



GAMBIA

a németek afrikai
ugródeszkája Latin-
Amerika légtere felé az
1930-as években

Írta: Deák Máté



ESPAGNE

M E R M

DETROIT DE GIBRALTAR

ALGERIE

ARABIE

ALGERIE

BURBUS

GUENZIGA

SAHARA

DESERT DE

TERGA

DESERT DE

DESERT DE

GOGDEN

DESERT DE

DESERT DE

HAOUSSA

DESERT DE

DESERT DE

HAOUSSA

DESERT DE

DESERT DE

HAOUSSA

DESERT DE

DESERT DE

HAOUSSA

DESERT DE

DESERT DE

HAOUSSA

DESERT DE

DESERT DE

HAOUSSA

DESERT DE

DESERT DE

HAOUSSA

DESERT DE

DESERT DE

HAOUSSA

DESERT DE

DESERT DE

HAOUSSA

DESERT DE

DESERT DE

HAOUSSA

DESERT DE

DESERT DE

HAOUSSA

DESERT DE

Equinoxiale

GOLFE DE GUINEE

I. S. Thomas aux Affricains

„A szigeteket messze magunk mögött hagytuk, Bathurst tűnt fel előttünk. Hosszú, egyenes vonalnak látszott messziről. Nem láttunk rajta emelkedést, hegycsúcsot, dombot, csak a szélein, ahol elhálványodtak a körvonalak és belevesztek az óceánba. Nem lehetett megítélni, hol végződik a föld s hol tűnik el teljesen a szemem elől. Azt lehetett érezni, hogy mérhetetlen messzeségbe terjed tovább. Amikor már közeledett hozzánk és élesebb vonalakkal jelentkezett, sziklával, hegyormokkal, akkor sem hasonlított Santiago sziklás, hullám-marta partvidékéhez. Ragyogóan élénkzöldnek láttam az egész földet a kopasz, barna, vulkánikus kőzet után. Mély, élénkzöld színvolt; mintha a ködből, vagy a forró levegőből csapódott volna ki a növényzet fölött. Halavány petyek tarkázták, helyenkint pedig sötétebb és világosabb csíkok rajzolódtak rá. A petyes részről tudtam hogy város: a világos petyek házak, a sötétek parkok... Bathurst. Hamarosan felismerhettem a pálmák lágyvonalú, szabálytalan sorát és közöttük a házak merev körvonalát. Az árbo-cok és a kikötőgátak is kibontakoztak már a tenger síkjából. Meglepődtem, hogy Bathurst milyen nagy város. Angol kolónia, persze.

Bizonyára emberséges körülmények közé jutunk. Ott a folyó torkolata, - most már látszott a bejárat két sarka is. Széles volt, mint egy nagy öböl. Könnyű lesz innen felszállni, - bízakodtam. Vitorlák fehér foltjai, csónakok, kétárbocos bárkák nyüzsögtek benne. Néhány nagyobb schooner állt a rakodópartnál, amely a város egyik oldalát határolta. Megkönnyebbülten gondoltam: sok hajó, élénk forgalom... nem olyan elhagyatott a kikötő, mint a másik, Santiagóban...” Anne M. Lindbergh, 1933.

Miért Bathurst?

Az 1920-30-as évek repüléstechnológiai színvonalára nem tette lehetővé a repülőgépek számára leszállás nélküli repülőutak megtételét Európából Ibero-Amerika felé. Minden légitársaságnak szüksége volt a légi útvonalak mentén stratégiai repülőtér bázisokra, melyek technikai hátteret jelentettek az interkontinentális repülésekhez. A dél-atlanti légi útvonal megtervezésekor szóba jöhettek az Azori-, vagy a Kanári-szigetek. A franciák a szengáli partvidéken lévő kolóniáikat, míg a portugálok a Zöldfoki-szigeteket használhatták ugródeszkaként a déli repüléseikhez. A németeknek kezdetben nem volt belépési vagy átrepülési és légtérhasználati joguk sem a francia gyarmatokra, sem a Zöldfoki-szigetekre, ezért az egyetlen megoldás a francia érdekszférába eső Dakar repülőterétől délre fekvő Brit-Gambia fővárosa, Bathurst (ma Banjul) lehetett.

A britek elsősorban nem a dél-amerikai interkontinentális repülő útvonal kiépítésére törekedtek, ezért brit szempontból geopolitikai érdeksérellem nélkül valósulhatott meg a német Deutsche Luft Hansa A.G. (DLH) törekvése. A brit polgári és katonai repülés célpontjai hagyományosan a Brit Birodalom koronagyarmatainak repülőterei voltak, elsősorban Egyiptom, India és Ausztrália légtérét szándékoztak összekötni az anyaországgal a légi útvonalhálózat kiépítésének és fejlesztésének segítségével. Mindemellett az angoloknak nem állt érdekében az sem, hogy a franciák geostratégiai értelemben erősödjének a dél-atlanti légi útvonalak monopolizálásával. A britek csak 1935 után kezdtek el olyan rendszeres polgári légi útvonal kiépítésén gondolkodni, melynek végpontja Bathurst repülőtere, összekötve ezzel az anyaországot Gambia gyarmattal. A British Airways üzleti igazgatója, Major J. R. McGrindle javaslatot tett egy Londont Gambiával összekötő útvonal üzemeltetésére, mely Lisszabont érintve jut el végcéljához. Az első járat csak 1937 decemberében landolt Jeshwangban a British Airways képviselőivel a fedélzeten. A hivatalos útvonalmegnyitásra csak 1938 augusztusában került sor a London-Lisszabon-Casablanca-Agadir-Port Etienne (Nouadhibou)-Dakar-Bathurst útvonalon.

Német szemszögből a rapallói szerződések titkos záradékainak aláírása óta a Szovjetuniót leszámítva egyetlen lehetőség állt rendelkezésükre légi útvonalai célállomásainak kiépítésére, mely Ibero-Amerika államainak légtereit jelentette. Másrészt a vesztes világháborút követően alapvető német érdek volt a korábban győztes nyugati hatalmak felé történő közeledés, mely az adott időszakban csak a britek felé történhetett. Franciaország továbbra is

elutasító hangnemben válaszolt a német légügyi törekvésekre, szigorúan csak a kötelezően szükséges engedményeket volt hajlandó megtenni, melyeket az 1926. évi párizsi légügyi szerződések előírtak számára. A francia fél érdekeit alapjaiban sértette a német törekvés, hisz az Aéropostale (Air France) légitársaság is üzemeltetett a két kontinentst összekötő légi útvonalat, és Braziliát Argentínával összekötő légiposta szolgálatot. A fent említett okok miatt a brit fél Brit-Gambia területére és légtérére hosszas tárgyalásokat követően légtérhasználati jogot biztosított Németország polgári légitársaságai, elsősorban a DLH részére.

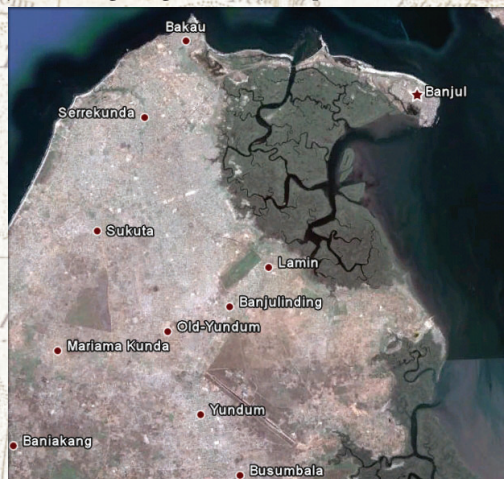
A német elképzelések megvalósítása

A Lufthansa konkrét tervekkel jelent meg az angol gyarmaton, ahol számos probléma várt megoldásra. A transzatlanti repülés „repülőcsónakkal”, ún. hidroplánokkal történt, melyek indítására és fogadására megfelelő infrastruktúrát kellett kiépíteni. Ez darukkal ellátott kikötőhelyek létesítését jelentette. Hagyományos repülőgépeken érkeztek az utasok és a légiposta Németországból, ezért az átszállást és az átrakodást is meg kellett szervezni. A kiszolgáló-személyzet, valamint az utasok számára megfelelő szálláslehetőségről kellett gondoskodni, repülőtérről várótermét kellett építeni. Motorcsónakokat kellett beszerezni, melyek a hidroplánok megérkezésekor segédkeztek a ki és bepakolásnál, valamint szükség volt egy nagyteljesítményű rádióállomás felépítésére is, mellyel lehetővé vált a kommunikáción túl a rádió alapú navigáció is.

A feladatok elvégzésére 1933. december 28-án Otto Bertam érkezett meg a brit gyarmatra. A Bathursti Repülőtér Parancsnokság és Légiirányító Központ felállítására 1934-ben került sor. A légi irányítási feladatokat kezdetben Schweikow és Schwedinger tiszték látták el, kik a városban laktak a Lufthansa helyi ügynökségénél („United Africa Company” – UAC) a Wellington Streeten.

A megfelelő ütemben zajló munkálatok mellett is komoly kihívást jelentett a Junkers Ju 52/3M típusú gépek fogadása és a következő repülésre történő felkészítése, vagy a Dornier Do X Wal típusú repülőcsónakok üzemkésszé tétele a korlátlan számban rendelkezésre álló, ám gyakorlatlaltal nem rendelkező afrikai munkaerő segítségével. A gyors és precíz német alaposág sem működhetett zökkenőmentesen az angol bürokrácia útvesztőinek hálójában. Bár a repüléshez Gambia igen ideális adottságokkal rendelkezett, a kezdetleges repülőbázis személyzetét és vendégeit gyakran sújtotta számos trópusi betegség, mint a malária vagy a sárgaláz.

Bathurst kedvező fekvéssel rendelkezett a hozzávetőlegesen 5 km széles Gambia folyó torkolatának partján. A folyón a repülőcsónakok le és felszállása ezért alapvetően biztonságosan zajlott, ennek ellenére a folyón bolyákkal kijelölt le és felszálló övezetet alakítottak ki, mely nagyjából 3,2 km hosszú és 1,6 km széles nyílt és általában nyugodt vízfelületet jelentett. Egy motoros bárka és daru állt az érkező vagy távozó repülőgépek rendelkezésre, valamint a „Marine Department” mólóján egy szélzsák, mely jelezte a légmozgások irányát a pilóták számára.



Banjul és a Gambia folyó

Májustól októberig, azaz az esős időszak a folyó áradása miatt idején azonban ez a kezdetleges hidroplán állomás nem volt mindig használható állapotban. Ezért szükséges volt egy másodlagos helyet is fenntartani, biztosítva ezzel a légi közlekedés zavartalanságát. A tartalék leszállóhely a Gambia folyó egyik mellékágán, a Lamin-creek folyón kapott helyet. A bázis szívesen fogadott látogatókat és vendégeket, mint a Royal Navy hidroplánjait, vagy éppen Charles Lindbergh ezredest és feleségét, akik világgörülük útjuk alkalmával pihentek meg itt 1933-ban, miután sikeresen megérkeztek Lockheed Sirius 8 típusú hidroplánjukkal. De Gambia volt a végcélja a lett Herbert Cukurs vezette sikeres expedíciónak is, mely Rigából indult, hogy Franciaországon és Spanyolországon át elérje Bathurst repülőterét.

A várostól 8 km, az atlanti partoktól kb. 800 m távolságra délnyugati irányban, Cape St. Mary közelében feküdt egy, csak száraz időszakban használható füves leszállópálya, mely főként a Royal Air Force (RAF) repülőgépeit, de egyéb látogatót is fogadhatott. A használható terület 616 m széles és 732 m hosszú volt, melyet azonban az esős időszak idején 2 m magasan is boríthatott az elefántfű. Szintén itt állt a 8 m magas villámhárító, valamint a 86 m magas rádióantenna, mely gyakran akadályozta a le és felszálló gépek szabad mozgását. A re-

pülőtér uralkodó széliránya észak-nyugati volt májustól októberig, majd a fennmaradó hónapokban a szél dél-keleti irányból fújt. Gyakran fújt a Harmattan, a Szahara irányából érkező viharos szél, és a várost földrajzi fekvéséből eredően tornádók is fenyegették. A viharos napoktól eltekintve a repülőtér és a hidroplánkikötő repülésre alkalmas légköri és időjárási viszonyokkal rendelkezett.

A Lufthansa számára a brit gyarmat politikai stabilitása jelentette az egyik legnagyobb biztonsági tényezőt. A közeli francia gyarmatok esetében a kényszerleszállást végző, eltűnt repülőgépek személyzetét gyakran a lázadó arab törzsek öldösték le, az értékes postai küldemények természetesen sosem kerültek elő.

1933. május 29-én történt meg az első német légi felderítő repülés a torkolat és a leszállóhely feltérképezése céljából, melyet a D-2068 számú Dornier Do X Wal repülőcsónak hajtott végre Blankenburg kapitány vezérletével. A repülőcsónak a repülés végzetével a „Westfalen” hajóegység mellett a vízben landolt, majd a gépet a fedélzetre emelték.

Az első transzatlanti repülés megkezdésére 1933. június 6-án került sor. A D-2068 számú „Passat” nevű Dornier Do X Wal a Gambia folyó torkolati vizeiről felemelkedve kezdte meg közel 1500 km hosszú repülését, hogy megtalálja az afrikai partok és Brazília között cirkáló „Westfalen” katalpulthajót, mely küldetést sikeresen teljesített is. A hajó fedélzetén már készen várta a postaküldemények átrakodását a D-2069 számú „Monsun” nevű Dornier Do X Wal repülőcsónak von Studnitz kapitány parancsnoksága alatt. A gép sikeres katalpultstartot követően biztonságos repülés után 1933. június 7-én érte el a brazil partokat Puerto Natal kikötőjében. A visszarepülésre hasonló körülmények között 1933. június 23-án került sor. Az esemény mérföldkő volt a Lufthansa transzatlanti légi járatainak történetében.

Még 1933 júniusában a „Westfalen” a két repülőcsónakkal a fedélzetén visszatért Bathurst kikötőjéből az anyaországba. Október végén a repülőcsónakok (D-2068, D-2069) légi úton kezdték meg a visszatérést Travemünde kikötőjéből Gambiába. A Southamptonban történt leszállás közben a D-2068 megsérült, ezért a Dornier Műveknek új szárnytartót és alkatrészeket kellett küldeniük a gép megjavításához. Csak novemberben indulhatott tovább a géppár Cadiz irányába, ahol a „Passat” újabb javításokon esett át. Itt csatlakozott az expedícióhoz von Gablenz, aki a „Monsun” fedélzetén tette meg a hátralévő utat Cap Juby felett Bathurst célállomásig. A „Westfalen” katalpulthajó Nyugat-Afrika partjai előtt várta a repülőcsónakokat.



Dornier Do X

1933. november 7-én a tervezett felszállás idején erős szél fújt a Gambia folyó torkolatánál. A tervezett repülést ezért nem a vízről felszállva kezdte meg a „Monsun” (D-2069), hanem a teletankolt gép a „Westfalen” katalpultszerkezetének segítségével kezdte meg a hosszú transzatlanti repülést Brazília irányába. Cramer von Clausburg kapitány parancsnoksága alatt Ernst navigátor és W. Küpper rádióson kívül a fedélzeten von Gablenz tartózkodott, valamint ballaszt, hogy stabilizálja, és egyben próbára tegye a gép teherbírását az átkelés alatt. A fedélzeten volt még egy úszó mentőegység kényszerleszállás esetére. 1933. november 9-én került sor az átrepülési kísérletre, mely sikeresnek bizonyult. Először tette meg leszállás nélkül Lufthansa gép a Bathurst–Puerto Natal transzatlanti útvonalat. Még 1933-ban sor került a tizedik átrepülésre.

Az első német transzatlanti légi posta

A tapasztalatok birtokában 1934. február 3-án a Lufthansa hivatalosan is megnyitotta az Európa–Ibero-Amerika légi útvonalat, mely az elsők között megnyílt menetrendszerű, interkontinentális transzatlanti légi járat volt a világon. 1934. február 3-án Stuttgartból szállt fel az első Heinkel He 70 A prototípusa (a későbbi D-UHUX) „Blitz” névre keresztelve, mert ez a típus volt akkor Európa leggyorsabb teherszállító repülőgépe. A gépen Untucht kapitány volt a pilóta, a hasznos rakományt pedig 28 kg postaküldemény képezte, amely probléma nélkül érkezett meg Sevillába. A leszállást követően a tapasztalt kolumbiai Grautoff kapitány D-2526 (később D-AGAV) Junkers Ju 52/3M típusú gépével vitte tovább a postaszakokat Las Palmas–Bathurst útvonalon. A D-2526 hatósugarát két nagy ürtartalmú póttank beszerelésével növelték meg az út

megtételéhez. A szállítmány 1934. február 5-én 16:00-kor érkezett meg a brit-gambiai katonai repülőtérre, mely Cape St. Mary közelében feküdt (a gambiai brit nyilvántartásban a D-2526 mint repülőcsónak szerepel). A hét Ibero-Amerikába tartó postaszákot, valamint a „Westfalen” részére szóló küldeményt teherautó várta, és kisebb adminisztrációs és szervezési nehézségek után a katapultahajóhoz szállította, ahol már katapultálásra készen várta a D-2399 Dornier Do X Wal „Taifun” (később D-AKER) nevű repülőcsónak. A hajó elhagyta a kikötőt, majd a katapult segítségével 1933. február 7-én 04:45-kor a D-2329 felszállt Brazília felé, ahol 17:07-kor landolt, ahogy ezt a leszállás pillanatában feladott sürgöny bizonyítja. A postaszákok továbbszállításáról a szárazföld felett a „Syndicato Condor” légitársaság Junkers Ju 34 W típusú repülőgépe gondoskodott. Az első menetrendszerinti légiposta szállítmány Ibero-Amerikából 1933. február 13-án érkezett meg Berlinbe. Május 21-ig nyolc alkalommal történt meg az interkontinentális repülés, és kialakult a gyakorlatban is az 5-6 napig tartó folyamat menete. Először kéthetente indult a postajarat Berlinből, ám októbertől heti szintre emelkedett a járatok gyakorisága.

A repüléseket azonban újabb és újabb nehézségek hátráltatták, melyek nagy részéért a gambiai klimatis viszonyok voltak felelősek. 1934 végén és 1935 első felében malária- és sárgaláz-fertőzések törtek ki a bathursti lakosság, így a repülőterek személyzete között is, mely karantént és repülési tilalmat eredményezett. A transzocéáni repülések azonban nem szüneteltek annak ellenére sem, hogy a Dornier Do X Wal gépek nem repülhettek a bathursti bázisról, mert az átkeléshez rémek ugródeszkeként szolgált a Zöldoki-szigeteken fekvő Porto Praia. A szigetcsoport a Kanári-szigetektől délre, Afrika partvidékétől nyugatra helyezkedik el, tökéletesen illeszkedve a Lufthansa légi útvonalához.

Egyéb problémák is nehezítették a légiposta szolgálat működését. Az 1934-ben elmérgesedő és polgárháborúba torkolló spanyol események hatására újabb, biztonságosabb postaállomást kellett találni Afrika északi, Európához és az Ibériai félszigetközeli fekvő partvidékén. Ezért Sevillából az állomást a spanyol-marokkói Larache település közelébe helyezték át, áthidalva ezzel az újonnan felmerült problémákat. Németország Spanyolországgal hagyományosan jó viszonyt ápolt légügyi téren, ezért politikai értelemben vett akadálya sem volt a spanyol érdekszférába tartozó marokkói bázis kiépítésének.

A mostoha körülmények, a kezdetleges infrastruktúra, az időjárás és a homok komoly igénybevételnek tették ki a repülőgépeket, melyek az afri-

kai útvonalon közlekedtek. Ezért a Lufthansa újabb repülőcsónakokat állított szolgálatba, melyek a Dornier Do X Wal D-AGAT jelű „Boreas”, valamint a Dornier Do X Wal D-ADYS jelű „Tornado” gépek voltak. A már üzemben lévő Junkers Ju 52/3m „Zephyr” mellé is – mely a Sevilla-Bathurst útvonalon közlekedett – szolgálatba állított a légitársaság egy második Ju 52/3m gépet, mely a D-APOK jelű „Mistral” elnevezésű gép volt. A nagy távolság leküzdésekor Sevilla és Gambia között nem csak a természeti körülmények és a navigációs nehézségek jelentettek problémát. A francia érdekszférába tartozó afrikai területek felett a Lufthansa járatai nem rendelkeztek átrepülési és leszállási engedéllyel és még azt is kikötötték, hogy a partvonaltól minimum 10 km-re kell elhaladniuk. Az esetleges fennakadások elkerülése miatt volt szükség az újabb légi járművek szolgálatba állítására.

Nem csak a repülőgépek és a légi útvonal szorult fejlesztésre. A gambiai német használati engedéllyel rendelkező földi infrastruktúra – mely kiszolgált az egyre növekvő számú óceánrepüléseket – már nem biztosított elegendő és megfelelő színvonalú hátteret, ezért bővítése elkerülhetetlenné vált.

Az új Lufthansa repülőtér – Jeshwang

A növekvő transzatlanti légi forgalom, valamint az igény egy egész évben használható modern infrastruktúrával rendelkező repülőtérre a Lufthansa légitársaságot cselekvésre kényszerítette. A hivatalosan benyújtott kérvényt 1934. december 1-jén hagyta jóvá a kormányzó, Sir Arthur Frederick Richards. Az előkészítő munkálatok hamarosan megkezdődhettek. Megépült egy 100 W teljesítményű telegráf-állomás, valamint a 800 W teljesítményű hosszúhullámú rádióadó Cape St. Mary közelében. Az egész évben üzemelő repülőtér megnyitásának alapfeltétele a biztonságosan működő rádióállomás, mely egyben a navigációt is segítette a repülőtér megközelítő gépek számára. Az adó elkészültét követően indult meg az új Lufthansa bázis kiépítése Jeshwang település mellett. Folyamatos egyeztetést követően a terv összeállt, kialakult a fel- és leszállópálya iránya az uralkodó széljárásnak megfelelően, megállapodás született a nagyjából 24 hektárnyi terület éves bérleti díjáról is, mely a korabeli árfolyamon számolva 8000 német birodalmi márkának megfelelő 400 angol fontot tett ki. Az első repülőgép, mely az új, kialakulófélben lévő – még szilárd burkolat nélküli – Lufthansa bázison leszállt az alig várt postaküldeményekkel, a Junkers Ju 52/3m típusú D-AGAV jelű gép volt, melynek Blankenburg kapitány volt a pilótája.

A munkálatok során kialakításra került egy egyszerű szerkezetű hangár, raktárak, személyzeti szállások és egyéb szükséges épületek. A le- és felszállópályát talajgyengítés és földmunkák során alkalmassá tették az acélból készült pályaelemek lerakására, mely minden időjárási körülmények között alkalmas felületet eredményezett. Az acélelemek összekapcsolásával az egész pályát biztonságos futófelület védte. Az első elképzelések szerint aszfaltburkolattal kívánták a pályát borítani, ám a magas hőmérséklet miatt ez lehetetlennek bizonyult. Nappal a száraz évszak idején az aszfalt felülete könnyen 70 fok fölé is emelkedhetett, mely elveszítette szilárdságát, és alkalmatlanná vált a repülőgépek fogadására. Ekkor esett a választás az acél elemekre, melyek ráadásul később is felhasználhatóak és könnyen javíthatóak voltak. Egy elem 5,8 m hosszú és 1,5 m széles volt, melyeket részben német repülőterekről szereztek be, részben német üzemekben készítettek el. Először 472 m hosszúra készítették a pályát, ám ezt a későbbiek során meghosszabbították 630 m hosszúságúra. A pálya felülete 32000 m² volt megközelítőleg, és hozzávetőlegesen 5000 darabból állt. A rácsos szerkezet remekül elvezette a vizet, és természetesen az egyéb kiömlött veszélyesen csúszós anyagokat is, mint az olaj vagy repülőgépbenzin. A kialakítási munkálatok az új bázison 1936. június 10-én értek véget. A rácsos elemekből álló futófelület olyan jó konstrukciónak bizonyult, hogy a németek a háború alatt az említett megoldással építettek meg sok tábori repülőteret. A Lufthansa által épített pálya olyan stabilra sikeredett, hogy 1940 és 1944 között a RAF repülőgépei is ezt használták. Ma, 70 évvel később is megtalálható a rácsokból jó pár darab, melyek a trópusi klíma és szélsőséges időjárási viszonyok ellenére is kitűnő állapotban vannak!

Az első repülőgép a Junkers Ju 52/3m típusú D-APOK jelű „Max von Müller” nevű repülőgép volt, Graf Schack kapitánnyal a fedélzetén, mely a már teljesen burkolt leszállópályán landolt 1936. július 10-én. Schack véleménye szerint a pálya jó adottságokkal rendelkezett, ám rövidnek találta a Ju 52/3m számára, mely a leszálláshoz annak egész hosszát kihasználta. Megállapította, hogy a túlgurulás veszélye fennállhat, bár a pálya végén még további 150 m hosszú lapos terület állt rendelkezésre vészhelyzet esetén. (Később ezért hosszabbították meg a pálya burkolatát, mert, ahogy a Ju 52/3m, úgy a Heinkel He 111 típus is éppen hogy csak meg tudott állni, a legoptimálisabb körülmények esetén.) Természetesen nem csak a kifutópályát és az infrastruktúrát kellett felújítani, megfelelő épületről is gondoskodni kellett, mely méreteivel és

1936

BATHURST (JESHWANG)

GAMBIA,
WEST AFRICA

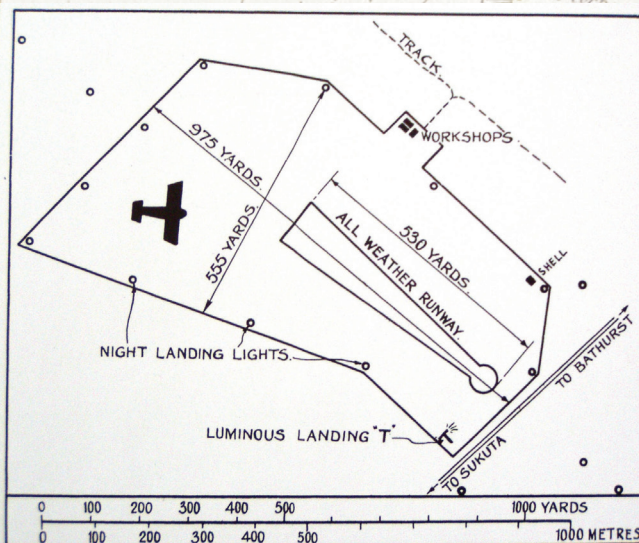
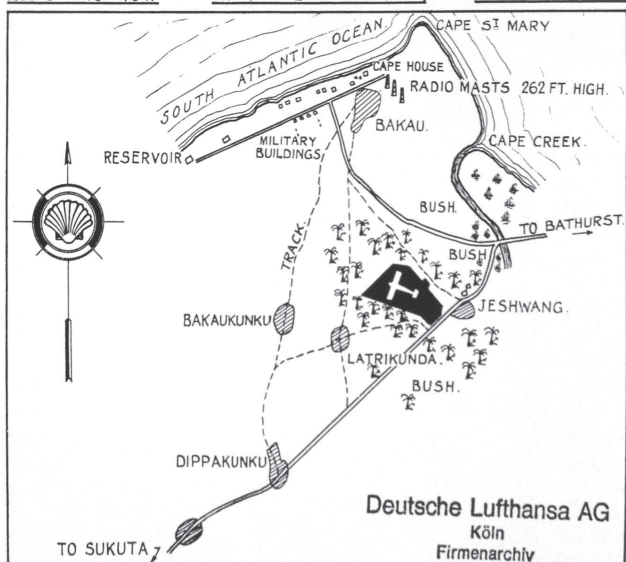
LAT. 13° 27'N.

MAG. VAR. 18° W. 1936.

LONG. 16° 40'W.

ALTITUDE - 50 FT. (15M)

ANN CHANGE - 4'E.



adottságaival kielégíti a DLH gambiai igényeit. Az épület kialakításának lehetőségéről a DLH hivatalosan 1936. május 30-án kapott tájékoztatást Mr. H. R. Oke-tól. Az új épületet az Atlantic Roadon, Fajara (Cape St. Mary) település közelében hivatalosan 1937. január 27-én nyitották meg, melynek használati jogáért a légitársaság évente 530 birodalmi márkát volt köteles fizetni. A ház impozáns gyarmati stílusban készült kétszintes épület, nagy erkélyekkel és teraszokkal, a mai napig remek állapotban látható. A 23,5m hosszú és 14,5 m széles épülethez tartozott tenispálya, egyéb kiszolgáló épületek, gyümölcskert és nagy árnyas park, melyet pálmák szegé-

lyeztek. Az új repülőteret és központot 1936-ban a „Graf Zeppelin” és a „Hindenburg” léghajó is meglátogatta.

Német légi katasztrófák Gambiában

A Lufthansa nem csak sikerekkel lett gazdagabb a trópusi repülések során. Számos kisebb, valamint néhány nagyobb katasztrófa árnyékolja be a transzatlanti repülések történetét. Kisebb technikai meghibásodásokból eredő kalandos le- és felszállások mindennaposnak voltak mondhatóak, az időjárásnak, vagy valamilyen technikai problémának köszönhetően. Néhányszor ezek a kalandok balesettel végződtek. A Jeshwang repülőtérhez három kiemelkedőbb eset köthető, melynek géptörés és katasztrófa lett a vége.

1936. szeptember 11-én a Heinkel He 111 C-05 D-AQUA „Breslau” leszállást kísérelt meg a rendkívül viharos időben. A térségben akkor már közel 20 órája trópusi vihar tombolt, melynek eredményeképp a leszállópálya második fele szinte teljesen víz alá került. A rácsok nem voltak képesek elvezetni a hatalmas mennyiségű csapadékot, így a területet mintegy 15 cm magasan víz borította. A rossz látási viszonyok miatt a leszálláshoz készülő pilóta nem láthatta a valós helyzetet, és tökéletes hárompontos leszállást hajtott végre. A repülőgépet szinte azonnal ellepte a felverődő homokos víz, a sár átjárta a motorokat és a fékeket, a szerkezet földi irányítása lehetetlenné vált. A nagy sebességgel guruló gép csúszkálva túlfutott a biztonságos leszállópályán, majd a vizes földre süppedő futóműveinek köszönhetően átvágódott és fejre állt. Hosszas javítások után vált használhatóvá ismét a D-AQUA jelű repülőgép, és a felszállópálya felületének és környékének kiszáradását is meg kellett várni, hogy a repülőtér ismét üzemképes legyen. A postaküldemények késéssel, de célba értek.

1937. március 12-én tragikus baleset történt, melyet a személyzet egyetlen tagja sem élt túl. A menetrendszerinti postajárat Frankfurtból indult, majd Las Palmas állomáson megtörtént a postaszállítmány átrakodása a Heinkel He 111 V-2 D-ALIX „Rostock” fedélzetére, melynek személyzete Alfred Viereck kapitányból, Kurt Bickner rádióból, Richard Rebentrost fedélzeti mérnökből állt. A fedélzeten tartózkodott utasként Hans Herrmann. A repülés 21:55-kor folytatódott Bathurst felé, ám a gép sosem érkezett meg a repülőtérre, hanem máig tisztázatlan körülmények között Gambia folyóba veszett. A repülőgép hangját már hallani lehetett a célállomáson, többször meg is pillantották az „Ostmark” fedélzetéről, miközben felette



a járat többször elrepült. A motorok hangja alapján az utolsó észleléskor a repülőgép 100-150 méter magasságban járhatott, majd Kelet felé eltűnt, nem sokkal később észlelhetősége, a motorok hangja megszűnt. Bathurst földi személyzete először arra gondolt, hogy váratlan probléma léphetett fel, és a gép Dakarba próbál eljutni és leszállást megkísérelni, ám a Dakarból reggel 06:00-kor érkezett jelentés alapján világossá vált, hogy a repülőgép nem jutott el a szenegáli fővárosba, és már nem lehet a levegőben sem. Azonnal keresni kezdték szárazföldi és vízi különítmények, valamint a levegőből is felderítési kísérleteket hajtottak végre a roncs felkutatására. Hamarosan úszó postaszakokat és roncsdarabokat találtak a folyó torkolatnál fekvő Dog Island térségében. A roncsdarabokból kiderült, hogy a gép nagy sebességgel és igen meredek szögben csapódott a vízbe, ezért nem élhette túl a kényszerleszállást a személyzet. A szállítmányból 23 postaszakot sikerült megtalálni, melyek haladéktalan továbbításáról a DLH gondoskodott, a szállítmány alig egy nap késéssel érte el a brazil partokat.

A legfájóbb veszteség azonban 1938-ban érte a Lufthansa légitársaságot. 1937-től kezdődően a Junkers cég egy nagyméretű, személy- és teherszállításra kifejlesztett típusal kísérletezett, melynek méreteit jól érzékelteti a rá ragadt becenév is, hisz nemcsak egyszerűséggel csak „Der Grosser Dessauer” néven emlegették. A Junkers Ju 90 típusról van szó, melynek első példánya 1937. augusztus 28-án re-



Junkers Ju 90 Preussen

pült Németországban. A típust sikeresen alkalmazhatónak vélték a hosszú távú repülésre, ezért már 1938-ban egy példányt a Lufthansa tesztelésre átvett a gyártótól. Ez volt a Junkers Ju 90 V-2 D-AIVI (Werk-Nr. 4914) „Preussen”, melynek első felszállására 1937. december 2-án került sor. A DLH Gambiába küldte a gépet a szélsőséges trópusi viszonyok során történő tesztfeladatok elvégzésére. 1938. november 21-én hagyta maga mögött a repülőgép Németországot, parancsnoka Untucht kapitány volt. A fedélzeten tartózkodott számos mérnök és a személyzet, a repülés sikeresen lezajlott, és a gép 11:00-kor megérkezett Jeshwang repülőterére. A tervezett célállomás Buenos Aires volt egy közbülső leszállással Dakarban. 1938-ra a franciák már nem zárkóztak el bizonyos repülőtereik használatától, ezért válhatott valóra egy Dakart érintő repülőútvonal megtervezése. A repülés azért lett volna kiemelkedő fontosságú, mert technológiai ugrást jelentett volna a szárazföldi repülőgépek alkalmazása a transzatlanti légi útvonalon használt repülőcsónakok helyett.

A továbbrepülést Ibero-Amerika felé még aznapra tervezték, ezért azonnal nekiláttak a repülőgép felkészítésének. A gépet megtankolták, előkészítették, és Untucht kapitány délután 16:00-kor beindította a motorokat. Mivel a gép 5 órán keresztül állt a tűző napon, a kabinban 47 fok meleget mértek, a fém alkatrészeket pedig meg sem lehetett érinteni, olyan forróak voltak. 16:30-kor Untucht teljes gázt adott, és a gép nekiindult a felszállópályának. Ideális körülmények között történt a start, 30 fok melegben, 2 m/s szélsébségnél, tökéletes látási viszonyok közepette. A „Preussen” az emelkedést kö-

vetően mindössze 200-300 m repülés után már 20 m magasságig emelkedett, mikor lassan balra dőlve veszíteni kezdett magasságából, és egy palma-fának csapódva a földre zuhant, ahol azonnal lángba borult. A mentési kísérletek hiábavalónak bizonyultak, a teljesen teletankolt repülőgép hatalmas lángokkal porráégett. A balesetet valószínűsíthetően motorleállás idézte elő. A kísérleti jelleggel beépített elektromos benzinpumpa a nagy meleg hatására felmondta a szolgálatot. Az utasok és a személyzet egy része túlélte a katasztrófát, az eseményt a szemtanúk és a túlélők beszámolóinak alapján lehetett rekonstruálni.

A katasztrófát szenvedett járatok postaszállítmányaira speciális pecsétet ütöttek. A jelzés egyszerre állított emléket a szerencsétlenségeknek, valamint jelentett magyarázatot a postaküldemények állapotára esetleges sérülésük esetén azok kézhezvételekor.

A Lufthansa dél-atlanti járatainak utolsó évei

1938-ra a Lufthansa precízen és pontosan működő biztonságos légi járatot hozott létre a dél-atlanti óceánon át, mellyel Európát kötötte össze Afrika érintésével Ibero-Amerikával. Számos technikai újítás és diplomáciai győzelem tette lehetővé a német sikereket. A repülőgép fejlesztés gyors ütemben adta meg a válaszokat a fejlődő légiútvonal hálózat teremtette új technikai kihívásokra. A német repülőgépgyárak teljesítménye folyamatosan bővült, a kereskedelmi értelemben vett teherszállító repülőgépek a második világháború új német légieréhez szolgáltatták az alapokat.

A Lufthansa a világ egyik legnagyobb légitársaságává fejlődött, az Európával szomszédos kontinensekre rendszeres menetrendszerű légi járatokat üzemeltetett, komoly versenyt támasztva ezzel a többi polgári értelemben vett légi nagyhatalom, elsősorban az Amerikai Egyesült Államok légitársaságai számára. Az USA egyre kevésbé nézte jó szemmel a német repülés sikereit Latin-Amerikában, hisz egy korábban már katonailag és légi értelemben is legyőzött európai ország fenyegette a saját geopolitikai elképzeléseit a térségben.

A német légitársaságot ez a fokozódó nemzetközi nyomás még inkább fejlesztésekre, a konkurencia gazdasági értelemben vett legyőzésére sarkallta. Új, Dornier által fejlesztett repülőcsónakokat állított szolgálatba, melyek a transzatlanti repülőútvonalon teljesítettek szolgálatot. Ezek voltak a Dornier Do 26 V-1 D-AGNT „Seadler”, a Dornier Do 26 V-2 D-AWDS „Seefalke” valamint a Dornier Do 26 V-3 D-ASRA „Seemöve” repülőcsónakok. Más német repülőgéptípusok is rendszeresítésre kerültek, mint például a Heinkel-gyár Heinkel He 116 V-2 D-AJIE „Schlesien”, valamint a Heinkel He 116 V-4 D-ATIO „Hamburg” négymotoros szárazföldi repülőgépek. Kifejezetten a Lufthansa számára épített három hidroplánt a Hamburger Flugzeugbau (később Blohm und Voss), melyek a Ha 139 V-1 D-AJJEY „Nordwind”, a Ha 139 V-2 D-AMIE „Nordmeer”, valamint a Ha 139 V-3 D-ASTA „Nordstern” típusjelzéssel, oldalszámmal és névvel lettek üzembe állítva.

Világviszonylatban is jelentős technikai ugrás volt a Lufthansa számára, mikor a Focke-Wulf gyár új négymotoros szárazföldi repülőgépeit próbálta ki a dél-atlanti útvonalon 1939-ben. Ezek voltak a Focke-Wulf Fw 200 Condor A-06 D-ASBK „Holstein” és a Focke-Wulf Fw 200 Condor A-07 D-AXFO „Pommern”. Az említett repülőgépek ugyanis leszállás nélkül tudták megtenni a Berlin-Natal (Németország-Brazília) távolságot! 1939. június 27-én késő este szállt fel a „Pommern” Berlin-Tempelhof repülőtérrel Németországban, majd június 29-én hajnalban érkezett meg a braziliai Natalba. Alig pár héttel később került sor az első megszakítás nélküli Berlin-Rio de Janeiro repülésre ugyanezzel a típussal. A gép, fedélzetén 26 utassal és némi postarakománnyal 11.105 km-t tett meg 36 óra és 4 perc alatt. Még ebben az évben sor került a Chilébe történő repülésekre is.

A Lufthansa számos elképzeléssel rendelkezett a jövőre nézve, ám a tervek jórészt az íróasztalok fiókaiban maradtak. A háború kitörésekor a brit gyarmaton természetesen azonnal megszűnt minden német légi aktivitás. De a németek nem adták fel. Az



1940/41. évben Dakaron keresztül próbálták meg a légi járatokat üzemeltetni, hisz Európában a német hadsereg elfoglalta Franciaországot, így Dakar német érdekszférába került.

1933 és 1939 között 481 menetrend szerint közlekedő transzatlanti repülést, valamint 10 felderítő- és próbarepülést hajtott végre a Lufthansa a dél-atlanti térségben. A megtett út meghaladta az 1,5 millió km-t. 1934-ben járatonként 10.000 darab levelepostai küldeményt tudtak továbbítani, míg ez a szám 1939-re elérte a 100.000-ot!

A második világháború azonban megállította Németország transzatlanti repüléseinek sorát. Bathurst repülőterén – melyről korábban a Lufthansa járatai indulhattak egy másik kontinens légtere felé – a szövetséges hatalmak katonai repülőbázist üzemeltettek a háború végéig.

Források:

- Jürgen Rosenstock: Flugboote über dem Atlantik. GeraMond Verlag, München, 2001.
- Jörg-M. Hormann: Flugbuch Atlantik. Delius Klasing Verlag, Bielefeld, 2007.
- Günter Stauch: Das große Buch der Lufthansa. GeraMond Verlag, München, 2003.
- Dr. Fischer Ferenc: „A háború utáni háború”. Az európai hatalmi rivalizálás dél-amerikai dimenziója. Németország és Chile haditengerészeti és légi kapcsolatai tükrében (1919-1933). Akadémiai doktori értekezés, Pécs, 2002.
- Anne M. Lindbergh: Zúg a szél. Révai, Budapest, 1940
- www.luftarchiv.de
- <http://earth.google.com>
- Lufthansa Archiv
- Lufthansa Filmenarchiv
- Popular Mechanics Magazine Archive
- Flight Magazine Archive