

Andrzej Mielcarek

Rozwój transportu lotniczego we wschodnich prowincjach Niemiec w latach 1919–1939

Marketing i Zarządzanie nr 1 (42), 89-100

2016

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Andrzej Mielcarek

Uniwersytet Szczeciński
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
e-mail: andrzej.mielcarek@wzieu.pl

Rozwój transportu lotniczego we wschodnich prowincjach Niemiec w latach 1919–1939

Kody JEL: L93, N74

Słowa kluczowe: transport lotniczy, historia, Niemcy

Streszczenie. W pierwszej fazie rozwoju lotnictwa w Niemczech działało wiele przedsiębiorstw lotniczych przewożących pocztę, pasażerów i ładunki. Od 1926 roku dominował „narodowy przewoźnik” – Lufthansa. W całym omawianym okresie przewozy lotnicze były dotowane przez państwo i władze samorządowe. Po 1933 roku silnym bodźcem rozwoju lotnictwa były zbrojenia. Centrum ruchu lotniczego był Berlin. W latach dwudziestych istniało także wiele linii obsługujących krótkie trasy o znaczeniu lokalnym, w tym także do miejscowości wypoczynkowych na wybrzeżu Bałtyku i w Sudetach. W latach trzydziestych nastąpiło ograniczenie liczby obsługiwanych lotnisk. Do ważniejszych, we wschodnich prowincjach, zaliczał się Królewiec, przez który przebiegała linia do Moskwy. Poza tym większe znaczenie miały Wrocław i Gliwice. Na znaczeniu straciły w latach trzydziestych Szczecin i Świnoujście.

Wprowadzenie

W okresie międzywojennym rozwinęło się lotnictwo jako nowa gałąź transportu. Wyjaśniając ten rozwój należy wziąć pod uwagę wpływ czynników wewnętrznych i zewnętrznych, wśród których istotną rolę ogrywały czynniki polityczne.

Zasięg terytorialny badań obejmuje przede wszystkim prowincje: Prusy Wschodnie, Pomorze, Brandenburg, Dolny Śląsk, Górny Śląsk, a także Marchię Graniczną (Poznańskie – Prusy Zachodnie).

Zakres chronologiczny obejmuje okres od ustanowienia republiki weimarskiej w 1919 roku do początku II wojny światowej. Pod względem politycznym wyróżnia się dwa okresy – republiki weimarskiej i reżimu nazistowskiego od 1933 roku.

Uwarunkowania rozwoju lotnictwa były we wschodnich prowincjach podobne jak w całych Niemczech. Konieczne było rozwiązanie wielu problemów technicznych, organizacyjnych, ekonomicznych i politycznych. W zakresie finansowania istotne było działanie kół gospodarczych, władz centralnych i prowincjonalnych. Artykuł przedstawia te uwarunkowania i rozwój infrastruktury, przewozów pasażerów i ładunków – kierunki, wielkość na poszczególnych lotniskach.

Uwarunkowania rozwoju na początku lat dwudziestych

Traktat wersalski stanowił o rozbrojeniu Niemiec. Zabroniono Niemcom, na 6 miesięcy, produkcji i przywozu samolotów (Rehbein, 1974, s. 259). Ograniczenia wprowadzone przez Ententę były jednak omijane i dlatego ultimatum londyńskie z 1921 roku wprowadziło ostrzejszą kontrolę produkcji. Straty przemysłu lotniczego powodowane przez te działania były rekompensowane w roku 1922 odszkodowaniami od rządu Rzeszy (*Geschichte...*, 1961, 7 Lehrbrief).

Wspieranie w różny sposób rozwoju lotnictwa było w Niemczech wyrazem sprzeciwu wobec traktatu wersalskiego. Osiągnięcia w dziedzinie lotnictwa były przedmiotem dumy narodowej, co firmy lotnicze wykorzystywały do pozyskania wsparcia finansowego i politycznego.

W budżecie Rzeszy przewidziano pomoc dla przedsiębiorstw lotniczych utrzymujących regularną komunikację. Dla przewozów wewnątrzniemieckich obowiązywała ustawa z 1922 roku. Udzielając subwencji państwo zobowiązywało przedsiębiorstwa do przewozu każdym lotem do 100 kg ładunku pocztowego (Sautter, 1951, s. 302).

W lutym 1919 roku zaczęła się regularna komunikacja lotnicza. Połączono Berlin z Weimarem, gdzie obradowało Zgromadzenie Narodowe. Przewożono listy i gazety. Następnie utworzono połączenia z Berlina do Hamburga, Gelsenkirchen, Warnemünde i Świnoujścia. Brak materiałów pędnych spowodował czasowe zaprzestanie lotów od końca lipca 1919 roku (Sautter, 1951, s. 301–302; Rehbein, 1974, s. 259).

W latach 1919–1922 liczba pasażerów wzrosła z 2 do 7,7 tysięcy. Ciężar bagażu pasażerskiego wzrósł z 1 do 3,7 tony. Całkowity przewieziony ciężar, łącznie z pasażerami, poza ładunkami pocztowymi, wzrósł z 163 do 617 ton

(*Statistisches Jahrbuch...*, 1923, s. 87). Przewozy te były subwencionowane przez państwo.

Zaniepokojona tym Ententa nałożyła ograniczenia na budowę samolotów w 1922 roku, które usunięto w roku 1926. Utrzymano jednak zakaz budowy samolotów wojskowych Rzeszy (*Geschichte...*, 1961, 7 Lehrbrief, s. 260). Poprzez rozwój lotnictwa cywilnego Niemcy przygotowywały się do stworzenia lotnictwa wojskowego.

Techniczne warunki rozwoju przewozów lotniczych

Restrykcje wprowadzone po I wojnie spowodowały opóźnienie Niemiec w dziedzinie budowy silników samolotowych, ale pobudziły na przykład badania aerodynamiczne (Dienel, Schiefelbusch, 2000, s. 954).

Samoloty wielomotorowe, trój- i czteromotorowe, zaczął budować w 1923 roku Junkers. Ostatecznie najbardziej udaną konstrukcją okazał się zbudowany w latach 1932–1933 Ju 52, rozwijający prędkość 260 km/h. Ze względu na niezawodność, ekonomiczność i osiągi, do 1939 roku stał się najpopularniejszym samolotem w Europie (Rehbein, 1974, 270).

Pomimo znacznego postępu w technice lotniczej, między 1920 a 1930 rokiem prędkość samolotów komunikacyjnych zwiększyła się tylko o 30%. W latach 30. rozpoczęła się rywalizacja w budowie szybkich samolotów. Zwiększyły się możliwości przewozowe. Podczas gdy w 1934 roku niemieckie szybkie samoloty zabierały tylko 5–6 pasażerów, w 1938 roku czteromotorowy Ju 90 z załogą 4 osób osiągał prędkość 325 km/h, miał zasięg 1000 km i zabierał 40 pasażerów. W lotach nad Bałtykiem Lufthansa używała hydroplanów Wal firmy Dornier (*Geschichte...*, 1961, 8 Lehrbrief, s. 467).

Lotniska

Po wojnie oddzielono lotniska wojskowe od cywilnych. Budowały je państwo, gminy lub prywatne towarzystwa. Lotnisko Berlin-Tempelhof zostało prowizorycznie zbudowane w 1923 roku przez firmę Junkers i Aero-Lloyd, a następnie rozbudowało je towarzystwo stworzone w 1924 roku przez miasto Berlin (Wagner Edler von Florheim, 1931, s. 1, 8).

Większość lotnisk leżała wewnątrz okręgu o maksymalnym promieniu 10 km od centrum miasta. Odległość od centrum miasta w linii prostej wynosiła dla lotniska Berlin-Tempelhof 3,5 km, dla lotniska Królewiec-Devau 4,7 km, dla szczebińskiego lotniska 7 km (Klepsch, 1931, s. 37–38; *Grosser Luftverkehrs...*, 1927, s. 134).

Nawierzchnie lotnisk były początkowo wyłącznie trawiaste. Potem betonowano przynajmniej część nawierzchni pasów startowych (Schwarz, 1931, s. 16–17; Klepsch, 1931, s. 34, 47). Hydroplany, łodzie latające mogły lądować na każdej powierzchni wodnej, pod warunkiem, że nie była wzburzona

(Bertram, 1931, s. 96–98). Takie lądowisko znajdowało się na Jeziorze Dąbskim w Szczecinie, w Stralsundzie oraz w Sellin.

Na infrastrukturę lotnisk składały się hangary, pomieszczenia dla kierowania lotami, urządzeń łączności, pasażerów i ładunków, zbiorniki na paliwo (Leijonhufvud, 1931, s. 111–112).

Do połowy lat dwudziestych samoloty cywilne latały tylko w dzień, od kwietnia do października, i tylko przy dobrej pogodzie. Aby mogły odbywać loty nocne, zaczęto instalować znaki świetlne na poszczególnych trasach. Lufthansa, razem z niemiecko-radzieckim przedsiębiorstwem Deruluft rozpoczęła nocne loty na trasie Berlin–Królewiec–Moskwa od 1 maja 1926 roku. Trasa lotu prowadziła przez prowincję pomorską, W.M. Gdańsk i Prusy Wschodnie. Co 30–35 km umieszczano obracające się reflektory. W ich pobliżu znajdowały się awaryjne pasy do lądowania. Co 4–5 km, lub według innych danych co 6–7 km, umieszczano światła drugiego rzędu (Leijonhufvud, 1931, s. 128; Dienel, Schiefelbusch, 2000, s. 960–961).

Od 1929 roku nastąpiła planowa rozbudowa sieci lotów nocnych o zasięgu europejskim. Znaki świetlne na trasach umożliwiały utrzymanie połączeń także zimą (Sautter, 1951, s. 305). Niezależność od warunków pogody umożliwiło, od roku 1927, wyposażenie samolotów w system komunikacji radiowej. Lufthansa jako pierwsza zastosowała radionamierniki. Wraz z radiolatarniami pozwalały one utrzymać obrany kurs samolotu (Dienel, Schiefelbusch, 2000, s. 961). W sloganach reklamowych odwoływano się do odwagi lotników, „pogromców przestworzy”: „Kiedy inne linie lotnicze są uziemione – Lufthansa lata”, „Bez względu na to co się dzieje – my latamy” (Dienel, Schiefelbusch, 2000, s. 961).

Przedsiębiorstwa lotnicze

Powstające na początku lat dwudziestych przedsiębiorstwa żądały wsparcia państwa. W zamian za nie zostały zobowiązane do utrzymywania regularnych rejsów i przewozu poczty. Możliwość otrzymania tego wsparcia spowodowała, że w końcu 1920 roku było już 37 przedsiębiorstw lotniczych. Otrzymywały one także pomoc od miast, prowincji, regionów. W większej części obsługiwały krótkie, nieprzynoszące zysków trasy (*Geschichte...*, 1961, 7 Lehrbrief, s. 376–377).

W 1923 roku powstał Deutsche Aero-Lloyd a także Lloyd Luftdienst. Aero-Lloyd założył w 1923 roku 10 regionalnych przedsiębiorstw zależnych, z czego 8 działało w Niemczech. W roku 1925 stał się największym przedsiębiorstwem lotniczym, które wchłonęło wiele słabszych przedsiębiorstw i przystąpiło do ostrej konkurencji o wsparcie Rzeszy (*Geschichte...*, 1961, 7 Lehrbrief, s. 956–957).

W styczniu 1926 roku, z inicjatywy i przy udziale Rzeszy dwa największe przedsiębiorstwa lotnicze połączyły się w Deutsche Lufthansa AG z siedzibą w Berlinie. Udziałowcami było 50 instytucji publicznych, związków prowincjonalnych i miast, a także 125 przedsiębiorstw handlowych, przemysłowych,

transportowych i bankowych. Były wśród nich takie koncerny, jak Daimler-Benz, Thyssen, Hapag, Mitteleuropäische Reisebüro, Schenker, Deutsche Bank. Wielkie przedsiębiorstwa miały udział 27,5%, Rzesza 26%, kraje Rzeszy 19%, regionalne towarzystwa lotnicze, w których udział miały landy i firmy lotnicze – 27,5% (Rehbein, 1974, s. 263). Ministerstwo Poczty miało swojego przedstawiciela w radzie nadzorczej i komisji bilansowej (Sautter, 1951, s. 303).

Kapitał zakładowy Deutsche Lufthansa wynosił w 1930 r. 26 mln mk. Dochód z przewozów lotniczych pokrywał 35–45% wydatków (Pirath, 1935, s. 13; 1949, s. 112).

Wiele państw wspomagało rozwój lotnictwa ze względów militarnych. Po 1933 roku Niemcy już jawnie zaczęły robić to, co wcześniej robiono w ukryciu. Lufthansa miała w krajowych fabrykach kupować samoloty, które będzie można wykorzystać w celach wojskowych (Dienel, Schiefelbusch, 2000, s. 964). W marcu 1935 roku Hitler ogłosił powstanie Luftwaffe, która razem z lotnictwem cywilnym podlegała Ministerstwu Lotnictwa Rzeszy (*Geschichte...*, 1961, 7 Lehrbrief, s. 470). W tymże roku Lufthansa przestała być przedsiębiorstwem podlegającym prawu prywatnemu i została włączona do Ministerstwa Lotnictwa. Pozostała jednak formalnie spółką akcyjną (Dienel, Schiefelbusch, 2000, s. 964).

Dla Lufthansy wymagania wynikające z militaryzacji i autarkii gospodarczej były obciążeniem. Z drugiej jednak strony czerpała korzyści ze wsparcia państwa dla badań nad nowymi technologiami i rozwijaniu sieci linii połączeń ze względów strategicznych. Zyski Lufthansy wzrosły po części dzięki finansowaniu ich z budżetu ministerstwa obrony (Dienel, Schiefelbusch, 2000, s. 964).

Miasta, prowincje i regiony mogły wywierać wpływ na Lufthansę przez subydia płacone liniom regionalnym, które nie miały własnego taboru i zamawiały usługi w Lufthansie. W poszczególnych prowincjach, w tym też wschodnich, powstały przedsiębiorstwa lotnicze pod nazwą AG Luftverkehr z dodatkiem nazwy prowincji – Ostpreussen, Pommern, Schlesien, Brandenburg. Tworzyło to gęstą sieć połączeń lotniczych krajowych. W 1930 roku Lufthansa obsługiwała 40 krajowych portów lotniczych (Dienel, Schiefelbusch, 2000, s. 958). Ze względów techniki bilansu wszystkie linie krajowe przeszły w 1931 roku na Deutsche Verkehrsflug GmbH, związaną umową eksploatacyjną z Lufthansą.

Dla prowincji pomorskiej w maju 1926 roku została założona przez związek prowincjonalny, prawie wszystkie większe miasta, prawie wszystkie powiaty prowincji Luftverkehr Pommern GmbH (Fabricius, b.d., s. 50).

Ekonomiczne warunki przewozów

W przewozach lotniczych stosowano opłaty według ciężaru, ponieważ przewóz zależał wyłącznie od nośności samolotu. Przewozy te były subwencjonowane i dlatego też nie ustalano taryf według wartości i nie próbowano oszczędzać przez stosowanie rabatu dla mniej wartościowych dóbr. W taryfie lotniczej ustalano

tylko jedną stawkę i dlatego przewozy lotnicze obejmowały przede wszystkim wysokowartościowe towary. Minimalny ciężar przesyłki musiał wynosić co najmniej 2 kg (Fischer, 1930, s. 82).

Stawki frachtowe były około trzy razy wyższe od stawek ekspresowych kolei. Samolotami były przewożone łatwo psujące się towary delikatesowe, żywe kwiaty, lekarstwa (Securius, H. Böning, 1943, s. 110).

W przewozach kolejowo-powietrznych (Fleiverkehr) stosowano stopniową, progresywną taryfę odległościową. Miało to sprzyjać jak najdalszemu przewozowi samolotami. Dla każdego stopnia odległości podwyższano opłatę za jednostkę ciężaru o 10 pf. Odległość między portami lotniczymi mierzono w linii powietrznej. Dla trasy kolejowej stosowano taryfę ekspresową.

Pośrednictwo w przewozach osób zapewniały, na rachunek Lufthansy, biura i agencje podróży. W miastach – głównych węzłach komunikacyjnych – Lufthansa miała własne przedstawicielstwa.

W 1927 roku ceny biletów dla trasy Berlin–Gliwice wynosił 70 RM z dopłatą 0,70 RM za nadbagaż, Berlin–Królewiec 90 RM i 1 RM za nadbagaż (*Grosser Luftverkehrs...*, 1927, s. XII–XXXVI). Dla porównania płace miesięczne urzędników państwowych wynosiły przeciętnie w kwietniu 1927 roku, zależnie od grupy wynagrodzenia i stanu cywilnego, od 125,75 mk, 177,75 mk do 847–899 mk (*Statistisches Jahrbuch...*, 1927, s. 323).

Podobnie jak przewozy ładunków, przewozy osób także były subwencjonowane przez Rzeszę, kraje Rzeszy i gminy. Dlatego też ceny przewozu nie odnosiły się do kosztów własnych. Punktem odniesienia były ceny biletów kolejowych I klasy na odpowiedniej trasie. Na liniach, gdzie była silna konkurencja kolei, ceny ustalano poniżej kolejowych.

Rozkłady jazdy zmieniały się wraz z porami roku odpowiednio do dziennego czasu pracy lotnisk. Plan letni obowiązywał od 1 maja do 31 sierpnia, zimowy od 1 listopada do 28 lutego, a specjalne plany na okresy przejściowe obowiązywały od 1 września do 31 października i od 1 marca do 30 kwietnia. Plany lotów były skoordynowane z międzynarodowymi rozkładami jazdy kolei (Fischer, 1930, s. 93–94).

Każdy pasażer miał prawo do przewozu bagażu wolnego od opłaty o wadze do 10 kg, a na niektórych międzynarodowych trasach wolny bagaż wynosił 15 kg. Dalsze 10 kg pasażer mógł zabrać jako ładunek. Większy bagaż przewożono tylko wtedy, jeśli było wolne miejsce. Pasażer mógł swój bagaż wysłać także koleją na podstawie posiadanego biletu lotniczego (Fischer, 1930, s. 94).

Lotniska leżały zwykle na obrzeżach miast i wobec tego Lufthansa i przedsiębiorstwa samochodowe utrzymywały linie autobusowe z rozkładem jazdy odpowiednim do czasu przylotu i odlotu (Fischer, 1930, s. 94).

W czasie kryzysu lat trzydziestych nastąpił spadek przewozów pasażerów, szczególnie na krótszych liniach. Lufthansa wprowadziła ruchome ceny biletów.

Tak więc obok obowiązujących stawek w ruchu krajowym wprowadzono ceny odpowiadające popytowi i podaży. Zbliżono te opłaty do II klasy pasażerskiej Kolei Rzeszy. W 1931 roku przewożono studentów za opłatą równą III klasie biletów kolejowych. Ogólnie obniżka cen biletów wyniosła 12%, ale spadek dochodów wyniósł 5% (Rehbein, 1974, s. 268–269).

Większość linii przynosiła straty. Linie o znaczeniu międzynarodowym subwencjonowała Rzesza, linie krajowe z kolei subwencjonowane były przez kraje lub miasta i ograniczały się do tych, w których były bezpośrednio zainteresowane.

Komunikacja lotnicza

Linie krajowe i zagraniczne koncentrowały się w Berlinie, a poza tym działały liczne linie łączące miasta, poza stolicą, a także z zagranicą. Według danych dla lat 1927, 1928 były one często krótkie i łączyły ośrodki mające dobre połączenia kolejowe, na przykład Berlin–Szczecin (130 km), Berlin–Wrocław, Berlin–Gliwice, Szczecin–Gliwice, Szczecin–Stralsund (162 km), Wrocław–Nysa (73 km), Nysa–Jelenia Góra (122 km) Gliwice–Jelenia Góra (219 km). Z Berlina kursowały samoloty do kąpielisk nadbałtyckich – Świnoujście, Binz. Ponadto istniały liczne krótkie linie zagraniczne, np: Olsztyn–Gdańsk (154 km). Liczne linie prowadziły na wschód Niemiec. Berlin miał połączenie z Królewcem, Tylżą (*Statistisches Jahrbuch...*, 1928).

Od 1926 roku Deutsche Lufthansa w lipcu i sierpniu utrzymywała linię z Berlina przez Szczecin, Świnoujście, Sellin na Rugii, Stralsund i na Hiddensee. Służyła ona głównie przewozowi pasażerów. Poza tym, w dwóch miesiącach letnich, codziennie latały na Rugię specjalne samoloty z gazetami, które zrzucano z powietrza. Oznaczało to, że w sezonie w kąpieliskach Granitz już późnym popołudniem w dniu wydania można było kupić „Berliner Zeitung am Mittag” (Raetz, 1936, s. 48).

W komunikacji z Prusami Wschodnimi, ZSRR i Polską istotną rolę odgrywało WM Gdańsk. Na gdańskim lotnisku lądowały samoloty linii Berlin–Gdańsk–Królewiec, Berlin–Gdańsk–Królewiec–Moskwa, Gdańsk–Olsztyn, Królewiec–Gdańsk–Słupsk–Szczecin–Berlin, Gdańsk–Warszawa (*Bericht über die Lage...*, 1927, s. 111).

W 1923 roku towarzystwa lotnicze Danziger Luftpost GmbH, Lettländische Luftverkehrs AG Riga, Aeronaut A-G Reval, Aero-Lloyd AG Berlin, Junkers-Luftverkehrs Russland utrzymywały linię Berlin–Gdańsk–Królewiec. Loty odbywały się wówczas w dni robocze. Lot do Królewca z międzyładowaniem w Gdańsku trwał sześć godzin. Wylot z Królewca do Rewla był skomunikowany z przyjazdem nocnego pociągu z Berlina. Samolot z Królewca docierał do Kłajpedy po godzinie. Po półgodzinnym postoju wylatywał do Rygi, a do Rewla przylatywał po 8 godzinach i 45 minutach. Stamtąd było połączenie do Helsingfors (*Junkers...*, 1923, s. 43).

W okresie NEP-u w ZSRR tworzone spółki mieszane z kapitałem zagranicznym lub udzielano koncesji kapitałowi zagranicznemu. W 1921 roku powstała Deutsch–Russischen Luftverkehrsgesellschaft (pod nazwą Deruluft) i od maja 1922 roku regularnie obsługiwała linię Królewiec–Moskwa (*Geschichte...*, 7 Lehrbrief, s. 377)¹.

Komunikacja lotnicza Polski z Niemcami mogła się odbywać przez Gdańsk. Stamtąd prowadziła linia do Warszawy i Lwowa, utrzymywana przez polski PLL Aerolloyd. Bilety kształtowały się w cenie I klasy pociągu pospiesznego. Gdańsk stał się węzłem komunikacji lotniczej także ze względu na utrudnienia w komunikacji kolejowej z Niemcami (*Junkers...*, 1923, s. 43–44). Bezpośrednia linia Warszawa–Berlin zaczęła działać w 1934 roku. Była obsługiwana wspólnie przez PLL Lot i Lufthansę (Bissaga, 1938, s. 259; Kluz, 1937, s. 168).

W rozwoju wewnątrzniemieckich linii, w pierwszej połowie lat dwudziestych, konkurowały ze sobą Deutsche Aero-Lloyd i Junkers Luftverkehr. Obsługiwały w Niemczech prawie takie same trasy. Pomoc od rządu zużywały na walkę konkurencyjną (*Geschichte...*, 7 Lehrbrief, s. 381). Nastąpił wzrost przewozów.

Średnia prędkość ówczesnych samolotów przy uwzględnieniu przeciwnego wiatru wynosiła 150 km/h. Oznaczało to 3,5 godziny lotu między większymi miastami w Niemczech. Ponieważ loty odbywały się w dzień, dogodniejsze od nich dla podróży w interesach, okazywały się podróże koleją, wagonami sypialnymi (Rehbein, 1974, s. 264–265).

W komunikacji dalekobieżnej w Europie stosunek między czasem podróży samolotem i koleją, na dłuższych trasach z uwzględnieniem dowozu na lotnisko, wynosił przeciętnie 1 : 2,65 i wahał się między 1 : 1,89 i 1 : 3,88. Czas dowozu do lotniska miał znaczny wpływ na czas podróży, szczególnie na krótkich trasach (Pirath, 1935, s. 17).

Poszczególne miasta i prowincje zainteresowane były rozwojem lotnictwa na swoim terenie. Krótkie linie z wieloma międzylądowaniami były deficytowe, nie mogły skutecznie konkurować z kolejami. Jednak nacisk polityczny powodował utrzymywanie tych linii (Dienel, Schiefelbusch, 2000, s. 958–959). Na odległość do 500 km, wliczając czas dojazdu na lotnisko, samolot nie miał przewagi nad lądowymi środkami transportu (Pirath, 1935, s. 19).

W okresie faszystowskim zwiększyła się liczba linii zagranicznych, a zmniejszyła krajowych. Już w roku 1935 linie wewnątrz krajowe stały się dowozowymi do linii międzynarodowych. Działały wówczas połączenia do Leningradu, Moskwy, Warszawy, Lwowa i do wielu innych stolic europejskich (*Geschichte...*, 8 Lehrbrief, s. 466).

¹ Inną datę – 1924 r. – podaje J. Woroniecki (1990), s. 130–131.

W latach 1929–1931 liczba tras zmniejszyła się o 13 – do 59. Dalsze oszczędności poczyniono zamykając 14 lotnisk krajowych. Zmniejszono zatrudnienie o 1/3 (*Geschichte...*, 7 Lehrbrief, s. 412).

Praca przewozowa Lufthansy rosła do 1928 roku, zaś od następnego roku przewozy pasażerów i ładunków, paczek i gazet zaczęły się zmniejszać. W latach 1930/31 nastąpił znów wzrost przewozów. Wynikało to ze współpracy Lufthansy z wielkimi armatorami, Kolejami Rzeszy i Poczta Rzeszy (*Geschichte...*, 7 Lehrbrief, s. 411). Dzięki temu stan z 1928 roku został znów osiągnięty w roku 1933. Deutsche Lufthansa na podstawie specjalnego układu z Poczta Rzeszy od 1929 roku wprowadziła finansowane przez Poczta tzw. loty pocztowe. Przewozy poczty utrzymywały się na wysokim poziomie i tylko nieznacznie spadły w 1931 roku (Rehbein, 1974, s. 265). W 1930 roku ta sieć krajowa obejmowała 13 miast (w 1929 r. było ich jeszcze 22), z których tylko trzy miały powyżej 100 tys. mieszkańców. Subwencionowane przez Rzeszę linie, w większości międzynarodowe, obsługiwały 23 niemieckie miasta, z których 18 miało więcej niż 500 tys. mieszkańców. Połowę subwencji wypłacano gotówką, a połowę w dostawach materiałów. Miało to wspierać niemiecki przemysł lotniczy (Rehbein, 1974, s. 268).

Między 1928 a 1938 rokiem z lotnisk we wschodnich prowincjach, wykazywanych w statystyce Rzeszy, ubył: Binz, Hiddensee, Stralsund, Międzyzdroje, Słupsk, Malbork, Elbląg, Olsztyn, Wystruć, Tylża, Nysa, Zgorzelec, a także Koserow i Zinnowitz, gdzie zrzucano gazety. Pozostały lotniska w Berlinie, Wrocławiu, Gliwicach, Jeleniej Górze, Królewcu, Sellin (Rugia), Szczecinie i Świnoujściu (*Statistisches Jahrbuch...*, 1940).

Rozwój przewozów na lotniskach we wschodnich prowincjach w latach 1928–1938

Między 1928 a 1938 rokiem nastąpił w Niemczech wzrost liczby pasażerów przewożonych drogą powietrzną. W Berlinie, Królewcu, Świnoujściu i Sellin był on znaczniejszy od wzrostu w całych Niemczech, we Wrocławiu i Gliwicach wzrost był słabszy, a w Szczecinie nastąpił znaczny spadek. Wzrost liczby samolotów był znacznie mniejszy ze względu na powiększenie się ich możliwości przewozowych.

Dla lotnisk, które funkcjonowały w 1928 i w 1938 roku, nastąpił znaczny wzrost (o 65%) liczby pasażerów przybyłych na lotniska niemieckie. Wzrost ten był silniejszy w Berlinie – o 84%, Królewcu – o 74%, Świnoujściu – o 70%, Sellin – o 66%. Słabszy we Wrocławiu o 53%, Gliwicach o 34%. Szczecin natomiast zanotował spadek o 45%.

Największy pod względem ruchu pasażerskiego był Berlin, w 1938 roku – 100 tys. osób. Wrocław i Królewiec należały do portów przyjmujących po

kilka tysięcy pasażerów, Szczecin, Świnoujście, Sellin przyjmowały po kilkuset pasażerów.

Wielkość przewożonych ładunków w skali Rzeszy wynosiła kilka tysięcy ton (1938 r. 4,7 tys. t), Berlina 1,6 tys. ton. Ponad sto ton przywożono do Królewca (142 t), kilkadziesiąt do Wrocławia (50 t), kilka ton do Gliwic (8 t), Sellin (2 t), Szczecina (5 t) i Świnoujścia (2 t). W 1928 roku W Szczecinie i Świnoujściu przywieziono kilkanaście ton.

Przywóz ładunków także się znacznie zwiększył w przypadku prawie wszystkich portów lotniczych, z wyjątkiem Szczecina i Świnoujścia. Dla przewozów pocztowych charakterystyczna była znaczna przewaga wywozu nad przywozem w przypadku Berlina i przewaga przywozu nad wywozem w przypadku pozostałych portów lotniczych.

W przypadku wywozu poczty we wschodnich prowincjach nastąpił wzrost, choć nieco niższy od wzrostu w całych Niemczech. Nieco wyższy był w Królewcu, Sellin i Świnoujściu. Zmniejszył się w Szczecinie, ale tu nastąpił znaczny wzrost poczty przechodzącej tranzytem (*Statistisches Jahrbuch...*, 1929).

Podsumowanie

Nowa gałąź transportu nie mogłaby się rozwinąć tak szybko działając na zasadach czysto rynkowych, stąd też ważny był stosunek do niej państwa i samorządów. Realizacja celów politycznych miała wpływ na rozwój lotnictwa we wschodnich prowincjach.

Obszar wschodnich prowincji był istotny dla komunikacji lotniczej, ponieważ Berlin stał się węzłem lotniczym o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Pierwsza połowa lat dwudziestych oznaczała szybki wzrost liczby linii lotniczych, z których duża część miała charakter regionalny (ich powstanie wynikało z ambicji lokalnych). Przedsiębiorstwa lotnicze tworzone były przy dużym udziale władz samorządowych. Od drugiej połowy lat dwudziestych na rynku pozostał „narodowy” przewoźnik Deutsche Lufthansa. W poszczególnych prowincjach powstały lotnicze spółki akcyjne, poprzez które prowincje i miasta subwencjonowały regionalne linie eksploatowane przez Lufthansę. Prowincjonalne towarzystwa zostały połączone pod jedną firmę na początku lat trzydziestych.

Na wschodnich obszarach Niemiec rozwijały się już od początku lat dwudziestych przewozy lotnicze między Berlinem a ważniejszymi miastami, takimi jak Szczecin, Wrocław, Królewiec. Ten ostatni był punktem wyjścia dla linii prowadzącej do Związku Radzieckiego. Linie lotnicze służyły także obsłudze przewozów z Berlina do miejscowości wypoczynkowych na wybrzeżu Bałtyku i w Sudetach. Bezpośrednie połączenia lotnicze z zachodem Niemiec miały Wrocław i Gliwice. W pierwszej połowie lat dwudziestych rozwinęły się połączenia lotnicze nie tylko z Berlinem, ale także międzynarodowe. Utrzymywano

połączenia z W.M. Gdańskiem. Jeszcze w połowie lat dwudziestych Królewiec miał połączenia ze Skandynawią.

W latach trzydziestych zrezygnowano jednak z wielu krótszych linii, ponieważ nie były one wystarczająco konkurencyjne wobec kolei. Starano się jednak powiązać przewozy lotnicze z kolejowymi.

Do portów lotniczych średniej wielkości należał Wrocław i Królewiec, natomiast Szczecin i Świnoujście do małych pod względem liczby pasażerów. Pod względem wielkości ładunków przodował Królewiec, o rząd wielkości niżej był Wrocław i jeszcze niżej pozostałe porty lotnicze. Szczecin i Świnoujście traciły swoje znaczenie w tych przewozach.

Bibliografia

- Bericht über die Lage von Handel, Industrie und Schifffahrt im Jahre 1927.* (1927). Erstattet von der Handelskammer zu Danzig. Danzig.
- Bertram, O. (1931). Seeflughäfen. W: M. von Beyer-Desimon (red.), *Flughafenanlagen*. Berlin.
- Bissaga, T. (1938). *Geografia kolejowa Polski*. Warszawa: Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji 9.
- Dienel, L., Schiefelbusch, M. (2000). German Commercial Air Transport until 1945. *Revue Belge de Philologie Et D'Histoire* 78 (3). Pobrano z: http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/rbph_0035-0818_2000_num_78_3_4472.
- Fabricius, G. (b.d.). *Luftverkehr in Pommern. Pommern Jahrbuch 1925–1926*. Stettin.
- Fischer, G. (1930). Der Luftverkehr. W: G. Fischer, O. Reuther, L. Mayer, *Der Güter- und Personenverkehr*. Leipzig.
- Geschichte des Verkehrswesens*. 7 Lehrbrief, II Ausgabe, Nachdruck 1961. Elfride Rehbein. Bearb. E. Rehbein, R. Keil, H. Wehner. Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen.
- Geschichte des Verkehrswesens*. 8 Lehrbrief, II Ausgabe, Nachdruck 1961. Elfride Rehbein. Bearb. E. Rehbein, R. Keil, H. Wehner. Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen.
- Grosser Luftverkehrs – Atlas von Europa*. (1927). Berlin–Leipzig.
- Junkers – Luftverkehr Nachrichtenblatt*. (1923). Sammelausgabe.
- Klepsch, H. (1931). Die organisation des Flughafenbetriebs. Verkehrs Aufsicht und Verkehrsregelung im Luftverkehr. W: M. von Beyer-Desimon (red.), *Flughafenanlagen*. Berlin.
- Kluz, T. (1937). *Komunikacja lotnicza*. Warszawa: Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji 8.
- Leijonhufvud, S. (1931). Technische Einrichtungen von Flugplatzanlagen. W: M. von Beyer-Desimon (red.), *Flughafenanlagen*. Berlin.
- Pirath, C. (1935). Die allgemeinen Grundlagen des Schnellverkehrs in der Luft. W: *Der Schnellverkehr in der Luft und seine Stellung im neuzeitlichen Verkehrswesen*. Berlin. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m.b.H, bei der Deutschen Reichsbahn.
- Pirath, C. (1949). *Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft*. Berlin–Göttingen–Heidelberg.
- Raetz, A. (1936). *Die Insel Rügen, wirtschaftsgeographisch betrachtet*. Bergen (Rügen).
- Rehbein, E. (red.) (1974). *Einbaum – Dampflokomotive – Düsenklipper*. Leipzig–Jena–Berlin.

- Sautter, K. (1951). *Geschichte der Deutschen Reichspost (1871 bis 1945)*. Geschichte der Deutschen Post, Tl. 3. Frankfurt am Main.
- Schwarz, J. (1931). Anlage, Pflege und Nutzungs des Rollfeldrasens. W: M. von Beyer-Desimon (red.), *Flughafenanlagen*. Berlin.
- Securius, Th., Böning, H. (1943). *Güterverkehr und Spedition im Grossdeutschen Reich*. I Teil Die Verkehrsmittel zu Lande und in der Luft. Berlin.
- Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1923*. (1923). 42 Jhg, Berlin.
- Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1927*. (1927). 46 Jhg, Berlin.
- Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1928*. (1928). 47 Jhg, Berlin.
- Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1929*. (1929). 48 Jhg, Berlin.
- Wagner Edler von Florheim, N. (1931). Die Technische Entwicklung der Flughafenanlagen. W: M. von Beyer-Desimon (red.), *Flughafenanlagen*. Berlin.
- Woroniecki, J. (1990). *Obcy kapitał w gospodarce radzieckiej. Doświadczenia a współczesność*. Warszawa: PWN.

THE AIR TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE EASTERN PROVINCES OF GERMANY IN THE YEARS 1919–1939

Keywords: air transport, history, Germany

Summary. In the first phase of the air transport development in Germany there were many air companies carrying post, passengers and cargo. From 1926 “national carrier” Lufthansa dominated the market. During all that period the air transport was subsidized by state and local authorities. After 1933 armaments were a strong incentive for the air transport development. The center of the air transport was Berlin. In the twenties there existed many lines serving short routes with local importance, including holiday resorts on the Baltic or in the Sudeten. In the thirties the number of airports in operation diminished. Königsberg was one of the major airports in the eastern provinces, being situated en route to Moscow. Wrocław and Gliwice also belonged to the group of important airports, however Szczecin and Świnoujście lost their significance for the air transport in the 1930s.

Translated by Andrzej Mielcarek

Cytowanie

Mielcarek, A. (2016). Rozwój transportu lotniczego we wschodnich prowincjach Niemiec w latach 1919–1939. *Marketing i Zarządzanie*, 1 (42), 89–100.