

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Polskie lotnictwo komunikacyjne

Źródło:

Lotnik: ilustrowany miesięcznik poświęcony lotnictwu i jego technice 1929.04.10 tom 9 nr 4(109), strony 70-71

Artykuł zdigitalizowany i udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

Polskie lotnictwo komunikacyjne

Wywiązując się z przyrzeczenia, poświęciliśmy numer niniejszy, polskiemu lotnictwu komunikacyjnemu. Przy zbieraniu materiału napotykaliliśmy na szereg trudności, związanych z zmianą towarzystw eksploatujących linie powietrzne w Polsce. Nowe towarzystwo bowiem jest obecnie przeciążone pracą.

Materiał do numeru niniejszego czerpiemy z różnych źródeł, między innymi z „Przeglądu komunikacyjnego” Nr. 28 w którym, choć nie jest pismem lotniczym, ukazał się cały szereg artykułów o lotnictwie komunikacyjnym w Polsce. (Red.)

Zakończenie światowej wojny, nie było zakończeniem wojny dla nas. Państwo nasze musiało z orężem w ręku walczyć o swój byt i swe granice, stawiając przez dłuższy czas opór zakusom wroga.

W tym czasie wojennym dla nas, a powojennym dla Zachodu, kiedy kraj nasz wyglądał jak jeden wielki obóz, Europa zachodnia przechodziła powoli do pracy pokojowej. W pracy tej szczególnie uwydatniała się dziedzina lotnictwa, która w czasie wojny uczyniła olbrzymie postępy.

Położenie geograficzne kraju naszego na skrzyżowaniu się dróg ze wschodu na zachód i z północy

czesne z Zachodem zajęcie się tą sprawą, a Zachód rozumiejący doniosłość tego, starał się za wszelką cenę inicjatywę komunikacji powietrznej ująć w swe ręce dwojakimi sposobami. Albo więc, wbrew najistotniejszym warunkom komunikacji, jakimi są bezpieczeństwo i najkrótsza trasa, budowano nieżyłowe linie prowadzące przez wysokie szczyty gór czeskich i błotniste północne części Pomorza, omijając Polskę, albo też starano się oddziaływać wpływami politycznymi uzyskać od Rządu polskiego koncesję na przelot przez Polskę.

Trzeba jednak przyznać, że nie daliśmy się i że pomimo tak wiel-

Warszawy do Pragi, o długości (530 km). W następnym roku powstała w Warszawie pierwsza polska spółka akcyjna przeznaczona dla uruchomienia komunikacji lotniczej, która początkowo przyjęła nazwę „Aerolloyd”, później „Aerolot”. Towarzystwo to uruchomiło, w pierwszym rzędzie linie:

Gdańsk - Warszawa - Lwów, posługując się początkowo niemieckimi pilotami. W bardzo krótkim jednak czasie personel niemiecki pilotów został zastąpiony polskimi, złożonym z znanych już dzisiaj głównie pilotów komunikacyjnych.

W roku 1925 uzyskało koncesję na otwarcie lotniczej komunikacji towarzystwo „Aero” w Poznaniu, które uruchomiło linię Poznań-Warszawa. Towarzystwo to posiadało jaknajpiękniejsze widoki rozwoju, brak jednak fachowego kierownictwa, od którego Zarząd stronił i angażował ludzi z lotnictwem nie wspólnego nie mających, surowy dział w krótkim czasie beznadziejny stan materiałow technicznych, który spowodował bardzo znaczny spadek regularności i częste międzylądowania.

W roku 1927 zawiązało się na terenie górnośląskim w Katowicach trzecie polskie konsorejum, o kapitale samorządowym, które postanowiło sobie za zadanie włączenie Górnośląska do sieci lotniczej Polski, a za jej pośrednictwem do europejskiej. Konsorejum to przez długi czas zastanawiało się nad sprawą określenia typu płatowców i wreszcie doczekało się, nie zawiązane ostatecznie, do roku 1928, który jest rokiem przelotnym w dziedziny polskiego lotnictwa cywilnego. W roku tym słusznie i wielokrotnie podnoszone przez pismo nasze postulaty doznały pomyślnego załatwienia. W marcu roku tego zostało wydane Polskie Prawo Lotnicze, a opierając się na niem powstał Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, który jest bezpośrednim urzędem nadzorczym



Płatowiec komunikacyjny L. L. Lot — Fokker F VII — kursujący na linii Poznań—Warszawa.

na południe, struktura geodezyjna, która czyni z Polski jedną wielką równinę, nadającą się jaknajlepiej dla celów komunikacji lotniczej, a wreszcie i wewnętrzna struktura geologiczna południowych połaci kraju naszego, pokrytych bogatymi źródłami ropy naftowej, a więc produkującej benzynę i smary, wszystko to przemawiało i przemawia zawsze za koniecznością intensywnego rozwoju polskich linii powietrznych.

Czas wojny i związane z tem zadania nie pozwoliły nam na równo-

kiego spóźnienia komunikacja lotnicza w Polsce posiada nie tylko wspaniałe widoki rozwoju, nie tylko tworzy przed sobą coraz to nowe tereny ekspansji, lecz posiada już nawet swoją własną historję.

Pierwszą linią komunikacji, jaka powstała w Polsce, było połączenie lotnicze Warszawa przez Pragę do Paryża. Koncesję na linię tę uzyskało od rządu polskiego francuskie towarzystwo (CIDNA) Compagnie Internationale de Navigation Aérienne w roku 1921 i uruchomiło linię lotniczą na przestrzeni od

dla lotnictwa cywilnego we wszelkich jego przejawach.

Zdając sobie sprawę, że udział Państwa w komunikacji lotniczej jest ogromnie korzystny, że jednak z drugiej strony większe miasta są i powinny być zainteresowane w rozwoju lotnictwa komunikacyjnego i że bezpośredni udział Państwa przez upaństwowienie linii nie prowadzi do celu, Wydział Lotnictwa Cywilnego zabiegał około utworzenia spółki, która by składem swym gwarantowała Państwu i samorządowi miejskiemu, to, czego one od niej słusznie spodziewać się muszą. Z dniem 1 stycznia r. b. została stworzona nowa spółka państwowo-samorządowa pod firmą „Linje Lotnicze Lot“, której Ministerstwo Komunikacji przekazało eksploatację linii lotniczych, uruchamianych dotychczas przez towarzystwa „Aerolot“ i „Aero“.

Nowa Spółka z kapitałem zakładowym 8.000.000 złotych przejęła personel i tabor „Aerolotu“, oraz częściowo personel „Aero“ i rozpoczęła punktualnie dnia 2 stycznia 1929 roku ruch na następujących liniach lotniczych.

1. Warszawa-Gdańsk, 2. Warszawa-Poznań, 3. Warszawa-Katowice, 4. Warszawa-Lwów, 5. Kraków-Katowice, 6. Katowice-Brno-Wiedeń i 7. Katowice-Wiedeń.

Komunikacja lotnicza posiada lotniska w Warszawie, we Lwowie, w Poznaniu, w Krakowie, w Katowicach i w Łodzi. Lotniska te mają hangary, warsztaty, garaże, składy oraz pomieszczenia administracyjne. Całość rozbudowy lotnisk ujęta jest w program, którego wykonaniem zajmuje się specjalny referat Wydziału Lotnictwa Cywilnego. Zadaniem jego jest stopniowe przeprowadzanie budowlanego programu dla poszczególnych portów oraz piecza nad trasami lotniczymi, oświetleniem lotnisk i szlaków, powiększeniem liczby lądowisk i t. d. W związku z Powszechną Wystawą Krajową wybudowany zostanie w Poznaniu prowizoryczny dworzec lotniczy, prowizoryczny ze względu na krótki czas dzielący nas od terminu wystawy.

W portach lotniczych urzędują z ramienia Ministerstwa Komunikacji zawiadowcy portów, których zadaniem jest przestrzeganie ustalonych przepisów odnoszących się do

ruchu i porządku ogólnego na lotniskach. Są oni zaczątkiem przyszłej polskiej policji powietrznej, tak jak to już dzisiaj ma miejsce na lotniskach zachodu. W skład personelu stałego i urzędów portowych wchodzi zorganizowana służba łączności i meteorologiczna, naczelnym zadaniem której, jest zapewnienie bezpieczeństwa lotu. Polskie linje komunikacyjne posiadają 35 stacji i posterunków meteorologicznych, obsługiwanych przez specjalnie wyszkolony i zaopatrzony w odpowiednie instrukcje personel. Meteorolo-

Kontrola urzędowa, leżąca w kompetencji Wydziału Lotnictwa Cywilnego, wprowadzona dla zabezpieczenia pasażerom jaknajpewniejszego lotu, polega na szeregu czynności, związanych z organizacją towarzystwa komunikacji lotniczej. Zatwierdzeniu przez Ministerstwo Komunikacji podlegają rozkłady lotów, taryfy osobowe, bagażowe i pocztowe, oraz typy płatowców używanych do przewozu. Ażeby wywiązać się jaknajdokładniej z konieczności uzyskania maksimum bezpieczeństwa, na co specjalny na-



Część taboru L. L. Lot. Płatowce Fokker F VII na starcie.

giczne komunikaty w określonych z góry odstępach czasu podawane są na zasadzie klucza, przyjętego przez Międzynarodowy Komitet Żeglugi Powietrznej (CINA), drogą radjotelegraficzną, telegraficzną i telefoniczną. Kierownicy ruchu w portach lotniczych, urzędujący z ramienia „Lotu“ otrzymują przed odlotem każdego płatowca wiadomości meteorologiczne oraz przewidywania pogody z całej linii, którą płatowiec będzie przelatywał.

Sieć polskich linii komunikacji lotniczych wynosi obecnie:

linje „Lotu“ — 1850 km
linja „CINA“ — 530 km
razem — 2415 kilometrów.

Procent udziału 60, zarezerwowany przez Ministerstwo Komunikacji dla Rządu umożliwia Rządowi ingerencję w sprawach zasadniczych polityki lotniczej towarzystwa i daje możliwość oddziaływania nie tylko zwykłą drogą urzędowej kontroli.

cisk kładzie polskie prawodawstwo lotnicze, działa na terenie Polski na podstawie umowy z Ministerstwem biuro „Veritas“, kontrolujące w odstępach trzymiesięcznych silniki i samoloty. Piloci zostają poddawani regularnym badaniom przez specjalną komisję lekarską, która w odstępach sześciomiesięcznych orzeka o zdolności badanego do wykonywania swego zawodu. Prócz tego na terenie Polski obowiązuje cały szereg przepisów ogólnych, dotyczących lotnictwa komunikacyjnego, ustalonych przez CINA to jest Komitet Międzynarodowy Żeglugi Powietrznej.

Stale wzrastająca regularność, przyzwyczajenie się społeczeństwa do używania lotnictwa jako środka komunikacyjnego, poparte faktem, że na polskich liniach lotniczych nie było w ciągu przeszło siedmioletniej działalności ani jednego wypadku śmiertelnego, powoduje ciągły wzrost frekwencji na liniach lotniczych.

„LOTNIK“

dociera do najdalszych zakątków Rzeczypospolitej, jest przeto **najskuteczniejszym organem ogłoszeniowym.**