiposta útvonal kiépítésének lehetősége feletti döntés a kiinduló ország kezében van; és tekintettel arra, hogy a transz-atlanti légiposta és annak útvonala az Amerikai Egyesült Államokon keresztül halad, a Bizottság álláspontja az, hogy bármely transz-atlanti légi járat üzemeltetése csak és kizárólag ezzel az országgal közösen lehetséges. Ezt a célt szem előtt tartva a Bizottság eddig is együttműködő és baráti kapcsolatot ápolt a Pan American Airways munkatársaival, melyet remélhetőleg megfelelően tartanak az USA légi politikájában az Imperial Airways és a Brit Birodalom részéről.”¹⁶ Az idézet értelmében tehát nem csak az észak-atlanti útvonalat tette Sir Erik Geddes függővé

¹³ Future of Civil Air Communications of the Empire. CAB/24/240.

¹⁴ Elnök, Imperial Airways. Már 1928-ban a London–Cape Town légi útvonal kiépítéséért emelte fel szavát. Vö. *The Glasgow Herald*, 1928. Sept. 8, 8.

¹⁵ CAB/24/240. 8.

¹⁶ „It must be remembered, however, and the Board is sure that H.M. Government have it in mind, that the power of routing mail traffic, lies with the sending country; and, having regard to the importance of trans-Atlantic mail coming from and routed by the United States of America, the Board visualises that any trans-Atlantic must certainly be operated in conjunction with, and with the goodwill of, that country. What that end in view, the Board has consistently maintained cordial co-operation and friendly relations with Pan American Airways, which may perhaps be described as corresponding in the United States air policy to Imperial Airways in the British Empire.” CAB/24/240. 8.

az Egyesült Államoktól, hanem minden transz-atlanti járatot, tehát a dél-atlantit is! Ezzel formálisan is elismerte a *Monroe-doktrína* értelmében az USA által magának vindikált jogokat Észak- és Dél-Amerikában. Az említett jó viszony ápolására tehát nem csak mint légitársaság törekedett, hanem az USA nagyhatalmi törekvéseit is tiszteletben kívánta tartani.

Az észak-atlanti légi útvonal kiépítésének lehetőségei

1935-ben Sir Philip Sassoon¹⁷ megerősítette a Légügyi Minisztérium újfent előtérbe került szándékát, hogy Dél-Amerikába menetrend szerinti járatokat indítson a brit kormány. Az *atlanti légi útvonal*, 1935 című,¹⁸ repüléssel foglalkozó brit külügyi dokumentum tovább nem halasztható problémaként vázolta a légi versenyben történő lemaradást, kihangsúlyozva, hogy nem odázható teendők sokasága áll a légügyi minisztérium, valamint a mindenkori brit kormány előtt. Ugyanakkor kitűnik, hogy a hangsúly egyre inkább eltolódott az észak-atlanti útvonal fontosságának hangsúlyozása felé, melyet az USA aktív közreműködésével képzeltek el a britek. „A Bizottság úgy látja – meglátásom szerint helyesen –, hogy a nemzetközi útvonalak közül elsőbbséget kell biztosítanunk az USA és az Egyesült Királyság között létrehozandó útvonalnak, amilyen gyorsan csak lehet, mivel szemmel láthatóan ez az a járat, amely a közeljövőben igen jelentős forgalmat fog lebonyolítani, valamint igen jelentős politikai értékkel bír.”¹⁹ A hangsúly északra tolódására azért is kerülhetett sor, mivel Kanadába légi úton továbbra sem volt megoldott az eljutás.

A dokumentum egy másik, stratégiaileg igen jelentős kérdéssel is foglalkozik: Észak-Írország, vagy az Ír Szabad Állam területén legyen-e az észak-atlanti légi útvonal európai kiindulópontja? Kormány megbízottak előrehaladott tárgyalásokat folytattak az Ír Szabad Állam képviselőivel az első hallásra csekély jelentőségűnek tűnő kérdéstről. Ugyanakkor ennek tétje nem volt elhanyagolható, hiszen – bár Észak-Írország választása esetén a brit kormány teljes kontrollja alatt tarthatta volna a kiindulópontot – az Ír Szabad Állammal történő tárgyalások brit, amerikai (USA) és ír kizárólagosságot kívántak megkövetelni annak légtere felett. Ezzel a Brit-szigetek²⁰ légterének teljességét tudták volna lezárni más európai versenytárs elöl, gyakorlatilag monopolizálva az Európa és Észak-

¹⁷ Brit légügyi államtitkár-helyettes, majd légügyi miniszter 1924–1937. <http://nla.gov.au/nla.news-article12135485> [2013.09.02.]

¹⁸ The Atlantic Air Route. CAB/24/256

¹⁹ „The Committee has taken the view, and I think rightly, that in considering these international routes we should give priority to the establishment, as early as possible, of services between the USA and the United Kingdom, as this is obviously a route which is destined in the comparatively near future to carry a very large amount of traffic, and has great political value.” CAB/24/256. 1.

²⁰ Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága, melybe ebben az esetben az Ír Szabad Állam területe is bele értendő.

Amerika közötti légi útvonalat! „Egy bázis Észak-Írországban azzal az előnnyel járna, hogy teljesen a mi ellenőrzésünk alá tartozna. Máshonnan nézve azonban ez nyitva hagyná az Ír Szabad Állam területét minden más, a transz-atlanti járat üzemeltetése után áhító ország számára. [...] A Bizottság álláspontja tehát az, hogy amennyiben lehetséges, a nemzetközi verseny lehetőségét teljesen meg kell szüntetni, hogy kizárólag az USA és az Egyesült Királyság légitársaságai – Imperial Airways Limited és a Pan-American Airways – üzemeltethessék a járatot.”²¹ A leírtak fényében érthető, miért nem a dél-atlanti légi versenybe történő beszállás mellett kardoskodott minden áron a brit kormány, melyet már a németek és franciák erre az időszakra gyakorlatilag teljes mértékben sajátjuknak tekintettek, nem kevés bosszúságot okozva ezzel az USA külpolitikusi számára.

A dél-afrikai térség légi megközelíthetősége továbbra is prioritás

Brit szemszögből azonban Nyugat-Afrikába továbbra is leginkább a Franciaországon vagy Portugálián keresztül vezető útvonal tűnt a legésszerűbbnek. Franciaország és az Ibériai-félsziget légtérének érintése szükségszerű volt egészen az 1930-as évek elejéig, mert a technológia nem tette lehetővé a London–Lisszabon repülést, annak megszakítása nélkül. Portugália szerepe tehát felértékelődött a brit repülés szempontjából, ezért 1935-ben a brit kormány megkezdte a hivatalos légügyi tárgyalásokat Lisszabonnal a portugál gyarmatok légtérének használatáról Nyugat-Afrikában, a Durbanba tartó útvonal kiépítésének érdekében. Ám Spanyolország megkerülése, a berepülés a portugál légtérbe annak érintése nélkül továbbra is lehetetlennek bizonyult technikailag, ezért a további megvalósítás itt megakadt.

1936-ra a nyugat-afrikai légi útvonalhálózat kiépítése egyre égetőbb feladat lett a Birodalom számára. Ennek okai közé tartozott az egyre érezhetőbb olasz jelenlét Északkelet-Afrikában, és Mussolini agresszív birodalomépítő politikája a térségben. A dél-afrikai kormányzat állandó politikai nyomást gyakorolt Londonra, hisz egyre inkább veszélyeztetve érezte magát egy esetleges olasz térnyerés következményeitől.²² Miközben az újrafegyverkezési programok a brit ipar szinte teljes kapacitását lekötötték, továbbra is érvényben volt az a szabályozás, mely kimondta, hogy minden brit légi járat kizárólag brit gyártmányú repülőgéppel lehetséges, mely kizárólag brit motorokkal van felszerelve. A gesztus

²¹ „A base in Northern Ireland would have the advantage of being under our complete control. On the other hand it would leave the territory of the Irish Free State open to exploitation by all other nations desirous of participating in the trans-Atlantic service. [...] The Committee, therefore, takes the view that international competition on this route should be avoided if possible, and that carriage of such traffic as is available should be limited to the national companies of the United Kingdom and the USA, viz., Imperial Airways Limited and Pan-American Airways.” CAB/24/256. 2.

²² ORMOS-MAJOROS 2003. 374.

érthető volt a kormányzat részéről, ám technikailag irreális kihívás elé állította a brit gyártókat és légitársaságokat. A szóba jöhető repülőgéptípusok és motorok – bár már léteztek – egészen 1938-ig nem voltak elérhetőek a légitársaságok számára, ezért gyakorlati tapasztalatokkal sem rendelkeztek a lehetséges üzemeltetők.²³

A brit kormány végül 1937 márciusára kiválasztotta és megbízta a British Airways légi társaságot a dél-amerikai légi járat kiépítésével és üzemeltetésével. Ezt két lépcsőben kívánta a kormányzat felépíttetni, első lépcsőben Gambia gyarmatig, s onnan csak a második lépcsőben a dél-amerikai országok légtere felé. A légi terjeszkedés fontosságát nem csak a nemzetközi politika állandó fenyegető változásai támasztották alá, hanem az a tény is, hogy a Dél-Amerikába irányuló angolszász légi posta szállításáért a brit kormány német és francia légitársaságoknak 1936-ban 87.500, míg 1937-ben már 98.000 angol fontot volt kénytelen kifizetni.

*A civil repülés. A tervezett dél-atlanti légi közlekedés, 1937 című dokumentum*²⁴ – a fenti iratokhoz hasonlóan – a dél-atlanti légi közlekedésbe történő brit bekapcsolódás fontosságát hangsúlyozta. Ugyanakkor rámutatott arra is, hogy a franciák (1928) és a németek (1932) ezt az útvonalat már közel évtizedes előnnyel és tapasztalattal üzemeltették. Az Alsóház 1936. május 19-én döntött arról, hogy kiépíti a brit útvonalat Dél-Amerikába, Lisszabon és Gambia érintésével, tehát a nyugat-afrikai partvonalat követve, mely egyben megoldást kínált az ott található brit gyarmatok becsatolására is a légi közlekedési hálózatba.²⁵ A járat kiépítésével és üzemeltetésével a British Airways Ltd.-t kívánta megbízni a kabinet, mivel meglátása szerint az Imperial Airways számára – a meglévő útvonalak és járatok fejlesztése és üzemeltetése mellett – ez túl nagy feladat lett volna akkor. A nyugat-afrikai légi terjeszkedés, és a dél-atlanti óceáni útvonal azért került ismételtelen előtérbe, mert a dél-amerikai postaszállítmányok rendkívül költségesekké váltak azáltal, hogy francia és német járatok szállították azokat. Másrészt az 1936-ban elfogadott új finanszírozási szabályok értelmében²⁶ évente maximum 1,5 millió font állt rendelkezésre a civil repülés fejlesztésére, mely jelentős növekedést jelent az 1930. évi forrásokhoz képest. Az említett tényezők együttes hatásai, valamint a nyugat-afrikai brit érdekeltségek becsatolásából fakadó előnyök miatt vált tehát indokolttá a dél-atlanti terjeszkedés terveinek felelevenítése. Azonban ezt még ekkor is szakaszosan képzelte el a kabinet: „A Portugálián áthaladó, Afrika nyugati partjait érintő légi útvonal alternatívája azzal az előnnyel járna, hogy rövidebb, ezért gyorsabb járatot tenne lehetővé, miközben előkészítené a Dél-Amerika felé történő terjeszkedés lehetőségét. Ugyanakkor biztosítana némi védelmet a külföldi eredetű próbálkozások ellen, melyek a Nyugat-Afrika partvonalait

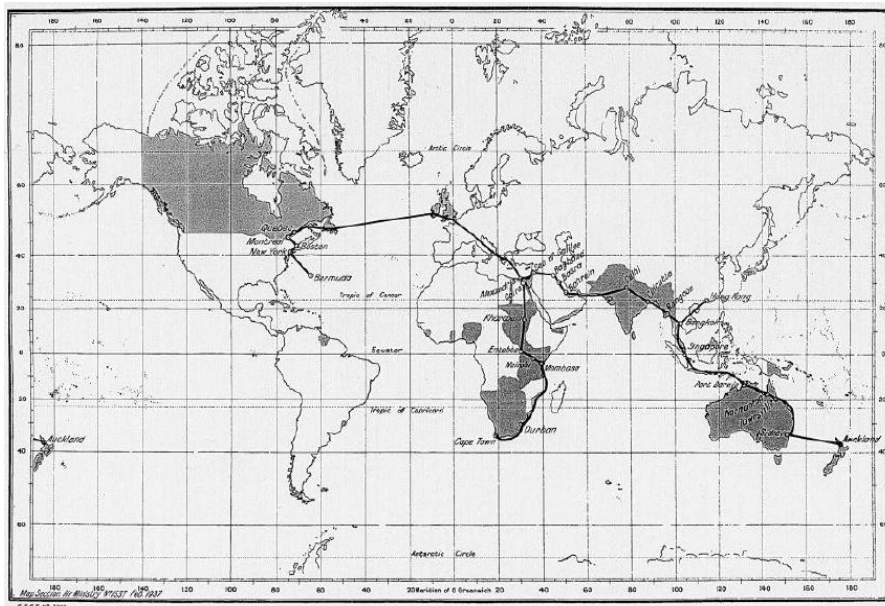
²³ HIGHAM 1960. 257.

²⁴ *Civil Aviation. Proposed South Atlantic Air Service.* CAB/24/268

²⁵ CAB/24/268. 1.

²⁶ *Air Navigation Act, 1936.*

érintő útvonal kiaknázására irányulnának.”²⁷ A dokumentumból az is világosan kivehető, hogy mind a kabinet, mind a légügyi szakemberek tudatában voltak annak, hogy ez a fejlesztés legkorábban is csak 1938-ban indulhatott volna el, s a dél-atlanti térségre, így Dél-Amerika egyes országainak légtérére történő kiterjesztés előreláthatólag 1940 előtt nem valósulhatott volna meg. Szintén tudatában voltak annak is, hogy az európai versenytársak kelet-nyugati irányból, míg az USA észak-déli irányból hálózta be a dél-amerikai kontinens egyes országainak légtérét, s építette ki a hálózat csatlakozási pontjait éppen abban a – közel évtizedes – időszakban, mely alatt a brit kormány nem fordított kellő energiát, és nem tulajdonított kellő fontosságot a légi versengésben történő részvételre. Mindezek tükrében érthető, hogy a nyugat-afrikai útvonal kiépítése lassan, különösebb lelkesedés nélkül haladt, s az idő múlásával egyre világosabbá vált az a tény is, hogy tervezett formájában semmiképp sem fog megvalósulni. A kísérleti repülések végül Gambiáig értek el Londonból, ám itt megállt a kivitelezés. A déli transz-atlanti légi járat kiépítése Gambia és Brazília között meg sem kezdődött (2. ábra).



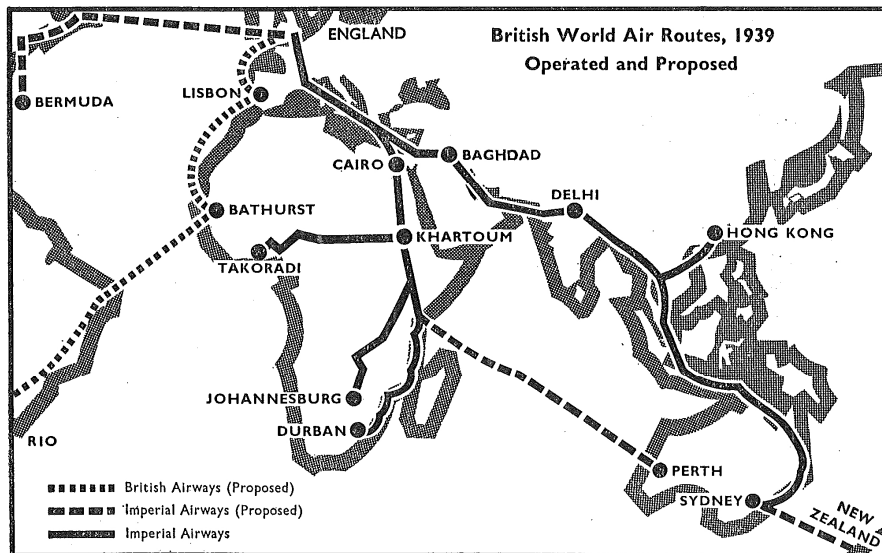
2. ábra – A Brit Birodalom légi útvonalhálózata 1937-ben²⁸

²⁷ „The alternative of an air route travelling through Portugal and down the West Coast of Africa would have the advantage of developing a shorter, and therefore more rapid line, while preparing the way for future extensions to South America. It should also provide some protection against various schemes, mainly of foreign origin, which plan to exploit the West Coast route to South Africa.” CAB/24/268. 2.

²⁸ CAB/24/268 6.

Ugyanakkor a tervezés teljesen nem állt le, hiszen 1938-ban kutató csoport indul Brazíliába és Argentínába a Natal-Buenos-Aires járat kiépítésének lehetőségeit vizsgálva, miközben egy másik felderítőkből és szakemberekből álló csoport a nyugat-afrikai Lisszabon-Bathurst útvonal létrehozásának lehetőségeit vizsgálta meg, ám ezek csak az említett kísérleti fázisig jutottak. Végül 1939. január 2-től kellett volna elindulnia a London-Lisszabon-Bathurst (Brit-Gambia) útvonalon a menetrend szerinti légi járatnak. A British Airways ezért a járatért, s annak üzemeltetéséért évente 116.000 angol font díjat kapott volna, ám a nehézségek, valamint a tervezett légi útvonalhálózat fejlesztésének változásai már nem tették lehetővé a járat tényleges beindítását.

Mindeközben az Imperial Airways az észak-atlanti átkeléssel a London-New York-Bermuda útvonalat próbálta feltérképezni, s így eljutni a dél-amerikai kontinensre, ám ez az útvonal sem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. A második világháború kitörése véget vetett a próbálkozásoknak. A nyugat-afrikai útvonal Cairo-Khartoum-Takoradi érintésével valósult meg 1939-re (3. ábra), s a johannesburgi és durbani útvonal is a Cairo-Khartoum-tengely mentén jött létre. Bathurst kikerült a fő csapásirányból, s nem játszott tovább szerepet a dél-atlanti brit útvonal kialakítására történt erőfeszítésekben. A második világháború alatt erre már nem is került sor, a külpolitikai mozgástér és a gazdasági lehetőségek beszűkültek, s más prioritások kerültek előtérbe a Brit Birodalmon belül is.



3. ábra – A valós- és tervezett brit légi útvonalhálózat 1939-ben²⁹

²⁹ HIGHAM 1960. 259.

Konklúzió

A dél-atlanti légi törekvések nem vezettek eredményre a brit kormány részéről. Ennek alapvető okai a fentiek tükrében a következők:

- I. A brit birodalmi légi útvonalhálózat kiépítése közben nem fektettek kellő hangsúlyt a dél-atlanti légtér meghódítására, s Dél-Amerika légtérének becsatornázására a Birodalom légi útvonalhálózatába. Ugyanakkor az tagadhatatlan, hogy ennek a hiánynak a brit kormány tudatában volt, s kormányzati szinten törekedett annak megvalósítására, ám ezek a törekvések rendre elbuktak.
- II. A francia és német törekvések egyik elsődleges célja volt Dél-Amerika egyes országai légtérének meghódítása, mindkét ország menetrend szerinti interkontinentális transz-atlanti légi járatot üzemeltetett Európa és Dél-Amerika között, jóval megelőzve ezzel a lemaradó félben lévő briteket. A dél-atlanti repülésekhez a franciák jórészt saját afrikai gyarmataikat, a németek pedig Brit-Gambiát használhatták. Mindezekkel olyan előnyre tettek szert, melyet a Brit Birodalom a második világháború kitöréséig nem volt képes ledolgozni.
- III. Az Amerikai Egyesült Államok nagyhatalmi igényeinek és a maguknak vindikált érdekszférának a maximális tiszteletben tartása alapvető cél volt a Brit Birodalom részéről. Az északi-atlanti átkelések esetében megkerülhetetlennek tartották az USA hozzájárulását és aktív közreműködését. Mivel Dél-Amerika is az Amerikai Egyesült Államok érdekszférájába tartozott, a britek a szövetségi jó viszony ápolására nagy figyelmet fordítottak ebben az esetben is, a tárgyalások során tanúsított igyekezet az említett nagyhatalom jóindulatának megtartására az időszak diplomáciai dokumentumaiban mindvégig tetten érhető.
- IV. Dél-Amerika hagyományosan nem tartozott a brit gyarmatbirodalomhoz, mely a Londontól alapvetően keleti irányú közlekedési útvonalak mentén helyezkedett el, ezért a légi közlekedés fejlesztése során is prioritást élvezett a London–Delhi–Sydney útvonal kiépítése, valamint a Brit Birodalom afrikai gyarmatainak becsatornázása a London–Cairo–Cape Town-tengely mentén. Ezért geopolitikai célok ennek az útvonalnak a kiépítését sokkal kevésbé támasztották alá, mint az említett egyéb útvonalak fejlesztését. Ennél fogva lényegesen kisebb hangsúllyal jelent meg a brit külpolitikában, mint az indiai, afrikai, és távol-keleti térségek légi útvonalai (4. ábra).
- V. A brit külpolitika érdeklődése sokkal inkább fókuszált az észak-atlanti átkelésre, mint a dél-atlanti útvonal fejlesztésére. Míg a franciák és németek által uralt dél-amerikai légi járatok esetén a piaci versenybe történő beszállás rendkívüli erőfeszítések mellett sem biztos, hogy lehetséges lett volna, addig az USA-val közösen üzemeltetett észak-atlanti posta-, teher- és személyszállítás légi útvonalai mentén történő üzemeltetés lehetőségéért ha-

talmas előnnyel szállhattak harcba a britek. Észak-Amerika légtérét érintve pedig lényegesen egyszerűbb módon, kevesebb technikai kihívás mellett érthették volna el a Bermudákon keresztül a dél-amerikai kontinens bizonyos országainak légtérét. Ugyanakkor így lehetőség adódhatott Kanada keleti területeinek légi úton történő elérésére is.



4. ábra – A Brit Birodalom stratégiai légi útvonalhálózata világtérképen érzékeltetve³⁰

VI. Míg a franciák, és főleg a németek nemzeti légitársaságaik leányvállalataiként Dél-Amerika számos országában jelen voltak már az 1920-as évek elejétől kezdve, addig ilyen helyi légitársasággal a britek nem rendelkeztek a térségben. Ezért nem csak geopolitikai és technikai törekvések kérdése volt a kontinens elérése, hanem mindezekon felül hatalmas energiát, időt és

³⁰ SWINATSON 2011. 76–77.

pénzt felemésztő megoldandó feladat lett volna ezek kiépítése a tervezett légi útvonal déli végpontjának számító Dél-Amerikában. Erre pedig sem a British, sem az Imperial Airways nem rendelkezett anyagi, technikai, és humán erőforrás kapacitással.

Összességében tehát elmondható, hogy a Dél-Amerikáért folyó nemzetközi légi versenybe a Brit Birodalom nem szállt be ténylegesen, s a megvalósult erőfeszítések is gyakorlatilag eleve kudarcra ítéltettek. Mindezeket alátámasztja az a tény is, hogy csak az 1970-es évekre valósult meg a negyven évvel korábban eltervezett brit törekvés, és indult menetrend szerinti légi járat Londonból Dél-Amerikába.

FORRÁSOK

- The National Archives, *Kew*, Richmond, Surrey, TW9 4DU
- CAB/24/188. The future of British commercial air transport. Memorandum by the Secretary of State for Air (1927. Oct.)
- CAB/24/240. Erik Geddes: Future of civil air communications of the Empire. Note by the Secretary of State for Air (1933. Apr.)
- CAB/24/256. The Atlantic air route. Memorandum by the Secretary of State for Air (1935. Aug.)
- CAB/24/268. N. F. Warren Fisher: Civil aviation. Proposed South Atlantic Air Service. Memorandum by the Secretary of State for Air (1937. Febr.)

IRODALOM

- CHURCHILL 1989 CHURCHILL, Winston S.: A második világháború. I. kötet. Budapest, 1989.
- DIENEL-
SCHIEFELBUSCH 2000 DIENEL, Liuduger – SCHIEFELBUSCH, Martin: German Commercial Air Transport until 1945. = *Revue Belge de Philologie et d'Historie*, 78. (2000):3–4. 945–967.
- GUNSTON 1992 GUNSTON, Bill: Chronicle of Aviation. USA, 1992.
- HIGHAM 1960 HIGHAM, Robin: Britain Imperial Air Routes 1918–1939. The Story of Britain's Overseas Airlines. London–Southampton, 1960.
- ORMOS–MAJOROS 2003 ORMOS Mária – MAJOROS István: Európa a nemzetközi küzdőterén. Budapest, 2003.
- SWANSTON 2011 SWANSTON, Alexander and Malcolm: Atlas de la Guerra Aérea. Madrid, 2011
- SZILÁGYI 2013 SZILÁGYI István: Geopolitika. Pécs, 2013. (*Geographia Pannonica Nova*, 14.)