

DEÁK MÁTÉ: A német repülés újjászületése  
a versailles-i békét követően Németországban,  
Európában és a világban (1919–1933)\*

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

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

Az új német vezetés a krízis érzékelését és annak elemzését követően válaszokat keresett a problémákra, mai szóval élve a krízisdiagnosztika vizsgálati módszereit alkalmazta. A repülés fejlesztése olyan kitörési pontot jelentett Németország számára – egyéb megoldási kísérletek mellett –, mely a lehetőség felismerésétől kezdve

\* Témavezető: Prof. Dr. Fischer Ferenc. *Európa és a magyarság a 18–20. században* doktori program.

egyszerre jelentett politikai, gazdasági, technológiai és társadalmi megoldásokat a vesztes világháborút követő időszakban.

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

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

<sup>1</sup> A Tübingeni Egyetem (Universität Tübingen) keretein belül jelenleg is folyik egy kutatás a „megzavart rend” (*Bedrohte Ordnung*) címmel, mely Németország történelmi aspektusaiban vizsgálja a rend fogalmát, a megszavart rend és a német történelem kapcsolatát.

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

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

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

Az új politikai kiütkeresés eredménye volt a szovjet-német közeledés is, mely szintén hatalmas lehetőségeket hozott a német geopolitikai törekvések, így a német polgári – és titkos katonai – együttműködések számára. A „*Lebensraum*” mint új geopolitikai irány az 1930-as évek második felétől változtatta meg a politikai nézőpontot, ebben az évtizedben az említett titkos együttműködési lehetőségekben rej-

ló potenciál, valamint a Szovjetunió hasonló külpolitikai elszigeteltsége jelentette a közeledés alapjait. Itt megvalósulhattak azok a titkos német katonai fejlesztések és tesztelések, melyek Németországban tiltottak voltak a haderő részére. A Szovjetunió óriási légtere Németország számára összekötő kapcsot jelentett a Közel- és a Távols-Kelet felé, melyet először Hugo Junkers, majd a Luft Hansa is kihasznált terjeszkedése során. A Közel-Keleten főként Irán (Perzsia), míg a Távols-Keleten Kína és Japán jelentette a tervezett légi útvonalhálózat kiépítésének célországait. Ebbe a progresszív terjeszkedésbe, fejlesztésnek álcázott geopolitikai-geotaktikai folyamatként illeszthető be a német repülés exportjával történő terjeszkedés. A repülés nem önmagában és egyedül jelentette a megoldást, hiszen egy „komplex program” részeként jelent meg. A nemzetközi terjeszkedésre jó példa a tőkekihelyezés, mely Brazília, Mexikóba és Afganisztánba akkor is töretlen maradhatott, mikor a légerezékenyebben érintette Németországot a tőkehiány és a pénzügyi nehézségek.

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

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

A fenti témakörök az alapkérdések, melyből aztán számos egyéb, sokszor messze vezető kérdés is fakad: honnan állt rendelkezésre az infrastruktúra? Milyen jogi környezet tette ezt az óriási léptékű innovációt lehetővé? Hathatott – paradox módon – a technikai fejlődésre a jogi tiltó környezet? Mennyiben segítette a tiltás az innovációt? Mit szolt a fő „ellenlábas” Franciaország a német légi jelenlét megerősödéséhez Németországban és Európában? Milyen hozzáállást mutatott Nagy-Britannia

Németország légi törekvéseihez? És egyáltalán: miért gondolkodtak és gondolkodhattak a német döntéshozók transzkontinentális légi dimenziókban? Miért válhatott Dél-Amerika légi szempontból preferált célponttá? Mennyire volt az Amerikai Egyesült Államok megengedő ebben a kérdésben?

A terjedelmi korlátok itt nem teszik lehetővé, hogy az alábbinál részletesebben mutassam be a kutatás főbb kérdéseire adott válaszokat és eredményeket, így csak rövid összefoglalást adhatok a legfontosabb konklúziókkal.

A) Kitört a weimari Németország a légi (és politikai, nemzetközi) elszigeteltség állapotából, melyet a győztes hatalmak erőltettek rá?

A vesztes Németországot 1918 után módszeresen el akarták szigetelni a nemzetközi diplomáciai és politikai élettől. Gazdasági értelemben véve is kizárólag a rá kirótt háborús jóvátétel visszafizetése erejéig tekintettek rá, valamint a megszerzhető nyersanyagokban gazdag területeit kívánták – főként a franciák – megszerezni. Minden más esetben – így a légi aktivitás terén is – el akarták lehetetlenníteni Németországot. Ennek érdekében a versailles-i béke pontjaiban olyan kötöttségeket és szabályokat erőltettek Németországra a győztesek, hogy az említett céljaikat maradéktalanul elérhessék.

A német diplomáciának köszönhetően a korábbi győztesek szándékai nem érték el céljaikat. 1922-ben a rapallói szerződésben német-szovjet megállapodást kötött a két nemzetközi kapcsolatoktól elszigetelt, korábban egymással ellenséges ország, mert céljaik elérését szolgálta a geopolitikai érdekközösség. 1926-ra Németország a légibarikád (Luftbarrikaden) politika alkalmazásával tárgyalóasztalhoz kényszerítette a korábbi győzteseket – a viszonyosság elve alapján – kihasználva Németország speciális európai geopolitikai helyzetét (európai *légikereszt* mivoltát).

B) Elérték céljaikat a győztes hatalmak abbéli szándékukban, hogy Németország számára egyszer és mindenkorra megtiltsák a repülést?

A német diplomáciának köszönhetően a versailles-i tiltó rendelkezések egy részét, melyek a repülés teljes korlátozását írták elő Németország számára, 1926-ra sikeresen írta felül új, a polgári repülést módosító keretszerződéssel (Párizsi Légügyi Egyezmények). Berlin tárgyalópartnerként elérte, hogy az egységesen kezelt repülést szétválasszák katonai – amely továbbra is tilos volt Németország számára – és polgári repüléssé. A légi korlátozások megszűntével megalakulhatott a Deutsche Luft Hansa, és a német repülés elindulhatott a polgári értelemben vett légi nagyhatalommá válás útján, s ezt követően világszinten is jelentős tényezővé válhatott.

## C) Elérték céljaikat a versailles-i béke német repülést tiltó rendelkezései?

A versailles-i béke polgári repülést tiltó rendelkezései nem érték el céljaikat, hiszen a béke aláírását és ratifikálását követően alig 7 évvel Németország elérte, hogy – a polgári repülés szempontjából – az összes korábbi tiltást eltöröljék, s a német repülőgépipar újból a világ élvonalába kerülhessen. A versaillesi béke tiltó rendelkezéseinek revíziója történt meg a Párizsi Légügyi Egyezmények aláírásával. A katonai repülést tiltó rendelkezések (továbbra is) érvényben maradtak, de Németország azokat titokban, burkolt formában, nemzetközi partnereinek bevonásával (Szovjetunió, Spanyolország) könnyűszerrel játszhatta ki, polgári légi fejlesztéseknek álcázva az eredményeket. Német érdekeltségű légi vállalkozások sora jött létre világszerte, a SCADTA, CONDOR, SEDTA és a Junkers cégbirodalom.

A disszertáció az alábbi linken érhető el: <https://pea.lib.pte.hu/handle/pea/18332>