

LÉGIFORGALOM EURÓPA ÉS ÉSZAK-AMERIKA KÖZÖTT

ANAPI SAJTÓ sűrűn jelzi, hogy az Atlanti-óceán északi felén, az Egyesült Államok és Európa között rövidesen megindul a rendszeres légiforgalom. A déli Atlanti-óceán meghódítása után e hírek legfeljebb azért keltenek csodálkozást a nagyközönség körében, hogy ez a légi összeköttetés még mindeddig nem került megvalósításra, holott köztudomású a két északi kontinens között fennálló intenzív és régibb keletű gazdasági kapcsolat. Az alábbiakban óhajtjuk e légiforgalmi vonal kiépítésének módját és terveit ismertetni annyival inkább, mert — mint látni fogjuk — e vonal üzembehelyezése a magyar gazdasági életet is közelről érdekli.

A déli Atlanti-óceán rendszeres légiforgalma már teljesen kiépült. A francia és német légiforgalmi társaságok szorgalmas kísérletezés után és egymással versengve megteremtették 1935 év folyamán a heti kétszeres légi összeköttetést Európa és Dél-Amerika között. Az „Air France“ gépei Párizsból Spanyolország és Afrika nyugati partjai felett Dakarig repülnek, majd onnan egy „ugrással“ átrepülnek a 3300 km távolságban fekvő braziliai Natalba. Innen útjukat Dél-Amerika keleti partjain folytatják Rio de Janeiron, Montevideón át Buenos Ayresbe s majd az Andeseken át Santiago du Chilibe. Az óceáni szakaszt 15-19 óra alatt teszik meg a gépek. A Budapesten feladott levél 4 nap alatt van Buenos Ayresben és 5 nap alatt Chiliben. A „Deutsche Lufthansa“ járata Stuttgartból indul Seville-n át a Gambia-i Bathurstig (jelenleg angol gyarmat). A gépen érkező postát itt egy másik gépre rakják át s ezt a repülőgépet a Gambia-folyó torkolatában horgonyzó és repítő-szerkezettel (katapult) ellátott hajó, a „Schwabenland“ röpteti ki megfelelő kezdősebességgel az Óceán fölé, majd a Brazíliával szemben levő Fernando Noronha sziget közelében tartózkodó s ugyancsak katapulttal felszerelt „Westfalen“ hajó mellett száll le, s üzemanyag felvétel után ugyancsak Natalba repül a gép. Innen kezdve a leírt úton repülnek a Deutsche Lufthansával szoros kapcsolatban működő Condor szindikátus gépei Chilibe.

A rekordidő Santiago du Chili és Stuttgart között a német társaságnál 4 nap 5 óra 30 perc, illetve Buenos Ayres és Stuttgart között 3 nap 18 óra 31 perc, míg az Air France társaság gépeinél a rekordidő a Buenos Ayres—Párizs útra 2 nap 18 óra 29 perc.

A két társaság 1935 augusztus 1-től kezdődőleg menetrendi megállapodást kötött, hogy a közönség érdekeit szolgálva az egyik társaság

gépe csütörtök éjfélkor, a másiké vasárnap éjfélkor induljon el Európából és így az üzleti világnak hetenként kétszer van alkalma e közlekedési eszköz nyújtotta előnyök igénybevételére. 1936 elejéig a németek 143-szor repültek át így a hajók igénybevételével a déli Atlanti-óceán s több mint 6 millió darab levelet szállítottak át, míg a francia cég ez év elejéig 73 „direkt“ óceáni repülést végzett s utankint 150—200 kg postát vitt át.

A déli Atlanti-óceánon tehát befejezést nyert e nagy mű kiépítése s ma már csak a járat gyorsítása, valamint a rendszeres utasszállítás bevezetése jelent újabb problémákat ezen a vonalon.

MINDEZEK ISMERETE után joggal kérdezhetjük: miért indult meg a rendszeres óceáni légiforgalom a déli Atlanti-óceánon s miért kerül csak most sorra az északi Atlanti-óceán légiforgalmának megszervezése. A repülőtechnika fejlődése, az időjárási viszonyok, valamint a konjunktúrális gazdasági helyzet ismerete megadják e kérdésre a feleletet.

A déli Atlanti-óceán felett átrepülendő távolság 3300 km, míg az északi Atlanti-óceánon, Európa és New-York között a legnagyobb kör mentén a legrövidebb távolság 5850 km. Várni kellett tehát, amíg a technika ily hatástávolságú, teljes biztonsággal működő gépeket termel ki, amelyek nyugodtan szembenézhetnek ezzel a nagy távolsággal. De másrésről a Dakar—Natal-i út meteorológiailag kedvezőbb, mint az északi Atlanti-óceán légtere, amely magasabb szélességekben fekvő, szélsőségekre hajló s a tengerben uralkodó áramlások következtében sokkal szeszélyesebb, mint a majdnem aequatoriálisan fekvő Natalba vezető átjáró. A gazdasági konjunktúrát is említenünk kell végül, mert különösen a gyarmataikat veszített németek a világháború után azonnal behálózták a déli amerikai kontinenst légi vonalaikkal, s e vonalakhoz kerestek csatlakozást Európából, míg a franciák már a világháború előtt meglevő összeköttetéseiket akarták közelebbi relációba hozni Európával. Mint általában tudjuk, e délamerikai országokban feltűnő gazdasági fellendülés indult meg, sok európai család keresett és talált is gazdasági elhelyezkedést és európai vállalatok működési területet.

A XX. század mindent legyőző technikája ma már elérte azt a pontot, hogy az északi átjárót kiépítse. Nagy segítségére szolgálnak e célnél azok a tapasztalatok, amelyeket a Csendes-óceánon Sanfransco és Honolulu között kiépített légiúton gyűjtöttek az utolsó hónapokban az amerikaiak.

Mint mondtuk, az Európa (Hamburg vagy Le Havre) és New-York között a leszállás nélküli legrövidebb közvetlen út hossza 5850 km. Rendelkezésre állanak azonban más utak is, amelyek valamivel hosszabbak ugyan, de biztonságosabbak és közbeeső leszállási lehetőségeket nyújtanak. Nem is szólva az Armströng által javasolt, hangárokkal, katapulttal, töltőállomással és rádiogonio állomásokkal felszerelt úszószigetekről, csak a természetes leszállóhelyeket vesszük figyelembe. Az első ilyen út Lissabonból a portugál Azori-szigeteken és az angol Bermudákon át vezet New-Yorkba. Ennek az útnak összhossza 6300 km. (Lissabon—Azori-szigetek: 1940 km; Azori-szigetek—Bermudák: 3100 km; Bermudák—New-York: 1250 km.) így ezen az úton a leg-

hosszabb tengeri szakasz 3100 km, vagyis rövidebb mint a Dakar—Natal-i út. Ugyancsak elképzelhető az útvonal vezetése Lissabontól vagy Cap Yuby-tól (francia Nyugat-Afrika) a spanyol Kanári-szigeteken s a portugál Verdefoki-szigeteken át St. Louisba, amely még valamivel hosszabb, mint az előbbi út. Útrövidítés céljából az angolok Írországból a Shannon-folyó torkolatától gondolják a repülés megkezdését. Az olaszok Balbo marsall vezetésével csoportos repülésben, Lindbergh ezredes az elmúlt években a két kontinens közötti utat Izlandon és Grönlandon át tették meg. Bár e távolság 8500 km-t meghaladja, a sűrű leszállási lehetőségek következtében a leghosszabb tengeri szakasz nem több, mint 950 km és így különösen kisebb hatótávolságú gépek számára igen kedvező, de természetesen jóval több időt vesz igénybe, mint az előbb említett vonalak. Elképzelhető azonban az összeköttetés a sarkvidékeken át is; különösen, ha nem Európa és New-York-i kapcsolatra gondolunk elsősorban, hanem Európa északi államai, vagy Oroszország és Amerika belsejében fekvő, vagy nyugati városok között akarnak légiösszeköttetést teremteni. A távolságok ez utóbbi esetben lényegesen rövidülnek, csak a megfelelő meteorológiai tapasztalatok, illetve segédszolgálat kiépítése válik ez esetben elsőrendű szükségletté.

Visszatérve az északi Atlanti-óceánon létesítendő összeköttetésre, olvasóink emlékezetébe idézzük, hogy Lindberghnek New-Yorkból Párizsba történt szenzációs átrepülése, 1927 máj. 20 óta még számosan, köztük a mi tragikusan elhunyt Endresz Györgyünk és Magyar Sándorunk is sikeresen keltek át az Óceánon keleti irányban s ugyancsak sikerült az ellenkező irányban is bravúrosan meghódítani már ez Óceán légerét. Az óceánrepülőket Mussolini néhány éve Rómába hívta, hogy ott gazdag tapasztalataikat egymással kicseréljék és meghatározassák a legbiztonságosabb és legkedvezőbb útvonalat.

E tapasztalatok ma már bőségesek, mert részben különböző útvonalat használt óceánrepülő, részben az Atlanti-óceánon áthaladó hajók, valamint külön magassági szélmegfigyeléseket végző expedíciós hajók is elég adatot gyűjtöttek össze az északi Atlanti-óceánon uralkodó szél és egyéb légköri viszonyokról. Az egyes szigeteket mint leszállási bázisokat több repülő expedíció, legutóbb a francia Namy sorhajóhadnagy vizsgálta felül.

De hozzájárultak ehhez azok a kísérletek, amelyeket a „Deutsche Lufthansa“ 1928 óta folytat lankadatlan buzgalommal az Európa—New-York-i összeköttetés gyorsítására. Már 1928-ban a „Columbus“ hajóval végezték az első kísérletet, hogy a kontinens felé közeledő hajóról egy napi távolságra előre repítsék az odaszánt postát. 1929-ben e kísérlet végleges kivitelre került, mert a „Bremen“ hajóra katapultot szereltek fel és 1929 július 29-én megtörtént a hajóval szállított repülőgép első rendszeres „kilövése“ 400 km-el New-York előtt. A repülőgép 2½ óra alatt megérkezett New-Yorkba, míg a hajó maga csak 10 óra múlva futott be a kikötőbe. Visszafelé augusztus i-én lőtték ki a repülőgépet Cherbourg előtt 5 tengeri mértföld távolságban s a gép 800 km-t repült előre Brementhavig s ezzel 24 órát takarítottak meg időben. 1930-ban az Európa hajóra is felszerelték a katapultot (kirepítő-

szerkezetet), valamint bevezették a „vontatóvitorlát“ (Schleppsegel), amelynek segítségével a hajó mellett leszálló repülőgépet a hajóra tudják emelni. Ezáltal az utánrepülés és előrekirepítés is lehetséges volt s így 36 órát nyertek az ilyen módon irányított postaküldemények. A leghosszabb repülő út ekkor már 1130 km volt s az időnyereség 36 órára emelkedett. 1931-ben már 31 ilyen kombinált repülést végeztek (előző évben 24-et) s ezáltal a posta mennyisége 69%-ot emelkedett. 1933—4—5 esztendőben átlag 1300 km-t nyertek az út mindkét oldalán s így a szállítás időtartama 4 napra csökkent. Az alábbi táblázatban adjuk az ily módon elért eredményeket, megjegyezve, hogy természetesen utasokat, poggyászt és expressz árut is szállítottak ezen az úton.

Év	megtett km. a tenger felett	utasok száma	poggyász expressz áru	posta,
				újság
tonnában				
1928	10.902	90	1	—
1929	38.247	112	1	—
1930	66.894	160	1	5
1931	87.150	110	1	9
1932	96.143	87	1	8
1933	101.440	145	1	10
1934	120.294	224	2	9
1935	126.000	280	2	10

1935 december 2-án végre összeült az első „Transatlantic Air Mail Conference“ Ottawában, majd utána Washingtonban, amelyen részt vettek az Egyesült Államok, Angolország, Canada és az ír Szabad Államok képviselői s akikhez rövidesen csatlakoztak Franciaország és Németország hivatalos kiküldötteikkel, mint amely országok szintén részt kívánnak venni az északi Atlanti-óceánon megszervezendő légi-forgalmi üzem berendezésében.

A konferencia igen eredményes volt. Elhatározták, hogy 1936. év folyamán a „Pan American Airways“ és az „Imperial Airways“ megindítják a próbajáratokat és pedig két útvonalon: egyrészt az Új Foundland-szigeteken át, másrészt a Bermudák és Azori-szigeteken keresztül. Bár ez utóbbi út hosszabb, a vonalon uralkodó kedvezőbb meteorológiai viszonyok kárpótolni fogják a lebonyolító légiforgalmi társaságot és utasokat az időkülönbségetért. A Pan American Airways a Glenn Martin hydroplánnal (ugyanaz a típus, mint a Sanfrancisco—Honolulu között közlekedő „China Clipper“), illetve a Sikorsky 42 típusú s nagy kényelmet és biztonságot nyújtó géppel indítja meg próbaútjait, míg az angol Imperial Airways 4 motoros Short-gépekkel áll a start-hoz, amelyek Mr. Short Brothers gyárban most készülnek, másrészt megpróbálkoznak a Maya-féle ikergéppel. (Ez utóbbinál a 4 motoros kisebb gép egy nagy hydroplánra van felszerelve s e hydroplán adja meg a kezdősebességet a tőle a levegőben elváló fenti kisebb gépnek.)

A „Air France“ légiforgalmi társaság a „Compagnie Générale Transatlantic“-kal karöltve vette fel a tárgyalások fonalát és főleg az Azorokon és Bermudákon át akarja vonalát vezetni. E társaságnak rendelkezésére áll már megfelelő gép is, s azonkívül kitűnően tudja felhasználni azokat a tapasztalatokat, amelyeket a déli Atlanti-óceánon szerzett immár néhány esztendei átrepüléseivel, valamint kitűnően iskolázott elsőrendű személyzetével.

A „Deutsche Lufthansa“ is élénken érdeklődik e kérdés iránt, hiszen mint fentebb láttuk, már eddig is sokat tett a két kontinens közötti út időtartamának megrövidítésére. Múlt év folyamán a kiéli Howald Yards hajóépítő vállalatnál egy, a „Schwabenland“ és „Westfalen“ úszóhajóknál még modernebb hajót rendelt állítólag abból a célból, hogy a fenti hajók valamelyikét javítás esetén helyettesíthesse. Azonban aviatikai körökben jól tudják, hogy a katapulttal (type N. 9.), gonio-állomással stb. felszerelt 2000 tonnás hajót, amelyet két M. A. N. Diesel-motor (egyenként 1000 HP) óránként 15 csomónyi sebességgel képes hajtani, az északi Atlanti-óceán közbelső állomása céljaira építették. A hajó 1936 májusán készen áll. Bizonyára nem maradnak el e versenytől az olaszok sem, akik ép most építették meg Piaggio P 23 típusú 5000 km hatótávolságú 4 motoros repülőgépet 400 km átlagos sebességgel s akik annak idején tanulmányutat végeztek Balbo marsall vezetésével.

Remélhetjük tehát, hogy 1936-ban a rendszeres próbarepülések, az év végére esetleg a menetrendszerű légiforgalom is megindul, mert az amerikai General Postmaster szerint az első próbarepülések már 1936 május végén megindulhatnak.

MOST MÉG VALAMIT a vonal jövedelmezőségéről. Köztudomású, hogy a légiforgalmi vonalakat direkte vagy indirekte állami szubvencióban részesítik s a közönség ezt, mint minden más közlekedési vállalatnál, hogy úgy mondjuk, megszokta. Nem úgy azonban a fiatal légiforgalom vezetői, akik szeretnék ezt a modern és igen drága üzemmél dolgozó közlekedési eszközt függetleníteni, vagy legalább is a köz kis megterhelésével üzemben tartani.

Erre vonatkozólag többek között Bardel végzett számításokat, aki alapul vette, hogy jelenleg csak a francia hajók által szállított posta évi mennyisége 3000 tonna Európa és az Egyesült Államok között. Ha évi 180 oda és 180 vissza utat számítunk, vagyis összesen 360 utat és a fenti posta mennyiségének csak 9%-át, tehát 270 tonnát repülővel szállítanak, vagyis repülésenként 750 kg-ot, úgy szerinte a járat már megtalálja a számítását, feltéve, hogy a jelenlegi légi postái pótdíjak érvényben maradnak. E számításnál nem is vette figyelembe az utas és expreszáruból származó bevételeket, amelyek pedig rövidesen lényeges jövedelmet fognak biztosítani a légiforgalmi társaságoknak.¹ Nézzük most már mit jelent ez, a hazai viszonyokat vizsgálva. A Magyar Kir. Postavezérigazgatóság 1934. évi jelentéseinek levélpostaforgalmi adatait elemezve, azt találjuk, hogy Magyarországból Németországba és viszont a küldemények 0.5%-a, Franciaországba 13%-a, Angliába 0.7%-a szállítatik légi postán, viszont a távolabbi országokba jóval jelentékenyebb számokat ér el ez a mennyiség. Így: Egyiptomba 4.8%, Brit-Indiába 11%, Egyéb-Ázsiába 10% kerül légi postái feladásra.²

¹A Csendes Óceáni (Kalifornia) Honolulu járaton már is bevezették az utas-szállítást igen kiváló eredménnyel.

²Az 1935 évi adatok bizonyára még előnyösebbek lesznek, mert a magyar posta a légi postái díjakat 1935 év folyamán mérsékelte és propagandáját is erősen növelte, azonban ezek az adatok még nem közöltettek.

Helyesnek találjuk tehát a fenti számítást, ahol 9%-ot vesz alapul a szerző, mint légi úton szállítandó anyagot, tekintettel a nagy távolságra.

Ami most már országunkat e kérdésből érdekli, erről legyen szabad elmondanom, hogy a légiposta fellendülése során számos kérdés érkezett hozzám, bankok és vállalatok részéről, amelyeknek Észak-Amerikával üzleti összeköttetésük van, vagy ilyet létesíteni óhajtanak: hogy s mint lehet a körülbelül 16—18 napi postaválasz időt megrövidíteni.

1934. évben Magyarországból az Egyesült Államokba 798.851 levelet küldtek, 737.818 levelet kaptak. Kanadába 135.155 illetve 230.985 volt a levelek száma, vagyis összesen 1,730.152 levélküldemény érkezett, illetve ment el. Ennek súlya (átlag csak 10 g-ot számítva) 17.301 kg illetve 17 tonna, tehát jelentéktelen a fenti 3000 tonna mennyiséghez képest, de annak mégis egy részét alkotja.

Ha az északi Atlanti-óceán rendszeres légiforgalma kiépül, hazánk éppen úgy élvezni annak előnyeit, mint ahogy eddig is kihasználta üzleti világunk, nagy expanziós erővel és leleményességgel bíró gyár-iparunk és kereskedelmünk a délamerikai, délafrikai, távolkeleti összeköttetést. Szerencsére hazánk úgy saját, mint számos, országunkat érintő külföldi légiforgalmi vonal útján direkt összeköttetésben áll ezekkel a már meglévő transzkontinentális vonalakkal és így hasonlóképpen meglesz az összeköttetése a rövidesen meginduló északi Atlanti-óceáni repülővonalakhoz is és fel fogja használni tudni a neki nyújtott előnyöket úgy saját fiai, valamint külföldi üzletfelei javára.¹

SZILBER JÓZSEF

¹ Szándékosan nem vettük figyelembe tárgyalásaink során a Zeppelin léghajó működését, mert tisztán a repülőgép forgalmat akartuk tárgyalni. Nem maradhat azonban említés nélkül a „Graf Zeppelin“ (L. Z. 128) 16 útja Délamerikába 1935-ben, amellyel szemben most 22-t terveznek 1936-ban. A L. Z. 129 készenáll, s az L. Z. 128-cal felváltva Németország-Brazília, illetve Németország-Lakehurst között fog rendszeresen közlekedni.