

LETECKÁ DOPRAVA MEZI PRAHOU A VÍDNÍ V MEZIVÁLEČNÉM OBDOBÍ A ZA PROTEKTORÁTU

MICHAL PLAVEC

Světová válka názorně ukázala, že letadla a vzducholodě bude možné využít také k jiným než čistě válečným účelům. Na konci března 1918 zahájila provoz rakousko-uherská letecká pošta na trase vídeňské letiště Aspern, letiště Rakowice u Krakova, Proskurov (dnes Chmelnyckyj), Lvov. Později letadla této pošty létala až do Kyjeva. V úseku Vídeň – Krakov přelétávala nad územím Moravy a rakouského Slezska. Po krátkou dobu, mezi 1. a 15. říjnem 1918, bylo zřízeno v Olomouci letiště jako mezistanice této letecké pošty. Právem tuto poštu označujeme za první pravidelnou leteckou dopravu pošty ve světě.¹

Letadla ale nezačala létat mezi Prahou a evropskými městy, včetně Vídně, hned po skončení světové války. Zejména v Praze nebylo vhodné letiště, hledali se investoři, kteří by do rozjezdu letecké dopravy vložili peníze, a jednotlivé vlády států také musely uzavřít příslušné dohody. Nebyla to jednoduchá vyjednávání, zvláště pokud Rakousko bylo právním nástupcem Rakouska-Uherska, poražené velmoci ve světové válce. Cestující si museli počkat až do března 1927. Co vše otevření letecké linky mezi Prahou a Vídní předcházelo a co cestující na této lince ještě čekalo, přiblížíme v této studii.

Možnosti letecké dopravy po světové válce

Prvním, kdo plánoval, a také zahájil, pravidelné letecké spojení s městy na území nově vzniklých republik československé a rakouské, nebyl československý stát ani soukromí investoři, ale rakouský Státní úřad pro vojenské záležitosti (Staatsamt für Heereswesens). Mělo sice jepičí život, ale i tak je třeba se o něm zmínit. Hranice Československa nebyly ještě pevně stanoveny. Některé německé oblasti se

1 Nejnověji Plavec, Michal: Austro-węgierska poczta lotnicza a ziemie Korony Czeskiej w okresie od marca do października 1918 r. In: Andrzej Olejko, Andrij Kharuk (edd.), Lotnictwo w Przełamaniu Gorlickim 1915 r. Spojrzenie po 100 latach. Gorlice – Rzeszów 2015, s. 213–233 a Plavec, Michal: Letiště Olomouc. Rakousko-uherská letecká pošta a země Koruny české v posledním roce světové války. Historie a vojenství 3, 2018, s. 52–62.

snažily na konci roku 1918 odtrhnout od Československa a stát se součástí Německa nebo Německého Rakouska. Asi největším takovým vyhlášeným německojazyčným útvarem bylo takzvané Deutschböhmen, oblast přibližně v trojúhelníku mezi Chebem, Plzní a Libercem. Rakouské letectvo dostalo od státního úřadu pro vojenství 9. listopadu 1918 úkol zahájit pravidelnou leteckou dopravu mezi Vídní, Chebem a Libercem. Pro tyto účely mělo letectvo také vybudovat pomocná letiště u rakouských měst Gmund a Laa an der Thaya.² Nevíme, kolik takovým letů bylo podniknuto. Přinejmenším jedno letadlo při letu z Vídně do Liberce muselo 19. listopadu 1918 nouzově přistát u Lanškrouna. Pilot letěl sám, na sedačce pozorovatele vezl náklad – součástky ke kulometům a bednu stříeliva.³

Obsáhlá debata o zavedení letecké pošty a letecké dopravy se vedla na stránkách časopisu Aviatika. Rudolf Holeka, první rakousko-uherský vojenský pilot české národnosti, tuto otázku rozebíral hned v prvních číslech. Uvažoval, co vše je potřeba k zabezpečení letecké dopravy pošty na trati Praha – Cheb – Ansbach – Štrasburk. Tu považoval za nutnou kvůli mírové konferenci. Počítal s tím, že by jedno letadlo dopravilo maximálně 180 kg pošty.⁴ Holeka předpokládal, že by Československo mělo pořídit pro své potřeby přinejmenším pět set bývalých rakousko-uherských letadel, v nejlepším případě dokonce 1700. Pro československou poštu navrhoval určit 177 těchto letadel a zřízení letišť v Praze, Plzni, Chebu, Ústí nad Labem, Pardubicích, Táboře, Českých Budějovicích v Čechách, v Olomouci a Uherském Hradišti na Moravě, v Moravské Ostravě a v Bratislavě, Trnavě, Banské Štiavnici a Košicích na Slovensku. Zaobíral se i cenovými náklady a byl přesvědčen, že „*telegram z Prahy do Paříže se 100 slovy bude státi asi 35 kor., proti tomu dopis letecké pošty by snad přišel na 15 kor. a byl by v tutéž dobu doručen, ne-li dříve*“⁵

Holekovy plány měly k realitě velmi daleko. Československé letectvo, vojenské i civilní, dosáhlo stavu pěti set letadel až o dvacet let později. Ovšem potřeba rychle zasílat důležité dokumenty k československé misi do Francie měla v počátcích Československa nejvyšší důležitost. Prezident Tomáš Garrigue Masaryk apeloval na ministerstvo pošt a telegrafů, aby takovou leteckou poštovní linku zřídilo a aby byla zajištěna doprava denního tisku letadly do vzdálenějších měst republiky. Ministerstvo ve spolupráci s továrnou Aero uskutečnilo první takový let v neděli 13. července 1919 z Prahy do Chrudimi, ovšem to nemohlo stačit.⁶

2 Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv (dále jen OeStA/KA), Neue Feldakten, fond Chef der Luftfahrwesens, kart. 629, Zwischenlandungplätze für Lup. Nordböhmen. Wien, am 9. November 1918.

3 Boček, Petr: Lanškroun letecký. In: Borkovcová, Marie (ed.): Krajem Koruny české. Vlastivěda Lanškrounska. Lanškroun 2002, s. 244.

4 Holeka, Rudolf: Letecká pošta I. Aviatika 2, 1919, s. 22–23.

5 Holeka, Rudolf: Letecká pošta I. Aviatika 3, 1919, s. 35–36.

6 První letecká pošta u nás (Nár. listy 15. července 1919). Aviatika 8, 1919, s. 108.

Potřebu zavedení dopravy důležitých depeší měla také armáda, zvláště v souvislosti s boji na Slovensku a Podkarpatské Rusi. Vojenské letectvo bylo také jediné, kdo k těmto účelům mohl poskytnout vhodná letadla, zvláště typu Breguet XIV z francouzsko-československé letky BRE590, která byla nasazena do bojů na Slovensku. Boje s Maďarskou a Slovenskou republikou rad utichly na začátku července 1919.

Příležitostné spojovací lety jsou známy již z počátku nasazení francouzsko-československé letky na Slovensku. V srpnu 1919 uskutečnili letci této letky několik letů z Bratislavy do Budapešti a nazpět s vysokými dohodovými důstojníky, např. generály Andreou Grazianim⁷ nebo Eugènem Mittelhauserem.⁸ První československé vojenské letadlo odstartovalo s poštou z Prahy do Paříže 4. září 1919. Jednalo se o vojenský Bréguet XIV, No. 9117 z výzbroje letky BRE590. Pilotoval ho francouzský legionář poručík Bedřich Starý a pozorovatelem byl nadporučík Jan Blíženeč. S mezipřistáním v Mohuči absolvovali let za šest hodin, ovšem lety byly rozloženy do dvou dnů, neboť z Mohuče odstartovali českoslovenští letci až v pátek 5. září 1919.⁹

První soukromé letecké dopravní společnosti zažádaly o koncesi na leteckou dopravu a přepravu letecké pošty ve druhé polovině roku 1919. Jako první získal licenci Julius Arigi pro svou společnost Ikarus, což byla nepravidelná letecká doprava s cestujícími, převážně mezi Prahou a západočeskými lázeňskými městy. Licenci získal také Rudolf Holeka, ale nikdy dopravu nezahájil. Zájem o leteckou dopravu na území Československa měli i další investoři, domácí i zahraniční. Zkrachoval například britsko-československý projekt. První pravidelné dopravní lety s poštou a cestujícími zahájila až v roce 1920 Franko-rumunská letecká společnost. Československé státní aerolinie byly založeny o tři roky později.¹⁰

7 Vojenský ústřední archiv/Vojenský historický archiv Praha (dále jen VÚA/VHA), fond Boje na Slovensku I. Západní slovenská skupina, kart. 20, Operační oddělení – spisy neevidované chronologicky řazené 1919 červen–září, inv. j. 25, Letecká akce: denní hlášení 8. 6. – 11. 10. 1919, Comte rendu journalier. Journée du 18 Aout 1919 a Journée du 19 Aout 1919.

8 VÚA/VHA, fond Boje na Slovensku I. Západní slovenská skupina, kart. 20, Operační oddělení – spisy neevidované chronologicky řazené 1919 červen–září, inv. č. 25, Letecká akce: denní hlášení 8. 6. – 11. 10. 1919, Comte rendu journalier, Journée du 23 Aout 1919.

9 VÚA/VHA, fond Boje na Slovensku I. Západní slovenská skupina, kart. 20, Operační oddělení – spisy neevidované chronologicky řazené 1919 červen–září, inv. č. 25, Letecká akce: denní hlášení 8. 6. – 11. 10. 1919, Comte rendu journalier. Journée du 5 Septembre [1919]. Dále srov. Let z Prahy do Paříže. Aviatika 9, 1919, s. 125–126.

10 Kučera, Pavel: Počátky letecké dopravy a linka firmy Aero. In: Plavec, Michal (ed.): Od balonu k transatlantickým letům. Praha 2014, s. 79–83.

Úvahy o letecké dopravě mezi Prahou a Vídní

V dubnovém čísle časopisu *Aviatika* z roku 1919 se objevila zpráva, že zatímní letecký velitel ve Vídni italský kapitán Paletti vážně uvažuje o zavedení linky Padova-Vídeň-Praha-Krakov. Počítal s tím, že italské letectvo poskytne k tomuto účelu letadla typu Ansaldo S. V. A. 5 s maximální rychlostí přes 200 km/h. Podle všeho nebyl tento záměr realizován.¹¹

Na začátku listopadu 1919 otiskl pražský německý deník *Prager Tagblatt* zprávu, podle níž se o koncesi na leteckou dopravu v Československu uchází britská firma *Air Transport and Travel Ltd.* (AT&T). Tato britská společnost zahájila jako první pravidelnou leteckou dopravu mezi Londýnem a Paříží a ucházela se o licenci na pravidelnou leteckou dopravu v dalších evropských státech.¹² Byla založena jako dceřiná společnost britského výrobce letadel *Airco* (*Aircraft Manufacturing Company Ltd.*). Na svých prvních linkách používala letadla *Airco D. H. 9* a *Airco D. H. 16*. Jejím představitelem v Československu se stal major *Marmaduke Scott Marsden*, veterán britského královského námořního letectva. *Scott Marsden* v době podání žádosti bydlel ve Vodičkově ulici 39 na Novém Městě v Praze.¹³

Britská společnost chtěla z Prahy létat přes Drážďany a Berlín do Hamburku, přes Lipsko a Kolín nad Rýnem do Paříže, přes Krakov do Varšavy a přes Brno a Bratislavu do Košic. Z Prahy se mělo také létat přes Vídeň, Pešť, Bělehrad, Sofii, Bukurešť do Cařihradu. V tehdejší hlavním městě Osmanské říše měla končit také další linka provozovaná touto společností, která měla vést z Londýna přes Paříž, Lyon, Nice, Janov, Řím a Soluň. Zpočátku se uvažovalo pouze o dopravě poštovních zásilek, přeprava osob měla být zahájena až později. Jedno letadlo mělo dopravit až 750 liber (přibližně 340 kg) poštovních zásilek. Mateřská společnost *Airco* měla dodat pro tyto potřeby do Prahy dvanáct letadel, jež měli pilotovat britští letci. Zároveň se zvažovala možnost, že by zde společnost *Airco* vybudovala dceřiný podnik, kde by se vyráběla tato britská letadla v licenci. Zajímavá v této okolnosti je zpráva, že by společnost AT&T vytvořila koncern s Českou akciovou leteckou společností, kde by měla britská strana podíl jednu třetinu a československá dvě třetiny. O těchto záležitostech jednal v listopadu 1919 major *Scott Marsden* s ministrem pošt a telegrafů *Františkem Staňkem* a ministrem obchodu *Ferdinadem Heidlerem*.¹⁴

Když poukazujeme, že zajímavě vyhlíží informace o společném podniku britské a československé společnosti, máme na mysli ostrou debatu, která se

11 Letecké spojení Praha – Vídeň – Padua. *Aviatika* 4, 1919, s. 55.

12 Čs. letecká pošta. *Národní listy* č. 258 z 4. listopadu 1919. Ranní vydání, s. 5.

13 Kučera, Pavel: Počátky letecké dopravy a linka firmy *Aero*. In: Plavec, Michal (ed.): *Od balonu k transatlantickým letům*. Praha 2014, s. 79–98.

14 Praha střediskem letecké dopravy. *Aviatika* 11, 1919, s. 150.

rozpoutala na stránkách deníku Národní listy mezi prvním vojenským pilotem rakousko-uherského letectva české národnosti Rudolfem Holekou a majorem Marmadukem Scottem Marsdenem. Holeka, který sám usiloval o licenci na provoz letecké dopravy v Československu a nakonec ji 18. listopadu 1919 také získal, ostře zaútočil několik dní po uveřejnění článku v deníku Prager Tagblatt proti tomu, aby koncesi získala jiná než československá společnost. Nepokrytě ho k tomu nevedly pouze ušlechtilé vlastenecké pohnutky, ale především osobní zájem vytlačit ze hřiště možného konkurenta. „*Jest mi známo, že spol. Airco se velmi snaží dosíci koncese pro provozování periodické dopravy osob, zboží a pošty listovním letadly nejen v naší republice, ale i v jiných evropských zemích. Není divu! Proč neopanovati též vzdušný oceán? Silně pochybuji, že by sobě státy tuto privilej daly za nynější doby odkoupit! Dle paragrafů mírové smlouvy patří vzduch státu a stát si jest vědom toho, že tj. – moře budoucnosti! Sestavuje čs. akciovou společnost, jež by provozovala leteckou poštu v naší republice, navázal jsem již mnohé styky s cizozemskými společnostmi, např. německou, švýcarskou, rakouskou, ukrajinskou a maďarskou. Kdyby angl. firma Airco měla od těchto států již koncese, zajisté bych býval všude na ní odkázán. Ale naopak! Vyjednávání s těmito společnostmi spěje k pěknému výsledku. Možno říci, že již nyní se tvoří internacionální centrum k provozování služby letecko-poštovní po celé evropské pevnině, jež bude v rukou mých díky naší geografické poloze. Budeme tedy míti v tomto oboru místo vedoucí. Světový monopol anglické společnosti jest prozatím jen zbožným přáním, které bych chtěl také velmi rád uskutečniti, ale není myslitelné, že by některý stát, ať Francouzi, nebo Němci, tím méně my, toto právo jim přenechali... Tak ohromně důležitý národohospodářský i kulturní podnik velkolepého rozměru nemůže nikdy býti vlastnictvím cizinců, byť spřátelených. Naši ministři vědí velmi dobře, že v několika málo letech bude nutno tuto poštu sestátniti a že by republika za miliardy nedostala tento podnik od Angličanů zpět... Vláda dovolí ovšem, aby se cizí kapitál na podniku zúčastnil, ale nikdy však podnik úplně z českých rukou nevydá. Akcie si může koupiti každý – bude pro naši podnikavost a naši dobrou pověst tím lépe, čím více se svět o tento podnik bude zajímati. Zpráva ona tudíž není přesná, jest možno, že Angličané budou ve srozumění s čs. leteckým podnikem spolupracovati a sice tak, že bude do 50 % přijato účastenství jejich kapitálu. Ale vzduch jest náš!*“, napsal Holeka.¹⁵

Holekův článek vzbudil u Britů nevoli a ti se rozhodli na něj reagovat. Major Scott Marsden v odpovědi připustil, že své odpovědi konzultoval s vyslancem britského impéria v Praze Cecilem Goslingem. Především upozornil, že o článku, který vyšel v deníku Prager Tagblatt, vůbec nevěděl, nebyl v kontaktu s žádným redaktorem těchto novin a vyjádřil překvapení, kde autor článku takové

15 Čs. letecká pošta. Národní listy č. 258 z 4. listopadu 1919. Ranní vydání, s. 5.

informace získal. Podtrhnul, že uveřejněné informace nemusejí nutně odpovídat skutečnosti.

Scott Marsden vyjádřil pochyby, kdo to vůbec je kapitán Holeka, neboť mu jeho jméno nebylo známo. Obhajoval svoji společnost, že má dostatek kapitálu, aby mohla leteckou dopravu provozovat ve všech zamýšlených evropských městech. *„The Aircraft Transport and Travel Ltd. je zastoupena a má spojení prakticky se všemi evropskými státy a budoucnost možná ukáže výsledky, o nichž má pan kapitán Holeka možná jen slabou představu. Je mně proto totiž dosti divné, že pan kapitán Holeka chce dostati do rukou mezinárodní letecko-poštovní středisko a že jeho společnost bude míti vedoucí postavení v letec. službě. Snad je to jenom zbožné přání? Myslím, že je k tomu třeba silné obrazotvornosti, že by společnost s kapitálem 10.000.000 korun, což je dnes přibližně 50.000 liber šterlinků, mohla dosíci takového významu... The Aircraft Transport and Travel Ltd. nabízí Československu svoji organizaci, svoje zkušenosti a své osvědčené stroje a přeje si, aby společnost byla založena v Československé republice. Otázka převzetí letecké služby vládou byla by po určitém termínu přenechána vládě a byla by to jenom věc rozumné úmluvy, jež by přinesla vzájemné výhody,“* napsal mimo jiné major Scott Marsden.

Netajil se tím, že konečné rozhodnutí je v rukou československé vlády. Připomněl ale, že s kapitánem Holekou již jednal a že ho kapitán Holeka požádal o pomoc s letadly a piloty. Proto se také pozastavoval nad jeho článkem, který vnímal, byť to přímo nevyjádřil, jako nepřátelský vůči své společnosti.¹⁶

Nicméně, AT&T s Českou akciovou leteckou společností, kterou zastupoval Rudolf Holeka, spolupracovala. Jak jsme již zmínili, Holeka, respektive tato společnost licenci získala 19. listopadu 1919. AT&T dostala československou koncesi o něco později, 28. ledna 1920. Koncesi měla tato britská společnost výhradně na vintrozemské linky: Cheb-Karlovy Vary-Teplice-Praha, Cheb-Plzeň-Praha, Liberec-Praha, České Budějovice-Praha, Jihlava-Praha, Brno-Pardubice-Praha, Bratislava-Brno-Praha a Prešov-Košice-Kamenice-Trnava-Bratislava-Břeclav-Brno-Prostějov-Svitavy-Chrudim-Pardubice-Praha. Ministerstvo veřejných prací také této společnosti licenci udělilo, neboť vědělo o tom, že AT&T a Rudolf Holeka spolupracují a nehrozí proto, že by si tyto společnosti zbytečně konkurovaly.¹⁷

Společnost AT&T uskutečnila první zkušební let s poštou v pátek 5. března 1920. Z Londýna kvůli tomuto přiletělo letadlo de Havilland DH.9, G-EAPU, sériové číslo P35. Pilotoval ho poručík Charles Roosmale McMullin, veterán britského královského letectva a první pilot, který otevřel v srpnu 1919 leteckou linku Londýn-Paříž. Spolu s ním letěl mechanik Paton. Když redaktor Národních lis-

16 Letecké doprava v Čs. republice. Národní listy č. 278 z 27. listopadu 1919, s. 4.

17 Kučera, Pavel: Počátky letecké dopravy a linka firmy Aero. In: Plavec, Michal (ed.): Od balonu k transatlantickým letům. Praha 2014, s. 81–85.

tů o plánovaném letu psal, prorocky podotkl, že „*jakmile se ustaví v našem státě společnost, která uzavře smlouvu s anglickou společností Aircraft Transport and Travelcomp. [sic], bude doprava pravidelná a potom list podaný v Praze na poštu za 4 hodiny bude již doručen v Bratislavě*“.¹⁸

Odletu letadla do Bratislavy na kbelském letišti přihlíželi velitel československého Leteckého sboru major Otto Jindra, ministr pošt a telegrafů František Staněk, generální ředitel pro záležitosti pošt a telegrafů na území československého státu Maxmilián Fatka a major Marmaduke Scott Marsden jako představitel společnosti AT&T. Staněk, Fatka a Marsden odeslali před letem z letiště pozdravné telegramy prezidentovi Masarykovi. V letadle byly naloženy čtyři pytle s poštou o váze přibližně 30 kilogramů. Mezi nimi se nacházely i dopisy ministra Staňka ministroví s plnou mocí pro Slovensko Vavro Šrobárovi a vládnímu referentovi pro dopravu, poštu a telegraf na Slovensku Kornelu Stodolovi a generálního ředitele pošty Fatky vládnímu referentovi Stodolovi. Na letadlo připevnil ministr Staněk československou vlajku. McMullin vzlétl přibližně v deset hodin dopoledne a za 2 hodiny 20 minut letu přistál na letišti ve Vajnorech.

Z vajnorského letiště opět vzlétl britský letec ve dvě hodiny odpoledne a v Kbelích přistálo v 16.15 hodin. Na letišti letce uvítal mezi jinými vyslanec britské koruny v Československu sir George Russell Clerk s chotí. Redaktor připomněl, že tímto typem letadla je možné přepravit až 240 kg nákladu, což odpovídá přibližně deseti tisícům dopisů a jiných poštovních zásilek. Výrazně s předstihem autor článku předjímal: „*Létadlo prodlužuje život, umožňujíc nám více vykonati za kratší dobu.*“¹⁹

Ukázka schopností společnosti AT&T byla přesvědčivá, ale Britové nenašli vhodného československého partnera. Holekova společnost, která přicházela v úvahu, měla jepičí život a proklamovaný zakládací kapitál ve výši 20 milionů korun se jí shromáždit nakonec nepodařilo. Přestože nejpozději od února 1920 spolupracovali Britové s kpt. Holekou a Českou leteckou akciovou společností.²⁰

Pro úspěšné zahájení letecké dopravy bylo potřeba také vybudovat letiště. Výstavba kbelského letiště, které bylo až do otevření letiště Ruzyně v dubnu 1937 hlavním pražským leteckým přístavem, byla zahájena až na jaře 1920.²¹

18 Letecká pošta Praha-Bratislav [sic]. Národní listy č. 63 z 4. března 1920. Večerní vydání, s. 2.

19 Praha – Bratislava – Praha za 4 hodiny. Národní listy č. 65 z 6. března 1920. Ranní vydání, s. 6.

20 Kučera, Pavel: Počátky letecké dopravy a linka firmy Aero. In: Plavec, Michal (ed.): Od balonu k transatlantickým letům. Praha 2014, s. 85.

21 K letišti Kbely Matoulek, Jaroslav – Soušek, Tomáš: Kbely. Letiště na okraji Prahy. Praha 2009, s. 44–45.

Rakouské projekty letecké dopravy

Zatím jsme se zabývali pouze snahami o leteckou dopravu z pohledu československého státu a československých podnikatelů. Podobně ale uvažovali i investoři v Rakousku. Ovšem jejich plány se s těmi československými míjely. V září 1920, krátce před tím, než začala 2. národní letecká výstava v Praze, varoval budoucí významný československý letecký konstruktér Pavel Beneš před zbytečným otálením s výstavbou kbelského letiště. Upozornil, že stejné snahy jako Československo má i Rakousko, které se snaží z letiště Aspern vybudovat důležitou křižovatku leteckých cest. „*Je zajímavé a charakteristické, že největší zájem o Prahu jako středisko evropské vzdušné dopravy projeví Angličané. Jejich prozíravost, která např. je známa z jejich politiky koloniální, objevila již dříve Prahu jako přirozenou křižovatku těchto nových cest. Zpráva o tom, že v Praze počíná se s budováním velkého letiště, které vyhovovati bude požadavkům na ně kladeným, vedla ke článku Daily Expressu, kde redaktor listu nazývá Prahu 'vzdušná Clapham Junction' (důležitý uzel železniční u Londýna). Také významní letečtí odborníci angličtí pochopili dokonale význam Prahy v tomto ohledu... Vybudování letiště s veškerým moderním zařízením je podmínkou existence civilního letectví a vzdušné dopravy. Stejně však je nutno zavést systém subvencování civilního letectví státem. V cizině provádí se tím způsobem, že např. koupí-li si soukromník letadlo pro svoji potřebu, uhradí mu stát jistou část kupní ceny stroje. Právě tak každý proletěný kilometr je honorován, bez ohledu na druh letadla a účel letu. Prémie tyto vyplácejí se soukromníkům, dopravním společnostem, letadlovým firmám, zkrátka všeobecně. Stejně je nutné podporovati subvencemi průmysl letadel i motorů, vypisovati soutěže a všemožně usnadňovati úkoly civilního letectví a průmysl... Je přirozené, že má-li se Praha státi důležitým uzlem evropských linií vzdušných, je také nutno, abychom měli silné letectví civilní a zdatný domácí průmysl, neboť jinak bychom neobstáli v soutěži s cizinou. Konečně nastala snad již doba, kdy budou energicky řešeny tyto důležité úkoly za spolupráce všech interesovaných činitelů. V tom směru zde p. A[ntonínem] Husníkem navrhovaný 'poradný sbor pro letectví' vykonal by jistě plně svůj úkol a byl by zárukou energického a odborného řešení všech těchto věcí,*“ napsal do Národních listů.²²

Letecký provoz mezi Prahou a Vídní byl po celý rok 1919 velmi řídký. Rakouské deníky například zaznamenaly, že 23. května 1919 přiletěl z Prahy do Vídně (patrně na letiště Aspern) italský bombardér typu Caproni, na jehož palubě se nacházeli italský vyslanec v Praze major Mario Lago a italský vojenský attaché v Praze podplukovník Carlo Vecchiarelli. Tito důstojníci přiletěli jednat s velitelem italské vojenské komise ve Vídni generálem Robertem Segre.²³

22 Beneš, Pavel: Praha a evropské letectví. Národní listy č. 266 z 26. září 1920. Ranní vydání, s. 5.

23 Der Luftverkehr Wien-Prag. Neues Wiener Tagblatt (Tages-Ausgabe) Nr. 142 vom 24. Mai 1919, s. 11.

Tyto lety ale byly ojedinělé a ani náznakem neměly charakter nějaké pravidelnosti. Rakouský státní úřad pro dopravu (tehdejší název pro ministerstvo dopravy) v listopadu 1919 uveřejnil plány na leteckou dopravu, které by finančně podpořil. Společnost pro studium letecké dopravy (Die Luftverkehrstudien-gesellschaft) navrhovala pravidelný letecký provoz na tratích Vídeň-Linec, Salcburk-Innsbruck a Vídeň-Štýrský Hradec-Klagenfurt-Villach. Později se k těmto leteckým tratím měly přidat linky Vídeň-Praha a Vídeň-Budapešť. Na domácích i vnitrozemských tratích měla být nasazena „*velkoletadla*“ pro šest až osm pasažérů, která měla také unést minimálně sto kilogramů pošty.²⁴

Benešovo varování nebylo od věci, neboť seriózní plány rakouského podnikatele Ladislause Fuchse na leteckou dopravu po celé Evropě se objevily již v únoru 1920. Musíme připomenout, že rakouské plány měly oproti těm československým silné omezení. Rakousko jako nástupnický stát Rakouska-Uherska spolu s Německem patřily k poraženým mocnostem ve světové války a jako takové podléhaly dohledu spojenecké komise. Ta rozhodovala i o tom, zda povolí v těchto státech leteckou dopravu. Východisko investoři nacházeli ve spojení s leteckou společností nebo leteckým výrobcem ze zemí Dohody.

V únoru 1920 představil Ladislaus Fuchs plány na zahájení letecké dopravy na linkách Vídeň-Budapešť, Vídeň -Krakov, Vídeň-Salcburk, Vídeň-Klagenfurt a Vídeň-Praha. Počítal s tím, že linka Vídeň-Praha bude pokračovat do Berlína. Pro tyto záměry se spojil se společností Handley Page Ltd., britským výrobcem velkých bombardérů za světové války. Její dceřiná společnost Handley-Page Transport Ltd. provozovala již půl roku dopravu mezi Londýnem a Paříží. Používala k tomu upravené bombardéry Handley-Page Type O/400.

Fuchs měl v úmyslu na těchto linkách používat letadla typu Handley-Page Type W.8, což byl prototyp dopravního letadla odvozený od bombardéru Handley-Page Type O/400. Mohl přepravovat až patnáct cestujících. Byl zalétán již v prosinci 1919, ale první sériová letadla byla objednána až během roku 1921. První zprávy se zatím opatrně zmiňovaly i o tom, že britská společnost vyrábí i čtyřmotorové bombardéry Handley-Page Type V/1500, které by také připadaly v úvahu v upravené verzi jako dopravní letadlo.²⁵ Jako hlavní letiště pro budoucí leteckou dopravu byla vybrána letiště Aspern a Wiener Neustadt, která byla již z doby světové války vybavena potřebným příslušenstvím.²⁶

24 Der Luftverkehr in Österreich. Salzburger Volksblatt Nr. 258 vom 14. November 1919, s. 2.

25 Wien im Weltluftverkehr. Die geplante Eingliederung in den grossen Luftverkehr West-Ost. Allgemeine Sport-Zeitung Nr. 13 und 14 vom 11. und 14. Februar 1920, s. 87. Dále srov. Wien als Verkehrszentrum. Fünf geplante Fluglinien. Handley Page Riesensflugzeuge. Allgemeine Automobil-Zeitung Nr. 8 vom 22. Februar 1920, s. 15.

26 Der Flugverkehr in Oesterreich. Was die Proponenten der „Internationalen Lufttransport

Ladislav Fuchs s podporou společnosti Handley-Page založil společnost s názvem English- Österreichischen Flugverkehrs-Gesellschaft. Fuchs, který působil před vypuknutím světové války v Egyptě a později v Cařihradu, se již tehdy snažil vybudovat s pomocí Rudolfa Carla von Slatin (Slatin Pascha) a dalších letecké spojení rakousko-uherské monarchie s Tureckem. Do konce války se mu tento projekt nepodařilo uvést v život.²⁷

Ani záměr se společností Handley-Page Fuchsovi nevyšel. Britové ovšem tento podnik nebrali vůbec na lehkou váhu. Na průzkumný let po Evropě vyslala tato britská společnost letadlo Martinsyde F.4, s/n H7780, G-EAWE, které pilotoval kapitán Piercey. Letadla typu Martinsyde vyráběla za světové války právě společnost Handley-Page. Jednalo se původně o jednomístnou dvouplošnou stíhačku, která byla pro takové účely vhodnější, než těžké dvou- nebo čtyřmotorové bombardéry.²⁸

Kapitán Piercey vzletl z londýnského letiště Cricklewood 22. ledna 1921 a během svého letu přistál v Bruselu, Brunšviku, Poznani a Varšavě. Nepříznivé počasí ho často nutilo, aby v místech mezipřistání strávil delší dobu, než předpokládal. Na trase Londýn-Brusel-Brunšvik-Poznaň-Varšava strávil britský letec 7 ¾ hodiny čistého letu. Britský letec odletěl z Varšavy do Prahy 10. března 1920. V českém hlavním městě se zdržel přibližně tři dny a pokračoval v letu do švýcarského Lausanne.²⁹

Společnost Handley-Page Transport Ltd. nakonec od středoevropské trasy upustila a v červnu podnikl jeden z jejích pilotů let z Londýna do Athén a zpět jižní cestou. Letadlo odstartovalo z londýnského letiště Cricklewood přes Paříž, Lyon, Nice, Řím, Brindisi a Agrennon do Athén. Celkový čas letu byl 21 hodin 35 minut. Nazpět letělo letadlo z Athén přes Brinidisi, Foggii, Řím, Nice, Lyon a Paříž na letiště Cricklewood. Zpáteční let pilot zvládl za 19 hodin 5 minut.

Handley-Page Transport Ltd. zaměřila svou pozornost na jiné tratě než ty středoevropské. V březnu 1924 se sloučila s dalšími třemi britskými leteckými společnostmi a založily společný podnik Imperial Airways.³⁰

Franko-rumunská letecká společnost

Francouzsko (Franko-)rumunská letecká společnost (Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne, CFRNA) byla založena 1. ledna 1920. Její

A. G. " wollen. Allgemeine Automobil-Zeitung Nr. 14 vom 4. April 1920, s. 1č.

27 Wien im Weltluftverkehr. Die geplante Eingliederung in den grossen Luftverkehr West-Ost. Allgemeine Sport-Zeitung Nr. 13 und 14 vom 11. und 14. Februar 1920, s. 87.

28 Anglický letec v Praze. Letectví 3, 1921, s. 45–46.

29 Tamtéž, s. 45.

30 Let z Londýna do Athén a zpět. Letectví 7, 1921, s. 115.

hlavním úkolem v prvních měsících existence bylo zajistit leteckou dopravu mezi Paříží a Bukureští. Kbelské letiště hrálo v těchto plánech velkou roli. Z Paříže se mělo létat do Prahy přes Štrasburk, z kbelského letiště měla být možnost letět do Varšavy a přes Vídeň a Budapešť do Bukurešti.

V sobotu 28. února 1920 přistálo v Kbelích moderní francouzské dopravní letadlo Potez VII. Pilotoval ho poručík Gustave Augustin Douchy, nositel řádu Čestné legie. Odstartoval z Paříže v pátek 27. února v 9.30 hodin ráno. Ještě ten den měl v 12.10 hodin mezipřistání v Mohuči kvůli doplnění paliva. Mlha ho ale přinutila zde přenocovat. Druhý den odlétl ve 14 hodin do Kbel, kde přistál v půl páté odpoledne. Na pražském letišti ho uvítal náčelník francouzské vojenské mise v Československu generál Maurice Pellé a generální inspektor československé armády plukovník Svatopluk Machar. Čistého času poručík Douchy letěl 5 hodin 10 minut. Třebaže o tomto denní tisk nepsal, jednalo se o zkušební let mezi Paříží a Prahou pro Franko-rumunskou leteckou společnost. V neděli 7. března 1919, u příležitosti narozenin prezidenta republika Tomáše Garrigue Masaryka, kroužil poručík Douchy s tímto letadlem nad Pražským hradem.³¹

Československý stát uzavřel s Franko-rumunskou leteckou společností smlouvu o provozování letecké dopravy 21. května 1920. Ani Franko-rumunská letecká společnost nedokázala dostát všem svým předsevzetím. Původně zamýšlela zahájit pravidelnou leteckou poštovní dopravu zahájit na tratích Paříž-Praha a Praha-Varšava 15. srpna 1920, ale tyto plány musela odložit.³²

Pravidelná poštovní doprava na těchto tratích byla nakonec zahájena v říjnu 1920. Opět ale musela být kvůli nepřízni počasí přesunuta na jiný den. Franko-rumunská letecká společnost oznámila první pravidelné lety na úterý 5. října 1920. Letadlo z Prahy mělo odletět do Paříže v 8.30 hodin ráno a z Paříže mělo do Kbel přiletět v 15.30 hodin. Z Prahy letadla měla odlétat každé pondělí, středu a pátek, z Paříže do Prahy v úterý, čtvrtek a sobotu. K běžnému poštovnímu zájemci o zaslání dopisu nebo zásilky leteckou poštou připláceli 18 československých korun do Štrasburku a 24 československých korun do Paříže za každých 20 gramů.³³ Kvůli mlhám nad Francií a Německem ale bylo otevření této linky posunuto o několik dní.³⁴

31 Nejmodernější francouzské vojenské letadlo v Praze. Národní listy č. 63 z 4. března 1920, s. 4 a Nejmodernější francouzské letadlo SEA v Praze. Národní listy č. 69 z 10. března 1920. Ranní vydání, s. 4.

32 Letecká poštovní doprava na tratích Praha-Paříž a Praha-Varšava. Národní politika č. 223 z 14. srpna 1920. Ranní vydání, s. 5.

33 Zahájení poštovních letů mezi Prahou a Paříží. Národní politika č. 273 z 3. října 1920. Ranní vydání, s. 6. Dále srov. Letecká pošta Praha-Paříž. Národní listy č. 272 z 2. října 1920. Ranní vydání, s. 2.

34 Zahájení letecké dopravy Praha-Paříž. Národní listy č. 274 z 4. října 1920. Večerní vydání, s. 2.

První pravidelný let se nakonec uskutečnil 14. října 1920. Odletu byli přítomni odborný šéf J. Trnovský a vrchní komisař Zdeněk Janák z ministerstva veřejných prací, ředitel Otto Slavík a ministerský tajemník Josef Schüllinger z ministerstva pošta telegrafů, generální ředitel hrabě Saint-Quentin a ředitel Dessort za Franko-rumunskou leteckou společnost, ředitel kbelského civilního letiště Ing. Bedřich Trnka a velitel vojenské části kbelského letiště kapitán ruských legií František Sýček. Letadlo vzletlo v 10 hodin 45 minut. Na palubě se kromě pilota nacházeli dva cestující, Ing. Weininger a F. Schey z Bratislavy, a dva pytle pošty, jeden určený pro Štrasburk a druhý pro Paříž.³⁵

Letadlo Potez VII, F-FRAG, výr. č. 112, pilotoval Riffer. Tak to alespoň uváděly noviny. Ve skutečnosti se pilot jmenoval Eugène Louis Auguste Riffé. *„Mimoděk cítíme důležitost chvíle. Nesčetným letům jsme asistovali, okusili slast letu, viděli jsme krkolomné produkce odvážných pilotů, a přece start a let tento, tak jednoduchý, obvyklý, působí na nás zvláštním dojmem, jsme si vědomi jeho důležitosti a významu pro nás, jež osud usadil do středu kontinentu, daleko do moře, daleko od velkých dopravních cest světových. A nyní otvírá se nám možnost přímého spojení se světem, učiněn první krok,“* napsal redaktor Národních listů.³⁶

Ředitel kbelského letiště Bedřich Trnka vypracoval zprávu, podle níž přiletělo během roku 1920 do Prahy z Štrasburku jedenáct letadel, z Paříže dvě letadla a z Londýna a Vídně po jednom letadle. Z Prahy odlétlo do Štrasburku dvanáct letadel, do Vídně tři a do Londýna a Paříže po jednom letadle. Tato čísla zahrnují letadla vojenská i civilní, lety pravidelné i příležitostné.³⁷

V roce 1921 operovala jako jediný dopravce z Prahy Franko-rumunská letecká společnost na trati Paříž-Štrasburk-Praha-Varšava. V provozu byla od 15. ledna do 5. listopadu. Od 26. června 1921 dokonce létala každý všední den a od 19. září 1921 i o nedělích. Redaktor časopisu Letectví kritizoval příliš velkou cenu poštovních leteckých zásilek. Cenu za dopis do Štrasburku za 14 československých korun, do Paříže za 24 československých korun a do Londýna za 28 československých korun považoval za přemrštěnou. Rychlíkem se tehdy jezdilo z Prahy do Paříže přibližně 24 hodin, čistá doba letu s mezipřistáním ve Štrasburku trvala při ideálních podmínkách šest hodin.³⁸ V leteckých kruzích se také čekalo, kdy bude zahájen pravidelný provoz na linkách z Vídně do Prahy a z Prahy do Drážďan. V Drážďa-

35 K zahájení vzdušného poštovního spojení Praha-Paříž. Národní politika č. 285 z 15. října 1920. Ranní vydání pro Prahu, s. 6.

36 Praha – Paříž. Národní listy č. 284 z 14. října 1920, s. 2. Dále srov. Poštovní lety Praha-Paříž. Národní listy č. 275 z 15. října 1920. Ranní vydání, s. 4.

37 Statistika pražského letiště za rok 1920. Letectví 3, 1921, s. 45

38 Evropské vzdušné tratě III. Paříž – Štrasburk – Praha – Varšava. Letectví 11, 1921, s. 189. Dále srov. Zastavení letecké dopravy na trati Praha-Paříž a Praha-Varšava. Letectví 11, 1921, s. 192.

nech totiž bylo možné přestoupit na lety společnosti Deutsche Luft-Reederei, která pravidelně létala ze saské metropole do Berlína ráno a odpoledne nazpět. Jedno-směrná letenka stála 350 německých marek, zpáteční 600 německých marek. Již tehdy se uvažovalo o leteckém spojení Vídeň-Praha-Drážďany-Berlín.³⁹

Na tyto linky měla zásluku letecká společnost Ikarus, v jejímž čele stál Julius Arrigi, druhý nejúspěšnější stíhač rakousko-uherského letectva a rodák z Děčína. Ve vedení této společnosti byl kromě něho také Otto Jindra, nejúspěšnější pilot rakousko-uherského letectva české národnosti a tehdejší předseda Českého avia-tického klubu, a velmi zkušený piloti Josef Novák (později zalétávací pilot továrny Aero), Josef Skubal (později zalétávací pilot továrny Avia) a Karl Fritsch ((později zalétávací pilot továrny Avia). Plánovali létat každý den z Prahy do Drážďan a později z Prahy do Vídně. Ovšem ani v tomto případě se nepodařilo pravidelnou leteckou dopravu zahájit.⁴⁰ A to ani přes pozdější fúzi se společností Falco a vznik Československé letecké akciové společnosti, která později zanikla.⁴¹

Pravidelnou dopravu mezi Prahou a Vídní zahájila Franko-rumunská letecká společnost 1. května 1922. V letadle, které na letišti Aspern přistálo kolem čtvrté hodiny odpoledne, cestovali kromě pilota tři cestující, z nichž dva byli podle československých novin redaktory pražských listů. Let z kbelského letiště do Vídně trval 1 hodinu 20 minut.⁴²

Letadlo typu Potez VII Franko-rumunské letecké společnosti uvítal na letišti Aspern zástupce této společnosti hrabě de Vaugelas a ministerský rada Dr. Kraus ze spolkového ministerstva dopravy v zastoupení ministra Waltera Rodlera. Letadlo přivezlo poštovní balík, který byl v Londýně podán 30. dubna 1922 a již 1. května 1922 kolem osmé hodiny večer předán ve Vídní adresátovi.⁴³

Jedním z redaktorů na palubě letadla byl významný německý novinář a spisovatel, pozdější odpůrce nacismu, Walter Tschuppik. Tohoto litoměřického rodáka vyslala redakce deníku Prager Tagblatt. Oproti ostatním novinám psal, že kromě francouzského pilota a navigátora s ním v letadle seděl ještě jeden cestující. V tom se tento přímý svědek prvního letu od ostatních novinářů mírně odlišuje.

Francouzský pilot letěl z Kbel k Říčanům, za nimiž se držel nad tokem řeky Sázava. Stále udržoval výšku mezi 1000 a 1100 metry. Jihlavu oblétl zleva a pokračo-

39 Evropské vzdušné tratě II. Německo. Letectví 10, 1921, s. 169.

40 Letecká společnost Ikarus. Letectví 4, 1921, s. 63.

41 Kučera, Pavel: Počátky letecké dopravy a linka firmy Aero. In: Plavec, Michal (ed.): Od balonu k transatlantickým letům. Praha 2014, s. 88.

42 Srov. např. Letecké spojení Praha – Vídeň. Národní politika č. 119 z 2. května 1922. Odpolední vydání, s. 4 a Vzdušná doprava Praha-Vídeň zahájena. Národní listy č. 119 z 2. května 1922. Večerní vydání, s. 3.

43 Eröffnung des Flugdienstes. Wiener Zeitung Nr. 99 vom 2. Mai 1922, s. 5.

čoval nad Znojmo, kde přelétl řeku Dyji. Pokračovali v letu přes Oberhollabrunn (patrně má být správně Oberfellabrunn) přímo na letiště Aspern. „*Je půl čtvrté. Jsme nad Aspern. Na letišti je živo. Připravujeme se na přijetí. Jeden skůček. Ještě jeden skůček. A jsme opět na zemi. Přistoupil k nám jeden muž: 'Jménem spolkového ministerstva pro dopravu... ' Lidé se začínají jeden po druhém vracet na zem. Paso-vá kontrola. V říši oblak je králem – člověk,*“ napsal Walter Tschuppik.

Tschuppik zůstal ve Vídni přes noc a druhý den se do Prahy vrátil dalším letadlem Franko-rumunské letecké společnosti, které odstartovalo z letiště Aspern v devět hodin ráno. Toto letadlo odlétlo ráno z Budapešti. Seděli v něm již dva cestující, jeden z nich chtěl letět až do Londýna, kam plánoval doletět ještě ten den večer.⁴⁴

Líčení pražského novináře můžeme doplnit o podrobnosti z letu z budapešťského letiště Mátyásföld. Letadlo Potez VII odtud odlétlo v 7 hodin 5 minut ráno 2. května 1922 jako první dopravní letadlo pravidelné linky z Budapešti do Paříže. Původně měl letět pouze jediný pasažér, pařížský obchodník Arnaud Claude. Na poslední chvíli se k němu připojil ještě britský obchodník E. H. Aldarn, který chtěl s přestupem v Paříži doletět ještě týž den až do Londýna.⁴⁵

S přesným letovým plánem a cenami letenek seznámil čtenáře Walter Tschuppik. Z Prahy do Vídně a Budapešti se mělo létat každé pondělí, středu a pátek, z Budapešti do Vídně a Prahy každé úterý, čtvrtek a sobotu. Denně mohli cestující přesezat na kbelském letišti na letadla z Paříže přes Štrasburk na varšavské letiště Mokotów. Trasa letu z Budapešti na pařížské letiště Le Bourget byla rozpočítána s mezipřistáními na 11 hodin 45 minut letu, z Varšavy do Paříže na deset hodin a z Paříže do Varšavy na 12 hodin.

Letenky se nemohl dovolit každý. Let z Prahy do Vídně stál 164 francouzských franků (přibližně 770 tehdejších československých korun), z Prahy do Budapešti 279 francouzských franků, z Prahy do Varšavy 300 francouzských franků a z Prahy do Paříže 500 francouzských franků. Zavazadla do 15 kilogramů měli cestující v ceně letenky.⁴⁶

Plánované lety z Bukurešti přes Budapešť, Vídeň, Prahu a Štrasburk do Paříže zahájila Franko-rumunská letecká společnost 19. září 1922 letem z Bukurešti. Z rumunského hlavního města se létalo v úterý a sobotu, do Paříže se přilétávalo v pondělí a v pátek.⁴⁷

Franko-rumunská letecká společnost (Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne, CFRNA) byla v roce 1925 přejmenována na Compagnie internationale

44 Tschuppik, Walter: Im Flugzeug von Prag nach Wien. Prager Tagblatt Nr. 102 vom 3. Mai 1922, s. 3.

45 Der erste Luftfahrt von Budapest nach Paris. Pester Lloyd Nr. 98 vom 2. Mai 1922. Abendblatt, s. 4.

46 Tschuppik, W.: Im Flugzeug von Prag nach Wien. Prager Tagblatt Nr. 102 vom 3. Mai 1922, s. 3.

47 Letecké spojení s Bukureští. Národní listy č. 259 z 21. září 1922, s. 4.

de navigation aérienne (CIDNA) a v roce 1933 se stala součástí Air France. Pod všemi těmito názvy také až do března 1939 provozovala linky do Prahy a do Vídně.

Československá letecká společnost

Akciová společnost dříve Škodovy závody založila Československou leteckou společnost (ČLS) 22. ledna 1927. Na vzniku společnosti měl hlavní podíl Dr. Ing. Vladislav Sýkora, člen správní rady Škodových závodů a nový generální ředitel společnosti Avia. Tohoto krachujícího leteckého výrobce koupily právě Škodovy závody.⁴⁸

Provozování mezinárodní letecké přepravy záviselo také na uzavření příslušných dohod s okolními státy. Úmluvy o zřízení a provozování leteckých tratí se podařilo Československu uzavřít s Německem 22. ledna 1927 a s Rakouskem 15. února 1927. ČLS se také v prvním roce činnosti stala řádným členem mezinárodní asociace leteckých společností se sídlem v Haagu (International Air Traffic Association).⁴⁹

„První rok činnosti Čsl. letecké společnosti byl přípravný. Zahájena nejdříve služba pro cizí společnosti, a to německou Lufthansu a rakouskou Oesterreichische Luftfahrt [správně má být Luftverkehr – pozn. aut.] AG. S vlastními leteckými prostředky konala společnost pokusy s tím úspěchem, že nakonec bylo rozhodnuto pro letadla Avia BH-25. Pro pokročilost sezony musilo však býti zahájení letů s těmito vlastními letadly odsunuto do příštího roku. Mezitím byla vybudována organizace služby na letišti, jakož i obchodní a administrační organizace v ústředí,“ zhodnotil ve výroční zprávě první rok činnosti ČLS vrchní ředitel Karel Hupner. Obchodním ředitelem ČLS se stal v roce 1927 Bohuslav Stulík a technickým ředitelem Oldřich Růžička.⁵⁰

Provoz na letecké linii Vídeň-Praha-Drážďany-Berlín zahájily rakouská a německé společnost shodně 21. března 1927. Ve stejnou dobu vzlétla z berlínského letiště Tempelhof a z vídeňského letiště Aspern dopravní letadla typu junkers. Německá Lufthansa nasadila k prvnímu letu „velkoletoun“ Junkers G 24, imatrikulace D-876, pro devět pasažérů, které odstartovalo z Tempelhofu v 9.15 hodin ráno.⁵¹

Z Vídně odlétalo letadlo Junkers F 13 se sedmi cestujícími. Kromě jiných hostů se byl na odlet letadla z letiště Aspern podívat ředitel Österreichische Luft-

48 Státní oblastní archiv Plzeň, pobočka Nepomuk (dále jen SOA Nepomuk), fond Škodovy závody – Generální ředitelství Praha, právní oddělení, kart. 149, inv. č. 1638, Česká letecká společnost od r. 1927 do r. 1944.

49 Tamtéž.

50 SOA Nepomuk, fond Škodovy závody – Generální ředitelství Praha, právní oddělení, kart. 84, inv. č. 800, Protokol o I. řádné valné hromadě Československé letecké společnosti v Praze, konané dne 8. září 1928.

51 Eröffnung der Luftverkehrslinie Wien – Prag – Berlin. Illustrierte Kronen-Zeitung Nr. 9759 von 24. März 1927, s. 4.

verkehrs-Aktiengesellschaft (ÖLAG) Dr. Hofmann nebo legační rada československého velvyslanectví ve Vídni František Bořek-Dohalský.⁵²

Obě letadla přistála na letišti ve Kbelích krátce po sobě. Vídeňské kolem půl jedné hodiny odpoledne, berlínské asi o deset minut později. Z Berlína přiletěl tehdejší generální ředitel společnosti Lufthansa Erhard Milch, pozdější nacistický polní maršál letectva. Letadlo přišli uvítat Vladislav Sýkora ze Škodových závodů, československý ministr veřejných prací Franz Spina, rakouský vyslanec v Praze Ferdinand Marek nebo německý vyslanec v Praze Walter Koch.⁵³

Berlínské letadlo přistálo ve Vídni kolem čtvrt na čtyři odpoledne. Osádku a cestující přivítali četní hosté v čele s rakouským ministrem obchodu a dopravy Hans Schürff. Mezi jinými byl přítomen také generální ředitel ÖLAG Ferdinand Deutmoser, německý vyslanec rada ve Vídni Ernst Woermann, zástupce rakouského ministerstva obrany podplukovník Alexander Löhr, pozdější velitel rakouského letectva a generál nacistické Luftwaffe, generální ředitel rakouské pošty Konrad Hoheisel, vídeňský místostarosta Georg Emmerling nebo průkopník rakousko-uherské vzduchoplavby plukovník ve výslužbě Franz Hinterstoisser.⁵⁴ Podobně vřelému uvítání se dočkala i osádka a cestující letadla vypraveného z Vídně na berlínském letišti Tempelhof. Rakouský pilot zde přistál v pět hodin odpoledne.⁵⁵

Oproti rakouským novinám se českoslovenští novináři zajímali, proč na trati nebyla nasazena letadla Československé letecké společnosti. Zmiňovali se o tom, že vedení ČLS jednalo s nizozemskou leteckou společností Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) o pronájmu letadel typu Fokker, ovšem ta nabízela pouze jejich prodej. Optimistická zpráva se zmiňovala o tom, že si ČLS nechává vyrábět letadla typu Avia BH-25, která by mohla být nasazena již od června. K tomu ale, jak již víme, nedošlo.⁵⁶ ČLS měla v roce 1927 pouze generální zastoupení pro oba letecké dopravce, německou Lufthansu a rakouský ÖLAG.⁵⁷

52 Die Eröffnung der Fluglinie Wien – Berlin. Reichspost Nr. 80 von 22. März 1927, s. 7.

53 Lety Berlín-Dráždany-Praha-Vídeň zahájeny. Národní listy č. 67 z 22. března 1927. Večerní vydání, s. 2. Dále srov. Herzlichen Empfang der Flugzeuge in den Zwischenstationen. Reichspost Nr. 80 von 22. März 1927, s. 7.

54 Die Eröffnung der Fluglinie Wien-Berlin. Reichspost Nr. 80 von 22. März 1927, s. 7.

55 Herzlichen Empfang der Flugzeuge in den Zwischenstationen. Reichspost Nr. 80 von 22. März 1927, s. 7.

56 Proč nebyly dosud zahájeny lety mezi Vídní a Berlínem Čsl. leteckou společností? Národní listy č. 81 z 23. března 1927, s. 3.

57 SOA Nepomuk, fond Škodovy závody – Generální ředitelství Praha, právní oddělení, kart. 149, inv. č. 1638, Česká letecká společnost od r. 1927 do r. 1944.

K první mimořádné události na této lince došlo již 22. března 1927. Německé letadlo muselo na zpátečním letu z Vídně nouzově přistát kolem půl druhé odpoledne u Lauensteinu v Saském Rudohoří, asi deset kilometrů od Cínovce. Pasažéři byli do Berlína dopraveni vlakem. Neměla to být poslední nehoda na této letecké trati, ale naštěstí se až do března 1939 všechny obešly bez zranění či smrti letců nebo cestujících.⁵⁸

ČLS dostala první letadla typu Avia BH-25 na začátku roku 1928. Používala dohromady pět těchto letadel a další si příležitostně zapůjčovala od československého ministerstva veřejných prací. Tato letadla mohla přepravit až pět cestujících. Osádku tvořil pilot a mechanik. Pravidelné lety na lince Vídeň-Praha-Drážďany-Berlín s nimi ČLS zahájila 7. března 1928. Tato trať dostala č. 32 podle číslování německé Lufthansy, které později převzali všichni letečtí dopravci v Evropě. Od 1. května 1928 začala ČLS také s provozem letecké trati Praha-Mariánské Lázně-Kassel-Rotterdam. Tato linka dostala č. 676 a stala se jednou z nejúspěšnějších linek ČLS. Na rotterdamském letišti Waalhaven bylo možné přestoupit do letadel směřujících do Paříže nebo Londýna.⁵⁹

ČLS se nevzdala svého záměru mít ve své flotile nizozemská dopravní letadla. Dvě jednomotorová letadla Fokker F-VIIa pro osm cestujících a dva členy osádky provozovala od 30. března 1928. Byla nasazena právě na lince Berlín-Drážďany-Praha-Vídeň. Od samého počátku ČLS zaměstnávala piloty Karla Balíka, Josefa Jíru a Františka Novotného. V roce 1928 najala ještě další dva piloty, Rudolfa Jele-
na a Ondřeje Leitkepa.⁶⁰

58 Nouzové přistání letadla. Národní listy č. 81 z 23. března 1927, s. 3.

59 SOA Nepomuk, fond Škodovy závody – Generální ředitelství Praha, právní oddělení, kart. 149, inv. č. 1638, Česká letecká společnost od r. 1927 do r. 1944.

60 SOA Nepomuk, fond Škodovy závody – Generální ředitelství Praha, právní oddělení, kart. 149, inv. č. 1638, Česká letecká společnost od r. 1927 do r. 1944. K osobě Ondřeje Leitkepa viz Plavec, Michal: Poslední let Ondřeje Leitkepa. Tragická událost před osmdesáti lety. Letectví a kosmonautika 8, 2009, s. 54–57.

První lety ČLS na trase Vídeň-Praha-Drážďany-Berlín v březnu a dubnu 1928 podle zápisníku letů Ondřeje Leitkepa⁶¹

Datum	Letadlo	Pilot/2. pilot (mechanik)	Trasa letu	Start/přistání	Poznámka
13.03.1928	Avia BH-25.4, L-BABD	Karl Balík/ Ondřej Leitkep	Praha-Vídeň	12.50-15.10	
14.03.1928	Avia BH-25.4, L-BABD	Karl Balík/ Ondřej Leitkep	Vídeň-Praha	13.18-15.03	
15.03.1928	Avia BH-25.4, L-BABD	Karl Balík/ Ondřej Leitkep	Praha-Vídeň	13.15-15.15	
16.03.1928	Avia BH-25.4, L-BABD	Karl Balík/ Ondřej Leitkep	Vídeň-Praha	10.05-12.05	
16.03.1928	Avia BH-25.4, L-BABD	Karl Balík/ Ondřej Leitkep	Praha-Drážďany	12.50-13.42	
16.03.1928	Avia BH-25.4, L-BABD	Karl Balík/ Ondřej Leitkep	Drážďany-Berlín	14.21-15.26	
17.03.1928	Avia BH-25.4, L-BABD	Karl Balík/ Ondřej Leitkep	Berlín-Drážďany	09.30-10.49	
17.03.1928	Avia BH-25.4, L-BABD	Karl Balík/ Ondřej Leitkep	Drážďany-Praha	12.05-13.05	
17.03.1928	Avia BH-25.4, L-BABD	Karl Balík/ Ondřej Leitkep	Praha-Vídeň	13.41-15.32	
21.03.1928	Avia BH-25.4, L-BABD	Karl Balík/ Ondřej Leitkep	Vídeň-Praha	10.08-11.30	
21.03.1928	Avia BH-25.3, L-BABC	František Novotný/Ondřej Leitkep	Praha-Drážďany	12.52-13.52	
21.03.1928	Avia BH-25.3, L-BABC	František Novotný/Ondřej Leitkep	Drážďany-Berlín	14.21-15.26	

61 Zápisník letů č. II Ondřeje Leitkepa z období 16. září 1927 až 28. září 1928. V soukromém držení Emila Kubáta. Po 11. dubnu 1928 létal Ondřej Leitkep jako druhý pilot s letounem Fokker F-VIIa L-BAAI pouze mezi Prahou, Drážďany a Berlínem. Od 30. dubna 1928 byl nasazen jako druhý a později první pilot na lince Praha – Mariánské Lázně – Kassel – Rotterdam s letadly typu Avia BH-25.

22.03.1928	Avia BH-25.3, L-BABC	František Novotný/Ondřej Leitkep	Berlín-Drážďany	09.30-11.02	
22.03.1928	Avia BH-25.3, L-BABC	František Novotný/Ondřej Leitkep	Drážďany-Praha	11.17-12.21	
22.03.1928	Avia BH-25.3, L-BABC	František Novotný/Ondřej Leitkep	Praha-Vídeň	12.50-16.45	Nouzové přistání u Kohlendorfu pro špatné počasí
22.03.1928	Avia BH-25.3, L-BABC	František Novotný/Ondřej Leitkep	Kohlendorf-Vídeň	16.55-17.15	
23.03.1928	Avia BH-25.3, L-BABC	František Novotný/Ondřej Leitkep	Vídeň-Praha	10.15-11.30	Nouzové přistání v husté mlze u Želetavy
24.03.1928	Avia BH-25.3, L-BABC	František Novotný/Ondřej Leitkep	Želetava-Praha	16.30-17.30	
26.03.1928	Avia BH-25.3, L-BABC	Karel Balík/Ondřej Leitkep	Praha-Vídeň	13.07-15.40	
28.03.1928	Avia BH-25.3, L-BABC	Karel Balík/Ondřej Leitkep	Vídeň-Praha	10.00-12.10	Nouzové přistání u Květinova pro hustou mlhu. Letadlo havarováno.
31.03.1928	Avia BH-25.2, L-BABB	František Novotný/Ondřej Leitkep	Praha-Vídeň	13.04-15.25	
04.04.1928	Avia BH-25.2, L-BABB	František Novotný/Ondřej Leitkep	Vídeň-Praha	10.25-12.22	
04.04.1928	Avia BH-25.2, L-BABB	František Novotný/Ondřej Leitkep	Praha-Drážďany	12.58-13.57	

04.04.1928	Avia BH-25.2, L-BABB	František Novotný/Ondřej Leitkep	Drážďany-Berlín	14.25-15.25	
05.04.1928	Avia BH-25.2, L-BABB	František Novotný/Ondřej Leitkep	Berlín-Drážďany	09.30-10.55	
05.04.1928	Avia BH-25.2, L-BABB	František Novotný/Ondřej Leitkep	Drážďany-Praha	12.55-13.20	
05.04.1928	Avia BH-25.2, L-BABB	František Novotný/Ondřej Leitkep	Praha-Vídeň	13.40-15.00	
06.04.1928	Avia BH-25.2, L-BABB	František Novotný/Ondřej Leitkep	Vídeň-Praha	10.00-11.05	Pro hustou mlhu vrátili se do Vídně
06.04.1928	Avia BH-25.2, L-BABB	František Novotný/Ondřej Leitkep	Vídeň-Praha	13.35-14.50	Pro hustou mlhu vrátili se do Vídně
07.04.1928	Avia BH-25.2, L-BABB	František Novotný/Ondřej Leitkep	Vídeň-Praha	08.10-10.25	
07.04.1928	Avia BH-25.2, L-BABB	František Novotný/Ondřej Leitkep	Praha-Vídeň	14.24-16.08	
11.04.1928	Fokker F-VIIa, v.č. 4919, L-BAAI	František Novotný/Ondřej Leitkep	Vídeň-Praha	10.00-12.09	
11.04.1928	Fokker F-VIIa, v.č. 4919, L-BAAI	Josef Jíra/Ondřej Leitkep	Praha-Drážďany	12.50-13.52	
11.04.1928	Fokker F-VIIa, v.č. 4919, L-BAAI	Josef Jíra/Ondřej Leitkep	Drážďany-Berlín	14.25-15.28	

V prvním roce provozu přepravila letadla ČLS mezi Prahou a Vídní od 7. března do 31. prosince 1928 dohromady 1303 cestujících, 14 737 kg zavazadel, 13 447 kg zboží a 3862 kg pošty. Karel Hupner po zkušenostech z provozu došel k závěru, že „ačkoliv se letadla Avia [BH-25], jichž bylo užíváno především na trati Praha-Rotterdam..., dobře osvědčila, rozhodli jsem se napříště dávat do provozu výhradně letadla soustavy Fokkerovy vzhledem k většímu počtu cestujících, jež při stejném motorovém výkonu

pojmu, jakož i proto, že nám bude nadále zapotřebí především letadel vícemotorových, jež jsou rovněž dle soustavy Fokkerovy velmi dobře propracována“.⁶²

Letadla typu Avia BH-25 ale ještě nějakou dobu na linkách Československé letecké společnosti vydržela. V červenci 1930 zakoupila ČLS osm nových dopravních třímotorových letadel Avia/Fokker F.VII/3m, která v licenci vyráběla továrna Avia, jež byla podobně jako ČLS součástí koncernu Škoda. První let s nimi byl na pravidelných linkách uskutečněn 22. července 1930. Zbylá letadla Avia BH-25 byla stažena z linek Vídeň-Praha-Drážďany-Berlín (linka č. 32) a Praha-Mariánské Lázně-Kassel-Rotterdam (linka č. 676) v říjnu 1930.⁶³

Až do roku 1935 operovaly na linkách z Prahy do Vídně Československá letecká společnost, německá Lufthansa, rakouská Austroflug (Österreichische Luftverkehrs AG) a francouzská Air France. V tomto roce k nim přibýly britské Imperial Airways, které otevřely linku Londýn-Kolín nad Rýnem-Lipsko-Praha-Vídeň-Budapešť.⁶⁴ Tuto trať, v obměněné podobě Londýn-Frankfurt nad Mohanem-(Lipsko)-Praha-Vídeň-Budapešť, přestala tato britská společnost provozovat v roce 1938.⁶⁵

V roce 1936 se rozhodly Československá letecká společnost a nizozemská Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM) prodloužit dosavadní linku č. 676 z Londýna přes Amsterdam, Rotterdam, Essen, Lipsko, Prahu až do Vídně a Budapešti. Československá letadla ale neměla dosud souhlas maďarské vlády, aby mohla přistávat v Maďarsku, a proto dopravu mezi Vídní a Budapeští obstarávala výhradně letadla společnosti KLM. Rozšíření linek umožnila skutečnost, že ČLS koupila dvě moderní dopravní letadla Douglas DC-2. Let z Budapešti do Londýna s přestupem trval sedm a půl hodiny.⁶⁶

Příští rok zakoupila ČLS moderní letadlo typu Douglas DC-3, což umožnilo další rozšíření linky č. 676. Nově se této lince přezdívalo Blue Danube Express. Ve spolupráci se společností KLM létala letadla od 1. března do 3. dubna 1937 pouze mezi městy Vídeň-Praha-Amsterdam, od 5. dubna do 23. května mezi Vídní, Prahou, Rotterdamem a Amsterdamem a od 24. května do 2. října 1937 na trati Budapešť-Vídeň-Praha-Amsterdam a při zpátečním letu Amsterdam-Rotterdam-

62 SOA Nepomuk, fond Škodovy závody – Generální ředitelství Praha, právní oddělení, kart. 84, inv. č. 799, Protokol o II. řádné valné hromadě Československé letecké společnosti v Praze, konané dne 6. dubna 1929.

63 Tamtéž, kart. 149, inv. č. 1638, Česká letecká společnost od r. 1927 do r. 1944.

64 Tamtéž.

65 Státní oblastní archiv Praha (dále jen SOA Praha), fond ČSA (1918) 1923–1948, kart. 15, inv. č. 90, Zpráva o leteckém provozu za rok 1938.

66 SOA Nepomuk, fond Škodovy závody – Generální ředitelství Praha, právní oddělení, kart. 149, inv. č. 1638, Česká letecká společnost od r. 1927 do r. 1944.

-Praha-Vídeň-Budapešť. Československá letadla mohla létat až do Budapešti až od 4. srpna 1937, kdy dostala ČLS od maďarské vlády povolení.⁶⁷

Anšlus Rakouska v březnu 1938, ani události kolem zářijové mobilizace roku 1938 v Československu nikterak neomezily dopravní spojení. Vrchní ředitel ČLS Karel Hupner se sice obával snížení zájmu cestujících o lety, ale opak byl pravdou. Pro mnoho lidí to byla cesta, jak utéci před nastupujícím nacismem.

V osudovém roce 1939 létala dopravní letadla do Prahy pouze do 14. března 1939. Spojení Prahy s Vídní zajišťovaly společnosti ČLS a KLM na lince č. 910 Londýn-Rotterdam-Praha-Vídeň, ČLS s Deutsche Lufthansa (DLH) na lince č. 32 Vídeň-Praha-Berlín (do 28. února 1939) a Vídeň-Praha-Drážďany-Berlín (od 1. do 14. března 1939) a Air France na lince č. 221 Paříž-Štrasburk-Praha-Vídeň-Bělehrad-Bukurešť s přestupem v Praze.⁶⁸

ČLS si nechala vypracovat statistiku letů za období od 1. ledna do 14. března 1939. Na lince č. 32 Vídeň-Berlín uskutečnila její letadla 122 lety a přepravila 704 cestujících a na lince č. 1460 Vídeň-Praha-Rotterdam-Londýn 222 lety a přepravila 1709 cestujících.⁶⁹

Dopravní lety za okupace

Mezi 15. březnem a 31. březnem 1939 nacistická okupační správa veškeré civilní lety v Čechách a na Moravě, nyní v protektorátu Čechy a Morava, zakázala. Od 1. dubna 1939 mohla létat pouze společnost Deutsche Lufthansa (DLH) na lince č. 32 Vídeň-Praha-Drážďany-Berlín. K dopravě používala třímotorová letadla Junkers Ju 52/3m. V provozu byla tato linka až do 25. srpna 1939.⁷⁰

Okupační správa povolila lety na trati č. 910 Londýn-Rotterdam-Praha-Vídeň také nizozemské společnosti KLM. V provozu byla pouze krátce, od 26. července do 25. srpna 1939. Po krátké období od 21. do 25. srpna 1939 otevřela společnost DLH také linky č. 165 Vídeň-Praha-Berlín, č. 162 Mnichov-Praha-Vratislav, č. 161 Lipsko-Praha-Vídeň a č. 99 Norimberk-Praha.⁷¹

Československá letecká společnost ještě vyvíjela činnost, ale nemohla létat a její vedení dostala příkaz, aby všechna letadla, náhradní díly a jiný potřebný materiál převedla na společnost DLH. Letadla ale nebyla bezúplatně převedena, ale pronajata. Měsíční vyúčtování provozu letadel chodila až do konce války.

67 Tamtéž.

68 SOA Praha, fond ČSA (1918) 1923–1948, kart. 15, inv. č. 90, Zpráva o leteckém provozu za rok 1939.

69 SOA Nepomuk, fond Škodovy závody – Generální ředitelství Praha, právní oddělení, kart. 149, inv. č. 1642, Doprava na tratích ČLS od I. I. – 15. III. 1939.

70 SOA Praha, fond ČSA (1918) 1923–1948, kart. č. 15, inv. č. 90, Zpráva o leteckém provozu za rok 1939.

71 Tamtéž.

Bývalá ČLS se stala pouze prodejcem letenek pro KLM (do vypuknutí války) a DLH. V srpnu 1939 byla na výroční valné hromadě ČLS přejmenována na Českou leteckou společností.⁷²

V konci srpna 1939 nasadila Deutsche Lufthansa na lince 32 také letadla typu Douglas DC-3 České letecké společnosti. Douglas DC-3, D-AAIE (výr. č. 2023, původní československá imatrikulace OK-AIE) létal vždy ráno z Vídně přes Prahu do Berlína a ještě tentýž den zpět. Na této trati létal mezi 21. a 29. srpnem 1939. Ve dnech 30. a 31. srpna 1939 uskutečnilo toto letadlo pouze přímé lety Vídeň-Berlín a zpět bez mezipřistání v Praze. U německé letecké společnosti neslo toto letadlo jméno Mährisch Ostrau.⁷³ Další Douglas DC-3 s imatrikulací D-AAIF a pojmenovaný Brünn (výr. č. 2024, původní československý OK-AIF) létal pouze mezi 21. a 25. srpnem 1939 na trati Vídeň-Praha-Drážďany-Berlín. Ráno startoval z Vídně a večer se do rakouské metropole opět vracel.⁷⁴ Podobným způsobem létal i Douglas DC-3, D-AAIH (výr. č. 1973, původní československý OK-AIH) mezi 21. a 25. srpnem 1939, ráno z Vídně do Berlína bez mezipřistání v Praze a odpoledne či večer stejným způsobem zpět. Při posledním letu v tomto měsíci 26. srpna 1939 s ním osádka dolétla z Vídně do Berlína, ale zpáteční let již neabsolvovala.⁷⁵

Linka č. 32 existovala i po vypuknutí války, ale létala na ní pouze letadla typu Junkers Ju 52. Od 15. dubna 1940 provoz na této trati až do odvolání ustal. Letadla linky č. 117 Berlín-Vídeň-Budapešť-Bukurešť měla od 15. dubna 1940 nově mezipřistání v Praze.⁷⁶ Na tuto linku se ještě za okupace napojily lety Slovenské letecké společnosti, která létala na lince Bratislava-Vídeň. V roce 1942 bylo například možné se dostat letecky ze slovenského hlavního města do Prahy s přestupem ve Vídní za jednu hodinu a čtyřicet minut.⁷⁷ V roce 1944 veškerý pravidelný provoz na linkách mezi Prahou a Vídní ustal.

72 SOA Nepomuk, fond Škodovy závody – Generální ředitelství Praha, právní oddělení, kart. 149, inv. č. 1638, Česká letecká společnost od r. 1927 do r. 1944.

73 SOA Nepomuk, fond Škodovy závody – Československá (Česká) letecká společnost, nezpracovaný fond, Dodavatelé listopad – prosinec 1939, Flugminuten und Kilometer der D-AAIE Mährisch Ostrau im August und September 1939. Berlin, den 14. Oktober 1939.

74 Tamtéž, Flugminuten und Kilometer der D-AAIF Brünn im August und September 1939. Berlin, den 14. Oktober 1939.

75 Tamtéž, Flugminuten und Kilometer der D-AAIH Prag im August und September 1939. Berlin, den 14. Oktober 1939.

76 Národní archiv Praha, fond Státní tajemník u říšského protektora v Čechách a na Moravě, kart. 12, sign. 109-2/118, Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft. Flugleitung Prag. Betr: Strecke 32 u. 117.

77 Srov. např. Červenka, Juraj: Civilné letectvo na Slovensku počas druhej svetovej vojny. Vojnová kronika 1, 2016, s. 19–27.

Der Flugverkehr zwischen Prag und Wien in der Zwischenkriegszeit und während des Protektorats Böhmen und Mähren

Für die Aeronautik bedeutete der Erste Weltkrieg ebenso wie für andere wissenschaftliche und technische Fächer einen riesigen Schritt vorwärts. Daher ist es kein Wunder, dass kurz nach Kriegsende wohl alle Staaten ebenso wie Privatinvestoren die Einrichtung eines regelmäßigen Flugverkehrs zwischen den europäischen Städten in Erwägung zogen. Im Fall der Tschechoslowakei bestand weniger ein Problem mit Piloten oder der Mechanik, als mit dem Mangel an geeigneten Flugzeugen. Ein weiterer beschränkender Faktor war die Tatsache, dass die im Weltkrieg besiegten Staaten beziehungsweise ihre Nachfolgestaaten in den ersten Nachkriegsjahren nicht selbst darüber entscheiden konnten, mit wem sie Flugverbindungen unterhalten werden. In dieser Hinsicht hatte die interalliierte Luftfahrt-Überwachungskommission das letzte Wort. Für die Entwicklung des Luftverkehrs in Europa war es aber ebenso wichtig, dass die Staaten untereinander Verträge über die Einflugsbewilligung fremder Flugzeuge in ihren Luftraum abschlossen. Erst zu Jahresende 1920 nahm die Französisch-(Franko)-rumänische Luftfahrtgesellschaft (Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne, CFRNA), die Vorgängerin der Air France, einen regelmäßigen Flugverkehr auf. Zunächst flog sie auf der Verbindung Paris-Straßburg-Prag-Warschau. Sie beabsichtigte auch von Prag über Wien und Budapest nach Bukarest zu fliegen, aber erst am 1. Mai 1922 kam es zu einem ersten solchen Flug. Die nächste geplante Flugverbindung war Wien-Prag-Dresden-Berlin. Diese Überlegungen tauchen schon ganz zu Beginn der zwanziger Jahre auf, aber zu einer Realisation dieses Plans kam es erst 1927, als auf dieser Verbindung die Flugzeuge der Oesterreichischen Luftverkehr und der Deutschen Lufthansa operierten, zu denen ein Jahr später die neu entstandene Tschechoslowakische Luftfahrtgesellschaft (Československá letecká společnost) stieß. Noch zur Zeit der deutschen Besatzung flog die Deutsche Lufthansa über Prag nach Wien und in andere europäische Städte, und auf diesen Verbindungen wurden auch die einstigen Flugzeuge der Tschechoslowakischen Luftfahrtgesellschaft eingesetzt.

Air transport between Prague and Vienna in interwar period and under the Protectorate

As well as for many other scientific and technological branches, the World War I represented a major step forward for the aviation. It cannot be of surprise that shortly after the end of war, almost all states and private investors started to think about establishing regular air transport between European cities. In the case of Czechoslovakia, while there was no problem with pilots or technicians, it did not have enough available aircraft. Another limit consisted in the fact that the defeated states, or their successors, were not allowed to decide about their air routes. The final word was with the allied committee. For the development of the air transport, it was equally important that the states reached an agreement on allowing foreign planes to pass through their territory. The regular air transport was initiated, at the end of 1920, by the French-Romanian Air Company (Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne, CFRNA), a predecessor to the Air France. It first operated on the route Paris – Strasbourg – Prague – Warsaw, it was also planned to connect Prague via Vienna and Budapest to Bucharest, however, first such flight took place on May 1, 1922. Another planned air route was the connection from Vienna via Prague, Dresden to Berlin. Although this idea came up as early as at the beginning of 1920s, it was put into operation only in 1927 when the planes of Austrian Österreichische Luftverkehr and German Deutsche Lufthansa operated the route, a year later joined by the newly established Czechoslovak Air Company. During the occupation, there were air routes via Prague to Vienna and other European cities operated by the German company Deutsche Lufthansa, which employed also planes from the former Czechoslovak Air Company.