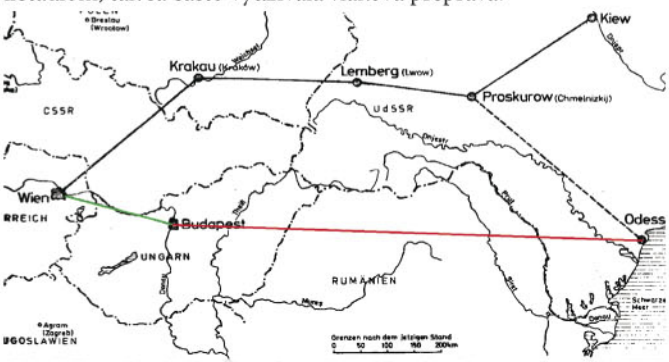
Letecký EXPRES
Z histórie leteckej prepravy civilných zásielok

Zrýchlená (expresná) preprava leteckých zásielok mala svoje korene už v Rakúsko- Uhorskom cisárstve. Počnúc 31. III. 1918 bola zahájená pravidelná letecká preprava civilných zásielok na trase Wien – Krakau – Lemberg (obr. 1). Podmienky prepravy upravovala samostatná poštová vyhláška č. 15 z 2. apríla 1918 ([1]), ktorá prípustila na leteckú prepravu iba *obyčajné listy a korešpondenčné lístky (čl. II. vyhlášky). Letecké zásielky boli samostatne evidované a žiadnym spôsobom na prednej strane zásielky. Nemalili tiež byť podávané doporučené zásielky, lebo by prišlo k dvojitému žiadaniu zásielky. Príplatková služba EXPRES sa zrýchlenú prepravu nebola poskytnutá, lebo podľa čl. III vyhlášky: Doručenie zásielky sa zabezpečí na ďalšej pošte ihneď po tom, ako zásielka príde na túto pošta.*

Vzdialenosť zhruba 630 km prekonávali lietadlá za 7 až 9 hodín (tab. 1). Doprava na trase Lemberg – Proskurow – Kiew bola určená iba pre kuriérnu a diplomatickú poštU. Na celej trase Wien – Kiew slúžilo 22 vyradených a pre frontu nevhodných lietadiel typu Brandenburg a Albatros ([1]). Napriek tomu, že každú etapu zabezpečovalo vždy ďalšie lietadlo, boli núdzové pristátia lietadiel častejšie ako súvislý prelet celej etapy. Pokiaľ nebolo možné pokračovať v doprave lietadlom, tak sa často využívala vlaková preprava.



Obr. 1 Mapa leteckých trás, zabezpečujúcich poštovú prepravu v roku 1918 (červená trasa bola iba plánovaná)

Tab. 1 Letový poriadok platný od 28. 3. 1918

prílet/odlet	letisko	prílet/odlet
5.30	Wien-Aspern	16.30
9.00	Krakau	13.30
9.30	Krakau	13.00
12.30	Lemberg	10.00

Samotný otlačok príchodnej leteckej pečiatky nevedel o tom, že doprava na poslednom úseku nebola realizovaná vlakom. K U poštu zaručovala doprava leteckých zásielok do 12 hodín za každú etapu medzi letiskom podacej pošty a letiskom doručovacej pošty . Preto každé letecké oddelenie muselo obsluhovať letecké pečiatky podacej a doručovacej pošty.

Výhody rýchlej leteckej prepravy na veľké vzdialenosti sa často strácali pomalou miestnou poštovou prepravou. Preto sa od 10. IV. 18 považovali letecké zásielky, dopravené do Viedne, ako expresné. Pokiaľ to bolo možné, tak sa využívala aj pneumatická pošta. Na obr. 2 je

Obr. 2 Letecký list z Krakova do Viedne – I. deň prepravy zásielok poštovňou na Viedni. Úložky leteckých pečiatok.

(Pokračování na následující straně)

Obr. 22 – pohlednice, odeslaná 11. 2. 1915 z paluby lodi Babenberg

Rakouské ponorkové loďstvo bylo posíleno ponorkami německými, které byly trvale deponovány v Kotoru s cílem působit v celém Středozemním moři (obr. 24). Rakouští ponorkáři využívali služeb místní polní pošty č. 267, němečtí ponorkoví námořníci pak měli k dispozici vlastní polní poštu *Marineschiffpost 64*, která v Kotoru působila již od prosince 1915.

Obr. 23 – pohled, odeslaný námořníkem, dislokovaným na ponorce U 31 (19 mužů, postavenou 1917 v Kielu), stanoví kotvě velitelství ponorkové základny v Boce Kotorské

Obr. 24 – dobová fotografie, ukazující německou ponorku, plující Kotorskou zátokou (kolem r. 1917)

Obr. 25 – pohled, odeslaný námořním lékem ze základny Kumbor u Kotoru (1918)

SHS). V Kotoru proběhlo toto předání dne 1. 11. 1918, kdy se jugoslávským velitelem místních námořních jednotek stal kontradmirál A. Catinelli von Obradich-Bevilacqua. Pozemních útvarů se však tato změna nedotkla, ty respektovaly ještě další týden původní rakouské vojenské velení, representované podmaršálkem Housekem. Pod jugoslávskou správu se pozemní zařízení v Boce Kotorské dostala až podpisem rakouské kapitulace dne 7. 11. 1918, od kdy všechny vojenské objekty v Kotorské zátoce převzal podplukovník

(Dokončení na následující straně)