ROCZNIK PRZEMYSKI t. 51
HISTORIA z. 1 (13) 2015

ANDRZEJ OLEJKO (Rzeszów)

LUDZIE LISTY PISZĄ… – POCZTOWA LINIA LOTNICZA WIEDEŃ-KRAKÓW-KIJÓW-WIEDEŃ W ŚWIETLE ARCHIWALIÓW ÖSTERREICHISCHES STAATSARCHIV-KRIEGSARCHIV WIEN

Abstract

***People write letters*… On the postal airline Vienna-Cracow-Kiev-Vienna in the light of the archive records of the Österreichisches Staatsarchiv – Kriegsarchiv Wien**

Summary

1 April 1918 was the day the first in history regular postal airline Vienna-Cracow-Lviv-Kiev--Vienna was launched. The total flight time was 13 hours and the record flight took 11 hours. The route was divided into ca. 350-km-long stages and covering it with cargo was often very difficult, even dangerous. Still, it was that line which was the first regular postal airline in the world. The author has presented two unknown accounts found in the Österreichische Staatsarchiv – Kriegsarchiv Wien, by Captain Doctor August von Raft-Marwil and Major Tanner, describing that extraordinary courier airline which operated for seven months.

Key words: plane, airmail, airline, Vienna, Cracow, Lviv, Kiev

Słowa kluczowe: samolot, poczta, linia, Wiedeń, Kraków, Lwów, Kijów.

W maju 1948 roku obchodzono w Stanach Zjednoczonych Ameryki trzydziestą rocznicę utworzenia pierwszej na świecie regularnej pocztowej trasy lotniczej powstałej 15 V 1918 roku na trasie pomiędzy Waszyngtonem a Long Island (New York – projekt otrzymał subwencję państwową w wysokości 100 000 dolarów!). Czy jednak rzeczywiście była to pierwsza regularna linia poczty lotniczej na świecie? Pierwszy w Europie przypadek przewozu poczty drogą lotniczą miał miejsce w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii w 1910 roku (pilot Claude Graham-White). 18 II 1911 roku francuski pilot Henri Pequet samolotem typu Sommer, przeleciawszy nad Azją trasę 8 km, dostarczył w 13 minut 6500 listów i kart pocztowych. Pierwszy oficjalny lot pocztowy na Wyspach Brytyjskich miał miejsce 9 IX 1911 roku (pilot Gustav Hamel samolotem typu Bleriot XI z lotniska Hendon pod Londynem dostarczył do zamku Windsor 10,6 kg poczty); 13 IX 1911 roku na trasie Casablanca--Fez z użyciem samolotu typu Breguet rząd francuski przeprowadził próbę transportu

poczty drogą powietrzną; 19 IX 1911 roku włoski pilot Achille Dal samolotem typu Deperdussim z transportem poczty pokonał trasę 145 km z Bolonii do Wenecji w 88 minut, rozbijając samolot przy lądowaniu. W kajzerowskich Niemczech w początku 1912 roku testowano linię poczty powietrznej na trasie Darmstadt-Monachium samolotem typu Otto („Żółty Pies"). W okresie Wielkiej Wojny brytyjskie lotnictwo na początku 1915 roku otworzyło pierwszą regularną linię poczty lotniczej z Królestwa Belgii nad kanałem La Manche do Londynu, zaś w 1917 roku podobną linię utworzyło lotnictwo włoskie na trasie Rzym-Turyn, lotnictwo niemieckie zaś na trasie Berlin-Kolonia[1]. W imię zasady cudze chwalicie, swego nie znacie, z pewnością zaskoczenie większości czytelników wzbudzi fakt, że pierwszą na świecie (!) regularną trasę poczty lotniczej utworzył radca ministerialny dr August Raft-Marwil, rotmistrz armii Cesarsko-Królewskich (c.k.) Austro-Węgier i feldpilot (fp) sił powietrznych c.k. Austro-Węgier (Kaiserliche und Königliche [K.u.K.] Luftschifferabteilung/Luftfahrtruppen) pomiędzy stolicą habsburskiej monarchii Wiedniem (niem. Wien) a Kijowem (ukr. Київ, Kyjiw, ros. Киев, Kijew), stolicą rodzącego się pod egidą Państw Centralnych państwa ukraińskiego[2]. Rotmistrz dr August von Raft-Marvil w swej relacji znajdującej się w zbiorach Österreichisches Staatsarchiv-Kriegsarchiv w Wiedniu zapisał: „Kiedy wracam myślą do moich ówczesnych osiągnięć, nie widzę w nich szczególnych zasług, ponieważ było dla mnie oczywiste, że muszę dawać z siebie wszystko co najlepsze, a i niejeden z moich towarzyszy robiłby to tak samo dobrze. Tak właściwie jednym wielkim przypadkiem było, że to ja zostałem organizatorem i kierownikiem tej pierwszej trasy lotniczej. Wiosną 1918 roku byłem jeszcze całkiem młodym ściągniętym z frontu oficerem lotnictwa. Ponieważ w międzyczasie mój oddział [Fliegerkompanie] na froncie wziął w dowództwo ktoś inny, byłem do dyspozycji, jeżeli chodzi o nowe rozkazy. Na rozkaz dowództwa lotnictwa zostałem powołany na kierownika lotniczej szkoły oficerskiej w Wiener Neustadt. Broniłem się zaciekle przed tym powołaniem, które było wprawdzie bardzo honorowe, ale zdecydowanie przerastało moje siły. W tym samym czasie austriacki minister handlu wraz z generalną dyrekcją poczty propagowali pomysł utworzenia trasy lotniczej. Jasne było, że tego zadania mogła się podjąć jedynie grupa lotników. I tak zostałem wyznaczony do wykonania tego interesującego z punktu widzenia lotnika zadania. Nie byłem wówczas świadomy, że przyczynię się do wspaniałego i sławnego rozwoju lotnictwa w Austrii; począwszy od pierwszych utopijnych prób fan-

[1] Szerzej zob.: D.D., Jackson, *Flying the Mail*, Alexandria 1982; D. Mondey, *The International Encyclopedia of Aviation*, New York 1977; J.L. Ethell, *Smithsonian Frontiers of Flight*, New York 1992; T.A. Heppenheimer, *Turbulent Skies. The History of Commercial Aviation*, New York 1995; D.B. Holmes, *Airmail, An Illustrated History 1793-1981*, New York 1981; J.H. Bruns, *Turk Bird-The High-Flying Life and Times of Eddie Gardner*, Washington 1998; J.H. Bruns, W.M. Leary, *Aerial Pioneers. The U.S. Air Mail Service, 1918-1927*, Washington 1985.

[2] Zob.: Österreichische Staatsarchiv-Kriegsarchiv Wien (SAW-KA), Manuskripte Luftfahrtruppen (MLu), A. Raft-Marwil, *Die Erste Luftverkehrslinie der Welt*, s. 1; Я. Янчак, А. Козицький, *Крила над Галичиною*, Львив 2012, s. 86-89. Po zakończeniu Wielkiej Wojny w 1918 r. twórca linii pocztowej został dyrektorem urzędu ds. lotów cywilnych w Ministerstwie Transportu Republiki Austrii.

tastów, przez tworzenie czegoś z niczego, po latach ciężkich i długich prób samolot mógł być ostatecznie po raz pierwszy użyty jako środek transportu w celach pokojowych. Przyczyniłem się również do szybkiego rozwoju tych najnowocześniejszych i najszybszych pojazdów świata. Rozwoju, który i dzisiaj [po II wojnie światowej] dziwi nas i zachwyca, rozwoju, który jak nic wcześniej zrewolucjonizował i zmienił stosunki pomiędzy państwami i ludźmi"[3].

W zbiorach tego samego archiwum znajduje się również relacja zatytułowana *Meine Luftpostreise Wien-Kiew (vom Schweizer Mrj. Tanner)*, która powstała „Za pozwoleniem [c.k.] Wojennej Kwatery Prasowej", oddająca „pocztowy klimat" z 1918 roku. Szwajcar, obywatel neutralnego w 1918 roku państwa, mjr Tanner, lecąc do Kijowa „rejsowym samolotem", tak innym od „komunikacyjnych kolosów" obecnie latających na tej trasie, zapisał: „Słuchać opowiadań o poczcie polowej i mieć życzenie, by móc polecieć jako pierwszy pasażer, było dla mnie najważniejsze. Moja prośba została najpierw odrzucona, bo sam nie potrafię sterować. Po jakimś czasie dowiedziałem się z Wiener Presse, że służba poczty lotniczej będzie wkrótce zawieszona. Podjąłem tak więc jeszcze jedną próbę, bezpośrednio w Wydziale Lotnictwa [K.u.K. Luftfahrtabteilung] Ministerstwa Wojny [K.u.K. Kriegsministerium], gdzie prośba moja natychmiast została wysłuchana. Już następnego dnia, w sobotę 12 maja [1918 r.], dostałem polecenie, by zgłosić się w dowództwie Sił Powietrznych [K.u.K Luftfahrtruppen], co uczyniłem następnego dnia [13 V 1918 r.]. Tu, podobnie jak w MW [K.u.K. Kriegsministerium] miałem przyjemność spotkać starego znajomego z frontu. Komendant i Szef Sztabu Generalnego wyjechali na inspekcję, ale zastępca, Hptm. S.[?], był obecny. Rozpoznałem w nim zahartowanego oficera lotnictwa z Tyrolu. W międzyczasie organizował on działalność lotnictwa w zeszłorocznej ofensywie we Włoszech, był do początku roku 1918 komendantem tamże i od tego czasu organizatorem. «Mały S.», jak go nazywają, jest nadzwyczaj sprawny fizycznie, bystry, pilny i wytrzymały. Uzgodniliśmy z kierownikiem służby propagandowej spotkanie natury prywatnej i służbowej; byliśmy zgodni co do tego, że przy dobrej pogodzie będę mógł wystartować w czwartek. Tu dowiedziałem się, ku mojemu ubolewaniu, że przede mną leciało już trzech panów; jeden Wiedeńczyk i dwaj niemieccy dziennikarze, którzy, tak jak i ja, nie są pilotami. To połączenie lotnicze wymyślił Lt. P.[?]. Przy okazji jego licznych lotów rozpoznawczych przydzielano mu także zadania taktyczne. Poza tym jako wszechstronnie wykształcony człowiek miał w swoim obywatelskim życiu oczy otwarte na tyle zjawisk, które pośrednio lub bezpośrednio związane były z jego lotami, że postawienie statku powietrznego w służbie polityki i gospodarki wojennej zdawało mu się najpilniejszą potrzebą. W okamgnieniu uznał za ważne szybkie połączenie między [c.k.] Ministerstwem Spraw Zagranicznych [K.u.K. Auswärtigesamt] w Wiedniu i jego przedstawicielstwem w Kijowie; natychmiastowe wznowienie starych stosunków gospodarczych między [c.k.] Monarchią a Ukrainą poprzez

[3] SAW-KA, MLu, A. Raft-Marwil, op. cit., s. 28-34.

szybką wymianę listów; niezwłoczną wymianę dokumentów wojskowych Wiedeń--Kijów-Wiedeń i wreszcie pokojową służbę poczty lotniczej przy pomocy aparatu wojskowego [samolotu] […] 20 III [1918 r.] od ręki otwarto służbę kurierską Wiedeń-Kijów, a 31 III [1918 r.] rozszerzono działalność o przewóz poczty cywilnej"[4].

W ostatnich latach pokoju w „postwiedeńskiej" Europie starano się przed 1914 rokiem w c.k. Monarchii Austro-Węgierskiej (niem. Österreich-Ungarn, węg. Osztrák-Magyar Monarchia) nadrobić wieloletnie braki militarne w dziedzinie rozbudowy armii, a w szczególności lotnictwa. Udało się stworzyć podstawy dla jego rozwoju, wybuch Wielkiej Wojny pokazał zaś jego wielkie znaczenie. Precedens zaistnienia pierwszej na świecie regularnej linii poczty lotniczej miał miejsce na trasie z Krakowa-Brzeska, funkcjonującej nad Zachodnią Galicją na przełomie 1914-1915 roku, do oblężonej dwukrotnie przez oddziały armii carskiej Twierdzy Przemyśl (niem. Festung Przemyśl)[5]. Wnioski wyciągnięte z tego okresu przez K.u.K. Kriegsministerium spowodowały rozpoczęcie studiów nad możliwością urządzenia regularnej lotniczej linii pocztowej, a niebawem także jej odgałęzień wiodących nad Karpatami i wzdłuż ich pasma, w ramach krajów habsburskiej monarchii oraz terenów okupowanych po 1918 r. przez oddziały c.k. armii na wschodzie (obszar obecnej Republiki Ukrainy). Stworzenie wspomnianej regularnej linii lotniczej poczty z Wiednia do Kijowa stało się największym przedsięwzięciem natury lotniczo-logistycznej w c.k. Austro-Węgrzech, a głównym inicjatorem jej powstania był wspomniany rotmistrz dr A. von Raft--Marvil. Uruchomienie tej linii zależne było jednak wiosną 1918 r. od zgody władz powstającej niepodległej Ukrainy[6]. W marcu 1918 r. Ukraińska Central-

[4] SAW-KA, MsLu, *Meine Luftpostreise Wien-Kiew (vom Schweizer Mrj. Tanner)*, tłum. S. Kułacz, s. 1-2.

[5] Szerzej zob.: K. Tanner, *Przemyśl 1914-15. A Postal History*, London 1990; *Z galicyjskich pól wzlotów, początki poczty lotniczej. Lotnicze tradycje i zabytki w krajobrazie Polski południowej*, red. K. Wielgus, R. Panek, Tarnobrzeg-Kraków 1999; *Brzesko-Okocim, lotnicza baza Najjaśniejszego Pana*, red. K. Wielgus, R. Panek, Dębica 2000; A. Olejko, *Karpacka wojna trzech cesarzy*, Rzeszów 2013; idem, *Lotnicze epizody znad c. k. Tarnowa*, Tarnów 2013; K. Mroczkowski, *Lotnictwo Wielkiej Wojny nad Małopolską*, Brzesko 2014.

[6] Jednym z pierwszych pilotów latających na tej linii był Gottfried Schidtgruber Ukraińska Centralna Rada (UCR – ukr. Українська Центральна Рада) wyłoniona została po rewolucji lutowej 1917 r. w carskiej Rosji, a po bolszewickiej rewolucji październikowej 1917 r. stała się suwerennym organem państwowym Ukraińskiej Republiki Ludowej (URL). Wojska bolszewickie (Armia Czerwona) 9 II 1918 r. zajęły Kijów, wskutek czego rząd URL przeniósł się na Wołyń. Tego samego dnia doszło także do podpisania pokojowego traktatu w Brześciu nad Bugiem pomiędzy URL a kajzerowskimi Niemcami i c.k. Austro-Węgrami, a następnie do wkroczenia liczącej ponad 450 000 żołnierzy armii niemieckiej i austro-węgierskiej na teren Ukrainy, co umożliwiło rządowi ukraińskiemu i UCR powrót do Kijowa. Wkraczające na teren Ukrainy armie Państw Centralnych podzieliły jej obszar na dwie strefy wpływów: północną – niemiecką i południową – austro-węgierską. 29 IV 1918 r. władzę objął były generał armii carskiej Paweł Skoropadski, po czym przy pomocy wojsk niemieckich dokonano aresztowania rządu i rozpędzono UCR. Generał P. Skoropadski obwołał się dyktatorem z tytułem hetmana Ukrainy i ogłosił uroczyście powstanie Państwa Ukraińskiego (ukr. Українська Держава), potocznie zwanego Hetmanatem. Po obaleniu Hetmanatu w grudniu 1918 roku restytuowano URL – szerzej zob.: J. Hrycak, *Historia Ukrainy 1772-1999*, Lublin 2000.

na Rada (UCR) zezwoliła na uruchomienie pocztowej linii lotniczej do Kijowa i urządzenie „pocztowego" lotniska we wsi Wołyńsk (10 km od Kijowa). Na lotnisku tym, nazywanym „Post Wołyńsk" (używana w literaturze przedmiotu nazwa Post Wołyński nie jest precyzyjna), szybko zorganizowano końcową stację wspomnianej pocztowej linii lotniczej, mającej swój początek na podwiedeńskim lotnisku Aspern, służącej do przewozu zarówno kurierskiej poczty wojskowej, jak i dyplomatycznej (specjalna komisja gospodarcza, kierowana przez Obstlt. Sztabu Generalnego Lenocha zbudowała tam hangary i kwatery dla załóg). Udostępniono również K.u.K. Luftfahrtruppen lotnisko w Proskurowie (Chmielnicki, ukr. Хмельницький, Chmelnyćkyj; do 1954 r. Płoskirów, ukr. Проскурів, Proskuriw) leżącym na granicy c.k. Galicji (niem. Galizien, węg. Gácsország, cz. Halič, ros. Галиция – Galicija, ukr. Галичина-Hałyczyna) oraz w Berdyczowie (ukr. Бердичів, Berdycziw) na odcinku Lwów-Kijów (ukr. Львів [Lwiw], ros. Львов [Lwow], niem. Lemberg, łac. Leopolis), gdzie zainstalowano bazę paliwową. Przed rozpoczęciem działalności pocztowej linii lotniczej istniała wojskowa, kurierska linia pocztowa na trasie Wiedeń-Kraków-Lwów-Kijów-Wiedeń, będąca „techniczną próbą" przed uruchomieniem poczty cywilnej (cywilna poczta lotnicza transportowana była w ramach tej linii z Wiednia do Krakowa i Lwowa i z powrotem)[7].

Rotmistrz dr A. von Raft-Marvil w swej relacji zapisał: „W Brześciu [nad Bugiem], na początku marca 1918 władze centralne [Państwa Centralne] podpisały z [bolszewicką] Rosją traktat pokojowy [traktat brzeski z 3 III 1918 r.], który później wskutek zawartych w nim postanowień okaże się tragiczną w skutkach pomyłką. W Austrii brakowało wszystkiego, przede wszystkim jedzenia. Z tego względu zaraz po zawarciu pokoju [brzeskiego] podjęto się handlu wymiennego ze Wschodem, aby przynajmniej w sektorze żywieniowym cierpiąca ludność otrzymała natychmiastową pomoc […]. W tamtym czasie kręgi opiniotwórcze nad Dunajem wierzyły w nader optymistyczny plan, że w tych warunkach samolot może skutecznie zastąpić brakujące naziemne środki transportu. Koniec końców ówczesny austriacki minister handlu Freiherr [tytuł szlachecki] von Wieser wraz z ówczesnym generalnym dyrektorem poczty Hoheiselem przeforsowali pomysł, aby austriackie oddziały lotnicze [K.u.K. Luftfahrtruppen] utworzyły trasę lotniczą od Wiednia przez Kraków-Lwów-Proskurow aż do Kijowa. Ta trasa zaczęła funkcjonować po raz pierwszy 20 III 1918 r., po kilku wykonanych przeze mnie lotach rekonesansowych i po kilku dniach testu, tj. 1 IV 1918 r. była już w stanie obsłużyć ruch pocztowy"[8]. 20 III 1918 r. o godz. 9.00 spod wiedeńskiego lotniska Aspern w obecności arcyksięcia Józefa Ferdynanda Habsburga i c.k. Ministra Wojny, gen. Rudolfa Freiherra Stöger-Steinera von Steinstätten,

[7] Zob.: F. von Czernin Chudenitz, *Die k.u.k. militärische Fliegerkurierlinie Wien-Krakau-Lemberg-Kiew*, „Österreichische Militär Zeitschrift" 1968, nr 2; L. Piekarz, *Pocztowa linia lotnicza i udział w niej Polaków*, [w:] *Z galicyjskich…*, *op. cit.*, s. 128-130.

[8] SAW-KA, MLu, A. Raft-Marwil, *op. cit.*, s. 23-24.

otworzono regularną linię poczty lotniczej na trasie Wiedeń-Kijów. Załoga samolotu typu Brandenburg C. I (Phönix nr 27.28) w składzie Fw. Koch i Oblt. Jäger wystartowała do pierwszego etapu „sztafety lotniczej" do Kijowa, o godz. 12.10 lądując na lotnisku fortecznym Kraków-Rakowice. Stąd o godz. 12.45 wystartował kolejny samolot typu Brandenburg C. I z partią poczty do Lwowa i Kijowa pilotowany przez Hptm. Stefana von Reviczkiego, który lecąc wzdłuż linii kolejowej (*Kolej galicyjska im. Karola Ludwika* [niem. k.k.priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn]) do Przemyśla (ukr. Перемишль, ros. Перемышль) i Lwowa, dotarł tam o godz. 15.20, lądując na tamtejszym lotnisku Lewandówka. Z tego lotniska następnego dnia, rankiem 21 III 1918 r. o godz. 6.20 kolejny „pocztowy samolot" tego typu wystartował do Kijowa z międzylądowaniem w Płoskirowie. Poczta dotarła na miejsce około godz. 12.00 21 III 1918 r., przecierając w ten sposób szlak pierwszej na świecie pocztowej linii lotniczej długości 1200 km! Po udanej inauguracji 31 III 1918 r. ruszyła regularna lotnicza linia pocztowa – o godz. 6.15 wystartowała z Wiednia załoga w składzie: pilot Zgsf. Pranger i Hptm. Žiganović, przekazując pocztę w Krakowie kolejnemu pilotowi – rotmistrzowi dr. A. von Raft-Marvilowi, który po starcie z lotniska fortecznego Kraków-Rakowice o godz. 9.30 osiągnął Lwów o godz. 11.40, skąd o godz. 10.00 wystartował kolejny samolot tego typu w kierunku przeciwnym, wioząc pocztę do Krakowa[9]. Już 1 IV 1918 r. trasa ta obsługiwana codziennie w obu kierunkach, z Wiednia do Kijowa i z powrotem, stała się regularna (transport poczty lotniczej został wprowadzony za opłatą w postaci znaczków lotniczych). Linia ta została poszerzona na przełomie maja i czerwca 1918 r. o odgałęzienie Płoskirów-Odessa (ukr. Одеса, ros. Одесса) również z inicjatywy rotmistrza dr. A. von Raft-Marvila. Kolejna linia poczty lotniczej została uruchomiona 4 VII 1918 r. pomiędzy Wiedniem a Budapesztem (węg. Budapest), choć przewidywano również jej przedłużenie do Bukaresztu (rum. București) i Odessy. Koniec Wielkiej Wojny w 1918 roku i upadek monarchii habsburskiej w ramach „Finis Austriae" uniemożliwił to. Rozpad c.k. Austro-Węgier jesienią 1918 roku oznaczał również koniec funkcjonującej dotąd linii poczty lotniczej. „Trasa lotnicza Wiedeń-Kijów była oblatywana austriackimi jednosilnikowymi dwupłatowcami, które z drobnymi różnicami przypominały samoloty stosowane na froncie w celach zwiadowczych. Samoloty [na linii pocztowej używane były głównie samoloty typu Brandenburg C. I serii 27., 29. i 64., produkowane w Austro-Węgrzech, pochodzące jednak z różnych zakładów] były wyposażone w silniki albo Daimler 160 KM albo Hiero 160-200 KM [samoloty wyposażone były w różne silniki o mocy 160-230 KM – sprawdziły się głównie samoloty typu Brandenburg C. I serii 27. z zakładów

[9] Zob.: K. Wielgus, *Zachodniogalicyjskie stacje lotnicze. Poczta Wiedeń-Kraków-Lwów-Kijów*, [w:] *Z galicyjskich…*, *op. cit.*, s. 118-121; L. Piekarz, *op. cit.*, s. 130-131. 31 III 1918 r. prasa wiedeńska opublikowała rozkład lotów linii pocztowej Wiedeń-Kraków-Lwów i z powrotem, lecz nie wymieniono w nim odcinka Lwów-Kijów-Lwów, który nie był wspomniany również w pocztowym dzienniku urzędowym z 2 IV 1918 r.

Albatros [Phönix] i 64. z węgierskich zakładów UFAG; według spotykanych w literaturze innych danych wykorzystywano na tej linii liczbę 22-24 samolotów wojskowych]. Osiągały prędkość około 120 km [na godzinę – prędkość «samolotów pocztowych» wynosiła wówczas tylko około 120 km/h, ale dzięki świetnie wyszkolonym pilotom wojskowym – linię obsługiwało 14 pilotów, 16 obserwatorów; sztafetowa trasa charakteryzowała się dużą punktualnością]. Załoga składała się z pilota oraz tak zwanego obserwatora, który był odpowiedzialny za dostarczenie poczty [każda załoga w składzie podoficer-pilot i oficer-obserwator oczekiwała na przylot samolotu z poprzedniego etapu w kabinach samolotu, którego silnik był już podgrzany i pracował na wolnych obrotach]. Na pokład samolotu można było wziąć 60-100 kg poczty. Samolot leciał najpierw na odcinku 330 km do Krakowa, potem na drugim odcinku trasy 290 km do Lwowa, a na ostatnim długim odcinku 500 km do Kijowa, najczęściej z międzylądowaniem w Proskurowie. Z Wiednia samolot startował rano o wyznaczonej porze, przylot następował tego samego dnia wieczorem w Kijowie lub odwrotnie. Stacja [lotnicza] Aspern obsługiwała pierwszy odcinek w ten sposób, że maszyny, które poleciały do Krakowa, przeprowadzały następnego dnia lot powrotny do Wiednia. I analogicznie: stacja Kraków obsługiwała odcinek do Lwowa, a stacja Lwów odcinek do Kijowa (po 20 minutach od lądowania zajmujących załadunek poczty i formalności [lądowanie poprzedzającej maszyny zgrane było z przyjazdem z miasta pocztowego motocykla z przyczepą] wszystko było gotowe do startu. Do samolotu ładowano pocztę w zaplombowanych workach [zarówno tę przywiezioną drogą powietrzną, jak i tę nadawaną z miasta etapowego], worki z pocztą mocowano na dnie otwartej kabiny, zabezpieczając je przed porwaniem pędem powietrza i zamoknięciem, pilot kwitował odbiór i od tego momentu przejmował całą odpowiedzialność za przesyłkę). W czerwcu lub na początku lipca [1918 r.], ponieważ mam już pewne luki w pamięci [relacja pisana była po II wojnie światowej], ta trasa rozgałęziła się o odcinek z Proskurow do Odessy. Kolejna trasa lotnicza została przeze mnie ustanowiona w lipcu pomiędzy Wiedniem a Budapesztem. Trasa ta również służyła transportowi poczty i po dokładnym sprawdzeniu można określić ją mianem trzeciej na świecie trasy lotniczej. Ta linia miała docelowo zostać połączona z Bukaresztem względnie nawet z Odessą. Do tego jednak nie doszło wskutek końca naddunajskiej monarchii jesienią 1918 roku. Trasa lotnicza Wiedeń-Kijów osiągnęła stosunkowo wysoki poziom regularności, pomimo iż w tamtych czasach nie mogło być mowy o jakichkolwiek metodach zabezpieczenia lotów, jak skomplikowane technicznie urządzenia czy duży wkład personelu technicznego, ciągle czuwającego nad regularnością i bezpieczeństwem lotów. Podstawowym wymogiem jest [obecnie] radiotelegraf, który wówczas był w powijakach. Brakowało zresztą albo w ogóle informacji pogodowych, albo te były niewystarczające. Jedynym, co w jakiś sposób ocierałoby się o pojęcie «zabezpieczenia lotów», to był fakt, że każdorazowo czas startu i lądowania samolotów był podawany telegraficznie do odpowiedniej stacji. Te telegra-

my musiały jednak iść w większej części przez obce i skomplikowane systemy linii państwowych i wojskowych, tak więc nierzadko się zdarzyło, że nie docierały w ogóle lub dopiero po paru dniach osiągały punkt docelowy. Tym większa zasługa załóg, że prawie zawsze docierały do celu, i ekip technicznych, że wciąż i wciąż, w trudnych warunkach utrzymywali samoloty i silniki w dobrym stanie. To dzięki ich bardzo ofiarnej pracy udało się osiągnąć tak wysoki stopień punktualności i niezawodności. Nikogo nie powinno naturalnie dziwić, że w tego rodzaju prymitywnych warunkach dochodziło czasami do tego, że samoloty, które gdzieś w szerokiej Ukrainie musiały lądować awaryjnie, bez żadnej możliwości skontaktowania się z bazą przez wiele dni były uznane za zaginione. Jak w przypadku innych przedsięwzięć na niezamieszkałym terenie, dobrze mieć odrobinę szczęścia"[10].

Wydany w 1945 r. w USA „The Airman's Almanach" podał zestawienie pierwszych na świecie komunikacyjnych tras lotniczych w następującej kolejności:

1) linia Wiedeń-Kraków-Lwów-Kijów (1 IV 1918 r.) – Europa
2) regularna trasa pocztowa Waszyngton-Long Island NY (15 V 1918 r.) – USA
3) linia lotnicza Wiedeń-Budapeszt (4 VII 1918 r.) – Europa
4) pierwszy osobowy transport lotniczy Aircraft Transport and Travel ltd. pomiędzy Londynem a Paryżem (25 VIII 1919 r.), rozszerzony następnie o lotniczy transport poczty (10 X 1919 r.) – Europa

Z zestawienia tego wynika jasno, że to w c.k. Austro-Węgrzech, nie zaś na terenie USA ruszyła pierwsza na świecie publiczna trasa lotnicza użytkowana potem przez ponad pół roku. Choć dysponowano wówczas prymitywnymi środkami i metodami, to jednak osiągnięto znakomity efekt końcowy[11]. Szybko stworzony i udoskonalony harmonogram lotów przewidywał: start „samolotu pocztowego" z Wiednia (Aspern) o godz. 5.30, start kolejnego samolotu z Krakowa (Rakowice) o godz. 9.00 i lądowanie we Lwowie (Lewandówka) o godz. 12.00. Lot do Kijowa (Post Wołyńsk) w zależności od pogody kontynuowano bądź odraczano do ranka następnego dnia. Tego dnia o godz. 10.00 z Lwowa (Lewandówka) startował samolot lecący z pocztą do Krakowa (Rakowice), o godz. 13.00 opuszczał krakowskie lotnisko (Rakowice), by o godz. 16.30 lądować pod Wiedniem (Aspern). Odlot z Kijowa (Post Wołyńsk) następował o świcie, a start powrotny ze Lwowa (Lewandówka) do Kijowa (Post Wołyńsk) około godz. 13.00 z pocztą odebraną z samolotu, który przylatywał z Krakowa (Rakowice) około godz. 12.00. Pocztowa linia lotnicza Wiedeń-Kraków-Lwów-Kijów-Wiedeń, na której wykorzystywano samoloty typu Brandenburg C. I, obsługiwała zarówno kurierską pocztę wojskową na całej jej długości od 20 III 1918 r., jak i pocztę cywilną na linii Wiedeń-Kraków-Lwów od 31 III 1918 r. Starano się latać niezależnie

[10] SAW-KA, MLu, A. Raft-Marwil, *op. cit.*, s. 25-26.
[11] Zob.: ibidem, s. 1.

od pogody, co jednak przy ówczesnym poziomie techniki lotniczej i z powodu braku pomocy nawigacyjnych nie zawsze było możliwe (31 III 1918 r. samolot lecący na trasie Kraków-Wiedeń musiał zawrócić na lotnisko forteczne Kraków-Rakowice)[12]. Sprawność przewozu poczty była tak duża, iż przesyłki nadane w Wiedniu docierały do odbiorców we Lwowie i Kijowie jeszcze tego samego dnia i odwrotnie. Przewóz poczty odbywał się pod pieczą wojskowych pilotów i obserwatorów, którzy otrzymywali specjalny lotniczy dodatek pieniężny. *Instrukcja dla Pilotów Pocztowych* z 18 III 1918 r. mówiła jasno, że: w przypadku pożaru samolotu pilot jest zobowiązany w pierwszej kolejności ratować pocztę, w najgorszych sytuacjach poprzez wyrzucenie z kabiny; gdy zawodził silnik samolotu, należało lądować w pobliżu miejscowości z urzędem pocztowym, linii kolejowej lub choćby majątku ziemskiego i tam zostawiwszy samolot pod strażą żandarmerii, należało niezwłocznie zgłosić telefonicznie uszkodzenie maszyny do najbliższego lotniska (hasło „Luftpost" – „Poczta Lotnicza" otwierało połączeniu absolutne pierwszeństwo), żądając przysłania ekipy mechaników, części lub samolotu; w przypadku braku takiej możliwości pilot samolotu pocztowego ekspediował przesyłki pocztą lądową lub wprost koleją do miejsca przeznaczenia.

Wydłużający się czas kolejnych miesięcy 1918 roku pozwalał pokonywać 1200 kilometrów trasy w jeden dzień według następującego harmonogramu: start z Wiednia (Aspern) o godz. 4.30, lądowanie w Krakowie (Rakowice) o godz. 8.00; start do Lwowa o godz. 8.30, lądowanie we Lwowie (Lewandówka) o godz. 11.00; start do Płoskirowa o godz. 11.30, lądowanie w Płoskirowie o godz. 14.00; tankowanie i start tego samego samolotu o godz. 15.00, lądowanie w Kijowie (Post Wołyńsk) o godz. 17.30. W lipcu 1918 r. celem zwiększenia bezpieczeństwa lotów zorganizowano dwie stacje pośrednie na dłuższych odcinkach w Ołomuńcu (czes. Olomouc, niem. Olmütz) na trasie Wiedeń-Kraków i w Berdyczowie (ukr. Бердичів, Berdyczіw) – na linii Lwów-Kijów. Trasę pocztową dzielono na odcinki nie dłuższe niż 350 km. Załogi i samoloty po starcie z lotniska Aspern obsługiwały trasę do Krakowa-Rakowic, załogi samolotów z lotniska fortecznego Kraków-Rakowice obsługiwały trasę do Lwowa-Lewandówki, zaś lotnicy z lwowskiego lotniska Lewandówka obsługiwali trasę kijowską (Kijów-Post Wołyńsk). Trasę Wiedeń-Kra-

[12] Zob.: K. Wielgus, *op. cit.*, s. 123-126; L. Piekarz, *op. cit.*, s. 132-134. Na linii poczty cywilnej latali między innymi piloci polscy Kazimierz Gaszyn (Szmidt) i Tadeusz Wereszczyński. Polacy tworzyli też sporą grupę personelu latającego i technicznego linii pocztowej: na lotnisku Kijów-Post Wołyńsk w obsłudze linii pocztowej pracował Oblt. Zygmunt Tebinka, zaś obsługą techniczną na lotnisku Fligerpark 4 kierował jako oficer techniczny Stanisław Sarnowski. Obsługę naziemną lotów pocztowych zapewniały wojskowe załogi (lotnisko Kijów-Post Wołyńsk obsługiwało około 100 żołnierzy, 8 oficerów i 7 podoficerów; lwowską Lewandówkę obsługiwało ponad 200 oficerów, podoficerów i żołnierzy; obsługa lotniska fortecznego Kraków-Rakowice mogła być większa, gdyż znajdowała się tam szkoła pilotów i bazowała tam Flek. 10). Komendantem kijowskiego lotniska był Węgier – Oblt. Lipcsey, jego zastępcą był Czech – Oblt. Popielak; komendantem lwowskiego lotniska był Hptm. Fr. (?) narodowości austriackiej; w Krakowie-Rakowicach dowódcą był Polak – Hptm. R. Florer.

ków, z międzylądowaniem w Ołomuńcu, gdzie w ciągu 30 min uzupełniano paliwo, „samolot pocztowy" pokonywał w ciągu czterech godzin; lot z Krakowa-Rakowic do Lwowa-Lewandowki trwał 2,5 godziny, a ze Lwowa-Lewandówki do Kijowa-Post Wołyńsk, z międzylądowaniem i tankowaniem samolotu w Proskurowie (postój 30 min), wynosił 5,5 godziny (przerwy w lotach na lotniskach Kraków-Rakowice i Lwów-Lewandówka trwały po 30 minut celem przeładunku poczty). Całą trasę Wiedeń-Kijów liczącą 1200 km, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, „samolot pocztowy" pokonywał w ciągu 13 godzin (odlot z Kijowa-Post Wołyńsk o godz. 4.00, przylot do Wiednia-Aspern o godz. 17.00), a rekordowy czas pocztowej sztafety Wiedeń-Kijów wyniósł 11 godzin. Dla porównania transport poczty koleją na trasie Wiedeń-Kraków-Lwów wynosił 17 godzin. Jako zaplecze owej lotniczej linii pocztowej wykorzystywane były jednostki tyłowe K.u.K. Luftfahrtruppen o typowym charakterze szkoleniowo-technicznym – w Krakowie-Rakowicach była to Fliegersatzkompanie 10. (Flek. 10.) dowodzona przez Polaka, Hptm. Romana Florera z Brzeżan, a we Lwowie był to Fliegerpark 4.[13]. Na lotnisku w Wiener Neustadt wyszkolono i oddelegowano do Kijowa około 50 ludzi obsługi stacji (dowodził nimi Hptm. Stefan von Reviczki). Według pierwotnego planu organizacyjnego opisywanej linii pocztowej (O.Nr 5.072) przewidziano po trzy samoloty typu Brandenburg C. I na lotniskach-stacjach w Wiedniu-Aspern i Krakowie-Rakowicach, dwa tego samego typu we Lwowie-Lewandówce i cztery w Kijowie-Post Wołyńsk. Stany te jednak szybko zwiększono i niebawem stacjonowało po sześć samolotów tego typu w Wiedniu-Aspern i w Krakowie-Rakowicach, dwa we Lwowie-Lewandówce i aż dziesięć na lotnisku Kijów-Post Wołyńsk. Rotmistrz dr A. von Raft-Marvil w swej relacji zapisał: „Przypominam sobie o niewiarygodnym szczęściu, które ja sam kiedyś miałem. Jako młody, zachwycony lotnictwem pilot bojowy często przeprowadzałem loty z pocztą, przez co został mi umożliwiony idealnie regularny lot do Kijowa. Przy pięknej pogodzie wystartowałem z Lwowa z lekkim opóźnieniem. Nie miałem pojęcia, jakie warunki pogodowe panują na wschodzie. Aby dotrzeć do Kijowa punktualnie, podjąłem decyzję, aby opuścić przewidziane w Proskurowie międzylądowanie i w związku z tym napełnić rezerwuar z paliwem do pełna, aby starczyło benzyny na 500 km lotu. Wyleciałem więc ze Lwowa dosyć późnym popołudniem i przez godzinę lotu nie mogłem uskarżać

13 Zob.: K. Wielgus, *op. cit.*, s. 123-126; L. Piekarz, *op. cit.*, s. 132-134. Na linii poczty cywilnej latali między innymi piloci polscy Kazimierz Gaszyn (Szmidt) i Tadeusz Wereszczyński. Polacy tworzyli też sporą grupę personelu latającego i technicznego linii pocztowej: na lotnisku Kijów-Post Wołyńsk w obsłudze linii pocztowej pracował Oblt. Zygmunt Tebinka, zaś obsługą techniczną na lotnisku Fligerpark 4 kierował jako oficer techniczny Stanisław Sarnowski. Obsługę naziemną lotów pocztowych zapewniały wojskowe załogi (lotnisko Kijów-Post Wołyńsk obsługiwało około 100 żołnierzy, 8 oficerów i 7 podoficerów; lwowską Lewandówkę obsługiwało ponad 200 oficerów, podoficerów i żołnierzy; obsługa lotniska fortecznego Kraków-Rakowice mogła być większa, gdyż znajdowała się tam szkoła pilotów i bazowała tam Flek. 10). Komendantem kijowskiego lotniska był Węgier – Oblt. Lipcsey, jego zastępcą był Czech – Oblt. Popielak; komendantem lwowskiego lotniska był Hptm. Fr. (?) narodowości austriackiej; w Krakowie-Rakowicach dowódcą był Polak – Hptm. R. Florer.

się na złą pogodę. Im głębiej jednak wlatywałem w Ukrainę, tym gęściej pojawiały się nade mną chmury, najpierw pojedyncze, które splotły się później w ciasny dywan. Chmury nade mną zmusiły mnie, abym schodził coraz niżej. Nie mogłem stracić z oczu ziemi, bo w ten sposób straciłbym również orientację. Po chwili chmury kłębiły się przede mną, po mojej prawicy i lewicy oraz miejscami pode mną. Czułem się zewsząd otoczony. Wiedziałem, że przede mną jest stosunkowo długi pagórkowaty i częściowo też lesisty teren. Miałem wprawdzie jeszcze, póki to latało, możliwość zawrócenia i powrotu do Lwowa. Jednak jako kierownikowi tego całego przedsięwzięcia, który często przypomina swoim ludziom, jak ważna jest regularność i ciągłość lotów, opcja ta była nieco niemiła. Wtedy zdecydowałem się na nieco ryzykowny plan. Chciałem spróbować przedrzeć się w górę, przez chmury, aż na samą górę i z pomocą kompasu nad chmurami lecieć tak długo na wschód, aż będzie możliwe kontynuować podróż nad otwartym terenem. Moje przebicie udało się i po krótkim czasie leciałem według wskazań wysokościomierza oraz kompasu na wysokości 1500 m w kierunku wschodnim. Pode mną rozpościerało się morze chmur, nade mną świeciło oślepiające słońce, chmurki przede i pode mną były tak oślepiająco białe, że nie sposób było patrzeć na nie dłużej niż ułamek sekundy. Mój kompas, jedyny instrument do nawigacji na pokładzie, nie był szczególnie niezawodny. Pokazywał mi jednak wystarczająco dokładnie kierunek, w którym powinienem lecieć, żeby dotrzeć do celu. Jako kolejny, choć bardzo prymitywny punkt odniesienia służył mi cień tylnej podpory pomiędzy skrzydłami na niższej powierzchni nośnej, według którego mogłem utrzymać kurs na wschód. Tak upłynęły prawie dwie godziny. Wypatrywałem choćby małej dziurki w warstwie chmur, ale nie mogłem żadnej znaleźć. Sytuacja napawała mnie grozą: w żaden sposób nie mogłem się dowiedzieć, czy mam wiatr tylni, przeciwny czy może boczny, który albo mnie przyśpiesza albo hamuje. Nie wiedziałem w końcu, jak wiele mil odbiłem od kursu. Zatroskany spojrzałem na wskaźnik poziomu benzyny, aby przekonać się, że zostaje mi coraz mniej paliwa. Jedynym pocieszeniem był mój silnik, który pracował na wskroś regularnie jak najdokładniejszy zegarek świata. W końcu musiałem coś postanowić, bo nie mogłem lecieć i lecieć nad tymi błyszczącymi w słońcu chmurami do ostatniej kropli benzyny. Zdecydowałem zatem spróbować szczęścia i zanurkować w chmury, aby wydostać się z tego niekorzystnego położenia. Wyłączyłem silnik i wprawiłem maszynę w lot ślizgowy. Po krótkim czasie górne poziomy dywanu chmur zaczęły falować wokół mnie w postaci coraz gęstszej mgły. Ta mgła zagęszczała się coraz bardziej i po krótkim czasie byłem jak mucha, która wpadła w kroplę mleka i nadaremnie próbuje odnaleźć kierunek. Ta mleczna zupa była tak gęsta, że z trudem mogłem dostrzec parę łączników wewnętrznych i umieszczony na nich prędkościomierz. Ten tachometr był wówczas prawdziwie prymitywnym urządzeniem zwanym tachometrem wagowym. Był przymocowany na jednej podporze i składał się z małej osi i krążących wokół niej 4 szalek. Na swojej skali pokazywał mi coraz większą prędkość. Pęd powietrza szumiał wokół mojej głowy i chciał zerwać ze mnie maskę i szal. Potem

znowu wydawało mi się, jakoby samolot zataczał się w pewnego rodzaju próżni lub jakby boczny podmuch powietrza chciał mnie wyrwać z siedzenia. Obserwator siedział bezradny za mną, tak samo jak ja wciśnięty w swoje siedzenie. W tej gęstej mgle absolutnie straciłem orientację. Jednym słowem znalazłem się w sytuacji, której bali się wówczas wszyscy lotnicy. Położenie było również poważne z tego powodu, że z łatwością mogło dojść w każdej chwili do korkociągu i runięcia na ziemię. Zdarzało się również, że piloci, którzy wpadli w mgłę i chmury, wychodzili [z tego], ku własnemu zaskoczeniu lecąc na plecach. Dezorientację pogłębiał również mój kompas, który najwyraźniej ze względu na jakieś elektromagnetyczne wpływy kręcił się jak w obłędzie. Wszystko to w rzeczywistości trwało najpewniej parę minut. W moim odczuciu jednak minęły wieki. W końcu ciasne i zwarte dotąd chmury zaczęły się wokół mnie powoli przerzedzać. W niektórych miejscach ukazywały się moim oczom ciemniejsze plamy, które wciąż rosły. Przemykały przed moimi oczami lub chowały się znowu za chmurami i mgłą. Mogłem już jednak przypuszczać, że samolot zbliża się do ziemi. Na podstawie tego cienia byłem również w stanie utrzymać normalny lot ślizgowy. Jedynym instrumentem był do pewnego stopnia niezawodny wysokościomierz. Jego igła wskazywała prędkość 1200, 1000, 800, 500, 300, 100, a w końcu 0 m, potem podniosła się i wskazała 70, a potem nawet 100 m pod wskaźnikiem 0. Ku mojemu wielkiemu zaskoczeniu nie doszło w tej całej sytuacji do ostrego zderzenia z ziemią. Nagle strzępy chmur rozsunęły się przede mną i wokół mnie i naraz znalazłem się na czystym niebie, zaledwie parę metrów nad ziemią. W tej chwili przed sobą zobaczyłem budowlę w kształcie wieży, na którą pędził mój samolot z prędkością 120 lub 130 km. Dosłownie w ostatniej chwili wrzuciłem pełny gaz. Silnik na szczęście posłusznie zareagował i samolot w śmiałym skoku ominął budowlę. Jak się później okazało, była to wieża ciśnień, w którą wyposażona była każda stacja rosyjskiej kolei w ramach zaopatrzenia lokomotyw. Zorientowałem się, że znajduję się dokładnie nad wyciętą w lesie dwutorową trasą kolejową. Była to jedyna dwutorowa linia kolejowa w promieniu kilkuset kilometrów. Kiedy mój kompas się uspokoił i wskazał mi poprawnie kierunek, wiedziałem już, że owa linia to wielka trasa kolejowa Odessa-Kijów. Po kilku minutach lotu wzdłuż tej linii zobaczyłem przed sobą znany mi typowy węzeł kolejowy Fastów [ukr. Фастів], 50 km od Kijowa, jedyny w swoim rodzaju punkt orientacyjny. Mój wielogodzinny lot ponad chmurami, z ziemią poza zasięgiem wzroku odbył się tak, jakby był nadzorowany przez – według współczesnej terminologii – najnowocześniejsze i najdokładniejsze przyrządy nawigacyjne. Pół godziny później przy ładnej pogodzie wylądowałem w Kijowie. W rezerwuarze miałem benzynę na parę minut lotu. Naturalnie nie każdy lot na tej trasie miał tak romantyczny przebieg. Wysoko wyspecjalizowany personel połączony z wciąż jeszcze wysoko awaryjnymi – wykorzystywanymi już nie tylko w celach militarnych – samolotami przyczyniły się do tego, że ta linia w porównaniu ze stworzoną nieco później w Ameryce trasą lotniczą Nowy Jork-Waszyngton wypadała bardzo dobrze, choć była w porównaniu do amerykańskiej ponad dwa razy dłuższa. W ten

sposób na austriackiej trasie w ostatecznym rozrachunku wypracowano znacznie więcej godzin lotu i – co jest interesujące – osiągnięto zdecydowanie większą średnią prędkość: 118 km, 113 km. Wraz z chłodniejszymi miesiącami pojawiały się w mojej głowie różne problemy, które nigdy nie doczekały się rozwiązania. Trasa miała funkcjonować również w okresie zimowym. Liczyliśmy się zatem z tym, że lotniska będą przykryte wysokim śniegiem. To jest problem, który nawet dziś nie doczekał się zadowalającego rozwiązania. Przypominam sobie, jak łamaliśmy sobie wtedy z technikami głowy, czy rozwiązania tego problemu nie stanowiłoby podwozie płozowe i kołowe. W listopadzie 1918 roku oddawałem się daleko idącym studiom nad tym właśnie zagadnieniem w Kijowie. W tym samym czasie nastąpił koniec Podwójnej Monarchii. W nastroju ogólnej melancholii przekazaliśmy nasze dzielne samoloty rosyjskim władzom w Kijowie i ruszyliśmy w długą i ciężką podróż koleją do ojczyzny”[14].

Natomiast mjr Tanner w swej relacji z 13 V 1918 r. po locie „pasażerskim” zapisał: „W myśl pierwszego meldunku lot miał rozpocząć się o [godz.] 4.30 rano. Po południu w poniedziałek poinformowano mnie jednak, że odlot będzie miał miejsce dopiero o [godz.] 5.00. Odpowiadało mi to o tyle, że przy takiej pośpiesznej podróży każda minuta była dla mnie cenna. Najpierw długo po północy nie mogłem się położyć, a już o [godz.] wpół do 4 [3. 30] nocny stróż zapukał do mojego pokoju hotelowego. Punktualnie o [godz.] 3.45 przybył pan Lt. P. autem dowództwa, by zabrać mnie na lotnisko, gdzie dotarliśmy o [godz.] 4.30. Po tym, jak zostałem wepchnięty w skórzane spodnie, skórzaną kurtkę i czapkę i otulony moimi własnymi rzeczami dla ochrony przed wiatrem, przekazano mi pocztę, której odbiór poświadczyłem w księdze pocztowej. Były to dwa worki dla c. i k. Komisji Wojskowej [K.u.K. Militärkommision] w Kijowie o wadze 15 kg i 700 g i 8 kg 380 gramów, paczka o wadze 985 gramów dla Krakowa, jedna paczka o wadze 695 gramów dla Lwowa i jeden list dla poczty polowej nr 258, ważący 17 gram. Gdzieś tam znajdowały się prawdopodobnie także obie kartki, które poprzedniego wieczora oddałem urzędowi pocztowemu we Wiedniu do przesłania pocztą lotniczą. W głównym urzędzie pocztowym wyznaczono datę odlotu statku powietrznego na [godz.] 5.30. O [godz.] 5.10 podpisałem start jako konduktor pocztowy i obserwator. Wspięliśmy się na aparat Brandenburg [C. I], nr 2748 z 165-konnym silnikiem Austro-Daimler. Rozpoczęła się przepisowa próba silnika. Śmigło nie pracowało – magneto urządzenia zapłonowego było zepsute. Mechanicy pracowali przy silniku, próbowali zapalić, magneto znów zawiodło. Wymiana miała trwać bardzo długo, tak więc Lt. P., zastępca komendanta, rozkazał zmienić samolot. Zameldowano gotowość nowego Brandenburga [C. I] 6302 o takiej samej mocy. Znów próba silnika. Po serdecznym pożegnaniu i życzeniach «Dobrego lądowania» pozostałych,

[14] SAW-KA, MLu, A. Raft-Marwil, *op. cit.*, s. 25-31. Z myślą o różnych warunkach pogodowych oficer techniczny linii Lt. Riedl zaprojektował uniwersalne podwozie dla maszyn pocztowych z kołami i płozami, umożliwiające start z nawierzchni trawiastej, a lądowanie już na śniegu.

silnik i śmigło rozpoczęły znów dudnić, mój pilot Feldwebel Koch pociągnął dźwignię gazu a statek [samolot] potoczył się po gładkiej łące [lotniska Aspern]. Startowaliśmy na prawo od kierunku lotu, jakiś żołnierz przebiegł krótki odcinek, chwycił lewe dolne skrzydło i biegnąc przy samolocie, przeciągnął samolot na lewo. Potoczyliśmy się wpierw w kierunku przeciwnym do lotu, machałem moją szwajcarską chorągiewką, rozpędziliśmy się, potrząsanie ustąpiło i opuściliśmy ziemię –zaczęliśmy się wspinać. Było krótko po [godz.] 6.55. Pilot wziął ze sobą deszczułkę [oleat] z wycinkiem mapy Wiedeń-Kraków w skali 1:750 000 i jedną okolic Wiednia 1:200 000, przyklejonymi po obu stronach deszczułki [oleatu]. Natychmiast ją przejąłem. Po wykonanym wkrótce skręcie pilot przyjął kierunek północno-wschodni. Przekazano mi wskazówki co do zachowania się: zapiąć się, okryć szalikiem i koniecznie pompować [?], gdy pilot daje znaki, przy lądowaniu obserwować prawą stronę, bo nawigator generalnie patrzy na lewo, a gdy w pobliżu prawego skrzydła pojawi się drzewo lub komin, dotknąć prawego ramienia pilota. Przelot nie był szczególnie uspokajający. Ani panu z Dowództwa Sił Powietrznych [K.u.K. Luftfahrtruppen], ani starterowi [oficerowi startowemu] nie podobały się smugi chmur. Jeden był za przyspieszonym startem, drugi za czekaniem. Obaj jednak przewidzieli silny wiatr, mgłę przyziemną i późniejsze formowanie się chmur. «Gdy we Wiedniu jest ładnie, w Galicji Wschodniej i południowej Rosji jest zawsze brzydko». Zatem tak jak na południe i północ od głównych grzbietów Alp. «Oby tylko przelecieć dobrze poza góry», mówił pilot. Jeśliby w Beskidach nie było ładnie, nakazano międzylądowanie, które krótko określa się lądowaniem awaryjnym […]. Chmury, porywy wiatru, w perspektywie opóźniony odlot, w mgle, dymie i oparach rejonu przemysłowego, wieże kościołów, kominy fabryczne, które nagle miały pojawiać się przed prawymi powierzchniami nośnymi – tak więc dotykam prawego ramienia pilota, który ciągle patrzy na lewo. Podczas naprawy pilot wydawał z siebie tylko po kilka słów, np.: «Niedawno lądowałem awaryjnie przed Krakowem – jeśli tylko nadlecimy nad obniżenie terenu koło Mährisch Weißkirchen [cz. Hranice] – dziś dostaniemy wiatr i chmury – odcinek górski jest czasami nieprzyjemny». Nic nie mogło naruszyć mojego wewnętrznego spokoju. Zbyt żywe było we mnie wspomnienie mojego pierwszego lotu 7 czerwca 1915 [roku], ze Stryja do Halicza [ukr. Галич, łac. Halicia] nad Rosjanami, 180 km w 90 minut, przy wspaniałej pogodzie letniego wieczora, jako najpiękniejszego lotu mojego życia [zob.: „Frontberichte lines Neutralen", Berlin bei Scherl Band I, s. 233]. Najbardziej poruszało mnie pytanie, czy ciągle będę w stanie się orientować. To, że dzień pod nami nie będzie przejrzysty, stwierdziłem natychmiast. Pod nami wznosiła się śnieżna góra w rejonie Semmering [przełęcz Semmering (niem. Semmeringpass) – przełęcz w Alpach – 984 m n.p.m. – na terenie Austrii, między Dolną Austrią i Styrią], spowita lekką mgłą. Słońce świeciło blado na prawe górne powierzchnie nośne, pod nami wisiał cienki woal, niewidoczny, a zarazem dość gęsty, by wyłapać światło słońca, tak że krajobraz jawił się matowy i nieelastyczny. Pierwszą większą miejscowość przyjąłem za Korneuburg [miasto w Austrii, w kra-

ju związkowym Dolna Austria, siedziba powiatu Korneuburg, nad Dunajem, 12 km od Wiednia w kierunku północno-zachodnim]; była już jednak [godz.] 7.30. Na mapie namalowano czerwoną, ciągłą linię z 10 km podziałkami. Obok niej czerwona kreska ołówka jako nasza przypuszczalna rzeczywista trasa. Pola i lasy mieszały się i wyglądały tak podobnie. Pojawiła się linia kolejowa, rzeka, mogła to być Morawa [die March], na lewo od nas ciągnęły się niskie góry, szczyty pod nami wyglądały prawie płasko – było pewne, że przelecieliśmy dolinę Morawy. O [godz.] 7.55 dotknąłem pilota delikatnie w lewe ramię, wyciągnąłem do przodu płachtę mapy, którą wiatr chciał wyrwać mi z ręki, i przytrzymałem palec pod słowem Kremsier [Kromieryż, czes. Kroměříž]. Przytaknął. Pokonaliśmy 145 km, wysokość, na której przeciętnie lecieliśmy, była mi nieznana. Od [godz.] 8.15 koło Meseritsch-Fiedek [*Frydek-Mistek,* czes. *Frýdek-Místek*, niem. Friedeck-Mistek] samolot otrzymywał coraz więcej uderzeń wiatru, które nas wznosiły lub zniżały. Było porywiście. Pilot wyglądał na prawo i lewo za mgłą. Pojawiła się większa miejscowość z rynkiem. Potem jeszcze jedna. Teren pagórkowaty przeszedł w góry, które mieliśmy cały czas po prawej. Pilot wyglądał coraz częściej; zaczynały się pokazywać kominy fabryczne. Nie było wątpliwości, rozważał międzylądowanie. Myśl ta nie była mi miłą. Pogoda wydawała się porządna. Nie mogło to trwać dużo dłużej, kiedy wreszcie mielibyśmy góry za sobą. Moim celem był Kijów w jeden dzień. Jednak mnie, jako laikowi, nie przychodziło na myśl, by próbować wpływać na człowieka, na którym spoczywała cała odpowiedzialność za lot. Kiedy kontrolowałem każdy ruch nawigatora [pilota], że tak powiem, próbowałem zbadać każde spojrzenie, minę i myśl, coraz trwalszą żywiłem nadzieję, że pokonam ten krótki odcinek górski mimo mgły i szturchnięć wiatru, pokazało się miasto, które natychmiast rozpoznałem niezależnie od punktów i kątów, które określały moją drogę. Rozglądałem się wokół siebie i w dół. Daleko po lewej gęsty dym wielkiego rejonu przemysłowego; z przodu, z boku i z tyłu po prawej lesiste wzgórza, przy każdym końcu miasta wielkie domy w pięknym szeregu, rzeka biegnąca przez środek, podwyższony rynek. Jak wcześniej zapytałem pilota. Kiwając się i na poły uśmiechając się, popatrzył do tyłu przez ramię; Cieszyn [czes. Těšín, niem. Teschen]. Błąd byłby karygodny. Proszę, ten długi dworzec, czterokrotnie rozgałęziająca się linia kolejowa, droga do mostu na rzece, prowadząca dalej do górnego miasta, tam plac, Hotel Hirschen, okna mojego pokoju, dom patriarszy, w którym stacjonowało niegdysiejsze pierwsze dowództwo Wojennej Kwatery Prasowej. Nieopodal niego wielki gmach szkolny, AOK [Armeeoberkommando]. Szybciej niż lecimy wyłaniają się piękne obrazy z 1915 r., pierwszy krok do WKP [Wojennej Kwatery Prasowej]. Do niezapomnianego, miłego Obst. von Hoena, który dziś jest Feldmarschalleutnantem, następnie do generała Conrada [Franza Conrada von Hötzendorfa] i znów do domu prasowego, gdzie wyrozumiały, dobrotliwy i uprzejmy ojciec korespondentów z mądrością, taktem, życzliwością i dyplomacją spełniał życzenia lub miło i z szacunkiem wywodził, że jemu nie mogło być nic złego. Gdzie one są, piękne czasy? Doprawdy, ów dowódca kierował światło i ciepło do serc piszących

i rysowników, tak że praca stawała się nam radością, dla armii ochotą. Co to oznaczało pod względem propagandowym, później okaże się bardziej niż dotychczas. O [godz.] 8.15 przelecieliśmy nad Wisłą i pierwsze chmury przeleciały obok nas. Czułem, jak zajmują one pilota. Omijał je, spoglądał na te najdalsze i obliczałem wraz z nim, że bez przeszkód musimy dolecieć do Krakowa, jeśli między tymi kłębami dolecimy nad otwarty teren. Orientacja była teraz łatwiejsza i zacząłem zajmować się szczegółami. W tym samym czasie zobaczyłem liczne pożary w lesie i na polach; pociągi przejeżdżające po ledwo widocznych liniach; w wielu miejscach dymiły fabryki; grupa dużych, jasnych ptaków, chyba dzikie kaczki, głęboko pod nami, nad zielenią jakiegoś bajora; nawigator od Białej [Bielsko-Biała (czes. Bílsko-Bělá, niem. Bielitz-Biala) od 1 I 1951 r.] odwrócił się bardziej na wschód i teraz stało nad nim słońce. W Białej wszyscy zatrzymali się i patrzyli na nas. Z pojedynczych domów wybiegały punkty, które szybko się uspokajały – dzieci. Przelecieliśmy Skawę. Wkrótce potem pilot dawał gwałtowne znaki w dół. Oczekiwałem, że polecimy lotem ślizgowym do lądowania awaryjnego i szukałem wież kościołów, kominów, pojedynczych drzew, fałd terenu, kamieni, murów, w które można uderzyć, wód, w które można zanurkować. Obok szukałem i znalazłem wspaniałą, wielką, równą, zieloną powierzchnię i wyobraziłem sobie spiralny lot, który mógł nastąpić w każdej chwili. Już łykami czerpałem powietrza, raz po razie, ale mój pilot ciągnął dalej. Niemal bolało mnie, że nie wybrał mojej łąki. Przyjrzałem się jej przy tym dokładniej i odkryłem długi, jasny trójkąt w trawie z długim «ogonkiem» – ślad awaryjnego lądowania. Pilot nie rozglądał się więcej, uznał, że jest zrozumiały, o czym przekonał się w Krakowie. Teraz płaska ziemia rozciągała się przed nami, w oddali chmury na horyzoncie, układając się jak czarne morze, zdawały się od nas uciekać. Napisałem kartkę do mojej żony i zanim się spodziewałem, wynurzyły się pierwsze krakowskie forty [Festung Krakau], a następnie miasto. Jego kolorowy obraz bardzo szybko znikł. Pilot wskazał na dół, zobaczyłem lotnisko, gdzie odbywały się ćwiczenia i gdzie rozrzucony w trzech częściach leżał wielki biały ptak – rozbity samolot. Pilot zanurkował, spojrzał sztywno w dół, obrócił się i z wielkimi oczami i dziwacznie ciężkimi oddechami, wskazał na szczątki, rozglądał się stale, potrząsał głową i wyraził swoje ciche współczucie. Poranne przeszkody w odlocie, ślady międzylądowania i teraz te zwłoki aparatu pod nami, one wszystkie mówiły, że ten lot, bądź co bądź, nie powinien być uznany za frywolny. Jak drapieżny ptak na swoją ofiarę, nasz pilot zanurkował w dół, łykałem raz po raz powietrze – dał znak, by pompować, pompowałem gwałtownie, następnie przeszybował nad miejscem nieszczęścia i dotoczył się, niemal bez wstrząsów, do celu, grupy nowych baraków. Była [godz.] 9.43. Lecieliśmy zatem dwie godziny i 48 minut. Pierwszy odcinek trasy pokonany szczęśliwie. Po powitaniu przez [Hptm. R.] Fl.[orera] i wesołe wieści, że pilot rozbitego samolotu doznał tylko otarć, przekazałem pocztę. Następnie szukaliśmy i znaleźliśmy zrzuconej mapy i szczęśliwy przyjąłem zaproszenie do kasyna oficerskiego na śniadanie. Dowódca zapasowej kompanii lotniczej [Flek. 10.] podarował mi pięć złączonych

map na drugi etap Kraków-Lwów, ponumerował je i naniósł na nie czerwonym ołówkiem linię lotu. Po wspaniałej jajecznicy i dobrym krakowskim piwie, chwilę po godz. 10 zawołano do odlotu. Feldwebel Zebisch – tak nazywał się nowy pilot, a samolot [Brandenburg C. I] nosił numer 52.61, silnik [Austro] Daimlera [o mocy] 165 km [KM]. Nowa próba silnika dała rezultat negatywny. Zmieniliśmy aparat i kiedy był gotowy, mogliśmy o [godz.] 11.35 odlecieć. Nową pocztę przejął pilot. Nie widząc już dobrze Krakowa, prędko wznieśliśmy się na 1000 m, podczas gdy do tej pory pozostawaliśmy między 600 m a 1000 m, z wyjątkiem odcinka górskiego, który wymógł trochę wyższy lot. Formowanie chmur znacznie wzmogło się i musieliśmy się liczyć ze zwykłym przeciwnym wiatrem. Przez Wisłę, liczne odcinki lasów, znaną Bochnię, Tarnów i Rzeszów przelecieliśmy bez chmur, następnie wspięliśmy się na ich wysokość i ponad nie, także stopniowo świat pod nami zdawał się być przyozdobiony kłębkami waty, które niewidzialna siła trzymała w górze. Pilot dał znak, że chce zapalić, wreszcie opanowałem sztuczkę podania mu do przodu zapalonego papierosa. Jarosław minęliśmy o [godz.] 1.05 z naszej lewej, Gródek [Jagielloński] o [godz.] 1.30 po prawej. Łatwo było tenże rozpoznać między białymi bryłkami, nad jeziorem i [rzeką] Wereszycą. Pojawiła się ta szybka dla oka szosa gródecka, świecąca na śnieżnobiało i zacząłem szukać rejonu walk, których byłem świadkiem 21 i 22 czerwca 1915 roku. Nigdy nie opuszczała mnie tam zdolność do orientacji. Nie ma tu miejsca, by nawet w skrócie opisywać stare przeżycia. […] Każdy alpinista wie, jak przy wspinaniu ciągle wygląda za znajomymi rzeczami w głębi i oddali i jak te niewinne odkrycia cieszą. Tak przeżywałem na nowo wyzwolenie Lwowa i odnalazłem w terenie tak wiele niezapomnianych detali. Siedziałem niczym nad dioramą. Do znanych mi osobiście obrazów doszły teraz te historyczne i przedstawiały malowidło do wielkiego przedstawienia. Od Sambora [ukr. Самбір, Sambir; węg. Szambor] zobaczyłem sztab [gen. Edouarda] Böhm-Ermolliego z generałem Bardolffem, Obst. Hummelem i ich feudalne otoczenia, ze wszystkimi pilnymi organami i wieloma oddziałami armii idące w kierunku Lwowa i ścigające Rosjan daleko na wschód poza to miasto. Jak gwiazdy jaśniały przy tym pojedyncze mniejsze obrazy: najwęższy sztab, wieczór w 13. LID [c. k. 13. DP Landwehry] Kreysy, walka o punkt oporu 320, wejście do Lwowa z jego czarującymi kobietami, bitwa ogniowa pod Sandbergiem. Na poły we śnie przeżywałem historię i czułem się, jakby w tym całym przetaczaniu moje małe ja było wciąż środkiem, nie z niejakiej zarozumiałości, lecz z hałaśliwej dziecięcej radości, że każdy okop, który chciałem szturmować, każda fałda terenu, która chroniła mnie przed tysiącem kul świszczących w moich uszach, witały mnie i mówiły: J., Byłeś tam. – także ten pilot wylądował – niemal spadając – na lwowskich piaskach [Lewandówka] po 250-kilometrowym locie trwającym 2 godziny 10 minut. Pan Hptm. Froku, komendant parku lotniczego etapu i stacji lotniczej Lwów [Fliegerpark 4.] nie wypuścił mnie bez obiadu, chociaż po godz. 2.00 niechętnie pozwolił nam lecieć dalej, a przy nim stał samolot gotowy do trzeciego etapu lotu. Przebranie się zajęło jak w Krakowie dodatkowo trochę czasu, i tak była godzina 3.00

zanim się ponownie wznieśliśmy. Także tu zapraszano mnie przyjacielsko, bym został, wolałem jednak spróbować całego lotu w jeden dzień, chodziło przecież o poważne badanie środków lokomocji, a nie o podróż dla przyjemności. Tłumaczono nam także, że z powodu wiatru i chmur musimy lecieć wysoko, nie zniżać się poniżej 2500 m, a tam miało być bardzo zimno. Nie dałem się odwieźć od zamierzenia i kontynuowałem podróż. Niechętnie przeleciałem nad pięknym Lwowem tak szybko. Ale tak musiało być i pilnowałem się, by wpływać na nawigatora. Ogólny kierunek lotu to wschód-południowy wschód na Płoskirów w Rosji [Ukraina]. Wspięliśmy się bardzo szybko nad ziemię poprzecinaną tu siatką okopów. Złość, wstyd i zmartwienie opanowały mnie na widok tych «kulturalnych» miast stulecia. [Rzeka] Gniła Lipa, Złoczów [ukr. Золочів, ros. Золочев], Zborów [ukr. Зборів], [rzeki] Bug, Strypa, Seret, Brody [ukr. Броди], Tarnopol [ukr. Тернопіль, Ternopil] są nazwami-oskarżeniami, które uciskają sumienie. Wznieśliśmy się ponad chmury, by ujść podmuchom, które nas chwyciły za Lwowem i nie chciały puścić. Robiło się coraz zimniej. Wiatr był tak silny, że nie do pomyślenia było rozłożyć mapę. Musiałem dobrze rozmieścić wszystkie lekkie przedmioty; mapę prąd powietrza przeniósł do przodu, do pilota. Cieszyłem się z podszytego sierścią skórzanego ubrania, które otrzymałem we Lwowie łącznie z rękawicami. Wetkana w Krakowie do uszu wata, czapka lotnicza i czapka z przewiązaną apaszką wkrótce zawiodły. Musiałem znów związać wszystko, co miałem na głowie, sznurem. Mój nowy pilot, Franz Zuzmann, którego pochwały słyszałem z ust Hptm., panował nad samolotem jak [Wilhelm] Tell nad barką Gesslera [Wilhelm Tell – legendarna postać szwajcarskiego bohatera narodowego. Tradycja głosi, że Szwajcar nie chciał ukłonić się przed symbolem władzy cesarskiej, za co został ukarany przez austriackiego starostę Hermanna Geßlera]. Już jego odlot był bardzo spokojny. Gdy uderzenia wiatru nas wznosiły i przyciskały, rzucały nami, przesuwały na bok, widziałem jak ten człowiek umiał walczyć z wrogimi żywiołami. […] Mój pilot był teraz więcej niż maszynistą i nawigatorem. Był wszystkim: badaczem, wojownikiem, zwycięzcą. Przede mną siedział człowiek. Tropił wroga, odpychał go lub obezwładniał go, zwodził go i znów uderzał. Zszedł teraz niżej dla zorientowania się, rozglądał się daleko wokół siebie i wspiął się znów w chmury. Nie przepuścił żadnej luki, by upewnić się co do kierunku lotu. Oprócz szumu silnika szalała nieprzerwanie wichura, także mimo zimna i w tej niemal bolesnej monotonii tych przymusowych odgłosów i marznięcia, naszedł mnie sen. – Opadnięcie z kto wie ilu dziesiątek metrów przerażało mnie i wyjaśniło mi położenie. Tysiące metrów nad ziemią – bez jakiejkolwiek znajomości pojazdu – zawierzyłem jednemu – rzucony na pastwę losu – co za lekkomyślność – wspiąć się tu przy odpowiedzialności za rodzinne strony. […] Kiedy tylko Pilot odnalazł linię kolejową koło Koziatynia [ukr. Козятин], zszedł niżej i trzymał się około 200 m nad polami; nad lasem i większymi stawami 300-400 m, a to według możliwości lądowania. Dzięki papierosom, które sobie zręcznie zapalał nie puszczając z rąk steru, poznałem, że wszystkie trudności uważał za przezwyciężone i zajmował mnie obecnie, na ile pozwalał na

to ból uszu, błogosławionym ukraińskim krajem koronnym, który rozpościerał się pod nami. Musiałem przy tym obracać się całkiem z kierunkiem wiatru, raz zasłaniając prawe, raz lewe ucho i czasem, kiedy ciśnienie powietrza wierciło mi uszy, musiałem chować się głęboko jak na to pozwalała kabinka, przy czym zacząłem zauważać, że zmuszony byłem od rana (z kilkoma przerwami) nogi trzymać zgięte ciągle w tej samej pozycji. Jako że Ukraińcy późno uprawiają swoje pola, ciężko było rozróżnić, co jest obszarem zabudowanym, a co uprawnym. […] Ogólnie całkiem wypoczęty, ale wpół głuchy po wspomnianym locie krajoznawczym nad zaciemniającym się Kijowem, nad lagunowym Dnieprem, dotarłem o [godz.] 7.45 do stacji końcowej [Kijów-Post Wołyńsk], gdzie oficerowie i żołnierze dziwnie patrzyli się na człowieka z obsznurowaną głową. Powitało mnie koleżeństwo Lt. L., oddałem pocztę, musiałem spożyć tu kolację, następnie zawieziono mnie do austro-węgierskiej Komisji Wojskowej [Militärkommission w Kijowie] i otrzymałem tamże pokój, w którym spałem jak bóg do [godz.] 8.00 rano. Dziś, trzeciego dnia, wciąż szumi mi w uszach, coraz ciszej, jak daleki wodospad, natomiast generalnie wszystko w porządku. Jestem uradowany i dumny z mojego 1200-km lotu w jeden dzień, szczęśliwy z tego, że się udało, i z tego, że mogłem tu zastać starego protektora z frontu południowo-zachodniego jako komendanta austro-węgierskiej Komisji Wojskowej w Kijowie pana Obst. Sztabu Generalnego R. Wkrótce zgłosiłem się w niemieckiej komendanturze, gdzie pan generał von D. przyjął mnie przyjacielsko i gdzie otrzymałem pozwolenie, by zatelegrafować do domu przez Berlin o moim przybyciu. Następnie złożyłem wizytę u austro-węgierskiego ambasadora, zastępowanego przez pana ministra von P. i odwiedziłem szwajcarskiego konsula Jenny i Dom Szwajcarski prowadzony przez panią P., gdzie wkrótce znalazłem większe towarzystwo. Jednakże od dawna odcięci przez Petersburg [Sankt *Petersburg,* ros. Санкт-Петербург, Sankt-Pietierburg] Szwajcarzy nie mają od 6 miesięcy żadnych wiadomości ze Szwajcarii. Gdybym tylko miał czas, a pracy mi nie brakowało, wspomógłbym radami kochanych rodaków. O tym i o Kijowie może innym razem. Wczoraj wylądował awaryjnie samolot pocztowy 40 km na zachód od Kijowa w drodze do Płoskirowa. Samolot pojechał dalej koleją, do Lwowa, lotnicy wrócili tutaj. Strat w ludziach poczta do tej pory nie miała. Dostarczono więc dowód na niemal niezakłócony ruch poczty Wiedeń-Kraków-Lwów-Płoskirów-Kijów. Jak pokazano, nie jest to lot rozrywkowy. Na tak długim odcinku, który prowadzi z wiedeńskiego klimatu przez góry do Galicji, a następnie do południowej Rosji, rzadko znaleźć można dzień, który jest łagodny i spokojny. W środku lata mogło być lepiej. Przewóz poczty nie jest jednak obliczony na przewóz pasażerów lub wygodę. Najlepsze aparaty są na froncie. Cały sprzęt należy do zaplecza, które trzeba dopiero szeroko rozbudować. Ale aparat funkcjonuje, i to jest teraz najważniejsza rzecz. Otwiera nam jednak już teraz piękne perspektywy i mogę Szwajcarii polecić urządzenie z całą energią poczty lotniczej, szczególnie dla ruchu zagranicznego. Widzę się także już z moją żoną w podróży lotniczej Bern [fr. Berne, wł. Berna, rm. Berna]-Wiedeń przez Arlberg [przełęcz *Arlberg* jest jedną z najważniej-

szych pod względem komunikacyjnym przełęczy w Austrii i najważniejszym połączeniem Vorarlbergu z resztą Austrii] i tak dalej. Twórcom szwajcarskiego Urzędu Komunikacji nie muszę więcej mówić. Oczywiście sprawa wygląda wtedy zupełnie inaczej niż mój lot. Statek powietrzny [samolot] przyszłych podróży to statek salonowy pierwszej klasy. Jest wielki, stabilny, elektrycznie ogrzewany i oświetlony, z zamykaną szklaną kabiną dla 4 pasażerów, ma pilota i pilota zapasowego, z którym goście mogą rozmawiać.

P.S. Po moim powrocie z Kijowa miałem zaszczyt rozmawiać o przyszłości poczty lotniczej z dowódcą [c.k.] Sił Powietrznych i panem dyrektorem generalnym Poczty. Pan Generalmajor [Emil] von Uzelac [w rzeczywistości E. Uzelac przez podwładnych nazywany Uzem] jest jak pan Sektionschef Hoheisel zaznajomiony z przydatnością samolotów w służbie światowej komunikacji. To, co u mnie mogłoby być określone jako optymizm, jest tutaj przekonaniem opierającym się o naukę, technikę i zmysł praktyczny. W nader jasny sposób, udokumentowany liczbami, wysoko ceniony w armii jako fachowiec i organizator i umysłowo górujący generał [E. Uzelac] powiedział: Nie tylko statek powietrzny [samolot], ze swoim ograniczonym promieniem działania i swoją obliczoną pod kątem kosztów eksploatacji nośnością, będzie pełnił wielką służbę ekspresową na etapach około 700 km, lecz sterowiec Zeppelina będzie dawał nowe możliwości transportu na duże odległości jako szybki statek o dużej ładowności. Bez wątpliwości musimy zająć się transportem lotniczym już teraz jako obecnym środkiem transportu, a wkrótce zbierzemy dotychczasowe doświadczenia i zobaczymy przychodzącą im rolę. – Pan dyrektor generalny Poczty jest tego samego zdania. Chce prowadzić prace praktyczne. Poczta państwowa jest gruntem, na którym należy budować. Z jego strony można liczyć na każde wsparcie, także w ruchu międzynarodowym. We wszystkich miejscach znajdowałem potwierdzenie moich nadziei. Żołnierz i transportowiec już podali sobie ręce i mocno je spletli. Nie ma już utopii dotyczących transportu powietrznego, statki powietrzne [samoloty] będą pełniły służbę ekspresową, okręty powietrze [sterowce] przewoziły towary. Transport lotniczy maszeruje, tak, nie przesadzę, kiedy powiem, że stanie się kiedyś głównym środkiem transportu na świecie. Niech wspomniani patrzący daleko w przyszłość i energiczni ludzie połączą się, by następnie złożyć propozycję nieufnym tego świata, szczególnie zaś tym posiadającym moc i środki odpowiedzialnym za światowy transport przez ogólnie pojęte statki powietrzne i zaprezentować swoją wiarę oraz dowody ze swojej wiedzy, umiejętności i woli. Ta c.k. poczta lotnicza jest wielką czynem, wartym powszechnego zrozumienia i promowania, jako pierwszy pozytywny krok w kierunku pięknego dzieła niedalekiej przyszłości”[15].

Pocztowo-kurierska linia lotnicza Wiedeń-Kijów-Wiedeń funkcjonowała przez siedem i pół miesiąca 1918 roku. Każda ekspediowana przesyłka stem-

[15] SAW-KA, MsLu, *op. cit.*, s. 3-11.

plowana była specjalnym datownikiem poczty lotniczej z dzienną datą oznaczającą lot pocztowy, a gdyby lot nie odbył się w danym dniu – stemplowana była ponownie w dniu faktycznej ekspedycji. Po dotarciu przesyłki na miejsce przeznaczenia, jej nadejście potwierdzano datownikiem poczty lotniczej. Placówki poczty lotniczej na terenie Galicji działały przy urzędach pocztowych Kraków 1. i Lwów 1. W tym czasie przewieziono z Wiednia do Krakowa 6488 przesyłek i 30 000, telegramów zaś w kierunku odwrotnym 8332 przesyłki. Z Wiednia do Lwowa dotarło 9428 przesyłek oraz 33 000 telegramów, zaś 11 038 przesyłek przetransportowano w kierunku odwrotnym. Brak precyzyjnych danych odnośnie ilości przesyłek na linii Kraków-Lwów i z powrotem. W trakcie przelotów pocztowych i kurierskich zdarzały się awarie i przymusowe lądowania, między innymi w terenie karpackim – uszkodzeniu lub zniszczeniu uległo wówczas 11 samolotów (w katastrofie lotniczej koło wsi Chybie w rejonie Dziedzic w końcu lipca 1918 roku zginęło dwóch lotników; jedna katastrofa miała miejsce pod Lwowem, jednak obeszło się bez wypadków śmiertelnych; 8 VII 1918 r. na terenie gminy Altstadt pilot zmuszony do lądowania rozbił samolot w przygodnym terenie). Zdarzały się niezaplanowane wydarzenia takie jak w trakcie lotu do Wiednia 3 VIII 1918 r., kiedy to z powodu braku odpowiedniego zabezpieczenia samolot pocztowy zgubił paczkę z 25 przesyłkami. W ślad za linią kijowską czyniono próby z odgałęzieniem linii z lotniska w Płoskirowie w kierunku Odessy oraz nad znacznie dłuższą linią południową – Wiedeń-Budapeszt-węg. *Újvidék* (Nowy Sad serb./chorw., rum. Novi Sad, Нови Сад, słow. Nový Sad, niem. Neusatz (an der Donau)-Craiova-Bukareszt-Braiła [rum. *Brăila*]-Odessa. 4 VII 1918 r. uruchomiono węgierską pocztę lotniczą na trasie Budapeszt-Wiedeń, za pośrednictwem której węgierskie przesyłki dostarczane były do Krakowa, Lwowa, Kijowa i z powrotem. Poczta węgierska uruchomiła połączenie lotnicze z Wiedniem i na mocy zawartego porozumienia z pocztą austriacką ta ostatnia została upoważniona do przyjmowania przesyłek lotniczych do Krakowa i Lwowa. W Wiedniu przesyłki z Budapesztu trafiały do austriackiej linii pocztowej Wiedeń-Kraków-Lwów i tym sposobem list nadany w Budapeszcie via Wiedeń w Krakowie był następnego dnia. Pierwszym lotem węgierskiej poczty lotniczej wyekspediowano do Wiednia 520 przesyłek, a z Wiednia do Budapesztu 263 – brak precyzyjnych danych dotyczących tego, jaka ilość przesyłek była adresowana do i z Krakowa i dalej do Lwowa czy Kijowa. W okresie istnienia linii lotniczej Budapeszt-Wiedeń w dniach 4-24 VII 1918 r. wykonano 20 lotów do Wiednia, z tym że przesyłki adresowane do Krakowa i Lwowa ekspediowane były w trakcie 14 lotów: 6, 8-12, 14-20 i 22 VII 1918 r. (w dniach 18 i 19 VII 1918 r. nie było przesyłek adresowanych do Krakowa, a w dniach 15 i 22 VII 1918 r. brak było przesyłek do Lwowa). Powodem krótkiego istnienia węgierskiej poczty lotniczej były dwie katastrofy lotnicze (13 VII 1918 r. samolot pocztowy rozbił się w okolicy granicy węgiersko-austriackiej; 21 VII 1918 r. inny samolot pocztowy typu Brandenburg C. I rozbił się zaraz po starcie z lotniska w Budapeszcie) oraz

rozpad c.k. Austro-Węgier jesienią 1918 roku. Węgierska poczta lotnicza działała bardzo krótko i nie osiągnęła znaczenia, jakie miała dynamiczna linia lotniczej poczty Wiedeń-Kijów. Ostatni lot galicyjskiej poczty cywilnej na etapie Lwów-Kraków miał miejsce 9 X 1918 r., ostatni lot z Wiednia do Krakowa nastąpił tego samego dnia, natomiast dnia 15 (7?) X 1918 r. odleciał z Krakowa ostatni samolot pocztowy typu Brandenburg C. I z pocztą do Wiednia. Pomimo zawieszenia lotów z pocztą cywilną nadal jednak wykonywano loty z pocztą wojskową aż do opuszczenia przez c.k. oddziały lotniska w Kijów-Post Wołyńsk oraz zajęcia na przełomie października i listopada 1918 roku lotnisk w Krakowie-Rakowicach i Lwowie-Lewandówce przez oddziały powstającego Wojska Polskiego (5 XI 1918 r. na lotnisku Lwów-Lewandówka, o które toczyły się walki pomiędzy oddziałami polskimi i ukraińskimi, wylądował „rejsowy" samolot typu Brandenburg C. I obsługujący tę linię pocztową – samolot dostał się w polskie ręce, pilot zaś dalszą podróż odbył po otrzymaniu przepustki koleją)[16].

Dzisiaj po dawnej pocztowej linii lotniczej pozostały jedynie fakty przytaczane przez historyków. Lotnisko Kraków-Rakowice stało się Muzeum Lotnictwa Polskiego, na terenie lotniska Lwów-Lewandówka jest obecnie osiedle mieszkaniowe, a po podkijowskim lotnisku została tylko nazwa „Post Wołyńsk"[17].

Post Scriptum

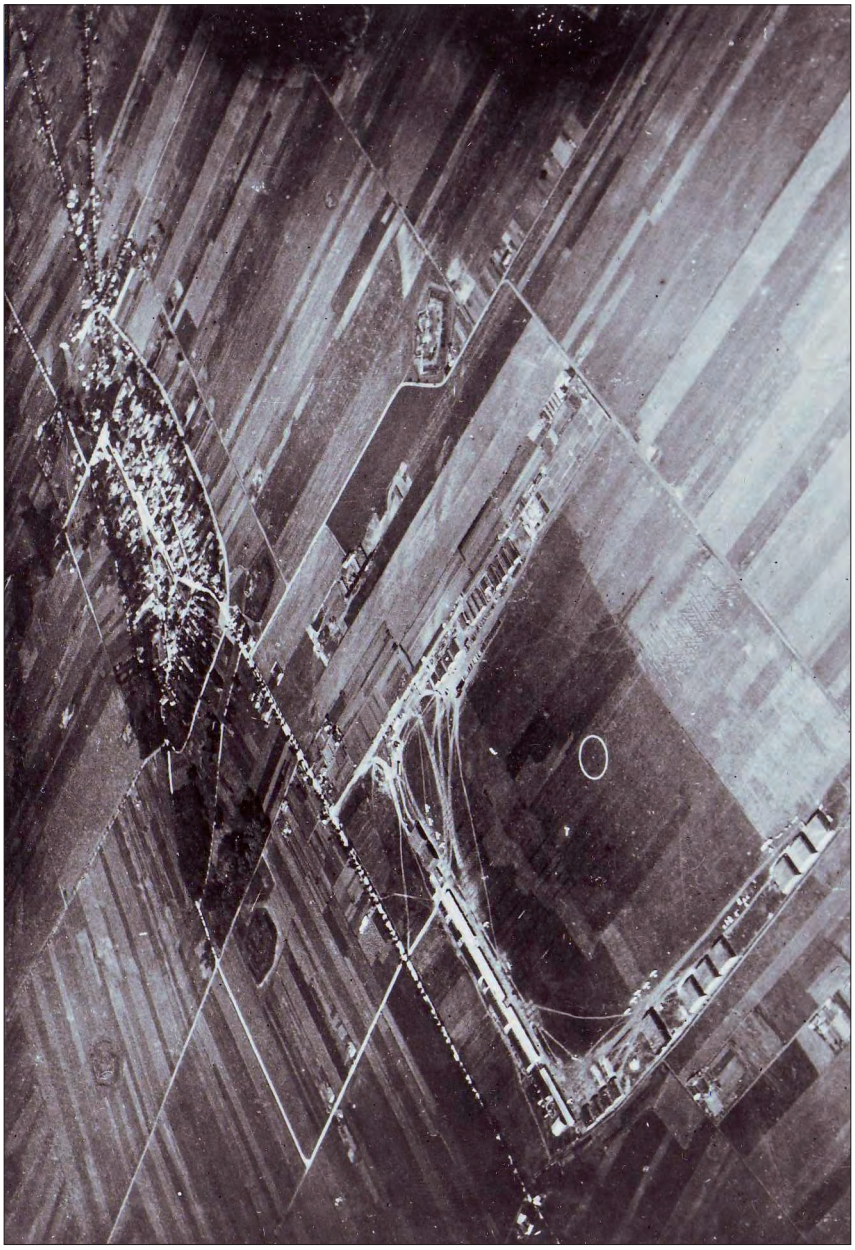
Po zakończeniu Wielkiej Wojny w 1918 roku na terenie Republiki Francji w Tuluzie Pierre Latécoère otworzył linię poczty lotniczej do Ameryki Południowej długości 12 875 km (25 XII 1918 r. samolot Lignes Aériennes Latécoère wykonał z Tuluzy pierwszy lot pocztowy na trasie Tuluza-Rabat-Casablanca-Sahara Zachodnia-Dakar-Ocean Atlantycki-Natal (Brazylia)). W 1927 roku linię przedłużono do Rio de Janeiro, w 1929 roku do Paragwaju i nad Andami do Chile. W Republice Weimarskiej w 1926 roku aż 37 linii lotniczych obsługiwało trasy poczty lotniczej, a w niemieckiej III Rzeszy od 1934 roku stałym przewoźnikiem poczty lotniczej stała się Lufthansa. W Wielkiej Brytanii od 1924 roku pocztę przewoziły samoloty Imperial Airways latające do Indii i Australii, a od 1939 roku British Airways[18]. Nazwa Airmail występuje powszechnie w XXI wieku.

---

[16] Zob.: K. Wielgus, *op. cit.*; J. Adamczyk, *Przesyłki poczty lotniczej Wiedeń-Kraków-Lwów-Kijów*, [w:] *Z galicyjskich…*, *op. cit.*, s. 135-137; T. Kopański, *Lotnictwo w obronie Lwowa*, „Militaria i Fakty" 2001, nr 6. M. Chodurek podaje, że w okresie do 25 VII 1918 r. z Budapesztu odprawiono 14 ekspedycji pocztowych do Krakowa i 12 do Lwowa (zob.: *Przesyłki węgierskiej poczty lotniczej do Krakowa*, [w:] *Z galicyjskich…*, *op. cit.*, s. 138-139).

[17] Najnowszy stan badań nad historią poczty lotniczej Wielkiej Wojny prezentuje M. Plavec (*Austro-węgierska poczta lotnicza a ziemie Korony Czeskiej w okresie od marca do października 1918 r.*, [w:] *Lotnictwo w Przełamaniu Gorlickim 1915 r. Spojrzenie po 100 latach*, red. A. Olejko, K. Mroczkowski, P. Korzeniowski, Oświęcim 2015).

[18] Szerzej zob.: D.D. Jackson, *op. cit.*; D. Mondey, *op. cit.*; J.L. Ethell, *op. cit.*; T.A. Heppenheimer, *op. cit.*; D.B. Holmes, *op. cit.*; J.H. Bruns, *op. cit.*; J.H. Bruns, W.M. Leary, *op. cit.*



Tu narodziła się Flugpostlinie. Na fotografii lotnisko w Aspern w 1916 roku - źródło: Foto Archiv NTM w Pradze via dr M. Plavec.

Dowódca Fliegerersatzkompanie 10., Hptm. Fp. Roman Florer, jeden z późniejszych twórców polskiego lotnictwa wojskowego - źródło: zbiory Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

Weteran K.u.K. Flugpostdienst Oblt. Klement Adamec przed samolotem typu Albatros B.II na lotnisku Aspern - źródło: Foto Archiv NTM Praha via dr M. Plavec.

Lotnisko Kraków-Rakowice widziane z lotu ptaka – źródło: zbiory Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie

List z unikalnymi znaczkami pocztowymi wysłany linią poczty lotniczej z Wiednia do Lwowa 11 V 1918 r. - źródło: Foto Poštovní Muzeum Praha via dr M. Plavec.

List wysłany linią poczty lotniczej z Lwowa do Wiednia 16 V 1918 r. Zwracają uwage oryginalne pieczęcie oraz znaczki pocztowe - źródło: Foto Poštovní Muzeum Praha via dr M. Plavec.

Luftpost Budapeszt-Wiedeń. 210 km linii powietrznej w 2 godziny i trzy minuty mimo silnego przeciwnego wiatru podawał „Das inrteressante Blatt" z 11 VII 1918 r. Na fotografii samolot typu Hansa Brandenburg C. I podczas ładowania worków z pocztą na pod wiedeńskim lotnisku Aspern - źródło: „Das inrteressante Blatt" z 11 VII 1918 r.

Lt. Karel Mašek i Oblt. Klement Adamec po zakończeniu pocztowego lotu z 10 VIII 1918 r. na tle samolotu typu Hansa-Brandenburg C. I - źródło: Foto Archiv NTM via dr M. Plavec.