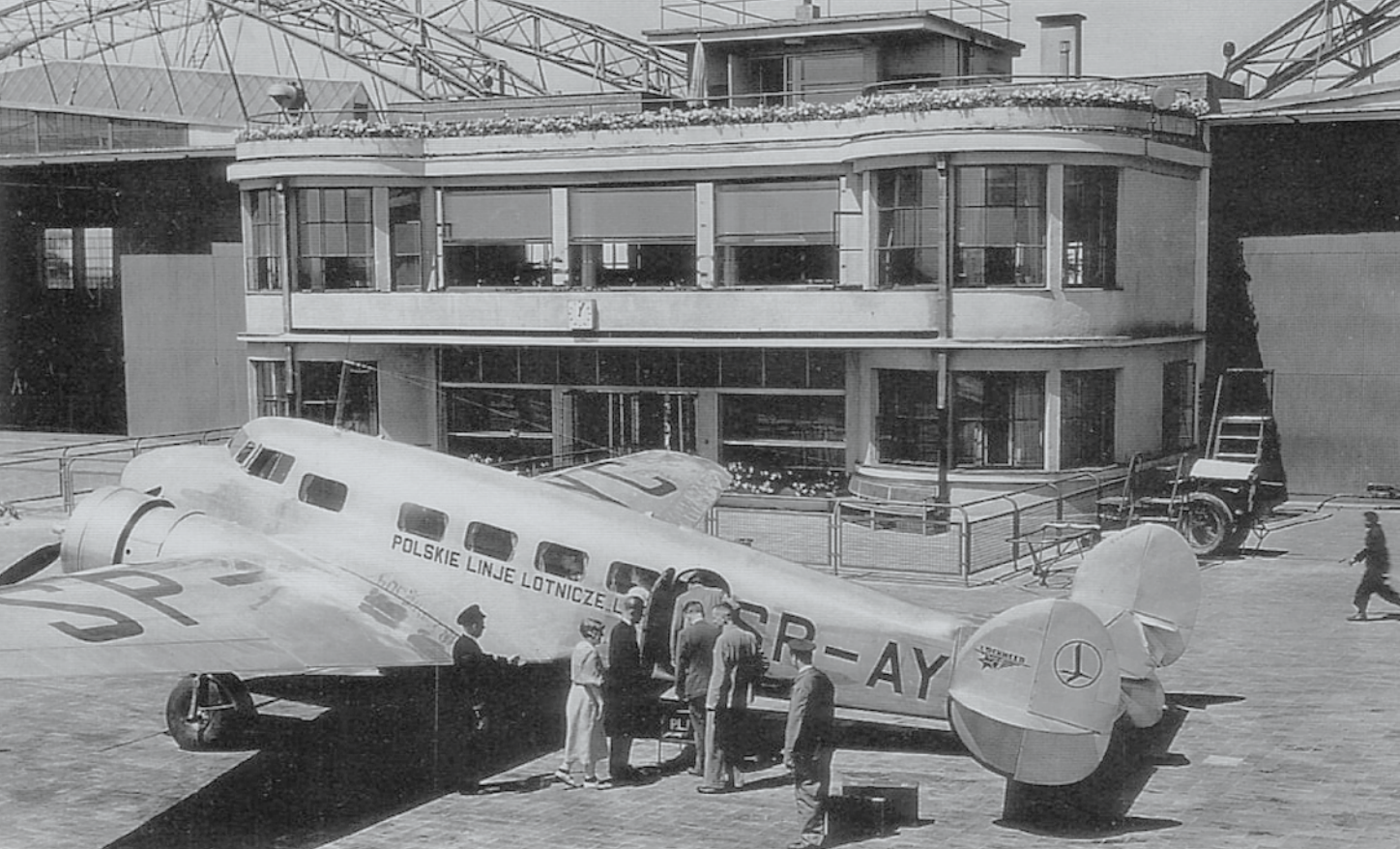




W marcu 1936 r.
na linii PLL LOT wprowadzono
10-miejscowe samoloty
Lockheed L-10A Electra.
Foto Archiwum PLL LOT

Transport lotniczy w Polsce w okresie międzywojennym

Jerzy Liwinski

Polskie Linie Lotnicze „LOT” powstały 1 stycznia 1929 r. Lecz to nie one zapoczątkowały lotnicze przewozy. Pierwsze nieregularne rejsy pasażerskie w naszym kraju były wykonywane na przełomie maja i czerwca 1921 r. przez poznańskie towarzystwo Aero-Targ. 5 września 1922 r. wystartował pierwszy w polskich barwach samolot komunikacyjny towarzystwa Aerolloyd, inaugurując regularne loty krajowe na trasie Gdańsk-Warszawa-Lwów. Powstanie PLL „LOT” znamionuje jednak zasadniczy przełom w naszym lotnictwie cywilnym. Z chwilą utworzenia jednego, państwowo-samorządowego przedsiębiorstwa, transport lotniczy wkroczył na drogę stałego rozwoju.

Transport lotniczy na ziemiach polskich został zapoczątkowany przewozem poczty. Pierwszą przesyłkę drogą powietrzną otrzymał 10 czerwca 1913 r. warszawski korespondent paryskiej redakcji „Matin”, a było nią kilkadziesiąt egzemplarzy dziennika „Matin” i berlińskiego „BZ am Mittag”. Gazety były dostarczone w dniu ich druku, a przelot z Paryża do Warszawy, z międzylądowaniami w Niemczech, trwał 14 godzin.

W Europie nieregularne przewozy pasażerskie były wykonywane już przed I wojną światową, natomiast rejsy regularne zainaugurowali Niemcy w lutym 1919 r.

Do rozwoju cywilnej komunikacji lotniczej przyczyniały się nagromadzone zapasy samolotów wojskowych, głównie bombowych, które po modernizacji były wykorzystywane do przewozu pasażerów i ładunków.

Początki komunikacji lotniczej

Prekursorem przewozów drogą powietrzną w naszym kraju było lotnictwo wojskowe. Po raz pierwszy samolotu, oznaczonego białoczerwonymi pasami na końcach skrzydeł, użyto do transportu pasażera podczas oblężenia Lwowa 8 listopada 1918 r. Pasażerem był prof. Stanisław Stroński, którego z polityczną misją przewożono do Krakowa. Samolot nie osiągnął jed-

nak celu podróży (został ostrzelany i lądował awaryjnie w Łańcucie).

Początki transportu powietrznego w Polsce przypadły na pierwsze lata po odzyskaniu niepodległości, kiedy wśród rozlicznych potrzeb najpilniejszą było odbudowanie wyniszczonego kraju. Takie warunki nie sprzyjały rozwojowi lotnictwa cywilnego. Jednak wyrazem doceniania przez władze państwowe roli nowego środka transportu było przystąpienie Polski do międzynarodowej Konwencji Urządzającej Żeglugę Powietrzną, podpisaną w Paryżu 13 października 1919 r. Był to pierwszy akt prawny, regulujący zasady funkcjonowania transportu lotniczego na świecie.

Rozwój transportu lotniczego stał się możliwy dzięki sieci lotnisk już wcześniej powstałych. Były to m.in. lotniska: w Warszawie (na Polu Mokotowskim), Krakowie-Rakowicach, Poznaniu-Ławicy i Lwowie-Lewandówce. Próby zorganizowania transportu lotniczego w Polsce podjęto już w 1919 r. Jako pierwszy z taką propozycją wystąpił polscy lotnicy z Wojskowej Stacji Lotniczej w Poznaniu-Ławicy, wywodzący się z armii niemieckiej. W sierpniu tegoż roku podjęli oni prace przygotowawcze do uruchomienia po-

Farman F-70 z przedsiębiorstwa „Aero” Komunikacja Powietrzna S.A. (lata 1925–1928).

Fot. Archiwum



łączenia Poznania z Warszawą. Inauguracyjny lot miał się odbyć 18 września 1919 r. Samolot wojskowy miał startować o godzinie siódmej rano z lotniska na Ławicy, aby po dwóch godzinach lądować na lotnisku Pole Mokotowskie. Powrót przewidywano tego samego dnia w godzinach popołudniowych. Bilety sprzedawała jedna z poznańskich księgarń, która też miała przyjmować lotnicze przesyłki i pocztę. Samolot mógł zabierać jednego pasażera i niewielką ilość ładunków. W realizacji ambitnych planów przeszkodziło ograniczenie autonomii, jaką wówczas posiadała wojskowa stacja na Ławicy.

W tym samym okresie, we wrześniu 1919 r., Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej w Warszawie opracowało projekt utworzenia przedsiębiorstwa lotniczego pod nazwą „Narodowe Towarzystwo Żeglugi Powietrznej w Polsce”. Towarzystwo miało mieć charakter spółki akcyjnej z udziałem: skarbu państwa, polskich przemysłowców i angielskiej firmy Handley-Page Transport (powołana przez fabrykę samolotów o tej samej nazwie). Projekt przewidywał uruchomienie połączenia Gdańsk–Warszawa–Kraków i z powrotem, obsługiwane przez samoloty Handley-Page 0/400. Pierwszy zakupiony przez Polskę samolot do obsługi tego połączenia przyleciał pod koniec 1919 r. Był to dwusilnikowy bombowiec z czasu I wś., w którym na potrzeby komunikacji lotniczej zamontowano dziesięć trzcinowych foteli. Posiadał angielski certyfikat zdadności do wykonywania lotów pasażerskich i znaki rejestracyjne G-EAMD. Przedsiębiorstwo lotnicze jednak nie powstało, a jedną z przyczyn były niekorzystne uwarunkowania finansowe, jakie przedstawiła strona brytyjska. Po kilku latach hangarowania na lotnisku Pole Mokotowskie samolot HP 0/400 został skasowany.

Pierwsze obce regularne połączenia

Korzystne położenie naszego kraju na kontynencie europejskim, a równocześnie niesprzyjająca rozwijaniu własnych połączeń lotniczych

Autobus Polskiej Linii Lotniczej Aerolot przed dworcem lotniczym Kraków-Rakowice (1928 r.).



Terminal portu lotniczego Kraków-Rakowice (1928 r.).

Fot. Muzeum Lotnictwa i Aeronautyki

sytuacja polityczno-ekonomiczna, zachęcały zagraniczne towarzystw do przedłużania swoich linii na obszar Polski. Wyjątkowo duże zainteresowanie wykazywali Niemcy i Francuzi, którzy występowali do polskich władz z propozycjami włączenia naszych miast do swoich sieci międzynarodowych połączeń. Propozycje Niemców zostały odrzucone, natomiast do francuskich nastawienie było pozytywne. Należy nadmienić, że Francuzom w prowadzonych uzgodnieniach ułatwiała szerokie kontakty, jakie istniały na szczeblu rządowym.

7 lipca 1920 r. została podpisana w Warszawie polsko-francuska umowa, na mocy której francusko-rumuńskie towarzystwo lotnicze CFRNA (*Compagnie Franco-Roumaine de Navigations Aeriennes*) miało wydłużyć linię Paryż–Strasburg–Praga do Warszawy. Inauguracja nieregularnego połączenia Warszawy z Paryżem odbyła się 20 września 1920 r., a loty regularne rozpoczęły się 12 kwietnia 1921 r. Umowa ta była kilkakrotnie przedłużana i modyfikowana, dzięki czemu połączenie na tym kierunku istniało do 1938 r. Mimo korzystnych warunków, towarzystwo CFRNA nie było zainteresowane dalszym rozwojem linii, ale dla odradzającego się państwa polskiego połączenie to było pierwszym lotniczym „oknem na świat”. Dzięki niemu Warszawa została włączona do międzynarodowej sieci lotniczej i uzyskała szybkie połączenie z wielu europejskimi miastami.

Zgodnie z podpisaną umową towarzystwo CFRNA mogło bezpłatnie korzystać z hangaru na lotnisku mokotowskim i z usług lotniczo-meteorologicznych, a także otrzymać subwencję w postaci bezpłatnej

benzyny (600 l na każdy wykonany przelot). W zamian zostało zobowiązane do comiesięcznego przekazywania kilku bezpłatnych biletów na przewóz poczty. W pierwszych latach działalności loty odbywały się dwa razy w tygodniu, w porze dziennej i przy sprzyjających warunkach atmosferycznych z przerwą jesienno-zimową. W latach późniejszych rejsy odbywały się codziennie z wyjątkiem niedziel i dni świątecznych. Na początku do obsługi linii były używane samoloty trzymiejscowe Potez VII i pięciomiejscowe Potez IX, a od 1924 r. pięciomiejscowe Berline-Spad.

Aero-Targ 1921

Wraz z uruchomieniem międzynarodowej linii do Warszawy zbiegły się pierwsze nieregularne loty organizowane w kraju. Wykonywało je w okresie Targów Poznańskich (28 maja – 6 czerwca 1921 r.) poznańskie towarzystwo Aero-Targ. Z planowanych czterech tras lotniczych uruchomiono dwie: z Poznania do Warszawy i Gdańska, a ich inauguracja odbyła się 29 maja. Ogółem wykonano 58 rejsów, w tym 28 na linii Poznań–Warszawa–Poznań oraz 30 na linii Poznań–Gdańsk–Poznań, a także szereg widokowych lotów okrężnych nad poznańskim lotniskiem. Ogółem samoloty w służbie Aero-Targu przeleciały 16,5 tys. km, przewiozły około 400 pasażerów i 3 tony przesyłek. Korzystano z sześciu samolotów Junkers F-13, wypożyczonych wraz z załogami i personelem naziemnym od niemieckiego towarzystwa Danziger Luftpost, mającego siedzibę w Wolnym Mieście Gdańsku. Lot z Poznania do Gdańska trwał prawie dwie godziny, a bilet kosztował około 6000 marek polskich, a za

kilkunastominutowy lot widokowy płacono 2000 marek. Bilet kolejowy z Poznania do Gdańska kosztował wówczas 7884, a do Warszawy 9188 marek polskich. Po Targach Ministerstwo Kolei Żelaznych nie przedłużyło koncesji na wykonywanie przewozów i Aero-Targ zakończył działalność.

Aerolloyd i Aerolot 1922–1928

Pierwsze polskie połączenia regularne uruchomiono 5 września 1922 r. samolotami spółki Polska Linia Lotnicza Aerolloyd, równocześnie na trasach Warszawa–Lwów i Warszawa–Gdańsk. Właścicielami spółki byli przemysłowcy naftowi: dr I. Wypard, dr B. Dunin-Rzuchowski i K. Unruh (związani z międzynarodowym towarzystwem Fando, będącym właścicielem kopalni i rafinerii naftowych) oraz M. Mosiewicz – dyrektor gdańskiej firmy „Polnaft”. Otwierając te połączenia, przemysłowcy mieli głównie na celu szybką łączność z odległymi kopalniami i rafineriami naftowymi, leżącymi na południowym-wschodzie kraju. Rozpoczynając swoją działalność przewozową skorzystali z bardzo dogodnych warunków, stworzonych przez polskie władze. Przewozy były subwencjonowane przez rząd, a władze wojskowe zezwoliły na nieodpłatne korzystanie z lotnisk.

W latach następnych przedsiębiorstwo dostało dalsze koncesje, dzięki którym uruchomiono kolejne połączenia. W lipcu 1923 r. otwarto linię Warszawa–Kraków, którą w kwietniu 1925 r. przedłużono do Wiednia.

Przy organizowaniu przedsiębiorstwa i wyborze typu floty Aerolloyd nawiązał współpracę z zakładami Junkersa, które dostar-

Samolot Junkers F-13 z inicjałami AP (Aero-Targ Poznań) na lotnisku Ławica (1921 r.). Obie fotografie: Muzeum Lotnictwa i Aeronautyki





Samolot Junkers F-13 w barwach Linii Aerolot.

Fot. Muzeum Lotnictwa i Aeronautyki

czyli 6 samolotów F-13 oraz niemieckimi towarzystwami Danziger Luftpost i Danziger Luft Reederei, które zapewniały szkolenie personelu i obsługę techniczną. Warto tu wspomnieć, że przedstawicielem linii niemieckich i organizatorem technicznym Aerolloydu był Ernst Milch, były oficer lotnictwa armii niemieckiej, który był jednym z przyszłych twórców Luftwaffe i późniejszym feldmarszałkiem, zastępcą Hermanna Goeringa. Związek Aerolloydu z lotnictwem niemieckim był początkowo bardzo ścisły. Piloci i mechanicy samolotów byli Niemcami, a baza techniczna była zlokalizowana w Gdańsku na lotnisku Wrzeszcz. Jednak ze względu na ówczesną sytuację polityczną Ministerstwo Kolei Żelaznych w wydanej 23 września 1923 r. koncesji na dalszą działalność przewozową, zapisało wymóg polonizacji przedsiębiorstwa.

Realizując ten zapis wymieniono w ciągu dwóch lat personel na polski oraz dokonano zmian własnościowych spółki. W 1925 r. Aerolloyd przekształcił się w spółkę akcyjną i przyjął nazwę Polska Linia Lotnicza „Aerolot”. Wówczas też powstała w Warszawie pierwsza baza remontowa lotnictwa komunikacyjnego w Polsce. Otrzymała ona nazwę Stocznia Linii Lotniczej Aerolot, a jej personel techniczny został przeniesiony z Gdańska (zatrudnieni w stoczni Polacy byli szkoleni w zakładach Junkersa).

Jednym z priorytetów nowo powstałego Aerolotu była modernizacja floty. Największym problemem były ograniczenia w zakupie samolotów produkcji niemieckiej, narzucone decyzją administracyjną, co było konsekwencją napiętych stosunków z Niemcami. Dotychczas użytkowane Junkersy F-13 należały do najlepszych w Europie, były bardzo bezpieczne i tanie w eksploatacji. Samolot ten mógł zabrać na pokład czterech pasażerów, był

konstrukcją całkowicie metalową i posiadał zamkniętą kabinę pasażerską. Wobec oczywistych zalet F-13 zarząd nowej spółki zdecydował się nie zrywać współpracy z Junkersem, a wszelkie zakupy dokonywać w filii fabryki w Szwecji.

Samoloty Aerolotu wykonywały rejsy z Warszawy do Krakowa, Lwowa, Gdańska oraz międzynarodowe do Brna i Wiednia, a także okresowo do Łodzi, a stamtąd do Krakowa. W okresie swojej działalności (w latach 1922–28) towarzystwo wykonało 12,2 tysięcy rejsów, przewożąc 27,5 tys. pasażerów, 724 tony bagażu i towarów oraz 52 tony poczty. Poziom bezpieczeństwa lotów był bardzo wysoki, przez sześć lat działalności nie wydarzyła się żadna katastrofa. W chwili zakończenia działalności spółka posiadała 17 samolotów, bogato wyposażone warsztaty w Warszawie i Krakowie oraz zatrudniała 120 pracowników.

„Aero” 1925–1928

W połowie lat 20. ub. wieku, w związku z krytyczną oceną powiązań Aerolloydu z lotnictwem niemieckim, były podejmowane próby organizowania towarzystw przewozowych, opartych wyłącznie na polskim kapitale. Z inicjatywy Śląskiego Okręgu Ligi Obrony Powietrznej Państwa powstało Śląskie Towarzystwo Lotnicze, a staraniem Związku Lotników Polskich w Poznaniu – Towarzystwo Komunikacji Powietrznej Aero. Powstał plan zjednoczenia towarzystw: Polska Unia Lotnicza miała zespolic: Aerolot, Aero i Śląskie Towarzystwo Lotnicze. Podejmowano też próby zorganizowania spółek regionalnych „Pozawia” i „Polawia”.

Z wymienionych zamierzeń doczekało się realizacji jedynie poznańskie Aero, założone przez przedsiębiorców i polityków z Wielkopolski. Spółka otrzymała liczne koncesje na krajowe i zagraniczne połączenia lotnicze, lecz w sposób ciągły obsługiwała tylko trasę między Poznaniem i Warszawą. Inauguracyjny lot do Warszawy został wykonany 25 maja 1925 r. Uruchomiono też inne połączenia (np. do Łodzi), lecz ze względu na małe zainteresowanie po kilku tygodniach zostało skasowane.

W wyposażeniu spółki Aero znajdowało się pięć francuskich samolotów Farman F-70, które pod względem eksploatacyjnym znacznie ustępowały niemieckim Junkersom F-13. Były to jednosilnikowe dwupłaty o drewnianej konstrukcji z miejscami dla czterech

Oplata pocztowa uiszczona ryczałtem.

POLSKA LINIA LOTNICZA AEROLOT S. A.

PRZEWÓZ:
PASAZERÓW
POCZTY
TOWARÓW

ZARZĄD:
WARSZAWA
Nowy-Swiat 24

Port lotniczy:
WARSZAWA
ul. Topolowa
(za kolonją Straszyn)

INFORMACJE:

Warszawa, Telef. 9-00
" 8-50

Lwów " 6-10
" 22-75

Kraków " 32-22
" 35-58

Gdańsk " 415-31

Wiedeń, Tel. 72-5-75
" 45-4-62

ROZKŁAD LOTÓW

ważny od dnia 1 października 1925 r. aż do odwołania

I. Warszawa — Gdańsk

Godzina	Kierunek	Godzina
8,30	Warszawa	15,30
11,30	Gdańsk	12,30

II. Warszawa — Lwów

Godzina	Kierunek	Godzina
8,30	Warszawa	15,30
11,30	Lwów	12,30

III. Kraków — Lwów

Godzina	Kierunek	Godzina
12,30	Kraków	11,15
15,15	Lwów	8,30

IV. Warszawa — Kraków

Godzina	Kierunek	Godzina
8,45	Warszawa	15,00
11,15	Kraków	12,30

V. Kraków — Wiedeń

Godzina	Kierunek	Godzina
12,00	Kraków	11,30
15,00	Wiedeń	8,30

UWAGI: Komunikacja codzienna z wyjątkiem niedziel.
Dowóz do i z lotniska z wyjątkiem w Warszawie i Gdańsku uwzględniony w cenie biletu.

Dostawa poczty i przesyłek w tym samym dniu.

Pocztę lotniczą nadaje się w Urzędach Pocztowych (istnieją specjalne znaczki poczty lotniczej).

Plakat reklamowy z rozkładem lotów Aerolot (jesień–zima 1925 r.). Fot. Archiwum

Tabela 1. Wyniki działalności przewozowej prywatnych towarzystw lotniczych Aerolloyd, Aerolot i Aero w latach 1922–1928

Lata działalności	Ogólna długość linii /km/	Udział linii zagranicznych	Liczba samolotów	Liczba lotów rozkładowych	Liczba pasażerów	Wykonana praca przewozowa /tys. PKm/	Tonaż ładunków /tony/	Regularność lotów
1922 r.	626	0	15	230	660	118	9,7	88%
1923 r.	843	0	15	506	2100	555	12,8	79%
1924 r.	873	0	15	1249	2800	697	30,6	82%
1925 r.	1908	18%	20	2389	5400	1602	77,4	90%
1926 r.	1908	18%	20	2395	6700	1876	58,7	74%
1927 r.	1830	21%	20	3213	9100	2227	285,1	80%
1928 r.	1830	21%	20	2860	6900	1955	238,8	88%

pasażerów. Stwarzały wiele problemów, a ich częste awarie skutkowa-
ły długimi przestojami. W praktyce
latały jeden – dwa samoloty, a pozo-
stałe były w naprawach, co przekła-
dało się na złą kondycję finanso-
wą spółki. W ostatnich miesiącach
działalności dokonano modernizacji
floty pozyskując bardzo nowoczes-
ne samoloty typu Fokker F-VII/1M.
Zostały zakupione w Holandii,
z kredytu rządowego, a ich dosta-
wy nastąpiły pod koniec 1928 r.
Nie zostały one jednak wprowa-
dzone do eksploatacji, z uwagi na
wygaśnięcie koncesji przewozowej
wydanej dla Aero. Samoloty Fokker
zostały przejęte przez Ministerstwo
Komunikacji, które przekazało je
nowo powstałym Polskim Liniom
Lotniczym „LOT”. W chwili przej-
mowania mienia Aero przez PLL
„LOT” samoloty Farman F-70 były
bardzo zużyte i nie było zaintere-
sowania ich pozyskaniem (zostały
skasowane).

Spółka Aero wskutek ciągłych
usterek technicznych samolotów,
słabości organizacyjnych i finanso-
wych nie odgrywała większej roli
na polskim rynku. Podczas 3,5-let-
niej działalności spółki wykonano
1051 lotów przewożąc 2237 pasa-
żerów, 41,5 tony bagażu i towarów
oraz 712 kg poczty. Przeciętny
wskaźnik regularności lotów była
niski i wynosił zaledwie 57%,
a wskaźnik wykorzystania miejsc
pasażerskich – 53%.

Bezpieczeństwo lotów

Na skutek niedoskonałości konstruk-
cyjnych ówczesnych silników lotni-
czych oraz braku ciągłości informa-
cji o warunkach atmosferycznych na
trasie, loty z reguły były wykonywane
tylko w dzień i to przy dobrej widzial-
ności ziemi. W miesiącach jesień-
no-zimowych z uwagi na wystę-
pujące mgły i niebezpieczeństwo
oblodzenia samolotu regularność
lotów spadała nawet do 50%, a na-
wet czasowo była zawieszana (jak
miało to miejsce w latach 1922–23).
Do częstych przypadków należa-
ło zawracanie samolotu z trasy,
a także przymusowe lądowania
w terenie przygodnym. Każde takie
lądowanie kryło w sobie wiele nie-
spodzianek. Zdarzało się, że samo-
lot nie mógł ponownie wystartować
i wymagał demontażu. Na przykład
w 1924 r. towarzystwo Aerolloyd
miało 76 przypadków lądowania
w terenie przygodnym, z czego 85%
było spowodowane złymi warun-
kami atmosferycznymi. W 1928 r.
jeden z pilotów przedsiębiorstwa
Aero obchodził swoisty jubileusz
setnego przymusowego lądowania.



Załadunek poczty i bagażu do Junkersa F-13 odlatującego do Lwowa.

Fot. Muzeum Lotnictwa i Aeronautyki



Junkers F-13 Aerolotu nr rej. P-PALB po jednym z awaryjnych lądowań.

Fot. Muzeum Lotnictwa i Aeronautyki

Należy nadmienić, że podczas tych
lądowań, które wielokrotnie dopro-
wadzały do uszkodzenia samolotu,
żaden pasażer nie doznał uszczerb-
ku na zdrowiu ani nie poniósł strat
materialnych. Było to niewątpliwie
z jednej strony zasługą pilotów
i mechaników, a z drugiej płatow-
ców, które cechowały się dobrymi
własnościami pilotażowymi.

Polskie Linie Lotnicze „LOT”

Druga połowa lat 20. ub. wieku była
dla polskiego lotnictwa okresem
szczególnym. Powstają znane kon-
strukcje samolotów i dynamicznie
rozвива się lotnictwo sportowe (aero-
kluby akademickie). Ukazuje się

polskie prawo lotnicze, a w Minister-
stwie Komunikacji tworzy się wła-
dzą lotniczą w randze departamen-
tu. 12 października 1929 r. w War-
szawie odbyła się międzynarodowa
konferencja, dotycząca transportu
lotniczego. Jej uczestnicy podpisali
konwencję o zasadach organizacji
przewozów lotniczych, znaną jako
„Konwencja Warszawska” (do dziś
ratyfikowało ją 120 państw). Jest
to jedno z ważniejszych unormo-
wań prawnych z dziedziny lotnictwa
cywilnego.

Przełomową datą w historii
polskiego lotnictwa komunikacyj-
nego był jednak 14 marca 1928 r.,
kiedy zostało podpisane zostało

„Rozporządzenie Prezydenta RP
o prawie lotniczym” (DzU z 1928 r.,
Nr 69, poz. 437). Było ono pierw-
szym tej rangi aktem prawnym,
regulującym całokształt spraw lot-
nictwa cywilnego w Polsce i nakła-
dającym na Ministra Komunikacji
formalne obowiązki nadzoru nad
lotnictwem komunikacyjnym.

W drugiej połowie tegoż roku
Ministerstwo Komunikacji opraco-
wało program rozwoju komunikacji
lotniczej. Przewidywał on m.in.: nie
przedłużanie koncesji przewozo-
wych dla funkcjonujących prywat-
nych linii lotniczych i stworzenie
w ich miejsce przedsiębiorstwa
państwowo-samorządowego; zmia-

Samolot Fokker F-VII/1M zabierał 8 pasażerów i miał zasięg 900 km.

Fot. Archiwum PLL „LOT”



Tabela 2. Wyniki działalności przewozowej Polskich Linii Lotniczych „LOT” w latach 1929–1939

Lata działalności	Ogólna długość linii (km)	Udział linii zagranicznych	Liczba państw objętych siecią linii	Liczba samolotów	Liczba lotów rozkładowych	Liczba przewiezionych pasażerów	Praca przewozowa pasażerów (tys. pkm)	Tonaż ładunków (tony)	Regularność lotów
1929 r.	2870	21%	3	20	5641	16 428	3840	370,8	95%
1930 r.	3238	42%	4	23	5238	13 682	3250	468,1	95%
1931 r.	3910	52%	6	26	5066	14 687	3707	406,3	94%
1932 r.	4704	51%	8	26	4569	11 187	3012	365,0	95%
1933 r.	4779	54%	8	30	4934	15 912	4301	371,0	97%
1934 r.	4418	58%	9	33	4728	18 301	5285	413,8	96%
1935 r.	4388	58%	9	28	4567	22 192	5852	432,8	98%
1936 r.	4275	57%	7	13	4682	33 204	8812	666,1	98%
1937 r.	5734	68%	10	16	6014	37 497	10 654	932,5	95%
1938 r.	6285	71%	12	14	6197	35 392	10 075	1006,5	96%
1939 r.	10 207	82%	15	18					

nę systemu koncesjonowania i subwencjonowania działalności obcych towarzystw lotniczych, działających na polskim rynku; rozbudowę lotnisk i portów lotniczych oraz naziemnych systemów nawigacyjnych i łączności.

Po uzyskaniu akceptacji zainteresowanych urzędów przystąpiono do wdrażania programu rozwoju. Funkcjonujące dotychczas prywatne przedsiębiorstwa lotnicze Aerolot i Aero nie otrzymały od rządu przedłużenia koncesji na działalność przewozową i z końcem 1928 r. uległy likwidacji. W ich miejsce zostało powołane państwowo-samorządowe przedsiębiorstwo lotnicze pod nazwą Polskie Linie Lotnicze „LOT”. 27 grudnia 1928 r. przedsiębiorstwo PLL „LOT” jako spółka z o.o. została zarejestrowana w sądzie okręgowym w Warszawie (rejestr handlowy

dział B, nr LXVIII 9825 – pod nazwą: Linie Lotnicze „LOT”). W połowie 1929 r. nazwa przedsiębiorstwa została rozszerzona przez dodanie przymiotnika „Polskie” (pełne brzmienie: Polskie Linie Lotnicze „LOT”). Miało ono charakter spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Kapitał zakładowy wynosił 8 mln zł; ze 100 udziałów 86 posiadał Skarb Państwa (jego reprezentantem w spółce był Minister Komunikacji), 10 należało do Skarbu Śląskiego i samorządów śląskich, a cztery udziały – do samorządów miast Poznania i Bydgoszczy. Autorem znaku firmowego PLL „LOT” (żurawia) był artysta-plastyk Tadeusz Gronowski.

PLL „LOT” na mocy swojego statutu posiadały wyłączne prawo do eksploatacji linii, a na podstawie koncesji specjalnej – rów-

niez kierunków zagranicznych. Pierwsza koncesja na działalność przewozową, przyznana przez Ministerstwo Komunikacji, miała czteroletni okres ważności (licząc od 1929 r.). 27 maja 1932 r. przedłużono ją o 6 lat, a 4 maja 1938 r. o kolejny okres. PLL „LOT” przejął ze zlikwidowanych towarzystw lotniczych Aerolot i Aero użytkowane przez nie jednosilnikowe samoloty: 15 Junkersów F-13 oraz 6 Fokkerów F-VIIA/1M wraz z wyposażeniem i personelem. Junkersy F-13 miały już za sobą po kilka lat eksploatacji (wyprodukowane w latach 1922-25), natomiast Fokkery F-VII/1M (odkupione od Aero dla PLL „LOT” przez Skarb Państwa) były fabrycznie nowe.

Działalność przewozową PLL „LOT” rozpoczęły 2 stycznia 1929 r. na pięciu liniach krajowych, obsłu-

giwanych wcześniej przez Aerolot i Aero (Warszawa–Gdańsk, Warszawa–Poznań, Warszawa–Lwów, Warszawa–Katowice i Katowice–Kraków) i na jednej zagranicznej (Katowice–Brno–Wiedeń). 7 lipca 1929 r. odbyła się w Warszawie na lotnisku mokotowskim uroczystość poświęcenia PLL „LOT”. Gościem honorowym był prezydent RP prof. Ignacy Mościcki, który zwiedził zabudowania portowe, warsztaty i hangary, w tym najnowszy nabytek trzysilnikowy samolot komunikacyjny Fokker F-VIIB/3M.

Od początku działalności PLL „LOT” rozwijała sieć połączeń zarówno krajowych jak i zagranicznych. Tylko w przeciągu jednego roku sieć linii została wydłużona z 1853 km do 2870 km. Stało się to możliwe dzięki uruchomieniu nowych kierunków: Katowice–Poznań, Poznań–Bydgoszcz–Gdańsk i Warszawa–Bydgoszcz. W następnych latach rozwijano siatkę połączeń, głównie poprzez przedłużanie funkcjonujących linii krajowych o nowe odcinki linii zagranicznych. W okresie dziesięciolecia długość sieci linii wzrosła trzy i pół trzykrotnie z 2870 km (w 1929 r.) do 10 200 km (w 1939 r.). Niektóre międzynarodowe połączenia były użytkowane wspólnie z zagranicznymi przedsiębiorstwami komunikacji lotniczej (np. niemieckim Deutsche Lufthansa, rumuńskim Lares, węgierskim Malert, włoskim Avio Line Italiane). Regularność lotów wynosiła 91,5%, w tym na liniach krajowych – 95,4%, a zagranicznych – 84,8%.

W całym okresie przedwojennym PLL „LOT” były subwencjonowane przez Ministerstwo Komunikacji (Departament Lotnictwa Cywilnego), które dokonywało zakupów samolotów i modernizowało lotniska. Wpływy z przewozów pasażerów i ładunków pokrywały zaledwie od 15% do 30% ogólnych kosztów działalności przedsiębiorstwa (w 1929 r. – 15,2%, 1933 – 14,6%, 1934 – 17,5%, 1935 – 20,1%, 1936 – 22,3%, 1937 – 30,4% i 1938 – 27,6%). W 1938 r. subwencja wyniosła 6,5 mln złotych, z tego znaczna część była wykorzystana na rozwój portów i lotnisk i zakupy sprzętu lotniczego (ceny samolotów komunikacyjnych: płatowiec Douglas DC-2 – 440 tys. zł; płatowiec Lockheed 10A Electra – 200 tys. zł, płatowiec Lockheed 14H Super Electra – 340 tys. zł i silniki lotnicze – około 100 tys. zł).

Zgodnie z postanowieniem art. 44 rozporządzenia Prezydenta RP o Prawie Lotniczym PLL „LOT” powinien być korzystać z samolo-

Jeden z pierwszych plakatów reklamowych PLL LOT z 1929 r.

Fot. Archiwum PLL „LOT”



tów polskiej produkcji (zakupy za granicą tylko za zezwoleniem Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych), jednak krajowe konstrukcje ustępowały zagranicznym. Przez całą dekadę lat trzydziestych przewoźnik otrzymał do testowania w sumie dziewięć prototypów samolotów komunikacyjnych zbudowanych w Polsce. Spośród nich tylko jeden PWS-24 wyszedł poza stadium prototypu.

W okresie międzywojennym samolot komunikacyjny był luksusowym środkiem transportu, na podróże którym mogli sobie tylko pozwolić nieliczni. Zarząd PLL „LOT” pragnąc przekonać do niego jak największą liczbę pasażerów okresowo wprowadzał znaczne obniżki cen biletów, aby były one porównywalne z cenami biletów kolejowych (np. w 1931 r. bilet lotniczy z Warszawy do Lwowa kosztował 45 zł, a kolejowy 3 kl. poc. posp. – 38 zł).

Flota PLL „LOT”

Przez cały okres działalności flota PLL „LOT” była systematycznie modernizowana. W pierwszym roku funkcjonowania (1929 r.) przedsiębiorstwo dysponowało tylko jednosilnikowymi samolotami typu Junkers F-13 i Fokker F-VIIA/1M, rok później wprowadzono do eksploatacji licencyjne trzysilnikowe Fokker F-VIIB/3M. Samoloty Fokker F-VII/3M były produkowane w Polsce na podstawie licencji zakupionej w Holandii. Na potrzeby PLL „LOT” w wytwórni Plage i Laśkiewicz wyprodukowano 10 samolotów. W stosunku do wersji jednosilnikowej F-VII/1M zabierały więcej pasażerów i charakteryzowały się większą prędkością lotu i dobrymi własnościami pilotażowymi. Od 1933 r. do eksploatacji weszły samoloty polskiej produkcji PWS-24/bis, które głównie były używane do celów aerofotogrametrycznych.

Postęp techniczny lotnictwa w latach 30. ub. wieku powodował, że starzenie się floty było znacznie szybsze niż w poprzednim dziesięcioleciu. Eksploatowane samoloty typu Junkers F-13 i Fokkery F-VII liczbą miejsc pasażerskich i prędkością ustępowały znacznie amerykańskim maszynom nowych typów, produkcji Douglasa i Lockheeda. Zarząd PLL „LOT” miał świadomość, że aktualna siatka połączeń stanowi już kres możliwości operacyjnych tych maszyn, a jej rozwój zależał od zakupu samolotów nowej generacji. Ponieważ dalsze użytkowanie starzejącego się sprzętu

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT”



ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 16. X. 1930 do 15. III. 1931 r.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL

Godzina		Kierunek		Godzina	
12.50 15.00	↓	o. Warszawa p. Poznań	↑ o.	11.10 9.00	
13.15 15.15	↓	o. Warszawa p. Bydgoszcz	↑ o.	11.00 9.00	
8.30 10.30	↓	o. Warszawa p. Katowice	↑ o.	14.45 12.45	
12.00 14.30	↓	o. Warszawa p. Lwów	↑ o.	12.00 9.30	
12.30 15.00	↓	o. Warszawa p. Gdańsk (Danzig)	↑ o.	11.30 9.00	
10.50 11.35	↓	o. Katowice p. Kraków	↑ o.	10.45 10.00	12.20 11.35
* 11.15 — — 13.45	↓	o. Katowice p. Brno o. Brno p. Wien	↑ o. p. o.	** 12.00 10.20 10.00 9.00	* 12.00 — — 9.30
* 8.00 12.30 13.00 14.30	↓	o. Lwów p. Galati o. Galati p. Bucuresti	↑ o. p. o.	*** 15.30 11.00 10.30 9.00	** 14.30 10.00 9.30 8.00

Plakat reklamowy z rozkładem lotów PLL LOT (jesień-zima 1930/1931 r.).

Fot. Archiwum

groziło pozostaniem w tyle za światową czołową linią lotniczych dlatego też pilną stawała się konieczność modernizacji floty. W połowie 1935 r. zakupiono pierwsze dwusilnikowe Douglasy DC-2, które mogły pomieścić w przestronnej i ogrzewanej kabinie 14 osób i 900 kg bagażu. Był on pierwszym dwusilnikowym dolnopłatem z chowanym podwoziem w barwach PLL „LOT” i wyposażonym w autopilota (mało precyzyjny – początki rozwoju tego typu układów). Samoloty zostały wprowadzone do służby 1 listopada 1935 r., początkowo na trasie Warszawa–Kraków. Wzbudzały duże zainteresowanie, którego wyni-

kniętoby kilkunastokrotny wzrost frekwencji na tej trasie. Później DC-2 były wykorzystywane do obsługi linii zagranicznych. Samoloty te były przez PLL „LOT” bardzo intensywnie eksploatowane, a ich roczny nalot wynosił po 1000 godzin.

W latach 1935–36 flota przedsiębiorstwa powiększyła się o kolejne samoloty: dziesięć 10-miejscowych Lockheed L-10A *Electra* i jeden 15-miejscowy niemiecki Junkers Ju-52/3m. Ten ostatni samolot został pozyskany, w drodze wymiany za dziewięć wystużonych Junkersów F-13. Ju-52/3m dysponował zasięgiem 1350 km i był wykorzystywany do realizacji połączeń zagranicz-

nych, natomiast L-10A o zasięgu do 1140 km latał na połączeniach krajowych i z bliską zagranicą. W 1938 r. PLL „LOT” wzbogacił się o najnowocześniejsze wtedy na świecie samoloty typu Lockheed L-14H *Super Electra*. Zabierały 12 pasażerów i dysponowały zasięgiem 3100 km, tj. ponad dwa i pół razy większym niż maszyny, będące dotychczas w wyposażeniu przewoźnika. Daleki zasięg L-14H pozwolił na wyeliminowanie międzylądowań głównie na długich trasach bałkańskich.

W wyniku prowadzonej modernizacji floty poprawiły się wskaźniki techniczno-ekonomiczne. Prędkość przelotowa samolotów wzrosła dwukrotnie z 140 km/h do 300 km/h, a zdolność przewozowa trzykrotnie. W 1929 r. koszt jednego tonokilometra oferowanego wynosił 7,74 zł, w 1935 r. obniżył się do 5,29 zł, a w 1939 r. wynosił poniżej 3 zł. Nowoczesne samoloty w PLL „LOT” stanowiły też dla pasażerów dużą atrakcję i z powodzeniem konkurowały z maszynami innych europejskich przewoźników.

W ostatnich miesiącach przedwojennej działalności w sierpniu 1939 r. PLL „LOT” były nowoczesnie zorganizowaną i zarządzaną spółką. Zatrudniały 694 wysoko wykwalifikowanych pracowników, w tym: 25 pilotów, 37 innych członków personelu latającego (nawigatorzy, mechanicy pokładowi) i 200 mechaników obsługi naziemnej. Flota liczyła 26 samolotów, w tym 18 komunikacyjnych (8 x L-14H, 7 x L-10A, 2 x DC-2, 1 x Ju-52/3m), cztery fotogrametryczne (4 x F-VII/3M) oraz cztery specjalne wykorzystywane do celów łącznikowych i szkolnych (2 x PWS-24, 1 x F-VII/1M i 1 x RWD-13).

Samolot Junkers Ju-52 zabierał 15 pasażerów i miał zasięg 1350 km. Na zdjęciu inauguracja lotów na trasie Warszawa–Budapeszt–Belgrad, 15 czerwca 1939 r.

Fot. Archiwum PLL „LOT”



Tabela 3. Dane techniczne samolotów komunikacyjnych lat 1922–1939

Wyszczególnienie	Junkers F-13	Farman F-70	Fokker F-VII/1M	Fokker F-VII/3M	PWS-24/bis	Junkers Ju-52/3m	Douglas DC-2	Lockheed L-10A	Lockheed L-14H
Długość samolotu, m	9,6	10,5	15,0	14,6	9,6	18,9	18,9	11,8	13,5
Rozpiętość skrzydeł, m	17,7	14,9	19,3	21,7	15,0	29,2	25,9	16,7	19,9
Ciężar startowy, kg	1850	2050	3500	5500	2000	10500	8250	4760	7940
Prędkość maksymalna, km/h	170	180	188	200	225	280	330	320	365
Prędkość przelotowa, km/h	140	150	162	185	180	225	264	245	300
Ilość silników	1	1	1	3	1	3	2	2	2
Zasięg lotu, km	700	400	900	900	750	1350	1770	1140	3100
Liczba miejsc	4	4	8	10	4	15	14	10	12
Ilość zakupionych s-tów	16	5	6	15	11	1	3	10	10
Lata użytkowania	1922–1936	1925–1928	1928–1938	1929–1939	1932–1939	1936–1939	1935–1939	1936–1939	1938–1939



Samolot Lockheed L-14H Super Electra zabierał 12 pasażerów i miał zasięg 3100 km.

Fot. Archiwum PLL „LOT”

Do szczególnych osiągnięć PLL „LOT” w okresie międzywojennym należy zaliczyć dwa wydarzenia. Pierwszym był eksperymentalny przelot z USA do Polski nowo zakupionym samolotem L-14H (nr rej. SP-LMK). Lot został wykonany z kalifornijskiej wytwórni do Warszawy, a trasa o długości 24 850 km prowadziła przez państwa Ameryki Środkowej i Południowej, Atlantyk, Afrykę i Włochy. Cały przelot z licznymi międzylądowaniami trwał od 13 maja do 5 czerwca, a czas spędzony w powietrzu wyniósł ponad 85 godzin. Najdłuższy odcinek przebiegający nad Atlantykiem miał długość 3070 km i został pokonany w czasie 11 godzin.

Lot ten był wyczynem na miarę światową i przyniósł cenne doświadczenia. Miały być one później wykorzystane przy organizowaniu regularnego połączenia między Polską a USA, planowanego na drugą połowę 1940 r.

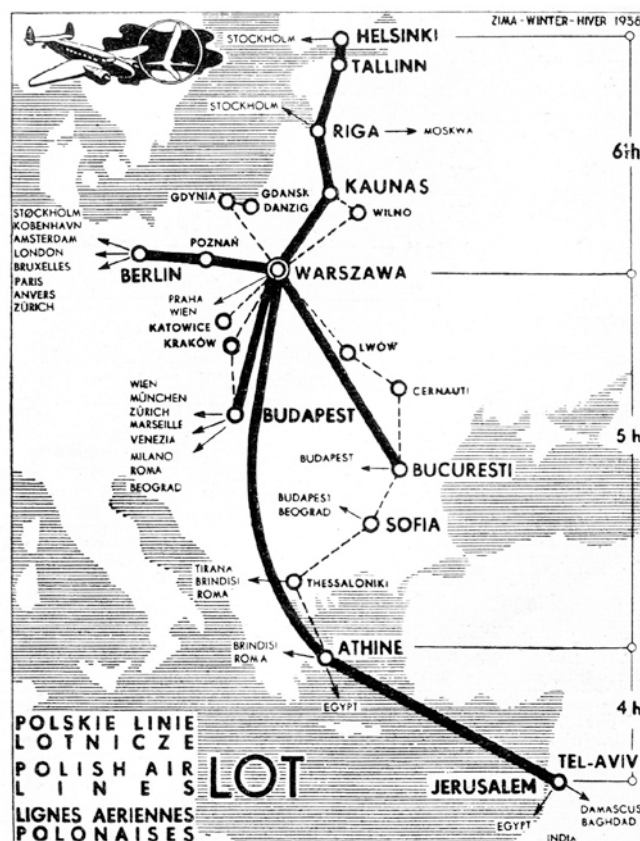
Drugim znaczącym osiągnięciem PLL „LOT” było uruchomienie połączenia z Warszawy do Lyddy (Palestyny) tylko z jednym międzylądowaniem. Trasa liczyła ponad 3 tys. km i prowadziła przez Węgry, Jugosławię, Grecję (międzylądowanie w Atenach), a dalej nad Morzem

Egejskim i Morzem Śródziemnym. Najdłuższy odcinek z Warszawy do Aten liczył 1674 km i był wykonywany w porze nocnej, w czasie 6 godzin. Na zorganizowanie takiej

linii mogły sobie tylko pozwolić przedsiębiorstwa lotnicze, dysponujące nowoczesnym sprzętem i wysoko wykwalifikowanym personelem lotniczym.

Sieć lotnicza PLL LOT w okresie jesienno-zimowym 1938 r.

Fot. Archiwum



Oprócz sukcesów były i bolesne porażki. W latach 1936–38 doszło do 5 katastrof lotniczych (1936 i 1937 – po 2 i 1938 – 1), w których zginęło 28 osób. Dwie z tych katastrof były spowodowane złymi warunkami atmosferycznymi, dwie – błędnymi informacjami nawigacyjnymi z ziemi, a w jednym przypadku zawinił sprzęt. W katastrofach utracono pięć samolotów komunikacyjnych: trzy L-10A (SP-AYA, SP-AYB, SP-AYD), jednego L-14H (SP-BNG) oraz jednego DC-2 (SP-ASJ). Ponadto kilka samolotów uległo poważnym uszkodzeniom i zostały skasowane. Był wśród nich L-14H SP-BNJ, który spłonął na lotnisku w Bukareszcie. Największą i zarazem najtragiczniejszą była katastrofa samolotu typu L-14H (nr rej. SP-BNG) podczas rejsu rozkładowego 22 lipca 1938 r. w Campulung pod Czerniewicami (Rumunia). W 18 minut po starcie z lotniska w Czerniewicach nastąpiło przetarcie linki steru wysokości i samolot z wysokości 3000 m spadł na ziemię. Zginęło wówczas 10 pasażerów i 4 członków załogi.

Rozwój siatki połączeń

Od samego początku działalności PLL „LOT” rozwijał siatkę połączeń, którą przejął w 1929 r. po Aerolot i Aero. W 1930 r. linia Warszawa–Lwów została przedłużona do Bukaresztu, a w roku następnym do Sofii i Salonik. W 1932 r. otwarto linię Warszawa–Wilno–Ryga–Tallin, w 1934 r. linia Warszawa–Poznań zostaje przedłużona do Berlina, a w 1936 r. z Salonik do Aten, a następnie do Lyddy (Palestyna). W 1937 r. zostaje przedłużona linia bałtycka z Tallina do Helsinek. Największy rozwój linii zagranicznych nastąpił w latach 1938–39, kiedy to weszły do eksploatacji samoloty L-14H. Siatka europejskich połączeń została poszerzona m.in. o Budapeszt, Belgrad, Wenecję, Rzym i Kopenhagę. Linia południo-

wa PLL „LOT” została przedłużona z Lyddy do Bejrutu, a do bałtyckiej włączono Kowno.

Pomimo rozwoju siatki połączeń na kierunku północnym i południowym w ograniczonym stopniu były rozwijane kierunki wschód-zachód. Linie zachodnie ograniczały się przez długie lata do odcinka Warszawa-Berlin, eksploatowanego z niemiecką Lufthansą. Połączenie z Paryżem było utrzymywane wyłącznie przez towarzystwo francuskie, z Londynem przez towarzystwo brytyjskie oraz nie było żadnej linii na wschód (np. do ZSRR). Brak porozumienia z Czechosłowacją przez długi czas hamował rozwój sieci na kierunku południowo-zachodnim (połączenie z Budapesztem, Belgradem i Rzymem powstało dopiero w 1939 r.). Z pośród realizowanych połączeń najwyższy poziom rentowności miała linia do Lyddy (ze względu na stosunki narodowościowe, istniejące w Polsce w okresie międzywojennym). W połowie 1939 r. sieć międzynarodowych linii PLL „LOT” obejmowała 15 krajów.

Wydział Aerofotogrametryczny

PLL „LOT” wykonywały także usługi aerofotogrametryczne. W 1930 r. utworzono specjalny Wydział Aerofotogrametryczny, który zajmował się wykonywaniem pomiarów i zdjęć lotniczych oraz ich późniejszym opracowywaniem. Materiały w postaci planów i map powstawały głównie na zlecenie Ministerstwa Robót Publicznych, Ministerstwa Skarbu, Wojskowego Instytutu Geograficznego, samorządów miejskich, a także osób prywatnych. Prace aerofotogrametryczne wykonywano m.in. na Polesiu (w związku z melioracją bagien tego regionu), wzdłuż dolin dużych rzek (wały przeciwpowodziowe) oraz na wybranych terenach Polski wschodniej (klasyfikacja gruntów rolnych i lasów o powierzchni 1 mln ha).

Na potrzeby Wojskowego Instytutu Geograficznego wykonano zdjęcia 3 milionów ha powierzchni kraju i na ich podstawie Instytut opracowywał później szczegółowe mapy sztabowe.

W pierwszych latach działalności na potrzeby fotogrametrii wykonywano rocznie po 20–30 lotów, a od 1935 r. po 200 lotów (w czasie 400–500 godzin). Do celów fotogrametrycznych wykorzystywane były samoloty PWS-24 i F-VII, wyposażone w pokładową aparaturę fotogrametryczną (lotnicze aparaty fotograficzne). Wydział Aerofotogrametryczny był nazywany

ROZKŁAD LOTÓW P. L. L. „LOT”	
od 16.IV – 1939 r.	
CZAS LOKALNY	
Helzinki – Tallin – Ryga – Kowno – Wilno – Warszawa Codziennie prócz niedzieli do 31.VIII 7.30 l. o. Helzinki p. + 19.00 do 31.VIII 8.00 p. Tallin o. 18.30 8.20 o. Tallin p. 18.10 9.35 p. Ryga o. 16.50 9.55 o. Ryga p. 16.30 10.00 p. Kowno o. 14.20 10.20 o. Kowno p. 14.00 10.50 p. Wilno o. 13.30 11.10 o. Wilno p. 13.10 13.00 p. Warszawa o. 11.30	
Warszawa – Kraków – Budapeszt Codziennie prócz niedzieli 13.40 l. o. Warszawa p. + 10.55 14.45 p. Kraków o. 9.50 15.05 o. Kraków p. 9.30 16.35 p. Budapeszt o. 8.00	
Gdańsk – Gdynia – Warszawa – Budapeszt – Zagrzeb – Weneja – Rzym Codziennie prócz niedzieli od 1.V 7.30 l. o. Gdańsk p. + 17.30 od 1.V 7.50 p. Gdynia o. 17.10 8.00 o. Gdynia p. 16.50 9.30 p. Warszawa o. 15.20 od 12.VI 10.00 l. o. Warszawa p. + 14.50 od 12.VI 12.15 p. Budapeszt o. 12.35 od 16.VI 12.45 l. o. Budapeszt p. + 12.05 od 16.VI 13.50 p. Zagrzeb o. 11.00 14.05 o. Zagrzeb p. 10.45 15.05 p. Weneja o. 9.45 15.35 o. Weneja p. 9.15 17.20 p. Rzym o. 7.30	
Warszawa – Gdynia Codziennie i w niedziele od 16.VI 9.10 l. o. Warszawa p. + 15.50 od 16.VI do 15.VIII 10.40 p. Gdynia o. 14.20 do 15.VIII	
Warszawa – Katowice Codziennie prócz niedzieli 16.30 l. o. Warszawa p. + 8.55 17.40 p. Katowice o. 7.45	
Warszawa – Poznań – Berlin Codziennie i w niedziele 16.10 l. o. Warszawa p. + 13.00 17.30 p. Poznań o. 11.40 17.50 o. Poznań p. 11.20 19.10 p. Berlin o. 10.00	
Warszawa – Berlin – Londyn Codziennie prócz niedzieli 11.00 l. o. Warszawa p. + 18.30 13.10 p. Berlin o. 16.20 13.40 o. Berlin p. 15.50 17.25 p. Londyn o. 12.05	
Warszawa – Lwów – Czerniowiec – Bukareszt Codziennie oprócz niedzieli 13.30 l. o. Warszawa p. + 10.25 15.00 p. Lwów o. 9.00 15.20 o. Lwów p. 8.40 17.20 p. Czerniowiec o. 8.35 17.40 o. Czerniowiec p. 8.15 19.30 p. Bukareszt o. 6.30	
Bukareszt – Sofia – Saloniki – Ateny Poniedziałki, środy, piątki 7.00 l. o. Bukareszt p. + 18.30 8.25 p. Sofia o. 17.10 8.45 o. Sofia p. 16.50 10.05 p. Saloniki o. 15.30 10.25 o. Saloniki p. 15.10 11.35 p. Ateny o. 14.00	
Warszawa – Ateny – Lydda – Bejrut Dwa razy tygodniowo wtorki, soboty 1.00 l. o. Warszawa p. + 18.45 poniedziałki 7.30 p. Ateny o. 14.15 8.30 o. Ateny p. 13.15 12.30 p. Lydda o. 9.10 13.00 o. Lydda p. 8.40 14.00 p. Bejrut o. 7.40	
Objasnienie znaków: o. – odlot, p. – przylot	

Plakat reklamowy z rozkładem lotów PLL „LOT” (wiosna-lato 1939 r.)

Fot. Archiwum

potocznie FotoLOT-em, a w ostatnim okresie działalności zatrudniał ponad 100 osób.

Podsumowanie

Komunikacja lotnicza w Polsce od samego początku była przedmiotem zainteresowania władz państwowych. W pierwszym okresie działalności w stosunkowo krótkim czasie osiągnęła dobry poziom techniczny, a bezpieczeństwo wykonywanych lotów było na wysokim poziomie. Jednak prywatni właściciele, kierowani przede wszystkim chęcią osiągnięcia dużych zysków, nie byli zainteresowani jej właściwym rozwojem. Aby osiągać jak największe zyski nawiązali ścisłą współpracę z niemieckim koncernem Junkersa, który wskutek ograniczeń nałożonych na Niemcy traktatem wersalskim szukał możliwości ekspansji poza granice kraju. Dlatego też oferował bardzo korzystne usługi i ceny samolotów.

Przełomowym dla polskiej komunikacji stał się jednak 1928 r., kiedy to Prezydent RP podpisał

rozporządzenie o prawie lotniczym. W wyniku przeprowadzonych reform powstał jeden państwowo-samorządowy przewoźnik pod nazwą Polskie Linie Lotnicze „LOT”, który przejął wszystkie połączenia realizowane przez Aerolot i Aero, a następnie rozwijał je na zasadzie wyłączności.

W ciągu dziesięciu lat działalności (1929–38) przewozy, liczone wielkością wykonanej pracy przewozowej pasażerów PKm (pasażerokm), wzrosły 2,6-krotnie (z 3,8 mln PKm w 1929 r. do 10 mln PKm w 1938 r.). Jednak porównując tempo wzrostu przewozów lotniczych w Polsce z innymi europejskimi krajami można stwierdzić, że było ono w naszym kraju znacznie wolniejsze. Większą dynamikę wzrostu osiągnęły prawie wszystkie liczące się europejskie państwa (Włochy – wzrost 15-krotny, Belgia – 11,4, Holandia – 8,4, Wielka Brytania – 7,5, Francja – 5,9, Hiszpania – 5,5 i Niemcy 5,4). W efekcie czego pozycja naszego kraju w przewozach lotniczych systematycznie

spadała. W 1929 r. zajmowaliśmy 7 miejsce (po Niemczech, Francji, Wielkiej Brytanii, ZSRR, Holandii i Włoszech), w 1934 r. – 9, a w 1938 r. – 12. Najpierw wyprzedziła nas Belgia, a później Czechosłowacja, Szwecja, Szwajcaria i Hiszpania. Główną przyczyną było: opóźnione przyjęcie rządowego programu rozwoju komunikacji lotniczej (nowa polityka komunikacyjna), zaniechanie rozwoju połączeń lotniczych na kierunkach wschód-zachód oraz zaistniałe w ostatnich latach katastrofy lotnicze.

Zgodnie z zamierzeniami przewozy miały ulegać sukcesywnemu zwiększaniu poczynając od 1939 r. Miała się do tego przyczyniać przeprowadzona modernizacja floty (zakupy kolejnych samolotów Lockheed L-14H) i dalszy rozwój siatki połączeń. W połowie 1939 r. sieć linii lotniczych już wzrosła do 10200 km i była ponad półtora-krotnie większa niż rok wcześniej (6285 km). Tylko przez osiem miesięcy 1939 r. przewieziono 65 tys. pasażerów i 1400 ton ładunków, co w stosunku do całego poprzedniego stanowiło blisko dwukrotny wzrost. W kolejnych latach planowano rozdzielić ruch krajowy od międzynarodowego, poprzez stworzenie ich odrębnej sieci. Projektowano otwarcie nowych linii na wschód (do Mińska i Moskwy), przedłużenie linii na zachód (z Berlina do Brukseli i Paryża), a także otwarcie linii atlantyckiej do USA. W ciągu pięciu lat długość sieci lotniczej miała wynieść ponad 17 tys. km, a roczne przewozy miały wynosić 130 tys. pasażerów, 1800 ton bagażu i 1000 ton poczty. Do realizacji powyższych zamierzeń przedsiębiorstwo było dobrze przygotowane, zarówno pod względem taboru jak i personelu lotniczego. Niestety wybuch wojny przekreślił ambitne programy rozwojowe PLL „LOT”. □

Fot. Archiwum PLL „LOT”

Samolot Douglas DC-2 zabierał 17 pasażerów i miał zasięg 1770 km.

