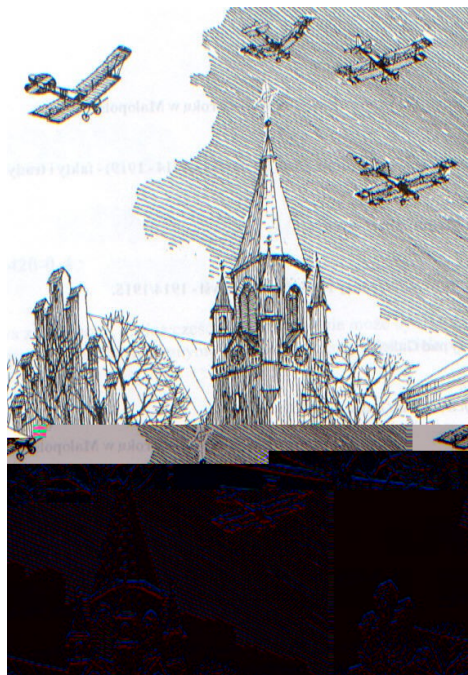


LOTNISKO PIERWSZEJ POCZTOWEJ LINII LOTNICZEJ NA ŚWIECIE W BRZESKU OKOCIM.

Materiał udostępniony Urzędowi Miejskiemu w Brzesku przez Pana Krzysztofa Wielgusa



Lotniska w Jasieniu Brzeskim i Okocimiu (a także towarzyszące im, domniemane pola wzlotów w Biadolinach Radłowskich oraz Borzęcinie) stanowią pewien, niezauważany dotąd fenomen historyczny i przestrzenny, przesądzający o nasycającej te miejsca tradycji. Zaledwie jedenaście lat po pierwszym, udanym locie człowieka na maszynie cięższej od powietrza, w chwili, gdy łączna ilość wszystkich samolotów na świecie nie przekroczyła zapewne 1500 sztuk - pod Brzeskiem pojawiło się nagle ponad 30 maszyn i elita lotników monarchii austro-węgierskiej łącznie z ich dowódcą Obstlt. Emilem Uzelaèem. Tutaj zaczynały się i kończyły misje lotnicze, z których wiele było działaniami pionierskimi, w pełnym znaczeniu tego słowa. Równocześnie lotnisko w Jasieniu Brzeskim, mimo polowego charakteru, nie było wynikiem improwizacji, lecz ściśle przemyślanego zamierzenia logistycznego, które uwzględniając ówczesny poziom techniki i sytuację wojenną - może budzić podziw. Z dzisiejszego punktu widzenia, w dobie fascynacji zmiennością, pogoni za zjawiskowością, ulotnością niecodziennej architektury, ekscentrycznej w stosunku do swojskiego krajobrazu - powstanie i zniknięcie lotniczego miasta ogromnych, pstrokatych namiotów, udekorowanych flagami sojuszniczych państw, zaludnienie go egzotycznie umundurowanymi żołnierzami i ożywienie ruchem przedziwnych, barwnych aeroplanów - to niezwykle zaczyń wyobraźni, przydającej znanym z szarej codzienności okolicom - poloru i sławy wojennej bazy lotniczej Najjaśniejszego Pana. To, być może, także inspiracja dla umacniania tożsamości i tworzenia przyszłej atrakcyjności Brzeska, Okocimia i okolic.

Pomimo aury niecodziennosci, powstanie lotnisk pod Brzeskiem, jak każdy fakt historyczny, nie było przypadkiem, lecz stało się wynikiem ściśle określonych uwarunkowań taktycznych, technicznych - by nie powiedzieć cywilizacyjnych a nawet kulturowych. Z jednej więc strony: lotnictwo, jego początki i początki jego służby militarnej - w specyficznych realiach ostatnich pokojowych lat monarchii Habsburgów; jego technika i organizacja. Z drugiej - przebieg działań wojennych w Galicji w pierwszych miesiącach Wielkiej Wojny. Następnie rola lotnictwa w tej wojnie, ze szczególnym uwzględnieniem warunków służby, mozaiki jednostek, ludzi i maszyn, które przewinęły się przez brzeską bazę. Wreszcie techniczne i pozatechniczne przesłanki budowy lotnisk - tych nieznanych dotąd zespołów funkcjonalnych o swoistej architekturze, służącej nowym potrzebom ludzi, posługujących się maszynami, nie mającymi w dziejach swego precedensu.

Uwarunkowania te naszkicowano - jako klucz do zrozumienia śladów brzeskich lotnisk; śladów Wielkiej Historii mijającego, XX stulecia, która musnęła także jasiońskie i okocimskie łąki.

Zasadniczym czynnikiem skłaniającym do zakładania terenów lotniczych w Galicji stały się potrzeby militarne¹. Od roku 1892 były to balonowe pola wzlotów dla fortecznych oddziałów balonowych. 2 kwietnia 1911 pierwszy samolot typu Etrich Taube zakupiony został dla armii austro-węgierskiej w celu systematycznego szkolenia pilotów. 12 kwietnia 1912 dowódcą nowo utworzonych c. i k. Oddziału Lotniczego (k.u.k. Fliegertruppe) został Oberstleutnant Emil Uzelaè - dotychczasowy dowódca c. i k. Oddziałów Aeronautów (k.u.k. Luftschiffer Abteilung)², w skład których weszła nowa formacja. Od początków tegoż roku ruszyła też akcja przygotowywania lotnisk dla wojskowych oddziałów lotniczych, tzw.

¹ Szerzej o początkach lotnictwa w Galicji w: *Z galicyjskich pól wzlotów...* praca zbiorowe pod red. R. Panka i K. Wielgusa, Tarnobrzeg - Kraków 1999.

² Wielgus K., *Galicyjskie stacje lotnicze*, [w:] „Fortyfikacja”, T. 2, Warszawa - Kraków 1993; za: Keimel R., *Österreichische Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von Anfängen bis ende 1918*, Graz 1981, s. 138 - 139

Flugpark, w skład których wchodziły 4 samoloty, 4 namioty hangarowe i 2 samochody pomocnicze.³ Lotniska takie sytuowano w silnych centrach garnizonowych, szczególnie zaś w miastach - twierdzach. Jesienią 1912 roku rozpoczął swą działalność Flugpark 7 na budowanym dla niego stałym lotnisku Kraków - Rakowice; na wiosnę 1914 stanął w Przemysłu Flugpark 8.

W kwietniu 1914 komendant k. u. k. Luftschifferabteilung, został dowódcą połączonych formacji tyłowych („Hinterlandformationen der Luftfahrtruppen”) i polowych („Feldformationen der Luftfahrtruppen”)⁴, zyskawszy stanowisko w Kriegsministerium. 24 kwietnia 1914, rozkazem szefa sztabu, wszystkie dotychczasowe parki lotnicze (Flugpark), w momencie mobilizacji, przeformować się miały w jedną lub więcej kompanii lotniczych (Fliegerkompanie - w skrócie Flik.), przeznaczonych do służby polowej.

W chwili wypowiedzenia wojny Serbii, 28 lipca 1914, lotnictwo Austro-Węgier liczyło zaledwie 108 samolotów lądowych (w większości typu Lohner Modell B czyli B I oraz Modell C czyli B II - 52 sztuki (z czego Lohner C obłożone zakazem wykonywania lotów z uwagi na wady konstrukcyjne); Etrich-Taube - 43 sztuki oraz 13 łodzi latających w adriatyckich stacjach lotnictwa morskiego)⁵. Personel stanowiło 156 oficerów, w tym 84 pilotów wojskowych (zmobilizowani piloci - cywile z licencjami uzyskanymi w cesarsko-królewskim Aeroklubie Austrii otrzymywali tytuł „pilota polowego” - Feldpilot).

Zarysowawszy techniczne i organizacyjne założenia lotnictwa Austro - Węgier w okresie przedwojennym wypada teraz przedstawić uwarunkowania jego wojennej służby.

Mobilizacja po 28 lipca 1914 przebiegała w naddunajskiej monarchii według planu „B”, opracowanego na wypadek wojny z Serbią. Zakładano iż będzie to kolejny izolowany konflikt bałkański. Gdy jednak ogłosiła mobilizację Rosja, wysławszy ultimatum Austrii po bombardowaniu Belgradu - kolejowe transporty wojskowe zawróciły już na północ zgodnie z planem mobilizacyjnym „R” i pędziły do Galicji⁶. Tu zaś nad granicą z północnym mocarstwem stały trzy armie: 1, 4 i 3 oraz Grupa Armijna Kővess (później 2 Armia). Szef sztabu generalnego, przekształconego w chwili wybuchu wojny w Naczelne Dowództwo (*Armeeoberkommando*)⁷ FML.⁸ Franz Conrad von Hötzendorf był zdecydowanym

³ Flassig I., *Militär - Flugwesen*, w: „*Die Wehrmacht der Monarchie im Weltkrieg 1914*”, Wien 1914, s. 131

⁴ Forteczne oddziały balonowe i siły lotnicze marynarki wojennej nie podlegały jego dowództwu. Za: Nemetz, op. cit.

⁵ Keimel R., op.cit., s. 231

⁶ Por. np.: Tuchman B., *Sierpniowe salwy*, Warszawa 1989.

⁷ Założenia ofensywne w działaniu przeciw Rosji wiązały się z założeniem defensywy na tyłach, na południu, stąd m.in. wspomniane wcześniej przetrzucenie głównego wysiłku fortyfikacyjnego na granicę włoską kosztem fortyfikacji w Galicji po 1906 r. Por.: Steinitz T., Brosch Th., *Die Reichsbefestigung Osterreich-Ungarns zur Zeit Conrad von Hotzendorf*, Wiedeń 1937 (nadbitka z „*Militarwissenschaftliche Mittheilungen*”).

⁸ Objasnienie niektórych stopni wojskowych w armii austro - węgierskiej, z uwzględnieniem występujących w tekście niniejszej książki. **Generalowie:** Feldmarschall (**FM**) - marszałek polny; Feldzeugmeister (**FZM**) - zbrojmistrz polowy, General der Infanterie, General der Kavallerie - generał piechoty, kawalerii - stopnie odpowiadające w przybliżeniu generałowi broni; Feldmarschalleutnant (**FML**) - marszałek polny-porucznik; odpow. w przybliżeniu generałowi dywizji; Generalmajor - odpow. w przybliżeniu generałowi brygady. **Oficerowie sztabowi:** Oberst (**Obst.**) - pułkownik; Oberstleutnant (**Obstlt.**) - podpułkownik, Major (**Mjr, Mr**). **Oficerowie:** Hauptmann (**Hptm.**), Rittmeister (**Rttm.**) 1 i 2 klasy - kapitan, w kawalerii - rotmistrz; Oberleutnant (**Oblt.**) - nadporucznik (odpowiednik porucznika w wojsku polskim), Leutnant (**Lt.**) - porucznik (odpowiednik podporucznika w wojsku polskim). **Podoficerowie (1):** Fänrich (**Fnr.**) - chorąży, Offizierstellvertreter (**Offstv.**) - zastępca oficera; **Podoficerowie (2):** Feldwebel (**Fwb., Fb.**) - sierżant, Wachtmeister (**Wm.**) - wachmistrz, Feuerwerker (**Fw.**) - ogniomistrz - sierżant i jego odpowiednicy w rodzajach broni i służb, w tej kategorii mieścił się też stopień **Feldpilot (Fp)** jeżeli występował bez innego stopnia wojskowego. Określenie np Fp. Hptm. oznaczało kapitana, który uzyskał umiejętności pilota w szkole cywilnej, potwierdzone np. dyplomem C.K. Aeroklubu Austrii; temu stopniowi odpowiada też używany skrót **Uffz.** - Unteroffizier (podoficer - ogólnie); **Podoficerowie (3):** Zugführer (**Zgsf.**) i inne, zależne od rodzajów broni i służb - plutonowy. **Podoficerowie (4):** Korporal (**Kpr.**) - i inne, zależne od rodzajów broni i służb - kapral. **Starsi żołnierze:** Gefreiter - starszy

zwolennikiem manewrowych działań zaczepnych. Podobne przekonania podzielała i rosyjska *Stawka* będąca pod przemożnym wpływem francuskiej koncepcji „ofensywy za wszelką cenę”. W pierwszych dniach wojny rosyjskie i austro - węgierskie armie dosłownie „zderzyły się” w krwawym boju spotkaniowym; każda realizując ofensywne założenia swych sztabowców. Początkowo sukcesy odniosły wojska austro - węgierskie, jednak duch ofensywny i techniczne możliwości walki dość szybko zaczęły w nich przygasać. Potencjał militarny naddunajskiej monarchii ustępował rosyjskiemu, Conrad spoglądał więc coraz niecierpliwiej w kierunku niemieckiego sojusznika. Niemieckie plany zakładały błyskawiczne pobicie Francji, najpóźniej w 39-tym dniu kampanii, by 40-go dnia wysłać na wschód transporty wojskowe przeciw Rosji. Do tej pory terytorium niemieckie zabezpieczała tu I Armia, oparta m.in. o fortyfikacje mazurskie, oraz słabe siły osłonowe dalej na południe - w tym grupa gen. Woyscha, ubezpieczająca Śląsk. Kampania francuska nie przyniosła jednak spodziewanego rozstrzygnięcia, więc wojska austriackie po wejściu do Królestwa Polskiego znalazły się w obliczu przeważających sił rosyjskich, które rozpoczęły ofensywę i zepchnęły je na południe. W tym samym czasie, gdy na zachodzie trwała bitwa Marna, trwały ciężkie walki w rejonie Lwowa i Rawy Ruskiej. Lwów został oddany bez walki, Austriacy wycofywali się, by oprzeć się na łuku Karpat. 18 września artyleria forteczna Przemyśla oddała pierwszą salwę do rosyjskich czołówek kawaleryjskich, a w tydzień później Twierdza Przemyśl znalazła się w całkowitym okrążeniu. Październikowy szturm przeważających sił rosyjskich na twierdzę dokonał się jednak już w obliczu nadchodzącej z południa kontrofensywy - 9 października oblężenie zdjęto. Z kolei odparte wojska carskie zebrały siły i „rosyjski walec parowy” potoczył się znów naprzód. Miała to być rozstrzygająca ofensywa. Przemyśl został ponownie okrążony, a trzon armii rosyjskich posuwał się na kierunku Krakowa, Śląska i Moraw. Pod Krakowem miał się zakończyć pierwszy, manewrowy okres walk w Galicji. Jego znakiem był nieustanny odwrót cesarskich i królewskich armii, przeplatany kolejnymi przeciwuderzeniami. Jak w tak niekorzystnych warunkach sprawowały się kompanie lotnicze.

22 sierpnia 1914 roku...

Każda kompania liczyła etatowo 179 osób, w tym komendanta, szefa pilotów (oficera), 7 podoficerów - pilotów, 8 oficerów obserwatorów. 1 oficera technicznego oraz 163 osoby personelu - podoficerów i żołnierzy. Dysponowała 6-8 samolotami ⁹ ponadto posiadała na stanie 4 silniki rezerwowe, 5 hangarów namiotowych, 6 zestawów części zamiennych do płatowców, 10 zestawów części zamiennych do silników, zestawy materiałów i sprzętu eksploatacyjnego do obsługi i regulacji płatowców, zestaw sprzętu do tankowania, zestaw materiałów i sprzętu fotograficznego, oświetleniowego i telefonicznego. Każda kompania lotnicza wyruszająca na front zabierała zapas materiałów pędnych na 8 dni: w tym 35 baryłek benzyny lekkiej (lotniczej) i 10 baryłek benzyny ciężkiej - do samochodów.¹⁰ Majątek ten należało rozłożyć w postaci lotniska - tam, gdzie znalazło się duże, twarde, jednolite pole o wymiarach ok. 200 x 400 metrów, położone w łożu przeważających w danym terenie wiatrów; w pobliżu dróg, wody, możliwości zakwaterowania ludzi i zapewnienia stajni dla koni. Rozdrobnione chłopskie pola nie spełniały tych warunków. Tam, gdzie nie było pod ręką

szeregowy i jego odpowiednicy. **Żołnierze.** Infanterist, Jäger, Dragoner, Husar, Ulane, Ober- Unter - Kanonier, Pionier itd. - piechur, strzelec, dragon, huzar, ulan, kanonier, pionier - odpowiednicy szeregowego w różnych rodzajach broni i specjalnościach. Skróót za: Nowakowski T., *Lewik M. Armia Austro-Węgierska 1908-1918; barwa i broń.* Warszawa 1992, s. 75-77.

⁹ Hauke E., Schroeder W., Tötschinger B., *Die Flugzeuge der k. u. k. Luftfahrtruppen und Seeflieger 1914-1918,* Graz 1988, s. 138

¹⁰ Za: Dr Nemetz, (Studie), *Die Militärluftfahrt Österreichs - Ungarns im Jahre 1914 KA,* Manuskripte zur Geschichte der Militärische Luftfahrt., 1914

wojskowego pola ćwiczeń (takiego np. jak „Rajszula” pod Bochnią) - szukano przede wszystkim łąk i pastwisk, należących do dużych majątków dworskich (np. Bażanówka) lub kościelnych (np. pola pod Buszkowiczkami, będące własnością kapituły przemyskiej). W narożniku wyrównanych z grubsza pól, w pobliżu rozstajów, często przy zabudowaniach folwarcznych, stawało miasteczko namiotów, wozów, czasem baraków i obwałowanych składów paliwa. Fronty jednak zmieniały swe położenie, a wraz z nimi lotniska, które musiały być „pod ręką”. Wszystko należało szybko i sprawnie przenosić z miejsca na miejsce; czasem co tydzień, czasem... częściej. „Wszystko to było wędrownym cyrkiem...” jak napisał o owych dniach Leonhard Adelt.¹¹ Kompanie podążały wraz ze swymi armiami, przenosząc z sobą cały swój dobytek. Trudno sobie dziś wyobrazić, iż na wzlot 4 - 6 samolotów pracować musiała ponad setka ludzi i... koni¹². Znaczenie transportu naziemnego i jego rodzaj, oraz wizerunek kompanii lotniczych jako dużych i stosunkowo samodzielnych jednostek technicznych, wyłania się z pozornie beznamiętnych zestawień środków przewozu.. Po wybuchu wojny etatowy stan środków transportowych kompanii lotniczej składał się z:

- pojazdów konnych: 6 wozów do przewozu kadłubów, 6 wozów do przewozu skrzydeł, 8 - 10 wozów do przewozu materiałów, 2 - 4 wozów prowiantowych, kuchni polowej, 2 wozów bagażowych, 2 wozów kancelaryjnych, 12 - 14 wozów na części zapasowe i wyposażenie;
- pojazdów motorowych:
1 samochodu osobowego, 6-miejscowego Marta, 1 samochodu pomocniczego Raba lub Praga, 2 samochodów ciężarowych ciężkich.¹³

Ogromnym wysiłkiem czoło ofensywy powstrzymano na przełomie listopada i grudnia 1914 dzięki koncentracji i udanym manewrom armii (głównie 1, 4), operującym w oparciu o potężny rygiel frontu, jakim była Twierdza Kraków. Dwie bitwy na jej przedpolach, Operacja Limanowsko - Łapanowska, forsowanie Wisły przez siły austriackiej 1 Armii, wymierzone w XXI Korpus gen. Radko Dimitriewa - to działania, które z jednej strony zatrzymały pochód Rosjan i odepchnęły ich od Krakowa; z drugiej jednak strony - odepchnęły ich niezbyt daleko, na linię Dunajca, doprowadzając do chwilowego ustabilizowania się frontu. Zakopanie się armii w umocnieniach pozycyjnych, aczkolwiek nieporównywalnie krótsze i mniej rozbudowane technicznie w stosunku do późniejszych przykładów z frontu zachodniego - było pierwszą, bezpośrednią przyczyną bezprecedensowej koncentracji austro - węgierskich sił lotniczych na okocimsko - brzeskim węźle lotnisk.

Doświadczenia konfliktów zbrojnych ostatniego ponad półwiecza nauczyły nas traktować samolot bojowy wyłącznie jako bezpośrednie narzędzie walki. Niszczenie ogniem broni pokładowej, bombami czy rakietami było i jest głównym zadaniem lotnictwa wojskowego zaś zarówno odnalezienie, jak i unicestwienie celu pozostaje ostatecznie zadaniem pilota lub załogi. W roku 1914 było inaczej: zadania te były rozdzielone: lotnik odnajdywał i interpretował cel bądź rozeznawał rozwój wypadków na polu walki, niszczyła zaś głównie artyleria lub manewr wojsk lądowych. Ówczesne zadania lotnictwa - to żmudna i odpowiedzialna służba na rzecz naczelnego dowództwa lub poszczególnych armii. Loty na obserwację, korygowanie ognia artylerii, przewóz meldunków i poczty nie owocowały

¹¹ Adelt L., *Kriegsberichterhalter*, KA, Manuskripte zur Geschichte der Militärischen Luftfahrt.

¹² Już 24 czerwca 1914 Obst. Uzelaè apelował do Kriegsministerium, iż krakowski Flugpark 7 i przemyski - 8, powinny mieć co najmniej po 28 sprzężających wozów specjalnych (64 konie) oraz dodatkowo 12 jednokonnych wozów chłopskich, wraz z 46 żołnierzami - wozakami do obsługi; ponadto co najmniej po jednym aucie ciężarowym i osobowym oraz 8 szoferów.

¹³ Tamże, oraz: *Stände der Fliegerkompanien an Fuhrwerken und Kraftwagen in der Zeit 1914-1916*. Mszpis, KA Manuskripte zur Geschichte der Militärische Luftfahrt., 46.

spektakularnymi liczbami zniszczonych maszyn wroga; czasy lotnictwa myśliwskiego miały dopiero nadejść. Laury za taktyczne lub strategiczne sukcesy, umożliwiające nierzadko przez lotników, zbierali dowódcy armii; lotnicy rozpoznania i obserwacji są dzisiaj najbardziej chyba zapomnianą grupą ludzi przestworzy. Loty na samotnych, nieuzbrojonych dwupłatowcach, sztuka wczytywania się w krajobraz w poszukiwaniu śladów działań nieprzyjaciela, zimna krew obserwatorów, wychylonych do pasa z kabin i spokojnie fotografujących pozycje wroga pod gradem jego pocisków - to wręcz egzotyczne obrazki z ówczesnych lotów bojowych.

Działo się to wtedy, gdy każdy z tych lotów był ciągle czymś wyjątkowym; czasu w powietrzu nie można było marnować na „jałowe” doloty do frontu lub przebazowania. Silniki były zawodne a płatowce delikatne i uzależnione od warunków pogodowych. Lotniska musiały się więc pojawić w optymalnych miejscach, stosunkowo blisko linii frontu i równocześnie blisko kwater sztabowych lub szlaków ku nim wiodących.

Nie czas jeszcze na próby naukowego porównania skuteczności lotnictwa Państw Centralnych i Rosji podczas kampanii galicyjskiej. Strzępy zestawień i informacji, wymagających w przyszłości systematycznego opracowania, zaczynają jednak układać się w kontury zaskakującego obrazu: nadspodziewanie dużej aktywności i znaczenia lotnictwa wojskowego w początkowej fazie zmagania Wielkiej Wojny na jej południowo - zachodnim froncie. Obiegowe pojęcia o ekstensywności i trzecioplanowej roli awiacji wschodniego frontu odnoszą się raczej do lat późniejszych; w 1914 roku było jeszcze komu - i na czym latać, zaś nasycenie jednostkami lotniczymi nie odstawało wiele od ówczesnego frontu zachodniego. Pod względem liczebności absolutny prym wiodło zrazu lotnictwo rosyjskie. Postęp armii carskich w Galicji był w znacznej mierze zasługą dobrze działającego rozpoznania. Oddziały awiacyjne przydzielone do 3 i 8 Armii zapisały najchwalebniejszą kartę rosyjskiego lotnictwa, wykonując w czasie sierpniowych i wrześniowych bitew galicyjskich 170 lotów bojowych - więcej niż pozostała jego część na całym obszarze frontu, z Prusami Wschodnimi włącznie. A jednak właśnie fenomenem opisywanego okresu było błyskawiczne topnienie owej przewagi; w ciągu 2 miesięcy wojny Rosjanie stracili 45,8% stanu maszyn! Równocześnie krzepły oddziały lotnicze Austrii i Niemiec, utrzymujące i stopniowo rozwijające swój potencjał bojowy. Dlaczego? Zanik rosyjskiej przewagi powodowały głównie straty niebojowe; lotnictwo rosyjskie było liczne, gotowe i nowoczesne na dzień mobilizacji lecz bez szans na utrzymanie i ewolucję swego potencjału. Nasycone niemal całkowicie sprzętem produkcji francuskiej - awangardowym w swych rozwiązaniach w przeddzień wojny lecz błyskawicznie starzejącym się w jej trakcie - skazane było na trwanie przy owej kłopotliwej spuściźnie skrajnie frankofońskiej polityki zaopatrzenia armii w maszyny latające. Były to delikatne jednopłatowce bądź skomplikowane dwupłaty z pchającym śmigłem, umieszczonym za kabiną załogi. I jedne i drugie wymagały długotrwałej i precyzyjnej regulacji; jedne i drugie napędzane były francuskimi silnikami rotacyjnymi, których lekkość okupiona była małą trwałością i krótkimi cyklami międzynaaprawczymi. Ponadto jakość maszyn budowanych u rosyjskich licencjobiorców była znacznie niższa niż francuskich pierwowzorów; szczególnie złą sławę zyskały sobie tutaj zakłady Szczetinina. Awarie trapiły bez przerwy rosyjskich lotników; co więcej zdarzały się one nie na wygodnych, macierzystych aerodromach a... w polu. Zawiodło zaopatrzenie i transport. Większość taboru, w założeniu wyłącznie motorowego (co najmniej 3 samochody ciężarowe na oddział) figurowała głównie... na papierze; brakowało polowych hangarów, namiotów i właściwego rozeznania terenowego w

zakładaniu lotnisk.¹⁴ Upraszczając, większość rosyjskiego lotnictwa została „roztrzepana” w czasie niekończących się przewozów doraźnymi środkami transportu po wyboistych drogach oraz na przypadkowych polach wzlotów. Prawdziwym biczem dla rosyjskich awiatorów, którzy znaleźli się w powietrzu, był ogień... rosyjskich wojsk lądowych, które w zestrzeliwaniu własnych aeroplanów poszczycić się mogły większymi sukcesami od ... wojsk austriackich. Zmiana panowania na ówczesnym polskim niebie nie nastąpiła w wyniku powietrznych bojów; na to w roku 1914 i 1915 było jeszcze za wcześnie. Ze zmagania z galicyjskim błotem, kurzem i grudą lepiej wyszły solidne dwupłatowce k.u.k. Luftfahrtruppe, o kadłubach z brzoźowej sklejki; ciężkie i szybkie, napędzane mniej zawodnymi, rządowymi silnikami konstrukcji Porsche, Warchałowskiego i innych. W Austro-Węgrzech - ojczyźnie „Taube” najniezwyklejszych jednopłatów w dziejach lotnictwa, najszybciej też zdano sobie sprawę z małej ich przydatności na przyszłym polu walki. Już dwa lata przed wojną Obstlt. Uzelač polecił opracowywać dla armii wyłącznie samoloty w układzie dwupłatowca; przy ówczesnym poziomie wiedzy aerodynamicznej i techniki materiałowej była to jedyna droga do uzyskania maksymalnie sztywnej i wytrzymałej konstrukcji (co było przez następne dwadzieścia lat!) Kryzys sprzętowy, który dotknął także Austriaków wskutek wykruszania się skośnoskrzydłych Lohnerów, rychło zażegnano zakupami i produkcją licencyjną prostych, niezawodnych i niewyobrażalnie żywotnych konstrukcji Ernsta Heinkla (Albatrosy klasy B latały jeszcze w połowie lat trzydziestych). Dla sprzętu latającego zapewniono od razu odpowiednią ilość specjalnych wozów, namiotów i zestawów remontowych, zaś c. k. intendentura, nie mając złudzeń co do możliwości pozyskania taboru automobilowego - zapewniła odpowiednie stany koni i wozaków - także z zaciągu mobilizacyjnego i rekwizycji. Zimą 1914/15 gasnącą gwiazdę rosyjskiej awiacji zaczęły przyćmiewać, niezmożone ciągłymi odrotami, pogodą i wyboistymi drogami - austriackie „fliegerkompanie”, ciągle służące swym armiom. Po stokroć wyśmiana, austriacka pragmatyka i urzędnicza skrupulatność, wyzierająca z tasiemcowych, mozolnie kaligrafowanych zestawień samolotów i silników; koni, wozów, hangarów, karabinów maszynowych i ... kolorowych kredek, niezbędnych, jak wiadomo, do prawidłowego funkcjonowania kompanii lotniczej w polu - odniosła swój zapomniany sukces. Mimo półrocznego „przesławnego lania” - nad wzgórzami Gorlic pojawiły się, groźniejsze niż dotychczas, aeroplany z czerwono - białymi końcówkami płatów, zasypując bombami rosyjskie pozycje.

Ofensywa gorlicka była też ostatnim aktem intensywnej służby zachodniogalicyskich lotnisk w Bochni, Brzesku, Biadolinach, Nowym Sączu i innych. W ślad za postępującą kontrofensywą i odbijaniem większych ośrodków miejskich (Jarosław/Radymno, Przemyśl, Lwów), obejmowano z powrotem tamtejsze lotniska, dla których rozpoczął się kolejny etap służby. Zakładano też nowe, krótkotrwałe lądowiska jak na przykład lotnisko Flik. 3 w Lesku.

Okres wojny manewrowej w Galicji pozostawił gęstą sieć terenów lotniczych; większość z nich miało charakter polowy, część jednak odznaczała się półstałą, a nawet stałą zabudową. Jej ślady zatarł czas. A jednak historyczne znaczenie rozpoznania lotniczego pod Krakowem, od którego zależały, być może, losy wojny światowej, poczta lotnicza do Przemyśla, użycie radia, rekordowy lot samolotem Przemyśl - Koszyce i 60-godzinny rajd sterowca SL II - zapomniane kamienie milowe w skali całej historii lotnictwa i wojskowości - uzasadniają trud poszukiwania tych śladów, może trudnych do zdefiniowania i dotknięcia, lecz przecież jak najbardziej rzeczywistych. Są to nadszpiegowanie dobrze zachowane lokalizacje lotnisk - często wolne od zabudowy, otoczone niemal identycznymi panoramami jak przed 84 laty. Pamiętajmy - mają one, oprócz wszystkich innych wartości, znaczenie

¹⁴ Kulikow W., *Rossijskaja armiejskaja awiacija w I mirowoj wojnie* [w:] „*Awiacija i Wriemja*” 4/1997; także: Hajrulin M., *op. cit.*

podobne do setek galicyjskich cmentarzy wojennych. Są zapisem w krajobrazie Polski zapomnianych zmagañ Wielkiej Wojny.

Dziś trudno jeszcze ustalić precyzyjnie szlak bojowy i stan kompanii lotniczych, które zimą 1914/15 zawitały do Brzeska. Wymaga to dłuższych badań, głównie w wiedeńskim Archiwum Państwowym, w zbiorach Kriegsarchiv. Przy ogromnej ilości materiałów, zarówno w działach zwiadu lotniczego poszczególnych armii, jak i historii lotnictwa wojskowego, w szczególności zaś - zbiorów fotograficznych poszczególnych kompanii; opracowanie takie ma w przyszłości wszelkie szanse ujrzeć światło dzienne. Byłoby to szczególnie cenne - ukazując zatrzymane w kadrze obrazy naszych wsi, miasteczek i krajobrazów - takimi, jak widzieli je z powietrza lotnicy przed 85 laty. Na razie jednak - zarys informacji, które udało się zebrać i zestawić w czasie krótkiej kwerendy w roku 1996. Niech mi wolno będzie na tym miejscu podziękować Pracownikom wiedeńskiego Staatsarchiv: Panu Doktorowi Erichowi Hillbrand, Panu Doktorowi Robertowi Rill i Panu Doktorowi Peterowi Jung za ich życzliwość i pomoc w dotarciu do cytowanych źródeł¹⁵.

Kompania lotnicza 1 (Fliegerkompanie 1; w skrócie Flik. 1) sformowana została na lotnisku w Wiener Neustadt w oparciu o Flugpark 1, stacjonujący na stopie pokojowej w Fischamend. Zgodnie z przydziałem mobilizacyjnym rozpoczęła służbę w Grupie Armii Kõvess następnie w 2 Armii. Jej pierwszym lotniskiem wg planu mobilizacyjnego był Stanisławów, gdzie stanęła 9 sierpnia 1914¹⁶. Inne źródła wskazują jednak iż już pierwszego sierpnia Flik. 1 przybyła do Baranowicz, skąd operowała przez tydzień¹⁷. Przebazowana do Stanisławowa, stała tam do 13 sierpnia, skąd udała się do Tarnopola (14 - 19 sierpnia), stamtąd do Czortkowa (19-22 sierpnia) i znów do Stanisławowa (23 - 26 sierpnia). 22 sierpnia, gdy operowała ze Stanisławowa, wyposażona w była w 4 Lohner C z silnikami Daimler 85 KM. Stan personelu latającego wynosił 10 oficerów, stan personelu - 50 podoficerów i żołnierzy. Dowodził Oberleutnant Feldpilot Smetana¹⁸. Etatowo Flik 1. winna dysponować 112 końmi do transportu naziemnego¹⁹. W początkowym okresie walk na froncie galicyjskim kompania nie osiągnęła więc zapewne pełnego stanu mobilizacyjnego, zaś znając dramatyczny stan i fatalną jakość wykonania Lohnerów C, (do 1 sierpnia wykonano niezbędne wzmocnienia zaledwie w sześciu maszynach w skali całego lotnictwa austro - węgierskiego!) można sobie wyobrazić ogromne trudności z jakimi borykali się lotnicy Flik. 1 w tym okresie. W listopadzie i grudniu 1914 Flik. 1 wycofana została na lotnisko Kraków - Rakowice, skąd operowała w okresie Bitwy o Kraków. Można przypuszczać, iż w tym czasie lotnicy przesiadali się na znacznie lepsze, bezpieczniejsze i mocniejsze Albatrosy B I. Świadczy o tym zdjęcie Albatrosa o numerze 7 (późniejszy numer 21.07) o imieniu „Muzzl”, wykonane 15 listopada na podprzemyskim lotnisku Żurawica sfotografowano, po jego

¹⁵ Próbę zestawienia tabelowego austriackich kompanii lotniczych i rosyjskich oddziałów lotniczych na froncie galicyjskim w okresie 1914 -1915, w opraciu o porównanie dostępnych źródeł i opracowań przedstawili R. Panek i K. Wielgus w: *Z galicyjskich pól wzlotów...*, Tarnobrzeg - Kraków 1999.

¹⁶ Nemetz, *Die Militärluftfahrt Österreich - Ungarns im Jahre 1914 (Studie)*; oraz:

Einleitung - Mobilisierung gegen Serben am 25 Juli 1914 - 31 Oktober 1914; maszynopisy i manuskrypty; Staatsarchiv, Kriegsarchiv Wien, Manuskripte zur Geschichte der Militärische Luftfahrt.

¹⁷ Kahlen W.E., *Die Entwicklung der Österreichischen - Ungarns Fliegertruppe 1914 - 1916*.

¹⁸ Diakow J., *Starke der Flieger- und Luftschiffverbande bis 24 Aug. 1914*; maszynopis wraz z odręcznymi uwagami. Staatsarchiv, Kriegsarchiv Wien, Manuskripte zur Geschichte der Militärische Luftfahrt.

¹⁹ *Stände der Fliegerkompanien an Fuhrwerken und Kraftwagen der Zeit 1914 -1916*. Staatsarchiv, Kriegsarchiv Wien, Manuskripte zur Geschichte der Militärische Luftfahrt.

przeniesieniu z Flik. 14 do Flik. 1. Latał na nim wówczas Lt. Bela Fleszl²⁰. 27 grudnia 1914 „Muzzl” wylądował w Krakowie, przyprzewodzony tu po niezwyklej modernizacji przez samego Obslt. Emila Uzelaëa - dowódcę c. i. k. Wojsk Lotniczych; wyposażony, jako pierwszy samolot na froncie w radiostację. Pod koniec grudnia lub na początku stycznia Flik. 1 okresowo lądowała na podbocheńskim polu ćwiczeń 1 Galicyjskiego Pułku Ułanów (tzw. Rajszula), by w tymże styczniu 1915 osiąść na 4 miesiące na lotnisku Brzesko - Jasień. 12 stycznia właśnie Flik. 1 rozpoczęła nową erę w dziejach lotnictwa wojskowego: tego dnia wszedł do akcji kierowania drogą radiową ogniem ciężkiej artylerii ostrzeliwującej Tarnów Albatros B.I „Muzzl” z załogą Oblt. Max Hesse i Oblt. Ludwig Dumbacher. Kompania, operując z lotniska Jasień Brzeski prowadziła intensywne loty zwiadowcze, kuriersko - pocztowe do oblężonego Przemyśla, a także bombowo - szturmowe - szczególnie w okolicy Tarnowa. Jednym z lotników Flik. 1 był wówczas Benno Fiala, jeden z najzdolniejszych i najsukuteczniejszych pilotów austro - węgierskich, późniejszy as myśliwski z 28 zwycięstwami na swym koncie (trzeci na liście zwycięstw spośród pilotów k.u.k. Luftfahrtruppen). Rozpoczął on służbę frontową od uratowania transportu kolejowego, którym jechała Flik. I: w momencie nagłego ataku kozaków - Fiala, dostawszy się na parowóz osobiście wycofał pociąg z zagrożonej strefy. W lutym 1915 z Brzeska wystartował na rozpoznanie samolot Flik. 1 z Raulem Stojsavljevicem i Reichelem. Zmuszeni do lądowania za liniami rosyjskimi przez szalejącą śnieżycę lotnicy spalili samolot, lecz wpadli w ręce Rosjan. Po brawurowej ucieczce, przez pięć miesięcy ukrywali się we Lwowie i doczekali odbicia miasta. Raoul Stojsavljević, z pochodzenia Chorwat, zwany „Żelaznym Stojem” w czasie swej dalszej służby na froncie włoskim dał się poznać jako znakomity pilot myśliwski (10 zwycięstw)²¹. Po przełamaniu gorlickim (maj 1915) - aż do 7 grudnia 1917 Flik. 1 służyła nieprzerwanie na froncie rosyjskim, pięciokrotnie stacjonując na terenie Galicji (m.in. na lotniskach w Czebniączach i Kutach), czterokrotnie w Karpatach, dwukrotnie na Bukowinie. Od 15 lipca 1915 w jej szeregach służył austriacki „as asów” - pierwszy na liście zwycięstw powietrznych - wadowiczanin Godwin Brumowski (35 zwycięstw). On właśnie, lecąc z dowódcą Flik. 1 - Otto Jindrą, dnia 12 kwietnia 1916, dokonał jednej z najbardziej brawurowych i spektakularnych akcji lotniczych, jakie zna I wojna światowa - atak na defiladę wojsk rosyjskich, odbywająca się w Chocimiu przed samym carem. Rozpędziwszy defiladę, Brumowski zaliczył jeszcze dwa zestrzelenia rosyjskich myśliwców, przysłanych dla odpędzenia natręta. Później Brumowski, przeniesiony na front włoski, latał w Flik 12., wreszcie objął dowództwo nad Flik. 41, przekształconą niebawem w kompanię myśliwską.

Flik. 1 pełniła na froncie rosyjskim funkcję dywizyjnej kompanii lotniczej (Flik 1 D), pełniąc funkcje rozpoznawcze, kierując ogniem artylerii dywizyjnej i wspierając piechotę. Uzyskała 24 zwycięstwa powietrzne. Od 8 grudnia 1917 po 2 maja 1918 nie wykonywała lotów bojowych, z uwagi na zawieszenie broni na froncie rosyjskim, po czym, aż do 15 czerwca 1918 wchodziła w skład sił okupacyjnych na Ukrainie. Latem 1918 wycofana została do Wiener-Neustadt, przeformowana i przebrojona na kompanię myśliwską (Flik 1J, od „Jagdfliegerkompanie”) i skierowana do obrony bazy morskiej w Cattaro (Kotor). Ostatni przydział - to Grupa Armii Albania. Do zawieszenia broni Flik. 1 J zdołała uzyskać jeszcze 5 zwycięstw powietrznych, operując na rzecz XIX Korpusu z lotnisk w Tiranie i Igalo. Flik 1 J została rozformowana w Igalo, w Zatoce Kotorskiej²². Podkreślić należy, że przez szereg Flik. 1 przewinęło się najwięcej z późniejszych asów myśliwskich; oprócz Brumowskiego,

²⁰Tu i dalej: skrót dziejów kompanii do zakończenia I wojny światowej za: Grosz P.M., Haddow G., Scheimer P., *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War I*, Mountain View California, 1993.

²¹ Skulski P., Sankowski W., *Asy wojny 1914-1918*, Wrocław 1994.

²² Tamże.

Fiali i Stojsavljevicia - także Kurt Gruber (11 zwycięstw), Otto Jindra - dowódca Flik. 1 (9 zwycięstw), Karl Kaszala (8 zwycięstw)²³.

Kompania lotnicza 8 (Flik. 8). Wywodziła się z Flugpark 8. utworzonego na wiedeńskim lotnisku Aspern. W lutym 1914 Flugpark dysponował 6 samolotami Lohner Typ B Seria H2 (dalej, w skrócie - Lohner B), o imionach „Bora” (nr fabr. AC 982, przyjęty do służby 16 października 1912), „Butterfly” (nr fabr. AC. 983, przyjęty do służby 7 grudnia 1912), „Bela” (nr fabr. AD 203, przyjęty do służby 12 lutego 1913), „Baldur” (nr fabr. AD 209, przyjęty do służby 19 marca 1913), „Bertha” (nr fabr. AD 223, przyjęty do służby 24 kwietnia 1913), „Belisar” (nr fabr. AD 228, przyjęty do służby 14 maja 1913)²⁴. Jednostka formowana była z myślą o Twierdzy Przemyśl, gdzie już w lutym 1914 istniało przygotowane choć nieobsadzone lotnisko w Żurawicy²⁵. 16 kwietnia 1914 uregulowano prawnie zasady dzierżawy terenu lotniska z majątku ks. Sapiehy (tzw. „Pańskie Pola”) ²⁶; w tymże miesiącu szef sztabu meldował do Ministerstwa Wojny, iż: „... parki (kompanie) w Przemyślu, Krakowie i Ujvidek stacjonują już w swoich hangarach²⁷, co świadczy, iż Flugpark 8 rozpoczął swą pokojową służbę w Twierdzy nad Sanem. Dnia 2 kwietnia rozkazem (Bericht Res. Nr 397) dla parków w Przemyślu i Krakowie polecono, aby w momencie mobilizacji sformować z przemyskiego Flugparku 8 - Kompanię lotniczą 8, zaś z krakowskiego Flugparku 7 aż dwie kompanie: 7 i 9²⁸. Stan gotowości mobilizacyjnej Flik. 8 osiągnęła 8 sierpnia na forticznym lotnisku Przemyśl - Żurawica; następnego dnia gotując się do wyjazdu na pierwsze lotnisko frontowe. Było to pole wzlotów w ufortyfikowanym przedmościu Radymno, skąd przemyska kompania operowała na rzecz 1 Armii²⁹. 22 sierpnia Flik. 8 dysponowała już jedynym Lohnerem B, jednym niemieckim Aviatikiem P 15 (później - B.I) oraz dwoma, także niemieckimi, DFW B.I. Delikatne i nie najnowsze Lohner-y musiały wykruszać się w licznych awariach, choć pięć z nich dotrwało do 8 lutego 1915 a trzy (dawne „Bela”, „Baldur” i „Belisar”) przebudowano nawet na samoloty szkolne i te służyły jeszcze długo w k. u. k. Luftfahrtruppen. Stan personelu nie jest niestety znany; jednym z lotników Flik. 8 był wówczas hrabia Henryk Kostrba - Skalicki, późniejszy as lotnictwa myśliwskiego (pisze o nim, i o innych asach, Andrzej Zaręba, w rozdziale „Asy Przesławy nad Galicją”). Wiadomo natomiast, iż kompania dysponowała 104 końmi do transportu naziemnego. Po całej epopei odwrotu armii cesarskich aż pod Kraków, Flik. 8 wylądowała na Rakowicach około 20 grudnia. Tutaj otrzymała kilka nowych Aviatików B.I, lecz niewykluczone, iż używała nadal jednego lub kilku wyreperowanych, wysłużonych Lohnerów B. Po okresie stacjonowania w Bochni, lotnicy Flik. 8 trafili pod Brzesko. Z początkiem stycznia wylądowali najpierw w Okocimiu, na polu wzlotów w łuku rzeki Uszwicy (zdjęcie z 5 stycznia), skąd po jakimś czasie przenieśli się do Jasienia Brzeskiego. Stacjonowali tam do początków maja (być może w okresie przełamania gorlickiego także na innych, tymczasowych lądowiskach), po czym 13 maja oddetaszowano ich nad Adriatyk, do osłony bazy morskiej w Poli. Role fortecznej eskadry w Twierdzy Pola „Ósmacy” pełnili do lipca 1915; w następnym miesiącu skierowano ich na front nad Isonzo, gdzie do marca 1916 uzyskali jedno zwycięstwo powietrzne. Przeniesieni do Południowego Tyrolu, walczyli tam do

²³ Tamże.

²⁴ Tamże.

²⁵ Wg *Asufgabe und Beschreibung der Festung Przemyśl*, za: Forstner F., *Przemyśl. Der Österreich - Ungarische Bedeutendste Festung*, mszpis pracy doktorskiej, s. 437.

²⁶ *Kommissionsprotokoll. Vereinbarungen betreffend die Miete des Flugplatzes für die Station Przemyśl z 29 kwietnia 1914*. Ze zbiorów Franza Czernina z Wiednia, dzięki uprzejmości Pana Jana Rożańskiego z Przemyśla, któremu składam serdeczne podziękowanie.

²⁷ Nemetz, *Die Militärluftfahrt...*

²⁸ Tamże.

²⁹ *Einleitung...*

lipca 1916, uzyskując kolejne zwycięstwo. Od sierpnia 1916 do 7 grudnia 1917 Flik. 8 znalazła się ponownie na froncie rosyjskim, jako kompania dywizyjna (Flik. 8 D) gdzie odnosząc kolejne trzy zwycięstwa, dotrwała aż do zawieszenia broni. Od 8 grudnia 1917 do 3 stycznia 1918 wykonywała nieoperacyjne loty w warunkach zawieszenia broni, po czym odesłano ją na front włoski, gdzie walczyła do października 1918 (Front Grappa). Ostatnim przydziałem była służba w ramach Grupy Armii Belluno, jako kompania szturmowo - ochronna (Flik. 8 S). Operowała wtedy z lotniska Feltre. Kompanię rozformowano w Spittal nad Drawą.

Kompania lotnicza 10. (Flik. 10). Jedna z najślawniejszych i najbardziej zasłużonych na galicyjskim froncie kompanii, zwana „Pierwszym Styryjskim Oddziałem Lotniczym”. Sformowana w oparciu o Flugpark 3 z Görz, na lotnisku Graz - Thalerhof, po krótkim pobycie w Aspern, gdzie uzupełniono jej wyposażenie, przetransportowana koleją na lotnisko Kraków - Rakowice, gdzie osiągnęła gotowość bojową. Wg. planu mobilizacyjnego w 11 dniu mobilizacji winna osiągnąć lotnisko we Lwowie, z przydziałem do służby na rzecz naczelnego dowództwa. Rozpoczęła jednak służbę frontową na lotnisku w Cieszanowie, dnia 21 sierpnia 1914, w strukturach 4 Armii. Kompania wyposażona była w 8 Lohnerów C z 85 - konnymi silnikami Hiero. Kompanią dowodził Oberleutnant Feldpilot Erich Kahlen. Personel latający składał się z 8 oficerów; służby naziemne to 105 ludzi, zaś liczba koni transportowych wynosiła 115. Operując z węzła lotnisk Cieszanów - Lubaczów do 5 września - brała m.in. czynny udział w bitwie pod Tomaszowem. Przesunięta na południe, operowała następnie z lotnisk w Rzeszowie, Jaśle i Nowym Sączu. Stosunkowo szybko zaczęła przezbrając się na samoloty Albatros B I, wielokrotnie bezpieczniejsze i doskonalsze od Lohnerów C. Wiele wskazuje na to, iż pierwszy lot kurierski z Nowego Sącza do oblężonego Przemyśla (1 października 1914, powrót 6 października) odbyła właśnie załoga Flik. 10. W listopadzie i grudniu 1914 kompania stanęła na lotnisku Kraków - Rakowice, skąd brała udział w decydujących lotach rozpoznawczych w czasie Bitwy o Kraków i operacji limanowsko - łapanowskiej. Od początku stycznia stacjonowała na lotnisku Brzesko - Jasień i być może także na lądowisku tymczasowym pod Biadoliniami. Od lutego 1915 także załogi Flik. 10 wykonywały loty na maszynach zaopatrzonych w radiostacje, korygując ogień ciężkiej artylerii ostrzeliwującej Tarnów. Wykonywały też liczne dalekie patrole w obszarach: Tarnów-Pilzno-Jasło-Biecz-Gorlice oraz Tarnów-Dębica-Brzostek-Ryglice-Zakliczyn. Podjęto też bezpośrednio akcje bombardowania pozycji rosyjskich (w tym także w samym Tarnowie) za pomocą maszyn wyposażonych w specjalne rynny do zrzutu bomb i granatów. Przez cały czas oblężenia twierdzy przemyskiej załogi Flik.10 utrzymywały łączność pocztową z odciętą warownią. Jednym z wielu lotników na linii przemyskiej był wówczas Oblt. Alfred Schindler. W szeregach Flik. 10 służył też co najmniej jeden Polak - tym którego znamy dziś z imienia i nazwiska był Stefan Bastyr. Istnieją poszlaki iż to on właśnie był autorem legendarnego „nalotu propagandowego” na Tarnów - pysznej kpiny z rosyjskiej pompy i dumy ze zdobycia Przemyśla (pisze o tym szczegółowo Jacek Magdoń). Nazwisko Stefana Bastyra winno być jednak wspominane, w Brzesku i w całej Polsce, z najwyższym szacunkiem - z innych powodów. Był on jednym z twórców lotnictwa odrodzonej Rzeczypospolitej. Jesienią 1918 roku służył on we Fliegerpark 4 na lotnisku Lwów-Lewandówka. Wraz z nieliczną garstką Polaków doprowadził do przejęcia bazy wraz ze sprzętem z rąk Austriaków i nie dopuścił do jej zajęcia przez oddziały ukraińskie. 5 listopada 1918 kpt. pil. Stefan Bastyr i por. obs. Janusz de Beurin wystartowali do pierwszego lotu nad Lwowem maszyną ozdobioną polskimi barwami. Wspierał następnie z powietrza walki polskich powstańców we Lwowie. Mianowany dowódcą III Grupy Lotniczej organizował trudną akcję scalania załóżków lotnictwa polskiego. Był inicjatorem rozpoczęcia produkcji pierwszych polskich samolotów wojskowych, budowanych na lwowskim lotnisku w oparciu o wzór austriackiego

Brandenburga C I. Pierwszy egzemplarz o numerze 67.III.4 oblatał nie kto inny, jak właśnie Stefan Bastyr. Znakomity lotnik i gorący patriota zginął niestety 6 sierpnia 1920 na poznańskim lotnisku Ławica, oblatując myśliwskiego Fokkera D VII.

Dziesiąta kompania lotnicza brała udział w przełamaniu gorlickim, następnie zaś (wg wielu poszlak) w intensywnym bombardowaniu pozycji i obiektów rosyjskich w Przemyśle od 12 maja do 2 czerwca 1915 oraz w dotkliwym bombardowaniu (tegoż dnia) wycofujących się oddziałów carskich w Mościskach.

Jako dywizyjna kompania lotnicza (Flik. 10/D) służyła nieprzerwanie na froncie wschodnim, operując m.in. z Łucka. Do 7 grudnia 1917 uzyskała 8 zwycięstw powietrznych. Od 8 grudnia 1917 do 24 marca 1918 nie wykonywała lotów operacyjnych z uwagi na zawieszenie broni. W tymże miesiącu została przeformowana na kompanię dalekiego zwiadu (tzw. F-Flik) i wysłana na front włoski do Południowego Tyrolu. Raz jeszcze przeformowana we wrześniu 1918 na kompanię zwiadu fotograficznego (tzw. P-Flik), otrzymała szybkie jedno- i dwumiejscowe samoloty, wyposażone w automatyczne kamery, wykonujące serie zdjęć nieprzyjacielskiego terenu. (Taki system zwiadu był później, w okresie II wojny światowej podstawą rozpoznania lotniczego zaś wyparły go dopiero w czasach współczesnych, zdjęcia satelitarne). Flik. 10/P pozostawała w strukturach 10 Armii aż do końca wojny. Rozformowana została w Innsbrucku.

Kompania lotnicza 15. (Flik. 15). Podobnie jak sławna „Styryjska” Flik. 10, Piętnasta Kompania sformowana została w oparciu o Flugpark 3 z Görz, jednak zasadniczy proces organizacji przebiegał w Wiener Neustadt. Co do początków służby frontowej Flik. 15 istnieją znaczne rozbieżności. Według danych o przebiegu mobilizacji austro - węgierskich wojsk lotniczych³⁰ jednostka ta skierowana była do służby przy 4 Armii arcyksięcia Józefa Ferdynanda, gdzie służyła przez miesiąc, od 14 września do 14 października; następnie zaś 1 listopada stanęła na lotnisku rakowickim w Krakowie. Zestawienie Diakowa³¹ wykazuje natomiast iż kompania służyła już od 12 sierpnia (!) aż do 1 listopada na rzecz 3 Armii, jednak bez wyszczególnienia lotnisk. Przeczy temu zestawienie stanu kompanii na dzień 22 sierpnia 1914; w dniu tym Flik. 15 (wraz z Flik. 13) wykazane zostały jako jednostki jeszcze w fazie organizacji, na lotnisku w Wiener Neustadt. Kompania dysponowała wtedy 8 Lohnerami C dowodził Hptm. Feldpilot Robert von Kaiserfeld zaś stan personelu wynosił 8 oficerów i... nieznaną liczbę żołnierzy. Kahlen w swym zestawieniu środków transportowych w ogóle nie wykazuje Flik. 15, co zdaje się potwierdzać znacznie późniejsze osiągnięcie gotowości bojowej. Także Grosz, Haddow i Scheimer, autorzy monumentalnej monografii lotnictwa austro - węgierskiego³² datują początek służby kompanii na 1 listopada. Wszystkie źródła zgodnie potwierdzają ten dzień i lotnisko rakowickie jako czas i miejsce początków służby (lub jej etapu) przez lotników Flik. 15. Tak znaczna rozbieżność danych o początkach służby wynikać może ze znacznego opóźnienia w osiągnięciu gotowości bojowej przez jednostkę; to z kolei wynikać mogło z dwóch przyczyn: 15 Kompania formowana była jako druga z kolei w oparciu o macierzysty, dawny Flugpark 3, dlatego też jej organizacja szła trudniej i wolniej; następnie zaś, wyposażenie w „chore od urodzenia” Lohner C, które w zasadzie nie mogły wykonywać lotów do czasu niezbędnych wzmocnień (z którymi wytwórnia wcale się nie spieszyła) - ograniczało w zasadniczy sposób jej możliwości operacyjne. Czy więc podwładni Hptm. von Kaiserfelda rozpoczęli służbę w Krakowie, w dniu Wszystkich Świętych roku

³⁰ Nemetz, *Mobilisierung gegen Serben am 25 Juli 1914 - 31 Oktober 1914*; maszynopisy i manuskrypty; Staatsarchiv, Kriegsarchiv Wien, Manuskripte zur Geschichte der Militärische Luftfahrt.

³¹ Diakow J., *Starke der Flieger- und Luftschiffverbande bis 24 Aug. 1914*; maszynopis wraz z odręcznymi uwagami. Staatsarchiv, Kriegsarchiv Wien, Manuskripte zur Geschichte der Militärische Luftfahrt.

³² Grosz P.M., Haddow G., Scheimer P., *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War I*, Mountain View California, 1993.

1914, figurując wcześniej w spisach mobilizacyjnych jako „papierowa kompania” (czyli w sferze pobożnych życzeń Naczelnego Dowództwa), czy też raczej, niebaczni na „zabójcze” właściwości produktów Wiedeńskiej Fabryki Aeroplanów i Karoserii pana Jakuba Lohnera i spółki - dzielnie wojowali od lata 1914, służąc 3. lub 4 Armii - to wykażą dopiero dalsze badania. Sądzić należy, iż w krakowskich warsztatach ostatecznie wzmocniono skrzydła Lohnerów Piętnastej Kompanii; co więcej - zapewne tam właśnie dokonano rzeczy niebywałej - zaczęto wyposażać ważkopodobne aeroplany w śmiertcionośne karabiny maszynowe. Efekt nie kazał na siebie długo czekać: 30 listopada załoga Flik. 15: Béla Losonczy von Losonc i Jan Wierzejski uzyskała pierwsze, potwierdzone zestrzelenie rosyjskiego aeroplanu! Aż trudno uwierzyć, iż pierwszy, galicyjski myśliwiec posiadał czterocyldrowy silnik o mocy mniejszej niż moc większości dzisiejszych samochodów osobowych i osiągał hyżość maksymalną ... 110 km/h.

Po bitwie krakowskiej, w której Flik. 15, podobnie jak wszystkie kompanie z Rakowic, brała istotny udział - jednostka przeniosła się pod Bochnię, na pole wzlotów na Rajszuli a stamtąd - pod Brzesko. Swoją służbę rozpoczęła zapewne od pola wzlotów w Okocimiu, wraz z Flik. 8; te właśnie kompanie były w rejonie Brzeska najwcześniej. Następnie Flik. 15 przeniosła się na lotnisko w Jasieniu. Niewiele wiadomo na temat przebiegu służby w okresie stacjonowania na okocimsko - brzeskim węźle lotnisk; zapewne większość zadań „Piętnastaków” to rozpoznanie wzrokowe i fotograficzne oraz służba kurierska. Należy wątpić, by lekkie i zawodne Lohnery C obciążano dodatkowo sprzętem radiotelegraficznym i bombami. Jest natomiast prawdopodobne, iż ostrzeliwanie z powietrza oddziałów rosyjskich pod Tarnowem (por. cytaty w rozdziale J. Magdonia) - było właśnie dziełem uzbrojonych w karabiny maszynowe maszyn Flik. 15. Czy źródła potwierdzą kiedyś przypuszczenie startów z brzeskich lotnisk do walk myśliwskich - jest sprawą przyszłych badań.

Flik. 15 służyła w Galicji aż do przełamania gorlickiego, nie powiększając już konta potwierdzonych zwycięstw powietrznych, następnie w końcu czerwca 1915 odkomenderowana została na front serbski. Wojując tam do grudnia uzyskała kolejne zwycięstwo powietrzne. W lutym 1916 wojenny los rzucił jednostkę do Czarnogóry, w lutym - do Albanii, zaś od połowy marca - w góry Południowego Tyrolu, gdzie rozpoczęła swą służbę jako kompania dywizyjna (Flik. 15/D). W marcu 1918, operując nadal w Południowym Tyrolu, jednostkę przysposobiono do dalekiego rozpoznania (Flik. 15/F) zaś we wrześniu 1918 - do rozpoznania fotograficznego (Flik 15/P). Do końca wojny jednostka pozostawała w strukturach 11. Armii. Podczas całej służby na froncie włoskim zaliczyła 9 kolejnych zwycięstw. Rozformowano ją w St. Jacob nieopodal Bolzano.

Lohner Typ B Seria H2³³ (nazywany krócej LohnerB a później Lohner BI) powstał w wiedeńskiej wytwórni Wiener Aeroplan und Carrosseire Werke Jacob Lohner & Co., według projektu inż. Karla Paulala. Był dwumiejscowym dwupłatem o bardzo silnym skosie płatów (stąd popularna nazwa „Pfeilflieger” - „Latająca strzała”). Skrzydła te miały bardzo cienki profil o elastycznej krawędzi spływu, nadającej maszynie cech samostateczności. Konstrukcja maszyny była drewniana, kryta płótnem, częściowo sklejką i blachą aluminiową. Napędzany

³³ Tu i dalej za: Keimel R., Österreichische Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von Anfängen bis ende 1918, Graz 1981.

był dziewięćdziesięciokonnym, sześciocyndrowym silnikiem Austro-Daimler, chłodzonym cieczą. Nadawał on maszynie maksymalną prędkość 130 km/h i pozwalał wspiąć się na wysokość 1000 metrów w ciągu 12 minut. Charakterystyczna była niezwykle niska masa własna samolotu - 620kg, przy sporych jego rozmiarach - rozpiętość górnego płata wynosiła bowiem 13,47m i dla możliwości pomieszczenia maszyny w standardowych hangarach namiotowych - jego końcówki, w niektórych egzemplarzach, były składane (podobnie jak w późniejszych o 30 lat samolotach pokładowych stosowanych na lotniskowcach!). Jednakże tak znaczne ograniczenie masy maszyny osiągnięto kosztem wytrzymałości konstrukcji; samoloty mimo awangardowego wyglądu i dobrych właściwości lotnych były niezbyt bezpieczne i po serii wypadków nie cieszyły się zbyt dobrą sławą (austriaccy lotnicy, porównując Lohnera z solidnymi niemieckimi płatowcami, nazywali je z goryczą „łśniacym, lakierowanym isticie austriackim fabrykatem”). Były zbyt delikatne jak na warunki służby polowej; szybko traciły swe teoretycznie dobre osiągi - nie potrafiły osiągnąć pułapu operacyjnego, gdzie nie groziłby im ostrzał z karabinów. A jednak te właśnie, niezbyt szczęśliwe maszyny były najpopularniejszym typem samolotu austro-węgierskiego w momencie wybuchu I wojny światowej, a to dlatego, iż zakłady Lohnera zmonopolizowały dostawy dla armii, „uszcześliwiając” ją „Latającymi Strzałami”, po 17 500 koron za sztukę³⁴ Propagandowy sukces, uzyskany dzięki sportowym osiągnięciom wybranych prototypów zaowocował nadmiernym zaufaniem dla firmy, które zawłaszczyła sobie intratne zamówienie państwowe, oparte na dalekowzrocznej skądinąd idei Uzelaèa, aby wiotkie i powolne jednopłatowce „Taube” zastąpić zwartymi i wytrzymałymi dwupłatami. Jak dalece wypaczono tę ideę w wiedeńskiej nadwornej fabryce powozów pana Lohnera - nieszczęsny dowódca przekonał się 28 kwietnia 1914, kiedy kadłub Lohnera „Bravo” złamał się w locie, grzebiąc w katastrofie Fw. Georga Wally. Długie memorandum Uzelaèa zachwiało, lecz nie zburzyło pozycji wiedeńskiego monopolisty, dokonała tego dopiero dramatyczna, wojenna weryfikacja: kampania bałkańska i galicyjska 1914/15. Z drugiej strony właściwości „strzałoskrzydłych” Lohnerów nie mogły być najgorsze, skoro po wycofaniu z frontu, ocalałe egzemplarze wielokrotnie remontowano i wzmacniano, utrzymując w służbie szkolnictwa lotniczego aż do lata 1918. Zbudowano łącznie 32 sztuki tych maszyn; już w trakcie trwania działań wojennych przydzielono im, jako oznaczenie typu, liczbę 11, zaś egzemplarzom przebydowanym na szkolne w zakładach Fliegerarsenal w Fischamend - liczbę 73.

Jeżeli dostawy Lohnerów B można nazwać niezbyt szczęśliwymi- to początek służby ich lżejszych i młodszych braci Lohnerów Modell C (zwanych krócej Lohner C, później B II) odbył się wręcz w atmosferze skandalu. I tu zaczęło się dobrze - od rekordowych lotów górskich, dzięki którym Model C zaskarbił sobie dumne miano „Górskiej Latającej Strzały” („Gebirgspfeilflieger”). Pozory jednak myła, a to co dobre w przypadku rekordowego prototypu - wcale nie musi okazać się równie udane w skali seryjnej produkcji. Ta jeszcze subtelniejsza od Modelu B konstrukcja z roku 1912 (samolot ważył zaledwie 560 kg, przy trzynastometrowej rozpiętości!) zabiła 9 marca 1914 oblatywacza Oblt. Eugena Elsnera i obserwatora Zgsf. Philippa Srnę. Mimo oczywistej przyczyny wypadku - złamania lewego płata - wytwórca ogłosił iż, oblatywacz sam sobie był winien, gdyż wprowadziła maszynę w ostre nurkowanie. Tego było zbyt wiele jak na wytrzymałość Uzelaèa. Nie zważając na dobrą opinię Lohnera (a zapewne i na machinacje, które ułatwiły zmonopolizowanie przez formę dostaw dla wojska) - zarządził rygorystyczne badania wytrzymałościowe, wyłączając ze służby wszystkie dostarczone maszyny. Sam komendant sił powietrznych od swego

³⁴ Znakomicie podsumował to krakowski historyk i znawca lotnictwa I wojny światowej Andrzej Zaręba, stwierdzając iż i w tym wypadku brak konkurencji nikomu nie wyszedł na dobre. Zaręba A., Orły Habsburgów;mszpis.

pierwszego lotu na Lohnerze C, nie był nim zachwycony, głównie z powodu silnych drgań. Piasty śmigła nie były dobrze wyważone i powodowały wibracje, które po pewnym czasie uniemożliwiały odczyt przyrządów pokładowych, utrudniały pilotaż i prowadziły do uszkodzeń przewodów benzynowych, olejowych i wodnych. Testy w pełni potwierdziły słabą konstrukcję aeroplanu, zaś firma obiecała dokonać wzmocnień wszystkich płatowców na własny koszt. Wzmocnienia okazały się niewystarczające, dopiero profesor Richard Knoller zaprojektował właściwe rozwiązanie skrzydeł - grzebiąc tym samym wiarygodność konstruktora. Ze zmianami jednak nie spieszono się - wybuch wojny zastał wszystkie Lohnerzy C nadal „uziemione” zakazem wykonywania lotów. Prowadzone na gwałt, prowizoryczne wzmocnienia, pozwoliły na uruchomienie do 1 sierpnia sześciu maszyn; do 31 października dokonano wzmocnień we wszystkich modelach C. Wzmocnione Lohnerzy C nie mogły być chyba najgorszymi płatowcami, skoro im właśnie przypadły w udziale pierwsze zestrzelone wrogich maszyn - zarówno w Galicji jak i na froncie serbskim. Służyły jeszcze długo w szkolnictwie lotniczym, przebudowywane, a naet budowane(!) w 1917 roku na licencji przez Fliegerarsenak - Fischamend oznaczane były liczbą 74³⁵, w odróżnieniu od oryginalnych produktów Lohnera, oznaczanych liczbą 12.

Zupełnie inne rozwiązania reprezentował samolot niemieckiego projektu - Aviatik P 15A (w seryjnej produkcji oznaczany jako B I). I on. Podobnie jak Lohnerzy, nazywany był „Strzałą” (Aviatik - Pfeil - Doppeldecker), choć skos jego skrzydeł był znacznie mniejszy niż u „strzał” austriackich. I on wywodził się od przedwojennych maszyn wyścigowych; konkretnie zaś - od prototypu, zaprojektowanego w Awiacyjnej i Automobilowej Spółce Akcyjnej w Miluzie, w niemieckiej wówczas Alzacji (Aviatik - und Automobil AG Mülhausen). Egzemplarz wybudowany w filii zakładów w Lipsku - Heiterblick wziął udział w Locie Księcia Henryka. Austriacy rychło zainteresowali się szybkim i solidnym dwupłatowcem; egzemplarz P 15A o imieniu „Rosa” testowany był intensywnie³⁶ i wzbudzić musiał zaufanie, skoro armia zamówiła serię Aviatików z licencyjnej produkcji w austriackiej filii zakładów w Wiedniu - Heiligenstadt. Aviatik B I o rozpiętości 13, 97 m, długości 7,98 m napędzany był sześciocyndrowym silnikiem Austro - Daimler o mocy 120 KM. Mocy tej było jednak trochę za mało jak na solidny i dość ciężki samolot (masa startowa 1080 kg). Aviatiki były wolniejsze od Lohnerów, miały długi rozbieg i dobieg, silniki szybko traciły moc i wyspianie się na pułap 1000 m trwało wielokrotnie dłużej niż nominalne 15 minut (na chroniczny brak mocy skarżyli się m.in. piloci krakowskiej 7 Kompanii Lotniczej), samoloty dość słabo reagowały na ster kierunku, natomiast... nic się im nie urywało. Na archiwalnych zdjęciach z pocztowej linii przemyskiej często widzimy Aviatiki B I - także te najslawniejsze, o imieniu „Durch”, na którym latał Benno Fiala i „Baba” Oblt. Sesergo. Samoloty te, oznaczane numerami typu 31. Pozostawały w służbie dość długo, wraz z młodszymi braćmi - B II (oznaczanymi) 32. i 34. Zdjęcia bardzo już zużytych Aviatików pochodzą z roku 1916; dwa lata nieustannej służby frontowej dobrze świadczy o wytrzymałości konstrukcji. Kafdłub niemieckiego Aviatika C III, jako jedyny na świecie zachował się w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

Pod względem długowieczności i wytrzymałości wszelkie rekordy bike ostatni z galerii „brzeskich” aeroplanów: Albatros B I. Także ten samolot wywodzi się z przedwojennej konstrukcji samolotu wyścigowego projektu inż. Ernsta Heinkla z zakładów Albatros,

³⁵ Ostatni Lohner C o numerze 74.36 zbudowany co prawda w ramach „dogrywki” jako maszyna szkolna w 1917 roku, lecz według archaicznego już wówczas projektu, zdobyty na lotnisku Kraków-Rakowice, latał jeszcze latem 1919 ! za : Morgała A., Samoloty wojskowe w Polsce 1918-1924, Warszawa 1997

³⁶ „Rosę” rozbili w wypadku pod Andrychowem 1 grudnia 1914 Fp. Meltsch i obs. Lt. Krisc. Za: Keimel op. cit.

zlokalizowanych na podberlińskim lotnisku Johannisthal. W odróżnieniu od Aviatika, którego kadłub stanowiła solidna drewniana rama, przenosząca wszelkie obciążenia, obciążone sznurowanym na boku płótnem - kadłub Albatrosa wykonany był jak skrzynka z brzoźowej sklejki, zmontowana na lekkim szkieletcie. Część obciążeń przenosiło tu pokrycie - dzięki czemu trwały i bardzo wytrzymały kadłub był wyraźnie lżejszy niż szkieletowy kadłub Aviatika. Albatros o znacznej, prawie trzynastometrowej rozpiętości, napędzany 100 - konnym silnikiem Mercedes D I lub 110 - konnym Mercedesem D II, był w chwili startu o ponad 300 kg lżejszy od Aviatika. Pod względem bezpieczeństwa, trwałości, łatwości w obsłudze i pilotażu był na głowę austriackie Lohner. Długie i proste płaty dawały mu znaczną siłę nośną, pozwalającą osiągnąć pułap 4000 m, choć równocześnie właściwości aerodynamiczne płatowca czyniły zeń maszynę raczej majestatyczną i powolną w manewrowaniu. Albatrosy, najpierw niemieckie, następnie zaś produkowane na licencji w Österreichische Albatros - Werke GmbH w Wiedniu - Stadlau, stały się prawdziwymi „koniami roboczymi” frontu galicyjskiego. Wozły pocztę (pierwszy lot do Przemyśla odbył się na Albatrosie o imieniu „Steffel”) korygowały ogień artylerii (wyposażony w radio „Muzzl” to także Albatros), latały na misje rozpoznawcze i bombowe. Austriacy wyposażali je w mocniejsze, 145 - konne silniki Hiero, eksperymentowali z różnymi komorami płatów ciągle poprawiając ich osiągi. Albatrosy wzorowane na niemieckim pierwowzorze otrzymały oznaczenie 21; doskonalsze od nich wersje ze skrzydłami projektu prof. Knollera oznaczane były liczbami 22., 23, 24. W szkolnictwie wojskowym pozostały do końca wojny, kształcąc całe pokolenie pilotów. Niemieckie Albatrosy B IIa służyły w lotnictwie polskim aż do połowy lat trzydziestych. Dziś, jedyny zachowany samolot w wiedeńskim Muzeum Historii Armii - to właśnie Albatros.