

MATERIAŁY

WOKÓŁ KONCEPCJI ROZWOJU POLSKIEJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ W ROKU 1937

Publikowany poniżej dokument: „Protokół z konferencji odbytej w Ministerstwie Komunikacji dnia 13 marca 1937 r. w sprawie założeń rozwojowych polskiej komunikacji lotniczej” (AAN, zespół MSZ, teczka 3194, s. 156—194) — godny jest uwagi przynajmniej z kilku względów.

Przede wszystkim mówi on o mało znanych planach i perspektywach rozwoju polskiej komunikacji lotniczej w okresie międzywojennym. Zamierzenia w tej dziedzinie były ambitne zważywszy brak doświadczeń, występujące trudności ekonomiczne i silną konkurencję.

Przytoczona w dokumencie dyskusja jest jednocześnie interesującym przykładem rozważania, rozstrzygania spraw wagi państwowej z udziałem kilku resortów. Dowiadujemy się z niej, w jaki sposób dojrzewały decyzje, jak wyglądała „kuchnia” załatwiania spornych i złożonych problemów.

Dokument przedstawia więcej, niż wynikałoby z jego tytułu. Ukazuje mianowicie związki i zależności, jakie istniały między sprawami rozwoju komunikacji lotniczej a kwestiami polityki zagranicznej państwa, zwłaszcza stosunki z naszymi sąsiadami. W tym sensie jest także przyczynkiem do spraw położenia międzynarodowego II Rzeczypospolitej.

Rzuca wreszcie charakterystyczne światło na rozbieżności występujące w obrębie obozu rządowego po śmierci Józefa Piłsudskiego. O rozbieżnościach tych napisano już wiele. Pozostawano jednak głównie w obrębie powtarzających się spraw, wiążących się głównie z rozgrywkami personalnymi. Przytoczony dokument dowodzi, że nie chodziło tylko o rywalizację i tarcia osobiste. Przekonuje, że istniały także różnice podejścia do rozwiązywania zasadniczych kwestii, w tym także z zakresu polityki zagranicznej. Z jednej strony mamy do czynienia z linią bardziej pragmatyczną, biorącą przede wszystkim pod uwagę potrzeby ekonomiczne kraju i dostrzegającą korzyści dla Polski z poprawnego ułożenia stosunków z sąsiadami, którą reprezentowała grupa resortów gospodarczych, a po części i wojska, zaś z drugiej tendencją prestiżową, bardziej twardą i nieelastyczną, obciążoną subiektywnymi uprzedzeniami, którą uosabiało Ministerstwo Spraw Zagranicznych oraz niektóre kręgi sztabowe wojska.

Publikowany protokół przekonuje, że jedną z płaszczyzn tarć była kwestia rozwoju lotnictwa komunikacyjnego. Nie chodziło tu tylko o sprawy techniczne i ogólną wizję rozbudowy połączeń lotniczych, uczynienia z Polski ważnego punktu tranzytowego. Starły się przy tej okazji odmienne poglądy na stosunki ze Związkiem Radzieckim, a zwłaszcza z Czechosłowacją.

Osoby biorące udział w przytoczonej w dokumencie dyskusji często odwołują się do Memoriału Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 marca 1937 r. Memoriał ten (znajdujący się w tej samej teczce, co i publikowany protokół, s. 78—151) opowiadał się za wolnością tranzytu powietrznego na zasadzie wzajemności, za przyznaniem prawa przelotu przez Polskę samolotom tych wszystkich państw, które

zgodzą się na polski tranzyt powietrzny przez swoje terytorium. Najważniejszy fragment tego Memoriału, zawierający niedwuznaczną krytykę stanowiska MSZ, brzmiał: „Należy stwierdzić, iż całkowite uzależnienie spraw tranzytu lotniczego, które powinny być prowadzone przede wszystkim w płaszczyźnie celowości komunikacyjno-gospodarczej, od czynników politycznych chwilowo aktualnych, wpływa wysoce hamująco na realizację ustalonego programu rozwoju polskiej sieci komunikacji lotniczej na terenie zagranicznym”.

MSZ nadal jednak obstawało przy swoim. W projekcie pisma opracowanego w tym ministerstwie w związku z otrzymaniem Memoriału Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 marca 1937 r. (tamże, s. 152—155) jest wyraźnie mowa, iż „Wykluczenie czynnika politycznego z dziedziny komunikacji lotniczej i podporządkowanie tych spraw wymogom czysto gospodarczym, tak jakby to chciało widzieć Ministerstwo [Komunikacji] jest nie do zrealizowania i to nie tylko w odniesieniu do Czechosłowacji...”

„Protokół...” przedrukowuje się w pełnym brzmieniu, bez zmian i skrótów. Unowocześniona została jedynie pisownia.

PIOTR ŁOSSOWSKI

PROTOKÓŁ

z konferencji odbytej w Ministerstwie Komunikacji dnia 13 marca 1937 r.
w sprawie założeń rozwojowych polskiej komunikacji lotniczej

Konferencji przewodniczył w zastępstwie Pana Ministra Komunikacji Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Komunikacji, p. inż. A[leksander] Bobkowski.

W Konferencji brali udział:

Pp. Dyrektor M[ichał] Łubieński — przedstawiciel Pana Ministra Spraw Zagranicznych, Radca W. Russocki z *Min. Spr. Zagranicznych*, Radca M. Gniazdowski — przedstawiciel Pana Ministra Skarbu, Dr T. Chełmiński z Ministerstwa Skarbu, Radca R. Sianożęcki — przedstawiciel Pana Ministra Przemysłu i Handlu, Naczelnik R. Machalski — przedstawiciel Pana Ministra Poczty i Telegrafów, Radca A. Krzeczowski z Ministerstwa Poczty i Telegrafów, Radca E. Sankowski z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Płk dypl. J[ózef] Englich — przedstawiciel Pana Szefa Sztabu Głównego, Mjr dypl. pil. J[ózef] Jasiński — przedstawiciel Pana Dowódcy Lotnictwa MSWojsk., Płk pil. inż. F[ranciszek] Wieden — Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji, Kpt. obs. mgr Z[ygfryd] Piątkowski — Kierownik Referatu Polityczno-Prawnego w Dep. Lotn. Cyw. *Min. Kom.*, Inż. F. Polturak — Kierownik Referatu Ekspl. Dep. Lotn. Cyw. *Min. Kom.*, Inż. W[acław] Makowski — Dyrektor PLL „Lot”. Protokół prowadził mgr Z. Racięski — Referent w Dep. Lotn. Cyw. *Min. Kom.*

P. Wiceminister Bobkowski zagaja konferencję, dziękując wszystkim reprezentantom PP. Ministrów oraz PP. Szefa Sztabu i Dowódcy Lotnictwa za przybycie i tłumaczy krótki termin, jaki dany był Ministerstwu celem zapoznania się z Memoriałem. Nie było w tym wszakże winy Ministerstwa Komunikacji, które samo na opracowanie tego Memoriału dysponowało bardzo krótkim przeciągiem czasu, a pragnęło możliwie wyczerpująco i wszechstronnie opracować zagadnienia, które mają być przedmiotem dzisiejszej konferencji.

Charakter tych zagadnień oraz ich ujęcie przyczyniły się, iż Memoriał Ministerstwa Komunikacji, przedstawiony zainteresowanym PP. Ministrom, wypadł dość obszernie, jednakże było to konieczne dla należytego i właściwego uwzględnienia wszystkich zagadnień składających się na całokształt sprawy, a mianowicie zagadnień polityki lotniczej i rozbudowy sieci polskiej komunikacji lotniczej, ze szczególnym uwzględnieniem spraw tranzytu lotniczego. Należy sądzić, że Memoriał Ministerstwa Komunikacji odda usługi nie tylko na dzisiejszej konferencji, lecz również będzie pożytecznym w przyszłości.

Temat obrad dzisiejszej konferencji należy podzielić na dwie części:

1. Omówienie ogólne Memoriału oraz wypowiedzenie stanowiska poszczególnych PP. Ministrów co do słuszności założeń i końcowych wniosków tego Memoriału i

2. Ustalenie stanowiska naszego w związku z zamierzonym uruchomieniem linii do Budapesztu i Rzymu oraz związaną z tym koniecznością uzyskania tranzytu przez Czechosłowację.

Przystępując do omówienia spraw, które będą rozpatrzone w pierwszej części obrad, trzeba podkreślić, że Ministerstwo Komunikacji, do obowiązków którego należy prowadzenie spraw komunikacji lotniczej oraz za właściwe prowadzenie których ponosi ono odpowiedzialność, pragnie wyjaśnić, czy ogólne założenia Memoriału znajdują potwierdzenie swej słuszności w tym, co dotyczy zainteresowań innych Ministerstw w odniesieniu do zagadnień i spraw polityki i rozwoju tej komunikacji.

W razie pozytywnych odpowiedzi w tym kierunku rozważania i wnioski zawarte w Memoriale byłyby przyjęte jako wytyczne ogólne, według których rozwijałyby się dalsza polityka rozbudowy polskiego lotnictwa komunikacyjnego. Rzecz się przy tym samo przez się, że przy normowaniu stosunków lotniczych z poszczególnymi państwami będą musiały być uwzględniane specjalne warunki, wynikające ze stosunków ogólnych z tymi państwami.

Wprawdzie przedstawiciele niektórych resortów, jak wynika z ich oświadczeń złożonych przed konferencją, nie będą mogli przedstawić dzisiaj ostatecznych, wiążących opinii kierowników tych resortów, jednakże odbycie konferencji należy pomimo tego uważać za celowe, albowiem prowadzona dyskusja wniesie do Memoriału pewne uzupełnienia, naświetlając go w punktach, które mogą wymagać wyjaśnień, a tym samym pozwoli zainteresowanym władzom, które nie wypowiedziały jeszcze ostatniego słowa, mieć przed oczyma — przy powzięciu decyzji — całość zagadnienia.

Jeżeli na obradach dzisiejszych nie będą mogły być powzięte ostateczne decyzje, to można będzie ewentualnie opóźnić wyjazd delegacji do Pragi, trzeba jednak koniecznie, aby — gdy delegacja wyjedzie — dysponowała ściśle ustalonymi instrukcjami i mogła się oprzeć na wytycznych, które by dawały w danym przypadku pewne możliwości pozytywnego załatwienia sprawy naszego tranzytu przez Czechosłowację.

Następnie Przewodniczący prosi Panów Przedstawicieli Ministerstw o wypowiedzenie się co do zagadnień poruszonych w Memoriale oraz końcowych jego wniosków, przy czym ze swej strony — ze względu na zamierzenia przeprowadzenia dziś dyskusji na temat dwóch zagadnień — uważa za celowe, aby i Panowie delegacji poszczególnych Ministerstw wypowiadali swe opinie w tym układzie, tj. aby opinie były wypowiadane począwszy od resortów o zakresie zainteresowań najbardziej ogólnym w odniesieniu do omawianych zagadnień.

Z tego tytułu Przewodniczący dla dyskusji proponuje przyjąć następującą kolejność:

Przed wszystkim należy udzielić głosu Przedstawicielom PLL „Lot”, którzy oświetlą praktyczną stronę zagadnienia, następnie Ministerstwa Skarbu, które ma głos decydujący, jeśli chodzi o finansową stronę zagadnienia, później Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Dowództwa Lotnictwa, Sztabu Głównego, Ministerstwa Poczty i Telegrafów i Ministerstwa Spraw Zagranicznych, które — dla zajęcia stanowiska z punktu widzenia politycznego — chętnie zapewne będzie widziało uprzednie naświetlenie problemu przez inne resorty. Następnie Przewodniczący zapytuje, czy nikt nie zgłosi uwag odnośnie tego porządku.

Do proponowanego porządku wypowiedzeń zgłasza wniosek p. płk Englicht, prosząc, aby ze względu na zasadniczy charakter oświadczenia, które ma złożyć, mógł zabrać głos jako pierwszy.

Wniosek ten zostaje przyjęty.

P. płk Englicht oświadcza, że Panu Szefowi Sztabu nasunęły się w sprawach poruszonych w Memoriale rozmaite wątpliwości, które ze względu na krótki okres czasu będący do dyspozycji nie mogły być wyjaśnione. Dlatego też Delegat Sztabu proponował odłożenie konferencji, gdyż wobec tego nie będzie mógł złożyć jeszcze dzisiaj ostatecznego oświadczenia. Obecnie ograniczy się do sprecyzowania kwestii, których zastrzeżenia te dotyczą, przy czym zaznacza, że sprawy ze względu na swój specjalny charakter powinny być wyjaśnione w bezpośrednim porozumieniu Sztabu Głównego z Ministerstwem Komunikacji. Zasadnicze uwagi Sztabu można przedstawić następująco:

1. Memoriał nie daje pełnego obrazu strony finansowej nowych zamierzeń polskiej komunikacji lotniczej.

2. Bez wyjaśnienia sprawy poruszanej w pkt. 1 Sztab nie może mieć pewności, czy proponowane inwestycje są zgodne z hierarchią potrzeb ustaloną w planie inwestycyjnym i czy nie spowodują nadmiernego rozwoju lotnictwa cywilnego ze szkodą innych odcinków inwestycyjnych.

3. Ponadto wg opinii Sztabu Głównego wyjaśnień wymagają kwestie odnoszące się do polityki zaopatrzenia lotnictwa komunikacyjnego w sprzęt oraz wyszkolenie pilotów.

Pan Wiceminister Bobkowski oświadcza, że co do finansowej strony zagadnienia, to będzie ona mogła być oświetlona na miejscu, zaś odnośnie innych kwestii, poruszonych przez p. płka Englichta, to Ministerstwo Komunikacji, zgodnie z życzeniem Sztabu Głównego, udzieli wyjaśnień w drodze bezpośredniej zainteresowanym w tej sprawie władzom wojskowym.

Następnie, nawiązując do zapytania p. płka Englichta, przedstawia sprawę kosztów eksploatacyjnych p. inż. Polturałk: Uruchomienie projektowanych linii Warszawa—Kraków—Wiedeń—Rzym oraz Warszawa—Kraków—Budapeszt nie zwiększy subwencji udzielanej „Lotowi” na eksploatację linii przez Skarb Państwa. Także i dla „Lotu” nie pociągnie uruchomienie tych linii znacznego obciążenia finansowego, albowiem dużą część wydatków „Lotu” stanowią koszty stałe, niezależne od długości oblatywanych linii, a niezbędne dla utrzymania gotowości służby w „Locie”. Poza tym zwiększenie długości linii wpływa w dużym stopniu na wzrost wpływów, gdyż im dłuższa linia, tym większe przedstawia korzyści w porównaniu z innymi środkami komunikacyjnymi. Po przeprowadzeniu renowacji sprzętu koszty eksploatacji zmniejszą się i będą tym mniejsze, im większą przestrzeń będzie się obsługiwało, tak ażeby tabor w pełni był wykorzystany.

Obydwa względy, a więc przewidywane zwiększenie wpływów oraz zmniejszenie kosztów eksploatacji, wpłyną na znaczną oszczędność w gospodarce finansowej. Oszczędności uzyskane w ten sposób są takie, że projektowane wylatanie 2 000 000 km w br. będzie tyle kosztowało, ile 1 500 000 km wylatanych w roku 1936. Zaniechanie uruchamiania linii projektowanych dałoby minimalne oszczędności, gdyż samoloty nie będą odpowiednio wykorzystane, a koszty amortyzacyjne zostają i tak te same.

Pan Dyrektor Makowski w imieniu PLL „LOT” oświadcza, co następuje: Zdaniem PLL „LOT”, jako wykonawcy państwowego programu komunikacji lotniczej, jest zorganizowanie i utrzymanie regularnej komunikacji na wskazanych szlakach z jednej strony, z drugiej zaś maksymalne wykorzystanie uruchomionych linii pod względem eksploatacyjnym, aby w ten sposób obniżyć konieczne jeszcze w lotnictwie komunikacyjnym dotacje Skarbu Państwa.

Z szeroko zakrojonego w roku 1930 programu państwowego ekspansji polskiego lotnictwa komunikacyjnego na pierwsze lata działalności PLL „LOT” przypadły linie, na uruchomienie których złożyły się przesłanki o charakterze raczej politycznym niż gospodarczym.

Niemniej jednak każdy rok systematycznej pracy polepszał wyniki eksploatacyjne tych linii, mimo że eksploatacja ich przypadła na okres najsilniejszego matężenia światowego kryzysu gospodarczego. W rezultacie przy nie zmienionej w globalnej sumie rocznej subwencji Skarbu Państwa dla PLL „LOT” od roku 1929 do 1936 pokrycie kosztów ogólnych przedsiębiorstwa przez wpływy własne (bez odpisów na kapitały) wzrastały z 18 do 50%. W tym samym czasie sieć PLL „LOT” zwiększyła się z 3645 km na 4275 km, a oferowany tonaż z 693 652 t/km na 1 538 573 t/km.

Niezależnie od tych rezultatów na podkreślenie zasługują pośrednie korzyści komunikacji lotniczej, zarówno pod względem gospodarczym, jak również ogólnopństwowym, co niejednokrotnie było stwierdzane przez nasze państwowe przedstawicielstwa zagraniczne.

Specjalnie rezultaty te widoczne są w dziedzinie lotnictwa; bez wątpienia lotnictwo komunikacyjne ułatwiło ekspansję naszego przemysłu lotniczego na Bałkanach, przodując w tych krajach nasze stanowisko pod względem lotniczym spowodowało powierzenie nam wyszkolenia pilotów komunikacyjnych oraz wyszkolenie kadry technicznej dla przyszłej komunikacji lotniczej rumuńskiej; dostawa dla Tallina lotniskowej radiostacji, pomimo silnej konkurencji niemieckiej — wszystko to, zarówno jak początki eksportu lotnictwa sportowego w państwach bałtyckich bez wątpienia należy zapisać na rachunek korzyści pośrednich faktu istnienia w tych krajach polskiej komunikacji lotniczej.

Jeżeli chodzi o program na przyszłość, to rok 1937 dla PLL „LOT” powinien być punktem do pewnego stopnia zwrotnym, a to ze względu na uruchomienie linii do Palestyny — pierwszej linii, która pod względem eksploatacyjnym, w głównej mierze ze względu na przewozy poczty, niewątpliwie da silne podstawy finansowe oraz ze względu na możliwość nowych kontaktów na zachód przez linie do Budapesztu i Rzymu *via* Wiedeń. Te ostatnie linie, bezwzględnie już w początkowym okresie znacznie korzystniejsze pod względem eksploatacyjnym od poprzednio otwieranych, niewątpliwie wpłyną dodatnio i na pozostałe linie PLL „LOT”. Niemniej jednak pełne możliwe wykorzystanie naszych linii nastąpiłoby dopiero wtedy, gdyby mogły one mieć połączenie na wschód.

PLL „LOT” uważają za swój obowiązek podkreślić, że z powodu braku tego połączenia Polska z punktu widzenia lotnictwa komunikacyjnego przedstawia nie-

jako ślepą ulicę ze wszystkimi niedogodnościami takiej sytuacji. Niestety Polska, a w szczególności Warszawa, ani pod względem gospodarczym, ani turystycznym nie posiada kwalifikacji, aby być stacją końcową linii lotniczych nie tylko w skali światowej, lecz nawet europejskiej. Walory naszej sytuacji wystąpiłyby dopiero w razie zrobienia z naszych portów węzłów tranzytowych.

Z tego też powodu PLL „LOT”, w ambicji których bezwzględnie leżałoby posiadanie pierwszeństwa na uruchomienie połączenia Polski z ZSRR, po dokładnym przestudiowaniu sprawy pragną wyjaśnić, co następuje:

— brak bezpośredniego połączenia Polski z ZSRR nie pozwala na racjonalne wykorzystanie naszych pozostałych linii;

— jeżeli w szybkim czasie nie jest możliwym uzyskanie tego połączenia z udziałem polskiego lotnictwa — w interesie tego lotnictwa leży uzyskanie tegoż połączenia nawet przez linie obce.

Zagwarantowanie w odpowiednich umowach korzystnej współpracy obcych linii z PLL „LOT” na wspólnych odcinkach, wyłączności reprezentacji przez PLL „LOT” tych linii na terenie Polski, pobieranie opłat lotniskowych — wszystko to powiększyłoby wpływy polskiego lotnictwa komunikacyjnego i odciążałoby wydatki, pozwalając zaoszczędzone pieniądze użyć na dalszą ekspansję naszego lotnictwa w skali światowej oraz na konieczne inwestycje na przyziemiu w kraju. Przyziemiu bowiem, których brak już teraz tak dotkliwie odczuwamy, stanowią fundament warunkujący rozwój własnego lotnictwa oraz stwarzają nieodzowne warunki wykorzystania Polski jako terenu tranzytowego.

Pan kpt. Piątkowski nawiązując do zapytań pka Englichta oraz do dyskusji na ten temat oświadcza, co następuje: Lotnictwo komunikacyjne w Polsce, jak prawie na całym świecie, jest jeszcze ciągle deficytowe. Tym niemniej jego rozwój uznano u nas za konieczny już przed piętnastu laty. Historię tego rozwoju w jej poszczególnych fazach obrazuje dokładnie Memoriał. Zasadnicze założenia rozwojowe polityki lotnictwa komunikacyjnego zostały uznane przez wszystkie zainteresowane czynniki w 1931 r. w związku z analogicznym Memoriałem, przedstawionym wówczas przez Ministerstwo Komunikacji. Na podstawie powziętych wówczas decyzji realizowano w miarę możliwości program rozbudowy lotnictwa komunikacyjnego. Obecna konferencja ma na celu analogiczne ustalenie nowych wytycznych na przyszłość, celem ich realizacji przez Ministerstwo Komunikacji. Wszystkie kwestie podniesione przez Sztab Główny zostaną niezwłocznie wyjaśnione przez Ministerstwo Komunikacji, dzięki czemu można będzie powziąć ostatecznie potrzebne decyzje.

Pan Wiceminister Bobkowski reasumując podkreśla, że zasada oszczędności na odcinku komunikacji lotniczej realizowana jest w dwóch płaszczyznach:

1. Ministerstwo Komunikacji nie podwyższa subwencji, udzielanej od szeregu lat „Lotowi”;

2. Dobra gospodarka „Lotu” i coraz lepsze pozytywne wyniki finansowe sprawiają, że tym samym kosztem realizuje się rozbudowę sieci i zwiększa ilość wylatanych kilometrów.

Linia Wiedeń—Budapeszt, którą się zamierza później przedłużyć przez Belgrad—Ateny do Palestyny, jest traktowana jako linia rezerwowa na wypadek uniemożliwienia lotów przez Bukareszt. Zamknięcie tej linii jest — niestety — stale możliwe i dlatego musimy mieć odpowiednie zabezpieczenie. Tak samo linia do Pragi będzie miała charakter połączenia rezerwowego z zachodem na wypadek przecięcia połączenia przez Berlin i ma nam pozwolić na uruchomienie w razie potrzeby komunikacji do Francji, na co Niemcy nie chcą nam dać tranzytu. Nie moż-

na zatem zagadnienia uruchomienia tych linii sprowadzać tylko na grunt czysto finansowy.

P. płk Englich t przyjmuje do wiadomości oświadczenie złożone przez pp. Delegatów Ministerstwa Komunikacji i PLL „LOT”, prosi jednak o dostarczenie — celem przedstawienia Szefowi Sztabu — wraz z zapowiedzianymi wyjaśnieniami co do innych punktów także kalkulacji: 1. podstaw finansowych projektowanych linii na Wiedeń i Budapeszt (dla każdej oddzielnie) oraz 2. wysokości inwestycji dla każdej z tych linii.

Delegat Ministerstwa Skarbu p. Radca Gniazdowski oświadcza, że poruszona na wstępie dyskusji strona finansowa zagadnienia interesuje przede wszystkim Ministerstwo Skarbu, które czuwając nad całokształtem gospodarki państwowej czuwa również nad właściwą kolejnością realizowania zamierzonych inwestycji. W ramach nadzoru nad ogólnym rozwojem gospodrczym kraju Ministerstwo Skarbu interesuje się stale również zagadnieniem komunikacji i poświęca rozwojowi tej dziedziny gospodarstwa krajowego baczną uwagę.

Całość sieci komunikacyjnej wówczas będzie mogła — zdaniem Ministerstwa Skarbu — odpowiadać swoim zadaniom, gdy sieć ta będzie wszechstronnie rozwinięta i poszczególne jej działy będą odpowiednio się dopełniały. Od tego w ostatecznym wyniku zależy rentowność całej sieci zarówno bezpośrednia, jak i pośrednia. Założenie to było wyraźnie podkreślone przy ustalaniu planu inwestycyjnego.

Tak jak całość sieci komunikacyjnej tylko wówczas odpowie swoim celom, gdy sieć ta będzie należycie powiązana i kompletna, tak też i każda z poszczególnych części tej komunikacji, a więc i sieć komunikacji lotniczej, wówczas dopiero będzie mogła należycie wypełnić swoje zadanie, gdy będzie odpowiednio rozprowadzona i sprawnie funkcjonująca. Dziś jest należycie zainstalowana i funkcjonuje właściwie tylko linia na szlaku północ — południe. Trzeba nam natomiast połączeń na szlakach: wschód — zachód oraz wschód — południowy zachód. Te kierunki urywają się w Warszawie, nie wychodząc stąd już w kierunku na wschód. Przez to polska komunikacja lotnicza znajduje się, jak to już podkreślił Dyrektor „Lotu”, w ślepej ulicy. Przedłużenie jej na wschód i rozbudowa na południowy zachód może stworzyć warunki rentowności dla całej sieci.

Ministerstwo Skarbu zbadało bilanse zagranicznych przedsiębiorstw żeglugi powietrznej i przez porównanie z wynikami finansowymi uzyskanym przez PLL „LOT” doszło do przekonania, że PLL „LOT” w obecnych swych warunkach pracują z wynikiem nader dodatnim. Koszt przewozu 1 t/km jest u nas mniejszy aniżeli na liniach obcych, także i subwencja, udzielana przez Państwo, jest w stosunku do eksploatowanych linii mniejsza niż za granicą. Ministerstwo Skarbu nie ma żadnych zastrzeżeń co do sposobu gospodarowania w PLL „LOT” i ma nadzieję, że i dalsza praca PLL „LOT” wyda podobne rezultaty.

Jeżeli chodzi o kolejność inwestycji, to Ministerstwo Skarbu zastrzega sobie głos decydujący wówczas, gdy pewne resorty dokonują inwestycji z tzw. „funduszków obcych”, tj. nie uzyskanych w ramach własnej gospodarki. Skoro jednak resorty dokonują inwestycji w swoim własnym zakresie i z własnych funduszków, to — ponieważ ciągle jeszcze jesteśmy we wszystkich dziedzinach znacznie poniżej minimum inwestycyjnego — Ministerstwo Skarbu pozostawia decyzję co do potrzeby i kolejności tych inwestycji zainteresowanym resortom.

Wypadki takie nie podpadają pod ogólną hierarchię potrzeb, ustaloną w planie inwestycyjnym, jeżeli przeto, jak zapewniają delegaci Ministerstwa Komunikacji — na otwarciu nowych linii zużyte będą fundusze własne, pochodzące z oszczęd-

ności eksploatacyjnych PLL „LOT”, to Ministerstwo Skarbu inwestycje takie może tylko z radością powitać.

Pan Wicepremier i Minister Skarbu [Eugeniusz Kwiatkowski — P. Ł.] uważając, że w orbicie ogólnoeuropejskich interesów Polska w dziedzinie komunikacji lotniczej, jak i w każdej innej, musi starać się zająć należne jej miejsce, polecił oświadczyć, że dzieląc w całości motywy Ministerstwa Komunikacji w sprawie tranzytu lotniczego przez Polskę uważa, iż Polska powinna ze względów gospodarczych uzyskać połączenie lotnicze z zachodem i południowym zachodem Europy, starając się w ten sposób uczynić z terenu Polski naturalną drogę tranzytu na wschód.

Celem zrealizowania tego postulatu Ministerstwo Skarbu akceptuje ze swej strony wysuniętą przez Ministerstwo Komunikacji tezę o wolności tranzytu na zasadzie wzajemności oraz rozbudowę sieci komunikacji lotniczej z zastrzeżeniem, że nie spowoduje to zmniejszenia prelimitowanej na rok 1937/38 wpłaty kolejowej do Skarbu Państwa ani też nie wpłynie ujemnie na wpłaty kolejowe w latach przyszłych. Oświadczenie niniejsze jest ostateczne. Powyższa decyzja Pana Wicepremiera została powzięta po rozważeniu ogólnego znaczenia sieci komunikacji lotniczej. Zagadnienie rozbudowy polskiej sieci komunikacji lotniczej spotka się — być może — z zakwestionowaniem celowości rozbudowy pewnego specjalnego odcinka naszego życia, podczas gdy w innych dziedzinach równie ważnych pozostajemy stale w tyle. Należy zaznaczyć, że podciągnięcie Polski wzwyż nie może — niestety — odbywać się równocześnie we wszystkich dziedzinach. Musi się ono dokonywać etapami i stopniowo. Skoro więc jedna specjalnie dziedzina wykazuje choćby niezwykle tendencje rozwojowe i zbliża się w tej mierze do poziomu ogólnoeuropejskiego — to błędem byłoby hamowanie tego wzrostu przez równanie go w dół.

Jeżeli więc komunikacja lotnicza wyróżnia się dodatnio swym poziomem wśród innych dziedzin życia gospodarczego, to należy ją na tym poziomie podtrzymać, a inne działy gospodarcze niechaj się do niej podciągają do góry.

P. płk. Englich odnośnie stanowiska przedstawiciela Pana Ministra Skarbu stwierdza, że głównym zadaniem Sztabu jest przygotowanie kraju do wojny, dlatego wszystkie inwestycje rozpatruje z tego przede wszystkim punktu widzenia. Deklaracja jego nie oznacza jednak negatywnego stosunku do komunikacji lotniczej, której konieczność istnienia nie może być kwestionowana.

P. Wiceminister Bobkowski podkreśla, że dzisiejsza konferencja da Panu Szefowi Sztabu dużo elementów do decyzji, pozwoli bowiem na wszechstronne i szczegółowe naświetlenie zagadnienia, tak że Pan Szef Sztabu przed wyrażeniem swej opinii będzie miał do dyspozycji opinię wszystkich zainteresowanych resortów.

Delegat P. Ministra Przemysłu i Handlu p. Radca Sianożęcki oświadcza, co następuje: Problem przedstawiony szczegółowo w Memoriale Ministerstwa Komunikacji w zakresie założeń rozwojowych komunikacji lotniczej jest przedmiotem istotnego zainteresowania Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W miarę racjonalnego rozwoju tej komunikacji ciężar zagadnienia nabierze cech zasadniczego problemu gospodarczego, co jednak jest uwarunkowane możliwością eksploatacji przez nasze lotnictwo powietrznych szlaków międzynarodowych, leżących w zakresie naszych zainteresowań. Ze względu na powyższe Ministerstwo Przemysłu i Handlu uważa ze swej strony za celowe usunięcie przeszkód uniemożliwiających lotnictwu polskiemu eksploatację tych szlaków. Z tego też względu Ministerstwo — dzieląc zasadniczo stanowisko Ministerstwa Komunikacji — wypowiada się za jak najszybszą realizacją tezy wolności tranzytu na zasadzie wzajemności, zawartej w przytoczonym na wstępie Memoriale.

Delegat Ministerstwa Spraw Wewnętrznych p. Radca Sankowski zaznacza, że chociaż Ministerstwo Spraw Wewnętrznych nie jest resortem gospodarczym, tym niemniej dla rozwoju komunikacji lotniczej ma pełne zrozumienie i z tego powodu wita inicjatywę Ministerstwa Komunikacji rozszerzenia swej współpracy na terenie międzynarodowym jako objaw pozytywny. Specjalne zainteresowania Ministerstwa Spraw Wewnętrznych zajdą przy konkretnych rokowaniach, przy czym podkreśla pewną zbieżność interesów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Sztabu Głównego, np. względy bezpieczeństwa.

Delegat Dowódcy Lotnictwa p. mjr dypl. pil. Jasiński zaznacza, że Dowódca Lotnictwa popiera w całej rozciągłości tezy wysunięte w Memoriale Pana Ministra Komunikacji, a mające na celu rozwój lotnictwa komunikacyjnego.

Dowódca Lotnictwa stwierdza, że:

- a) jak największy rozwój lotnictwa komunikacyjnego leży w interesie lotnictwa wojskowego;
- b) rozwój lotnictwa komunikacyjnego winien być jak najekonomiczniejszy i dlatego poprzez należy wszelkie usiłowania dążące do zwiększenia dochodu lotnictwa komunikacyjnego;
- c) budowa własnych lotnisk, radiostacji, przyziemi, oświetlenia na szlakach powietrznych przez lotnictwo komunikacyjne leży w interesie wojska jako cenne uzupełnienie urządzeń lotnictwa wojskowego;
- d) nowe samoloty komunikacyjne, metody nawigacji, urządzenia techniczne lotnictwa komunikacyjnego wnoszą drogą pośrednią postęp do lotnictwa wojskowego;
- e) samoloty, personel latający i techniczny stanowią na wypadek wojny cenne wzmocnienie lotnictwa wojskowego.

Delegat Pana Ministra Poczty i Telegrafów p. naczelnik Machalski oświadcza, co następuje: Geneza oraz obecny stan tranzytu poczty lotniczej przez Polskę przedstawia się następująco:

Sprawa ustanowienia europejskiej sieci pocztowo-lotniczej i tranzytu poczty drogą lotniczą miała być zorganizowana jeszcze w lipcu 1929 r. na konferencji pocztowo-lotniczej w Brukseli. Konferencja ta jednakowoż nie doszła do skutku ze względu na to, iż Kongres pocztowy w Londynie, który w maju i czerwcu 1929 r. uchwalili jednolite warunki przewozu poczty drogą powietrzną, sprawę tę zlecił załatwić specjalnej Komisji Przygotowawczej, składającej się z 11 państw europejskich, przy pomocy Międzynarodowego Biura Poczтового w Bernie.

Wspomniana Komisja Przygotowawcza, która zebrała się w czerwcu 1931 r. w Pradze Czeskiej, ustaliła i uchwaliła plan europejskiej sieci pocztowo-lotniczej, który pozbawiał Polskę jakiegokolwiek roli w tranzyście poczty, mimo że dezyderaty Polski, opracowane przez Ministerstwo Komunikacji i Ministerstwo Poczty i Telegrafów, znane były Komisji Przygotowawczej i zawierały deklarację uruchomienia przez Polskę szlaków lotniczych: 1. Berlin—Warszawa—Moskwa, 2. Praga—Lwów—Kijów, 3. Helsinki—Warszawa—Roma—Budapeszt, 4. Sztokholm—Kopenhaga—Warszawa—Thessaloniki — to jednakowoż w ogólnym planie, uchwalonym przez Komisję, nieprzewidziano ani jednej linii tranzytowej-lotniczej przez Polskę. W szczególności zaś nie włączono do planu europejskiej sieci pocztowo-lotniczej połączeń Berlin—Warszawa—Moskwa oraz Praga—Kraków—Lwów—Kijów, które dla przewozu poczty, idącej tranzytem na wschód, mają zasadnicze znaczenie.

Na skutek tego Ministerstwo Poczty i Telegrafów przy współdziałaniu Ministerstwa Komunikacji opracowało krytykę projektu i uzasadniło po raz drugi swe żądania, występując w tej sprawie do Międzynarodowego Biura Poczowego w Bernie, jako organizacji współdziałającej z Komisją Przygotowawczą, a równocześnie Minister-

stwo Komunikacji zapewniło uruchomienie szlaków lotniczych oraz przystosowanie ich do wymagań pocztowych (oświetlenie nocne itd.).

Starania te poparto bardzo silnie akcją, prowadzoną przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych u wszystkich współautorów wymienionego projektu wstępnego. Na skutek tych wszystkich bardzo usilnych starań Międzynarodowe Biuro Pocztowe w Bernie przeprowadziło częściowo korektę projektu, wnosząc doń szlaki: 1. Berlin—Warszawa—Moskwa, 2. Praga—Lwów—Kijów, 3. Warszawa—Thessaloniki. Zapowiedziana na rok 1932 konferencja pocztowo-lotnicza, która miała się zebrać w Brukseli, została po raz drugi odwołana, przy czym odwołanie to nastąpiło, jak motywowało MBP w Bernie, na skutek postępującego kryzysu oraz nienależytego przystosowania linii lotniczych do lotów nocnych, co przy przewozie poczty ma zasadnicze znaczenie.

Wobec stałego wzrostu lotniczych przewozów pocztowych oraz znacznego ogólnego ożywienia gospodarczego sprawa zorganizowania europejskiej sieci pocztowo-lotniczej zostanie niewątpliwie podjęta ponownie w najbliższej przyszłości, przy czym należy się spodziewać, że punktem wyjścia będą już nie plany, projekty i deklaracje poszczególnych państw, jak to było w 1931 r., a rzeczywiście zrealizowane, czyli istniejące oraz przygotowane należycie i eksploatowane szlaki lotnicze.

Na tle powyższego stanu rzeczy oraz z uwagi na obecne wnioski Ministerstwa Komunikacji w sprawie znaczenia rozwoju polskiej komunikacji lotniczej składam w imieniu Pana Ministra Poczty i Telegrafów następujące oświadczenie:

Zważywszy:

1) że dotychczasowy rozwój i rezultaty działalności linii lotniczych w świecie pozwalają spodziewać się, że w najbliższej przyszłości dokonana zostanie realizacja połączeń lotniczych kontynentalnych i międzykontynentalnych, których głównym zadaniem i racją bytu będzie przewóz poczty, ogólnym bowiem dążeniem jest powierzenie przewozów poczty liniom lotniczym, jako najszybszemu środkowi komunikacji;

2) że na skutek ważności ekonomicznej o opanowanie tych głównych i najbardziej rentownych szlaków toczy się obecnie walka;

3) że ustalenie szlaków pocztowo-lotniczych odbywa się nie tylko na mocy porozumienia między zainteresowanymi w bezpośredniej konkurencji państwami, lecz na mocy międzynarodowych porozumień;

4) że obecny stan, ściśle mówiąc brak tranzytu lotniczego przez Polskę, pozbawia polski zarząd pocztowy współczesnych warunków przewozowych dla polskiej poczty, zaś obecnie ustalone przez Ministerstwo Komunikacji ogólne założenia w sprawie rozwoju polskiej komunikacji lotniczej oraz życiowe rozwinięcie tych zamierzeń ujmuje zagadnienie przewozu poczty przez Polskę w sposób jak najbardziej zapewniający zabezpieczenie interesów Polski w tym względzie — Pan Minister Poczty i Telegrafów podziela w zupełności ogólne stanowisko Ministerstwa Komunikacji, przedstawione w nadesłanym Ministerstwu Memoriale, oraz wypowiada się za jak najrychlejszym wprowadzeniem tezy wolności tranzytu na zasadzie wzajemności.

Pan Minister Poczty i Telegrafów potwierdza stanowisko zajęte na konferencji w dniu 27 lutego 1937 r. w sprawie kierunków i linii lotniczych, interesujących Ministerstwo Poczty i Telegrafów z punktu widzenia przewozów poczty.

P. Radca Gniazdowski uzupełniająco oświadcza, że oświetlał zagadnienie hierarchii wydatków tylko z punktu widzenia gospodarczego. Co do wydatków z punktu widzenia wojskowego, to nie ma oczywiście kompetencji do wypowiedzania się w tym względzie.

Delegat Pana Ministra Spraw Zagranicznych p. dyrektor Łubieński stwierdza, że jak wynika z przeprowadzonej dyskusji, opinia gospodarczych resortów w sprawie wolności tranzytu wyraża się jednogłośnie za jak najszerszym zastosowaniem tej zasady, sądzi jednak, że nastąpiło to wskutek alternatywnego postawienia w Memoriale Ministerstwa Komunikacji tej kwestii, które wyrażało się w tym, że rozwój lotnictwa cywilnego uzależniony jest jedynie od wprowadzenia w życie zasady wolności tranzytu.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych jest jednak zdania, że prawidłowy rozwój komunikacji lotniczej bynajmniej nie jest uzależniony od zrealizowania tezy wzajemności wolnego tranzytu. Cel nakreślony w tej dziedzinie przez Ministerstwo Komunikacji można będzie — zdaniem Ministerstwa Spraw Zagranicznych — osiągnąć także w inny sposób.

Odnosnie do tych sposobów Ministerstwo Spraw Zagranicznych musi sobie zaszczyć ostatni, decydujący głos. Lotnictwo komunikacyjne znajduje się dziś dopiero w początkowym stadium rozwoju i dlatego wszelkie poczynania dotyczące tej komunikacji mają obok znaczenia gospodarczego także duże znaczenie polityczne i lotnictwo to może być przedmiotem działań politycznych, tak jak kiedyś drogi kolejowe i morskie były i są jeszcze elementem polityki, a nawet często przyczyną sporów międzynarodowych. Na dzisiejszej konferencji mówiono tylko o kierunkach wschód-zachód i północ-południe oraz o tranzycie do Sowieców, zapominając, że Sowiety stanowią także impas dla dróg lotniczych. Głównymi centrami połączeń lotniczych dla nas dzisiaj powinny być Saloniki i Rzym. Moskwa tego charakteru nie posiada.

Jeśli chodzi o rozmowy z Czechami, to jest to zagadnienie wielostronnie skomplikowane. Sprawa jego rozwiązania będzie musiała być rozważana bezpośrednio między Ministerstwem Komunikacji i Ministerstwem Spraw Zagranicznych. Należy przypuścić, że dojdzie do porozumienia z Czechami bez konieczności jednak rozwiązywania zagadnienia wolnego tranzytu jako całości. Przez ogłoszenie zasady wolności tranzytu wydałoby się z ręki atut, który można wykorzystać w drodze wymiany. Naszym staraniem musi być, aby uzyskać zezwolenie tranzytowe, dając za to w zamian jak najmniej. Ogłoszenie zasady wolności tranzytu nie byłoby zresztą zgodne z obecnymi prądami, kiedy widoczny jest odwrót od liberalizmu i duże skłonności do kontroli. Trzeba każdą linię traktować jako osobne zagadnienie.

P. kpt. Piątkowski prostuje pogląd, jakoby lotnictwo komunikacyjne było dopiero w początkowym, bez większego znaczenia, stadium rozwoju i dlatego nie miało rozwiązywać celów samo dla siebie, lecz miało stanowić jedynie obiekt pomocny dla załatwiania innych zagadnień.

Lotnictwo komunikacyjne w przeciągu zaledwie kilkunastu lat swego rozwoju stało się realnym środkiem komunikacyjnym, z którego konkurencją liczą się już coraz bardziej koleje oraz statki morskie. Rola lotnictwa komunikacyjnego w obrocie gospodarki światowej jest coraz większa.

Regularne loty transkontynentalne i transatlantyckie, już wprowadzone na zachodzie i w Ameryce, są i dla nas sprawą najbliższej przyszłości. Ze z faktem tym w świecie się liczą, najlepszym dowodem jest rozpoczęcie już walki konkurencyjnej o przewozy morskie między liniamiorskimi a liniami powietrznymi. Wynikiem prawdopodobnym będzie odpowiedni podział przewozów. Wskutek dzisiejszych osiągnięć technicznych lotnictwo dysponuje takim zasięgiem działania i taką szybkością, że Polska nie jest już na mapie świata czynnikiem, bez którego realizacja zasadniczych założeń komunikacji nie tylko światowej, lecz europejskiej, nie mogłaby być urzeczywistniona. Obecnie terytorium Polski jest bardzo łatwe do omi-

nięcia. Ewentualne nałożenie drogi w tym celu przy dzisiejszej szybkości nie spowoduje większej straty czasu. Trzeba wziąć pod uwagę, że w przyszłości ściągnięcie linii tranzytowych będzie sprawą jeszcze trudniejszą. Trzeba przygotować w tym celu szlaki, bo komunikacja lotnicza wykazuje tendencję utrzymywania się przy wytkniętych już szlakach.

Jak trudne do naprawienia są zaniedbania w tej mierze, wskazuje przykład Turcji i Grecji. Turcja, która stanowi najdogodniejsze terytorium tranzytowe dla lotów z Europy do Azji, tranzytu z zasady odmawiała. Tym niemniej zainteresowane linie lotnicze znalazły sobie inne drogi, a Turcja do dziś nie ma zupełnie lotnictwa cywilnego i żadne linie tamtędy nie przechodzą. Stambuł jako port komunikacji lotniczej nie posiada żadnego znaczenia. Natomiast Grecja, która prowadziła politykę wręcz odwrotną, jest dziś jednym z najważniejszych centrów światowej komunikacji lotniczej, posiada szereg nowoczesnych lotnisk, wyposażonych za pieniądze towarzystw latających do Grecji. Znajduje to swoje odpowiednie refleksy ogólne i w stosunkach politycznych oraz gospodarczych obu państw.

Musimy zdecydować, który przykład będziemy naśladować.

P. Radca Krzeczkowski z Ministerstwa Poczty i Telegrafów dodaje, że jeżeli chodzi o interes poczty, to zarówno rozwój polskiej sieci komunikacji lotniczej za granicą, jak i sieci obcej komunikacji w Polsce jest niedostateczny. Dowodem tego jest, że Polska płaci za przewóz poczty lotniczej wielokrotnie wyższe sumy, aniżeli sama z tego tytułu zarabia. Szczególnie daje się odczuwać brak połączeń lotniczych ze wschodem. Z punktu widzenia poczty mogłoby to połączenie zapewniać także i obce towarzystwo.

P. Radca Gniazdowski zauważa, że mówiono tutaj o hierarchii wydatków. Trzeba by to założenie postawić również i w odniesieniu do hierarchii celów, a więc rozważać zagadnienie na płaszczyźnie wszystkich celów. Może by z tego wynikło, że cele polityczne powinny by — jeżeli chodzi o komunikację lotniczą — ustąpić miejsca dla umożliwienia realizacji założeń innego charakteru. Należy stwierdzić, że dotychczas Ministerstwo Spraw Zagranicznych sprowadzało tę kwestię do zakresu czystej polityki. Dziś stanęło na tym samym stanowisku, a nie wyjaśniło, o jakie cele chodzi. W ten sposób trudno znaleźć wspólną platformę z innymi resortami, które co do swoich dezyderatów w pełni się wypowiedziały.

Zagadnienie komunikacji lotniczej trzeba traktować na platformie zainteresowania wszystkich resortów i nie można z niego zrobić domeny czysto politycznej.

P. Dyrektor Łubieński wyjaśnia, że Ministerstwo Spraw Zagranicznych zastrzega sobie decyzję tylko co do zastosowania środków dla osiągnięcia pewnych wytkniętych celów. Środki negocjacji zagranicznych leżą bowiem w kompetencji *Min. Spr. Zagr.*, które ma możliwości przeprowadzenia pewnych konkretnych spraw w ramach negocjowania pewnego całokształtu zagadnień.

Pan kpt. Piątkowski zaznacza, że używanie lotnictwa dla przeprowadzenia pewnych celów politycznych połączone było raczej ze szkodą dla rozwoju lotnictwa (exemplum długoletnie pertraktacje z Czechosłowacją). Należy doprowadzić do tego, tak jak jest na zachodzie, aby komunikacja lotnicza stała się elementem stałym, nie podlegającym fluktuacjom nastrojów politycznych.

Obserwując stosunki zagraniczne widzimy, że pomimo naprężonych stosunków politycznych w czasie wojny abisyńskiej między Anglią a Włochami linie lotnicze obu państw współpracowały w najzupełniejszej harmonii, dolatując wzajemnie do swoich terytoriów. Między Francją a Niemcami od kilkunastu lat utrzymywana jest niezmiennie regularna komunikacja lotnicza, pomimo że stosunki między tymi państwami przechodziły w tym czasie przez rozmaite fazy. Obserwując duży antago-

nizm polityczny między Rosją Sow. a Niemcami musimy stwierdzić, że nie wpłynął on zasadniczo na odcinek ich stosunków w dziedzinie komunikacji lotniczej. Również i stosunki ogólne między Niemcami a Czechosłowacją nie przeszkadzają temu, aby linie obu tych państw przelatywały wzajemnie ich obszary.

Jeżeli chodzi o nas, musimy uważać, aby nasze założenia z dziedziny lotnictwa komunikacyjnego nie uległy spaceniu na skutek sugestionowania się pewnymi przejściowymi, jak to często w polityce bywa, przesłankami. Hipnotyzowanie się błędnymi założeniami w sprawach tranzytu wówczas, gdy lotnictwo naprawdę było jeszcze w zalążkach, sprawiło, że zostaliśmy z transportu światowego prawie że wyeliminowani i dlatego musimy dołożyć wszelkich starań, by odrobić to, cośmy utracili.

Pan Wiceminister Bobkowski oświadcza, że podziela najzupełniej opinię, przedstawicieli Min Spr. Zagr., że w rokowaniach o uzyskanie tranzytu należy postępować z jak największą ostrożnością, tak by uzyskać jak największe uprawnienia kosztem możliwie jak najmniejszych ofiar. Tym niemniej, nie wysuwając jeszcze w tej chwili projektu całkowitej realizacji zasady wolnego tranzytu, Ministerstwo Komunikacji musi stanowczo podkreślić, że dalsze stosowanie polityki zamykania drzwi dla obcych towarzystw jest sprzeczne z interesami polskiego lotnictwa komunikacyjnego, które samo może w konsekwencji stanąć wobec odwetowego zamknięcia przed nim dalszych dróg rozwojowych. Poza tym, jak to już wspominał dyrektor PLL „LOT”, dołot obcych linii do Polski przedstawia dla nas sam w sobie poważne korzyści.

Pan płk Englicht podnosi, że jeżeli chodzi o udzielenie tranzytu obcym liniom, to trzeba tę sprawę specjalnie każdorazowo rozpatrywać. Można brać pod uwagę wszystkie możliwości z wyjątkiem tranzytu do ZSRR. Pierwszeństwo w komunikacji z Sowietami musimy zastrzec dla siebie. Innym liniom możemy udzielić tranzytu na dołot do Rosji dopiero wówczas, gdy sami tam latać będziemy. Najlepszym rozwiązaniem jest udzielenie formuły z umowy francuskiej, przy czym jednakże należy konsekwentnie utrzymywać tę zasadę w stosunku do wszystkich państw, błędem bowiem niewątpliwym było odstępowanie od tej zasady.

Pan kpt. Piątkowski nawiązuje do stanowiska zajętego przez p.pułk. Englichta odnośnie tranzytu do ZSRR i zaznacza, że Min Kom. do niedawna również zajmowało podobne stanowisko w tej sprawie. Jednakowoż niezwykle postęp, jaki się dokonał w ostatnich latach w dziedzinie komunikacji lotniczej, i będące tego następstwem nowe możliwości rozwojowe tej komunikacji sprawiły, że stanowisko to jako nieaktualne w dzisiejszych warunkach musi być poddane rewizji.

Do niedawna bowiem komunikacja lotnicza miała charakter ściśle kontynentalny, w związku z czym zainteresowania zachodnioeuropejskich państw, przodujących w dziedzinie lotnictwa, skierowane były z natury rzeczy głównie na wschód, tj. Rosję Sowiecką, by tamtędy uzyskać połączenie z Japonią i Chinami. W tej sytuacji Polska, leżąca na jednym z wygodniejszych szlaków wiodących z zachodu na wschód, zajmowała poniekąd położenie kluczowe. Było więc rzeczą naturalną, że położenie to chcieliśmy wyzyskać w całej pełni i postanowiliśmy odmawiać tranzytu do Rosji tak długo, póki sami nie będziemy go mieli. Stanowisko to było uzasadnione jeszcze i tą okolicznością, że dla nas głównym ośrodkiem zainteresowania był również wschód, gdyż zachód był nasycony lotnictwem.

Obecnie sytuacja zmieniła się radykalnie. Wobec realizacji komunikacji transoceanicznej państwa zachodnie zwróciły swe wysiłki przede wszystkim w tym kierunku (połączenie z Amerykami: północną i południową), co w konsekwencji spowodowało osłabienie zainteresowania dla linii zachód Europy—ZSRR—Azja. Rów-

niez i dla Polski kwestia komunikacji transatlantyckiej staje się coraz bardziej aktualną, w związku z czym punkt ciężkości naszych zainteresowań przesuwają się na zachód. Tym bardziej że pomimo starań nie możemy rozciągnąć na wschód naszych linii komunikacyjnych.

W tym stanie rzeczy należy również stwierdzić — niestety — że sytuacja nasza, o ile chodzi o tranzyt na zachód, nie przedstawia się bynajmniej korzystnie. Pomimo poprawnych stosunków z Niemcami i ścisłej współpracy z nimi na linii lotniczej Warszawa—Berlin nie zdołaliśmy uzyskać od Niemców zezwolenia na tranzyt do Francji i Anglii przez Berlin. Wątpliwym jest, czy Niemcy zgodzą się dać nam tranzyt przy okazji rokowań w końcu kwietnia br., gdyż już zwrócili się o przedłużenie prawa przelotu przez Pomorze na okres dalszych trzech lat. Ministerstwo Komunikacji wątpi, aby Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Sztab Główny zgodziły się, ze względów politycznych, na zabronienie im tego tranzytu. Staje się więc dla nas rzeczą konieczną zapewnienie sobie innego szlaku tranzytowego w tym kierunku. Najwygodniejszym byłby szlak Warszawa—Praga—Niemcy Południowe—Paryż, względnie, w razie sprzeciwu Niemiec, z ominięciem ich obszaru. W obu wypadkach musimy mieć jednak zgodę Czechosłowacji.

Widzimy więc, że założenia naszej polityki lotniczej w sprawie tranzytu muszą ulec zasadniczemu przestawieniu. Nie chodzi już o to, aby jak najlepiej sprzedać wschód, lecz aby koniecznie kupić zachód.

Jedynym naszym obiektem wymiennym jest tranzyt na wschód, który z dniem każdym traci coraz bardziej na swej wartości. I obecnie, zdaniem Ministerstwa Komunikacji, nawet otwarcie tranzytu przez nasz obszar może nie spowodować nawet skorzystania z niego przez inne państwa (np. przeciwdziałanie Niemiec na linii północnej na Królewiec). Trzeba sobie zdać sprawę, że musimy dołożyć wielu starań, zarówno pod względem technicznego urządzenia portów, jak i ułatwień, w celu ściągnięcia jak największej liczby linii tranzytowych przez nasz teren.

P. Wiceminister Bobkowski stwierdza, że odnośnie poglądów na sprawy tranzytu w ogóle istnieje rozbieżność pomiędzy poglądami Ministerstw o charakterze gospodarczym, a więc: Komunikacji, Skarbu, Przemysłu i Handlu, Poczty i Telegrafów oraz po części i Spraw Wewnętrznych a Sztabem i Ministerstwem Spraw Zagranicznych, które wysuwają momenty polityczne. Kwestia ta wymaga więc jeszcze szczegółowego rozpatrzenia przez zainteresowane resorty, a zwłaszcza przez Ministerstwo Komunikacji łącznie z Ministerstwem Spraw Zagranicznych oraz Sztabem Głównym.

Obecnie przystępujemy do drugiej części obrad niniejszej konferencji, w której mamy omówić stanowiska, jakie powinniśmy zająć w odniesieniu do Czechosłowacji, Austrii i Włoch z jednej strony oraz Węgier, a następnie Jugosławii i Grecji z drugiej strony, w związku z zamierzonym przez nas uruchomieniem w roku 1937 linii: Warszawa—Kraków—Wiedeń—Rzym oraz Warszawa—Budapeszt—Białogród—Saloniki (w tym drugim przypadku jako lepszego od obecnego naszego szlaku do Palestyny).

Pierwszymi z tych państw są Austria i Czechosłowacja (w szczególności ta ostatnia), obszary których są pozycjami kluczowymi i od których zależy uruchomienie zamierzonych linii.

Przebieg dotychczasowych stosunków i rokowań z tymi państwami został ogólnie przedstawiony w Memoriale. Obecnie stoimy przed zagadnieniem rozpoczęcia za kilka dni bezpośrednich rokowań z Czechosłowacją. Rokowania z tym państwem, które miały miejsce w latach 1931 i 1934, nie doprowadziły, jak wiadomo, do pozytywnych rezultatów, w wyniku czego musieliśmy od dnia 1 czerwca 1935 r. prze-

stać latać do Wiednia, gdzie lataliśmy sami, ponosząc wszystkie z tym związane ciężary finansowe i organizacyjne.

W ten sposób przekreślone zostały nasze wysiłki za okres 10 lat. Obecna nasza sytuacja, dzięki osiągniętemu już w zasadzie porozumieniu z Węgrami i Włochami, znajduje się w innej płaszczyźnie w stosunku do Czechosłowacji i przedstawia się jako sfera zainteresowań daleko dla nas ważniejsza niż aktualna w swoim czasie sprawa dolotu tylko do Wiednia.

Ministerstwo Komunikacji uważa, że w jego interesie leży, aby trzecie rokowania z Czechosłowacją doprowadziły jednak do pozytywnego wyniku, gdyż warunkuje to bezwzględnie możliwość zrealizowania wspomnianych wyżej dwóch linii.

W tym stanie rzeczy Ministerstwo Komunikacji uważa, że skorośmy już uznali celowość, a nawet konieczność nawiązania z tytułu zamiaru uruchomienia linii do Budapesztu i Rzymu pertraktacji z Czechosłowacją, niezbędnym jest, aby uprawnienia wzajemne, które będą stanowiły istotę rokowań, a mianowicie linie tranzytowe, przedstawiały istotne i w pewnym względzie równoznaczne wartości dla obu stron.

Nadto koniecznym się wydaje wyeliminowanie możliwie do najdalszych granic chwilowo aktualnych momentów w stosunkach ogólnopolitycznych z tym państwem, gdyż inaczej rokowania, prowadzone w niewłaściwej atmosferze, nie doprowadziłyby do osiągnięcia porozumienia w sprawie omawianych linii, które jest przecież jedynym i istotnym celem prowadzonych pertraktacji i zamierzonych rokowań.

Jeżeli chodzi o linie zaprojektowane do ustalenia z Czechosłowacją — to zostały one omówione na konferencji w Ministerstwie Spraw Zagranicznych dnia 27 lutego rb. i przedstawiają się następująco:

- a) tranzyt z Warszawy na Budapeszt (Belgrad—Saloniki—Ateny),
- b) tranzyt z Warszawy na Wiedeń—Wenecję—Rzym.

Należy podkreślić, że dążeniem Ministerstwa Komunikacji w obu wypadkach jest uzyskanie tranzytu bez lądowania na obszarze Czechosłowacji, co w znacznym stopniu utrudnia realizację naszych postulatów i co w zamian wywoła żądanie Czechosłowacji zapewnienia sobie odpowiednich rekompensat ze strony Polski.

- c) Warszawa-Praga-Paryż jako drugie połączenie Polski z Zachodem.

Unormowanie omawianych spraw z pozostałymi państwami: Austrią, Włochami, Jugosławią, Węgrami, a po części i z Grecją, będzie stanowić przedmiot odrębnych rozważań w odniesieniu do każdego z poszczególnych państw.

Przewodniczący prosi obecnych o wypowiedzenie się w powyższej sprawie, zaznaczając, że od wyniku narady zależy ewentualny wyjazd delegacji na rokowania do Pragi.

Pan Dyr. M a k o w s k i zaznacza, że udzielenie tranzytu przez Czechosłowację jest dla „Lotu” bardzo ważne. Nowe linie, jakie by zostały uruchomione, nie będą zbyt kosztowne, gdyż będziemy je eksploatować wspólnie z innymi towarzystwami, tj. linią Warszawa—Wiedeń—Rzym z Włochami, a później także z Austriakami, a linią Warszawa—Budapeszt z Węgrami. Przypuszczać należy, że frekwencja na tych liniach będzie znaczna. Ponieważ zależy nam na tym, aby dla obu linii otrzymać od Czechów pozwolenie na tranzyt bez lądowania, co ma wielkie znaczenie dla zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych, więc trzeba dać Czechom w zamian coś, co choćby w części przedstawiało dla nich podobną wartość jak koncesje, których od nich żądamy.

Pan Radca G n i a z d o w s k i zaznacza, że uważa uzyskanie tranzytu przez Czechy za nieodzowny warunek dla możliwości dalszego rozwoju polskiej komunikacji lotniczej. Nie należy się jednak ludzić, byśmy nie ofiarując Czechom należyte-

go ekwiwalentu mogli liczyć z ich strony na tak daleko idące koncesje, jakie uzyskać pragniemy. Wykluczając z góry udzielenie im tranzytu do Rosji przesądzamy poniekąd negatywnie sprawę.

Pan Dyr. Makowski stwierdza, że różnica poglądów w tej sprawie, która się uwydatniła, jest dosyć niezrozumiałą. Otóż Ministerstwo Komunikacji i „Lot” — instytucje fachowe i za rozwój komunikacji lotniczej odpowiedzialne — chętnie zgadzają się na udzielenie zezwolenia na tranzyt do Rosji innym państwom i to nawet wcześniej, zanim my będziemy tam latali, a Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Sztab Główny sprzeciwiają się temu, motywując swe stanowisko interesami polskiej komunikacji lotniczej. Nie zapominajmy, że udzielając tranzytu Czechosłowacji do Rosji uzyskalibyśmy w zamian kilka niezmiernie cennych dla nas szlaków tranzytowych.

Pan Radca Gniazdowski zapytuje, jak się przedstawia sprawa uzyskania przez nas możliwości dolotu do Rosji. Z dyskusji wynika, że gdyby ta kwestia została pozytywnie uregulowana, to zastrzeżenia, jakie mamy obecnie w stosunku do innych państw, odpadłyby same przez się.

Pan Dyr. Łubieński wyjaśnia, że MSZ stale się sprawą interesuje. Jednakże w tej chwili nie można jeszcze nic konkretnego powiedzieć o widokach na możliwość porozumienia.

Proponuje kwestię rokowań z Czechami omówić później bezpośrednio między Ministerstwem Spraw Zagranicznych i Ministerstwem Komunikacji.

Pan Radca Sianożęcki rozważa sprawę pod dwoma kątami widzenia:

- 1) poprawy warunków pracy polskiej komunikacji lotniczej, dziś mocno deficytowej, bo zamkniętej na szlakach drugorzędnych;
- 2) ogólnogospodarczego znaczenia dla państwa.

Jeżeli chodzi o zagadnienia finansowe, to przez wejście „LOTU” na projektowane szlaki deficyt z pewnością znacznie się zmniejszy.

Odnosnie zadań ogólnogospodarczych, jakie ma wypełnić komunikacja lotnicza, to należy zaznaczyć, że będzie ona mogła wypełnić je tym lepiej, im więcej ważnych gospodarczo szlaków międzynarodowych będzie obsługiwała. Także więc z tego względu należy uruchomienie projektowanych linii uznać za korzystne.

Pan Naczelnik Machalski podkreśla, że dla poczty najważniejszą jest z projektowanych linii linia Warszawa—Budapeszt z przedłużeniem na Belgrad—Ateny, jako linia dublująca obecnie linię palestyńską na Bukareszt.

Na drugim miejscu należy postawić linię Warszawa—Praga z przedłużeniem ewentualnym do Paryża, gdyż tamtędy może iść poczta dla Francji, Anglii, Hiszpanii oraz obu Ameryk. Względnie mniejsze znaczenie będzie miała dla poczty linia Warszawa—Wiedeń—Rzym.

Pan kpt. Piątkowski stwierdza, że dotychczasowa dyskusja uplastycznia dostatecznie, jak wielkie interesy są związane z przyznaniem nam tranzytu przez Czechy. Uważa za konieczne podkreślić jeszcze jedną okoliczność, o której się nie mówiło. Otóż Rumuni, nie mogąc uzyskać zgody Bułgarii na przelot przez jej terytorium, grożą wstrzymaniem tranzytu dla obcych linii przechodzących przez Rumunię do Bułgarii. W razie zrealizowania tego zamiaru nasza południowa linia, do której przywiązujemy tak wielkie znaczenie, przestałaby istnieć.

Pan Radca Russocki zapytuje, co Ministerstwo Komunikacji chciałoby Czechom dać w ekwiwalencie.

Pan Wiceminister Bobkowski wyjaśnia, że w rachubę wchodzi trzy szlaki:

- a) Praga—Warszawa—Gdynia z wylotem na morze,
- b) Praga—Warszawa—Wilno i dalej na Rygę i

c) Paryż—Praga—Warszawa na Moskwę, jako linia wspólna do eksploatacji.

Jeżeli chodzi o pierwsze dwa szlaki, to Ministerstwo Komunikacji da je bardzo chętnie, gdyż wzmogłyby one tranzyt przez Polskę i umożliwiłyby ewentualnie eksploatację w „pool'u”. Nie wiadomo jednak, czy Czesi będą chcieli brać pod uwagę te szlaki do wymiany.

Co do Moskwy, to Ministerstwo Komunikacji chciałoby dać ten tranzyt z zastrzeżeniem zawartym w umowie francuskiej, tj. że pozwolimy im latać wówczas, gdy sami uzyskamy zezwolenie na loty do Moskwy.

Pan płk Englich t mówi, że Sztab zgadza się na tranzyt z zastosowaniem formułki francuskiej. Jednakowoż, jeżeli nawet da się Czechom tranzyt, to z warunkiem lądowania w Polsce.

Pan Wiceminister Bobkowski zaznacza, że w takim razie należy liczyć się z tym, że Czesi również nie zgodzą się dać nam tranzytu bez lądowania.

Pan Radca Russocki podkreśla, że obecny moment nadaje się do pertraktacji, bowiem Czesi będą ustępliwszi niż poprzednio, gdyż ich sytuacja polityczna jest dosyć ciężka.

Pan płk Englich t oświadcza ponownie, że zanim Ministerstwo Komunikacji nie dostarczy danych informacyjnych i wyjaśnień, o które prosił Pan Szef Sztabu, nie może zająć ostatecznego stanowiska.

Pan Wiceminister Bobkowski stwierdza, że w obecnym stanie rzeczy sprawa zostaje do wyjaśnienia między Ministerstwem Komunikacji, Sztabem i Ministerstwem Spraw Zagranicznych. Po uzgodnieniu poglądów tych resortów i skonkretyzowaniu naszych propozycji będzie można rozpocząć rokowania z Czechami.

Następnie Przewodniczący dziękuje wszystkim delegatom za współudział w tak wszechstronnym rozpatrzeniu tej bardzo żywej dla lotnictwa sprawy i zamyka konferencję.

PRZEWODNICZĄCY

(—) Inż. A. Bobkowski
Podsekretarz Stanu

Prowadzący protokół

Mgr Z. Ractęski
Referendarz MK

Protokół znajduje się w Archiwum Akt Nowych, zespół MSZ, T. 3194, s. 156—194.