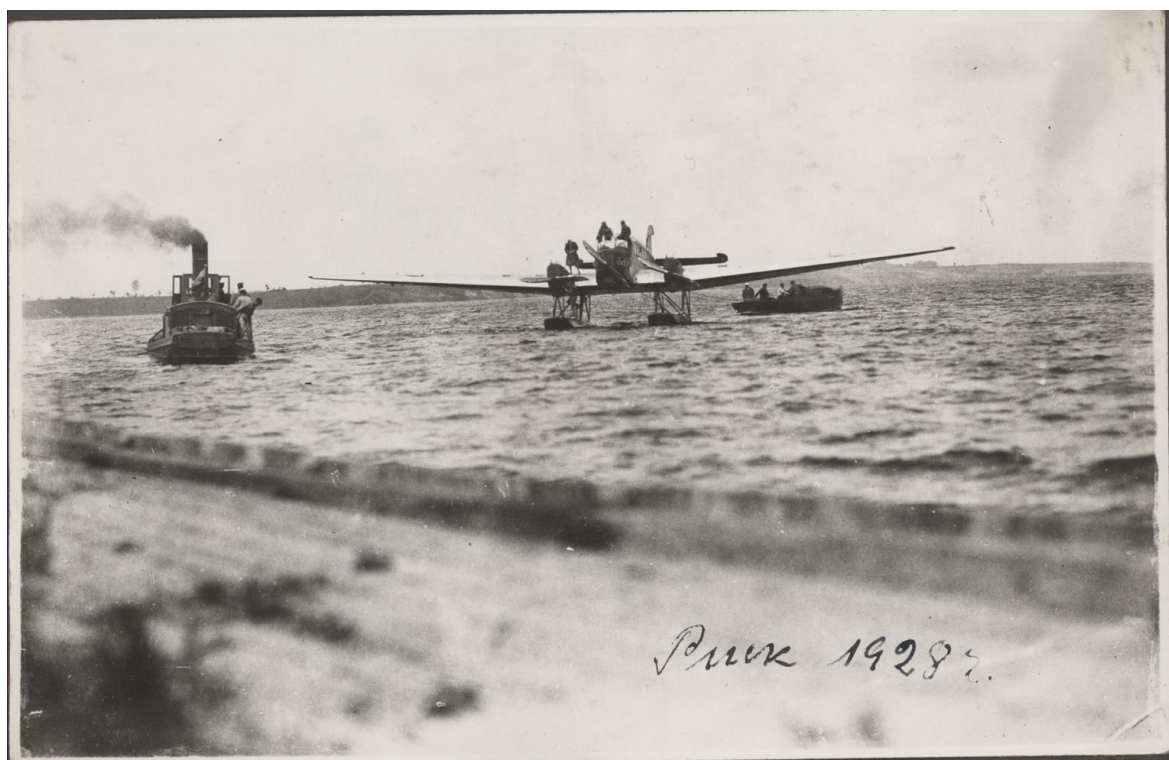


Z Pucka do Kopenhagi.

W 100. lecie budowy lotniczego połączenia międzynarodowego



fot. Junkers G-23 na wodach Zatoki Puckiej, prawdopodobnie 1925/1926 r. (fotografia z albumu por. A. Stempkowskiego MP/1196/H-46)

W 1922 r. założono Polską Linie Lotniczą „Aerolloyd” jako regularną linię lotniczą z kapitałem niemieckim i subwencją rządu polskiego. Warsztaty linii mieściły się na terenie gdańskiego lotniska, a dzięki wsparciu państwowemu samoloty mogły korzystać z wojskowej infrastruktury oraz lotnisk. Pierwsze połączenie uruchomiono na trasie Wolne Miasto Gdańsk-Warszawa-Lwów, a w 1923 r. doszło połączenie Warszawa – Kraków. W 1925 r. pojawiła się linia zagraniczna: Warszawa-Kraków-Wiedeń i krajowa: Kraków-Lwów. Rok później dodano jeszcze trasę Warszawa-Łódź oraz Brno na trasie Kraków-Wiedeń. Testowano również trasy do Bukaresztu i Kopenhagi. W maju zmieniono też nazwę firmy na Polska Linia Lotnicza „Aerolot” SA. W grudniu 1928 r. połączono ją z linią lotniczą Aero i Śląskim Towarzystwem Lotniczym i stworzono państwową firmę Linie Lotnicze LOT Sp.z.o.o¹.

W historii tego przedsiębiorstwa jest epizod, który wiąże je ściśle z Puckiem. W 1925 r. rozpoczęto bowiem prace nad stworzeniem nowego połączenia lotniczego Warszawa – Puck – Kopenhaga i dalej Warszawa – Bukareszt. Zgodnie z założeniem koncepcyjnym linia miała być ważnym elementem większej całości - trasy z Londynu przez Warszawę, Bukareszt, Angorę do Indii. W linii tej widziano strategiczne znaczenie polityczne pozwalające m.in. ominąć teren Niemiec oraz ekonomiczne w postaci nowego szlaku

¹ <https://web.archive.org/web/20140428001911/http://www.samoloty.pl/index.php/historia-lotnictwa-hobby-245/artykuly-historeczne-hobby-2293/polska-linia-lotnicza-aerolloyd.html> [dostęp z 13.04.2025]

handlowego. W marcu 1925 r. podpisano umowę duńsko-polską dotyczącą budowy połączenia, a do umowy dołączyć miała jeszcze strona szwedzka².

Plany te dawały szansę Puckowi na rozwój i uzyskanie nowego znaczenia na szlakach komunikacyjnych. Na potrzeby obsługi ruchu powietrznego miała powstać nawet duża baza lotnicza³. Społeczeństwo miasta oczekiwało otwarcia linii lotniczej i korzyści płynących z posiadania w mieście lotniska⁴. Zainteresowanie i nadzieje były uzasadnione, bo od sierpnia 1925 r. można było obserwować, że: *przylatują z Kopenhagi na tutaj lotnisko morskie olbrzymie hydroplany pasażerskie linii lotniczej „Aeroloid”, które lądują na falach zatoki Puckiej. Przylot hydroplanów następuje zwykle około godz. 12-tej, zaś odlot samolotami lądowymi do Warszawy odbywa się o godzinie 12.30. Do Kopenhagi hydroplany odlatują po południu*⁵.

Prasa codzienna poinformowała swoich czytelników, że loty cieszą się powodzeniem, bo lot trwa z Pucka do Kopenhagi 2 godziny i 20 minut, a pokonanie statkiem takiego samego odcinka zajmuje przynajmniej 36 godzin. Pierwszy testowy lot odbył się 15 sierpnia, a jego pasażerami byli: dyrektor departamentu Ministerstwa Kolei Franciszek Moskwa, dyrektor polskiego oddziału Lloyd Bronisław Dunin-Żuchowski i właściciel firmy lotniczej p. Ignacy Wygard. Na lotnisku w Kopenhadze na pasażerów pionierskiego lotu oczekiwali: poseł Rozwadowski, posłowie francuski i brazylijski, przedstawiciele rządu, marynarki, lotnictwa wojskowego, cywilnego oraz prasy. Lot na całej trasie trwał 7 godzin⁶.

Na potrzeby obsługi trasy firma „Aerolot” zakupiła specjalne modele hydroplanu Junkers G23W przeznaczone dla 8 lub 9 pasażerów oraz trzech członków załogi: pilota, mechanika oraz tzw. małego „boy’a” dla obsługi pasażerów⁷. Wodnosamolot Junkers G-23W wyprodukowano w 1924 r. w szwedzkiej filii fabryki w Limhamn/Malmö. Była to maszyna z silnikami BMW-IIIa z przodu kadłuba i dwoma Mercedes DIIIa zamontowanymi na skrzydłach. Kabina pasażerska została dodatkowo wyposażona dla wygody pasażerów w części ogonowej w różne udogodnienia. W prasie podawano, że przewidziano tam garderobę, a w innych tekstach wspomniano nawet o kabinie prysznicowej oraz toalecie. Dla wygody pasażerów kabina posiadała skórzane fotele, stoliki, lustro. Na pokładzie hydroplanu znajdował się również *aparatus iszkrowy* (stacja radiowa) umożliwiający stałą komunikację dźwiękową z bazą⁸.

Testy, które wypadły pomyślnie, pozwalały sądzić, że w najbliższym czasie zostaną utworzone regularne loty, które planowano wykorzystywać również do przewozu poczty i towarów. 1926 r. ponownie przeprowadzono loty testowe w liczbie 10, które udowodniły, że trasę 430 km można pokonać w ciągu 2 godzin i 5 minut⁹. Otwarcie linii zaplanowano na rok następny, na wiosnę.

Rozbudzone nadzieje Pucka na bycie jednym z dużych portów lotniczych w II RP spełzyły jednak na niczym. W czerwcu 1927 r. „Słowo Pomorskie” nr 132 z 11 czerwca

²Umowa lotnicza duńsko-polska, „Słowo Pomorskie” 09.04.1925 nr 83.

³Puck międzynarodowym portem lotniczym?, „Głos Pomorski” 28.03.1925 nr 73; Znowu wielka budowa – ale chwilowo też tylko na papierze, „Dziennik Pomorski” 25.03.1925 r. nr 70.

⁴W sprawie linii lotniczej Warszawa-Puck-Kopenhaga, „Słowo Pomorskie” 22.08.1925, nr 193.

⁵Przylot hydroplanów pasażerskich, „Słowo Pomorskie” 22.08.1925, nr 193.

⁶Komunikacja powietrzna Warszawa – Kopenhaga, „Gazeta Bydgoska” 1925, nr 188.

⁷Warszawa – Puck – Kopenhaga, „Gazeta Nadnotecka” 18.08.1925 nr 189

⁸Wodnopłaty Junkers G23 produkowała niemiecka firma Junkers w Dessau, ale ze względu na obostrzenia traktatu wersalskiego o zakazie produkcji wojennej składała je w szwedzkiej filii w Malmö. Produkcję tego typu rozpoczęto w 1923 r. a zakończono w 1929 r. <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/1428/126/Junkers-G-23> [dostęp z 13.04.2025]; Niemiecka żegluga powietrzna, „Słowo Pomorskie” 17.11.1925 nr 267; Ukończenie lotów próbnych na linii Kopenhaga-Puck-Warszawa, „Głos Pomorski” 1926, nr 207.

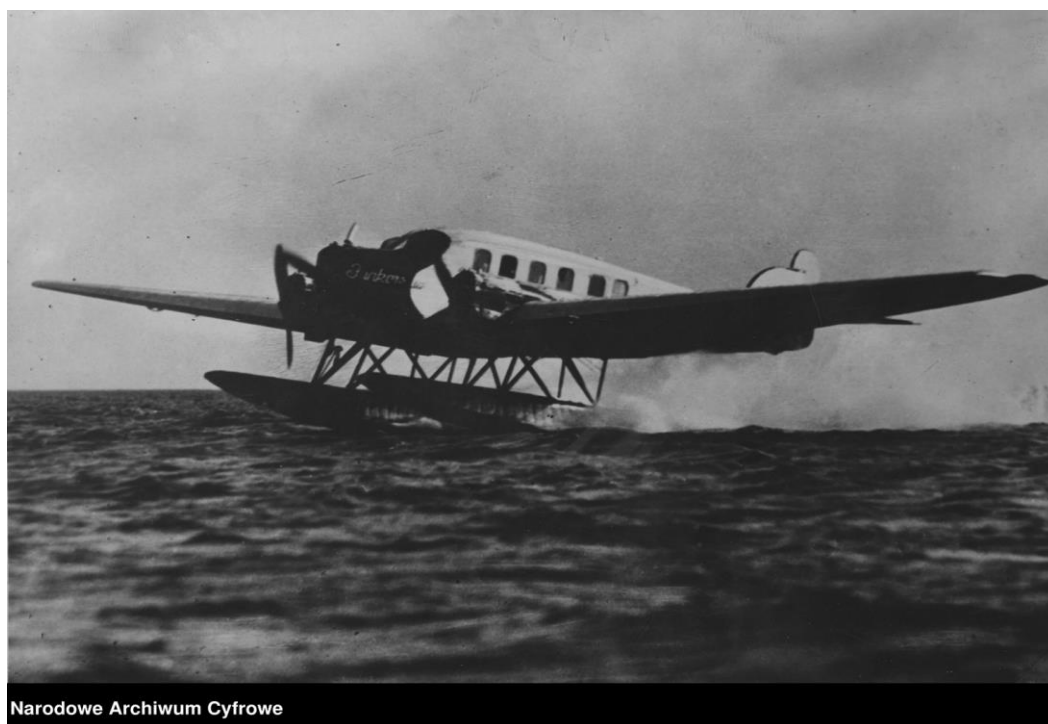
⁹„Aerolot” połączył Polskę ze Szwecją i Danią, „Dziennik Bydgoski” 28.08.1926 nr 197; Nowa linja lotnicza, „Gazeta Bydgoska” 19.08.1926 nr 189.

1927 r. podało lakoniczną informację, że pomimo powodzenia testów i braku innych przeszkód postanowiono nie uruchamiać linii na trasie Warszawa – Puck – Kopenhaga.

Opr. J. Grochowska



fot. Wodnosamolot Junkres G-23W na wodach duńskich, ok.1926 r. zbiory Narodowe Archiwum Cyfrowe



fot. Wodnosamolot Junkres G-23W na wodach Zatoki Puckiej?, ok. 1926 r. zbiory Narodowe Archiwum Cyfrowe

PRZYLOT HYDROPLANÓW PASAŻERSKICH.

Puck. Codziennie począwszy od dnia 13-go bm. przylatują z Kopenhagi na tuł. lotnisko morskie olbrzymie hydroplany pasażerskie linii lotniczej „Aeroloid“, które lądują na falach zatoki Puckiej. Przyłot hydroplanów następuje zwykle około godz. 12-tej, zaś odlot samolotami lądowemi do Warszawy odbywa się o godzinie 12 1/2. Do Kopenhagi hydroplany odlatują po południu. Frekwencja pasażerów na linii tej z dniem każdym się zwiększa; przyczynia się do tego ogromna wygoda, a nadewszystko szybkość przelotu, który trwa z Pucka do Kopenhagi 2 godz. i 20 m.; gdy okrętem podróż ta trwa 36 godzin czasami nawet dłużej. Dziwnem jednak się wydaje, że mimo otwarcia już ruchu pasażerskiego nie ogłoszony został rozkład lotów ani przyłotów samolotów?

fot. „Słowo Pomorskie” 1925, nr 193.

u- polskiego, straconego za rzucenie bom- | conej lwowskiej atmosfery.
vy- by na rosyjski cyrkuł policyjny. Zre-
vd.
vtu
y-
va-
zly
do-
zo-
od-
la-
va-
eli-
ni
zez
ru-
z z
er-
so-
ala

Warszawa — Puck — Kopenhaga.

Otwarcie nowej linii polskiego Aerolotu.

Towarzystwo Polska Linja Lotnicza „Aerolot“ S. A. w bieżącym miesiącu otwiera linję komunikacji powietrznej Warszawa via Puck do Kopenhagi. Linję tę będą obsługiwały samoloty trzymotorowe, sporządzone całe z metalu (Duralluminium) wyrobione w Szwecji. Samoloty będą mieścić poza pilotem i mechanikiem po 9-ciu pasażerów i wyposażone będą w umywalnie i inne wygody. Dla obsługi pasażerów stale jeździć będzie mały „boy.“

W piątek ub. tygodnia dyrektor Polskiej Linji Lotniczej p. Aleksander Wygard wyjechał do fabryki samolotów w Limhamn w Szwecji, by odbyć dłuższe loty próbne na wybrzeżach Szwecji i Danji przy pomocy pilotów szwedzkich i by osobiście przekonać się o sprawności nowych maszyn.

Pierwszy lot komisyjny Warszawa—Kopenhaga odbędzie się 15 bm.

fot. „Dziennik Bydgoski” 1925, nr 187.

W SPRAWIE LINJI LOTNICZEJ WARSZAWA — PUCK — KOPENHAGA.

Puck. Czyta się obecnie od kilku dni we wszystkich czasopismach i my podaliśmy też tylko skromną notatkę, że Polskie Tow. Lotnicze otwiera nową linię napowietrzną przez Puck do zagranicy. Zainteresowana tem ludność zwraca się bezskutecznie do nas z prośbą o wskazanie czasu odlotu, przylotu płatowców do Warszawy i na zachód, o warunki nadawania przesyłek i listów a jednak ani T-wo ani Dykcja Pocht nie uwiadomila jeszcze urzędu pocztowego w Pucku o przyjmowaniu przesyłek ani nie wiemy czy można i od kiedy korzystać z usług nowo otwartej linji. Każdodniowe opóźnienie ogłoszenia powoduje znaczne straty tak dla linji jakoteż i dla chętnych korzystania pasażerów.

fot. „Słowo Pomorskie” 1925, nr 193

Nowa linja lotnicza.

Warszawa—Puck—Kopenhaga.

Warszawa, 18. 8. (AW) W wykonaniu umowy lotniczej polsko-duńsko-szwedzkiej w sprawie eksploatacji linji lotniczej Warszawa-Puck-Kopenhaga w najbliższym czasie odbędzie się 10 lotów próbnych przy pomocy 9 osobowych aparatów typu Junkersa wodnopłatowców. Czas przelotu z Pucka do Kopenhagi obliczony jest na 3 do 3½ godzin. Samoloty zaopatrzone są w stacje radjowe nadawczo-odbiorcze, tak, że w każdej chwili istnieje możność wezwania pomocy z Malmö, Kopenhagi lub Pucka.

fot. „Gazeta Bydgoska” 1926, nr 189

Linja lotnicza Warszawa — Puck — Kopenhaga nie zostanie w br. uruchomiona, mimo, że próby przeprowadzone w ub. roku na tej przestrzeni nie wykazały żadnych przeszkód. Próby odbyły się na hydroplanie o trzech motorach typu „Junkers”.

fot. „Słowo Pomorskie” 1927, nr 132