

Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



38





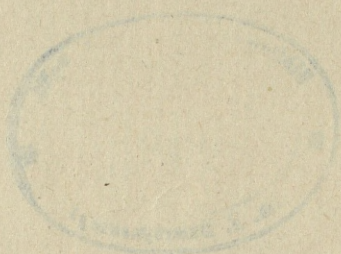
W. R.

Klasyf.

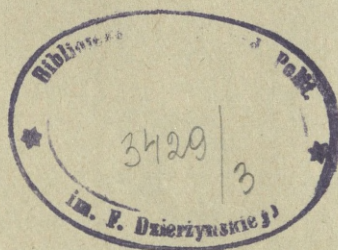
Sygnatura

66499

LOTNICTWO SANITARNE



629: 355.3 (358.7)



Jego Ekscelencji
Ks. Dr. STANISŁAWOWI GALLOWI
PIERWSZEMU BISKUPOWI POLOWEMU
Zwycięskich Wojsk Odrodzonej Ojczyzny
DLA UCZCZENIA DZIESIĘCIOLECIA BISKUPSTWA
1918 — 1928.

Komitet Fundacji Lotniczej.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

RECEIVED
JAN 10 1950

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

1950 - 1951

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY



Do

Komitetu Fundacji Lotniczej
im. Pierwszego Biskupa Polowego
J. E. Księdza Biskupa Galla.

Dziesięć lat upłynęło od chwili, kiedy Ks. Dr. Stanisław Gall, wybitny i zasłużony kapłan Archidiecezji Warszawskiej otrzymał z rąk moich sakrę biskupią.

Wkrótce potem na wniosek Episkopatu i zgodnie z życzeniem Rządu Polskiego powołany został przez Stolicę Świętą na stanowisko pierwszego Biskupa Polowego odradzającej się Ojczyzny.

Na tem wysokiem stanowisku Ks. Biskup Gall dokonał dzieła pierwszorzędnej wagi — organizacji duszpasterstwa wojskowego. Nietylko niesie żołnierzowi polskiemu słowo Boże i pociechę duchowną na wojnie i w czasie pokoju, ale jednocześnie dba o potrzeby materjalne żołnierzy.

Zakłada „Fundację im. Piusa XI dla polskich inwalidów wojennych“, a obecnie usilnie popiera „Fundację Lotniczą“.

Jestem przekonany, że Armja Polska w osobie J. E. Ks. Biskupa Galla ma najlepszego Pasterza, który z niezwykłym poświęceniem i z wielką ofiarnością służy Ojczyźnie i Kościołowi..

Tak że szczególnie szczęśliwą myśl powziął Komitet „Fundacji Lotniczej“, przystępując do zbierania ofiar na budowę płatowców sanitarnych dla wojska i ludności cywilnej pod egidą Ks. Biskupa Galla, pierwszego Biskupa Wojsk Polskich.

Pragnę podkreślić znaczenie wydawnictwa p. t. „Lotnictwo Sanitarne“, które ma za cel rozpowszechnić ideę lotnictwa sanitarnego, jako akcji wysoce humanitarnej i samarytańskiej.

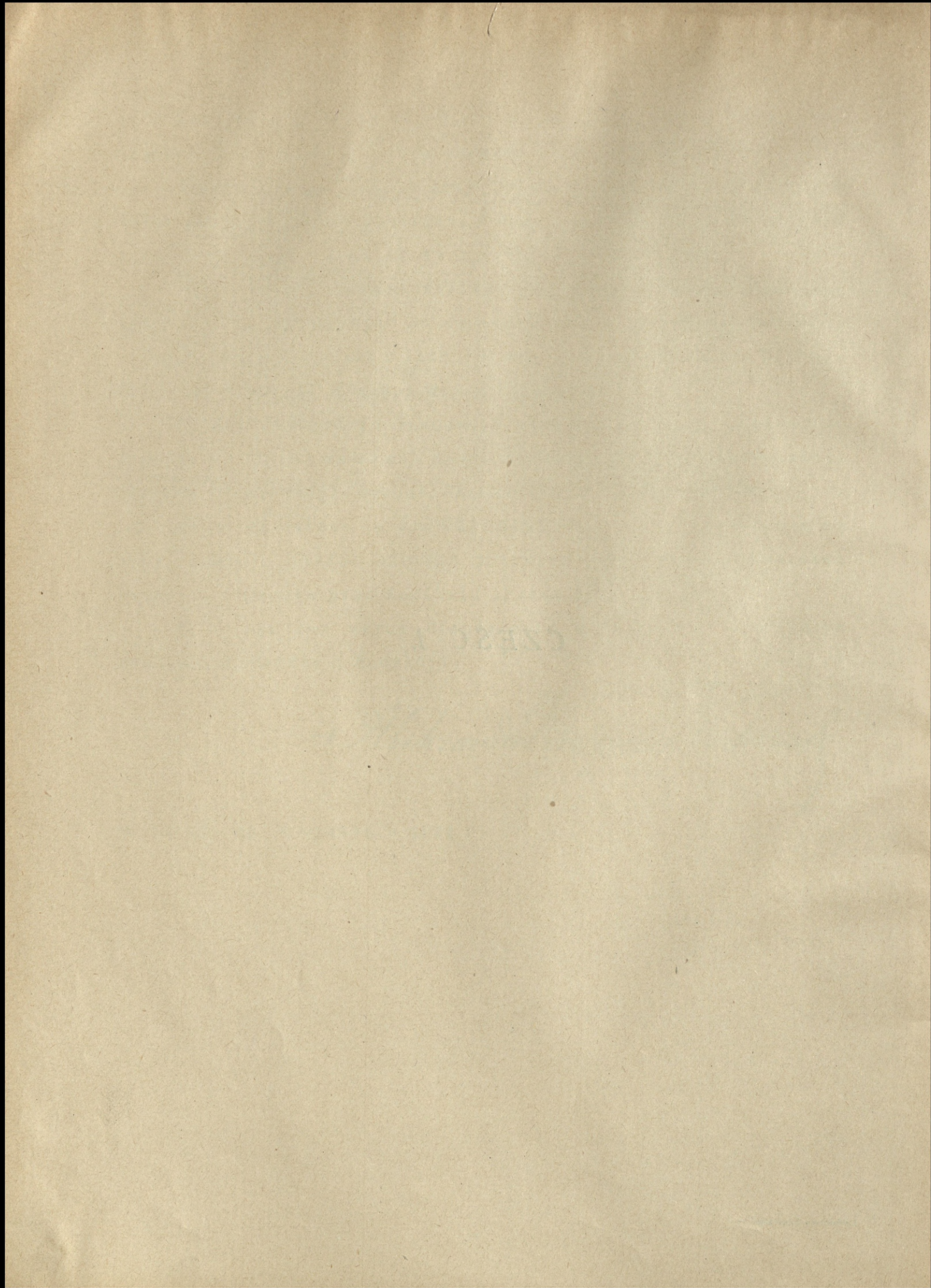
Mając na uwadze to doniosłe dla Państwa dzieło, składam na cele Fundacji tysiąc złotych polskich i wzywam społeczeństwo nasze do poparcia prac Komitetu „Fundacji Lotniczej“.

Z całego też serca błogosławię szlachetnym i ofiarnym zabiegom Komitetu i Redakcji.

+ Aleksander Karzmał Tatkowski

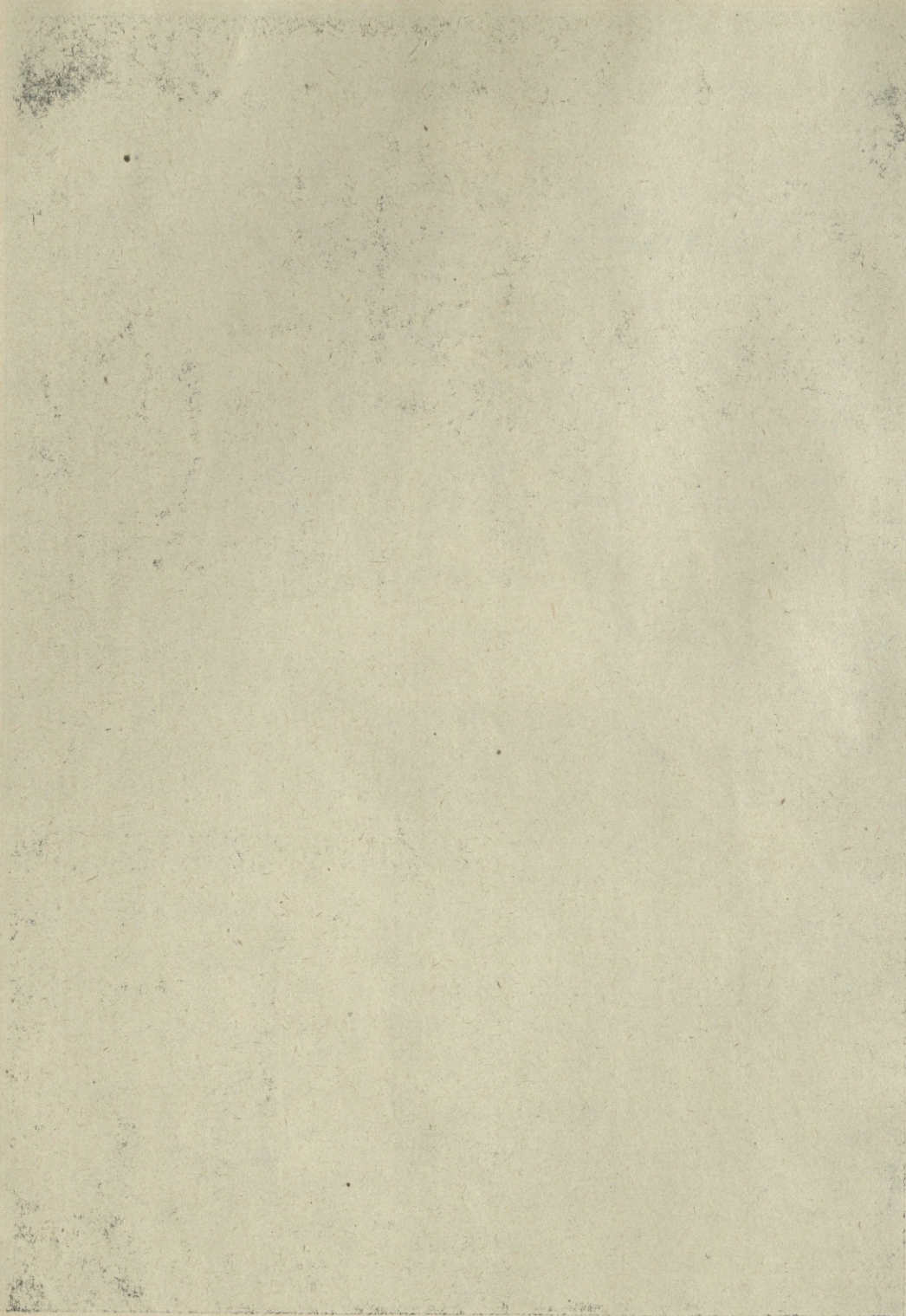
Warszawa, dn. 8 września 1928 r.

CZĘŚĆ I.





+ Stanisław Galla
Biskup Włocławek Włocławek.



J. E. Ks. Biskup Dr. Stanisław Gall.

(Zarys biograficzny)

Pierwszy Biskup Polowy Wojsk Polskich, J. E. Ks. Dr. Stanisław Gall, ujrzał światło dzienne w Warszawie dn. 21 kwietnia 1865 r. Rodzice jego, acz ludzie niezamożni, dali mu to, co jest skarbem w życiu t. j. znaczne wychowanie. Zwłaszcza bogobojna matka, umiała stworzyć atmosferę pobożności, co wywarło decydujący wpływ na kierunek życiowy jej Syna — jedynaka. Nic też dziwnego, że po ukończeniu studjów średnich w Warszawie, idąc za głosem powołania, tak wychowany młodzieniec wstępuje do seminarjum duchownego w rodzinnym mieście. Po odbytych studjach seminaryjnych w Warszawie, w r. 1883 zostaje przez władzę archidiecezjalną wysłany na dalsze studia teologiczne do Rzymu w wielkiej tajemnicy przed rządem rosyjskim. Tam, pod pseudonimem Stanisława Jelity, oddaje się na uniwersytecie Gregorjańskim studjom filozoficznym, teologicznym i prawnym. W wyniku tych kilku lat pracy naukowej otrzymał doktorat z filozofji, licencjat z teologii i bakałareat prawa.

Po powrocie do kraju otrzymał święcenia kapłańskie dn. 29 czerwca 1887 r. z rąk ś. p. Arcybiskupa Kazimierza Ruszkiewicza, rozpoczynając swą pracę duszpasterską najpierw jako wikariusz parafji Służew, zaś po kilku miesiącach przeniesiony został na Wolę. Dwa lata uciążliwej pracy parafjalnej, szkolnej i szpitalnej pozwoliło młodemu kapłanowi, wykształconemu teoretycznie, przyjrzeć się życiu w rozległej i na krańcach miasta rozrzuconej parafji. Te pierwsze lata pracy, pełnej młodzieńczego iście zapału, w rozgwarze życia dzielnicy robotniczej, wywarły doniosły wpływ na wyrobienie praktycznego ustosunkowania się do zagadnień i potrzeb życiowych. Później przy zajęciach profesorskich

pracował jeszcze w parafji N. M. P. na Lesznie i przy Katedrze.

Powołany potem przez arcybiskupa Popiela do Seminarjum metropolitalnego w Warszawie w r. 1889 w charakterze profesora, ks. Dr Stanisław Gall rozpoczyna długoletnią pracę pedagogiczną. Obejmuje wykłady filozofji i liturgiki, które lat 30 prowadzi. Kiedy regensem seminarjum został obecny J. Em. Ks. Kardynał Kakowski, na stanowisko wiceregensa został powołany Ks. St. Gall, który też stał się duszą całego wychowania młodzieży seminaryjnej. Jak bardzo zabiegał, by ta młodzież miała korzystne warunki, świadczy choćby letnisko dla kleryków, które przy współudziale Ks. Kardynała Kakowskiego i Biskupa Szcześniaka powstało w Skolimowie przez nabycie ziemi i budowę potrzebnego gmachu.

W tym też czasie zajmuje się Ks. Gall ukrytymi wobec rządu rosyjskiego stowarzyszeniami zakonnymi, wychowującymi młodzież i opiekującymi się ubogimi. Zwłaszcza zgromadzenie św. Józefa wiele ma mu do zawdzięczenia. Jego to umiejętnemu kierownictwu duchownemu winne są te wytrwałe, ciche i niewidoczne na oko pracowniczki, swoje

przetrawiające w najgorszych czasach represji rosyjskich.

Oddawał się też ks. dr. Stanisław Gall pracy piśmienniczej. Odblaskiem jego pracy ascetycznej są dziełka: „O modlitwie” Warszawa 1896 r. 16-a; „O miłości Boga i bliźniego” Warszawa 1902 r. 12-a. „Dwanaście rozmyślań o Dzieciatku Jezus”, Warszawa 1902. 16-a, „Przygotowanie i dziękczynienie po Komunii św.” W tym również okresie był ks. dr. Stanisław Gall współpracownikiem „Słownika Apologetycznego” Jaugey’a, wyd. w polskim tłumaczeniu przez



Ks. Biskup St. Gall jako kleryk Seminarjum Metropolitalnego w Warszawie.



J. Em. Ks. Kardynał Kakowski, ś. p. Ks. Biskup Wł. Szczęśniak i J. E. Ks. Biskup St. Gall jako alumni Uniwersytetu Gregorjańskiego w Rzymie.

ks. Wł. Szczęśniaka i „Biblioteki dzieł chrześcijańskich” pod redakcją ś. p. Ks. Z. Chełmickiego. Redagował prócz tego z ks. Tauerem i ks. Giebartowskim „Notatki bibliograficzne”, oraz współpracował w Komitecie redakcyjnym „Podręcznej encyklopedji kościelnej”, którą zasilał artykułami z zakresu archeologii, liturgiki i filozofji. On też przyswoił językowi polskiemu, tłumacząc z włoskiego, angielską pracę ks. Bernarda O’ Reilly: „Żywot Leona XIII Papieża” Warszawa r. 1889 nakł. Przeglądu Katolickiego. Wreszcie, ks. Dr. Stanisław Gall przez długie lata układał corocznie dla archidiecezji Warszawskiej „Ordo divini officii”, czyli szczegółowy kalendarz służby bożej dla kleru.

Za tę ruchliwą działalność ś. p. Arcybiskup Popiel wyjednał dla gorliwego kapłana u Stolicy Apostolskiej godność Tajnego Szambelana dworu papieskiego 1902 r., a w dwa lata później (r. 1904) powołał ks. Dr. Stanisława Galla do kapituły metropolitalnej w charakterze kanonika gremjalnego. Ten wielki Pasterz okazywał niemało swego zaufania młodemu jeszcze Kanonikowi skoro go używał do różnych misyj, zwłaszcza w okresie powstania sekty marjawickiej. Ks. Dr. Stanisław Gall kilkakrotnie jeździł w imieniu Arcybiskupa do Rzymu z informacjami po decyzje papieskie, umiejętnie omijając czujność władz rosyjskich, tak przecież życzliwie popierających sektę, rozbijającą jedność kościelną i narodową polaków.

W r. 1910 Ks. Dr. Stanisław Gall został regensem seminarjum metropolitalnego, borykając się nieustannie z władzami rosyjskimi. Widząc znisz-

czenie starych murów seminarjum, zatroskał się nowy Regens o gruntowne odnowienie całego gmachu i jego wewnętrzne urządzenie, a później potrafił uzyskać zezwolenie władz na budowę potrzebnego gmachu nowego, który doprowadził do końca ku powszechnemu zdziwieniu, w czasie wojny, nie posiadając ku temu żadnych funduszków. Że seminarjum duchowne przetrwało lata wojny, nie przerywając swej pracy, jest to wyłączna zasługa jego Regensa, który okazał się tak znakomitym administratorem, umiejącym przewidywać, zabiegać i celowo oszczędzać.

A przecież nie były to wyłączne prace, gdyż jego energia, zabiegliwość, umiejętność walki z zaborcami i rozległe doświadczenie było należycie oceniane i wykorzystywane przez nowego Arcybiskupa ks. Dr. A. Kakowskiego. Ks. regens Gall pracował w Kurji Metropolitalnej jako radca konsystorski, pomagając Arcypasterzowi w administrowaniu Warszawską archidiecezją. W r. 1917 dn. 29 lipca papież Benedykt XV, uwzględniając przedstawienie J.E. Arcybiskupa A. Kakowskiego, prekonizował ks. dr. Stanisława Galla na biskupa tyt. Halikarnasu, mianując go zarazem sufraganiem warszawskim. Konsekracja biskupia Nominata odbyła się już w wolnej Polsce dn. 17 listopada 1918 r. w kościele metropolitalnym św. Jana w Warszawie, a dokonaną została przez J. E. Ks. Arcybiskupa Kakowskiego, biskupów Ruszkiewiczza i Owczarka w obecności obecnego Papieża Piusa XI-go. Do zwykłych zajęć przybyły nowe prace, które nakłada urząd biskupi i obowiązki wikariusza generalnego rozległej archidiecezji warszawskiej.



J. E. Ks. Biskup Gall z grupą oficerów po dekoracji złotym krzyżem zasługi w M. S. Wojsk.

W początkach lutego 1919 r. J. E. Ks. Biskup St. Gall obarczony zostaje nowym urzędem, jak na czasy wojenne bardzo odpowiedzialnym i trudnym. Po porozumieniu się z Naczelnikiem Państwa, Stolica Apostolska przez ówczesnego Wizytatora w Polsce Msgr. A. Ratti'ego mianowała dn. 5 lutego 1919 r. ks. Biskupa St. Galla Biskupem Polowym. W. P. Tu przy pracy organizacyjnej rozpoczęła się troska o zdobycie dostatecznej liczby kapelanów, o których domagały się formacje, walczące na różnych frontach. Trzeba było umożliwić pracę ks. ks. kapelanom, dostarczyć kaplic polowych dla kilkuset kapłanów, zaopatrzyć w sprzęt liturgiczny kościoły i kaplice garnizonowe i szpitalne, ponadto skoordynować tę pracę, by harmonizowała z olbrzymim aparatem wojskowym. A przytem samo pasterzowanie wśród wojska niemało musiało pochłaniać energii. Armja pragnęła widzieć wśród siebie swego Pasterza, — stąd częste objazdy i wizytacje na froncie i w kraju, gdzie się przygotowywały nowe kadry dla frontu. Za lata wojny Ks. Biskup Polowy odwiedził wszystkie fronty, gdzie toczyły się zapasy nie tylko o granice ale o samo istnienie Polski. To dawało możność wniknięcia w życie żołnierza i w charakter pracy duszpasterskiej kapelana. Stąd wypłynęła akcja wśród społeczeństwa o materialne zaopatrzenie żołnierza. Dzięki zabiegom Biskupa Polowego Stolica Apostolska pośpieszyła z wydatną pomocą w materiale sanitarnym dla naszych szpitali. Po wojnie znów prace nad przystosowaniem się do zadań duszpasterstwa pokojowego. Dzięki interwencji Biskupa Polowego powstała fundacja im. Ojca Św. Piusa XI dla inwalidów wojennych.

wspomożona finansowo przez Stolicę Apostolską. Ochrony dla sierot, już to wyłącznie wojskowe, jak w Modlinie czy Łodzi, już też przygarniające sieroty wojskowe, jak w Warszawie, nie jedną uzyskały subwencję z rąk Biskupa Polowego.

Dzięki różnorodnym staraniom, Stolica Apostolska przy zawieraniu Konkordatu udzieliła pełnej jurysdykcji duchownej dla duchowieństwa wojskowego. Dzięki temu Biskup Polowy uzyskał władzę Ordynariusza (jak biskupi djecezalni) a ks. ks. kapelani władzę proboszczów, co było wielkiem ułatwieniem w pracy duszpasterskiej. Stąd wypłynęła konieczność wprowadzenia w życie postanowień Konkordatu i uzyskanego przez się w Rzymie „Statutu dla duszpasterstwa wojskowego“.

Władze, pragnąc dać wyraz uznania dla J. E. Ks. Biskupa Stanisława Galla, obdarzyły go wysokimi odznaczeniami jak to: Krzyżem komandorskim z gwiazdą (2 kl.) i krzyżem komandorskim (3 kl.) ord. Odrodzenia Polski, krzyżem walecznych, złotym krzyżem zasługi, krzyżem komandorskim z gwiazdą orderu N. M. P. Łaskawej, krzyżem komandorskim korony włoskiej, oraz krzyżem komandorskim francuskiej Legji Honorowej. Związki b. wojskowych dla uczczenia zasług pierwszego Biskupa Polowego stworzyły specjalnie „Fundację lotniczą im. J. E. Ks. Biskupa Dr. Stanisława Galla“. Szereg pułków i organizacyj nadał Ks. Biskupowi swe odznaki honorowe, jak gwiazda górnośląska i t. d.

Niewyczerpana energia zapewne da możność J. E. Ks. Biskupowi Dr. Stanisławowi Gallowi długie lata jeszcze gorliwie służyć sprawie Kościoła i Kraju!

J.

Lata wychowawczej pracy.

(Ze wspomnień b. uczniów).

Wśród licznych rodzajów i sposobów, którymi pędzel malarski lub pióro publicysty czy historyka usiłuje przekazać potomnym rysy i duszę wybitnych postaci, wśród portretów o bogatych ramach rzeźbionych, otoczonych emblematami i symbolami, wśród kosztownych minjatur, rysunków i szkiców — najskromniejsze miejsce zajmuje jeden niewyszukany może, ale cenny rodzaj—to jest sylwetka z czarnego papieru. Wiek XVIII lubował się w tego rodzaju portretach i nieraz z prawdziwym mistrzostwem, umiejętnie używając nożyc, pozostawił wyraziste kontury znanych postaci.

Dla potomnych i współczesnych więcej może powie garść bezpośrednich wspomnień, zarys profilu, aniżeli długie i drobiazgowo opisy lub też dekoracyjne sztywne portrety, które są czemś odświętnem, czemś dalekiem od rzeczywistości i od oryginału.

Taką sylwetkę skromną, taką wycinankę ze wspomnień osobistych b. uczniów, podajemy poniżej o osobie Najdostojniejszego Ks. Biskupa Stanisława Galla, — którego życie, zanim stanął na szerokiej arenie urzędu swego, płynęło wartkim strumieniem wytężonej pracy w dziedzinie trudów niedocenianych zwykle, t. j. w dziedzinie wychowawczej.

* * *

W szarym okresie naszego narodowego i kościelnego życia pod zaborcami myśl twórcza i praca twórcza prawie zagasty. Małe ogniki tlały tu i owdzie w postaci wydawnictw i tłumaczeń z literatur obcych.

Świadectwem kultury czasów owych, pozostanie wydawnictwo Biblioteki dzieł chrześcijańskich, zostające pod kierunkiem ś. p. Ks. prał. Z. Chełmickiego. Ośrodkiem tej pracy i tego wydawnictwa był Komitet redakcyjny „Podręcznej Encyklopedji Kościelnej“, która przed wojną ukazała się w 44 tomach.

Jednym w najbardziej czynnych współpracowników tej instytucji i tego Komitetu był ówczesny profesor seminarjum Metropolitalnego Ks. Dr. Stanisław Gall. Z pod jego pióra, pomimo nawału zajęć związanych z wychowaniem młodzieży du-

chownej, powstały liczne artykuły w rzeczonyj Encyklopedji, zwłaszcza z zakresu filozofji i liturgji. Prócz tego w osobnych miesięcznych zeszytach ukazywały się pod redakcją ks. St. Galla i ks. Ant. Tauera, a później Ks. Wł. Giebartowskiego „Notatki bibliograficzne“. W „Słowniku Apologetycznym“ (Warszawa, 1894–99, t. 3) Jaugey'a, wydawanym w polskiem tłumaczeniu przez Ks. Wł. Szcześniaka, ukazał się również szereg artykułów, jak „Bóg“, „Ewolucja“ i inne, pióra ks. Dr. St. Galla. Różnorodność tematów, zwięzłe charakterystyki, informacje o nowościach w literaturze zagranicznej i polskiej wypełniły poważną lukę, jaka tworzyła się w umysłowości ówczesnej przez zerwanie bliższego kontaktu z ogniskami wiedzy kościelnej na Zachodzie.

W tym też okresie ukazują się z pod pióra Ks. B-pa Galla wydawnictwa drobne z dziedziny piśmiennictwa ascetycznego p. t. „O miłości Boga i bliźniego“, „Rozmyślenia o Dzieciatku Jezus“, „O modlitwie“, „Przygotowanie i dziękczynienie po Komunii Św.“. Któż z ówczesnego pokolenia wśród kapłanów archidiecezjalnych nie zna tych prac, które były może pierwszymi książkami z teologii ascetycznej, jakie otrzymał na progu swego życia duchownego od swego wychowawcy?

* * *

Głównem atoli zadaniem życia, głównym przedmiotem troski codziennej, młodego naówczas profesora, ks. Dr. St. Galla było wychowanie duchownej młodzieży Archid. Warszawskiej.

Zadanie to trudne i, powiedzmy na wstępie, niewdzięczne ze względu na liczne i utrudniające okoliczności, spełniał on wiele lat, posuwając się w hierarchji kościelnej ze stanowiska profesora, prefekta i viceregensa aż do kierownictwa naczelnego całym instytutem na stanowisku Regensa seminarjum.

Wdrażać surowy materiał świeckiej młodzieży do regulaminu prawie zakonnego, wymagać posłuchu dla władzy w dobie, kiedy każda władza zdawała się obcą t. j. narzuconą, nie było, jak



J. E. Biskup Gall jako viceregens seminarjum przygotowujący fundamenty pod dom klerycki w Skolimowie.

wspomniałem, wdzięcznem zadaniem. Nie darmo jeden z dostojników kościelnych zwykł był określać stanowisko bezpośredniego wychowawcy w Seminarjum terminem „bête noir”, jako straszaka, jako identyfikację uciążliwej dla otoczenia siły wyższej, której nie doceniał nikt, a każdy jej potrzebował: zarówno zwierzchnik diecezji, jako też podwładny alumn.

Praca wychowawcza składała się z tysięcy drobnych, wymagających licznych zalet, tak naturalnych, jakoteż z nadprzyrodzonego pierwiastku płynących. Viceregens czy prefekt musiał być punktualnym aż do minuty, czujnym nieustannie w dni zajęć i w dni świąteczne, posiadać przytomność umysłu w tysiącu drobnych spraw, związanych z administracją liczego personelu. Słowem, poświęcenia wszystkich godzin swego dnia na każde zawołanie, w każdej okazji, — słowem, pracy niezmordowanej, nigdy się nie kończącej. Na tego rodzaju placówce coś łatwiejszego jak wpaść w rutynę, jak zgorzknieć, jak machinalnie i automatycznie rozstrzygać nadarzające się konflikty?

Ale ktokolwiek widział w tej pracy niezmordowanego i niezmęczonego niczem Ks. Viceregensa Galla, kto spostrzegł błyski humoru wśród najbardziej naprężonej sytuacji, przytomność umysłu, która z prostotą jemu właściwą i pozorami dobrodusznymi potrafiła zażegnać młodzieńcze burze w szklance wody albo lekkomyślność zamienić na skrucę, ten pomyślał sobie, że sprawę załatwić można bez zbytecznych tragedji i szarpaniny. Wiele zdrowego rozsądku, jedynego lekarstwa na konflikty życiowe, zawdzięczają wychowankowie wewnętrznej strukturze, którą odznaczał się ich wychowawca.

* * *

Tyle się dzisiaj słyszy i mówi o ruchu liturgicznym, o wychowawczem znaczeniu liturgji i ceremonij kościelnych, a przecież gdy sięgnąć wspomnieniem w ubiegłe bezpowrotnie lata, teraz, gdy piszę wspomnienia o długoletnim naszym profesorze i kierowniku liturgji, który całe pokolenia kapłanów doprowadził po szczeblach święceń i funkcji liturgicznych, od ostjarjusza w katedrze Metropolitalnej przez obowiązki akolity, subdjakona

djakona do prezbiteratu, jak żywa staje mi przed oczyma postać dawnego profesora.

Było to w Wielkim Tygodniu roku pańskiego 19., coś przed dwudziestu kilku laty. Wieczorem, w zamkniętym seminarijskim kościele odbywała się próba ceremonij Wielkopiątkowych. Długie szeregi alumnów seminarjum duchownego snuły się wolno, rytmicznie, przy śpiewie bolesnych Improperjów, które wyrażały uczucia Kościoła w dzień śmierci Zbawiciela świata. Przyszła ta rzewna chwila, chwila podwyższenia krzyża, osłoniętego z żałobnych osłon, które go kryły przed okiem wiernych długo przez Wielki Post.

Za każdym razem, gdy śpiew wybuchał łkaniem, długie nici alumnów klękały..., śpiew ścichał i znowu się zrywał smutno — aż do trzech razy. A od wielkiego ołtarza patrzył na nas profesor. Oczy jego spokojne lecz surowe bystro spostrzegały każdy ruch, każde posunięcie; — wiedzieliśmy, że zamieszania nie lubi, że niezręczne klęknięcia czy zbyt powolne albo nagle zwroty nie są według jego myśli. Ale nie zwracał uwagi, nie mącił myśli ani uczuć wiary, dopóki orszak nie wrócił na właściwe miejsce.

Ten rytm powagi, należytą świętemu miejscu i świętym czynnościom, udzielał się mimowoli wszystkim. On go podtrzymywał, wyszlachetniał, nade wszystko mu były ścisłość przepisów i harmonja całości. Było w tem wiele religijnej głębi, a nie pedantycznego odtwarzania formuły.

Liturgia, którą potem sam zwykł był odprawiać, ogarniała całą jego i naszą uwagę, — była wierną służbą dla Boga.

Nic dziwnego, że zwykł był mierzyć powołanie kapłańskie zamiłowaniem i przywiązaniem do liturgji. „On ceremonji nie umie, — jakież to będzie ksiądz?” — powtarzał.

A my uczniowie rozumieliśmy doskonale, że święta służba boża jest już na ziemi zaszczytem, którym wyróżniał zdolniejszych, powierzając im coraz to trudniejsze obowiązki kościelne.

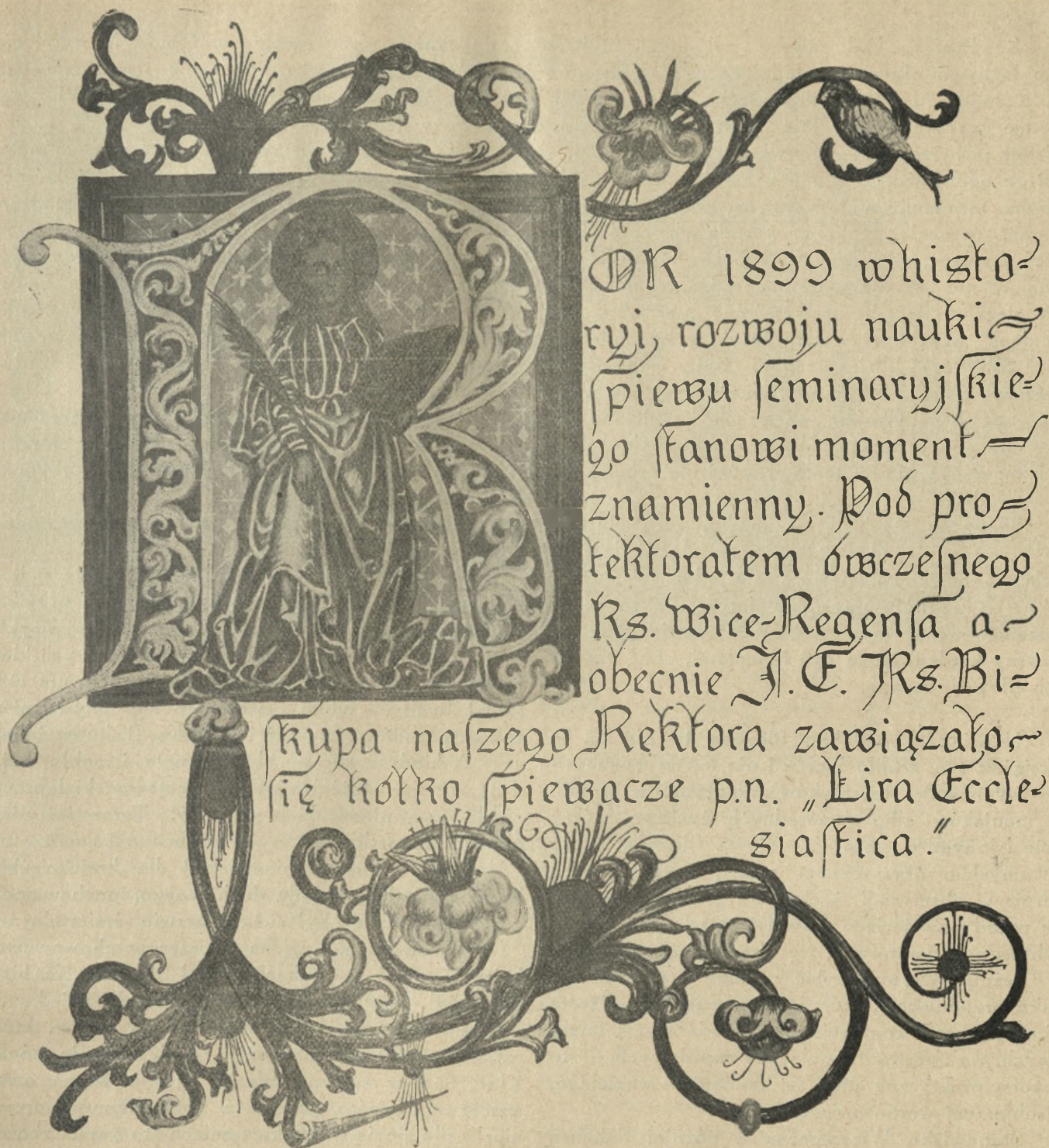
„Jakże miłe Twe przybytki, Panie”. (Ps. 83).

* * *

Poza wykładami i ćwiczeniami w ceremonjach, które obejmowały cały alumnat, pierwsze lata nauki seminarjnej były głównie poświęcone filozofji



J. E. Ks. Biskup Gall jako regens seminarjum w otoczeniu młodzieży duchownej na wycieczce.



Karta tytułowa adresu, złożonego J. E. Ks. Biskupowi Gallowi przez „Lirę Kościelną”.

scholastycznej. Ale niech nikt nie myśli, żeby surowy materiał, jaki ze świata wchodzi do seminarjum, można było zaprawiać odrazu do metafizycznych zagadnień, które wyjątkowo tylko interesują młodzieńcze umysły a doceniane mogą być należycie i zgłębione odpowiednio w wieku dojrzałym. Kurs filozofji zatem w takich warunkach był logicznie umotywowany jako wstęp do teologii właściwej, ale przygotowanie psychiczne, zapal mło-

dzieńczy i porywy ducha — pozał się Boże! — jakże bardzo odbiegały od skalistych zrębów i niebotycznych wyniosłości, od których aż się roi na szerokim ugorze ludzkiego ducha. Definicje, podziały, sylogistyczne wywody, sofistyka adwersarzy i cały ten aparat scholastycznej wiedzy przygważdżały początkujących filozofów do tego stopnia, że kurs ledwo nadązał za niestrudzonym Sansewerino, autorem sławnego ongi podręcznika.

Ks. Profesor Gall zawsze spokojnym, a nieco i pobłażliwym okiem, spoglądał na nasze zmagania się z logiką umysłów dojrzałych. Zdolniejszych chętnie wyróżniał, nie tyle jednak, żeby im cały wysiłek poświęcać i z nimi tylko pracować. Obcho-
dził go ogół każdego kursu i dosyć mu było, gdy sławna terminologia filozoficzna, podstawa i fundament przyszłej teologii, stawała się coraz bardziej używaną, gdy język filozoficzny i pojęcia zasadnicze nie były nam już obce. Dosyć mu było, gdy nieznane dotychczas wyrażenie „per se” i „per accidens” weszło w zwyczaj przy rozróżnianiu pojęć. Gdy zaś kto zrozumiał tryby syllogizmu, a jeszcze umiał „arbor porfiriana” mógł być pewnym, że choć filozofem po trzech latach nie będzie, ale zdobył łacinę, jako język kościelnej nauki i znalazłszy się na teologii mógł się orjentować w wykładzie.

Teraz po latach, które minęły, po wielu studiach w różnorakiej dziedzinie, po doświadczeniu życia kapłańskiego, pewnie nie jeden ze słuchaczy J. E. profesora Galla łatwiej wyrozumieć i ocenić może, że nie wszyscy ludzie, ani nie wszyscy kapłani mogą być filozofami, choć wszystkich filozofii uczono.

* * *

Największa podobno filozofja to nie ta, co z książek swe źródło bierze i nie ta, co książkowców wychowuje, teoretyków, doktrynerów, a nieraz manjaków albo nieporadnych życiowo, którzy sobie i innym są ciężarem, — ale ta filozofja, która się zmysłem praktycznym zowie, a źródło swe czerpie w obserwacji życiowej i głębokiej rozważce przed powzięciem decyzji i ze zdecydowanego szybkiego zorientowania się w kalejdoskopie życia.

Jeżeli zwłaszcza życie zastanie nas na stanowisku przodującym, które związane jest z tysiącem najrozmaitszych kompetencji gospodarczych, finansowych, politycznych, społeczno narodowych, — to filozofja praktyczna staje się kamieniem węgielnym i probierzem wartości naszej.

Stanowisko Wiceregens a później Regensa Seminarjum, które długie lata zajmował Ks. Biskup Gall, jak łatwo spostrzec można, nie jest i nie może być czysto naukową placówką. Przez długi szereg lat wisiało nad krajem i nad jego życiem, a przeto i nad seminarjum duchownem widmo rosyjskiej niewoli. Nie mamy zamiaru rozczulać się nad emocjonalną stroną tego okresu naszych niedawnych dziejów, ale zauważyć można, że istnienie seminarjum, zarówno jak jego rozwój i utrzymanie, w dużej mierze zależały od umiejętnego lawirowania budżetem, od właściwego postępowania z przedstawicielami wrogich władz, słowem do

praktycznego postępowania w życiu. Martyrologja bowiem, choćby bardzo efektowna i na wzniosłym gruncie wyrosła, stwarza konflikty, których częstym rozwiązaniem jest ruina.

Nie dopuścić do ruiny Seminarjum, a przez to ocalić hierarchję Kościoła w Polsce i zasilać nowymi zastępami kapłanów posługiwanie duszpasterskie — to były idee, których życiowym przejawem była taktyka lojalności i spokoju. Ile przytomności umysłu wymagały np. państwowe egzamina maturalne z rosyjskich przedmiotów, które były *conditio sine qua non* zatwierdzenia nowowyświęconych księży, — ile to kosztowało sił, ten tylko się dowie, kto wówczas żył.

Ile zabiegów wymagało ze strony Viceregensa rozbudowanie seminarjum i przystawienie nowego pawilonu do dawnych, jeszcze za Ks. Kardynała Kakowskiego stawianych budowli, — tego tylko zainteresuje i przekona, kto sam ze sprawą budowlaną miał do czynienia.

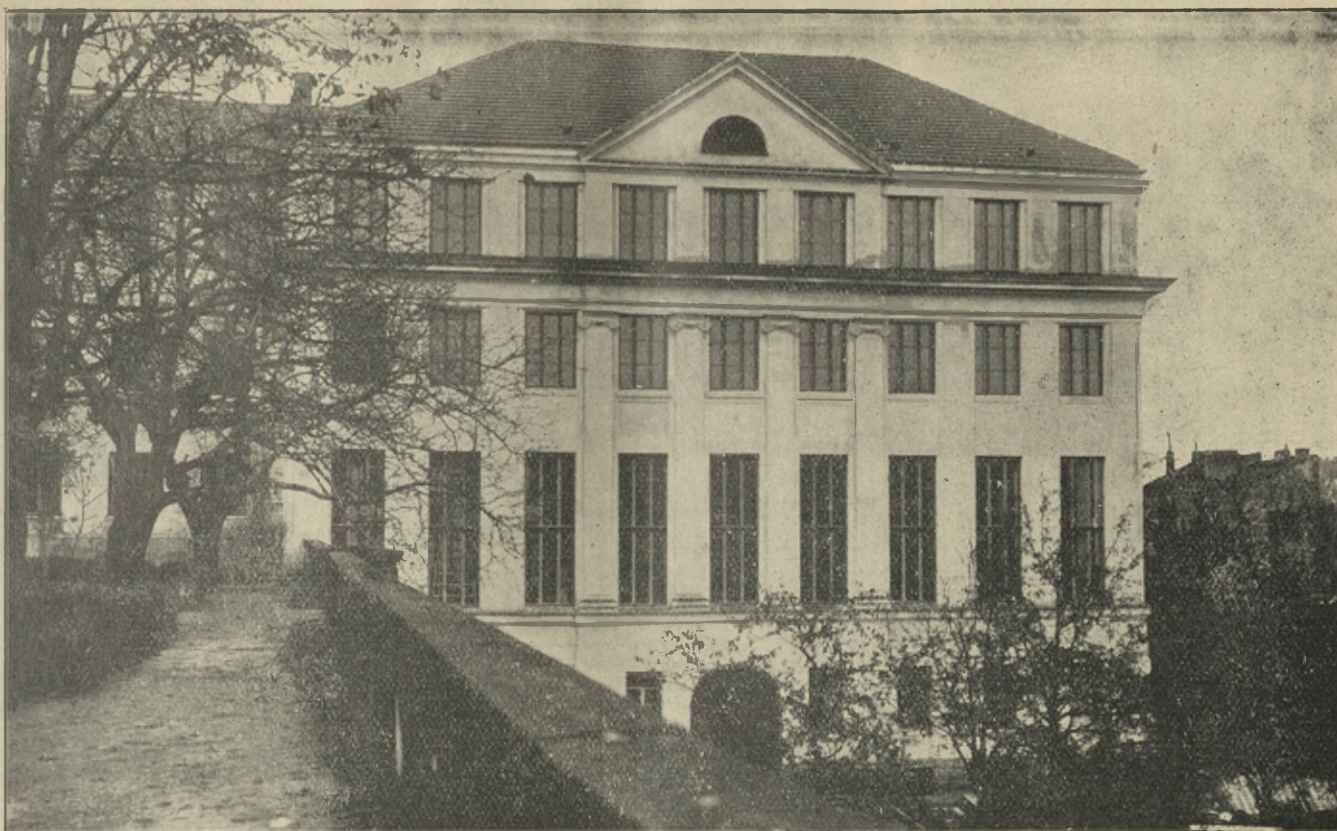
Te historyczne momenty, jeżeli przeszły cicho, bez wstrząsających burz i przykrych faktów, tę tylko właściwie mają dobrą stronę, że przeszły bez onych przykrych burz. Przytomność umysłu naszych kierowników, którzy prowadzili nawę Seminarjum uosabiał bystry, szybko orjentujący się umysł i nie-
żałująca trudów i czujności wola Ks. Biskupa Galla.

A kiedy nareszcie zleciały pęta i pękły kajdany, rzeczywistość dziejowa zamiast rosyjskich przyniosła nam niemieckich władców. Teraz już nie, okowy, ale pętlicę na szyję zarzucono i zaciśnięto.

Okres okupacji niemieckiej dla kraju ciężki, koszmarne dla zakładu duchownego, pozbawionego stałej fundacji, był ciosem prawie śmiertelnym.

Apropozycja, hygiena i praca wychowawcza, którą w takich warunkach podjął był J. E. Ks. biskup Gall, jako Regens Seminarjum, była jednym pasmem zmagania się z przemożną siłą wojny, której końca nikt wiedzieć ani przewidzieć nie mógł. Klasyczne w swoim rodzaju były wówczas owe spacery za miasto, gdy sto z górą alumnów przyniosło dla siebie w stu kieszeniach sto garści zboża na chleb z własnej willi pod miastem. Spacer ten, ściślej samoobrona przed niedostatkiem — bratem wojny, nie ujmuje godności ani sumieniu nie uwłacza, gdy zważymy prawo do życia tej licznej młodzieży, która zamknięta, jakby w oblężonym grodzie, miała się uczyć i wychowywać. Nie tylko samym chlebem człowiek żyje, to prawda, ale i to prawda, że bez chleba też żyć ani pracować nie może.

Ks. biskup Gall był wówczas kustoszem katedry Ś-to Jańskiej i w jego pieczy były wszystkie zabytki historyczne i preciosa kościelne, biblioteka Seminarjum i druga dawnej Akademii Duchownej



Jeden z gmachów seminaryjnych, wybudowany przez Ks. Biskupa Dr. Stanisława Galla.

Kościół Karmelitów również należał do niego. Ze zbiory te i te przekazane przez poprzedników wartości nie zostały zagrabione lub zdemolowane zawdzięcza Archidiecezja J. Ekscelencji.

Rekwizycje niemieckie, sięgające po wszystko nie wyłączając klamek mosiężnych, nie omieszkalyby obłowić się łakomym łupem. Jednak tylko to, co się ukryć nie dało, jak dach na katedrze i dzwony, to tylko zabrano. Książki, archiwa, argenterja i paramenta kościelne pozostały nietknięte i nienaruszone.

Niech mi wolno będzie, pomimo, że czas jeszcze na historję nie nadszedł, popełnić tę niedyskrecję i powyższe zanotować szczegóły, które przykro wspominać, ale przykrzej je było znosić.

Ze swej strony kronikarza na jedno tylko tym, co je czytać będą, mogę wskazać — to na starą dewizę: „Honny soit, qui mal y pense“.

* * *

Czy dzieje tworzą jednostkę, czy osobistość historyczna jest twórcą czasów, pozostanie zawsze kwestją otwartą. Jedno wszakże jest oczywistem i pewnem, że postać i charakter osobistości zarysuje się zawsze, w jakichkolwiek będzie postawiona okolicznościach.

Gdy z woli Bożej żyć nam postanowiono w okresie przełomowym dziejów świata i epokowym momencie dla naszej Ojczyzny, gdy Kościół

Katolicki w Polsce wielkie wstrząśnienie przeżywał, — kto zaważył na szali i jak swoją rolę spełnił o tem historia w całej prawdzie odsłoni nam kiedyś swoje oblicze. Ale niech ta *magistra vitae* ma bezpośrednie źródła, niech wie o tych, o których ma pisać. Niech wyłowi charaktery silne wiarą i przystosowane do życia i niech kreśli „gesta Dei“ przez ludzi, którzy bożej sprawie służą.

Notując tedy szereg fragmentów, które nie roszczą sobie pretensji do pełnej, wyczerpującej historii, tuszę sobie, że mogą one służyć jako szkic, jako kontur, jako sylwetka niezwyklej, a dla wielu drogiej postaci, która zaważyła na losach licznych pośród nas i wycisnęła, chcąc czy nie chcąc, znamienne rysy swojej indywidualności.

Jeżeli charakterystyczne cechy tego szkicu składają się na pewną całość, jeżeli stanowią wyrazistą i nie pozbawioną rumieńców życia opowieść, jeżeli będą tłem dla dalszych dziejów i czynów, które życie poda, jeżeli wreszcie w niejednym obudzą serdeczne wspomnienia, — to niechże za te „lata wychowawczej pracy“ staną się jako wiązanka barwistego kwiecia pamięci i wdzięczności, które w jubileuszowym roku Dojstojnego Pasterza, wraz z życzeniami *ad multos faustosque annos* składa

dawny uczeń

Ks. Prof. Mieczysław Węglewicz.

Z minionych dni.

(Szkic z zakresu prac administracyjnych J. E. Ks. Biskupa Dr. St. Galla)

Rok 190...

Przestąpiłem wtedy progi Seminarjum Duchownego w Warszawie. Dzień pamiętny i jedyny w życiu, w którym to dniu przeszło się furtę seminaryjną, ażeby już przez nią wejść do kapłaństwa na wieki. W tym to dniu pierwszy raz spotkałem się z ówczesnym Vice-Regensem Seminarjum św. Jana, a obecnym J. Eks. Ks. Biskupem Dr. St. Gallem Biskupem Wojsk Polskich i Sufraganem Warszawskim.

Do Seminarjum przyszedłem spóźniony: już rok się rozpoczął, a oto się zjawia nowy kandydat; spotkałem Ks. Vice-Regensa na korytarzu z pękiem kluczy na długim łańcuszku; zmierzył aspiranta od stóp do głów, spojrzał dobrotliwie i powiedział krótko, a bez namysłu „Będzie mieszkał pod 59”.

I już takim mi się zapisał jako vice-regens w seminarjum. Bystry, spostrzegawczy, orientujący się szybko, stanowczy, zawsze prędko i bezapelacyjnie decydujący—tak albo nie,—jednocześnie jednak czujny na wszystkie okoliczności wychowanka, wyrozumiały, a dobry. Czujnem prawdziwie było oko Ks. Vice-Regensa Galla, jako wychowawcy przyszłych kapłanów. My klerycy wiedzieliśmy doskonale, że Vice-Regens o wszystkim wie, nad wszystkim czuwa, nic się przed nim nie ukryje;—zjawiał się niespostrzeżenie wpośród alumnów wtedy, kiedy się go najmniej spodziewali. Spojrzał jedno, nawet uwagi nie zwrócił, — a już wiedzieliśmy wszyscy o co chodzi. W kaplicy, na sali, w rektarzu, w numerze i na korytarzu, w domu i na ulicy, na asyście i w chórze, nic nie uszło czujne-

go i pieczołowitego oka Ks. Vice-Regensa, coby zasługiwało czy w dodatnim, czy w ujemnym sensie na uwagę.

Ta bystrość umysłu, spostrzegawczość, połączona z wielkim sercem i znajomością życia, a owiana prawdziwą pobożnością, dawała wielką rękojmię sprężystego, karnego, katolickiego wychowania przyszłych kapłanów. Wiedział doskonale Ks. Vice-Regens, że w życiu kapłańskim trzeba być sprężystym,

karnym, stanowczym i dla tego tak bardzo karności przestrzegał; wiedział, że życie Kościoła musi przeniknąć całe życie kapłana i dlatego tak bardzo do umiławania i przejęcia się życiem kościelnym swoich alumnów zaprawiał. Duchem rzymskim sam przejęty, w tym samym duchu wychowywał.

* * *

Jeszcze więcej uwi-docznił zalety swego umysłu i serca, kiedy został regensem Seminarjum.

Sprężystość i wielka zdolność do admini-

stracji na odpowiedzialnym stanowisku regensa Seminarjum Duchownego w stolicy miała wielkie pole do działania. A nie tylko chodziło o utrzymanie, o dobrą administrację własności seminaryjnej. Czasy były ciężkie i nie każdy mógł sprostać swoim obowiązkom. Ks. Regens Gall potrafił sprostać zadaniu. Zadanie zaiste było wielkie i trudne. Moskale pozornie wysuwali tolerencję, w rzeczywistości jednak, na różny sposób ograniczali i gnębili Kościół Katolicki.

Starali się Seminarjum Duchowne przedewszystkiem mieć w specjalnej opiece. Wprawdzie były polskie szkoły, które wyżej niż rządowe stały,



J. E. Ks. Biskup Stan. Gall jako Viceregens Seminarjum Metropolitalnego. Fragment z wizytacji Seminarjum przez ś. p. Arcybiskupa Ruszkiewicza.



Widok domu wakacyjnego dla kleryków seminarjum warszawskiego w Skolimowie.

ale praw żadnych nie miały. Aspirant do stanu duchownego, choć miał polską maturę, bez świadectwa rządowego przynajmniej z czterech klas gimnazjalnych nie mógł być przyjęty do Seminarjum. W Seminarjum nadto musiał słuchać wykładów literatury i historii rosyjskiej, a przed wyświęceniem zdawać maturę „rosyjską” przed kuratorem i gubernatorem, którzy na te „uroczystości” skwapliwie oczekiwali: była doskonała okazja do różnych represji.

Ile to się musiał namozolić Ks. Regens, żeby przynajmniej usłyszeć od pana kuratora, że „wprawdzie alumni nie są przeniknięci duchem rosyjskiego języka, ale umieją”. Taka ocena była wystarczająca, żeby uzyskać zatwierdzenie władz rządowych; i nie chodziło tu o pensję rządową, ale o całe pasterzowanie, bo ksiądz niezatwierdzony nie mógł głosić słowa Bożego, a nawet nie mógł odprawić Mszy św. śpiewanej.

Były to czasy, a jakże niedalekie, kiedy biskupi tylko przez Petersburg mogli pisać do Rzymu, a jeżeli bezpośrednio z Rzymem się porozumiewali, to z narażeniem siebie i tych, którzy w ukryciu korespondencję do Stolicy Apostolskiej zawozili. Były to czasy, kiedy rząd rosyjski nie pozwalał księżom kształcić się zagranicą, a już najbardziej u Jezuitów i w Rzymie; ksiądz, który był na studjach w Rzymie nie był zatwierdzony, na-

wet na wikariat. A jednak zawsze paru księży rokrocznie studjowało w Rzymie; musieliśmy wprawdzie pod pretekstem jazdy na kurację do Meranu starać się o paszporty, musieliśmy zmieniać nazwiska zagranicą; pomimo wszystko jednak, dzięki właśnie Regensom Seminarjum, Ks. A. Kakowskiemu i Ks. St. Gallowi, mogliśmy studjować w Rzymie i w czasie największego ucisku w kraju czerpać ducha rzymskiego w Wiecznym Mieście.

A kiedy nastała wojna straszliwa, któż policzy i należycie ocenić zdoła te wszystkie wysiłki i starania, żeby alumnów i przed wojskowością osłonić, i w głodnych latach wyżywić, i poziom naukowy podnosić, a ciągu pracy seminaryjnej nie przerywać?

Za Niemców może swobodniej, ale i ciężiej było. Trzeba było wiele starań i zachodu, żeby obowiązkom regensa seminarjum sprostać. Ks. Regens Gall strzegł starannie własności seminaryjnej i skrzętnie bronił przed chciwością okupacji niemieckiej. I nie tylko jako Regens, ale jako Kustosz Katedry i jako Rektor Kościoła Karmelitów musiał mieć wiele starania, żeby jednak zabytki historyczne, sprzęty kościelne, bogate zbiory biblioteczne nienaruszone zostały.

Nawet kiedy chodziło o przemoc żołdactwa pruskiego i wtedy bronił jeszcze Ks. Regens St. Gall własności kościelnej do ostatnich granic. Oto jeden obrazek. Bolesne przeżywała Warszawa





J. E. Ks. Biskup Gall na otwarciu Domu Spółdzielczego im. „Stefczyka”.

chwile, Niemcy zaczęli rekwirować dzwony; po długich targach, udało się władzy kościelnej osiągnąć tyle, że jeden dzwon w każdej świątyni miał być wolny od rekwizycji. Przyszła kolej na kościół Karmelitów; wojsko otoczyło świątynię, zaczęto plądrować, znaleźli jeden dzwon; nie zważając na formalne zobowiązania, chcą zabierać i ten jeden; Ks. Rektor Gall protestuje, pokazuje pisemne zobowiązania władz niemieckich, a kiedy to nie pomaga, zasłania swoją osobą własność Kościoła; kolba pruskiego żołnierza brutalnie odpechnęła Ks. Rektora i dopiero wtedy dzwon zabrali Prusacy.

Radosnym sercem powitała Archidiecezja Warszawska wiadomość, że jej Biskupem Sufraganem został Ks. Regens St. Gall.

Aureola biskupstwa jednak nie odsunęła, ale jeszcze bardziej zbliżyła ks. Regensa St. Galla do podwładnych Mu kapłanów i do wiernych.

Jako Sufragan Warszawski, tak rozległej diecezji, staje się niestrudżonym pomocnikiem Jego Eminencji Księdza Kardynała Kakowskiego.

Umie pogodzić trudne i ciężkie obowiązki. Przytem wszystkiem jest uczynny, przystępny, niestrudżony. Któż policzy te setki wyświęconych, tysiące bierzmowanych, te liczne parafie przez Księdza Biskupa Galla wizytowane, te przeróżne uroczystości wojskowe na całym obszarze Rzeczypospolitej, w których bierze udział przez posługi-

wanie biskupie i słowo pasterskie. I przy tym nawale pracy znajduje jeszcze czas na pracę w konfesjonale.

Sprostać temu wszystkiemu, to nie tylko wielka energia, lecz zarazem wielka umiejętność wykorzystania czasu i wielkie umiłowanie swego posługiwania.

A przytym wszystkim jeszcze Ksiądz Biskup jaknajchętniej, z uprzedającą grzecznością ma czas wysłuchiwać nieraz długich wywodów interesantów świeckich i duchownych, służy swą radą, rozwiązuje różne powikłania.

Jakże często przed Biskupem Sufraganem, w Kurji Arcybiskupiej, piętrzą się stosy papierów z najrozmaitszymi sprawami; spokojnie Biskup Sufragan bierze się do dzieła, szybko decyduje, stosy papierów znikają, a sprawy wnet są załatwiane.

Dar szybkiej orientacji i niespożyta energia dają Mu możność zwycięstwa dla sprawy Chrystusowej w najzawilszych nieraz wypadkach.

Z woli Bożej było danem J. Eks. Księdzu Biskupowi St. Gallowi pracować i działać w czasach tak doniosłych i ważnych w naszych dziejach — w czasach ucisku, wielkiej wojny a wreszcie odzyskania państwowości własnej.

Osobistość Ks. Biskupa Galla i Jego zasługi dopiero historia należyście uwypukli i właściwie oceni.

My tymczasem będziemy Mu wdzięczni, że daje nam piękny przykład gorącej miłości Kościoła, Ojczyzny i niezmordowanej pracy dla Boga i Państwa.

Z.

Biskup Gall — pasterz dusz.

Praca duszpasterska Ks. Stanisława Galla, obecnego Biskupa Polowego, przypadła na niezwykle ciężki okres dla Kościoła i społeczeństwa polskiego.

Ucisk i prześladowanie religijne były zasadniczym tłem dziejów katolicyzmu i polskości pod zaborem rosyjskim, zwłaszcza w ostatnich dziesiętkach lat ubiegłego stulecia.

Rząd carski zabronił surowo biskupom polskim, duchowieństwu i wiernym porozumiewania się bezpośredniego w sprawach religijnych ze Stolicą Apostolską, a także ogłaszania pism papieskich i orędzi pasterskich episkopatu bez uprzedniej cenzury swej i zgody.

Liczbę parafij i kościołów parafjalnych stopniowo rząd zmniejszał, zabierając majątki na skarb państwa, świątynie zaś katolickie zamieniał na cerkwie. Życie prywatne i pracę duszpasterską duchowieństwa poddano licznym ograniczeniom i ścisłemu nadzorowi władz administracyjnych. Duchowni bez piśmiennego pozwolenia władzy rządowej nie mogli wydalić się nawet poza obręb swojej parafji do sąsiedniej na odpust, ani też udzielać Sakramentów Świętych wiernym z innych parafij. Pozostawali pod ciągłą kontrolą policji, jak niemniej ich kazania i nabożeństwa. Ciężkie kary groziły tym, którzy ośmielili się organizować jakieś stowarzyszenia lub bractwa religijne, zwłaszcza zaś Najśw. Serca Jezusowego, lub ujawniali swoje uczucia patriotyczne w przemowach publicznych i w kazaniach.

Gdy język polski, wyparty z urzędów i szkół, schronił się do świątyń, wówczas rząd rosyjski raz

po raz usiłował usunąć go i stamtąd, by utorować drogę rusyfikacji i schyzmie.

Obowiązki duszpasterskie duchowieństwa poczytywano za służbę rządową, od woli czynowników zawisła tak dalece, że żaden ksiądz katolicki do sprawowania obowiązków religijnych dopuszczony być nie mógł bez uprzedniego pozwolenia gubernatora, a takie pozwolenie nie pierwszej wyda-

wano, dopóki policja nie dała korzystnej opinji.

Nakazano przytem, aby obejmujący zarząd parafji, a nawet wikariusz lub przyjmujący jakiś stopień w hierarchji kościelnej, wykonywał przysięgę na wierność tronowi.

Niezwykle dotkliwy cios zadał Kościołowi w b. Kongresówce rząd rosyjski przez kasatę klasztorów, które były potężnymi ogniskami życia religijnego w kraju.

W pozostałych kilkunastu klasztorach ograniczono liczbę członków, i zabroniono zakonnikom wydalać się poza mury klasztorne w celu niesienia pomocy duchowieństwu parafjalnemu przez słuchanie spowiedzi, głoszenie kazań i urządzenie misyj.

Gdy bogobojny i nieustraszony Wielki Kapucyn polski O. Honorat z Nowego Miasta (nad Pilicą), powołał do życia cały szereg zrzeszeń religijnych i zgromadzeń zakonnych, opartych na regule 3-go zakonu franciszkańskiego, wówczas rząd carski otoczył całą armią szpiegów klaszatory kapucyńskie i uruchomił wszelkie środki ucisku i prześladowań, by wytropić i zgnieść w zarodku te nowe ośrodki uświadczenia religijnego, pracy duchowej i odrodzenia moralnego szerokich mas ludu polskiego



J. Em. Ks. Kard. Kakowski i J. E. Ks. Biskup Gall śród sierot wojskowych.



J. E. Ks. Biskup Call w otoczeniu personelu zakładu T-wa Świętego Józefa.

Ze szczególniejszym uporem i przebiegłością usiłował rząd rosyjski zatruć ducha młodzieży w seminarjach duchownych. W tym celu czyniono podstępne acz bezskuteczne zabiegi, aby poddać ścisłej kontroli wykłady przedmiotów kościelnych, umieszczano alumnów-szpiegów do seminarjów, którzy za pomocą prowokacyj usiłowali doprowadzić do zamknięcia te zakłady, co udało się im osiągnąć w Kielcach.

Po zamknięciu Akademii Duchownej w Warszawie i Uniwersytetu w Wilnie, urządzono wyższy zakład dla kleru w Petersburgu, mając nadzieję, że ta uczelnia będzie wychowywać alumnów w duchu rusofilskim. Dostojni i pełni ducha Bożego kierownicy Petersburskiej Akademii Duchownej całkowicie zawiedli nadzieję władz rosyjskich, wychowując miast rusyfikatorów — dzielnych kapłanów patriotów.

Rząd rosyjski pod żadnym pozorem nie pozwalał alumnom i młodym kapłanom na wyjazd zagranicę na wyższe studia. Mimo zakazu rządowego, episkopat polski z pod zaboru rosyjskiego wysyłał kleryków do Kolegium Polskiego w Rzymie, ufundowanego przez O. O. Zmartwychwstańców, i na uniwersytety rzymskie. Dla zmylenia uwagi policji i szpiegów, alumni udawali się na zagraniczne studia pod pozorem kuracji i przebywali w Rzymie pod zmienianymi nazwiskami.

W takich warunkach Ks. Stanisław Gall, po chlubnym ukończeniu Seminarjum Warszawskiego, udał się w r. 1883 pod... pseudonimem Jelity na wyższe studia do Rzymu, gdzie zamieszkał w Kolegium Polskim. Na wykłady zaś filozofji i teologii uczęszczał na Uniwersytet Gregorjański.

Niezwykłe silny i dobroczynny wpływ na charakter i duchowe wyrobienie młodego alumna wywierały konferencje i nauki wybitnego kaznodziei i głębokiego znawcy życia wewnętrznego, Ks. Piotra Semenienki, rektora Kolegium Polskiego i jednego z filarów i założycieli Zgromadzenia Zmartwychwstania Pańskiego.

Studia i pobyt w Wiecznym Mieście dały ks. Gallowi, oprócz gruntownej wiedzy teologicznej i ascetycznej, światopogląd szczerze katolicki, iście synowskie przywiązanie i miłość do Stolicy Św. i znajomość liturgji i ceremonij kościelnych.

W czwartym roku studjów, w połowie roku akademickiego, na rozkaz władzy djecezalnej wraz z kilku kolegami zmuszony był opuścić Rzym i wracać do kraju, gdyż policja rosyjska wpadła na trop... nielegalnego wyjazdu alumnów na studia zagraniczne.

Po powrocie do Warszawy w r. 1887 otrzymał z rąk biskupa Ruszkiewicza święcenia kapłańskie, i w ciągu kilku miesięcy, dla... odwrócenia

uwagi policji, pełnił obowiązki wikariusza poza Warszawą w wiejskiej parafii — Służewie.

W tymże roku władza duchowna mianowała go wikariuszem przy kościele parafjalnym na Woli, gdzie przebywał od r. 1887 do 1890. Potem spełniał kolejno podobne obowiązki w parafii Narodzenia Najśw. Maryi Panny na Lesznie i przy katedrze św. Jana.

Krótki był okres pracy ściśle duszpasterskiej Ks. Stanisława Galla, bo zaledwie trwał 5 lat, ale niezwykle bogaty w owocne wysiłki, poświęcone całkowicie dobru dusz i służbie Bożej.

Pierwsze poczynania w pracy parafjalnej młodego kapłana na terenie Warszawy głęboko utkwiły w pamięci tych osób, które miały wówczas okazję zetknąć się z nim bliżej i korzystać z jego posług duchownych.

Uboga pracownica z parafii Wolskiej w następujący sposób scharakteryzowała przed przełożoną jednego ze Zgromadzeń zakonnych działalność duszpasterską Ks. Galla w owych czasach: „Skoro przybył do naszej parafii Ks. Gall, rozpoczęło się jakby nowe życie w starym kościółku na Woli. Pracuje on niezmordowanie w konfesjonale od godz. 5 rano. Ludzie z wielkiem zaufaniem i dumnie garną się do niego... Niedawno przybył,

a już zna nas wszystkich... Urządza nam rekolekcje. By jednak policja nie przeszkadzała, zamknięto główne wejście kościoła, a ludzie wchodzili przez zakrystję. Młody wikary urządza oddzielnie rekolekcje dla dziewcząt, dla mężczyzn i dla mężatek... Dla każdego, kto się do niego zwróci, ma dobrą radę i pociechę. Matki w sprawach wychowania dzieci zasiągają u niego rady, jakby u doświadczonego kapłana... A jak on szanuje naszego staruszka Proboszcza, jak go wyręcza chętnie we wszystkich pracach kościelnych! Cały dzień zajęty, a nigdy się nie śpieszy, nie niecierpliwi. Gdy do kościoła rano wchodzi... konfesjonał jego obleżony. Gdy z Panem Jezusem do chorego idzie, to ludzie mówią, że samo jego zachowanie się i cała postać pełna głębokiego skupienia i namaszczenia każą wszystkim wierzyć w obecność Boga prawdziwego w Komunii Świętej“.

* * *

Konfesjonał, ćwiczenia rekolekcyjne i ceremonie kościelne — to jedne z najpotężniejszych środków uświęcenia i odrodzenia moralnego dusz w Kościele katolickim.

Ks. Gall z wielką umiejętnością i z zapałem używał tych środków w pracy duszpasterskiej.



E. Ks. Biskup Gall wśród sierot w Towarzystwie dobroczynności w Warszawie



J. E. Ks. Biskup Gall w ochronie sierot wojkowych w Płudach.

Konfesjonał był dla niego nie tylko trybunałem pojednania duszy z Bogiem, ale ponadto — drogą uświęcenia i postępu dusz do najwyższych stopni cnót chrześcijańskich i heroicznych, — środków do budzenia w sercach najszlachetniejszych uczuć, jakie tam zasiała ręka Stwórcy i obudziła łaska uświęcająca.

Ks. Gall jako spowiednik, nie tylko wprowadzał w tajniki życia wewnętrznego, lecz uczył także czynnej miłości Boga i bliźniego, skłaniał penitenta i penitentki do stałego wykonywania miłosiernych uczynków co do duszy i ciała, podkreślając z naciskiem, że one stanowią istotną treść życia prawdziwie chrześcijańskiego. Zbliżał bogatych i możnych do ubogich i maluczkich. Podnosił piękno i dobroczynne skutki miłosierdzia i heroicznego poświęcenia się dla bliźnich. Budził powołania do służby Boga, uczył obowiązkowości, pracowitości i sumienności w wypełnianiu codziennych zajęć, nawet najdrobniejszych. Surowo karmił i piętnował wszelkie objawy niezdrowej i fałszywej pobożności. Skrupulatne wypełnianie obowiązków swego stanu uważał za sprawdzian prawdziwej pobożności i za rękojmię postępu w pracy wewnętrznej. Szczególniejszą zaś miłością i troską otaczał przy konfesjonałach osoby, poświęcające się pracy nad wychowaniem dziatwy w zakładach publicznych, opiekujące

się ubogimi, chorymi i kalekami oraz służbę domową, zaniedbaną duchowo i narażaną na tysiączne okazje do złego.

Takie osoby jedynie u stóp konfesjonału przy Stole Pańskim znajdują: otuchę i siłę do ofiarnej pracy, moc wewnętrzną do zaparcia się siebie oraz do dźwigania ciężkiego jarzma obowiązków.

Gotliwy i pełen ducha Bożego kapłan-spowiednik jest częstokroć dla tych istot jedynym opiekunem, pocieszycielem i ostoją moralną.

Zwłaszcza zaś pomoc kapłana niezbędna jest dla tych osób, które zerwały ze światem przez służbę zakonnic i oddały się całkowicie Bogu na całkowitą ofiarę.

Po kasacie większości klasztorów męskich w b. Kongresówce cały niemal ciężar pracy pasterskiej i pieczy nad zgromadzeniami i stowarzyszeniami religijnymi spadł na barki kleru świeckiego. Księża proboszczowie, wikariusze i katecheci musieli podwajać i potrajać swe siły, by zadośćuczynić swym obowiązkom w świątyni i w szkole, a jednocześnie nieść daninę swego ducha i serca licznym rzeszom ukrytych i cichych pracowników niwie miłosierdzia chrześcijańskiego.

Kongregacje zakonne i zgromadzenia odpłacały się sownie za tę pomoc, podnosząc poziom duchowy i moralny wiernych przez swe modlitwy

wzniosły przykład swych cnót oraz przez gorliwą pracę nad wychowaniem ubogiej dziatwy i opiekę nad chorymi, kalekami, biednymi, bezdomnymi i upadłymi dziewczętami i t. d.

Słowem użyźniały i przygotowywały grunt pod posiew pracy kapłańskiej i duszpasterskiej w parafjach.

Ks. Gall, już jako młody wikariusz doskonale oceniał dobroczynny wpływ zgromadzeń zakonnych na stan duchowy społeczeństwa, i dlatego od samego zarania swego kapłaństwa nie szczędził dla nich swoich sił i czasu.

Rekolekcje to drugi potężny środek, którego ks. Gall z zamiłowaniem używał i stosował w pracy duszpasterskiej.

Ćwiczenia rekolecyjne, znane u nas długi czas zaledwie w murach klasztorów, ten młody kapłan wprowadza do świątyni parafialnych, jako niezbędną i pierwszorzędną wagę praktykę w pracy nad pogłębieniem uczuć religijnych, życia wewnętrznego i uświadomienia religijnego wśród szerokich mas ogółu katolików, zwłaszcza warstw ludowych.

Później, jako profesor Seminarjum duchownego, wraz ze swymi kolegami-profesorami: J. E. Kardynałem Kakowskim i ks. Biskupem Szczesnia-kiem, urządza poraz pierwszy w Warszawie reko-

lekcje dla inteligencji w kościele po karmelickim p. w. św. Józefa.

Za przykładem duchowieństwa warszawskiego rozpoczęto urządzać ćwiczenia rekolekcyjne dla ludu i dla inteligencji w innych diecezjach b. Kongre-sówki.

Dziś ta praktyka religijna jest już zwykłym i nieodzownym środkiem w programie duszpaster-stwa parafialnego.

Liturgia, którą poznał w bazylikach rzym-skich, — to trzeci oręż w rękach ks. Galla, którym w świątyniach podbijał i zdobywał dla Boga umysły i serca wiernych.

Pełne namaszczenia, powagi i majestatu ruch i głos kapłana w czasie wykonywania obrzędów i pień liturgicznych, uzmysławiając obecnym w koś-ciele piękno i potęgę Boga, budzą uczucia żywej wiary, radość niebiańską i zapał religijny.

Ks. Gall ukochał całym sercem podniosłą li-turgję Kościoła świętego i jest niezrównanym mi-strzem w dokładnym i skrupulatnym wykonywaniu wszystkich ceremonij kościelnych. Jako regens Se-minarjum duchownego i profesor liturgji umiejętnie i gorliwie zaszczepia w umysły alumnów znajomość zasad i przepisów liturgicznych.

I dzisiaj uroczyste nabożeństwa i podniosłe obrzędy kościelne stanowią dla ks. Galla, jako



J. E. Ks. Biskup Gall. wśród sierot w Tarchominie, ofiarowanym przez s. p. Szambelana Kiślańskiego na rzecz „Fundacji Piusowej dla inwalidów”

Biskupa W. P. i Sufragana Warszawskiego, jedną z najbardziej ulubionych czynności i zajęć, od których nietylko się nie wzbrania, ale z radością się ich podejmuje i z namaszczeniem wypełnia.

Te święte czynności pasterskie w Jego ręku są potężnym apostołstwem piękna nadprzyrodzonego i żywej wiary.

* * *

Pracy duszpasterskiej Ks. Gall nie ograniczał do zajęć ściśle kościelnych, lecz wybiegał poza mury świątyni i śpieszył z pociechą oraz pomocą duchową tym, którzy tej pomocy najbardziej potrzebowali.

Na terenie parafii Wolskiej istniał wówczas przytułek dla bezdomnych sług, starców i kalek, t. zw. Sale Zarobkowe im. Ks. Staszycy.

Ks. Gall wkrótce po objęciu urzędu wikariusza zgłasza się do staruszka kapelana tego zakładu i ofiarowuje mu swą pomoc w słuchaniu spowiedzi starców, służby i sierot zgromadzenia, które opiekowało się i kierowało przytułkiem. Otrzymawszy przychylną odpowiedź, odwiedza co tydzień Sale Zarobkowe, spędza tam kilka godzin wolnych od zajęć parafjalnych, słucha spowiedzi, udziela rad i wskazówek, wnika w potrzeby ubogich i bezdomnych. Dla wszystkich w zakładzie jest światłym przewodnikiem i troskliwym opiekunem. Iście apostołskie poświęcenie i niezwykła roztropność i takt znamionuje jego postępowanie. Jego bezinteresowna praca, owiana ciepłem uczuciem miłości dla cierpienia i nędzy, zjednywa mu serca istot opuszczonych i upośledzonych.

Oprócz pomocy duchowej niesie tym istotom pomoc materialną. Zabiega troskliwie o dostarczenie pracy zarobkującej. Prosi swoich kolegów kapłanów i znajomych świeckich, by zainteresowali się dolą ubogich i wspierali w miarę możliwości datkami ubogą kasę Zakładu. Gdy kogoś nie stać było na większą ofiarę, to prosił, aby czyniono zamówienia na różne rodzaje prac, wykonywane przez ubogich w Zakładzie.

Taką czułą i troskliwą pieczę otaczał ks. Gall nietylko Sale Zarobkowe im. Staszycy, lecz również inne zakłady dobroczynności publicznej, znajdujące się w obrębie parafii Wolskiej, jak szpital św. Stanisława i szpital miejski na Woli. Szpital św. Stanisława dla chorych zakaźnych w latach 1889 i 1890 nie miał stałego kapelana, a opieka duchowa nad chorymi powierzona była księżom wikariuszom parafii wolskiej.

Ks. Gall nikomu nie dał się prześcignąć w niesieniu posług religijnych chorym i Siostrze Szarytkom, które się opiekowały szpitalem. Często, biorąc na siebie nawet pracę swoich kolegów, śpieszył na wezwanie Sióstr o każdej porze dnia i nocy, nie

zważając na znaczną odległość szpitala od kościoła i na uciążliwą drogę. Dzielnica wolska nie posiadała wówczas bruków i chodników, a ulice w porze jesiennej i na wiosnę tonęły w kałużach i błocie.

W szpitalu św. Stanisława nie było kaplicy. Siostrze przeto i chorym przynosił Ks. Gall z kościoła parafialnego Komunię Świętą kilka razy w tygodniu.

Znając trudne warunki finansowe Szpitala, umiał pobudzić ofiarność miejscowych fabrykantów i przemysłowców, by i pod tym względem przyjsz Siostrze i szpitalom z pomocą.

Korzystał też z jego pełnych poświęcenia posług szpital miejski na Woli, przy którym znajdowały się Zakłady im. Staszycy. Wyręczał raz po raz w pracy ks. kapelana i spełniał obowiązek spowiednika Sióstr zatrudnionych przy szpitalu.

Wreszcie w zakres swej pracy duszpasterskiej włączył poszczególne rodziny, zwłaszcza biedniejsze. Niemal każdą rodzinę znał w parafii Wolskiej.

Wiele rodzin do dziś dnia spieszy w ważniejszych sprawach do niego po radę i pomoc.

Do ognisk życia rodzinnego wnosił myśl Bożą, miłowanie praktyk religijnych i zapal do cnót chrześcijańskich.

W wielu młodych sercach obudził powołanie do służby Bożej w stanie zakonnym lub kapłańskim.

Powyższy program pracy duszpasterskiej, bogaty w treść i opromieniony szlachetnym zapałem wprowadzał Ks. Gall w życie nietylko w parafii Wolskiej, ale również na placówkach parafjalnych na Lesznie i przy katedrze św. Jana.

Gorliwe wypełnianie obowiązków kapłańskich w murach kościoła, niesienie pomocy duchowej i materialnej ubogim, bezdomnym i chorym, czuwanie nad zdrowiem moralnym rodzin chrześcijańskich—oto zasadnicze punkty programu jego pracy duszpasterskiej.

* * *

Ks. Gall, jako wikariusz, a potem jako profesor i regens Seminarjum duchownego, jak wyżej wspominaliśmy, szczególniejszą otaczał pieczę istniejące w Warszawie zgromadzenia zakonne, stowarzyszenia religijne i zakłady dobroczynne.

Był on wytrawnym kierownikiem i aniołem opiekuńczym dla Sióstr św. Wincentego á Paulo, dla zgromadzeń i dla stowarzyszeń religijnych, które nie miały za czasów rosyjskich prawa do życia.

Dla członkiń tych stowarzyszeń i zgromadzeń głosił nauki i konferencje i udzielał rekolekcji w kapliczkach domowych, jakby w katakumbach, pilnie strzeżonych przed bazylijszkowym wzrokiem policji.

Wygnanie do głębokiej Rosji lub na Sybir, pozbawienia urzędów kościelnych były zwykle nagrodą dla kapłana, który w owych czasach ośmie-

lał się poświęcać swój czas i udzielać posług religijnych członkom organizacji dobroczynnych i zakonnych t. zw. nielegalnych, które bez aprobaty zaborcy niosły kaganiec oświaty do ludu lub zakładały i utrzymywały ochronki, związki religijne i społeczne, zakłady dla służby i dla ubogiej inteligencji.

Gdy policja rosyjska wpadała na trop takich organizacji i gromiła represjami, wówczas zwracało się corychlej po ratunek i radę do Ks. Galla, który zwykle znajdował wyjście z tragicznych sytuacji, i uspakajał zrozpaczone i zaniepokojone ofiary ucisku. „Ja tam do was wpadnę na chwilę i jakoś niebezpieczeństwu zaradzę”, mawiał zwykle w takich wypadkach Ks. Gall.

I istotnie wkrótce zjawiał się, zwykle o zmierzchu, w pracowni czy sali Zakładu. Wstępował niby przygodnie, w odwiedzin, wracając ze spaceru. Podawano herbatę dla gościa, aby na wypadek wkroczenia policji lub szpiega, zachować pozory towarzyskich odwiedzin. A tymczasem dostojny i nieustraszony gość głosił Słowo Boże, krzepiące, ojcowskie, a potem słuchał spowiedzi w ukrytej kapliczce, udzielał rad i wskazówek. Rady jego były rozumne, praktyczne, proste, owiane duchem miłości i spokoju. Uczył patrzeć na prześladowania, na trudności i doświadczenia życia okiem wiary nadprzyrodzonej i ufności w Opatrzność Bożą.

Poważny, opanowany, spokojny, na pozór zimny, jakby obojętny, niósł ciepło dobrego serca, światło uświadomienia religijnego, krzewił zamiłowanie do cichej i ofiarnej pracy. Jako regens Seminarjum i kanonik Kapituły metropolitalnej, pomimo licznych i uciążliwych zajęć, przyjmuje obowiązek spowiednika w kilku domach Sióstr Miłosierdzia i od r. 1912 aż do chwili obecnej spełnia go gorliwie.

Na życzenie jednej z Sióstr, chorej na dur plamisty, śpieszy późnym wieczorem do szpitala, by ją wyspowiadać, a na uczynioną uwagę, że choroba zaraźliwa, odpowiada: „Nic nie szkodzi... Spełniam swój obowiązek”.

Do innej Siostry chorej, leżącej w ciągu kilku miesięcy w szpitalu, podąża z posługą duchowną na każde jej życzenie.

W ciężkich i krytycznych chwilach w czasie wojny wszechświatowej garną się pod jego opiekuńcze skrzydła zakłady wychowawcze i zgromadzenia zakonne.

W r. 1915, gdy wojska rosyjskie ustępowały z Warszawy i spodziewano się wysadzenia mostów, Ks. Gall troskliwie zapobiega o bezpieczeństwo Zakładu wychowawczego Sióstr Miłosierdzia, znajdującego się w pobliżu mostu Ks. Poniatowskiego, daje wskazówki, jak się należy zachować i gdzieariatwę umieścić w razie niebezpieczeństwa.

W dniu 5 sierpnia 1915 r., gdy Niemcy, po zajęciu Stolicy, ulokowali oddział wojska w Zakładzie dla sierot na Powiślu, Ks. Gall, nie zważając na kule karabinowe, którymi rosjanie zasypywali z Pragi lewy brzeg Wisły, spieszy do Zakładu, szuka w sąsiednich domach schronienia dla dziewcząt, pociesza, dodaje męstwa i otuchy opiekunkom Zakładu. W czasie okupacji niemieckiej gdy głód i nędza zaglądała w oczy ubogiej diatwie, Ks. Gall zdobywa dla zakładów dobroczynnych i wychowawczych ofiary pieniężne, dostarcza pomocy w naturze: mąkę, kaszę, cukier, chleb, węgiel, obuwie i odzież.

I nietylko otacza opieką zakłady, pozostające pod zarządem S.S. Miłosierdzia, lecz i inne zakłady i ogniska, zwłaszcza te, które niosły pomoc duchową i materjalną bezdomnej służbie i chorym. Ułatwiał przez swe wpływy i rady nabywanie i budowę domów w okolicach Warszawy na uzdrowska i odpoczynek letni dla chorych i diatwy. Wyjednywał zapomogi u Rad opiekuńczych, u czynników samorządowych i ministerjalnych.

Pracę duszpasterską i dobroczynną, którą niedys, jako wikariusz, prowadził w obrębie poszczególnych parafii, potem, jako Biskup Sufragan, rozszerzył na całą Stolicę, ogarniając swem sercem ojcowskiem dziesiątki zakładów, zgromadzeń religijnych i instytucji dobroczynnych.

Nie zapominał przytem o pracy nad duszami, które ciągle korzystały z jego pomocy przy konfesyjone i w czasie licznie udzielanych rekolekcyj i głoszonych nauk oraz konferencyj. Konfesyjonał ks. Galla, jako regensa Seminarjum w kościele pokarmelickim, a później, jako Biskupa w kaplicy domowej, codzień w rannych godzinach był i jest otoczony liczną gromadką osób z różnych stanów i klas społecznych.

Ten rodzaj duszpasterstwa leczył duszę narodu naszego z wad wielu, uszlachetniał i uświęcał. Dzięki też temu Ojczyzna nasza i Kościół na ziemiach polskich przetrwały szczęśliwie ciężki okres ucisku i prześladowań, a społeczeństwo polskie nietylko nie spodłzło w czasie niewoli, lecz przeciwnie—wyszło z niej oczyszczone, wzmocnione i zdolne do bytu niepodległego.

Kapłani, duszpasterze polscy, tej miary co ks. Stanisław Gall, a takich z woli Boga mieliśmy pokaźny zastęp, przeprowadzili naród przez morze schyzmy i rusyfikacji, poprzez pustynne piaski błędu i zwatpień, i przywiedli do Obiecanej Ziemi — Wolności... Uczynili Ojczyznę naszą godną cudu zmartwychpowstania.

Ks. Dr. Stanisław Mystkowski.

J. E. Ks. Biskup Dr. Stanisław Gall a fundacja Piusowa.

J. E. Ks. Biskup Dr. Stanisław Gall może się pochlubić obok innych biskupów polskich wielkim zaszczytem konsekrowania na biskupa pierwszego Nuncjusza odrodzonej Polski Mons. Achillesa Ratti'ego w katedrze Warszawskiej dnia 28 października 1919 r.; który w dwa i pół lat potem podczas konklawe dn. 6 lutego 1922 r. został wyniesiony na Stolicę Świętego Piotra i rozpoczął rządy w kościele, jako Papież Pius XI.

Jakaż radość ogarnęła J. E. Ks. Biskupa Galla na wieść, że pierwszy Biskup, którego wyświęcił w niespełna rok, jak sam otrzymał sakrę biskupią, potrójną koroną uwieńczony został w kościele Św. Piotra w Rzymie!

Skoro tedy zrodziła się myśl, daleko trwalsza co do swej siły aniżeli przemijający entuzjazm, przejawiony w Polsce po wyborze J. Em. kardynała Rattiego papieżem, powołano organizację, mającą na celu działać ideowo i społecznie pod egidą Ojca św. Piusa XI, wnet znalazła zrozumienie i pochwałę ze strony J. E. Ks. Biskupa Galla oraz zapewnienie pomocy w zrealizowaniu tej inicjatywy.

Orędownictwo Osoby tak powszechnie cenionej wśród kleru oraz społeczeństwa, jaką jest osoba Ks. Biskupa Galla, było poniekąd sprawdzianem, że myśl ta przyoblecze się w realne kształty, trudności będą przezwyciężone, a przedewszystkiem będą pieniądze, jak rzekł Najdostojniejszy Pasterz, „pieniądze na taki cel znajdują się”.

Inicjatorom przyświecał w organizowaniu tego zamierzenia podwójny cel: charytatywny i ideowy. Celem społecznym dla tej instytucji, która otrzymała nazwę fundacji im. Ojca św. Piusa XI, jest niesienie pomocy materialnej polskim inwalidom i dzieciom po inwalidach i po wojskowych. Ideowym zaś celem jest działalność propagandowa na cześć Ojca św. Piusa XI drogą urządzania akademii papieskich i obchodów na cześć Stolicy Świętej.

I w jednym i drugim kierunku aktywność tej organizacji nigdy nie oddalała się od wskazań i dyrektywy księdza Biskupa, a oficjalnie fundacja zaczęła od dn. 23.IV.1922, gdy była zorganizowana

Akademja Papieska w sali odczytowej Szpitala Mokotowskiego w Warszawie, którą raczył zaszczyścić swą obecnością i Najdostojniejszy Pasterz.

Zaraz po podaniu do wiadomości uczestnikom tej uroczystości o powołaniu do życia fundacji im. Ojca św. Piusa XI dla sierot i inwalidów, składano ofiary na ten cel, dołączając je do przysłanej ofiary J. Em. Kardynała A. Kakowskiego w wysokości 300.000 mk. p. oraz złożonej osobiście ofiary J. E. Ks. biskupa Galla w sumie 100.000 mk. p. Dalszym etapem w rozwoju instytucji była praca nad ułożeniem statutu Fundacji, ukończona w myśl normy podanej przez Najdostojniejszego Pasterza, uchwałą, że formą tej instytucji nie będzie stowarzyszenie ale komitet, składający się z osób zaproszonych. Sposobem zaś przejawienia działalności charytatywnej będzie pomoc dawana w naturze, czyli drogą tworzenia zakładów dobroczynnych, a nie zaś pomocy pieniężnej. W życiu tedy Fundacji Piusowej twórcza myśl czynu, realizowana przez ścisły komitet, miała większą swobodę działania, aniżeli to ma miejsce w stowarzyszeniach, miotanych rozbieżnością planów osób stowarzyszonych, — dary zaś w naturze zabezpieczały własność fundacji i stawiały przeszkodę w złem użytkowaniu grosza publicznego przez tych, którzy z Fundacji korzystać mieli.

Wielki rozgłos uczynił Fundacji Piusowej J. E. Ks. Biskup, gdy będąc w Rzymie w listopadzie 1922 r. zawiadomił Jego Świętobliwość Piusa XI o powołaniu do życia Fundacji Piusowej, wręczając Ojcu Świętemu artystyczny adres z wyrazami synowskiej czci od Komitetu Fundacji z przytoczeniem ważniejszych momentów historycznych z czasu pobytu Chrystusowego Namiestnika w Warszawie, które to zdarzenie Fundacja trwała pamiątką charytatywną pragnie uczcić.

Jego Świętobliwość raczył łaskawie przyjąć adres, wypytywał Ks. Biskupa o instytucję nie szczędząc jaknajbardziej przyjaznych słów dla powstającego dzieła.

Odjeżdżającemu Biskupowi Polowemu zostało wręczone brewe papieskie treści następującej:



J. E. Ks. Biskup Gall w otoczeniu członków Komitetu Fundacji Piusowej oraz inwalidów w schronisku w Chotomowie.

Do Czcigodnego Brata

Stanisława Galla Biskupa tyt. Halikarnasu.

Pius P. P. XI.

Czcigodny Bracie,

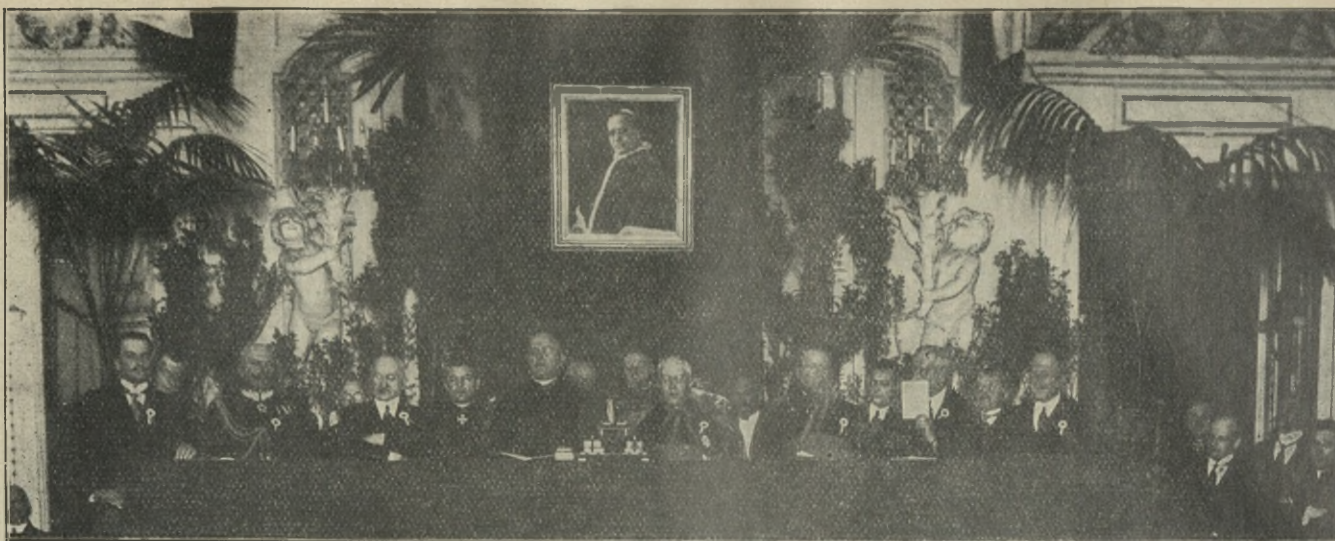
Pozdrowienie i błogosławieństwo Apostolskie.

Najśodsze więzy łączą nas z Polską, gdzie czcigodny Nasz poprzednik, Papież Benedykt XV, raczył powierzyć Nam misję Swego przedstawiciela i Nuncjusza w czasie bolesnych lat wojny i tych, które po niej nastąpiły. Wynieśliśmy i żywimy dalej najmiłsze wspomnienia o Naszym pobycie w Waszym szlachetnym kraju, gdzie nie ominęliśmy żadnej sposobności, by w miarę sił Naszych współdziałać przedewszystkiem w jego reorganizacji religijnej, jego pomyślności i jego szczęściu. Dziś zechciałeś nam donieść, Czcigodny Bracie, w adresie przepelnionym synowską czcią, że utworzył się w Warszawie Komitet „pod Naszem imieniem” dla opieki nad polskimi inwalidami wojennymi. Czujemy się głęboko wzruszeni tą nader podniosłą myślą, uważając ją

za nowy dowód przywiązania do Naszej Osoby, którą szlachetny Wasz kraj tak serdecznie zapragnął Nam okazać i chcemy Ci wyrazić, Bracie Czcigodny, zarówno jak i członkom założycielom Komitetu oraz członkom, organizującym Instytucję, Nasze Ojcowskie zadowolenie i Naszą żywą wdzięczność. Chcieliście w ten sposób, składając Nam nowy dowód czci i przywiązania sprawić, byśmy, gdyby to było możliwe, przywiązali się bardziej jeszcze do Polski, tak drogiej Naszemu sercu. Z zadowoleniem odczytaliśmy ustawę „Fundacji Piusa XI” i składamy najgorętsze życzenia, by instytucja ta, tak szlachetna i tak potrzebna, rozwijała się na korzyść tych, co tyle zasług położyli dla Ojczyzny. Jako dowód tego zadowolenia i specjalnej Naszej przychylności, udzielamy z całego serca Tobie, Czcigodny Bracie, Komitetowi, o którym mowa, Inwalidom wojennym i Waszemu dziełu, jako zadatku najobfitszych łask boskich, Błogosławieństwa Apostolskiego.

(—) Pius P.P. XI.

Rzym z Watykanu 25.XI.1922 r.



Prezydium honorowe akademii papieskiej w Warszawie 1926 r.

Prócz tego J. E. Ks. biskup Gall otrzymał od Stolicy Apostolskiej hojną ofiarę w sumie 10.000 lirów na rzecz tej instytucji. Dzięki tedy osobistej interwencji J. E. Biskupa w Rzymie, Stolica Święta tak serdecznie zareagowała na ten adres hołdowniczy, a Fundację adoptowała i za swoją przyjęła dodając jej tyle blasku i powagi.

Gorące słowa Jego Świętobliwości Piusa XI łącznie z hojną ofiarą wywołały ten skutek, że ofiarność społeczeństwa dla Fundacji pomnażała się i wiele osób składało ofiary osobiście J. E. Ks. Biskupowi Gallowi.

Najtrudniejszą rzeczą dla instytucji powstającej z niczego, jak np. Fundacja Piusowa, było dojść do posiadania realności. Tę fazę wysiłków przeżyć musiała i ta instytucja. Przy nabywaniu zaś realności trzeba zachować wielką rozagę, obliczać swe siły, aby nie tylko kupić odpowiedni obiekt, utrzymać go bez strat, ale nawet, i oto przede wszystkim chodzi, aby korzyści mieć z niego.

Otóż dla Fundacji pod tym względem Najdostojniejszy Pasterz niesłuchanie ważne oddał usługi i przeprowadził swemi usiłowaniami, że Komitet kupił wprawdzie nieduży obiekt w Chotomowie pod Warszawą ale bardzo wygodny, korzystny i stosunkowo niedrogi za 5.000 dolarów. Była to realność „parva sed apta” o przestrzeni 30 morgów ziemi z dwoma domami mieszkalnymi z zabudowaniami gospodarczymi, w tem jedno murowane z inwentarzem żywym i martwym, położona tuż przy stacji kolejowej.

Przy kupnie tej kolonii gospodarczej Komitet Piusowy zaufał dwóm wybitnym cechom charakteru J. E. Ks. Biskupa Galla, w jego działalności społecznej a mianowicie: wielkiej rozwadze połączonej z obliczalnością swych sił w stosunku do zamiarów

oraz wielkiej praktyczności życiowej. I te zalety charakteru Księdza Biskupa Galla były zawsze normą postępowania w dalszej działalności Komitetu po kupnie obiektu Chotomowskiego.

Z powodu, że większy dom mieszkalny w Chotomowie był zniszczony, były projekty innych członków Komitetu, aby przystąpić do budowy nowego domu. Arcypasterz oparł się temu. Dom stary odremontowano w niedługim czasie i można było umieścić w zakładzie 12 inwalidów, którzy tam otrzymali całkowite utrzymanie i Fundacja rozpoczęła realizować swój zasadniczy cel religijno-charytatywny. Działalność ta pod każdym względem wykonywana była z wielkim pożytkiem ponieważ administrację zakładu powierzył Jego Ekscelencja Braciom Dolorystom.

W końcu r. 1925 J. E. Arcypasterz mógł już Jego Świętobliwości okazać osobiście album z widokami kolonii w Chotomowie z ilustracjami dziennych zajęć inwalidów wojennych, którzy tam byli przyjęci.

Rok 1926, dość obfity w zdarzenia pomyślne dla Fundacji Piusowej, zaznaczył się pracą Arcypasterza dla Fundacji, a mianowicie, podczas organizowania loterii fantowej przez Komitet Fundacji, która dała w rezultacie 30.000 zł., a kosztowała wiele trudów i zabiegów; Arcypasterz postarał się o fanty na loterię, oszacowane na sumę około 16.000 zł., przez odpowiedni personel zajął się ulokowaniem i wydawaniem tych rzeczy. Na skutek jego nalegań odkupiono półtorej morgi ziemi, przylegającej do ogrodu fundacyjnego w Chotomowie, a w końcu za pośrednictwem Najdostojniejszego Arcypasterza Fundacja otrzymała wielki dar w postaci 200 morgów ziemi, ofiarowanej przez p. hr. Stanisława Dumoriez z jego majątków Borki i Janówko i darowizna ta otrzymała nazwę „Morjezów”.

Tegoż roku Jego Ekscelencja ustanowił nową administrację zakładu w Chotomowie, w osobie trzech Sióstr Służebniczek Najświętszej Marii Panny, które objęły pieczę nad zakładem i inwalidami, co dla zakładu było wielkiem dobrodziejstwem. I podziwiać należy pracowitość i zdolności tych cnotliwych niewiast, które umieją i na roli pracować, a całością z pożytkiem zarządzać.

Najdostojniejszemu Arcypasterzowi zawdzięcza Fundacja drugą bardzo hojną darowiznę, uczynioną przez p. Władysława Kisłańskiego, Szambelana Papieskiego, który ofiarował rejentalnie swój majątek Tarchomin-Pałac (gm. Jabłonna) na rzecz Piusowej Fundacji z tym zastrzeżeniem, że dożywocie tego majątku pozostawia swej żonie, a Fundacja dopiero po jej śmierci wejdzie we władanie majątkiem.

Inwalidzi wojenni, korzystający z zakładu Chotomowskiego, mieli sposobność widzieć, że Arcypasterz ich odwiedzał, przysyłał im różne dary, jak ubrania, obuwie, kapelusze i inne rzeczy codziennego użytku. W końcu 1927 r. Ks. Arcypasterz podczas swej bytności w Chotomowie poświęcił

nowo-wybudowaną stodołę, gdyż stara stawała się już do nieużytku.

W roku bieżącym ze względu na zmniejszanie się tego typu inwalidów, którzy prócz otrzymywania swej renty rządowej potrzebowali pomocy ze strony Fundacji, zakład w Chotomowie został zrekonstruowany na sierociniec po inwalidach. Było to uczynione zgodnie z planem Arcypasterza, który zarządził dobudowę sypialni na 20 łóżek, przyległą do mniejszego domu mieszkalnego, w tym celu aby 25 dzieci mogło mieć utrzymanie i wychowanie.

Dla całokształtu działalności społecznej Arcypasterza na rzecz Fundacji Piusowej muszę i to dodać, że w sali Ratuszowej w Warszawie odbył się wieczór propagandowy na ten cel, a po ulicach Warszawy na rzecz Fundacji odbyły się trzy kwesty. W tych imprezach nie odmawiał swych cennych wskazówek i wydatnej pomocy Najdostojniejszy Pasterz.

Organizacja katolicka, o której wyżej mowa, poczęta z uмиłowania Stolicy Świętej, a osobliwie



Fragment uroczystej akademii ku czci Ojca św. Piusa XI w Warszawie 1927 r.

dzis miłościwie nam panującego Ojca św. Piusa XI, nie zaznaczyła swej działalności jedynie na polu społecznym, ale przejawiała ruchliwość ideową, szerzyła propagandę kultu dla Ojca św. Piusa XI. Mam na myśli uroczyste obchody odbywane corocznie w sali Ratuszowej w Warszawie przy udziale najwyższych dygnitarzy kościelnych i świeckich z okazji rocznicy Koronacji Ojca Piusa XI, począwszy od r. Jubileuszowego 1925.

Jak w wyżej opisanej działalności charytatywnej była inicjatywa, dobra wola, zapał do czynu, a derektywa była ze strony Arcypasterza, — tak w tej działalności ideowej ożywionej też szlachetnym zapalem zainteresowania ogółu społeczeństwa osobą Jego Świątobliwości Piusa XI, J. E. Ks. Arcypasterz Stanisław Gall umiał tym pokierować, choć zdawałoby się jest zdaleka od tej sprawy i w niej udziału nie bierze.

Świeckie akademje u nas nie są popularne. Zazwyczaj bardzo mało osób na nich bywa, a ci którzy bywają wychodzili znużeni ich monotonością i przewlekłością.

Tego błędu się uniknęło w akademjach papieskich dzięki Arcypasterzowi, który na te wyniki zawsze kładł nacisk. Krótkość trwania obchodu papieskiego jest w możności w przeprowadzeniu, ale trudniejsza jest sprawa w unikaniu szablonu i monotoności. Potrzebna tu jest inwencyjność celem większego zainteresowania ogółu tego rodzaju uroczystością, bądź co bądź religijną, wszelako odbywaną nie w kościele, ale w miejscu świeckiem. Najwięcej mogło tu wzbudzić zaniepokojenie żywe słowo! To też wybór prelegentów był dokonywany w ścisłym porozumieniu z J. E. Ks. Biskupem i zawsze tak wypadło, że kogo z projektowanych mówców na akademję papieską uznał Najdostojniejszy Arcypasterz za odpowiedniego ten doskonale wywiązał się ze swojego zadania, nie zawiódł pokładanych w nim nadziei, a swem pięknem, gorącym słowem umiał wywołać odpowiedni nastrój i wysoko podnieść powagę tego momentu, poświęconego Najdostojniejszej Osobie na świecie, jaką jest Osoba Ojca Świętego.

Przemówienia te, wygłaszane przez osoby świeckie, wywierały wielkie wrażenie na słuchaczach, budząc w nich pietyzm dla Głowy kościoła, Piusa XI, Którego portret o dużych rozmiarach, wypożyczony na ten moment od Arcypasterza, widoczny był wśród draperji i dekoracji roślinnych na froncie pięknej sali Ratuszowej, wypełnionej po brzegi, zarówno na dole, jak i na galerjach, przez podniesionych na duchu uczestników, reprezentowanych ze wszystkich warstw społeczeństwa.

Wybór mówców świeckich, nawet mężów nauki, profesorów uniwersytetów, czyniony był w myśl życzeń Jego Ekscelencji, który słusznie sądził, że piękne słowo, wygłoszone podczas takich uroczystości przez osoby świeckie, może więcej oddziaływać w kierunku szerzenia idei kultu dla Stolicy Świętej, aniżeli nawet przemówienie kapłana.

Te manifestacje, odbywane w każdą rocznicę koronacji Ojca św. Piusa XI, począwszy od 1925r., a odkładane z dnia powszedniego na niedzielę, aby dać możność jaknajszerszym warstwom społeczeństwa uczestniczenia w nich, musiały wywrzeć bardzo silne wrażenie na ówczesnym Nuncjuszu Apostolskim w Polsce, Arcybiskupie Wawrzyńcu Laurim, który zawsze brał w nich udział, skoro dał temu piękny wyraz w liście otwartym z dn. 21.2.1927 r., pisanym z okazji opuszczenia naszego kraju.

J. Em. Kardynał Lauri nie szczędząc pochwał tym zebraniom w sali Ratuszowej, zowiąc je wspólnymi manifestacjami wiary i miłości dla Dostojnej Osoby naszego Papieża, podkreślił w swych słowach nutę szczerości, cechującą te obchody.

Nigdyby nie doszło do zrealizowania tych pięknych myśli, pragnień szlachetnych, wzniosłych intencji, żyjących w duszach wiernych Kościołowi, a przejawionych w tej akcji społecznej lub ideowej na część naszego Świętego Kościoła Katolickiego i Jego Głowy Piusa XI, gdyby Najdostojniejszy Pasterz nie raczył okazać Komitetowi Fundacji swej rady, pomocy, zachęty, serdecznego słowa, służyć mu swem doświadczeniem i z nim współdziałać w tych wzlotach ducha katolickiego w odrodzonej Ojczyźnie.

Ks. Stefan Ugniewski.

Na dziesięciolecie Biskupstwa Polowego.

W kurzawie wojennej, przesłonięta dymami pożarów, wśród szczęku broni, powstała z wiekowej niewoli, ze stygmatami męczeństwa, Ojczyzna nasza. Jej dostojna szata korałła się krwią serdeczną żołnierza polskiego, który, młodego życia nie szczędząc, osłaniał swą umiłowaną Matkę. Orleńskie, gorejącym wzrokiem ku Niej wpatrzone, broniły każdej piędzi ziemi Czerwieńskiej; słazacy z górskimi Podhala odpierali napaście sąsiedzkie; front Wielkopolski rozbrzmiewał hukami armat; szczękały gęsto karabiny na olbrzymim szlaku rosyjskim; z nagał się prawy wilnianin z Pogonią.. Ściśnięta tym ogniowym koliskiem wrogów, stała Polska coraz nowe zastępy swych synów, użyżniając obficie swe pola ich krwią, by mogiłami tych bezimiennych nieraz bohaterów umocnić swe szanse obronne.

A na tym szlaku twardej doli żołnierskiej spotykamy polskiego kapłana, który gorącym słowem ewangelicznym rozplomieniał zapał, umacniał w wytrwaniu, pocieszał w zwątpieniu lub kołł cierpienia tych, którzy odchodzili przed oblicze Najwyższego Wodza z raportem niebieskim.

Atoli zaimprovizowana odruchowo obrona wymagała zorganizowania wszystkich sił narodowych, ażeby zapewnić zwycięstwo. To też widzimy gorący ruch organizacyjny na wszystkich polach życia wojskowego. Organizuje się wojsko w ogniu bojowym w zwarte jednostki taktyczne, organizuje się i usprawnia administracja wojskowa wewnątrz kraju.

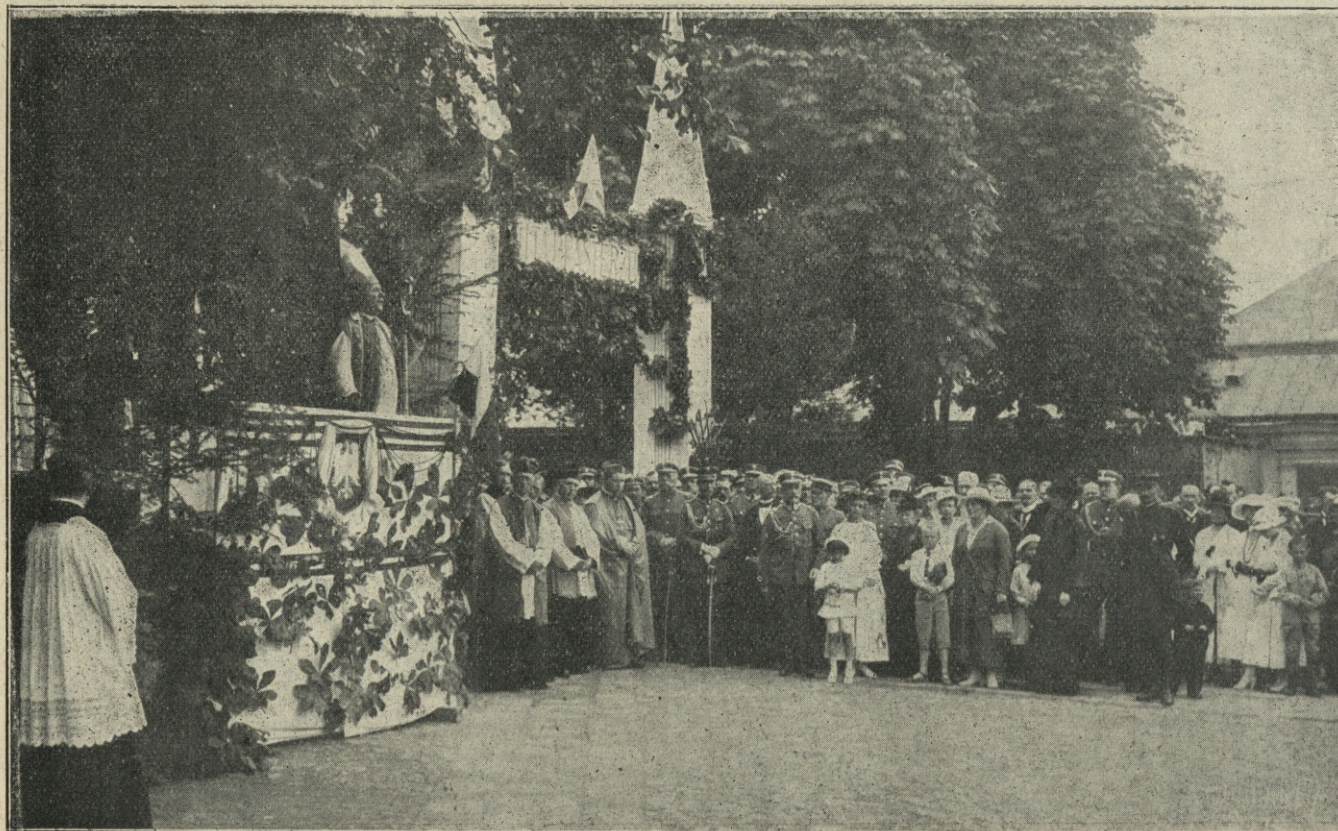
Oczywiście i duszpasterstwo wojskowe nie mogło pozostać w tyle. W tym też celu został po-



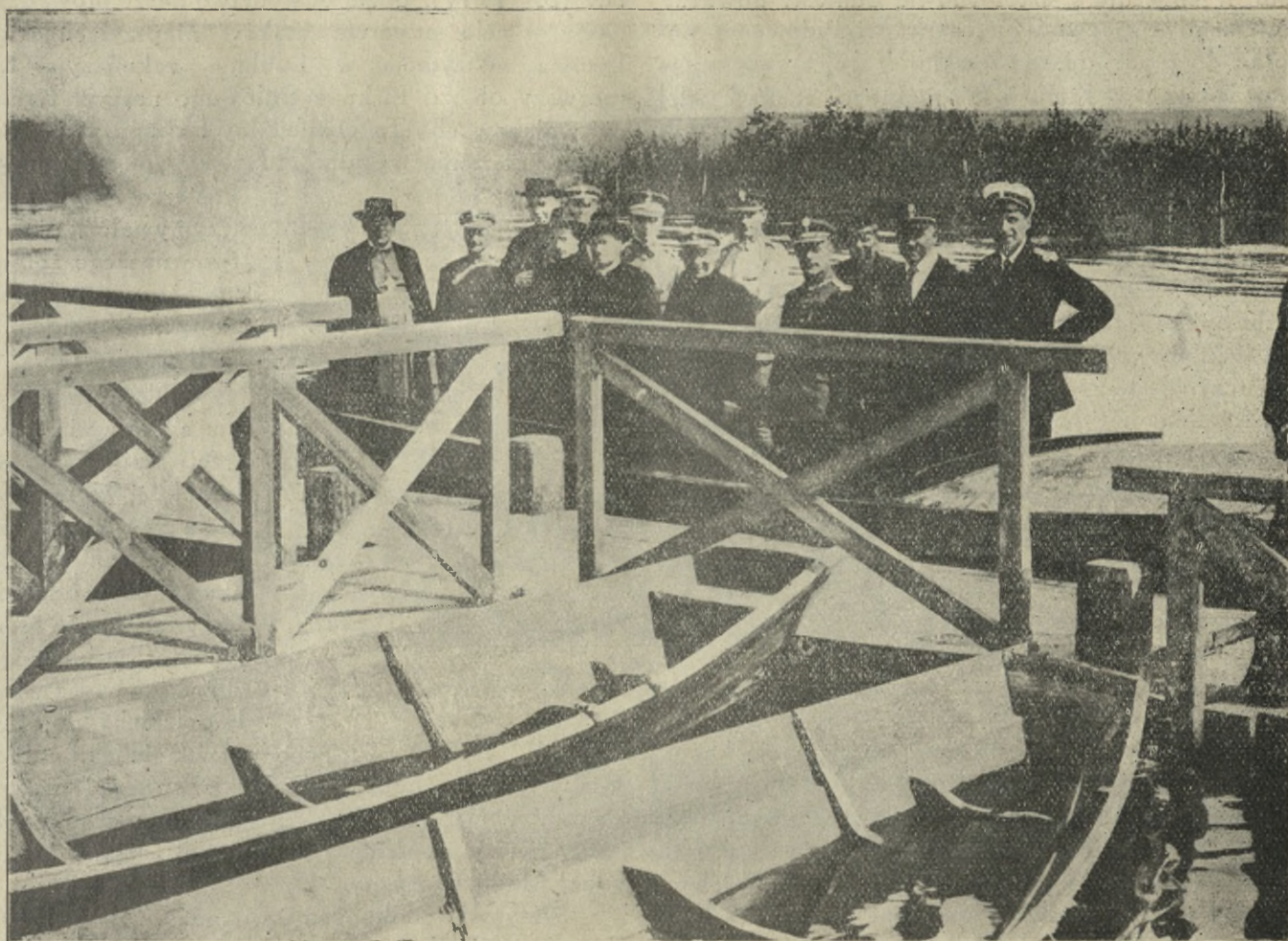
Nabożeństwo polowe w czasie wizytacji pasterskiej 2 dyw. p. Leg. w 1919 r.



Bierzmowanie na froncie dywizji Litewsko-białoruskiej w 1919 r.



Przemówienie Ks. Biskupa Galla podczas poświęcenia kościoła garnizonowego w Kielcach 1919 r.



Fragment z wizytacji Ks. Biskupa St. Galla flotyli pińskiej w r. 1919.

wołany Naczelny Kapelan, który miał czuwać nad zabezpieczeniem potrzeb religijnych wojska. Atoli dostoyny nasz Episkopat zarówno jak i władze państwowe zabiegały u Stolicy Apostolskiej o wyznaczenie Pasterza armji, któryby w charakterze Biskupa Polowego kierował duszpasterstwem wojskowem. Zabiegi te zostały uwieńczone pomyślnym skutkiem, dzięki zrozumieniu i życzliwemu poparciu ze strony ówczesnego Wizytatora Apostolskiego w Warszawie, J. E. Msgr. Dr. Achillesa Ratti'ego, który w imieniu Stolicy św. po porozumieniu się z Naczelnikiem Państwa i Naczelnym Wodzem zamianował Biskupem Polowym w dniu 5 lutego 1919 r. J. E. Ks. Dr. Stanisława Galla, Biskupa - Sufragana Warszawskiego.

Olbrzymie i trudne zadanie stanęło przed Pierwszym Biskupem Polowym w odradzającej się Ojczyźnie. Oto żołnierz polski, który krwawił się na froncie lub przysposabiał do wymarszu w kraju, domagał się serdecznej obsługi duchownej i pomocy materialnej, a nieliczny kler wojskowy potrzebował uzupełnienia swych szeregów, koniecznej

jurysdykcji i niezbędnych w posługiwaniu kapłanów kaplic polowych.

Pierwszą czynnością Biskupa Polowego były listy pasterskie, wystosowane w dniu 22-go lutego 1919 r. do Wojska oraz do Kapelanów wojskowych *). W listach tych dostoyny Pasterz dał niezbędne wskazania naszemu żołnierzowi, by wiernie umiał spełnić swe obowiązki, zaś kapłanom wojskowemu udzielił instrukcji i zachęty do zbożnej pracy.

Z kolei rzeczy rozpoczęły się zabiegi Biskupa Polowego o zabezpieczenie obsługi duchownej dla wojska, zwłaszcza walczącego na dalekich kresach. Nie było to rzeczą łatwą, gdyż diecezje nasze wskutek kilkuletnich działań wojennych oraz panujących epidemij poniosły bardzo liczne szczyby w szeregach duchowieństwa, a liczba nowowyświęconych kapłanów nie wyrównywała poniesionych strat. Czynnione starania na konferencji Dostoynego Episko-

*) Ogłoszone w Dzienniku Rozkazów Wojskowych Nr. 22 i 24 z r. 1919 i Rozkazach Wewnętrznych do kat. Duchowieństwa wojsk. Nr. 5 i 6 z 1919 r.

patu w Gnieźnie i Częstochowie odniosły poważny skutek, gdyż pozwoliły Biskupowi Polowemu powołać do pracy duszpasterskiej w wojsku kapłanów diecezjalnych w ramach 5% ogólnego stanu każdej diecezji. Umożliwiło to Biskupowi Polowemu obśadczenie wszystkich ważniejszych placówek duszpasterskich, zwłaszcza na froncie,— gromadny zaś napływ kapłanów w czasie najeźdu bolszewickiego w r. 1920 pozwolił zadośćuczynić wszystkim żądaniom dowódców o przydział księży kapłanów.

Ażeby się dostatecznie zorientować w potrzebach duchownych naszego żołnierza, walczącego na froncie lub sposobiącego się do wymarszu, J.E. ks. Biskup Gall udał się na wizytację kanoniczną wojska. Pierwszy objazd w r. 1919 przypadł na Małopolskę. Po wizytacji garnizonów w Krakowie (22/IV), w Tarnowie (23/IV), w Rzeszowie (24/IV), w Jarosławiu (25/IV), w Przemyślu (26—27/IV) Dostojny Pasterz odwiedził wojska stojące na linii w Chyrowie (26/IV), a wreszcie we Lwowie i oko-

licy (28—29/IV), gdzie dowództwo nasze prowadziło akcję w celu odparcia ataków nieprzyjaciela od Lwowa. Wizytacja w Lublinie zakończyła ten pierwszy objazd Biskupa Polowego naszych formacji wojskowych. Te odwiedziny biskupie miały doniosłe znaczenie moralne, gdyż słowo Dostojnego

Pasterza Armji podtrzymywało patriotyzm naszego żołnierza, który znajdował się w niezwykle ciężkich warunkach.

Dla zobrazowania sobie życia i potrzeb wojska w Wielkopolsce, która rządziła się wówczas autonomicznie, ks. Biskup Polowy udał się na zaproszenie gen. Dowbór-Muśnickiego dowódcy wojsk wielkopolskich, do Po-

znania (13/V.1919). Zarówno w Poznaniu jak i w Biedrusku miał możność ks. Biskup zapoznać się z warunkami życia garnizonowego żołnierza wielkopolskiego, który wspólnie z innymi formacjami bronił jednej Matki Ojczyzny.

Wizytacja dokonana w Łodzi (24/V 1919), później w Grodnie (1/VI 1919), w Wilnie [(3/VI,



Poświęcenie chorągwi 3 p. s. p. przez J. E. Ks. Biskupa Stan. Gallę.



Poświęcenie chorągwi oddziału przybocznego Prezydenta Rzeczypospolitej.



Fragment z pogrzebu „Niezanego Żołnierza”.

w Lidzie (5/VI), w Wołkowysku (6/VI), a później w Kielcach zapoznała ks. Biskupa St. Galla z potrzebami żołnierza w dawnej Kongresówce i Wileńszczyźnie.

Doniosłe znaczenie miał wyjazd Biskupa Polowego w r. 1919 na front wschodni. Wizytacja objęła najpierw pas frontu litewsko-białoruskiego (9—14/VII 1919 r.), poczynając od Baranowicz aż do Nowogródka. Pobożni ochotnicy z kresów, stanowiący w przeważnej części skład dywizji litewsko-białoruskiej, byli głęboko wzruszeni, widząc Pasterza wśród siebie, umacniającego ich słowem biskupim w tych ciężkich trudach żołnierskich i niezwykle przykrych warunkach walki. Generał Szeptycki, dowódca frontu litewsko-białoruskiego, wyraził swoje zadowolenie z bytności ks. Biskupa Polowego na terenie rozlokowania jego wojsk walczących. Czas od 14/VII do 17/VII 1919 r. wypełniła wizytacja biskupia na froncie poleskim. Na etapach Brześć n/B., Pińsk, Horodyszcze zapoznał się Dostojny Wizytator z niezwykle trudnymi warunkami, w jakich znajdowały się nasze oddziały walczące. Dowódca frontu poleskiego, generał Listowski, umożliwił również Księdzu Biskupowi

zestąpienie się z naszymi marynarzami z flotyli pińskiej.

Wizytacja frontu wołyńskiego (Kowel 17—18 VII), Łuck (18—19/VII) pozwoliła ks. Biskupowi Polowemu zetknąć się z hallerczykami, rekrutującymi się w znacznej części z ochotników amerykańskich.

Wizytacje kanoniczne frontu mazowieckiego (Jabłonna) w październiku, a frontu śląskiego w listopadzie 1919 roku dopełniły w pierwszym roku wojny objazdów pasterskich ks. Biskupa Polowego.

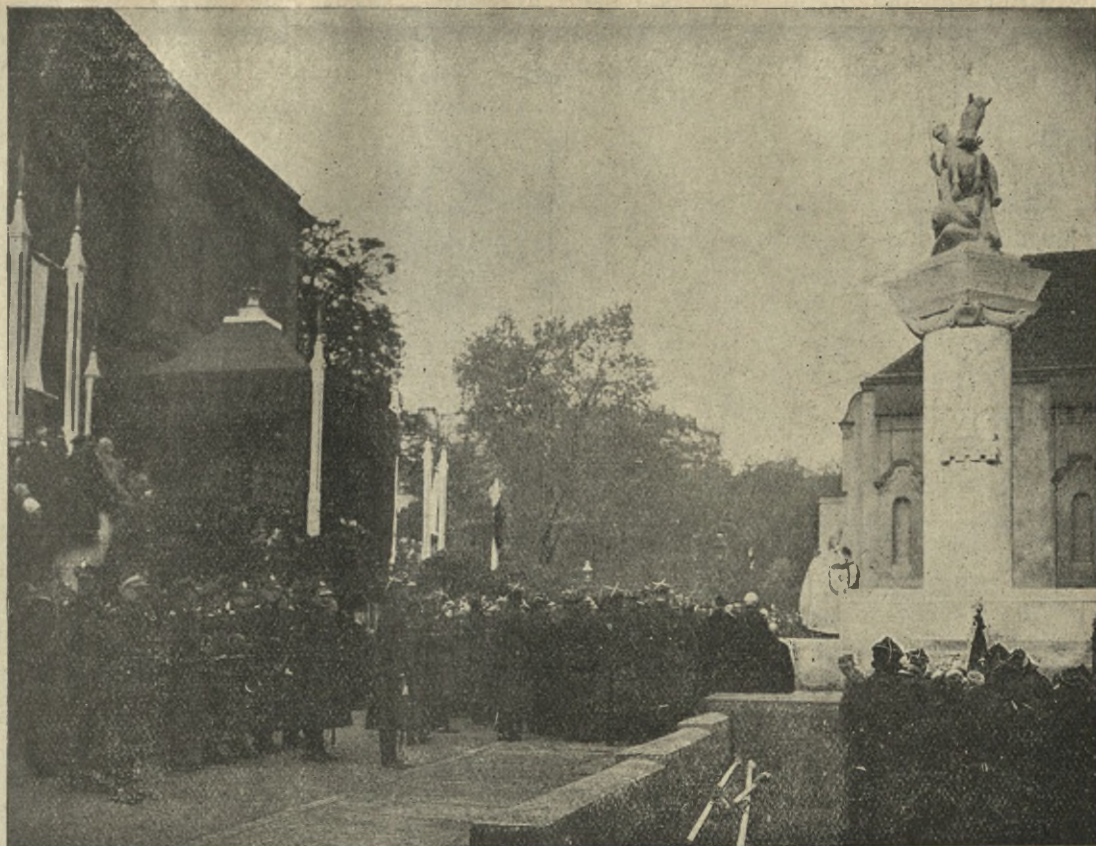
Podejmowane trudy apostołskie pozwalały utworzyć sobie dokładny obraz stanu duchowego naszych żołnierzy, a zarazem potrzeb i warunków materialnych, w jakich wojsko walczyło na froncie.

Skutkiem tych inspekcji było wysyłanie ks. kapłanów do oddziałów pozbawionych należytej opieki duszpasterskiej i poczynienie zabiegów o zabezpieczenie potrzeb materialnych żołnierza. W tym celu wydał ks. Biskup Polowy odezwę do całego narodu z okazji święta zjednoczenia wojsk polskich w dniu 19/X. 1919 r., kołacząc o pomoc i opiekę dla żołnierza polskiego. „Niech każdy”, pisał Pasterz Armji, „pośpieszy z czem może dla



Poświęcenie kaplicy - pomnika po poległych w Radzyminie.

tych, co ofiarną służbę krwi niosą dla Ojczyzny, bo to synowie i bracia nasi, a wszyscy nam drodzy. Wtedy tylko będziemy mogli powiedzieć do brata naszego i szlachetnego obrońcy: Trwaj jako dobry żołnierz Chrystusa, bo Ojczyzna jest z Tobą!". List ten został odczytany przez kler całej Polski z ambon, a ludność patriotyczna, od razu, choć zubożona, pospieszyła ze swymi ofiarami, głównie w ubraniu i pieniądzech, które za pośrednictwem księży kapłanów były rozdzielane na froncie i częściowo w kraju.



Poświęcenie pomnika poległych 15 p. ul. w Poznaniu.

Pospieszył również z pomocą dla chorych i rannych żołnierzy naszych, niezapomnianej dla nas pamięci, Ojciec Św. Benedykt XV, przesyłając przez ręce ówczesnego Nuncjusza w Polsce Msgr. Ratti'ego materiał opatrunkowy, narzędzia chirurgiczne i medykamenty. Dostojny Episkopat nasz ułatwiał ks. Biskupowi Polowemu zaopatrzenie kaplic polowych w niezbędne utensylja liturgiczne.

Rok 1920, jak wiemy, był niezwykle ciężkim w dziejach naszej wojny. Żołnierz nasz, wyczerpany już bardzo, z ogromnym wysiłkiem zmagał się z przeważającym liczebnie wrogiem. To też bardziej, niż kiedykolwiek potrzebował oparcia moralnego, a dowództwo z całą życzliwością witało myśl odwiedzin armii walczącej przez Biskupa Polowego. Widzimy więc J. E. ks. Biskupa Galla na wizytacji w r. 1920 frontu północnego (Mińsk, Mołodeczno), armii rezerwowej gen Sosnkowskiego (N.—Święciany, Łyntupy) i frontu południowego (Kowel, Równe). Dostojny Wizytator miał wówczas sposobność bezpośrednio stykać się z żołnierzem i umacniać go w ciężkiej służbie dla kraju. Wydał też ks. Biskup Polowy w tym przełomowym czasie kilka odezwow pasterskich do wojska i ks. ks. kapłanów, zachęcając do wytrwania i ofiarnego patriotycznego spełnienia obowiązku. W czasie zaś grożącym najazdem Stolicy, pozostawał ks.

Biskup w Warszawie, nawiedzając szpitale, przepełnione wówczas rannymi i chorymi.

Kiedy wreszcie szczęśliwie ukończoną została wojna, otworzyły się nowe perspektywy pracy dla duchowieństwa wojskowego. Po weryfikacji i demobilizacji ks. ks. kapłanów została wprowadzona w życie pokojowa organizacja duszpasterstwa wojskowego, a z nią zjawiało się zagadnienie normalnej obsługi religijnej naszego żołnierza. W związku z tem odbył J. E. ks. Biskup Polowy cały szereg konferencji dziekańskich, na których były omówione metody pracy duszpasterskiej w wojsku. W związku z tem udał się ks. Biskup Polowy w r. 1922 (grudzień) do Rzymu, gdzie uzyskał szereg uprawnień, udzielanych Ordynariuszom od Ojca św. Pełną zaś jurysdykcję proboszczowską otrzymało duchowieństwo wojskowe, zawdzięczając łaskawości Ojca św. Piusa XI, przy zawieraniu konkordatu z Polską dn. 10 lutego 1925 r. Jednakże konkordat w art. VII w sposób ogólnikowy określał te wyróżnienia i przywileje, które otrzymywało duchowieństwo wojskowe, koniecznem więc było konkretne i szczegółowe oznaczenie nadanej jurysdykcji. W tym celu J. E. ks. Biskup Polowy przedstawił na konferencji Episkopatu w Warszawie (sierpień 1925 r.) projekt Statutu dla duszpasterstwa wojskowego, który zyskał aprobatę tego Dostojnego Zgromadzenia. Pragnąc przedstawić Ojcu

św. projektowany Statut i uzyskać jego aprobatę, J. E. Ks. Biskup Gall udał się do Rzymu (grudzień 1925 r.), gdzie na posłuchaniu papieskiem rzecz całą przedstawił. Ojciec św. Pius XI zaznaczył, że „Polskę traktuje jako wielkie mocarstwo“, przy-
czem udzielił swemu Nuncjuszowi w Warszawie koniecznych pełnomocnictw do wprowadzenia tego Statutu w życie. Dzięki temu Nuncjusz Apostolski, Msgr. Wawrzyniec Lauri w dniu 27 lutego 1926 r. w imieniu Stolicy Apostolskiej nadał powyższy Statut klerowi wojskowemu naszej armji. Statut został ogłoszony z rozkazu Premjera i Ministra Spraw Wojskowych, P. Marszałka J. Piłsudskiego przy współudziale zainteresowanych Ministrów w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej (Dz. U. R. Nr. 124/26, p. 714), nabywając przez to obustronnej mocy obowiązującej. Wprowadzenie Statutu, nadającego prawa i jurysdykcję proboszczowską księżom kapelanom, uważane jest za „magna charta“ tych uprawnień duchowieństwa wojskowego, które pracę duszpasterską w wojsku pozwalają prowadzić wszechstronnie. To też zarówno kler wojskowy

jak i cała Armja przyjęły z wdzięcznością ten Statut, który był jeszcze jednym dowodem szczerej dla narodu polskiego ze strony Ojca św. Piusa XI-go życzliwości.

Opierając się na postanowieniach Statutu ks. Biskup Polowy ustanowił Sąd duchowny przy Polowej Kurji Biskupiej, który rozpatruje sprawy osób wojskowych, podległych jurysdykcji ordynariusza polowego, zwłaszcza dotyczące małżeństw. Drugą instancją na wniosek Biskupa Polowego został wyznaczony przez stolicę Apostolską Warszawski Sąd Metropolitalny. Uzyskał również Ks. Biskup Polowy prawo zamianowania trzech wikariuszy generalnych, co, zwłaszcza w czasie wojny ze względu na sytuację bojową, ruchliwość i rozmieszczenie wojska, pomnożenie się i różnorodność spraw, znaczne zwiększenie się liczby ks. ks. kapelanów i częstsze wyjazdy i wizytacje pasterskie, ma doniosłe znaczenie dla usprawnienia rozgałęzionego aparatu administracyjnego.

Wykorzystując uprawnienia statutowe, podzielił Ks. Biskup Polowy cały obszar Rzeczypospolitej



Poświęcenie sztandaru 9 p. st. k. przez J. E. Ks. Biskupa Galla w Grajewie.



Wizytacja pasterska strażnicy KOP, u na granicy litewskiej w 1928 r.

na parafje wojskowe, mając na uwadze linje komunikacyjne, skupienie wojska i stosunki miejscowe. Utworzone 70 parafij obrządku łacińskiego obejmują wszystkich wojskowych czynnie służących oraz ich rodziny (żona i dzieci niepełnoletnie), znajdujących się na odnośnem terytorjum. Na czele każdej parafji wojskowej został postawiony wówczas ks. kapelan, który otrzymał od Biskupa Polowego uprawnienia proboszczowskie, dzięki czemu może on zadośćuczynić wszystkim potrzebom religijnym swoich parafjan. W zakres pracy parafjalnej wojskowych księży proboszczów wchodzi również obowiązek religijnego oświecenia żołnierzy a także prowadzenie aktów stanu cywilnego według obowiązujących przepisów państwowych. Administrowanie majątkiem kościelnym odbywa się na podstawie prawa kanonicznego i wytycznych, ustalonych przez Ministerstwo Spraw Wojskowych. W zakres pełnienia swych obowiązków urzędowych księży kapelani podlegają dziekanom okręgów korpusowych, którzy w liczbie dziesięciu zostali wyznaczeni przez Ks. Biskupa Polowego; pełnią oni zarazem rolę fachowych doradców dowódców korpusu.

Nie mniejszą opieką otoczeni zostali żołnierze obrządku grecko-katolickiego. Utworzył dla nich Ks. Biskup Polowy siedem parafij wojskowych,

które powierzył pasterzowaniu księży obrządku wschodniego. Nad sprawnem i wszechstronnem zabezpieczeniem obsługi religijnej tych wojskowych czuwa wyznaczony specjalnie dziekan grecko-katolicki, który jest zarazem radcą Biskupa Polowego do spraw liturgicznych swego obrządku.

Również żołnierze obrządku ormiańskiego, jakkolwiek jest ich znikoma liczba, mogą korzystać w razie potrzeby z pomocy religijnej księdza swego obrządku, gdyż dostojny Pasterz armji jednego z pośród księży ormiańskich powołał na stanowisko kapelana wojskowego.

Ażeby zabezpieczyć należytą obsługę religijną wojska przez dostateczną ilość księży kapelanów, Ks. Biskup Polowy wyjednał u Stolicy Apostolskiej we wspomnianym Statucie zarządzenie, mocą którego ordynariusze diecezjalni oraz przełożeni zakonni zostali zobowiązani do wyznaczenia na wniosek Biskupa Polowego niezbędnej liczby księży z pośród swego kleru do służby duszpasterskiej w wojsku. Ma to ogromne znaczenie dla życia i sprawności armji, zwłaszcza na wypadek mobilizacji, którą zawczasu i w najdrobniejszych szczegółach należy opracować.

Pragnąc w możliwie dogodny sposób dla wojska wykonywać jurysdykcję Biskupią, uzyskał dostojny Pasterz szerokie uprawnienia, jakich udziela Stoli-

ca Apostolska w t. z. „quinquennales“ niektórym ordynariuszom diecezjalnym. Dotyczy to głównie prawa udzielania różnorodnych dyspens, szczególnie w odniesieniu do spraw małżeńskich. Otrzymał też Ks. Biskup Polowy pewne uprawnienia w zakresie udzielania zezwoleń na msze św. polowe, które w wojsku częstokroć odprawiać się muszą, ażeby dać możność żołnierzom zadośćuczynienia swoim obowiązkom religijnym.

Na podstawie tak zakreślonej jurysdykcji Ks. Biskup Polowy sprawuje swój urząd Pasterza Armji. A więc ogłasza odezwy pasterskie do podległego kleru i wojska,— zwłaszcza weszły w stały zwyczaj



Biskupi kościół wojskowy w Warszawie.

odezwy wigilijne do naszego żołnierza, mające na celu zespolenie armji w jedną rodzinę, co przecież posiada doniosłe znaczenie pedagogiczne. Wydaje zarządzenia, dotyczące przeprowadzenia spowiedzi wielkanocnej, podczas której w Warszawie i w okolicznych garnizonach sam udziela komunji św., bierzmuje, głosi nauki i nawiedza chorych żołnierzy w szpitalach wojskowych. Z okazji ważniejszych uroczystości wojskowych ks. Biskup Polowy celebrowe nabożeństwa, dokonuje różnych poświęceń.

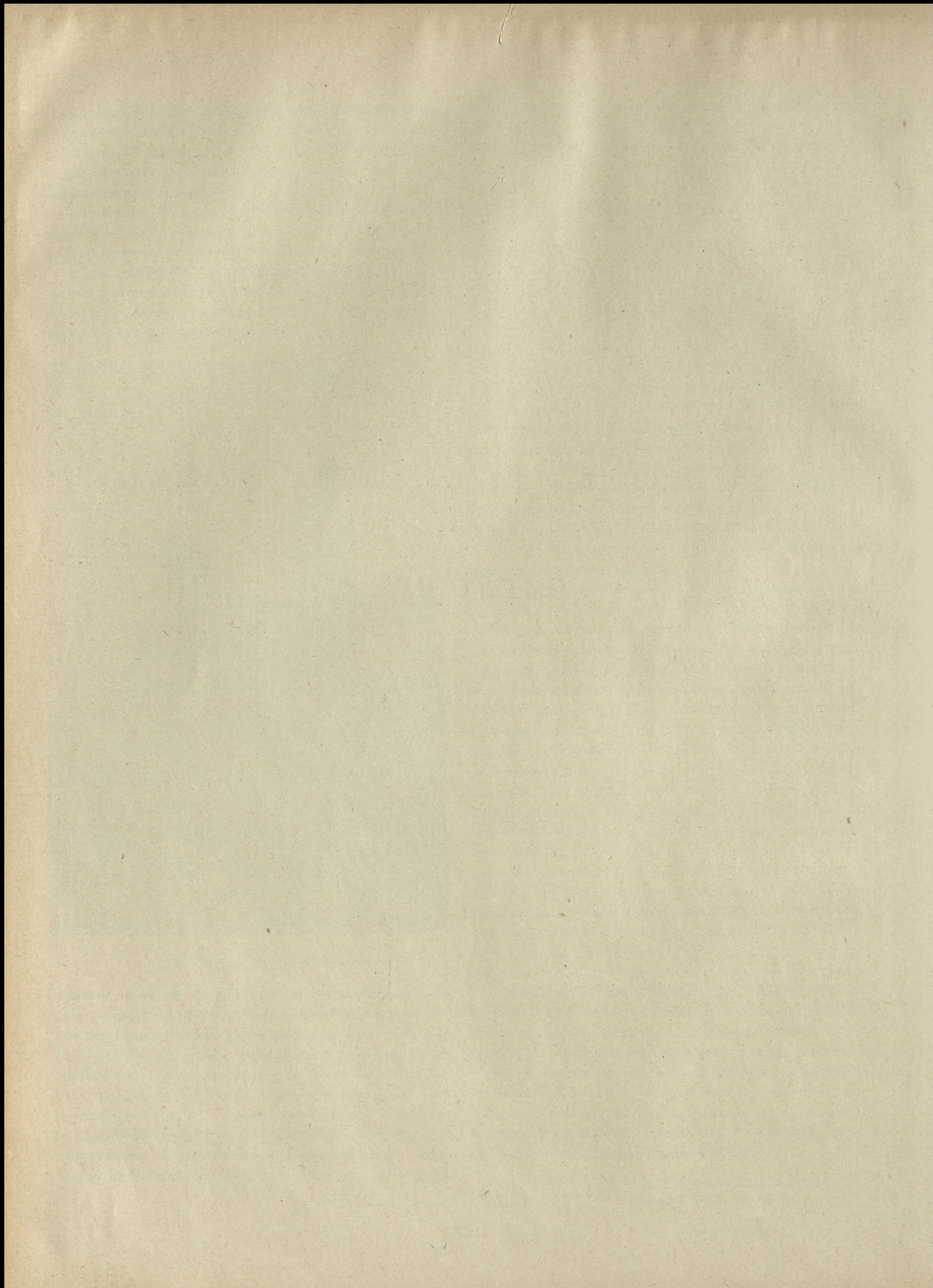
Osobliwie często wypadły w tem dziesięciolecie biskupstwa polowego wielkie uroczystości wojskowe poświęcenia chorągwi i sztandarów pułkowych. W tych wypadkach niemal zawsze ks. Biskup Gall dokonywał osobiście tych podniosłych ceremonij, podnosząc w okolicznościowych przemówieniach znaczenie i doniosłość w życiu pułku tego rodzaju uroczystości i składanej wówczas na wierność chorągwiom przysięgi. W czasie wizytacyj pasterskich, które najczęściej łączą się ze świętem pułkowym, ks. Biskup Polowy, oprócz czynności liturgicznych, dokonuje inspekcji pracy duszpasterskiej ks. ks. kapelanów i urzędów parafjalnych i dziekańskich. Oczywiście przybywa tu jeszcze szereg innych czynności kościelnych, związanych z urzędem biskupim, jak. np. poświęcanie i konsekracja kościołów garnizonowych i kaplic wojskowych, cmentarzy, utensyljów liturgicznych, portatyli, olejów św. i t. d. Czynności te są nieraz dość uciążliwe, gdyż wymagają częstych i dalekich wyjazdów, nieraz na krańce Rzeczypospolitej. Bierze też udział ks. Biskup Polowy, jako właściwy Ordynariusz w zjazdach i konferencjach Episkopatu, referując sprawy, dotyczące duszpasterstwa wojskowego.

Ubiega już dziesiąty rok od czasu objęcia przez ks. Biskupa Dr. Stanisława Galla zaszczytnego choć trudnego urzędu Pasterza Armji Polskiej. Lata to niezwykle a tak bogate w wydarzenia historyczne. Dostojny Pasterz nie tylko był biernym świadkiem zmartwychwstania Ojczyzny, zwycięstwa oręża polskiego i budowania skomplikowanego aparatu państwowego, ale został powołany przez Stolicę Apostolską i Naczelnika Państwa do współudziału w tem wielkim i zaiste wiekopomnem dziele. On, jako pierwszy Biskup Polowy Armji polskiej, miał to szczęście, że błogosławił żołnierza polskiego i święte znaki chorągwi, które zmagaly się w ciężkich bojach z wrogami Ojczyzny i Kościoła Chrystusowego. Bóg też pozwolił Mu witać radosnem „Te Deum“ żołnierza, powracającego z pola bitew z wawrzynem zwycięskim na czole, zaś „Nieznane-mu Żołnierzowi“, symbolowi ofiarnej krwi i trudu żołnierskiego, poświęcać grób na wieczne spoczywanie i umacnianie serc wiernych synów Ojczyzny.

Ten krótki szkic, obrazujący działalność ks. Biskupa Dr. Stanisława Galla, jest tylko wejrzeniem z lotu ptaka na dziesięciolecie Biskupstwa Polowego. Nie inny ma charakter, jeno przyczynka historycznego, — bo też dzieje nie są przecież zamknięte. Historia dokona reszty, a dzieje postaci, które się zarysowały na szerokiej płaszczyźnie życia, odtworzy z naszych okrucich wspomnień i notatek i oświe-tli w promieniach wieczystej Prawdy.

Ks. Dr. Tadeusz Jachimowski
DZIEKAN WOJSK POLSKICH.

CZĘŚĆ II.





*Przemówienie J. E. Ks. Biskupa Dr. Antoniego Szlagowskiego,
wygłoszone dn. 6.XI.1926 r. podczas poświęcenia Lotniska w Warszawie na Okęciu
przez J. E. Ks. Biskupa D-ra Stanisława Galla.*

Oto jako orzeł wzbije się i odleci..
(Jerem. 49, 22)

Oto jako orzeł przyleci a wyciągnie
skrzydła swe.
(Jerem. 48, 40)

Legendowy Lech założył stolicę tam, gdzie znalazł gniazdo orła białego, orzeł zaś biały powiódł Polskę w górne przestworza jej chwały dziejowej.

Nowoczesna Polska zakłada w swej stolicy gniazdo dla nowożytnego orła ze stali i benzyny. Tu na tem polu odrodzona Polska staje wobec swego posłannictwa, ono ją unosi i spotężnia, ono jej daje skrzydła i skrzydła rozwija według słów poety (Wyspiański).

Stąd drogi powietrzne rozchodzą się na wszystkie strony i na tem lotnisku narody spotykać się będą, zaprawiać się będą do wspólnej kulturalnej pracy.

Stąd ptak stalowy w przestworza wypłynie, imię Polski rozniesie na krańce świata i da Bóg wiedzy polskiej niestarte wypisze zgłoski.

Stąd płatowce polskie, czerwonym krzyżem, jako symbolem miłości Chrystusowej, znaczone, chyżo ku ratunkowi chorych i rannych braci pośpieszą.

Stąd armia lotnicza swe czaty odbywać będzie, jako obłok wznijdzie, a jako burza wozy jej, prędsze, niżli orłowie konie jej (Jerem. 4, 13), mocniejsze niżli lwi (II Król. 1, 23).

Lew skrzydlaty to wojsko powietrzne, o Polsko. A wiatr ten z pod Grunwaldu, Chocimia, Kirchholmu dawnych zwycięstw niech przynosi wam wspomnienia. W nagłej zaś potrzebie bojowej niech wiatr męstwa pochwyci i wicher bitew rozmiecie nieprzyjacioły twoje, a ty Polsko, rozradujesz się w Panu, rozweselisz się w Marji królowej swojej.

* * *

Od początku swego odrodzenia Polska buduje port nad własnym morzem. Dziś zakłada port drugi, nie morski, lecz lotniczy, drugą Gdynię powietrzną tworzy w sercu państwa, w samej stolicy. Wielka to zaprawdę myśl państwowa, żywotna myśl narodowa.

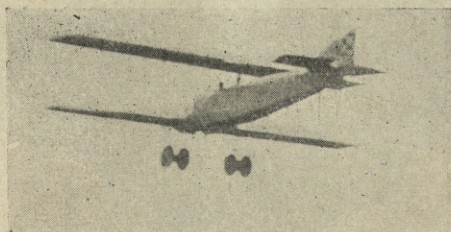
Gdynia powietrzna w stolicy, oto hasło, oto
zew potężny, który niech idzie przez Polskę całą,
niech poruszy, niech zapali: wszystko i wszyscy
dla Gdyni powietrznej.

Ogłoście dobrowolną ofiarę, dobrowolny grosz,
nazwijcie ten grosz imieniem Marji królowej nie-
bieskiej i polskiej, bo ona po przez niebo polskie
powiedzie lud swój do wielkości i chwały.

Dobrowolny grosz niech cały naród składa,
bo on wszystkim korzystać będzie z błogosła-

wionych dobrodziejstw tej naszej Gdyni war-
szawskiej.

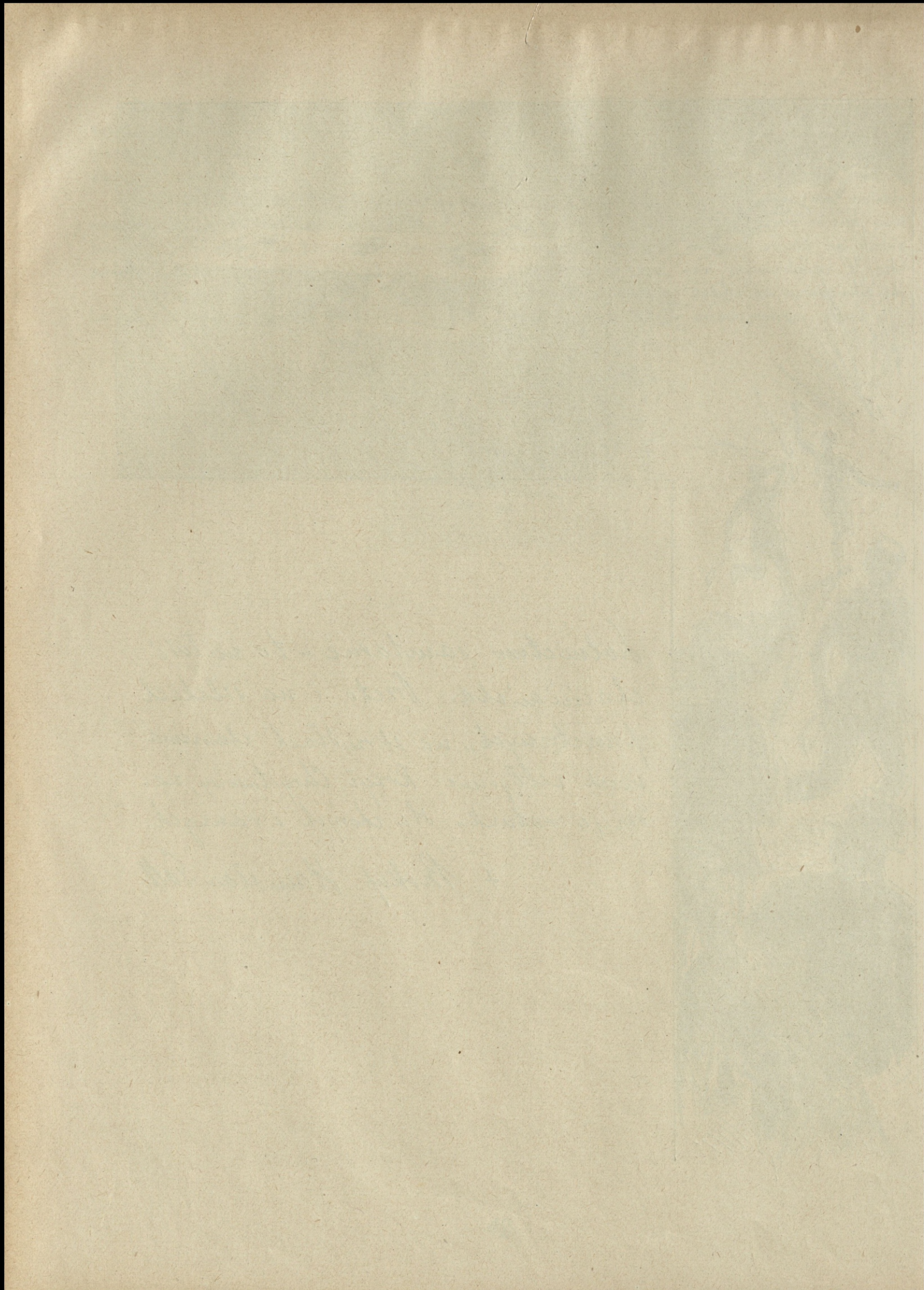
A jako wielki Konstantyn ujrzał na niebie
Labarum, ono zaś dało mu zwycięstwo i pano-
wanie nad światem, tak wy, panowie, polskie
Labarum Chrystusa Króla zatknijcie na tem polu
lotniczym, wypiszcie statkami swemi na niebie
naszem, niech ono wam przewodniczy w pra-
wdzie, w wolności, w pokoju ku upragnionej po-
tędze państwa i chwale narodu całego. Amen.





Lotnictwo sanitarne - to miłość
chrześcijańska. Preto i na szlakach
powietrznych, na skrzydłach zbawienia
miec zabłyśnie Krzyż Chrystusowy, na-
daje ratunku dla chorych i rannych.

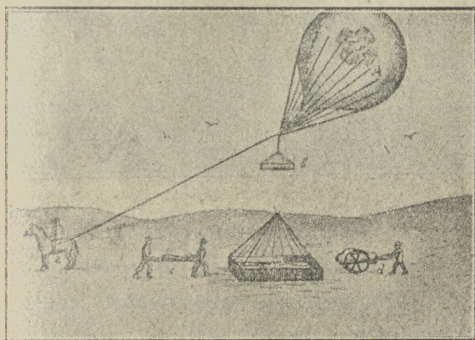
+ Biskup Stanisław Gall



Zarys rozwoju lotnictwa sanitarnego.

Lotnictwo sanitarne, pełniące od kilkunastu lat szczytną misję samarytańską, posiada już swą bogatą kartę historyczną.

Już od roku 1773-go w umyśle doktora de Rozier rodzi się myśl wykorzystania drogi powietrznej



dla przewożenia cierpiących. W tym celu konstruuje on nawet jakiś aparat latający, lecz ginie pod jego szczytkami w imię wzniosłej idea samarytańskiej. W

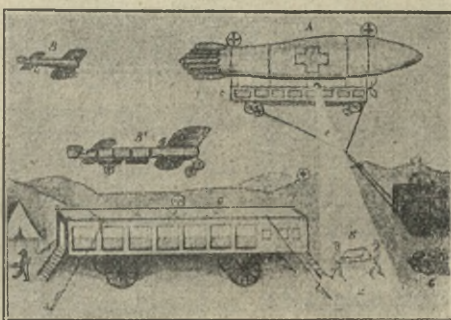
latach późniejszych szereg lekarzy francuskich marzy o zastosowaniu aparatów latających do przewożenia rannych i chorych, lecz nie danem im było zrealizować swych górnych marzeń.

Z konkretną propozycją użycia lotnictwa w służbie sanitarnej wystąpił w r. 1910-ym lekarz naczelny armii holenderskiej dr. de Mooy. Zamierzał on wykorzystać w tym celu balony sterowe zaopatrzone w reflektory dla odszukiwania rannych, oczekujących pomocy. Aczkolwiek idea ta nie została wcielona w życie, jednakże wydała plon w postaci budzącego się zainteresowania współczesnych dla tego zagadnienia. T-wo francuskiego Czerwonego Krzyża rozwija podówczas energiczną propagandę, która umożliwia francuskiemu senatorowi pilotowi i lekarzowi Raymond'owi użycie w r. 1912-m specjalnie dostosowanego samolotu. Po raz pierwszy w historii ludzkości w czasie manewrów francuskich ukazał się w powietrzu samolot z godłem Czerwonego Krzyża, wykazując niewątpliwą zdolność do odszukiwania i przewożenia rzekomych rannych. W pierwszych miesiącach wojny światowej dr. Raymond ginie śmiercią lotnika.

Pracę jego kontynuuje porucznik-lekarz Chassaing, któremu po wielu trudach i upokorzeniach moralnych udaje się przekonać czynniki decydujące o konieczności zastosowania samolotu, jako środka przewozowego dla rannych. Dopomogła mu w tem wojna światowa, dająca możliwość kilkakrotnego wypróbowania płatowca dla ewakuacji rannych, którzy dzięki wczesnym zabiegom chirurgicznym zostają uratowani dla życia.

Wojna światowa nie daje możliwości szerszego zastosowania lotnictwa sanitarnego, ponieważ ilość samolotów dla celów bojowych okazała się niedostateczną, a zresztą sprawnie działające środki komunikacji ziemnej t. j. koleje i samochody umożliwiały szybkie i wygodne, pozbawione większego ryzyka, przewożenie rannych.

W pierwszych latach wojny transportowanie rannych nosi charakter raczej sporadyczny i dorywczy, mianowicie piloci, odlatujący z frontu w głąb kraju, zabierali ciężko rannych towarzyszy broni. W ten sposób w roku 1915-m serbscy lotnicy wojskowi ewakuowali z frontu na tyły kilkudziesięciu rannych. W armii niemieckiej przy punktach opatrunkowych urządzano prowizoryczne lądowiska, a piloci,



odlatujący z linii frontu na tyły, zabierali rannych, umieszczając niejednokrotnie nosze na skrzydłach płatowca.

Tego rodzaju atoli przewożenie chorych i rannych na zwykłych płatowcach bojowych, nie posiadających specjalnych urządzeń sanitarnych, musiało wpływać ujemnie na stan zdrowia i samopoczucie przewożonych. Dopie-



ro w drugiej połowie 1917 r. gdy szybko rozwijająca się technika dała lotnictwu nowe płatowce, francuskie władze wojskowe przekazały sanitariatowi przestarzałe, typy samolotów które doktor Chassaing, inż. Niemirowski i doktor Tilman przystosowują do przewożenia dwóch rannych w pozycji leżącej. Przystosowany w ten sposób przez doktora Chassainga płatowiec A. E. F. zostaje w pełni wykorzystany w czasie walk na Aisne. W roku 1918-m doktor Chassaing urządza w podobny sposóbabinę na płatowcach typu Bréguet, zastosowując boczną ścianę odsuwaną przy umieszczaniu rannych.

Poza tem wojna światowa nie przyczyniła się do dalszego rozwoju lotnictwa sanitarnego, dając natomiast obfite doświadczenia, które wykazały trudność ewakuowania rannych bezpośrednio

lub zasypanych śniegiem, można było dotrzeć tylko drogą powietrzną, rozpoczyna się transportowanie rannych na doraźnie przystosowanych samolotach. Często całe przystosowanie ograniczało się do zdjęcia wieżyczki z karabinami maszynowymi a przez poszerzony nieco w ten sposób otwór kabiny wnoszone na rękach rannego, przewożąc go do ośrodków sanitarnych w Beyrut, Aleppo i Damaszku.

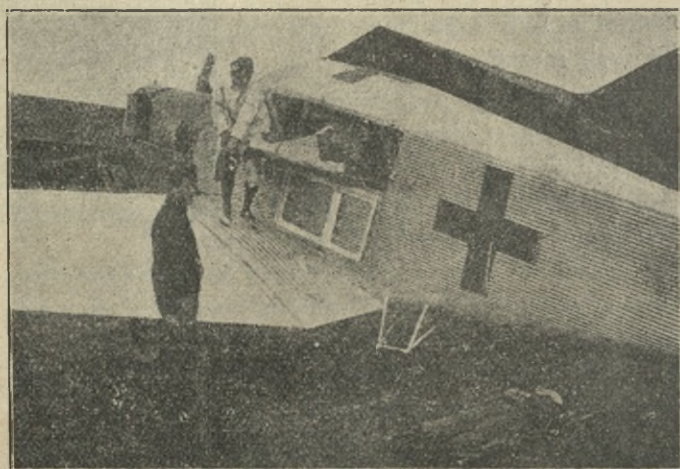


Od grudnia 1920 roku do marca 1921 roku ta improwizacja transportowa uratowała życie ośmdziesięciu kilku rannym, którzy w przeciwnym razie bez rychłej pomocy musieliby umrzeć. W marcu 1921 r. rząd francuski wysłał do Syrii i Ma-

z pola walki ze względu na ewentualność obstrzału, a także na przeszkody w lądowaniu na terenie porośniętym przez okopy, leje i t. p. Ponadto doświadczenie z czasów wojny światowej wykazało nieracjonalność użycia balonów sterowych ze względu na znaczne ich koszty i trudności manewrowania. Odrzucono problem wyszukiwania rannych na polu walki, gdyż niska wysokość może spowodować zestrzelenie, wyższa zaś nie pozwala na odróżnienie leżących żołnierzy od rannych, a rannych od zabitych.

Dopiero w czasie francuskich wojen kolonialnych w Syrii i Marokku lotnictwo sanitarne potężnie się rozwija, zdobywając sobie całkowite prawo obywatelstwa.

W grudniu 1920 roku w Syrii, gdy do posterunków francuskich, odciętych przez nieprzyjaciela,

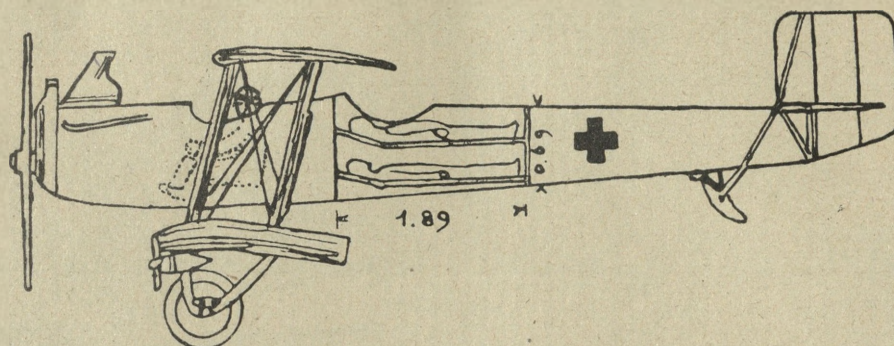


rokka 60 samolotów sanitarnych typu Bréguet'a 14 T zabiną Chassaing'a. W ciągu 6 miesięcy przywieziono temi płatowcami przeszło siedemset osób poszkodowanych na zdrowiu bez najmniejszego wypadku, dzięki czemu zaufanie do tego rodzaju lokomocji stale wzrastało zarówno wśród przewożonych jak i lekarzy.

Również i w Marokku używano płatowca dla ewakuacji rannych jeszcze przed nadesłaniem z Fran-

cji Bréguet-Chassaing'ów. Od stycznia do listopada 1923 r. w Syrii i Marokku samoloty sanitarne przewiozły 1050 rannych. Według danych statystycznych płatowce sanitarne w latach 1921 — 1923 przewiozły 2400 osób. W okresie intensywnych działań wojennych wojsk francuskich zdarzały się wypadki ewakuacji do 200 rannych na dobę.

wą 610 rannych z działań bojowych na Taza, przewożonych drogą kołową całymi dniami wśród straszego upału i tumanów kurzu, na przestrzeniach 100 — 200 km., nieraz po grzbietach górskich do 2000 m. wysokości, po zniszczonych drogach, gdzie samochody mogą posuwać się jedynie z wielką trudnością, Byłoby to klęskę sanitariatu, gdyż



Przystosowanie aeroplanu do celów sanitarnych (1917 r.).

Począwszy od roku 1924 przewożenie rannych drogą powietrzną przyjmuje bardziej regularny charakter, a przeciętna cyfra miesięczna przewożonych rannych wynosi w Marokku około 50, a w Syrii około 35 osób, przyczem ranni ci byli umieszczani w szpitalach, odległych od linii frontu od 80 — 450 km., zależnie od rodzaju zranienia.

Lotnictwo sanitarne w kolonjach rozstrzygnęło problem przewożenia rannych przez okolice, nie posiadające ani kolei ani dróg bitych. Zamiast przewożenia na mułach, które trwało kilka dni, lub na samochodach przez pustynne wertepy, zastosowano samoloty sanitarne, przewożące rannych w ciągu paru godzin do odległych o kilkaset kilometrów szpitali w warunkach najbardziej humanitarnych, bo przy minimalnym wstrząsie. Dla zilustrowania warunków w jakich odbywałoby się przewożenie rannych, gdyby nie było lotnictwa sanitarnego, przycnę poniżej wyciąg z raportu szefa sanitarnego armij walczących w Marokku:

„Wyznaję bez skrępow, że bez płatowców sanitarnych, pokonywujących olbrzymie przestrzenie, służba zdrowie musiałaby przeżywać ciężkie chwile i obecne okrzyki zachwytu byłyby okrzykami zgrozy i oburzenia, mającemi swój oddźwięk w prasie Marokka i metropolji. Ktoby posądził mnie o przesadę, zechce wyobrazić sobie drogę krzyżo-

wielu rannych zmarłoby przed osiągnięciem szpitali w Fez i Maknes“.

Jak widzimy Francja jest kolebką lotnictwa sanitarnego w pełnym znaczeniu tego wyrazu. Lecz i inne kraje poszły za przykładem Francji, tworząc i rozwijając lotnictwo sanitarne. Przodują na tem polu Anglja, Włochy i Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, posiadając mniej lub więcej bogate doświadczenie w zakresie przewożenia chorych i rannych.

Omawiając inne kraje nie można pominąć milczeniem Polski, która również posiada własne, aczkolwiek skromne lotnictwo sanitarne! Rozwój jego datuje się w Polsce od r. 1924, kiedy to — generał, dr. Sławoj Składkowski ówczesny inspektor służby zdrowia przy departamencie sanitarnym M. S. Wojsk., późniejszy Szef. dep. sanitarnego tegoż ministerstwa, rozpoczął energiczną akcję na rzecz stworzenia u nas lotnictwa sanitarnego. Dzięki niemu został powołany do życia komitet wykonawczy lotnictwa sanitarnego w Polsce. Komitet ten uzyskał odpowiednie fundusze, i dzięki temu już w kwietniu 1925 r. zostały zamówione 2 pierwsze samoloty sanitarne typu „Henriot“ na jednego leżącego chorego i samolot-kareta Bréguet 14T na 2 leżących chorych i lekarza wzg. sanitariusza, ufundowany przez „Polskie T-wo Farmaceutyczne“.



We wrześniu tegoż roku został zamówiony i trzeci samolot sanitarny typu „Henriot”, który w Polsce przy dzisiejszych warunkach ma największe zastosowanie. Pozatem należy wspomnieć o improwizacji, dokonanej w roku 1924-tym w Poznaniu przez ówczesnego dowódcę 3 p. lot. pułkownika pilota Periniego z inicjatywy ówczesnego szefa sanitarnego Okręgu Korpusu Nr. VII Poznań generała brygady lekarza Pileckiego i ówczesnego dowódcy 6 baonu sanitarnego płk.-lek. Jarocińskiego. Przystosowany został płatowiec wojskowy typu „Albatros”, który na menewrach poznańskich

w r. 1924-tym [znakomicie wywiązał się ze swego zadania*).

Obecnie Polska posiada około 20 wojskowych samolotów sanitarnych, zdobywających sobie zarówno w kołach wojskowych jak i wśród społeczeństwa cywilnego zasłużone uznanie.

Bohdan Jałowiecki.

*) Dane dotyczące rozwoju lotnictwa sanitarnego w Polsce zostały zaczerpnięte z artykułu ppłk. lek. dr. med. F. Kóżyckiego od tyt. „Lotnictwo Sanitarne”. (Miesięcznik „Polski Czerwony Krzyż” Nr. 6/28).

Ilustracje na str. 45, 46 i 47 wzięte są z pracy gen. C. Badnella p. t. „Le ali della salvezza” Rzym 1925 r. Ilustracje na str. 45 określają marzenia dr. Mooy’a o lotnictwie sanitarnym; na str. 46 wskazują nam realizację marzeń dr. Mooy’a, a przedstawiają załadunek chorych do płatowca sanit.

O urządzaniu lotnisk sanitarnych.

Wstęp.

Drogi lądowe, wodne i powietrzne, wzięte w całości, stanowią w danym kraju t. zw. sieć komunikacyjną. Stanowi ona niejako układ krwionośny kraju; na niej skupia się cały ruch handlowy i podróżniczy, a w czasie wojny — ruch wojskowy. Dając łatwość przybycia w pożądane miejsce bez trudów i wielkiej uwagi, stały się drogi wyrazem życia w terenie i obliczem, z którego możemy sądzić o stanie kulturalno-gospodarczym pewnej części kraju i o tem, co się dzieje w okolicy.

Drogi polskie nigdy dobrej sławy nie miały. W 965 r. Dąbrówka wkroczyła do Polski z całym swym otoczeniem, w braku dróg — konno; nie lepiej działo się w 1384 r., kiedy to Królowa Jadwiga w ten sam sposób wkraczała do Krakowa.

Za panowania Wł. Jagiełły kilkakrotnie w czasie jego wypraw na Krzyżaków, budowano na Wiśle mosty. Za Zygmunta I nad główniejszymi traktami mieli nadzór starostowie, którzy do pomocy przybierali sobie dwu ze szlachty.

Był to niejako początek administracji drogowej.

Naogół dawna Rzeczpospolita mostami i drogami pochwalić się nie mogła; mosty i drogi były złe, a dbałości i opieki nie było żadnej. Dopiero przy końcu swego istnienia niezależnego, zaczęto myśleć o drogach i mostach; opiekę nad nimi powierzono „komisjom dobrego porządku“, które tak samo nic godnego uwagi nie zdziałały.

Od tego czasu aż po dzień dzisiejszy stosunkowo niewiele się zmieniło w stanie dróg polskich. Urządzona w styczniu b. r., podczas pierwszego polskiego kongresu drogowego, Wystawa drogowa zgromadziła w swych salach w dużej ilości skrupulatnie zebrane dane statystyczne, które stwierdziły, że gęstość sieci dróg bitych w Polsce, w porównaniu z krajami zachodnio-europejskimi, przedstawia się śmiesznie małą. I wtenczas, gdy na 1 km. kwadratowy powierzchni przypada metrów bieżących dróg bitych: w Saksonji — 1365 m., w Anglii — 1174 m., w Bawarii — 1122 m., we Francji — 1088 m., w Czechosłowacji — 626 m., w Niemczech

(Rzesza N.) — 522 m., w Prusach — 344 m., na Węgrzech — 260 m., — to w Polsce wszystkiego — 114 m.

W poszczególnych województwach Rzeczypospolitej sytuacja ta przedstawia się w ten sposób: Śląskie — 350 m., Krakowskie — 311, Pomorskie — 263 m., Poznańskie — 223 m., Stanisławowskie — 212 m., Tarnopolskie — 181 m., Lwowskie — 163 m., Łódzkie — 134 m., Warszawskie — 130 m., Kieleckie — 98 m., Białostockie — 75 m., Lubelskie — 55 m., Wołyńskie — 27 m., Nowogrodzkie — 24 m., Poleskie — 18 m. i Wileńskie — 11 m.

Obliczając zaś dla całych poszczególnych dzielnic kraju, otrzymamy: b. zabór pruski — 251 m. dróg bitych na 1 km. kwadratowy, b. zabór austriacki — 213 m., Kongresówka — 75 m. i Kresy — 20 m.

Widzimy, że sieć dróg w Kongresówce jest prawie trzy razy rzadsza, niż w zaborze austriackim, a prawie 3 i pół raza rzadsza, niż w zaborze pruskim, a już poprostu katastrofalnie wygląda na Kresach Wschodnich, gdzie sieć ta o 10 i pół razy jest nawet rzadsza, niż w Małopolsce.

W ten sposób przewóz podobnym bezdrożem chorych i ranionych, a następnie dostarczanie ich do szpitali, chociażby w niewiadomo jak dobrych i doskonałych ekwipażach, przeistacza się w niczem nieuzasadnioną dla chorych mękę, przechodzącą często w swych rozmiarach nawet średnio-wieczne tortury niemieckie i jasna rzecz — w niczem nie przyczynia się do naprawy stanu chorego i ukojenia jego cierpień, lecz przeciwnie stwarza sytuację, przy której pomoc medyczna staje się zbędną i bezskuteczną.

Ten stały, wyżej wskazany brak w Polsce dróg komunikacyjnych i katastrofalny stan egzystujących, musiał zwrócić na siebie uwagę wszystkich zainteresowanych sfer i po całym szeregu licznych posiedzeń, zebrań i dyskusyj wyłoniła się na koniec myśl, początkowo w wojskowych sferach sanitarnych, a następnie w cywilnych — przewożenia

do szpitali chorych, szczególnie potrzebujących szybkiej pomocy lub operacji — aeroplanami.

Do celu tego nie trzeba było budować specjalnie nowych aparatów lotniczych; każdy mógł być wyzyskany, byle posiadał odpowiednio przygotowane pomieszczenie dla przyjęcia chorego i niezbędnego mu często w drodze dozoru sanitarnego. Po odpowiednim obmyśleniu i opracowaniu wynurzył się nowy pododdział płatowców — „samolotów sanitarnych”. Dla samolotów tych, poza dogodnym umieszczeniem w nich chorego, najpierwszą i może nawet najgłówniejszą zaletą następną jest szybkość, z którą chorzy mogą być dostarczeni do szpitali, dzięki czemu pomoc lekarska staje się dla nich najbardziej skuteczną.

Drugą właściwością tych samolotów będzie spokojny i łagodny przelot przestrzeni, podczas którego chory jest zabezpieczony od wszelkich wstrząszeń i potrażeń, mocno odczuwanych przy zwykłej komunikacji kołowej, kiedy to stan chorego pogarszał się zwykle nie do zniesienia, a cierpienia przechodziły granice wszelkich możliwości.

Szybkość i bezpieczeństwo jest to godło lotnictwa sanitarnego. Możliwość wykorzystania w tym kierunku sił i środków lotniczych była przewidziana oddawna; w czasie wojny światowej na froncie francuskim było kilka wypadków przewożenia rannych samolotami. Jeszcze bardziej szeroko wykorzystano lotnictwo sanitarne podczas wojny serbskiej, kiedy armia serbska zmuszona była porzucić terytorium ojczyzny i szukać dla siebie przytułku na wyspie Korfu. W tym wypadku prawie wszyscy chorzy i ranni serbowie byli przetransportowani drogą powietrzną z Prizreny do Walony i Skutari, a stamtąd do Aleppo i Medyi. Po wojnie światowej lotnictwo sanitarne znalazło wielkie zastosowanie w Maroku i Lewancie.

W roku 1920, z jednego francuskiego oddziału, blokowanego przez marokańczyków, wyewakuowano „drogą powietrzną” 82 rannych; w r. 1921 tym samym sposobem z kolumny operującej w dolinie Eufratu dostarczono do Aleppo 150 rannych. Ewakuacja ta, na przestrzeni 250 klm, czyli na odległość 10-ciu zwykłych postojów wojskowych, wymagała dla swego wykonania mniej niż 2 godziny czasu.

Działania wojenne rozwinięte w tym samym roku w rejonie Atlasu średniego, w miejscowości niedostępnej, pozbawionej wszelkiej komunikacji, na której żaden transport kołowy był nie do pomyslenia, dowiodły dobitnie i naocznie jak wielką usługę może przynieść wojsku lotnictwo sanitarne.

W wypadku tym zostały zorganizowane regularnie funkcjonujące „tabory powietrze”, dostar-

czające codziennie całymi dziesiątkami rannych z linii bojowej do szpitali Fezu i Cazablanki. Więcej niż 2000 ludzi wykorzystało ten środek ewakuacji. A ilu by z pośród nich, w innych warunkach komunikacji, nie zniosło tej podróży, ilu by zginęło nie otrzymawszy szybkiej pomocy w dobrze zorganizowanym i zaopatrzonym szpitalu z odpowiednią opieką i troską?

Podczas całej tej ewakuacji nie było żadnego wypadku nieszczęśliwego, żadnej katastrofy i żadnej awarii z samolotem.

Można śmiało powiedzieć, że w wypadkach powyższych, lotnictwo sanitarne z postawionych mu zadań wywiązało się wyśmienicie.

Dziś kolonjalne wojska francuskie, korzystając stale z usług 90 samolotów sanitarnych, racjonalnie i z komfortem urządzonych „limuzinów”.

W każdym z nich kabina chorego mieści się między miejscem pilota a motorem, który poza doprowadzeniem w ruch śmigła sprowadza jeszcze do kabiny chorego ogrzewanie. Dla przyjęcia chorego kabina otwiera się tylko z jednej strony (trapu), z drugiej zaś strony posiada specjalne drzwi dla personelu sanitarnego. Opatrzona oknami i otworami do wentylacji kabina może przyjąć 4 chorych na noszach i pozatem pozostaje jeszcze miejsce dla doktora lub pielęgniarki, którzy mogą dowolnie poruszać się wzdłuż łóżek chorych. Ponadto kabina zaopatrzona jest we wszystko w danym wypadku niezbędne. Są tu koce zapasowe, grzejniki elektryczne, termos, poduszka z tlenem, apteczka z lekami zapasowymi, materiał opatrunkowy i narzędzia chirurgiczne.

LOTNISKA LĄDOWE.

Tym sposobem choremu może być okazana szybka pomoc nawet już podczas podróży.

Jednak dla chorego, przewożonego areoplanem, niemniej ważną sprawą jest sposób wylądowania na ziemię. Nieumiejętne i nieudatne lądowanie może nie tylko zaognić stan chorego, lecz przyprowadzić go nawet o śmierć natychmiastową.

To też dużą rolę odgrywają w tym wypadku lotniska, na odpowiednio wybranych glebach, o powierzchni równej i gładkiej, bez wszelkich przeszkód do lądowania i zaopatrzonych we wszystko ułatwiające to ostatnie.

W tym celu odcinek ziemi, na którym urządzi się lotnisko, powinien być przede wszystkim wyrównany, wygładzony, możliwie poziomy, bez spadków, które w ostateczności dopuszczalne są do 0,01 i na odległościach nie większych 100 m.b. Wszystkie przeszkody lokalne: jak krzaki, kopki, ka-

mienie, drzewa i t.p. powinny być zniszczone; wysoka trawa i zboża jednakowo przeszkadzają wzlotowi tak jak i lądowaniu i dlatego powinny być ścięte

Grunt lotniskowy powinien być twardy i jednocześnie dobrze wchłaniający wilgoć. Czysto piaszczyste lub gliniaste grunta zupełnie są niezdatne na lotniska.

Pole zorane może być wykorzystane, jeżeli grunt jest twardy, jak np. po ścięciu zboża, lub trawy i nie posiada żadnych głębokich bródz. Trzeba pamiętać, że wczesną wiosną, późną jesienią aerodromy, nawet ze zdatnym gruntem, przechodzą w taki stan, iż lądowanie na nich staje się nie tylko trudne, ale i niebezpieczne.

Najlepszymi obszarami dla lotnisk będą gleby supiaskowe i nadpopielne, pokryte niewysoką trawą; łąki błotniste zupełnie nie biorą się pod uwagę.

Obszar lotniska powinien posiadać ze wszystkich stron wolny dostęp, na szerokości 300—400 m. b. Pojedyncze budowy, albo drzewa, znajdujące się na tym pasie, nie uznają się za przeszkodę, chociaż lepiej oczywiście, aby ich tu nie było. Słupy antenowe muszą stać nie bliżej jak 250 m. od brzegu lotniska.

Przechodząc do szczegółów urządzenia lotniska, a szczególnie lotniska, odpowiadającego we wszystkim wymogom lotnictwa sanitarnego, powinniśmy wskazać, że każde z takich lotnisk powinno posiadać następujące minimalne warunki:

1) czasowe pomieszczenia dla chorych, personelu sanitarnego i apteki,

2) bliskość oddziału lub ludzi zamieszkających na terenie lotniskowym (nie dalej 1 km.),

3) dobry dojazd do szpitala najbliższego i dogodność połączenia z dowództwem i zarządami sanitarnymi,

4) możliwie mniejsza odległość do magistrali kolejowej,

5) przykrycie i ochrona namiotów lotniczych od wiatrów panujących,

6) bliskość stacji elektrycznej i możliwość wykorzystania jej do oświetlenia lotniska.

Pozatem każdy z aerodromów sanitarnych powinien posiadać jeszcze:

7) pomieszczenia do przechowywania samolotów (hangary, namioty i t. p.),

8) urządzenia sygnałowe do lotów dziennych i nocnych,

9) magazyny - schrony dla benzyny, paliwa i smarów,

10) warsztaty techniczno-lotnicze, jako też radiowe, meteorologiczne i t. p.,

11) środki przeciwpożarowe,

12) pomoc sanitarną dla lotników i obsługi aerodromu,

13) środki łączności, i

14) pomieszczenie dla personelu i zarządu lotniska.

Z tego widzimy, że samoloty sanitarne mogą dla swego lądowania korzystać ze wszystkich egzystujących obecnie aerodromów, różniących się między sobą tylko rozmiarami swych obszarów, odpowiednio do miejsca zajmowanego przez nie w ogólnej sieci państwowej, komunalnej lub prywatnej.

Na tej podstawie, zgodnie z podziałem egzystujących lotnisk państwowych i prywatnych, aerodromy sanitarne mogą być podzielone mniej więcej na trzy grupy:

Aerodromy I grupy, czyli lotniska położone w dużych miastach.

Aerodromy II grupy, są to punkty na drodze do większych miast, w których aeroplan może zapatrzyć się we wszystko mu niezbędne.

Aerodromy III grupy, są to „placyki do lądowania” samolotów w razie technicznej niemożności dojścia do stałej stacji węzłowej. Na placyki do lądowania najlepiej jednak wybierać pastwiska lub suche łąki, które przy każdym mniejszym mieście lub osadzie zwykle się znajdują. Zużytkowane wreszcie być mogą boiska sportowe i odwrotnie lotniska mogą służyć za boiska.

Zaznacza się, że wszelkie instalacje gimnastyczno-sportowe winny być ruchome, aby mogły być usunięte na wypadek lądowania samolotów. Lotnisko takie, jak i dla pierwszych dwóch grup, powinno posiadać powierzchnię starannie wyrównaną, bez rowów i sadzawek. O ile teren posiada wyniosłości, wymiary jego powinny wynosić nie mniej 600×600 m.

Wogóle wymiary nadają się lotnisku stosownie do zaliczenia go do jednej z powyższych 3-ch grup. Lecz oczywiście, wymiar nadany grupie I-ej będzie zawsze odpowiedni dla grupy II-ej i III-ej, a wymiar II-ej — dla III-ej.

Jeżeli oznaczymy średnicę lotniska przez „D”, szerokość skrzydeł samolotu przez „P”, ilość jednocześnie startujących samolotów przez „K”, odległość między nimi — 3 metry bieży., szerokość zaś pasa neutralnego = 30 m, to wielkość średnicy aerodromu wyrazi się:

$$D = 2 (PK + 3 \text{ m. } K) + 30 \text{ m.} \quad . \quad . \quad . (1)$$

Miejsce dla normalnego lądowania jednego samolotu sanitarnego nie wymaga szczególnych obliczeń. Zwykła średnica placu dla I-ej grupy w 1 klm., szerokością 300 m. daje zupełną swobodę

do wszelkiego startu i lądowania. Dla zrozumienia tego, przypuśćmy, że samolot zniża się z wysokości 50 metrów ku zewnętrznej granicy lotniska. Z wysokości tej samolot planuje pod kątem $10-12^\circ$; w przeciągu $8-10$ sek. przejdzie około 400 m. b., a w równej linii nad placem — około 100 m. b. Będąc już wyrównanym do chwili wylądowania, przelatuje jeszcze w ciągu $5-6$ sek. około $200-300$ m. b. Od tej zaś chwili i do chwili ostatecznego zatrzymania się samolotowi potrzebne są jeszcze jakie $150-200$ m. A więc wszystkiego mamy do przebiegu $550-600$ m. Pozostaje jeszcze w zapasie 400 m., co pozwala na lądowanie, nawet z wysokości 100 metrów i tylko bardzo słaby lotnik nie mógłby wylądować bez wypadku na urządzeniem lotniska grupy I-ej.

Aerodromy II-ej i III-ej grupy prawie w niczym nie różnią się między sobą i obliczają się do startu i lądowania na najmniejszy wymiar w kierunku wiatrów panujących — 500×250 m².

Bardzo często płaszczyzna lotniska, szczególnie dla grupy I-ej oblicza się jeszcze według wzoru następującego:

$$D = p + 30c + n, \text{ gdzie}$$

D — średnica lotniska,

p — długość przebiegu podczas startu,

c — szybkość samolotu,

n — długość przebiegu przy lądowaniu.

Do obliczonej w ten sposób wielkości lotniska trzeba dodać jeszcze pas wywłaszczeniowy, o szerokości nie mniej, niż 500 m.

Średnica aerodromu klasy II-ej oblicza się według wzoru:

$$Sz = N \left(W - \frac{o}{sp} \right) + tc + n, \text{ gdzie}$$

Sz — oznacza szerokość lotniska w metrach,

N — nachylenie, krzywej lądowania samolotu mierzone stosunkiem wysokości do podstawy, średnio $N = \frac{1}{8}$,

W — wysokość (w metrach) hangarów, lub innych najwyższych przeszkód na lotnisku,

o — odległość (w metrach) tych przeszkód od zewnętrznych granic lotniska,

c — szybkość w chwili lądowania (mt.—sek.),

t — czas stracony na samo lądowanie, zwykle około 10 sek.,

n — przestrzeń przebiegana przy lądowaniu.

Co się tyczy „placyków lądowania“, to dla nich rozmiar lotniska bierze się praktycznie, uważając aby nie był on mniejszy niż 200×200 m², z wolnem podejściem do nich przynajmniej z 3-ch stron.

Ofiarowane do użytku ludności cywilnej przez Ministerstwo Spraw Wojskowych 3 samoloty sanitarne obsługują: „Breguet“ — okolice st. m. Warszawy w promieniu 170 km. i 2 i 3 „Henriot“, okolice Lwowa i Lidy w promieniu 80 km. Pozatem jeszcze 2 samoloty wojskowe pełnią funkcje sanitarne w Poznaniu i Krakowie. Przewidziane jest dodanie samolotów sanitarnych w Dęblinie, Toruniu i Bydgoszczy.

Zastosowując do tych samolotów wzór (1), zobaczymy, że obydwie typy będą mogły startować i lądować z lotniska, mającego przestrzeń 400×400 m.

Według opracowanej przez wojskowość ustawy, normującej warunki, które pozwalają korzystać z sanitarek powietrznych ludności cywilnej, miejscowości, które mają zamiar posługiwać się sanitarkami powietrznymi, zobowiązane są urządzać prowizoryczne lotniska dla lądowania samolotów. Miejsce takie powinno być oznaczone wielką, białą, widoczną ze samolotu literą „T“ i po wezwaniu samolotu należy rozpaść na nim dymne ognisko, aby lotnikom ułatwić orientację lotu. Samoloty według tej ustawy mogą być używane na odległość najwyżej 100 km.

TECHNICZNE ZAOPATRZENIE LOTNISK.

Szybki i dogodny przewóz samolotami chorych uratuje tysiącom z nich życie, a tysiące rannych i pokaleczonych uchroni od kalectwa, przyspieszenie zaś operacji decyduje bardzo często o uratowaniu życia ludzkiego. Lecz poza szybkim dostarczeniem chorego, wielkie posiada znaczenie jeszcze możliwość okazania choremu, w chwili wylądowania, doraźnej pomocy, bardzo często nie cierpiącej może już zwłoki, tuż na lotnisku operacji lub zmiany opatrunku, przygotowanie kąpieli i t. p., co wszystko wymaga obecności na lotnisku jakiegoś przytułku, schroniska czy to w postaci izby dla chorych, lub jakiejś większej sali szpitalnej, zaopatrzonej w sprzęt, instrumenta chirurgiczne, apteczkę, wodę, kąpiel i wogóle we wszystko niezbędne dla okazania pierwszej pomocy choremu. Dobrze też będzie, jeżeli w pobliżu znajdzie się gotowy zawsze do usług samochód sanitarny. Oczywiście, że w tym celu aerodrom powinien posiadać odpowiednie gmachy i pomieszczenia.

Następną ważną składową częścią lotniska będą: hangary, urządzenia sygnałowe do lotów dziennych i nocnych, magazyny - schrony, warsztaty, środki przeciwpożarowe, pomoc sanitarna dla lotników, środki łączności i pomieszczenia dla personelu.

Hangary.

Hangary oblicza się na pomieszczenie samolotów o największych wymiarach. Dziś przyjęto, że hangar powinien umieszczać przynajmniej 4 samoloty o wymiarach: szerokość skrzydeł — 36 m., długość samolotu — 25 m. i wysokość 10 m. Na konstrukcję hangaru wpływają w dużym stopniu wymiary poszczególnych jego części i tak: brama powinna być o 1 m. szerszą od szerokości samolotu i 0,5 m. wyższą od jego wysokości. Przy rozmieszczeniu samolotów w hangarze powinna być zachowana między nimi i od ścianek hangaru odległość 1 m.

Dobry stały hangar powinien być ogrzewany (zimą najniższa w nim ciepłota $+5^{\circ}\text{C.}$), posiadać dostateczne oświetlenie w dzień i w nocy, mieć niedaleko od siebie warsztaty i urządzenia ruchome do podnoszenia i zdjecia motorów. Brama powinna się szybko i łatwo otwierać (3 — 5 min.) w każdej porze roku; w braku urządzenia mechanicznego powinno się skutecznie to siłą nie więcej jak dwóch ludzi. Umożliwiać jednocześnie wyprowadzenie z hangaru nie mniej jak 1/3 wszystkich samolotów.

Podłoga w hangarze nie powinna inicjować kurzu i nie psuć się od uderzeń przedmiotów ciężkich, a też od benzyny, oleju i wody.

Cała konstrukcja hangaru powinna być ogniotrwała, solidna, długotrwała i dobrze wytrzymałąca ciśnienie wiatru i śniegu.

Oczywiście, że stałe hangary mogą być najrozmaitszych systemów i konstrukcji, przyczem jednak najbardziej skomplikowaną ich częścią będą zawsze wiązadła dachowe, wymagające wyjątkowo mocnych i wytrzymałych ścian.

Znaki tymczasowe na placach lądowania.

1) Wskaźnik kierunku wiatru — „T” składa się z dwóch płaszczyzn długością 5 m. i szerokością — 1 m.

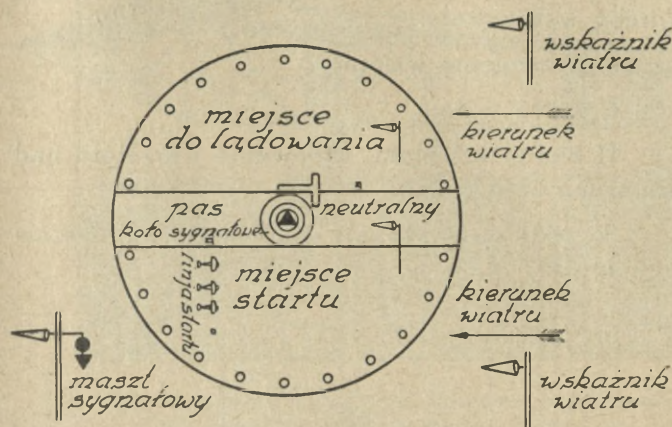
2) Wskaźniki kierunku koła lotu nad aerodromem; czarny trójkąt lub czarny stożek trójkanciasty z równymi bokami na maszcie sygnałowym oznacza koło w prawo; czarny kwadrat, albo czarny sześciąt na maszcie sygnałowym, oznacza: koło w lewo.

3) Dwie białe chorągiewki do oznaczania linii startu i 4 białe chorągiewki do oznaczania kierunku wlotu i kierunku lądowania.

4) Białe i czerwone chorągiewki startera i jego pomocnika

5) Dwie białe płaszczyzny płótniane do krzyża wzbraniającego lądowanie.

Rozkład tych wszystkich znaków na lotnisku wskazany jest na rys. 1.



Rys. 1. Schemat sygnalizowania lotniska lądowego.

Nocne oświetlenie i sygnalizacja na lotnisku.

Zadaniem tego oświetlenia jest:

- 1) zabezpieczyć możliwość nocnej pracy na aerodromie,
- 2) stworzyć odpowiednie warunki, zabezpieczające wlot i lądowanie,
- 3) ułatwić lotnikowi podczas lotów nocnych orientację na lotnisku.

Zabezpieczenie na lotnisku prac nocnych.

1) Wewnątrz hangarów, magazynów i piwnic benzynowych dopuszczalne jest tylko oświetlenie elektryczne.

2) Zewnętrzne ognie powinny posiadać reflektory, aby promienie nie padały na plac startowy aerodromu, bo każda nieprzewidziana smuga światła przeszkadza wlotowi i oślepia lotnika.

3) W schronach z paliwem i benzyną wyłączniki powinny znajdować się nazewnątrz, przewody zaś zabezpieczone rurkami; w razie zepsucia elektryczności możliwym jest wykorzystanie innego rodzaju światła, gazu lub nawet nafty, pod warunkiem jednak umieszczenia ich tylko przy wejściach do hangarów, magazynów i schronów, lecz wewnątrz ogień nigdy się nie wnosi.

Oświetlenie do wlotów i lądowania.

Najgłówniejszym w tym wypadku celem oświetlenia jest ulżenie lotnikowi lądowania, jako najbardziej niebezpiecznej i ryzykownej czynności w technice lotów nocnych.

System oświetlenia nocnego składa się z

- a) ogni sygnałowych
- b) znaków lądowania i
- c) oświetlenia miejsca lądowania.

a) Ognie sygnałowe.

Każdy aerodrom, na którym odbywają się wloty nocne, powinien posiadać ognie sygnałowe, któreby wskazywały:

- 1) pozwolenie wlotu
- 2) zakaz wlotu
- 3) kierunek wlotu, lądowania i przelotu nad terytorjum aerodromu.

Wszystkie te sygnały podają się na maszcie sygnałowym.

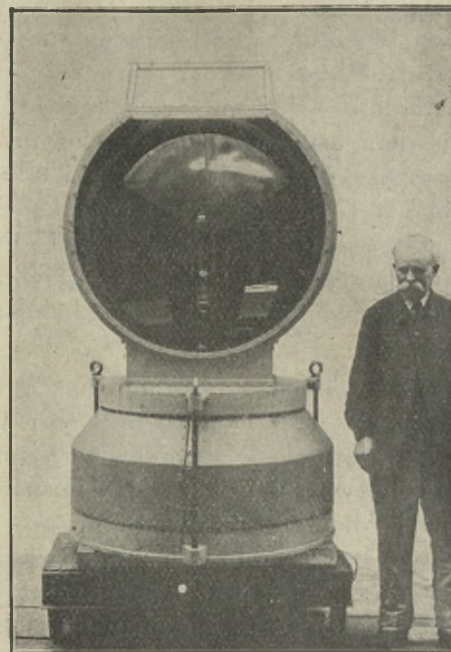


Rys. 2. Latarnia sygnałowa (à 4 éclats)
syst. Barbier, Bénard i Turenne,
ustawiona na lotnisku w Bourget.

Pozwolenie wlotu oznacza się dwoma ogniami zielonemi, — zakaz dwoma czerwonymi. Kierunek lotu nad aerodromem wskazuje się temiż figurami geometrycznymi, co i w dzień, oświetlane tylko wewnątrz ogniami zielonemi.

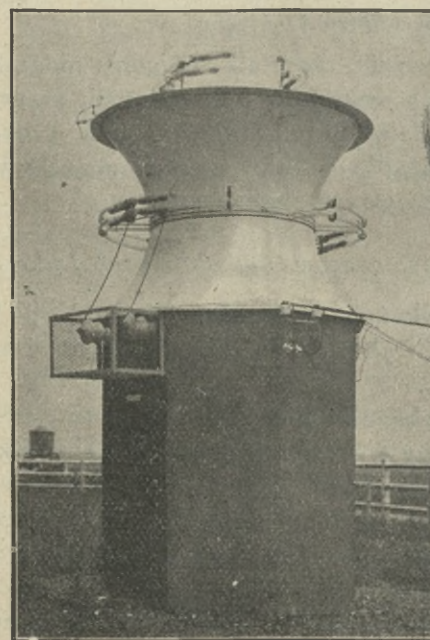
Obecnie wszystkie nocne znaki sygnałowe używane są w postaci latarni zasilanych prądem elektrycznym. Do liczby tej, jako jedna z najlepszych i dająca w praktyce doskonałe rezultaty, zalicza się latarnia zaprojektowana przez francuskich wy-

nalazców Barbier, Bénard et Turenne (rys. 2). Latarnie te sygnalizują na 100 km., i zaopatrzone są



Rys. 3. Latarnia przerywana o lustrze złożonem
syst. Sautter-Harlié.

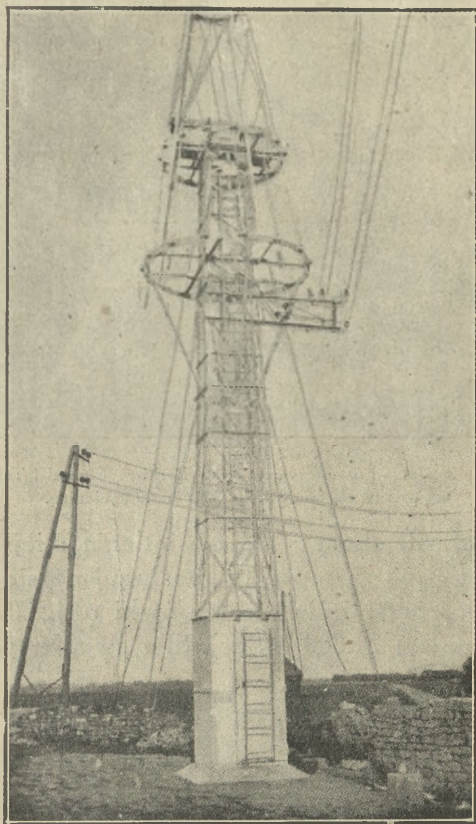
w przyrządy dowolnie przyćmiewające światło. Je-
dnakowo do tego celu używane są latarnie o pro-



Rys. 4. Latarnia neonowa ustawiona na lotnisku w Villacoublay
dla wypróbowania powierzchni parabolicznej
pod względem odbijania przez nią światła.

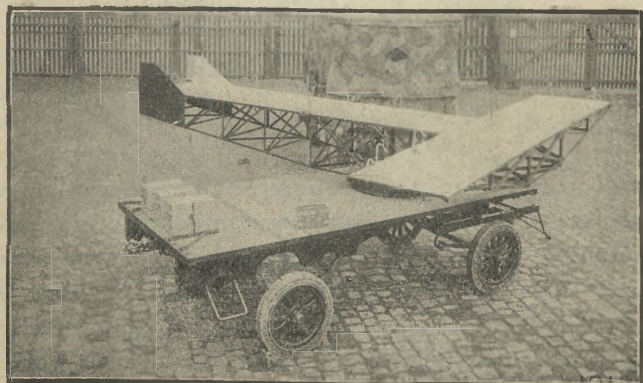
mieniach kombinowanych, z przerwami, jak naprz.
latarnia Sautter-Harlié, o lustrze złożonem z roz-

rażeniem neonu, produkującego światło najbardziej widoczne podczas mgły. (rys. 3,4 i 5).

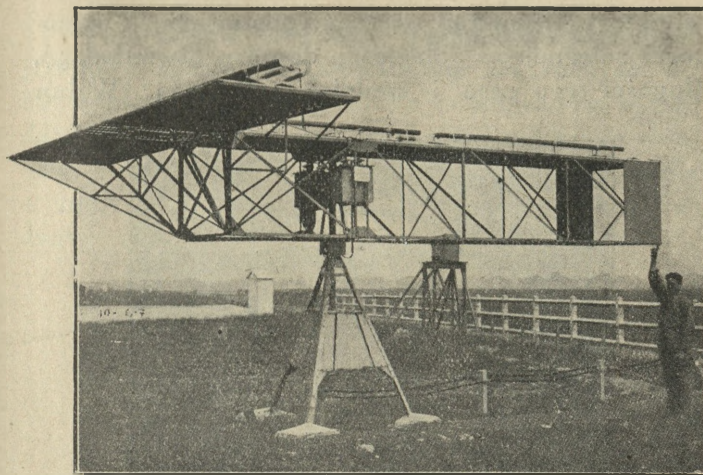


Rys. 5. Próbną latarnia neonowa, ustawiona w Marangles przez Barbier, Bénard i Turenne.

Pozatem niezbędne jeszcze są aparaty wskazujące na lotnisku literą „T” (erre) kierunek wiatru; aparaty te mogą być stałe, lub ruchome i za pomocą odpowiednio połączonych żarówek lub lamp neonowych, zaproponowanych przez firmy: l’Lutétia i „B. B. T.” (rys. 6 i 7), oświetlają ułożone w literę „T” płaszczyzny.



Rys. 6. Znak lądowania „T” (erre) na podwoziu. Typ Barbier, Bénard i Turenne.



Rys. 7. Sygnał lądowania „T” syst. lames, zaopatrzony w rury neonowe. Części świecące dla bezpieczeństwa są zdwojone.

b) Znaki lądowania.

Znaki lądowania mają na celu wskazać lotnikowi kierunek i miejsce lądowania, do czego na lotnisku, w zagłębieniach koła o średnicy 200—400 m rozmieszczają się ognie zielone, odrzucające snopy promieni do góry. Liczba zagłębień może być różna, lecz taka jednakże, żeby kierunek lądowania możliwie zspalał się z kierunkiem wiatru. Według przyjętego na lotniskach zwyczaju, kierunek i miejsce lądowania oznacza się czterema ogniami, formującymi trójkąt równoramienny, na podstawie którego znajdują się trzy ognie, a na wierzchołku — jeden. Wierzchołek, oddalony od podstawy na 200 — 400, m. skierowuje się w stronę wiatru. U tego sygnału samolot musi opuszczać się w kierunku lewej połowy podstawy, pozostawiając w prawo ogień wierzchołka i drugiej połowy. Bardzo często do ogni tych używa się zapalników automatycznych łącząc je z wiatrowskazem, który, zmieniając w pewnych granicach swe położenie (na 10° — 15°), włącza automatycznie do linii wyżej wskazane 4 ognie.

c) Oświetlenie miejsc lądowania.

Miejsca lądowania mogą być wskazywane za pomocą reflektorów, inicjujących światło rozproszone.

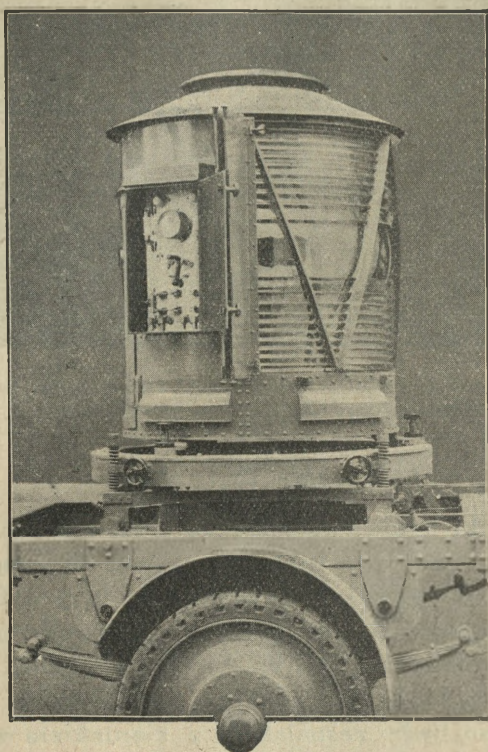
Reflektory rozmieszczają się z takim obrachowaniem, aby promienie ich padały z dwóch punktów oddalonych od siebie na długość średnicy lotniska przeciw kierunkowi wiatru, pod kątem 45° — 60° .

Reflektory powinny oświetlać przestrzeń nie mniejszą niż 150 — 200 m.

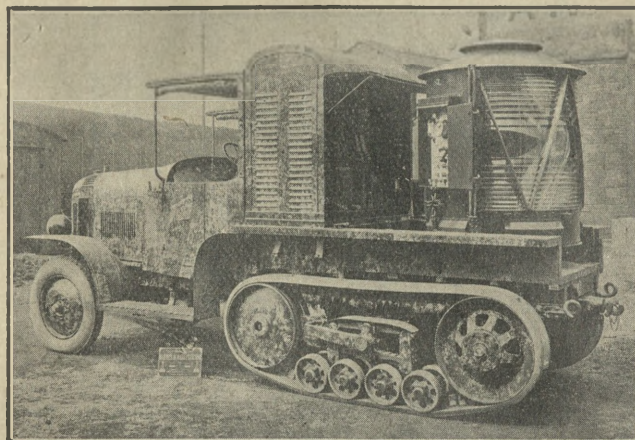
Dla otrzymania najskuteczniejszego oświetlenia promienie reflektora skierowują się ku ziemi pod pewnym określonym kątem, w którym to celu

reflektory ustawiają się na podstawach, o wysokości zależnej od odległości do pasa oświetlanego, długości tego pasa i średnicy reflektora. Wybór

Obecność na lotnisku niedużych wzniesień i pochyłości odgrywa też pewną rolę w obliczeniu kąta.

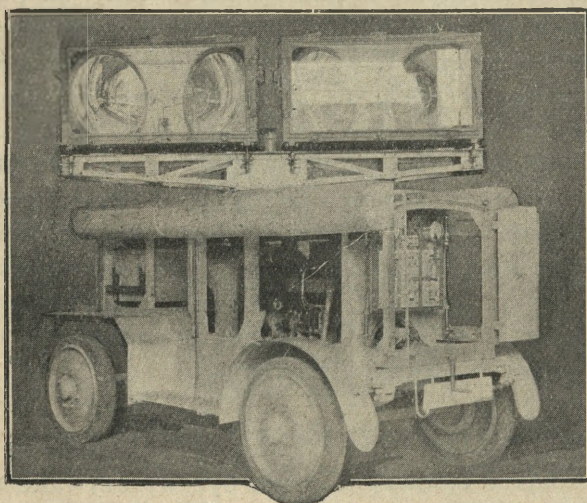


Rys. 8. Reflektor dyoptryczny syst. Barbier, Bénard i Turenne, na samochodzie, z przyrządem do podnoszenia reflektora do góry.

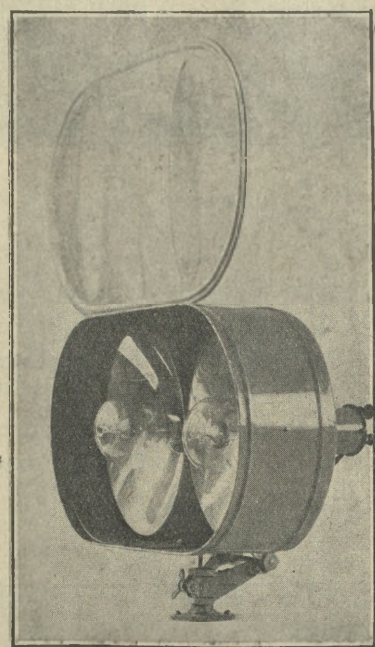


Rys. 10. Reflektor dyoptryczny syst. Barbier, Bénard i Turenne ustawiony na podwoziu Citroën z łańcuchem.

W chwili obecnej do oświetlenia miejsc lądowania używane są aparaty posługujące się jednym lub kilku źródłami światła (żarówki o 4.500, 8 000, 12.000 i nawet 20.000 świec). Siła światła tych apa-



Rys. 9. Autobus Sautter-Hart z orientacyjnymi skrzynkami świetlnymi na wysokość i w poziomie.



Rys. 11. Reflektor syst. Brandt i Fouilleret o płaskim pęku promieni.

najlepszego kąta zależy od dwóch przyczyn: od siły źródła światła i charakteru terenu. Ten ostatni posiada w tym wypadku bardzo ważne znaczenie, stosownie do zdolności wchłaniania różnymi powierzchniami światła jak nprz.: łąka, pole, czarnoziem, śnieg i t. d. Najbardziej chłoniącą światło (a więc najmniej stosowną do oświetlenia nocnych lotów) jest powierzchnia czarnoziem, szczególnie zorana, lub pokryta zielenią.

ratów jest odwrotnie proporcjonalna do wielkości przestrzeni oświetlanej, przyczem ta ostatnia powinna być dostatecznie wielką, aby nie krępować lotnika w wyborze punktu lądowania i wykonania w tym celu zawiłych i trudnych w powietrzu manewrów. Z drugiej zaś strony potok światła powinien być dogodnie i odpowiednio kierowany, a cała przestrzeń oświetlać się równolegle terenowi, aby uniknąć w ten sposób ciemnych plam, straty energii

i promieni ślepiących. W ten sposób unika się też rażących kontrastów między płaszczyznami w pobliżu reflektora i płaszczyznami dalszemi. Jeżeli reflektory są ruchome, to wysokość ich powinna być dopasowana do wysokości poszczególnych punktów terenu. (rys. 8, 9, 10 i 11).

Wszystkie powyżej wskazane znaki sygnałowe i reflektory są przyrządami bardzo delikatnymi i wymagają przy transportach wielkiej uwagi.

Oświetlenie orientacyjne.

Do tej grupy oświetlenia zaliczane są sygnały zakazujące i ognie oznaczające granice lotniska.

Sygnały zakazujące (czerwone) umieszczane są na wszystkich przedmiotach i miejscach zagrożonych, nawet poza lotniskiem.

Aparaty inicjujące ognie czerwone są bardzo lekkie, łatwo przenośne i o wysokości nie większej niż 0,5 m. Pozatem są one ruchome aby samolot w wypadku zaczepienia się o nie, nie ulegał żadnej awarii. Jeżeli zaopatrzyć aparaty te w przyrząd do automatycznego przerywania światła, to wytwarzają one światło więcej widoczne i intensywne.

Magazyny.

Magazyny do przechowania materiałów palnych i smarów, urządzają się na wszystkich aerodromach i zależnie od grupy, do której należy dane lotnisko, mogą być czasowe lub stałe.

Wielkość budynku oblicza się zależnie od ilości obsługiwanych aparatów i wykonywanej przez nie pracy w okresie, kiedy zaopatrzenie odbywa się wyłącznie na rachunek zmagazynowanych zapasów.

Objętość schronu powinna całkowicie zabezpieczać potrzeby tego okresu mniej więcej na 200%.

Na aerodromach 1-ej grupy powinny się znajdować podziemne schrony benzynowe, z podnoszeniem benzyny do góry zapomocą ciśnienia gazu inertnego, lubo obecność takiego schronu nie zwalnia od konieczności posiadania jeszcze kilku małych piwniczek do przechowywania mniejszych zapasów benzyny dla zaopatrzenia pojedynczych, przylatujących sporadycznie samolotów sanitarnych. Ten zapas rozchodowy można określić na 25% od wyżej wymienionej ilości, dlatego objętość magazynu głównego powinna być nie mniejsza niż na 25 tonn. Smary przechowują się zwykle razem z paliwem, lecz nie zaszkodzi, jeżeli znajdą dla siebie pomieszczenia oddzielne.

Pomieszczenie dla sprzętu technicznego.

Narzędzia warsztatowe do robót hangarowych, radiowych, meteorologicznych i innych, a też zaopatrzenia techniczne rozmieszczają się w hangarach

i nie potrzebują dla siebie specjalnych budynków. Jednakże specjalnie pobudowane do różnych innych celów warsztaty powinny znajdować się w niedalekim sąsiedztwie od hangarów i niedaleko składow i magazynów lotniczych. Do rozgrzewania w zimie oleju, powinno się posiadać specjalne budynki: „olejogrzejniki“.

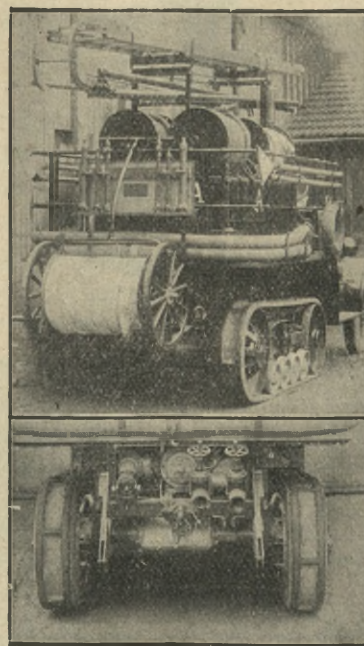
Jako środki przeciwpożarowe.

Służą:

- 1) obecność na lotnisku wody (wodociągi, rzeka, studnie, wieża ciśnień),
- 2) obecność niedużego oddziału pożarniczego z niezbędnym mu sprzętem,
- 3) automatyczna sygnalizacja pożarowa,
- 4) przeciwpożarowe środki w poszczególnych budynkach aerodromu: piasek, gaśnice, sprzęt pożarniczy (łopaty, siekiery, bosaki).

Zapas wody, w razie braku wodociągu, powinien być dostateczny przynajmniej do zagaszenia chociaż jednego dużego pożaru (hangaru) i nie mniej od 100 m³; takąż ilość (100 m³) powinien podawać na godzinę wodociąg jeżeli jest on na lotnisku.

Na lotniskach ostatniej doby utrzymywane są specjalne samochody przeciwpożarowe, zaopatrzone w hydrochemiczne pompy automatyczne, syst. Laffly. Samochody te posiadają rezerwuary na 800 litrów płynu emulsyjnego, dającego do 800 litrów



12. Hydrochemiczna pompa Laffly, a z rezerwuarem na 800 lit. płynu emulsyjnego, produkującego 8.000 lit. piany.

piany. Wprowadzone w ruch motorem samochodowym pompy wyrzucają (jednakowo na miejscu czy w ruchu), pod ciśnieniem 6 kg., 1000 litrów na minutę. (rys. 12).

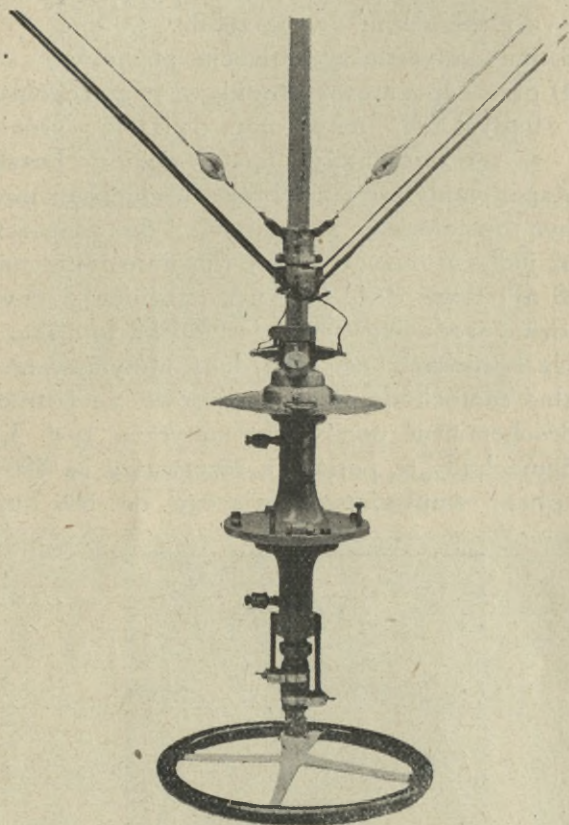
Pomoc sanitarna dla lotników i obsługi lotniska.

Aerodromy I i II grupy powinny posiadać dla obsługi lotników i służby lotniskowej środki sanitarne chociaż na poziomie pogotowia ratunkowego i do tego ambulans. Przy obecności w niedalekiej odległości szpitala, niezbędnym jest nawiązanie z nim łączności, w celu okazania pomocy lotnikom i obsłudze.

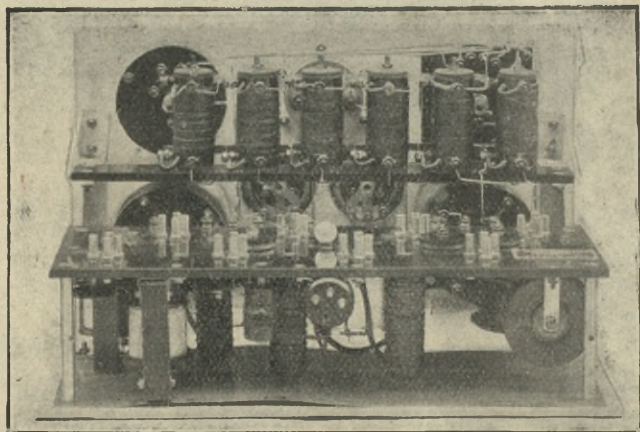
Środki łączności.

Środkami łączności na lotnisku służą:

1) drogi dojazdowe od najbliższej stacji kolejowej, lub od najbliższego miasteczka,



Rys. 13. Koło kierownicze radiogoniometru z kompasem orientacyjnym.



Rys. 14. Odbiornik superheterodynowy radiogoniometra, zainstalowany w Bourget.

2) połączenie telefoniczne z zarządami, które mają bezpośrednią z aerodromem styczność,

3) nadawczo-odbiorcza radjostacja dla połączenia z samolotami w powietrzu i na koniec,

4) różne środki przewozowe.

Na rys. 13 pokazane jest koło kierownicze radiogoniometru z kompasem orientacyjnym, na rys. zaś 14 — odbiornik superheterodynowy radiogoniometru, zainstalowanego w Bourget, który wielce przyczynił się porucznikom - pilotom Cornillon i Gérardot w ich niedawno tak szczęśliwie dokonanym locie Paryż-Beyrouth i z powrotem.

Pomieszczenie dla personelu i zarządu (komendantury) lotniska.

Awiacja prywatna dla podróżującej publiczności b. często posiada specjalne dworce.

Na dworcach tych powinno być obowiązkowo wydzielone osobne pomieszczenia dla przebywających samolotami sanitarnymi chorych i towarzyszących im personelu sanitarnego, a też dla komendantury.

II. LOTNISKA NADMORSKIE.

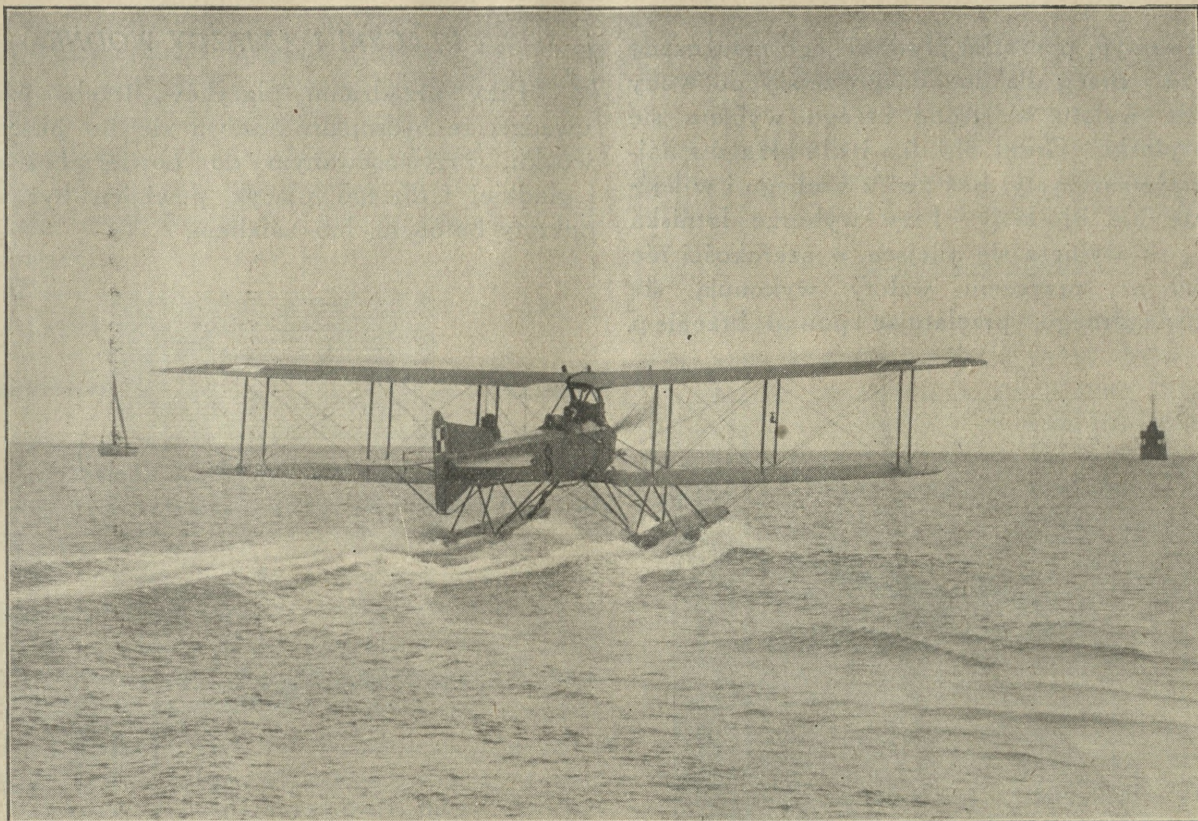
Zwracając uwagę na położenie geograficzne Polski, widzimy, że szybko i bystro rozwijające się u nas zagadnienie morskie i kroczące z nim prawie równoległe lotnictwo morskie wyłaniają przed nami nowe i rozległe perspektywy możliwości zastosowania tego lotnictwa do celów sanitarnych.

W istocie rzeczy pokażnie, jak na czasy obecne, rozwijająca się nasza flota handlowa, coraz bardziej i częściej będzie świadkiem najrozmaitszych wypadków, wymagających natychmiastowej pomocy sanitarno-chirurgicznej lub innej lekarskiej. Niemniej podążająca w ślady floty handlowej — nasza flota wojenna, będzie jednakowo potrzebowała pomocy sanitarno-lotniczej; do najbliższej zaś kliniki uniwersyteckiej (w Poznaniu), w kierunku linii prostej, leży odległość 250 km., na przebycie której aeroplanem potrzeba czasu około $\frac{1}{2}$ godz., co do wykonania nie przedstawia żadnych trudności.

Jednakowo zdarzają się już teraz wśród licznych rybaków wybrzeża morskiego częste wypadki najrozmaitszych okaleczeń i niedomagań, które z braku szybkiej pomocy lekarskiej, kończą się obecnie, zwykle katastrofą.

Zwiększająca się pozatem z roku na rok na wybrzeżu morskim liczba kuracjuszy i letników będzie wymagała też coraz częściej szybkiej obsługi sanitarno-lotniczej.

W większości wypadków lotnictwo sanitarno-morskie zmuszone będzie obsługiwać swoich klientów tuż na morzu, unosząc je w powietrzu z po-



Rys. 15. Hydroplan w rozpędzie przed wzlotem na morzu.

kładów hangarów na barkach, lub z powierzchni morskiej hangarów nadbrzeżnych (rys. 15).

Wszystko to wskazuje, że sprawa morskiego lotnictwa sanitarnego nie może być w chwili obecnej ignorowana i sprawa ta, wbrew nawet woli naszej, rozwinię się sama przez się i w ten czy w inny sposób zmusi nas zająć się sobą. To też nie uprzedzając wypadków, musimy chociaż w pobieżnym zarysie, nawiązując do celu artykułu niniejszego, skreślić kilka słów w sprawie urządzenia lotnisk dla morskiego lotnictwa sanitarnego.

Przedewszystkiem musimy zastrzedz się, że nie będzie to opisem egzystującej już u nas jakiegokolwiek pod tym względem organizacji, ani też projektowanego urządzenia lotnisk podobnych, lecz krótkim streszczeniem egzystujących mniej więcej urządzeń lotniskowych w innych krajach, które mogą posłużyć osi do rozwinięcia w tej kwestji dyskusji.

Przypominając wyżej co zostało wypowiedziane o lotniskach lądowych, a też o ich podziale na 3 grupy, musimy wskazać, że lotniska morskie z samej istoty rzeczy mogą egzystować lub wyłącznie tylko na wodzie i wtenczas otrzymują nazwę lotnisk *pływających*, lub też znajdować się częściowo na wodzie, a częściowo na brzegu, wtenczas otrzymują nazwę lotnisk *nadbrzeżnych*.

Obydwa te rodzaje lotnisk morskich posiadają dużo cech wspólnych z lotniskami lądowymi, lecz i dużo różnic zasadniczych, które zmuszają je traktować oddzielnie jako odrębną całość lotnisk specjalnych.

Lotniska pływające przedstawiają się pod postacią statków przystosowanych do transportowania hydroplanów i aeroplanów. Dziś, typ takiego statku, można uważać już za ukonstytuowany do produkcyjnego wypełnienia swego zadania.

Oprócz statków (o dużej wyporności), do tych samych celów używane są lekkie krążowniki, przystosowane do transportu, spuszczenia na wodę i przyjęcia z wody samolotów.

Lotniska nadbrzeżne, przeznaczone wyłącznie tylko dla hydroplanów, muszą posiadać w obrębie swoim dość znaczne wodne przestrzenie do wzlotu i lądowania, zabezpieczone przed burzą i falami morza. Wszystkie przeszkody w postaci kamieni podwodnych, starych pali i t. p. muszą być kompletnie zniszczone.

Pozatem przestrzenie te powinny być zabezpieczone przed ruchem statków i przed łódkami rybackimi.

Głębokość przestrzeni wodnej lotniska nie może być mniejsza, nawet przy najpłytszej wodzie, niż 75 cm., bo hydroplan zsuwa się do wody po-

woli i na samym początku pływaki jego mają osadę największą. Brzeg dla dogodnego zejścia do wody i następnie wstępu w stronę brzegu wybiera się możliwie płaski. Grunt dla dna i dla brzegów najlepszy jest piaszczysty, bez żwiru grubego i w każdym razie nie błotnisty. Przy wyborze lotniska na rzece — wybiera się miejsce o szerokości nie mniej 400 m., przyczem wstępy wykonują się z brzegu nagórnego, przelatując ponad brzegiem płaskim.



Rys. 16. Hydroplan w powietrzu.

Aby umożliwić wstępy przy każdym kierunku wiatru, wybiera się miejsce na zakręcie rzeki, lub przy złączeniu się dwóch rzek. Jako specjalne urządzenie do lotnisk wodnych, wymagane jest urządzenie mocnych i trwałych zjazdów do wody w postaci spadków płytkich dla spuszczenia samolotów na wodę i przyjęcia ich po wylądowaniu; na lotnisku takim niezbędne są przystanie do przechowania szalup i łódek motorowych.

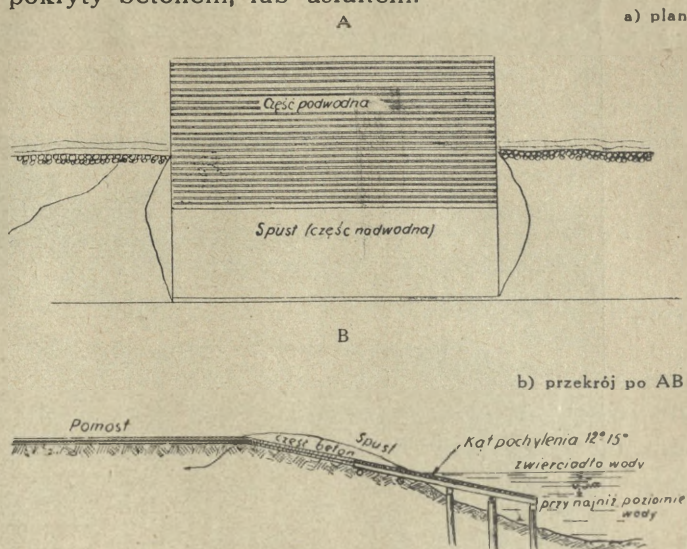
WYMIARY LOTNISK WODNYCH.

Przy określaniu wymiarów lotnisk wodnych, zawierających w sobie połączenie elementów wodnych i przestrzeni nadbrzeżnych, trzeba brać pod uwagę obydwa te czynniki.

Element wodny może być przyrównany do wielkości lądowego placu chociażby ćwiczebnego, zaś wielkość pasa nadbrzeżnego będzie czynnikiem zupełnie odmiennym. Jeżeli wyprowadzenie zwykłego aeroplanu lądowego z hangaru na plac wstępu składa się głównie z toczenia go na miejsce startu i oczekiwanie tego startu, to ta sama operacja na lotnisku morskim komplikuje się jeszcze spuszczeniem samolotu na wodę, ale już nie za pomocą silnika, a tylko siłą ludzką i dlatego zalety lotniska morskiego zależą w dużym stopniu od rozmiarów zjazdów do wody i od ilości i wyszkolenia obsługi, lub odpowiedniego urządzenia mechanicznego.

PLACYKI I ZAJAZDY WODNE.

Przy urządzeniu placów, trzeba mieć na uwadze, że hydroplan posuwa się po placu na wózku, przystosowanym do powierzchni równej i gładkiej i dlatego plac powinien być zawsze pokryty betonem, lub asfaltem.



Rys. 17. Placyk do wstępu ze zjazdem wodnym.

Na lotniskach, najczęściej używanych w morskim lotnictwie sanitarnym, t. j. na lotniskach III-ej grupy, lub na „placykach lądowania” dopuszczalny jest pomost drewniany, lecz pod warunkiem, aby nie wytwarzał on pyłu; praktyka wskazuje na niewłaściwość pokrycia placów żwirem lub płytami z piaskowca. W niektórych przypadkach może dogodnym będzie pokrycie placu drewnianą kostką brukową, lub cegłą z żużlu.

Urządzając zjazdy do wody trzeba liczyć się z następującymi wymaganiami: (rys. 13).

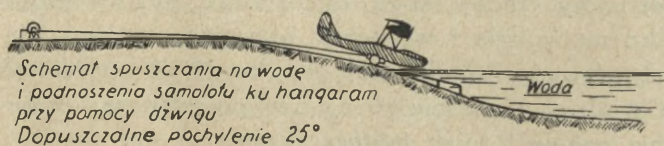
1) spadek zjazdu powinien być taki, aby przy niskiej wodzie próg jego był pod wodą nie mniej jak na $\frac{1}{2}$ m.

2) nachylenie spadku nie powinno być mniejsze niż 10° ($\text{tg} x = 0,2$),

3) dolna część spadku powinna być obowiązkowo drewnianą, i

4) w razie, gdyby spadek nie był zabezpieczony przed uderzeniem przytłuwu, — dolną część trzeba robić ruchomą z możliwością, w razie potrzeby, zdjęcia jej.

Przy spadkach długich i ostrych — spuszczenie aeroplanu na wodę urządza się za pomocą dźwigów (rys. 18).



Dla łatwiejszego rozpedu i wzlotu samolotu, wskazanem jest użycie szyn kolejowych z kołem obrotowym i specjalnem podwoziem.

Niezależnie od powyższego każde lotnisko morskie, lub rzeczne, powinno posiadać:

- kater szybkobieżny — 1, lub, przynajmniej łódź motorową—1,
- holownik — 1,
- i zwykłych szalup—2.

SYGNALIZACJA NA LOTNISKACH MORSKICH.

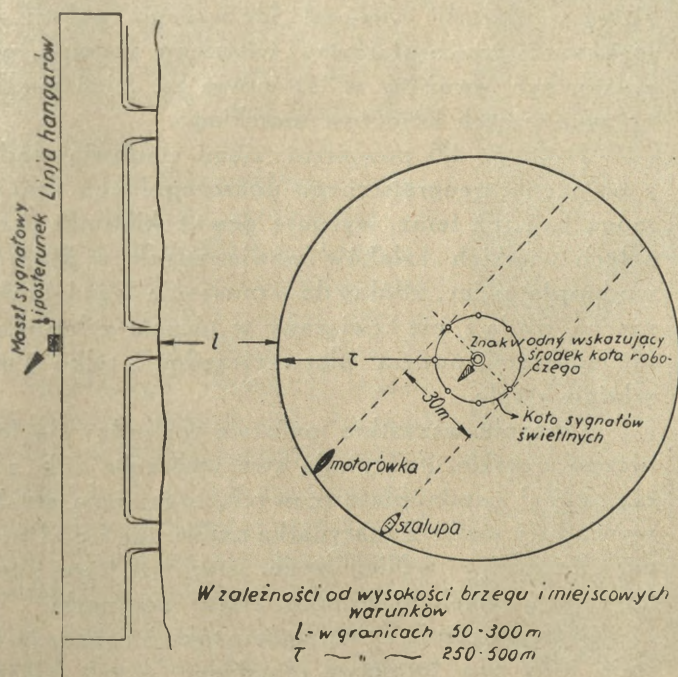
Plac lądowania, jako powierzchnia wodna, ogranicza wogóle zastosowanie sygnalizacji lotniczej, ponieważ urządzenie jej na wodzie jest bardzo utrudnione.

Stałą oznaką lotniska morskiego służy pływająca beczka (buj) z umocowanym na niej masztem ze wskaźnikiem wiatru. Urządzony w ten sposób „buj“ ustawia się pośrodku lotniska wodnego. W nocy i podczas mgły „buj“ oświetla się za pomocą ustawionej na maszcie latarni. Podobne znaki, lecz nieco mniejsze i też z chorągiewkami ustawiają się w miejscach najbardziej widocznych przestrzeni wodnej.

Granice lotniska oznaczają się specjalnymi tyczkami z chorągiewkami.

Znaki czasowe: wskaźniki kierunku koła: trójkąt czarny (koło prawe), lub kwadrat czarny (koło lewe).

Linje startu i lądowania oznaczają się odpowiedniem ustawieniem szalup, motorówki lub katru, utrzymywanych mocno na kotwicach. Do liczby sygnałów powinno być też zaliczone białe i czerwone chorągiewki startu, szalupowe chorągiewki i sygnałowa książka.



Rys. 19. Szemat sygnalizowania lotniska morskiego.

Rozmieszczenie wszystkich tych znaków pokazano na szemacie Nr. 19.

W wypadku zakazu lądowania z szalupy służbowej podaje się sygnał na brzeg, po otrzymaniu którego, na prawym końcu reji masztu sygnałowego podnoszą odpowiednie chorągiewki sygnałowe.

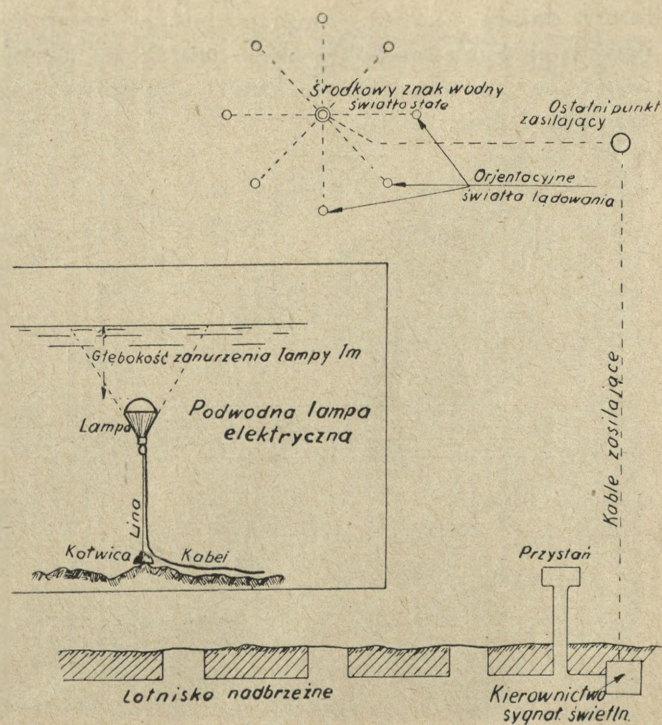
Sygnalizacja nocna.

Właściwość powierzchni wodnej odbijania nawet rozproszonego światła nocy bezksiężycowej i wyraźnego zarysowania się w nocy brzegów, dostatecznie zabezpiecza orientację lotnika morskiego pod względem lądowania. Dzięki temu sprawa oświetlania placu lądowania, tak ważna w praktyce nocnych lotów lądowych, w lotnictwie morskiem nie stoi na planie pierwszym i poza nią wyłaniają się jeszcze następujące niemniej ważne zadania:

- 1) ułatwienie lotnikowi orientacji podczas nocy pod względem odnalezienia lotniska i miejsca lądowania,
- 2) oświetlenie robót wykonywanych na brzegu przy spuszczeniu samolotów do wzlotów i przy przyjęciu samolotów lądujących i
- 3) urządzenia świetlne do poszukiwań w rejonie lotniska samolotów uszkodzonych.

Specjalne lotnicze sygnały lądowania morskiego

Na aerodromach morskich sygnały lądowania urządzają się na podobieństwo sygnałów okrągłych aerodromów lądowych, lecz w postaci podwodnych lamp elektrycznych (rys. 20).



Rys. 20. Rozstawienie świetlnych sygnałów lądowania na lotnisku morskim.

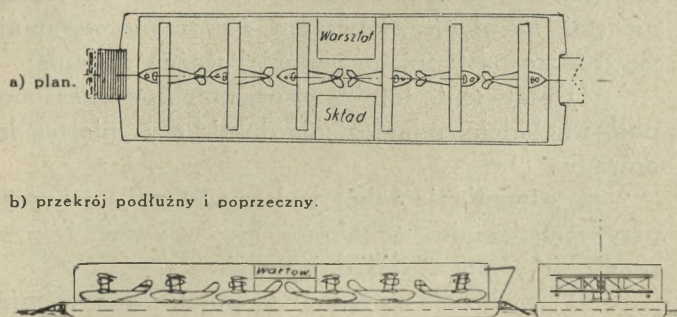
Oświetlenie miejsca lądowania osiąga się za pomocą reflektorów, szczególnie skutecznych podczas nocy bezksiężycowych. Najlepiej jednak zaopatrzyć sam samolot w środki świetlne w postaci dużych lamp elektrycznych, lub naboji Kolta.

Z powodzeniem też mogą być użyte proce spadochronne puszczane z brzegu.

HANGARY NA BARKACH.

Na pokładzie górnym urządza się hangar do przechowania samolotów, po bokach zaś – sztuczne platformy do wzlotów i lądowania.

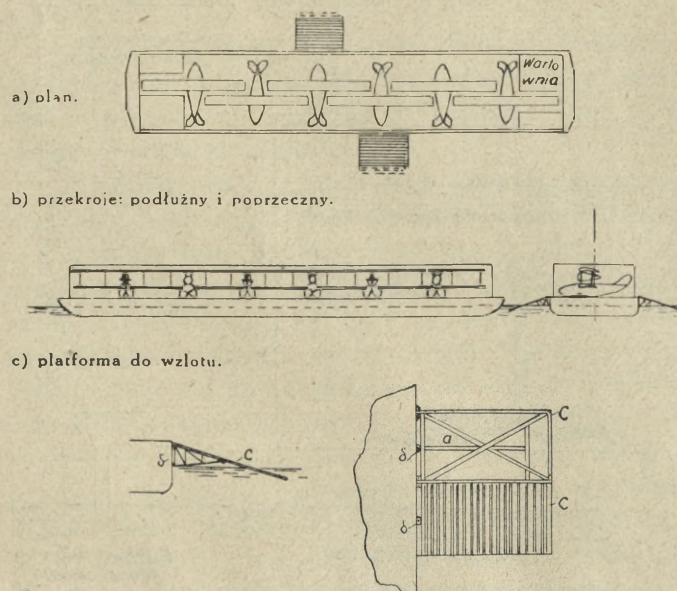
Na rysunku 21 przedstawiona jest barka z rozmieszczonymi na niej samolotami;



Rys. 21. Hangar na barce. Samoloty ustawione wzdłuż burty.

minimalna szerokość barki = 18 m.

Platformy do wzlotów i lądowania urządzone są na nosie i rufie, licząc na każdą platformę po 3 samoloty. Przy podobnym rozmieszczeniu, barka, jak widać, staje się niepomiarowo szeroka i na rys. 22, wskazane jest inne rozmieszczenie samolotów dające znaczne zmniejszenie w szerokości i bardziej ściśle rozlokowanie aparatów, lecz wymagające spinaczy poprzecznych, komplikujących całe urządzenie.

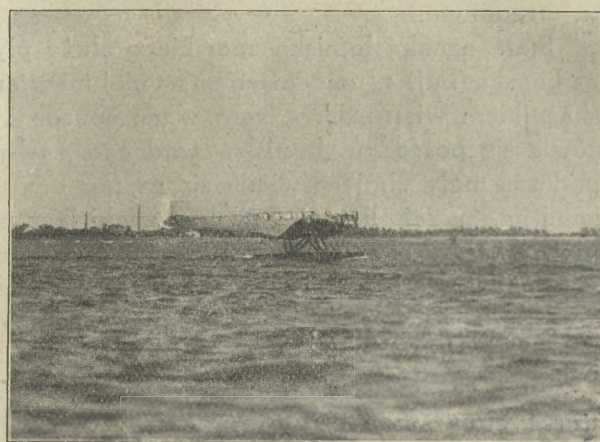


Rys. 22. Hangar na barce. Samoloty ustawione w poprzek burty.

Jednakże ten ostatni sposób jest więcej dogodnym, ponieważ pozwala urządzić na pokładzie poza hangarami jeszcze warsztat motorowo-zbiórkowy i ustawić baterję zenitową.

Szkielet hangaru może być drewniany lub metalowy; (dach drewniany, boki płócienne).

Oczywiście, że wszystko, co było wyżej powiedziano o lotniskach *sanitarno-lądowych* pod względem urządzenia na nich magazynów dla sprzętu technicznego, środków przeciwpożarowych, środków łączności i pomocy sanitarnej dla chorych lotników i obsługi lotniczej, — w jednakim stopniu dotyczy i lotnisk morsko-sanitarnych.



Rys. 23. Hydroplan sanitarny na wodzie, przed wzlotem.

Kończąc na tem swą krótką wzmiankę o *lotniskach morskich*, muszę tu jeszcze podkreślić, że lotnictwo morskie posiada przed sobą olbrzymią przyszłość i dzień 21 maja 1910 r., kiedy *Henryk Fabre* w Marsylii dokonał pierwszego wzlotu na pierwszym wodnopłatowcu własnego systemu, powinien być uważany w lotnictwie za dzień wielki, bo za początek lotnictwa morskiego.

Fakt, że 4/5 powierzchni ziemi stanowią wody, z położenia geograficznego poszczególnych krajów mogą być już teraz wysnute pewne kierunki przyszłych wielkich szlaków powietrznych, w których wodnopłatowiec, zdolny do wznoszenia się i lądowania na wodę i nie związany w niczem z lotniskami lądowymi, odegra pierwszorzędą i tylko jemu właściwą rolę.

Obecnie wszystkie państwa rozbudowują lotnictwo morskie, pokrywają swe wybrzeża całą siecią stacyj wodnopłatowcowych, organizują służbę wywiadu i walki z marynarką nadwodną i podwodną. „Zeppelin” w Niemczech, „sterowce” we Francji zostają wcielone do ministerstw marynarki.

Równocześnie z tworzeniem takich eskadr powstaje inny typ lotnictwa morskiego — tak zwane „*lotnictwo okrętowe*”, opierające się o podstawy

pływające, które w czasie wojny służyły przede wszystkim okręty handlowe, o możliwie wygodnym rozmieszczeniu masztów, kominów i nadbudówek pokładowych. Wodnopłatowce lądowały się na te okręty przy pomocy specjalnych żórów i w ten sam sposób spuszczały się na wodę, skąd startowa-

szybkości do 30 mil na godzinę, o dużym i szerokim pokładzie, z jednym kominem i masztem, ustawionymi z boku.

To też obecnie we wszystkich prawie państwach morskich, poza naszymi wyżej przytoczonymi słabymi i pierwotnymi lotniskami wodnymi i nadbrzeżnymi, szeroko jest rozwinięta praca nad budową olbrzymich porte-avion'ów, ich udoskonaleniem i praktycznym wypróbowaniem przy wszystkich nadających się okolicznościach.

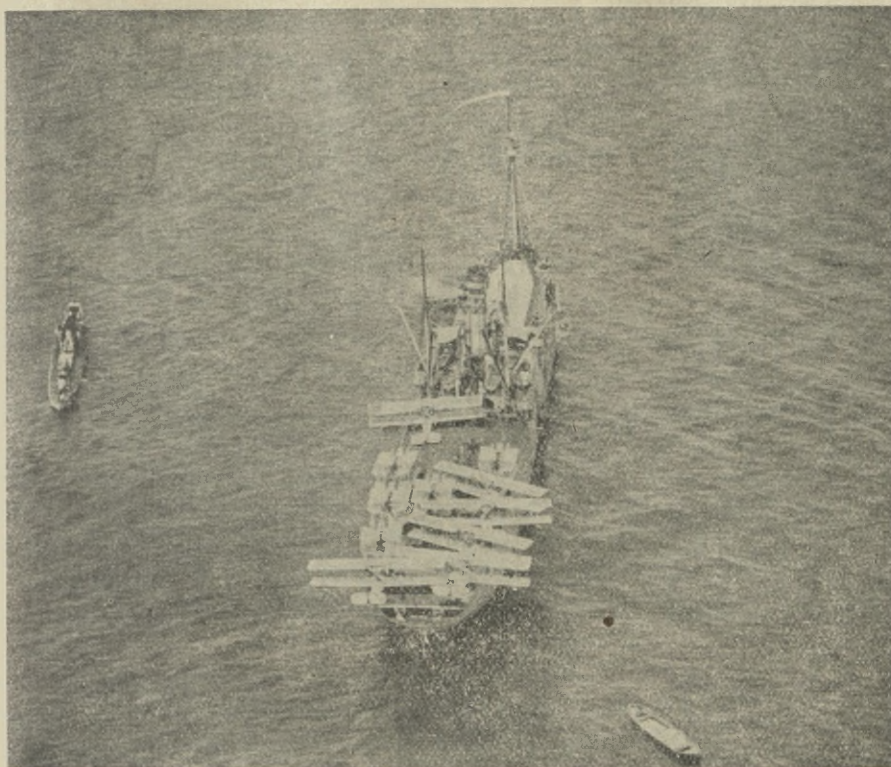
Na rys. 24 widzimy nieco starszy typ porte-avionu, na rys. zaś 25 nowszy, olbrzymiej awio-matki „Saratoga” i jej wtórnika „Lexington”, należących do marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych. Jednostki te są przerobione z linjowych krążowników (33.000 tonn pojemności, 33 węzły, 8 dział 20,3 cm. 12 przeciwlotniczych). Każda awiomatka może zabrać do 120 samolotów.

W tymże celu przebudowuje w chwili obecnej Japonia niedobudowany krążownik linjowy „Akagi” (35.000 ton) i okręt linjowy „Kago” (27.000 ton).

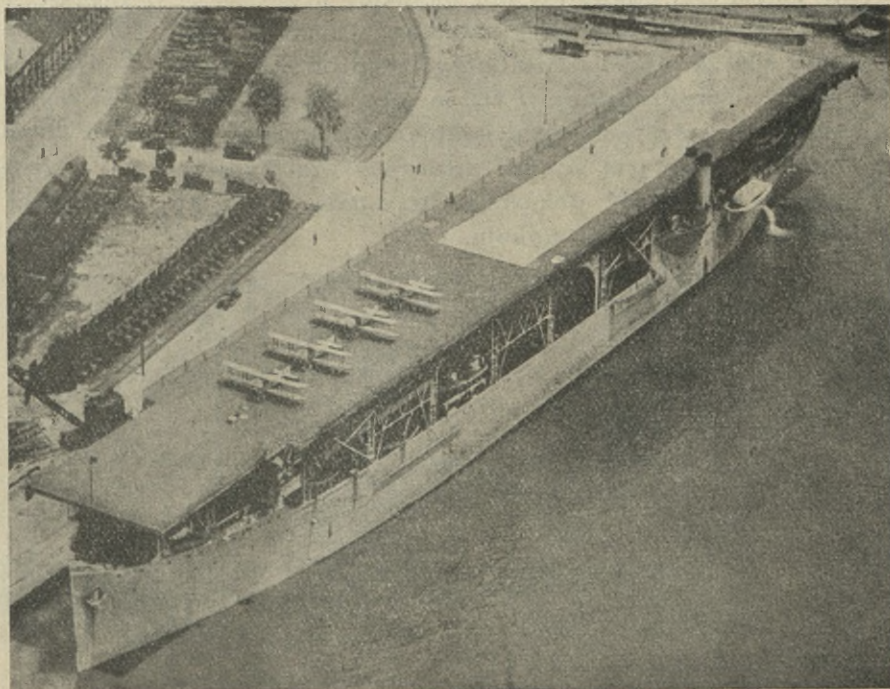
Oczywiście, że daleki jest jeszcze czas kiedy Polska będzie mogła marzyć o podobnego rodzaju urządzeniach u siebie.

ły. Taka pływająca podstawa lotnicza (porte-avions) niosąca 5-8 wodnopłatowców, działała wspólnie z marynarką, albo otrzymywała specjalne zadania wywiadu nad wybrzeżem nieprzyjaciela.

Pierwsze doświadczenia powojenne w kierunku wznoszenia się i lądowania na pokładzie okrętu poczyniła Francja, która przystosowała do tego celu kadłub nieukończonego okrętu linjowego „Bearn”. Rys. 26. Za przykładem Francji poszły inne państwa, obecnie zaś programy morskie wielkich mocarstw, narówni z budową super-dreadnoughtów przewidują również budowę specjalnych wielkich porteavion'ów. Konieczność współdziałania z flotą, oraz pomieszczenia większej ilości płatowców, pozwala przypuszczać, że będą to okręty o pojemności do 30.000 ton,

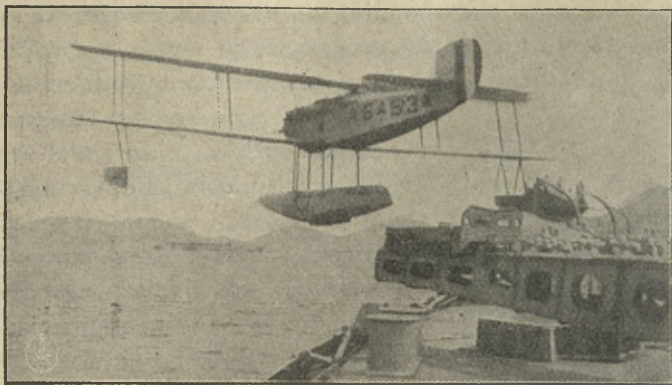


Rys. 24. Pływające lotnisko morskie.



Pys. 25. „Saratoga” awio-matka floty wojennej Stanów Zjednoczonych.

Powyższy opis lotnisk morskich byłby jednak niezupełny, bez nadmienienia o potrzebie sanitarnych wodnopłatowców na rzekach i jeziorach.



Rys. 26. Startowanie hydroplanu z lotniska okrętowego.

Coprawda związany z wodą wodnopłatowiec nie może zbyt od niej oddalać bez ryzyka. Lecz pewne tereny (np. Polesie), odznaczające się brakiem lotnisk i rozmieszczeniem ważniejszych punktów i linii komunikacyjnych na rzekach, czynią ten rodzaj pomocy sanitarnej często niezastąpionym, tembardziej, że będzie on mógł tu lądować w dowolnym miejscu rzeki lub jeziora.

Ostatnim wynalazkiem w dziedzinie lotnisk morskich jest projekt „lotniska pływającego”.

Znany wynalazca amerykański Armstrong dokonał prób nad skonstruowanym przez niego modelem oceanicznego lotniska, zwanym „pływającą wyspą”. Model wypróbowany był w niedużym sztucznym basenie, w którym można było urządzić sztuczną falę dowolnej wielkości, odpowiadającej w zupełności naturalnej fali morskiej*).

Rezultaty prób były nadzwyczaj ciekawe: okazało się, że model transatlantyckiego okrętu „Majestic” (skonstruowany w tej samej skali co i lotnisko) jest wrażliwszy na działanie fali morskiej, niż model „pływającej wyspy”, który wykazał nadzwyczajną stateczność, pozostając przy największej fali prawie w zupełnym spokoju.

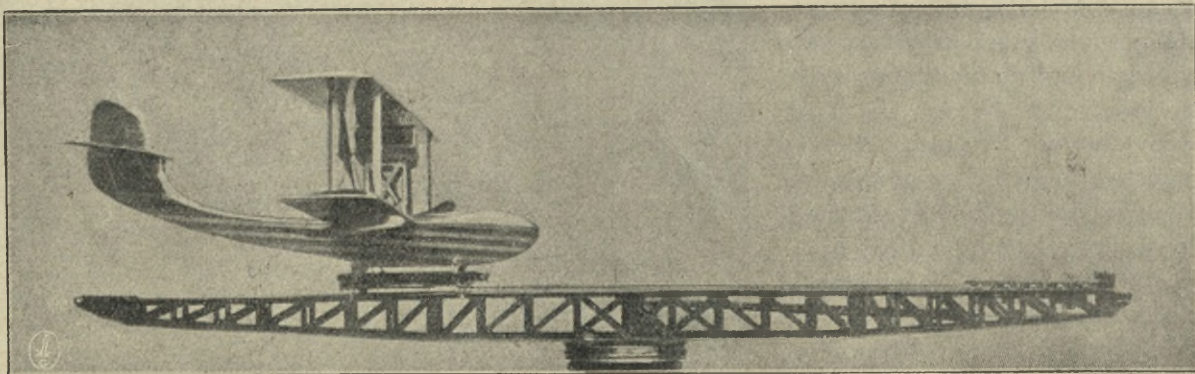
Pływające lotnisko przedstawia pokład przystosowany do wzlotu aparatów; długość tego pokładu wynosi 360 m., a szerokość 120 m., czyli cała powierzchnia pokładu wynosi 43.200 m. kwadratowych. Zaznaczyć trzeba, że powierzchnia awio-matek (okrętów wojennych przystosowanych do przewożenia samolotów) wynosi 8.420 metrów kwadratowych, czyli jest pięć razy mniejsza. Pokład ten jest wysunięty z wody na wysokość 21 metrów, co przy największej wysokości fali oceanicznej (11 metrów) całkowicie zabezpiecza nadbudówki i aparaty lotnicze od działania fal oceanicznych.

Od powierzchni pokładu idzie w dół pionowo szereg stojaków, o długości 73,5 metra (około 52,5 metra jest zanurzonych w wodzie), mocno powiązanych. Dzięki próżnym metalowym pływakom cały system tego lotniska pływającego posiada ogromne zalety morskie. Ponieważ pływający aerodrom nie posiada ścian, a stanowi tylko coś w rodzaju sieci z dużymi otworami, fale morskie, nie znajdując większego oporu, przechodzą swobodnie przez tę sieć, nie narażając na bujanie całego systemu. Do trwałej równowagi w znacznej mierze przyczyniają się również stojaki, umieszczone na głębokości, która nie odczuwa falowania powierzchni morza.

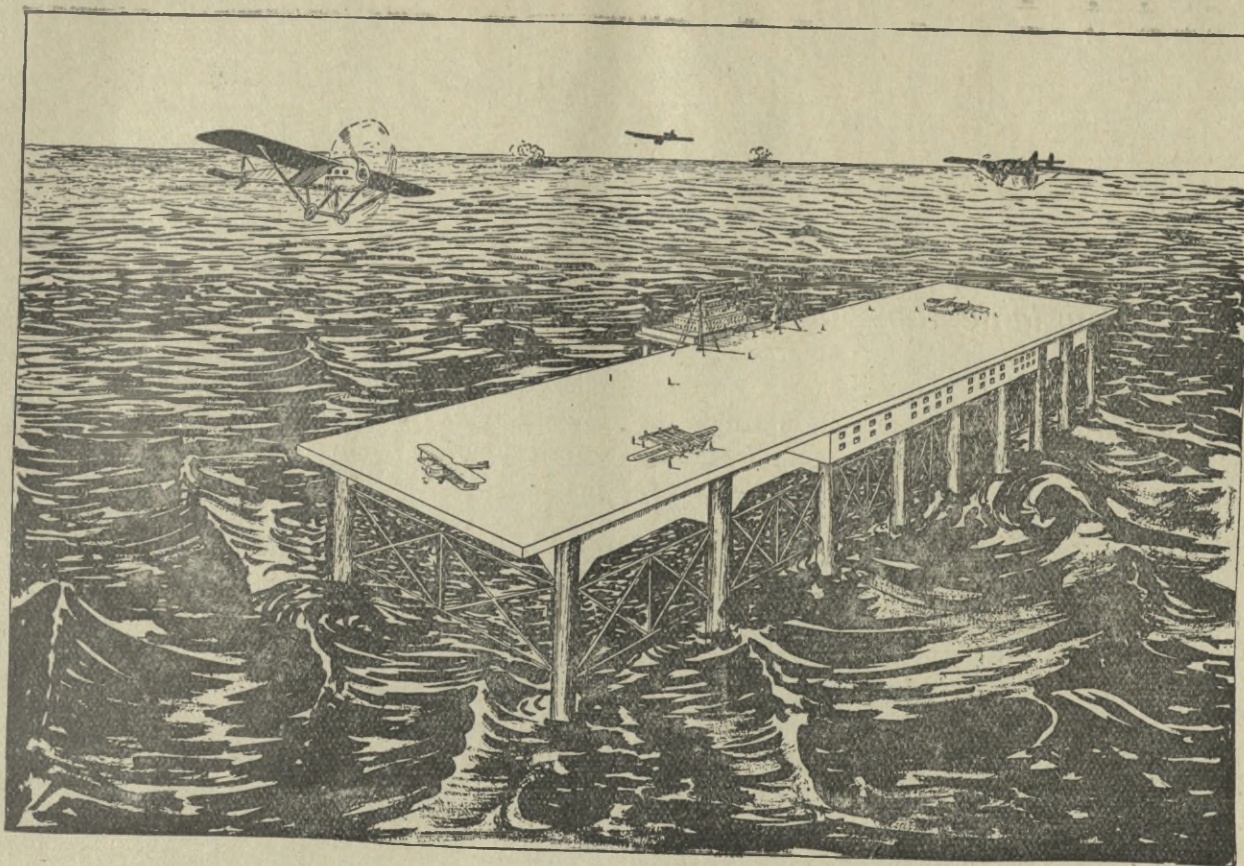
Ta pływająca wyspa posiada sygnalizację morską i lotniczą, stację elektryczną, hotel, pomieszczenie dla personelu, izbę chorych, radiostację, meteorologiczną stację i różne inne urządzenia.

Do utrzymania tego pływającego lotniska w jednym miejscu powinny być urządzone specjalne beczki, do których przymocowuje się lotnisko. Beczki te postawione na kotwicach o ciężarze 5 tonn posiadałyby łańcuch kotwiczny średnicy 2,5 cali, o długości 4.800 metrów (głębokość oceanu Atlantyckiego) (rys. 27).

Armstrong oblicza koszt zbudowania aerodromu na 1.500 000 dolarów. Przypuszcza on, że dla prawidłowego ruchu powietrznego między Eu-



*) „Żołnierz Polski” (Nr. 18 — 1927 r.).



Rys. 27. Pływający aerodrom Armstronga.

ropą i Ameryką, na odległości dzielącej te dwa kraje, należy umieścić osiem takich pływających lotnisk, przypuszczalnie co 400 mil morskich (1 mila morska — 1852 metry). Urządzenie takich ośmiu lotnisk kosztowałoby razem z ich ustawieniem koło dziesięciu milionów dolarów. Czy możliwem będzie urzeczywistnienie tego projektu w najbliższej przyszłości — czas pokaże.

Wszystkie te urządzenia spełnią również swoje zadanie względem lotnictwa sanitarnego.

Źródła: 1) L'Aeronautique za 1927 r.

2) Technika i snabż. Kr. Ar. za r. 1924.

3) Inż. Abramowski: „Drogi i roboty ziemne” (1924 — 1925 r.)

4) Inż. Abramowski: „Latawce” (Aeroplany). Wyd. Biblj. Dzieł Wybor. 1910 r.

5) „Żołnierz Polski” za r. 1925, 1926, 1927.

6) „Morze” za r. 1925 i 1928 r.

7) Chripin, Andrejew i Tułupow: „Aerodromy suchop. i mors. awjacji”

Abramowski
INŻYNIER WOJSKOWY.

Powstanie i organizacja lotnictwa sanitarnego w Polsce.

I.

Stosunkowo od nie tak dawna zostało uznane, że jedynym najwygodniejszym i najlepszym środkiem transportu rannych i chorych jest samolot sanitarny. Samolot sanitarny jako środek transportowy, daje chorym, a szczególnie rannym podczas walk bojowych na froncie to, czego żaden inny środek lokomocji dać nie może. Daje: po pierwsze szybkość przewozu rannego, co w pewnych momentach może stanowić nawet o życiu człowieka, w czasach działań wojennych z pola do szpitali w głąb kraju, lub też w czasach pokojowych ze środowisk małych, gdzie niema odpowiednich urządzeń dla okazania potrzebnej pomocy do dużych centrów, gdzie odpowiedni zabieg może być wykonany. Po drugie: żaden środek lokomocji choremu nie daje tak wygodnego i tak mało narażonego na rozmaite wstrząsy transportu, jak samolot sanitarny. Jeżeli przewozimy tego rannego koleją, to narażamy go na wielokrotne przenoszenie go z wozu lub samochodu do wagonu kolejowego i z powrotem, połączonego z wielokrotnym przekładaniem z noszy i na nosze. Jeżeli będziemy go przewozić wprost samochodem czy też wozem do szpitala, to narażamy, go na silne wstrząsy i nieraz wielogodzinne męki i przeklinania tego środka transportowego. Samolot sanitarny posiada z jednej strony tą wymaganą, a czasami wprost konieczną szybkość transportu, z drugiej strony idealne warunki tego transportu, gdyż ranny dostarczony do płatowca sanitarnego zostaje załadowany do samolotu przeważnie na tych samych noszach, nie będąc przekładanym, następnie zostaje wyładowany z samolotu i przewieziony do szpitala też na tych samych noszach; podczas zaś startu t. j. odrywania się od ziemi i wznoszenia się samolotu w sfery podniebne, jak również przy lądowaniu t. j. przy opuszczaniu się samolotu na ziemię, jak stwierdzają ci ranni i chorzy, których w Polsce już przewieźliśmy, nie odczuwa się najmniejszego wstrząsu i bólu. Sam zaś przelot nie sprawia najmniejszych dolegliwości chorym i rannym.

Otóż te walory transportu powietrznego zostały zagranicą od niedawna uznane. Chociaż pierwsze

początki stworzenia samolotu sanitarnego spotykamy już w r. 1773 przez Dr. med. Rozier'a, który konstruuując specjalny samolot do tego celu, chce przelecieć kanał La Manche, lecz niestety ginie pod jego szczątkami, jednak dopiero w 1912 r. senator Dr. med. Reymond, a następnie po śmierci jego por. lek. rez. Dr. Chassaing we Francji, chcąc stworzyć lotnictwo sanitarne, przerabiają samoloty bojowe i przystosowują ich do wymagań sanitarnych, lecz spotykają się z wielkim sprzeciwem i trudnościami ze strony Izby Deputowanych, Rządu, prasy i wielu kolegów. Jednak por. lek. rez. Dr. Chassaing pracuje nad tym dziełem w dalszym ciągu niestrudzenie i nie bacząc na różne trudności, które zawsze i wszędzie się spotykają, gdy się chce wprowadzić coś nowego i dać ulepszenia istniejącego stanu rzeczy, dopina tego, że w roku 1917 ma możliwość wypróbowania tego środka lokomocji i transportu podczas działań wojennych. Atoli konieczność posiadania wielkiej ilości płatowców bojowych, nie pozwala narazie rozwinąć się lotnictwu sanitarnemu. Właściwą datą rozpoczęcia transportu chorych i rannych za pomocą samolotu sanitarnego będzie rok 1921, okres walk francuskich w Marokko. Rząd francuski wysłał do Syrii i Marokko 60 płatowców sanitarnych typu Breguet XIV T., które w krótkim okresie czasu zyskują coraz większą popularność i zaufanie do siebie; przewożą z pola walki do odległych szpitali z każdym miesiącem coraz to więcej rannych, którzy zginęliby bezsprzecznie bez pomocy chirurga. Dopiero teraz przekonano się, że w wypadkach, gdzie niema kolei żelaznej, a nawet dróg, po których mógłby iść samochód, i w wypadkach gdzie na przewiezienie rannych tracono zaledwie kilka godzin, zamiast potrzebnych kilku, a nawet kilkunastu dni na transport chorego karawaną po bezbrzeżnych piachach, — samolot sanitarny jest jedyny. Akcje transportu samolotem szalenie poszły w górę. Lody zostały przełamane. Ale we Francji!

U nas w Polsce trzeba było dopiero rozpocząć agitację w tym kierunku, trzeba było rozwinąć propagandę, trzeba było znaleźć środki na zrealizowanie tych zamierzeń. Trzeba było żeby zna-

laż się ktoś, kto tą sprawą się zainteresuje i podejmie inicjatywę. I tym właśnie „ktosiem” znalazł się gen. bryg. lek. Dr. med. Sławoj-Składkowski, ówczesny inspektor służby zdrowia przy Departamencie Sanitarnym, potem Szef Dep. Sanit. M. S. Wojsk., a obecnie Minister Spraw Wewnętrznych. On to w r. 1924 rozpoczął energiczną akcję propagandową lotnictwa sanitarnego. Jego artykuły o lotnictwie sanitarnym spotykamy w 1924 r. w miesięczniku „Lekarz Wojskowy” („Listy z Francji”), tygodniku „Świat” i prasie codziennej. On, jako Szef Departamentu Sanitarnego M. S. Wojsk. wyjednywa w r. 1924. zezwolenie Ministra Spraw Wojsk., na założenie „Komitetu utworzenia lotnictwa sanitarnego w Polsce”. Komitet powyższy wyłania z siebie Komitet wykonawczy lotnictwa sanitarnego w Polsce na czele z gen. bryg. lek. w stanie spoczynku Dr. Witoldem Horodyńskim, płk. lek. Dr. Władysławem Gorczyckim, płk. aptekarzem Stefanem Krupińskim, ppłk. lek. Dr. Różyckim i innymi, którzy prowadzą nadal rozpoczęte dzieło. Powstają w poszczególnych D.O.K.'ach komitety propagandy lotnictwa sanitarnego, starają się zainteresować tem szersze koła społeczeństwa przez prasę, rozpoczynają propagandę za zbieraniem funduszków, potrzebnych na zakup pierwszych samolotów sanitarnych w Polsce.

Wkrótce do tego dzieła przyłącza się i wybitną odgrywa rolę „Polskie Towarzystwo Farmaceutyczne” pod przewodnictwem prezesa swego Magistra Gessnera, zbierając składki u swych członków. Składki naogół napływają dość chętnie, wielu lekarzy i aptekarzy wojskowych opodatkowało się, ofiarując co miesiąc pewną niewielką kwotę, a prym jednak w tym wiodą aptekarze cywilni. W kwietniu 1925 r. wyjeżdża gen. bryg. lek. Dr. Składkowski do Paryża, celem poczynienia zamówień na pierwsze samoloty sanitarne, mające być zaczątkiem lotnictwa sanitarnego w Polsce.

Spotyka jednak we Francji u propagatorów lotnictwa sanitarnego „rozdwojenie” opinii używania typu samolotów sanitarnych. Jedni z nich na czele z lekarzem Epoulard z Marokka są gwałtownymi zwolennikami i propagatorami samolotów sanitarnych typu „Hanriot”, — jako małymi, zwinnymi, mogącymi lądować wszędzie, ale zato zabierającymi tylko jednego rannego. Drudzy zaś na czele z mjr. lek. Vincent z Dep. Sanit. Ministerstwa Wojny są krzewicielami i zwolennikami samolotów sanit. typu Breguet XIX, model 1925 r., — jako znów silnymi, prędszymi, z ładną wewnątrz karetą, mogącymi zabrać 3 osoby — dwóch rannych w pozycji leżącej i jednego w pozycji siedzącej, wzgl. sanitarjusza, lecz wymagającymi wybranych lotnisk, a przy-

tem dość ciężkimi jak na nasze tereny i kosztującymi znacznie więcej od poprzedniego typu.

Po pewnym namyśle, zwiedzeniu fabryki samolotów, poradzeniu się i t. p. gen. Składkowski czyni zamówienie na 2 samoloty sanitarne typu lżejszego t. j. „Hanriot” i na 1 samolot sanitarny cięższego typu „Breguet”, lecz model starszy XIV T. bis. nie zaś najnowszy XIX, zadatkując żadaną sumę. Fundację samolotu sanitarnego typu „Breguet” XIV T. bis., bierze na siebie całkowicie „Polskie Towarzystwo Farmaceutyczne”, zaś 2 samoloty sanitarne typu „Hanriot” mają powstać ze składek sanitarjatu wojskowego. Powyższe 3 samoloty sanitarne stanowią zaczątek flotylli powietrzej sanitarnej.

Tutaj należy jednak wspomnieć, że na skutek rozwiniętej już agitacji prasowej i powstania całego szeregu komitetów wojewódzkich propagandy lotnictwa sanitarnego, już w r. 1924 w Poznaniu w 3 p. Lotniczym staraniem oficerów lotnictwa 3 p. Lotniczego i oficerów lekarzy D.O.K. Poznań zostaje przystosowany do celów sanitarnych samolot wojskowy szkolny typu „Albatros”, który już na manewrach poznańskich w 1924 r. w obecności Misji Tureckiej zostaje wykorzystany i wykonuje swe zadanie sanitarne znakomicie.

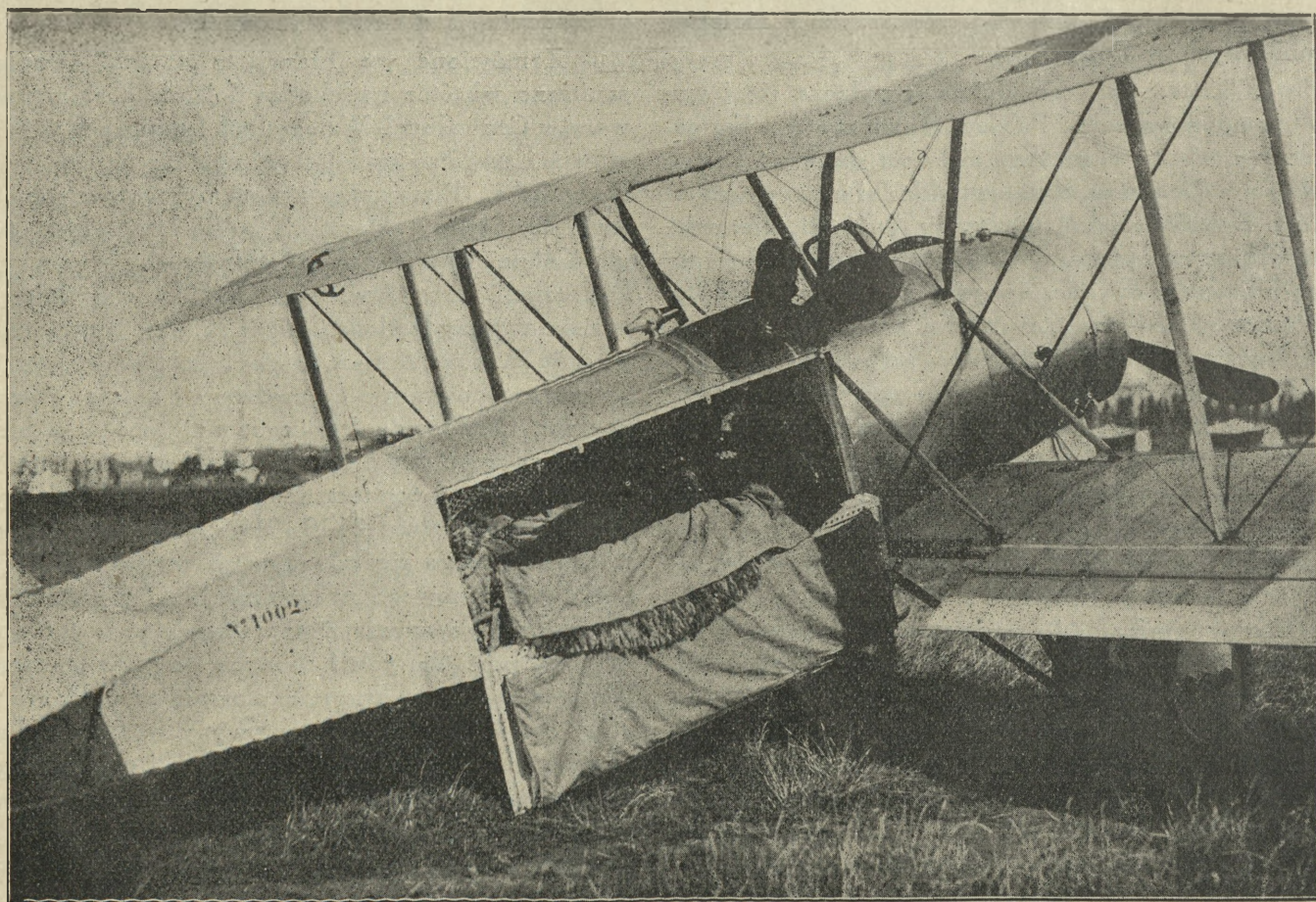
Zamówione we Francji te „kupne” samoloty sanitarne wkrótce nadchodzą do Polski, są zmontowane w Centralnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie i wkrótce oddane do użytku, narazie tylko dla wojska. Pierwszym z nich był gotów samolot sanitarny typu „Hanriot”, oblatany przez por. pil. Kalinę Kazimierza z Centralnych Warsztatów Lotniczych dnia 14 września 1925 r. i w dniu 15 września przydzielony do 1 pułku Lotniczego; w dniu 6 października 1925 r. zostaje w 1 pułku Lotniczym powtórnie sprawdzony i oblatany przez kpt. pil. Giedgowda Ignacego, mającego w kabinie „chorego” gen. bryg. lek. Składkowskiego i potem zostaje oddany ostatecznie dla transportu chorych i rannych. W dniu 24.10.1925 r. w południe przewozi pierwszego ciężko rannego szeregowca O. ze szpitala Rejonowego w Dęblinie do I Szpitala Okręgowego w Warszawie, zapoczątkowując w ten sposób transport chorych i rannych drogą powietrzną. Wkrótce nadchodzi drugi samolot sanitarny „Hanriot”, który zostaje również zmontowany w Centr. Warsztatach Lotniczych w Warszawie i przydzielony do 11 p. Lotniczego w Lidzie dla niesienia pomocy na bezdrożnych kresach naszej Rzeczypospolitej.

Nie od rzeczy może będzie dać kilka danych o typie tego płatowca. A więc samolot sanitarny „Hanriot” jest typem płatowca lekkiego, używanego obecnie w lotnictwie wojskowym tylko w ce-

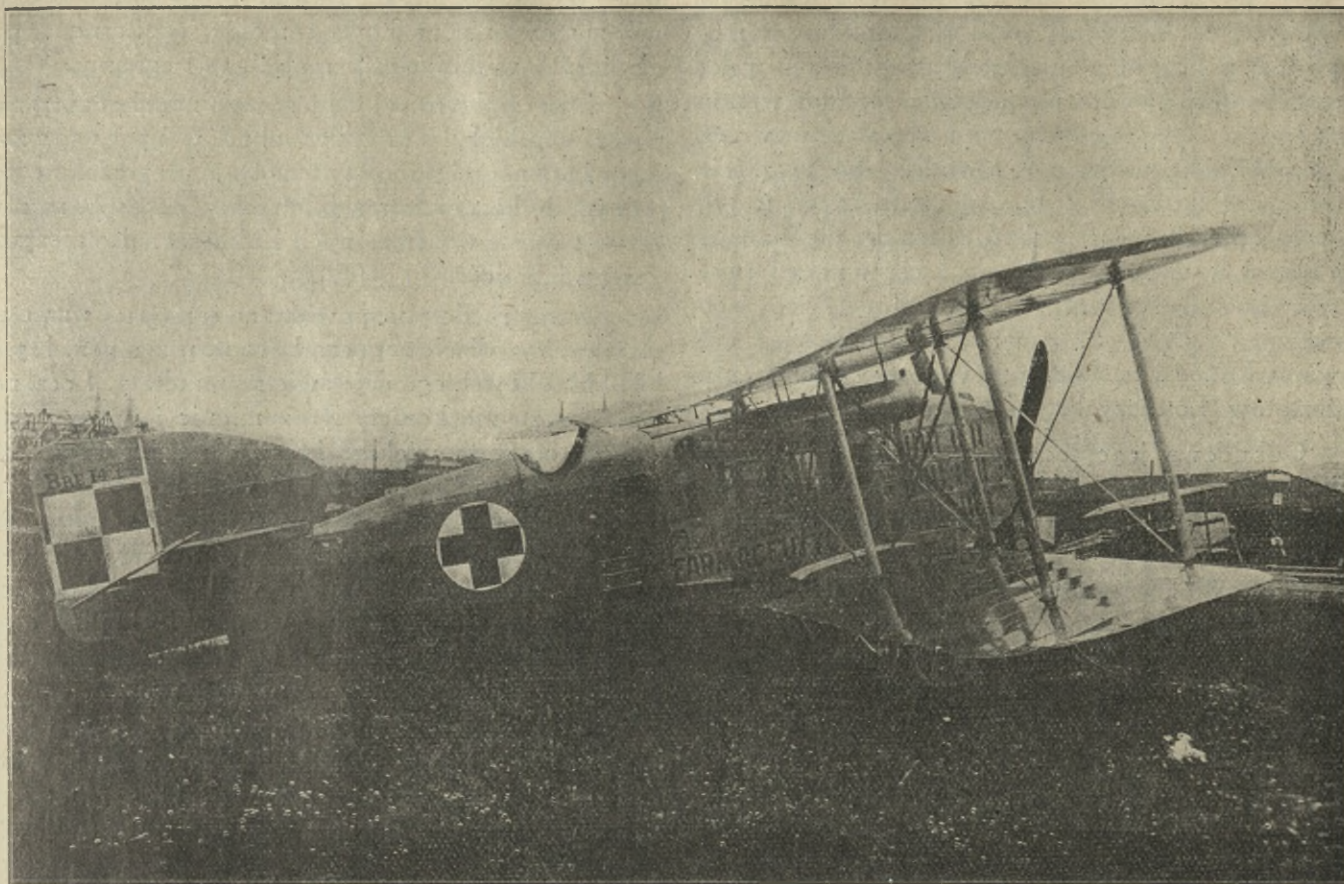
lach szkolnych; posiada motor rotacyjny „Rhône” 80 konny, mogący zabrać ze sobą benzyny około 100 litrów; szybkość przelotu wynosi około 100 klm. na godzinę, posiada jedno miejsce z przodu dla pilota, z tyłu zaś zamkniętą kabinę długości 2 metry 10 cm., wysokości i szerokości po 75 cm.; w kabinie zamkniętej i zabezpieczonej dodatkowym zamknięciem przez rączkę, znajdującą się u pilota, może znajdować się jeden ranny (chory) w pozycji leżącej, bądź siedzącej; w tym ostatnim wypadku otwiera się okienko w górnej części kadłuba płatowca, przez które wychodzi głowa siedzącego. W tylnej części kadłuba znajduje się skrytka na rzeczy podręczne rannego, i na sanitarną torbę lotniczą. Obie boczne podłużne ściany są obite i wysłane ceratowymi miękkimi poduszkami, przykryte płóciennymi zasłonami; wewnątrz kabiny znajdują się nosze, zaopatrzone w poduszkę skórzaną pod głowę, klin mogący służyć jako podparcie pod głowę lub jako punkt oporu do nóg, oraz kożuch futrzany, okrywający całkowicie wraz z głową transportowanego rannego w celu zabezpieczenia go od zimna. Takim jest samolot sanitarny „Hanriot”.

W 1926 r. w kwietniu przybywa do Polski w skrzyniach płatowiec „Breguet” XIV T. bis. zakupiony przez Polskie Towarzystwo „Farmaceutyczne”, zostaje również wkrótce zmontowany w Centr. Warsztatach Lotniczych w Warszawie, wypróbowany i oblatany również przez por. pil. Kalinę i przydzielony do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Wypadki jednak majowe stają chwilowo na przeszkodzie oddaniu tego samolotu Wojsku Polskiemu tak, że dopiero w dniu 30 października 1926 r. odbywa się uroczyste wręczenie na lotnisku mokotowskim tego samolotu sanitarnego, przez prezesa Polskiego Towarzystwa Farmaceutycznego p. Gessnera zakupionego, jak już wspomniałem, całkowicie ze składek członków tego towarzystwa, — Wojsku Polskiemu w ręce I-go Wice-Ministra Spraw Wojskowych Gen. dyw. Konarzewskiego i w obecności Ministra Spraw Wewnętrznych gen. bryg. Dr. Składkowskiego.

Również kilka słów o typie płatowca „Breguet” XIV T. bis. Jest to płatowiec znacznie większy, cięższy, mniej obrotowy od poprzednio opisanego „Hanriot’a”, lecz posiadający znacznie większą szybkość około 180 klm. na godzinę; posiada



Samolot sanitarny Hanriot. Generał Dr. Sławoj-Składkowski odbywa próbny lot. Pilotuje kpt. pil. Giedgowd.



Samolot sanitarny typu Breguet XIV T. bis, ufundowany przez Polskie Tow. Farmaceutyczne

motor Renault o sile 320 koni, mogący zabrać 350 litrów benzyny. Posiada miejsce dla pilota z tyłu za kabiną dla rannych; kabina, położona w przedniej części płatowca, może pomieścić 2 rannych (chorych) w pozycji leżącej systemem piętrowym, oraz posiada z boku ławeczkę dla 1 siedzącego rannego (chorego) wzgl. sanitariusza, transportującego rannych; wejście do kabiny jest z prawej strony płatowca, zaś lewa boczna ściana otwiera się dla włożenia noszy; obydwie zamki są zabezpieczone ręczką, która znajduje się u pilota. W kabynie jest tuba, za pomocą której można się porozumiewać z pilotem. Obie podłużne ściany kabiny są wysłane, podobnie, jak ściany „Hanriota”, i zaopatrzone w ten sam sprzęt sanitarno-transportowy co „Hanriot”.

Obydwie te typy samolotów sanitarnych w ciągu swej dwuletniej „służby” (t. j. do 1927 r.), przewożąc cały szereg rannych i chorych, pracując każdy w swoim zakresie i na swoim terenie, wzbudzają coraz to większe zaufanie i mają coraz to częstszą pracę.

Niestety „Breguet” podczas jednej ze swoich „służb” zostaje rozbity i musi być wycofany z obiegu na dłuższy okres czasu. A było to tak: w dniu

13.6.27 r. jeden z lepszych pilotów 1 p. Lotniczego (ś. p. sierż. pil. Korecki Piotr) uległ katastrofie lotniczej pod Poznaniem wskutek samo-zapalenia się motoru i został bardzo dotkliwie poparzony; narazie został przewieziony do VII Szpitala Okręgowego w Poznaniu; jednak pułk i rodzina chciały mieć go blisko, by mógł otoczyć go należytą opieką; proszono więc Dowódcę 1 p. Lotniczego o przewiezienie go drogą powietrzną do Warszawy. Po naradzie z D-cą Pułku niżej podpisany otrzymał rozkaz udania się drogą powietrzną do Poznania, celem porozumienia się z lekarzami Szpitala i zorientowania się o możliwości transportowania nieszczęśliwego pilota do Warszawy. Natychmiast wsiadłem do samolotu i wspólnie z kpt. pil. Giedgowdem odnaleźliśmy go w VII Szpitalu Okręgowym w stanie bardzo ciężkim, lecz nie beznadziejnym i jeszcze nadającym się do transportu, lecz w ciągu najbliższych dni. Natychmiast wróciliśmy z powrotem do Warszawy, zapowiadając na rano następnego przylot sanitarnego „Bregueta” i prosząc o przygotowanie ś. p. sierż. pil. Koreckiego do transportu. W dniu 19.6.27 r. wyleciał „Breguet” do Poznania, będąc pilotowanym przez ś. p. sierż. pil. Przybylskiego Franciszka i mającym ze sobą w kabynie st. sierż. sanit. Scibło Stanisława, lecz

niestety, nie sądzono mu było powrócić już drogą powietrzną do Warszawy: wskutek defektu w motorze już w Poznaniu na jego przedmieściu, pilot zmuszony jest gwałtownie lądować, samolot wpada przytem na słup telegraficzny kolejowy, wywraca się i rozbija się w drobne kawałki, na szczęście bez ofiar w ludziach. Z tego powodu ś.p. sierż. pil. Korecki zmuszony jest odbyć transport do Warszawy koleją w warunkach b. ciężkich, w nocy i trwający 9 godzin zamiast 1½ — 2 godz., zaś jego „towarzysz” „Breguet” tą samą drogę (koleją) odbywa wkrótce i zostaje przywieziony do Centr. Warsztatów Lotniczych.

Odbudowa jego jednak napotyka w Warsztatach Lotniczych na wielkie trudności techniczne gdyż typ ten, w przystosowaniu do potrzeb sanitarnych, zbudowania kabiny, dodatkowych baków i t.p., a zatem zwiększającym obciążenie płatowca, jak również typ śmigła nieco inny niż u innych Breguetów bojowych, — nie jest znany w Polsce. A zatem zachodzi konieczność konstrukcji technicznej tego płatowca, a dopiero potem odbudowy samego samolotu.

To trwa dość długo.

Jednak wszystkie trudności zostają przezwyciężone i w maju 1928 r. „kochany” „pocziwy kolega” „Breguet” znowu chce nieść swą pomoc potrzebującym go rannym i chorym. Wykonuje 2 loty, przewożąc raz ciężko chorego cywilnego p. M. z jego majątku z pod Lublina do Warszawy celem poddania natychmiastowej operacji z powodu ostrego zapalenia wyrostka robaczkowego, zaś podczas drugiego swego lotu, gdy śpieszy w sierpniu 1928 r. do Mławy, na skutek wezwania Szefa Sztabu N. N. Dywizji Piechoty do dwóch ciężko rannych szeregowców podczas manewrów wojskowych — przy lądowaniu w Mławie wskutek nieodpowiedniego, a właściwie braku lotniska, i konieczności lądowania przy bocznym wietrze, przytem dość silnym, zostaje podchwycony przez silną falę wietrzną, uderzony o bruzdy pola, przewraca się i znowu ponosi dość ciężkie uszkodzenia. I znowu powraca już drogą kolejową do tych samych Centr. Warsztatów Lotniczych, które jednak obecnie zmieniły nazwę i właścicieli — do Państw. Zakład. Lotniczych.

Hanriot'y zaś tymczasem pełnią wiernie swą służbę i niosą swą pomoc radośnie, gdy zostają wezwane. A przytem liczba ich obecnie znacznie wzrosła.

Całkowicie uznając wyższość tego środka lokomocji, przed innymi w ciężkich i pilnych przypadkach chorobowych, przychodzi z wydatną pomocą sanitarjadowi szef Departamentu Lotnictwa

M. S. Wojsk. płk. inż. pil. Rayski, który poleca poczynić zamówienia na nowe samoloty sanitarne typu „Hanriot” w fabryce „Samolet” w Poznaniu.

Z początkiem roku bieżącego nadchodzi transport nowiutkich „Hanriotów”, zbudowanych w/g wzoru posiadanego i samoloty te zostają przydzielone po jednym do każdej formacji lotniczej, a nawet mamy już w zapasie w Centralnych Zakładach Lotniczych pewną ich ilość.

A zatem flotylla powietrzna sanitarna wzrasta, rozwija się, a dzieło zapoczątkowane przez gen. bryg. lek. Składkowskiego daje świetne rezultaty. Lecz na tem jeszcze nie koniec. Zrozumienie i propaganda zatacza coraz to większe kręgi, coraz bardziej społeczeństwo uświadamia sobie własności i konieczności tego środka transportowego, szczególnie podczas działań wojennych. W zrozumieniu tej idei i tej konieczności powstaje w 1927 r. „Komitet Fundacji Lotniczej im. Pierwszego Biskupa Polowego W. P. J. E. ks. Biskupa Dr. Stanisława Galla” na czele z prezesem gen. broni Olszewskim.

Komitet ten rozwija nadzwyczaj gorliwą i szeroką akcję, zbierając składki, i niezadługo będziemy świadkami wspaniałego daru, jaki Komitet ten ofiaruje Biskupowi Polowemu J. E. ks. Dr. Gallowi.

II.

Jedną z najważniejszych kwestji, wpływających z posiadania już bądź co bądź większej ilości samolotów sanitarnych, jest odpowiednie ich rozmieszczenie. By samoloty sanitarne mogły rzecz ywiście pełnić swą służbę, by nie stały się tworem pokazowym i zabawką do oglądania przez różne wycieczki, należy je tak rozmieścić, by samolot mógł wszędzie dotrzeć; należy pokryć całą Polskę kręgami, w promieniu których samoloty te mogą latać swobodnie.

Należy zdać sobie sprawę, że zasięg t. j. długość lotu każdego typu samolotu jest różny i uwarunkowany od wielu rzeczy, a między innymi od ilości posiadanej benzyny, szybkości i siły motoru. Trzeba wiedzieć, że aczkolwiek utarte jest wyrażenie w lotnictwie, że n. p. „Hanriot” ma szybkość 100 klm. na godzinę, „Breguet” 150 klm. na godzinę, a „Spad” n. p. 200 klm. na godzinę, to jednakże liczby te są tylko orientacyjne. Prawdziwa szybkość samolotów jest uwarunkowana w dużej mierze od warunków atmosferycznych, a głównie od tego, czy wiatr jest w kierunku lotu, czy też na przeciw lub boczny i w jakim stopniu. Kierunek bowiem wiatru i stopień jego nasilenia tak może zmienić szybkość lotu, a zatem i czas potrzebny na przebycie tej drogi, że z pomyślnym wiatrem można lecieć

dwa razy prędzej, dosłownie dwa razy, niż z wiatrem przeciwnym. Dlatego też przyjętem jest w lotnictwie, gdy się chce określić w samolocie ilość benzyny w stosunku do lotu, to nie określa się jej w stosunku do ilości kilometrów, tylko do ilości czasu. A więc np., że taki to a taki samolot ma w swoich bakach benzyny nie na, powiedzmy, 200 klm., lecz na 2 godzinny lotu.

A zatem przy rozmieszczaniu samolotu sanitarnego z myślą przewodnią pokrycia siecią tak całej Polski, by on mógł wszędzie dosięgnąć, należy wziąć w pierwszym rzędzie jego zdolność zasięgową t. j. jaką przestrzeń on może przelecieć bez pobierania dodatkowo materiałów pędnych. Należy przytem tu zwrócić jeszcze uwagę na jedną stronę, a mianowicie, że samolot lecący po chorego w największej ilości swych przypadków musi odbyć drogę tam i z powrotem, nie mając możliwości tych materiałów pędnych otrzymać, a zatem zapas benzyny, otrzymany w miejscu odlotu, musi mu wystarczyć na całą drogę tam i z powrotem. Biorąc więc pod uwagę: 1) złe warunki atmosferyczne, bo trzeba być przygotowanym na najgorsze, 2) zdolność zasięgową samolotu każdego typu z osobna, 3) konieczność znajdowania się ze zrozumiałych względów tych samolotów sanitarnych przy formacjach lotniczych, Polska została rozbita na cały szereg kręgów mniejszych o promieniu do 100 klm. i większych o promieniu do 150 klm. Centrami tych kół są miasta, w których są formacje lotnicze, a więc Warszawa, Lwów, Kraków, Poznań, Bydgoszcz, Toruń, Grudziądz, Dęblin, Lida, Puck.

Terenem działania dla samolotu sanitarnego „Hanriot” są koła mniejsze o promieniu do 100 klm., zaś terenem działania samolotu sanitarnego „Breguet” byłyby koła większe o promieniu do 150 klm. Przy tym sposobie rozmieszczania tych dwóch typów samolotów sanitarnych mielibyśmy prawie całą Polskę pokrytą graficznie, stykającymi się ze sobą kołami; powiadam, „prawie całą Polskę”, gdyż przy takim rozmieszczaniu północny i północno-wschodni odcinek Polski nie byłby jednak całkowicie pokryty. Gdyby jednak powstały lotniska np. w Brześciu n/Bugiem i w Wilnie, gdyby tam były rozmieszczone formacje lotnicze, wtedy całą Polskę mielibyśmy pokrytą już tymi kołami.

Ponieważ my mamy obecnie we wszystkich formacjach lotniczych tylko samoloty sanitarne „Henriot’y”, a „Bregueta” mamy tylko jednego w Warszawie, przeto narazie o pokryciu całej Polski lotnictwem sanitarnem nie możemy mówić.

Biorąc jednak pod uwagę to, że przed 3 laty nie mieliśmy jeszcze ani jednego samolotu sanitar-

nego, a mamy obecnie już ich sporą ilość — mam niepłonną nadzieję, że w bardzo krótkim czasie nie będzie w Polsce zakątki, do którego nie mógłby natychmiast lecieć samolot sanitarny z miejsca swego przydziału do miejsca wypadku.

A jednak żeby móc latać wszędzie, nie trzeba zapominać jeszcze o jednym, b. ważnym momencie. Nie wystarczającym jest mieć odpowiednią ilość maszyn; bo, chcąc lecieć i zabrać chorego czy rannego trzeba jeszcze ze sfer podniebnych opuścić się na ziemię, trzeba „siąść” na ziemi, a to jest rzeczą bodaj że jedną z najtrudniejszych w lotnictwie, nie mając do tego odpowiednich lotnisk czy terenów; największa też ilość wypadków cięższych lub lżejszych z poważniejszymi lub mniej poważnymi uszkodzeniami samolotów właśnie bywa przy lądowaniu i to nawet na dobrych lotniskach. Dlatego też w szkołach lotniczych największą na to zwracają uwagę.

A więc jeżeli tak trudno jest „siąść” na ziemi bez szwanku, na dobrym terenie, to jakże ciężko musi być usiąść na terenie nieznanym, czasem niezupełnie równym, nie znając dokładnie kierunku wiatru i t. p.; często bruzdaorna nieco większa, lub nieznaczny pagórek z góry niedostrzegalny, lub jakiś kołek wbity w ziemię, a czasem wiatr nieznany — przy znacznej szybkości, z którą ląduje pilot, powoduje kapotaż z mniejszym lub większym uszkodzeniem samolotu i osób w nim znajdujących się.

I dlatego też jedną z najważniejszych kwestji rozwinięcia się lotnictwa sanitarnego, następującą zaraz po kwestji posiadania samolotów, jest posiadanie w całej Polsce rozrzuconych lotnisk. Mogą to nie być formalne lotniska, które są używane tylko do lądowania samolotów, lecz muszą to być tereny równe, suche, odpowiednio duże, z dobrym podejściem, wolne od wszelkiego rodzaju płotów, płotków i kołków i stale ochraniające. Mogą to być pastwiska, łąki, boiska sportowe. Tereny takie muszą być znane lotnikom, muszą być wybrane i umieszczone na mapach, muszą być stałe i muszą znajdować się stale pod czyjąś opieką. Niestety, właśnie brak tych lotnisk utrudnia ogromnie rozwój lotnictwa sanitarnego, gdyż piloci widząc, jak wojsku żal każdego rozbitego samolotu, a tembardziej samolotu sanitarnego, do posiadania którego doszło się tak znojną pracą i powstałych z drobnych składek społeczeństwa, boją się często latać, nie chcąc już nie tyle nawet siebie narażać, ile samolotu. To ogromnie wstrzymuje rozwój lotnictwa sanitarnego, przyczyniając się w wysokim stopniu hamującą na popularyzację idei transportu sanitarnego drogą powietrzną, szczególnie u ludności cywilnej.

Obecnie najpilniejszą jest rzeczą właśnie tworzenie takich małych lotnisk przy miastach, miasteczkach, gminach i t. p. W zrozumieniu tej konieczności Pan Minister Spr. Wewn. gen. bryg. lek. Dr. Składkowski wydaje okólnik Nr. 34, z dn. 8 lutego 1927 r. do wszystkich Panów Wojewodów i Pana Komisarza Rządu m. st. Warszawy, w którym między innymi właśnie poleca tworzenie tych lotnisk przez jednostki samorządowe w porozumieniu z Wojewódzkimi Komitetami L. O. P. P.

Według zebranych jednak informacji, dotychczas akcja ta wydała bardzo nikłe rezultaty, o ile mi jest wiadomem, lotnisk jest takich bardzo mało wybranych, a jeżeli są wybrane i nawet teraz właśnie są wybierane, to przez wojsko; ale wojsko samo temu nie sprostą, tu musi przyjść z pomocą społeczeństwo, tu muszą pomódz gminy, samorządy, miasta i miasteczka, bo to leży w ich interesie i interesie ogółu. Nie zapominajmy o tem, że rozbudowując flotyllę powietrzną sanitarną w czasach pokojowych, tworzymy ją tem samem na wypadek starcia zbrojnego i gdy większa będzie popularyzacja tego w czasie pokoju, tem większa będzie pomoc w czasach wojennych.

Samoloty sanitarne do początku 1927 r. służyły wyłącznie dla użytku wojska, jednak od początku tego roku Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych (Dep. Sanit. i Dep. Lotnictwa) wydaje wyżej wspomniany okólnik Nr. 34 do wszystkich Panów Wojewodów i Pana Komisarza Rządu m. st. Warszawy z powiadomieniem o oddaniu posiadanych wojskowych samolotów sanitarnych do użytku ludności cywilnej, oraz szczegółowymi wskazaniem o wywoływaniu tych samolotów, mianowicie przez kogo, kiedy, jak i do jakich wypadków, należy je wywoływać, jednocześnie właśnie polecając zakładanie lotnisk i stacyj benzynowych w miasteczkach.

Ogólne zasady przy wywoływaniu i użytkowaniu samolotu sanitarnego dla osób cywilnych, są prawie takie same, jak i dla wojskowych, z pewnymi nieznaczniemi zmianami, głównie natury finansowej, a mianowicie: np. wtedy, gdy przewóz osób wojskowych samolotem sanitarnym jest bezpłatny, ludność cywilna opłaca kosztą biletu II klasy pociągu zwykłego za przejazd, którą samolot przeleciał, następnie np. miejsce w szpitalu osoba cywilna musi sobie zapewnić sama, jak również musi zapewnić sobie sama przejazd z miejsca lądowania samolotu do szpitala, wtedy, gdy osoby wojskowe o to już się nie troszczą.

Ogólne zasady wywoływania i użytkowania samolotu sanitarnego dla wszystkich są następujące: prawo do wezwania samolotu sanitarnego przysłu-

guje tylko lekarzowi; bezpośrednio wezwać samolot wojskowy może tylko lekarz urzędowy, a więc każdy lekarz wojskowy, lekarz powiatowy, kolejowy i t. d.; lekarze cywilni mogą wezwać tylko za pośrednictwem miejscowych władz wojskowych, lub cywilnych (P. K. U., Urząd Starościński, posterunek policji i t. p.). Wezwanie kieruje się do najbliższej jednostki lotniczej, w posiadaniu której jest samolot sanitarny. Wezwanie uskutecznia się drogą telefoniczną lub telegraficzną, przyczem te fonogramy lub telegramy winne nosić umówiony znak „Lot. San.” i w myśl okólnika Gener. Dyr. Poczt i Telegrafów Wydział IX Nr. 4321/IXj z dnia 10.10. 1925 r. mają pierwszeństwo przed wszystkimi rozmowami lub depeszami nawet urzędowymi. W fonogramie lub depeszy należy podać dokładnie miejscowość, nazwisko chorego, rodzaj choroby i potwierdzić, że lotnisko jest wybrane i zabezpieczone.

W oczekiwaniu przylotu samolotu sanitarnego należy to lotnisko, o ile nie jest ono znane lotnikowi, oznaczyć jakimś widocznym znakiem np. położyć kilka białych prześcieradeł na ziemi, oraz rozpałcić ognisko dające dużo dymu, dla zorientowania lotnika o kierunku wiatru, gdyż pilot musi zawsze lądować pod wiatr, a nigdy z wiatrem. Chory na umówioną godzinę musi już być dostarczony na lotnisko z takim wyrachowaniem, by lotnik na niego nie musiał czekać, a to ze względu na niemożność zatrzymania motoru. Gdyby motor się zatrzymał, lotnik może mieć dużo kłopotu z zapuszczeniem śmigła, do czego potrzebny jest personel pomocniczy, obeznany z lotnictwem.

W przepisach odnośnych podane są również dla lekarza wskazówki, jakie przypadki mogą być transportowane drogą powietrzną i do jakich przypadków należy wzywać samolot sanitarny: a więc do transportu powietrznego nadają się: 1) rany czaszki, 2) drążące rany brzucha, 3) powikłane złamania, 4) ostry napad zapalenia ślepej кишки, 5) skręt kiszek i przepukliny uwięzione, 6) krwotoki i zapalenia jamy brzusznej, wymagające natychmiastowej operacji, 7) porody powikłane, wymagające cięcia cesarskiego lub innego zabiegu akuszerskiego, 8) choroby przewodu moczowego, wymagające bezzwłocznego zabiegu chirurgicznego.

W wypadkach katastrof kolejowych, lotniczych i t. p., samolot sanitarny może być również wezwany lub wysłany przez władze centralne sanitarne, lub lotnicze.

Nie nadają się natomiast bezwzględnie do transportu drogą powietrzną: 1) chorzy w stanie agonji, 2) chorzy z krwotokami płucnymi, 3) wy-

padki nie rokujące poprawy po zabiegu operacyjnym i 4) chorzy na choroby zakaźne.

To są główne zasady organizacji lotnictwa sanitarnego w chwili obecnej w Polsce oraz wytyczne o użytkowaniu i wywoływaniu samolotu sanitarnego.

Chciałbym jeszcze pod koniec tego swego opisu o powstaniu lotnictwa sanitarnego w Polsce i o zasadach organizacji jego u nas podnieść kwestię bardzo aktualną w związku z akcją „Komitetu Fundacji Lotniczej im. Pierwszego Biskupa Polowego W. P. J. E. ks. Dr. Galla” oraz Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P., a mianowicie kwestię typów samolotów sanitarnych najbardziej dla nas dogodnych, które winniśmy uważać za obowiązujące i te tylko zakupywać.

Nie moją rzeczą jest decydować o typie takiego samolotu sanitarnego, gdyż nie czuję się w tej mierze absolutnie kompetentnym, ani nie jestem do tego upoważnionym, ale chcę tutaj na zasadzie kilkuletniej mojej pracy w lotnictwie podzielić się w krótkich słowach o brakach, które dały się wyczuć.

A mianowicie, moim zdaniem, pierwszym warunkiem przy dalszym tworzeniu flotyli powietrzno-sanitarnej winno być brane pod uwagę to, by płatowiec sanitarny był typu używanego obecnie w wojsku. Koniecznym jest to dlatego, że nie mając swoich pilotów sanitarnych, musimy korzystać z usług pilotów bojowych, pilot zaś musi, zawsze przystosować się do nowego typu płatowca i musi zawsze odbyć kilka przedtem lotów.

Ze względu na małą ilość płatowców sanitarnych, takie przystosowanie się jest niemożliwe i zresztą może być zbyt kosztowne, gdyż przy próbnym lotach zachodzić mogą uszkodzenia. Mamy np. bardzo ładny samolot sanitarny „Breguet”, ale na nim zaledwie kilku pilotów umie latać, gdyż zmiana miejsca pilota z przedniej (bojowego „Breguet’a”) na tylną część (sanitarnego „Breguet’a”), jak

również inne ustosunkowanie się środka ciężkości ze względu na inne obciążenie kabiny — wpływa na to, że przy lądowaniu zachodzą uszkodzenia samolotu.

Następnie samoloty sanitarne niekoniecznie muszą być bardzo szybkie, a przynajmniej tak szybkie, jak obecnie są płatowce bojowe, ale winny być jednak szybsze i silniejsze od posiadanych „Hanriot’ów”. Pozatem płatowce sanitarne muszą mieć takabinę skonstruowaną, by tego rannego, czy chorego można było z łatwością włożyć i wyłożyć; by każdy sanitariusz mógł się od razu zorjentować i bez wysiłku to skutecznie.

Tego brak w kabinie „Breguet’a” XIV T. bis. Włożenie i ułożenie chorego, jak również później wyłożenie — jest nadzwyczaj trudne i niewygodne.

Pożądaniem byłoby również, by jednak w każdej formacji lotniczej było kilku pilotów, posiadających wyszkolenie podoficera sanitarnego. Uważam to za potrzebne ze względu na to, by pilot w razie przymusowego lądowania z chorym czy rannym umiał sobie z nim poradzić i okazać mu potrzebną pomoc sanitarną, a zresztą tacy piloci nie mieliby obaw i strachu latania z chorymi, a szczególnie rannymi, co jednak u pilotów obecnie bojowych czasami się przejawia. Wyszukolenie pilotów takich obznajmionych ze służbą sanitarną mogłoby się odbyć dwójakiego rodzaju systemem: albo podoficerów sanitarnych przeszkolić na pilotów, co uważam za właściwsze i pożyteczniejsze, albo pilotów już bojowych wysłać na kurs sanitarny podoficerów zawodowych. Piloci jednak tego typu nie byłiby tylko pilotami sanitarnymi, lecz byłiby tak samo pilotami bojowymi, posiadając tylko dodatkowy swój przydział do samolotów sanitarnych.

Dr. Zygmunt Krzyczkowski

MJR.-LEK.

Zarys działalności Komitetu Fundacji Lotniczej im. Pierwszego Biskupa Polowego J. E. Ks. Dr. St. Galla.

Mijają dni krwawych walk pozostawiając echa, wspomnienia, nazwiska opromienione aureolą męstwa, bohaterstwa lub cichej, żmudnej a twardej pracy. Powoli zacierają się uczucia wdzięczności i miłości dla tych, co życie swe złożyli w ofierze, by inni żyć mogli, obojętnie wobec pozornego bezpieczeństwa stosunek społeczeństwa do swej armji. Wobec codziennych zajęć i trosk zaciera się prawda, że podstawą bytu Narodu, jego spokojnego rozwoju i rozkwitu jest właśnie armja, że należy ją otoczyć nieustanną a czujną opieką, nie zaś jedynie w chwilach porywu, entuzjazmu lub niebezpieczeństwa. Nie dość jest opiekę tą powierzyć rządowi, który, ze względu na trudności natury ekonomicznej i politycznej, nie jest w możności wszystkiemu zadość uczynić; — armja musi czuć ostoję moralną i materialną w całym społeczeństwie polskim! Wprawdzie wre wytężona praca jednostek, widać wysiłek sfer rządowych, by uczynić ją silną, zaopatrzoną w niezbędny sprzęt wojskowy, techniką dorównujący armjom państw zachodnich, lecz luki są jeszcze ogromne, które ze względu na całość i bezpieczeństwo państwa muszą być jak najszybciej wypełnione. Dla przykładu weźmy choćby nasze lotnictwo wojskowe, w szczególności zaś lotnictwo sanitarne, tak ubogie w porównaniu z innemi państwami, jak np. Francją, posiadającą 90 samolotów sanitarnych (my 19), lub bardziej niepokojące porównanie — Sowiety, tak silny kładące nacisk na rozwój swego lotnictwa.

Mając te względy na uwadze, grono osób, składające się z przedstawicieli organizacji b. wojskowych, wystąpiło z inicjatywą zainteresowania społeczeństwa temi zagadnieniami, dając zarazem swój wyraz należnej czci dla duchownego Pasterza Armji, Pierwszego Biskupa Polowego, J. E. Ks. Dr. St. Galla, utrwalając w godny sposób Jego zasługi i pracę dla niej. Wprawdzie były już czynione próby szerzenia idei lotnictwa sanitarnego w Polsce, zawiązał się w tym celu w r. 1922 specjalny Komitet przy Departamencie Sanitarnym M.

S. Wojsk.; — Komisja Propagandy wydała odezwę do społeczeństwa, wyjaśniając zadania i znaczenie transportu chorych drogą powietrzną. Atoli akcja ta nie wydała dotychczas poważniejszych rezultatów, ograniczając się do zebrania kilkuset zł. oraz do pewnej propagandy, która oczywiście nie może być bez znaczenia.

Inicjatorzy myśli uczczenia pierwszego Biskupa Polowego, nie zrażając się trudnościami pracy społecznej, na posiedzeniu dn. 15 listopada 1926 r. zaaprobowali projekt utworzenia Fundacji Lotniczej im. J. E. Ks. Biskupa Galla, wyłaniając tymczasową Komisję, która dla zrealizowania tego projektu zaprosiła na dzień 25 listopada 1926 r. szersze grono działaczy społecznych. Zebrani przedstawiciele organizacji byłych wojskowych, armji czynnej (duszpasterstwa wojsk. sanitarnego i lotnictwa), Stowarz. Weteranów 1863 r., Stowarz. Weteranów Polskich w Ameryce, Zjednoczenia Stow. Polskich, Związku Oficerów Rezerwy, Sokoła, Emerytów wojsk., Tow. Żyźniarzy, Stow. Przyjaciół Pragi i prasy, po odbytem posiedzeniu postanowili uznać się za „Komitet Fundacji Lotniczej im. Pierwszego Biskupa Polowego J. E. Ks. Stanisława Galla”. Wybrano wówczas Prezydium, składające się z prezesa, 2-ch wiceprezesów, generalnego sekretarza, sekretarza, skarbnika i jego zastępcy oraz 4-ch członków przedstawicieli: sanitarnego, lotnictwa, oficerów rezerwy i weteranów polskich w Ameryce. Prezydium, jako władzę wykonawczą Komitetu, uprawniono do reprezentowania go nazewnątrż, organizowania całości kształtu pracy, kooptowania nowych członków do Komitetu i Prezydium. Również wybrano Komisję Rewizyjną, składającą się z 3-ch osób.

Prezydium, po wielu zmianach ukonstytuowało się następująco: prezes — gen. broni em. Bolesław Olszewski, wiceprezesi: Kanclerz Polowej Kurji Biskupiej — Ks. Dr. Tadeusz Jachimowski i gen. Edward Szpakowski, generalny sekretarz — ks. kpl. Bronisław Michalski, sekretarz — p. Zygmunt Suchocki, skarbnik — p. Emil Rauer, jego zastępca —

p. Roman Kunkel, oraz przedstawiciele: 1) sanitariatu — pułk. dr. Kollataj-Szrednicki (z-ca mjr. Słoński), 2) lotnictwa — pułk. szt. gen. Rayski (z-ca kpt. Jałowiecki), 3) Zw. oficerów rezerwy — p. Nakoniecznikoff, 4) Zw. weteranów polskich w Ameryce — obecnie vacat. Oprócz wymienionych do Prezydium weszły następujące osoby: pułk. inż. Borsuk, adw. Eborowicz, p. Mączyński i p. Węgielski. Do Komisji Rewizyjnej zostali wybrani: gen. Wroczyński, gen. dr. Hubicki i p. Makowski.

Przystępując do pracy konkretnej, Prezydium podzieliło się na 4 Sekcje: 1) Administracyjno-Organizacyjną (przewodniczący — gen. Szpakowski), 2) Informacyjno-Propagandową (przewodn. — Ks. Dr. Jachimowski), 3) Finansową i dochodów niestałych (przewodn. — p. Rauer) i 4) Techniczną (przewodn. — pułk. Rayski), oraz opracowało dla każdej sekcji i sekretariatu generalnego regulaminy.

Wyłoniono też specjalną delegację do J. E. Ks. Biskupa Galla, otrzymując zgodę Dostojnego Pasterza, by pod Jego egidą rozpocząć pracę nad zaopatrzeniem armji, błogosławieństwo dla poczynąń Komitetu oraz życzenie, by praca ta nosiła charakter samarytański, jako najbliższy sercu i pracy Jego Ekscelencji. Zgodnie z tem życzeniem, Komitet postanowił zająć się zbieraniem funduszy na zakupienie dla armji płatowców sanitarnych, wzgl. ufundowania stypendjum im. J. E. Ks. Biskupa Galla w szkole pilotów.

Następnie należało zająć się opracowaniem i legalizacją Statutu Komitetu. Pracy tej podjęli się gen. Szpakowski i adw. Eborowicz i po uprzednim porozumieniu się z M. S. Wojsk. Statut został zalegalizowany w Komisarjacie Rządu dnia 16 lutego 1927 r.

Wreszcie przystąpiono do najważniejszej i najtrudniejszej sprawy: zebrania środków materialnych dla zrealizowania zamierzeń Komitetu. W tym celu główny nacisk położono na zainteresowanie społeczeństwa sprawą samolotów sanitarnych i pobudzenie jego ofiarności za pomocą rozesłania list składkowych z odpowiednią odezwą i broszurką, wyjaśniającą cel, użyteczność i zastosowanie samolotów sanitarnych. Podkreślono również, że spełniają one swój obowiązek samarytański nie tylko względem wojska, lecz i dla ludności cywilnej w czasie pokoju, w przypadkach choroby, potrzebującej nagłej pomocy lekarskiej.

Atoli sprawa zorganizowania biura, mającego prowadzić całą akcję zbiórki potrzebnych funduszy, rozbijała się o brak jakichkolwiek środków materialnych na ten cel. Lecz czego nie zdziała energia i ofiarność ludzka! Znaleźli się ludzie, któ-

rzy zaofiarowali niezbędne pożyczki, inni nie poskąpili ofiarnej pracy. P. Swoboda-Trzebiński wydał własnym kosztem propagandową broszurkę w ilości 20.000 egzempl., redakcją której zajął się Ks. Dr. Jachimowski. Dzięki zabiegom członka Komitetu pułk. inż. Borsuka, fabryka papieru „Mirków“ ofiarowała 9.000 arkuszy papieru, a drukarnia M. S. Wojsk. podjęła się bezpłatnego druku list składkowych. Inni członkowie zajęli się zorganizowaniem biurowości w Sekretarjacie, jako to: zbieraniem adresów, techniczną stroną wysyłki list, kasowością, korespondencją bieżącą. Dzięki temu zostały rozesłane listy do: wszystkich księży proboszczów, władz administracyjnych, wojskowych, dyrekcji kolejowych, związków komunalnych, stowarzyszeń sportowych, zrzeszeń młodzieży, przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, wreszcie do poszczególnych jednostek i Polonji Amerykańskiej.

W ten sposób propagowano szeroko idee Komitetu.

Wydatną pomocą była życzliwość okazana przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów, które zezwoliło na ryczałtowe prowadzenie korespondencji Komitetu, co dało oszczędności kilka tysięcy złotych. Wysłano 9.000 list, co wraz z prowadzeniem odnośnej kontroli, kasowości i korespondencji daje obraz, jak uciążliwą i żmudną była ta praca! Nie żał jednak było tych wysiłków! Dziś Komitet posiada z części zaledwie zwróconych list z wpływami zgórą 40.000 zł., — a przecież suma ta nie jest ostateczną, gdyż prace Komitetu są w pełnym tempie.

Następnem źródłem dochodu oraz celem propagandy miało być wydanie albumu pamiątkowego z okazji 10-lecia Biskupstwa J. E. Ks. Biskupa St. Galla p. t. „Lotnictwo Sanitarne“, którego redakcję powierzono Sekcji Infor.-Propagandowej.

Oprócz tych środków postanowiono dla powiększenia funduszy Komitetu, zająć się wybicciem i rozsprzedaniem specjalnych żetonów według projektu art. rzeźb. Mączyńskiego w ilości 5.000 szt. i zorganizowaniem imprez dochodowych, jak np. koncertów religijnych, z których jeden odbył się w Sali Konserwatorium w Wielkim Tygodniu 1927 r.

Niemniejszą ruchliwość, niż Sekcje Finansowa i Organizacyjna, okazała również Sekcja Informacyjno-Propagandowa, organizując zebranie informacyjne dla prasy i otrzymując jej życzliwe poparcie, oraz umieszczając w pismach szereg artykułów propagandowych i notatek sprawozdawczych.

Kończąc ten pobieżny szkic działalności Komitetu Fundacji Lotniczej, należy zaznaczyć, że są to tylko główne zarysy dokonanej pracy z pomi-



Msza polowa podczas poświęcenia lotniska na Okęciu w Warszawie.

nięciem szczegółów, charakteryzujących ofiarność społeczeństwa i pracę członków Komitetu oraz chęć, by tak gorąco propagowane myśli znalazły swą realizację. Dla zobrazowania całokształtu pracy przytoczę tutaj jeszcze kilka cyfr z preliminarza budżetowego na r. 1928, w którym należy podkreślić oszczędność w wydatkach uzyskaną dzięki bezinteresowności pracy w Sekretarjacie lub pracy za minimalną opłatą:

Przychód.

Wpływy z list składkowych .	20 000 zł.
„ z wydawnictwa . .	12.000 „
„ z sprzedaży żetonów	2.000 „
„ z imprez	1.000 „
razem .	35.000 zł.

Rozchód.

Druki, porto, wydatki kancelaryjne, czasowa pomoc biurowa	2.290 zł.
razem .	2.290 zł.

Cyfrы te mówią za siebie. Dodać tylko należy, że dotychczasowe wpływy z rozesłanych list przekroczyły preliminarzowaną cyfrę 20.000 zł., do końca zaś roku sumę tę znacznie przewyższą. To napawa Komitet nadzieją, że rozpoczęte dzieło znalazło oddźwięk w społeczeństwie, że raz jeszcze nie zawiodła jego wypróbowana ofiarność i dbałość

o dobro Armji, i że w niedalekiej przyszłości załśni na niebie stalowy ptak, niosący na swych skrzydłach czerwienią znaczony największy symbol krzyż, symbol cierpienia, ale i wybawienia zarazem! H. T.

Na zasadzie postanowienia Komisarza Rządu na m. st. Warszawę z dnia 16 lutego 1927 r. Nr. B P. 27763 wciągnięto do rejestru stowarzyszeń i związków pod Nr. 67 stowarzyszenie pod nazwą:

Komitet Utworzenia Fundacji Lotniczej imienia Pierwszego Biskupa Polowego Wojsk Polskich J. E. ks. Biskupa D-ra Stanisława Galla.

Warszawa, dn. 16 Lutego 1927 r.

Komisarz Rządu na m. st. Warszawę
M. P. (—) St. JAROSZEWICZ

S T A T U T

Komitetu Utworzenia Fundacji Lotniczej imienia Pierwszego Biskupa Polowego W.P. J. E. ks. Biskupa Dr. Stanisława GALLA.

- § 1. Komitet nosi nazwę „Komitet Utworzenia Fundacji Lotniczej imienia Pierwszego Biskupa Polowego W. P. J. E. ks. Biskupa D-ra Stanisława Galla”.
- § 2. Komitet jest jednostką prawną; siedzibą Komitetu jest Warszawa. Działalność Komitetu obejmuje całą Rzeczpospolitą Polską, z zachowaniem obowiązujących przepisów prawnych.

Komitet używa własnej pieczęci z napisem w otoku pełnej nazwy, w środku zaś — rysunek płatowca.

- § 3. Zadaniem Komitetu jest uczczenie zasług i pełnej poświęcenia pracy, jaką J. E. ks. Biskup Dr. Stanisław Gall na zajmowanym stanowisku położył w dziedzinie pracy samarytańskiej i duszpasterstwa wśród żołnierzy Polskich, przez zaopatrzenie armii w płatowce sanitarne, ewentualnie ufundowania stypendjum w szkole pilotów imienia J. E. ks. Biskupa D-ra Stanisława Galla.
- § 4. Komitet składa się z przedstawicieli: armii czynnej, organizacji byłych wojskowych, organizacji społecznych oraz instytucji społecznych i komunalnych, delegowanych przez te organizacje.
- § 5. Środki Komitetu składać się będą z:
- a) zbiórek na cele Komitetu,
 - b) darowizn,
- § 6. Władzami Komitetu są:
- a) walne zebranie wszystkich członków Komitetu,
 - b) Prezydjum Komitetu,
 - c) Komisja Rewizyjna.
- § 7. Walne zebranie Komitetu zwołuje Prezydjum co pół roku.
- Walne zebranie:
- a) dokonywuje wyborów Prezydjum prostą większością głosów na cały czas trwania Komitetu. Prezydjum składa się z Prezesa, 3-ch Wiceprezesów, generalnego sekretarza i jego zastępcy, sekretarza, skarbnika i jego zastępcy i czterech członków Prezydjum, z czego dwóch z pośród przedstawicieli organizacji społecznych i dwóch z przedstawicieli armii czynnej. Wszyscy wybrani pełnią swoje czynności honorowo.
 - b) Walne zebranie powołuje Komisję Rewizyjną, składającą się z przewodniczącego, dwóch członków i jednego zastępcy;
 - c) uchwała budżet,
 - d) decyduje o kwestjach utworzenia fundacji,
 - e) wysłuchuje sprawozdań Prezydjum,
 - f) daje absolutorjum z czynności Prezydjum,
 - g) decyduje w sprawach zmiany statutu,
 - h) decyduje o likwidacji Komitetu.

- § 8. Prezydjum zbiera się w miarę potrzeby a przynajmniej raz na miesiąc. Zebranie decyduje większością głosów obecnych, a jest prawomocnem przy obecności sześciu członków. Prezydjum reprezentuje Komitet na zewnątrz, organizuje całokształt pracy, wydaje pełnomocnictwa, kooptuje członków Komitetu i Prezydjum, organizuje podkomitety, organizuje sekcje:

administracyjno-organizacyjną,
informacyjno-propagandową,
techniczną,

finansową i dochodów,

oraz inne, według swego uznania i potrzeb.

- § 9. Prezydjum prowadzi biurowość, księgowość i rachunkowość zgodnie z przepisami prawa; zbiera pieniądze, przechowując je w P. K. O. na koncie czekowym. Korespondencję zwykłą podpisują Przewodnicy sekcji — członkowie Prezydjum i sekretarze tych sekcji, pełnomocnictwa i inne akty prawne winny być zaopatrzone w trzy podpisy: prezesa lub jednego z wiceprezesów, skarbnika lub jego zastępcy i generalnego sekretarza lub zastępcy.

- § 10. Komisja Rewizyjna dokonywa rewizji rachunkowości przynajmniej 2 razy do roku.

- § 11. Komitet likwiduje się na mocy decyzji walnego zebrania Komitetu, po przekazaniu odpowiednim władzom ufundowanych płatowców sanitarnych, ewentualnie stypendjów. Pozostałości pieniężne mają być włączone do stypendium ewentualnie zostają przekazane w imieniu J. E. ks. Biskupa D-ra Stanisława Galla Lidze Obrony Powietrznej Państwa. Dokumenty i akta przy odpowiednim protokole zostają przekazane do archiwum Kurji Biskupiej W. P.

- § 12. Założycielami Komitetu są:

- 1) Kajetan Bolesław Olszewski, General Broni em. ul. Platerówny 35,
- 2) Ks. Kanclerz Dr. Tadeusz Jachimowski, ul. Długa 15,
- 3) Jerzy Władysław Eborowicz, adwokat i mjr. K. S. w rez. ul. Marszałkowska 48.

Zarys medycyny lotniczej.

I.

Zadaniem mego niniejszego krótkiego artykułu jest zapoznanie czytelnika z ogólnymi wiadomościami z medycyny lotniczej. Nie sposób jest w ramach niniejszego artykułu dać wyczerpujące dane o postępach medycyny lotniczej i o kierunku w jakim ona się rozwija, gdyż szczegółowe omówienie tej kwestji stworzyć by mogło całe dzieło. Chcę tutaj tylko w ogólnych rzutach dać zarys medycyny lotniczej i głównych wytycznych organizacji lotniczo-lekarskich.

Dziś w Polsce musimy odróżniać dwa pojęcia, które aczkolwiek zdawałoby się są ze sobą ściśle związane, jednak zasadniczo różnią się od siebie co do swoich zasadniczych celów. Są to „lotnictwo sanitarne” i „medycyna lotnicza”.

„Lotnictwo sanitarne” ma na celu stworzenie jaknajwiększej ilości samolotów sanitarnych do przewożenia chorych i rannych, wymagających jaknajszybszego i jaknajwygodniejszego transportu do odpowiednio zaopatrzonych centrów chirurgicznych. „Lotnictwo sanitarne” jest to w pewnych warunkach najidealniejszy i najszybszy *transport sanitarny*.

Natomiast „medycyna lotnicza” ma na celu:

- 1) racjonalny dobór personelu latającego przez fachowe badania kandydatów do lotnictwa,
- 2) racjonalną opiekę fachowo-lekarską nad latającym personelem za pomocą badań okresowych (stałe co pewien czas) i okolicznościowych (w ciężkich wypadkach lotniczych, wstrząsach nerwowych, chorobach ciężkich i t. p.) oraz za pomocą właściwej terapii (leczenie sanatoryjno-klimatyczne, leczenie przyrodolecznicze, urlopy zdrowotne i t. p.)

Racjonalny dobór i właściwa opieka lekarska nad lotnikiem dążą do najdalej idącej gwarancji sprawności lotnictwa, bezpieczeństwa lotu i konserwacji organizmu ludzkiego.

Wyjaśnienie tych dwóch pojęć, tak ze sobą płaczących się, a jednak zupełnie różnych i wymagających wyjaśnienia—uważam za konieczne.

Krótko więc reasumując, „lotnictwem sanitarnem” będziemy nazywać transport rannych i cho-

rych drogą powietrzną, „medycyną lotniczą” będziemy nazywać pojęcie, obejmujące całokształt fachowej lotniczo lekarskiej opieki nad personelem latającym od chwili jego wstąpienia do służby lotniczej aż do ostatniej chwili opuszczenia przez lotnika szeregów lotniczych.

Celem tego mego krótkiego artykułu będzie zapoznanie czytelnika z ogólnymi zasadami i celami medycyny lotniczej.

Bodaj, że zapoczątkowaniem medycyny lotniczej było stwierdzone oddawna zachowanie się organizmu ludzkiego przy wznoszeniu się w górę na balonach na znaczną wysokość lub też przy przebywaniu na znacznych wysokościach w górach. Organizm ludzki wtedy specyficznie reagował, dając syptomokompleks patologiczny znany pod nazwą „choroby górskiej”. Objawami tej „choroby górskiej”, występującej zresztą różnie i na różnych wysokościach u różnych ludzi, były głównie zaburzenia narządów oddechania i krążenia, a więc przyspieszenie rytmu oddechowego i utrudnienie oddechu, tętnienie w skroniach, brzęczenie w uszach, przyspieszenie tętna, krwotoki z nosa, pęknięcie podskórnych naczyń krwionośnych na całym ciele, krwawienie z pękających naczyń śluzowych, niekiedy omdlenia, bóle w okolicach serca i t. p. Jednakże objawy „choroby górskiej”, spotykane u osób powoli wznoszących się w górę i osiągających pewną nawet dość znaczną wysokość, lecz stopniowo, zasadniczo są różne od objawów spotykanych w lotnictwie. Na całokształt objawów, występujących u lotnika, składa się dużo innych warunków, a więc przede wszystkim warunki atmosferyczne, gwałtowne zmiany ciśnienia, zmiany w parcjalnem ciśnieniu gazów, zmiany ciepłoty, szereg przyczyn natury psychicznej, powodujące stałe napięcie zmysłów i t. p. Rozpatrzmy każdy z nich w kilku słowach, jaki one mają wpływ na lotnika.

Wiadomem jest, że ochładzanie się atmosfery przy wznoszeniu się jest dosyć znaczne i wynosi co każde 100 mtr. obniżenie się ciepłoty w wilgoci o $\frac{1}{2}^{\circ}$, w suszy o 1° , co biorąc realnie przy lotach zwykłych, odbywających się na wysokości 1000 mtr

zostaje ciepłota obniżona od 5° — 10° w zależności od nasycenia parą wodną atmosfery, zaś przy lotach bojowych na wysokości 5000 — 6000 mtr. ciepłota zostaje obniżona o 30 — 50° w porównaniu z ciepłotą na ziemi. Realnie to sobie uświadamiając, pilot, mający powiedzieć, na ziemi ciepłotę $+20^{\circ}$ C., ma w warunkach bojowych co najmniej 20° C., poniżej zera.

Przytem ciśnienie parcjale tlenu spada również znacznie; wtedy, gdy na powierzchni morza przy 760 mm. Hg., ciśnienie parcjale tlenu wynosi 152 mm. Hg. to już na wysokości 1000 mtr. spada ono do 140 mm. Hg., a na wysokości 5000—6000 mtr. spada do 85 mm. Hg.

W zawartości gazów następuje również dość znaczna zmiana, gdyż 21 % tlenu, znajdującego się w powietrzu na powierzchni morza, utrzymuje się tylko na nieznacznej wysokości, a już na wysokości, 4500 mtr, spada zawartość tlenu do 10%. Zmniejsza się również ilość bezwodnika węglowego (CO_2) w stosunku następującym: na wysokości 350 mtr. mamy w 1000 litrach powietrza 3,1 litrów CO_2 , zaś na wysokości 2000 mtr. mamy w tej samej objętości 1,75 litra CO_2 .

Należy wziąć następnie pod uwagę szybkość lotów i szybkość wznoszenia się w górę. Z każdym rokiem niemal, szybkość samolotów bojowych, a tembardziej samolotów myśliwskich, zwiększa się; wtedy gdy do niedawna uważano szybkość 100—120 klm. na godzinę za rekordową, obecnie szybkość ta jest przeciętną, w maszynach bojowych i to starego typu; natomiast w nowych przeciętna szybkość samolotów jest już 200 klm. na godzinę zaś rekord szybkości, ustanowiony na konkursie w Nicei w r. 1927 wynosi 450 klm. na godz.

Z jednej więc strony szybkość lotu, z drugiej zaś szybkość wznoszenia się również coraz większa w zależności od nowych typów płatowców bojowych, zmusza organizm ludzki pilota do gwałtownego przystosowania się do zmienionych warunków bytowania, tak jednak różnych od warunków przyziemnych.

Pozatem lotnik w powietrzu jest stale w napięciu nerwowym, zmysły wzroku, słuchu, czucia muszą być stale w wysokim stopniu napięte. Wzrokiem musi stale śledzić stan pomocniczych narządów w kabinie, a więc zawartość benzyny, oliwy, czy mu gdzie nie wycieka, stan zegarków kontrolnych, ilości obrotów śmigła, wysokościomierza i t. d.; słuchem stale musi kontrolować pracę motoru, by w razie małego jakiegoś defektu mózdz od razu albo temu zaradzić, albo też natychmiast lądować.

Napięcie nerwowe, które w powietrzu u lotników jest jednak bardzo opanowane, stale jest

jednak narażone na szwank, bądź wtedy gdy leci spełnić jakieś zadanie lotnicze (fotografia, odnalezienie jakiegoś punktu na ziemi, rzućcie meldunku i t. p.), bądź też z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych (deszcz, mgła, śnieg, wiatr silny i t. p.), albo przy nocnych lotach, a już nie mówiąc o jakiejś konieczności przymusowego lądowania, bądź z winy motoru, bądź mgły lub zabłądzenia. Specjalnie na to narażeni są piloci myśliwscy, którzy latają na jednomiejscowych aparatach myśliwskich bez obserwatora, a zatem bez pomocy orientacyjnej w locie, i przy wykonywaniu akrobacji. Napięcie to nerwowe oczywiście zwiększa się jeszcze w bardzo znacznym stopniu, gdy pilot czy to myśliwski, czy niszczycielski, czy też wywiadowczy znajdzie się w warunkach bojowych, gdy musi stoczyć walkę powietrzną z nieprzyjacielskim samolotem, bądź też jest pod ostrzałem nieprzyjaciela.

Wszystkie razem te wyżej wymienione czynniki stanowią właśnie kolosalną różnicę, w jak odmiennych warunkach znajduje się lotnik na wysokości w odróżnieniu od zdawałoby się w identycznych warunkach, w których znajdzie się, powiedzmy sobie, zadowolony taternik, udający się na wycieczkę wysokogórską, by szukać tam odpoczynku dla swoich nerwów i rozkoszować się pięknem widoku.

Organizm ludzki, znalazłszy się w tych warunkach, zaczyna reagować; reakcja taka jest w zależności od osobnika, w zależności od jego sprawności adaptacji nowych warunków bytowania. W reakcji tej spotykamy zasadniczo dwie fazy: pierwsza faza jest to ujawnienie zmian funkcjonalnych, występujących bezpośrednio podczas pobytu na wysokości, druga faza — są zmiany, występujące po pewnym okresie czasu, spowodowane bądź długimi, bądź częstymi i męczącymi lotami.

Narząd oddechania jest tym organem, który bodaj że pierwszy zaczyna reagować na zmienione warunki bytowania w powietrzu o zmniejszonej ilości tlenu i bezwodnika węglowego (jak wyżej już wspominałem), organizm ludzki stara się przystosować do tych warunków, jednak przy tem przystosowaniu się, następuje pewna reakcja: ilość ruchów oddechowych stopniowo zwiększa się, amplituda ruchów klatki piersiowej stale się zwiększa, występuje duszność w pewnych momentach, aż w końcu rozpoczyna się t. zw. zona krytyczna, w której organizm ludzki dla przebywania w tej rozrzedzonej i zmienionej atmosferze potrzebuje dodatkowych pomocniczych aparatów. Ta zona krytyczna zaczyna się u różnych osobników na różnych wysokościach i nawet u tych samych osobni-

ków na różnych wysokościach w zależności od czynności psychicznych. Przeważna część lotników przechodzi tą zonę krytyczną na wysokości 4.500—5.000 mtr., lecz wielu już powyżej 3.500 mtr. nie może wznieść się bez dodatkowego aparatu pomocniczego. Tym aparatem pomocniczym jest maska z tlenem, która jednak również wymaga przyzwyczajenia się osobnika do niej.

W tym celu w pewnych ośrodkach lotniczo-lekarskich (we Francji, we Włoszech) jest keson żelazo-betonowy, hermetycznie zamknięty, w którym można sztucznie obniżyć ciśnienie barometryczne do żądanej normy, która będzie odpowiadała zmienionym warunkom atmosferycznym na żądanej wysokości. Keson taki ma dwójakiego rodzaju zadanie: 1) służy do badań lekarskich reakcji organizmu na wspomniane zmienione warunki bytowania, a że jest kilkusobowy, więc może badanie odbywać się wewnątrz tej kamery; badania te mogą mieć charakter badań kontrolnych personelu lotniczego jak również charakter badań naukowo-dosлідzających, 2) służą do treningu dla personelu lotniczego wogóle, a w szczególności dla rekordzystów wysokości.

Współ z narządem oddechania zaczyna reagować narząd krążenia, a więc z początku występuje tętnienie w skroniach, brzęczenie w uszach, następnie tętno się zwiększa, staje się na większych wysokościach nierégularne, dochodzące do 140 uderzeń na minutę, występuje arytmja. W naczyniach krwionośnych obwodowych zaczyna się przekrwienie, szczególnie żyły; twarz czerwienieje, potem nawet nieco obrzmiewa i sinieje; następuje pęknięcie naczyń krwionośnych podskórnych i śluzowych, występują krwotoki z nosa, a czasem i uszne, co już jest bardzo niebezpieczne i winno być ostrzegawczym znakiem dla lotnika. Również zmianom podlega i ciśnienie krwi; z tego powodu występują objawy niepokoju i bólów w okolicy serca. Ciśnienie krwi przytem maksymalne (skurczowe) i minimalne (rozkurczowe) nie zmienia się jednakowo: przy wznoszeniu się ciśnienie maksymalne zwiększa się więcej niż minimalne, w płaszczyźnie te dwa ciśnienia dążą powoli do równowagi, zaś przy opuszczaniu się zwiększa się szybciej ciśnienie minimalne przy utrzymaniu się ciśnienia maksymalnego.

Narząd trawienia reaguje w ten sposób, że zjawia się uczucie pragnienia, brak apetytu, nudności, wymioty, rozpieranie gazów jelitowych, często biegunka i żółtaczka, spowodowana szczególnie nagłymi i szybkimi wznoszeniem się i opuszczaniem się.

W sferze moczopłciowej występują zaburzenia, polegające na uczuciu parcia na mocz, zmniejszo-

nem wydzielaniu się ilości moczu przy częstem jednocześnie wydzielaniu; przejściowe impotencje po dłuższych i męczących lotach.

W sferze narządu nerwowego spotykamy często skargi na bóle głowy, ogólne przemęczenie, nadwrażliwość.

W sferze zmysłów często widzimy zaburzenia funkcjonalne zmysłu wzroku i słuchu. Oko narażone jest na bardzo silny prąd powietrza podczas lotu; chociaż ono jest zabezpieczone okularami, to jednak jest narażone na częste stany zapalne, przekrwienie i t. p.; ucho, chociaż też częściowo zabezpieczone przez watę i kominiarkę, jednak jest brutalizowane przez hałas motoru, śmigła, prąd powietrzny i narażone jest na częste przekrwienie błony bębenkowej, ból i szum w uszach, obniżenie ostrości słuchu, a nawet chwilowe ogłuszenie.

System mięśniowy również szybko reaguje na zmianę ciśnienia atmosferycznego i połączonego z tem upośledzonego utleniania się organizmu i obecności toksyn we krwi w ten sposób, że słabnie szybko i nieproporcjonalnie do swej pracy.

Oto mniej więcej byłby cołokształt poszczególnych części składowych organizmu, jak one reagują na zmienione warunki bytowania podczas samego lotu.

To są zaburzenia w organizmie ludzkim natury bezpośredniej.

Jednak stałe przebywanie w tych zmienionych warunkach, a szczególnie podczas dłuższych i w cięższych warunkach odbywających się lotów, co spotykamy szczególnie podczas działań wojennych, a w czasach pokojowych np. podczas manewrów wojskowych — odbija się również niekorzystnie na organizmie ludzkim, który jednakże u lotnika jest w dużej mierze uodporniony i przyzwyczajony do tych zmienionych warunków.

Tu rozróżniamy zaburzenia powolne, pośrednie, które występują dopiero po pewnym okresie czasu takich lotów, zaburzenia, któreby można nazwać, że się nawarstwiają i dopiero w pewnym momencie dają swój patologiczny obraz. I w tej fazie zaburzeń powolnych, pośrednich rozróżniamy dwa stadia: stadjum pierwsze t. zw. „przelatanie” pilota i stadjum drugie t. zw. „le mal des aviateurs” — asthenię lotniczą.

Pierwsze stadjum tego drugiego okresu zaburzeń lotniczych odpowiada mniej więcej warunkom patologicznym wyżej opisanym, lecz jaskrawiej występujących w sferze nerwowo-psychicznej; spotykamy się tu z ogólną depresją i nerwowością, nadwrażliwością, skłonnością do narkomanji, do ekscesów alkoholowych, płciowych; występuje wybitna senność i niechęć do płatowca.

Drugie stadium tego drugiego okresu, zwanem asthenią lotniczą, albo jak francuzi ujęli to pod nazwą ogólną „le mal des aviateurs”—jest spotęgowaniem objawów patologicznych pierwszego stadium; spotykamy tu brak łaknienia, zaburzenia w trawieniu, nudności, wymioty, stałe zmęczenie, bezsenność w nocy, a jednocześnie sny męczące koszmarne, brak wiary w siebie, w swe zdolności, niechęć do lotu, a nawet bojaźń jego, niepewność w locie, strach przed wysokością, stan analogiczny do morskiej choroby, a przytem bóle i zawroty głowy, nerwowość, nadwrażliwość i t. p.

Warunki te patologiczne mogą się zwiększać stale aż mogą doprowadzić do katastrofy życiowej. W tych warunkach należy specjalnie troskliwie zaopiekować się lotnikiem; trzeba go wycofać na dłuższy okres czasu z latania, trzeba mu dać odpowiednie leczenie klimatyczne i zapewnić mu zupełny spokój, a jednocześnie utrwalić go w przekonaniu, że to są zaburzenia u niego tylko chwilowe i przejściowe, spowodowane nadmierną jego pracą w lotnictwie i że po specjalnem leczeniu powróci do równowagi.

To są rzeczywiście ludzie chorzy, których cierpienia należy kwalifikować jako powstałe nie tylko podczas, lecz i wskutek służby wojskowo-lotniczej.

Widzimy więc z tego pobieżnego obrazu objawów patologicznych, występujących u lotników, którzy są zmuszeni z tytułu swej służby stale być na to narażeni, że oni stale znajdują się w warunkach bojowych, a zatem, że stale są narażeni na różne niebezpieczeństwa i że stale i powoli organizm ich „się zjada”.

II.

Dla zabezpieczenia organizmu ludzkiego pilota od wyżej wymienionych zjawisk patologicznych, dla ochronienia go przed szybkim „zjadaniem się”, koniecznem się stało stworzenie pewnych odmiennych przepisów o zdolności fizycznej i psychicznej dla kandydatów do służby w powietrzu. Wymagane warunki zdolności fizycznej i psychicznej do służby w powietrzu oczywiście musiały być cięższe i większe niż warunki do służby w ogóle w wojsku. Warunki, te musiały być oparte na wybieraniu i selekcji materiału ludzkiego jaknajbardziej uodpornionego na wyżej wyszczególnione zaburzenia, zupełnie zdrowego pod względem fizycznym, jaknajmniej wrażliwego na wszelkie podnieci nerwowe.

Dlatego też wszystkie kraje wprowadziły dla badania kandydatów do służby w powietrzu specjalne przepisy kwalifikowania ich do służby w lot-

nictwie; poza tem niektóre kraje (Stany Zjednoczone, Anglja, Włochy, Czechosłowacja i inne) wprowadziły badanie psychotechniczne, jako obowiązkowe i decydujące przy kwalifikowaniu do lotnictwa, inne zaś kraje (Francja, Polska i t. p.) wprowadziły te badania psychotechniczne tylko jako pomocnicze, orjentacyjne, lecz nie decydujące ostatecznie o kwalifikacjach kandydata do lotnictwa.

Właściwe badanie kandydatów do służby w powietrzu wszelkiego rodzaju, a więc na pilotów, obserwatorów, strzelców płatowcowych, pilotów i obserwatorów balonowych i t. p. składa się z 4 części: anamnezy, badania somatycznego, biologicznego i psychotechnicznego. W skład badania fizycznego wchodzi szczegółowe badania internistyczne, neurologiczne, chirurgiczne, rino-oto-laryngologiczne, radiologiczne oraz pomocnicze, jak badania moczu, badania morfologiczne krwi, badania ciśnienia krwi, badanie pojemności życiowej (spirometria) i t. p. W skład badania psychotechnicznego wchodzi badania na reakcje psychomotoryczne i psychoemocjonalne wzrokowe, słuchowe i dotykowe.

Anamnezę przeprowadza się bardzo skrupulatnie, szczególnie zwracając w niej uwagę na dziedziczność (choroby płuc, serca, kiłę, choroby stanu nerwowego), następnie przebyte choroby przez kandydata ze szczególnem uwzględnieniem chorób zakaźnych, (kiła, płonica, błonica, gościec stawowy) chorób płucnych, opłucnej, chorób narządu nerwowego, zranień, uszkodzeń, narkomanji, alkoholizmu i t. p.

Przy badaniu narządów wewnętrznych, a więc narządów oddechania, krążenia, trawienia, moczowego, krwiotwórczych krwi, gruczołów dokrewnych zwracamy uwagę na doskonałą ich sprawność i absolutny brak objawów chorobowych.

W dziedzinie narządu oddechania zwracamy uwagę na wywiad, obejmujący specjalnie przebyte choroby płuc i opłucnej, skłonność do przeziębienia, stan ciepłoty i t. p., przeprowadzamy badanie rentgenologiczne płuc, zwykle badanie kliniczne, badamy pojemność życiową (spirometria) oraz czas dowolnego zatrzymania oddechu.

W tej grupie odrzucamy kandydatów, cierpiących na przewlekłe cierpienia oskrzeli i płuc w stopniu znaczniejszym, zmiany gruźlicze nawet wygojone, dychawicę, rozedmę płuc oraz zrosty opłucnowe.

W dziedzinie narządu krążenia przeprowadzamy, jak zawsze, wywiad ze specjalnem zwróceniem uwagi na przebyte choroby: kiłę, gościec stawowy, tyfus płamisty, płonicę, ciężką gripę i inne choroby zakaźne oraz ze zwróceniem uwagi na zach-

wanie się serca przy zmęczeniu, wspinaniu się i t. p. Pozatem przeprowadzamy badanie rentgenologiczne, badanie kliniczne ogólne serca i naczyń krwionośnych, pomiary ciśnienia tętniczego i określamy wskaźnik Schneidra względnie Flacka.

W tej grupie uznamy za niezdolnych chorych, mających: wady zastawkowe nawet dobrze wyrównane, schorzenia mięśnia sercowego, nie wyłączając serca sportowego, schorzenia osierdza, niemiarowość rytmu sercowego pochodzenia czynnościowego i bez organicznych zmian w sercu, poważniejsze zmiany w naczyniach krwionośnych tętniczych i żylnych.

Wskaźnik Schneidra wykazuje zapomocą obliczania punktów reakcję naczyń krążenia przy zmianie położenia i po wysiłku fizycznym; dokonuje się w ten sposób, że mierzy się tętno w pozycji leżącej (A), wzrost tętna w pozycji stojącej (B), tętno w pozycji stojącej (C), wzrost tętna bezpośrednio po ćwiczeniu, polegające na pięciokrotnym wejściu w ciągu 15 sekund na stołek wysokości około 45 cm. przez dostawienie jednej nogi do drugiej, stale opartej na stołku (D), oblicza się po jakim czasie następuje powrót tętna do normy w pozycji stojącej po ćwiczeniu (E) i oblicza się różnicę ciśnienia skurczowego w pozycji stojącej i leżącej (F). Każde z tych badań punktuje się według tabeli od -3 do +3, poczem sumuje się te punkty wszystkie razem. Największa zatem ilość punktów może wynosić 18 przy tych 6 badaniach. Ilość punktów otrzymana poniżej 9 uważana jest za niedostateczną.

Wskaźnik Flacka jest zmodyfikowanym wskaźnikiem Schneidra, przytem uzupełniającym i obejmującym nietylko badanie narządu krążenia, ale też i narządu oddechania i częściowo układ nerwowy.

Wskaźnik Flacka otrzymuje się również z punktacji następujących badań: 1) tętno w pozycji siedzącej, 2) zmiana tętna z pozycji siedzącej na stojącą, 3) wzrost tętna po ćwiczeniu, 4) w jakim okresie czasu tętno powraca do normy, 5) ciśnienie krwi skurczowe, 6) ciśnienie krwi rozkurczowe, 7) ciśnienie tętna, 8) czas wstrzymania oddechu, 9) próba siły wydechu t. zw. maksymalne ciśnienie wydechowe, wykazywane przez jaknajwyższe podniesienie siłą wydechu słupa rtęci w pneumomanometrze Waldenbura, 10) odruchy ścięgnowe, 11) drżenie palców i gałek ocznych, 12) próba równowagi na jednej nodze, 13) próba wytrzymałości oddechowej zapomocą pneumomanometru Waldenbura, polegająca na możliwie długim podtrzymaniu siłą wydechu słupa rtęci na poziomie 40 mm. Hg. i 14) wzrost tętna notowany podczas tej ostatniej próby.

Punktacja wynosi od 1 do 6; przyczem tu są, w odróżnieniu od punktacji we wskaźniku Schneidra, tylko punkty ujemne — karne; ilość otrzymanych tych punktów karnych odejmuje się od liczby 50 i otrzymuje się dla badanego odpowiedni wskaźnik Flacka.

W Anglii uznano następujące rezultaty punktacji w stosunku do kwalifikowania kandydata do służby w powietrzu:

50 punktów — wyjątkowo zdolni do lotnictwa (bardzo rzadko),

50–40 punktów — zdolni,

40–35 „ — wątpliwi lub czasowo niezdolni,

35 i niżej — niezdolni.

Te normy jednak mogą być przyjęte tylko w Anglii, gdzie wyrobienie sportowe jest znacznie większe. U nas te normy i te punktacje absolutnie są za wysokie i wskaźnik ten Flacka musi być odpowiednio zmodyfikowany do naszych wymagań.

Zresztą u nas w Polsce obydwie te wskaźniki są stosowane tylko jako badanie pomocnicze, orientacyjne, natomiast nie mają decydującego wpływu na przyjęcie kandydata do lotnictwa, w odróżnieniu od Anglii i Stanów Zjedn., gdzie mają wpływ decydujący.

W badaniach narządu trawienia zwracamy uwagę na stan uzębienia, zaburzenia żołądkowo-kiszkowe, stan żołądka i t. p. i w tej dziedzinie dyskwalifikujemy chorych na:

1) przewlekłe zaburzenia w trawieniu w stopniu znaczniejszym,

2) owrzodzenie żołądka, dwunastnicy, nawet wygojone,

3) przewlekłe nieżyty jelit,

4) zapalenie wyrostka robaczkowego nieoperowane,

5) opuszczenia żołądka i jelit w stopniu znaczniejszym,

6) przewlekłe cierpienia wątroby,

7) zaburzenia w krążeniu wrotnym,

8) blizny w jamie brzusznej ze zrostami wewnętrznymi lub mogące wywołać uwięźnięcia.

W badaniu narządu moczowego dyskwalifikujemy chorych na:

1) organiczne przewlekłe cierpienia nerek,

2) cukromocz przewlekły,

3) białkomocz przy towarzyszeniu czynności zaburzenia nerek,

4) opuszczenie nerek w stopniu znaczniejszym,

5) wędrujące nerki,

6) przewlekłe cierpienia miedniczek nerkowych, moczowodu i pęcherza moczowego.

W badaniu narządów krwiotwórczych, krwi gruczołów dokrewnych dyskwalifikujemy chorych na:

- 1) powiększenie śledziony,
- 2) niedokrwistość, określając ilość czerwonych ciałek krwi i hemoglobiny,
- 3) powiększenie tarczycy w stopniu znaczącym,
- 4) powiększenie gruczołu chłodzi (Rentgenologicznie).

Przy badaniu układu nerwowego zwracamy uwagę szczególną na dziedziczność, jak również ustalamy w wywiadzie, czy kandydat nie przechodził jakichś chorób umysłowych, nerwowych, padaczki, kiły, czy nie nadużywał alkoholu i nie poddawał się narkomanji; zwracamy uwagę na ogólny wygląd, zachowanie się (podniecenie, czerwienienie się, drżenie, dermatografizm, tachykardia).

Przy badaniu klinicznym uznajemy za niezadowolonych mających następujące schorzenia:

- 1) podejrzenia na padaczkę,
- 2) wady rozwojowe umięśnienia (myopathia),
- 3) zaburzenia ruchowe, wskazujące na cierpienie układu nerwowego,
- 4) zaburzenia czucia niezależne od przypadkowego uszkodzenia pnia lub gałązki nerwu obwodowego,
- 5) zaburzenia czucia przestrzennego,
- 6) nerwobóle istotne,
- 7) brak lub też wybitne wzmocnienie odruchów ścięgowych,
- 8) zaburzenia sprawności ruchów i czynności mózgu,
- 9) drżenia zależne od cierpień ustrojowych układu nerwowego,
- 10) nadmierna pobudliwość wzruszeniowa,
- 11) stany neuropatyczne (wyraźnie zaznaczone, pobudliwość wzruszeniowa, dermatografizm), zaburzenia naczynioruchowe, osłabienie lub zniesienie czucia pochodzenia czynnościowego, znieczulenie łącznic i błony śluzowej gardzieli.

Przy badaniu narządów wzroku odrzucamy posiadających następujące wady:

- 1) cierpienia powiek, dróg łzowych, spojówek i przedniego odcinka oka,
- 2) wzmocnienie ciśnienia śródocznego,
- 3) ostrość wzroku bez zastosowania szkieł niższa od normalnej (1,0) chociażby jednego oka; dopuszczalną jest ostrość wzroku każdego oka 0,8, o ile ostrość obuoczna = 1,0,
- 4) nadwzroczność utajona ponad 2,0 D. nawet przy dobrej ostrości wzroku,
- 5) zwężenie i ubytki pola widzenia dla koloru białego i ewent. dla barw,
- 6) osłabienie poczuć barw i daltonizm,

- 7) wszelkie cierpienia głębokich tkanek oka,
- 8) kurza ślepota i nadmierna wrażliwość na blask słoneczny,

- 9) zaburzenia równowagi mięśni zewnętrznych oczu.

Przy badaniu oto-rino-laryngologicznym dyskwalifikujemy mających:

- 1) ważniejsze uszkodzenia błony bębenkowej,
- 2) przewlekły suchy nieżyt ucha środkowego (otoscleroza),
- 3) ostre zapalenie ucha środkowego aż do czasu wyleczenia,
- 4) przedziurawienie i skurczenie błon bębenkowych, zatkanie trąbki Eustachego,
- 5) ostrość słuchu poniżej następujących granic: słyszenie szeptu na odległość poniżej 8 mtr., granica słyszenia zapomocą akumetru Foy'a 0,5 m.
- 6) osoby b. pobudliwe przy badaniu narządu równowagi (nie mogą uzyskać równowagi w przeciągu 30 sekund),
- 7) osoby ujawniające wyraźną nierówność odruchową dróg mózdkowo-przedśionkowych prawej i lewej strony.

Pozatem są wymagane u nas w Polsce następujące warunki od kandydata do służby w powietrzu: waga zasadniczo nie większa ponad 85 kg., wiek w granicach od skończonych 17 do 28 lat skończonych i dla podoficerów ukończona szkoła obsługi lotniczej lub szkoła mechaników.

Poza badaniami klinicznymi wyżej opisanymi na szeroką skalę zagranicą są stosowane badania psychotechniczne dla określenia reakcji psychomotorycznych, wzrokowych, słuchowych i dotykowych oraz określenia stopnia emocjonalności kandydata. Badania te są prowadzone zapomocą odpowiednich testów.

Badania te obejmują: mierzenie czasu reakcji nerwowej, badanie uwagi, czasu postrzegania, odporności wzruszeniowej, czucia mięśniowego (głębokiego), zmysłu równowagi i t. p. Do pomiaru czasu używano przeważnie zegara d'Arsonvala.

Nie sposób tutaj szczegółowiej zastanawiać się nad sposobami badań psychotechnicznych, nad rozwojem i stosowaniem, gdyż prawie w każdym kraju stosują te badania według swoich test. To doprowadziłoby do bardzo szerokiego rozwinięcia tego artykułu, co w założeniu byłoby przeciwne memu zadaniu, gdyż w niniejszym artykule chcę dać tylko główne wytyczne, po których idzie obecnie rozwój medycyny lotniczej.

Tu tylko w krótkich słowach chcę wspomnieć o aparacie do badań szybkości reakcji psychomotorycznych oraz koordynacji narządu nerwowo-mięśniowego, który znajduje się w Polsce

Aparat ten jest zbudowany przez inżyniera Reid'a w myśl wskazówek szefa służby zdrowia w lotnictwie angielskim D-ra Flacka. Jest to aparat przerobiony z kabiny płatowca szkolnego „Avro” z zachowaniem sterów ręcznych i nożnych. Na przedniej stronie tej kabiny, przed siedzącym pilotem w kabinie jest szereg lampek różnokolorowych zapalających się i gasnących na skutek najmniejszych poruszeń sterami. Przy wyrównaniu sterów zapalają się tylko białe lampki; przy zmianie położenia sterów zapalają się lampki czerwone lub zielone w zależności od ruchów sterami. Każdy ruch sterami jest zapisywany odpowiednio przez stylograf, kreślący na papierze linię czasu dokonanego ruchu. Zadaniem kandydata jest z każdego położenia „płatowca”, co właśnie jest uwidocznione zapalaniem się lampek kolorowych, doprowadzić możliwie szybko do wyrównania czyli t. zw. „ligne de vol”, co jest uwidocznione w aparacie zapaleniem się lampki białej. Odrośne omyłki oraz czas na doprowadzenie do tej „ligne de vol” są zapisywane przez stylograf na papierze; krzywą tę następnie obliczamy i określamy szybkość reakcji kandydata.

Według dotychczasowych danych angielskich materiał doświadczalny pozwolił ustalić następujące normy reakcji:

1,5 — 2,0 sek. — wyjątkowo zdolni piloci (piloci myśliwscy)

2,0 — 2,5 sek. — dobrzy piloci

2,5 — 3,5 sek. — przeciętni piloci (aparaty dwumiejscowe)

3,5 — 4,0 sek. — mniej niż przeciętni (samoloty ciężkie)

powyżej 4,0 sek. — niezdolni do pilotowania.

Pozatem aparat ten inż. Reid'a służył w Anglii nie tylko dla celów badań kandydatów i badań kontrolnych personelu latającego, lecz również i dla szkolenia pilotów takich, którzy w szkołach lotniczych nie wykazywali dostatecznych postępów i robili dużo błędów i byłiby tej szkoły nie ukończyli.

A mianowicie pod kierunkiem prof. Flacka podczas wojny tworzy się dywizjon lotniczo-lekarski w Croydon pod Londynem, do którego są przysyłani właśnie tacy „niedostateczni” uczniowie ze szkół pilotów; w tym dywizjonie lotniczo-lekarskim specjalny personel lotniczo-lekarski wraz z instruktorami z początku bada przyczyny niedostatecznych postępów u każdego ucznia, a następnie specjalnie ich się szkoli, usuwa i koryguje się na tym aparacie istniejące wady. Daje to świetny rezultat, gdyż około 60% przysyłanych tych „niedostatecznych” uczni kończy szkołę pilotów z wynikiem dobrym. Tym sposobem kadry oficerów lotnictwa zwięk-

szają się, co podczas wojny odgrywało bardzo dużą rolę.

Rzecz godna zastanowienia i naśladownictwa u nas.

Pozwoliłem właśnie dlatego zastanowić się nieco dłużej nad opisem tego aparatu, tembardziej, że jak już wspomniałem, mamy go w Polsce w naszym „Centrum Badań Lotniczo-Lekarskim”.

III.

Badania powyższe somatyczne, biologiczne oraz psychotechniczne przeprowadzane są nie tylko względem kandydata do lotnictwa w celu zapewnienia dopływu do wojsk lotniczych materiału ludzkiego jak najzdrowszego, najbardziej odpornego, ale stosowane są też i względem personelu już latającego dla celów kontrolnych i dla zapobieżenia zbyt szybkiemu „zjadaniu się” pilota, jak również dla zapewnienia jaknajwiększego bezpieczeństwa w lataniu.

Nie wszyscy może wiedzą, że aparat lotniczy, który wychodzi nowiuteńki z fabryki i oddany zostaje do użytku, ma od razu w swym świadectwie odnotowane, że po tylu a tylu godzinach lotu *musi* on iść do kontrolnego badania, że po tylu a tylu godzinach lotu *musi* on iść do „małego remontu”, że po tylu a tylu godzinach lotu *musi* on iść do „dużego remontu”, aż wkońcu po tylu godzinach *musi* on być zupełnie wycofany z obiegu, skasowany i oddany na szmelc, chociażby pozornie pracował jeszcze bardzo dobrze.

A czy aparat ludzki jest mniej skomplikowanym od aparatu lotniczego, czy on jest mniej zmęczanizowanym, czy on jest mniej pracowitym od motoru płatowca?

Dalibóg nie!!

A czy organizm ludzki nie starzeje się, nie „zjada się” z biegiem czasu, czy wszystkie funkcje ludzkie u człowieka młodego są takie same jak u człowieka w podeszłym wieku? A zatem, czy organizm ludzki nie potrzebuje czasami tego badania kontrolnego, tego „małego” lub „dużego remontu”?

Bezwzględnie potrzebuje i to jest rzeczą konieczną, uznaną przez cały świat, nawet przez świat, stojący kulturą poniżej nas. A jednak badania kontrolne uważane są przez niektóre, wprawdzie nieliczne, osoby jako rzecz niepotrzebna, zbędna, utrudniająca tylko pracę i pobyt w wojskach lotniczych. Lecz powiadam — to są jednostki; ogół doskonale rozumie konieczność tych badań kontrolnych, rozumiejąc doskonale intencję ich t. j. kontrolę ich stanu zdrowia, zapobiegania

możliwie rozwijającej się chorobie lub jakiejś wadzie, narazie utajonej, roztoczenia nad nim opieki i leczenia go.

Dlatego też wszędzie zagranicą są przeprowadzane okresowe badania kontrolne personelu latającego. Okres ten jest różny w różnych krajach; w przeważnej części krajów badania okresowe są co 6 miesięcy (Anglja, Włochy, Francja). W innych krajach jak Czechosłowacja, Polska badania kontrolne odbywają się raz do roku.

Pozatem są t. zw. badania kontrolne okolicznościowe t. j. po każdej przebytej ciężkiej chorobie lub wypadku lotniczym, na własną prośbę lotnika lub na zarządzenie dowódcy formacji lotniczej.

Konieczność przeprowadzenia tych specjalnych badań lotniczo-lekarskich wysunęła dalszą kwestję, a mianowicie konieczność stworzenia organizacji lotniczo-lekarskich ze specjalnie wyszkolonymi fachowcami w tej dziedzinie; zaszła konieczność stworzenia specjalistów lekarzy-lotników, którzyby mogli i musieli objąć całokształt tego badania t. j. specjalistów takich, którzy będąc jednocześnie klinicystami poznali drugą, niemniej ważną rolę w tym całokształcie badania, tych wpływów postronnych, jakim podlegają tylko lotnicy i tych odmiennych warunków, w jakich oni się znajdują, a zatem poznali i te odmienne sposoby i wytyczne badań lotniczo-lekarskich i umieli wyciągać stąd odpowiednie wnioski.

Dlatego też wszędzie zagranicą zostały stworzone specjalne centra do badań lotniczo-lekarskich, oparte w ogólnych zarysach wszędzie na tej samej zasadzie, jednak organizacyjnie nieco różniące się od siebie.

W Anglii jest specjalny szef służby zdrowia lotnictwa przy Ministerstwie Aeronautyki zarówno cywilnego jak i wojskowego, jest wspaniałe centrum badań lekarskich w Londynie z działem naukowo-eksperymentalnym; pozatem są podległe szefowi służby zdrowia lotnictwa zakłady lecznicze dla lotników, laboratorja bakterjologiczne oraz personel lekarski szkół lotniczych.

Lekarze zgłaszający się do służby w lotnictwie podlegają tym samym badaniom, co i personel latający, następnie przechodzą specjalne wyszkolenie fachowe lotniczo-lekarskie przy centrum badań lotników i dopiero po tem wyszkoleniu są zaliczani do kadry lekarzy lotniczych, mając prawa, uposażenie i umundurowanie, jak personel latający.

To samo mniej więcej jest w St. Zjedn. Am. Półn., gdzie lekarze, zgłaszający się do służby w lotnictwie, muszą przejść 3-miesięczne wyszkolenie w szkole medycyny lotniczej, podczas którego muszą latać.

To samo jest we Włoszech z tą różnicą, że takich centrów do badania lotników jest 4: w Rzymie (Montecellio), Turynie, Florencji i Neapolu (dla lotnictwa marynarki). Podobnie jest szef służby zdrowia lotnictwa przy Ministerstwie Aeronautyki, któremu podległe są te centra, jak również lekarze portów lotniczych. Personel lekarski w lotnictwie również rekrutuje się z pośród personelu lekarskiego wojska, który musi przejść odpowiednie przeszkolenie w tych centrach i dopiero wtedy zostaje zaliczony i wcielony do kadry lekarzy lotniczych, wyróżnionych pod względem uposażenia i umundurowania.

We Francji mamy takich centrów do 1924 r.—26, w tem 5 centrów dla lotnictwa morskiego; tam jednakże te centra nie są samodzielne, lecz zwykle znajdują się przy szpitalach wojskowych na prawach autonomicznych. Pod Paryżem na lotnisku cywilnem w le Bourget istnieje bardzo ładnie wyposażone centrum badania lotników cywilnych. Nasi piloci cywilni, latający na liniach powietrznych krajowych i zagranicznych, są dotychczas badani właśnie w tem centrum w le Bourget.

W Czechosłowacji, Japonji, Niemczech, Z.S.S.R., Łotwie, Finlandji i t. d. wszędzie istnieją takie centra do badania lotników.

W Polsce promotorem organizacji centrów lotniczo-lekarskich był ppłk.-lek. d-r med. I. J. Różycki, który od 1924 roku, starał się wprowadzić tą organizację w życie, jednak niestety napotykał na duże trudności, tak że organizacja tych centrów rozpoczęła się dopiero w połowie 1926-go roku i mieliśmy z początku takich centrów 4 (Warszawa, Kraków, Poznań, Lwów); centra te były przydzielone na wzór Francji do szpitali okręgowych wojskowych (w Warszawie do szpitala szkolnego-Ujazdowskiego) i miały za zadanie przeprowadzenie badań kontrolnych, okresowych i okolicznościowych, jak również badań kandydatów do służby w powietrzu. Personel lekarski, badający lotników względnie kandydatów do lotnictwa, rekrutował się z pośród personelu szpitalnego.

Obecnie uległo to małej modyfikacji i od stycznia 1928 r. zostało utworzone jedno w Warszawie centrum do badania lotników, jako część składowa Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, które jednak jeszcze dotychczas z powodu warunków zakwaterowania mieści się w szpitalu szkolnym (Ujazdowskim). Personel lekarski jednak jest już oddzielny i składa się z kierownika centrum, jego zastępcy oraz lekarzy klinicystów różnych specjalności, jednak nie jest on złożony, z wyjątkiem jednego lekarza, z pośród lekarzy lotniczych, t. j. takich, którzy, aczkolwiek nie ukończyli szkoły lotniczo-lekarskiej jak w Anglii, Stanach Zjedn. i t. p.,

bo takiej w Po'scie niema, lecz którzy przez dłuższy przeciąg czasu przebywali w formacjach lotniczych i z warunkami lotniczymi otrząskali się i poznali.

Instytucja ta jest jeszcze zupełnie młoda i nie miała możliwości i czasu wykazania swej pracy, mam jednak nadzieję, że pójdziemy śladami Włoch, Anglii i innych krajów zagranicznych, gdzie bądź co bądź medycyna lotnicza i organizacja jej stoją już na bardzo wysokim poziomie i są odpowiednio zrozumiane i otoczone należną im opieką. Tembardziej jestem tego pewien, gdyż nawet 2 lekarzy przebywało w ciągu pół roku zagranicą, studiując organizację i pracę w tym kierunku we Włoszech, Francji, Anglii i Belgji.

IV.

Niech mi wolno będzie jeszcze na zakończenie tego mego artykułu podać kilka urzędowych danych statystyki, wykazujących zbawienne skutki utworzenia tych centrów badań lotniczo-lekarskich, tych skutków, które wybawiły od niechybnej śmierci wielu ludzi, jednocześnie Skarb Państwa chroniąc od strat materialnych.

Statystyka angielska podaje, że w pierwszym roku wojny 90% wszystkich wypadków lotniczych było z winy wadliwego funkcjonowania organizmu pilota, 8% przypada na wypadki z winy wadliwej działalności motoru, a tylko 2% przypada na śmierć od nieprzyjaciela.

Statystyka urzędowa Stanów Zjedn. wskazuje, że w pierwszych latach wojny w 87% wypadki lotnicze były spowodowane z winy pilota, w 4% — z winy aparatu i w 9% — z przyczyn niewyjaśnionych. Druga statystyka wykazuje, że do listopada 1918 r. zginęło w walce powietrzej 24,8% lotników, umarło wskutek choroby — 0,6%, a zginęło podczas wypadków lotniczych — 74,6% spowodowanych przeważnie zaburzeniami w równowadze funkcjonalnej organizmu.

Statystyka włoska wykazuje, że do r. 1918 zginęło 83,4% włoskich pilotów z powodu wypadków lotniczych.

Niemiecki badacz Seltz wykazuje, że w bawarskiej szkole lotniczej było 10% wypadków lotniczych z powodu defektu w motorze, zaś 53% wypadków z powodu zaburzeń psychofizycznych.

To jest statystyka wypadków lotniczych przed wprowadzeniem w życie centrów badań lotniczo-lekarskich i selekcji personelu latającego.

A teraz zobaczmy co mówią statystyki urzędowe po wprowadzeniu tych metod badań i wyboru personelu do służby w lotnictwie.

Roczne sprawozdanie służby zdrowia lotnictwa angielskiego wykazuje, że ilość wypadków lotniczych z winy pilota spada w r. 1916 do 65%, w r. 1918 — do 20% i w r. 1919 — do 12%.

Statystyka służby zdrowia lotnictwa włoskiego podaje nawet zmniejszenie się do tego odsetki wypadków lotniczych z winy pilota do 6%, a statystyka Stanów Zjedn. w r. 1921 stwierdza, że przeciętna liczba wypadków 1 na 945 godz. lotów zmniejsza się do 1-go na 3365 godzin lotu, czyli zmniejsza się prawie czterokrotnie.

Więc iluż chroni się tym sposobem ludzi od przedwczesnej śmierci, ludzi może takich, którzyby na innych polach pracy mogli ogromne korzyści przynieść Państwu i Społeczeństwu.

A choć może czasami i niejednego ambicję urazi się przez to, że go zdyskwalifikują do lotnictwa, o czym miałem sposobność już się niejednokrotnie przekonać, i będzie czuł żal do ludzi dyskwalifikujących go, lecz tylko chwilowo.

Napewno czułby żal daleko większy, może nie on, ale jego najbliższa rodzina, gdyby zginął przedwcześnie nie ze swojej winy, lecz z winy swego organizmu. Winiliby za to tych ludzi, którzy kierując się „miękkim“ sercem, dopuściliby go do przedwczesnej zguby lub ciężkiego kalectwa.

Dr. Zygmunt Krzyczkowski.

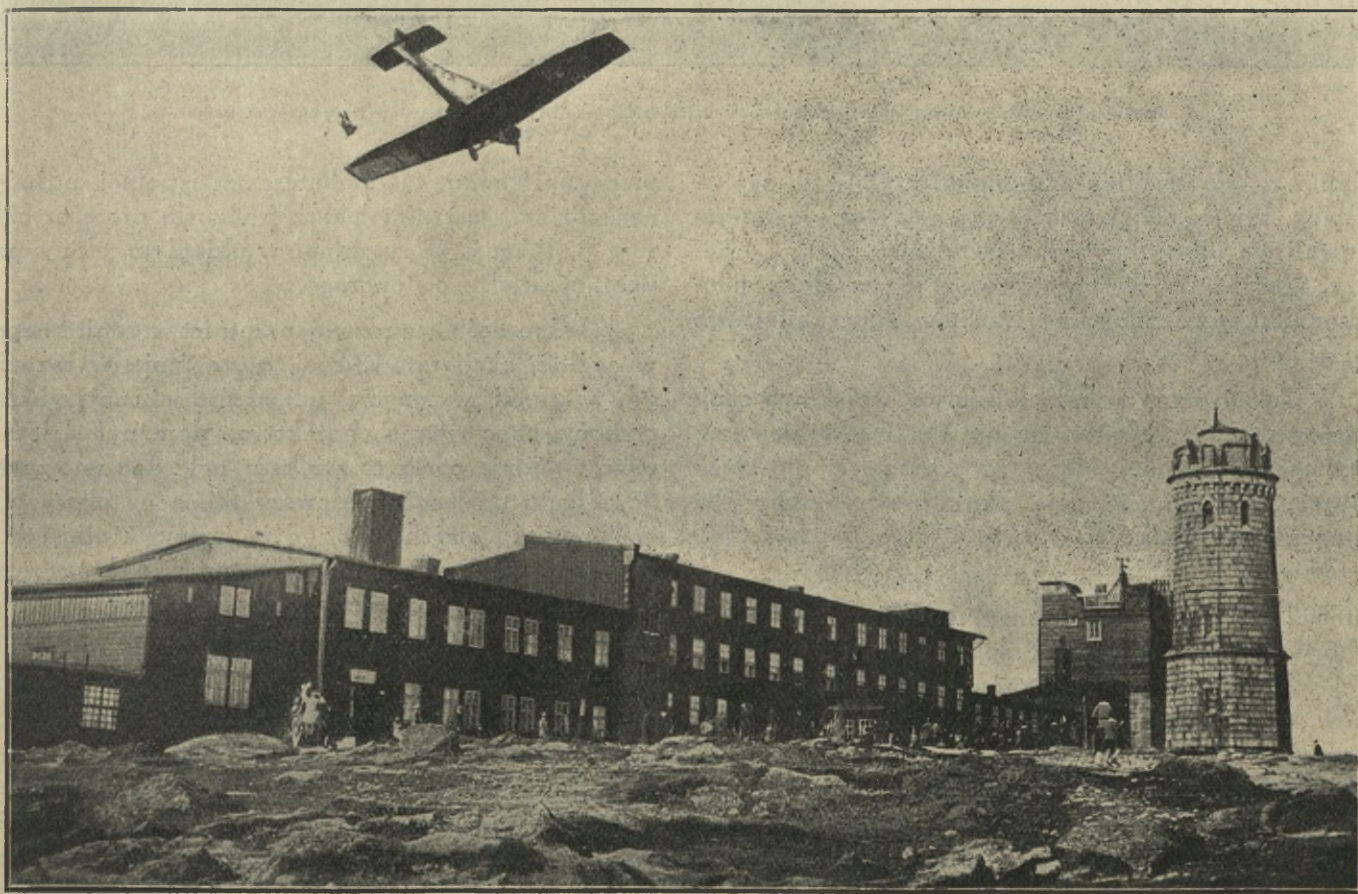
Mjr.-lek.

Zastosowanie lotnictwa w akcji ratowniczej.

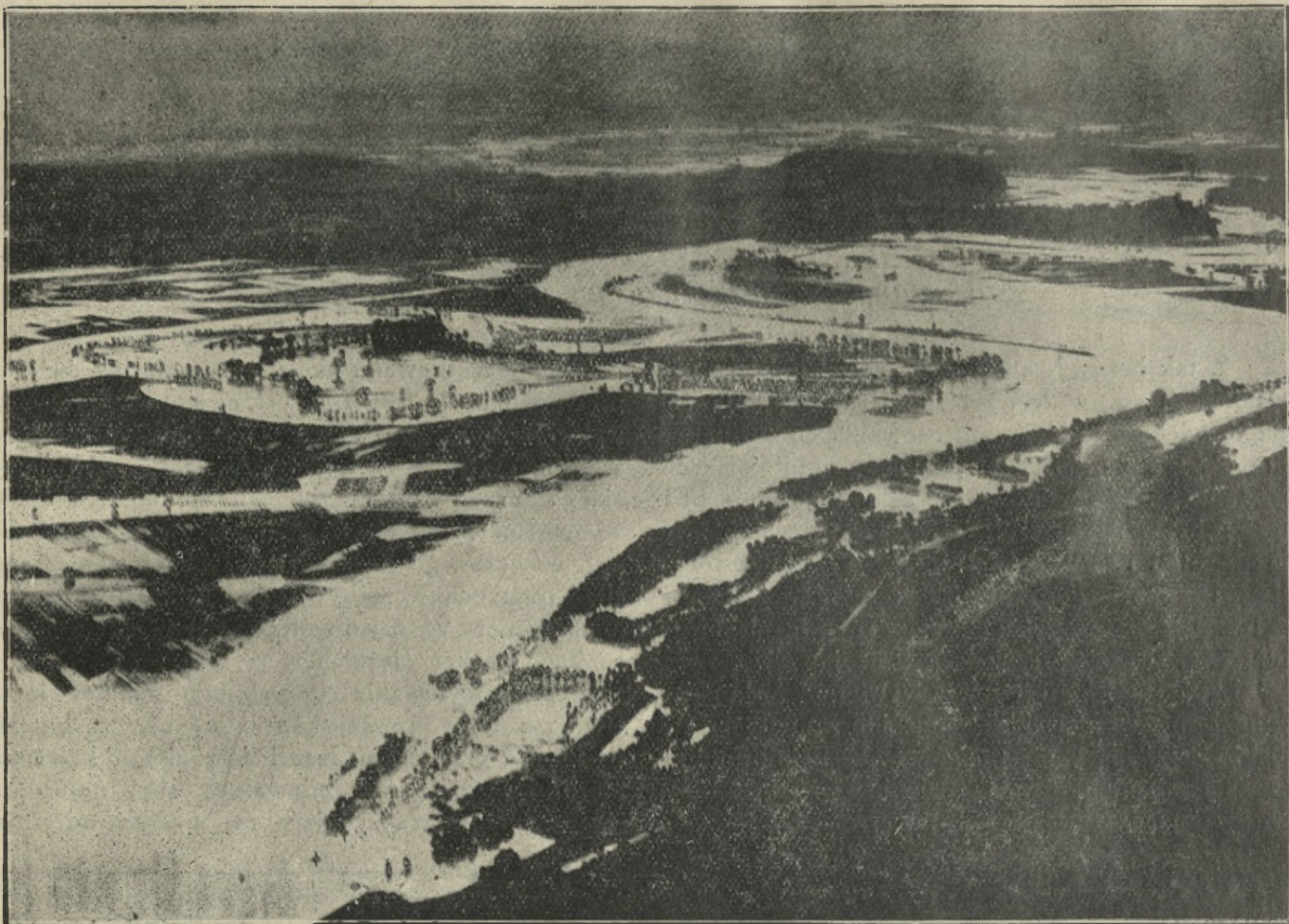
Z tak licznych a różnorodnych dziedzin życia współczesnego, w których lotnictwo znajduje coraz to większe pole do zastosowania, ratownictwo lotnicze zajmuje miejsce jedno z wybitniejszych. Przemawia za tem doniosłość celu—ratowanie bliźniego, hasła tak wysoce humanitarnego, wymagającego ofiar i poświęcenia nieraz życia własnego a tak zgodnego z zasadami chrześcijańskimi. Ratownictwo lotnicze powstało wraz z rozwojem samego lotnictwa, szczególnie w okresie wojny światowej, gdy w poszukiwaniu środków wywiadu wojskowego i ulepszeń narzędzi zniszczenia, nie zaniedbano też i jaknajdalej idących zabiegów w dziedzinie zmniejszenia rannym cierpień, ułatwienia i przyspieszenia ich ewakuacji z pola bitwy przy pomocy lotnictwa.

Zapoczątkowana akcja, następnie tak świetnie prowadzona w armji francuskiej na terenie Maroka, wykazała cyfrowo swą wartość. Samolotami przewieziono, z pola walk w strefy tyłowe, kilka tysięcy chorych i ciężko rannych żołnierzy w czasie wymagającym na poszczególny przelot 30–40 minut, wówczas, gdy z braku dalszych dróg, nieszczęśliwi poprzednio przebywali do szpitali drogą kołową dopiero na czwarty lub szósty dzień i to w warunkach bardzo ciężkich.

Transportowanie chorych przy pomocy lotnictwa nie tylko zmniejszyło cierpienie, zachowało większość przy życiu, lecz i uchroniło od kalectwa, które niechybnie spowodowałyby zbyt opóźnione zabiegi chirurgiczne, dające się przeprowadzać je-



Próby zaopatrzenia z samolotu w żywność (zrzucanie worków na spadochronach).



Z samolotu można się zorientować o skutkach powodzi określić granice zalanych terenów i organizować pomoc.

dynie w odpowiednio urządzonych tyłowych szpitalach. Po wojnie, konstrukcją samolotów zainteresowali się nie tylko fachowcy lotnicy, lecz i lekarze, wprowadzając stopniowo szereg zmian i udoskonaleń w zależności od przeznaczenia sanitarnego samolotu.

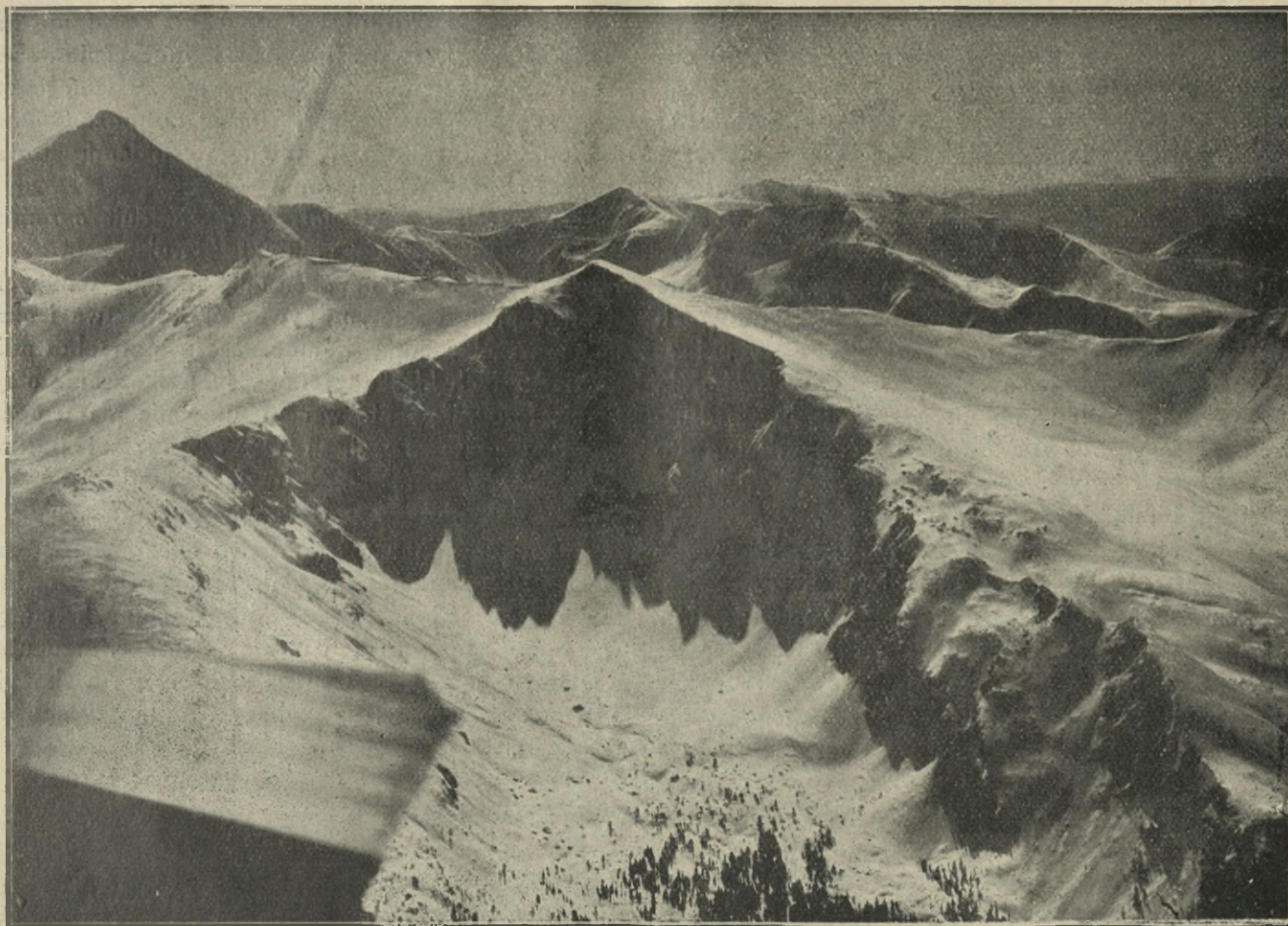
Tak świetne wyniki lotnictwa wojskowo sanitarnego, spowodowały, że prawie wszystkie państwa, stojące mniej więcej na wyższej stopie cywilizacji, obecnie posiadają sanitarne samoloty dla obsługi swej ludności.

Zadanie sanitarnych samolotów polega na umożliwieniu szybkiego transportu z prowincji ciężko chorych, a wymagających śpiesznych, i mniej więcej skomplikowanych zabiegów lekarskich, do ośrodków, gdzie pomoc lub operacja da się dokładnie przeprowadzić; w innych wypadkach, odwrotnie, specjaliści lekarze tej lub owej dziedziny, na wezwanie telefoniczno-telegraficzne, przylatują na prowincję, w niektórych razach rozporządzając kabiną samolotu jako doraźnym laboratorium lub salą operacyjną. Historia lotnictwa notuje imiona lekarzy,

pierwszych ofiar, tak bohaterskiej i pełnej poświęceń służby. Jest nim lekarz francuski profesor chirurg p. Picqué, który zginął w ubiegłym roku w powrotnej drodze od chorego.

Jednocześnie z rozwojem lotnictwa sanitarnego, w ogólnej akcji ratowniczej, szczególnie w razach, gdy warunki wymagają udzielenia jak najszybszej pomocy, chociażby o charakterze doraźnym, lotnictwo znajduje coraz to większe pole do zastosowania. Ma to miejsce przede wszystkim na obszarach oceanów i wielkich wód, gdzie odgrywa nie tylko szybkość przybycia pomocy na miejsce katastrofy, lecz i możliwość wyszukania oddzielnych rozbitków, zadania tak trudnego dla łodzi i okrętów ratowniczych.

Wyszukiwanie borykających się z falami oddzielnych ludzi, zauważyć których bezpośrednio z łodzi ratunkowych lub pokładu okrętu, wskutek małego pola obserwacji, a tembardziej falowania się powierzchni wód, bywa często niemożliwe, jest natomiast zadaniem samolotów, gdyż obserwacja, jaką z nich poczynić można, sięga bardzo daleko.



Z samolotu można odszukać zabłąkanych i okazać im doraźną pomoc. (Zdjęcie z samolotu Tatr, góra Kasprowy Wierch).

Samoloty umożliwiają szybkie wyszukiwanie rozrzuconych i zabłąkanych łodzi ratunkowych i okazywanie rozbitkom doraźnej pomocy przez rzucanie przyrządów ratunkowych, lin do holowania, żywności i wody do picia.

Patrolujące samoloty w niektórych wypadkach odnajdą miejsca zatonięcia łodzi podwodnej, czynności tak trudnej dla statków, a będąc wyposażone w radio, mogą kierować wszelkiego rodzaju akcją ratunkową. Jesteśmy w przededniu wynalezienia większych wodnopławców, które nawet podczas najsilniejszych burz będą mogły przecież lądować na powierzchni ogromnych fal i znów po zabraniu tonących wzlatywać.

Z wybudowaniem na oceanach pływających portów lotniczych, wyposażonych we własne eskadry ratownicze, czyli „powietrzne pogotowie ratunkowe“, rola wodnopławcy zdobędzie w tej akcji coraz to większe znaczenie. Jest to bezspornie najlepszy i stosunkowo najtańszy środek ratowniczy na obszarach wodnych żywiołu, w którym rozbitek pozostawał dawniej tak bezradny i bezsilny.

Lotnictwo, ten najmłodszy środek lokomocji, dwudziestopięciolecie którego przypada dopiero w grudniu b. roku *), jednakże ma za sobą niejedną już chlubną kartę w akcji ratowniczej. Niejedna flotyła rybacka, zaskoczona przez burzę zdala od wybrzeży, była uratowana za pomocą lotnictwa ratunkowego.

Sposobem tym ratowano też i rybaków w Kanadzie, Norwegji, Finlandji i Rosji, którzy przy połowie u zamarzłych wybrzeży byli unoszeni na wielkich taflach i zwałach lodu na odkryte morze.

Mamy w tak świeżej pamięci, tragiczną wypawę gen. Nobilego, gdy jedynie lotnictwo umożliwiło wyszukanie i okazywanie doraźnej pomocy liczebnie dość znacznej załodze sterowca, odciętej zwałami lodów od wszelkich innych sposobów akcji ratowniczych.

Z postępowaniem cywilizacji i udoskonaleniem techniczności tak żeglugi morskiej, jak i powietrznej, ludzkość, w poszukiwaniu ryb, ssaków, futer, kości,

*) Pierwszy lot na samolocie a właściwie skok, dokonał amerykańczyk Wright 17 grudnia 1903 r.

tłuszczu zwierzęcego, a ostatnio węgla i kruszców, zdobywa krok za krokiem niedostępne dotąd obszary stref podbiegunowych.

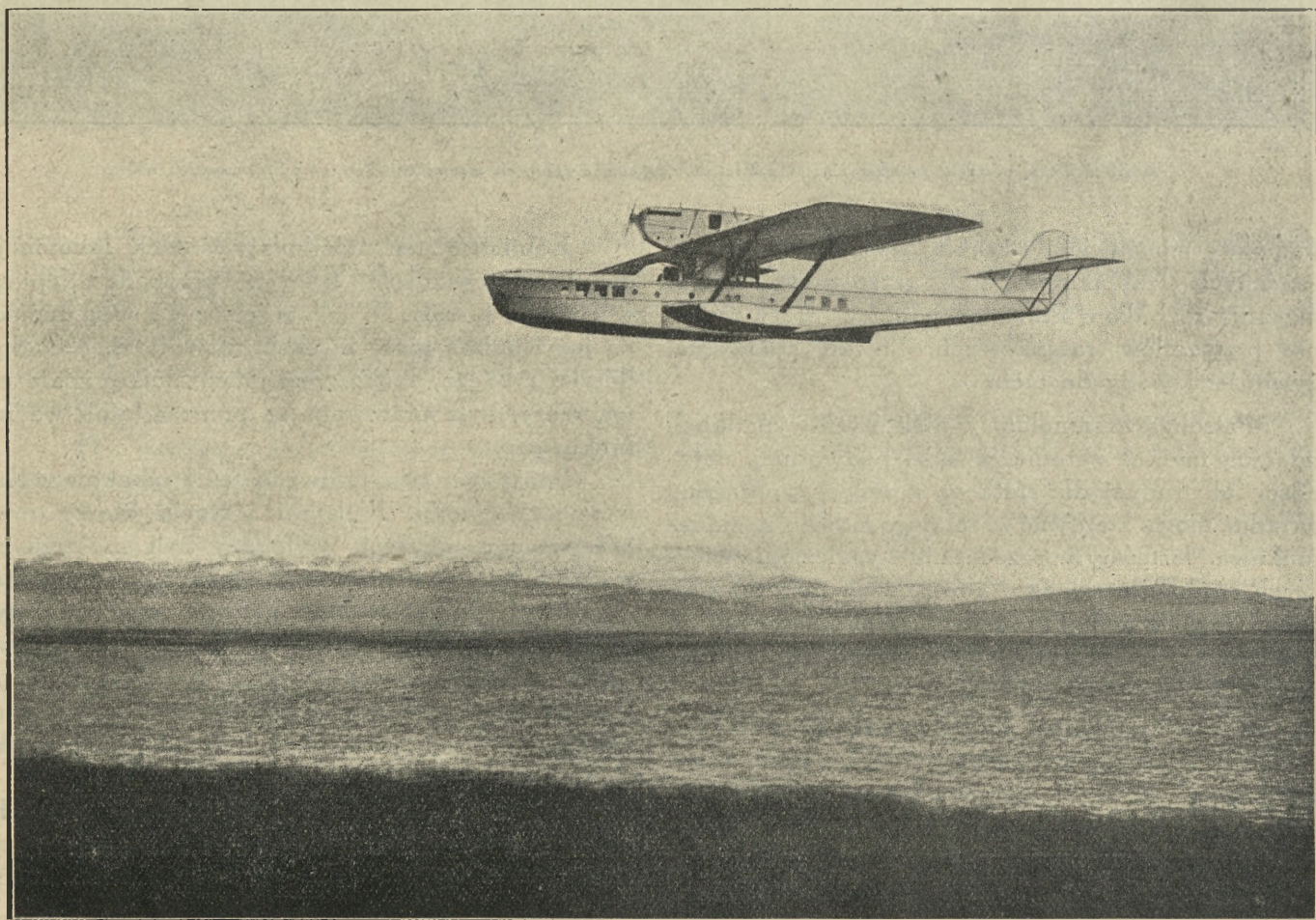
Zwrócono też uwagę na biegun północny, jako przyszły, najdogodniejszy szlak powietrzny, który ma łączyć Stary i Nowy Świat. Tem więcej przeto uwagi udziela się obecnie lotnictwu ratowniczemu, akcja którego będzie polegać na zmniejszeniu ofiar i zabezpieczeniu rozbitków, ewentualnie zaopatrywanie załogi posterunków nadbiegunowych linii lotniczych (stacje meteorologiczne, sygnalizacyjne i t. p.) od pasma cierpień i licznych chorób, towarzyszących ludziom przy zetknięciu się dłuższem z sferą podbiegunową. Groza skorbutu, głodu, chłodu i innych cierpień, zwanych w skrócie „białą śmiercią”, przejdą w legendę.

Samolot znajduje też coraz to większe zastosowanie i w akcji ratowniczej na lądzie. Z postępem cywilizacji, wykorzystaniu wód dla celów napędu przy elektryfikacjach i t. p., wody na lądach stałych są pozornie ujarzmione, jednakże w razach wielkich powodzi, znacznych zmian atmosferycznych i innych powodów, tamy zbiorników

bywają niejednokrotnie przerywane, następują katastrofalne wylewy, przerywające jednocześnie wszelkiego rodzaju komunikacje i łączność z zalaną strefą. Grozę położenia odciętej ludności, pozbawionej oświetlenia i żywności, potęgują epidemie towarzyszące wielkim wylewom.

W tych razach lotnictwo znajduje ogromne pole do zastosowania, nie tylko kierując całą akcją ratowniczą, lecz i bezpośrednio ratując tonących, dostarczając odciętym żywność, lekarstwa i okazując wszelką inną pomoc. Stałe potrzebowanie nawiedzonych klęską terenów, sygnalizowanie o sytuacji, fotografowanie w celu ułożenia planu ogólnej akcji ratowniczej, są też czynnikami bardzo ważnymi, szczególnie, że mają być dokonywane bardzo dokładnie w przeciągu paru godzin.

W górach ma też lotnictwo ogromne zastosowanie. Próby zaopatrywania drogą powietrzną hoteli i górskich naukowo - obserwacyjnych stacji w żywność a nawet i napoje gorące, zrzucając dostarczone zapasy na spadochronach, wskazują że jest to najlepszy, najszybszy i najtańszy sposób ratowniczy.



Jeden z współczesnych olbrzymich wodnopłatowców może być też środkiem ratowniczym. (Dornier Superwal).

Lotnictwo ułatwia też dokonywanie wypraw naukowych i turystycznych w najodleglejszych pustynnych strefach lub przy zdobywaniu niedostępnych górskich szczytów, dostarczając podróżnym opału, żywność, instrumenty naukowe i t. p., zmieniając tak liczne i kosztowne karawany, towarzyszące dotąd każdej wyprawie. Gdy pociągowe zwierzęta ginęły setkami, pozostawiając podróżnych na

Na Zachodzie zupełnie poważnie traktuje się możliwość zastosowania lotnictwa i akcji przeciwogniowej. Próby gaszenia pożarów (o iedla, fabryki lasy i t. p.) za pomocą specjalnych bomb gazowych dały bardzo zadawalniające rezultaty, szczególnie tam, gdzie dostęp zwykłych środków straży ogniowej jest utrudniony lub niemożliwy.



Współczesny duży wodnopłatowiec może okazać pomoc łodziom i statkom oceanicznym.

łasce losu, obecnie rolę ich objęło lotnictwo, dostarczając potrzebne zapasy i ładunki w umówione punkty o wiele szybciej, pewniej i taniej.

Ułatwia to ludzkości rozwiązanie szeregu zagadnień naukowych, tajników oceanów i stref podbiegunowych, chroniąc jednocześnie od ponoszenia licznych ofiar, zawsze towarzyszących dotychczasowym wyprawom i podróżom w dalekie kraje.

Z tych kilku przytoczonych przykładów, widzimy jak wielką rolę odgrywa żegluga powietrzna w każdym rodzaju akcji ratowniczej, tak na lądach jak i wodach. Wynika to z szybkości jaką rozwija współczesny samolot i z właściwości obserwacji powietrznej, umożliwiającej z wysokości około kilometra, w zależności od warunków oświetlenia, rzeźby terenu, zabarwienia i falowania powierzchni

wód, dokładnie obserwować oddzielne przedmioty bądź to na ziemi, bądź to w nierównościach gór lub nawet zagłębione poniżej powierzchni wód na głębi paru dziesiątków metrów.

Są to właściwości nadzwyczaj cenne, a które nie da żaden inny rodzaj ratownictwa.

Samolotem posługują się obecnie i misjonarze, szczególnie w odległych, pustynnych i mało zaludnionych strefach.

Przypomnijmy sobie, jak jeszcze tak niedawno ile to trudów, niewygód a głównie stratę czasu ponosili nasi księża przy obsłudze duszpaaterskiej

w śnieżnych obszarach Syberji lub piaskach Turkiestanu.

Wobec tak ciężkich warunków komunalnych zmuszeni byli ciągle być w drodze, ledwie nadążając z pociechą religijną zaledwie co parę lat do poszczególnych osiedli. Obecnie samolot usuwa wszelkie trudności tego rodzaju i w wielu wypadkach staje na zachodzie zwykłym środkiem komunikacyjnym i w służbie Bożej, w akcji ratowniczej religijnej umożliwiając nie tylko wysłuchanie Mszy Świętej, lecz i udzielenie wszelkich Sakramentów.

Feliks Bołsunowski.

Lotnictwo sanitarne a duszpasterstwo.

Zdanie, jakoby Kościół Katolicki był wrogiem postępu i kultury, lansowane — zwłaszcza od czasów reformacji, jest nie tylko uprzedzeniem, ale oczywistym fałszem. Tak pod względem historycznym jak i rzeczowym, Dzieje bowiem Kościoła, te obiektywne, niesfałszowane, wykazują dosadnie, że właśnie w tych czasach, gdy kościół był prawie że „wszechmocnym“, a więc w epoce średniowiecza, nie tylko kwitnęły nauki i sztuki, nie doznając żadnych przeszkód ze strony kościoła, ale że tenże kościół katolicki był szczególnym ich protektorem, popierał je, błogosławił i otaczał opieką. Za budowę dróg, mostów Rzym udzielał nawet odpustów a ogniska nauki, nie tylko teologicznej, lecz i świeckiej cieszyły się szczególnymi przywilejami.

Takie ustosunkowanie się do kultury i postępu jest zresztą naturalnym następstwem zasad katolickich, przede wszystkim dogmatu o stworzeniu świata, tak duchowego jak i zmysłowego, który według sądu samego stwórcy był „dobry“ i stworzony dla człowieka, obdarzonego wolnością i rozumem, by wyczytywał w nim myśli Boże, a coraz lepiej go poznając, tem więcej chwalił mądrość Stwórcy. Stąd też Kościół nie tylko nie przeszkadzał rozwojowi nauk i pracy dla kultury, ale potępiał zawsze pesymizm w odniesieniu do świata i rzeczy ziemskich, świecką apatię czy buddystyczny „Weltschmerz“, względnie mizantropję. Natomiast stale toczył kościół walkę z przecenianiem dóbr materialnych, z ich ubóstwianiem, z odwracaniem należytego porządku wartości, zawsze występował przeciwko nadużyciom kultury i jej zniekształceniom, jako stróż zasad wiary i moralności, która z natury swej obejmuje wszystkie dziedziny życia ludzkiego, wszelkie działanie wolnego człowieka.

I nie boi się kościół postępu — jak to głoszą niektórzy rzekomo z tego względu, jakoby mógł osłabić prawdę wiary i umniejszyć ich autorytet; przeciwnie, kościół zawsze stał na stanowisku, że prawdziwa wiedza nie tylko nie narazi na szwank ale będzie najlepszym środkiem do stwierdzania i spotęgowania wiary w prawdy przezeń głoszone. Sobory kościelne, jak trydencki, watykański i papież

pełni są zawsze pochwałą dla rozwoju wiedzy i kultury i spodziewają się jedynie korzyści od tych właśnie czynników. Dzieje rozwoju ducha ludzkiego, kultury w pełnym i prawdziwym tego słowa znaczeniu dowiodły zresztą, że ani żaden wynalazek, ani żadne odkrycie w dziedzinie nauk spekulatywnych, jak i praktycznych nie zachwiało autorytetu Prawdy, Bożej, której rzecznikiem i depozytariuszem jest Kościół katolicki.

Rozwój techniki komunikacyjnej, którego wrazem są bardzo już udoskonalone, zwłaszcza w ostatnich latach, płatowce powietrzne, pozwalające odbywać olbrzymie przestrzenie nie tylko przy minimalnym zużyciu czasu, ale i w najdogodniejszej formie, znalazł swe zastosowanie w rozmaitych dziedzinach życia ludzkiego tak w pokoju, jak i wojnie. Już w czasie wojny światowej na froncie francuskim przewożono rannych samolotami, a po wojnie lotnictwo sanitarne wykazało wielkie korzyści w Maroku i Lewancie. Prócz wielkiej wygody w samym transporcie chorych, ważnym czynnikiem dla działania sanitarnego jest fakt, że chory może być w bardzo krótkim czasie przetransportowany na bezpieczne miejsce i poddany odpowiednim zabiegom. Kto wie, jakie znaczenie ma niejednokrotnie nawet kilka minut czasu, gdy chodzi o ratowanie umierającego, ten zrozumie doniosłość szybkiej pomocy w służbie sanitarnej.

Ten sam moment odgrywa wielką rolę w gałęzi duszpasterstwa, która dotyczy obsługi duchowej chorych. Duszpasterstwo bowiem, którego celem i zadaniem jest prowadzenie wiernych na drodze do zbawienia czyli wykonywanie urzędu pasterskiego, przekazanego przez Chrystusa, nie ogranicza się tylko do ludzi zdrowych, ale w szczególniejszy sposób obejmuje tych, którzy znajdują się w niebezpieczeństwie życia, a więc w chwili, gdy rozgrywa się ostateczny bój o duszę człowieka. Poza chorobą, chociażby niekoniecznie śmiertelną, połączoną zwykle z cierpieniem stwarza stan psychiczny, w którym człowiek najwięcej potrzebuje kogoś, kto by go pocieszył, umocnił, po krzepił. Z jednej strony konieczny jest kapłan jako



Arcybiskup Paryża Kardynał Dubois przy poświęcaniu sanitarnych samolotów.

szafarz darów nadprzyrodzonych, czyli Sakramentów świętych, z drugiej strony, jako ten, ku któremu zwracają się chorzy z pełnym zaufaniem, jakie u ludzi tylko serce kapłańskie może zdobyć.

Kościół tedy w swą służbę wpręgnał nowoczesne środki, wychodząc z słusznego założenia, że wszelkie wynalazki i dzieła kultury w swym ostatecznym celu, służyć mają ku chwale Tego, Który jest stwórcą wszechrzeczy. I tak: rozwój komunikacji samochodowej posłużył sprawie duszpasterskiej, już to ułatwiając kapłanom drogę do najodleglejszych zakątków rejonu misyjnego w stosunkowo krótkim czasie, już to przez budowę kaplic-samochodów, które objeżdżając wraz z duchownym odległe zakątki parafji, zastępowały brak domu Bożego w danym miejscu. Tam zaś, gdzie drogi były dla komunikacji samochodowej niedostępne, aeroplan był tym środkiem, za pomocą którego kapłan przebiegał nieraz tysiące kilometrów, by nieść pomoc duchowną umierającemu. Czytaliśmy o takich wypadkach podczas wojny, znamy je i z czasu pokoju, zwłaszcza w krajach kolonialnych w strefach misyjnych.

Mysł urządzenia specjalnych lotnisk lądowych i morskich, przeznaczonych dla samolotów sanitarnych, nasuwa potrzebę stworzenia przy tychże lotniskach i placówki duszpasterskiej i to z rozmaitych względów. Naprzód sama podróż samolotem, jaką odbywa chory mimo najlepszych warunków, zawsze tworzy poważne niebezpieczeństwo dla rannych czy chorych ze względu na emocję, która u ludzi wyczerpanych i ogólnie osłabionych może mieć poważne następstwa. Niejednokrotnie zdarzyć się może, że po wylądowaniu natychmiastowa posługa duchowna stanie się konieczną.

Powtórę, lotniska będą miały stałe pomieszczenie dla chorych, personelu sanitarnego i apteki. Jest to oczywistą rzeczą, gdyż nie zawsze stan chorego pozwoli na bezpośredni dalszy transport do szpitala, chociażby tenże był w niewielkiej odległości. Pozostawienie chorych, choćby przez niedługi czas bez opieki duchownej, zwłaszcza gdy chodzi o ciężko rannych i śmiertelnie chorych, równałoby się pozbawieniu tych nieszczęśliwych jedynej prawdziwej pociechy i byłoby pogwałceniem prawa naturalnego, a także i wielką niewdzięcznością wobec

wielu z nich, którzy zdrowie swe i życie poświęcili dla najszlachetniejszych celów.

Pozatem lotniska sanitarne będą posiadały dość znaczną liczbę personelu już to technicznego jużto sanitarnego, czyli innemi słowy będą pojęte na wzór prowizorycznych szpitali, do których samoloty będą dostarczać stale pewien kontyngent chorych. Praca zatem duszpasterza nie ograniczy się tylko do chorych, ale z natury rzeczy obejmie i tych, którzy pełnią obowiązki techniczne, względnie sanitarne na lotnisku. Służba sanitarna chociażby jaknajsprawniejsza, jeśli pojętą będzie tylko jako służba najemnika, zapłaconego pracownika, musi się ujemnie odbić na chorych.

Niepodobna bowiem za pieniądze być ofiarnym, cierpliwym, łagodnym do ostatecznych granic. Jedynie w służbie ideału rodzą się te cnoty i to nie bylejakiego ideału, ale najwyższego, religijnego, ideału, który nietylko pobudza, zachęca, ale i moc wlewa, łaski potrzebnej udzieli. Pielęgnowanie zatem życia religijnego wśród tego rodzaju społeczności jest warunkiem nieodzownym należytego spełnienia obowiązków zawodu względem chorych i cierpiących.

Wielu zapomina o tem, że praca kapłana przy łożu chorego chociaż w pierwszym rzędzie odnosi się do potrzeb religijnych ma jednakże doniosłe znaczenie społeczne. Zadaniem bowiem duszpasterza jest i troska o uregulowanie spraw doczesnych przez chorego, zwłaszcza jeśli życie jest zagrożone. Rytuał rzymski upomina kapłanów, by

w razie ciężkiej i niebezpiecznej choroby dyskretnie i oględnie zwrócili uwagę chorego, ażeby uporządkował swe sprawy doczesne, uczynił testament, względnie zarządził restytucję rzeczy cudzych. Jest to moralny obowiązek chorego; duszpasterz ma zatem zupełne prawo zabrania głosu w tej sprawie temwięcej, że takie drażliwe kwestje najlepiej się załatwi w złączeniu ich i oparciu na stronie religijnej.

Kościół katolicki ma jedynie słowa uznania dla kultury technicznej, dla wszystkich wynalazków i odkryć w dziedzinie świata materialnego, ale równocześnie naucza, że kultura materialna nie jest wszystkim, a przede wszystkim, nie jest ostatecznym celem i że najwyższe wartości kulturalne: religja i moralność należą do sfery ducha. „Kultura duszy jest duszą kultury” — wszelkie tedy poczynania ludzkie, chociażby najszlachetniejsze, jak troska o zdrowie i życie fizyczne bliźnich, która jest celem lotnictwa sanitarnego, nie powinny przejść do porządku dziennego nad troską o duszę nieśmiertelną; z ofiarną pracą dla zdrowia ciała musi iść równoległe praca nad duszami; sama praca sanitarna będzie jednostronnem, połowicznem załatwieniem obowiązków humanitarności, a więc miłości bliźniego. Troska o chorego musi objąć całego człowieka, a nie rozdzielać tego, co substancjalnie jest z natury z sobą złączone t. j. ciała i duszy nieśmiertelnej.

Ks. Dr. Kozubski.

Zadanie lekarza w lotnictwie sanitarnym.

Zadanie lotnictwa sanitarnego właściwie sprowadza się do przewiezienia cierpiącego człowieka drogą powietrzną w takie miejsce i do takich warunków, gdzie można mu dać skuteczną pomoc, a nawet uratować życie.

Przewyciężenie niekiedy setek kilometrów nieznosnej drogi, zabójczej dla chorego, oraz nie dopuszczenie do straty czasu, często stanowiącego o życiu oto szczytne hasła lotnictwa sanitarnego.

Dla lekarza brzmią one jeszcze inaczej.

Oznaczają one walkę z bezradnością, którą boleśnie odczuwa każdy lekarz, patrzący na uchodzące życie, a nie mający prymitywnych warunków do wykorzystania zdobyczy swej wiedzy.

Świadczą one o jednej jeszcze wielkiej humanitarnej zdobyczy wiedzy nowoczesnej; dają one głębokie zadowolenie wewnętrzne, gdy na czasie w miejscu odpowiedniemu zastosowany zabieg ratuje życie ludzkie, inaczej skazane na zagładę.

To doniosłe znaczenie lotnictwa sanitarnego, przede wszystkim odczuli i odczuwają lekarze, na ich więc barki spada zadanie propagandy transportu powietrznego chorych.

Lekarz przekonany o wartości lotnictwa sanitarnego, powinien walczyć z biernością, a nawet obawami laika; należycie nie zdającego sobie sprawy z bezsilności wiedzy lekarskiej w warunkach nieodpowiednich, oraz o tragicznej niekiedy wartości mknącego czasu.

Droga takiej propagandy jest mozolna, gdyż nie może ograniczać się do spekulacji mózgowych, lecz powinna kroczyć przez organizację samej akcji i uwidocznienie jej dodatnich wyników.

Organizacja zaś samej akcji powinna być dziełem świadomej myśli lekarskiej, wszak wyniki dodatnie transportu lotniczego najlepiej uświadamia sobie lekarz.

Sam zaś transport ma do czynienia z człowiekiem cierpiącym:—trwa od chwili ustalenia wskazania do niezbędności szybkiego dostarczenia do zakładu leczniczego i kończy się w tym zakładzie leczniczym.

Przez cały czas człowiek cierpiący nie powinien być pozbawiony opieki nad swym stanem chorobowym w postaci przemyślenia każdego szczegółu i nagięcia wielu rzeczy do wymagań tego stanu.

Myśl lekarska więc powinna organizować lotnictwo sanitarne i czynić to przede wszystkim w ścisłej łączności i współpracy z samym lotnictwem, bowiem czynnikiem wagi zasadniczej jest stan techniczny lotnictwa i współpraca personelu lotniczego.

Urządzenie lotnisk, stacyj materiałów pędnych i smarów, konstrukcja samolotów, wyszkolenie pilotów, świadomych zaszczytu i doniosłości swej misji, oraz dobrze znających warunki lokalne wielu lotnisk — wszystko to są rzeczy decydujące o powodzeniu transportu powietrznego. Następnie wtajemniczenie lekarzy miejscowości obsługiwanych przez samoloty poszczegółnej bazy lotniczo-sanitarnej we wszystkie szczegóły organizacji transportu, oraz ściśle sprecyzowanie wskazań do tegoż. Pozwala to ogółowi lekarzy na śmiałe i właściwe zwracanie się o pomoc do lotnictwa sanitarnego nawet przewyciężając opór nieorientowanego otoczenia chorego. Nareszcie nadzwyczaj ważną sprawą jest zorganizowanie właściwej obsługi sanitarnej transportu w samym płatowcu, jeżeli jest on wielomiejscowym, jako też na lotnisku — bazie.

Sanitarjusz, lecący z chorym, winien być pierwszorzędnym, wykwalifikowanym pielęgniarzem, oraz jednocześnie lotnikiem, obytym z warunkami podróży powietrznej, a nawet więcej — z obsługą techniczną płatowca, by w razie konieczności okazać pomoc właściwą pilotowi.

Uruchomienie łączności między miejscowością, z której ma być przewieziony chory, a lotniskiem — bazą, oraz zakładem leczniczym, jest podstawą sprawnego działania lotnictwa sanitarnego.

Nadzwyczaj sprężystość i fachowo winno być zorganizowane przewiezienie chorego z lotniska do szpitala.

Obsługa sanitarna takiego transportu ma działać bez chwili zwłoki, bez niepotrzebnego, niefachowego zamieszania, z przejęciem się swoją misją.

Takie są w ogólnym zarysie trudności, od pomyslnego rozwiązania których zależy pomyslny rozwój lotnictwa sanitarnego.

Trudnościom tym podołać powinien właśnie lekarz.

Przecież całe lotnictwo sanitarne ma na względzie dobro chorego i przyjsie z pomocą nowoczesnej wiedzy lekarskiej.—nie może więc w najdrobniejszych szczegółach nie opierać się na wskazówkach tejże wiedzy.

Nasuwa się w tem miejscu następujące porównanie:

Organizatorem zawikłanego zadania ewakuacji rannych podczas działań wojennych, lub ciężkich katastrof żywiołowych, powinien być człowiek wszechstronnie medycznie wykształcony, t. j. lekarz.

Podołanie zadaniu przeprowadzenia takiej ewakuacji nakłada na niego obowiązek poznania wielu innych rzeczy, wchodzących w zakres ścisłej wiedzy wojskowej.

Podobnież dobremu podołaniu trudności w organizacji i przeprowadzeniu transportu powietrznego chorych może sprostać tylko lekarz, dokładnie obeznany ze wszystkimi właściwościami i tajnikami podstawowego czynnika lotnictwa sanitarnego, t. j. samego lotnictwa.

Podobnie jak organizatorem ewakuacji w czasie wojennym może być tylko lekarz—taktyk wojenny, tak organizatorem lotnictwa sanitarnego winien być lekarz lotniczy.

Dr. Władysław Kondratowicz.

Kpt.

Typy samolotów używanych w lotnictwie sanitarnym.

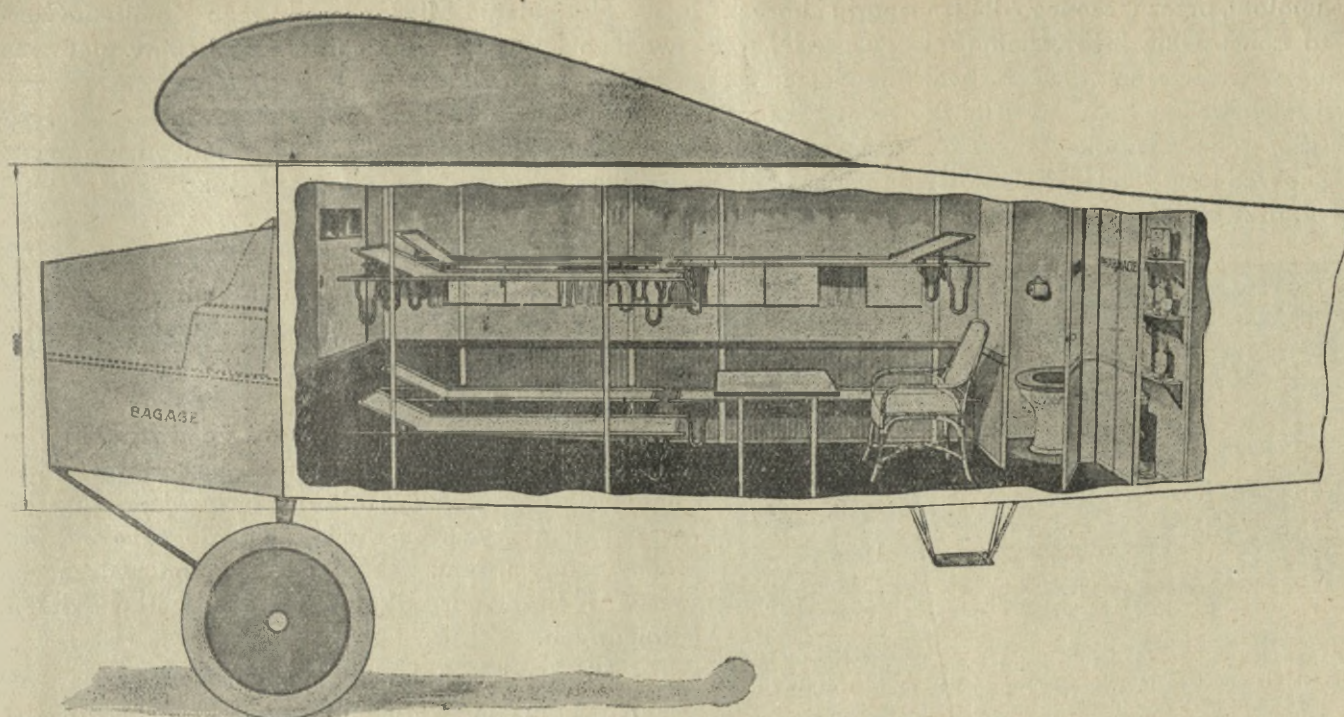
Samolot sanitarny w gruncie rzeczy niczem się nie różni od zwykłego samolotu wojkowego i posiada tylko inaczej urządzonej kabinę. Kilkoletnie doświadczenie wykazało, że trudno jest używać tego samego samolotu do przewożenia bomb i rannych, zmieniając doraźnie urządzenia wewnętrzne. Wobec tego wszystkie większe państwa europejskie zaczęły specjalnie budować samoloty sanitarne, uwzględniając warunki wygody i możliwego komfortu. A więc przede wszystkim pomyślano o możliwie przestronnej kabinie, zapewniającej personelowi lekarskiemu swobodę ruchów tak konieczną dla obsługi ciężko

rannych lub chorych. Należało uwzględnić potrzebę wentylacji, oświetlenia i ogrzewania elektrycznego kabiny, kołder do przykrywania chorych, umieszczenia przynajmniej małej szafki z najniezbędniejszymi utensyljami medyczno-chirurgicznymi, a w samolotach olbrzymach, przeznaczonych do transportowania kilkunastu pacjentów, nawet sali operunkowej.

Doświadczenie nabyte w czasie francuskich wojen kolonialnych w Marokku, Syrii, Lewancie wykazało konieczność istnienia trzech typów samolotów sanitarnych:



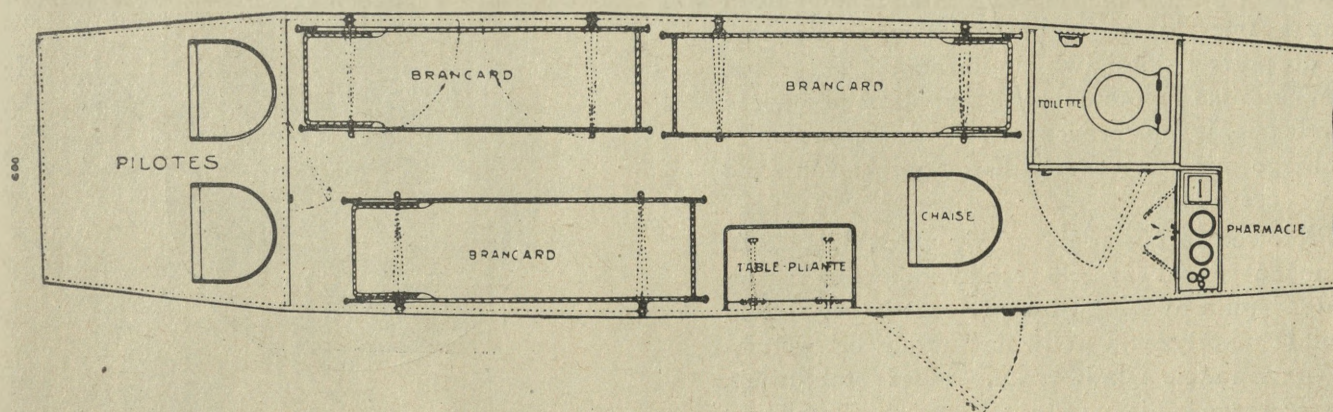
Płanowiec sanitarny typu „Hanriot” używany w Polsce.



Urządzenie kabiny płatowca sanitarnego typu Fokkera (przekrój).

3900

800



Szkic poziomy płatowca sanitarnego typu Fokkera (plan).

- a) typu lekkiego, zdolnego do przetransportowania jednego chorego na noszach, umieszczonych w kabine i drugiego w fotelu.
- b) Typu średniego o dwóch miejscach leżących oraz miejscem dla lekarza lub pielęgniarza.
- c) Typu wielkiego, przeznaczonego dla kilku lub kilkunastu chorych, posiadającego salę opatrunkową i apteczkę.

Wszystkie niemal większe państwa europejskie zrealizowały już pierwsze dwa typy samolotów sanitarnych; realizacja typu trzeciego jest bliską rzeczywistością, zwłaszcza że już posiadamy samoloty sanitarne 5, 6, 8 osobowe.

Samoloty typów lekkiego i średniego winny posiadać mocne podwozie, umożliwiające lądowanie nawet na terenach nieprzygotowanych, i odznaczać się możliwie krótkim startem.

We Francji pod względem produkcji samolotów sanitarnych czołowe miejsca zajmują firmy „Hanriot”, „Bréguet” i „Farman”.

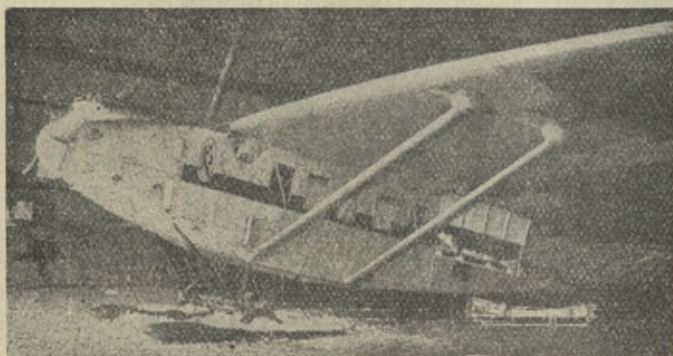
Samolot pierwszej firmy należy do typu lekkiego i jest przeznaczony na jednego chorego leżącego; drugiej zaś na 2-ch leżących chorych i lekarza wzg. pielęgniarza, a więc jest to typ średni. Noże w nim są umieszczone piętrowo.

W Niemczech jako płatowce sanitarne są używane Junkersy i Dornier-Komet III, przeznaczone na 2-ch leżących i 4-ch siedzących chorych i inne.

We Włoszech na czoło firm produkujących samoloty sanitarne wysuwa się „Caproni”, a poza tem są używane płatowce „Farman’a”, w Anglii „Fairey”.

Nawet Rosja Sowiecka, nieposiadająca prawie zupełnie lotnictwa sanitarnego, stworzyła już własny

typ samolotu, przeznaczonego dla transportu chorych. Jest to konstrukcja inż. Kalinina tak zw. „K-3“, wykonana w warsztatach towarzystwa komunikacji lotniczej „Ukrwozduchput“ w Charkowie w listopadzie 1927 roku. Samolot ten jest przeznaczony dla 2-ch chorych leżących i lekarza. Posiada zapas paliwa na 4 g. przy szybkości maksymalnej około 160 km /g.



Rosyjski samolot san. konstr. inż. Kalinina t. z. „K-3“. Płatowiec jest na płozach dla próbnego lotu z Charkowa do Moskwy w zimie 1927 r.

Należy podkreślić, że wprowadzane obecnie do naszego lotnictwa komunikacyjnego płatowce „Fokker F. VII.“, cieszące się zasłużonym powodzeniem na głównych szlakach komunikacyjnych Europy i Ameryki, mogą być z łatwością dostosowane do potrzeb lotnictwa sanitarnego.

W kabynie Fokkera można wygodnie przewieźć 6 rannych leżących, przyczem pozostaje jeszcze dużo wolnego miejsca, co umożliwia opiekowanie się nimi w czasie lotu.

Płatowce te posiadają szereg zalet, dzięki którym można je zaliczyć do rzędu najlepszych płatowców sanitarnych. A więc przede wszystkim wspaniała amortyzacja podwozia chroni od wstrząśnięć przy starcie i lądowaniu, dobra stabilizacja i łatwość reagowania na stery, zapewnia spokojny ruch w powietrzu, a duża szybkość—przeciętna około 180 klm. na godzinę—umożliwia szybkie przewożenie.

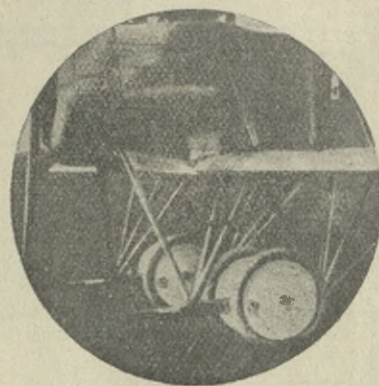
W r. 1923 rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej wykupił dwa płatowce tego typu, jako ambulanse powietrzne. Próby odbyte wykazały, że Fokker posiada wszelkie zalety dobrego płatowca sanitarnego.

Na żądanie Międzynarodowego Komitetu Czerwonego Krzyża rysunki instalacji kabiny płatowca sanitarnego Fokkera, zostały umieszczone na wystawie sprzętu sanitarnego w Genewie, a następnie zostały przekazane do Muzeum Międzynarodowego wojskowego sprzętu sanitarnego, jako wzór płatowca-ambulanse, odpowiadającego wszelkim wymaganiom nowoczesnym.

Sądzę, że w planie użycia mobilizacyjnego lotnictwa cywilnego, należałoby przeznaczyć pewną ilość płatowców Fokkera do przewożenia rannych z linii frontu w głąb kraju.

Jest to tem bardziej ważne, że wszystkie dotychczasowe projekty konwencji w sprawie nietykalności płatowców sanitarnych, żądają przede wszystkim użycia ich wyłącznie do niesienia pomocy rannym, oraz zgłaszania stronom walczącym nazw i liczb porządkowych na początku działań wojennych.

Nie trzeba chyba nadmieniać, że kwestja zorganizowania na wypadek wojny transportu rannych drogą powietrzną, musi być pomyślana i uregulowana zawczasu.



Amortyzatory podwozia.

Polska, posiłkująca się dotychczas samolotami sanitarnymi produkcji francuskiej, niewątpliwie już w najbliższym czasie stworzy własne „skrzydła zbawienia“. W tak przepiękny sposób określił lotnictwo sanitarne prezes Włoskiego Czerwonego Krzyża, gen. prof. Cezary Baduel.

B. J.

Przystosowanie samolotu do celów sanitarnych.

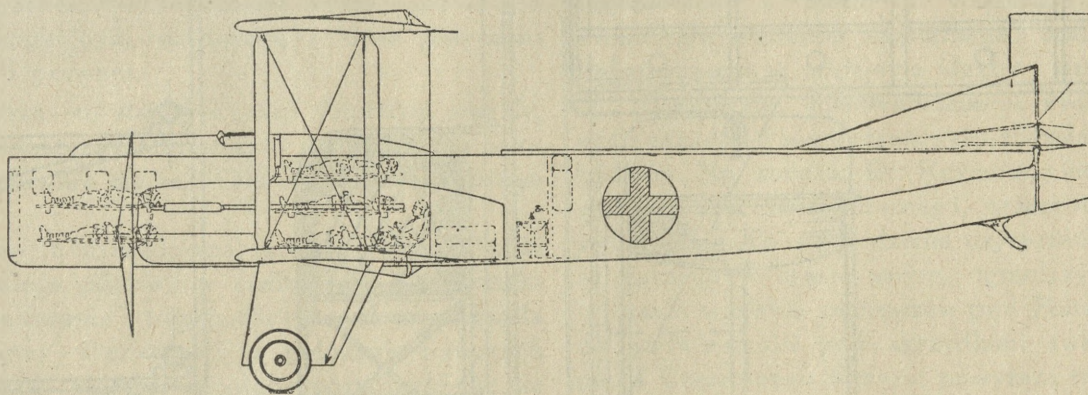
Idea użycia samolotu jako środka do transportu ciężko rannych i chorych, rzucona była przez lekarzy, — doświadczenia lekarskie bowiem wykazały, jak ważne znaczenie dla ratowania życia takich pacjentów, potrzebujących interwencji operacyjnej w jaknajprędszym czasie, posiada szybki i przynoszący najmniej wstrząsu transport do szpitala.

Pierwszym lekarzem, który rzucił myśl użycia samolotu do przewożenia rannych z pola walki, był generał lekarz holenderski de Mooy. Zrealizował ten pomysł w r. 1912 lekarz francuski Duchaussoy z Nicei, który podczas wielkich manewrów armii francuskiej na południu Francji przewozi na samolocie, już z godłami Czerwonego Krzyża, ciężko chorych i rannych do szpitali. Rozwój lotnictwa sani-

tarne też nazwano lekarza Chassaing'a ojcem lotnictwa sanitarnego, on bowiem wykazał jak wielkie usługi może przynieść samolot sanitarny, — przekonał ogół, że jest to środek transportu najidealniejszy i dający maximum bezpieczeństwa, udzielał cennych wskazówek firmom przy konstruowaniu nowych typów, specjalnie przystosowanych do celów sanitarnych.

Lotnictwo sanitarne od czasu wojny światowej znaczy swój szybki rozwój zagranicą; obecnie wszystkie państwa zachodnie posiadają dobrze zorganizowaną służbę lotniczo-sanitarną, zaopatrzoną w najrozmaitsze typy samolotów większych i mniejszych.

Jakim wymaganiom winien odpowiadać samo-

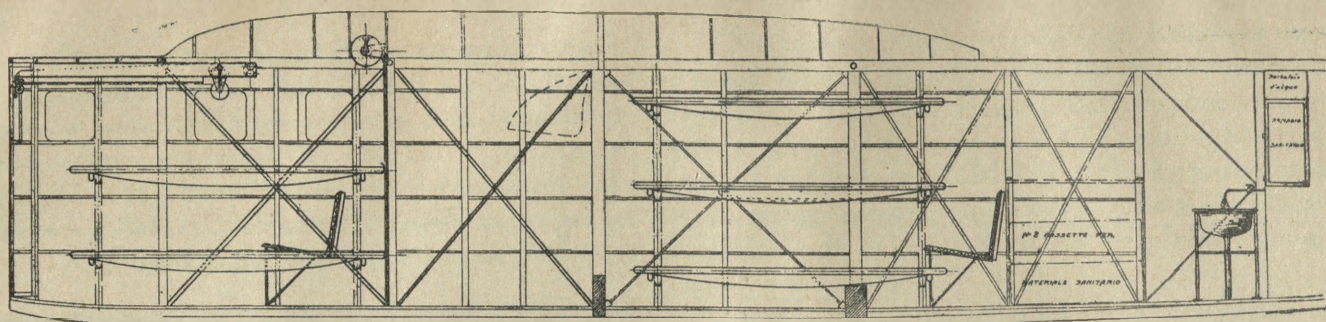


Plan płatowca sanitarnego typu „Farmana” F 62 w przekroju.

tarne, jako stałej służby transportowej, podczas wojny światowej zawdzięczać należy wysiłkom i zasługom lekarza majora francuskiego Chassaing'a, który z doświadczeń wojennych przy transportach rannych widział, że ani pociągi, ani samochody sanitarne, nie dają tych idealnych warunków, jakie posiada samolot, jako środek najszybszy i przynoszący najmniej krzywdy rannemu. Organizuje on eskadry lotniczo-sanitarne, otrzymując zezwolenie na przerobienie samolotu wojskowego typu „Dorand A. R.” na samolot sanitarny o dwóch miejscach leżących, a w roku 1918, podczas wojny kolonialnej w Marokku, kieruje transportem rannych na przerobionych według jego wskazówek samolotach typu „Brèguet 14 A 2”.

lot, przystosowany do celów sanitarnych? Przy odpowiedzi na to pytanie należy uwzględnić podwójną rolę samolotów sanitarnych, a mianowicie — samoloty przeznaczone do przewożenia personelu lekarskiego i samoloty do przewożenia ciężko rannych i chorych.

W pierwszym wypadku, kiedy zachodzi potrzeba szybkiego przewiezienia lekarza i jednocześnie dostarczenia do miejsc zagrożonych epidemią (tyfus, cholera, dyfteryt) odpowiedniej ilości środków leczniczych zapobiegawczych (szczepionki, surowice bakteryjne) — może być użyty samolot zwykły pasażerski, w kabinie którego jest umieszczona skrzynka apteczna, lub odpowiednio przerobiony samolot wojskowy dwumiejscowy.

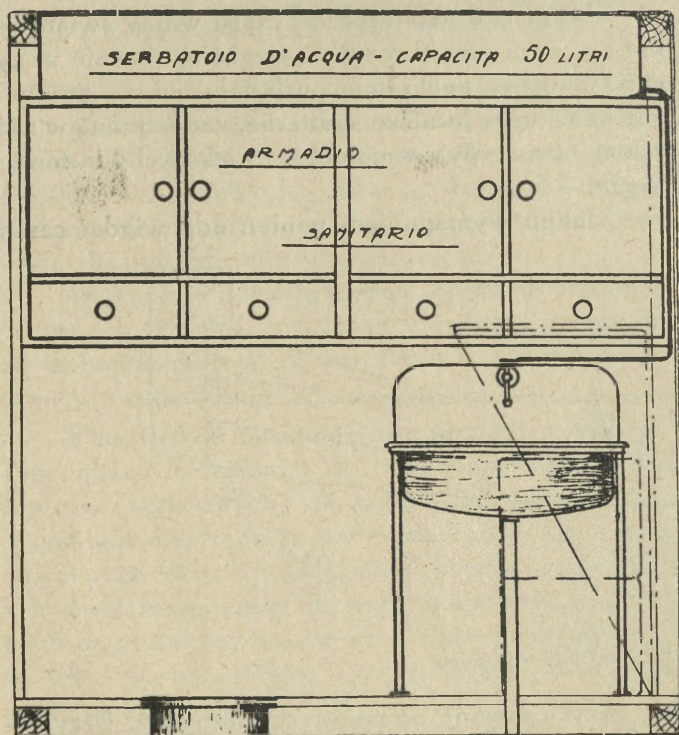


Plan urządzenia kabiny płatowca sanitarnego typu „Farmana” F 62 (przekrój długości).

Co się tyczy drugiej grupy,—samolotów, przeznaczonych do transportu ciężko rannych i chorych, to doświadczenia wykazały, że przeróbki czy to samolotów wojskowych, czy to pasażerskich nie uwzględniają tych wszystkich warunków, stawianych tej grupie.

Wymagania te są następujące:

1. Drzwi kabiny winne być takich wymiarów, aby nie było trudności przy wnoszeniu i wynoszeniu rannych na noszach.



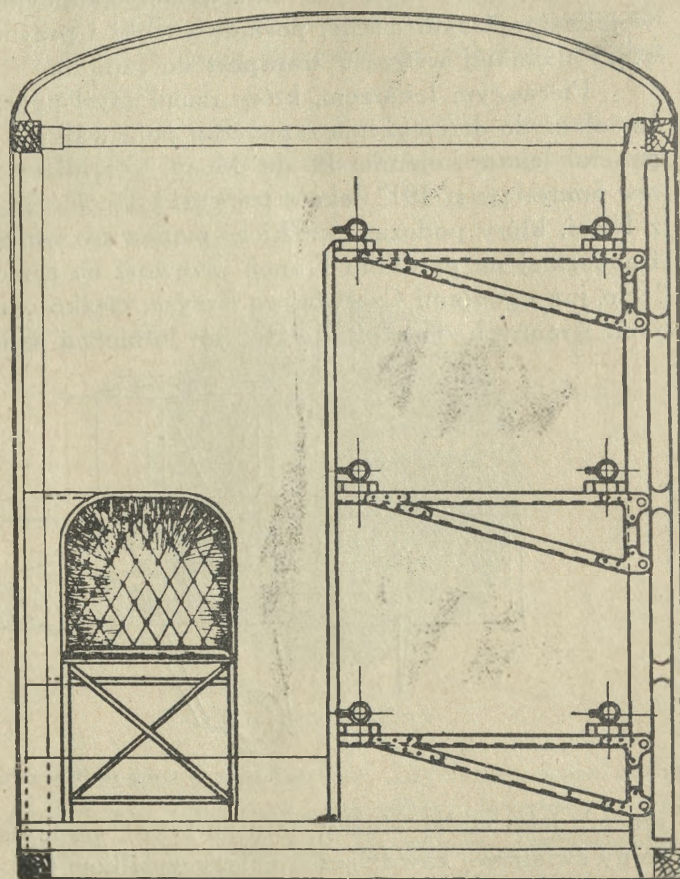
Umywalnia w płatowcu sanitarnym typu „Farmana” F 62.

2. Nosze zawieszone mają być na elastycznych amortyzatorach, aby podczas lądowania pacjenci nie odczuwali najmniejszego wstrząsu.

3. Kabina powinna być dobrze oświetlona, ogrzewana i przewietrzana (wentylatory).

4. W kabynie większego samolotu, przeznaczonego do przewożenia 5–6 leżących i miejscem dla lekarza winna być umocowana umywalka z ciepłą wodą i szafka do niezbędnych narzędzi chirurgicznych, oraz środków lekarskich dla pierwszej pomocy (tlen, zastrzyki morfiny, kamfory i t. p.).

Z samolotów sanitarnych wielomiejscowych, nadających się do przewożenia rannych z pola walki i odpowiadających powyższym wymaganiom, wyszczególnić należy typ „Farman 62”. „F. 62”, zaopatrzony w dwa silniki Lorraine po 400 H.P. posiada dwie kabiny, przednią i tylną; w przedniej



Urządzenie trapezów na których spoczywają nosze.

kabinie są dwa miejsca dla leżących, w tylnej kabiny — trzy miejsca leżące oraz trzy krzesła składane dla siedzących lżej rannych. Oprócz tego w tylnej kabiny jest miejsce dla lekarza, umywalka ze zbiornikiem ciepłej wody, pojemności 50 litrów, mały stół opatrunkowy i szafa instrumentów i leków.

Do transportu chorych i rannych z prowincji w czasie pykajowym odpowiadają w zupełności swemu przeznaczeniu, używane obecnie w Polsce dwa typy: jednomiejscowy samolot sanitarny „Hanriot H. 14 S” i dwumiejscowy „Brèguet 14 T bis”.

Dr. Leoszeko.

Zarys rozwoju międzynarodowego stanu prawnego lotnictwa sanitarnego.

Lotnictwo sanitarne zatacza obecnie coraz to szersze kręgi swej działalności i staje się coraz bardziej aktualne. Problematy prawne, związane z wyszukiwaniem zgrupowań względnie pojedynczych rannych na polu bitwy i transport ich płatowcami sanitarnymi, były jeszcze przed Wielką Wojną 1914—18 przedmiotem poważnych studiów, podjętych przez uczonych i wojskowych francuskich, a mianowicie: prof. Fauchille'a, dr. Julliot'a, senatora Reymond'a, pułk. Quinton'a i innych. Kwestja unormowania stanu prawnego lotnictwa sanitarnego, jedno z najbardziej skomplikowanych i trudnych do rozwiązania zagadnień prawa narodów ze względu na to, że humanitarne cele niesienia jaknajszybszej pomocy rannym na polu bitwy musiały być pogodzone z twardymi wymaganiami wojny,—nie mogła być wówczas być rozwiązana z dwu przyczyn: faktycznej i prawnej.

Pierwsza—to stan ówczesny lotnictwa wogóle, które, a zwłaszcza interesujące nas lotnictwo sanitarne, znajdowało się zaledwie w początkach swego rozwoju.

Druga—to uzasadniona, zresztą słusznie, obawa, aby załoga płatowców sanitarnych pod pretekstem wyszukiwania i transportu rannych nie zbierała z pola bitwy wiadomości o położeniu i ruchach nieprzyjaciela, którymi mogłaby później dzielić się ze swymi wojskami.

Pozatem, nowość traktowanego przedmiotu, oraz cały szereg różnorodnych, nierozwiązanych jeszcze w nauce prawa narodów, zawiłych zagadnień, wiążących się z lotnictwem sanitarnym, były przyczyną, że stan prawny tego lotnictwa przez długie lata nie mógł być unormowany i do dnia dzisiejszego formalnie nie został ustalony.

Jak wyżej wspomnieliśmy, kolebką lotnictwa sanitarnego była Francja. Jednym z pierwszych pionierów tego lotnictwa był dr. prawa Julliot, który jeszcze przed wojną poświęcił zagadnieniom lotnictwa sanitarnego cały szereg prac. Oprócz tego dr. Julliot zainteresował sprawami tego lotnictwa dawną „Ligue Nationale Aérienne”, a w szczególności dwa komitety w łonie tej Ligi, mianowicie: „Comité Militaire”

i „Comité de Contentieux”. W listopadzie 1912 r. Liga ta wystąpiła z wnioskiem do władz publicznych, do Międzynarodowego Komitetu Czerwonego Krzyża w Genewie, do francuskich Towarzystw Czerwonego Krzyża, do licznych stowarzyszeń zagranicznych prywatnych i do Międzynarodowego Komitetu Lotniczego Prawniczego w sprawie zwołania międzynarodowej konferencji Czerwonego Krzyża Powietrznego*). Głównem zadaniem tej konferencji miało być unormowanie dwu następujących zagadnień z dziedziny prawa narodów: wyszukiwania rannych na polu bitwy oraz ich ewakuacji w głąb kraju przy pomocy płatowców sanitarnych. Pozatem łącznie z powyższymi zagadnieniami miały być rozpatrywane dodatkowo sprawy związane z wyodrębnieniem z lotnictwa wojskowego personelu i materiału lotnictwa sanitarnego, oraz z ich scentralizowaniem w oddzielne służby i działy.

Praktyczne wprowadzanie w życie wymienionych zagadnień nie interesowało zbyt ówczesnych badaczy. Np. senator Dr. Reymond, jeden ze zwastunów lotnictwa sanitarnego, przeprowadzając doświadczenia dla stwierdzenia użyteczności lotnictwa sanitarnego w czasie wojny, ograniczył się jedynie w czasie wielkich manewrów pod Poitou w 1912 r. do podwieszenia pod skrzydłami swego płatowca gołęk Czerwonego Krzyża; powyższą metodę stosował również później w czasie Wielkiej Wojny dr. Chassaing. Tę pewną ufność w przestrzeganie zasad prawa narodów w czasie działań wojennych brutalnie zniweczyły dopiero dzikość i okrucieństwo Wielkiej Wojny, która na każdym kroku dostarczała dowodów o nieposzanowaniu i łamaniu najelementarniejszych zasad prawa wojny, zarówno na lądzie i w wodzie, jak i w powietrzu. Lecz nie uprzedzajmy faktów i zadajmy sobie obecnie pytanie, jak się przedstawiał z punktu obowiązującego przed Wielką Wojną prawa międzynarodowego stan prawny lotnictwa sanitarnego, a właściwie dwa zasadnicze w ówczesnych pojęciach zadania tego lotnictwa, mianowicie wyszukiwanie rannych na polu bitwy i transport ich w głąb kraju. Przedewszystkiem

*) Projektowana konferencja przed Wielką Wojną nie doszła do skutku.

Konwencja Genewska z dnia 22 sierpnia 1864 r. zawierała w swej treści kilka postanowień, które przez upodobnienie płatowców sanitarnych do środków transportu rannych mogłyby mieć bezpośrednio zastosowanie do lotnictwa sanitarnego, a więc:

Art. 1-szy tej Konwencji stanowi, że ambulanse i szpitale wojskowe będą uznane za neutralne i jako takie będą ochraniane i szanowane przez strony wojujące tak długo, dopóki będą znajdować się tam chorzy lub ranni.

Art. 2-gi — wylicza personel, który będzie korzystał z dobrodziejstwa neutralności; personel ten winien należeć do służby zdrowia, administracji i transportu rannych.

Art. 3-ci — stanowi, że osoby wymienione w art. 2-gim mogą nawet po zajęciu przez nieprzyjaciela sprawować w dalszym ciągu swe funkcje w szpitalu lub ambulansie, które obsługują, bądź też mogą wycofać się w celu połączenia się z własnymi wojskami. W tym ostatnim wypadku staraniem armji okupującej zostaną odprowadzone do straży przednich wojsk własnych.

Art. 6-ty — głosi, że transporty rannych, oraz personel, który nimi kieruje, będą korzystać z neutralności bezwzględnej.

Wreszcie w *art. 7-ym* czytamy, że flaga odróżniająca i jednakowa, mianowicie flaga Krzyża Genewskiego (czerwony krzyż w białym polu) będzie przyjęta dla szpitali, ambulansów i transportów rannych i że flaga ta we wszystkich wypadkach winna być uzupełniona flagą narodową.

Sądzymy, że tylko wyżej wymienione artykuły Konwencji 1864 r. mogłyby mieć zastosowanie do lotnictwa sanitarnego.

Jak wiemy, postanowienia tej Konwencji mają nadal moc obowiązującą w stosunkach między temi nielicznymi zresztą, państwami, które nie przystąpiły do następnej Konwencji Genewskiej, mianowicie z dnia 6 lipca 1906 r. Natomiast Konwencja z 1864 r. przestała istnieć dla państw, które ratyfikowały Konwencję Genewską z 1906 r.*).

Przejdźmy z kolei do rozpatrzenia Konwencji Genewskiej z 1906 r. W Konwencji tej, według naszego zdania, można zacytować zaledwie trzy artykuły, które mogłyby mieć bezpośrednie zastosowanie do lotnictwa sanitarnego, a mianowicie:

Według art. 6-go — lotne formacje sanitarne, to jest takie, które są przeznaczone do towarzyszenia armji podczas wojny, oraz stałe zakłady sani-

tarne będą uszanowane przez strony walczące i otaczane ich opieką.

W *art. 7-ym* czytamy, że opieka należna formacjom lotnym i zakładom sanitarnym ustaje z chwilą posiłkowania się nimi w celu dokonania czynów na szkodę nieprzyjaciela.

Wreszcie *art. 9-ty* przyznaje dobrodziejstwo neutralności personelowi, przeznaczonemu wyłącznie do zbierania, przenoszenia rannych i chorych i leczenia ich, jak również do zarządzania formacjami lotnymi i zakładami sanitarnymi. Otóż, zadawano sobie pytanie, jak wobec mocy obowiązującej jednej z dwu Konwencji: 1864 r. lub 1906 r. — zależnie od tego, która Konwencja miała dla danego Państwa moc obowiązującą — winny były się zachowywać strony walczące w stosunku do płatowców sanitarnych nieprzyjacielskich, zajętych wyszukiwaniem rannych na polu bitwy względnie transportowaniem ich w głąb kraju.

Problematy te wywołały powstanie dwu przeciwnych sobie teorii, mianowicie teorii negatywnej — o niemożności stosowania Konwencji Genewskiej do lotnictwa sanitarnego i teorii pozytywnej o możliwości ich stosowania.

Zwolennicy pierwszej teorii, dawniejszej, z dr. Julliot'em na czele, uważali, że strony walczące miały prawo do strzelania do płatowców sanitarnych strony przeciwnej, zajętych wyszukiwaniem rannych na polu bitwy — w tym wypadku nawet, gdyby płatowce te i załoga czyniły zadość wszelkim przepisom Konwencji. Jako motywy swych wniosków przytaczali wywody następujące:

Co do pierwszej Konwencji, to powoływanie się na jej artykuły 1-szy i 2-gi nie będzie miało znaczenia, albowiem, jeśli ambulanse sanitarne (jak to dokładnie wyjaśniają, powoływani w danym wypadku, Fauchille i Politis w swem „Manuel de la Croix Rouge“ str. 39) chwilowo próżne i udające się dla połączenia ze swą armją, mogły być zabierane przez nieprzyjaciela, — można to było stosować również przez analogję do płatowców sanitarnych, w danym wypadku odgrywających przecież jedynie rolę ambulansów powietrznych służby zdrowia, tembardziej, że podobne postępowanie nieprzyjaciela mogło być tem łatwiej być uzasadnione niemożnością faktycznego skontrolowania w powietrzu płatowców sanitarnych. Odnosnie personelu ograniczenia powyższe mają tem większą rację bytu, że żadna ze stron wojujących nie będzie się powodowała nigdy pobudkami humanitarnymi, aż do tego stopnia, by miała zezwalać z narażeniem swych najżywotniejszych interesów, aby personel sanitarny strony przeciwnej latał swobodnie nad polem walki, mając możność zbierania wiadomości o po-

*) Liczba państw przynależnych do Konwencji Genewskiej z 1906 r. przekracza obecnie cyfrę 50. Polska przystąpiła do tej Konwencji z mocą od dnia 15 lipca 1920 r. Międzynarodowa Konwencja Genewska z dnia 6 lipca 1906 r. o polepszeniu losu rannych i chorych w armjach czynnych została opublikowana zarządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 stycznia 1927 r. (Dz. Ust. N. 28 z dnia 25 marca 1927 r. poz. 225).

zycjach wręga i jego sekretach taktycznych, a następnie po wylądowaniu mógł się dzielić niemi ze swem dowództwem.

Również art. 3-ci i 6-ty Konwencji z 1864 r., zapewniające neutralność personelowi sanitarnemu i transportom rannych, nie będą miały zbyt wielkiego zastowania w życiu praktycznym, albowiem każda ze stron walczących, ze względu na swą obronę zawsze będzie miała możność ustalenia dla personelu i transportów Czerwonego Krzyża tych marszrut, które w przekonaniu strony walczącej będą najmniej zagrażały jej tajemnicom wojskowym. Ponadto, strona przeciwna, powodowana słusznymi obawami, aby tajemnice te nie były ujawnione przedwcześnie przed nieprzyjacielem przez personel nieprzyjacielskiego lotnictwa sanitarnego może zapewnić sobie zawsze prawo kontroli, dyzlokację transportów, przetrzymywanie ich w pewnych miejscowościach, podając zawsze jako uzasadnienie swego postępowania to, że personel lotnictwa sanitarnego, częstokroć nieświadomie, a nawet wbrew swej woli, może stawać się świadkiem tajemnic wojskowych nieprzyjaciela oraz niemożność poddawania kontroli faktycznej transportów powietrznych z rannymi i t. p. Precedensy podobnego postępowania w stosunku do transportów sanitarnych lądowych miały już miejsce w czasie wojny Rosyjsko-Japońskiej.

Obecnie rozpatrzmy z kolei motywy konkluzji negatywnych w stosunku do Konwencji Genewskiej z 1906 r.

Zwolennicy teorii negatywnej twierdzili, że strony walczące miały zawsze prawo ostrzeliwania płatowców sanitarnych nieprzyjaciela, latających nad polem walki, a to, powołując się na art. 7-y Konwencji, z którego wyraźnie przecież wynika, że opieka należna formacjom sanitarnym (w danym wypadku płatowce sanitarne), ustaje z chwilą pośilkowania się niemi w celu dokonania czynów na szkodę nieprzyjaciela. A jak już wyżej wyjaśniliśmy, każda strona walcząca była skłonna traktować całą działalność nieprzyjacielskiego lotnictwa sanitarnego nad polem bitwy jako „akty szkodliwe” dla siebie, a temsamem odmówić lotnictwu sanitarnemu możności korzystania z przywilejów Konwencji Genewskiej z 1906 r. Ponadto art. 23 Konwencji z 1906 r., który głosi, że godło Czerwonego Krzyża może być używane bądź w czasie pokoju, bądź w czasie wojny tylko dla ochrony lub dla oznaczenia formacji i zakładów sanitarnych, personelu i inwentarza chronionych przez Konwencję, wyklucza, zdaniem rzeczników teorii negatywnej, ważność używania znaków Czerwonego Krzyża dla płatowców sanitarnych i że używanie tych godeł

było nawet, ściśle biorąc, bezprawnem ze względu na to, że Konwencja Genewska nie obejmuje lotnictwa sanitarnego.

Rozumie się, że zastrzeżenia powyższe, analogicznie jak w Konwencji z 1864 r., odnosiły się zarówno do płatowców sanitarnych, jak i do personelu, tak w wypadku wyszukiwania rannych na polu bitwy, jak i ich transportu.

Opierając się więc na wywodach powyższych, zwolennicy kierunku negatywnego twierdzili, że mimo pozornych dość dużych przywilejów dla lotnictwa sanitarnego, zawartych w Konwencjach z 1864 i 1906 r., praktyczne ich zastosowanie nie mogło mieć miejsca. Również nie należało sobie zbyt wiele obiecywać po art. 8-ym Konwencji z 1864 r. i art. 25-ym Konwencji z 1906 r., w których są zawarte ogólne uprawnienia dla naczelných dowódców armii wojujących, którzy mają czuwać nad szczegółami wykonania artykułów Konwencji, jak również interwenjować w wypadkach nieprzewidzianych. Wartość praktyczna tych postanowień jest żadna, albowiem, jak to jest zresztą wyraźnie w końcu obu tych art. zastrzeżone, zarządzenia te mogą się mieścić jedynie w ramach instrukcji rządowych lub ogólnych zasad ustalonych w Konwencji. Widzimy więc, że zastrzeżenia końcowe przekreślają w zupełności ewentualne znaczenie dla lotnictwa sanitarnego uprawnień dla głównodowodzących, zawartych w art. 8-ym i 25-m wspomnianych konwencji.

Zwolennicy teorii pozytywnej, z Pawłem Des Gouttes, Wiceprzewodniczącym Komitetu Międzynarodowego Czerwonego Krzyża, na czele, wysuwali przeciwko poglądom rzeczników teorii negatywnej rozumowania ogólne następujące: obie Konwencje Genewskie wchodziły w życie w latach, gdy o lotnictwie sanitarnem jeszcze nie było mowy, wobec czego płatowce sanitarne nie były i nie mogły być objęte uchwałami Konwencji Genewskich. Powyższe upoważnia do wniosku, że przy interpretacji postanowień tych Konwencji należy się liczyć nietylko ze ścisłymi literami tekstu, lecz i z jego duchem.

Przechodząc do szczegółów zwolennicy tej teorii głosili:

Przedewszystkiem co do personelu i materjału, to wbrew art. 1-emu i 2-mu Konwencji 1864 r. nie należy czynić różnicy między wypadkami, czy na pokładzie płatowców sanitarnych znajdują się lub nie ranni. Dalej, art. 14-ty Konwencji 1906 r. głosi, że „lotne pddziały sanitarne, w razie wpadnięcia w ręce nieprzyjaciela, zachowają swój inwentarz, włączając w to zaprzęgi, bez względu na środki przewozowe i personel powożący”. Otóż, śmia-

ło można wnioskować, że artykułem tym są objęte również i płatowce sanitarne. Nie należy jednak zapominać o konieczności czynienia różnicy między materiałem, należącym do Służby Zdrowia i specjalnie zorganizowanym dla transportu rannych, który winien być zwracany (art. 14 i 17) a środkami transportu, nienależącymi do tej Służby, które mogą być zagarniane, (art. 17). Stąd wynikałyby konieczności: budowania specjalnych płatowców sanitarnych, oraz przynależności ich do Służby Zdrowia, a nie lotnictwa wojskowego. W odniesieniu do personelu (art. 2-gi Konw. 1864 r. i art. 9-ty Konw. 1906 r.) to należy podkreślić, że o ile właściwy personel sanitarny, a więc lekarze, felczerzy, sanitariusze mogą korzystać z prawa nietykalności, o tyle piloci, specjaliści obserwatorzy i mechanicy mogą korzystać z tego prawa wtedy tylko, gdy są wyłącznie i stale przydzieleni do Służby Zdrowia, a tem samem nie mają przydziałów i nie spełniają funkcji wojennych.

Jako przykład, potwierdzający słuszość powyższych wywodów, podawano fakt, że szoferzy samochodów i woźnice pojazdów konnych w służbie zdrowia są zawsze chronieni przez analogię do pilotów i mechaników płatowców sanitarnych. Decydującą rolę w tym względzie gra jedynie przydział ich stały do Służby Zdrowia oraz przestrzeganie przepisów Konwencji. Wywody powyższe, zdaniem zwolenników teorii pozytywnej, wykazywały jasno, że personel i materiał lotniczy sanitarny leżały w zakresie kompetencji Konwencji Genewskiej.

Jako argumenty natury ogólnej, przemawiające za przyznaniem lotnictwu sanitarnemu możliwości korzystania z Konwencji Genewskiej, podkreślano dodatkowo względy następujące:

Personel nieprzyjacielskiego lotnictwa sanitarnego może być zawsze uprzednio powiadomiony o strefach zakazanych dla przelotu płatowców sanitarnych. W razie przekroczenia tego zakazu umyślnie lub mimowolnie strona przeciwna może otworzyć ogień w celu zaznaczenia swego stanowiska, a płatowiec sanitarny obowiązany jest bądź natychmiast oddalić się, bądź też lądować — w przeciwnym razie może być narażony na ogień artylerji lub na ataki lotnictwa nieprzyjacielskiego. Powyższe przedstawia jednak dla nieprzyjaciela tę stronę niedogodną, że płatowiec sanitarny, który po ostrzeżeniu odleciał, może mimo wszystko powiadomić swe wojska o tajemnicach pozycji nieprzyjacielskich.

W działalności lotnictwa sanitarnego założeniem wszystkich państw walczących winno być przestrzeganie dobrej wiary i godło Czerwonego

Krzyża nie powinno być nigdy używane do celów innych, niż w Służbie Zdrowia. Nadużywanie go bowiem dla celów natury wojennej mogłoby wywołać ze strony nieprzyjaciela przeciwdziałanie w stosunku do lotnictwa sanitarnego. Powyższe jest ze wszechmiar niepożądanem ze względu na zgubny wpływ, jaki mogłoby wywierać na żołnierzy przez wywołanie u nich zaniku poczucia konieczności poszanowania godeł Czerwonego Krzyża wogóle.

Dalej twierdzono, że płatowce sanitarne, jako takie, nie przedstawiały zbytniego niebezpieczeństwa dla stron walczących, gdyż nieuzbrojone, zasadniczo o niewielkich szybkościach, mogły zawsze paść łatwo ofiarą płatowców bojowych strony przeciwnej. Strony walczące napewno nie zechcą narażać na pewne niebezpieczeństwo wykwalifikowanego i wyspecjalizowanego lotniczego personelu sanitarnego, jak również na utratę cennego materiału sanitarnego, grożące im ze strony nieprzyjaciela przy zdobywaniu niepewnem wiadomości z pola bitwy, które, zresztą daleko lepiej i bezpieczniej, mogą zebrać za pomocą wyspecjalizowanego i uzbrojonego odpowiednio personelu lotnictwa bojowego. Ponadto należy uwzględnić też fakt, że obu stronom walczącym w jednakowym stopniu zagraża niebezpieczeństwo z powodu ewentualnego wywiadu płatowców sanitarnych, przez co szanse obu tych stron są zrównane.

Takie były w ogólnych zarysach poglądy w przedmiocie stosowania Konwencji Genewskich do lotnictwa sanitarnego.

Jak widzimy, kwestja była nierozstrzygnięta i mogła być jaknajdowolniej komentowana. Powyższy stan niepewności wywołał cały szereg propozycji konkretnego rozwiązania z punktu widzenia prawa narodów stanu prawnego lotnictwa sanitarnego.

W sprawie tej w „Ligue Nationale Aérienne” w roku 1912 były rozpatrywane trzy projekty zasadnicze.

Pierwszy, pułk. Quintona, który był zdania, że każdy płatowiec sanitarny, po dokonaniu wywiadu nad terenem nieprzyjacielskim, winien był lądować na stronie nieprzyjacielskiej i oczekiwać tam na otrzymanie zezwolenia powrotu do swoich. Wiadomości zebrane o rannych byłyby przesyłane pod kontrolą nieprzyjaciela zapomocą telegrafu bez drutu do oddziałów sanitarnych swego dowództwa. Przez wprowadzenie zasady wzajemności przy zamianie personelu i materiału sanitarnego byłaby zaprowadzona pewna równowaga wymiany. Projekt ten wywołał cały szereg obiekcji, a więc: kwestjonowano możliwość porozumiewania się dokładnego za pomocą telegrafu bez drutu w czasie bitwy; da-

lej uważano, że rola „dobrowolnych jeńców“ nie bardzo leży w charakterze osób wojkowych i że, w razie zebrania cennych wiadomości o posunięciach nieprzyjaciela, płatowiec sanitarny zawsze będzie miał możliwość wylądowania u swoich dla podzielenia się z nimi temi wiadomościami, tłumacząc swe lądowanie, jako przymusowe z powodu defektu silnika. Ponadto zrozumiałemi zupełnie byłyby zastrzeżenia dowództw wojskowych, które nie zgodziłyby się na wpuszczenie do swych pozycji osób wojskowych nieprzyjacielskich w obawie, aby osoby te, mimo zachowania największych ostrożności przez armję nieprzyjacielską, nie zebrały pewnych informacji o stanie armji nieprzyjaciela i nie udzieliły ich później swemu dowództwu.

Dr. Julliot był autorem drugiego projektu, opartego w głównej mierze na studjum Fauchille'a, dotyczącem wojny morskiej*). Projekt ten polegał na tem, że w dyspozycji Komitetu Międzynarodowego Czerwonego Krzyża pozostawałyby eskadry sanitarno-lotnicze wszystkich państw. W chwili wybuchu wojny eskadry te koncentrowałyby się na polu walki w celu zabierania i przewożenia rannych. Dr. Julliot główny nacisk kładł na akcję sterowców, na których znajdowałiby się dwaj lekarze, delegaci obu państw walczących zneutralizowani, którzyby pod nadzorem oficera wyższej rangi od siebie, narodowości neutralnej, dawali znać za pomocą telegrafu bez drutu swym dowództwom spostrzeżenia zebrane o dyzlokacji rannych na polu bitwy. Ranni, zabrani z pola bitwy, pozostawaliby przymusowo aż do końca wojny w specjalnych obozach, znajdujących się w państwach neutralnych. Koszta utrzymania eskadr sanitarnych oraz utrzymania koncentracyjnych obozów z rannymi ponosiłyby państwa walczące.

Autorem trzeciego projektu był sam Fauchille, który był zwolennikiem sformowania w czasie pokoju na koszt wszystkich państw eskadr lotniczych sanitarnych pod znakiem Czerwonego Krzyża. Eskadry te byłyby uzależnione od Komitetu Międzynarodowego Czerwonego Krzyża, który Fauchille uważał za jedyny organizm niezależny zarówno od państw, walczących, do jak i neutralnych. Personel lotnictwa sanitarnego składałby się z przedstawicieli różnych państw. W czasie wojny dwu lub więcej państw przynależni do państw wojujących, nie braliby w akcji lotnictwa sanitarnego żadnego udziału.

Jak widzimy z pobieżnego przedstawienia tych projektów, są one obecnie w znacznej części już przestarzałe i nie nadają się do dyskusji. W czasie jednak ich ukazania się wywołały cały

szereg opinii pro i contra. Później niektórzy próbowali znaleźć właściwe rozwiązanie przez połączenie zasad powyższych tych, projektów w nowe projekty. Np. Płk. Quinton — swego projektu z projektem prof. Fauchille'a w ten sposób, aby płatowce sanitarne Czerwonego Krzyża po zebraniu wiadomości nie lądowały na terytorjum nieprzyjacielskiem, a na specjalnych lotniskach sanitarnych Czerwonego Krzyża, skąd za pomocą telegrafu bez drutu zawiadamiałyby swe dowództwa o wyniku zebranych informacji o rannych.

Taki był w ogólnych zarysach stan prawny lotnictwa sanitarnego w chwili wybuchu Wielkiej Wojny.

Jak wiemy, Wielka Wojna, mimo olbrzymiego rozwoju lotnictwa wogóle, nie wiele wpłynęła na rozwój lotnictwa sanitarnego, wbrew oczekiwaniom i pracy poszczególnych jednostek, np. Dr. Chassaign'a. Należy tu wspomnieć o projekcie Dr. Julliot'a, który pod koniec Wielkiej Wojny przedstawił dowództwu francuskiemu wniosek, aby obserwatorowie w raportach podawali swe ewentualne spostrzeżenia o położeniu zgrupowań rannych. Jednakże myśl ta nie mogła być wprowadzona w życie, gdyż płatowce obserwacyjne latały ze względu na swe osobiste bezpieczeństwo bardzo wysoko, tymczasem płatowce sanitarne, aby odpowiedzieć swemu zadaniu, winny latać nisko i wolno. Wybitnie pozycyjny charakter walk w czasie Wielkiej Wojny, szczególnie na froncie zachodnim, oraz warunki w jakich są prowadzone walki nowoczesne (ogień huraganowy, gwałtowne obstrzeliwanie każdego płatowca nieprzyjacielskiego nawet na największych wysokościach, walki powietrzne i t. p.) dowiodły niezbicie, że sprawa wyszukiwania rannych na polu bitwy za pomocą płatowców sanitarnych nie może być ze względów technicznych realizowaną, — to też prawnicy doszli w końcu do przekonania że teoretycznego roztrząsania tej sprawy należy wogóle zaniechać, jako sprawy, która w życiu nie będzie miała praktycznego znaczenia.

Pozostawałoby więc jedynie użycie lotnictwa sanitarnego jako środka transportu rannych. W sprawie tej należy powiedzieć dodatkowo słów kilka. Otóż, transport rannych może mieć miejsce zarówno w walkach pozycyjnych, gdy od linii walczących płatowce sanitarne będą drogą powietrzną przewozić rannych w głąb kraju, jak i w wypadku wojen ruchomych, a więc przy pochodach, cofaniu się i to przeważnie na dużych otwartych przestrzeniach.

Otóż, o ile płatowiec sanitarny zajmuje się ewakuacją rannych zdala od linii nieprzyjacielskich, tak że nie może być widzianym przez nieprzyjaciela

*) Revue generale de droit international public t. VI. (1899) st. 291.

kwestia strzelania z ziemi odpada, — w razie napotkania go przez płatowce nieprzyjacielskie nad jego własnym terytorjum, płatowce nieprzyjacielskie powinny respektować odznaki Czerwonego Krzyża na płatowcu sanitarnym. Inaczej natomiast przedstawiać się będzie sprawa, gdy płatowiec sanitarny przy ewakuacji rannych znajdzie się nawet wbrew swej intencji nad wojskami nieprzyjacielskimi, które mogły nawet, jak się to często zdarza, zająć niespostrzeżenie nowe stanowiska, otóż wtedy uważać należy, że do płatowców sanitarnych będzie mógł mieć zastosowanie art. 7-my Konwencji z 1906 r., o czym już była mowa wyżej.

Unormowanie strony prawnej kwestji transportu rannych jest dość ciężkie do rozwiązania, gdyż płatowce sanitarne w celu zapewnienia jak-najszybszego transportu^{*)} rannych w głąb kraju winny ze względów technicznych być najbliżej pola walki. Startowanie zaś w pobliżu pola bitwy, nabieranie wysokości, a tem samem ewentualna możność obserwowania pozycji nieprzyjacielskich, może je narażać na ogień nieprzyjaciela, z drugiej zaś strony loty na małej wysokości mogą być uniemożliwione ze względów terenowych, ponadto nie są wskazane ze względu na bezpieczeństwo lotu. W czasie lotu płatowiec sanitarny w celu uniknięcia ewentualności zaatakowania go przez płatowce nieprzyjacielskie winien mieć jak najbardziej widoczne ze wszystkich stron znaki Czerwonego Krzyża. Również należy się liczyć z zastrzeżeniami, które mogą wysuwać państwa, co do możliwości obserwowania przez płatowce sanitarne akcji powietrznej nieprzyjaciela. Jeżeli bowiem pewne usługi w tym względzie mogą oddawać balony na uwięzi, tem większe usługi oddawać mogą płatowce jako jednostki ruchome.

Niema wątpliwości, że znajdujące się na ziemi i oddane na usługi transportom powietrznym rannych: płatowce sanitarne, personel lotniczy sanitarny i lotniska „sanitarne“ z zabudowaniami (t. j. oddane wyłącznie na użytek Służby Zdrowia, a więc znajdujące się przy szpitalach polowych i t. p.) będą chronione na zasadzie Konwencji Genewskich. Ciekawem jednak będzie rozstrzygnięcie pytania, czy lotnik wojskowy, ranny w czasie walki powietrznej, będzie mógł schronić się na lotnisku „sanitarne“ przed ścigającym go płatowcem nieprzyjacielskim i czy ten ostatni winien zaprzestać ognia. Otóż sądzimy, że nie, gdyż w danym wypadku ma się do czynienia z lotnikiem wojskowym i co do którego ze względów technicznych pilot płatowca ścigającego nie może nawet wiedzieć, że lotnik chroniący się na lotnisku sanitarnym jest rannym w czasie walki powietrznej. Tyle co do rozważań natury ogólnej.

Większość państw europejskich doskonale zdawała sobie sprawę z roli, jaką będzie odgrywać lotnictwo sanitarne w przyszłości, i zajmowała się niem w dalszym ciągu.

Wkrótce po Wielkiej Wojnie Komitet Międzynarodowy Czerwonego Krzyża, opierając się na bogatym doświadczeniu, nabytym w czasie tej wojny, przedstawił raport w sprawie zmiany Konw. Genewskiej 1906 r. Raport ten został przyjęty przez X-tą Konferencję w roku 1921-ym, na której postanowiono zwrócić się do państw sygnatarnych Konw. Genewskiej z 1906 r. celem poddania jej rewizji, oraz dodania do niej rozdziału^{*)}), zapewniającego ochronę konieczną płatowcom sanitarnym przeznaczonym dla transportu rannych.

Należy wspomnieć również, że na Konferencji Waszyngtońskiej dla ograniczenia zbrojeń w lutym 1922 roku był powzięty cały szereg decyzji i że w związku z tem była zwołana specjalna Komisja Międzynarodowa dla rewizji praw wojny, która obradowała w Hadze od grudnia 1922 r. do lutego 1923 r. — Komisja ta uznała konieczność zawarcia Konwencji specjalnej o prawie wojny w powietrzu i wypracowała projekt międzynarodowej reglamentacji tej wojny. Niektóre z artykułów tego projektu mogą się odnosić do płatowców sanitarnych pośrednio jak np. art. 3, 7, 8, 19 — o cechowaniu zewnętrznem płatowców: art. 11, 12 — o suwerenności powietrza i inne jak art. 20, 27, 28, 29, 40, 41, 47. Natomiast art. 17 odnosi się bezpośrednio do lotnictwa sanitarnego i stanowi, że zasady, ustalone przez Konw. Genewską z 1906 r., oraz przez Konw. dla zastosowania tej Konw. do wojny morskiej (X Konw. Haska z 1907 r.) winny się stosować do wojny powietrznej, i do ambulansów powietrznych, jak również do kontroli sprawowanej nad tymi ambulansami przez dowodzących stron walczących. Aby korzystać z ochrony i przywilejów, przyznanych lotnym formacjom sanitarnym przez Konw. Genewską z 1906 r. ambulanse powietrzne winny mieć oprócz normalnych swych odznak odróżniających godło odróżniające Czerwonego Krzyża. Jak więc widzimy, Komisja Haska ogłosiła wyraźnie konieczność stosowania do wojny powietrznej i do statków powietrznych sanitarnych zasad Konwencji Genewskiej z 1906 r. i Haskiej (Konw. X) z 1907 r., rozstrzygając w ten sposób spór, o którym była mowa wyżej.

Wracając do prac Międzynarodowego Czerwonego Krzyża, to na skutek ankiety rozesłanej w 1921 r. — na Konf. XI-tą w 1923 r. był nade-

^{*)} Na wniosek Franka Hastings'a, przewodniczącego serbskiego Czerwonego Krzyża w Anglii.

słany cały szereg wniosków. Głównym sprawozdawcą tych kwestyj był delegat francuski, gen. lekarz Niclot, który imieniem swego rządu zawiadomił oficjalnie o używaniu przez Francję znaku Czerwonego Krzyża na płatowcach sanitarnych oraz wystąpił z propozycją częściowego zmodyfikowania Konwencji Gen. 1906 r. w celu umożliwienia ochrony płatowców sanitarnych.

Jako uzasadnienie swego wystąpienia gen. Niclot przytaczał następujące rozumowania:

Francuska Służba Zdrowia stosuje do transportu rannych płatowce sanitarne, używane wyłącznie w tym celu. Były one zaopatrywane na mocy art. 19 Konw. Gen. (1906) w znaki Czerwonego Krzyża, jako godło neutralności i zdaje się, że nie może być wątpliwości co do możliwości prawnego ich użycia pod osłoną Konw. Gen. i korzystania z jej dobrodziejstw w chwili, gdy płatowce sanitarne znajdują się na ziemi, lub zdala od linii nieprzyjacielskich. Sądzić również należy, że i lotniska, przeznaczone wyłącznie dla płatowców sanitarnych, oznaczone znakiem Czerwonego Krzyża, winny być uważane za neutralne.

Kwestja staje się bardziej drażliwą, gdy płatowiec sanitarny przelatywać musi nad liniami nieprzyjacielskimi celem przewiezienia rannych, np. w miejscowości oblężonej. W tych warunkach użycia należy wprowadzić specjalne przepisy, a więc do Konferencji Międzynarodowej Czerwonego Krzyża należy ich opracowanie, z uwzględnieniem zastrzeżeń państw specjalnie co do tego paragrafu.

Gen. Macpherson, delegat angielski, podał do wiadomości że w Anglii została ukonstytuowana Komisja biegłych, której zadaniem miało być przestudjowanie kwestyj związanych z użyciem lotnictwa sanitarnego. Nie bez znaczenia również jest fakt, że lotnictwo sanitarne zostało oficjalnie wprowadzone na teren umów międzynarodowych w projekcie umowy, przyjętej przez XI-tą Konferencję, a mianowicie w jednym z art., który głosił, że znak Czerwonego Krzyża winien być koniecznie widoczny nie tylko na materiale sanitarnym sił lądowych, lecz morskich i powietrznych, t. j. na płatowcach sanitarnych.

Po Konf. 1923 r. Komitet Międzynarodowy Czerwonego Krzyża, pragnąc dokładnie zorientować się w postępach praktycznych lotnictwa sanitarnego, rozesłał zaproszenia do rządów: angielskiego, francuskiego, włoskiego i niemieckiego w sprawie udziślenia do Genewy płatowców sanitarnych pokazowych. Ze względu na krótki termin zdażył jedynie przybyć (wrzesień 1924 r.) płatowiec francuski (limuzyna sanitarna Breguet'a) i wykazał zebrany przedstawicielom Czerw. Krzyża całą przydat-

ność lotnictwa sanitarnego dla transportu rannych i dobrodziejstwa tego transportu. Na posiedzeniach zebranego również w tym czasie Międzynarodowego Komitetu Czerw. Krzyża wyłoniły się w czasie dyskusyj na temat lotnictwa sanitarnego dwie koncepcje: pierwsza ku której Komitet bardziej się skłaniał, była za przyznaniem lotnictwu sanitarnemu charakteru i przywilejów lotnych formacji sanitarnych, celem umożliwienia zastosowania do nich przez analogję Konw. Gen. z 1906 r. Wyjątek jedynie stanowiłby lotniczy personel sanitarny, któryby mógł dostać się do rąk wroga. Za koncepcją tą przemawiałby ten wzgląd że przez jej przyjęcie uniknęłoby się konieczności zawierania nowej Konwencji, a nadanie jej mocy obowiązującej państwa przeprowadziłyby w drodze dyplomatycznej zapomocą wymiany not.

W wypadku, gdyby koncepcja pierwsza okazała się niewystarczająca, zastanawiano się, w jaki sposób należałoby unormować sprawę lotn. sanitarnego czy umieścić ją w zmodyfikowanej konw. Genewskiej, czy też należałoby zawrzeć konwencję specjalną, dotyczącą lotnictwa sanitarnego? Praktycznie sprawa ta miałaby wziąć obrót taki, że decyzje XI Konf. z r. 1923 byłyby przekazane rządowi szwajcarskiemu w celu zwołania Konf. Międzynarodowej Dyplomatycznej dla przyjęcia ostatecznego tekstu Konw. Gen. W związku z tem wysunięto problemat, czy nie należałoby unormować kwestji lotn. sanitarnego drogą Konw. specjalnej, jak to miało miejsce w stosunku do wojny morskiej (X Konw. 1907 r.)? Technicznie Konw. taką możnaby dołączyć do Konw. Genewskiej z 1906 r.

W czasie tych debat wysunięto również (dr. Vincent) pewne poglądy, które miały być wzięte później pod uwagę przy normowaniu w przyszłości stanu prawnego lotn. san. a mianowicie:

1) aby materiał lotn. san. był w dyspozycji jedynie Służby Zdrowia z tem, że Służba Zdrowia ponosiłaby całkowitą odpowiedzialność za właściwe użycie lotnictwa sanitarnego

2) że w celu ulżenia cierpieniom rannych przy przenoszeniu i przewożeniu na płatowcach różnych państw pożądanemby było, aby wszystkie płat. sanitarne były możliwie jednego typu i jednego rodzaju. Warunek ten ze względu na jego specjalną ważność radzono wyraźnie zastrzedz w Konwencji. Naturalnie że płatowce winny być specjalne i przeznaczone tylko do transportu rannych; winny być odpowiednich form i posiadać specjalne urządzenia wewnętrzne (głównie chodziło o jednakową formę noszy dla rannych, umożliwiających wstawienie rannych do wszystkich płat. sanitarnych). Pozatem płat.

winny posiadać odpowiednie właściwości lotne, zapewniające rannym największe bezpieczeństwo oraz wygodę jak np. dobre lądowanie, brak wstrząśnień i t. p. Następnie debatowano długo nad sposobami ustalenia znaków rozpoznawczych dla płat. sanitarnych, a więc kolorów płatowca, znaków specjalnych i t. p. Dalej, wysunięto myśl, aby płatowce sanit. miały specjalne przywileje podczas pokoju, aby mogły np. przelatywać nad obcymi państwami i aby nie potrzebowały się poddawać specjalnym formalnościom celnym. Wprowadzenie ostatniej koncepcji w życie może mieć miejsce w wypadku, gdy bądź ciężko ranni będą przewożeni płat. sanit. na specjalne operacje, bądź też chirurdzy będą na płat. sanitarnych specjalnego typu udawać się zagranicę do chorych, którzy mają być operowani. Coprawda powyższe pokojowe zastosowanie lotn. sanit. wychodzi z ram Konw. obowiązujących na wypadek wojny, jednakże z punktu widzenia formalnego nie jest to czemś niedopuszczalnym, albowiem art. 23 i 27 Konw. Genewskiej z 1906 r. (art. 6 Konw. Haskiej z 1907 r. również wkraczają w dziedzinę pokoju, zakazując niedozwolonego używania godła Czerwonego Krzyża w każdym czasie i nakładając na państwa umowne obowiązki umieszczenia tego zakazu w swych ustawodawstwach krajowych. Należy dodatkowo nadmienić, że kwestja lotn. sanit. w czasie pokoju jest b. ważna, również i z tego powodu, że winno się mieć na względzie przygotowanie personelu i mat. lotn. sanit. w czasie pokoju, na wypadek wojny (mobilizacja personalna i materiału lotnictwa sanitarnego, ustalenie wcześniejsze jej zasad).

Jak widzimy z powyższego pobieżnego przedstawienia, idea lotn. sanit. w r. 1924-ym została bardzo rozwinięta i myśl prawna w tym względzie przyjęła już pewne skryształizowane formy. A więc zgodzono się w zasadzie na to, że formacje lotn. sanit. winny być traktowane narówni z innymi formacjami t. j. mają prawo do korzystania z przywilejów Konw. Genewskich, co dotyczy również i personelu lotniczego lotnictwa sanitarnego. Personel ten winien być jaknajpewniejszy pod względem latania i doświadczenia, pozatem winien być wyspecjalizowany w swej służbie, t. j. powinien posiadać nawet pewne elementarne wiadomości obchodzenia się z rannymi, oraz w zasadzie pożądanem jest, aby oddawał się tylko lotn. sanitarnemu z wyłączeniem służby wojskowej.

Wreszcie należy wspomnieć, że w końcu 1924 r. dla jaknajwiększego scentralizowania prac w dziedzinie lotnictwa sanitarnego zainicjowano ściśle współpracę Komitetu Międzynarodowego Czerwonego Krzyża z Międzynarodowym Komitetem Praw-

niczym Lotniczym, który zajmował się tą samą sprawą, wskutek czego zawiązała się owocna i regularna wymiana zdań w przedmiocie lotnictwa sanitarnego między P. des Gouttes i dr. Julliot, reprezentującymi w tym względzie odnośnie dwie instytucje.

Rok 1925 był bardziej jeszcze pomyslny dla rozwoju strony prawnej lotnictwa sanitarnego. W styczniu tego roku Kom. Międzynar. Czerw. Krzyża rozesłał do wszystkich Towarzystw Czerw. Krzyża notę w sprawie neutralizacji płatowców sanitarnych, prosząc, aby T-wa Czerw. Krzyża poszczególnych Państw zajęły się zebraniem dokumentacji, dotyczącej lotnictwa sanitarnego w danym kraju, oraz aby ewentualnie wyznaczyły swego biegłego, któryby mógł zająć się w przyszłości sprawami lotn. sanit. i którego możnaby również zaprosić na ogólne zebranie biegłych w sprawach tego lotnictwa.

W związku z powyższą inicjatywą Czerw. Krzyża cały szereg Państw nadesłał do Genewy swe memorjały. Jednakże memorjały miały charakter prywatny, albowiem należało wziąć pod uwagę fakt, co wyrażnie i słusznie podkreśliła w swym memorjale Francja, że opinie nadesłane przez T-wa Czerw. Krzyża, aby stać się obowiązującymi w znaczeniu międzynarodowym, winny były być uzgodnione z opiniami rządów i dowództw wojskowych odnośnych Państw: powyższe jest zupełnie zrozumiałem, jeśli się weźmie pod uwagę rolę lotnictwa sanitarnego w czasie wojny, oraz fakt że kwestja lotn. sanitarnego wykracza poza ramy kompetencji Czerw. Krzyża, instytucji o charakterze prywatnym.

Następnie na posiedzeniu Kom. Prawn. Lotn. w kwietniu 1925 r. kwestja lotnictwa sanitarnego była szeroko omawiana. Podstawą do dyskusji były projekty konwencji w sprawie lotnictwa sanitarnego opracowane przez P. des Gouttes'a i dr. Julliot, Projekty te w zasadzie uzgodniono z niewielkimi odchyleniami. W konkluzji tych debat zebrani członkowie Kom. Głównego przyszli do następujących ogólnych wniosków:

1) Personel i materiał sanitarny lotniczy, przeznaczone wyłącznie do zabierania, przewożenia i leczenia rannych, winny być szanowane, ochraniać, oraz — nie podlegać niewoli, a to zgodnie z tem jak to ma miejsce w analogicznych wypadkach wojny lądowej i morskiej.

2) Opieka ustaje, jeśli używa się formacji lotniczych dla dokonywania czynów na szkodę nieprzyjaciela, a mianowicie w wypadku przelotu pozycji nieprzyjacielskich.

W związku z powyższem wysuwano słuszne zresztą obawy, że ustalenie momentu przekroczenia

pozycji nieprzyjacielskich może przedstawiać pewne trudności, wobec czego płatowce sanit., które częstokroć nawet wbrew swym intencjom, przelecają pozycje nieprzyjacielskie, mogą być narażone na ogień nieprzyjaciela. To też stwierdzono, powołując się na analogję w wypadku okrętów szpitali, których nieprzyjaciel nawet w razie podejrzeń, iż nadużywają swej nietykalności dla celów wojennych, nie ma prawa storpedować, a jedynie zatrzymać i poddać rewizji a nawet w razie obciążających okoliczności może je zatrzymać przez czas dłuższy (art. 4-ty Konw. 1907 r.), że tak samo prawo obrony strony walczącej przed płatowcami sanitarnymi w wypadku ich przelatywania przez pozycje winno się ograniczyć do zmuszenia tych płatowców do wylądowania, do poddania ich rewizji, a nawet przetrzymania, zależnie od stopnia udowodnionej winy, — lecz na tem akcja nieprzyjaciela winna się ograniczyć.

Na rozumowania powyższe, mimo pozornej ich słuszności w całości zgodzić się nie możemy, albowiem istnieje zasadnicza różnica między okrętem-szpitałem, a płatowcem sanitarnym. Przede wszystkim o ile okręty wojenne zawsze mają możliwość techniczną zastosowania wyżej przytoczonej procedury w stosunku do okrętów-szpitali o tyle sprawa analogiczna w odniesieniu do płatowców sanitarnych jest bardziej skomplikowana.

Dalej nie można porównywać akcji płat. sanit., nad polem walki i niebezpieczeństwa jej dla nieprzyjaciela z akcją okrętu-szpitala. Ponadto chodzi również o możliwość techniczną zmuszenia płatowca sanitarnego do wylądowania. Zasadniczo mamy do dyspozycji trzy takie sposoby:

a) pierwszy — pokojowy, przez danie odpowiednich znaków z ziemi, wzywających do lądowania (wyłożenie znaków konwencjonalnych, rakiety i t. p.); sposób ten nie zagraża w niczem bezpieczeństwu płatowca sanitarnego.

b) natomiast dwa pozostałe sposoby, a mianowicie: strzelanie z ziemi oraz akcja w powietrzu płatowców nieprzyjacielskich, będą zagrażać bezpieczeństwu płatowców sanitarnych i, częstokroć wbrew intencji stron stosujących je, mogą wywołać zniszczenie płatowca sanitarnego oraz spowodować śmierć znajdującego się na nim personelu. Dla wyczerpania tematu należy zauważyć, że i te dwa ostatnie sposoby mogą mieć zastosowanie „pokojowe“, lecz tylko w wypadku dobrej woli i posłuszeństwa płatowców sanitarnych w stosunku do otrzymywanych ostrzeżeń.

Biorąc więc powyższe pod uwagę, widzimy, że niema możliwości bez uciekania się do środków przymusowych fizycznego zmuszenia płatowców sani-

tarnych do wylądowania wbrew ich woli. Wynikałaby stąd niemożność stosowania przez analogję do płatowców sanitarnych tych samych zasad, które stosują się do okrętów-szpitali. Licząc się więc prawdopodobnie z powyższemi względami zakazano wogóle płat. sanit. przelotu pozycji nieprzyjacielskich w razie złamania tego zakazu płat. sanit. może być narażony na ogień artylerji przeciwlotniczej względnie na pościg płat. bojowych nieprzyjacielskich, czyli traktowany będzie narówni z płat. bojowymi.

Należy podkreślić, że personel sanit. lotn., który będzie schwytany na przekroczeniu granic swej roli humanitarnej będzie traktowany w sensie art. 29 i nast. IV Konw. Haskiej z 18.X.1907 r. dotyczącej praw i zwyczajów wojny lądowej. Art. ten głosi, że osoby wysłane balonem dla przewiezienia depesz lub wogóle dla utrzymania komunikacji między różnemi częściami armij lub terytorjum, nie są uważane za szpiegów, a jedynie w danym wypadku personel płatowców sanitarnych będzie traktowany tak jak personel płatowców wojskowych; wynika to bowiem logicznie z faktu, że opieka ustaje w chwili przekroczenia ram tej działalności, która zapewniała opiekę. Takie byłyby w ogólnych zarysach rezultaty posiedzenia Kom. Główn. Międzynar. Kom. Prawn. Lotn., z których wynika, że zasada nietykalności personelu i materiału sanit. lotn. uzyskała pewne konkretne podstawy prawne dla dalszego swego rozwoju.

W lipcu 1925 r. Komitet Międzynarod. Czerw. Krzyża rozesłał drugą notę do państwowych Towarzystw Czerw. Krzyża w sprawie zwołania w październiku tegoż roku przed posiedzeniem XII Konf. Międzynarod. Czerw. Krzyża — Komisji ekspertów w celu zbadania kwestji nietykalności płatowców sanitarnych.

Jednakże jeszcze przed zebraniem Komisji ekspertów odbył się w Lyonie między 28 września a 2 października VII Kongres Międzynarodowy Kom. Praw. Lotn. Na Kongresie tym, jako ostatni punkt, porządku dziennego, dr. Julliot przedstawił raport o lotnictwie sanitarnem, składający się z 3-ch głównych części:

I. Uwagi dotyczące projektu Konw. dodatkowej do Konw. Gen. z r. 1906 i do Konw. Haskiej z 1907 r. dla przystosowania do wojny w powietrzu zasad Konw. Genewskiej.

II. Uwagi dotyczące oznaczania płat. sanit. i widzialności na odległość oznak neutralności.

III. Uwagi w sprawie reglamentacji celnej w czasie pokoju płat. cyw. i wojskowych.

Kontrreferat wygłosił prof. Pic. Zawiązała się ogólna dyskusja przy udziale znawców lotn. sanit.: de Lapradelle'a P. de Gouttes, Couannier'a i innych.

Wywody członków Kongresu szły mniej więcej po linii rozumowań i wniosków ustalonych na posiedzeniu Kom. Główn. Międzynarod. Praw. Lotn. w kwietniu 1925 r. W rezultacie tej dyskusji Kongres, stwierdziwszy, że rozwiązanie wysuniętego problemu nie stanowi warunku zasadniczego dla stworzenia Międzynarodowego Kodeksu Powietrza, zdecydował ograniczyć się do przyjęcia 2-ch pierwszych artykułów projektu Konw. opracowanego przez P. de Gouttes'a i jednego art. dodatkowego na wniosek Couannier'a, które zostały przesłane jako zwykłe życzenie z tem, aby je XII Konf. Czerwonego Krzyża w Genewie wzięła pod uwagę w czasie swych prac. Tekst uchwalony brzmiał:

O płatowcu sanitarnym w wypadku wojny w powietrzu

Art. I-szy. „Personel i materiał przeznaczony wyłącznie do zabierania, przewożenia i leczenia rannych drogą powietrzną winny być oszczędzane i ochraniać, jak to ma miejsce na lądzie i morzu.

Art. II-gi. Opieka ustaje, jeśli używa się jej dla dokonywania czynów na szkodę nieprzyjaciela.

Płatowiec sanitarny nie powinien służyć do wyszukiwania rannych na polu bitwy“.

Bezpośrednio po posiedzeniach VII Kongresu Międzynarodowego Komitetu Prawniczego Lotniczego dyskusja przeniosła się do Genewy na XII Konferencję Międzynarodową Czerwonego Krzyża.

Dnia 4 października 1925 na lotnisku Cointrin pod Genewą odbył się pokaz płatowców sanitarnych w celu zaznajomienia delegatów na konferencję z praktycznym znaczeniem płatowców sanitarnych.

W dniu 5 października zebrała się Komisja Techniczna Ekspertów, ukonstytuowana, jak o tem była mowa wyżej, przez rządy i T-stwa Czerwonego Krzyża poszczególnych państw wskutek inicjatywy Komitetu Międzynarodowego Czerwonego Krzyża. Komisja ta zebrała się w celu przygotowania obrad walnego zgromadzenia w przedmiocie nietykalności płatowców sanitarnych. Specjalnymi delegatami z ramienia Międzynarodowego Komitetu Czerwonego Krzyża byli dr. Julliot i gen. Macpherson, który z tytułu swych głębokich studiów poprzednich nad lotnictwem sanitarnem, mieli służyć jako doradcy fachowi dla Komisji Technicznej Ekspertów.

Komisja ta, składająca się z 16 członków, reprezentujących 11 państw, zakończyła swe prace w ciągu jednego posiedzenia w dniu 5.X. 1925 r.

Za podstawę dyskusji wzięto projekt Konwencji opracowany przez P. des Gouttes'a z uwzględnieniem zmian zaproponowanych przez dr. Julliot'a. Wynikiem prac Komisji Technicznej Ekspertów był raport, przedstawiony w dn. 8.X. 1925 r., przez P. des Gouttes'a Komisji II.

Komisja ta, pod przewodnictwem gen. hollenderskiego Colette, składała się z 22 osób, autorytetów w dziedzinie lotnictwa sanitarnego, jak prof. Picquę, gen. Baduel, P. des. Gouttes, prof. de Lapradelle, dr. Julliot i inni.

Przedstawiony raport wywołał pewne zastrzeżenia tak ze strony delegatów rządów jak i delegatów Towarzystwa Czerwonego Krzyża, (na XII Konferencji byli przedstawiciele 39 państw i 44 T-stw Czerwonego Krzyża) szczególnie ze strony delegatów francuskich, a mianowicie: gen. Pau, prof. de Lapradelle'a, prof. Picquę i innych. W związku z tem II Komisja Konferencji zdecydowała wyznaczyć specjalną komisję w swem łonie, celem rozpatrzenia tych zastrzeżeń i przedstawienia raportu uzupełniającego w tym przedmiocie. Nowa komisja poleciła dr. Julliot przedstawić raport na ogólnym zgromadzeniu konferencji.

Przedstawiony w dn. 10.X.25 przez dr. Julliot'a projekt konwencji został jednogłośnie przyjęty przez to zgromadzenie. Łącznie z projektem konwencji przyjęto dodatkowe życzenia. Tekst konwencji wraz z życzeniami podajemy jako załącznik do niniejszego artykułu.

Jeżeli przypomnimy sobie stopniowe krystalizowanie się poszczególnych pojęć, które później w formie odnośnych postanowień znalazły się w konwencji, to musimy przyznać, że o ile w teorii stosowanie zasad ogólnych głównych przez konwencję zdawałoby się że nie powinno nastroczać żadnych trudności, to postępowanie w/g nich w życiu praktycznym będzie dość trudne ze względu na skomplikowany charakter czynności, objętych temi zasadami.

Jak już wyżej częściowo sprawę tę omówiliśmy, — najdalikatniejszym punktem Konwencji jest kwestja, przelotu pozycji nieprzyjacielskich (art. 7 Konwencji Genewskiej 1906, art. 8 Konwencji Haskiej 1907).

Przedewszystkiem, uważano, że nietykalność płatowców (w zasadzie może mieć miejsce jedynie pod warunkiem możliwości technicznej zmuszenia ich do lądowania) winna ustawać dopiero wtedy, gdy naruszenie zakazu przekroczenia pozycji nieprzyjacielskich będzie wyraźnie ustalone, a nie tylko domniemane.

W działalności lotnictwa sanitarnego przelatywanie linii frontu nie jest konieczne, albowiem dla transportu rannych płatowce sanitarne będą mogły celowo pracować dopiero o kilka kilometrów od frontu, gdyż warunki walk obecnych, oraz warunki terenowe nie pozwolą w zasadzie na inne postawienie sprawy, — wobec czego niema rzeczowej potrzeby, aby płatowce sanitarne zbliżały się zbyt

nio do linii walki. Ponadto redakcja art. 4-go projektu Konwencji stawia znak zapytania co do określenia „linii nieprzyjacielskiej”, a w materji wojny morskiej określenie to ze względu na charakter bitwy na morzu jest daleko trudniejsze, niż w wojnie lądowej i częstokroć jest prawie niemożliwe.

W związku z powyższem płatowce sanitarne marynarki, przelatujące nad pełnem morzem, (przewóz rannych, lekarzy, materiału sanitarnego) mogą nawet wbrew swej woli stać się świadkami manewrów floty nieprzyjaciela, który wtedy może zmusić je do wylądowania celem ich przetrzymania, — w razie zaś nieposłuszeństwa samoloty te mogą być zestrzelone.

Zważywszy powyższe, zwrócono uwagę czy w danym wypadku nie należałoby uzupełnić postanowień Konwencji w odniesieniu do płatowców sanitarnych w wojnie morskiej przez umieszczenie postanowienia analogicznego jak w art. 30-ym, opracowanego w Hadze prawa wojny w powietrzu (19 luty 1923 r.). Artykuł ten mianowicie głosi, że dowódca strony walczącej w wypadku gdy uważa, że obecność płatowców obcych może zaszkodzić powodzeniu operacji przez niego prowadzonych, — może zabronić przelotu płatowcom neutralnym w bezpośrednim sąsiedztwie swych sił zbrojnych lub może wyznaczyć im drogę przelotu.

Płatowiec neutralny, który nie podda się temu zarządzeniu może być narażony na ostrzeliwanie.

Co się tyczy również udzielania zezwoleń specjalnych i wyraźnych (art. 4 projektu Konwencji) na prawo przelatywania linii nieprzyjacielskich — zgadza się to w zupełności z duchem art. 2 (ust. 2 i 3) Konwencji Genewskiej 1906 i art. 10 Konwencji Haskiej 1907 r.

Omawiając obecnie sam projekt konwencji, podkreślamy, że ze względu na specjalne warunki wojny w powietrzu, należy być bardzo ostrożnym szczególnie odnosić się to będzie do X Konwencji Haskiej przy stosowaniu (na mocy art. 1 projektu Konwencji) postanowień odnoszących się do Konwencji Genewskiej i Haskiej do projektu omawianej Konwencji. Należy bowiem uważać, aby nie przeprowadzać zbyt daleko idącej analogji między wojną na morzu i w powietrzu.

Co do art. 6-go, to należy zwrócić uwagę, że w myśl tego artykułu udział neutralnego lotnictwa sanitarnego w wojnie może mieć miejsce jedynie przy zachowaniu przepisów w tym artykule przewidzianych, a więc tem samem, neutralni zostają poddani prawom i dyscyplinie państwa walczącego po którego stronie występują i po notyfikacji uprzedniej, uczynionej u przeciwnika.

Tłomaczy się to specjalnem położeniem neutralnych, a mianowicie tem, że neutralni nie mogą mieć styczności z działaniami wojennymi, nie biorąc nawet w nich osobistego udziału — na wojnie wystarcza bowiem czasem nie wiele znaczący incydent, aby państwo neutralne mogło być wciągnięte do działań wojennych. Pozatem państwa neutralne dziś, jutro mogą stać się stronami walczącymi. Wspomnieć również należy i o tem, że państwa mimo swej formalnej neutralności okazują zawsze więcej sympatji jednej ze stron walczących, niż drugiej. Najlepszem rozwiązaniem byłoby, aby wszystkie lotnicze sanitarne formacje neutralne, względnie międzynarodowe mogły pracować wewnątrz kraju, nie zbliżając się zbyt do pierwszych linii.

Co do art. 9 i 10-go, to jak już ustaliliśmy, mowa jest jedynie o personelu i materiale wyłącznie przydzielonych do pomocy rannym (art. 9 Konwencji Genewskiej 1906 i art. 1-y Konwencji Haskiej 1907.).

Jeśli pilot lotnictwa sanitarnego, łamiąc zakaz ustępu końcowego art. 9-go, dostał się do niewoli podczas spełniania funkcji wojennej — to będzie on poprostu oddany pod sąd wojenny i grozi mu rozstrzelanie. Co zaś do płatowców, to w analogicznym wypadku powtórnego zagarnięcia do niewoli w charakterze płatowca wojennego — to płatowiec taki nie będzie wydany. Takie były w tej mierze konkluzje Komitetu Głównego Międzynarodowego Komitetu Prawniczego Lotniczego. Powyższe postanowienie jest drakońskie — może bowiem brakować pilotów na froncie, co z reguły miało miejsce w czasie Wielkiej Wojny. W uniesieniu patriotycznym chętni, nie bacząc na niebezpieczeństwo, mogą się zgłaszać do służby wojennej. Powstanie kolizja między koniecznością poszanowania przepisu międzynarodowego, który się przyjęło, a obowiązkiem patrioty. Jesteśmy pewni, że część lotników sanitarnych z narażeniem swego życia będzie chciała pełnić służbę bojową, z drugiej znów strony zdrowa państwowa racja polityczna winna się temu przeciwstawić, albowiem zobowiązanie międzynarodowe, przyjęte przez dane państwo, jest ponad własnymi interesami odrębnymi i obowiązkiem państwa jest w danym wypadku dbać o to, aby jego przynależni przestrzegali zobowiązań międzynarodowych, przez dany Rząd przyjętych.

Racjonalnem i życiowem rozwiązaniem byłoby więc zwracanie wzajemne pilotów płatowców sanitarnych (rozumie się, że przy ustaleniu odpowiednich warunków, zabezpieczających w dostatecznej mierze interesy każdego z państw walczących.) Należy zwrócić uwagę, że w czasie opracowywania Konwencji 1864 r., umieszczono przepis analogiczny

w przedmiocie wziętych do niewoli, którzy mogliby być uwolnieni pod warunkiem nieużycia więcej broni. W r. 1906 w czasie rewizji Konwencji z r. 1864 opuszczono ten artykuł.

Omawiając szczegóły Konwencji, musimy zaznaczyć, że nie wszystkie kwestje zostały w niej uwzględnione np. brak zupełnie omówienia sprawy lotnisk sanitarnych (poruszona przez nas wyżej), dalej, trudne będą do wykonania przepisy o uprzednim rejestrowaniu płatowców sanitarnych. Konwencja będzie mogła mieć zastosowanie jedynie w wojnie pozycyjnej, natomiast w wojnie ruchomej oraz w wypadku konieczności wywożenia rannych z miejsc oblężonych — nie będzie mogła być stosowana (niemożność przekroczenia linii nieprzyjacielskiej).

Projekt Konwencji dodatkowej został przekazany Rządowi Szwajcarskiemu, który ma się zająć *) zwołaniem konferencji dyplomatycznej, dla rewizji Konwencji Genewskiej, a to zgodnie z życzeniem XI Konferencji Międzynarodowej Czerwonego Krzyża.

Jednocześnie z XII Konferencją Międzynarodową Czerwonego Krzyża odbywał się w Brukselli III Kongres Międzynarodowy Żeglugi Powietrznej. Na Kongresie tym, w toku posiedzeń Sekcji Medycznej prof. Angelo di Nola wygłosił referat o lotnictwie sanitarnym, poruszając między innymi jego stronę prawną. W referacie swym prof. Angelo di Nola wypowiada się:

- 1) przeciwko używaniu płatowców sanitarnych dla wyszukiwania rannych na polach bitew,
- 2) za ustaleniem typów płat. sanitarnych specjalnie dla zadań sanitarnych, a nigdy wojennych,
- 3) za specjalizacją pilotów, t. j. za wyłączeniem ich przydziałami do Służby Zdrowia.

Uznaje za słuszne obawy Sztabów Generalnych i ich zastrzeżenia co do możliwości przelatywania płatowców sanitarnych przez linje nieprzyjacielskie, — zasada wzajemności nie wystarcza. Na wniosek prof. di Nola III Kongres Międzynarodowy Żeglugi Powietrznej przyjął rezolucję, w myśl której przesyła wyrazy swej żywej sympatii Komitetowi Międzynarodowego Czerwonego Krzyża i ze względu na znaczenie płatowców sanitarnych przy przewożeniu rannych wyraża życzenie, aby zasady nietykalności płatowców sanitarnych zostały jaknajrychlej definitywnie przyjęte.

Toby były główne momenty w znaczeniu międzynarodowym w rozwoju strony prawnej lotnictwa sanitarnego w ciągu 1925 r.

Uzupełniając wspomnieć słów kilka należy o ciekawym projekcie dr. Tilmant'a, który w maju 1925 r. nadesłał do Międzynarodowego Komitetu

Czerwonego Krzyża studjum o roli lotnictwa sanitarnego w wojnie przyszłej.

W studjum tem dr. Tilmant podaje rozważania następujące: dotychczasowe prace naukowe nad stroną prawną lotnictwa sanitarnego, za podstawę do swych wniosków przyjmowały doświadczenia Wielkiej Wojny; odtąd upłynął już pewien okres czasu, nastąpiła ewolucja idei, narody poczyniły znaczne postępy co się tyczy technicznej strony zbrojeń (lotnictwo, przygotowania do wojny gazowo-chemicznej), skutkiem czego będzie, że warunki ewentualnej przyszłej wojny będą napewno odmienne pod niejednym względem od warunków i środków wojny 1914—1918. Z faktami tymi i z wprowadzeniem nowych metod wojny, oraz zastosowaniem bardziej jeszcze morderczych środków należy się liczyć. Należy się liczyć również z tem, że użycie pewnej ilości tych środków będzie jakby ślepe (działa dalekoosne, gazy, płatowce bez załogi) z powodu czego nietykalność faktyczna formacji sanitarnych, nawet na pewnych przestrzeniach od linii walki — nie będzie mogła w rzeczywistości mieć miejsca. Stan taki może wpływać ujemnie na personel lotniczy sanitarny i na chorych. Dr. Tilmant, pragnąc zapobiedz temu złu, proponuje zakładanie t. zw. „osad sanitarnych“, któreby znajdowały się o jakieś 200 klm. od frontu i były przeznaczone dla tych chorych, którzyby, zabierani z pod linii i przewożeni wprost do tych osad, nie mogli być transportowani w głąb kraju ze względu na stan ich zdrowia, nie zezwalający na transport. Osady te winny być rozmieszczane zdala od miast i węzłów strategicznych, a to, aby nie narażać ich na bombardowanie. Zarządzałyby niemi Międzynarodowy Czerwony Krzyż. W dzień i w nocy musiałyby być odpowiednio sygnalizowane dla zabezpieczenia się przed atakowaniem nieprzyjaciela.

Lata 1926 i 1927 z punktu strony prawnej lotnictwa sanitarnego niczem się nie wyróżniły; jedynie wspomnieć należy o IV-ym Kongresie Międzynarodowej Żeglugi Powietrznej, który się odbył w październiku 1927 r. w Rzymie.

Na kongresie tym na skutek wystąpienia gen. Baduela, dyrektora generalnego Czerwonego Krzyża Włoskiego, Sekcja Medyczna uchwaliła rezolucję, która w streszczeniu brzmi jak następuje:

Sekcja Medyczna wyraża życzenie, aby była ukonstytuowana Komisja Lotnictwa Sanitarnego, złożona z reprezentantów każdego narodu zainteresowanego oraz z reprezentantów Komitetu Międzynarodowego Czerwonego Krzyża i Ligi T-stw Czerwonego Krzyża. Z Komisji tej zostałaby Komitet conajmniej z 6 członków, reprezentujących państwa, obecne na IV Kongresie Międzynarodowej Żeglugi Powietrznej.

*) Dotąd sprawa ta nie została jeszcze uregulowana.

Zadaniem tego Komitetu byłoby staranie się o przystąpienie do Komisji Lotnictwa Sanitarnego jaknajwiększej liczby państw oraz, aby delegowały one swych przedstawicieli.

Komitet przedstawiłby Komisji życzenia i wynik obrad obecnej sesji kongresu.

Komisja winna ukonstytuować w każdym kraju podkomisję badań, złożoną z lekarzy-chirurgów, techników, prawników i reprezentantów Czerw. Krzyża.

Podkomisje te winny przedstawić Komisji w początku II kwartału 1929 r. studjum o lotnictwie sanitarnym w swym kraju t. j. przedstawić stan tego lotnictwa i warunki jego rozwoju.

Komisja na zasadzie przedstawionych memoriałów zredaguje studjum ogólne, które byłoby przedstawione na następnym Kongresie. W studjum tem byłyby traktowane kwestje następujące: organizacja lotnictwa sanitarnego, przelot nad państwami obcemi, środki ochronne dla personelu, chorych i płatowców, jak również byłyby poruszane wszystkie kwestje, uważane za pożyteczne dla dyskusji na Kongresie i których lista została by umieszczona na porządku dziennym obrad Kongresu.

Rok 1928 w stanie prawnym lotnictwa sanit. prawdopodobnie nie przyniesie większych zmian.

W czerwcu tego roku miał się odbyć w Paryżu „Dzień Lotnictwa Sanitarnego“, w ciągu którego miały być poruszone również i pewne zagadnienia prawne z dziedziny tego lotnictwa; ze względów jednak organizacyjnych „Dzień“ ten nie doszedł do skutku.

W końcu października r. b. odbędzie się w Hadze XIII Konferencja Międzynarodowego Czerwonego Krzyża. W porządku dziennym obrad tej Konferencji znajduje się referat delegacji włoskiej p. tytułem „Lotnictwo i Czerwony Krzyż“.

Na tem prawdopodobnie w tym roku ograniczyłyby się prace nad zagadnieniami prawnymi z dziedziny lotnictwa sanitarnego. Natomiast rok 1929 zapowiada wielki postęp w rozwoju tego lotnictwa, mianowicie między 15 a 20 maja w Paryżu ma się odbyć I Międzynarodowy Kongres lotnictwa sanit.

Program prac Kongresu uwzględnia w szerokim zakresie wszystkie dziedziny lotnictwa sanitarnego, obejmuje bowiem kwestje następujące:

- 1) Lotnictwo sanitarne w kolonjach,
- 2) Lotnictwo sanitarne jako środek ewakuacji w czasie wojny,
- 3) Lotnictwo wodne sanitarne,
- 4) Czerwony Krzyż i lotnictwo sanitarne (możliwości neutralizacji statków powietrznych, pełniących służbę w czasie wojny wewnątrz kraju),
- 5) Medycyna i lotnictwo,
- 6) Fizjologia powietrzna,

7) Lotnictwo sanitarne w czasie pokoju — niesienie pomocy ludności cywilnej.

Kongres ma się odbyć pod przewodnictwem honorowem marszałka Lyautey'a przy udziale całego szeregu uczonych i specjalistów ze świata lekarskiego, prawniczego i lotniczego.

Należy się spodziewać, że prace Kongresu Paryskiego staną się punktem zwrotnym na drodze rozwoju lotnictwa sanitarnego i że dzięki Kongresowi lotnictwo to zajmie przynależne mu miejsce we wszystkich państwach Europy.

Lotnictwo sanitarne, rozwijające się zaledwie od kilkunastu lat, wyświadczyło ludzkości olbrzymie usługi zarówno w czasie wojny, jak i w czasie pokoju.

Rola płatowców sanitarnych, jako środków, transportu rannych nie zawiodła pokładanych w nich nadziei w tym względzie, gdyż ostatnie walki w Maltoku i Syrii, transporty rannych w kolonjach i w krajach dalekiej Północy wykazały w całej rozciągłości, jak wielkie usługi może oddać lotnictwo sanitarne, specjalnie w krajach górzystych i o złej komunikacji, gdzie ujawniają się w całej pełni bezcenne zalety płatowca sanitarnego, a mianowicie: szybkość i wygoda transportu rannych, co ma olbrzymie znaczenie w razie konieczności dokonania jaknajrychlejszej operacji, i przynosi rannym olbrzymie ulgi w ich cierpieniach.

Wszystko to przemawia za tem, że płatowiec sanitarny winien z tego samego tytułu co i ambulans sanitarny stać się niezbędnym akcesorjum wszystkich szpitali nowoczesnych nie tylko w czasie wojny lecz i w czasie pokoju. Należy się również liczyć z tem, że działalność lotnictwa sanitarnego przy odtransportowywaniu rannych z frontu w głąb kraju będzie bardzo wielką w czasie ewentualnych przyszłych wojen, to też wszystkie państwa europejskie winny dążyć do jaknajszybszego uregulowania sprawy stanu prawnego lotnictwa sanitarnego.

Kończąc, pragniemy zaznaczyć, że pomimo rozwiązania już wielu poszczególnych zagadnień, kwestja transportu płatowcami rannych i chorych w czasie wojny i pokoju z międzynarodowego punktu widzenia prawnego jest jeszcze daleka od możliwości zapewnienia płatowcom sanit. swobodnego przelatywania wszędzie, gdzie tego zachodzi potrzeba.

Jednakże należy się liczyć z tem, że statut międzynarodowy lotnictwa sanitarnego wejdzie w niedługiej przyszłości do szeregu umów międzynarodowych, a tem samem myśl, która zakiełkowała jeszcze przed Wielką Wojną stanie się wreszcie dobroczynną realnością, i dobrodziejstwa jej staną się udziałem rannych w przyszłej wojnie, która miejmy nadzieję, może już nie nastąpi.

Z. M. Piątkowski.

Nietykalność płatowców sanitarnych.

Projekt Konwencji dodatkowej do Konwencji Genewskiej z 1906 r. i do Konwencji Haskiej z 1907 r. o zastosowaniu zasad Konwencji Genewskiej do wojny powietrznej.

UWAGA! Niezwykle skomplikowane zagadnienie neutralizacji lotnictwa sanitarnego od szeregu lat zaprzęta umysły prawników, strategów, a zwłaszcza lekarzy, nie znajdując dotychczas swego rozwiązania pod względem prawnym. Atoli studja naukowe, poświęcone tej sprawie i szeroka dyskusja jaka się wyłoniła na ten temat w literaturze międzynarodowej, oświe. tliły wszechstronnie problem ochrony płatowców sanitarnych z uwzględnieniem wymogów twardego prawa i konieczności wojennych. Ponieważ i Polska jest bardzo zainteresowaną w uregulowaniu strony prawnej, dotyczącej lotnictwa sanitarnego, przeto i na gruncie naszym musi się znaleźć wyraz usiłowań i dążeń do załatwienia sprawy, mogącej być każdej chwili bardzo aktualną. Podany niżej załącznik jest projektem dodatkowej konwencji do obowiązujących obecnie umów międzynarodowych w zastosowaniu do wojny powietrznej. Opracowany on został na podstawie zebranego materiału naukowego, oraz różnorodnych projektów, zgłoszonych przez szereg autorów w poszukiwaniu dróg, wiodących do rozwiązania tego ważnego pod względem praktycznym zagadnienia prawnego. Projekt ten w niedługiej przyszłości będzie prawdopodobnie tematem dyskusji na forum międzynarodowym. Zatem godzi się wyrazić życzenie, aby nasze sfery miarodajne zainteresowały się jego treścią, co ułatwi zajęcie właściwego stanowiska przy uchwalaniu oczekiwanej konwencji.

Redakcja.

I.

Ranni i chorzy.

1. Do wojny powietrznej stosują się wszystkie przepisy Konw. Genewskiej z 1906 r. i X Konw. Haskiej z 18 października 1907 r., dające się do niej

zastosować i o ile nie ulegają one zmianie z powodu dalszych postanowień—mianowicie: dotyczących środków ochrony i uszanowania rannych, chorych i rozbitków, gwarancji zapewnionych personelowi sanitarnemu oraz bezpieczeństwa wymówionego dla materiału sanitarnego, jak również postanowień dotyczących używania nazwy i godła Czerwonego Krzyża, środków co do zastosowania i wykonania powyższych Konwencji (Genewa art. 1 do 5, 18 do 23, 24 do 26; Haga, art. 4 ust. 6, art. 16, 17, 19, 20).

II.

Statki powietrzne sanitarne. Personel i materiał.

2. Formacje sanitarne służby lotnictwa będą przydzielone do służb zdrowia.

3. Będą one, jako takie szanowane i ochraniające przez walczących (Genewa art. 6) pod warunkiem, że będą wyłącznie używane do przewożenia rannych i chorych w towarzystwie lub bez towarzystwa lekarza wzgl. sanitariusza i dla transportu personelu i materiałów sanitarnych, oraz że nie będą one zaopatrzone w aparaty sygnalizacyjne lub wywiadowcze, jak rakiety, aparaty fotograficzne lub radiotelegraficzne.

4. Rządy obowiązują się nie używać tych formacji do żadnych celów wojennych.

Przelot, a nawet zbliżenie się do pozycji, w granicy określonej przez porozumienie rządów, są surowo zabronione z wyjątkiem pozwoleń specjalnych i wyraźnych.

5. Ochrona należyta tym formacjom ustaje, o ile będą one używane dla spełniania czynności szkodliwych dla nieprzyjaciela.

Nie jest uważany za pozbawiający formację przewidzianej ochrony fakt, że personel formacji jest uzbrojony dla utrzymania porządku i dla obrony rannych i chorych (Genewa art. 7, 8; Haga art. 8).

6. Statki powietrzne sanitarne, a więc te, które zostały zbudowane lub przystosowane specjalnie i wyłącznie w celu niesienia pomocy rannym, cho-

ym i rozbitkom, i których nazwy i liczby porządkowe podane będą stronom walczącym na początku lub w czasie działań wojennych, a w każdym razie przed ich użyciem rzeczywistym, będą szanowane i nie będą podlegały wzięciu do niewoli w czasie trwania działań nieprzyjacielskich.

Statki powietrzne sanitarne nie będą również traktowane jednakowo ze statkami powietrznymi wojennymi, w razie ich lądowania na neutralnym lotnisku; (Haga art. 1).

Dwa pierwsze ustępy art. niniejszego będą stosowane do statków powietrznych sanitarnych zaopatrzonych całkowicie lub częściowo na koszt osób prywatnych lub towarzystw niesienia pomocy, oficjalnie uznanych przez strony walczące, lub przez kraje neutralne, pod warunkiem, że będą one pod kierownictwem jednej ze stron walczących, za uprzednią jednak zgodą ich własnego rządu, o ile będą należały do innego państwa. (Haga art. 2 i 3).

7. Strony walczące będą miały prawo kontroli i badania wszystkich statków powietrznych sanitarnych; będą mogły odmówić im swej pomocy, zmusić je do oddalenia się lub lądowania, nakazać im określony kierunek lotu, nawet przetrzymać je dłużej, jeśli tego wymagają ważne okoliczności (Haga art. 4 ust. 5).

8. Personel przeznaczony wyłącznie do zabierania, przewożenia i pielęgnowania rannych, chorych i rozbitków, jak również piloci przydzieleni do statków powietrznych, przewidzianych w art. 6 będą szanowani i ochraniani we wszelkich okolicznościach (Genewa art. 8, 10, 11; Haga art. 10).

9. Personel ten, o ile zostanie zagarnięty przez wroga, będzie chwilowo spełniał swe czynności pod jego kierownictwem.

Nie może być wzięty do niewoli i nie może być zatrzymany.

Winien być odesłany do swej władzy wojskowej z chwilą gdy droga dla powrotu będzie otwarta i o ile względy wojskowe na to pozwolą.

W międzyczasie personel lekarski winien być przede wszystkim przydzielony do pielęgnowania rannych i chorych swojej narodowości.

Przy swym odejściu zabiera on przybory, instrumenty i broń, które stanowią prywatną własność (Genewa, art. 12; Haga art. 10).

Wszelako, odesłanie pilotów - lotników będzie uzależnione od zobowiązania, które winni przyjąć, że będą służyć swemu krajowi aż do końca działań wojennych jedynie w lotnictwie sanitarnym.

10. Strony walczące zapewniają temu personelowi w czasie, gdy będzie pozostawał w ich władzy, takie same przywileje, żołąd, utrzymanie i pomieszczenie, których udziela się personelowi odpowie-

dniego stopnia, własnych sanitarnych statków powietrznych (Genewa art. 13).

11. Statki powietrzne sanitarne w razie dostania się w ręce nieprzyjacielskie zachowują własność swego materiału.

Nie będą one podlegały wzięciu do niewoli ani unieruchomieniu.

Zwrot ich nastąpi w warunkach przewidzianych dla personelu sanitarnego i, o ile to się okaże możliwym, jednocześnie z tym personelem. Odnosnej władzy wojskowej będzie służyło prawo zarekwirowania ich materiału sanitarnego na potrzeby rannych i chorych.

Powyższa rekwizycja materiału sanitarnego winna być wywołana nagłą potrzebą, materiał zaś używany na miejscu i zwrócony w chwili gdy przestanie być niezbędnym (Genewa, art. 14 do 17; Haga art. 7 ust. 2).

III.

O godle rozróżniającym.

12. Obok prawideł ogólnych, przewidzianych w art. 18 do 23, 24 do 26 Konw. Genewskiej z 1906 r. (6 i 21 Konw. Haskiej z 1907 r.) i którym statki powietrzne, zarówno jak i personel podlegają, — winny być one pomalowane na białe i mieć na swych skrzydłach i pod skrzydłami, jak również na bokach kadłuba czerwone krzyże, wyraźnie widoczne dla wojsk lądowych, powietrznych i morskich.

Statek powietrzny należący do państwa neutralnego będzie miał wywieszony obok czerwonego krzyża jedynie kolory strony walczącej, którą obsługuje.

W wypadku zagarnięcia do niewoli i podczas przebywania u wroga wywiesza jedynie flagę Czerwonego Krzyża (Genewa art. 21 i 22, Haga art. 5 ust. 5).

IV.

Wykonanie Konwencji.

13. Prawidła ogólne przewidziane w art. 24 do 26 Konw. Genewskiej (Haga 19 i 20) mają zastosowanie do niniejszej Konw. uzupełniającej.

14. Państwa sygnatarne zatwierdzą drogą przepisową jednolite wymiary rusztowania dla noszy i sposób ich zawieszenia.

15. Będą one miały swobodę ogłoszenia również w drodze przepisowej neutralizacji pewnych lotnisk.

V.

Postanowienia końcowe.

16. Przepisy Konw. Genewskiej, dotyczące się represji za nadużycia i wykroczenia (art. 27 i 28

i art. 21 Konwencji Haskiej) będą stosowane do Konwencji niniejszej; — prawodawstwa państwowe winny być uzupełnione, jeśli nie są jeszcze wystarczające dla zapewnienia ochrony statków powietrznych sanitarnych.

Państwa należące do Ligi Narodów będą mogły sprawy sporne wnosić do Trybunału Stałego Sprawiedliwości Międzynarodowej, którego wyroki będą miały siłę wykonawczą na terytorjum tych państw.

17. Co do ratyfikacji, wejścia w życie i wypowiedzenia niniejszej Konwencji będą miały zastosowanie postanowienia art. 29, 30, 31 i 33 Konwencji Genewskiej.

18. W czasie pokoju statki powietrzne sanit. winny korzystać ze wszystkich ułatwień w celu możliwości szybkiego przekraczania granic państw sygnatarnych, a to dla niesienia szybkiej pomocy rannym i chorym.

Ż Y C Z E N I A

XII Międzynarodowa Konferencja Czerwonego Krzyża:

1. Wyraża życzenia, aby sztaby generalne poleciły swym obserwatorom podawać w raportach obserwacje, dotyczące rannych których mogliby zebrać.

2. Biorąc pod uwagę korzyść wpływającą z możliwie dokładnego oznaczenia płatowców sanit. w ten sposób, by uniknąć pomieszkań i błędów, poleca kwestję oznaczenia płatowców sanit. uwadze i wyczerpującemu badaniu konstruktorów płatowców.

3. Z uwagi na ogromne korzyści, jakie mogą przyspaść w udziale w czasie pokoju chorym i rannym z tego nowego środka lokomocji powietrznej, bądź dla transportowania rannego lub chorego do szpitala, bądź dla przewiezienia go do jego rodziny, bądź wreszcie dla przywiezienia do niego chirurga specjalisty, który ma najwięcej szans uratowania go, poleca, by państwa ułatwiały w miarę możliwości przekroczenia granicy celnej w czasie pokoju przez statki powietrzne sanitarne przy posiłkowaniu się „legitymacją przekroczenia granicy celnej“, z których korzystają już obecnie niektóre kategorie płatowców.

Rozporządzenia i przepisy władz państwowych dotyczące lotnictwa sanitarnego w Polsce.

Wojna światowa, szczególnie zaś ostatnie walki w Marokku, Syrii i t. p. jaskrawo udowodniły jak niezastąpionym środkiem dla transportu rannych i chorych jest statek powietrzny, który względnie tanio kosztuje i z dnia na dzień, w miarę doskonalenia, staje się najbardziej aktualnym środkiem komunikacji.

Doniosłe znaczenie samolotów sanitarnych zostało należycie zrozumiane w naszym Państwie, skoro tylko wyłonił się grunt dla myśli organizacyjnej, po zakończeniu okresu walk, kiedy cały wysiłek narodu był skierowany na obronę niepodległości.

W tym wypadku, jak zresztą w wielu innych, na początku organizowania się naszej młodej państwowości, wojsko podjęło inicjatywę, którą też i zrealizowało.

Już 9 stycznia 1923 r. ówczesny minister spraw wojskowych, generał dywizji Kazimierz Sosnkowski, powołał do życia Komitet Utworzenia Lotnictwa Sanitarnego w Polsce, nad którym objął protektorat Marszałek Józef Piłsudski.

Komitet, przy pomocy powołanych w okręgach korpusowych komitetów okręgowych i ich rozgałęzień-komitetów miejscowych, zorganizowanych w każdym mieście garnizonowym, posiadającym lekarza, przystąpił do zbierania składek w poszczególnych garnizonach, celem nabycia samolotów sanitarnych, mając za zadanie stworzenie najlepszych warunków dla szybkiego i wygodnego transportu rannych i chorych statkami powietrznymi *).

Dla spopularyzowania zapoczątkowanej akcji, przy Komitecie została zorganizowana przez Departament Sanitarny M. S. Wojsk, pod przewodnictwem generała W. Horodyńskiego, Komisja propagandowa, w skład której wszedł szereg wybitnych lekarzy wojskowych.

Komisja ta wystąpiła z wezwaniem do społeczeństwa, malując w jaskrawych barwach korzyści, wpływające z udzielania szybkiej pomocy rannym i chorym, dzięki niezliczonym dodatnim stronom

transportu powietrznego w porównaniu z kolejami i samochodami, szczególnie mając na względzie niedostateczne rozgałęzienie i stan naszych dróg *).

W wyniku tej akcji Komitetu Utw. Lotn. San. powstały samoloty sanitarne, które już w 1926 r. rozpoczęły owocną działalność w wojsku. W następnym zaś roku Ministerstwo Spraw Wojskowych zaofiarowało do ogólnego użytku ludności 3 wojskowe samoloty sanitarne w całkowitem pogotowiu.

Z rozwojem lotnictwa sanitarnego powstała potrzeba uregulowania jego działalności przez odpowiednie zarządzenia, ujęte w formę prawną rozkazów, okólników, przepisów, rozporządzeń i ustaw.

Pierwszym takim zarządzeniem był okólnik, wydany w 1927 r. do wszystkich wojewodów przez Ministra Spraw Wewnętrznych.

Okólnik ten podkreśla wybitną przewagę transportu powietrznego nad innymi środkami komunikacji, zawiera ogólne wskazówki, gdzie i w jaki sposób należy zorganizować lotniska i stacje benzynowe, a wreszcie wymienia warunki korzystania z wojskowych samolotów sanitarnych dla transportu chorych w nagłych lub poważnych wypadkach **).

Szczegółowe zarządzenia, dotyczące organizacji wojskowego lotnictwa sanitarnego, zaopatrzenia wojskowych samolotów sanitarnych, technicznych warunków ich wysyłania i lądowania, sposobu transportowania chorych oraz określenie rodzajów chorób i uszkodzeń, przy których przewożenie wojskowymi samolotami sanitarnymi jest dopuszczalne — zostały określone w rozkazach poszczególnych okręgów korpusowych. (Np. w „Tymczasowych przepisach o używaniu wojskowych samolotów sanitarnych Okręgu Korpusu Nr. 1 typu Hanriot“, lub w „Przepisach wykonawczych o używaniu wojskowych samolotów sanitarnych“, wydanych 23 maja 1927 r. przez Komendę Głównego portu lotniczego w Warszawie).

*) *Dzienn. Rozk. Wojsk.* 1923 r. Nr. 1 poz. 11.

*) *Depart. VIII San. M. S. Wojsk.* Grudzień 1924 r.

**) *M. Spr. Wewn.* Nr. 2. O. 380/27.

Wymieniając zarządzenia z dziedziny lotnictwa sanitarnego, należy także wspomnieć i o tych zarządzeniach, które jakkolwiek nie stoją w bezpośrednim związku z lotnictwem sanitarnym, jednakże niewątpliwie powinny okazać swój dodatni wpływ na dalszy jego rozwój i udoskonalenie. Uczynią one niewątpliwie lotnictwo sanitarne, przedmiotem studjów naukowych, narówni z innymi gałęziami lotnictwa, a tem samem będą sprzyjały rozwojowi prawodawstwa i w dziedzinie lotnictwa sanitarnego.

Do takich zarządzeń należy zaliczyć rozkaz Ministra Spraw Wojskowych, powołujący do życia w styczniu 1928 r. Centralę badań lotniczo-lekarskich przy Instytucie badań technicznych lotnictwa.

W zakres działalności Centrali wchodzi:

a) przeprowadzenie badań lotniczo-lekarskich w lotnictwie wojskowym i cywilnym;

b) ustalenie metodyki badań lotniczo-lekarskich;

c) przeprowadzenie prac naukowo-doświadczalnych w zakresie medycyny lotniczej;

d) współpraca z właściwymi działami Instytutu badań technicznych lotnictwa, w celu dostosowania się do wszystkich zmian strony technicznej lotnictwa;

e) szkolenie lekarzy lotniczych przez urządzenie specjalnych kursów*).

Wymienione przepisy i zarządzenia poszczególnych władz stanowiły wprowadzić dorywczą lecz niezbędną próbę ujęcia działalności lotnictwa sanitarnego w karby prawne. Później w dziejach prawodawstwa lotniczego zaszedł fakt wyjątkowej doniosłości. Mianowicie w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 17 marca 1928 r. Nr. 31, zostało ogłoszone Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca tegoż roku „O prawie lotniczym”, które ma moc ustawy i weszło w życie 17 maja 1928 r.

Rozporządzenie, jak wynika z samego tytułu, obejmuje całokształt lotnictwa i w treści swej daje mu niezachwiane podstawy prawne do dalszego normalnego rozwoju, zabezpieczając prawidłowość tegoż, przez nadanie poszczególnym ministrom prawa wydawania zarządzeń wykonawczych na ustalonych już zasadach.

Rozporządzenie obejmuje 86 artykułów, zawartych w 18 rozdziałach, które w większości dotyczą i lotnictwa sanitarnego.

Artykuł 9-ty Rozporządzenia zawiera przepis, stwierdzający, że zarząd wojskową żegluga powietrzną należy do Ministra Spraw Wojskowych. W myśl tego, wylicza w punkcie 7-ym Rozporządzenia

36 artykułów, które nie stosują się do wojskowych samolotów, ani też tem samem do wojskowych samolotów sanitarnych. Artykuły powyższe omawiają rejestrację statków powietrznych (terminologia Rozporządzenia), załogę tychże, urządzenie lotnisk, warunki lotu, przedsiębiorstwa lotnicze, przewóz oraz odpowiedzialność za naruszenie niektórych przepisów Rozporządzenia.

I-szy rozdział Rozporządzenia, pod tytułem „Postanowienie ogólne”, zawiera zasadnicze określenie zupełnie nowych w dziedzinie prawodawstwa polskiego pojęć, mianowicie: zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną Państwa, warunki i ograniczenia przelotów tej przestrzeni, określenie pojęcia statku powietrznego wogóle, statku powietrznego polskiego w szczególności i specyficznych cech statku powietrznego wojskowego. Określenia te są jasne, proste i nie nasuwają żadnej wątpliwości. Dzięki temu, pierwszy rozdział Rozporządzenia, świadcząc o głębokim jego opracowaniu, stanowi cenny wkład w dziedzinie prawodawstwa polskiego.

Rozdział II obejmuje przepisy, określające zakres działania Ministra Komunikacji, któremu podlega cała żegluga powietrzna, za wyjątkiem, jak powiedziano, samolotów wojskowych. Wielką zaletą tego rozdziału jest bardzo szczegółowe, a zarazem elastyczne sprecyzowanie przepisów, określających formy, za pomocą których Minister Komunikacji istotnie może kontrolować sprawność żeglugi powietrznej.

Rozdziały III—VII włącznie zawierają przepisy, dotyczące rejestracji statków powietrznych, załogi tychże, lotnisk i urządzeń pomocniczych, lotu oraz startowania i lądowania statków powietrznych. Przepisy te są poniekąd wzorowane na przepisach żeglugi morskiej, pokrewnej żegludze powietrznej, z uwzględnieniem odrębnych cech statków powietrznych. Przewodnią myślą tych przepisów jest stworzenie podstaw, umożliwiających przeprowadzenie w organizacji lotnictwa pewnego określonego planu. Plan ten, mając przede wszystkim na względzie różnorodność, nadzwyczajnej wagi interesy państwa, związane z żegluga powietrzną, zdąża do stworzenia warunków, gwarantujących bezpieczeństwo podczas funkcjonowania statków powietrznych, przez ustalenie pod każdym względem istotnej ich kontroli przed lotem, podczas tegoż i przy jego zakończeniu. Wspomniana przewodnia myśl jest doskonale ujęta w odpowiednim, bardzo umiejętnym sformułowaniu treści artykułów, zawartych w tych pięciu rozdziałach, które stanowią rdzeń Rozporządzenia.

*) *Dzien. Rozk. Wojsk.* 1928 r. Nr. 1 p. 1.

Rozdziały VIII i IX omawiają przedsiębiorstwa lotnicze i przewóz. Zawierają one przepisy mniej więcej analogiczne z normalnymi przepisami, normującymi koncesjonowanie przedsiębiorstw komunikacyjnych. Następnie traktują o prawach i obowiązkach przedsiębiorców względem podróźnych w sprawach przewozu osobistego, jakoteż przewozu bagażu i przesyłek.

Rozdział X zawiera normalne przepisy co do formalności paszportowych i celnych.

Rozdziały XI i XII mówią o właściwości sądów i odpowiedzialności przedsiębiorcy za osobiste bezpieczeństwo podróźnych, całość bagażu, przesyłek oraz bezpieczeństwo osób postronnych na skutek działalności przedsiębiorcy.

Rozdział XIII zawiera postanowienia karne, ustalając odpowiedzialność nie tylko w drodze sądowej, lecz i na podstawie orzeczeń powiatowej władzy administracyjnej ogólnej za drobniejsze formalne przekroczenia, przewidziane w artykule 72-m Rozporządzenia. Wymiar kary za takie przekroczenia jest określony w postaci grzywny do dwóch tysięcy złotych. W wypadku niemożności ściągnięcia grzywny, ta ostatnia winna być zastąpiona aresztem do 4-ch tygodni. Orzeczenie karne powiatowej władzy administracji ogólnej może być, na żądanie skazanego, przekazane właściwemu sądowi okręgowemu, w którym zarządza się postępowanie uproszczone, przyczem wyrok nie ulega zaskarżeniu.

Wykonanie Rozporządzenia, jak to widać z ostatniego XV rozdziału, porucza się Prezesowi Rady Ministrów i Ministrowi Komunikacji w porozumieniu z zainteresowanymi ministrami tudzież innym ministrom, stosownie do zakresu ich kompetencji.

W końcu należy nadmienić, że w najbliższym czasie zostanie ogłoszone w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej (na podstawie art. 8-go Rozporządzenia „O prawie lotniczym”), Rozporządzenie

Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Komunikacji w sprawie przepisów sanitarnych w żegludze powietrznej.

* * *

Ogłoszenie Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej „O prawie lotniczym” wyraźnie wskazuje, że wstępny okres życia lotnictwa został zamknięty i że wchodzi ono na szerokie tory właściwego rozwoju, odpowiadającego potędze i znaczeniu naszego Państwa wśród innych narodów. Osiągnięcie takiego rozwoju jest jednak możliwe przy ścisłej współpracy z Państwem całego społeczeństwa. Dowodem tego może służyć, powszechnie znany fakt stworzenia w Niemczech przed wojną światową potężnej floty morskiej, która powstała w tak krótkim czasie, jedynie zawdzięczając solidarnej pomocy całego społeczeństwa.

Szybki rozwój Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz powstanie innych samodzielnych komitetów, mających za zadanie ufundowanie samolotów (np. fundacja przez szkoły samolotu „Iskra” i t. p.) świadczą, że ta idea przeniknęła najszerzej warstwy naszego społeczeństwa. Pozwala to też spodziewać się, że, nie ustępując Niemcom, potrafimy stworzyć potężną flotę powietrzną, która nie tylko zabezpieczy zbrojnie granice Polski, ale, posiadając w swoim składzie liczne samoloty sanitarne, będzie niosła wydatną pomoc rannym i chorym, zarówno podczas wojny jak i w czasie pokoju.

Należy ufać, że za przykładem Fundacji lotniczej im. Pierwszego Biskupa Polowego J. E. Ks. dr. Stanisława Galla, powstaną w Polsce inne bratnie fundacje, celem uczczenia wybitnych jednostek, chlubnie zasłużonych Ojczyźnie, przyczyniając się zarazem w ten sposób do dalszego rozwoju naszego lotnictwa sanitarnego.

Edward Szpakowski.

Generał brygady.

Lotnictwo sanitarne a społeczeństwo.

Każda idea, o ile ma być żywotną i wydać obfite owoce, musi być urzeczywistniona. Dla swego jednak urzeczywistnienia wymaga świadomej i zdecydowanej woli. Im szerzej i głębiej przeniknie w sfery społeczne, tym urzeczywistnienie jej będzie pełniejsze, a skutki trwalsze i obfitsze. I przeciwnie, najpożyteczniejsza inicjatywa, najpiękniejsza myśl, o ile nie znajdzie odpowiednich warunków do urzeczywistnienia, pozostanie jałową i obumarłą.

Z tego założenia przechodząc do lotnictwa sanitarnego, jako zagadnienia nowego, nasuwają się następujące uwagi.

Spółeczeństwo nasze nie jest jeszcze dostatecznie obyte z najnowszym wynalazkiem o znaczeniu wprost rewolucyjnym dla transportu i komunikacji t. j. z lotnictwem. Jeszcze mniej da się powiedzieć o przystosowaniu lotnictwa do celów sanitarnych. Mimo istnienia lotnictwa sanitarnego, mimo czynione wysiłki dla jego należytej organizacji, idea ta nie przeniknęła do szerszych warstw społecznych. Cóż zatem należy uczynić, ażeby ośwoić społeczeństwo z tym zagadnieniem, które z dnia na dzień musi się stawać coraz bardziej aktualnym? Odpowiedź na to pytanie jest jasna. Należy społeczeństwo uświadomić. Innymi słowy konieczną jest jaknajszersza propaganda.

W tym celu przedewszystkiem trzeba uprzyścić zrozumienie ludziom nietylko doniosłości tego kapitalnego wynalazku, ale wykazać jego pożyteczność, a nawet nieraz konieczność w zastosowaniu.

Zapytać teraz należy jakimi drogami trafić do umysłów naszych rodaków?

Zastanawiając się nad warunkami naszego życia społecznego nasuwałyby się różne możliwości. Wymienimy te, które wydają mi się najbardziej celowe.

Otóż na jednym z miejsc naczelnych w propagandzie lotnictwa sanitarnego wypada postawić nasze *duchowieństwo*. Przyczynia się ku temu okoliczność, że kler nasz związany jest ze wszystkimi sferami społecznymi, a zwłaszcza niższymi, wśród

których rozwija się jego działalność, przytem wpływ księdza na umysły jest naogół duży.

Ponadto idea lotnictwa sanitarnego, wyrosła przecież z ducha miłości chrześcijańskiej, nadaje się nawet do poruszenia z ambony, co byłoby nie małym jej rozpowszechnieniem. To też Dostojny nasz Episkopat z J. Emin. Ks. Kardynałem Arcybiskupem Warszawskim na czele odniósł się z całą życzliwością do społecznej działalności Komitetu Fundacji Lotniczej im. Pierwszego Biskupa Polowego J. E. Ks. Dr. Stanisława Galla. Samo zresztą udzielenie autorytetu wysokiego Dostojnika Kościoła bardzo korzystnie wpłynęło na rozwój i rozszerzenie się tej samarytańskiej akcji. Kler całej Polski wziął czynny naogół udział w propagowaniu idei lotnictwa sanitarnego, śpiesząc z licznymi ofiarami. — Uroczystość poświęcenia płatowców sanitarnych przy licznym udziale społeczeństwa również przyczyni się niemało do przełamania uprzedzeń.

Dalej ogromne usługi lotnictwu sanitarnemu może oddać *szkoła*. Młode wrażliwe umysły łatwiej się mogą przystosować do zrozumienia nowych myśli, aniżeli starsze pokolenie, które z większą trudnością musi przełamywać swoje przyzwyczajenia. Należy więc trafić przez nasze ideowe i ofiarne nauczycielstwo, zwłaszcza szkół powszechnych, do młodych umysłów, by przez odpowiednie pogadanki ośwoić z tą nową dziedziną ratownictwa chorych.

Rola *prasy*, jak wszędzie, tak i tutaj jest wprost nieocenioną. Dlatego potrzeba całego szeregu artykułów oświeclających znaczenie i użyteczność płatowców sanitarnych dla transportu chorych, zwłaszcza na naszych kresach, gdzie drogi i środki komunikacyjne są najzupełniej jeszcze niedostateczne. Ważną też jest rzeczą komunikowanie o pomyślnie dokonanych przewozach chorych i rannych, dzięki czemu zostało uratowane ich życie. Jeżeli opisy katastrof lotniczych zniechęcają do użycia tego środka lokomocji, to przeciwnie częste informowanie społeczeństwa o pomyślnem wykorzystaniu transportu powietrznego bardzo z nim ośwoi i zachęci do korzystania z jego usług.

Literatura i sztuka niewątpliwie też pośpieszą ze swą możną pomocą w rozkrzewieniu tej szczytnej idei samarytańskiej ratowania chorych i rannych braci, którzy nieraz jedynie drogą powietrzną mogą być przywróceni życiu i Ojczyźnie, jak to wykazało doświadczenie w Marokku.

Władze państwowe, które u nas okazały duże zrozumienie dla celów, zadań i aktualności lotnictwa sanitarnego, wydając konieczne zarządzenia i przepisy, muszą nadal czuwać nad krzewieniem tej idei, przedewszystkiem pilnując wykonania przez podwładne sobie instytucje wydanych zarządzeń. Mam tu na myśli głównie urządzenie lotnisk, lub przynajmniej placyków lądowania. W tym celu należy poruszyć nasze władze samorządowe, które pochłonięte będąc przeróżnymi trudnościami, jeszcze za mało doceniają sprawę lotnictwa.

Sądzę jednak, że przedewszystkiem *świat lekarski* tę rzecz poprze z całą usilnością. Mam tu

na uwadze głównie prowincję, nieraz dość głuchą, gdzie o chirurga i szpital odpowiedni trudno. Tam interwencja lekarza w poszczególnym wypadku będzie wprost bezcenną. A przecież na wezwania lekarza każdej chwili zjawi się zbawczy ptak, który przyniesie szczęśliwą wróżbę ocalenia chorego.

A kiedy idea lotnictwa sanitarnego przeniknie do najszerszych warstw społecznych, zjawi się wówczas zorganizowany czyn społeczny, nie oglądający się jedynie na państwo i tak już przeciążone pracą organizacyjną, a wola powszechna dokona rzeczy niezwykłych.

Komitet fundacji lotniczej im. Pierwszego Biskupa Polowego J. E. Ks. Dr. Galla jest dumny i szczęśliwy, że ogniskuje społeczny wysiłek dla rozkrzewienia zbożnej idei samarytańskiej w przestworzach powietrznych wolnej Ojczyzny.

Ks. Dr. Tadeusz Jachimowski.

B i b l i o g r a f j a.

Uwagi do bibliografji.

Lotnictwo sanitarne dzisiejszy swój rozwój zawdzięcza przede wszystkim uczonym i specjalistom francuskim. Prace uczonych innych państw (Włochy, Szwajcaria, Holandia i inne) są rozwinięciem, bądź dalszym ciągiem, prac zapoczątkowanych i prowadzonych przez uczonych francuskich.

Stroną prawną lotnictwa sanitarnego zajmował się głównie i zajmuje się w dalszym ciągu dr. prawa Julliot. Prace tego autora przed i powojenne dają wyczerpujący obraz omawianego zagadnienia. Za najważniejsze w tym względzie należy uważać dwa artykuły pod tytułem „La neutralisation des aéronefs sanitaires” (R. C. 1924, str. 481—526 oraz R. C. 1925, str. 97—115). Ponadto dr. Julliot opracował pierwszy projekt konwencji w sprawie neutralności lotnictwa sanitarnego. Koreferentem dr. Julliot’a był P. des Gouttes, który wprowadził dużo cennych uwag do projektu konwencji.

W piśmiennictwie polskim kwestjami prawnymi lotnictwa sanitarnego zajął się gen. dr. S. Składkowski („Neutralność samolotów sanitarnych”, Lot Polski Nr. 26/25 i Nr. 826).

Kwestjom lotnictwa sanitarnego w ogólności poświęcają swe artykuły: dr. Julliot, dr. Tilmant, dr. Vincent i wielu innych. Artykuły swe umieszczają przeważnie w „La Presse Médicale”, w „Revue internationale de la Croix-Rouge”, w „Vers la Santé” i w całym szeregu innych wydawnictw periodycznych.

Ostatniemi czasy również i w polskiej prasie codziennej i periodycznej ukazał się szereg artykułów, poświęconych lotnictwu sanitarnemu. Świadczy to o tem, że i ta dziedzina w naszym życiu wzbudziła słuszne zainteresowanie i że dzięki temu można się spodziewać, iż lotnictwo sanitarne w niedalekiej przyszłości zajmie należne mu miejsce.

Z. M. Piątkowski.

I. Bibliografja główna.

- 1) *Fauchille et Politis*. „Manuel de la Croix Rouge” an. 1908.
- 2) *Dr. Julliot*. „Avions sanitaires et conventions de la Croix Rouge” (Revue juridique internationale de la locomotion aérienne, tak zwane „Revue Couannier” an. 1912, pp. 341 — 361, p. również „Revue Générale de droit international public” novembre-décembre 1912).
- 3) *Comité de Contentieux* de la Ligue Nationale Aérienne „Revue Couannier” 1912 p. 400.
- 4) *Dr. Julliot*. „Aéronefs sanitaires et convention de la Croix Rouge” (Revue Couannier, 1913 pp. 33—49).
- 5) „Communiqués officiels du Comité Juridique International de l’aviation” (R. C. 1913 p. 64).
- 6) *Dr. Julliot*. „Aéronefs sanitaires et conventions de la Croix Rouge (an. 1913, Paris, Pédone) patrz również „Revue générale de droit international public” janvier—février 1913).
- 7) *Dr. Julliot*. „Avions et dirigéables au secours des blessés militaires” (Paris 1913—Per Orben)
- 8) *Dr. Julliot*. „Les aéronefs sanitaires et la guerre de 1914” (Paris 1918—Per Orben).
- 9) *H. Menir*. „Les avions sanitaires” (Revue Couannier an. 1922 p. 61-62).
- 10) *Dr. Vincent*. („Le secours médical par la voie des airs” Revue Couannier, 1922 str. 63—68).
- 11) *Dr. Julliot*. „Les avions sanitaires et l’après guerre” (Paris, 1922 Pédone; recenzja Revue Couannier 1923 str. 208).
- 12) *Cpt. Yvon*. La guerre aérienne („Des malades et des blessés” R. C. 1924 p. 311—313).
- 13) *Dr. Julliot*. „La Neutralisation des aéronefs sanitaires”. (R. C. 1924 p. 481—526).
- 14) *P. des Gouttes*. „Essai d’adaptation à la guerre aérienne des principes de la Convention de Genève du 6 juillet 1906”. (R. C. 1925 p. 82—94).
- 15) *Dr. Julliot*. „La Neutralisation des aéronefs sanitaires”. (R. C. 1925 p. 97—115).

- 16) *Fr. Hastings*. „La protection des aéroplanes sanitaires et des dirigéables-hôpitaux“. (R. C. 1925 p. 195—200).
- 17) „Règles de la guerre aérienne“. (R. C. 1925 p. 201—207).
- 18) *Paul des Gouttes*. „Neutralisation des aéronefs sanitaires“. (R. C. 1925 p. 207—209).
- 19) *Dr. Julliot*. „Du regime douanier des aéronefs sanitaires“. (R. C. 1925 p. 229—232).
- 20) *Tomcsanyi*. „L'aéronef sanitaire en temps de guerre“. (R. C. 1925 p. 235—237).
- 21) Discussion du rapport de M. Julliot sur la „Neutralisation des aéronefs sanitaires“. (R. C. 1925 p. 252—283).
- 22) Immunisation des aéronefs sanitaires“. (R. C. 1925 p. 301—307 et 411—5).
- 23) *P. Pic*. „L'avion sanitaire“. (R. C. 1925 p. 309—315).
- 24) *Dr. Julliot*. „L'aviation sanitaire“. (Rapport au VII congrès du comité juridique international de l'aviation“. (R. C. 1925 p. 355—381).
- 25) „Septième congrès international de législation aérienne“. (L'aviation sanitaire R. C. 1925 p. 407—410).
- 26) *Gen. S. Składkowski*. „Neutralność samolotów sanitarnych“. („Lot Polski“ Nr. 26 z 1925 r. str. 6—7).
- 27) *Gen. S. Składkowski*. „Neutralność samolotów sanitarnych“. („Lot Polski“ Nr. 8 z 1926 r. str. 3).
- 28) „L'aviation sanitaire“ VII Congrès du Comité Jurid. Intern. de l'Aviation (p. 249—289).
- 29) „Document 63 de la X Conférence Internationale de la Croix Rouge (Rapport de la Croix Rouge Serbe en Grande Bretagne sur la Conférence de 1921 p. 34).
- 30) „General Report of the Commission of Jurists to consider and report upon the Revision of the Rules of Warfare“ (The Hague, December 10, 1922 — February 17, Londres, Miscellaneous Nr. 14 1924).
- 31) „La XII Conférence Internationale de la Croix Rouge à Genève“ 7, 10 octobre 1925 p. *Robert Rouzé*. (Revue générale de droit in-al public 1925 p. 471—493).
- 32) *XII Conférence Internat. de la Croix Rouge, 7 oct. 1925:*
 - a) „Rapport général du Comité international de la Croix Rouge sur son activité de 1923 à 1925“ document 14).
 - b) „Cooperation des Croix Rouges avec les Services sanitaires des marines de guerre“ (Document 25, annexe au document 13).
 - c) „La guerre chimique et ses conséquences“ (document 17).
- d) „Recueil des documents sur la neutralisation des aéronefs sanitaires“ II-me ed. (document 27).
- e) „Rapport de la Commission d'experts pour l'immunisation des avions sanitaires (document 46).
- f) Croix Rouge Néerlandaise „Les pilotes de l'aéronef sanitaire (document 30).
- g) Croix Rouge Néerlandaise „Immunisation des aéronefs sanitaires. Droits de survol“ (document 34).
- h) Croix Rouge Italienne „Le ali della salvezza“ L'aviazione sanitaria) Rome (document 45).
- 33) Ustawa z dnia 1 kwietnia 1924 r. w przedmiocie przystąpienia Polski do międzynarodowej konwencji o rozpoczęciu kroków nieprzyjacielskich, podpisanej w Hadze dnia 18 października 1907 roku. (Dz. Ustaw R. P. Nr. 37/24, poz. 393).
- 34) Ustawa z dnia 1 kwietnia 1924 r. w przedmiocie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do międzynarodowej konwencji, dotyczącej praw i obowiązków mocarstw i osób neutralnych w razie wojny lądowej i podpisanej w Hadze dnia 18 października 1907 roku. (Dz. Ust. R. P. Nr. 37/24, poz. 394).
- 35) Ustawa z dnia 1 kwietnia 1924 r. w przedmiocie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do międzynarodowej konwencji, dotyczącej praw i zwyczajów wojny lądowej, podpisanej w Hadze dnia 18 października 1907 roku wraz z odnośnym regulaminem (Dz. Ust. R. P. Nr. 37/24, poz. 395).
- 36) Oświadczenie rządowe z dnia 20 stycznia 1927 r. w sprawie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do międzynarodowej konwencji o rozpoczęciu kroków nieprzyjacielskich, podpisanej w Hadze dnia 18 października 1907 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 21/27, poz. 158).
- 37) Ustawa z dnia 23 lipca 1926 r. o zatwierdzeniu zgłoszonego przez Rząd Polski w dniu 28 czerwca 1919 r. przystąpienia Rzeczypospolitej do międzynarodowej konwencji o polepszeniu losu chorych i rannych w armjach czynnych, podpisanej w Genewie dn. 6 lipca 1906 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 83, poz. 462).
- 38) Konwencja dotycząca rozpoczęcia kroków nieprzyjacielskich (Dz. Ust. R. P. Nr. 21/27, poz. 159.)
- 39) Oświadczenie rządowe z dnia 20 stycznia 1927 r. w sprawie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do międzynarodowej konwencji, dotyczącej praw i zwyczajów wojny lądowej, podpisanej wraz z odnośnym regulaminem dnia 18 października 1907 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 21/27, poz. 160).

- 40) Konwencja dotycząca praw i zwyczajów wojny lądowej (Dz. Ust. R. P. Nr. 21/27, poz. 161).
- 41) Oświadczenie rządowe z dnia 20 stycznia 1927 r. w sprawie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do międzynarodowej konwencji, dotyczącej praw i obowiązków mocarstw i osób neutralnych w razie wojny lądowej, podpisanej w Hadze dnia 18 października 1907 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 21/27, poz. 162).
- 42) Konwencja dotycząca praw i obowiązków mocarstw i osób neutralnych w razie wojny lądowej.
- 43) Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 26 stycznia 1927 r. w sprawie opublikowania Międzynarodowej Konwencji Genewskiej z dn. 6 lipca 1906 r. o polepszeniu losu rannych i chorych w armjach czynnych (Dz. Ust. R. P. Nr. 28/27, poz. 225).
- 44) Oświadczenie rządowe z dnia 26 stycznia 1927 r. w sprawie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do międzynarodowej konwencji o polepszeniu losu rannych i chorych w armjach czynnych, podpisanej w Genewie dn. 6 lipca 1906 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 37/27, poz. 327).
- 45) Obwieszczenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 9 sierpnia 1927 r. o sprostowaniu błędu w Zarządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 stycznia 1927 r. w sprawie opublikowania Międzynarodowej Konwencji Genewskiej z dnia 6 lipca 1906 r. o polepszeniu losu rannych i chorych w armjach czynnych (Dz. Ust. R. P. Nr. 75/27, poz. 667).
- 46) Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 września 1927 r. o stowarzyszeniu „Polski Czerwony Krzyż” (Dz. Ust. R. P. Nr. 79/27, poz. 688).
- 47) Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 września 1927 r. o ochronie znaku i nazwy Czerwonego Krzyża (Dz. Ust. R. P. Nr. 79/27, poz. 689).
- 47) Dr. Zygmunt Cybichowski. „Prawo Międzynarodowe publiczne i prywatne” 1928 r. Warszawa, str. 56—59, i 321—324.
- 49) P. Fauchille. „Traité de droit international public” tome II. Guerre et Neutralité. Paris 1921.
- 3) „Aviation sanitaire” p. dr. Tilmant (Nr. 5, 17 janvier 1925 p. 78).
- 4) „Aviation sanitaire, son avenir” p. dr. Epaulard (Nr. 6, 21 janvier 1925 p. 91)
- 5) „L’aviation sanitaire” p. dr. Tilmant (Nr. 9, 31 janvier 1925, p. 141).
- 6) „L’aviation sanitaire aux Colonies” (Nr. 27, 4 avril 1925, p. 444)
- 7) „Aviation sanitaire” (Nr. 31, 18 avril 1925 p. 514).
- 8) „L’aviation sanitaire au Congrès International de Médecine et de Pharmacie Militaires. Le meeting de Bourget p. dr. Epaulard (Nr. 35, 2 mai 1925 p. 580-1)
- 9) „L’aviation sanitaire au Maroc.” (Nr. 49, 20 juin 1925 p. 836).
- 10) „L’aviation sanitaire en Afrique occidentale française” (Nr. 51, 27 juin 1925 p. 867)
- 11) „L’aviation sanitaire au Maroc” p. dr. Julliot (N. 58, 22 juillet 1925 p. 987).
- 12) René Quinton et l’aviation sanitaire” (N. 71, 5 septembre 1925 p. 1197).
- 13) „L’aviation sanitaire au Maroc” p. dr. Julliot (N. 82, 14 octobre 1925 p. 1371-3).
- 14) „L’aviation sanitaire au Maroc” p. dr. Julliot (N. 99, 12 decembre 1925, p. 1644-6).
- 15) „L’aviation sanitaire du temps de paix ou Aviation Médicale” p. dr. Julliot (N. 25, 27 mars 1926, p. 395-7).
- 16) „L’aviation sanitaire du temps de paix ou Aviation Médicale” p. dr. Julliot (N. 49, 19 juin 1926 p. 779).
- 17) a) „R. Picque”, b) Le professeur Picqué et l’aviation sanitaire (N. 47, 11 juin 1926, p. 748-9).
- 18) „L’aviation sanitaire dans les pays glacés” (N. 49, 19 juin 1926, p. 780).
- 19) „L’aviation sanitaire du temps de paix ou l’aviation médicale” p. dr. Julliot (Nr. 61, 31 juillet 1926, p. 971-2).
- 20) „Sur une organisation générale en France de secours et transport pour malades et blessés” (Nr. 75, 18 septembre 1926, p. 1190).
- 21) „L’aviation sanitaire civile, ou l’aviation médicale” p. dr. Julliot (Nr. 83, 16 octobre 1926, p. 1307-8)
- 22) „L’aviation sanitaire civile” p. dr. Tilmant Nr. 87, 30 octobre 1926 p. 1373-4).
- 23) „L’aéroplane dans la lutte contre les moustiques de la malaria” (Nr. 88, 3 novembre 1926 p. 1388).
- 24) Presse Médicale p. 1487 r. 1926 — notatka o książce „Aviation Médicine” p. Bauer.

II. Bibliografja pomocnicza

A. La Presse Médicale.

- 1) Artykuły o lotnictwie sanitarnem w NN. z d. 3.XII.1917 oraz z d. 1. V. i 23. VI. 1921 r.
- 2) „Etat actuel de l’aviation sanitaire” p. dr. Desfosses (Nr. 100, 13 décembre 1924, p. 2099).

- 25) „L'aviation sanitaire civile ou aviation médicale” p. dr. Julliot (Nr. 96, 1 décembre 1926, p. 1516-17).
- 26) „L'aviation sanitaire” conférence du dr. Chassaing (Nr. 98, 8 décembre 1926, p. 1549).
- 27) „L'aviation sanitaire du temps de paix ou l'aviation médicale” p. dr. Julliot (Nr. 7, 22 janvier 1927 p. 107).
- 28) „L'aviation sanitaire civile” p. dr. Tilmant (Nr. 14, 16 février 1927 p. 219).
- 29) „L'aviation sanitaire militaire au Maroc et au Levant de 1920 à 1925” p. dr. Julliot, (Nr. 29 9 avril 1927 p. 459-461).
- 30) „Avion-automobile sanitaire Pierre Delcourt” (Nr. 32, 20 avril 1927 p. 508).
- 31) „Société de Chirurgie — communication sur l'aviation sanitaire à l'armée du Levant” (Nr. 48, 15 juin 1927 p. 761).
- 32) „L'aviation sanitaire” p. dr. Tilmant (Nr. 48, 15 juin 1927, p. 763).
- 33) „L'aviation sanitaire militaire au Maroc et au Levant en 1926” p. dr. Julliot (Nr. 10, 4 février 1928)

B. *Revue Internationale de la Croix Rouge.*

1924 rok.

- 1) „Le transport des blessés par avions” p. dr. Vincent (septembre, p. 720-3).
- 2) L'aviation sanitaire (septembre, p. 751-2).

1925 rok.

- 3) „L'aviation sanitaire aux Etats Unis” (Janvier, p. 23-4).
- 4) „L'aviation sanitaire de la Croix Rouge Suédoise” (février, 133-5).
- 5) „Exploits d'avions sanitaires” (mars 164-6).
- 6) „L'aviation sanitaire” p. dr. Tilmant (juillet 506-8).
- 7) „L'aviation sanitaire en Espagne” (août, p. 653)
- 8) „Un pionier de l'aviation sanitaire: René Quinton” (septembre, 748).
- 9) „L'aviation sanitaire en Espagne” (septembre, 785).
- 10) „L'aviation sanitaire et la Croix Rouge Italienne” (septembre, 787-9).
- 11) „L'aviation sanitaire au Siam” (Septembre, 790-4).
- 12) „L'aviation sanitaire en Italie (octobre, 886-8).

1926 rok.

- 13) „L'aviation sanitaire au Maroc” (janvier, p. 27-9).
- 14) „L'aviation sanitaire en Russie” (mars, p. 220).
- 15) „L'aviation sanitaire du temps de paix” (juillet, p. 538-540).

- 16) „Demonstration d'aviation sanitaire à Bruxelles” (novembre, p. 929).

1927 rok.

- 17) „L'aviation sanitaire en temps de paix” (janvier, p. 32).
- 18) Robert Picqué (juillet, p. 403-7).

C. *Vers la Santé.*

1924 rok.

- 1) „A propos de l'aviation sanitaire” (Nr. 1, janvier, p. 27).
- 2) „Le transport des blessés par avion” p. dr. Vincent (Nr. 5, mai, p. 169).

1925 rok.

- 3) „L'avion sanitaire léger” (Nr. 4, Avril, p. 137 i 147).
- 4) „L'aviation sanitaire” p. dr. Gauthier (Nr. 6, juin p. 221).
- 5) Le transport des malades par avion en Suède (Nr. 6, juin, 240).
- 6) Le secours et l'aviation par Loeffler (Nr. 12, décembre, p. 491).

1927 rok.

- 7) Avion sanitaire (Nr. 1, p. 30).

D. *Różne.*

- 1) „Lotnictwo sanitarne we Francji i innych krajach” Gen. Składkowski (Przegląd Wojskowy 1925 rok str. 113-124)
- 2) Wystawa sanitarna w Val de Grace. (Lekarz wojskowy 1925, str. 603)
- 3) Sanitarna awiacja — W. Łachtin (Wiernik wołosznowo fłota 1926, Nr. 1 str. 8—12).
- 4) Primienienie samolota w wojenno sanitarnych celach (Wiernik wołosznowo fłota 1926, Nr. 11 str. 10—13).
- 5) Lotnictwo sanitarne — M. Romeyko (Wiadołności L.O.P.P. Kom.-Woj. w Poznaniu Nr. 16 z 1926 r.).
- 6) Raporty i sprawozdania o działanołci lotnictwa sanitarnego we Francuskiej Izbie Deputowanych: a) dr. Chassaing'a z dn. 12 grudnia 1924, b) Painlevé i gen. Girod z dn. 23 czerwca 1925 r.
- 7) „L'aéronautique au service des blessés” p. dr. Gauthier (La Revue Générale de l'aéronautique 1913. octobre).
- 8) „L'aviation sanitaire”. (Médecine internationale illustrée an 1924).
- 9) „L'air médical service et l'aviation sanitaire aux Etats-Unis” p. dr. Picqué (Archives médicales belges Nr. 2, 1925).

- 10) „L'aviation sanitaire (Archives méd. belges Nr. 3, 1924).
- 11) Aviation sanitaire (Archives de Médecine et de Pharmacie milit. (Nr. 6 juin 1926 i Nr. 5 mai 1926).
- 12) „L'aviation médicale“ (La Revue mondiale Nr. 17, septembre 1925, Paris) patrz recenzję Revue Croix Rouge 1925, octobre, p. 857.
- 13) „Transport chorych w Szwecji za pomocą samolotów“ (Lekarz wojskowy. 1926 rok. str. 180—1).
- 14) „Les services sanitaires et l'aviation“ (Revue militaire suisse Nr. 11, listopad 1924 — Lozanne).
- 15) „L'aviation sanitaire“ p. dr. Fay. (Bulletin de l'Union des femmes de France, l'février 1925).
- 16) „L'aviation sanitaire“ (Bulletin de la Société française de secours aux blessés“ janvier 1925).
- 17) Notatka o lotnictwie sanitarnem w („Revue Aérienne“ 10 septembre 1912, p. 491).
- 18) „L'enlèvement des blessés par l'aéroplane“ p. dr. Perret (L'Aéro 25 mars 1912).
- 19) „La guerre du Riff“ p. d. Montjou“ (La Revue de Paris, l'aôut 1925).
- 20) „L'aéronautique médico-chirurgicale dans la marine. Avions et aéronefs sanitaires“ p. dr. Cazamian. (Archives de médecine et pharmacie navales Nr. 4, octobre, novembre, décembre 1927, Paris).
- 21) „The ambulance airplane“ (The public Health Nurse“ Nr. 2, février 1927, N. York.
- 22) „L'aviation sanitaire dans la région de Mekness“ (Revue Couannier 1922. p. 402).
- 23) „L'aviation française du Levant“ (Revue Couannier 1922, p. 449).
- 24) „L'aviation sanitaire au Congrès colonial de santé de Marseille“. (Revue Couannier 1922 p. 594).
- 25) „Décret loi royal portant organisation du service sanitaire aéronautique Italie“. (Revue Couannier 1926 p. 319—323).
- 26) Dr. Angelo di Nola. „Rivista Aeronautica“ — sprawozdanie o lotnictwie sanitarnem z okazji III Kongresu Międzynarodowego Żeglugi Pow. w Brukselli (patrz recenzję w „Revue Intern. de la Croix Rouge“ Nr. z października 1925, oraz powołany Nr. „Rivista Aeronautica“.
- 27) „Rivista Aeronautica“ (Lotnictwo sanitarne we Włoszech) Nr. 2 août 1925.
- 28) „Buletinul Societatei nationale de Cruce Rosie a Romaniei“ N. 3—4 1925 (Bukareszt) numer poświęcony lotnictwu sanitarnemu.
- 29) „Revue de la Croix Rouge espagnole“ (numero d'aôut 1925).
- 30) „The Red Cross Courier“ American. (vol. VII N. 2, January 16/1928, p. 19-20).
- 31) „Lotnictwo sanitarne“, dr. med. F. J. Różycki. („Polski Czerwony Krzyż“ N. 6 z 1928).
- 32) „L'aviazione nel soccorso e l'opera delle Croci Rosse“ prof. Cezare Baduel. („Croce Rossa“ N. 2, luty 1928).
- 33) Dr. Picqué. „L'état actuel de l'aviation sanitaire“. (Paris 1923, Masson, edit).
- 34) L'aviation „sanitaire“ (I wydanie 1923, II wyd. uzupełnione 1925). (Paris—G. Roche d'Estrez edit. recenzje p. Revue Croix Rouge 1924 p. 751)
- 35) Konferencja Pułk. Denain'a o lotnictwie sanitarnem. (26 listopada 1924 w „Société Française de navigation aérienne“).
- 36) Konferencja o lotnictwie sanitarnem dr. Picqué i Uzac'a na Kongresie Stowarzyszenia amerykańskich lekarzy wojsk. w San Antonio-Texas (1924).
- 37) „Fundacja Lotnicza“—Z.Z. („Kurjer Warszawski“ z dn. 12 kwietnia 1927 r.)
- 38) „Lotnictwo sanitarne a nasza sieć komunikacyjna“—Ks. Dr. Tadeusz Jachimowski („Kurjer Warszawski“, z dn. 7 maja 1928 r.) i „Polska Zbrojna“ z dn. 15 maja 1928 r.)
- 39) „Komitet Fundacji Lotniczej im. Pierwszego Biskupa Polowego J. E. Ks. Dr. Stanisława Galla“ (broшура propagandowa r. 1927).
- 40) „O lotnictwie sanitarnem“ — H. Tomanówna („Żołnierz Polski“ Nr. 47 1928 r.).
- 41) „Współpraca lekarza lotniczego z personelem instruktorskim szkół lotniczych“ — kpt. lek. Leoszek („Lot Polski“ Nr. 1 z 1928 r.)

E. Kongresy.

- a) Kongresy (I, II, III, IV) Międzynarodowe Żeglugi powietrznej.
- b) Kongresy Międzynarodowe Medycyny i Farmacji Wojskowej.
- c) Konferencje (X, XI, XIII) Międzynarodowe Czerwonego Krzyża.
- d) Kongres Międzynarodowy Chirurgji w Rzymie (kwiecień 1926.)

F r a g m e n t.

...Rozciągnięty na noszach ranny chłopiec przymknął oczy. Ręka, spoczywająca w dłoni sanitariusza, stała się ciężką, jak ołów, zaskowyczał w nim na nowo ból, jak przyczajone zwierzę; jelita poruszyły się pod naporem straszliwych torsji. Na usta wypełzły znowu obłąkane, bezsensowne słowa maligny, których w szumie śmigła nie można było rozróżnić. Jeszcze kilka minut... Jeszcze tylko kilka minut...

— Odwagi, bracie... — szepnął sanitariusz. Płatowiec, oderwany od ziemi, pruł przestrzeń. Maszyna szła równo, pęd powietrza bił silnym podmuchem w ściany kabiny.

— Jak długo... jeszcze?... — zdołał wyszarpnąć ze siebie pytanie ranny, rzucając obandażowaną głową na poduszce nosz.

Sanitarjusz uściśnął go mocniej za rękę. Dokładnej odpowiedzi na pytanie dać nie mógł. Gdyby zakrzyknął coś do pilota, który siedział bez ruchu, kontrolując działanie zegarów, manometrów i przyrządów nawigacyjnych, pilot by go napewno nie usłyszał. Należało się uzbroić w cierpliwość. Niezadługo płatowiec powinien lądować przed zakładem leczniczym, gdzie ranny miał znaleźć ratunek. Nie było powodów ani atmosferycznych, ani też innych, aby nie mieli przed wieczorem wylądować u celu.

A tymczasem wieczór szedł.

Gwiazdy, niby złote płomyki świec wzbily się ponad chmury, nad którymi lecieli i złotym pyłem zasypały niebo. Zdawały się bliskie, daleko bliższe, niż na ziemi. Wyrżał księżyc i uśmiechał się do gwiazd, do ziemi, do pędzącego z równym warkotem silnika samolotu.

— Powiesz mi... — wybełkotał z trudnością ranny — kiedy będziemy lecieć nad Wiśniewem...!

Sanitarjusz skinął głową. Nazwę tę słyszał po raz pierwszy, ale łatwo się było domyśleć, iż tak się nazywa wioska, z której pochodził ranny chłopiec. Tak, tak, przypomina sobie dokładnie... Urodzony w Wiśniewie... Tak stało przecież w jego paszporcie.

Uśmiechnął się. Wiśniewo... Wioszczyna, o której istnieniu wie tylko zapewne kilkadziesiąt zamieszkujących ją dusz. Małoż to w Polsce miejscowości, noszących tę nazwę? Gdzież go szukać, tego upragnionego Wiśniewa na tej ogromnej ziemi, którą spychały pod siebie białe skrzydła płatowca?

Szaro-brunatna bryła ziemi leżała gdzieś w dole, przetykana tu i owdzie iskrami światła, tajemnicza i niezbadana. Narastały na nią coraz to gęstsze warstwy mroku, uciekała, zapadała się w otchłań, stawała się dla oczu niewidzialną po przez zwały chmur, to znów podskakiwała nagle w górę, zbliżała się tak, jakby za chwilę jakieś potężne ręce miały się wyłonić z mgły i zagarnąć lecący płatowiec.

— W Wiśniewie została matka i Nastka... — wykrztusił zupełnie przytomnie w przerwach między czkawką ranny. Obie są dzielne... i obie wierzą, że wrócę.

— Wrócisz... — upewnił go sanitariusz.

Zegary i manometry zabłysły w kabinie foforowemi cyframi, a ruchome strzałki pęzły powoli, z wahaniem, jak maleńkie, błyszczące owady, które mogą żyć jedynie w nocy. Cisza, targana rechotem pracującego śmigła, oblepiała ściany kabiny lepką masą. Pęd gwizdał w wiązaniach i linkach.

— Umieram... — wybełkotał ranny.

Sanitarjusz sięgnął do podręcznej apteczki i wyjął z niej podłużną ampulkę kamfory. Zastrzyk zrobiony został wprawna ręką w ciągu sekundy, poczem położył rękę na czole chorego.

— Będziesz zdrow, — wyszeptał w tonie nakazu.

Nieprzytomne od gorączki i bólu oczy leżącego na noszach wywalały się ku niemu z wyrazem straszliwego błagania. Były jak dwie żywe istoty, wołające rozpaczliwie o pomoc, gotowe umrzeć bez tej pomocy. Zobaczył je w bezsensownym rysunku, z białkami widocznymi nad źrenicą, głowa bowiem chorego leżała odwrócona od niego, a oczy zapatrzone były dotąd przez siebie, w przestrzeń.

Błagały teraz o łaskę, o jedną jedyną łaskę...

Trzeba było dodać im odwagi, trzeba było koniecznie powiedzieć coś takiego, ażeby wytrzymały

Spis rzeczy.

Str.

List J. Em. Ks. Kardynała Kakowskiego

CZĘŚĆ I.	1—38
1. J. E. Ks. Biskup Dr. Stanisław Galla. (Zarys biograficzny). J.	5
2. Lata wychowawczej pracy. Ks. Prof. Mieczysław Węglewicz	8
3. Z minionych dni. (Szkic z zakresu prac administracyjnych J. E. Ks. Biskupa Dr. St. Galla).	14
4. Biskup Galla — pasterz dusz. Ks. Dr. Stanisław Mystkowski	17
5. J. E. Ks. Biskup Dr. St. Galla a fundacja Piusowa Ks. Stef. Ugniewski	24
6. Na dziesięciolecie Biskupstwa Polowego. Ks. Dr. Tad. Jachimowski	29
CZĘŚĆ II.	39—131
7. Przemówienie J. E. Ks. Biskupa Dr. Antoniego Szlagowskiego	41
8. Autograf J. E. Ks. Biskupa Dr. St. Galla	43
9. Zarys rozwoju lotnictwa sanitarnego. Bogdan Jałowiecki.	45
10. O urządzaniu lotnisk sanitarnych. Inż. Abramowski	49
11. Powstanie i organizacja lotnictwa sanit. w Polsce Dr. Z. Krzyczkowski	66
12. Zarys działalności Komitetu Fundacji Lotniczej im. Pierwszego Biskupa Polowego J. E. Ks. Dr. Stanisława Galla. H. T. Zał. Statut	74
13. Zarys medycyny lotniczej. Dr. Zygmunt Krzyczkowski	78
14. Zastosowanie lotnictwa w akcji ratowniczej. Feliks Bołsunowski	87
15. Lotnictwo sanitarne a duszpasterstwo. Ks. Dr. Kozubski	93
16. Zadanie lekarza w lotnictwie sanitarnem. Dr. Wład. Kondratowicz	96
17. Typy samolotów używanych w lotnictwie sanitarnem. B. J.	98
18. Przystosowanie samolotu do celów sanitarnych. Dr. Leoszko	101
19. Zarys rozwoju międzynarodowego stanu prawnego lotnictwa sanitarnego. Z. M. Piątkowski. Zał. Nietykalność płatowców sanitarnych	103
20. Rozporządzenia i przepisy władz państwowych, dotyczące lotnictwa sanitarnego w Polsce. Gen. Edward Szpakowski.	110
21. Lotnictwo sanitarne a społeczeństwo. Ks. Dr. Tad. Jachimowski	122
22. Bibliografia. Z. M. Piątkowski	124
23. Fragment. Zuzanna Rabska.	129
24. Podziękowanie od redakcji	131

I L U S T R A C J E

Wineta do listu J. E. Ks. Kardynała Kakowskiego, rys. Antoni Gawiński	
Wineta do „Przemówienia J. E. Ks. Biskupa Dr. Ant. Szlagowskiego, rys. Antoni Gawiński	41
Wineta do autografu J. E. Ks. Biskupa Dr. St. Galla, rys. Abramowski	43

POCZTOWA KASA OSZCZĘDNOŚCI

P. K. O.

Prezydjum i Oddział Główny w Warszawie, ul. Jasna 9.
ODDZIAŁY w Poznaniu, Krakowie, Katowicach,

przyjmuje oszczędności zwyczajne,
premijowane o r a z waloryzowane
t. j. opiewające na złote w złotych.

Obrót czekowy P. K. O. ułatwia dokonywanie wpłat i wypłat pieniężnych na terenie całego Państwa.

Dla uczestników obrotu czekowego i oszczędnościowego załatwia P. K. O. inkaso weksli i dokumentów, jak też zlecenia kupna i sprzedaży papierów wartościowych notowanych na giełdach krajowych.

P. K. O. udziela pożyczki Spółdzielniom Kredytowym, oraz pożyczki pod zastaw papierów wartościowych państwowych, hipotecznych, komunalnych i niektórych dywidendowych.

20

POLSKI MONOPOL TYTONIOWY.

ZNACZNE POLEPSZENIE JAKOŚCI WSZYSTKICH WYROBÓW TYTONIOWYCH

osiągnięto przez zakupienie wysokogatunkowych surowców rosyjskich, południowo bałkańskich i amerykańskich oraz przez wprowadzenie nowych prób odpowiednich mieszanek.

PAŃSTWOWE FABRYKI WYROBÓW TYTONIOWYCH DOSTARCZAJĄ OD KILKU MIESIĘCY WSZYSTKIM PAŃSTWOWYM MAGAZYNOM WYROBÓW TYTONIOWYCH

POLEPSZONE GATUNKI TYTONI, PAPIEROSÓW I CYGAŃ.

W miarę wyczerpania się starych zapasów u hurtowników i sprzedawców znajdują się w obrocie wyłącznie wyroby tytoniowe nowej, lepszej jakości, wśród nich nowowprowadzony

„TYTOŃ FAJKOWY SPECJALNY“

w blaszanych pudełkach po 50 gr. w cenie zł. 2.50, a także inne wyroby taryfy specjalnej nieustępujące zagranicznemu wyrobom importowanym, jak:

PAPIEROSY

„GABINETOWE“ „N I L“
„EGIPSKIE SPECJALNE“
„TRIUMF“ „ZŁOTA PANI“

CYGAŃA

„REGALIA“ „DELICIAS“
„HAWAŃSKIE-VIRGINIA“

TYTONIE

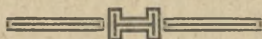
„PURSICZAN“
„HERCEGOWINA“

Dochód Skarbu Państwa z Monopoli Tytoniowego, stale wzrastający, wynosił za czas od 1. I 1927 r. do 1. II 1928 r. sumę zł. 383.000.000. Obowiązkiem każdego obywatela w interesie Skarbu jest zwalczanie przemytnictwa wyrobów tytoniowych.

PAŃSTWOWY Monopol Spirytusowy

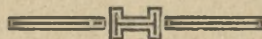
SIEDZIBA DYREKCJI:

Warszawa, ul. Leszno N^o 1.



WÓDKI czyste pierwszorzędnej jakości,
mocy 40 i 45°. 

Najprzedniejsza wódka „WYBOROWA” mocy 45°.



Najtańsze i najlepsze wyroby wódczane.

Obowiązkowa sprzedaż we wszystkich handlach win i spirytualij,
oraz w restauracjach.



Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych

Największa i najstarsza publiczno-prawna instytucja, istniejąca od r. 1803, prowadzi przymusowe ubezpieczenie budynków od ognia, oraz przyjmuje na podstawie umów dobrowolnych

UBEZPIECZENIA RUCHOMOŚCI OD OGNI Plonów od gradobicia i żywego inwentarza od chorób

zapewniając ubezpieczającym najkorzystniejszą kalkulację kosztów i szybką wypłatę odszkodowań.

Zgłoszenia przyjmują:

ZARZĄD GŁÓWNY W WARSZAWIE: ul. Kopernika № 36/40, telefon № 423-10.

ODDZIAŁY:

w Białymstoku, Brześciu n/B., Katowicach, Kielach, Krakowie, Lublinie, Lwowie, Łodzi, Kucku,
Przemysłu, Rzeszowie, Słonimie, Stanisławowie, Tarnopolu, Warszawie, Wilnie i Włocławku
oraz INSPEKTOROWIE POWIATOWI i TECHNICY SZACUNKOWI.

D. i M. Szereszewski

DOM BANKOWY

WARSZAWA

Plac Żelaznej Bramy 1.

TELEFON 12-30.

179

SOCIÉTÉ TEXTILE
„LA CZENSTOCHOWIENNE”
w Częstochowie.

TOWARZYSTWO BEZIMIENNE O KAPITALE ZAKŁADOWYM 20.000.000 FRANKÓW.

Przędzalnia, tkalnia, farbiarnia i wykończalnia wyrobów bawełnianych.

Przędzalnia, tkalnia i wykończalnia wyrobów jutowych.

ADRES TELEGRAFICZNY: „TEXTILE” — Częstochowa.

Telefony: Nr. 396 i 103.

302

Zarząd Główny: ROUBAIX — France (Nord).

Podlaska Wytwórnia Samolotów

Sp. Akc.

w Białej Podlaskiej

Tel. 58.

DOSTARCZA:

Płatowce wojskowe, komunikacyjne, sportowe, szkolne.

— WSZELKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE. —

201

ZWIĄZEK ZAWODOWY MIERNICZYCH PRAKTYKANTÓW

WŁODZIMIERZ

ul. Sokalska (Dom własny)

353

M. MARGULIES, K. KARPf

ZASTĘPSTWO

Browaru J. GÖTZA w Okocimie
na Czortków i okoliczne powiaty

Adres: CZORTKÓW, Rynek 47. Tel. 78.

Konto P.K.O. Nr. 408101.

382

HIRSZ SZWARC

WOJSKOWY

Dostawca Mięsa

CZORTKÓW

381

ZJEDNOCZONE ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE K. SCHEIBLERA i L. GROHMANA

SP. AKC. w ŁODZI

Skrót telegraficzny: Zjednoczone—Łódź

Zarząd—Biuro Głównie: ul. Targowa № 65

Skład Sprzedaży: ul. Fabryczna № 6

SKŁADY KOMISOWE: { Poznań — Wielka 8—1.
Lwów — Rynek № 24
KATOWICE — Młyńska № 12
Kraków — Mikołajewska 9

Posiadają: przedziałnię o 270.000 wrzecion przedziałniczych, tkalnie o 6138 krosnach tkackich, wykończalnie, drukarnię, farbiarnię, bielnik, rytownię, warsztaty mechaniczne i t. d.

Zatrudniają: około 8.000 robotników.

Zakłady wyrabiają:

- 1) Przedzę bawełnianą, wątkową i osnowną, nitkowaną, pończoszną, gazowaną i t. d.
- 2) Tkaniny bawełniane wszelkiego rodzaju w stanie surowym i bielonym, towary farbowane, drukowane, żakardowe i t. d. (Krośniaki, płótna, szyrtingi, madapolamy, nansuk, batysty, satyny, ręczniki, chusteczki do nosa, wsypy, podszewki, płótna niebieskie, barchany, sybiry, kołdry, tkaniny na ubrania męskie, damskie, etc.).

Dostawa Szutru Rzecznego!

S. SCHEER 380

PRZEDSIĘBIORSTWO EKSPLOATACJI

:: SZUTRU, PIASKU I KAMIENIA ::

w STRYJU, ul. Trybunalska l. 7, telefon 108.

Dostarcza wagonowo szuter rzeczny w każdej ilości i jakości do budowli, konserwacji dróg, :: torów kolejowych i robót betonowych. ::

Ferdynand BOHM

Fabryka Cykorji

Sp. Akc. 248

Włocławek.

**FABRYKA PAPIERU
ROBERT SAENGER**

Włocławek. 247

**FABRYKA
CELULOZY**

WŁOCŁAWEK. 250

BIURO „ŁĄCZNIK”
Techniczno-Instalacyjne

F. SKIERKOWSKI i A. WASILEWSKI

WŁOCŁAWEK, ul. Łęska Nr. 32. Telefon Nr. 146. 249

WYKONYWA:

OGRZEWANIA CENTRALNE wszelkich systemów. PRZEWIETRZANIA, SUSZARNIE, PRALNIE mechaniczne, KANALIZACJE i WODOCIĄGI z wodą zimną i ciepłą. URZĄDZENIA przeciwpożarowe. OSADNIKI do biologicznego oczyszczania ścieków. STUDNIE ARTEZYJSKIE. ZBIORNIKI żelazne. SPAWANIE i CIĘCIE metali autogenem. :: Szczegółowe projekty, plany i kosztorysy.

INŻ. MIECZYŚŁAW DOBRUCKI

BIURO ROBÓT INŻYNIERSKICH

Warszawa, ul. Marszałkowska 59. Tel. 280-35. 384

WYKONUJE ROBOTY:

Hydrotechniczne: zakłady i urządzenia rzeczne, wodociągi, kanalizacje, meljoracje, koncesje wodne, wpisy do księgi wodnej i t. d. Miernicze: pomiary kraju, miast, gruntów, lasów, parcelacje, komasacje, niwelacje terenowe i t. d. Komunikacyjne: drogi, kolejki, koleje, kanały, żegluga i t. d.

POLSKIE ZAKŁADY SKODY

SP. AKC.

**WYRABIAJĄ
SILNIKI SAMOLOTOWE**

„SKODA-HISPANO-SUIZA”

450 HP

„SKODA-LORRAINE”

„SKODA-L”

FABRYKI:

OKECIE | 315-61
| 315-62
| 21-21

ODDZIAŁ MIEJSKI:

ZŁOTA 68,

TEL. 74-84.

182

ZARZĄD:

Warszawa, Królewska 10. Telef. 514-28, 10-44.

Powszechny Bank Związkowy w Polsce Sp. Akc.

ZAKŁADY GŁÓWNE:

WARSZAWA
ul. Niecała Nr. 7.

LWÓW
Plac Smolki Nr. 5.

KRAKÓW
Rynek Gł. Nr. 44.

ODDZIAŁY:

Bielsko, Cieszyn, Drohobycz, Przemyśl, Stanisławów, Tarnów.

Zrzeszony z instytucjami:

Banque Belge pour l'Étranger, w Brukseli (filiale de la Société Générale de Belgique).

Banque Commerciale de Bâle w Bazylei.

Wiener Bank-Verein w Wiedniu

Adres telegraficzny: **BANKDION.**

BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO

przyjmuje gotówkę na oprocentowanie na książeczki oszczędnościowe
i na asygnaty kasowe.

ZA ZWROT WKŁADÓW OSZCZĘDNOŚCIOWYCH
GWARANTUJE SKARB PAŃSTWA.

Bank Gospodarstwa Krajowego emituje również 8%-owe
Listy Zastawne przez Rząd gwarantowane, opiewające na
złote w złocie w odcinkach od 50—1000 zł.

Listy Zastawne Banku Gospodarstwa Krajowego nadają się
na wszelkiego rodzaju lokaty, zarówno dla większych kapitałów,
jak i dla oszczędności mniej zamożnych sfer.

ODDZIAŁY BANKU znajdują się w następujących miejscowościach:

Biała-Bielsko	Katowice	Łódź	Stanisławów
Białystok	Kołomyja	Oświęcim	Tarnów
Bydgoszcz	Kraków	Poznań	Wilno
Cieszyn	Lublin	Przemyśl	Żywiec
Drohobycz	Lwów	Równe	

i Oddział Budowlany w Warszawie, Sienna 17.

17

Kapitał zakładowy Banku wynosi 41.000.000 złotych.

POLSKIE ZAKŁADY SKOBY

SP. AKC.

**FABRYKI: Okęcie tel.: 315-61, 315-62, 21-21.
ODDZIAŁ MIEJSKI: Złota 68, tel. 74-84.**

ZARZĄD:

Warszawa, Królewska 10. Tel. 514-28, 10-44.



34291
3.

