

JU
March 22
XII/5905

POLAND

COMMUNICATIONS (0500)
Air Transportation (0501)
Civil Aviation (0510)

POLISH AIRLINES "LOT."

SOURCE LONDON: Confidential source.

DATE OF OBSERVATION: Recent period.

ENGLISH SYNOPSIS: The report contains some information on the subject of the Polish airlines "Lot." These airlines form, of course, a part of the air transport organization of the Soviet empire, and, as such, are in fact a branch of the Soviet "Aeroflot."

The basic purpose of "Lot" is the transport of goods which have to be delivered promptly and to distant places. This task is being performed by the so-called "9th Group" which, among its other activities, delivers goods to CAIRO and Vietminh, and keeps a regular service of transport of goods from Polish ports to the Soviet Union.

The report also gives some information relating to "Lot" passenger lines, their aircraft, etc.

EVALUATION COMMENT: This is an extremely interesting report but since we have no possibilities of checking the information, we are unable either to corroborate or deny it.

MATELA has never been reported to us to date. MINORSKI has been directing the enterprise "Lot" since 1951.

X X X

(over)

Polskie Linie Lotnicze "Lot" (nazwa została z przed wojny) cieszą się doskonałą opinią w MOSKWIE i uważane są za najpoważniejszego "współpracownika" sowieckiego "Aeroflotu". W planach operacyjno-eksploatacyjnych tego przedsiębiorstwa Polskie Linie Lotnicze zajmować mają poważne miejsce. Trzeba ten fakt podkreślić, aby zrozumieć uprzywilejowane stanowisko "Lotu" w Polsce dzisiejszej, pomimo fantastycznych, stale wzrastających deficytów komunikacji lotniczej.

W ubogich, w porównaniu z Zachodem i raczej wstrze-
mięźliwych kampaniach reklamowych, dyrekcja "Lotu" podkreśla
różne walory podróżowania samolotami tego przedsiębiorstwa.
W rzeczywistości - komunikacja pasażerska jest w "Locie" na
drugim miejscu. Mówimy oczywiście o komunikacji pasażerskiej
skomercjalizowanej - takiej, jaka jest na liniach zachodnich,
bądź była w tymże "Locie" przed wojną. Miejsce pierwsze zaj-
muje natomiast powietrzny transport towarowy. To właśnie czyni
"Lot" będący tak cenionym partnerem "Aeroflotu".

Transporty pasażerskie na liniach wewnętrznych "Lo-
tu" sprowadzają się niemalże do tzw. "delegacji służbowych".
Poza sezonem letnim, kiedy na liniach takich jak:

LO/141, obsługującej trasę WARSZAWA-GDANSK i z pow-
rotem,

LO/136, KRAKOW-WARSZAWA-GDANSK i z powrotem,

LO/113, STALINGROD-ŁÓDŹ-GDANSK i z powrotem,

"Orbis" rezerwuje niewielki kontyngent miejsc pasa-
żerskich dla zwykłych obywateli, którym udać się zorganizować
"wczasy" nad morzem, normalnie nikt samolotami nie podróżuje
w celach prywatnych.

Komunikacja samolotowa nie jest "w modzie" - nie dla-
tego, aby samoloty były przepełnione podróżnymi z "delegacjami
służbowymi". Zwykle maszyny startują, na większości linii wew-
nętrznym, z 43% do 70% miejsc zajętych (właśnie przez tych
"z delegacjami służbowymi".) Podróż samolotem jest, w dzisiej-
szych warunkach polskich, droga. Poza tym, mimo istniejących
prawie zawsze wolnych miejsc, nabycie biletu na samolot wyma-
ga rozlicznych manipulacji. Wszystko razem sprawia, że zwykły
śmiertelnik, jeśli nawet ma możliwości finansowe na opłacenie
przelotu i jeśli przelot ten jest dlań wskazany ze względu na

(over)

czas, unika tej podróży, bo to "podpada".

Statistics.

Dla przykładu wystarczy podać parę cyfr dotyczących linii LO/121: WARSZAWA-POZNAN-SZCZECIN i z powrotem (długość trasy: 498 klm., długość lotu: 2 godz. 30 minut):

pierwsze półrocze 1955 r. - ogólna frekwencja (prze-
ciętna) pasażerów - 81,7%, z tego pasażerów z "dele-
gacjami służbowymi" - 94%;
trzeci kwartał 1955 r. - ogólna frekwencja pasażerów
- 80,2%, z tego pasażerów z "delegacjami służbowymi"
- 97,9%.

Fakt, że w pierwszym półroczu było na linii LO/121 6% pasażerów prywatnych, tłumaczy się tym, że okres sprawozdawczy przypada na Targi Poznańskie, kiedy to dyrekcja "Lotu" rozwinęła specjalną kampanię propagandową, głównie z uwagi na gości zagranicznych. Tuż przed rozpoczęciem Targów, stare niemieckie JU, które obsługiwały tę linię, wycofano, zastępując je sowieckimi IL-14.

Po skończonych Targach, IL-14 zdjęto z linii LO/121, przenosząc je na "międzynarodową" LO/225 (WARSZAWA-BUDAPEST-BEOGRAD), a LO/121 otrzymała co prawda nie z powrotem stare JU, lecz również starą, przedwojenne DC (popularnie zwane Douglasami), których tabor "Lotu" ma jeszcze 3 sztuki, nadające się do służby tylko dzięki niewiarygodnemu talentowi mechaników "Lotu". Latają również na liniach wewnętrznych dwa małe przedwojenne Lockheed'y. Obydwa zostały "Lotowi" wspaniałomyślnie zwrócone przez ZSSR. Jednego bolszewicy "zasekwestrowali" w 1940 r. w RYDZE, drugiego w Rumunii, po zajęciu BUKARESZTU.

International Lines.

Na liniach "międzynarodowych", które - jeśli idzie o "Lot", ograniczają się do krajów "podległych" i krajów Skandynawskich (szczegół bardzo charakterystyczny: linia 113/114: WARSZAWA-MINSK - MOSKWA, początkowo obsługiwana tylko przez "Aeroflot", następnie, przez krótki okres czasu, również przez "Lot", obecnie znowu jest wyłączną domeną "Aeroflotu"), wprowadzono już, prawie w całości, sowieckie IL-14.

(over)

Rzecz jasna, że maszyny "Lotu" - i te, kursujące na liniach wewnętrznych i te na międzynarodowych, oprócz pasażerów zabierają również pocztę i lżejsze przesyłki towarowe (niezależnie do bagażu pasażerów). Jednakże to, co zdobywa dla "Lotu" uznanie w oczach sowieckich patronów, to dział Polskich Linii Lotniczych, nazywany: "Grupa 9-ta".

Goods Transport.

Jest to wydział powietrznego transportu towarowego. Kieruje nim, prawie autonomicznie, tylko z formalnym podporządkowaniem inż. S. MINORSKIEMU (naczelný dyrektor "Lotu") - inż. pilot Bronisław MATELA.

Zadaniem "Grupy 9" jest realizacja szybkich dostaw towarowych na wielkich dystansach. M.in. maszyny "Grupy 9" były użyte przez ZSSR dla zrealizowania szeregu pilnych dostaw dla komunistów Vietminhu, zaraz po zajęciu przez nich HANOI. Zespół "ekspertów" z tejże "Grupy 9" wysłany został niedawno do KAIRU. Samoloty "Grupy 9" regularnie też transportują do ZSSR szereg artykułów przywiezionych do portów polskich z Zachodu.

Personel latający i obsługa ziemia "Grupy 9", która w tym roku będzie obchodziła pięciolecie swego istnienia, składa się z ludzi specjalnie dobranych. Nie ma wśród nich ani b. pracowników przedwojennego "Lotu", ani też lotników, którzy podczas ostatniej wojny byli na Zachodzie.

End.