

JAN PRZYBYŁA

---

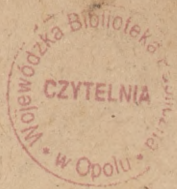
# Z ORLICH BOJÓW LOTNIKÓW LWOWSKICH



Widok Lwowa z samolotu.

1919

LWÓW — WARSZAWA  
NAKŁADEM KSIĘGARNI GUBRYNOWICZA I SYNA.



CM KEK

313482

*Bohaterskim Lotnikom lwowskim  
poświęca*

*AUTOR.*

---

Z DRUKARNI „SŁOWA POLSKIEGO“ POD ZARZĄDEM A. DOHNALIKA.  
Kliske fotogr. wykonane w Zakładzie art.-graficz. „Unia“, Lwów, Sykstuska 10.

Wpisano do Księgi Akcesji

Akc. D1 nr *122* /2011/ *CM*

I.

W komunikatach bojowych o lwowskiej ofensywie wielkanocnej i następnej na północ od Lwowa, znajdowały się pochwalne wzmianki o wybitnej akcji naszych lotników, w tych wzmiankach zaś wymienione były nazwiska, dobrze miastu naszemu znane z listopadowych dni jak kap. Bastyr, porucznicy Stec, Toruń, Roland, i inni.

Ucieszył się Lwów, dowiedziawszy się z tych komunikatów, że wróciły do niego jego kochane listopadowe Orły. Wszak to ci, którzy uratowali wtedy lwowski park lotniczy od zniszczenia przez Rusinów i rozkradzenia przez złodzieji, a potem naprawiwszy „własnym przemysłem“ uszkodzone samoloty, polecili nad miasto ku ogromnej otusze swoich a wściekłości wrogów. Wszak to cisami, którzy płoszyli wówczas Rusinom baterje na Wysokim Zamku i Cytaдели, wszak to wreszcie cisami, którzy pierwsi polecili do Krakowa i dali znać Polsce, co się dzieje we Lwowie i wzywali do pośpieszenia z pomocą naszemu grodowi.

Pierwsi to lotnicy polscy, którzy zorganizowali pierwszą polską siłę zbrojną nadpowietrzną, to też tym prawdziwym bohaterom należy się osobna karta w dziejach obrony Lwowa.

Po zmianie komendy wróciły do swych gniazd na błoniach janowskich i nasze ptaki listopadowe, krążą znów nad miastem ku radości jego mieszkańców i ścigają wroga, szerząc wśród niego postrach śmiertelny. Zrozumienie dla swej pracy znaleźli nasi lotnicy między innymi także w ostatnim rozkazie brygadjera Mączyńskiego po ofensywie północnej. Czytamy tam:

„Lotnicy nasi pod świeżo zmienioną komendą po-

wrócili do swych dawnych tradycji listopadowych. Przez nieprawdopodobną wprost, jak na liczbę samolotów, ilość lotów i przez szybkie meldowanie o spostrzeżeniach, przygotowaniach i zmianach za frontem nieprzyjacielskim, jak wreszcie przez czynną współpracę z piechotą w akcji bojowej, odegrali również pierwszorzędną rolę w akcji wczorajszej“.

Nikt inny, jak właśnie brygadjer Mączyński, który znał bardzo dobrze zasługi naszych lotników z dni listopadowych, mógł im wystawić to chlubne świadectwo.

A oni, Orły nasze, jakże się cieszą, że im znów odrosły skrzydła i że mogą znowu czynnie w powietrzu, w swoich przestworzach bronić ukochanego Lwowa.

Objawy ich radości widzi Lwów, odkąd dorwali się „Fokkerów“, (jednopłasczyznowców) którymi wyprowadzają owe warjackie „hołupce“ i „prysiuły“ nad śródmieściem, osobliwie dokazywali w dniu 3-go Maja, kiedy cała grupa wyleciała na rewję i obsypała miasto pozdrowieniami lotniczymi.



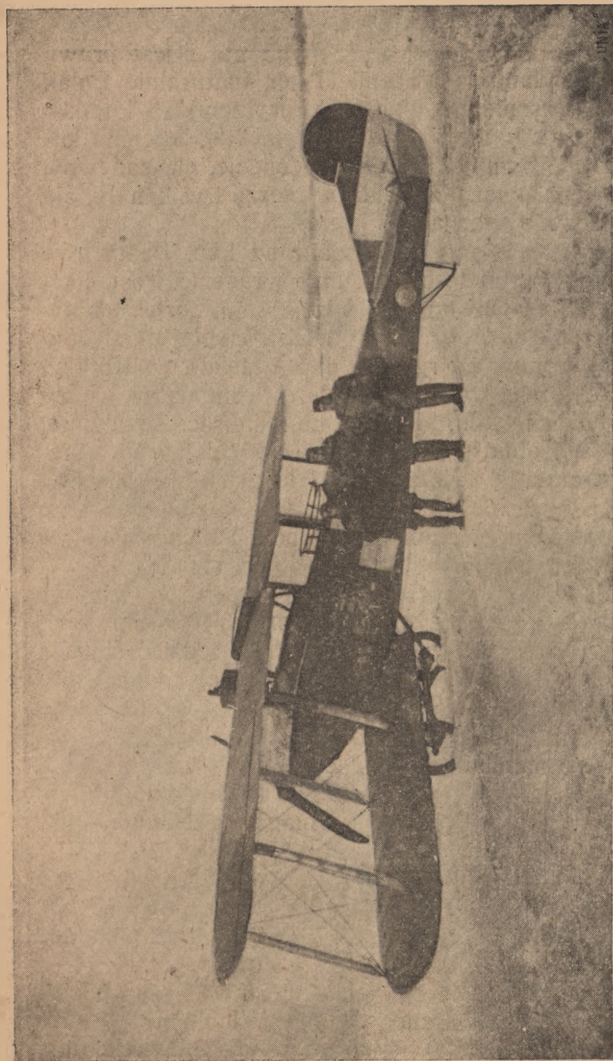
— Panie — mówi do mnie pewnego dnia pan dyrektor P. — możebyśmy się tak wybrali kiedy do naszych lotników w odwiedzinę, to bajeczni ludzie, szkoda, że publiczność nasza za mało zna ich prawdziwe zasługi, bo inaczej, możeby hojniej niż dotąd zasilala nasz narodowy fundusz lotniczy, tak niezmiernie ważny.

— Z prawdziwą przyjemnością — odpowiadam — radbym poznać naszych Orłów, ale jakże do nich dotrzeć? Wyobrażam sobie, że taki ptak to się na zwykłego śmiertelnika, a zwłaszcza na dziennikarza, patrzeć musi jak góral na „cepra“.

— Przeciwnie, zobaczy pan, że to bardzo sympatyczni chłopcy.

I pan dyrektor P. miał słuszość, to rzeczywiście „bajkowi“ ludzie, ujmują swoją prostotą i skromnością a imponują swą fantazją.

Kiedy w pierwszych dniach maja doczekaliśmy się wyjątkowo pięknej pogody, udaliśmy się z p. P. do Dowództwa III. grupy lotniczej. Ku miłej mojej nie-



Pierwszy samolot polski, który latał nad Lwowem dn. 5. listopada 1918. Przy aeroplanie stoją pierwsi lotnicy lwowscy, w porządku od lewej strony: kpt. Bastyr, por. Toruń i por. Roland.

spodziance spotygam w Dowództwie dobrze mi znanego por. Tigera, b. „społecznika akademickiego“, który tu sprawuje obowiązki adjutanta i jest prawą ręką komendanta. Porucznik Tiger (naturalnie Polak chrzczony kropidłem a nie scyzorykiem) to lotnik—obserwator z b. marynarki austriackiej, któremu kazano rzucać bomby na piękną Wenecję, ale zapewnia pod słowem honoru, że walił w morze i w kanały, ale „świętości nie szargał“.

Przedstawia nas komendantowi kap. Bastyrowi, który zrobił na mnie bardzo miłe wrażenie. Postać niska, krępa, na pozór nie widzisz w nim „orla“, dopiero spojrzenie w oczy i silny uścisk ciepłej dłoni daje odczuć ogromną energję. Widać ją także w krótkich sprecyzowanych zdaniach, duże o orlim wzroku oczy znamionują siłę woli, ale zarazem i dobroć. Że tak jest, miałem sposobność przekonać się później przy zwiedzaniu warsztatów, kiedy widziałem, jak tam podwładni jego ludzie patrzą na niego jak na dobrego ojca, który o nich myśli, dba i wie, co od nich wymagać można a co trzeba.

Objawiamy panu kapitanowi cel naszej wizyty: chcielibyśmy, zobaczyć, jeśli można, lwowski park lotniczy poznać naszych ptaków, dowiedzieć się coś bliższego o działalności eskadr lwowskich i zaznajomić z nią społeczeństwo, przynajmniej lwowskie, które ich widzi nad miastem ale mało o nich wie.

Pan komendant Bastyr chętnie się na to godzi, oświadcza gotowość osobiście nas oprowadzić po parku i warsztatach, co do informacji skierowuje mnie do p. por. Tigera.

— A może pan szuka — odzywa się na to tenże ironicznie — tych Francuzów czy Włochów, o których się w mieście tyle mówi, osobliwie od chwili, kiedy się „Fokkery“ pokazały nad Lwowem?

— Niech pan nie kpi, tylko niech pan gada jak to istotnie jest z tym Francuzem czy Włochem?

— Ano jest tak, że w naszej grupie lwowskiej nie ma ani jednego cudzoziemca, są sami Polacy i to przeważnie Lwowianie.

— Ale był jakiś pan Beaurain i jakiś Perrini?

— Pierwszy to Polak, wybitny oficer Legionów,

który wraz z kpt. Bastyrem i por. Toruniem zajął lotnisko i jako obserwator w walkach listopadowych rąniony został w rękę kulą ekrazytową, — drugi to rze-



Pilot kpt. Stefan Bastyr, dowódzca III. Grupy lotniczej lwowskiej.

czywiście cudzoziemiec, którego jedynym celem — krwią zdobyć obywatelstwo polskie, znajduje się na czele grupy przemyskiej, we Lwowie jednak, powtarzam, są sami Polacy. A ci dwaj „warjaci“, którzy za-

dziwiają Lwowianów swemi sztukami karkołomnemi na „Fokkerach“ a śmiertelny postrach wywołują u Rusinów atakami z karabinów maszynowych z nizkiego lotu i pościgiem ich lotników, to nasza chluba (panie kapitanie nich pan nie słucha!) komendant nasz p. kapitan Bastyr Stefan i porucznik inż. Stec Stefan, to nasze „dwa Stefki—warjaty“!

Pan komendant co do siebie próbuje zaprzeczać, przyznając natomiast genialność lotniczą por. Stecowi, ale wiemy dobrze kto jest kap. Bastyr! Zresztą o sobiście mogłem się o tem przekonać namacalnie, wybierając się z nim następnego dnia w niebiosa!

Staje na tem, że w dniu następnym, jeżeli pogoda dopisze, udamy się na lotnisko.





## II.

### LWOWSKI PARK LOTNICZY.

Pogoda dopisała, według umówionej godziny jedziemy autem za miasto do gniazd naszych Orłów. —

Zwiedzamy naprzód warsztaty, które robią na mnie imponujące wrażenie. Wszędzie pełno robotników zajętych naprawą samolotów i sporządzaniem specjalnych części. Naprzód warsztaty stolarskie z biurem konstrukcyjnym, poznajemy w nim komendanta tych warsztatów p. podp. Florjańskiego.

W dalszych warsztatach mechanicznych zaznajamiamy się z ich kierownikiem p. inż. Władysławem Rubczyńskim, który na ochotnika, z elektrowni miejskiej, zgłosił się do tej ważnej służby i uruchomił warsztaty parku.

— Trzeba pamiętać — mówił kapitan B. — że tu panował chaos, dużo rzeczy poniszczono, dużo rozkradziono, u złodzieji znalazło się sporo narzędzi i różnych części konstrukcyjnych, ale bardzo dużo trzeba było samemu dorabiać. Przedewszystkiem jednak odczuwaliśmy dotkliwy brak ludzi fachowych; tych wszystkich zawodowców, których tu pan teraz widzi, to przeważnie ludzie przez nas wyrobieni. Dziś same warsztaty zatrudniają 260 ludzi, a personal całej III. lwowskiej grupy lotniczej wynosi z górą 500 osób.

— Trzeba jednak dodać — zauważył na to inż. Rubczyński, — iż postawienie na nogi warsztatów, to główna zasługa komendanta kap. Bastyra, który osobiście, fizyczną pracą, dawał przykład jak się cc robi, „babrał się“ przy naprawie zepsutych motorów, umiejętnie z ludźmi postępował i dbał o ich potrzeby. To też każdy z naszych robotników czuje się tu go-

racym patriotą, spełnia swą pracę jako wierny żołnierz, świadomy swego ważnego zadania.

Robotnik polski jest pojętny, szybko się oryentu-



Od lewej ku prawej stronie: por. Tiger, adiutant III. Grupy lotniczej, p. R. Weyde, zarządca lwowskich magazynów lotniczych, por. Toruń, kpt. Bastyr.

je, a gdy dobrze pojął tajniki konstrukcyjne, kombinuje sam jakby było lepiej. Pokażę panom model samolotu, sporządzony przez naszych robotników dla Ministerstwa wojny w Warszawie.

Oglądamy to cacko i podziwiamy precyzyjność wykonania. Jak najdokładniej w stosunku 1 do 10 wykonano każdy najdrobniejszy szczegół, co zwłaszcza przy sercu samolotu, motorze, jest wprost dziełem artystycznym. Wykonali to mechanicy lwowscy, którzy przedtem nie mieli pojęcia o konstrukcji samolotów, a



Podpor. Florjański, kierownik warsztatów stolarskich, ostrzeliwuje karabinem maszynowym nieprzyjacielski samolot, który się ukazał nad lotniskiem lwowskim.

dziś w dobrej szkole stali się doskonałymi fachowcami.

Wyraziłem życzenie, by skonstruowany model, zanim wysłany zostanie do Warszawy pozwolono oglądać publiczności lwowskiej choćby za opłatą na cele lotnictwa polskiego. Zgodzono się na to i po pc-

rozumieniu się z wyższą komendą wojskową, komen-  
da lotnicza ogłosi, gdzie będzie można oglądać wysta-  
wiony na pokaz model.

Dziś lwowskie warsztaty lotnicze są pierwszymi  
i największymi tego rodzaju w Polsce.

Po zwiedzeniu warsztatów zdążamy do właści-  
wych „gniazd“, do hangarów, w których stoją przygo-  
towane samoloty, w każdej chwili gotowe do lotu.  
Ustawione w szereg „pegazy“ dwóch eskadr lotni-  
czych, składających się na III. grupę lotniczą, imponu-  
ją swą postawą.

Z daleka już zwracają naszą uwagę „Fokkery“,  
które tu niedawno przybyły z Poznania, a które służą  
jedynie do pościgów i atakowania. Od chwili ich poka-  
zania się, lotnicy nieprzyjacielscy rzadko zjawiają się  
nad Lwowem, lot bowiem Fokkera jest tak szybki, że  
rychło dopędza dwupłatowca i zaatakuje go z bliska  
swym podwójnym karabinem maszynowym. Na Fok-  
kerze jechać może tylko jeden lotnik, t. j. sam pilot bo-  
jowy, który i steruje aparatem i atakuje wroga. Kara-  
bin maszynowy umieszczony przeto jest z boku  
wzdłuż motoru i konstrukcja jego jest tak skombino-  
wana, że kula przelatuje w takim momencie obrotu  
śmigła, że jej nie trafia.

Fokker atakuje wroga tylko z przodu, musi więc  
starać się mieć nieprzyjaciela przed sobą. Jeśli tam-  
ten znajduje się nad nim, stawia się „na ogonie“ i ata-  
kuje go z dołu, jeśli zaś jest pod nim, odwraca się prze-  
ciwnie „na dziób“ i bije z góry. Na dwupłatowcu, któ-  
rym jedzie pilot i obserwator, karabin maszynowy  
ruchomy umieszczony jest na barjerce koło obserwa-  
tora i ten, stosownie do potrzeby, przesuwając karabin  
maszynowy i atakuje przeważnie z boków.

Dwupłatowce już nam nie dziwne, za to z respek-  
tem oglądamy Fokkery, które istotnie swym wyglą-  
dem przypominają foki. Patrzy się takie stworzenie  
na ciebie, jakby rzec chciało: a ciebie tu po co lichy  
przyniosło? Idź sobie z Panem Bogiem a nie zatruwaj  
powietrza! Kusz, nie zbliżaj się i nie dotykaj, bo tylko  
godni przystąpić do mnie mogą!

Ale oto nagle, jak „Deus ex machina“ ukazuje się  
między „fokami“ ich poskramiacz, ich mistrz, którego



Pilot por. inż. Stefan Stec obok swojego Fokkera.

wiernie i pokornie słuchają — porucznik inż. Stec, komendant eskadry lotniczej. Na widok jego Fokkery zdają się być spokojniejsze, znać przekonane, że ich żadna profanacja nie spotka.

— Pan pozwoli — rzecze kap. Bastyr z humorem — przedstawić sobie naszego „francuza“, pana por. Steca, akrobatę, korsarza i co pan żywnie chce, nasz Stefek wszystkim być potrafi!

— Jak Stefek komendant rozkaże — dziękuje pan Stec za komplement i wali w dach.

Z prawdziwą satysfakcją witam się z tym, którego podziwia i kocha Lwów za jego orlą istotnie odwagę, niejedno też oczko i serduszko lwowskie posyła mu tęskne spojrzenia i westchnienia tam w przestworza, kiedy „udaje warjata“ nad Lwowem.

— Ciekawa jestem — podłyszałem taką rozmowę w dniu 3. Maja na placu Marjackim — czy ten Stec ładny chłopiec? Ucałowałabym go za te jego sztuczki.

-- Mówią, że ładny.

Otóż mogę zapewnić wszystkich, a przedewszystkiem wszystkich, że to naprawdę chłopiec jak świeca, „warty grzechu“!

Por. Stec to zupełnie odmienny typ od kap. Bastyra, swego komendanta i współzawodnika. Kom. Bastyr, jak już wspomniałem, niski, przysadkowaty, spokojny, „ustatkowany“, pewny siebie z przekonania, w oczach tylko ujawnia się cała energia, por. Stec od razu na pierwsze wejście ma w sobie coś z jastrzębia, smukły, w ruchach i słowach porywczy, z szerokim gestem ramion i silnym iskrzącym wzrokiem — „warjat-choleryk“, przed którym Ukraińca niech Bóg broni! Utracił dotąd jednego, a szwabom wiedeńskim, z którymi razem pędził kiedyś aljantów na włoskim froncie, i wielokrotnie tam się odznaczył, zapowiedział przy spotkaniu się z nimi w Wiedniu, że jeśli którego wymaca po ruskiej stronie, bez miłosierdzia go ubije.

Dwa „Stefki“, różni usposobieniem, uzupełniają się wzajemnie i kochają się też prawdziwie po przyjacielsku; jeden drugiemu sławy nie odbierze, gdyż każdy ma swoją, na którą sobie rzetelnie zasłużył. Śpiwają już o nich we Lwowie:

A to pewnie leci Bastyr  
 Bo spokojnie, znać trzyma ster —  
 A jak „Fokker“ niesie Steca,  
 To w powietrzu istna heca!

Pan por. Stec pokazuje nam Fokkery:

— Patrzcie panowie — mówi — to te „pancerniki“ o których tyle mówi się w mieście. Powinni ludzie wiedzieć, że opancerzonych latawców niema wogóle,



„Kraksa“.

ta cienka blacha tu przy motorze i rezerwoarze to żaden pancierz. Fokker, gdy mu p. Stec odchylił blachę, wystrzeżył kły i jakby chciał rzec „końby się śmiał z waszego gadania o Francuzach, Włochach i opancerzonych samolotach“!

W drugim hangarze pokazuje nam por. Stec francuskiego dwupłatowca, uszkodzonego wprawdzie aie możliwego do naprawy. Mą to być jeden z najlepszych

samolotów i po naprawieniu go, lotnicy nasi obiecują sobie po nim bardzo wiele.

W hangarach przy „pegazach“ poznajemy innych naszych dzielnych lotników, a więc por. Władysława Torunia, obserwatora i komendanta parku, por. Eugeniusza Rolanda, pilota, kom. eskadry. Obydwaj należą do tych, którzy uratowali także w listopadzie park lotniczy i atakowali nieprzyjaciela. Nadto poznaliśmy pilotów bojowych poruczników Franciszka Petera i Ludwika Idzikowskiego, prócz tego kilku młodszych adeptów lotnictwa wojskowego.

Lotnicy mają swój specjalny język, którego zwykły śmiertelnik naturalnie nie rozumie bez objaśnień. Z tego „ptasiego“ słownika zapamiętałem sobie wyrazy „pacer“ i „kraksa“. Pierwszy oznacza niedołęgę lotniczego, drugi kiepskie osiednięcie z lotu na ziemię i uszkodzenie samolotu. Naturalnie, kto jest „pacerem“ robi „kraksę“, a kto zrobił „kraksę“ jest „pacerem“.

Dobrze zaopatrzone magazyny to zasługa główna p. Rudolfa Weydego, kupca lwowskiego, który na ochotnika zgłosił się do tej służby i oddaje III. grupie lotniczej, znakomite usługi swoją skrzętnością i troskliwą zapobiegliwością.

---

---



### III.

#### WYCIECZKA W BŁĘKITY.

Po zwiedzeniu hangarów i oglądnięciu „pegazów“, p. kap. Bastyr i por. Stec postanowili zaprezentować nam się w swej właściwej skórze i pokazać „jak to się wzlata i leci“. Komendant wsiada na dwupłatowca, „Stefek—warjat“ zaś kazał wyciągnąć Fokkera.

— A może się pan z nami przejedzie? — zaproponował mi komendant — niech pan zemną siada.

Tak to sobie zwyczajnie powiedział, jakby chodziło o przejażdżkę tramwajem, a mnie w tej chwili przypomniały się wszystkie moje długi a zarazem uczepiła się mnie jakaś głupia myśl o sławie, która mnie może minąć, jeśli kark skręcę. Jechać czy nie?

— A widać, że pan ma pietra — kpi sobie dyr. P.

— Tak pan gada? To mnie pan nie zna! Właśnie, że pojedę.

— Wartość korony i tak codziennie spada — konkluduję — a jak spadnie do zera, to i długi moje znikną, bo w koronach je pozaciągałem. A sława! ba, nie minie mnie, gdy spadnę, bo wtedy spadnie i sławny pilot, a wówczas przy nim napewno i o mnie wspomną! A zresztą co tak czarno myśleć, taki pilot nie spada. Dalej, jazda!

Ubieram hajdawery lotnicze z płaszczem, por. Toruń wsuwa mi na głowę „haubę“, przywiązuje okulary, wdziewam rękawice i gramolę się na grzbiet pegaza i wpuszczam się do jego wnętrza. Przywiązują mnie silnym pasem, bym nie wyleciał.

— Tip—top! — woła brać lotnicza — co znaczy leć zdrów a nie złam karku! Puszczają śmigę w ruch, motor zaczyna warczeć i syczeć, kap. Bastyr dotyka steru i ruszamy z miejsca; naprzód spokojnie, potem

naraz, jak nie porwie i szybkim pędem biegnie już po lotnisku. W tem czuję, że wznosimy się w górę, coraz wyżej i wyżej. Huk motoru i pęd powietrza zagłuszają z początku wszystkie inne wrażenia. Trzymam się kurczowo barjerki i patrzę przed siebie w bok. Orientuję się, że lecimy w kierunku Kleparowa, ale widzę, że jakieś kominy fabryczne już dość daleko pod nami. Mam wrażenie, że już z jakie 150 metrów jestem nad padołem łąz i paskarstwa. Przypomina mi się, że ktoś mi mówił, iż przy pierwszym wznoszeniu się „jedzie się do Rygi“, bajka! Ale za to czuję, że im wyżej, tem większe zimno i większy wiatr, który djabelnie tnie mnie po twarzy z lewej strony. Z tego wnioskuje, że skręciliśmy nad miasto, bo wiatr był wschodni. Lecimy nad śródmieście, które z wysokości 500 metrów przedstawia się jak jaki model na wystawach budowlanych. Pędzimy w kierunku Wysokiego Zamku, unosząc się wciąż w górę. W tem kap. Bastyr wskazuje mi na prawo, to por. Stec, który się wzniósł na Fokkerze po nas, dopędził nas, zabiega z boku i macha ręką na powitanie. Potem wzniósł się ponad naszego pegaza, później „prysiadami“ skoczył pod nas, machnął ogonem i gdzieś znikł.

A my tymczasem pędziliśmy ku wschodowi coraz wyżej i wyżej! Potem nad Marjówkę ku Winnikom, następnie zwrot na południe, widzę jakieś okopy pod lasem, potem nawrót nad miasto i nad niem jak skowronek wzbijamy się w kółko coraz wyżej i wyżej! Patrzę w dół, tam miasto przedstawia się już jak miniaturka, jak mała zabawka z klocków, lasy wokoło jak małe krzaczki, a gościńce jak szare paski. Robi mi się naprawdę rozkosznie, wznoszę się jak we śnie, nikt nie zawadza, wolne przestworza, fantazja zaczyna bujać, przypomina się „Srebrny glob“ Żuławskiego, spoglądam w górę, jak to tam jeszcze daleko, ba, im wyżej tem dalej. Snują się po głowie różne kombinacje tylko niech djabli wezmą ten coraz zimniejszy wiatr. Nagle, cóż to jest? Jakieś bałwany i tumany zachodzą nam drogę. — Aha — orientuję się — to chmury, tośmy już tak wysoko? Ślicznie, ale trochę głupio się robi. Eh, co tam, jakby się spadło, to już wszystko jedno, czy ze 100 metrów, czy z tysiąca, jeden gulasz!

Przebijamy się przez chmury dalej w górę i za małą chwilę mamy bałwany pod sobą o jakie 100 metrów. W tem motor przestaje huczeć, — cóż to takiego, zepsuł się, czy co? — Ale chyba nie, bo pilot siedzi przedemną spokojny, jakieś tam „wyłączenie“ śnać wyrychtował, bo cichutko płyniemy, słycać tylko obrot śmigła. Kap. Bastyr wskazuje mi palcem na zegar, który nas objaśnia, że znajdujemy się na wysokości 2000 metrów!

— Bardzo mi przyjemnie — odpowiadam mu myślą, bo ust otworzyć nie można. W tej chwili, mam wrażenie, wiatrby mi szczękę urwał. I tak mi się już



W chmurach.

zdaje, że mi gęba spuchła jak chudemu artyście Dobrzańskiemu, kiedy grać musi grubasa.

— 2000 metrów ponad ziemią! — myślę — to nie bagatela! To już jest się czemś pochwalić i wobec wszystkich przodków aż do Adama i przed potomstwem aż do tej generacji, która do szkoły, po chleb i gazetę do miasta polecą samolotem a w football grać będzie na wysokości kilku tysięcy metrów.

Błogosławione niech będą wszystkie duchy od nieśmiertelnego Leonarda da Vinci począwszy, których geniusz i wysiłek sprawił, że mój fejleton zrodził się na wysokości 2000 metrów w powietrzu, a nie na jakimś tam Mont Blancu! Odbyłem próbną wędrowkę

tej drogi, którą nam zazwyczaj po śmierci obiecują. Teraz już w iem, jała bęćcie moja ostatnia wola: ka-  
 zę się bardzo ciepło ubrać, bo tam im wyżej, tam zim-  
 niej. I wszystkim to także szczerze radzę...

Motor znowu warczy, robimy w prawo zwrot i



Zdjęcie fotograficzne pozycji nieprzyjacielskich między Sokolnikami a Skarłowem z wyso-  
 kości 2000 metrów.

pędzimy ku zachodowi. Ukazują się pola jak cieniut-  
 kie skrawki zielono-szare, podobne do kolorowego  
 przekroju geologicznego na papierze. Naraz w oddali  
 ukazuje się na ziemi coś świecącego, bardzo to szerokie  
 i długie. — Cóż to takiego? — Aha — orientuję  
 się — tośmy już nad Zimną Wodą, widać z daleka sta-

wy gródeckie, Wereszycę, która wskutek ostatniej ulewę rozlała się szeroko. Bajecznie się to z góry przedstawia w blaskach słońca, jak jaka olbrzymia tafla szklana.

Nawracamy i ponad lasem lecimy w kierunku Rzęsny, potem znowu na prawo i zaczynamy się obniżać ku lotnisku. Troszkę się nieprzyjemnie robi przy nagłym spadzie po jakie 100 metrów, ale ostatecznie i do tego się przyzwyczaić można. Ukazują się hangary, powoli odróżniam przed nimi ludzi, spadamy na ziemię, naturalnie bez „kraksy“ i dostojnie zajeżdżamy przed samo gniazdo.

— Tip, top! — witają nas lotnicy.

— Tip, top — odpowiadam z dumą, bo mi się zdaje, że mam prawo do chępliwości.

— No, jakież wrażenie? — pyta dyrektor P.

— Przedewszystkiem, proszę mi powiedzieć, czy gęba moja bardzo spuchnięta? — zwracam się do obecnych, zdejmując okulary i „haubę“.

Zapewniają mnie, że nie, tylko, że m zmarznięty. Czuję to zresztą dotkliwie w całej lewej stronie mej powłoki ziemskiej, która miała zaszczyt bujać ponad globem.

Ściskam prawicę kap. Bastyrowi, dziękując mu za tę wspañałą wycieczkę w błękity.

Dowiaduję się od niego, żeśmy 35 minut byli w powietrzu. Z respektem oglądam pegaza, którym tę podróż odbyłem, głaszczę go i wyrażam mu uznanie w motorowe ucho, że się porządnie spisał.

— Dobrze, dobrze, tylko nie nudź więcej — daje mi poznać swoją niecierpliwą miną — nie takich nosiłem!

Żegnam go zatem lotniczem: „Tip—top“, na co pobłażliwie uśmiechnął się i skinął śmigą.

Wsiadamy do samochodu i wracamy do kwatery Dowództwa, gdzie p. por. Tiger udziela mi wiadomości o działalności lotników lwowskich w listopadzie z. r. i wiosną b. r. Ale o tem, już kronikarskim stylem w następnej części.



#### IV.

### LISTOPADOWE POCZĄTKI.

— A więc panie adjutancie — zwracam się do por. Tigera — jakże to było w listopadzie?

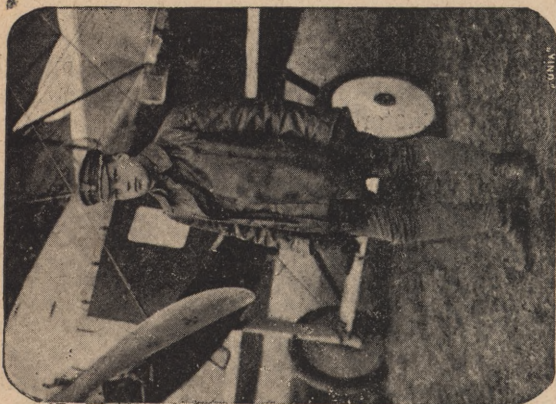
— O, ma pan tutaj, „na kolanie“, wojskowym stylem, zanotowane dzieje początków lotnictwa polskiego we Lwowie:

Dnia 2. listopada rano o 8-mej udaje się kap. Bastyr na lotnisko z zaszytymi w kurtce wiadomościami o sytuacji we Lwowie, aby polecieć do Krakowa aparatem, rzekomo do lotu przygotowanym. Zastaje aparat zepsuty, którym chciał uciec lotnik austriacki do Wiednia, strzały ruskie z dworca spłoszyły go tak, że przewrócił aparat podczas startu. Na lotnisku zastaje austriackich oficerów w wielkim strachu.

Wraca wobec tego do miasta, po drodze spotyka por. Torunia, udaje się na lotnisko ponownie, by zbadać sytuację. Cztery latawce w hangarach. Rusini strzelają z dworca na każdego, kto przechodzi lotniskiem. Aparaty uszkodzone, części niezbędne do puszczenia motorów w ruch, powyjmowane.

Bastyr i Toruń wyjmują inne części by tym, co tamte zabrali, przeszkodzić w odlocie. Chowają narzędzia na poddasze przed złodziejami, którzy zaczynają już „buszować“. Zjawia się por. Beaurain, który pertraktuje z komendantem parku i lotniska o oddanie go Polakom. Oświadczą, że odda silniejszemu, uległszy tylko przemocy, ale widać, że ma ochotę oddać Rusinom.

Pp. Bastyr, Toruń, Beaurain udają się do miasta zebrać resztę lotników polskich i kilkunastu ludzi do opanowania lotniska.. Rzecz niemożliwa do wykonania, dworzec i okolica w ręku Rusinów.



Por. Beaurain, jeden z pierwszych lotników lwowskich, obecnie adjutant Inspektoratu lotniczego przy Ministerstwie Spraw Wojskowych w Warszawie.



Por. Roland, jeden z pierwszych lotników lwow.

Po południu tego dnia oficerowie austriaccy ze strachu uciekli z lotniska, wpadły drobne bandy ruskie i złodzieje, poniszczyli i pokradli części składowe motorów.

Następnego dnia 3. listopada Bastyr, Beaurain i Toruń z pomocą chłopców z Lewandówki pracują nad przygotowaniem latawców. Kontrolowanie, nastawianie, czyszczenie motorów, wyszukiwanie części składowych.

Po zdobyciu dworca przez Polaków, naprawa latawców poszła szybciej. W magazynach, których gospodarzami stali się polscy lotnicy, znaleziono części zapasowe. Ustawiono przed nimi warty.

Dnia 4. listopada dworzec odbity chwilowo przez Rusinów. Prócz pracy przy latawcach, troska o utracenie wszystkiego, co w tych dwóch dniach zostało zrobione. Na szczęście wyparto po raz wtóry i ostatni hajdamaków z obrębu i okolicy dworca.

Przez dzień praca koło latawców, w nocy Bastyr, Toruń i Beaurain ze złamanym werndlem utrzymują straż w hangarach.

Jakiś oddział ruski podsunął się pod lotnisko, padają strzały do hangarów, z braku dostatecznej broni, trzeba było je opuścić, noc przepędzono w pobliżkim lasku janowskim.

Następnego dnia 5. listopada dwa latawce przygotowano do lotu. Wysłano studenta po Steca, Rolanda i Tigera przez linię bojową, który dotarł do Rolanda i po wojskowemu raportuje wiadomość o tem, że lotnisko i aparaty w rękach polskich lotników. Z buta wyciąga rozkaz do jawienia się do służby.

Tego samego dnia kap. Bastyr raportuje zdobycie lotniska komendantowi Mączyńskiemu, który go mianuje komendantem Lotniska lwowskiego.

Dnia 5. listopada pierwsze dwa loty (Bastyr i Beaurain) nad Personkówkę i rzucenie bomb. Bastyr i Toruń lot nad Wysoki Zamek i ponad miastem w wysokości 300 metrów. Ulice w mieście puste, słychać strzały mimo huku motoru. Okrążono Wysoki Zamek i ratusz 4 razy, na lotnisko wrócono z przestrzelonym aparatem w 10 miejscach, na szczęście strzały nieszkodliwe.



Po locie zjawiają się ludzie, robotnicy i mechanicy, zajęci dawniej w lwowskiej stacji lotniczej. Ko-



Por. Wł. Toruń, jeden z pierwszych lotników lwowskich.

menda naczelną przysłała wartę pod kier. podchor. Kamockiego. Wszystko to dzieje się 5. listopada przed południem. Nad wieczorem tego dnia zjawia się obcy

lotnik austrijski, który przyleciał z Kijowa i chciał dalej polecieć do Wiednia, Kamocki bierze go do niewole.

Dnia 6. listopada po południu zjawiają się Roland i Stec, przeprowadzeni przez Skirmunta Kwaśniaka przez linię bojową. Stec odbywa próbny lot trzecim gotowym latawcem.

Dnia 7. listopada wśród mgły i chmur 3 latawce nad Lwowem: Toruń-Stec, Roland-Machalski, Bastyr-Beaurain. Stec i Toruń ostrzeliwiają stanowiska ruskie na Wysokim Zamku i na Cytadeli. Roland i Machalski rozrzucają rozkaz mobilizacyjny i komunikaty bojowe Naczelnaj Komendy polskiej. Tosamo czynią Bastyr i Beaurain, a zaraz po locie ponad Lwowem odlatują z rozkazami do Krakowa.

Roland i Stec lądują z uszkodzonym aparatem. W czasie od 5. listopada do 2. grudnia t. j. do chwili objęcia komendy Lotniska przez kpt. Wierzejskiego, wykonano nad nieprzyjacielem 65 lotów, przyczem około 36 lotów przypada na kpt. Bastyra i por. Torunia, reszta zaś na por. Steca, Beauraina, Rolanda, Kubali, Schmidy, Machalskiego.

W tym okresie zestrzelili rusini dwa nasze samoloty, które jednak wylądowały w naszym obrębie. P. Beaurain został raniony nad Wysokim Zamkiem w rękę. Nad Przemyślem ugodzono w aparat, którym por. Stec wiózł 8. listopada do Krakowa w misji politycznej prof. Strońskiego, wylądować musiał w Łańcucie z powodu braku benzyny (rezervoar przestrzelony), pojechali dalej koleją.

Utrzymywano służbę łączności z Przemyślem, Krakowem i Warszawą. Na nieprzyjaciela rzucono 62 bomby, odcinając mu drogi dowozowe i płosząc jego wojska. Na Wysokim Zamku rozbito bombą działo ruskie, na Cytadeli zniszczono część bastjonu. Zmuszono nieprzyjaciela do przełożenia stacji wylądowczej z Persenkówki i ściągnięcia materiału kolej. do Starego Siola. Zburzono część budynku stacyjnego w Chodorowie. Ostrzeliwano nieprzyjaciela z karabinów maszynowych w mieście i poza miastem. Szczegóły te stwierdził oddział wywiadowczy. Rzucono odezwy na przestrzeni od Lwowa do Przemyśla, lot do Stryja, rozrzucanie „Pobudki“ i t. d.

Równoległe z akcją bojową i informacyjną idzie praca organizacyjna na Lotniku w warsztatach i magazynach. Kierownictwo pracy organizacyjnej i administracyjnej obejmuje por. Tiger, którego na żądanie komendy lotniczej, przydziela tamże pplk. Mączyński. Warsztaty pod kierownictwem inż. Rubczyńskiego zmontowały 13 samolotów, naprawiły 11 motorów. Magazyny po barbarzyńsku zniszczone i zrabowane, doprowadza do ładu p. Weyde. Że te wszystkie wysiłki były uznania godne, świadczy o tem Rozkaz Naczelnika Piłsudskiego z dn. 8. grudnia i Rozkaz Komendy miasta z dn. 10 grudnia zr., gdzie imiennie wymienione są zasługi oficerów i pomocników. Stan załogi dochodził wtedy do 150 ludzi.

Oto w krótkości ogólny pogląd na listopadowe dzieło naszych lotników. Spełnili swój bardzo trudny obowiązek godnie i z całym poświęceniem życia. Jeśli żaden z nich wówczas nie zginął, mimo kilkakrotnych przestrzeleń aparatów, dowodzi to tylko ich nadzwyczajnej sprawności. Polska może być dumna ze swych lwowskich lotników!

---

---

## V.

### KWIETNIOWE SUKCESY.

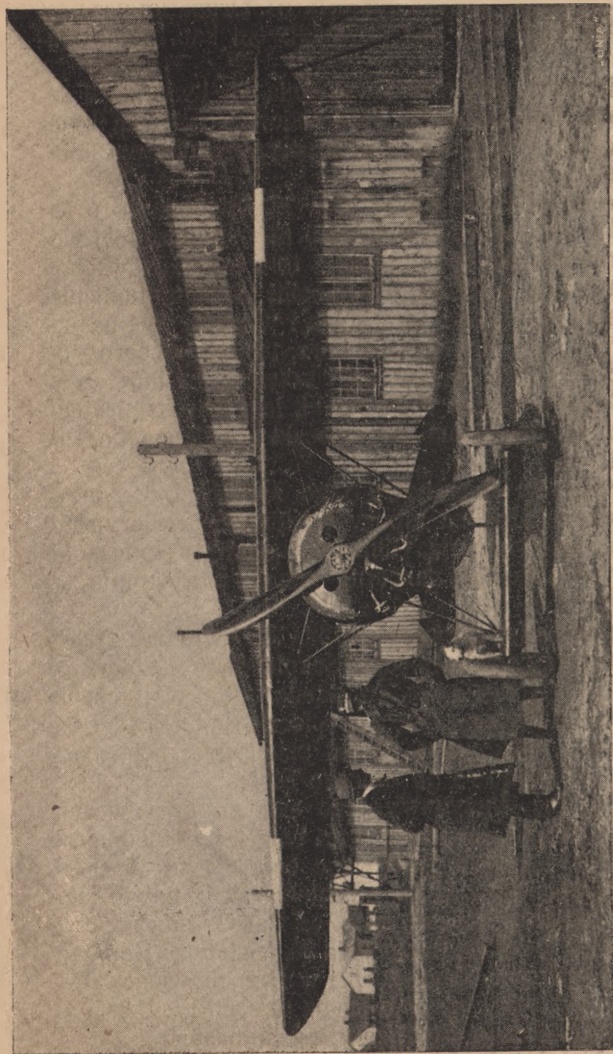
— A teraz jeszcze, panie poruczniku, powiedzcie mi coś o działalności lwowskiej grupy lotniczej w kwietniu. Słyszeliśmy i czytaliśmy w komunikatach o waszych sukcesach, ale radbym coś więcej się dowiedzieć. Przepraszam was, że was nudzę, ale kto już raz w łapy dziennikarza się dostał, ten już kielich goryczy do dna wychylić musi. Macie jakie notatki, to dać je tu, a jak nie, to opowiadajcie jak na spowiedzi.

— Macie tu trochę na papierze, resztę dopowiem:

Pomimo złych warunków atmosferycznych w kwietniu, czynność lotnicza w tym miesiącu w porównaniu z marcem była w trójnasób wzmożona. III. Grupa lotnicza wykonała w kwietniu b. r. nad nieprzyjacielem w **16-tu dniach pogodnych 149 lotów w 143 godzinach, z czego było 9 lotów drużynowych, przeciętnie po 6 samolotów.** Rzucono na nieprzyjacielskie pozycje, baterje i dworce kolejowe bomb w łącznej wadze **3.552 kg.**, wystrzelono na pozycje wroga, uciekającą piechotę i treny z wyż 20.000 strzałów z lotniczych kulomiotów.

Dnia 29. kwietnia por. pilot Stec stoczył walkę z dwoma nieprz. samolotami i odniósł pierwsze polskie zwycięstwo w powietrzu. Dwa razy w tym miesiącu strzelano radio z obserwacją lotniczą.

W akcji ofenzywnej, mającej na celu odrzucenie nieprzyjaciela wstecz od miasta, tak, by go nie mógł ostrzeliwać, wybitny udział brała III. Grupa lotnicza, a nasi lotnicy w wielu wypadkach, przyczynili się do sukcesów. I tak w czasie ataku w dniach 19. i 20. kwietnia dyw. gen. Jędrzejewskiego na południe od Lwowa, lotnicy lwowscy atakując wojska ruskie kulo-



Samolot jednopłaszczynowy typu „Fokker”, koło niego stoją w mundurze pilot por. inż. S t e c, w cywilnym ubraniu inż. R u b c z y ń s k i, kierownik warsztatów mechanicznych lotniska lwowskiego.

miotami i rzucając bomby, szerzyli popłoch wśród niego.

Największy sukces odniosła III. Grupa lotnicza lotami drużynowymi pod dowództwem kap. pilota Bastyra.

**Pierwszy lot drużynowy:** dnia 11. kwietnia 8 samolotami wykonano lot na Chodorów (główna kwatera ruska). Obrzucono z widocznym rezultatem bombami dworzec kolejowy.

**Drugi lot drużynowy:** dnia 19. kwietnia — 6 samolotów przy akcji ofenzywnej na południe od Lwowa, przyczyniło się do wzięcia toru kolej. na wschód od Stawczan, atakowano bombami i kulamiotami piechotę nieprz. wzdłuż toru kolej. i wzgórze 294 na południe od toru. Zmuszono nieprz. pociąg pancerny do opuszczenia linii samborskiej i przejścia na linię stryjską. Czynne baterje z Basiówki, lasu obroszyńskiego i Hodowicy zmuszono do ucieczki i pędzono do Pustomyt.

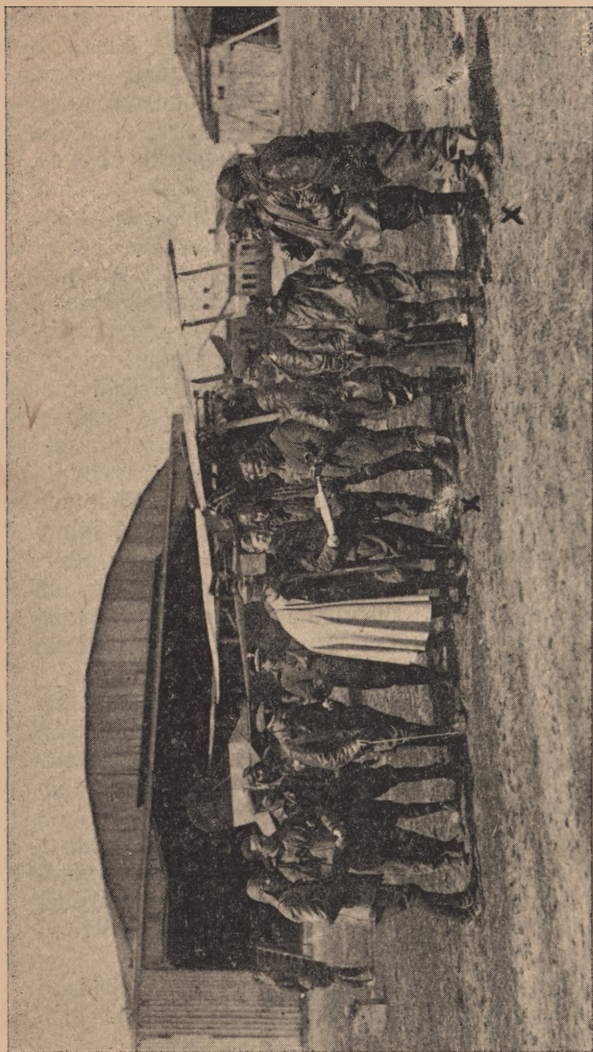
**Trzeci lot drużynowy** tego samego dnia: przeprowadzono atak na tabory i zaprzęgi artyleryjskie, opuszczające Nawarję, Glinnę i Pustomyty, zmuszono do wyjazdu pociąg pancerny nieprz. z Pustomyt do Szczerca.

**Czwarty lot drużynowy** dnia 20. kwietnia: atakowano nieprzyjaciela między Sokolnikami a Sołonką i na długości frontu 3 km. zmuszono go do opuszczenia pozycji. Zmuszono także do ucieczki baterję tam się znajdującą. Atakowano pociąg pancerny i uciekające tabory z Dawidowa do Starego Siola.

**Piąty lot drużynowy** tego samego dnia: rozpędzono, wybito załogę i zaprzęgi baterji na południe od Dodatki, prócz tego atakowano cofającą się piechotę nieprz. i zmuszono ją do wycofania się z nowo zajętej linii położonej na poł. zach. od Pasiek zubrzyckich.

**Szesty lot drużynowy** dnia 26. kwietnia: Bombardowano baterje w Dublanach i w Brzuchowicach. Pociąg idący z odsieczą pod osłoną pancernki z Dawidowa zmuszono do cofnięcia się pod Monasterz.

**Siódmy lot drużynowy** dnia 29. kwietnia w czasie ofenzywy naszej na północ od Lwowa — 6 samolotów atakowało Malechów. Okopy nieprz. zostały



Przed hangarami lwowskimi: grupa lotników lwowskich przyjmuje gości, lotnika włoskiego i amerykańskiego (stoją w środku) zwiędających lotnisko lwowskie. Między lotnikami stoją: lotnicy (x) Motylewski (w środku obok Amerykanina) i (x) Kostrzewski (drugi z prawej strony), którzy zginęli 14. maja 1919 w walkach pod Kulikowcem.

obrzucone bombami z widocznym skutkiem i były ostrzeliwane z kulomiotów z bardzo niskiej wysokości.

**Ósmy lot drużynowy** tego samego dnia: Zaatakowano okopującą się na wsch. krańcu Dublan nieprz. piechotę bombami i karab. masz. Zmuszono wroga do opuszczenia pozycji. Skutkiem tego nieprz. piechota, okopana w Malechowie zaczęła w popłochu uciekać, a pędzona przez naszych lotników, opuściła zupełnie Malechów. Nasza piechota mogła zupełnie swobodnie zająć tę wieś.

**Dziewiąty lot drużynowy** 29. kwietnia: 9 samolotów: Zaatakowano stację kolej. w Brzuchowicach i obrzucono bombami. Następnie zaatakowano uciekające treny i piechotę w Żydatyczach i Podliskach.

Por. pilot Peter i podpor. obserw. Pietruski rozpędziwszy kulomiotem obsługę dwóch dział w lesie Brzezina, zawiadomili posuwającą się patrol naszej kawalerji o opuszczonych armatach, czem przyczynili się w głównej mierze do obsadzenia baterji. W lotach drużynowych 3, 4, 5, 7, 8 i 9-tym brały udział samoloty bojowe typu Foker, piloci kap. Bastyr i por. Stec.

Wszystkie te loty były wykonane nad pozycjami nieprz. w wysokości 300—100 metrów. Nic też dziwnego, iż wszystkie nasze samoloty otrzymały liczne postrzały.

**Wywiady:** III. Grupa lotnicza oprócz akcji zaczepnej prowadziła bardzo intensywnie wywiady nad nieprzyjacielem. Wszystkie przesunięcia niep., zmiana pozycji baterji, ruch na dworcach kolej. były natychmiast Dowództwu donoszone.

Akcja lotnicza III. Grupy cieszyła się ogólnem uznaniem. I tak prócz pochwalnej wzmianki w sprawozdaniu Sztabu gen. otrzymała uznanie od dowódcy „Wschód“ gen. Iwaszkiewicza i od Brygady lwowskiej.

Pochwalny rozkaz brygadjera Mączyńskiego przytoczyłem w części I., pochwalne uznanie gen. Iwaszkiewicza brzmi następująco:

„Piękne wyniki działalności II. i III. Grupy lotniczej w obu dniach walki 19. 20. b. m. dały ponownie dowód z jakim zapałem i poświęceniem spełniają nasi



lotnicy swe zadania i obowiązki. Mimo wszelkich trudności niedostatecznego wyekwipowania, rozwinięto w tych dniach żywą działalność, że przypominała ona prawie dnie wielkich walk z frontu austro-włoskiego i niemiecko-francuskiego.

Dziękuję wszystkim oficerom i żołnierzom obu Grup lotniczych i wypowiadam im pochwalne uznanie, w nadziei, że pracując dalej w ten sposób i w tym duchu, przyczynią się do rozwoju młodego lotnictwa polskiego i ozdobią jego historję w świetne liście wawrzynu". — Iwaszkiewicz, m. p.

**Walka powietrzna.** Na osobną wzmiankę zasługuje jeszcze pierwsza polska walka powietrzna. Dnia 29. kwietnia o godz. 10. rano ukazały się nad lotniskiem, w chwili, kiedy większość lotników była na froncie, dwa nieprz. samoloty (Nieuport i Brandenburg). Por. pilot Stec wzniósł się na bojowym samolocie typu Foker, dopędził „Nieuporta“ nad Sokolnikami i oddając do niego kilkanaście serji strzałów, zmusił nieprzyjaciela do lotu ślizgowego na głowę (Sturzflug). Samolot nieprz. zaczął spadać na jedno skrzydło i w mgle nad ziemią znikł z oczu. Wedle zeznań piechoty naszej samolot nieprz. spadł za ruskimi pozycjami.

---

---

## DZIAŁALNOŚĆ MAJOWA.

Lotnicy to ludzie słoneczni, potrzeba im słońca i pogody, by mogli pełnić swą służbę należycie. Maj zaś r. 1919 był na ogół bardzo niepogodny. Po kilku zaledwie dniach pogody z początkiem miesiąca, trwały potem przez cały maj zimne, chmurne i deszczowe dni. Utrudniło to wielce działalność lwowskich lotników przy rozpoczętej w połowie maja polskiej kontr-ofensywie, która rozwinęła się wspaniale i w rezultacie uwolniła z pod jarzma hajdamackiego całą prawie Galię wschodnią i nawiązała kontakt armji polskiej z wojskami rumuńskimi do wspólnej obrony przeciw bolszewikom.

Pomimo niekorzystnych warunków atmosferycznych w maju czynność lotnicza III. Grupy lotniczej lwowskiej była intensywną. Wykonano nad nieprzyjacielem w 15 dniach 70 lotów wywiadowych i 2 przeloty w 84.10 godz., z czego były 4 loty drużynowe przeciętnie po 6 samolotów. Rzucono na nieprzyjacielskie pozycje, baterje i dworce kolejowe bomb w łącznej wadze 1174 kg., wystrzelono na pozycje nieprzyjacielskie, uciekającą piechotę i treny zwyż 10000 strzałów z lotniczych kulomiotów.

W akcji wojsk naszych, mającej na celu rozszerzenie pierścienia pozycji nieprzyjacielskich dookoła Lwowa, brała III. Grupa lotnicza wybitny udział, a lotnicy przyczynili się w wielu wypadkach do sukcesów i tak: dn. 3 maja wykonano lot drużynowy pod dowództwem kap.-pilota Bastyra w 4 samoloty. Lot został wykonany na rozkaz dywizji w celu wypędzenia nieprzyjaciół z rowów srzeleckich, ciągnących się wzdłuż drogi Pikułowice do skrzyżowania dróg Prusy, Gaje, Wygoda do lasu na południe od Zapytowa. Zaatakowano pozycje silnie obsadzone i celnymi rzutami bomb (4 padły do rowów strzelec-

kich) i ogniem z kulomiotów z wysokości 200 metrów zmuszono nieprzyjaciela do opuszczenia silnej pozycji i do ucieczki w popłochu na las Wygoda. Po ataku samolotów piechota nasza bez oporu zajęła stanowiska nieprzyjacielskie. Tegoż dnia obrzucono bombami dworzec kolejowy w Ostrowie i pociąg wyjeżdżający z Rudaniec.

Dnia 8 maja wykonano lot drużynowy pod dowództwem kap. Bastyra w 4 samoloty na północ od Grzędy. Po ataku bombami i kulomiotami nieprzyjaciel opuścił obsadzone pozycje. Ostrzeliwano również baterje i treny pod Kulikowem z pomyślnym wynikiem.

Dnia 10 maja zauważono w Starem Siole w lasku na wschód napelniony balon nieprzyjacielski i 2 balonety zapasowe również napelnione. Balon ten zaatakowany przez por. Steca został ściągnięty na ziemię.

Dn. 12 maja wykonano po raz wtóry, niezależnie od lotów wywiadowczych, lot drużynowy 8 samolotami i zaatakowano karab. masz. jak również obrzucono bombami balon nieprzyj. na uwięzi, znajdujący się w lesie Starego Siola.

Dn. 14 maja dla poparcia ogólnej akcji kontrofensywnej, wykonano najprzód o godz. 6.30 rano 2 loty wywiadowcze, a następnie celem współdziałania z atakującą własną piechotą pod kierownictwem kap. Bastyra lot drużynowy w 9 samolotów. Drużyna zaatakowała nieprzyjacielską piechotę na zachód od Doroszowa na Czerwonym Kamieniu i na zachód od Mierzwicy. Nieprzyjaciel stawiał samolotom z początku opór, dopiero po trzykrotnem natarciu zaczął uciekać w popłochu. Po tym locie nastąpił lot dwoma Fokkerami, które również skutecznie zaatakowały uciekającą piechotę i treny. Następnie wykonano drugi lot drużynowy i zaatakowano bardzo skutecznie treny nieprzyjacielskie, uciekające z Doroszowa przez Kulików, częściowo do Żółkwi, przeważnie jednak w kierunku wschodnim. Przy locie tym został ranny por.-pilot Peter Franciszek i pomimo rany (kula utkwiała w nodze) powrócił na lotnisko lwowskie.

Drugi samolot z pil.-sierż. sztab. Stachurą i obserwatorem por. Biskupskim został zestrzelony i musiał

wylądować na łące po zachodniej stronie gościńca na północ od Grzędy. Obaj lotnicy wyszli bez szwanku.

Trzeci samolot z podpor. Kostrzewskim i obserw. por. Motylewskim został zestrzelony przez nieprzyjaciela i spadł na zachodnim krańcu Kulikowa, niestety ze śmiertelnym skutkiem dla obydwu lotników.

Ogółem dnia tego zrzucono 600 kg. bomb, wystrzelono 6000 naboju karabinowych. Pomimo niezmiernie przykrych warunków atmosferycznych, wykonano 18 lotów, co jest najlepszym dowodem odwagi i poświęcenia się naszych lotników.

W lotach tych brali udział piloci: kpt. Bastyr, por. Stec, por. Roland, por. Wiesiołowski, por. Peter, podpor. Idzikowski, podpor. Garstka\*), podpor. Kostrzewski, sierż. sztab. Stachura; obserwatorowie: por. Toruń, por. Biskupski, por. Wereszczyński, por. Swoszowski, por. Pawłowski i podp. Motylewski. Na szczególną pochwałę zasługują por. Peter, który, jak to już wspomniano, pomimo otrzymanej rany powraca szczęśliwie na lotnisko; sierż. sztab. Stachura, którego aparat bardzo poprzestrzelany, ląduje jednak szczęśliwie tuż za liniami pozycyjnymi. Fatalny jednak spotkał los podpor. Kostrzewskiego i podpor. Motylewskiego. Ci, zniżywszy się do wysokości 30—50 metrów ponad pozycje nieprzyjacielskie, rozpoczęli silny ogień karabinowy, nie bacząc wcale na gwizdzące w około kule. Jednak nie danem im było oglądać rezultatów swej pracy, gdyż podp. Kostrzewski ugodzony został 8 kulami karabinu maszynowego i prawdopodobnie zginął natychmiast albo silnie omdlał, podpor. Motylewski zaś, jak przypuszczają rzeczoznawcy, widząc co się stało z kolegą, chwycił za ster, jednakowoż przeciągnawszy go zanadto, aparat przewrócił się i runął na trzęsawisko, wrzynając się w błoto motorem do głębokości 2 metrów. Zginęli obaj na miejscu, u podpor. Motylewskiego zauważono także postrzał w lewą nogę. Obfity w sukcesy bojowe dzień 14 maja skończył się dla III. Grupy lotniczej tak nieszczęśliwie ze stratą dwóch młodych Orłów lwowskich, rokujących wielkie nadzieje. Cześć Ich bohaterskiej pamięci!

\*) Zginął 10. czerwca 1919 na lotnisku lwowskim przy próbnym locie nowym samolotem. Cześć Jego pamięci!



Ś. p. lotnik lwowski pilot podp. Kostrzewski.



Ś. p. lotnik lwowski obserwator podp. Motylewski.

Majowe czyny lotników lwowskich znalazły też uznanie i pochwalne wzmianki w rozkazach Wodzów i w oficjalnych komunikatach bojowych.

Jaki zaś postrach wywołali lotnicy lwowscy wśród lotników ruskich, świadczy fakt, że w przeciągu maja, nie ukazał się nad Lwowem ani jeden samolot nieprzyjacielski. Odetchnął Lwów nie tylko od ruskich pocisków armatnich, lecz i od bomb, rzuconych z aeroplanów przez lotników pruskich i austriackich, będących w służbie hajdamackiej. Do lotników lwowskich doszła zupełnie pewna wiadomość, że część lotników, służących Rusinom za bardzo sutą opłatą, uciekła wraz z samolotami na Węgry i do Wiednia. Powstały podobno spory o wyższą płacę, niewątpliwie jednak i intensywne działanie lotników lwowskich, która wśród wojsk ruskich, szerzyła wprost strach paniczny, przyczyniła się do odlotu tych „płatnych sprzymierzeńców“ hajdamactwa.



**Służba łącznikowa.** W końcu podnieść należy ważną służbę łącznikową, jaką lotnicy lwowscy pełnili, zwłaszcza w marcu br. w czasie odcięcia Lwowa od Zachodu, kiedy Rusini opanowali tor kolejowy od Gródka do Sądowej Wiszni, przerwali komunikację telegraficzną i telefoniczną i uszkodzili pociskami stację radiotelegraficzną we Lwowie. Wtedy to przeniósł gen. Rozwadowski do Przemyśla i z powrotem, gdzie porozumiał się w sprawie jednolitej akcji oswobodzającej od Zachodu i od Gródka, wtedy też pilot lwowski przywiózł do Lwowa posła Skarbka, który przybył z radosną wiadomością o pomocy wielkopolskiej i wlał otuchę w duszę polskiego Lwowa i wzmocnił przez to jego odporność.

Z końcem maja zaś przeniósł samolotem kornet kap. Bastyr p. Tadeusza Cieńskiego, prezesa Komitetu obrony narodowej w 2¼ godzinach ze Lwowa do Czerniowiec, gdzie p. Cieński odbył naradę z władzami rumuńskimi w sprawie tymczasowych rządów rumuńskich w zajętych przez wojską rumuńskie powiatach Pokucia, a z Komitetem Polskim w Czerniowcach w sprawie potrzeb ludności polskiej na Bukowinie i Pokuciu.



Armja polska, niemniej całe społeczeństwo może być naprawdę dumne ze swych lotników lwowskich. Listopadowe i wiosenne ich czyny, uznane i pochwalone przez Komendę brygady lwowskiej, przez Dowódcę armji „Wschód“ gen. Iwaszkiewicza i przez samego Naczelnego Wodza Piłsudskiego, zasługują na to, by znane były także bliżej społeczeństwu. Niemniej, lecz napewno więcej, dokażą jeszcze w dalszych, jeśli będzie trzeba, walkach.

Spółeczeństwo zaś nasze, które dało niejednokrotnie dowody wielkiej ofiarności narodowej, w uznaniu bohaterskich czynów naszych lotników, powinno wydatnie wspierać nasz narodowy fundusz lotniczy.

Potrzeby naszego lotnictwa są bardzo wielkie, park lwowski walczy z wielkimi brakami. Obowiązkiem naszym jest przyczynić się do usunięcia tych braków.

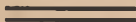
Wojna jeszcze nie skończona, lotnicy potrzebni będą jeszcze w niejednej akcji wojennej na cześniejszym froncie, spełnią oni swój obowiązek niewątpliwie godnie i niejedyn liść wawrzynu wplotą jeszcze do wieńca laurowego lwowskiej grupy lotniczej.

Ale i po wojnie, tu we Lwowie, stolicy południowo-wschodnich kresów Polski, potrzebna będzie stała załoga lotnicza do ciągłej służby wywiadowczej i łącznikowej. Orły lwowskie strzedz będą granic Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.

W tej dalszej zaszczytnej służbie niech ich od kochającego ich Lwowa towarzyszy serdeczne Szczęść Boże!

— Tip—top !

Lwów w maju i czerwcu 1919.



POLSKI ZWIĄZEK LOTNICZY.



## POLSKI ZWIĄZEK LOTNICZY.

W połowie lutego 1919 odbyła się we Lwowie w gmachu Namiestnictwa pod przewodnictwem ówczesnego Wodza frontu wschodnio-galic. gen. T. Rozwadowskiego narada nad zawiązaniem Polskiego Związku Lotniczego. W naradzie wzięli udział przedstawiciele świata wojskowego, technicznego, naukowego, prasy i zrzeszeń.

Po dyskusji, w której zabierało głos kilku uczestników, powzięto uchwałę tej treści:

„W poczuciu, że bezpieczeństwo Rzeczypospolitej zależy w dużej mierze od akcji lotniczej w obronie granic, postanawiamy powołać do życia „Polski Związek lotniczy“ celem zainteresowania społeczeństwa sprawą lotnictwa.

Oddając zamierzenie nasze pod opiekę kół patriotycznych i ofiarnych, liczymy na to, że Związek rozprzestrzeni się po całej Polsce i spełni swą misję, zaczawszy od obrony zagrożonych kresów na dziś — aż do pełnego rozkwitu polskiej żeglugi powietrznej na przyszłość“.

W dalszym ciągu ustalono następujący program najbliższych zadań:

I. Skupić zwolenników polskiego lotnictwa w luźnej na razie organizacji, kierowanej przez wydział wykonawczy, oparty o komitet obszerniejszy.

II. Przyczynić się do wyposażenia akcji lotniczej w potrzebne środki materialne.

Bierzemy w rachubę:

wkładki — członków zwyczajnych (10 kor. rocznie), wspierających (50 kor. rocznie), założycieli (jednorazowo 1000 kor),

dary,

dochody z przedsięwzięć finansowej natury,

zabiegi o odpowiednią dotację na potrzeby lotnictwa ze strony Sejmu i Rządu.

W szczególności zamierzamy zakupić w najbliższym czasie dla obrony naszej dzielnicy samoloty na eskadrę bojową, złożoną z 8 aparatów (w tej liczbie 2 rezerwowe) oraz samoloty na drugą tej samej sily eskadrę dla Litwy.

Gdy Warszawa, Poznań, Kraków i Polonia amerykańska pójdą za tym przykładem, gdy Polska pospieszy zagrożonej Litwie z pomocą, zacieśnią się na nowo siostrzane między niemi węzły, a wraza nawala odplynie wstecz...

Pierwsze dwa latawce bojowe lwowskiej eskadry otrzymają nazwy: „Piłsudski“ i „Paderewski“ — względnie nazwy przez tych mężów aprobowane: pierwsze latawce litewskiej eskadry, na cześć Naczelnika pierwszej insurekcji przeciw Moskwie i dyktatora ostatniego powstania będą nosiły nazwy: „Kościuszko“ i „Traugut“.

III. Spowodować powstanie w łonie Sejmu komisji, która roztoczy opiekę nad potrzebami polskiego lotnictwa, względnie zainteresować temi sprawami sejmową Komsję wojskową.

IV. Zapoczątkować krajowy przemysł lotniczy poza istniejącemi jego zawiązkami w postaci warsztatów reperacyjnych.

V. Wglądnać w stan dzisiejszego lotnictwa i przyczynić się do urzeczywistnienia jego postulatów.

Potrzebne są:

- a) inwentaryzacja;
- b) kursa przy parkach lotniczych, któreby obok warszawskiej Szkoły lotniczej przygotowywały odpowiedni materiał dla zawodu lotniczego;
- c) starania o instruktorów angielskich i francuskich celem wprowadzenia najnowszych typów; pozyskanie pilotów-Polaków z armji koalicyjnej;
- d) Zjazd lotników polskich.

Z kolei wybrano prezydium w osobach gen. Rozwadowskiego, hr. Lasockiego i gen. Leśniewskiego. Skarbnikiem wybrany został prezydent Izby inżynierskiej, inż. Kazimierz Gąsiorowski. Ze strony wojskowości zasiadają w komitecie: brygadjer Mą-

czyński, pułkownik Sikorski, major Kudelski i lotnik kapitan Bastyr.

Do wydziału wybrano między innymi ś. p. Marię Dulębiankę, która wtedy bardzo żywo sprawą tą się zajęła, p. dyr. Józefa Tomickiego, inż. Wacława Wolskiego, redaktora Bolesława Wysłoucha i i.

Zgłoszenia na członków i ofiary na cele Polskiego Związku Lotniczego przyjmuje **skarbnik inż. Kazimierz Gąsiorowski we Lwowie, ul. Długosza 9.** Ofiary na ten cel składać można także przez administrację lwowskich polskich dzienników oraz w lwowskim Banku Przemysłowym na rachunek bieżący Polskiego Związku Lotniczego.

---

---

## OBRONA LOTNICZA KRESÓW.

Rodacy!

Pruskie aeroplany na służbie ukraińskiej bezkar-  
nie bombardują ulice i kościoły Lwowa. Celem obro-  
ny wojskowość zatroszczyła się o to, aby sprowadzić  
potrzebną liczbę samolotów zdolnych do pościgu i  
boju. Jest obecnie rzeczą społeczeństwa, aby z tego  
zamierzenia wojskowego uczynić punkt swego pro-  
gramu.

Wszak chodzi nie o sam tylko Lwów. Od wscho-  
dnych rubieży na całą Polskę idzie dojmujący ból: lu-  
dność kresowa jutra niepewna, jej mienie obracane w  
popiół i gruzy. Czeką na odsiecz wschodnia Galicja,  
gdzie ludność nasza jest po barbarzyńsku traktowana  
i pod pozorem brania zakładników w jasyr pędzona.  
Czeką odsieczy Litwa, gdzie nawała bolszewicka  
wśród ludności bezbronnej sieje grozę zagłady. Wo-  
łają o pomoc Podlasie, Chełmszczyzna i wszystkie  
inne czy to zachodnie czy południowe wylewem ni-  
szczyielskich instynktów zagrożone kresy.

Posiejmyż miarkującą grozę wśród tych, co niosą  
nam zagładę. Twórzmy i wzmacniajmy polskie lotni-  
ctwo dla obrony kresów.

Jak pociągi pancerne na linjach kolejowych, tak  
latawce krążące w przestworzu będą strażowały  
granicom naszymi.

Odwieczne szlaki, nad którymi one obejmą straż, świadczą, że na rozłogach ziemi naszej dni chwały gęściej rozsiewały mogiły obrońców granic, niż dni klęski. Bądźmyż dobrej myśli. Oto dziś — mimo, że wschodzi nad nami wielkokrężne słońce wolności — Ojczyzna, która życie daje i życie bierze, stroi znowu domy polskie w barwę żałoby. Ta mroczna barwa szeroko rozpostarta, to znak, że idziemy ku dniom chwały. Bo jest między symbolem żałoby a symbolem nadziei drożyna tajemna a znana. Gdy troska o zagrożone dobro publiczne nastraja duszę na wysoki ton, żar tych serc, co przy obronie ojczyzny bić przestały, „przelewa się w serca, co biją i kończy zaczęłą drogę“. Z nieukojonych zda się smutków rodzi się wówczas wśród cierpień radość życia i jego odnowa.

Więc by ta chwila błogosławiona nadeszła, przez pamięć o tych, którzy szli w objęcia śmierci z myślą: „dla Ciebie Polsko“, w imię pokoleń, które przyjdą i pytać będą, cośmy zrobili i czego nie zrobili w wyrocznej dziejów godzinie, — skupmy się zwarcie około polskiej racji stanu.

Ta racja stanu mówi, że nie masz dla Polski w danej chwili bardziej palącego zagadnienia nad problem granic. Układ wewnętrznych sił długo będzie podatnym do zmian, łatwym do wyrównania wszystkiego, co krzywdzi i dzieli. Granice stężeją niebawem na długie lata, może pokolenia. By nie stężały krzywdą naszą i nie skrępowały żywotności narodowej ku temu ma służyć rząd, ku temu wojsko i skarb, ku temu my wszyscy.

Polska racja stanu mówi, że od pierwszych chwil odrodzenia państwa winniśmy całe życie publiczne oprzeć o powszechny obowiązek służby narodowej. Organizujmyż zgodnym, zbiorowym porywem i graniczną straż wyposażoną w latawce bojowe. Organi-

zujemy na miarę godną narodu a śpieszmy zanim roz-  
błyśnie w pełnym blasku bojową gotowość narodu.  
Oddadzą wówczas brawurowi lotnicy niepomierne u-  
sługi. Hordy niszczycielskie, chciwe bezbronych że-  
rowisk nie pociągną tam, gdzie będą mały wojska  
polskie przed sobą a latawce polskie po za sobą.

Do czynu więc: „Twórzmy i wzmacniajmy pol-  
skie lotnictwo, aby się stało potężną obroną kresów“.

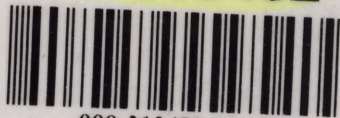
Lwów w lutym 1919.

*Polski Związek Lotniczy.*



**Wojewódzka Biblioteka  
Publiczna w Opolu**

**CM 313482**



000-313482-00-0