

# ZACZĄTKI LOTNICTWA POLSKIEGO

## PIERWSI PIONIERZY POWIETRZA



RÓŻNE BYŁY BY DOCIE-  
kania, kto z Polaków podjął pierwszy myśl Ikara.

Może ten zaszczyt przypadnie w udziale Imę Panu Łukaszowi Piotrowskiemu, szlachcicowi z Podlasia, profesorowi Akademii Krakowskiej, który „podezas wystawiania własnego djalogu ku zabawie Władysława IV-go tak sztucznie udawał genusza, że przez dach bursy Nowodworskiej, z przedmieścia Retoryka zwanego, na teatrum przyleciał i po odprawionej scenie z teatrum na swoje odleciał miejsce...”<sup>1)</sup>.

Może będzie nim chemik królewski, Okraszewski, ten sam, który w dn. 12 lutego 1784 r. puścił z tarasu Zamku Królewskiego w Warszawie pierwszy próbny balon i został za to nagrodzony przez Króla Jegomości złotym medalem.

A może słuszną i nieostatnią do tej palmy pierwzeństwa mogliby rościć pretensję profesorowie Akademii Krakowskiej: Jan Śniadecki i Jan Jaśkiewicz, którzy w kwietniu roku 1784 puścili w powietrzu balon — „banię”.

W próbach z tym wynalazkiem pomagali im Jan Szuster, doktor medycyny i Franciszek Szeidt, profesor fizyki. Doświadczenia rozpoczęto 17 stycznia wieczorem na dziedzińcu Collegium Fizycznego, powtórzono 21 i 24

lutego w obecności zaproszonych widzów. Obwód bani wynosił 83 stopy i 7 calów (około 25 metrów). Zrobiona była z grubego papieru, otwór, zostawiony do napelnienia nagrzanem powietrzem, na półtora łokcia wszerz był wyklejony płótnem i obity blachą. Pod tem obiciem przymocowano haki, służące do zawieszania palenika. Było ono okrągłe, z blachy grubiej, żelaznej, wo-koło dziurkowanej. Cały balon ważył 150 funtów.

„Zapewniwszy się o pomyślność doświadczenia przez rachunek — pisze Kronikarz Magazynu Warszawskiego<sup>1)</sup> — i przez ścisłe przestrzeganie tego wszystkiego, co się w uwagach wyżej wyłożyło, wyszło na dni kilka publiczne obwieszczenie, po rogach ulic i miejscach publicznych rozbite, ostrzegające Publicum Krakowskie o nastąpić mającym doświadczeniu w pierwszy dzień spokoyny i pogodny, który miał być przez trzy strzelanie z moździerzy o godzinie siódmej z rana ogłoszony...

...Do pierwszych domów rozesiane były bilety, dające przystęp do dziedzińca ogrodu Botanicznego, gdzie się Ballon wypełniał. Żeby zaś tłok ludu, cisnącego się na dziedziniec nie przeszkadzał pracującym około doświadczenia, raczył W. Imę. P. Gramlich, Komendant Miasta, przychylić się do żądań pracujących

<sup>1)</sup> Wójcicki. Teatr Starożytny w Polsce.

<sup>1)</sup> Magazyn Warszawski z r. 1784, strona 392—411.



Strona tytułowa książki (Bibl. Publiczna).

w przydaniu Warty, która same tylko osoby z biletami na dziedziniec puszczała.

...Dnia 1 kwietnia czas pokazał się ciechy i pogodny; po przygotowaniu wszystkiego i zaciągnięciu Warty, dany był pierwszy odgłos przez trzy strzelania z moździerzy, po którym liczba wielka Spektatorów na dziedziniec i pole przyległe zgromadziła się.

...O godzinie 10 rano po danym drugim odgłosie, Banię po krążkach do góry wyciągniętą zaczęto wypełniać. Naprzód kilka wiązek dobrze wysuszonye słomy w ręku zapalone trzymane były w otworze maszyny, aby wierzch iey opadły podniósł się i, bez naruszenia, kolumnę płomienia przepuścił... ...Potem w piecu żelaznym Probienskim, ze wszystkich stron lufty mającym ułożony stos drzewa bukowego, przez kilka Niedziel suszonego, był na boku zapalony, aby pierwszy dym odszedł; gdy żywy płomień na kilka stop wysoki rozniecił się, postawiony był piec i cała kolumna płomienna we wnętrzu maszyny wpuszczona..."

W 6 minut po zapaleniu ognia bania wzrosła się do góry, a o godzinie 10 min. 16 przy wtórze gromkich okrzyków widzów poszybowała w przestworza i krążyła

nad miastem i za jego murami. Była widoczna nawet w Wieliczce i w innych okolicach Krakowa. Około godz. 10 m. 37, gdy płomień przygasł, bania obniżała się, a o godz. 10 m. 47 bardzo wolno zaczęła się opuszczać i spadła wreszcie blisko murów miasta, między bramą Floriańską a Mikołajską furtką. Ogień w piecu tlił się jeszcze.

Bania pozostała więc w powietrzu przez pół godziny, co było oczywistem zwycięstwem uczonych krakowskich nad francuskimi, którzy w tym okresie puszczaли balon z zamku la Muette, lecz cieszyli się jego lotem tylko przez 20 minut i to na znacznie mniejszej wysokości.

Nie ulega również wątpliwości, że pierwsze udane próby braci Mongolfierów i fizyka Charles'a w roku 1783, w Polsce bez echa nie przeszły. Już bowiem w rok później, w drukarni Ignacego Gröbla „Typografa i Bibliopoli Jego Królewskiej Mości” wytłoczeno, badajże pierwszy o lotnictwie druk w Polsce.

W Warszawie interesował się żywio zjawiskami lotniczymi ksiądz Józef Osiński, znany fizyk, profesor szkoły Pijarów. W roku 1783 z drukarni „Scholarum Piarum”

\* \* )( 42 )( \* \*

### W I E R S Z

*Do P.P. Charles, i Robert, którzy oddali swoje kapelusze P. de Lavoiepiere wlepiając w Wóz Aeroftatyczny.*

Je garde vos Chapeaux, & j'en aurai grand  
soin,  
Mes Amis, je rend grace au fort, qui me les  
donne,  
D'un chapeau, qu'avez-vous besoin,  
Lorsque la gloire vous couronne?



Jedna ze stron tej książki.

wyszło dzieło o 169 stronach pod tytułem „Gatunki Powietrza”. Nieco później wydał ks. Osiński następną pracę: „Robota Machiny Powietrznej Pana Mongolfier”.

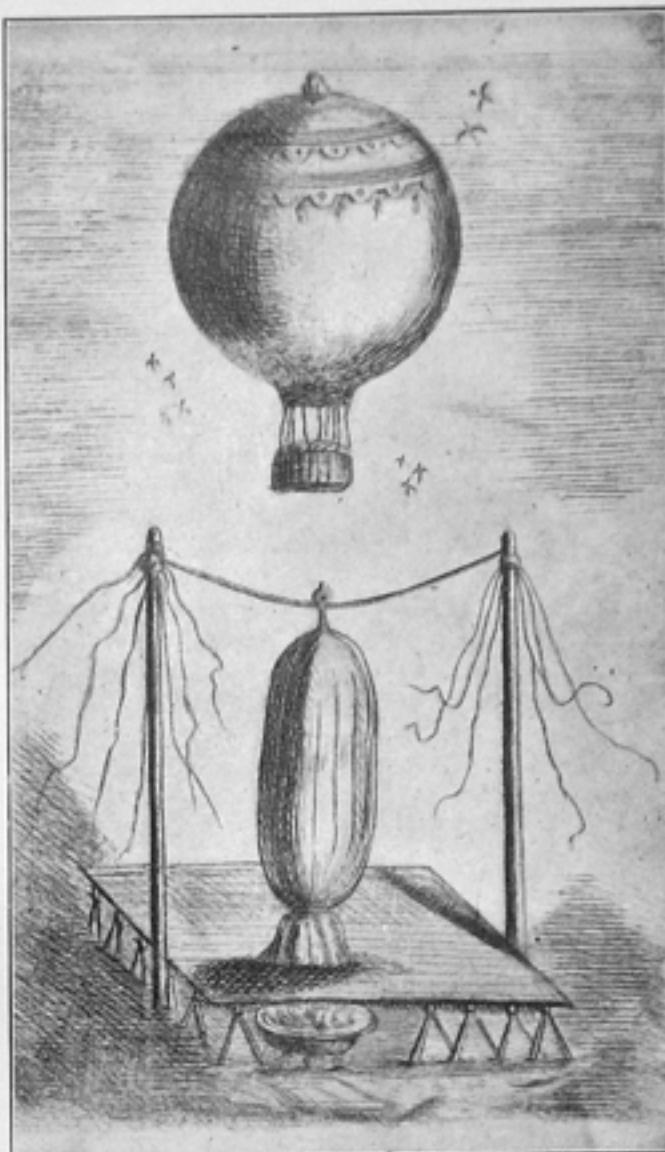
W przedmowie do czytelnika nadmienia: „W roku 1783 wydałem książeczkę pod tytułem: Gatunki powietrza odmiennego od tego, w którym żyimy, z Figurami; w kilka Miesięcy po wydaniu wspomnianej Książeczki, Pan Mongolfier zrobił maszynę podobną do Kuli, która na powietrze wzniósła się, że zaś tej maszyny istotną częścią jest staloplyn zapalający się, iey robotę wyłożyć za rzecz potrzebną osądilem. Takowe opisanie ma mieysce po § 84. wzmiankowanej Książeczki. Figury, które tu wspominam, tamże znaydują się... Staloplyn to samo znaczy co Gaz, więc przyzwyczaieni do ostatniego słowa, za pierwsze mogą go użyć”.

Interesujące są pierwsze próby obliczenia „rentowości” podróży powietrznej, czynione tamże przez ks. Osińskiego.

„Według ostatniego rachunku, maszyna leksza jest od powietrza 20.000, więc na nią możnaby ładować towaru przynajmniej 100 cetnarów.... i te od miasta do



Strona tytułowa książki (Bibl. Publiczna).



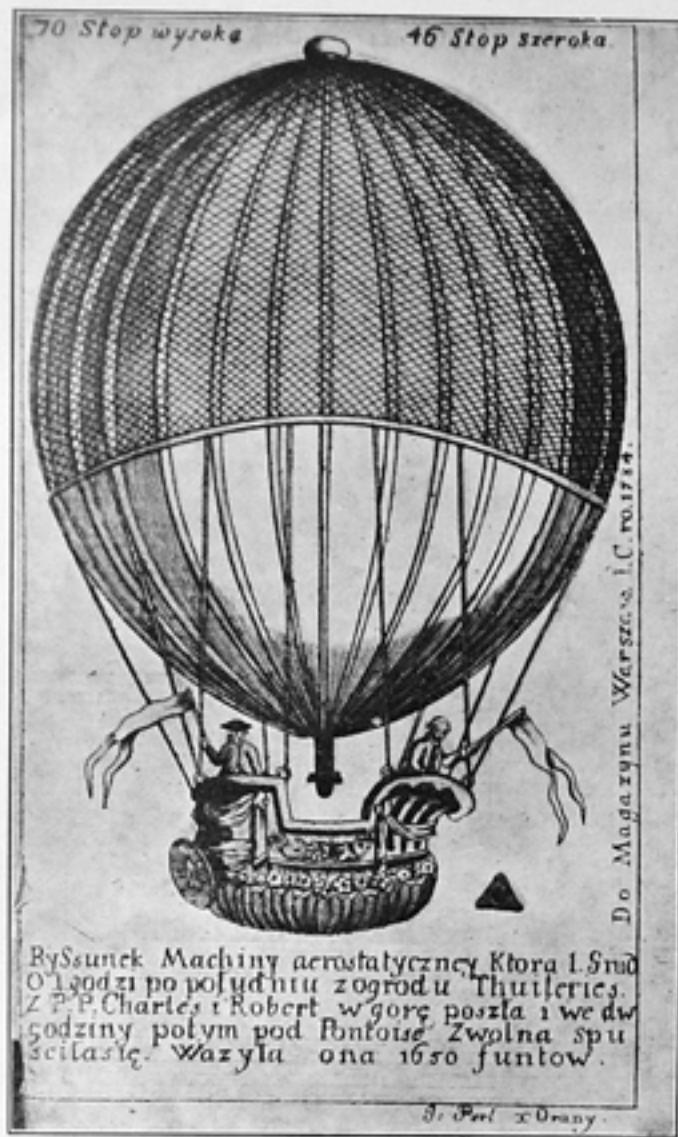
Szkic balonu z książki ks. Osińskiego.

miasta przewozić, przeto koszt na nią łożony z zyskiem wróciłby się. Bo Furmanowi za przewiezienie cetnara towaru z Krakowa do Warszawy płaci się zł. 12, więc od sta cetnarów płaci się zł. 1200; niech maszyna w Roku jednym z Warszawy do Krakowa poydzie dziesięć razy, i tyleż razy z Krakowa do Warszawy, więc w Roku przwiezie towaru 2000. cetnarów, od których płaci się Furmanowi 24.000, przeto w Roku tyleby na niey zyskiwano; imby zaś częścię chodziła, tymby więcej zysku przynosiła...“

Jakże prorocze są dalsze słowa ks. Osińskiego: „Nakoniec możnaby ich używać na robieniu kart Topograficznych przynajmniej, gdy czas jest bardzo spokoyny...“

O pasażerskich lotach balonem za panowania Stanisława Augusta są wiadomości dokładne.

„Warszawa, która w owych czasach miała pretensję w niczem nie pozostawać w tyle za Zachodem, żywio interesoowała się wynalazkiem, o którym od kilku lat głuche z Paryża dochodziły wieści. W r. 1788 słynny Blanchard we własnej osobie zjechał do stolicy Polski dla zademonstrowania lotu balonem. W dniu zapo-



Szkic balonu z „Magazynu Warszawskiego” (Bibl. Publiczna).

wiedzionym tłumy niezliczone zaległy już przed wschodem słońca ulicę Senatorską i przylegle jej okolice miasta. Tylko uprzywilejowani weisnęli się do wnętrza pałacu mniszchowskiego, aby z bliska oglądać przygotowania czynione w dziedzińcu. Przez kilka godzin głucho panowało milczenie, a tysiące niespokojnie bijących serc z natężeniem oczekiwano widowiska. — A gdy kadłub potwora zaczął wzrosnąć się poważnie ponad dachy pałacu, okrzyki zdumionych widzów napętliły powietrze... Kosz przyczepiony do ezarodziejskiego przyrządu uniósł w napowietrzną przestrzeń, prócz samego wynalazcy, także i uczonego ekscentryka, Jana Potockiego z ulubionym jego służącym Turkiem i z wiernym białym pudlem<sup>1)</sup>.

Balon opadł szczęśliwie na Woli i stał się przedmiotem niesłabnących zainteresowań.

Drugi z kolei wzlot Blanchard'a opisała „Gazeta Warszawska”: <sup>2)</sup>

„...sławny z Powietrznego Żeglowania Imie P. Blanchard, rodem Francuz z miasta Calais, Pensjonowany

<sup>1)</sup> Stanisław Tomkowicz. „Trembecki i wynalazek balonu”. Czas r. 1879, nr. 185 i 186.

<sup>2)</sup> 13 maja 1789 roku Nr. 38.

od Króla Imie Francuzkiego, wielu Akademii Towarzysz, uczynił stolicy tutejszej dziwny widok, odprawując swą (iuż to trzydziestą czwartą) powietrzną podróż...

...Po ogłoszeniu rano biciem z harmat następić miającego tego widowiska, potem o kwadransie po pierwszej z południa, w ogrodzie tutejszym na Nowym Świecie, którym Foxhalem zwią... wsiadł do swej łódki, w kompanii z tą samą Francuzką Damą, która z nim podobne po powietrzu żeglowanie dawniej już w Metz odprawowała i teraz się w Warszawie znaydowała... ...Podnieśli się w górę przy wielkich aplauzach, naprzód zwolna (bo iaknaypogodniejszy i nayspokojniejszy od wiatrów był czas) a potem coraz wyżej, i wzbili się w górę od ziemi (iak z Obserwatorium Królewskiego postrzegano i kalkulowano) aż do lokci 3.975. Lecili przez całą Warszawę i przeleciałszy przez Wisłę, w lesie białożęckim, więcej niż o milę od miejsca puszczenia się w powietrze, w przeciągu minut 49-ciu na ziemię spuścieli się...

...Ztamtąd powróciwszy, na tutejsze Teatrum z wielkim aplauzem udali się. Była tam przygotowana dla nich Loża, na której stało wyobrażenie prawdziwego niby Balonu Powietrznego, które za ich przybyciem w górę sznurami zemknięte zostało, i ztamtąd sypać się zaczęły na Spektatorów wiersze drukowane Francuzkie, na pochwałę tychże Żeglarzów Powietrznych napisane...

....Dnia dzisiejszego — komunikuje „Gazeta Warszawska” — w wieczór, o godz. 5-ej tenże I. P. Blanchard na pożegnanie z Obywatelami Warszawskimi chce w tymże Foxhalu pokazać doświadczenie swoje Parachut,



JAN H. POTOCKI

Pierwszy Polak który opuścił ziemię (Bibl. Narodowa).

to jest obszernego Parasoniku, z którym z naiwiczszej wysokości można na dół spuścić się bez żadnej na zdrowiu szkody..."

W pierwszym rzędzie nie został obojętny na tak wielką zdobycz nauki miłośnik wiedzy i sztuki Stanisław August, który kazał na pamiątkę szczęśliwie udanej próby wybić medal z popiersiem Blanchard'a. Zdetronizowany wkrótce, w czasie swego przymusowego pobytu w Grodnie, poświęcił zagadnieniu balonu wiele czasu. Działo się to zresztą za sprawą nadwornego poety Trembeckiego, mającego, jak wszyscy ludzie wieku oświecenia, żylkę naukową. Trembeckiemu nie wystarczała niezwykłej i poetyczności lotu, interesowała go praktyczna strona odkrycia. Napisał w tej sprawie szereg listów do Króla. Nawiązując do rozmowy na dworze, pisze w jednym z nich:<sup>1)</sup>

....Gdy była wezoram o balonach konwersacja, zamyślimem się nad nią i zdaje mi się, że danie dla nich dyrekeyj wynalazlbym. Suplikuję więc o danie rozkazów Dominikanom, aby zrobili balonek mały jak piłkę do grania, na którychby w pokoju WKMości można czynić doświadczenia..."

Jakiż był ten pomysł kierowania balonem — t. j.

<sup>1)</sup> Zbiór nr. 231 z tekci listów do Stanisława Augusta (w/g Tomkowicza).



Nadworny poeta Stanisław Trembecki (Bibl. Rapperswilska).

„dania dla nich dyrekeyj?” Załączona do listu kartka zawiera wyrysowany balon, przy którym z przodu przytwierdzona jest duża blacha żelazna. Naprzeciw niej, na końcu drąga, ukośnie do góry osadzonego i ruchomego w osadzie, znajduje się magnes. Otóż w miarę, jak „latawiec”, czyli siedzący w łódce pod balonem aeronauta, zapomocą stosownego mechanizmu, zwróci drąg na prawo lub lewo, ma i balon zmieniać kierunek za pomocą nadanym płynie żelaznej.

Nie wątpię ani na chwilę o racjonalności pomysłu, powiada Trembecki na końcu „explikacji” figury: „To chybić żadna miara nie powinno, byle tylko dobrze wzięta była proporcja blachy z balonem i magnesu z żelazem, jako też wzajemna odległość”.

Wtajemniczony w sprawę wynalazku Dominikanin, profesor fizyki czy mechanik, nie chciał prawdopodobnie podjąć się wykonania projektu, którego wartość oceniał trzeźwo. Z przekąsem wspomniał o nim Trembecki w następnym liście do króla ....o Dominikaninie owym wielkiej nie powiązłem opinii; nigdy on około balonów nie robił... Ja z tym księdzem więcej razy widzieć się nie chciałbym, ale WKMośc racz go kazać do siebie zawołać, niech wyzna czy jest w jego zdolności dokonać tego, albo nie...“



Medal wybity na cześć pierwszego lotu balonem w Warszawie w r. 1788 przez Stanisława Augusta.  
(Ze zbiorów kpt. Czerskiego).



BALON I KRAJOBRA

GWAST NIEZNAJEMO AUTORA Z GRANIC STANISLAWSKIM  
I W. MUSIAŁM WROCŁAWSKIM W PLAKATACH

Król, któremu pochlebiała myśl, że z jego otoczenia może wyjść pomysł wielkiej doniosłości, postanowił przedstawić projekt akademii petersburskiej. Zanim jednak opracowano memorandum, omawiano pomysł w sferach dworu grodzieńskiego coraz dokładniej, badano trudności i szukano sposobów ich przewyciężenia. Do jednego i drugiego dopomagała bujna fantazja Trembeckiego, który przewidywał nawet wywołanie przewrotu w polityce europejskiej, obiecując sobie wiele po użyciu balonu w toczącej się właśnie wojnie pierwszej koalicji przeciw Francji.

Rozważania swoje przekazywał królowi na piśmie, tem samem przyjmując na siebie rolę protoplasty taktyki bombardowania: „...Moja rychła imaginacja już mi wystawia wychodzącą z Torbay flotę, przy której liczne krążące po powietrzu balony rzucają *les feux d'artifice* na okręty najezdnicze, niszcząc i rozpraszały one, a to wielkie z ważnych konsekwencji zwycięstwo Anglia winna jest WKMości”.

Co pewien czas proponuje poeta dalsze ulepszenia:

„...Bardzo sprawiedliwie nadmienione było, iż międy sprzętami powietrznego wędrownika, *la boussole* powinnaby się umieszczać dla wytchnienia jego położenia. Ale tu jedna ciężka wyniknie trudność, gdyż magnes w znacznej wielkości będący w pobliżu, zawsze będzie igłę ku sobie ciągnął. Mamy tego przykład takowy i jest na Finlandzkiem morzu znajoma skała, w której znajduje się magnes, tamtędy przechodzące okręty, chociaż naturalnie tę skałę z daleka omijają, wtedy jednak wszystkie ich igły kręcą się i fałszywie pokazują. Kto więc około balonów serjo będzie miał robić, trzeba, żeby tę nieprzyzwoitość przewidział”.

Wobec ówczesnej sytuacji politycznej, projekt Trembeckiego skierowano nie do akademii petersburskiej, lecz do berlińskiej, wskazując w memoriale dokładnie na wszystkie „nieprzyzwoitości”.

Musiał jednak król niezupublicznie wierzyć w prawdopodobieństwo pomysłu, skoro zabronił wysyłać memorandum w swojem imieniu. Szybko też nadeszła, ledwie mogącą się utrzymać w poważnym tonie, odpowiedź akademii, rozbijająca paroma zdaniami kunsztowną hipotezę. Nie rozwiało to nadzici poety, oburzyło go nawet. Pisze do króla:

„...Odpowiedź akademicka (która WKMość łaskawie dać mi poznać raczyleś) nie jest ad rem... Ledwie przeto nie mniemam, że Piron miał rację mówić: „*ci git qui ne fut rien...*“<sup>1)</sup>

Choć elaboraty Trembeckiego nic nie stworzyły, ciekawy jednak jest obraz tego wytwornego dworaka, głowiącego się wraz z królem tak naiwnie a szczerze nad sposobem powietrznego żeglowania. Obraz ciekawy też bardziej, że ambicja naukowa poety przybierała odcień patriotyczny, gdy chciał wymyślić broń powietrzną, za którą Anglia miała być zobowiązana Królowi i Polsce. Do zrealizowania nieziszczonego projektu pomogła Trembeckiemu — poezja. Podróż Sarmaty, sławniejsza

nad wyprawę Blanchard'a, będącego alfą i omegą współczesnego latania — staje się jawą w odzie „Balon“.<sup>1)</sup>

Gdzie tylko bystrym orzeł polotem  
Pierzchliwe pogania ptaki,  
A gniewny Jowisz ognistym grotom  
Powietrzne przeszywa szlaki.

Niezwykłych ludzi zuchwała para,  
Zwalczywszy natury prawa,  
Wznawia tor klęską sławny Ikara  
I na podniebiu już stawa.

Nabrzmiały kruszów zgorzałych duchem,  
Krąg lekkiej przodkuje łodzi,  
Los dla niej rudłem, nici łańcuchem;  
Z wiatrami w zapasy chodzi.

Już im te złotą wyniosłe pychą  
Znikają z przed oczu domy,  
W gruzów nikczemnych potrzaską lichą  
Wzrok przeistoczył poziomy.

Król, wódz, Senator, kmieć pracowity,  
Czy rządzi, czy ryje ziemię,  
W błahych się zlepakach ezołga ukryty,  
Jak drobne robaczków plemie.

Jak z kilku kropel strumyk kreślony  
Dzieciennym palcem na stole,  
Ledwo się sączy na tym padole  
Nurt szumnej Wisły zmieniony.

Gminie, ku rzadziej zbiegły zabawce,  
Jakież ci cuda mózg kreśli?  
Ty sobie roisz czasy, latawce,  
Filozof inaczej myśli.

Choć się natura troistym grodzi  
Ze stali murów opasem,  
Rozum człowieczy wszędzie przechodzi  
Niezłomny pracą i czasem.

Temi on wsparty tory wędrownie  
Burzliwym morzom poruczył,  
Wydarł z otchlani kruszce kosztowne,  
I szukać głazy nauczył.

Zbywają dzikiej mocy żywioły  
Pod jego dzielnym rozkazem,  
Leniwa woda opuszcza dolę,  
A góry ścielą się płazem,

Tego się styrū<sup>2)</sup> w pogodnej porze  
Gdy ujal mężny Sarmata  
Choć go opuścił i wiatr i zorze,  
Już wolniej sobie polata.

Wszystko zwyciężysz, łódka szlachetna  
Na ciosy przeciwne twarda,  
Statek twój sława uwieczni świętina,  
Chlubniejsz niż podróż Blanszarda.

<sup>1)</sup> Poezje Stanisława Trembeckiego. Wilno 1882.

<sup>2)</sup> Styr — ster.

Nie wszyscy jednak przyjmowali nową zdobycz wiezy ludzkiej tak entuzjastycznie, jak Król i Trembecki. Oto w „Magazynie Warszawskim” anonimowy autor, opisując możliwości żeglugi powietrznej, nadmienia<sup>1)</sup>:

„...ieden autor wrażliwy przeklina nową maszynę, iako szkodliwą dla obyczajów i społeczności. Zdalo iemu się, iż gdyby miała przyjść kiedy do tey doskoнаłości, którą przewidujemy, tedy bezpieczeństwo wewnętrzne domów i honor panienek byłyby w niebezpieczeństwie. Ballony zdają mu się być narzędziem bardzo ułatwiającym tak kradzież, jak porywanie...“

Korespondent „Magazynu” rozprawia się z przytoczoną tezą, zaznaczając, że „...już dawno powiedziano:

*Les Verroux et les Grilles*

*Ne font point la Vertu des femmes ni des filles<sup>2)</sup>*

I wszystkie Ballony na świecie nie osłabią tey niezawodnej prawdy. Jest to dyspozycja serea, a nie pwozu, która ułatwia porywanie...“

Legenda o Ikarze — „latawcu” istniała oddawna i wśród ludu. W jego pieśniach spotyka się często fantastyczną postać „latawca”, wspominaną przez ludność okolic Górz Świętokrzyskich i Podnieprza. Na tej ba-

<sup>1)</sup> Magazyn Warszawski r. 1784, str. 110. Ballony latające.

<sup>2)</sup> „Zasuwy i kraty nie stanowią o cnocie pań i panienek”.

...i oparł Seweryn Goszczyński jedną z pieśni „Zamku Kaniowskiego”<sup>1)</sup>, w której dziewczyna stęskniona za „latawcem” — śpiewa temi słowy:

„Wypłyń, wypłyń zza obłoku,  
Po błękitem przeleć niebie!  
Ja kochanka wzywam ciebie!  
W lasów ciszy, w nocy mroku,  
Ho-hop, ho-hop, wzywam ciebie!

— — — — — — — —

Kiedy płomień twych warkoczy<sup>2)</sup>  
Splynie na obłoki siwe,  
Ziemia złotym dniem opłynie;  
A mnie dusza, a mnie oczy,  
A mnie serce szczęściem splynie!

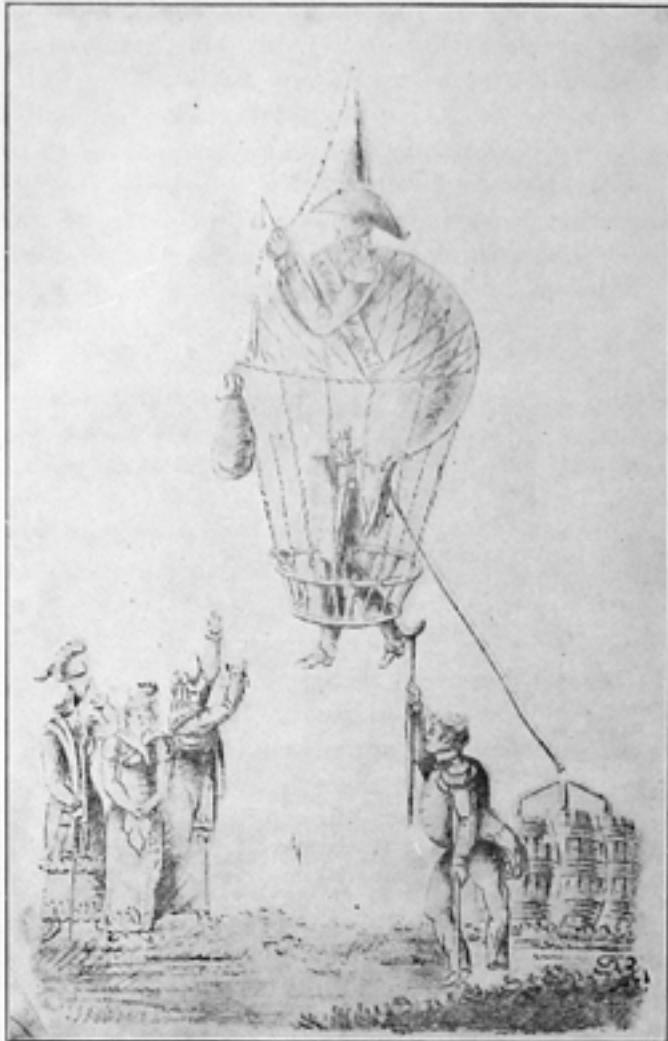
Ho-hop, ho-hop, ja kochanka,  
W lasów ciszy, w nocy mroku  
Radam do samego ranka  
Wywoływać cię z obłoku,  
Ho-hop, spłyń do mego boku!“

<sup>1)</sup> Seweryn Goszczyński, „Zamek Kaniowski” r. 1828.

<sup>2)</sup> Legenda mazowiecka wspomina, że „latawiec”, spadając z nieba, rozpuszczał złoty warkocz, który mu dodawał piękności.



Fantastyczna postać ludowa: latawiec. Szkic z r. 1865.



Karykatura rysowana około r. 1815. Kulawy – general Zajączek  
(Muzeum Narodowe).

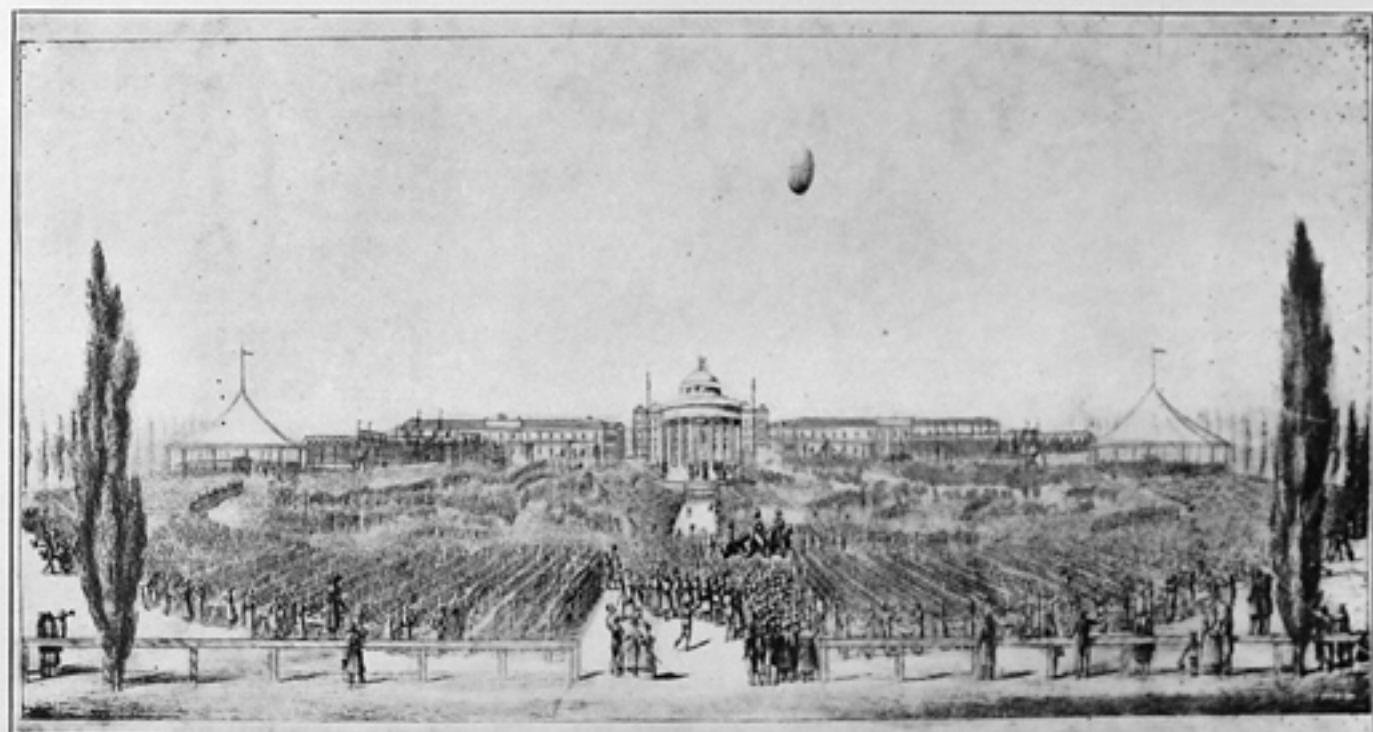
Tragedja rozbiorów, upadek Państwa i wieżę pogłębiająca się katastrofa polityczna narodu nie sprzyjały rozwojowi pierwszych eksperymentów lotniczych. Po latach dopiero, w roku 1831, można zanotować dalsze, już bardziej realne i udane próby.

Emigrant francuski, baron Galichet, jeszcze przed wybuchem powstania listopadowego, rozpoczął za pośrednictwem barona Mohrenheima starania u W. X. Konstantego o wprowadzenie balonów do odrodzonej armii Królestwa Kongresowego. W celu poparcia swych starań sprowadził do Warszawy rodzinę słynnych francuskich aeronautów Garnerinów<sup>1)</sup>, z których jeden brał wybitny udział w bitwie pod Fleurus w roku 1793, kiedy to po raz pierwszy w dziejach użyto balonu do działań wojennych.

Konstanty, uczynioną sobie przez Galicheta propozycję, pozostawił bez odpowiedzi. Zapalony emigrant francuski zgłosił ją ponownie, ale już na ręce X. Radziwiłła, Wodza Naczelnego Siły Zbrojnej Narodowej. Tym razem inicjatywę Galicheta potraktowano przychylnie. Jednak pertraktacje, prowadzone z przybyłymi via Kraków do Polski Garnerinami, wyniku pomyślnego najwidoczniej nie daly, gdyż balon w wojnie 1831 roku udziału nie wziął. Te nieudane zamierzenia ilustrują ciekawie listy, przesłane przez Komisję Rządową Wojny do Rządu Narodowego:

„Rozkazem swoim z dnia 26 marca r. b. Nr. 3530 polecił Rząd Narodowy Komisji Rządowej Wojny, zdać sobie opinię w przedmiocie podania Pana Garnerin-

<sup>1)</sup> Kalendarz lotniczy na rok 1926. Artykuł Aleksandra Kraushara.



Zabawa ludowa i wzlot balonu w parku Ujazdowskim w r. 1829  
(Muzeum Narodowe).

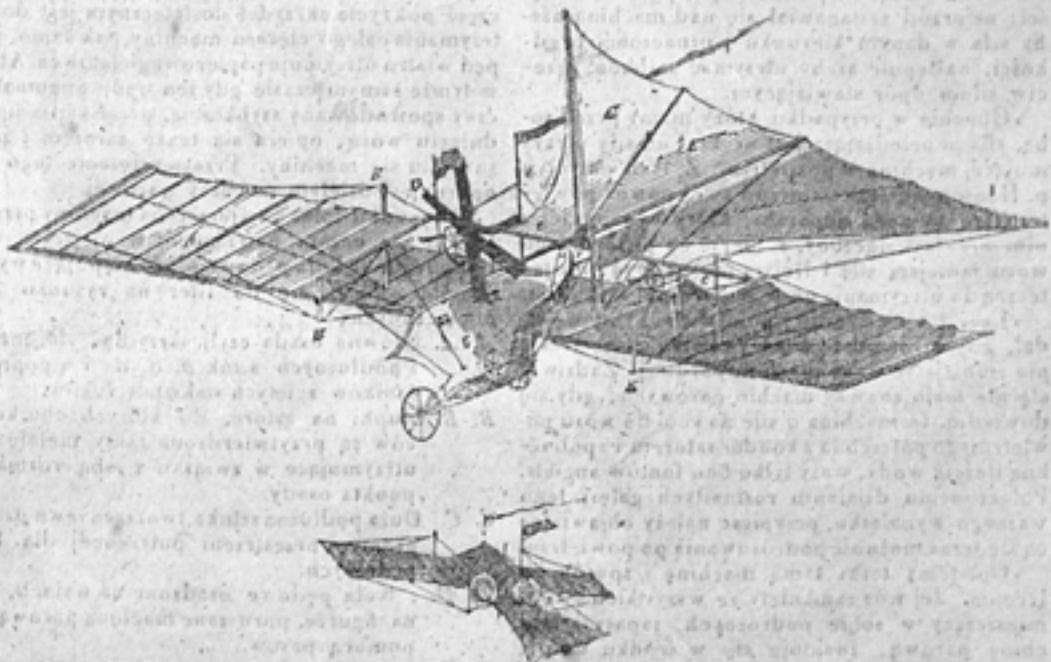
# Gazeta

## HANDLOWA I PRZEMYSŁOWA

Nr. 33

Warszawa 30 Kwietnia

1843



## WÓZ POWIETRZNY

Jeszcze jeden skok w przemyśle, a z łatwością doszliśmy się tam, gdzie niestrażeni żeglarze Ross i Parry nie dopłynęli, gdzie bajeczny Ikar na skrytfach nie odnalą przybyły Jonaskiego morze, gdzie oskoczyły corwiny...<sup>1</sup>

aż oto dochodzi i druga, ie jego cudotworny wóz powietrzny rzeczywiście już jest wykonany na olbrzymią miarę i do próby na podróz o 3 tysiące mil przygotowany. Nowość tej nadiwy-  
czącej, obudzającej powstające zajęcie, otrzy-  
manego z rąk cesarza, o której mowa jest w p. Czternastym.

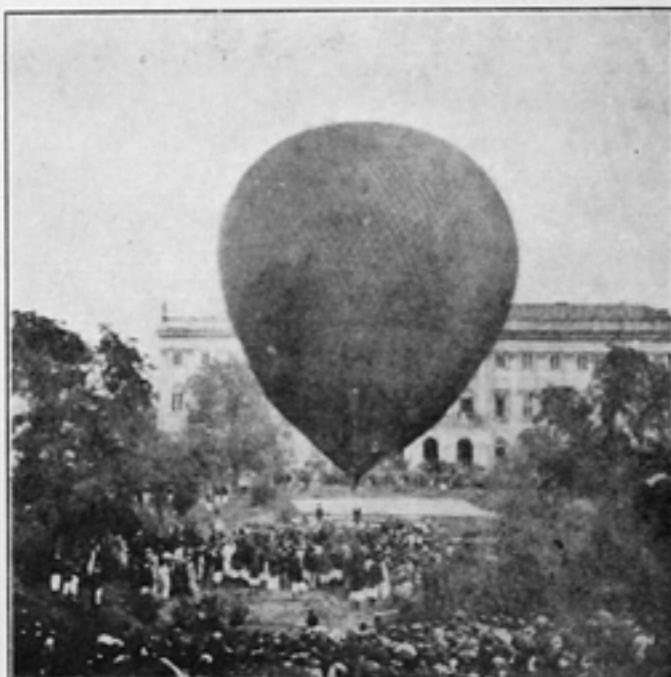
Urywek gazety ze szkicem trafnie ujętego samolotu?

który utrzymuje, że na wezwanie Rządu przybył do Warszawy, celem ofiarowania balonu swego do obserwowania pozycji nieprzyjacielskich, jak to pod Fleurus już przez Francuzów użyte było...

...P. Garnerin miał od kilku miesięcy zamiar przybycia do Warszawy. Prosił o pozwolenie Wielkiego Księcia Konstantego, czego mu jednak odmówiono. Nie spodziewając się odmowy, wysłał już był p. Garnerin swój balon na Kraków do Warszawy...

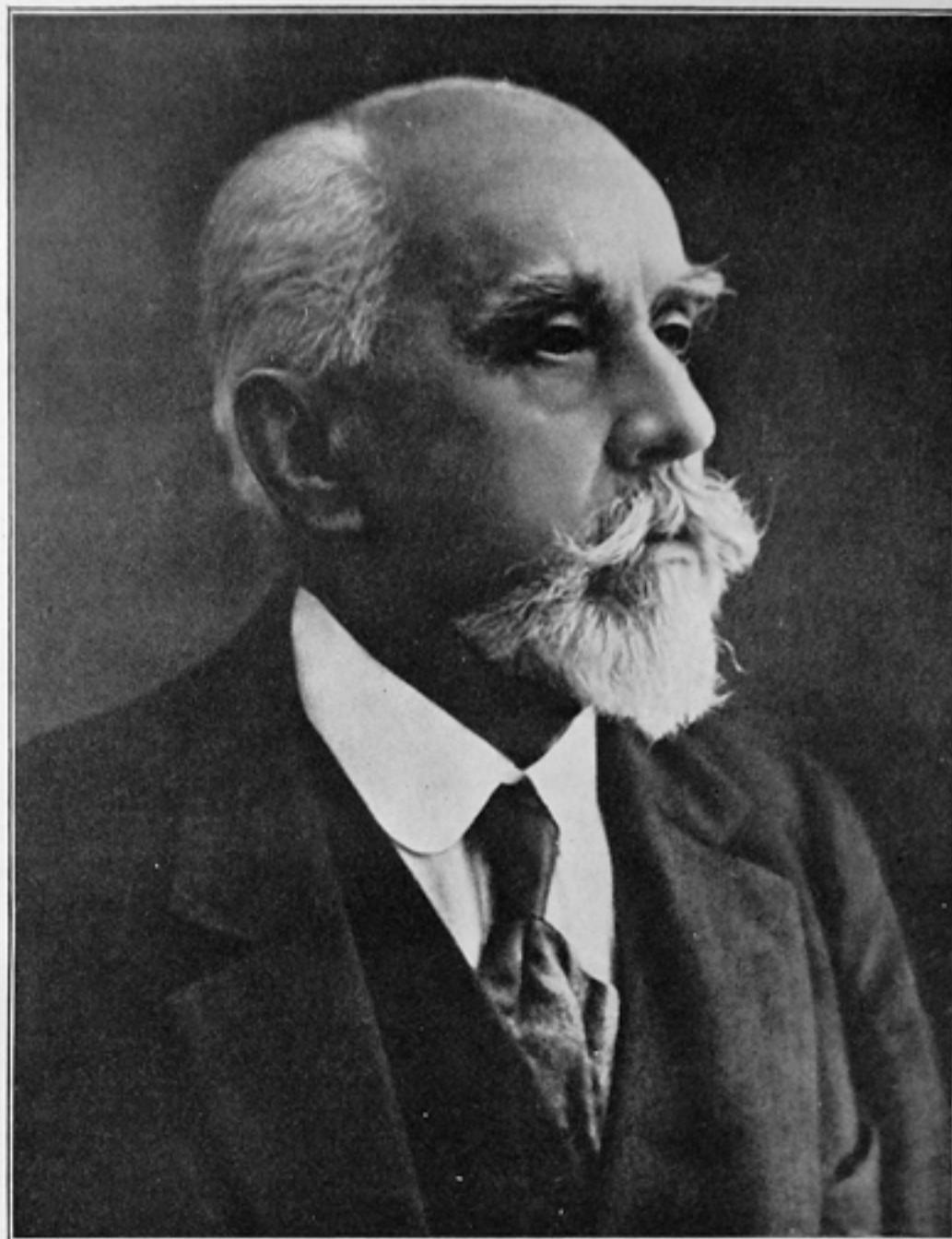
...Wtedy właśnie niejaki p. baron Galichet, Francuz, napisał rozprawę o pożytkach, jakieby mogło mieć użycie balonów w czasie bitwy pod względem łatwości poznania ruchów nieprzyjacielskich, przygotowanych zasadzek i ilości rezerw. Opierał się przytem na wrażniach, jakie to poruszenie balonu sprawiło na Austrjakach, czego sam był świadkiem i wnosił, że daleko mniej oświecone żołnierstwo rosyjskie mogłoby mocno takim zjawiskiem być przerażone..."

W rezultacie Komisja Rządowa Wojny orzekła, że „przedmiot ten pod względem wojskowym nader mało ważny, mógłby tylko na wyraźne wezwanie Wodza Na-



Wzlot balonu w r. 1872 z przed pałacu Kazimierowskiego  
(Uniwersytet Warszawski).

<sup>1)</sup> Ze zbiorów kpt. Podgórskiego.



Profesor Stefan Drzewiecki.

czelnego być użyty". Po takiej odprawie rodzina Garnerinów pozostała jeszcze czas pewien w Warszawie, demonstrując jedynie wzloty i skoki ze spadochronem.

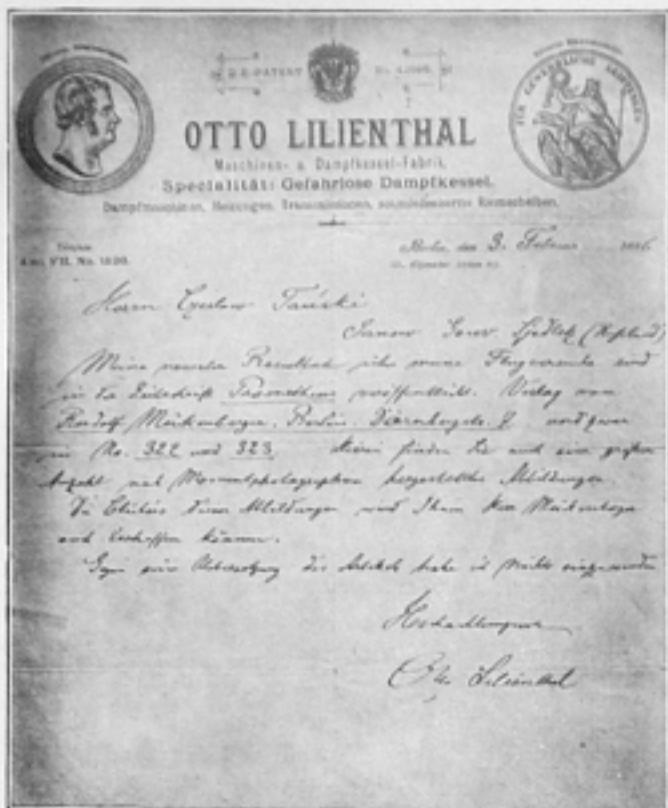
Upadek powstania listopadowego pogräżył cały naród w odrętwienie niewoli. Wszystko, co żyło samodzielnie i twórczo, wyszło z kraju na poniewierkę tutlactwa, w pokonanej Polsce zapanowała przemoc. Przez jej mrok rzadko i słabo błysnął fortunny pomysł lotniczy. Dotyczył on już nie balonu, lecz przyszłego samolotu, bowiem samolot stawał się coraz to bardziej emocjonującym zagadnieniem. A więc w „Gazecie Handlowej i Przemysłowej”, znajduje się dość wierne uchwycona sylwetka samolotu. W roku 1851 Żmudzin Aleksander Hryniewicz wydaje w Kownie broszurę, zawierającą opis typów „wozów latających” i balonów. I to już prawie wszystko, co poza nieliczne-

mi, balonowymi lotami w Warszawie, dałoby się odszukać z tych czasów.

Dopiero w roku 1885 wnuk legionisty napoleońskiego<sup>1)</sup>, młody uczyony, Stefan Drzewiecki rozpoczął w dziejach, nietylko polskiego lotnictwa, nową erę. Stał się on pierwszym, na miarę światową, twórcą teorji lotu mechanicznego.

W pracach, wydanych w Petersburgu w latach 1885 i 1887 („Aeroplany w przyrodzie” i „Ptaki, jako latwce”), ustalił Drzewiecki teoretyczne zasady lotu i wprowadził wprost rewolucyjne, jak na owe czasy, pojęcia. W publikacjach późniejszych: „Le vol plané” i „L’Aviation de demain” teorie swoje pogłębił, wprowadzając pomysł połączenia płatowca z silnikiem.

<sup>1)</sup> Józefa, autora cennych „Pamiętników”, wydanych przez Kraszewskiego.



List Lilienthala do Tańskiego.

Mimo spotykanych przeciwników, już na 20 lat przed pierwszym wzniemieniem samolotu, w mocnych słowach przekonywał Drzewiecki o słuszności swoich poglądów. „Znamy dostatecznie prawo określające skład różnorodnych mechanicznych czynników, posiadamy niezbędne do konstrukcji materięły, jak lekkie drzewo, rury stalowe, bambus, jedwab etc. Próbowano budować lekkie silniki, które przy równym ciężarze mogą wykonać pracę dwa razy większą od pracy mięśniów piersiowych ptaków, przy użyciu zaś węglowodorów można będzie budować jeszcze lżejsze silniki”.

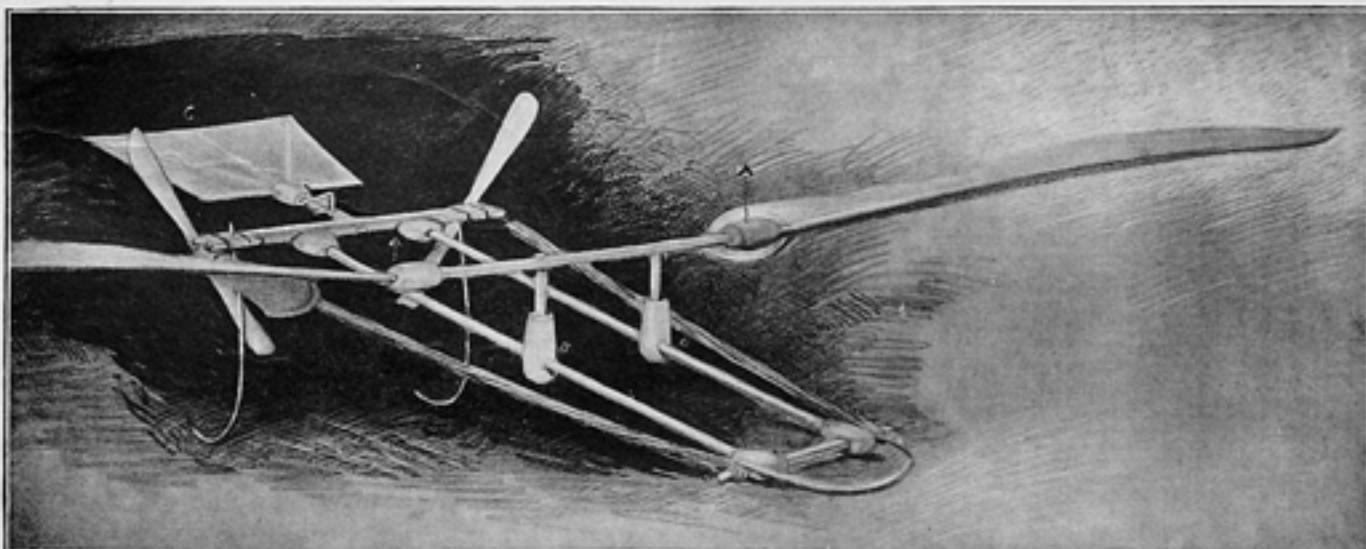
W latach późniejszych, przeniósłszy się na stałe



Czesław Tański jako lotnik.

do Paryża, oddał się profesor Drzewiecki niepodzielnie i całkowicie pracom nad rozwiązyaniem zagadnień aerodynamicznych, dając między innymi w dziele: „Théorie générale de l'hélice”, nagrodzonem przez Akademię Francuską, trwałą podstawę lotu mechanicznego, wówczas jeszcze przez nikogo niezbadaną. Jemu tedy bezspornie przypisać należy inicjatywę tworzenia instytucji doświadczalnych i pomyślnych na szeroką skalę laboratorium aerodynamicznych. Starzec, blisko dziewięćdziesięcioletni, pracuje po dziś dzień — przykład i wzór niestrudzonego badacza o jasnym i twórczym umyśle.

Później niż Drzewiecki i w innym nieco, niż zasłu-



Pierwszy skrzydłowiec pomysłu Tańskiego (r. 1894).



D. B. PATENT

No. 42690



# OTTO LILIENTHAL

Maschinen- u. Dampfkessel-Fabrik.

Specialität: Gefahrlose Dampfkessel.

Dampfmaschinen, Heizungen, Transmissionen, sohmiedeiserne Riemenscheiben.

Telephon

Amt. VII. No. 1520.

Berlin, den 3. Februar 1896

50. Klasse 5. Abteilung II.

Herr Eustaw Tański

Janow Pow. Szadk (Rippland)

Meine neueren Resultate jahr meine Flugversuche sind  
in der Zeitschrift Der Mensch veröffentlicht. Verlag von  
Rudolf Meisterleger, Berlin. Jährliche F. und zwar  
in Nr. 322 und 323. Siehe finden Sie auch eine grosse  
Anzahl nach Momentphotographie hergestellte Abbildungen.

Vielleicht kann Ihnen diese Abbildungen nicht Ihren Meistern zeigen  
und verschaffen können.

Zur einiger Überzeugung die Arbeit habe ich nichts einzubringen

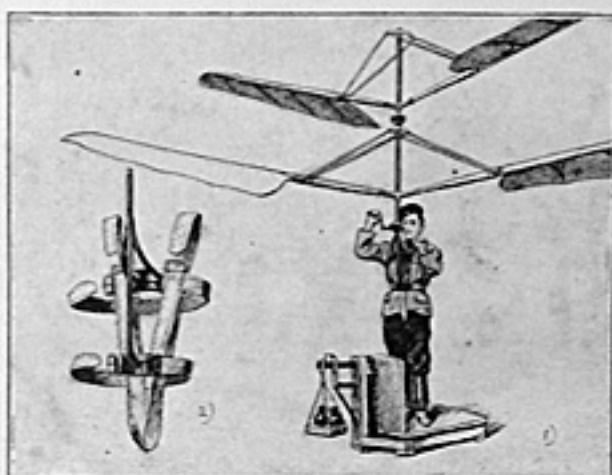
Eckhardt

O. Lilienthal

żony profesor kierunku, rozpoczął prace młody artysta malarz Czesław Tański, który w 1893 r. przystąpił do praktycznego zbadania zasad lotu szybowcowego. Opierając się na studiowaniu lotu owadów, stworzył płaszczyznę, dowolnie pochylającą się na wzór skrzydeł. Próbny ten model, zaopatrzony w gumy, poruszające śmigła, dał wyniki dobre, wznosząc się w powietrzu i zataczając kola. Doświadczenia Adera i Otto Lilienthala, słynnego ówczesnie konstruktora szybowcowego, ciekawili Tańskiego. Nawiązał ożywioną korespondencję z Lilienthallem i w r. 1896, przebywając w okolicach Janowa Siedleckiego, zbudował najprostszemi środkami pierwszy polski szybowiec o powierzchni  $7 \text{ m}^2$  i wadze 18 kg. Ze skrzydłami przypiętymi u ramion biegł pod wiatr i skakał z kilkumetrowego rusztowania, w czem mu dzielnie sekundowali Łukawski i Kocent-Zielinski.

Zbudowany z nich pomocą szybowiec, przy biegu pod wiatr, unosił się nieco do góry, lecz wykazywał braki konstrukcyjne, gdyż prąd powietrza za silnie uderzał pod skrzydła i szybowiec stawał dębą. Wydłużono więc tył korpusu wraz ze sterem głębokości.

Przy skokach z prymitywnie urządzonego pomoctu wyraźnie już dało się odczuć siłę podrzymującą. Początkowo chwile spadania były bardzo krótkie, gdyż wysokość pomostu nie przekraczała  $3\frac{1}{2}$  mtr. Następne jednak skoki, po wprowadzeniu ulepszeń, stały się dłuższe, a utrzymanie spadku coraz to wyraźniejsze.



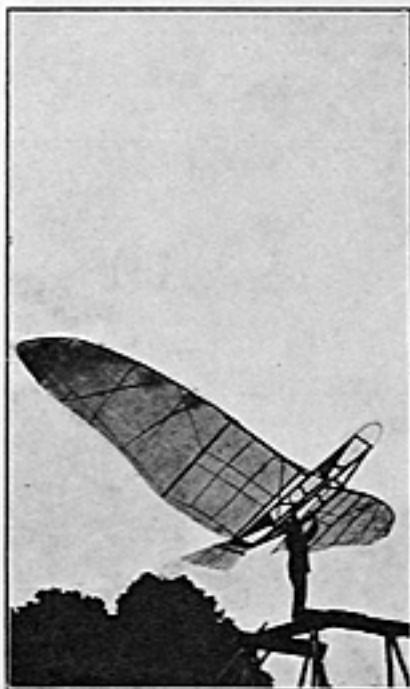
Szkic helikoptera pomysłu Tańskiego (r. 1906).

Zajmując się naprzemian malarstwem i lotnictwem, powracał stale Tański do pochłaniających go prac konstrukcyjnych. W latach 1906–8 jest zajęty nieznanym dotąd zagadnieniem helikopteru<sup>1)</sup>. Pierwsze próby były na owe czasy przewrotem, gdyż sila ciągnienia helikoptera jego pomysłu mierzyła się podniesieniem ciężaru 25 funtów.

Jednak zawsze więcej niż helikopter i szybowiec interesuje Tańskiego lot mechaniczny. Zachęcony udanymi eksperymentami braci Wrightów w r. 1906, stara się przeniknąć ideę samolotu i na odczycie Władysława Zielińskiego w Muzeum Przemysłu i Handlu w r. 1907 zadziwia przepelnioną salę swoimi modelami, nawołując społeczeństwo do stworzenia laboratorium doświadczalnego. Ostateczne wyniki długoletnich prac przedstawił Tański w 1909 r. na pokazie, urządzonej w Warszawskim Stowarzyszeniu Techników p. t. „Wystawa modeli maszyn latających Cz. Tańskiego”. Znalazły się tu wszystkie jego pomysły równie ciekawe, jak poczynania obcych, dokumentujące wyraźnie, że zainteresowania lotnicze w Polsce rozwijały się równolegle do ich rozkwitu na zachodzie Europy.

Tański, ten „polski Lilienthal”, powracający uporczywie z dziedzin swego przyrodzonego powołania — sztuki do stale pochłaniającej go pracy wynalazczej w lotnictwie, chlubnie zapisał swe imię na złotych

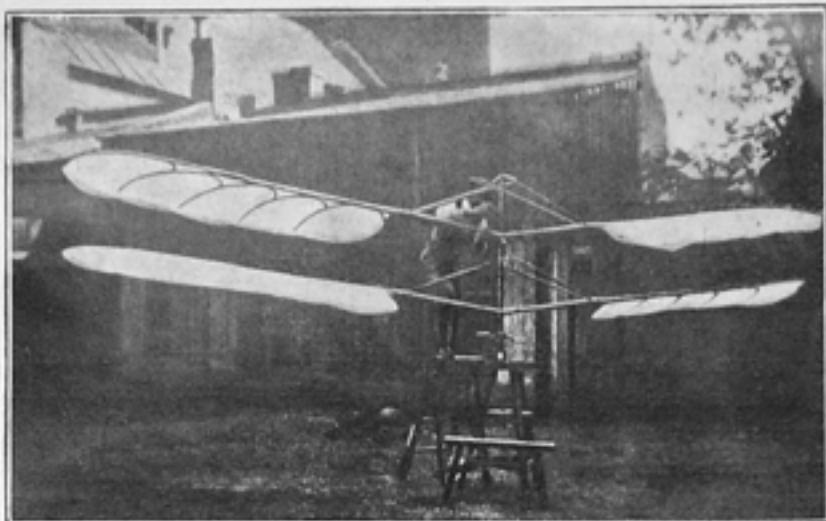
<sup>1)</sup> Helikopter — płatowiec, wznoszący się pionowo w powietrzu.



Próby skoków Tańskiego przeprowadzone w okolicy Janowa (r. 1896–1897).

kartach pierwszych prac lotniczych w Polsce. Jakkolwiek nie udało mu się w całości osiągnąć zamierzonych celów, jakkolwiek większość jego bujnych pomysłów nie doczekała się realizacji, jednak był pionierem, który tchnął myśl lotniczą w polskie społeczeństwo.

Oto i wszystko, co, w dużych tylko skrótach, da się powiedzieć na temat, stwierdzonego dokumentami, rozwoju polskiej myśli lotniczej w przeciągu kilku wieków, o ile pominąć liczne, bardziej lub mniej uzasadnione legendy<sup>1)</sup> i opowiadania: o mnichu, rzekomo przelatującym z góry „Trzy korony” do „Czerwonego Klasztoru”, o Włochu Boratynim<sup>2)</sup>, który na dworze Władysława IV miał zbudować szybowiec, unoszący trzy osoby, o lotniku-kowalu z Podhala, o ognistych latawcach z wojny tatarskiej, prowadzonej



Helikopter pomysłu Tańskiego (r. 1907).

Zachodnie problemy lotu mechanicznego, zastały polskie umysły w pełni zrozumienia istoty lotnictwa. Nikt jednak nie oddał Polakom miejsca, należnego im w bilansie międzynarodowej pracy nad ujazdzeniem powietrza. Przecież wysiłek konstrukcji balonu podjęto w Polsce *w tym samym czasie*, co i we Francji, która trzymała w aeronautece palmę pierwszeństwa. Przecież Tański uzyskał realne wyniki *w tym samym czasie i stopniu*, co Lilienthal, sławny w Europie. Wreszcie — prof. Drzewiecki obudził wdzięczność całego świata za stworzenie konkretnych podstaw światowej nauki lotniczej.

Te mozolne prace polskie ciekły długo na objektową ocenę. Dopiero dziś, z perspektywy kilkudziesięciu lat, uznano ich wartość prawdziwą i niezaprzeczoną.

<sup>1)</sup> Częściowo udokumentowane.

<sup>2)</sup> Mjr. Antoni Hnilko. Włosi w Polsce. Tytuł Liwiusz Boratyński. Kraków. 1923. i J. Becher „Narrische Weisheit und weise Narrheit” r. 1682. Hnilko przypuszcza, że pomysł o „smokach ognistych” zaczerpnął Cyrano de Bergerac od Boratyńskiego, z którym się zetknął w Paryżu w r. 1650.



Dzewioryst S. O. Chrostowskiego.

przez Władysława Wstydliego.

Koniec dziewiętnastego i początek dwudziestego stulecia były dla polskiego lotnictwa gorączkowym okresem, w którym jeden czyn wyprzedzał drugi i kiedy szybko przemierzano drogę od fantazji do rzeczywistości. Lata 1906 — 1908, zwrotne w dziejach aeronauteki wskutek rozwiązania na

## POCZYNANIA LOTNICZE W LATACH 1909–1914

Wieści o zwycięstwie nad powietrzem nie ominęły i Polski. Loty braci Wright'ów, Farman'a i Blériot'a, który w roku 1909 dokonał, jak się to w owe czasy zdawało, szaleńczego przelotu nad kanałem La Manche, zrobili swoje.

Polska myśl lotnicza ożywa i wzmagą się. Prace skupią sięoko zagadnienia konstrukcji samolotu i opanowania żywiołu powietrznego przez naukę latania.

Dzieje tej twórczej myśli w poszczególnych dzielnicach Polski pod zaborami, w latach 1909—1912, wykazują imponujący wysiłek.

#### W KONGRESÓWCE I NA KBESACH



Na terenie Kongresówki i Kresów Wschodnich, myśl lotnicza przybrała kształty najbardziej może realne, szczególnie w dziedzinie nauki latania.

Rozentuzjazmowane na odczytach Zbierańskiego i Tańskiego, zapoznane z początkami lotnictwa na wystawie modeli lotnika-malarza, podniecone rezultatami, osiąganymi zagranicą — społeczeństwo polskie, a szczególnie młodzież w Warszawie, reagowała żywo na sprawy lotnicze.

Oddawna funkejonujące kółko Tańskiego, Łukawskiego i Kocent-Zielińskiego powiększyło się. Wstąpili do niego: Jakób Wojciechowski, Jankowski, Ossowski, Prószyński (Promyk) oraz autor licznych powieści podróżniczo-lotniczych, Władysław Umiński. W r. 1909

**popisy awacyjne.** Letnata polskiego p. Sasinowskiego na sporcie lotniczym. Wystawa w Warszawie. 22 sierpnia. 1927 r.

Urywek „Kurjera Warszawskiego” z 3 lipca 1910 r.

utworzyli oni przy Stow. Techników w Warszawie organizację ze statutem i regulaminem, pod nazwą „Koło Awjatów”. Prezesem Koła, liczącego 50 osób, został Piotr Strzeszewski. Zanim je po 2 latach rozwiązały władze rosyjskie — Koło położyło duże założenia na polu sportowo-technicznem.



Pilot Segno



Hr. Michal Scipio-del-Campo (r. 1911).



Samoloty przed hangarami „Aviaty” na polu Mokotowskim (r. 1911).



Mary Mrozińska jako uczeń-pilot na samolocie z hr. Scipio-del-Campo (r. 1911).



Michał Lubicz-Zaleski z Podola, najmłodszy pilot polski w r. 1911.

sportu dawały im pierwsze miejsce. Program przewidywał osiem różnych konkurencji: miano latać, zatrzymawszy „silnicę”, miano zabierać pasażerów oraz starać się o lot najdłuższy. Śmiałkowie chcieli się nawet pokusić o osiągnięcie wysokości ponad 300 metrów! Przypuszczano, że rekord ten będzie ustanowiony, gdyż w lotach mieli wziąć udział sławni piloci zagraniczni: Caters, Tyck, Gorissen, Grand, Fischer, Barrier i Rosjanin Utoczkin oraz dwaj Polacy: Supniewski i Piotrowski.

„Po nieudanych dotychczas wzlotach pragniemy nareszcie obaczyć własnymi oczami, uwierzyć w to, o czem czytamy ciągle, że nietylko wznieść się można, ale i kilka, kilkanaście, czy nawet kilkadziesiąt minut bezkarnie krążyć w powietrzu...” daje wyraz po-wszelkiej ciekawości „Tygodnik Ilustrowany”<sup>1)</sup>.

Zaspokoił ją Utoczkin. „Mija minuta, dwie, trzy, 10, 15 — publiczność oczom i uszom nie wierzy, rzeź w Warszawie niebywała, lotnik lata i lata, nie dając nikomu dojść do wzlotu...”<sup>2)</sup>. Wyróżnia się on z pośród innych pilotów opanowaniem maszyny. „W jego ręku aeroplano — to prawie powóz czy samochód, zajeżdżający do dworu po gości. Wzbudza taką

ufność i pewność, że tylko z początku imponowali śmiałkowie, którzy puszczali się z nim, jako pasażerowie. Potem stało się to prawie udziałem łatwym i banalnym wszystkich — nawet niewiadom — którzy sto rą bli wyłożyć mogli. Sensacje wzbudzali już tylko zaledwie wielopudowi pasażerowie, pod którymi aeroplano dyszał ciężko i latał bardzo krótko”<sup>1)</sup>.

O ile 34 minuty lotu Utoczki za-hypnotyzowały tysiące publiczności, to kilka ósemek, które były szczytem jego umiejętności lotniczej, wydały się zebranym najefektowniejszą figurą, po której „awjator, to spuszczając się na dół, to wznosząc na wysokość 40 m. z iście sportową fantazją, wylądował sam i nieprzymuszony”.

Z przytoczonych opisów, których są pełne szpalty pism, bije zdumienie, nauwny wdzięk i świeżość wrażeń lotniczych ówczesnych ludzi. Widzowie z przed 22 lat, śledzący niezgrabny lot przyciężkiej maszyny, zachłystywali się wzruszeniem na widok zwykłego ode-rwania się człowieka od ziemi. „Dni

Awjacyjne” były dla wielu psychologicznym wstrząsem i one to zapewne podyktowały K. Tetmajerowi odpowiedź na ankietę, jaką ogłosił „Lotnik i Automobilista”<sup>2)</sup>:



Lejtnant Piotrowski w przeddzień światowego rekordu.

<sup>1)</sup> Numer z końca czerwca 1910 r.

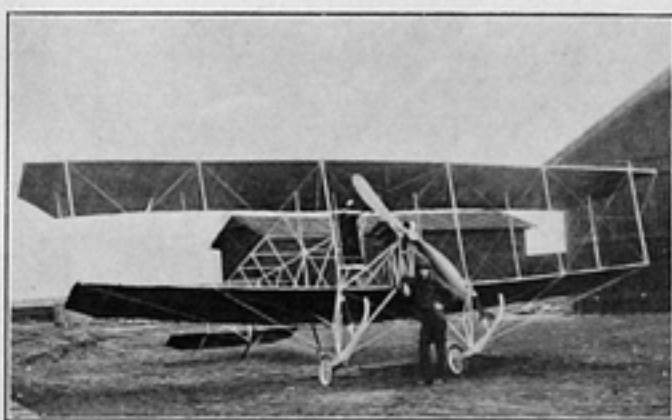
<sup>2)</sup> „Kurjer Warszawski” z czerwca 1910 r.

<sup>1)</sup> „Tygodnik Illustrowany” Nr. 28 z 1910 r.

<sup>2)</sup> Nr. 4 z 1913 r.



Porucznik Matyjewicz-Maciejewicz.



Samolot zbudowany przez Tańskiego, Zbierańskiego i Cywińskiego.



Lejtnant marynarki Grzegorz Piotrowski.

# LISTE ALPHABÉTIQUE DES PILOTES-AVIATEURS

## titulaires du Brevet de l'Aéro-Club de France

MATVEVITCH-MATKEVITCH (lieutenant Bronislas), Polonais, né le 2 décembre 1882, en Podolie (Russie). — Brevet 132, du 1<sup>er</sup> juillet 1910, sur Blériot.

PIOTROUSKI (Grégoire), Polonais, né le 8 janvier 1881, à Cracovie. — Brevet 195, du 29 août 1910, sur Blériot.

Wyciąg z oficjalnego komunikatu Aeroklubu Francji.

„...jeżeli geniusz ludzki doprowadzi do tego, że człowiek zapanuje nad powietrzem, będzie to — moim zdaniem, największy wynalazek od czasu wynalezienia ognia i kola, przedewszystkiem tem ważniejszy, że rozwinię i wzbogaci do niedających się przewidzieć rozmarów — umysł ludzki...

„...jeżeli poezja duszy człowieczej była bezwątpienia pierwszym bodźcem usiłowań lotniczych, to z drugiej strony lotnictwo stworzy bezwątpienia nową epokę w poezji, ta zaś jest, jak wiadomo, zapłodniaczem ducha ludzkiego. Lotnictwo rozwinęte spłaci dług pierwotnej poezji”.

Wchodząc szturmem w dotychczasowe życie, lotnictwo dostarczyło natchnienia nietylko technikom i poetom. Podniecało umysły lingwistów, gdyż narazie powstała w słownictwie lotniczym istna wieża Babel. W „Gazecie Warszawskiej” i „Tygodniku Ilustrowanym” wywiązała się nawet ciekawa dyskusja między inż. Witoldem Jarkowskim a niektórym Z. D.

Obaj są zgodni, że nasuwa się konieczność stworzenia polskiego słownictwa „napowietrznego” — i kierują apel o ustalenie terminologii do Stowarzyszenia Techników, jako do instytucji najbardziej miarodajnej.

„...nie wiemy bowiem, jak mówić i pisać: *lotniarstwo* czy *lotnictwo*, *lotniarz* czy *lotnik*, *jednopłaszczyznowiec* czy *jednopłatowiec*, *samolot*, *latawiec* czy *lotnia i t. d.*”

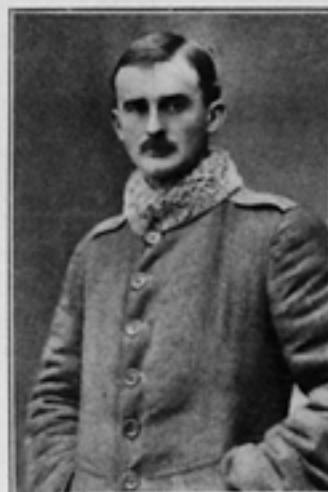
Nader charakterystyczna jest



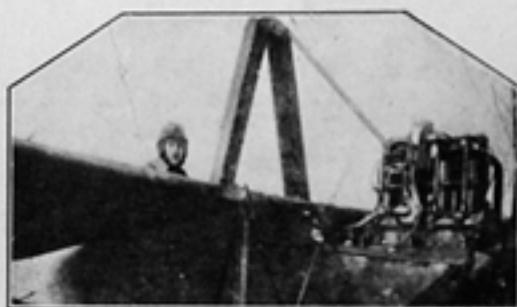
Adam Haber-Włyński.



Rotmistrz Gustaw Maciewicz.



Rotmistrz Aleksander Serednicki.



Antoni hr. Sobański na samolocie „Etrich-Rumpler ze”.

historja terminu „wzlot”. Z biegiem czasu, wskutek spowszednienia lotnictwa, stracił „wzlot” swój przekrostek wz., który akcentował silnie moment rosnącej czynności latania, — moment oderwania się od ziemi, chwilę dawniej tak trudną.

Książę Stanisław Lubomirski, biorący czynny udział w organizacji konkursów, nie ograniczył się do propagandy i w zamiarze stworzenia lotnictwa w Warszawie, rzucił w 1910 r. projekt założenia towarzystwa akcyjnego „Aviata”, a później stał się sam jego właściwym założycielem i fundatorem. Myślą przewodnią księcia było zorganizowanie w stolicy szkoły pilotów oraz warsztatów lotniczych, które z biegiem czasu przekształciłyby się w fabrykę samolotów. Pertraktacje jego z rządem rosyjskim doprowadziły w szybkim czasie do ugody, na podstawie której towarzystwo „Aviata” zobowiązało się do szkolenia, między innymi, i oficerów armii rosyjskiej oraz do wystawienia szeregu niezbędnych pomieszczeń dla szkoły i fabryki. W zamian za to uzyskano koncesję na lat

15 i prawo użytkalności pola Mokotowskiego.

Nie zrażając się znacznymi wkładami, książę Lubomirski, niezwykle szybko, bo zaledwie w ciągu roku, wystawił hangary, warsztaty i inne budynki, które po dziś dzień jeszcze trwają na polu Mokotowskim przy ulicy Topolowej (zajęte przez 1 pułk lotniczy).



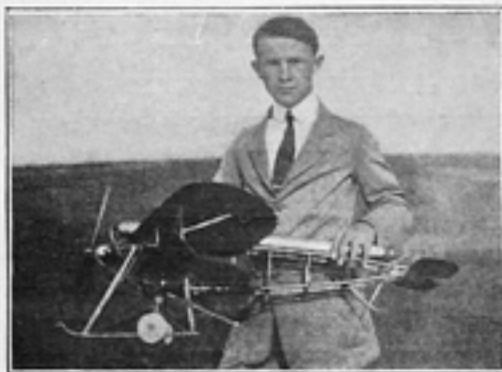
Bracia Chlebowscy, Woyna i Dekler przy samolocie „Mongolfier”.

Towarzystwo „Aviata”, zakupiwszy zagranicą w roku 1910 kilka samolotów ówczesnych typów, jak „Ettrich Rumpler”, „Blériot”, przystąpiło do organizacji szkoły pilotów. Na wieść o jej powstaniu tużnannie garnęła się do Warszawy młodzież i w lecie r. 1911 szkoła za-



Okładka miesięcznika „Lotnik i Automobilista” redagowanego przez inż. Deklera (r. 1911).

rych temperament sprowadzał na lotnisko Mokotowskie, czynne od rana. Wśród tych entuzjastów, a szczególnie młodzieży szkolnej, nie brakło i płci pięknej. Oto — bezsprzecznie — zaszczytny tytuł pierwszej pilotki w Polsce należy przyznać nieodziałowa-



Ryszard Bartel z modelem samolotu.

częła funkcjonować. Pierwszym jej kierownikiem był warszawianin p. Segno, którego po wypadku lotniczym zastąpił słynny już pilot, Polak, Michał hr. Scipio-del-Campo.

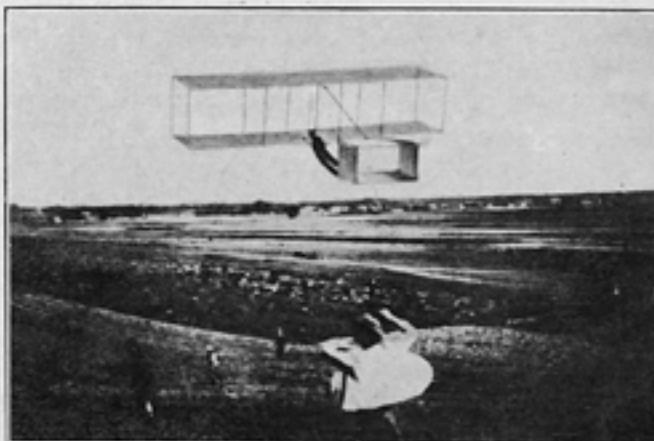
Nauka latania, pomimo ówczesnych warunków, szła dość różnie. Niesposób jest wyliczyć wszystkich, któ-



Pilot Wojciech Woyna na „Ettrich-Rumplerze”.

nej artystce, s. p. Marji Mrozińskiej, która wtedy właśnie była „uczniem-pilotem” warszawskiej szkoły „Aviaty”.

Nie ograniczając się jedynie do szkolenia, Towarzystwo zorganizowało w r. 1911 stałe tygodniowe wzloty w sobotę i niedzielę, w celu zaznajomienia stolicy



Piękne loty Wacława Jędrzejewicza w Klarysewie pod Warszawą na szybowcu zbudowanym przez ucznia gimn. Chrzanowskiego w r. 1912.

z lataniem. Gromadzące się tłumy obserwowały młodego pilota, Michała Lubicz-Zaleskiego, Polaka z Podola, który latał kilkakrotnie przez czas dłuższy (23 minuty). Popisy te, coprawda bardzo szybko zabronione przez władze, ze względu na „bezpieczeństwo publiczne” — witano entuzjastycznie.

„Rozpoczęły się w tych dniach wzloty systematyczne nad polem tutejszym wyścigowym i wykazały nieoczekiwany zasób sił miejscowych, zdolnych podążyć za postępem awjatyki zagranicznej. I Warszawa wreszcie podniosła ikarowe skrzydła... Wszędzie latają aeroplany, tylko ich na niebie warszawskiem widać nie było. No i my też będziemy mieli... katastrofy swoje. Ale i zarazem miejsce swoje w rocznikach awacyjnych...”<sup>1)</sup> — pisze, nie bez dumy, „Tygodnik Ilustrowany” w czasie, gdy Żwirko ma lat szesnaście...

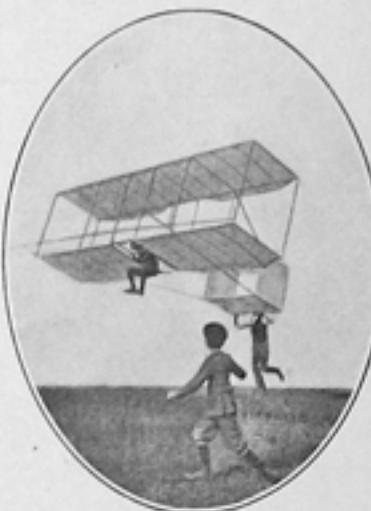
Tak pięknie rozwijające się przedsiębiorstwo, rukujące na przyszłość jak najśmieszne wyniki, po krótkim, zaledwie kilkunastomiesięcznym istnieniu, uległo likwidacji, mając za sobą poważny dorobek w paru wyprodukowanych samolotach. Rozmaite szykany, czynione przez władze rosyjskie, niedotrzymanie przez nie zobowiązań postawiły Towarzystwo wobec poważnych trudności, których zwaleczenie było ponad wszelką możliwość. Z początkiem r. 1912 „Aviata” przestała istnieć, a olbrzymi majątek, na podstawie sprytnie i złośliwie ułożonej koncesji, w całości przeszedł na własność zaborców. Ta dotkliwa klęska nieprzdrożko dała się powtować, gdyż z chwilą przejęcia zakładów w ręce wojska rosyjskiego, dostęp do nich i na lotnisko został dla Polaków zamknięty.

Mniej więcej w tym czasie, od jakiego datuje się powstanie „Aviaty”, grupa zapaleńców przystąpiła również do pracy nad budową samolotu.

W starej, zbutwiałej szopie na Solcu, na terenie fabryki lamp żarowo-naftowych p. Krzemińskiego, zbudowano w roku 1910 pierwszy samolot polskiej konstrukcji, według projektu młodych miłośników lotnictwa: Cywińskiego, Zbierańskiego i znanego Czesława Tańskiego.

Ta spółka „trzech” powstała samorzutnie. Zapoznawszy się podczas studjów zagranicą z poznaniemi w lotnictwie, z pierwszemi wynikami praktycznymi, przybyli do kraju, by z własnych, drobnych oszczędności, własnymi rękami rozpocząć dzieło konstrukcji samolotu pomysłu Polaków.

W miarę „obrastania” kształtów budowanego samolotu — szopa, którą udzielił bezinteresownie p. Krzemiński — już nie wystarczała. Zespół „trzech” prze-



Uczeń Zbigniew Babiński na szybowcu własnej budowy.

niósł swą pracę na pole Mokotowskie, do jednego z nowowybudowanych hangarów „Aviaty”, użyczonego przez księcia Lubomirskiego. Bardzo pomocni „trzem” byli uczniowie starszych klas gimnazjum Chrzanowskiego, stowarzyszeni w kółko lotnicze z Waclawem Jędrzejewiczem na czele.

Samolot powstał po roku zmudnej pracy. Wbudowanie zakupionego w Niemczech 40-o konnego silnika „E. N. V.” umożliwiło rozpoczęcie realnych prób. W lecie roku 1911 wzniósł się nad polem Mokotowskim pierwszy samolot polskiej konstrukcji na terenie Kongresówki, pilotowany wprawną ręką Michała hr. Scipio-del-Campo.

Świetne wyniki, uzyskane na wstępie, zachęciły „trzech” do dalszych udoskonaleń. Niestety, upadek „Aviaty”, a w związku z tem zlikwidowanie bezinteresownej gościny w hangarze oraz brak własnych funduszy sprawiły, że koleżeńska spółka, tak świętą rokującą przyszłość — musiała ulec likwidacji.

Nie można również pominąć zaśług inż. Witolda Jarkowskiego, profesora Technologicznego Instytutu w Petersburgu, bliskiego współpracownika słynnego w całej Rosji konstruktora Sikorskiego. Jarkowski, już na parę lat przed wojną, odegrał poważną rolę przy budowie pierwszego na świecie, wielosilnikowego, bombardującego samolotu „Ilja Muromiec”. Dzięki nadzwyczajnej intuicji technicznej projekt Jarkowskiego, na ówczesne czasy niezwykle śmiałe, postawił Rosję, jako państwo przodujące w budowie samolotów-olbrzymów.

Jeśli dział konstrukcji samolotów wciągnął liczne zatrzymania zapaleńców, to jeszcze większe skierowały się ku nauce latania zarówno z pośród Polaków, pełniących zawodową służbę w armii rosyjskiej, jak i z pośród osób cywilnych.

Nie posiadając własnych szkół, armia rosyjska delegowała w r. 1910 do lotniczych szkół francuskich czterech oficerów. Szczęśliwym a zupełnie dziwnym zbiegiem okoliczności w delegacji tej znalazło się dwóch Polaków: lejtnant marynarki Grzegorz Piotrowski i porucznik Bronisław Matyjewicz-Maciejewicz. Wysłani winni do Francji, już w lipcu zdobyli pierwsze oficjalne dyplomy pilotów, wydawane podówczas wyłącznie przez Aeroklub Francji<sup>2)</sup>.

<sup>2)</sup> Przy otrzymywaniu dyplomów Piotrowski i Matyjewicz zażądali, by Aeroklub Francji zanotował oficjalnie ich polską narodowość. Zyczenie to wywołało początkowo sprzeciw ze względu na ich służbę w armii rosyjskiej i „brak oficjalnej państwowości polskiej”. Dopiero po kategorycznej rezygnacji z przyjęcia dyplomów uwzględniono postulaty Polaków. Dzięki temu, na międzynarodowej liście przedwojennych pilotów, jedynie przy nazwiskach Piotrowskiego i Matyjewicza zaznaczona jest wyraźnie ich narodowość.

<sup>1)</sup> „Tygodnik Ilustrowany” Nr. 25 rok 1911.



*Od latawca do samolotu. Loty Jerzego Rudlickiego pod Odesą w latach 1909—1914 na szybowcach własnej konstrukcji.*

Wkrótce jeden z nich — lejtnant Piotrowski stał się słynnym lotnikiem i we wrześniu roku 1910 po powrocie z Francją, podeczas meeting'u lotniczego w Petersburgu, zdobył rekord długości lotu (z pasażerem, nad morzem), przelatując z własnej inicjatywy dystans 37 km. z Petersburga do Kronsztadtu i lądując w fortecy na oczach wystraszonej załogi.

Smutny natomiast los spotkał por. Matyjewicza-Maciejewicza. W maju 1911 r. podeczas próbnego lotu na lotnisku w Sewastopolu, gdzie był instruktorem, zabił się wraz z bratem Stanisławem — lejtnantem marynarki, który przyjechał go odwiedzić.

W tym samym mniej więcej czasie szkolili się we Francji inna grupa Polaków. W roku 1910 otrzymali dyplomy pilockie: Michał hr. Scipio-del-Campo, Adam Haber-Włyński, Włodzimierz Mazurkiewicz, Segno, Antoni hr. Sobański, Supniewski i inni. Ci piloti-amatorzy, zamilowani w lataniu, pragnący dać odczuć ogółowi jego urok, po powrocie z zagranicy imponowali swą brawurą całemu krajowi. Znali ich szerokie warstwy społeczeństwa zarówno w Kongresówce, jak na Kresach oraz w Małopolsce, która przez pewien czas była terenem pokazów hr. Scipio-del-Campo. Sobański popisywał się lotami w małych miasteczkach

kresowych, posiadających większość ludności polskiej, jak np. Płoskirów i Winnica na Podolu, gdzie latał na zaproszenie tamtejszego ziemianstwa polskiego, wzbudzając entuzjazm dla nieznanego na prowincji lotnictwa.

Haber-Włyński stał się wszechświatowej sławy pilotem, jednym z czołowych akrobatorów powietrznych. Szczególnie ceniony teoretyk i praktyk, pojmujący lot nie tylko rozumem, lecz również intuicją, został zaangażowany w chwili wybuchu wojny do fabryki samolotów w Moskwie w roli pilota, oblatującego nowe typy maszyn.

Szczególnie ciekawa była kariera lotnicza Włodzimierza Mazurkiewicza. Przebywając we Francji, brał udział w zawodach w Reims w roku 1910, pod pseudonimem Constantin i tu uległ niezmiernie ciężkiemu wywadkowi na samolocie „Paulham”. Niezrażony tem walczył w wojnie balkańskiej w r. 1912, jako pilot po stronie bułgarskiej, wreszcie w r. 1914 został instruktorem armii chińskiej, szkoląc szereg uczniów. Do kraju przybył dopiero po wojnie. Sterane zdrowie i podeszły wiek nie pozwoliły mu na aktywny stosunek do lotnictwa, ograniczył się przeto do działalności propagandowej, będąc jednym z inicjatorów powstania Ligi Obrony Powietrznej. Umiał na Kresach w roku 1926, jako nauczyciel geografii.

Lata 1911–1914 dały nowy zastęp Polaków, uzyskujących zaszczytny tytuł pilota; część z nich była oficerami armii rosyjskiej. W roku 1911 kończy pilotaż i obejmuje dowództwo eskadry lotniczej w Osowcu rotmistrz Gustaw Macewicz. W tymże czasie zostaje pilotem lejtnant marynarki Jan Stachowski. Nieco później szkoła się i dostają tytuły pilotów lotniczych lub sterowcowych: kpt. Feliks Bolsunowski, rtm. Aleksander Serednicki, kapitanowie—Hipolit Łossowski, Aleksander Wańkowicz, Jerzy Syrokomla-Syrokomski i porucznicy—Jan Malezewski, Zygmunt Studziński, Jerzy Borejsza, Robert Niżewski, Roman Szomański. Z chwilą powstania Polski Niepodległej wszyscy wступują do szeregów lotnictwa rodzimego, stając na jego czele (general Macewicz i podpułkownik Łossowski), albo zajmując w niem inne, wybitne stanowiska.

Z pośród cywilnych pilotów wymienić należy Emanuela hr. Małyńskiego, magnata z Podola, słynnego podróżnika i myśliwego, który, po ukończeniu pilotażu we Francji, zakupił trzy samoloty, przywiózł je do swych dóbr i stał się pierwszym sportowym lotnikiem polskim, wykonywującym loty podróźnicze.

Jeśli Małyński, składający samolotem sąsiadzką wizytę Potockim w Antoninach, był wyrazem kresowej fantazji sportowej, to Wojciech Woyna, inż. Zygmunt Dekler i bracia Chlebowscy harmonizowali swoją pracę lotniczą z rytmem systematycznego życia Łodzi. Pierwszy w 1909 r. stworzył modelarnię, a Chlebowscy zakupili samolot „Mongolfier”. Nie mieli jednak szczęścia, jako jego posiadacze, gdyż na ich maszynie, po raz pierwszy w dziejach polskiego lotnictwa, dokonano sekwestru na sumę 650 rubli.

Po zorganizowaniu w Łodzi pierwszej wystawy lotniczej Woyna i Dekler przenieśli się do Warszawy. Z łódzkich przybyszyszy specjalnie zasłużył się stolica Zyg-

gmunt Dekler, który w r. 1910 założył przy ulicy Jasnej poradnię „Aero-Office” z działem naukowym, modelarskim i propagandowym, a w r. 1911 zaczął wydawać pierwsze w Polsce pismo fachowe: „Lotnik i Automobilista”. Z biegkiem czasu „Aero-Office” przeszło do rąk inż. Stępkowskiego i Rumbowicza, którzy, kontynuując dotychczasowe prace biura, przystąpili do budowy samolotu własnego pomysłu, systemu „Rumbowicz—Flieger”<sup>1</sup>).

Lotnictwo Kongresówki, zasilone tak dzielnymi organizatorami, jak Lubomirski, Tański, Dekler, Woyna, pomimo utrudnień zaborcy, mogło mieć nadzieję na pełny rozwój, gdyż interesowała się niem młodość, szczególnie warszawska.

Na wystawie, urządzonej z okazji „Dni awacyjnych”, znalazły się modele uczniów gimn. Górskiego oraz braci Pańkowskich ze szkoły im. Reya. Próbowano również sił na polu szybowictwa. W r. 1909 pierwsze loty szybowcowe rozpoczęły Janusz de Beaureain i Edmund John, w dwa lata potem młody uczeń Zbigniew Babiński osiągnął piękne rezultaty na szybowcu własnej konstrukcji, a w Milanówku szybował uczeń Michał Zaleski.

Największym jednak sukcesami mogli się poszczęścić uczniowie gimn. Chrzanowskiego. Już w roku 1909, zachęcani wzlotami Legagneux, zakładają kółko lotnicze, na którego czele staje Waclaw Jędrzejewicz, a czynny udział biorą: Leonard Moźdżencki, Waclaw Niwiński i Lech Niemojewski.

Rozpoczynają od modelarstwa, od teoretycznych badań, opartych na wzorach z „Aerophilu” — wreszcie pomagają Zbierańskiemu, Tańskiemu i Cywińskiemu w konstrukcji ich samolotu.

W czasie 3-letnich możolnych prac decydują się na budowę własnego płatowca. Jest to szybowiec oparty na modelu Voisin'a, zbudowany z płotna i bambusu w czasie letnich wywczasów w Jeziornie pod Warszawą. Na górcie w Klarysewie odbywają się pierwsze próby z doskonałymi wynikami. Waclawowi Jędrzejewiczowi, dzięki jego „piórowej wadze”, udają się przeloty 200–300 mtr. a wysokość dochodzi do 20 metrów<sup>2</sup>). W jesieni grono absolwentów gimnazjum Chrzanowskiego udaje się zagranicę na wyższe studia i, niestety, już nie wraca do swych młodzieńczych zainteresowań.

W tym samym czasie z dalekich kresów z pod Odesy docierały wieści o sukcesach młodego ucznia Jerzego Rudlickiego. Zaczął od wielkich latawców, by w roku 1910 zbudować szybowiec. Dwuletnie wysiłki uwidocznili odeska wystawa w 1911 roku, a dalsze prace wspólnie z Dobrowolskim doprowadziły do szeregu udanych konstrukcji szybowcowych i w końcu do silnikowego samolotu.

Niewszystkie nazwiska młodzieży, licznie i czynnie zainteresowanej lotnictwem, są dziś znane. Lecz wiele z tych młodych z biegkiem czasu, z szybkim biegkiem wielkiej wojny zacznie tworzyć mocnemi czynami historię polskiego lotnictwa.

<sup>1</sup>) Konstrutorzy: Witold Rumbowicz i Tomasz Flieger.

<sup>2</sup>) Podczas jednego ze wzlotów bambus, podtrzymujący pilota pękł, szybowiec stracił równowagę i Jędrzejewicz ciężko się potknął.

## W MAŁOPOLSCIE



Ostoja myśli lotniczej w Małopolsce był Lwów, a jej ojcem duchowym inż. Libański, który już w roku 1905 wydał popularną, wzorowo napisaną broszurę pod tytułem „Podbój atmosfery”.

tycznego Studentów Politechniki Lwowskiej". Założycielami jego byli studenci: Dzwonkowski, Kisielnicki, Okołowski-Podhorski, Orynowski, Toruń, Vorbrodt i Zielski. Patronowali Związkowi, wspierając go czynną pomocą, profesorowie Huber i Sochacki. Za swego reprezentanta prasowego Związek uznał warszawskie pismo „Lotnik i Automobilista”.

Myśl założenia Związku okazała się bardzo szczęśliwa. Już w roku następnym rozwinięto wspólnie ze świeżo założonym towarzystwem „Aviata” (na czele którego stał Libański, Maurycy Dzieduszycki i inni), szczególnie donią akcję propagandową i zaproszono do Lwowa znanego pilota Grand'a, który wykonał na samolocie „Blériot” kilka pierwszych lotów nad miastem.



Okladka katalogu wystawy.

Lotnictwo, a specjalnie jego dział konstrukcyjny — znalazło pełnych entuzjazmu pracowników wśród wykowanków miejscowej politechniki, to też 6 listopada 1909 roku, z inicjatywy inż. Libańskiego, odbyło się pierwsze posiedzenie nowoutworzonego „Związku Awia-



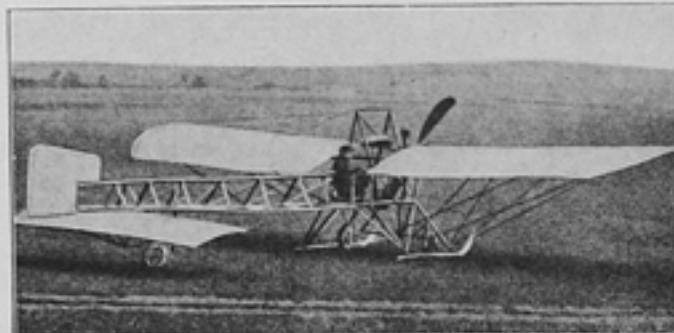
Wnętrze pierwszej wystawy awiatycznej we Lwowie.

Rozwijając czynną i dla społeczeństwa nową działalność, Związek Awiatyczny w szybkiem tempie zdobył niezwykłą popularność. W czerwcu 1910 roku powstało we Lwowie „Akcyjne Towarzystwo Budowy Aeroplana”, które przystąpiło do budowy samolotu według pomysłu asystenta politechniki inż. Webera. Ukoronowaniem prac była, zorganizowana w jesieni tego roku, „I-a Wystawa Awiatyczna we Lwowie”.

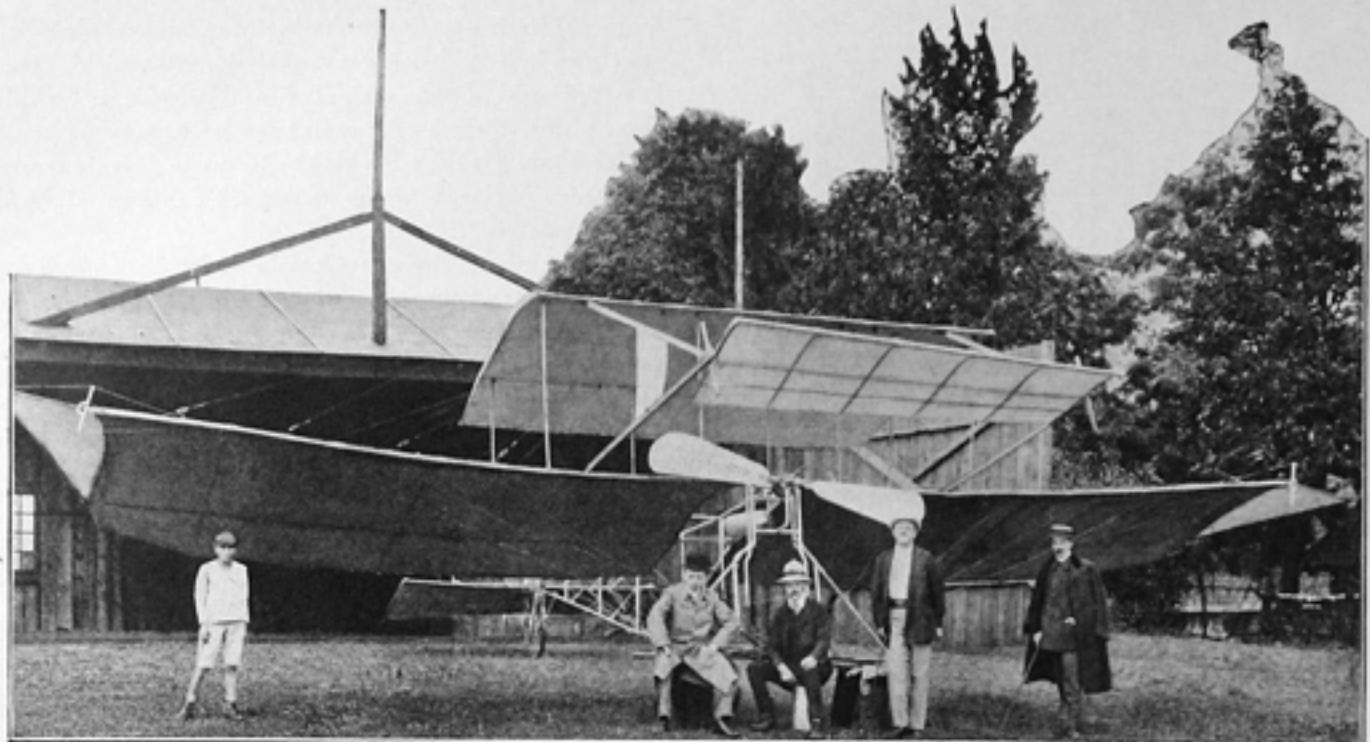
Zgromadziła ona różnorodny materiał lotniczy, poczynając od samolotów, kończąc na zdjęciach balonowych, mapach, a nawet ubraniach dla pilotów. Wśród samolotów znajdował się aparat „Spółki Udziałowej”, według projektu inż. Webera i prof. politechniki Sochackiego. Willibald Gold wystawił samolot własnego pomysłu, wy-



Balon towarzystwa „Aviata” we Lwowie.



Samolot Głowińskiego na błoniach tarnopolskich.



Pierwszy samolot, zbudowany przez inż. Libańskiego we Lwowie, w majątku Jusgladówka. (Ze zbiorów W. Woyny).

konany przez firmę „Witold Tranda” we Lwowie. Udział w wystawie wzięli również bracia Florjańscy z Krakowa, prezentując modele samolotów Blériota, balonu „Bayard-Clement”, silnika rotacyjnego „Gnom”. Zgłosili eksponaty i firmy zagraniczne, a nawet „c. k. wojskowy oddział aeronautyczny” z Wiednia nadesłał zdjęcia balonowe, albumy i mapy.

Tak bogata wystawa, mieszcząca się w gmachu politechniki, w dużym stopniu przyczyniła się do szerokiego spopularyzowania idei i prac Związku, który szybko zwiększył ilość członków stowarzyszonych do 500.

Aby dać ujście coraz więcej wzmagającemu się zainteresowaniu sprawami lotnictwa wśród studiującej młodzieży, Związek wystąpił do władz centralnych w Wiedniu z umotywowanym memorandum o otwarciu na politechnice lwowskiej specjalnych katedr i laboratorium aerodynamicznego. W r. 1911 urządził modernię i w krótkim czasie zorganizował II-ą Wystawę Awiatyczną.

Poza Związkiem na terenie Małopolski byli czynni bracia Florjańscy i Schindlerowie z Krakowa, inż. Rubczyński oraz Głowiński, który na jednopłacie wykonywał wzloty na błoniach tarnopolskich.

Choć w Małopolsce zajmowano się więcej budową samolotów, niż nauką latania, w lutym 1910 roku na zawodach lotniczych w Wiedniu zaimponował publiczności właśnie Polak z Małopolski, inż. Warchałowski, zdobywając nagrodę za 15-minutowy lot bez pasażera i 5-minutowy lot z pasażerem na samolocie Farman'a.

Na czele konstruktorów kroczył inż. Libański, orędownik lotnictwa lwowskiego, wykazując, jak zwykle w tej dziedzinie, żywą inicjatywę. W roku 1910 pracował usilnie nad budową samolotu własnego pomysłu; nieco później sekundował mu dzielnie w tej pracy Witold Rumbowicz.

W jednym z numerów „Tygodnika Ilustrowanego” znajduje się ciekawy opis dziennikarza K. S.<sup>1)</sup> o wizycie u Libańskiego. „Inżyniera Libańskiego znam od-

<sup>1)</sup> Zapewne Kazimierza Smogorzewskiego.



Samolot „Jaskółka”, zbudowany przez Libańskiego i Rumbowicza, na lotnisku w Wiener-Neustadt w r. 1911.



Pilot Grand we Lwowie przed pierwszymi lotami pokazowymi w r. 1910.

dawna. Jeszcze jako skromny inżynier wydziału krajo- wego we Lwowie zwracał na sieć uwagę zapałem, z ja- kim studjował różne dziedziny postępu technicznego...

...Przed dwoma tygodniami traf zetknął nas w wa- gонie. Libański zakomunikował mi, że zbudował ma- szynę do latania, że ją w swoje oryginalne ulepszenia zaopatrył i że napewno w maju rozpocznie wzloty. Zaciekawiony poprosiłem go o pozwolenie obejrzenia maszyny. Nazajutrz zaprowadził mnie do jednego z naj- większych warsztatów ślusarskich we Lwowie, gdzie w dużej sali ujrzałem przed sobą gotowy już prawie szkielet płatowca, którego potężne skrzydła stały tuż obok, oparte o ścianę. Jest to tedy monoplans, czyli, jak go Libański nazywa „szybowiec jednopokładowy“ — długości metrów 11, o skrzydlach, posiadających po- wierzchnię nośną przeszło 10 metrów kwadratowych, ważący 260 kg. bez pilota, dla ułatwienia transporu rozbieralny i pędzony motorem czterocylindrowym o sile przeszło 50 koni.

...Libański jest naturalnie zbyt poważnym techni- kiem i znawcą swojej rzeczy, aby już teraz zapewnił, że maszyna jego okaże się od razu zdolna do trudniej- szego lotu. Przeciwnie, jest on przygotowany na ko- nieczność długiego jeszcze eksperymentowania, w ciągu którego wyjdą na jaw wszystkie przewidywane jej za- lety i nieprzewidywane błędy. Nie idzie też Libański- mu o jakiś humbug świadomy, czy nawet tylko mimo-

wolny, ale o zaszczepienie na naszym gruncie tej naj- nowszej zdobyczy geniuszu i wytrwałości ludzkiej.

...Jeżeli Libańskiemu usiłowania jego powiodą się, jeżeli maszyna jego okaże się istotnie zdolną do użyt- ku, to zasługa stworzenia polskiego aeroplans w rze- czywistości, a nietylko na modelu, będzie niewątpliwie należała do niego. Czy ta nagroda przypadnie w udziale temu nieuleczalnemu optymiście, zobaczymy już nie- bawem, kiedy rozpocznie on swoje próbne loty na roz- ległych polach w Rzeczypospolitej pod Lwowem...<sup>1)</sup>.

Samolot, o którym pisze K. S. w rzeczywistości był niezbyt udany, ale typ następny zwany „Jaskółką“, a zbudowany razem z Rumbowiczem, dał wyniki zadzia- walające.

Wybuch wojny światowej położył kres wysiłkom Libańskiego i owocnym pracom Związku Awiatycznego. Członkami jego byli przedewszystkiem studenci i z tej racji Związek Lwowski miał, w większym stopniu niż inne środowiska lotnicze, swoiste piętno, jakie daje ele- ment młodości: rzutkość, zapał oraz żywotny partjo- tyzm. Dlatego to z politechniki lwowskiej wyjdzie wkrótce szereg organizatorów lotnictwa oraz wielu po- wietrznych bohaterów, walczących w obronie Lwowa, jak Bastyr, Stec, Toruń, de Beaurain, Roland, Tieger i inni.

<sup>1)</sup> „Tygodnik Ilustrowany“ Nr. 12, rok 1910.



Projekt pomnika kpt. Stefana Bastyra dłuta rzeźbiarza Jaskólskiego. (Ze zbiorów mjr. inż. Króla).



Ucisk narodowościowy w Wielkopolsce sprawił, że żywotność społeczeństwa na polu twórczości lotniczej, dającą tak piękne i owocone wyniki w Małopolsce i Konгрówece — w zaborze pruskim nie była w stanie się ujawnić. Niemcy zbyt dobrze zdawali sobie sprawę, jak wielkie znaczenie w niedalekiej już przyszłości mieć będzie lotnictwo i jak doniosły sądzono mu odegrać rolę, by dopuszczać do niego Polaków i pozwalać im na naukę latania. To też tylko drobne i sporadyczne wysiłki można zanotować w lotnictwie tej dzielnicie.

Frankfurter Flugmodell-Verein

Am Sonntag den 7. September fand in Darmstadt die Vorprüfung für das im Oktober vom Darmstädter Verein für Luftfahrt e. V. veranstaltete Modellwettbewerb statt, an dem sich 6 Mitglieder des Frankfurter Flugmodell-Vereins



Links: Eindecker-Modell Spatz Frankfurt (M) im Fluge.  
Rechts: Doppeldecker-Modell Kwieciński in Hohenalthe von 1,4 m Spannweite im Fluge.

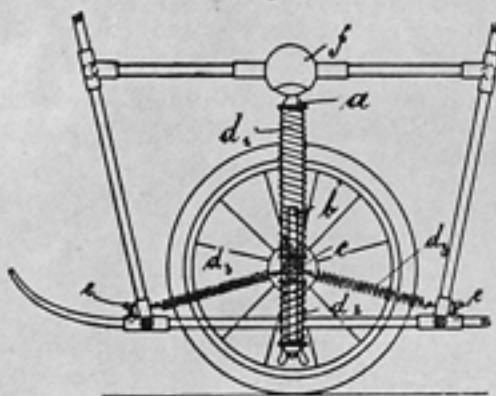
Odbitka z „Flugsport” z r. 1913.

Polska młodzież szkolna w Inowrocławiu, z Bogdanem Kwiecińskim na czele, wytrwale zajmowała się modelarstwem. W 1911 roku Kwieciński zbudował pierwszy model samolotu według wzoru niemieckiego. W dalszych pracach oparł się o typy samolotów francuskich (w szczególności Farman'a), które doprowadziły go do konstrukcji bardzo udanego modelu o rozpiętości 140 cm. Próbne loty udaly się najzupelniej, jak świadczy umieszczona powyżej odbitka z „Flugsport”.

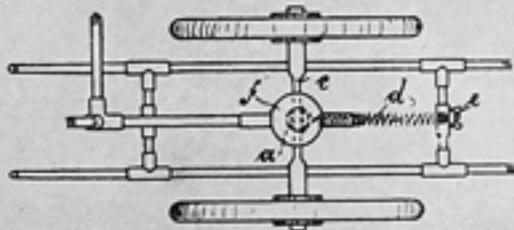
Nieco później Kwieciński uzyskał patent na budowę podwozia, którego oryginalność polegała na zupełnym nowem zastosowaniu kombinacji kilku sprężyn, zamiast powszechnie używanych amortyzatorów. Celem takiej konstrukcji było wzmacnienie ciężkich samolotów, o których budowie zaczęto poważnie przemyślać.

W dziedzinie szkolenia pilotów na terenie Wielkopolski spotyka się tylko nazwisko pilota Hosakowskiego z Torunia, który otrzymał dyplom w roku 1913 oraz Polaka inż. Knyszyńskiego, latającego w Berlinie i w innych miastach niemieckich jeszcze w roku 1911.

*Fig. 1.*



*Fig. 2.*



Berücksichtigung des angegebenen Gebrauchsmaßes.

Name und Vorname des Ernehmenden.

Name und Vorname des Vernehmten des ausländischen 2

Zeit der Erteilung.

Zeitpunkt.)

Stützmaßnahmen. Sofortfall mit festem  
Rückgriff.  
Erneuer. Kwieciński, Goforjaz  
Nr. 11. 13. Nr. 66653.



Erlaubt infolge

Voraussetzung  
am

Schutzfrist  
verlängert.  
Geduldung  
infolge am

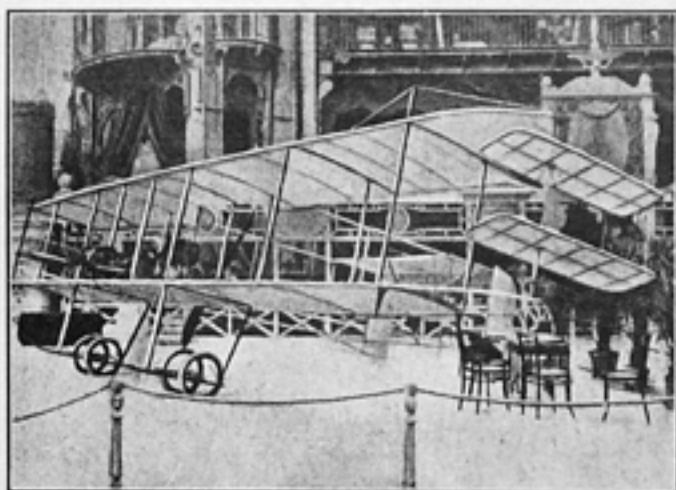
Projekt podwozia i patent na nie, uzyskany przez Bogdana Kwiecińskiego.

## POLACY ZAGRANICĄ



Oznaka „Les vieilles tiges”.

Dzięki pomysłowi i daleko w przyszłość wybiegającym pracom teoretycznym prof. Stefana Drzewieckiego, który nieustannie nawoływał Francuzów do stworzenia naukowych podstaw w dziedzinie lotnictwa,



Samolot B. Bronisławskiego na międzynarodowej wystawie lotniczej w Paryżu w r. 1911.

zorganizowano w Paryżu z subwencji p. Deutsch de la Meurthe laboratorium aerodynamiczne oraz w Sorbonie katedrę aeronautyki, którą objął wybitny uczeń Painlevé, przyszły prezydent Francji. Wkrótce potem, również w Paryżu, powstała Wyższa Szkoła Aeronautyczna.

Powszechny entuzjazm dla lotnictwa, wywołany bravourowym reidem przez Francję i Belgię, t. zw. „Circuit de l'Est”, poruszył i polskich studentów, studujących wówczas na wyższych uczelniach zagranicą. Otwarcie Wyższej Szkoły Aeronautycznej zdecydowało o kierunku ich dalszych studiów. Pierwszymi, którzy ją ukończyli ze stopniem inżyniera aeronautyki, byli: Ziembinski (1911), Tłuchowski, Morstin (1912), Szańiawski, Król (1913). Otuchy do pracy dodał im nie-wątpliwie fakt, że na trzeciej międzynarodowej wystawie lotniczej w Paryżu w 1911 r. znalazł się samolot zbudowany przez Polaka B. Bronisławskiego.

Następna partia Polaków weszła do paryskiej szkoły w roku 1913. Z uniwersytetu w Leodium przybył Kawecki i Filipowski, z politechniki w Zurychu Wasilewski, ze szkoły Wawelberga w Warszawie przyjechał Płodowski<sup>1)</sup>, z Sorbony przeniósł się Grzędziński.

Po skończeniu szkoły część absolwentów pozostała we Francji, która już wówczas przodowała w lotnictwie, inni wrócili do Polski, aby tu założyć jego podwaliny. Jednak wybuch wojny światowej pokrzyżował wszystkie plany i zamierzenia. Płodowski i Grzędziński, czynni oddawni w organizacjach strzeleckich, wstąpili do Legionów; inni, zaskoczeni w kraju, poświęcili się pracy w przemyśle lotniczym i zorganizowali Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej; inż. Szaniawski, którego wojna zatrzymała we Francji, wstąpił, jako ochotnik do „Bajonęczyków”: w ten sposób rozproszył się zespół pierwszych polskich inżynierów aeronautyki.

Rok 1914 zaznaczył się we Francji śmiercią dwóch Polaków, braci Gabrjela i Piotra Wróblewskich, skromnych pracowników, którzy zginęli 2 marca na lotnisku Le Bron pod Lionem. Przyczyną katastrofy było złamanie się skrzydła płatowca, który zbudowali sami, jako pierwszy typ samolotu opancerzonego.

Wczesne już zatem lata intensywnej pracy nad rozwojem lotnictwa poza granicami kraju wykazują, godną szczególniejszego podkreślenia, obecność Polaków. W wydawanych w Paryżu ciekawych rocznikach lotniczych „Les vieilles tiges”<sup>1)</sup>, będących niejako ofi-

<sup>1)</sup> „Stare korzenie”.

*École Supérieure d'Aéronautique et de Construction Mécanique.*

*École Supérieure de Mécanique.*

*Promotion 1913-1914.*

---

*Classement de Sortie.*

N°	Nom	N°	Nom	N°	Nom	N°	Nom	
1	Orsières	153	Blandin	1533	de Lapeyrière	1431	Coureaux	13-91
2	Płodowski	1573	Sachez	1529	Grauholz	1511	Lionne	13-87
3	Tłuchowski	1571	Le Orsino	1517	Coutaudier	1443	Lomme	13-81
4	Grzędziński	1541	Kawecki	1512	Bondu	1438	Bonne	13-81
5	Szańiawski	1532	Hochet	1510	Guérin	1436	Rakis	13-75
6	Wasilewski	1531	Urbain	1503	Guérin	1421	Blachère	13-73
7	Brunet	1530	Urbain	1503	Vivien	1421	Orsières	13-57
8	Łuczy	1441	de Launay	1450	Ormeille	1419	Savigny	13-41
9	Cebulski	1535	Sidi	1471	Godard	1418	Rouzet	13-16
10	Korbiac	1578	de Bovis	1468	Kochan	1402	Jarry	13-07
11	Przemysławski	1561	Reau	1456	—	—	Orange	12-89
12	Wasilewski	1553	Bonnié	1461	—	—	Balle	12-33
13	Wasilewski	1549	Jayrot	1455	—	—	Saint-Lot	12-29

*Les Officiers de l'Armée de l'Air à la Révolution qui ont obtenu les Croix  
d'Or dans nos régions, ne sont pas compris dans cette Liste.*

*Se Diplôme sera délivré aux élèves qui ont obtenu une  
Médaille d'Honneur également à 14,00 francs par le Jarry  
(à l'exception de l'Ormeille, à 17 francs).*

*Le Directeur,*

Promocja 5-ciu inżynierów aeronautyki: Płodowskiego, Wasilewskiego, Kaweckiego, Filipowskiego i Grzędzińskiego.

<sup>1)</sup> s. p. plk. pilot Zych-Płodowski.

cialnym organem koleżeńskiego kółka pilotów, spotyka się nazwiska w brzmieniu czysto polskim. Należy je skwapliwie zanotować, gdyż dokumentują pracę Polaków wśród obcych.

„Les vieilles tiges” — to zespół pilotów dyplomowanych jeszcze przed sierpniem 1914 roku, to groño, podtrzymujące więzy przyjaźni i krzewiące dawne tradycje lotnictwa. Do tych weteranów międzynarodowych należą: Grzegorz Piotrowski, Bronisław Matyjewicz-Maciejewicz, Jan Baykowski, Stanisław Dorożyński, Ludwik Gałuszowski, Adam Gaduski, Włodzimierz Garliński, Jagiełło, Jankowski, Lempicki, Władysław Lewkowicz, Henryk Lipkowski, Emanuel Małyński, Mazurkiewicz, Miklaszewski, Rodziewicz, Michał Zaleski, Szymański, Skarżyński, Suszyński, Paweł Studencki, Świderski, Tomaszewski, Wojeiechowski, Zagórski<sup>1)</sup>.

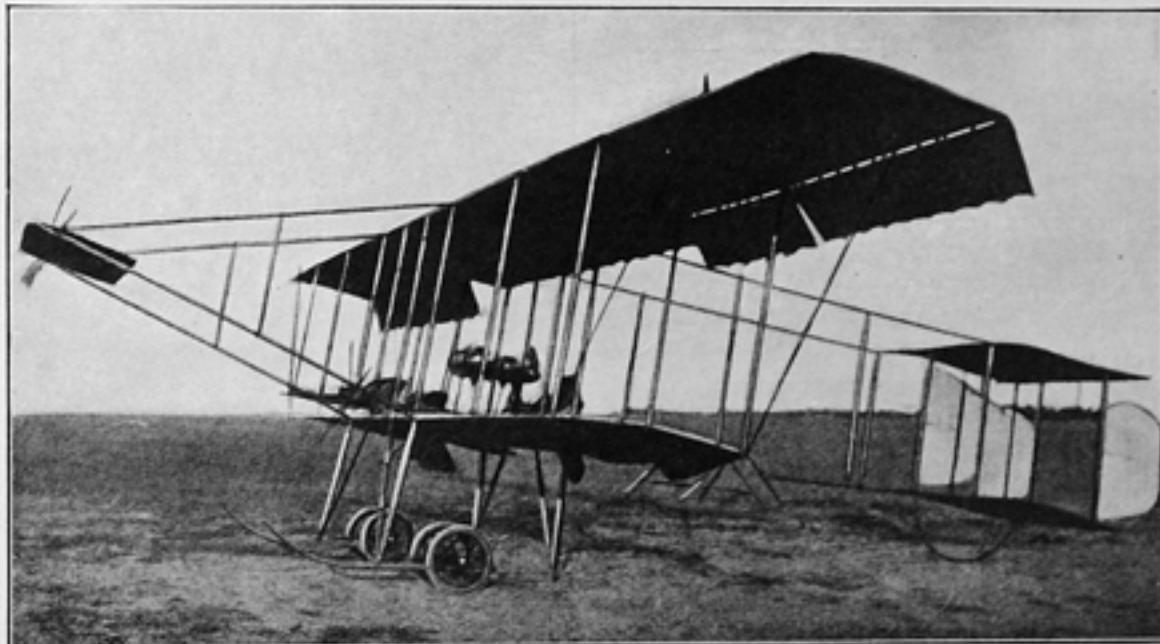
Jakiem okiem mamy patrzeć na te wysiłki Polaków w zaraniu lotnictwa? Jakie miejsce zajmowała ówczesna Polska na polu lotnictwa międzynarodowego?

<sup>1)</sup> Niektóre imiona nie są znane.

Oceniając sprawę objektynie, należy stwierdzić olbrzymi trud wielu jednostek, pracujących ofiarnie w towarzystwach, związkach i kółkach. W okresie prymitywu lotnictwa ten sposób pracy wystarczał dla propagandy, dla zainteresowania nawet szerokich warstw społeczeństwa. Jednak z chwilą osiągnięcia pierwszego poziomu, gdy należało przejść od fantazji i zamierzeń do silnych czynów, stało się jasne, że są one niemożliwe, wobec akcji rozstrzelonej i niezorganizowanej racjonalnie, wobec braku koordynacji wysiłków.

Drugim, jeszcze ważniejszym powodem wątpliści lotnictwa polskiego był brak własnej państwowości, a więc czynnika, któryby je wspierał, dopomógł mu i podjął się częściowej realizacji już uzyskanych, świetnych rezultatów teoretycznych, co było możliwe zarówno dzięki poparciu finansowemu, jak i dzięki ułatwieniom natury ogólnej. W rzeczywistości działało się przeciwnie: nie zaczęto Polaków do pracy, lecz stawiano im trudności nie do pokonania. W tych warunkach polska myśl lotnicza, dotychczas (do r. 1912) dzielnic sekundującą zdobyczom obcych, traci siłę, opóźnia się, a wreszcie nawet i urywa, przenosząc się częściowo zagranicę.

Ten stan słabości myśli lotniczej jeszcze bardziej pogłębi wojna.



Dwupłat „Henri Farman” z roku 1911.

# WYSIŁKI PRZY TWORZENIU POLSKIEGO LOTNICTWA W CZASIE WOJNY ŚWIATOWEJ 1914 – 1918

Znane wypadki polityczne 1914 roku, które doprowadziły do wojny światowej, jeszcze bardziej rozdzieliły trzy zabory. Polacy, silą faktów, znaleźli się pod eudzemi sztandarami, służąc przymusowo obcym interesom. W przoroczu przewidywaniu widziano jednak Polskę Niepodległą, a to nakazywało, by już w początkach wojny cały świat zetknął się z polskim żołnierzem.

Tą myślą kierował się Komendant Piłsudski, gdy pierwsze patrole ulaańskie w marszu na Kielece przekreśliły dawną granicę zaborów. Ta myśl istniała również w zaborze rosyjskim, gdzie zaczęto formować, nieliczne coprawda, wojsko polskie.

Organizacja owego przyszłego, narodowego wojska, aczkolwiek prowadzona po przeciwnych stronach „frontu”, była nacechowana wspólnymi intencjami z tą różnicą, że Legjony ciągle rosły w siłę i znaczenie międzynarodowe, podczas gdy drobniejsze formacje polskie po stronie rosyjskiej zanikaly w wirze walk i trudności. Dopiero rewolucja rosyjska 1917 roku otworzyła im szersze horyzonty.

Dążąc do rozwoju polskiego wojska, myślane poważnie i o lotnictwie. Starania o nie zaczęto w Legjony w 1916 roku, a po stronie rosyjskiej dopiero w jesieni roku 1917, w miarę formowania wojsk polskich na Wschodzie.

## LEGJONY PILSUDSKIEGO



Nieußny i raczej wrogi stosunek Austrji do wszelkich poczynań polskich zgory przekreślał utworzenie w ramach wojskowej organizacji legionowej tak nowoczesnego rodzaju broni, jak lotnictwo. Wysiłki, ponawiane w tym celu nieustannie aż do roku 1916, były próżne i mało skuteczne.

Należało zatem działać inną drogą. Komendant Piłsudski zdecydował się przygotować kadry wyszkolonego personelu, by móc tem łatwiej w odpowiedniej chwili zorganizować lotnicze oddziały. Aprobował więc chętnie projekt, jaki mu złożył na wiosnę 1916 roku oficer 5-ej baterii Legjonów, ppor. Janusz de Beaurain. Projekt przewidywał odkomenderowanie do lotniczych szkół austriackich pewnej liczby oficerów i podoficerów, by wyszkoleni i po odbyciu praktyki frontowej, stali się pierwszą legjonową eskadrą lotniczą. Spodziewając się dobrych rezultatów, chciiano również zwerbować do Legjonów tych Polaków, którzy dotąd służyli w lotnictwie austriackiem.



Realizując swój daleko idący pomysł, ppor. de Beaurain zgłosił do Arme Oberkommando podanie o przyjęcie go do austriackiej szkoły lotniczej. Dzięki poparciu wpływowych kół polskich w Wiedniu prośba rozpatrzona przychylnie. Przy raporcie u dowódcy lotnictwa, gen. Uzelacza, ppor. de Beaurain na zapytanie, co skłania go do wyboru tej broni, odpowiedział szczerze, że planem jego, po ukończeniu szkoły, jest stworzenie polskiej eskadry. W tej myśl prosił o ułatwienie szkolenia dalszej partii legionistów. Szczery, żołnierski meldunek został przyjęty przez gen. Uzelacza nadspodziewanie życzliwie. Ten półkrwi Polak<sup>1)</sup> zrozumiał i odczuł pragnienia legionisty, obiecał pomoc w pilotażu, zgodził się na przyjęcie polskich żołnierzy do szkoły pilotów i zapowiedział, że będzie przychylnie traktować powoływanie do niej na ochotnika lotników Polaków z armii austriackiej. Mając możliwość zapoznania się z fachowem szkoleniem w Heinburg (szkoła obserwatorów balonowych) i w Wiener-Neustadt (szkoła obserwatorów lotniczych), ppor. de Beaurain szybko i sprawnie realizował zamierzenia, dla których wstąpił w szeregi austriackie. Jednocześnie nawiązał bezpośrednie stosunki z oficerami Polakami. Ścisłą współpracę i solidarność legionową zadeklarowali mu porucznicy: Pareński, Wilhelm Siemieński, Tomicki, Gaweł, Menczak, Szczudłowski, Kubala, Pawłowski i Roland.

Wyszedłszy ze szkoły, por. de Beaurain prosił o przydział, w celu odbycia praktyki bojowej, do 27 eskadry lotniczej, działającej w Kowlu na odcinku, zajmowanym przez Legjony. Jednak, wobec wycofywania Legjonów z frontu, w związku z politycznymi i organi-

<sup>1)</sup> Ojciec — Kroat, matka — Polka.

zacyjnemi przeobrażenia-  
mi, zmienił pierwotny za-  
miar i postarał się o przy-  
dział do 34-ej eskadry  
lotniczej na froncie wło-  
skim nad Isonzo.

Mniej więcej w tym-  
że czasie (wrzesień 1916),  
dzięki zabiegom por. de  
Beaurain'a i życzliwemu  
stosunkowi gen. Uzelacza,  
przyjęto do austriackiej  
szkoły pilotów w Krakow-  
ie trzech podoficerów  
legionowych: plutonowe-  
go Poznańskiego, kpr.  
Grzybowskiego i plut. Za-  
wisię<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> S. p. Poznański zgi-  
nął, jako kapitan-pilot, w ar-  
mii polskiej.



Gwiazdka r. 1916 w austriackiej eskadrze na włoskim froncie.

Porozumienie por. de  
Beaurain'a z Polakami  
służby austriackiej rosło  
i pogłębiało się. Zjednał  
dla swej akcji poruczników:  
Władysława Torunia,  
Stefana Bastyra, Stefana  
Stecka, Leona Sapiehy, Tie-  
gera, Tebinkę oraz Mo-  
krzyckiego. W 34-ej eska-  
drze oddali mu się pod  
opiekę, jako polskiemu  
oficerowi, szeregowcy Po-  
lacy. Zdobył sobie nawet  
sztab austriackiego kor-  
pusu<sup>1)</sup>, któremu z upo-  
rem przedstawiał do za-  
twardzenia swoje zdję-

<sup>1)</sup> Komunikat oficjalny  
z 10.II.1917 mówi o zestrze-  
leniu samolotu włoskiego  
przez por. de Beaurain.



Fotografia lotnicza wykonana przez por. de Beaurain'a na froncie włoskim i opisana po polsku.

cia lotnicze z opisami w języku polskim.

Por. de Beaurain czuł się tem pewniej, że inspekcja gen. Uzelacza na froncie stała się dla niego echem aprobatą wykonanej pracy i dalszych planów.

W maju 1917 roku, po przejęciu Legjonów na teren okupacji niemieckiej, Komenda Główna ponownie zaczęła się ubiegać o oficjalną eskadrę legionową. W tym celu odwołano por. de Beaurain'a z frontu włoskiego do Warszawy i powierzono mu opracowanie planu organizacji własnego lotnictwa. Wyyskanie istniejącej w Warszawie szkoły obserwatorów oraz wyszkolenie kilkudziesięciu podoficerów w szkołach niemieckich — oto podstawa nowego działania. Występnie Komendy Legjonów do Generalnej Inspekcji Lotniczej w Berlinie opatrzoneo jednak nieodzownym warunkiem, by szkolony w ten sposób personel legionowy w żadnym razie nie był użyty przez władze niemieckie do działań wojennych. O ten zasadniczy warunek rozbijały się pertraktacje, aż wreszcie coraz bardziej zaostrzająca się sytuacja polityczna przekreśliła ostatecznie wszelkie rokowania. Zawieszono daleko posunięte prace nad organizacją legionowej eskadry, a wyszkolony personel wzięła pod opiekę Polska Organizacja Wojskowa.

Por. de Beaurain, zwolniony wskutek „kryzysu przysięgowego” Legjonów, otrzymał od kpt. Stachiewicza ze sztabu P.O.W. polecenie utrzymywania łączności z lotnikami armii austriackiej. Z tą nową misją udał się do Lwowa na wiosnę 1918 roku.



Por. de Beaurain w lotnictwie austriackiem.

Trzej podoficerowie legionowi: Poznański, Grzybowski i Zawisza, odkomenderowani we wrześniu 1916 r. do początkowej szkoły pilotów w Krakowie, szkolili się bardzo szybko. Niestety, już na początku odpadł z tej trójki Zawisza, który ze względu na zły wzrok, został przeniesiony do służby radiotelegraficznej. Pozostałych podoficerów skierowano do szkół wyższego pilotażu: Grzybowski dostał się do Wiener Neustadt, gdzie zginął śmiercią lotnika w r. 1917, a Poznański na Węgry, gdzie pełnił funkcję instruktora pilotażu aż do dni listopadowych, kiedy zgłosił się już do polskiego lotnictwa.

Godny podkreślenia jest mało znany fragment z lipca r. 1917, dotyczący projektu Komendanta Piłsudskiego, który zamierzał udać się samolotem do Rosji dla objęcia dowództwa nad formującymi się tam polskimi wojskami. Do niewielkich wtajemniczonych należał por. Barthel de Wayenthal i por. de Beaurain, który, będąc w zmowie z por. Słowikiem z austriackiego parku w Lublinie, przygotował samolot i pilota.

Kiedy jednak stosunek Niemców do Legjonów, odmawiających przysięgi, zarysował się wyraźnie i kiedy jasne się stało, że pociągnie to za sobą internowanie legionistów, Komendant Piłsudski zmienił pierwotny zamiar, zapowiadając, że „podzieli los swych żołnierzy”<sup>1)</sup>. Istotnie, już 22 lipca r. 1917 aresztowano go i uwieziono w Magdeburgu.

<sup>1)</sup> Na podstawie relacji por. de Beaurain'a.



## POLSKI KORPUS POSILKOWY



Z chwilą, gdy I Brygadzie Legionów nie powiodły się usiłowania stworzenia lotnictwa, przejęła je II brygada, która pod koniec r. 1917 wchodziła w skład 3 armii austriackiej.

Jeszcze w czasie pobytu w szkole pilotów w Wiener-Neustadt inicjator legionowego lotnictwa, por. de Beauvain nawiązał kontakt z por. Menczakiem, pilotem 7 eskadry austriackiej przy 3-ej armii. Przejęcie się ideą por. de Beauvain'a kazalo teraz por. Menczakowi prowadzić dalej pracę, zahamowaną w Legjonach. Za pośrednictwem por. Baczyńskiego ze sztabu lotnictwa 3-ej armii por. Menczak porozumiał się ze sztabem Polskiego Korpusu Posilkowego<sup>1)</sup>. Plan ich ograniczał się narazie do wstępniego szkolenia legionistów przy eskadrze por. Menczaka, który liczył na ułatwienia swego dowódcy. Wyszkoleni kandydaci mieli szybciej uzyskać wstęp do austriackich szkół lotniczych. Projekt zaczął się urzeczywistniać od chwili, gdy por. Menczak zorganizował cykl wykładów dla legionistów o współpracy lotnictwa z artylerią i piechotą. Wkrótce wyjeżdżał on również pozwolenie dowództwa austriackiego na utworzenie specjalnych, teoretyczno-praktycznych kursów dla oficerów i podoficerów legionowych, przy

<sup>1)</sup> A czkolwick chronologicznie należałoby ten ustęp umieścić dalej, autor zdecydował się ująć całokształt wysiłków legionowych w jednym miejscu.

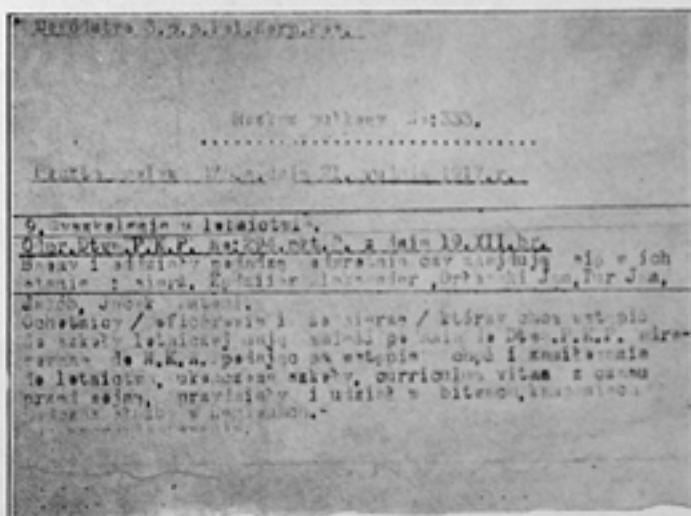


Kapitan Gniady.

7 eskadrze w Oroszanzach. Rozpoczęto je w lutym 1918 roku, kierownikiem został por. Menczak, a uczestnikami byli, między innymi: kpt. Gniady, sierż. Kędzior, pchor. Hoszowski, kapral Zdunek.

Niedługo jednak trwała z tak wielkim trudem zorganizowana praca. Zamierzone w tym czasie przejście Brygady Karpackiej przez front pod Rarańczą przyczyniło się do odwołania uczestników kursu do ich mierzystych oddziałów w dniu 12 lutego 1918 roku.

Podjęty po raz drugi trud stworzenia polskiego lotnictwa legionowego stał się znów bezowocny.



Stan. Dnia 1.XII. Nr. 2. akt. 2. z dnia 20.I.1918 r. o. W myśl dekrety Komisji Grupy Kościel z dnia 20.I.1918 r. o. zm. i. w. s. l. ustalającą się następujący program wykładek i kursów lotniczych dla oficerów P.K.P. i z. Kadetów tygodniem odbywał się wydział ogólnie orientujący wykład z zakresem lotnictwa przez oficera lotniczego z o. k. kompanii lotniczej Nr:7. z Oroszem. Wykłady te odbyły się: dnia 2.p.p. i dla szkoły podoficerskiej S.p.p. w dniaach które będą później podane do wiadomości. Wykłady miały odbywać się ile możesz największa liczba oficerów i podoficerów. Wykłady odbywały się były kalendarzowo o godz. 2.00 pop. w lokalach, które wyznaczły Divo. Z. Brygady. 1. Kurs dla oficerów piechoty przy kompanii lotniczej Nr:7, trwały wydział 6 dni i odbywały się bez przerwy od dnia kolejnego zarządzenia. S.p.p. wynosiła za ten kurs klasyczna poczynamy od 6.II. i wynosiła do Oroszem /przyg. 1 oficera. Po upływie 6 dni t.j. 10.II., 24.II., wsg. w średniodniowych terminach następny obowiązuje ponownie 1 oficera. Oficerowie ci uchodzą się dalej przedmiot do Oroszem. IV. Kurs dla sztabu lotniczej piechoty przy kompanii lotniczej Nr:7, trwały wydział 6 dni, i odbywał się bez przerwy

Wyciągi z rozkazów 3 p. p. Legionów o powołaniu ochotników do lotnictwa i o kursach lotniczych.

POLSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGI  
NAPOWIETRZNEJ W WARSZAWIE



Oznaka kursów lotniczych.

Wobec aktu z 5 listopada 1916 roku, myśl o samodzielnej armii polskiej coraz głębiej zaczęła nurtować społeczeństwo dawnego zaboru rosyjskiego. Utworzenie Tymczasowej Rady Stanu, obecność w Warszawie Józefa Piłsudskiego i zwrócenie w związku z tem baczniejszej uwagi na polskie sprawy wojskowe, dalo impuls do rańniejszego organizowania siły zbrojnej. Naturalnym biegiem rzeczy pomyślano i o lotnictwie. Ruchliwy i pełen inicjatywy inż. Zygmunt Dekler, w porozumieniu z polskimi władzami wojskowymi, usilnie pracował nad powołaniem do życia „Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej”, z którego mogło się wyłonić przyszłe lotnictwo wojskowe.

Do Wysokiej  
TYMCZASOWEJ RADY STANU  
w Królestwie Polskim,  
w mieście.

Zakładając przy niniejszym trzy egzemplarze statutu "Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej", niżej podpisani upraszczają o łaskawe przyjęcie do wiadomości założenia powyższego Towarzystwa.

Warszawa, dnia 11 grudnia 1916

*Adolf Potocki* *Leopold Lubomirski*  
*(p.p.m.)* *Stanisław Skarbk*  
*Teodor Rejtak* *Stanisław Gurski*  
*Eugeniusz Swaroż* *Józef Czapski*  
*Włodzimierz* *Fedorow*  
*Andrzej Przybylski* *Stanisław Mirecki*  
*Wojciech Sokołowski* *Antonij Szczęsny*  
*François Raskin* *Zygmunt Walewski*

Pierwsze podanie jakie wpłynęło do Tymczasowej Rady Stanu.

## STATUT

Polskiego Towarzystwa  
Żeglugi Napowietrznej

- § 1 Towarzystwa nowe nazwy „Polskie Towarzystwo Eksploracji Naukowej”
  - § 2 Stabilne Naukowe Zespoły Tera-just włączają się do Towarzystwa. Towarzysze powinny zatwierdzić nowe oddziały w wszystkich miastach Polski. Mówiąc o autonomicznych powinie oznaczać grupy.
  - § 3 Polskie Towarzystwo Eksploracji Naukowej ma na celu skupianie się na badaniach nad mówiącą, rozwijając i promując golięcy dziedziny naukowej.
  - § 4 Dla utworzenia nowego oddziału grupy T-ów ma przesunąć.



- Colistomia** Twarz mała, gęsta  
 a) typu I (wysokowiskowe) dla stada  
     Twarz z niewielką wisczadłą na  
     Ziemniaku Opticu.  
 b) typu II (niskowiskowe) dla jednostek  
     Twarz  
 c) typu III (zależne od przepływu) na  
     wyciągu przez Tunę zwierzęta,  
     konie, polipy, polomy i wyżej  
     w. według odległości regulacyjnej  
 d) typu IV (niskowiskowe) dla jednostek  
     zwierząt zwierząt pośrednich Twarz  
 e) typu V (wysokie) jednostki, edukacyjne  
     konie i kandydat Twarz przed na-  
     rzedziałami.

D) dolegliwości i stanu Twarz, struc-  
     tury do wykonywania pleiotropycz-  
     studek

**Colistomia** Twarz mała obstrukcja  
 a) głęboki gabinetowy blokada na  
     przejście

b) głęboki na do przesuniętych re-  
     gionalnych regulatorach a przepły-  
     skostruktury Twarz.

Udostępnij ten przekrój swoim znajomym



*Bier zdrojek Zeszytu Oddziału  
Provincialnego, kompetencje i  
zakres do Zeszytu Pracodawcy  
w zakresie regulacji*

- E 12. Komisja Równości jest powołana przez Opolskie Zaborcę na tak jedno i składa się złożonymi z 5 osób z wyboru Adm. Komisja Równości obejmującą post zwyczajny sprawozdawczo, kierującą, skierowaną do kierownika i opolskiej starosty powiatu Tarnów i jego zarządu sprawozdanie o wyniku działań zatrudnienia i sprawozdanie Opolskiego Zaborcę.

E 13. Sąd w drodze 3-tego odwołania, wybranych przez Opolski Zaborcę na jeden rok, rezygnując z możliwości reprezentowania swojego odwołania Tarnów lub mójego odwołania Zarządu, o postępowaniu zwołanym Tarnowem na wniosek Zarządu Sądu dla nie zgodnie z uchwałą regulacyjną zatwierdzoną przez Zarząd Naczelnego.

E 14. Tym obyczajem jest powoływać kapituły konkursowe z konsultacją pośredniczącą do poziomu Tarnów zgodnie z przepisami normą i przepisami oznaczającymi

iii. En celeste pasărelor: - proprie  
tatea neînțeleasă aduce înălțare

- § 13. Rozwinięcie Tera może nastąpić na skutek ujemności Opolskiego Zetopionu. Wtedy zdominująca cecha dla terenu to nowe masywu Tera.

Statut P. T. Ź. N. załączony do podania do Tymczasowej Rady Stanu

11 grudnia 1916 roku wystosowano do Tymczasowej Rady Stanu podanie o zatwierdzenie Statutu Towarzystwa, opatrzone następującymi podpisami:

- 1) Brygadjer Józef Piłsudski, członek Rady Stanu.  
 2) Zdzisław X. Lubomirski, prezydent m. st. Warszawy.

- 3) Stanisław hr. Szeptycki, general-gubernator okupacji austriackiej. 4) Inż. Stanisław Patschke, rektor Politechniki Warszawskiej. 5) Dr. Józef Brudziński, rektor Uniwersytetu Warszawskiego i prezes Rady Miejskiej w Warszawie. 6) Inż. Zygmunt Chmielewski, v.-prezydent Warszawy.



Por. Denhof-Czarnocki,

Inż. Dekler

Prof. Drzewowski.

Ludwik Pregowski

Jan Kowalewski



Brygadier Piłsudski – członek Tymczasowej Rady Stanu, książę Zdzisław Lubomirski – prezydent m. st. Warszawy, pułkownik Berbecki – szef sztabu Legionów Polskich, generał hr. Szeptycki – komendant Legionów Polskich, pułkownik Sikorski – szef Departamentu Wojny N. K. N., książę Franciszek Radziwiłł – członek Tymczasowej Rady Stanu, Piotr Drzewiecki – wice-prezydent m. st. Warszawy, dr. Józef Brudziński – rektor Uniwersytetu Warszawskiego, inż. Stanisław Patschke – rektor Politechniki Warszawskiej, inż. Stanisław Śliwiński, inż. Czesław Witoszyński – dziekan wydziału budowy maszyn Politechniki Warszawskiej, inż. Henryk Czopowski – dziekan wydziału budowlanego Politechniki Warszawskiej, Wacław Niemojewski – marszałek koronny, inż. Michał Lempicki – członek Tymczasowej Rady Stanu.

dent m. st. Warszawy. 7) Inż. Michał Lempicki, członek Rady Stanu. 8) Franciszek X. Radziwiłł, członek Rady Stanu, naczelnik Milicji miejskiej. 9) Artur Śliwiński, członek Rady Stanu, v.-prezes Rady Miejskiej w Warszawie. 10) Inż. Zygmunt Dekler, redaktor „Lotnika i Automobilisty”. 11) Teodor Toeplitz, lawnik Magistratu m. st. Warszawy. 12) Eugeniusz Śmiałowski, adwokat przysięgły w Warszawie. 13) Dr. fil. Michał Sokolnicki. 14) Ludwik Pręgowski. 15) Stanisław Hempel.

1 lutego 1917 roku w sali Stowarzyszenia Techników odbyło się w atmosferze uniesienia zebranie organizacyjne Towarzystwa, przy udziale przeszło dwustu osób ze świata technicznego, naukowego i sportowego, w obecności przedstawicieli władz wojskowych. Wybrano ścisły Komitet Wykonawczy w celu przeprowadzenia legalizacji statutu oraz zorganizowania pierwszych kursów lotniczych. Okupacyjny generał-gubernator nie-



Rada Pedagogiczna: inż. Król, Wl. Górczyński, inż. Dekler, por. Grzędziński, prof. Taylor, St. Rapacki, A. Winawer, Z. Pręgowski, inż. Kawecki, Wl. Osmólski, S. Szczepiński, M. Sikorski i L. Bogaty.

Zarząd, profesorowie



i słuchacze kursów.



Komisja wykon.-organ. słuchaczy: Kwieciński, Kosiewicz, Kahn, Bartel, Kożuchowska, Trajbczyński, Czaki, Garfinkel i Skrobiszewski.

miecki, von Beseler odmówił legalizacji, zezwalając jedynie na prowadzenie kursów.

Kierownictwo ich spoczywało w rękach prof. Kazimierza Drewnowskiego, porucznika Legionów, inż. Zygmunta Deklera, ppor. Wacława Denhoff-Czarnockiego z P. O. W., inż. Jana Kaweckiego i Ludwika Pręgowskiego. W skład Kuratorium kursów wchodzili z urzędu członkowie-założyciele Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej.

Wykłady, rozpoczęte 26 lutego, trwały do 15 maja 1917 roku<sup>1)</sup>.

Inż. Dekler zakończył jedną ze swych prelekcji slo-

<sup>1)</sup> Prowadzili je: prof. inż. Karol Taylor, inż. aer. ppor. January Bolesławski (był to pseudonim, nazwisko prawdziwe Grzędziński), inż. aer. Michał Król, prof. inż. Adolf Winawer, dr. nauk fizycznych Władysław Górczyński, prof. inż. Mieczysław Sikorski, inż. aer. Jan Kawecki, dr. Władysław Osmólski, inż. Zygmunt Dekler.

wami: „Może bliska jest chwila, kiedy szwajcar na dworcu lotniczym w Warszawie donośnym głosem oznajmi: sterowiec do Berlina, Paryża, Londynu, Rzymu i Konstantynopola odleci za pięć minut. Kto wie? Przy tak szybkim rozwoju lotnictwa może tej ciekawej chwili dożyjemy wkrótce”... Chwili tej s. p. Dekler nie doczekał. W niespełna 10 lat stała się rzeczywistością.

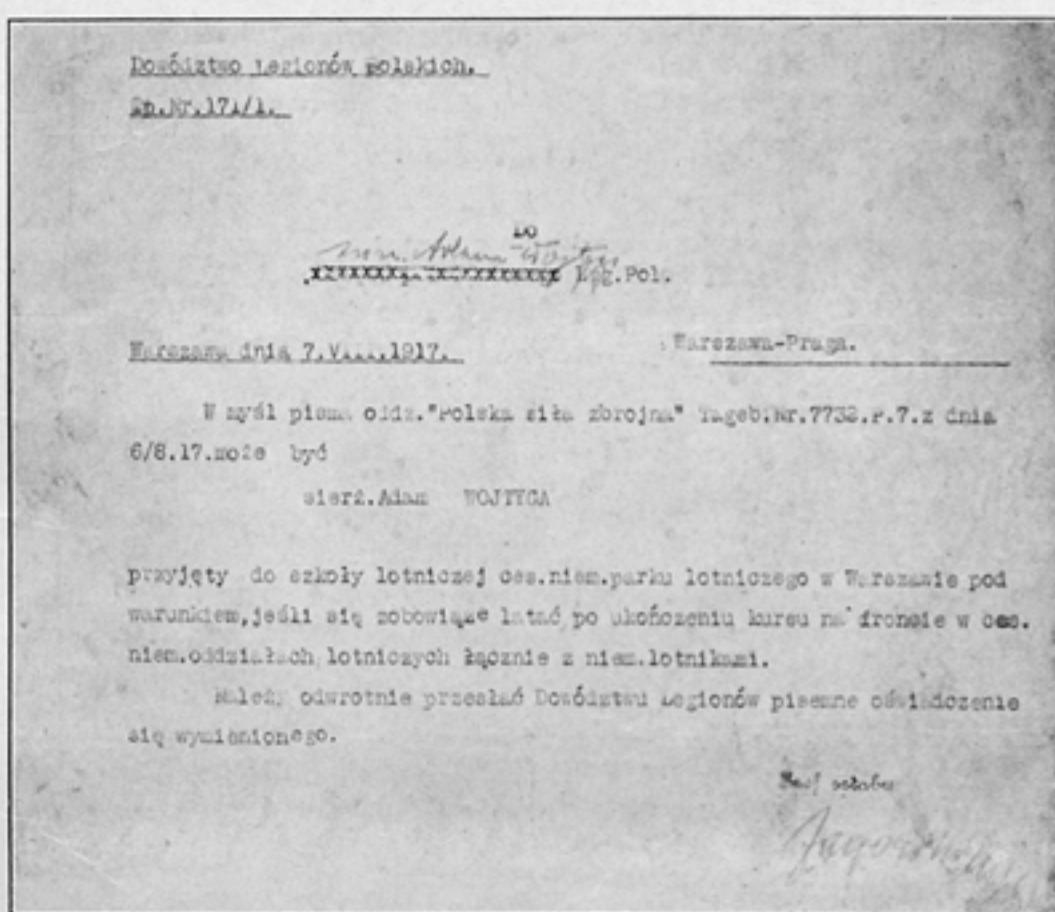
Po przesłuchaniu programu odbyły się egzaminy pod kierownictwem Rady Pedagogicznej. Świadectwo ukończenia kursów otrzymało 73 słuchaczy na ogólną liczbę 260-ciu.

Wśród uczestników kursu znalazło się również pod dowództwem sierżanta Adama Wojtygi 24 legionistów, przydzielonych przez Komendę Główną Legionów, jako zawiązek lotnictwa wojskowego. Komenda Legionów, realizując swe zamierzenia organizacyjne, zabiegała u władz niemieckich o przyjęcie absolwentów P. T. Z. N. do niemieckich wojskowych szkół lotniczych. Okupanci zdecydowali się wyszkolić czterech kandydatów-legionistów, warunkując jednak swą zgodę złożeniem przez nich zobowiązania, że po ukończeniu szkoły będą latać na froncie zachodnim. Warunek ten, rzecz oczywista, był nie do przyjęcia.

Znane wypadki polityczne 1917 roku, jak sprawa przysięgi oraz internowanie legionistów, położyły kres rozwojowi szczęśliwie zapoczątkowanych prac. Poprowadziła je dalej, działająca konspiracyjnie na terenach okupacyjnych, Polska Organizacja Wojskowa, a częściowo II Brygada Legionów.



Świadectwo ukończenia kursów.



Odbitka pisma, które narzucało legionistom warunki dalszego szkolenia lotniczego.

## LOTNICTWO I KORPUSU GENERALA DOWBÓR-MUŚNICKIEGO



W połowie 1917 roku karne jeszcze dotąd wojsko rosyjskie uległo całkowitemu rozprzężeniu. Uciekające z frontu, zdemoralizowane żołdactwo rozbiegło się po całej Rosji. Dla Polaków w służbie rosyjskiej nastął dzień, o którym marzyły pokolenia, a na pierwszy plan wysunęła się konieczność stworzenia polskiej armii narodowej. Wobec rozpadania się regularnej armii rosyjskiej należało wyzyskać moment, skrzyknąć i spręgnąć wyszkolony w niej cały materiał polski oraz opatrzyć go porzuconym, rozkradanyem sprzętem wojennym.

W Mińsku formował się już I-szy Korpus gen. Dowbór-Muśnickiego, przeważnie z Polaków ówczesnego frontu zachodniego i północnego. Znaleźli się w nim i lotnicy, którzy zorganizowali się w „I Polski Oddział Awiacyjny” pod dowództwem kapitana-pilota Zygmunta Studzińskiego<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> 19 sierpnia 1917 r. wyszedł pierwszy rozkaz do oddziału.

Nieuregulowane stosunki z dowództwem rosyjskim nie pozwoliły na należyte wyposażenie eskadry, która posiadała narazie tylko jeden samolot myśliwski „Nieuport”, bez karabinów maszynowych. Przy spodziewanej likwidacji rosyjskiego parku lotniczego w Mińsku miano otrzymać dalsze uzupełnienie sprzętu. Jednak pod koniec r. 1917, nie doczekał się samolotów, a przewidując przeniesienie sztabu korpusu z Mińska do Bobrujska, I-szy oddział przeszedł na lotnisko Puchowicze pod Bobrujskiem, kwaterując się w majątkach Podblonie i Lubinie.

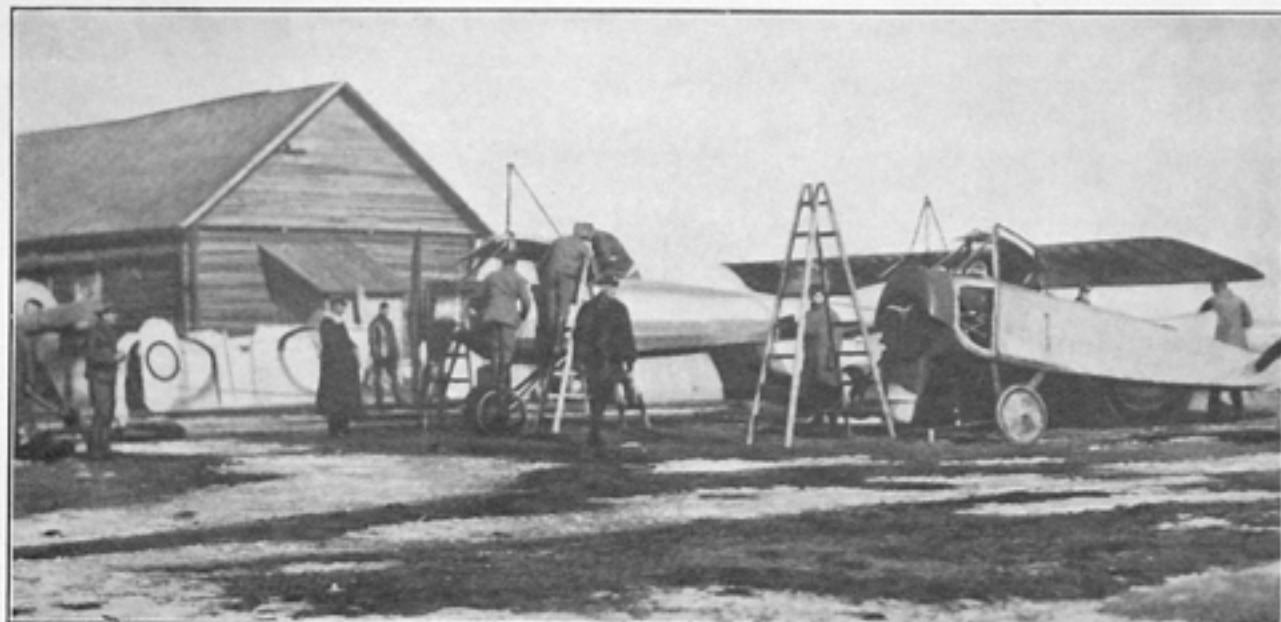
Znaczna część personelu została narazie w Mińsku, czekając dogodnej chwili, aby opanować i przejąć znajdujący się na stacji Kozyrewo (tuż pod Mińskiem) sprzęt rosyjskiego parku lotniczego. Było to konieczne z tego względu, że I-szy oddział, zmuszony ruchami wojsk bolszewickich do opuszczenia Puchowic, w drodze do Bobrujska uszkodził przy lądowaniu, wskutek głębokiego śniegu, jedyny posiadany samolot. Tymczasem bogaty materiał techniczny, załadowany na stacji Kozyrewo do dwóch pociągów, znajdował się pod ciechym nadzorem lotników Polaków i czekał na sposobność przewiezienia go do Bobrujska.

Mińsk jednak zajęli Niemcy, podając natychmiast do wiadomości, że przywłaszczenie lub wywiezienie sprzętu, pozostałego po Rosjanach, karane będzie sądem polowym.

Ogłoszenie to dotyczyło przedewszystkiem założonego majątku lotniczego. Należało działać szybko, sprawnie i zdecydowanie. Stację Kozyrewo zawiadował Polak, Norwid-Kudło, którego syn był chorążym-pilotem I-go Korpusu. Na własną rękę p. Norwid-Kudło postanowił dostarczyć dwie lokomotywy i puścić pociągi do Mińska bez uprzedzenia stacji centralnej. Transporty — pierwszy prowadzony przez ppor. Miśkiewicza,



Bobrujsk. Gen. Dowbór-Muśnicki u lotników (marzec 1918 r.).



Bobrujsk. Śpieszne montowanie zdobytych w Mińsku samolotów (marzec 1918 r.).

drugi przez ppor. Kulikowskiego — skierowały się ku Bobrujskowi. Niemcy kilkakrotnie zatrzymywali je po drodze, żądając okazania pozwolenia na transport i tu jedynie przytomność umysłu komendantów pociągu ocaliła cenny sprzęt i sprawiła, że dotarł bez przeszkód na miejsce przeznaczenia.

Oddział, przybyły z Mińska, wełożył w siebie personel, pozostały w Bobrujsku. Dzięki temu w początkach marca 1918 r. powstała pełnowartościowa, bojowa jednostka lotnicza, o znacznej ilości maszyn, z wyszkoloną fachowo obsługą, pod dowództwem pplk. Abakanowicza i pod



Gen. Dowbór-Muśnicki  
i chor. Norwid - Kudło.

zmienioną nazwą „Awiacji I-go Polskiego Korpusu”<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Oficerami „Awiacji I-go Polskiego Korpusu” byli, w miarę ich kolejnego przybywania: kpt. Studziński, por. Gołdowski, podkapitan Pęczalski, chor. Plater-Zyberk, por. Sokółowski, chor. Czerniak, por. Bogdanowicz, chor. Świątecki, chor. Norwid-Kudło, chor. Blażejewski, urz. wojsk. Kempka, rtm. Skuratowicz, podkapitan Olechnowicz, chor. Tokarczyk, ppor. Kuźmiński, ppor. Kulikowski, ppłk. Abakanowicz, urz. wojsk. Hullej, chor. Kątkowski, kornet Trompszczyński, chor. Rymkiewicz, chor. inż. Tłuchowski, chor. Ziembicki, ppor. Miśkiewicz, płk. Baszko, dr. Janowicz, por. Boski, urz. wojsk. Wyrzykowski, ppor. Miłobędzki, chor. Lipczyński, ppor. Rymkiewicz, pchor. Choiński.



Bobrujsk 2 kwietnia 1918 r. Uroczystość poświęcenia samolotów.



Bobrujsk 2 kwietnia 1918 r. Przegląd „Awiacji I-go Korpusu” przez gen. Dowbór-Muśnickiego.

Po zmontowaniu kilkunastu samolotów i zorganizowaniu „I-ej Polskiej Bazy Lotniczej”<sup>1)</sup>, stało się możliwe założenie rozpoznawczej pracy bojowej w kierunku Homla, Czwykowa i Mścisławia. 2-go kwietnia 1918 roku na lotnisku w Bobrujsku odbyło się w obecności gen. Dowbór-Muśnickiego uroczyste

<sup>1)</sup> Komendantem bazy, zainstalowanej w pociągu na stacji Berezyna, został chorąży inż. Michał Tłuchowski.

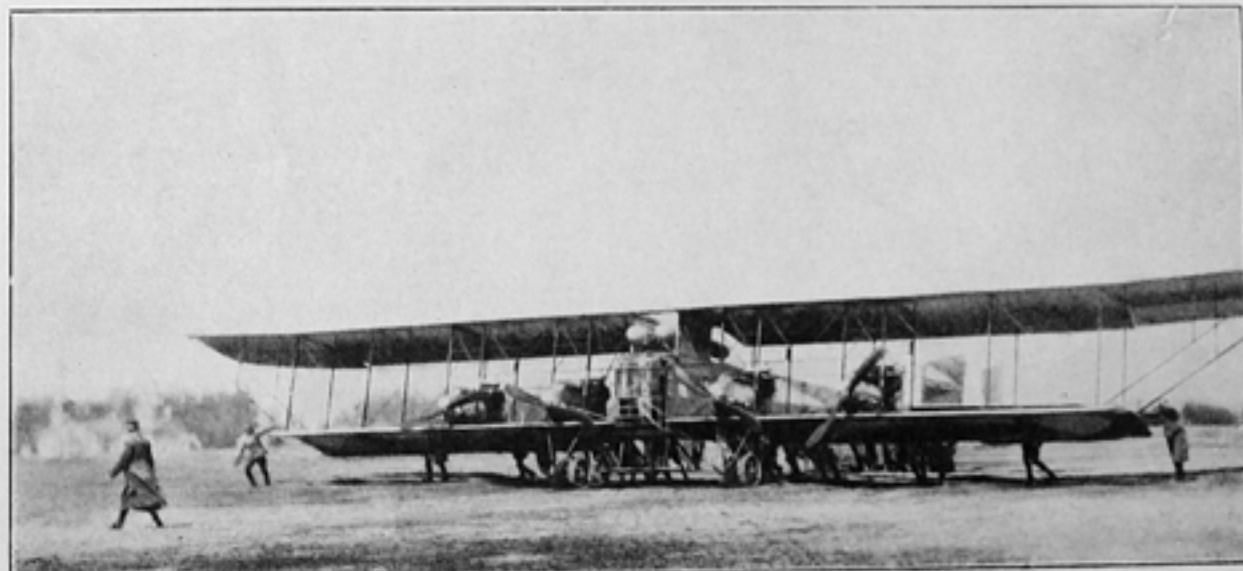


Grupa oficerów „Awiacji I-go Polskiego Korpusu” przed rozbrojeniem w maju 1918 r.

i radosne poświęcenie samolotów.

Niedługo się niemi cieszyły. Już w nie spłna miesiąc w maju przewidywano powszechnie, że Korpus gen. Dowbór - Muśnickiego ulegnie rozbrojeniu, a cały majątek zostanie zabrany przez Niemców. Rozgoryczeni lotnicy postanowili samolotów nie oddawać. Solidaryzowały się z nimi płk. armii rosyjskiej, Baszko<sup>2)</sup>,

<sup>2)</sup> Obecnie (1932) szef lotnictwa armii litewskiej.



Odlot z Bobrujska płk. Baszko i polskich oficerów 26 maja 1918 r.



Przyjęcie gen. Dowbór-Muśnickiego w dniu święta „Awiacji I-go Polskiego Korpusu” w Bobrujsku  
2 kwietnia 1918 r.

należący ze swym samolotem „Ilja Muromiec” do Awiacji I-go Korpusu. W dniach krytycznych płk. Baszko powziął zamiar odlotu na Wschód w kierunku Murmanu lub Wodgi. Start wyznaczono o świcie w zupełnej tajemnicy. Razem z pułkownikiem Baszko odleciał rotmistrz Skuratowicz, kornet Tromszczyński i urzędnik wojskowy Wyrzykowski. Pod Smoleńskiem samolot uległ wypadkowi. Polska załoga dotarła na Murman, a stamtąd do Francji do armii gen. Hallera.

Lotnicy, pozostali w Bobrujsku, zdecydowali raczej zniszczyć samoloty, niż oddać je Niemcom. Chwila była nad wyraz tragiczna. Zapuszczano kolejno silniki; chorąży Norwid-Kudło wsiadał do samolotu, ustawał ster,

przywiązywał go, poczem, wysiadłszy, dawał pełen gaz. Samolot, jeden za drugim, wznosił się bez pilota w powietrze, zatacał koło, jak błędny i spadał, roztrzaskując się doszczętnie. Żaden nie dostał się w ręce niemieckie.

Po ogłoszeniu demobilizacji Korpusu gen. Dowbora<sup>1)</sup> część załóg lotniczych udała się do innych, organizowanych ówcześnie formacji polskich na Kubaniu, reszta wróciła do kraju, gdzie zawiązała tajne stowarzyszenie, wkrótce czynnie ujawnione przy zajęciu lotniska Mokotowskiego.

<sup>1)</sup> 20 czerwca 1918 r. Awiaja I-go Polskiego Korpusu przestała istnieć (ostatni rozkaz).

To, co lotnicy Dowbora  
zostawili Niemcom...



Jedno-„cylindrowy”  
motocykl!