

Andrzej Olejko

Państwowa Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna w Jarosławiu

Niemieckie lotnictwo nad Nord-Ostfront w kampaniach 1914 i 1915 roku, czyli śladem lotników kajzera nad Galicją

Słowa kluczowe

lotnictwo, Niemcy, Galicja, Wielka Wojna, działania powietrzne, twierdza Przemysł, Przełamanie Gorlickie, Karpaty

Streszczenie

Tematyka udziału lotnictwa niemieckiego na Froncie Wschodnim Wielkiej Wojny stale jest uzupełniana nowymi faktami. W walkach nad Galicją zarówno w kampanii 1914 roku, jak i w okresie Przełamania Gorlickiego w 1915 roku, u boku sojuszniczego lotnictwa austro-węgierskiego, wzięło udział także lotnictwo niemieckie. Szkic poświęcony jest tej tematyce i uzupełnia lukę w światowej historiografii dotyczącej Wielkiej Wojny. Studium niniejsze prezentuje najnowszy stan badań nad tematyką działań powietrznych lotnictwa niemieckiego nad Galicją – Frontem Wschodnim, w 1914 roku, jak i przed przełomową operacją tarnowsko-gorlicką w 1915 roku.

Według opinii Szefa Sztabu armii niemieckiej gen. Ericha von Falkenhayna, podczas kampanii 1914 roku nad Marną na Froncie Zachodnim (niem. Westfront) i w Galicji na Froncie Wschodnim (niem. Ostfront, wg sztabowej terminologii armii austro-węgierskiej – Nord-Ostfront) miały miejsce przełomowe batalie tego okresu Wielkiej

Wojny¹. Rosyjski Front Zachodni Wielkiej Wojny (I wojny światowej), czyli w zachodniej historiografii Front Wschodni, liczył 1 770 km długości, nie wliczając w to rejonu Kaukazu. Dla porównania „niemiecki” Front Zachodni we Francji liczył tylko 643 km! W armiach państw walczących na obu ww. frontach podstawową jednostką operacyjną były armie polowe, z podziałem na korpusy, dywizje i mniejsze jednostki taktyczne, lecz w przypadku armii rosyjskiej – carskiej, największym zgrupowaniem operacyjnym był front składający się z armii polowych, korpusów, dywizji i mniejszych jednostek taktycznych. Stąd w latach 1914–1918 funkcjonował podział rosyjskiego Frontu Zachodniego na fronty operacyjne: Front Północno-Zachodni, Południowo-Zachodni, Front Kaukaski i Front Rumuński (od 1916 r.).

Czy inaczej wyglądałaby kampania 1914 roku w Galicji, gdyby Szef Sztabu armii cesarsko-królewskich (c.k.) Austro-Węgier, gen. Franz Conrad von Hötzendorf nie próbował wykonać jednocześnie dwóch planów uderzenia przeciw Królestwu Serbii na Bałkanach i Imperium Romanowów z terenu Galicji? Czy inny byłby obraz działań na bałkańskim i galicyjskim teatrze działań wojennych w 1914 roku, gdyby decydująca o powodzeniu na galicyjskim Nord-Ostfront bądź na serbskim (niem.) Süd-Ostfront polowa c.k. 2. Armia, nie spędziła „gorącego sierpnia” 1914 roku w wagonach kolejowych? Jej oddziały mogły zadecydować o przewadze c.k. armii na jednym z ww. teatrów działań wojennych. W rzeczywistości c.k. Armeeeoberkommando (AOK) na żadnym z nich nie uzyskało przewagi, odbierając ostre cięgi zarówno od armii polowych rosyjskiego Frontu Południowo-Zachodniego w Galicji, jak i od armii serbskiej na Bałkanach. Ofensywa carskiej armii i jej sukcesy na terenie Galicji w 1914 roku ocaliły serbskiego sojusznika, wskutek zmuszenia AOK do skierowania na Nord-Ostfront, niestety za późno, ww. polowej c.k. 2. Armii, której rola na Bałkanach mogła być, lecz nie okazała się decydującą.

Kampania 1914 roku Wielkiej Wojny w Galicji pokazała, jak wielką rolę w planowaniu i prowadzeniu działań wojennych odegrała dla obu walczących stron „piąta broń” – lotnictwo, które narodziło się w 1903 roku². Jego rolę doceniły kwatery główne walczących stron – c.k. AOK, niemieckie Oberste Heeresleitung (OHL), jak i rosyj-

¹ В. Литвин, *Україна: доба війн і революції 1914–1920*, Київ 2003, s. 26.

² „Piąta broń” po piechocie, kawalerii, artylerii i Marynarce Wojennej – por. *Der Luftkrieg*, Berlin–Leipzig 1915, s. 9; A. Sproule, *Bracia Wright. Oni zmienili świat*, Czytelnik, Warszawa 1992, s. 48–49.

ska Stawka (Stawka Naczelnego Dowódcy – ros. Ставка Верховного Главнокомандующего, Stawka Wierchownogo Gławnokomanduszczego). Na galicyjskim niebie operowały głównie załogi c.k. lotnictwa (K.u.K. Luftschifferabteilung) oraz załogi lotnictwa rosyjskiego (Carskie Siły Powietrzne – ros. Императорский военно-воздушный флот). W 1914 roku na galicyjskim teatrze działań wojennych pojawiła się także jedna jednostka lotnicza sił powietrznych niemieckiej II Rzeszy, a ponadto, by wesprzeć austro-węgierskiego sojusznika na Froncie Wschodnim, OHL 20 sierpnia 1914 roku przekazało tymczasowo do dyspozycji AOK, celem wykonywania dalekiego rozpoznania, sterowiec typu Schütte-Lanz SL II „Liegnitz”³.

Narodziny skrzydeł kajzera

Nie ma zgody wśród wielojęzycznego grona autorów opracowań specjalistycznych poświęconych tematyce Wielkiej Wojny, w tym i zajmujących się tematyką lotniczą, co do liczebności sił powietrznych państw biorących w niej udział w 1914 roku, w tym niemieckich. Anglojęzyczny duet autorski W. Murray, J. Keegan⁴ podaje, że stan liczebny sił powietrznych obu zwaśnionych stron w sierpniu 1914 roku wynosił: Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii – 113, Republika Francji – 138, Cesarstwo Niemiec – 384, Cesarstwo Rosji – 45, c.k. Austro-Węgry – 36 samolotów. Niemiecki badacz historii lotnictwa H. Potempa⁵ twierdzi, że w kajzerowskich Niemczech w 1914 roku zmobilizowano 232, w sojuszniczym c.k. lotnictwie 48, zaś we wrogich – w lotnictwie francuskim – 165, w lotnictwie brytyjskim – 63, w lotnictwie belgijskim – 16 i w lotnictwie rosyjskim – 263 samoloty. Niemieckojęzyczne opracowanie znajdujące się w zbiorach biblioteki Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr w Poczdamie⁶ podaje, że wg stanu

³ Österreichische Staatsarchiv (SAW-KA) Wien, Die Tätigkeit der österr.-ung. Luftstreitkräfte beim Auffangen der russischen Angriffsheere im Sommer und Herbst 1914. Bearbeitet in der „Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe“, Zweigstelle Wien, 1942/1943 von Oberst Dr. Oskar Regele.

⁴ W. Murray, J. Keegan, *War in the air 1914–45*, Smithsonian Books, London 1970, s. 10.

⁵ H. Potempa, *The Royal Bavarian Flying Corps. Aspects of the aerial War 1914–1918, „Over The Front”* 2000, nr 15, s. 101.

⁶ *Die Entwicklung der deutsche Luftstreitkräfte im ersten Weltkrieg, Diplomarbeit von Berthold Josten*, Karl-Marx Universität 1963, zbiory Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr w Poczdamie, s. 23–24.

z 2 sierpnia 1914 roku francuskie lotnictwo na Froncie Zachodnim dysponowało 156 samolotami (w styczniu 1915 r. było ich ok. 600); brytyjskie lotnictwo w tym czasie dysponowało siłą 160 samolotów (wg stanu z 19 sierpnia 1914 r. na Froncie Zachodnim znajdowały się cztery dywizjony [ang. Squadrony] po trzy Eskadry liczące po cztery samoloty każda – łącznie 48 samolotów), carska Rosja natomiast dysponowała siłą ok. 400 samolotów, z czego wg doniesień sztabowych w walkach mogło być użyte ok. 250. W. Bihl⁷ w swym także niemieckojęzycznym opracowaniu podaje, że niemieckie lotnictwo latem 1914 roku liczyło 228 samolotów, rosyjskie – 224, francuskie – 165 (27 eskadr – fr. Escadrille), brytyjskie – 48 samolotów w czterech Squadronach, zaś c.k. lotnictwo dysponowało siłą siedmiu Fliegerkompanie (odpowiednik Eskadry) na froncie rosyjskim (Nord-Ostfront) i dwóch na froncie serbskim (Süd-Ostfront). W innym z niemieckojęzycznych opracowań⁸ znaleźć można informacje, że w 1914 roku lotnictwo niemieckie liczyło 232, francuskie 165, brytyjskie 63, zaś rosyjskie 263 samoloty. Z kolei autor rosyjskojęzycznego opracowania B.M. Ткачев⁹ podaje, że stan lotnictwa carskiej Rosji po mobilizacji w 1914 roku wynosił 213 lotników i 213 samolotów (w lotnictwie rosyjskim odpowiednikiem Eskadry był Awiaotriad lub Korpusny Awiaotriad), lotnictwo francuskie liczyło 25 eskadr i 370 pilotów, zaś lotnictwo niemieckie składało się z 41 jednostek lotniczych, z tego 34 polowych (niem. Feldfliegerabteilungen – Feld Flieger Abteilungen – FFA, odpowiednik Eskadry) przydzielono do dowództw korpusów, a siedem fortecznych (niem. Festungsfliegerabteilungen – Festung Flieger Abteilungen – FeFA) do dowództw twierdz. Polski historyk A. Chwalba¹⁰, podaje, że w chwili wybuchu Wielkiej Wojny siły powietrzne poszczególnych państw liczyły: Rosja – 263, Niemcy – 232, Francja – 156, Wielka Brytania – 130, c.k. Austro-Węgry – 65, Stany Zjednoczone Ameryki (USA) – 30, Włochy – 30, Belgia – 25, Serbia – trzy samoloty, z zaznaczeniem, że dane w źródłach są różne, w zależności od metodologii liczenia. W kwestii liczebno-

⁷ W. Bihl, *Der Erste Weltkrieg 1914–1918*, Bohlau, Wien–Köln–Weimar 2010, s. 151.

⁸ *Der Erste Weltkrieg 1914–1918. Der deutsche Aufmarsch In ein kriegerisches Jahrhundert*, München 2014, s. 91.

⁹ В.М. Ткачев, *Крылья России. Воспомяния о прошлом русской военной авиации 1910–1917 гг.*, Санкт Петербург 2007, s. 259–260, 272.

¹⁰ A. Chwalba, *Samobójstwo Europy. Wielka Wojna 1914–1918*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2014, s. 499.

ści lotnictwa niemieckiego w 1914 roku należy także zaprezentować punkt widzenia autora najbardziej specjalistycznego opracowania, poświęconego lotnictwu niemieckiemu na „zapomnianym” Froncie Wschodnim S. Rosenbooma¹¹, który podaje, że w sierpniu 1914 roku w niemieckim lotnictwie, obok jednostek aerostatów (balonów obserwacyjnych na uwięzi – niem. Ballontruppen i sterowców – niem. Luftschiffe), siły lotnicze (niem. Fliegerkräfte) dysponowały liczbą 240 samolotów z 254 pilotami i 271 obserwatorami, po wybuchu Wielkiej Wojny przydzielonymi do sztabów 25 korpusów i ośmiu dowództw armii polowych. Z grona tych jednostek, w sierpniu 1914 roku jedna znalazła się w Galicji, na lotnisku fortemnym twierdzy Przemyśl (niem. Festung Przemyśl) w Żurawicy, a następnie w ramach szlaku bojowego c.k. Armii brała udział w czasie całej kampanii na terenie Galicji Zachodniej.

Genezy powstania niemieckich sił powietrznych należy doszukiwać się w końcu XIX wieku, kiedy to użycie aerostatów – balonów obserwacyjnych na uwięzi (balony kuliste – niem. Kugelfesselballon), jak i balonów wolnych (niem. Freiballonen) – podczas wojny francusko-pruskiej 1870–1871 wpłynęło na utworzenie w 1884 roku Wydziału Statków Powietrznych (niem. Luftschiff-Detachment). W 1887 roku w armii kajzerowskiej II Rzeszy zaczęto tworzyć pierwsze regularne jednostki aerostatów (niem. Luftschiffer-Abteilungen) w tym również „autonomiczne” w królewskiej Bawarii (w 1890 roku utworzono tam jeden Luftschiffer-Abteilung, a 1 stycznia 1912 roku jeden Luftschiffer-Und Kraftfahrer-Bataillon)¹².

Era niemieckich sterowców jest nierozzerwalnie związana z nazwiskiem grafa Ferdinanda von Zeppelin (ur. 8 lipca 1839 roku w Konstancji, zm. 8 marca 1917 roku w Berlinie), któremu jako pierwszemu udało się skonstruować sztywny statek powietrzny – sterowiec (Luftschif Zeppelin [LZ] 1) „Narr” (L. Z. 1, LZ 1) – najbardziej go rozwinąć i udoskonalić. Zbudowano go w 1899 roku w pływającej

¹¹ S. Rosenboom, *Im Einsatz über der „vergessenen Front”. Der Luftkrieg an der Ostfront im Ersten Weltkrieg*, Potsdam 2013, s. 20.

¹² W. Bihl, op. cit., s. 284. W uzupełniających wiedzę naukową danych, które można znaleźć na specjalistycznej stronie w sieci internetowej (http://zeppelin.mariwoj.pl/zep_woj3.htm [dostęp: 29.11.2014]) „Oddział Balonowy (Ballon-Detachements) w sile 4 oficerów, 4 podoficerów, 1 cywilnego lotnika i 29 żołnierzy (z 1 Pruskiego Batalionu Kolejowego) został utworzony w Berlinie 1 VI 1884 roku, a trzy lata później przekształcony w etatowy Oddział Lotniczy (Luftschiffer-Abteilung)”.

hali montażowej na jeziorze w pobliżu Manzel (wytwórnia Aktien Gesellschaft zur Förderung der Motorluftschiffahrt – od 1909 r. Luftschiffbau Zeppelin G. m. b. H. w Friedrichshaffen). Konstrukcja ta po raz pierwszy wzniosła się w powietrze 2 lipca 1900 roku, zapoczątkowując tym samym w Niemczech masową produkcję sterowców (jednym z pierwszych sterowców konstrukcji grafa F. von Zeppelin był „Ersatz-Deutschland”, który wykonał 22 loty pasażerskie i przewiózł 458 osób). To właśnie w nich, a nie w samolotach, dowództwo armii kajzerowskiej widziało główną siłę uderzeniową z powietrza (do 1910 roku zbudowano sześć sterowców – ostatni o pojemności 16 tys. m³). W chwili wybuchu Wielkiej Wojny w 1914 roku strona niemiecka dysponowała 25 sterowcami używanymi zarówno przez siły zbrojne, jak i stosowanymi do komunikacji powietrznej (niemieckie linie komunikacyjne do 1914 roku obsługiwało Towarzystwo Komunikacyjne Deutsche Luftschiffahrt A. G. [DELAG], dysponujące siedmioma sterowcami). Sterowce armii oznaczano symbolem „Z” (Zeppelin), zaś sterowce Floty symbolem „L” (Luftschiff – statek powietrzny). W 1914 roku Armia dysponowała pięcioma sterowcami, a Flota – jednym (Zeppelin L 3 miał pojemność 22 500 m³, zaś ostatni z tej serii, Zeppelin L 72, miał pojemność 62 200 m³). Do tej liczby dołączono trzy sterowce komunikacyjne¹³. Dla niemieckiej Marynarki Wojennej (niem. Kaiserliche Marine), która eksploatowała sterowce ciśnieniowe typu Parseval PL i była z nich bardzo zadowolona, Sekretarz Stanu w Urzędzie Marynarki (niem. Staatssekretär des Reichsmarineamtes), admirał Albert von Tirpitz, zamówił 24 kwietnia 1912 roku pierwszy sterowiec typu Zeppelin. Jednocześnie rozpoczęto budowę pierwszej nowoczesnej stacji sterowców w Nordholz (posiadała ona m.in. obrotowy hangar sterowcowy), położonej na południe od wielkiej bazy Floty w Cuxhaven. Stacjonujące tam sterowce miały prowadzić loty rozpoznawcze i współdziałać z lekkimi siłami nawodnymi, patrolującymi i osłaniającymi rejon Zatoki Helgolandzkiej. W tym samym czasie dowództwo Kaiserliche Marine wynajęło od ww. cywilnego Towarzystwa Komunikacyjnego DELAG hangar sterowca w Fuhlsbüttel koło Hamburga, gdzie miała powstać kolejna baza sterowców Floty Morza Północnego. Zamówiony w kwietniu 1912 roku sterowiec typu Zeppelin dostarczono we wrześniu 1912

¹³ Z. Jankiewicz, *Aerostaty*, MON, Warszawa 1982, s. 196–199; *Mała encyklopedia lotnicza*, Warszawa 1938, Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej, s. 109, 136, 184, 494.

roku, zmieniając mu oznaczenie z fabrycznego LZ 14 na stosowane w Flocie L 1. Zeppelin L 1 spisał się bardzo dobrze podczas wielkich manewrów morskich we wrześniu 1913 roku, co ostatecznie przekonało niemieckie kręgi dowódczo-morskie do stosowania konstrukcji tego typu (oceniono wówczas, że sterowiec sztywny może skutecznie zastąpić w prowadzeniu rozpoznania nawet kilka lekkich okrętów). Kaiserliche Marine 9 czerwca 1913 roku otrzymała kolejny zamówiony sterowiec Zeppelin L 2. Fascynacja nowym sprzętem nie trwała długo, gdyż w katastrofach we wrześniu i w październiku 1913 roku Zeppeliny L 1 oraz L 2 uległy zniszczeniu. Do chwili wybuchu Wielkiej Wojny Oddział Sterowców Marynarki Wojennej (niem. Marine Luftschiffabteilung) w Cuxhaven podlegał Inspekcji Artylerii Nadbrzeżnej i Sił Minowych w Ministerstwie Marynarki (niem. Marine Ministerium). Minister Marynarki wyznaczył dowódcą Oddziału Sterowców (niem. Führer der Marine Luftschiffe) kmdr. ppor. Petera Strassera, który okazał się wyjątkowo zdolnym organizatorem. W chwili wybuchu Wielkiej Wojny Oddział Sterowców Marynarki Wojennej posiadał sterowiec typu Zeppelin L 3 (wszedł do służby w maju 1914 roku, stacjonując w Nordholz) oraz kilka sterowców ciśnieniowych typu Parseval PL¹⁴, których obsługa była o wiele bardziej skomplikowana niż wodnosamolotów¹⁵. Obok sterowców typu Zeppelin i Parseval PL niemieckie siły zbrojne używały także sterowców typu Schütte-Lanz SL i Militär Gross-Basenach. Zakłady Schütte-Lanz przez cały czas swego istnienia prowadziły ambitne współzawodnictwo z wytwórnią grafa F. von Zeppelina, lecz zawsze pozostawały w cieniu swego wielkiego konkurenta (ogółem wyprodukowano 22 sterowce z oznaczeniem SL). Najbardziej znaną postacią w dziedzinie lotnictwa, wywodzącą się z gdańskiej Wyższej Szkoły Technicznej (niem. Technische Hochschule Danzig – THD), był konstruktor sterowców prof. Johann Schütte. Przybył on na gdańską uczelnię w październiku 1904 roku i objął katedrę budowy okrętów (niem. Theorie des Schiffes und Entwerfen von Schiffen), zaś sterowcami zainteresował się w sierpniu 1908 roku po katastrofie aerostatu grafa F. von Zeppelina LZ 4 i podjął się budowy sterowca własnej konstrukcji, wiążąc się początkowo z berlińskim wynalazcą,

¹⁴ H. Mordawski, *Siły powietrzne w I wojnie światowej*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2008, s. 25–27.

¹⁵ R. Umiastowski, *Ludzie przestworza*, Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa 1930, s. 380–382.

inż. Carlem Huberem, który opracował projekt balonu o drewnianym szkielecie. Podczas współpracy powstał zarys sterowca z drewnianym szkieletem, nazwanym systemem Hubera, który początkowo spotkał się ze zrozumieniem wśród kręgów wojskowych. Zastosowano m.in. szkielet z drewna osikowego, nowy kształt i usterzenie, nowy układ śmigieł oraz nowy sposób sterowania aerostatem (dwie luźne podwieszane gondole ze sterami połączone kablami). Na tamte czasy były to bardzo nowatorskie rozwiązania. W swych początkowych planach produkcyjnych prof. J. Schütte zakładał wybudowanie na Zatoce Gdańskiej hali pływającej, analogicznej do konstrukcji grafa F. von Zeppelin na Jeziorze Bodeńskim. Brak środków finansowych spowodował jednak zarzucenie tego projektu i konstruktor rozpoczął poszukiwania przedsiębiorcy, który umożliwiłby mu realizację badań. Natrafił wówczas na przemysłowca z Mannheim, Karla Lanza¹⁶. W wyniku porozumienia powstała firma pod nazwą Schütte-Lanz. Jesienią 1909 roku rozpoczęła ona w nowym zakładzie w Mannheim-Rheinau budowę pierwszego sterowca o nazwie SL I¹⁷. Po licznych próbach sterowiec odbył swój oficjalny lot 17 października 1911 roku, a następnie został sprzedany wojsku (dowódcą został kpt. von Zech)¹⁸. Cechą charakterystyczną sterowców SL była ich drewniana konstrukcja, którą prof. J. Schütte uważał za lepszą i właściwszą dla sterowców od duraluminiowych kratownic konstrukcji hr. F. von Zeppelina¹⁹. Drewniane konstrukcje prof. J. Schütte były niestety niechętnie widziane przez dowództwo Kaiserliche Marine, ponieważ uważano, że nie są przystosowane do wilgotnej atmosfery morskiej²⁰.

¹⁶ D. Haaland, *Der Luftschiffbau Schütte-Lanz Mannheim-Rheinau*, Mannheim 1990, s. 22–25; dane z prywatnego archiwum dr. M. Bakuna.

¹⁷ A. Jahn, *Die Luftwaffe 1918 Herausgegeben vom Luftfahrerdank*, Berlin 1920, s. 123; dane z prywatnego archiwum dr. M. Bakuna.

¹⁸ „Danziger Neuesten Nachrichten“ 1909, nr 229 – via M. Bakun; „Danziger Neuesten Nachrichten“ 1909, nr 238 – via dr M. Bakun.

¹⁹ R. Ruhnau, *Bericht auf dem Danzig-Archiv, Deutsche Luftschiffe*, „Unser Danzig“ 1989, nr 3, s. 8–9 – via dr M. Bakun.

²⁰ A. Celarek, *Sterowce w pierwszej wojnie światowej*, Wydawnictwo BiT, Gdańsk 2006, s. 29. Według danych ze specjalistycznej strony z sieci internetowej (http://zeppelin.mariwoj.pl/zep_woj3.htm [dostęp: 29.11.2014]), uzupełniających badania naukowe „1 X 1901 roku utworzono Batalion Lotniczy, składający się z 2 kompanii (13 oficerów, około 330 żołnierzy), stacjonujący w koszarach na Jungfernheide/Berlin-Reinickendorf... W 1907 otwarto szkołę lotniczą na lotnisku Berlin-Reinickendorf. W połowie 1907

W 1899 roku położono w armii niemieckiej podwaliny pod królewsko-pruskie siły powietrzne, wyposażone głównie w sterowce przydzielone do dowództwa wojsk transportowych (niem. Luftschifftruppe Inspektion der Verkehrstruppen), któremu do 1905 roku podlegały jednostki wolnych balonów obserwacyjnych (w 1895 r. stare konstrukcyjnie balony kuliste wycofano ze służby w armii, w ich miejsce wprowadzając stopniowo nowoczesne balony obserwacyjne na uwięzi – niem. Fessenballonen – Drachen-Fessen-Ballon – systemu Parseval-Bartsch von Sigsfeld). Decyzją niemieckiego Sztabu Generalnego w 1909 roku w Döberitz pod Berlinem utworzono pierwszy na terenie Cesarstwa Niemieckiego lotniczy ośrodek szkoleniowy (niem. Provisorische Militärfliegerschule; Provisorische Fliegerschule der Heeresverwaltung), zakładając ponadto wydatkowanie na rozwój sił powietrznych (Fliegerkräfte) niebagatelnej kwoty 7,6 mln marek²¹. Największym stowarzyszeniem lotniczym

roku trwały próby wojskowego sterowca M Groß-Basenach – był to tylko statek doświadczalny, niemniej był pierwszym wojskowym niemieckim sterowcem, w dodatku zbudowanym przez inżynierów wojskowych. Od XI 1908 roku służbę rozpoczyna pierwszy sterowiec zakupiony u cywilnego producenta – Zeppelin LZ 3, który jako Z I stacjonuje w Metz... W październiku 1911 roku utworzono 2 i 3 Batalion do obsługi sterowców, nadal pozostawiono batalion w Berlinie do obsługi balonów (w Bawarii utworzono samodzielny Oddział Lotniczy). 17.X.1911 start nowego sterowca Schütte-Lanz, który (po przebudowie) jako SL I w grudniu 1912 zostaje przyjęty na uzbrojenie. 2.II.1912 przejęcie sterowca Siemens-Schuckert (SS I) piątego już producenta (więcej od Siemens-Schuckerta nie kupowano). 1 X 1913 utworzono 4 i 5 batalion”.

²¹ W. Bihl, op. cit. „Oficjalnie wojskowa szkoła lotnicza w Döberitz rozpoczęła swą działalność latem 1910 r. pod dowództwem Hptm. de le Roi’a. Der Provisorischen Fliegertruppe zostały utworzone w Cesarstwie Niemieckim 1 października 1912 r., a główna siedziba znajdowała się w ww. Döberitz (21 oficerów i 306 podoficerów i żołnierzy) (...). Utworzono ponadto stacje lotnicze w Metz, Straßburg, Darmstadt i Kolonii [niem. Köln], które zebrano początkowo pod dowództwem drugiego oficera sztabowego wojsk lotniczych mjr. Siegerta z siedzibą w Metz. Głównym zadaniem wojsk lotniczych było przede wszystkim dalsze kształcenie pilotów i obserwatorów i w tym celu 21 „doświadczonych” pilotów oficerów rozdzielono na poszczególne stacje, aby kształcili młodą kadrę. Planowano, że w Döberitz stacjonować będzie 30 samolotów, a w poszczególnych stacjach od 15 do 20. Oprócz tego kurs pilotażu można było zdobyć przy fabrykach samolotów” – por. A. Olejko, M. Bakun, *Ohne Flieger – kein Tannenbergl. Udział lotnictwa w działaniach wojennych 1914 r. na północnym*

w Europie było Niemieckie Towarzystwo Floty Powietrznej (Deutsche Luftverkehr Verein), które w 1909 roku liczyło 3 tys. członków, a trzy lata później 12 500 członków, zaś przed wybuchem Wielkiej Wojny funkcjonowało w II Rzeszy kilkadziesiąt różnego rodzaju towarzystw lotniczych²².

W ramach rozwoju niemieckich sił powietrznych, w 1910 roku powstała w armii niemieckiej pierwsza sterowcowa jednostka lotnicza – sterowcowy batalion (niem. Luftschifferbataillon, Luftschiffer-Bataillon), zaś pierwsze manewry niemieckich jednostek lądowych z udziałem lotnictwa odbyły się jesienią 1911 roku. W chwili tworzenia niemieckich sił lotniczych „jedno z najważniejszych pytań jakie stawiali sobie ówcześni konstruktorzy samolotów brzmiało: jednopłatowiec czy dwupłatowiec”. Samoloty jednopłatowe były szybkie, zwinne, lecz ich konstrukcje narażone były na poddmuchy wiatru i tym samym były mało stabilne, miały też słaby udźwig. Samoloty dwupłatowe co prawda były wolniejsze, ale ich konstrukcje były bardziej stabilne w locie i o większych możliwościach udźwigu. Natomiast główne pytanie brzmiało „samolot czy sterowiec będzie bardziej przydatny dla armii”²³. Przedstawiciele powstającego niemieckiego przemysłu lotniczego nie mieli tak silnego poparcia kół rządowych oraz wpływów, jak przedstawiciele tzw. „kół sterowcowych” i aby temu zaradzić największe wytwórnie lotnicze w Niemczech (Albatros, Aviatik, Dornier, Euler, Grade, Harlan, Rumpler i Wright) założyły Niemieckie Towarzystwo Przemysłu Lotniczego (niem. Verein Deutsche Flugzeug-Industrielle). Podczas wspomnia-

odcinku Frontu Wschodniego z uwzględnieniem bitwy pod Tannenbergiem, Archiwum Państwowe w Olsztynie, Olsztyn 2015, s. 80–83; *Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648–1939*, Bd. 3, Abschnitt V, *Von der Entlassung Bismarcks bis zum Ende der Ersten Weltkrieges 1890–1918*, München 1979, s. 294; A.V. Körder, *Die deutschen Fliegertruppen*, [w:] *Der Soldat, Blätter für deutsche Wehr und Ehr*, Heft 7, 1934.

²² „Należeli do niego znani przemysłowcy, politycy a w 1912 r., aby dorównać Francji w dziedzinie lotnictwa pod patronatem ks. Henryka Pruskiego zorganizowano szereg zbiórek i loterii pieniężnych w całych Niemczech, które następnie postanowiono przeznaczyć na zakup nowych samolotów, szkolenia pilotów, organizację zawodów sportowo-lotniczych i badania lotnicze” – por. A. Olejko, M. Bakun, op. cit.; „Flugsport” 1912, nr 10, s. 5; Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz in Berlin, I. HA, Rep. 120, Lu, nr 8, [b.p.]: Vereinheitlichung des deutschen Luftverkehrs 1925.

²³ *Der Luftkrieg 1914–1915. Unter Verwendung von Feldpostbriefen und Berichten von Augenzeugen*, Leipzig 1915, s. 13.

nych manewrów cesarskiej armii w Meklemburgii we wrześniu 1911 roku wzięły udział cztery jednopłatowe samoloty typu Etrich-Rumpler „Taube” i cztery dwupłatowe typu Albatros (wzorowane na francuskim typie Farman), pilotowane przez lotników wyszkolonych w prywatnej szkole Augusta Eulera w Darmstadt bądź w ww. szkole lotniczej w Döberitz²⁴.

W 1911 roku powstały kolejne Luftschifferbataillone 2. i 3., a w 1913 roku Luftschifferbataillone 4. i 5. Z dniem 1 października 1912 roku ostatecznie utworzono w II Rzeszy królewsko-pruskie siły powietrzne (niem. Königliche Preussische Fliegertruppe), liczące 21 oficerów oraz 306 podoficerów i żołnierzy obsługi, w tym samym roku utworzono dowództwo jednostek lotniczych (Inspekcja Wojsk Lotniczych w Berlinie – niem. Inspektion der Fliegertruppen in Berlin – a głównodowodzącym został Oberst [Obst. – płk.] Eberhard)²⁵. 1 października 1913 roku powołano do życia pierwsze bataliony lotnicze (niem. Fliegerbataillone – Flieger-Bataillone) Nr 1– Nr 4, stacjonujące w Döberitz, Posen (pol. Poznań), Köln i Strasburgu (Elsas) oraz jeden bawarski stacjonujący w podmonachijskim Schliesenheim²⁶ (w skład każdego z nich wchodziły trzy kompanie lotnicze – niem. Fliegerkompanie). Pruskie Fliegerbataillone Nr 1 z Döberitz, Nr 2 z Posen, Nr 3 z Köln i Nr 4 z Strasbourga podlegały Inspektion der Fliegertruppen in Berlin²⁷. W tymże 1913 roku nowo powstałe sta-

²⁴ „Głównym zadaniem wojsk lotniczych było przede wszystkim dalsze kształcenie pilotów i obserwatorów i w tym celu 21 „doświadczonych” pilotów oficerów rozdzielono na poszczególne stacje, aby kształcili młodą kadre. Planowano, że w Döberitz stacjonować będzie 30 samolotów, a w poszczególnych stacjach od 15 do 20. Oprócz tego kurs pilotażu można było zdobyć przy fabrykach samolotów” – por. A. Olejko, M. Bakun, op. cit.; *Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648–1939*, Bd. 3, Abschnitt V, *Von der Entlassung Bismarcks bis zum Ende der Ersten Weltkrieges 1890–1918*, München 1979, s. 294; A.V. Körder, op. cit.

²⁵ W. Bihl, op. cit.; S. Rosenboom, op. cit.; H. Potempa, op. cit. W listopadzie 1910 r. szef niemieckiego Sztabu Generalnego gen. Helmuth von Moltke powołał do życia Inspektorat Lotnictwa i Pojazdów Samochodowych.

²⁶ S. Rosenboom, op. cit.; H. Potempa, op. cit.; O. Richter, *Feldluftschiffer. The German Ballon Corps and Aerial Reconnaissance*, Erlangen 2013, s. 5.

²⁷ „Główny garnizon znajdował się w Döberitz, kolejny w Poznaniu [niem. Posen] z ekspozyturami w Grudziądzu [niem. Graudenz] i Królewcu [niem. Königsberg], trzeci w Kolonii z Hanowerem i Darmstadt, czwarty mieścił się w Strasburgu w Alzacji z ekspozyturami w Metz i Freiburgu Bryzgowijskim [niem. Freiburg im Breisgau]. Pokojowa obsada dla

cje lotnicze (niem. Fliegerstation) w Metz, Strasbourgu i Darmstadt utworzyły pierwsze w Niemczech zgrupowanie lotnicze (niem. Fliegergruppe), dowodzone przez mjr. Siegertsa. Rozkaz niemieckiego Sztabu Generalnego z 26 września 1912 roku mówił, że „każdy korpus armijny musi posiadać co najmniej jedną stację lotniczą (Fliegerstation). Stacja lotnicza ma za zadanie wykształcenie pilota i dopracowanie wykorzystania samolotów w służbie wojskowej”²⁸. Decyzją OHL z 1 kwietnia 1914 roku każdy połowy korpus armijny (niem. Armeekorps) otrzymał do swej dyspozycji jedną z ww. Fliegerstationen. W ramach rozwoju, jak i ewolucji nazewnictwa niemieckich sił powietrznych do 1914 roku powstało ponadto osiem połowych jednostek balonowych (niem. Feldluftschiffer-Abteilungen). Według założeń sztabowych OHL zakładano stworzenie do 1914 roku: dowództwa sił lotniczych wojsk transportowych (niem. Fliegerkommandos der Luftschiffer-Abteilung der Verkerhstruppen); siedmiu fortecznych oddziałów lotniczych (FeFA), każdy w składzie po sześć samolotów i 33 połowych oddziałów lotniczych (FFA), każdy w składzie po sześć samolotów²⁹.

„Piąta broń” idzie na wojnę

Według ówczesnych norm szkoleniowych, od załogi samolotu wymagano jedynie meldunków o ruchach wojsk nieprzyjaciela, lecz w ramach eksperymentu zimą 1912/1913 roku dokonano na terenie Niemiec sprawdzenia przydatności samolotu do kierowania ogniem artylerii (na poligonie artyleryjskim w Jüterborgu pod Berlinem uży-

batalionu nr 1 w Döberitz wynosiła 13 oficerów i 452 podoficerów i żołnierzy, dla pozostałych batalionów po 12 oficerów i 398 podoficerów i żołnierzy. Dodatkowo w przyłotniskowych zakładach zatrudnieni byli cywilni robotnicy do wykonywania drobnych napraw i remontów samolotów. Batalion Döberitz składał się z dwóch pruskich i jednej saskiej kompanii lotniczej, która 1 kwietnia 1914 r. przebazowana została do Großenhain w Saksonii. Piąty bawarski batalion lotniczy stacjonował w Schleißheim niedaleko Monachium [niem. München, baw. Minga]” – por. W. Hofstaetter, *Geschichte der Luftfahrt*, Berlin 1935, s. 77; G. Wegner, *Die Stellenbesetzung der aktiven Regimenter, Bataillone und Abteilungen von der Stiftung bzw. Aufstellung bis zum 26. August 1939*, Osnabrück 1993, s. 378–379 via A. Olejko, M. Bakun, op. cit.

²⁸ A. Olejko, M. Bakun, op. cit.; General der Kavallerie von Hoepfner, *Deutschlands Krieg in der Luft, Ein Rückblick auf die Entwicklung und die Leistungen unserer Heeres-Luftstreitkräfte im Weltkriege*, Leipzig 1921, s. 3.

²⁹ *Die Entwicklung...*, op. cit., s. 9–13; W. Bihl, op. cit.

to trzech samolotów)³⁰. W imprezach na rzecz popularyzacji lotnictwa, organizowanych na terenie Cesarstwa Niemieckiego typu „Ostmarkenflug” (Breslau [pol. Wrocław] 21 czerwca 1914 roku z udziałem 16 wojskowych i 20 prywatnych samolotów wyprodukowanych w Niemczech), niemieccy piloci wojskowi zdobywali cenne doświadczenia, które niebawem mieli wykorzystać w „wojennej dobie”³¹.

Głównymi dostawcami sprzętu lotniczego dla niemieckiej armii w 1914 roku były zakłady Albatros Werke AG, Luft-Verkehrs-Gesellschaft (LVG) i Automobil und Aviatik AG, zaś w mniejszym stopniu wytwórnie Edmund Rumpler Flugzeugwerke, Gothaer Waggonfabrik, Deutsche Flugzeug-Werke (DFW), Euler, Fokker Aeroplanbau, Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) oraz dla jednostek z Bawarii Otto-Flugzeugwerke³². Gdy w 1914 roku „pachniało prochem

³⁰ W kwestii komunikacji załóg samolotów z bateriami artylerii na ziemi, zastosowano wypuszczane z samolotów flary (kolor czerwony oznaczał, że ostrzał był za krótki, zielony, że pociski padły zbyt daleko). Przeprowadzono także próby bombardowania celów naziemnych, choć bombardowanie „zarezerwowane było dla sterowców”, to jednak Sztab Generalny chciał sprawdzić możliwości samolotów. W połowie 1913 r. zostały przygotowane dla eskadr lotniczych pierwsze 5 kg i 10 kg bomby. Odbywano również pierwsze loty nocne, podczas których ćwiczyło się umiejętności pilotów, a nade wszystko obserwatorów” – por. A. Olejko, M. Bakun, op. cit.; W. Schwipps, *Schwerer als Luft. Die Frühzeit der Flugtechnik in Deutschland*, Bernard & Graefe, Koblenz 1984, s. 130.

³¹ Wskutek prowadzonego na terenie II Rzeszy szkolenia, liczba pilotów stale rosła, zaś liczba obserwatorów niestety malała i dlatego na początku 1914 r., celem „podwyższenia autorytetu obserwatora poprzez przydzielenie mu osobnej odznaki (piloci taką mieli od 1913 r.)”, wydłużono czasu szkolenia do trzech miesięcy. „Dowódcą samolotu stał się obserwator, a ranga pilota została obniżona do roli »szofera«” (w niemieckim slangu lotniczym pilota nazywano Emilem, zaś obserwatora Franzem); A. Olejko, M. Bakun, op. cit.; W. Schwipps, op. cit.

³² A. Olejko, M. Bakun, op. cit.; W. Schwipps, op. cit., s. 131. W połowie 1914 r. wytwórnie te zatrudniały ok. 2 500 robotników, a ich moce przerobowe oceniano na około 100 samolotów miesięcznie. Na początku 1914 r. niemiecki Sztab Generalny określił wymogi, jakie musiały spełniać nowe konstrukcje lotnicze, a głównym warunkiem był zapis, że wszystkie materiały, z których był wykonany samolot musiały pochodzić z Niemiec. Np. mieszanka napędowa musiała wystarczać na co najmniej cztery godziny lotu (silnik Mercedes (100 KM) miał zużycie paliwa szacowane na 40 litrów/h), dodatkowo w samolocie musiał być zamontowany podręczny karnister „o pojemności wystarczającej na 30 minutowy lot. Ponadto szczególny nacisk, w nowych konstrukcjach, położony miał być

w starej Europie, samolot miał być głównie narzędziem szpiegow-
skim, służącym do obserwacji ruchów wojsk przeciwnika. Miał szyb-
ko przekazywać meldunki, a w szczególnych przypadkach zboom-
bardować pozycje wroga”³³.

W chwili wybuchu Wielkiej Wojny w 1914 roku, w skład nie-
mieckich sił powietrznych wchodziły: jednostki balonów obserwa-
cyjnych na uwięzi (Feld-Fulftschiffer-Trup – FLS-Trupp); jednostki
sterowców (Feld-Luftschiffer-Abteilung – FLSA); jednostki lotnicze
(Fliegerkräfte z zapleczem technicznym w tyłowych etapowych par-
kach lotniczych – niem. Etappen Flugzeug Park [EFP] podległych
tyłowym dowództwom technicznym – niem. Etappen Inspektio-
nen [EI]); jednostki artylerii przeciwlotniczej (niem. Flugabwehrab-
teilungen)³⁴. Lotnictwo bojowe dysponowało siłą ponad 235–240
samolotów z 254 pilotami i 271 obserwatorami, zgrupowanymi
w królewsko-pruskich, saskich i królewsko-bawarskich FFA. Mobi-
lizacja ogłoszona w kajzerowskich Niemczech 2 sierpnia 1914 roku
spowodowała, że z ok. 500 samolotów (bawarski kontyngent liczył
45 samolotów) do walki wystawiono 30 pruskich i trzy bawarskie
(k.b. FFA 4.b, k.b. FFA 5.b i k.b. FFA 6.b oraz jeden FeFA) – łącznie
33 FFA³⁵ oraz osiem FeFA³⁶. W ramach mobilizacji w kajzerow-
skich Niemczech stworzono następujące połowe jednostki lotnicze:
z Fliegerbataillon 1.: FFA 1., FFA 11., FFA 30. – (Döberitz); FFA 7.,
FAA 12., EFP 1. – (Döberitz); FFA 23., FFA 24., FFA 29 i saski EFP 3.
– (Grosenheim); z Fliegerbataillon 2.: FFA 13., FFA 19. FeFA 4., EFP 8.
– oßen; FFA 16., 17., FeFA 6. – Graudentz; FFA 14., 15., FeFA 5.,

na dobrą widoczność zarówno dla pilota, jak i obserwatora. Kadłub musiał
być chroniony przeciw odłamkom, prędkość samolotu miała wynosić
przynajmniej 90 km/h, a wysokość 800 m osiągnięta miała być w co najmniej
w 15 minut. Ponadto konstrukcja musiała być łatwa w demontażu i zdolna
do przewozu drogą kolejową”.

³³ W.J. Boyne, op. cit., s. 50; W. Schwipps, op. cit., s. 131 via A. Olejko, M. Bakun,
op. cit.

³⁴ Wg *Die Entwicklung...* (op. cit., s. 26, 72) niemiecka artyleria plot. w sierpniu
1914 r. zmobilizowała sześć samochodowych i 12 dział z ciągiem konnym,
kal. 7,5 cm (75 mm). W okresie Wielkiej Wojny liczba dział niemieckiej
artylerii plot. wzrosła: 1915 r. – do 200, 1916 r. – do 500, 1917 r. – do
1500, 1918 r. – do 2 tys. (każda Dywizja Piechoty – DP – miała na swym
wyposażeniu w artylerii plot. lekkie kalibry dział do 7,7 cm – 77 mm –
łącznie).

³⁵ H. Potempa, op. cit.; O. Richter, op. cit.

³⁶ S. Rosenboom, op. cit., H. Potempa (op. cit.) podaje liczbę 232 samolotów.

FeFA 7. – Königsberg; z Fliegerbataillon 3.: FFA 9., FFA 10., FeFA 3, EFP 4. – Köln; FFA 21., FFA 22., FFA 28., EFP 2. – Hannover; FFA 6., FFA 18., FFA 27, EFP 5. – Darmstadt; z Fliegerbataillon 4.: FFA 3., FFA 4., FeFA 2. – Strasburg; FFA 2., FFA 5., FFA 8., FeFA 1. – Metz; FFA 20., FFA 25., FFA 26., EFP 7. – Freiburg; bawarskie (niem. Bayerische) FFA 1., FFA 2., FFA 3. – Ober Schliesenheim; FeFA – Germerheim; EFP 6. – Ober Schliesenheim³⁷. Łącznie 2 sierpnia 1914 roku na terenie kajzerowskiej II Rzeszy zmobilizowano w ramach pięciu Fliegerbataillon 33 połowe bojowe FFA, każdy po sześć samolotów (198 samolotów, 495 oficerów, 3861 podoficerów i żołnierzy), osiem jednostek lotniczego zaplecza technicznego (EFP osiągnęły gotowość bojową w dniach 11–13 sierpnia 1914 roku) – 99 [32?] samolotów, 16 oficerów, 572 podoficerów i żołnierzy), osiem fortecznych bojowych FeFA, każdy po sześć samolotów (48 samolotów 32 oficerów, 296 oficerów i żołnierzy)³⁸.

Niemiecka armijna flota sterowcowa przeznaczona do działań wojennych miała liczyć, wg planowania niemieckiego Kriegsministerium, 12 sterowców, lecz w sierpniu 1914 roku pierwotnie zmobilizowano 11 dowództw i załóg (niem. Luftschiffenkommandos) dla 11 sterowców, w tym sześć wojskowych (Z IV, V, VI, VII, VIII, IX), dwa przejęte przez armię cywilne sterowce pasażerskie („Hansa” i „Sachsen”) i trzy typu SL II „Liegnitz”, PL P IV i Militär Gross-Basenach M IV). Połowe jednostki armijne pilnie potrzebowały w ramach wsparcia, w realiach nowoczesnej wojny jednostek balonów obserwacyjnych, tak bardzo przydatnych do precyzyjnego niszczenia ogniem artylerii wrogich celów. Tym sposobem w sierpniu 1914 roku zmobilizowano i wysłano w pole 15 fortecznych oddziałów balonowych (niem. Festungsluftschiffer-Trupps – Feldluftschiffer-Abteilung – FLS Trupp) 1., 5., 10., 13., 14., 15., 18., 19., 20., 21., 22., 23., 24., 26., 29., z których każdy składał się z dowódcy, oficera weterynarii, jednego balonu obserwacyjnego na uwięzi (niem. Drachenballon M 98.) i jednego balonu rezerwowego tego samego

³⁷ *Die Entwicklung...*, op. cit., s. 3, 9–12, 18–19; S. Rosenboom, op. cit., s. 91.

³⁸ *Die Entwicklung...*, op. cit.; S. Rosenboom, op. cit. Do 6 VIII 1914 r. siły te miały być gotowe do wymarszu, a ich wymarsz w pole nastąpił w dniach 8–10 VIII 1914 r. *General der Kavallerie von Hoepfner ...* (op. cit., s. 6) podaje, że po ogłoszeniu mobilizacji kajzerowskie Niemcy były w stanie wystawić 34 Feldfliegerabteilungen liczące po osiem samolotów każdy i siedem Festung Flieger Abteilung po cztery samoloty każdy.

typu, ośmiu oficerów – czterech obserwatorów-oficerów, 177 podoficerów i żołnierzy, 123 koni, i zaplecza transportowego – 19 samochodów (w tzw. „kolumnie gazowej” każdy oddział miał jeden balon obserwacyjny ww. typu, dwóch oficerów, 93 podoficerów i żołnierzy i 71 koni)³⁹.

Z chwilą rozpoczęcia w 1914 roku działań wojennych Wielkiej Wojny, siły powietrzne wojsk transportowych (niem. Luftstreitkräfte den Verkehrstruppen), gdyż to było nazwą obowiązującą niemieckich sił powietrznych⁴⁰, pod względem strukturalnym podlegały dowództwu jednostek lotniczych (niem. Inspektion der Fliegertruppen), które z kolei podlegało dowództwu Wojsk Lotniczych i Transportowych (niem. Militärluft-Und Kraftfahrwessens), a to zaś było podległe naczelnemu dowództwu transportu wojskowego (niem. Generalinspetkition des Militärverkehrsweessens)⁴¹. Na priorytetowy dla OHL Front Zachodni (zachodni teatr działań wojennych – Belgia–Francja) przydzieliło ono w 1914 roku 190 samolotów, pięć sterowców i 16 balonów obserwacyjnych na uwięzi, zaś na drugorzędny dla OHL Front Wschodni przydzielono tylko 36 samolotów, jeden sterowiec i sześć balonów obserwacyjnych na uwięzi!⁴² Niemieckie siły lotnicze po rozpoczęciu działań wojennych, zgodnie z założeniami OHL, przydzielono do 25 korpusów armijnych i ośmiu dowództw

³⁹ O. Richter, op. cit.

⁴⁰ H. Potempa, op. cit.; W. Bihl, op. cit.; S. Rosenboom, op. cit., s. 5–6, 19–21, 51, 85.

⁴¹ Stawianie balonów obserwacyjnych typu M 98., których obserwatorzy mieli współpracować z artylerią polową miano wykonywać do wysokości 2000–2400 m. *Die Entwicklung...* (op. cit., s. 3, 9–12, 18–19, 91) podaje, że łącznie po mobilizacji w polu było 17 FLS Truppen (każdy liczył pięciu oficerów, 109 podoficerów i żołnierzy, 53 koni, osiem samochodów i po jednym balonie obserwacyjnym na uwięzi). W literaturze przedmiotu występuje także liczba 18 zmobilizowanych FLS Truppen. Według danych ze specjalistycznej strony poświęconej sterowcom, uzupełniających stan badań na ich temat (http://zeppelin.mariwoj.pl/zep_woj3.htm – [dostęp: 29.11.2014]) Generalinspekteurem des Militärverkehrsweessens był generalleutnant Karl Heinrich von Hänisch; na czele Inspektion des Militär-juft-und Kraftfahrzeugweessens (ILuK) stał generalleutnant Wilhelm Messing, zaś Inspektion der Luftschiffertruppen (ILuft) Obst. von Barfus.

⁴² S. Rosenboom, op. cit.; H. Potempa, op. cit.; O. Richter, op. cit. *Die Entwicklung...* (op. cit., s. 23) podaje, że do polowych armii niemieckich przydzielono w 1914 r. 226 samolotów, sześć sterowców i 22 balony obserwacyjne na uwięzi.

armii polowych (Oddziały Sterowców podlegały operacyjnie OHL, zaś administracyjnie dowództwom poszczególnych korpusów armijnych)⁴³.

Niemieckie sterowce nad Frontem Wschodnim

Kajzerowskie Niemcy od 1914 roku prowadziły wojnę na dwa fronty, a celem OHL było jak najdłuższe powstrzymanie ze wschodu uderzenia armii rosyjskiej. Zgodnie ze słowami cesarza Wilhelma II Hohenzollerna: „Żołnierze wróćcie do domu, zanim opadną liście”⁴⁴, zakładano krótką wojnę (w sześć tygodni zamierzano rozprawić się na zachodzie z armią francuską, a po przegraniu sił z zachodu na wschód zakładano rozprawienie się z armią carskiej Rosji). W chwili gdy okazało się, że armia carskiej Rosji znacz-

⁴³ S. Rosenboom, op. cit.; H. Potempa, op. cit.; O. Richter, op. cit.; *Die Entwicklung der deutsche Luftstreitkräfte im ersten Weltkrieg, Diplomarbeit von Berthold Josten*, Karl-Marx Universität 1963, zbiory Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr w Poczdamie. FFA – Feld-Flieger-Abteilung, FeFA – Festungs-Flieger-Abteilung, FLSA – Feld-Luftschiiffer-Abteilung, EFP – Etappen- Flugzeug-Park, FLS- Trupp – Feld-Fulftschiiffer-Trup. Według danych z specjalistycznej strony poświęconej sterowcom, uzupełniających stan badań na ich temat (http://zeppelin.mariwoj.pl/zep_woj3.htm [dostęp: 29.11.2014]) były to: Korpus Gwardyjski – Berlin – 1. Batalion (L 1.): 1. kompania – Berlin-Reinickendorf/Tegel, 2. kompania – Berlin-Reinickendorf/Tegel, 1. Besspannabteilung – Berlin-Reinickendorf/Tegel (szkoła lotników balonów polowych i fortecznych od 1907 r.); 2. Batalion (L 2.) – szkoła lotników sterowcowych, Sztab – Berlin-Reinickendorf, później Jüterbog, 1. kompania – Berlin-Reinickendorf/Tegel, później Jüterbog, 2. kompania – Hannover-Vahrenwalder Heide, 3. kompania – Drezno [niem. Dresden] (podlegała 1. saskiemu Korpusowi Armijnemu [KA] w Dreźnie [XII KA]); VIII K.A. – Koblenca [niem. Koblenz] – 3. Batalion (L 3.): Sztab – Kolonia-Butzweilerhof (Bickendorf), 1. kompania – Kolonia-Butzweilerhof, 2. kompania – Düsseldorf, 3. kompania – Trewir [niem. Trier]; XIV K.A. – Karlsruhe – 4. Batalion (L 4.) (podległy wirtembierskiemu KA w Stuttgarcie [XIII KA]): Sztab – Mannheim-Sandhofen, 1. kompania – Mannheim-Sandhofen, 2. kompania – Metz, 3. kompania – Lahr, 4. kompania – Friedrichshafen-Löwental; I K.A. – Królewiec – 5. Batalion (L 5.): Sztab – Grudziądz (stacjonujący także w Legnicy [niem. Liegnitz]), 1. kompania – Królewiec (także w Olsztynie [niem. Allenstein]), 2. kompania – Grudziądz (także w Legnicy), 3. kompania – Piła (niem. Schneidemühl – także w Poznaniu). Korzystające z balonów polowe i forteczne oddziały obserwacyjne były wyodrębnione ze struktury lotnictwa.

⁴⁴ I. Kienzler, *Wielka Wojna 1914–1918*, Znak, Warszawa 2014, s. 24.

nie szybciej osiągnęła gotowość bojową i dwie połowe armie 1. i 2. zagroziły terenom Prus Wschodnich (niem. Ostpreussen), w Berlinie zapanowała konsternacja. Przed wybuchem Wielkiej Wojny na terenach Pomorza (niem. Pommern) i Prus Wschodnich, czyli na zapleczu przyszłego Frontu Wschodniego (niem. Ostfront), podstawową jednostką lotniczą był Fliegerbataillon Nr 2 (jego sztab i 1. kompania stacjonowały w Posen, 2. kompania w Graudenz, a 3. kompania w Königsberg)⁴⁵. Do obrony Prus Wschodnich wyznaczona została połowa 8. Armia, której siły lotnicze w sierpniu 1914 roku składały się z czterech FFA (FFA 14., 15., 15., 17. z Fliegerbataillone 2.), sześciu FLS Trupp (Fessenballons), trzech FeFA (FeFA 4. z Posen, FeFA 6. z Kulm i FeFA 5. z Lotzen), trzech sterowców (LZ 17 „Sachsen”, LZ 13 „Hansa” i LZ 11 „Victoria Luise”) oraz jednego zapasowego parku lotniczego EFP 8.⁴⁶ Już w trakcie działań wojennych, w ramach przeformowania FeFA, powstały następujące FFA: z FeFA 4. (Posen) powstał 28 sierpnia 1914 roku ww. FFA 36.; z FeFA 5. (Königsberg) 13 września 1914 roku powstał FFA 45.; z FeFA 6. (Graudenz) 13 września 1914 roku powstał FFA 43; z FeFA 7. (Boyen [pol. Giżycko]) 13 września 1914 roku powstał FFA 37.; z FeFA 8. (Breslau) 18 stycznia 1915 roku powstał FFA 52; z FeFA 9. (Glogau, [pol. Głogów]) 29 grudnia 1914 roku powstał FFA 48.; z 2. FeFA Posen 29 listopada 1914 roku powstał FFA 47.; z 2. FeFA Boyen 1 kwietnia 1915 roku powstał FFA 58.; z 2. FeFA Königsberg 18 stycznia 1915

⁴⁵ Każda z ww. jednostek, w momencie wybuchu wojny była zobowiązana do zorganizowania określonych jednostek lotniczych (FFA) na potrzeby frontu – por. S. Rosenboom, op. cit., s. 5–6, 19–21, 51, 85; H. Potempa, op. cit., s. 101; O. Richter, op. cit., s. 5.

⁴⁶ Bezpośrednio podległą dowództwu połowej 8. Armii był FFA. 16. oraz FeFA 4; dalsze trzy FFA znajdowały się przy korpusach armijnych (niem. Armeekorps): przy I Korpusie gen. piechoty Hermana von Francois znalazł się FFA 14.; przy XVII Korpusie gen. kawalerii Augusta von Mackensen’a FFA 17., zaś przy XX Korpusie gen. artylerii Friedricha von Scholtza FFA 15. (dodatkowo od 1 IX 1914 r. przy I. Korpusie Rezerwy (niem. Reservekorps) gen. por. Otto von Belowa znalazł się FFA 37.). Na Froncie Wschodnim jesienią 1914 r. znajdowało się sześć, a do końca roku siedem FFA z ponad 40 samolotami, zaś w latach 1915–1918 w gronie przydzielonych na stałe na Front Wschodni jednostek znajdowały się np. FFA 14., 31., 37. – por. *Die Entwicklung...*, op. cit.; A. Olejko, M. Bakun, op. cit., s. 90–91; *Der Weltkrieg 1914 bis 1918, Bearbeitet im Reichsarchiv, Die militärischen Operationen zu Lande, Zweiter Band, Die Befreiung Ostpreussen*, Berlin 1925, s. 358–359.

roku powstał FFA 51.; z 2. FeFA Graudentz 14 marca 1915 roku powstał FFA 56. Tym sposobem powstał niemiecki FFA 36., który jako sojusznicza jednostka lotnicza K.u.K. Luftschifferabteilung, znalazł się jesienią 1914 roku na terenie Galicji⁴⁷.

O ile w chwili wybuchu wojny podstawowym zadaniem załóg lotniczych była obserwacja ruchów nieprzyjaciela, o tyle zadaniem załóg sterowców było działanie ofensywne! W ramach lotów bojowych, głównym zadaniem załóg lotniczych było rozpoznanie (obserwatorzy mogli dostrzec gołym okiem ludzi z odległości 1200–1500 m, a w kolumnach z wysokości 2500 do 3000 m)⁴⁸, gdyż to właśnie obserwacja była konieczna do prowadzenia bądź wojny manewrowej, bądź pozycyjnej, gdzie niezbędne „stało się konieczne sporządzanie dokładnych notatek. Niezbędne stało się wykorzystanie aparatu fotograficznego, a radio umożliwiło szybkie przekazywanie informacji np. o kierunku i celności ostrzału artyleryjskiego”⁴⁹.

Przez pierwsze miesiące walk na Froncie Wschodnim niemieckie FFA i FeFA wyposażone były głównie w jednopłatowe samoloty typu Etrich-Rumpler „Taube” oraz dwupłatowe typu Albatros B. I.⁵⁰

⁴⁷ SAW-KA, Gruppe 157 1 g, Russland II. Sommer-Herbst. Feldakten der oe.-u. Wehrmacht im Heeresarchiv Wien – teczka Deutsche Feldfliegerabt. 36 für die beschreibung Russland-feldzug – 1914.

⁴⁸ A. Olejko, M. Bakun, op. cit., s. 88–91; J.H. Morrow Jr., *The Great War in the Air, Military Aviation from 1909 to 1921*, Smithsonian Institution Press, Washington–London 1993, s. 86.

⁴⁹ „Pierwsi piloci wojskowi w Niemczech byli przeważnie zwykłymi żołnierzami, lub podoficerami. Wywodzili się z różnych rodzajów sił zbrojnych: piechoty, kawalerii, czy artylerii. Do tego dowódcą samolotu był obserwator, a pilot pełnił zaledwie rolę »szofer«” – por. A. Olejko, M. Bakun, op. cit.; W.J. Boyne, op. cit., s. 69.

⁵⁰ Niemiecka załoga samolotu nie miała własnego charakterystycznego munduru, a jedynie oznaczenia, w przeciwieństwie do lotników rosyjskich – samoloty lotnictwa niemieckiego oznakowane były czarnymi krzyżami (niem. Ritterkreuz). „Uzbrojenie samolotu zależało od tego, co do kabiny udało się zabrać pilotowi. Przeważnie był to pistolet lub mały karabin do obrony przed innym samolotem [ulubionym uzbrojeniem pilotów był karabin Mauzer M 1896, na wyposażeniu samolotu pilot miał tzw. tubę komunikacyjną do porozumiewania się z obserwatorem] a do tego dochodziły 5 lub 10 kg bomby lub strzały lotnika (Fliegerpfeile). Oczywiście taka wartość bojowa była znikoma, oprócz tego nie istniał też system zaopatrzenia w paliwo i części zamienne, a mechanicy często sami na własną rękę jeździli do fabryk po silniki” – por. A. Olejko, M. Bakun, op. cit.; *General der Kavallerie von Hoeppner...*, op. cit., s. 17. A. Olejko, M. Bakun,

Jeden z niemieckich pilotów, tak opisywał lotniczą codzienność na północnym odcinku Frontu Wschodniego:

Nasza stacja lotnicza znajdowała się blisko granicy [rosyjskiej]. Przychodzi depesza, a gwizdzący sygnał oznaczał alarm. Do wykonania zwiadu wybrany został dwupłatowiec (Albatros) [B. I], by ustalić siłę wojsk [rosyjskich] i kierunek marszu. Zajmuję miejsce za obserwatorem. Jest silny wiatr i bardzo buja. Lecimy na wysokości 100 metrów. Mój towarzysz [obserwator] wskazuje nagle na ukos, gdzie jego lornetka odkryła związki wojsk. Daję pełny gaz i z prędkością 120 km/h idę na Rosjan. Jesteśmy na wysokości 400 metrów. Podnoszę maszynę jeszcze na 1000 metrów. I to było dobre, ponieważ już wznoszą się w dole chmurki i pierwsze pociski piechoty gwizdzą koło nas. Obserwator skrupulatnie szkicuje pozycje wojsk. Idziemy jeszcze na 1500 metrów, bo dość nieprzyjemnie [oddziały rosyjskie] plują z karabinów maszynowych. Jeszcze raz musimy zejść na dół. Zmniejszam moc silnika mojego Albatrosa [B. I] i okrążam w szybkim tempie pozycje nieprzyjaciela. Z zimną krwią obserwator nanosi na mapę ostatnie poprawki i wtedy daje mi znak ręką: nasze zadanie zostało wykonane. Podczas gdy ja zawracam maszynę, mój obserwator wystrzeliwuje cały magazynek rewolweru [w stronę przeciwnika na ziemi]. Po godzinie jesteśmy już na stacji [lotnisku] i zdajemy meldunek⁵¹.

op. cit.; N. Cornish, *The Russian Army 1914–1918*, Osprey Publishing, Oxford 2001, s. 7, 42. W chwili rozpoczęcia działań wojennych pojawiła się bardzo istotna kwestia wprowadzenia precyzyjnego oznakowania niemieckich wodnosamolotów z bazy w Pucku, które mogły być mylone przez niemieckie wojska lądowe z samolotami rosyjskimi. Meldunek Oblt. zur See K. von Gorrissen, dowódcy puckiej jednostki z 15 IX 1914 r. skierowany do dowództwa XX Korpusu Olsztynie [niem. Allenstein] informował o konieczności zmian w oznakowaniu wodnosamolotów Cesarskiej Marynarki Wojennej [Kaiserliche Marine], które miały wkrótce zostać włączone do operacji w Prusach Wschodnich. „Nakazywano w nim by wodnosamoloty miały jako znak rozpoznawczy, zamiast typowych dla wojska żelaznych krzyży, zwykłe krzyże w formie belkowej. Stało się tak gdyż krążyła pogłoska, że w Prusach Wschodnich zauważono rosyjskie samoloty, z których część miała także krzyże w formie belkowej jako znaki rozpoznawcze – jak się wydaje, dla zmylenia niemieckich oddziałów (według doniesień prasowych, tak oznakowany rosyjski samolot miał być zestrzelony koło Olsztyna). Wraz z treścią ww. rozkazu pojawiły się wątpliwości, czy w tym stanie rzeczy wodnosamoloty Kaiserliche Marine nie znajdują się w poważnym niebezpieczeństwie ze strony własnych oddziałów” – por. A. Olejko, M. Bakun, op. cit.; Bundes Militär Archiv Freiburg, RM 112/145 [b.p.]: Befehlshaber Luftfahrt Abteilung z 15 IX 1914 r.

⁵¹ A. Olejko, M. Bakun, op. cit.; *Der Luftkrieg 1914–1915...*, op. cit., s. 125–126.

Ofensywna rola załóg sterowców w polu polegała początkowo na bombardowaniu twierdz i rejonów koncentracji wrogich wojsk⁵² za linią tworzącego się Frontu Zachodniego, gdzie po raz pierwszy OHL użyło sterowców 6 sierpnia 1914 roku (załoga sterowca Z VI dokonała pierwszego bombardowania z powietrza – 200 kg bomb zrzucono na Liege – załoga z powodu chmur zeszła na 1 580 m, chcąc odszukać cel ataku i sterowiec został tak poważnie uszkodzony ogniem obrony plot., że podczas lądowania w bazie doszło do kraksy). Pierwszą stratę w Wielkiej Wojnie lotnictwo niemieckie poniosło 11 sierpnia 1914 roku (zestrzelona została załoga samolotu w składzie Janov/Koch – w pierwszym miesiącu walk straty niemieckiego lotnictwa wyniosły ponad 20 lotników)⁵³. Szczególnie aktywnie OHL użyło lotnictwa w bitwie granicznej w dniach 21–24 sierpnia 1914 roku na Westfront, gdzie pierwsze zwycięstwo powietrzne Niemcy lotnicy odnieśli 5 listopada 1914 roku⁵⁴. 22 sierpnia 1914 roku niemieckie sterowce typu Zeppelin Z VII i Z VIII przeprowadziły pierwsze bombardowanie wojsk francuskich w lasach Wogezów, lecz oba zostały zestrzelone w rejonie Manoviller i Bandonviller przez francuską opl. W nocy 24/25 sierpnia 1914 roku miał miejsce pierwszy nocny nalot bombowy w wykonaniu załogi niemieckiego Zeppelina Z IX na Antwerpię, który wywołał w mieście przerażenie⁵⁵ – 26 sierpnia 1914 roku „Daily Sketch” tak przedstawiła mieszkańcom Londynu to zdarzenie: „Atak Zeppelina na Antwerpię. Sześć bomb z sterowca spadło na ziemię. 12 osób zginęło, uszkodzono szpital”⁵⁶.

⁵² „Jak wspominał korespondent, który wrócił z Niemiec – Widziałem z daleka ogromne hangary, które były przeznaczone dla ogromnych Zeppelinów. Nowe modele Zeppelinów wydawały się być gigantycznymi konstrukcjami. Podobne były teraz do cygara, długie, wąskie. Mogły teraz pokonywać dłuższe odległości, miały większe zbiorniki na gaz” – por. „Aircraft”, December 1914, Vol. 5. No. 10, Foreign News, s. 398.

⁵³ *Die Entwicklung...*, op. cit., s. 29; S. Rosenboom, op. cit., s. 5–6, 19–21, 51, 85.

⁵⁴ *Die Entwicklung...*, op. cit.; S. Rosenboom, op. cit.

⁵⁵ J. Piekałkiewicz, *Kalendarium I wojny światowej*, AWM, Warszawa 1998, s. 148–150.

⁵⁶ K. Poolman, *Zeppelins against London*, John Day Company, New York 1960, s. 26, 61. 27 VIII 1914 r. amsterdamski „Telegraaf” donosił: „Po raz pierwszy w historii wielkie miasto zostało zbombardowane z powietrza w ciemnościach nocy. W nocy z 24 na 25 sierpnia [1914 r.], z uderzeniem 1 godziny, zostałem zbudzony potężnym łoskotem motorów. Dochodził on z góry. Otworzyłem okno i dostrzegłem w powietrzu, na południe od wielkiego dworca, olbrzymi obiekt, który rzucał właśnie na ziemię promień

Bombardowania i dalekie rozpoznanie na Froncie Wschodnim oparte było w 1914 roku głównie na wykorzystaniu przez OHL sterowców, natomiast samoloty na Froncie Wschodnim przeważnie operowały na krótkich dystansach. Liczba sterowców używanych przez OHL miesięcznie na Froncie Wschodnim w latach 1914–1915 wahała się na poziomie dwóch–trzech lub w czasie intensywnych walk od siedmiu do ośmiu. W chwili wybuchu Wielkiej Wojny w sierpniu 1914 roku tylko wspomniane trzy sterowce przeznaczono do operacji na Ostfront: LZ 16 (Z IV) z siedzibą w Königsbergu, LZ 20 (Z V) w Posen i wspomniany SL II „Liegnitz” w Liegnitz. Załoga sterowca LZ 16, dowodzonego przez Hptm. von Quasta, przeprowadziła szereg misji zwiadowczych na południe i na wschód od Mławy i Gubina (10 i 22 sierpnia 1914 roku) oraz na północ, w obszarze Tylży (próbowano ustalić siłę i kierunek możliwych ataków sił rosyjskich w Prusach Wschodnich w okresie od sierpnia 1914 roku), zaś w grudniu 1914 roku dokonała szeregu głównie nocnych ataków bombowych na cele wojskowe i tereny zajęte przez wojska rosyjskie w Prusach Wschodnich (w szczególności na magazyny, koszary i linie kolejowe w Gubinie i Nordenburgu [obecnie Kryłowo w Kaliningradzkim Obwodzie Wojskowym] – 26 sierpnia 1914 roku), Muldschen [obecnie Perelalowo] – 28 sierpnia, Insterburg [obecnie Czerniachowsk] – 9 września, Białymstoku i Łomży – 24 września). W dniach 8–9 października 1914 roku załoga sterowca wykonała misje bojowe na obszarze Litwy (nad Szawlami i Taurogami), a w dniach 24–25 listopada przeprowadziła atak bombowy na Warszawę⁵⁷. Warunki atmos-

świata. Zaraz potem rozległo się coś na kształt stłumionego odgłosu dzwonów, a moment później uderzenie pioruna. Następnie, po dłuższej przerwie, znów promień światła, a w dwie sekundy później huk, jak gdyby dwa wagony towarowe zderzyły się z sobą z całym impetem. Po trzykrotnym powtórzeniu tej strasznej gry rozległ się grzmot armat z fortów nad Skaldą, któremu w przerwach towarzyszył odgłos ognia karabinowego z miasta i spoza niego. Ogień obrońców Antwerpii trwał, podobnie jak zrzut bomb z niemieckiego krążownika powietrznego. Przerażenie ludności Antwerpii było ogromne” – por. J. Piekalkiewicz, op. cit., s. 149. 26 IX 1914 r. załoga sterowca Z IX zbombardowała port w Boulogne.

⁵⁷ Wywiadowca c.k. armii relacjonował w sierpniu 1914 r., że „u rosyjskich jednostek, szczególnie w Warszawie, panowała duża obawa przed zrzutami bomb ze sterowców i aeroplanów, a więc od początku liczone się z atakami z powietrza” – por. SAW-KA, Die Tätigkeit der österr.-ung. Luftstreitkräfte beim Auffangen der russischen Angriffsheere im Sommer und Herbst 1914. Bearbeitet in der „kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe”,

feryczne zapobiegły operacjom w okresie listopada i grudnia 1914 roku⁵⁸. Sterowiec LZ 20 operował z bazy w Posen od 10 sierpnia 1914 roku (10/11 sierpnia – operacja nad Łodzią, 11/12 sierpnia, 22 sierpnia – nad Modlinem, 25 sierpnia – w rejonie Sierpc–Rypin) związane były z obserwacją ruchu wojsk rosyjskich i zrzuconiem ulotek propagandowych (załoga sterowca wykryła też koncentrację wojsk rosyjskich na skrzydle niemieckiego XX Korpusu). 27 sierpnia 1914 roku załoga sterowca Zeppelin Z V wyruszywszy na lot dzienny na południe od granicy Prus Wschodnich nad Mławę, celem zbombardowania tamtejszego węzła kolejowego z niskiego pułapu, w czasie dolotu do celu została zmuszona do awaryjnego lądowania pod... ogniem niemieckiej piechoty. Nad celem sterowiec został poważnie uszkodzony przez ogień opl., co zmusiło załogę do lądowania w pobliżu Mławy (dowódca sterowca został zabity, a załoga wzięta do niewoli)⁵⁹.

zweigestelle Wien, 1942/1943 von Obst. Dr Oskar Regele, s. 103. Nalot sterowcowy na Warszawę z 9 XII 1914 r. tak relacjonowała ówczesna prasa: „Dziś rano około godziny 7 nad naszym miastem pokazał się Zeppelin. Artyleria otworzyła ogień. Bomby spadły na domy, koszary opolskie, gimnazjum i cerkiew. Połączenie z Petersburgiem zostało zerwane. Zginęło 90 osób, a 50 zostało rannych” – por. *Der Luftkrieg...*, op. cit., s. 194. Zrzucano wtedy na miasto 14 bomb – nalot miał wywołać w mieście panikę – por. M.S. Neiberg, D. Jordan, *Front Wschodni 1914–1920*, Wydawnictwo Rebis, Poznań 2010, s. 64–65. J.H. Morrow Jr. (op. cit., s. 67) podaje, że z siedmiu wojskowych sterowców strona niemiecka straciła na Froncie Wschodnim aż pięć, z czego cztery w wyniku ostrzału z ziemi – do końca 1914 r. z kolei do służby weszły jedynie trzy nowe.

⁵⁸ M. Bakun, *Lotnictwo niemieckie na Froncie Wschodnim 1914–1915 – zarys problematyki*, [w:] *Lotnictwo w Przełamaniu Gorlickim 1915 r. Spojrzenie po 100 latach*, Flexergis, Gorlice–Rzeszów 2015 – passim; K. Dunin-Wąsowicz, *Warszawa w czasie pierwszej wojny światowej*, PIW, Warszawa 1974, s. 82. 1 II 1915 r. LZ 16 w dziennym rajdzie zaatakował bombami dworzec kolejowy w Łucku, w którym sterowiec uległ poważnemu uszkodzeniu (miał ponad 300 trafień i z trudem dotarł do swojej bazy pod Olsztynem). Po remoncie służył wyłącznie do celów szkoleniowych.

⁵⁹ M. Bakun, op. cit. „Over the Front” (1996, Vol. 12, nr 2) podaje, że nalot na Mławę miał miejsce 26 VIII 1914 r. H. Mordawski (op. cit.) podaje, że sterowiec został zestrzelony pod Mławą 27 VIII 1914 r. przez rosyjską opl. Można także w literaturze przedmiotu spotkać datę 28 VIII 1914 r. „Wschodnia Gazeta Codzienna” (<http://kresy24.pl/56494/niemiecki-sterowiec-zestrzelony-nad-mlawa-przez-rosyjska-artylerie> [dostęp: 15.09.2022]) podaje błędną datę zestrzelenia jako 26 IX 1914 r.

S. Rosenboom, op. cit., s. 51, 72. Szerzej na temat lotnictwa niemieckiego w okresie Wielkiej Wojny traktują: H. Arndt, *Der Luftkrieg*, [w:] *Der grose Krieg 1914–1918*, Leipzig 1922; A. Beer, *Der Flieger im Osten. Eine Geschicghte aus der grosen Krieg*, Freiburg 1935; F. Christiansen, *Seeflieger uber allen Meeren*, Berlin 1934; O. Daenbruch, *Unsere Luftstreitkrafte im Weltkrieg*, Berlin 1918; *Die deutschen Luftstreitkrafte von ihrer Entstehung bis um Ende des Weltkrieges 1918*, Berlin 1941; H. Schuh, *Luftkrieg über Front und Heimat 1914/1918. Flieger und Luftschiffer zwischen westfront und Rhein*, Aachen 2014. Spore różnice faktograficzne dotyczą wojennych statystyk niemieckich sterowców. Według *Małej encyklopedii lotniczej* (op. cit., s. 495) w okresie Wielkiej Wojny w zakładach grafa F. von Zeppelina wyprodukowano dla Kaiserliche Marine 73 sterowce, a dla wojsk lądowych – 50. W okresie Wielkiej Wojny niemiecka Kaiserliche Marine eksploatowała łącznie 63 sterowce sztywne typu Zeppelin, dziesięć sterowców półsztywnych (dziewięć typu Schütte-Lanz i jeden typu Militär Gross-Basenach M IV) oraz bliżej nieznana liczbę sterowców ciśnieniowych (głównie typu Parseval PL (wg innych źródeł kajzerowska Flota używała do końca Wielkiej Wojny około 90 sterowców różnych producentów – 64 typu LZ + jeden od przedsiębiorstwa „DELAG” + cztery otrzymane od armii; Parseval PL – 13, Schütte-Lanz SL – 10). Z chwilą ustania działań wojennych ze 114 sterowców wyprodukowanych przez zakłady grafa F. von Zeppelin 22 zdemontowano jako przestarzałe, 25 zostało zniszczonych w katastrofach, sześć zostało zniszczonych w niewyjaśnionych okolicznościach, 46 uległo zniszczeniu w walkach, siedem zniszczyły własne załogi w 1918 r., a osiem przekazano zwycięskim państwom Ententy. Wg R. Umiastowskiego (op. cit., s. 398) los 134 sterowców niemieckich, zbudowanych przez firmy Zeppelin i Schütte-Lanz, był następujący: „Zniszczonych podczas wojny przez artylerię [pisownia zgodna z oryginałem – AO] albo samoloty sprzymierzonych – 46; zniszczonych w powietrzu podczas wojny wskutek uszkodzeń (silnika, zbiorników benzyny itp.) – 6; zniszczonych w powietrzu wskutek niepogody (wiatr, mgła, burza), (z nich 8 podczas wojny) – 10; zniszczonych w powietrzu przez pożar (z nich 4 podczas wojny, ale nie atakowane) – 5; zniszczonych na ziemi przez wypadek (w hangarze, w czasie napełniania gazem, przy starcie czy też lądowaniu) – 25; rozebranych na części po użyciu – 42; powodem zniszczenia trzykrotnie był pożar, czwarty nie jest pewny, piąty – Dixmade niewątpliwie”. Według danych ze specjalistycznej strony internetowej, poświęconej sterowcom (http://zeppelin.mariwoj.pl/zep_woj3.htm [dostęp: 29.11.2014) w czasie wojny niemiecka armia i Flota „nabywały aerostaty od kilku producentów (M, LZ, SL, P, PL). Sterowce armii wykonały 261 lotów bojowych, w tym 132 bombowe (zrzuciły 165 ton bomb, w tym 60 ton na obiekty rosyjskie, 45 – francuskie, 37 – brytyjskie). W wyniku działań bojowych armia straciła 17 sterowców (2 załogi dostały się do niewoli – Z V i LZ 85), 6 w wyniku wypadków (Z IX, LZ 74, LZ 86, LZ 90, SL II, SL 10), 9 złomowano, 4 przekazano w trakcie eksploatacji marynarce („Sachsen”, LZ 88 / L 25, LZ 98 i LZ 120).

Sterowiec SL II „Liegnitz” działał ze swej bazy w Liegnitz (był gotowy do akcji 12 sierpnia 1914 roku). W związku z tym, że AOK potrzebowało informacji z terenów zaplecza rosyjskiego, zdecydowano o wykonaniu lotu rozpoznawczego przez załogę tego sterowca typu dowodzonego przez Hptm. Richarda von Wobessera⁶⁰. Na 22 sierpnia zaplanowano daleki lot na trasie Piotrków–Dęblin–Łuków–Parczew–Lublin–Chełm. Start sterowca miał miejsce 21 sierpnia 1914 roku o godz. 23.17, przelot tej wielkiej rozmiarowo konstrukcji (144 m długości – długość samolotu typu Lohner B „Pfeilflieger” wynosiła 8, 30 m) wykonano na trasie Kraśnik–Turobin z lądowaniem

Marynarka używała do końca wojny ogółem około 90 sterowców różnych producentów (LZ: 64 + 1 od Delagu + 4 od armii, P: 13?, SL: 10?), straciła ogółem 74 sterowce, z tego 51 (52?) w wyniku działań bojowych (27) i wypadków. 20.X.1917 był czarnym dniem – stracono 5 sterowców! Ostatni stracony w czasie wojny sterowiec to należący do marynarki LZ 100, czyli L 53 – zestrzelony przez brytyjski samolot 11 VIII 1918. W czasie wojny armia straciła 23 sterowce w wyniku działań bojowych (17) i wypadków, czyli 0,66 sterowca miesięcznie (1914–17), a marynarka 52, czyli prawie jeden sterowiec miesięcznie (1914–18). Straty osobowe wyniosły: Armia: 79 zabitych, czyli około 10% 720-osobowego personelu 36 załóg rozbitych sterowców; Marynarka: 389 osób!!!, czyli około 38% 1020-osobowego personelu 51 (52) załóg rozbitych sterowców. Ponadto 147 lotników marynarki i 21 armii dostało się do niewoli. Sterowce wykruszały się w trakcie eksploatacji, z zakładów dochodziły nowe, ich ilość była zawsze płynna. W armii najwyższy stan liczebny wynosił 10 (XII.1915, I.1916, IV.1916), zawsze jednak przynajmniej cztery sterowce były w służbie (VIII-1918 – IV.1917): 1914 = 5, 1915 = 10, 1916 = 7, 1917 = 7. Marynarka posiadała więcej sterowców w linii, ich liczba nie przekroczyła jednak nigdy 21 (14 – X.1915, 19 – VIII.1916, 21 – IX.1917, III-IV.1918 – 16, VI-VII.1918 – 16), nie spadała też poniżej ośmiu: 1914 = 8, 1915 = 13, 1916 = 15, 1917 = 18, 1918 = 13”.

⁶⁰ SAW-KA, Die Tätigkeit der österr.-ung. Luftstreitkräfte beim Auffangen der ruischen Angriffsheere im Sommer und Herbst 1914. Bearbeitet in der “Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe”, zweisgstelle Wien, 1942/1943 von Obst. Dr Oskar Regele, s. 54; J. Rajlich, *Na křídlech světove války*, Cheb 2014, s. 292. W. Brzoskwinią, K. Wielgus, *(Fliegerkompanie jadą na wojnę, [w:] Z galicyjskich pól wzlotów, początki poczty lotniczej. Lotnicze tradycje i zabytki w krajobrazie Polski południowej*, red. K. Wielgus, R. Panek, Rejonowy Urząd Pocztowy w Tarnobrzegu, Tarnobrzeg 1999, s. 67–68) podają, że 22 VIII 1914 r. załoga sterowca SL II „Liegnitz” spenetrowała terytorium rosyjskie na głębokość blisko 480 m, po powrocie do bazy w Liegnitz relacjonując wyniki swego rozpoznania. Podczas trwającego dwa i pół dnia lotu sterowiec pokonał łącznie 1 384 km.

w Przemyślu na terenie lotniska fortecznego w Żurawicy 22 sierpnia 1914 roku o godz. 12.45. Przelot na trasie Piotrków–Dęblin–Łuków–Parczew–Lublin–Chełm miał miejsce 21/22 sierpnia nad terytorium rosyjskim i trwał 13 godzin. Podczas tej misji trzykrotnie sterowiec był ostrzelany ogniem rosyjskiej opl. (w rejonie Iwangorodu – pol. Dęblin – ostrzelano go ogniem karabinowym piechoty, na południowy wschód od Lublina ogniem karabinowym piechoty i ogniem artyleryjskim [25 przestrzelin] – pociski artyleryjskie eksplodowały z dala od „cielska sterowca”, nie uszkadzając jego konstrukcji). Za bohaterstwo podczas misji cała załoga sterowca została odznaczona Krzyżami Żelaznymi. 24 sierpnia 1914 roku załoga sterowca wykonała lot powrotny do Liegnitz, gdzie lądowano tego samego dnia o godz. 10.50⁶¹. Po tej misji 26 września 1914 roku sterowiec przebazowano na Front Zachodni. A skoro o nim mowa – krakowski „Czas” z 23 marca 1915 roku tak opisywał *Atak Zeppelinów na Paryż* z poprzedniego dnia:

⁶¹ SAW-KA, Tätigkeit d. östl.-ung. Fliegerkompanien an der NO-Front u. auf dem Balkan in der ersten Feldzugstagen bis September 1914. Bearb. Obst. a. D. Dr Regele i Obst. a. D. Kahlen, s. 19; „Wiener Luftschiffer-Zeitung” 1914, nr 13, s. 220; D.H. Robinson, *The Zeppelin in Combat. A history of the German Naval Airship Divisions 1912–1918*, Schihher 1994, s. 385–396; *Der Luftkrieg...* (op. cit., s. 197) podaje, że sterowiec SL II „Liegnitz” 22 VIII 1914 r. wykonał lot na linii Częstochowa–Kielce – na południe od Dęblina–Lublin, na trasie blisko tysiąca km, na wysokości ok. 2 tys. m, na ostrzał natrafiając na południowy wschód od Lublina z obu flank i pod Dęblinem, wskutek czego, odnosząc lekkie uszkodzenia powłoki od eksplodujących szrapneli. M. Bakun (op. cit.) podaje, że załoga tegoż sterowca 22 VIII 1914 r. wykonała daleki lot rozpoznawczy na południu Polski na trasie Kraśnik–Ostrowiec–Turobin, lądując na krótko w twierdzy Przemyśl i przekazując meldunki austro-węgierskiemu AOK o ruchach wojsk rosyjskich (podczas misji sterowiec został lekko uszkodzony przez ogień rosyjskiej artylerii) i 2 IX 1914 r. wykonał misję zwiadowczą w rejonie Łódź–Piotrków Trybunalski, powracając do Legnicy. W 1914 r. K.u.K. Luftschifferabteilung nie używało sterowców, natomiast zaskakujący jest zatem podpis pod jedną z litografii ze zbiorów Muzeum Wojskowego w Moskwie, dowodzący zestrzelenia 8 VIII 1914 r. w pobliżu rosyjskiej granicy sterowca c.k. lotnictwa i dostarczenia go następnie na trzech kolejowych platformach do Kijowa. Dodając 13 dni do kalendarza juliańskiego, można mniemać, że chodzi o niemiecki sterowiec typu SL II „Liegnitz”, który w dniach 21/22 VIII 1914 r. wykonał lot na pograniczu Galicji i Cesarstwa Rosji. Niestety, jednak sterowca tego nie zestrzelono i jak można wydedukować to o tym zdarzeniu mówi owa litografia, lecz opis zdarzenia zawiera poważny błąd faktograficzny.

W niedzielę [22 III 1915 r.] o godz. 1 min. 20 w nocy przeprowadzono z powodu zagrożenia Paryża Zeppelinami zarządzenia na rozkaz władz wojskowych. Straż ogniowa dała sygnał o niebezpieczeństwie. W całym obszarze miasta nastąpiły wnet ciemności. Dwa niemieckie balony [sterowce] rzuciły na miasto bomby. Pierwsza spowodowała pożar w Nauilly nad Sekwaną, druga w obrębie Paryża na rue des Dames spowodowała znaczny pożar na dachu pewnego budynku. W pasażu Desire, w pobliżu dworca zachodniego, powstał także pożar, który szybko ugaszono. W St. Quen spalił się stóg siana. Siedem bomb rzucono na Asnieres. Spowodowały one dosyć znaczne szkody. Trzy osoby lekko ranne. W Courbevoie dwóch robotników ciężko rannych. W Levalois Perret zawalił się dom ogrodnicy. Dwóch młodych ludzi legło pod gruzami. Wyratowano ich, choć doznali zranień. Na rue Boccard bomba spowodowała pożar, który szybko ugaszono. O godz. 3 min. 30 wszelkie niebezpieczeństwo ustało.

Paryż, 22 marca [1915 r.].

Ajencya [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście – AO] Havasa ogłasza: Jedna z bomb Zeppelina padła na Neuilly, na rue Chauvin i zapaliła szpital amerykański. Naczelnny lekarz wyrzucony został z łóżka. W Asnieres ludność, zbudzona bombami ze snu, wybiegła w panice na ulice i słyszała łoskot motorów balonowych. O godz. 3 Zeppelin oddaliły się w kierunku północnym.

Paryż, 22 marca [1915 r.].

Matin donosi: Zeppelin widziano koło Pont-à-Mousson, zdążające w kierunku Nancy. Z powodu ognia artylerii francuskiej balony [sterowce] musiały zawrócić.

Paryż, 22 marca [1915 r.].

Ajencya Havasa donosi: Między godziną 1 1/2 a 2 w nocy Zeppelin leciały z Compiègne ku Paryżowi wzdłuż doliny Oise. Dwa Zeppelin zmuszono do powrotu. Inne balony [sterowce], atakowane przez artylerię francuską, okrążyły jedną dzielnicę Paryża, na który rzuciły 12 bomb. Kilka eksplodowało. 7 do 8 osób zostało zranionych, jedna ciężko. Z różnych stron otwarto ogień na Zeppelin, które oświetlono dokładnie reflektorami. Jeden Zeppelin, jak się zdaje, został trafiony. W akcji brała także eskadra aeroplanów. Nie można jednak było ścigać Zeppelinów. Ogółem sądzą, że atak Zeppelinów na Paryż nie udał się. Paryska ludność zachowała się spokojnie. Przy odwrocie Zeppelin rzuciły jeszcze 12 bomb na Compiègne, które jednak wyrządziły tylko nieznaczne szkody.

Paryż, 22 marca [1915 r.].

N.[ew] Y.[ork] Herald donosi że Zeppelin zjawiły się o 2 nad ranem nad Neuilly. Zeppelinów było 5. Szybowały na wysokości 800 metrów.

Ajencya Havasa ogłasza: Paryż, 22 marca [1915 r.].

Władze wojskowe wydały następujący komunikat: Gdy w nocy na niedzielę ogłoszono o balonach [sterowcach] Zeppelina, zebrały się w ulicach wielkie tłumy ciekawych. Doradza się przeto na wypadek ponownego alarmu pozostać w domu. Bo na niebezpieczeństwo narażają nie tylko Zeppeliny, ale i odłamki naboju naszej artylerii lub pociski, rzucone z francuskich aparatów lotniczych⁶².

„Ohne Flieger – kein Tannenberg. Bez lotnika nie byłoby Tannenbergu”⁶³. Po zwycięstwie w bitwie pod Tannenbergiem w sierpniu 1914 roku gen. Paul von Hindenburg zyskał czołową pozycję w OHL, z kolei on sam wyrażał się z najwyższym uznaniem o załogach samolotów zwiadowczych, mówiąc m.in. że „bez lotników nie byłoby Tannenbergu”⁶⁴. W rosyjskiej historiografii doby Wielkiej Wojny nie występuje terminologia przyjęta przez większość autorów z zachodniej i środkowej Europy jako bitwa pod Kraśnikiem⁶⁵, Komarowem czy Lublinem. Funkcjonuje natomiast określenie „walki pod Sokalem”⁶⁶, zaś wg współczesnej rosyjskiej historiografii nazewnic-

⁶² „Czas” 1915, 23 marca.

⁶³ S. Rosenboom, *Im Einsatz über der „vergessenen Front”*. *Der Luftkrieg an der Ostfront im Ersten Weltkrieg*, Potsdam 2013, s. 7; *Der Erste Weltkrieg 1914–1918. Der deutsche Aufmarsch In ein kriegerisches Jahrhundert*, München 2014, s. 91; D.E. Showalter, *Tannenberg. Clash of Empires 1914*, Washington 2004 – passim; M. Pöhlmann, H. Potempa, T. Vogel, *Der Erste Weltkrieg 1914–1918. Die Deutsche Aufmarsch in ein kriegesreiches Jahrhundert*, München 2014, s. 18–21; *Der Erste Weltkrieg im Bild. Deutschland und Osterreich an den Fronten 1914–1918*, Wien–Graz 2014, s. 76–77; *История великой войны*, t. 2, Москва 1915, s. 177–178; *История великой войны*, t. 3, Москва 1916, s. 153–165; *Великая борьба народовъ, Выпуск IV-ый*, Москва 1915, s. 33–36; *První světová válka*, Praha 2010, s. 53–55. 30 VIII 1914 r. Hptm. (kpt.) Martin Korner wraz z pilotem Oblt. (por.) Hansem Hesse zauważyli podczas lotu bojowego, że rosyjski VI Korpus został odcięty, co dopełniło odcięcia całej rosyjskiej połowej 2. Armii pod Tannenbergiem – por. W.J. Boyne, *Skrzydła Wojny. Decydująca siła XX wieku*, Wydawnictwo Wołoszański, Warszawa 2011, s. 68–69; „Over the Front” 1996, Vol. 12, nr 2.

⁶⁴ A. Olejko, M. Bakun, op. cit., s. 97–98. W jednym z wywiadów gen. P. von Hindenburg powiedział: „Najwspanialszymi ludźmi są moi lotnicy. Nie potrafię wyrazić, jak niezwykłych wyczynów dokonywali podczas swych lotów” – por. A.V. v. Koerber, op. cit., s. 12; W.J. Boyne, op. cit., s. 68–69.

⁶⁵ J. Błachnio, autor mało udanej monografii bitwy kraśnickiej (*Kraśnik 1914*, Warszawa 2018), kwestii udziału w niej i roli lotnictwa w ogóle nie poruszył!

⁶⁶ *Великая борьба...*, op. cit., *Выпуск V-ый*, op. cit., s. 10–13.

two operacji przeprowadzonych w 1914 roku przez armię carską na ziemiach polskich na Froncie Wschodnim, obowiązujące we współczesnej rosyjskiej historiografii, jest następujące: Operacja Wschodnio-Pruska Frontu Północno-Zachodniego 2 sierpnia–1 września (ros. Восточно-Прусская операция Северо-Западного фронта 2 августа – 1 сентября 1914), Bitwa Galicyjska Frontu Południowo-Zachodniego 6 sierpnia–13 września (ros. Галицийская битва Юго-Западного фронта 6 августа – 13 сентября 1914 г.), Pierwsza Operacja Augustowska Frontu Północno-Zachodniego 12–30 września (ros. Первая Августовская операция Северо-Западного фронта 12–30 сентября 1914 г.), Warszawsko-Dęblińska Operacja 15 września –26 października (ros. Варшавско-Ивангородская операция 15 сентября – 26 октября 1914 г.) oraz Operacja Łódzka 29 października –6 grudnia (ros. Лодзинская операция 29 октября – 6 декабря 1914 г.)⁶⁷.

Wśród jednostek lotniczych, które przewinęły się przez Galicję w 1914 roku znalazł się w gronie c.k. Fliegerkompanie ww. niemiecki FFA 36. 8 września został on podporządkowany AOK, 10 września przed południem jednostka osiągnęła Kraków, a następnie twierdzę Przemyśl. Jej dowódcą był Rittermesiter von Hantelman, zaś na jej wyposażeniu znajdowało się sześć samolotów typu Albatros B. I. (z silnikami o mocy z 100 KM każdy – w składzie personelu latającego znajdowało się dziewięciu oficerów – w tym dwóch pilotów i pięciu obserwatorów – resztę pilotów stanowili podoficerowie – łącznie w jednostce służyło 116 ludzi). W dniach 11–17 września 1914 roku FFA 36. podlegał dowództwu polowej c.k. 4. Armii, a w okresie 18 września – 22 listopada 1914 roku dowództwu polowej c.k. 1. Armii. Z lotniska fortecznego Przemyśl-Żurawica jednostka operowała w okresie 10–17 września, wykonując loty rozpoznawcze na rzecz polowej c.k. 4. Armii⁶⁸. Po oddaniu jednostki do polowej c.k. 1. Armii przerzucono ją na lotnisko polowe w Jasieniu koło Brzeska, skąd załogi wykonywały loty rozpoznawcze w okresie

⁶⁷ А.В. Олейников, *1914-й год на Русском фронте Первой мировой войны в контексте военно-оперативных потерь русской армии и ее противников*, „Рейтар. Военно-исторический журнал”, s. 1. Co zaskakujące, autor ten w głównym wykazie nie wspomina o operacji Frontu Południowo-Zachodniego w rejonie Krakowa jesienią i zimą 1914 r., nazywanej Operacją Częstochowsko-Krakowską, zaś w ramach podsumowania końcowego dodaje Operację Krakowską (op. cit. s. 7).

⁶⁸ SAW-KA, Gruppe 157 1 g, Russland II. Sommer-Herbst. Feldakten der oe.-u. Wehrmacht im Heeresarchiv Wien –teczka Deutsche Feldfliegerabt. 36 für die beschreibung Russland-feldzug – 1914.

25 września – 3 października 1914 roku, na odcinku Brzesko–Opatów–Sandomierz–Brzesko. 8 października transportem kolejowym FFA 36. przerzucono na lotnisko polowe Baranów Sandomierski, skąd w okresie 10–18 października jego załogi wykonywały loty rozpoznawcze w rejonie Sandomierz–Opatów–Ostrowiec Świętokrzyski, po czym 1 listopada 1914 roku jednostkę przebazowano na lotnisko polowe w Stopnicy. 9 listopada wykonano kolejne przebazowanie na lotnisko polowe w Będzinie (niem. Bendzin) – podczas jednego z lotów 10 listopada z powodu mgły jedna z załóg lądowała na lotnisku fortecznym Kraków–Rakowice, po czym 11 listopada powróciła lotem do Będzina. W Będzinie FFA 36. stacjonował do 16 grudnia 1914 roku, a rejonem rozpoznania był rejon Będzin–Koniecpol–Jędrzejów–Stopnica–Skąta–Będzin. 16 grudnia niemiecką jednostkę przebazowano na lotnisko polowe w Miechowie, gdzie całość jednostki zebrała się 22 grudnia 1914 roku. Stąd wykonywano loty rozpoznawcze w rejon Kielce–ujście Nidy–Miechów w okresie 21 grudnia – 31 stycznia 1915 roku. 2 stycznia jedna z załóg FFA 36. obserwowała z powietrza ostrzał moździerzy typu „Škoda” kal. 30, 5 cm M. 11 w rejonie Jędrzejowa (wg stanu z 31 stycznia 1915 roku FFA 36. posiadał na stanie pięć samolotów – szósty skierowano do Wrocławia celem naprawy). W okresie po 1 lutego 1915 roku załogi FFA 36. wykonywały loty w rejon Miechów–Łągów–Raków–Czarna pod Staszowem–Polanica oraz wzdłuż Wisły, w kierunku rozpoznania na Nowy Korczyn–Działoszyce–Miechów (30 kwietnia 1915 roku Hptm Elias podczas lotu bojowego w rejonie Staszowa zrzucił 25 bomb i wiele strzałek na wykryte cele naziemne). Po przełamaniu Frontu Wschodniego pod Gorlicami 13 maja 1915 roku, FFA 36. przebazowano na lotnisko polowe w Pińczowie, a 16 maja na lotnisko polowe do Sichowa Dużego, w ślad za marszem polowej c.k. 1. Armii, która osiągnęła linię Tarnobrzeg–Iwaniska (18 maja jednostkę przebazowano czasowo do Solca) – do 7 czerwca 1915 roku loty bojowe wykonywano z Sichowa Dużego w rejon Sandomierz–Zaklików–Kraśnik–Chodel–Solec–Siemno–Ostrowice, a 8 czerwca jednostkę przebazowano na lotnisko polowe do Żółkwi, skąd loty bojowe wykonywano w rejon Tartaków–Włodzimierz Wołyński–Turysk–Dubienka–Hrubieszów. W Kriegstagebuch tej jednostki opisano jej szlak bojowy jesienią 1914 roku.

Zapomniany Kriegstagebuch FFA. 36.

8. września [1914 r.]. [Godz.] 7:45 rano odjazd oddziału z Posen [pol. Poznań]. Lt. [ppor.] von G. D. powołany z powrotem do Berlina. Stacja południowa Lissa [pol. Leśnica]. Stacja wieczorna Breslau [pol. Wrocław].

9. września [1914 r.]. Oddział dociera wczesnym rankiem [do] Oderberg [pol. Odrzycko]. Melduje się tutaj park samochodowy od austriackiego dowództwa składający się z: samochodów osobowych, 6 – ciężarówek, 6 – przyczep (...).

10. września [1914 r.]. Godz. 8.30 przed południem, przybycie Żurawica koło Przemyśla. Tutaj już [stacjonują] dwie austriackie Fliegerkompanie [Flik. 11. i 8.] (...). Rozkaz AOK: FFA 36 pozostaje w Żurawicy do dyspozycji AOK do odwołania. Około [godz.] 12.00 w południe początek rozładunku. Do [godz.] 8.00 wieczorem wszystko rozładowane i zabrane na lotnisko oddalone o około 1 kilometr. Równocześnie zbudowano jeden duży i dwa małe namioty. Zakwaterowanie drużyn na oddalonym o kilometr lotnisku, w obozie barakowym, oficerowie w Przemyślu⁶⁹.

11. września [1914 r.]. Zaczęto montowanie samolotów. Exelencja von Freitag-Loringhoven [gen. Hugo Friedrich Philipp Johann Freiherr von Freytag-Loringhoven – generalny kwatermistrz armii niemieckiej] odwiedza stację ze sztabem niemieckim. W południe meldunek oficerów przed Exelencją [gen. Franzem Conradem] Konradem von Hótzendorfem, szefem Sztabu Generalnego, arcyksięciem Fryderykiem [Habsburgiem] i kwatermistrzem całej armii. Do wieczora 7 samolotów jest już prawie zmontowanych. Rittermeister von Hantelmann i Hauptmann [Ferdinand] Deutelmoser szukają po południu baz nieopodal Jarosławia i Sieniawy. Arcyksiążę, następca tronu [Karol Franciszek Józef Habsburg] zapowiedział popołudniową wizytę na lotnisku, jednak wieczorem ją odwołał. Wycofanie się armii zostaje wprowadzone. AOK wieczorem opuszcza Przemyśl. Lt. [ppor.] von Elpons i [Lt. – ppor.] Knigge otrzymują od Exelencji von Freitag [Loringhoven] tajną misję specjalną.

12. września [1914 r.]. Zakończony montaż samolotów. W ciągu dnia 6 samolotów zmontowanych i gotowych [do lotów]. Loty próbne przez Lt. [ppor.] Akfeldta, Uffz. [podoficera] Delinke na LV.9 [LVG B], Uffz. [podoficer] Klingera na Albatrosie [B. I.]. Rittermeister [Hptm – kpt.] von Hantelmann i Hauptmann [kpt. F.] Deutelmoser i Lt. [ppor.] Herich szukają baz do przesunięcia części oddziału w kierunku Jaworowa. Oddział podlega 4 armii (Auffenberg) [Moritz F. von].

13. września [1914 r.]. Loty próbne Lt. [ppor.] Bienecka na Albatrosie [B. I], Sgt. [sierż.] Wilcke na Albatrosie [B. I], Sgt. [sierż.] Goeldnera na

⁶⁹ SAW-KA, Kriegstagesbuch der 4. Fstungs-Flieger-Abt. 4. vom 1. 8. 14 bis 29. 8. 1914 der Feld-Flieger-Abt. 36 (ab 11. I. 1917 Flieger-Abteilung 36) vom 29. 8. 14 bis 31. 12. 15. 31502/11286 A. Gr. Gerok, s. 1.

Albatrosie [B. I], Uffz. [podoficera] Delinke na LV.9 [LVG B], Sgt. [sierż.] Klingera na Albatrosie [B. I]. [Sgt.] Klinger, po lądowaniu w drzewach, rozwała chłodnicę. Cały dzień deszcz z przerwami, gęste chmury, lekki wiatr południowy. Wszystkie jednostki otrzymują rozkaz wrócić za San: 2. [c.k.] armia płd. Przemyśl, 3. [c.k.] armia Przemyśl, 4. [c.k.] armia Radymno, 1. [c.k.] armia okolice Leżajska. Misja [c.k.] 4. armii (przekazane przez [c.k.] 3. armię)

Rozpoznanie, czy przed obszarem Narol–Miasto–Freifeld [Kowalówka]–Cieszanów kierują się wrogie siły ku północno-zachodniej flance armii

Czy w regionie Stare Sioło–Lubaczów–Krakowiec–Radymno znajdują się lub maszerują wrogie siły

Czy z kierunku Rawa Ruska wzdłuż linii Wróblaczyn–Zawadów nadchodzący wróg podąża za [c.k.] 4. armią

Czy od Wiszenki nadchodzi wróg w kierunku Jaworowa.

Wiadomości o wrogu:

Wroga piechota maszeruje z Dachnowa przez Lubaczów do Hołowska [ukr. Головське].

Wrogie dywizje kawalerii mają nadciągać z Oleszyc do Jarosławia. Nasze jednostki stoją na kierunku Zawadów–Jarosław⁷⁰.

14 września [1914 r.]. Loty próbne Sgt. [sierż.] Wilcke z samego rana. Pogoda do godz. 7 rano dobra, z pojedynczymi głębokimi chmurami, następnie deszcz, padający niemal bez przerwy cały dzień. Misje nie mogą zostać wykonane. Rozkaz [c.k.] 4. armii: Misja z 13.09 [1914 r.] przeniesiona na 15-go [1914 r.]. Części [c.k.] 3. armii wkraczają do Przemyśla.

15. września [1914 r.]. [Godz.] 6.15 rano startuje Oblt. [por.] Elias (obserwator) z Sgt. [sierż.] Goeldnerem (pilot). 7:10 nad Radymnem na wysokości 1400 metrów, awaria, lotem ślizgowym z powrotem na lotnisko. Powód awarii: nieczyste sitka gaźnika.

1.) [Godz.] 8.10–9.35 przed południem, Lt. [ppor.] (...) (obserwator) z Lt. [ppor.] Bieneckem (pilot) lot rozpoznawczy na [Albatrosie B. I] B 13/13. Nieopodal Jaworowa gęste chmury, dalsze obserwacje niemożliwe, dlatego powrót nad Radymnem (...).

2.) [Godz.] 8.15–10.40 przed południem, Oblt. [por.] Elias (obserwator) z Sgt. [sierż.] Wilcke (pilot) na [Albatrosie B. I] B80/12 lot rozpoznawczy. Misja mogła zostać przeprowadzona w całości (...).

3.) [Godz.] 3.53–6.20 po południu. Lt. [ppor.] Schubert (obserwator) z Oblt. [Oblt.] Akfeldtem (pilot) na [Albatrosie B. I.] B 211 lot rozpo-

⁷⁰ Ibidem, s. 2–3.

znawczy. Misja mogła zostać przeprowadzona w całości (...) (dwa trafienia w samolot przez pociski piechoty).

Cały dzień pogoda dobra. Na wschód od Krakowca ława chmur na wysokości około 1200 metrów, która w ciągu dnia się pojawia, a wieczorem zupełnie znika.

15. września [1914 r.]. Rozkaz [c.k.] 4 armii: oddział zostaje przeniesiony do Rzeszowa. Oddział – rozkaz: Lt. [ppor.] Knigge jedzie samochodem z Rzeszowa w celu wyszukania lotniska i rozbicia trzech namiotów. Zwiad – rozkaz: misja na 16. 09 [1914 r.]. Misje z 13-tego [IX 1914 r.] nadal aktualne, szczególnie należy rozpoznać obszar Dachnow, Hruszów, Krakowiec, Radymno. Początek załadowania materiałów na ciężarówki, np. części zapasowych.

16. września [1914 r.].

Hptm. [kpt. F.] Deutelmoser (obserwator) z Lt. [ppor.] Bieneckem (pilot) na [Albatrosie B. I.] B13/13, lot rozpoznawczy do Tarnogrodu. Odcinek 160 km, czas 2,05 godz.

Oblt. [por.] Elias (obserwator) z Sgt. [sierż.] Goeldnerem na [Albatrosie B. I.] B 80 lot rozpoznawczy od [godz.] 4.40 do [godz.] 6.19 po południu. Misja mogła zostać wykonana w całości.

8 trafień w samolot przez piechotę, z tego jeden w środek górnego płata, 30 cm od obserwatora. Średnia wysokość lotu 1600 metrów (...) około 200 metrów pod samolotem wybuchają dwa granaty.

Lt. [ppor.] Schubert (obserwator) z Oblt. [por.] Akfeldtem na [Albatrosie B. I.] B 187 lot rozpoznawczy od [godz.] 4.05 do [godz.] 6.10 po południu. Misja została wykonana całkowicie.

17. września [1914 r.]. Rozkaz AOK: Fl. Abt. [FFA] 36 został przyrzędkowany [c.k.] 1. armii i przerzucony do Dębicy. Oddział rozkaz: Maszyny zdolne do lotu lecą drogą powietrzną do Rzeszowa, tam oczekują rozkazu do dalszego lotu. Lt. [ppor.] Bieneck (pilot) z Lt. (...) (obserwator) lecą do Rzeszowa. U.O. [podoficer] Denicke z V. F. (...) (obserwator) startują, gubią przy tym koło, przy lądowaniu pęka samolot. W przeciągu dnia zostaje naprawiony. Sgt.[sierż.] Klinger z Gefr. [kpr.] Wiczorkiem lecą do Rzeszowa.

1.) Hpt. [kpt. F.] Deutelmoser (obserwator) z Oblt. [por.] Akfeldtem lot rozpoznawczy z dalszym lotem do Rzeszowa.

2.) Lt. [ppor.] Heinz (obserwator) z Sgt. [sierż.] Wilcke lot rozpoznawczy z dalszym lotem do Rzeszowa.

3.) Oblt. [por.] Elias (obserwator) z Sgt. [sierż.] Goeldnerem lot rozpoznawczy z dalszym lotem do Rzeszowa. Odlot godz.10.19 przed południem. Lądowanie w Rzeszowie 12.20 po południu (...). W Rzeszowie rozbito małe namioty, według danych Lt. [ppor.] Knigge przybyła tutaj

tylko jedna przyczepa z jedną beczką benzyny. Samoloty muszą obozować. W nocy mocny deszcz. Oddział kolumna: 5 samochodów ciężarowych z przyczepami, jeden samochód techniczny (serwisowy), 7 samochodów osobowych, dowódca Rittm.[kpt.] von Hantelmann, do tego Lt. [ppor.] von Elpons i oddział, o ile jeszcze nie polecieci, odmaszerowuje wieczorem 10.20. z Żurawicy. Tutaj pozostawione zostają duży namiot, benzyna, a także przypadkowo części rezerwowego dwupłatowca LV 9 [LVG B]. Kadłub (rezerwowego) LV 9 [LVG B], jak również (rezerwowego) Albatrosa [B. I] zostaje przywiązany do ciężarówki i mają w ten sposób na własnych kołach zostać przetransportowane na szosę⁷¹.

18. września [1914 r.]. W Rzeszowie znaleziono jednak na przyczepie i rozbito 3 namioty. W każdym namiocie miejsce znalazły 2 samoloty. Zastłona hangaru w dużej części zakrywała drugi samolot. Wystawał jedynie ogon. W dużej części został on przykryty pokrywami silnika i plandekami. Doświadczenie: W małych (namiotach dla jednej maszyny) dadzą się ulokować dwa samoloty. W ciągu dnia było porywicie i deszczowo. Wieczorem przez krótki czas wypogodziło się. W tym czasie Lt. [ppor.] Schubert (obserwator) z U.O. [podoficerem] Denicke przelecieli na odnowionym LV 9 Doppeldecker [LVG B dwupłatowiec] z Żurawicy do Rzeszowa i lądowali gładko. Rittm. [kpt.] von Hantelmann, który pojechał przed kolumną, dociera wieczorem do Rzeszowa. Kolumna maszeruje [trasą] Żurawica, Przemyśl, Krzywca, Dubiecko, Bachórzec, Hyżne. Drogi z powodu deszczu bardzo grząskie. Jeden samochód utknął, kadłub Albatrosa [B. I.] rozbił się od drzewo. Oba musiały zostać porzucone. Silnik z kadłuba został wymontowany i zabrany ze sobą. W Hyżnem zajęto miejscowe kwatery. Sgt. Wilke [sierż.] – Lt. [ppor.] Heinz lecą na misję (czas trwania: 2 godziny).

19. września [1914 r.]. Bardzo porywicie. Natomiast wieczorem spodziewane jest ustąpienie wiatru, jednostki przebiły się już całkowicie na zachód, wróg ma być blisko, po południu samoloty mają, nie czekając na szczególne rozkazy, lecieć do Dębicy. Namioty zostały zdemonstrowane i przeniesione przez Lt. [ppor.] Knigge do Dębicy. Wiatr ustąpił, ale dopiero około 5.30 po południu. Z powodu ciągle wiejącego wiatru przeciwnego Dębica mogła być osiągnięta dopiero po nastaniu zmroku, dlatego lot przeniesiony na 20 września [1914 r.]. rano (...). Zgodnie z położeniem nie budziło to żadnych wątpliwości, ponieważ dywizja kawalerii wkroczyła do Rzeszowa. Samoloty nie obozują pod gołym niebem, chronione są przed wichurą małym laskiem. Kolumna wymaszerowała z Hyżnego o godz. 8 przed południem. Drogi były tak wyjeżdżone, że konieczne były liczne naprawy żwirem oraz kłodami drewna. Samocho-

⁷¹ Ibidem, s. 4–7.

dy ciężarowe nierzadko utknęły z przerwany łańcuchem (gąsienicami). Maszerowano przez Tyczyn, Rzeszów (...). Przybycie do kwatery 10.30 wieczorem. Samochód serwisowy utknął w czasie tego marszu. Rozkaz armii: oddział 36 [FFA 36.] do Brzeska. Tam już wynajęte lotnisko przez Hptm. [lpt.] Nemeca., [Oblt. H. Edler von Nemetza dowódcę] Fl. Korps. 7. [c.k. Fliegerkompanie 7.] Rozkaz oddziału: Oddział udaje się do Brzeska (południowy zachód od Tarnowa). Samoloty udają się tam bez międzylądowania w Dębicy. Kolumna samochodów ciężarowych ma dzisiaj nocleg na północ od Przybyszówki (północny-zachód od Rzeszowa). Jeśli jutro pogoda nie będzie sprzyjająca (deszcz i wiatr), sprowadzić można stamtąd namioty. Planowana godzina wymarszu 8.00 rano. Rzeszów 19. 9. [1914 r.]. Godz. 9 wieczorem.

20. września [1914 r.]. Wieczorem silny deszcz, rano deszcz z nisko leżącymi chmurami. Na lot decydują się, gdyż Rzeszów poważnie zagrożony, pomimo brakującej mapy: Lt. [ppor.] Bieneck (pilot) z Lt. [ppor.] Meinecke, Sgt. [sierż.] Goeldner (pilot) z Oblt. [por.] Eliasem, Sgt. [sierż.] Klinger (pilot) z Gefr. [kpr.] Wiczorkiem. Odlot godz. 9.45 przed południem, zwarcie jeden po drugim. Sgt. [sierż.] Goeldner po 25 minutach zawraca, gdyż nie był w stanie nic widzieć, samolot gładko wylądował na lotnisku. Lt. [ppor.] Bieneck dociera do Brzeska, jednak nie znajduje lotniska i musi lądować w niekorzystnym miejscu. Maszyna rozbita, pilot i obserwator wychodzą z tego bez szwanku. Sgt. [sierż.] Klinger ląduje na lotnisku połowym Jasiień nieopodal Brzeska, otrzymuje informację, że nie ma tam oddziału, natychmiast rusza do Krakowa i ląduje tam gładko. 4 samoloty – [Oblt. – por] Akfeldta, [Sgt. – sierż.] Goldnera, [Sgt. – sierż.] Wilkego i [U.O] Denicke zostały pośpiesznie załadowane, ponieważ ostatni pociąg odjeżdża – według informacji dowództwa kolei – o godz. 12.00 w południe i należy opróżnić stację. Załadunek zakończony zostaje na czas. Pociąg z całym transportem rusza dopiero o 3.00 po południu. Jeden samochód osobowy z Lt. [ppor.] Schubertem i 2 U.O. [podoficerami] udaje się do Jasła. Kolumna maszeruje o 12.30 do Dębicy przez Świlczę, Sędziszów, Ropczyce (...). Z powodu trwającego deszczu droga była w prawie nieprzejezdnym stanie, tak więc należało dokonać jej naprawy. Przed południem znów dotarł samochód serwisowy, który jednak ugrzązał na zupełnie rozmokniętej drodze nieopodal dworca. Wyciągnięcie go było niemożliwe, zużyte łożyska, jak również niewielki ruch kolejowy, ponieważ żaden z wagonów nie był wolny. Został rozładowany i spalony.

21. września [1914 r.]. Sgt. [sierż.] Klinger z Gefr. [kpr.] Wiczorkiem leci z powrotem z Krakowa do Jasienia, lądował tam gładko. Kolumna maszeruje ubitą drogą przy dobrej pogodzie o godz. 7 rano, z Dębicy przez Pilzno, Tarnów, Brzesko do Jasienia. Przybycie o godz. 2 po po-

łudniu. Transport dociera o godz. 10 wieczorem. Samochód osobowy, który po drodze uległ uszkodzeniom, przybywa około godziny 7 wieczorem. Trafia do naprawy do Nowego Sącza.

22. września [1914 r.]. Około godz. 12 w południe transport jedzie do Stróż. Pociąg podzielony przez urzędników kolejowych: 1-wszy pociąg Oblt. [por.] Elias, [Oblt. – por.] Akfeldt, 2-gi pociąg Hptm. [kpt. F.] Deutelmoser, Lt. [ppor.] Heintz, [Lt. – ppor.] Schubert, U.O. [podoficerowie] i drużyna, 4 samoloty ze sprzętem samochodu serwisowego. Drugi pociąg został najechany przez inny pociąg około północy tuż przed Stróżami. Dwa samoloty ciężko uszkodzone, 2 pozostałe lekko. Oficerowie i drużyna transportu wyszła bez szwanku. Cztery austriackie samoloty, które załadowane były na ten sam pociąg, zostały zupełnie zniszczone⁷².

23. września [1914 r.]. O świcie transport posprzątały, ukrycie i przeładowanie samolotów i sprzętu. Dwa samoloty ([Sgt., Sgt. – sierż., sierż.] Wilcke, Goeldner) kolej samodzielnie odsyła w naszej obecności do Rzeszowa. Oficerowie, drużyna i dwa ciężko uszkodzone samoloty ([Oblt. – por.] Akfeldt, [U.O. – podoficer] Denicke) odjeżdżają po południu ze Stróż. U.O. [podoficer] Denicke przekazany został do najbliższego niemieckiego szpitala polowego (ropień nerek).

24. września [1914 r.]. Transport. Przybycie do Brzeska około 2 rano. O świcie rozładowanie samolotów, transport na lotnisko Jasień, początek montażu. Przetransportowane samoloty ([Sgt. Sgt. – sierż., sierż.] Goeldner, Wilcke) nie tam, przekierowane dalej do Krakowa. Misja [z godz.] 4:45 po południu otrzymana od [c.k.] 1-szej armii. Ponieważ jest to 120 km marszu, wykonanie dzisiaj nie możliwe.

25. września [1914 r.]. Przeprowadzony lot wywiadowczy przez [ppor.] Lt. Knigge (obserwator) i Sgt. [sierż.] Klinger'a (pilot) (...) 1 osoba chora na dyzenterię, 2 osoby chore na biegunkę. Powtórne pouczenie na temat dyzenterii i jej zapobiegania.

26. września [1914 r.]. Montowanie samolotów. Kompensacja kompasów. Kolejne 3 osoby chore na dyzenterię.

27. września [1914 r.]. Armia – rozkaz.

Oddział z austriacką Fliegerkompanie 5. i 7. zostaje zjednoczony w jedną grupę. Gruppenkommandant Hptm. [kpt. F.] Deutelmoser.

Oddział przeniesiony zostaje do Szczucina. Otrzymano misję zwiadowczą. Z powodu deszczu, który utrzymywał się przez cały dzień, misja niewykonalna.

28. września [1914 r.]. Oblt. [por.] Akfeldt (pilot) z Lt. [ppor.] Schubertem próbują lotu rozpoznawczego. Powyżej 300 metrów tak silny wiatr, że nie jest możliwy dalszy lot. Lot przerwany. Lt. [ppor.] Bieneck

⁷² Ibidem, s. 8-11.

wraca z Berlina. Melduje, że oddział [FFA 36.] otrzymuje 2 samoloty [typu] Albatros [B. I]. Trzecia część obiecana, jeśli zostaną nadesłane silniki. Hptm. [kpt. F.] Deutelmoser, Oblt. [por.] Elias, Lt. [ppor.] Schubert otrzymują odznakę obserwatora dowódcy oddziału. Samoloty [Sgt. Sgt. – sierż., sierż.] Goeldnera i Wilcke unieruchomione.

29. września [1914 r.]. Wieczorem silna burza, która rozrywa namioty. 1 [samolot typu] LV 9 [LVG B Oblt. – por.] Akfeldta lekko uszkodzony, 2 Albatrosy [B. I] 78, i 80. ([Sgt., Sgt. – sierż., sierż.] Goeldnera, Wilckego) mocno uszkodzone. Lt. [ppor.] Dubbe otrzymuje odznakę obserwatora od dowódcy oddziału. Naprawa samolotów i namiotów.

30. września [1914 r.]. Deszcz i burza. Naprawa samolotów i namiotów.

1. października [1914 r.]. Deszcz i burza. Naprawa samolotów i namiotów.

2. października [1914 r.]. Deszcz i burza. Samolot [typu LVG B Oblt. – por.] Akfeldta zmontowany z użyciem części samolotu [Sgt. – sierż.] Goeldnera.

3. października [1914 r.]. Trzy loty rozpoznawcze.

Lt. [ppor.] von Elpons (obserwator) z Sgt. [sierż.] Klingerem (pilot) na Albatrosie [B. I] 20 B. Wzlot [godz.] 8.25. Awaryjne lądowanie z powodu defektu silnika o [godz.] 9.15 przed południem na północ od Dąbrowy [Tarnowskiej]. Ponowny start po wymianie świec, kolejne lądowanie awaryjne z tego samego powodu na północ od Lisiej Góry. Silnik sprawdzony, kolejny start, przy czym samolot ciężko uszkodzony. Aparatura (urządzenie) odmontowane.

Oblt. [por.] Akfeldt (pilot) z Lt. [ppor.] Schubertem (obserwator) – odlot [godz.] 7.20 rano, lądowanie 10.25 przed południem.

Oblt. [por.] Elias (obserwator) z Sgt. [sierż.] Wilcke (pilot) – odlot – lądowanie. Droga kolejową przybywają dwa nowe dwupłatowce [typu] Albatros [B. I].

4. października [1914 r.]. Uszkodzony samolot [Sgt. – sierż.] Klingera (Albatros [B. I nr] 203) został załadowany i wysłany do Krakowa. Pogoda – zła.

5. października [1914 r.]. Lt. [ppor.] Dubbe przybywa z jednym majstrem i 18 ludźmi do Krakowa do Flugzeugdepot [4. – Flep. 4 – jednostka remontowo-zaopatrzeniowa] w celu naprawy samolotów. Sgt. [sierż.] Wilcke – Lt. [ppor.] Heinz lecą na misję (czas trwania 3,5 godz.).

6. października [1914 r.]. Lt. [ppor.] Bieneck jedzie koleją z czwórką ludzi, dwoma nowymi Albatrosami [B. I], 1 samochodem z przyczepą i dwoma namiotami do Szczucina w celu zbudowania lotniska.

7. października [1914 r.]. Lt. [ppor.] Bieneck melduje przybycie do Szczucina. Jedna osoba chora na zapalenie jelita ślepego, skierowany do szpitala resortowego w Bochni, następnie stamtąd skierowana do Niemiec.

8. października [1914 r.]. Od 9.30 rano załadunek samochodów, ciężarówek, materiału zapasowego x 4 namioty dworzec Brzesko. Zakończony dopiero o [godz.] 4 z powodu braku rampy. Odjazd transportu około [godz.] 9 wieczorem⁷³.

9. października [1914 r.]. Przybycie do Tarnowa około 1 w nocy. Rozkaz grupy: Oddział udaje się w kierunku Baranowa [Sandomierskiego], Sgt. [sierż.] Goeldner, Lt. [ppor.] von Elpons do Szczucina, aby zmontować maszyny i lecieć do Baranowa [Sandomierskiego]. Przybycie transportu do Dębicy około 5 po południu. Lt. [ppor.] Knige (obserwator) i Sgt. [sierż.] Wilcke lecą do Baranowa [Sandomierskiego].

10. października [1914 r.]. Wieczorem burza i deszcz. Cały dzień deszcz i głębokie chmury. Aparat [samolot – Sgt. – sierż.] Wilckego musi obozować pod gołym niebem. Transport [o godz.] 4 po południu Baranów [Sandomierski].

11. października [1914 r.]. Znaleziono lotnisko w okolicy Skopania. Od rana rozładunek i montaż namiotów. O godz. 10.30 przed południem stoją dwa namioty, wieczorem samolot [Sgt. – sierż.] Goeldnera przechowywany jest w namiocie i duża część materiału zapasowego na lotnisku. Droga do lotniska bardzo zła. Samolot przeniesiony. Materiał zapasowy transportowany furmankami. Po południu Lt. [ppor.] Knige (obserwator) oraz Sgt. [sierż.] Wilcke (pilot) lecą na nowe lotnisko. Jedna przyczepa ciężarowa z dwoma namiotami i ekwipunkiem osobistym nie dociera, najprawdopodobniej zagubiła się w czasie transportu pociągiem.

12. października [1914 r.]. Oblt. [por.] Akfeldt (pilot) z Hptm. [kpt. F.] Deutelmosem wyruszają ze Szczucina lądując dopiero na miejscu austriackiej kompanii [Flik.], po południu lecą na niemieckie miejsce lądowania, nie znajdują i ponownie lądują na austriackim. Rittm. [kpt.] von Hantelmann otrzymuje 30 furmanek od dowództwa etapowego z Mielca, które docierają około [godz.] 4.30 po południu. Samolot [Sgt. – sierż.] Goeldnera zmontowany na gotowo. Samolot [Lt. – ppor.] Bienecka dostarczony kolejną do namiotu.

13. października [1914 r.]. Oblt. [por.] Akfeldt leci z Lt. [ppor.] Bieneckiem (obserwator) z austriackiego na niemieckie lotnisko. Samolot

⁷³ Ibidem, s. 12–15.

[Sgt. – sierż.] Goeldnera pięć lotów próbnych. Reszta materiału zapasowego przewieziona koleją na lotnisko. Zahlm.[eister – rachmistrz] Götze udaje się wraz z 10 furmankami do Tarnobrzega po obrok. Samolot [Lt. – ppor.] Bienecka zmontowany na gotowo. Około południa wypogadza się, wieczorem pogoda dobra.

14. października [1914 r.]. Oddział zaszczepiony zostaje przeciwko cholercie (pierwszy raz). Rozkaz armii: [c.k.] Fliegerkompanie maszeruje do Opatowa, (później zmiana w Ostrowcu [Świętokrzyskim]). Ciężarówki, które przy złej pogodzie są bezużyteczne, zostają rozładowane i otrzymują rozkaz udania się do najbliższego etapowego parku samochodowego. Po południu załadowane zostają na furmanki dwa namioty i materiał zapasowy. Jeden zaprzęg pada, konie musiały zostać zastrzelone⁷⁴.

15. października [1914 r.]. Od [godz.] 5.30 rano załadunek pozostałych części zapasowych. Około 10 przed południem wymarsz dwudziestu furmanek (Führer Rittm. [dowódca kpt.] von Hantelmann), przybywają o [godz.] 7 wieczorem do Sielca. Po drodze zakupiono dwa konie. W tyle pozostało 7 oficerów, 4 samoloty, 3 U.O. [podoficerów], 12 osób. Około [godz.] 2 po południu przybywa z furazem pięć pojazdów, które miały znaleźć zastosowanie jako 2. eskadra kolumny. Około [godz.] 1.45 po południu lot Lt. [ppor.] Knigge z Sgt. [sierż.] Wilcke (misja). Lądowanie w Sandomierzu. Po południu lot próbny [Lt. – ppor.] Bienecka. Płyn chłodniczy gotuje się po 5 minutach. Powód: zatkała się pompa. Przy oględzinach samolotu, podczas wprowadzania maszyny do szopy, śmigło odbiło i trafiło pilota Behrendt'a. Powodem tego odbicia były prawdopodobnie gorące gazy lub rozżarzona sadza w cylindrze. Obrażenia: podwójne złamanie prawego ramienia. Przekazano szpitalowi w Skopaniu. Śmigło jedynie lekko wgniezione, zostało wymienione.

16. października [1914 r.]. Pozostawione przez 1. eskadrę części zamienne, wśród nich sprzęt fotograficzny, zostają załadowane na koleję i wysłane do Krakowa. Przy próbie biegu w czasie postoju samolotu [Sgt. – sierż.] Goeldnera wybrzuszyły się trzy żeberka chłodnicze. [Sgt. – sierż.] Goeldner wysłany do Krakowa w celu sprowadzenia zapasowych żeberek. 3 konie zostają zarekwirowane w folwarku Baranów [Sandomierski] za poleceniem zapłaty 70 koron. Oddział rozkaz: 1 samochód osobowy przybywa z 2. Eskadrą. Od [godz.] 7.10 do 8 [Obłt. – por.] Akfeldt z [Lt. – ppor.] Szubertem (obserwator) błądzi, ląduje

⁷⁴ Ibidem, s. 16–17.

w Łagowie (zamiast Ostrowiec [Świętokrzyski]), złamanie samolotu zdemontowane. Koleją wraca do Krakowa do ponownego montażu. [Sgt. – sierż.] Wilcke z [Lt. – ppor.] Knigge (obserwator) lecą na linii Sandomierz–Ostrowiec [Świętokrzyski]. Obserwacja Wisły, czy i gdzie znajdują się mosty. Kolumna: Wymarsz [godz.] 7.30, Nadbrzezie godz. 9.00, oczekiwanie do godz. 3 na przejście, gdyż kolumny blokują mosty, godz. 4 przejścia przez Wisłę, godz. 5 biwak 2 km na północny zachód od Sandomierza.

17. października [1914 r.]. Pogoda dobra. Kolumna wymarsz godz. 6 rano, od [godz.] 12 do 2 odpoczynek we Włostowie, o godz. 5 biwak 5 kilometrów na północ od Opatowa.

18. października [1914 r.]. Pogoda dobra. Z Baranowa [Sandomierskiego Lt. – ppor.] Bienieck wykonuje lot próbny na [Albatrosie B. I nr] B385. [Sgt. – sierż.] Wilcke i [Lt. – ppor.] Knigge wykonują misję z Ostrowca [Świętokrzyskiego]. Kolumna wymarsz o godz. 6, przybývają do Ostrowca [Świętokrzyskiego] około godz. 12 w południe.

19. października [1914 r.]. [Sgt. – sierż.] Goeldner przybývá z zapasowymi prętami chłodniczymi z Krakowa do Baranowa [Sandomierskiego]. [Sgt. – sierż.] Wilcke i [Lt. – ppor.] Knigge lecą na misję z Ostrowca [Świętokrzyskiego]. Otrzymano misję rozpoznawczą na 20. października [1914 r.].

20. października [1914 r.]. Lot podróźny [Sgt. – sierż.] Goeldnera i [Oblt. – por.] Eliasa (obserwator) Baranów [Sandomierski]–Ostrowiec [Świętokrzyski]. Lot podróźny [Lt. – ppor.] Bieniecka z Meinecke i Uffz. [podoficerem] Wiczorek. Pierwsze lądowanie nieopodal Chmielnika z powodu zabłądzenia. Po 30 minutach postoju dalszy lot. W chmurach porywy wiatru, które doprowadzają samolot do spadków, samolot poderwany do góry tuż nad ziemią. Po 75 minutach lotu lądowanie nieopodal Loncza [???] z powodu braku benzyny (zgubienie się). Samolot załadowany na kolej i wysłany do Ostrowca [Świętokrzyskiego]. Otrzymano misję rozpoznawczą na 21. października [1914 r.]. 2. Eskadra-kolumna pod dow. [ódtwem] Lt. [ppor.] von Elpona (6 furmanek), 2 samochody osobowe, 1 ciężarówka, wymarsz z Baranowa [Sandomierskiego] (kierunek Ostrowiec [Świętokorzyski]).

21. października [1914 r.]. Lt. [ppor.] Bieneck, Meinecke, Uffz. [podoficer] Wiczorek przybývają pociągiem z samolotem do Ostrowca [Świętokrzyskiego]. Misja niemożliwa do przeprowadzenia z powodu deszczu i głębokich chmur. Otrzymano misję na 22.10 [1914 r.]. 2. eskadra.

22. października [1914 r.]. Oddział zaszczerpiony przeciwko cholerze. Lt. [ppor.] Heinz wraca z Berlina. [Sgt. – sierż.] Goeldner-[Oblt. – por.] Elias próbują wykonać misję pomimo głębokich chmur⁷⁵.

Przed Przełamaniem Gorlickim 1915 roku

Od przełomu kwietnia i maja 1915 roku nad Galicją aktywnie operowało nie tylko lotnictwo austro-węgierskie, którego główną zasługą było sztabowe przygotowanie kierunków uderzenia niemieckiej polowej 11. Armii, jak i polowych armii podległych AOK⁷⁶, lecz także kilka jednostek lotnictwa niemieckiego⁷⁷. W trakcie walk w Karpatach, od stycznia 1915 roku na rzecz niemieckiej Armii Południowej pracowały załogi FFA 30., w lutym i w marcu wsparte przez załogi FFA 54. i 59., wykonując m.in. fotorozpoznanie wrogich pozycji w Karpatach, które szczególnie aktywne były w początku czerwca 1915 roku. Niemieckie rozpoznanie lotnicze było szczególnie ważne podczas majowego przełamania frontu pod Gorlicami, jak i potem, 14 maja 1915 roku w rejonie Nadwórna–Dolina–Halicz oraz podczas walk 4 czerwca 1915 roku nad Dniestrem i podczas walk niemieckiej Armii Południowej po obu stronach Bugu w kierunku na Brześć Litewski, co okazało się szczególnie pomocne podczas walk pod Grabowicami, Hrubieszowem, Wojsławicami, Chełmem, Włodawą i ww. Brześciem Litewskim, w dalszym marszu na Kobryń⁷⁸.

⁷⁵ S. Rosenboom, op. cit., s. 18–20.

⁷⁶ Kompleksowo tę problematykę przedstawia opracowanie pod red. A. Olejki i A. Kharuka (*Lotnictwo w Przełamaniu Gorlickim...*, op. cit.), które docenione przez światowych historyków lotnictwa, po raz pierwszy ukazało rolę piątej broni nad Karpatami wg tezy „Ohne Flieger kein Gorlice!"). Międzynarodowy zespół autorów przedstawił w nim nieznany dotąd wkład lotnictwa w sukces odniesiony przez polowe armie Państw Centralnych w Durchbruchschlacht Gorlice. Próžno szukać takiego punktu widzenia w jakże mało udanych opracowaniach J. Centka (*Korpus Gwardii w bitwie pod Gorlicami*, Tetrakon, Warszawa 2015) i pod red. J. Centka, S. Kułacza i K. Ruszały (*Bitwa pod Gorlicami. Studia z perspektywy stulecia*, Urząd Miejski w Gorlicach, Gorlickie Centrum Kultury, Gorlice 2015), które nie wniosły niczego nowego do historiografii przedmiotu.

⁷⁷ Działania lotnictwa Państw Centralnych w okresie przed, jak i w trakcie Przełamania Gorlickiego opisuje autor w szkicu *Ohne Flieger kein Sieg – Bez lotników nie ma zwycięstwa! Szkic z działań lotnictwa austro-węgierskiego i niemieckiego w przeddzień przełamania gorlickiego 1915 r. w świetle archiwaliów i literatury pamiętnikarskiej*, „Galicja – Studia i Materiały” 2021, nr 7, s. 81–106.

⁷⁸ Podczas walk nad środkowym Sanem załogi FFA 8. operowały nad

Dlaczego w literaturze naukowej pojawiło się określenie „Ohne Flieger kein Gorlice”⁷⁹? Podjęcie zwycięskiej ofensywy na Froncie Wschodnim otwierało, w wyniku pobicia carskiej Rosji, nie tylko przed niemieckim Naczelnym Dowództwem (Oberste Heeresleitung – OHL), ale i przed Cesarstwem Niemieckim perspektywę podporządkowania sobie Europy Środkowo-Wschodniej oraz uzyskanie trwałych wpływów na Bałkanach, kosztem słabnącego sojusznika – Austro-Węgier⁸⁰. Już 15 kwietnia 1915 roku OHL wydało zalecenia dotyczące transportu do Galicji sił utworzonej połowej 11. Armii, zaś 16 kwietnia jej Szef Sztabu, Obst. Hans von Seeckt, został ustnie poinstruowany przez gen. Ericha von Falkenhayna o niemieckim planie ataku. 19 kwietnia Obst. H. von Seeckt wydał oficerom kwaterymistrzostwa rozkazy dotyczące konferencji, która miała się odbyć pomiędzy dowództwami połowych cesarsko-królewskich (c.k.) 4. i 3. rmy 21 kwietnia 1915 roku⁸¹. Wraz z przerzutem dywizji nowo utworzonej niemieckiej połowej 11. Armii z Frontu Zachodniego na Front Wschodni, która miała wraz z połowymi armiami c.k. Naczelnego Dowództwa (Armee Oberkommando – AOK) niebawem dokonać w ramach operacji tarnowsko-gorlickiej Przełamania Gorlickiego (Durchbruchschlacht Gorlice), przybyły na teren Galicji (Nord-Ostfront) z Frontu Zachodniego także przewidziane do udziału w ofensywie niemieckie jednostki lotnicze, lecz potrzebowały one czasu w ramach aklimatyzacji w zupełnie innych warunkach bojowych, na rozpoczęcie lotów bojowych nad pozycjami rosyjskiej połowej 3. Armii Frontu Południowo-Zachodniego. Według stanu z 1 maja 1915 roku OdeB połączonych sił austro-węgiersko-niemieckich na odcin-

twierdzą Przemyśl, zaś załogi FFA 1. i 21. oraz ww. KG operowały na rzecz artylerii Grupy „Müller” w rejonie Lubaczowa. Po walkach pod Lwowem, załogi FFA 66. i 69. wspierały oddziały połowej niemieckiej 11. Armii w jej działaniach ofensywnych na wschodzie, po czym w drugiej połowie września 1915 r. FFA. 1., 66, 69. i 57. skierowano na Front Serbski (Süd-Ostfront) – por. HMHIM, *Der letzte...*, cz. 4, op. cit., s. 464–465.

⁷⁹ A. Olejko, *Ohne Flieger kein Sieg...*, op. cit.

⁸⁰ Z. Palski, *Działania na ziemiach południowo-wschodnich w latach I wojny światowej*, [w:] *Działania militarne w Polsce południowo-wschodniej*, red. W. Wróblewski, Comandor, Warszawa 2000, s. 247–249; M. Klimecki, *Gorlice 1915*, Bellona, Warszawa 1991, s. 65, 78, 80.

⁸¹ *Der Weltkrieg 1914–1918*, hg. vom Reichskriegsministerium, Bd. 7, Berlin 1931, s. 350, 361; A. von Cramon, *Unser Österreichisch-Ungarischer Bundesgenosse im Weltkrieg*, Berlin 1920, s. 11.

ku Nord-Ostfront na południe od ujścia Dunajca do Wisły wynosiło 471 tys. bagnatów, 28. tys. szabel, 2 468 dział i 102 ciężkie moździerze⁸². Nieodzowny dla przeprowadzenia ofensywy tych sił zwiad lotniczy mógł zostać wykonany wyłącznie z użyciem załóg c.k. lotnictwa (K.u.K. Luftschifferabteilung). Akcję tę planowano rozpocząć 18 kwietnia 1915 roku, ale zanim to nastąpiło, stopniowe zwiększanie lotów nad Galicją załóg c.k. lotnictwa, zauważone zostało za linią frontu, po jego rosyjskiej stronie, nie tylko przez oddziały carskiej armii, ale i przez ludność żyjącą pod rosyjską okupacją. Przekazywane ustnie rozkazy wykonywania zwiadu lotniczego dla Fliegerkompanii połowych c.k. 4. i 3. Armii (meldunki z lotu przekazywane były oficerom sztabowym także ustnie) obejmowały następujące zadania:

- obserwacja ruchów wrogich oddziałów aż po rejon Pilzno–Tarnów i Biecz–Jasło–Nowy Żmigród
- kontrolowanie istniejących i zniszczonych mostów oraz brodów, w szczególności mostów na Wiśle
- obserwacja transportów kolejowych z uwzględnieniem dworców kolejowych na zapleczu linii frontu
- kontrola stanu, jak i zmiany stanowisk wrogiej artylerii
- kontrola zmiany stanowisk jednostek rosyjskich
- obserwacja zmian miejsc wrogich lotnisk-ładowisk, liczby hangarów i ewentualnie samolotów
- obserwacja miejscowości przyfrontowych i ruchów jednostek zaopatrzeniowych.

W związku z zaplanowanym terminem uderzenia w pasie Tarnów–Gorlice na 2 maja 1915 roku, czasu na przeprowadzenie rozpoznania lotniczego było niewiele, zaledwie dwa tygodnie, niemniej przystąpiono do niego bardzo aktywnie, nacisk kładąc na jego precyzję. Pierwsze loty załóg Flik. 13. połowej c.k. 3. Armii w okresie od 17 do 23 kwietnia 1915 roku w rozpoznawanym obszarze nie wykazały wstępnie niczego

⁸² *Из истории Карпатской операции 1915 г. Сборник документов*, Москва–Санкт-Петербург 2016, s. 9. W literaturze przedmiotu można znaleźć także inne dane mówiące, że okresie od drugiej połowy kwietnia do 1 V 1915 r. AOK i OHL skoncentrowały na południe od ujścia Dunajca do Wisły 558 tys. żołnierzy piechoty, 32 tys. kawalerzystów, 1506 ckm, 2911 dział i 178 moździerzy, na odcinku głównego uderzenia przeciwko rosyjskiej połowej 3. Armii, wytwarzając przewagę liczebną w sile żywej i w artylerii. W tym czasie w połowych armiach rosyjskiego Frontu Południowo-Zachodniego znajdowało się 564 tys. piechoty, 60 tys. kawalerii, 1 522 ckm-y, 1 809 dział i 30 samolotów.

godnego odnotowania (brak przemieszczania się oddziałów rosyjskich, jak i zwiększonego ruchu ich jednostek zaopatrzeniowych). Z pierwszych meldunków rozpoznawczych dostarczonych do AOK wynikało także, że częstotliwość przejazdów rosyjskich transportów kolejowych niewiele różniła się od ich zwykłego ruchu. Lotnicy dostrzegli jedynie, że oddziały rosyjskie nieprzerwanie rozbudowują swoje pozycje bojowe⁸³. Górzysty teren, jak i złe warunki pogodowe uniemożliwiały od samego początku prowadzenie intensywnej i cyklicznej obserwacji z powietrza na odcinku frontu połowej c.k. 3. Armii, gdzie obserwację początkowo miały prowadzić załogi Flik. 13. Flik. 8. po dyslokacji jej z zaplecza połowej c.k. 4. Armii w rejon linii frontu jej sąsiadki, nie była pełnowartościową jednostką lotniczą, gdyż jej załogi nie mogły rozpocząć lotów, ze względu na fakt, że jej samoloty nie były w pełni sprawne i musiano je poddać gruntownemu przeglądowi technicznemu. W chwili gdy pierwszy samolot Flik. 8. dopuszczono do użytku, 23 kwietnia 1915 roku pojawiła się potrzeba użycia go przy radiozabezpieczeniu pozycji niemieckiego Beskidenkorps w obszarze Łupków-Csabahaza (śl. Čabalovce, obecnie część wsi Sterkovce w rejonie Medzilaborców)⁸⁴. Był to pierwszy przypadek współpracy na linii samolot – artyleria na terenie Bieszczadów⁸⁵. Dalekie rozpoznanie nad Przemyślem pokazało, iż w miejsce wysadzonych w powietrze 22 marca 1915 roku przez obrońców twierdzy Przemyśl mostów na Sanie, powstały dwa nowe. Pierwsze dynamiczne przesunięcia jednostek rosyjskiej połowej 3. Armii w stronę linii frontu zostały zauważone 25 kwietnia 1915 roku przez załogi Flik. 10. i Flik. 15.⁸⁶ 27 kwietnia w późnych godzinach wieczornych, dowództwo połowej c.k. 3. Armii otrzymało rozkaz z dowództwa niemieckiej połowej 11. Armii o treści:

⁸³ G. Artl, *Zwiad lotniczy K.u.K. Luftschifferabteilung przed rozpoczęciem ofensywy w okolicach Gorlic 1915 r.*, [w:] *Lotnictwo w Przelamaniu Gorlickim...*, op. cit., s. 150–151; SAW-KA, *Manuskripte Luftfahrtruppen (MS/Lu) Nr. 11, Die entscheidende Schlacht bei Gorlice 1915. Entwickelt von Oblt. Fp. Erich Kahlen*, s. 5–7.

⁸⁴ Honvédelmi Minisztérium Hadtörténeti Intézet és Múzeum (HMHM) Budapest, *Der letzte grosse russische Durchbruchversuch 20 III–20 IV 1915 r.*, cz. 4, *Schutzengrabenkämpfe der 2. Armee vom 21–30 April 1915*, s. 464–465, 965.

⁸⁵ SAW-KA, *Die durchbruchsschlacht von Gorlice 1915*. Bearbeitet von Obst. A.D. Feldp. Erich Kahlen, s. 18–22.

⁸⁶ G. Artl, op. cit., s. 156; SAW-KA, *Manuskripte Luftfahrtruppen (MS/Lu) Nr. 11, Die entscheidende Schlacht bei Gorlice 1915*. Entwickelt von Oblt. Fp. Erich Kahlen, s. 7.

Dowództwo [niemieckiej polowej] 11. Armii rozkazuje wykonanie na jej korzyść następujących działań lotniczych: 1) Działania lotnicze rozpoczynają się rankiem 28 kwietnia [1915 r.]. 2) Rozpoznanie taktyczne zaplanowano od linii Małastów–Tuchów na wschód aż do Wisłoka. 3) Rozpoznanie dalekie – od linii Gorlice–Tarnów aż do linii Sanok–Rzeszów. Obserwacji podlegają ponadto drogi prowadzące z Bartfa [sł. Bardejov] do [Nowego] Żmigrodu oraz od Przelęczy Dukielskiej i Doliny Laborca na północ. 3. Armia austro-węgierska została poproszona, by obserwować drogę prowadzącą z Hommona [sł. Humenne] do Sanoka oraz teren położony na wschód od niej. Dowództwo Armii będzie informować dowództwo 11. Armii o wynikach rozpoznania⁸⁷.

Rozpoznanie dalekie planowane na 28 kwietnia ponownie z powodu złych warunków atmosferycznych nie zostało wykonane⁸⁸, zaś w związku z tym dowództwo polowej c.k. 3. Armii postanowiło zastosować środki obronne wobec zauważonych, coraz aktywniejszych przelotów samolotów lotnictwa rosyjskiego: „W ostatnim czasie zaczęły się często pojawiać wrogie samoloty latające nisko nad stanowiskami. Gdy tylko poza wszelką wątpliwość zostanie stwierdzone, iż jest to maszyna wroga, należy ją ostrzelać ogniem artyleryjskim”⁸⁹.

28 kwietnia 1915 roku po południu, zaplanowano po raz pierwszy wysłać na loty rozpoznawcze załogi niemieckich FFA, które miały przejąć dalsze, bliskie rozpoznanie bezpośrednio wokół Gorlic⁹⁰. 1 maja, na 24 godziny przed rozpoczęciem ofensywy tarnowsko-gorlickiej, załogi Fliegerkompanien polowej c.k. 3. Armii kontynuowały loty rozpoznawcze. Tego dnia zakończyła się też akcja obserwacji z powietrza sił, jak i pozycji polowej rosyjskiej 3. Armii, a nasilający się gwałtowny wiatr północno-zachodni zakłócił dalsze szczegółowe

⁸⁷ G. Artl, op. cit., s. 157; SAW-KA, Neufeldakten (NFA) 3. AK Ktn. 262, Op. Nr. 3883/11, 27 IV 1915, godz. 22.20.

⁸⁸ G. Artl, Op. cit., s. 157–158; SAW-KA, MS/Lu Nr. 11, Die entscheidende Schlacht bei Gorlice 1915. Entwickelt von Oblt. Fp. Erich Kahlen, s. 13.

⁸⁹ G. Artl, op. cit.; SAW-KA, NFA III. KK Ktn. 272, 3. AK Op. Nr. 3883/9, 28 IV 1915.

⁹⁰ „Rozpoznanie w rejonie Gorlic będzie od dziś 28 IV 1915 r. prowadzone przez niemieckich lotników”. Tego dnia cztery niemieckie załogi wzięły udział w grupowym przelocie i bombardowaniu celów na dalekim zapleczu frontu w Starzawie. Zbombardowały one rosyjskie transporty na dworcu kolejowym wraz z przynależącymi do niego placami zaplecza. Zrzucano na cele naziemne 25 bomb, jednak nie zaobserwowano większych ruchów oddziałów bądź kolumn dostawczych – por. S. Rosenboom, op. cit., s. 61.

rozpoznanie⁹¹. Wyniki rozpoznania z powietrza c.k. lotnictwa, przeprowadzonego w dniach 28 kwietnia–2 maja 1915 roku, umożliwiły dowództwu niemieckiej połowej 11. Armii dokładną orientację we wszelkich manewrach wrogich sił połowych 3. i 8. Armii wojsk oraz dostarczyły informacji na temat przybycia do strefy przyfrontowej III Korpusu Kaukaskiego, zaobserwowanego przez załogi Fliegerkompanie połowej c.k. 4. Armii w samą porę na obszarze Brzostek–Jasło oraz Chyrów–Krosno. Rosyjski zwiad lotniczy nie przeoczył przygotowań czynionych do wielkiej ofensywy po stronie przeciwnika. Pomimo małej intensywności rozpoznania powietrznego, już 24 marca 1915 roku wykryto zmiany w położeniu sił przeciwnika w Galicji. Meldunek Op. nr 3883/IX dowództwa połowej c.k. 3. Armii z 28 kwietnia, skierowany do wszystkich podległych mu dowództw mówił: „W ostatnim czasie ponad naszymi pozycjami pojawiają się często, bardzo nisko latające, samoloty wroga. Jak tylko uda się stwierdzić ponad wszelką wątpliwość, że samolot należy do wrogich sił, może on zostać ostrzelany przez naszą artylerię”⁹². Według raportu Stawki skierowanego 30 kwietnia do kwatery cesarza Mikołaja II Romanowa, dwie doby przed rozpoczęciem Przełamania Gorlickiego (!), sytuacja na tym odcinku Frontu Wschodniego wyglądała następująco: „17 (30) IV 1915 r. Kontynuowane jest ześrodkowanie sił niemiecko-austriackich na froncie w Zachodniej Galicji. Nieprzyjaciel prowadzi energiczne rozpoznanie powietrzne na odcinku naszej 3. Armii”⁹³! Ten mało znany zapis, to tylko suchy cytat z jednego z dokumentów, który jest jedynie wstępem do wprowadzanej do historiografii tezy: w przypadku Przełamania Gorlickiego 1915 roku, które zostało uznane za przełomowe wydarzenie na Froncie Wschodnim w Wielkiej Wojnie, należy jednoznacznie stwierdzić, że „Bez lotnika nie byłoby sukcesu pod Gorlicami” (Ohne Flieger – kein Gorlice)! Bez rozpoznania lotniczego prowadzonego nad terenem przyszłego przełamania linii obrony rosyjskiej połowej 3. Armii, odniesienie sukcesu gorlickiego przez połączone siły Państw Centralnych w 1915 roku byłoby niemożliwe! Wspomnianego 17 (30) kwietnia 1915 roku, Polak, lotnik 11. KAO, kpt. Antoni Emerykowicz

⁹¹ G. Artl, op. cit.; SAW-KA, NFA 4. AK Ktn. 11, Op. Nr. 3370/1, 1 V 1915.

⁹² SAW-KA, Die durchbruchsschlacht von Gorlice 1915. Bearbeitet von Obst. A.D. Feldp. Erich Kahlen, s. 21–22.

⁹³ *Велика війна 1914–1918 рр. і Україна. Мовою документів і свідчень*, Київ 2015, s. 83.

Mroczkowski, był tym, który wykrył jako pierwszy koncentrację sił AOK oraz niemieckiej polowej 11. Armii, w rejonie Nowy Sącz–Grybów–Bobowa–Ropa, przekazując tę informację do dowództwa polowej rosyjskiej 3. Armii, jak i Frontu Południowo-Zachodniego. Został on za owo rozpoznanie i dostarczenie „na czas” cennych informacji odznaczony Orderem św. Jerzego, nadanym mu 24 stycznia 1917 roku⁹⁴. Stawka błędnie oceniła rzeczywiste zagrożenie i z ogromnym opóźnieniem podjęła decyzje o przeciwdziałaniu skoncentrowanym, przeważającym siłom Państw Centralnych⁹⁵.

Oczy polowej niemieckiej 11. Armii i posłowie dla kajzerowskich skrzydeł

Od przełomu kwietnia i maja 1915 roku nad Galicją aktywnie operowało nie tylko lotnictwo austro-węgierskie, którego główną zasługą było sztabowe przygotowanie kierunków uderzenia niemieckiej polowej 11. Armii oraz polowych armii podległych AOK, lecz także kilka jednostek lotnictwa niemieckiego. Bezpośrednio pod Gorlicami „Lotnicy rozpoczęli wywiad 1 maja [1915 r.] popołudniu celem stwierdzenia ruchu nieprzyjacielskiego na liniach przyfrontowych. Stanowiska dwóch dywizyj [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście – AO] rosyjskich, które widziano d.[nia] 28 kwietnia [1915 r.] w marszu na Biecz, nie można było wyśledzić”⁹⁶. Według stanu z ranka 2 maja 1915 roku następujące jego jednostki, wykonujące głównie fotorozpoznanie pozycji rosyjskiej polowej 3. Armii w rejonie „Gorlice Stellung” stacjonowały na lotniskach polowych rozlokowanych na terenie galicyjskim:

- FFA 1. dowodzony przez Hptm. Jaspera von Oertzena (sześć samolotów), który miał wspierać Korpus Gwardii stacjonował, wydzielony ze składu Brief Abteilung Ostende (BAO – jednostka po przerzucie koleją z Frontu Zachodniego z rejonu Metz–Frescaty, w okresie 10 marca–22 kwietnia 1915 roku stacjonowała na lotnisku Deuthen [Dajtki] pod Olsztynem) na lotnisku polowym w Czchowie;

⁹⁴ *Skrzydła zwycięzców, skrzydła pokonanych, skrzydła wolności, skrzydła niepodległości 1918*, red. A. Olejko, P. Mrozowski, D. Mechin, B. Ciglić, INFORTeditions, Zabrze–Tarnowskie Góry 2019, s. 514–515; dane z prywatnych archiwów prof. S. Januszewskiego i prof. A. Kozycky’ego.

⁹⁵ M. Hajrulin, *7 Korpusnoj awiacionnyj atriad*, Moskwa–Sankt Petersburg 2008, s. 138.

⁹⁶ Generał F.K. Latnik, *Żołnierz Polski pod Gorlicami 1915*, Przemyśl 1923, s. 16.

- FFA 69. (wcześniej FFA „Müller” – sześć samolotów) dowodzony przez Hptm. Kurta Müllera (cztery samoloty), mający wspierać c.k. VI Korpus z lotniska polowego w Falkowej;

- FFA 21. (sześć samolotów), mający wspierać z lotniska polowego na terenie obecnego osiedla mieszkaniowego Błonie w Nowym Sączu⁹⁷ X Korpus;

- FFA 8. (sześć samolotów), mający wspierać XXXI Korpus Rezerwowy polowej niemieckiej 11. Armii z tego samego lotniska w Nowym Sączu;

- BAO (ok. 16 samolotów) przydzielony do dowództwa polowej 11. Armii rozlokowany został od 26 kwietnia 1915 roku w Krakowie-Czyżynach (lotnisko Rakowice)⁹⁸;

- FFA 57. (sześć samolotów) przydzielony jako wsparcie do 47. Rezerwowej DP polowej c.k. 4. Armii w Biadolinach Szlacheckich⁹⁹.

Podczas Przełamania Gorlickiego załogi K.u.K. Luftschifferabteilung oraz niemieckich FFA stały się „oczami AOK”, jak i dowództwa polowej niemieckiej 11. Armii, na skutek czego jej dowódca otrzymywał stale lotnicze meldunki o odwróceniu sił przeciwnika z obszaru Jasła i Kołaczyc, dzięki czemu główne siły jego armii nie działały „po omacku”, forsując Wisłok pomiędzy Haczowem a Frysztakiem i umacniając się na wschód od koryta tej rzeki. Warto nadmienić, że podczas późniejszych walk o Stryj, w czasie jednego z lotów załoga FFA 59. w składzie Oblt. Michel i Oblt. Görhardt, zginęła podczas atakowania stanowiska (najprawdopodobniej od eksplozji własnych bomb o wadze 0,5 kg, mających złą opinię wśród załóg) rosyjskiego balonu obserwacyjnego i została pochowana na terenie parku w Stryju¹⁰⁰.

⁹⁷ BMA Freiburg, PH 19/118, BAO – Briefftaubenabt. O; *Handbuch der neuzeitlichen Militärwissenschaften Franke, Hermann* (Hg.) 3. Band, 2. Die Luftwaffe, Berlin 1939, s. 163; dane z prywatnego archiwum H. Jäger.

⁹⁸ Ibidem. W archiwum Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, mieszczącego się na tym terenie nie ma żadnych informacji na temat tego faktu!!!

⁹⁹ BMA Freiburg, PH 19/118, BAO – Briefftaubenabt. O; *Handbuch der neuzeitlichen Militärwissenschaften Franke, Hermann* (Hg.) 3. Band, 2. Die Luftwaffe, Berlin 1939, s. 163; dane z prywatnego archiwum H. Jäger. Wg innych źródeł na lotnisku polowym w Biadolinach Szlacheckich stacjonował FFA 54. W świetle danych z HMHIM Budapeszt (*Der letzte grosse russische Durchbruchversuch...*, op. cit.), niemiecka polowa 11. Armia jako wsparcie w wiosennej ofensywie otrzymała 54 samoloty należące do FFA 1., 8. i 21. oraz jednej Kampfgeschwader (KG), które pierwotnie wykonywały fotorozpoznanie, zaś w trakcie ofensywy korygowały ogień artylerii.

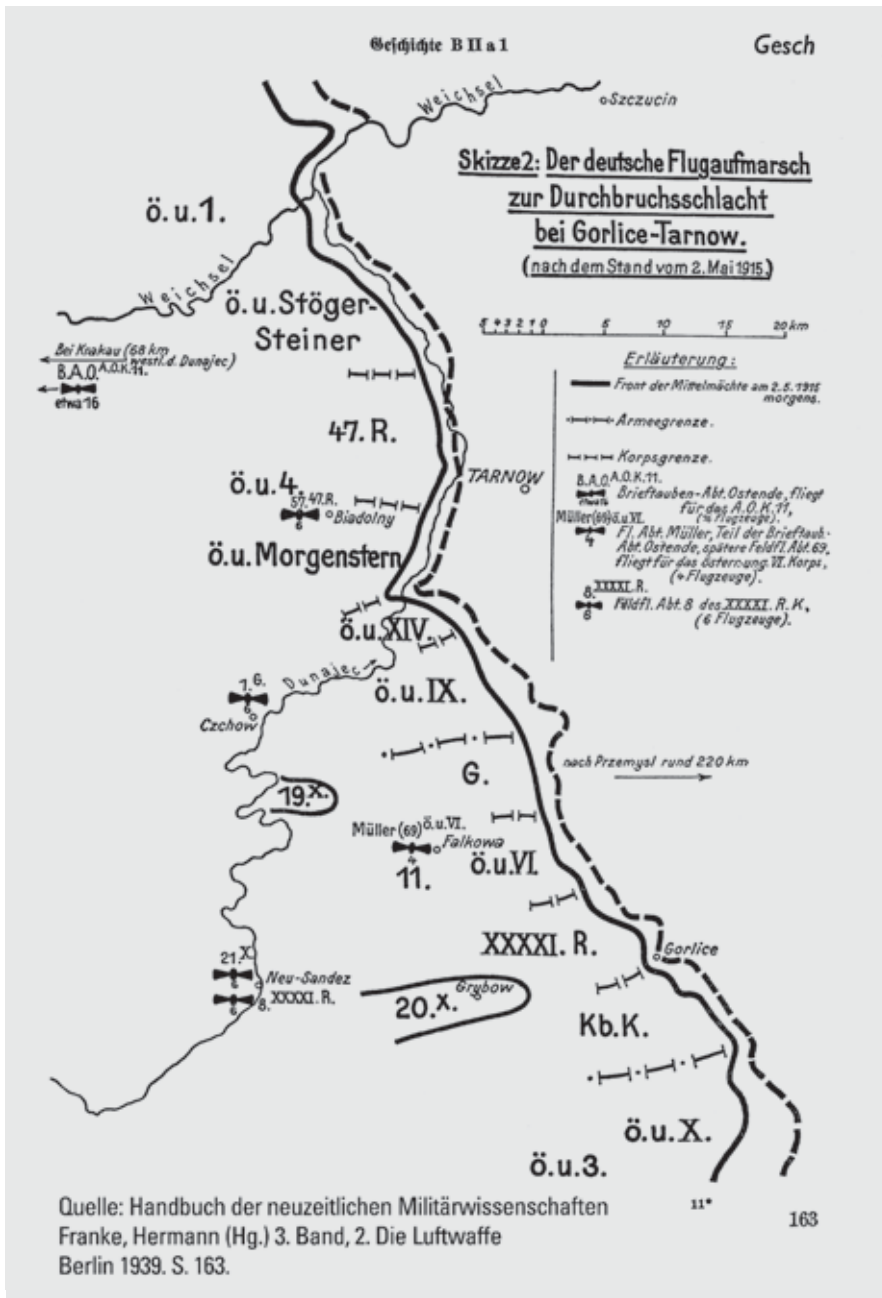
¹⁰⁰ Po opuszczeniu miasta przez oddziały rosyjskie zajęto tamtejsze lotnisko

Te informacje, będące owocem wieloletnich badań naukowych, są obce zarówno pracownikom Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, nieidącym z duchem „czasu badań”, jak i „badaczom” uniwersyteckim znad dolnej Wisły, których stan wiedzy co do Przełomu Gorlickiego, nie objął nie tylko archiwaliów rosyjskich ale i... informacji z trzeciego wymiaru.

Po 1915 roku w niemieckich siłach powietrznych utworzono jednostki specjalistyczne, takie jak Kampfgeschwader, Jagdstaffeln (Jasta), Jagdgeschwader i inne¹⁰¹. Na przykład w okresie od lata do końca 1915 roku utworzono 14 specjalnych jednostek współpracy z artylerią (niem. Artillerie-Fliegerabteilungen – A.Fl. Abt.), każda z czterema samolotami na stanie (łącznie 56 samolotów). W marcu 1915 roku stworzono lotnicze stanowisko dowódcze (niem. Chef des Feldflugwessens – Inspektion der Flieger-und der Luftschiffergruppe), które obsadził mjr Hermann von der Lieth-Thomsen (został on przez OHL mianowany Feldflugchefem). Nazwa siły powietrzne (niem. Luftstreitkräfte) obowiązywała dopiero od października 1916 roku, wówczas też powstało stanowisko Naczelnego Dowódcy Lotnictwa (niem. Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte – KoGenLuft – Kogenluft), którym 8 października 1916 roku został generaleutnant kawalerii Ernst von Hoepner. Według stanu z 1 sierpnia 1916 roku w skład niemieckiego lotnictwa wchodziło wraz sztabem 17 oficerów sztabowych, 61 polowych Feldfliegerabteilungen (FFA), 27 specjalistycznych Artillerie-Feldfliegerabteilungen (A)FFA, pięć bombowych Kampf-(Bomben) Geschwader z sześcioma eskadrami (niem. Staffeln) każda (po sześć samolotów), sześć wydzielonych bombowych Kampf-Bomben Staffeln, 17 Armijnych Parków Lotniczych (niem. Armeeflugparks), dwa bombowe oddziały lotnicze tzw. „latających olbrzymów” (niem. Riesenflugzeug Abteilungen [RFA] 500. i 501.), dwa doświadczalne parki techniczne (niem. Versuchs-undübungsparks), oraz: FFA Nr. 30 „Pascha” z dwoma FFA, dowództwu lotniczemu „Sofia” (niem. Fliegerkommando „Sofia”) podlegały jeden ciężki Feld-Flieger-Abteilung oraz siły lotnicze na Bilskim Wschodzie (niem. Fliegerverbände bei der Militämission Der Türkei), składające się z trzech FFA. Do 1 stycznia 1917 roku w strukturze niemieckiego lotnictwa

położone na obrzeżach miasta, zaś kolejnymi lotniskami polowymi FFA 59. były: Chodorów, Rohatyń, Brzeżany. Mikulińce i Zborów – por. dane z prywatnego archiwum H. Jägera.

¹⁰¹ S. Rosenboom, op. cit., s. 19–21, 51.



Źródło: Handbuch der neuzeitlichen Militärwissenschaften Franke, Hermann (Hg.) 3. Band, Die Luftwaffe, Berlin 1939, s. 163.

znajdowały się Feldfliegerabteilungen (FFA), Fliegerabteilungen (FA) i Fliegerabteilungen (Artillerie) – w marcu 1918 roku było ich 153¹⁰².

Do zakończenia Wielkiej Wojny w 1918 roku (traktat brzeski z 3 marca 1918 roku zakończył ją na Froncie Wschodnim, zaś zawieszenie broni z 11 listopada 1918 roku w Compiègne zakończyło działania wojenne na Froncie Zachodnim) niemieckie siły lotnicze wzrosły do liczby 2 500 samolotów. Do końca wojny niemiecki przemysł wyprodukował 48 626 samolotów, z czego w walkach i wypadkach lotniczych stracono z tej liczby 3 128. Z pierwotnego stanu 4 tys. lotników niemieckie siły lotnicze na początku działań wojennych rozrosły się w 1918 roku do 80 tys. oficerów, podoficerów i żołnierzy personelu latającego i naziemnego¹⁰³. Na Froncie Wschodnim niemieccy lotnicy stoczyli w okresie Wielkiej Wojny ok. 1 200 walk powietrznych, tracąc w nich 189 samolotów, lecz zestrzeliwując 358 samolotów rosyjskiego lotnictwa (na rumuńskim teatrze działań wojennych do końca 1917 roku zestrzelono 140 samolotów i 80 balonów obserwacyjnych). W tym samym czasie sojusznicze c.k. lotnictwo na Froncie Wschodnim do 1918 roku natomiast straciło 110 samolotów¹⁰⁴.

W marcu 1918 roku na frontach Wielkiej Wojny znajdowało się w składzie lotnictwa niemieckiego 3 975 samolotów, z czego na Froncie Zachodnim 3 668, zaś na Froncie Wschodnim 307! Ordre de Bataille z 1 sierpnia 1918 roku było następujące: (bez sześciu FA i jednej myśliwskiej Jagdstaffel przydzielonych do dowództwa Armii „F” [niem. Heeresgruppe „F”] w Palestynie) 138 FA: 56 FA (A), 31 FA, 37 wzmocnionych FA (po dziewięć samolotów każdy), 14 jednostek reflektorów lotniczych (niem. Lichtbild-Fliegerabteilungen), sześć Reihenbildzüge, 80 myśliwskich Jagdstaffeln (po 13 samolotów każda) z czego 11 na terenie Niemiec, 27 bombowych Bombenstaffeln (G [najcięższe] po sześć i C [ciężkie] po trzy samoloty każda), 38 niszczycielskich Schlachtstaffeln (po sześć samolotów każda) i na zapleczu 19 Armeeflugparks oraz jeden Fliegerdepot w Maubeuge. W okresie od sierpnia 1914 roku do reorganizacji sił powietrznych z 3 marca 1917 roku na frontach Wielkiej Wojny było 55 jednostek i dowództw

¹⁰² Z grona 100 tys. żydowskich żołnierzy Wielkiej Wojny służących w armii niemieckiej (ok. 10 tys. było ochotnikami, poległo i zaginęło ok. 12 tys.), 166 stanowili żołnierze sił powietrznych (ponad 50 zginęło – znani stali się Jakob Wolf, dowódca Jagdstaffel 17. i Karl Fromm z specjalistycznej jednostki bombowej RFA 500.) – por. S. Rosenboom, op. cit., s. 5–6, 19–21, 51, 85; H. Potempa, op. cit.; W. Bihl, op. cit.

¹⁰³ S. Rosenboom, op. cit., s. 19–21.

¹⁰⁴ Ibidem.

balonowych (niem. Feldluftschiffer-Abteilungsstäbe) i 182 jednostki zaplecza (niem. Ballonzüge – w latach 1917/1918 każdej DP przydzielono po 1–2 Ballonzüge – Artillerie Ballon. W okresie Wielkiej Wojny lotnictwo niemieckie straciło 3 128 samolotów, 40 sterowców i 546 balonów obserwacyjnych na uwięzi. Państwa Ententy straciły w tym czasie 9 232 samoloty, trzy sterowce i 620 balonów obserwacyjnych na uwięzi. 8 maja 1920 roku niemieckie oddziały sterowcowe zostały rozwiązane.

Traktat wersalski, kończący Wielką Wojnę, zakazał stronie niemieckiej utrzymywania w swych siłach zbrojnych lotnictwa wojskowego. Ten stan rzeczy zmienił się w 1935 roku, kiedy oficjalnie niemiecka III Rzesza przyznała się do posiadania sił powietrznych (niem. Luftwaffe).

Andrzej Olejko

Bibliografia

Źródła archiwalne i drukowane

Bundes Militär Archiv Freiburg, RM 112/145 [b.p.]: Befehlshaber Luftfahrt Abteilung z 15 IX 1914 r.; PH 19/118, BAO – Brieftaubenabt. O;

Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz in Berlin, I. HA, Rep. 120, Lu, nr 8, [b.p.]: Vereinheitlichung des deutschen Luftverkehrs 1925.

Gruppe 157 1 g, Russland II. Sommer-Herbst. Feldakten der oe.-u. Wehrmacht im Heeresarchiv Wien –teczka Deutsche Feldfliegerabt. 36 für die beschreibung Russland-feldzug – 1914.

Handbuch der neuzeitlichen Militärwissenschaften Franke, Hermann (Hg.) 3. Band, 2. Die Luftwaffe, Berlin 1939.

Honvédelmi Minisztérium Hadtörténeti Intézet és Múzeum (HM-HIM) Budapest, *Der letzte grosse russische Durchbruchversuch 20 III–20 IV 1915 r., cz. 4, Schutzengrabenkämpfe der 2. Armee vom 21–30 April 1915.*

Kriegstagesbuch der 4. Fstungs-Flieger-Abt. 4. vom 1. 8. 14 bis 29. 8. 1914 der Feld-Flieger-Abt. 36 (ab 11. I. 1917 Flieger-Abteilung 36) vom 29. 8. 14 bis 31. 12. 15. 31502/11286 A. Gr. Gerok.

Manuskripte Luftfahrtruppen (MS/Lu) Nr. 11, Die entscheidende Schlacht bei Gorlice 1915. Entwickelt von Oblt. Fp. Erich Kahlen.

Österreichische Staatsarchiv Wien, Die Tätigkeit der österr.-ung. Luftstreitkräfte beim Auffangen der russischen Angriffsheere im Sommer und Herbst 1914. Bearbeitet in der "Kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe", Zweigstelle Wien, 1942/1943 von Oberst Dr. Oskar Regele.

SAW-KA, Die durchbruchsschlacht von Gorlice 1915. Bearbeitet von Obst. A.D. Feldp. Erich Kahlen; Neuefeldakten (NFA) 3. AK Ktn. 262, Op. Nr. 3883/11, 27 IV 1915.

Tätigkeit d. östl.-ung. Fliegerkompanien an der NO-Front u. auf dem Balkan in der ersten Feldzugstagen bis September 1914. Bearb. Obst. a. D. Dr Regele i Obst. a. D. Kahlen.

Из истории Карпатской операции 1915 г. Сборник документов, Москва–Санкт-Петербург 2016.

Opracowania

Arndt Heinz, *Der Luftkrieg*, [w:] *Der grose Krieg 1914–1918*, Leipzig 1922.

Artl Gerald, *Zwiad lotniczy K.u.K. Luftschifferabteilung przed rozpoczęciem ofensywy w okolicach Gorlic 1915 r.*, [w:] *Lotnictwo w Przelamaniu Gorlickim 1915 r. Spojrzenie po 100 latach*, Flexergis, Gorlice–Rzeszów 2015.

Bakun Maciej, *Lotnictwo niemieckie na Froncie Wschodnim 1914–1915 – zarys problematyki*, [w:] *Lotnictwo w Przelamaniu Gorlickim 1915 r. Spojrzenie po 100 latach*, Flexergis, Gorlice–Rzeszów 2015.

Beer A., *Der Flieger im Osten. Eine Geschicghte aus der grosen Krieg*, Freiburg 1935.

Bihl Wolfdieter, *Der Erste Weltkrieg 1914–1918*, Bohlau, Wien–Köln–Weimar 2010.

Bitwa pod Gorlicami. Studia z perspektywy stulecia, red. J. Centek, S. Kułacm, K. Ruszała, Urząd Miejski w Gorlicach, Gorlickie Centrum Kultury, Gorlice 2015.

Błachnio Jan, *Kraśnik 1914*, Bellona, Warszawa 2018.

Boyne Walter J., *Skrzydła Wojny. Decydująca siła XX wieku*, Wydawnictwo Wołoszański, Warszawa 2011.

Brzoskwinia Waldemar, Wielgus Krzysztof, *Fliegerkompanie jadą na wojnę*, [w:] *Z galicyjskich pól wzlotów, początki poczty lotniczej. Lotnicze tradycje i zabytki w krajobrazie Polski południowej*, red. K. Wielgus, R. Panek, Rejonowy Urząd Pocztowy w Tarnobrzegu, Tarnobrzeg 1999.

Celarek Andrzej, *Sterowce w pierwszej wojnie światowej*, Wydawnictwo BiT, Gdańsk 2006.

Centek Jarosław, *Korpus Gwardii w bitwie pod Gorlicami*, Tetragon, Warszawa 2015.

Christiansen Fredrich, *Seeflieger uber allen Meeren*, Berlin 1934.

Chwalba Andrzej, *Samobójstwo Europy. Wielka Wojna 1914–1918*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2014.

Cornish Nicols, *The Russian Army 1914–1918*, Osprey Publishing, Oxford 2001.

Cramon August von, *Unser Österreichisch–Ungarischer Bundesgenosse im Weltkrieg*, Berlin 1920.

Daenbruch O., *Unsere Luftstreitkräfte im Weltkrieg*, Berlin 1918.

Der Erste Weltkrieg 1914–1918. Der deutsche Aufmarsch In ein kriegerisches Jahrhundert, München 2014.

Der Erste Weltkrieg im Bild. Deutschland und Osterreich an den Fronten 1914–1918, Wien–Graz 2014.

Der Luftkrieg 1914–1915. Unter Verwendung von Feldpostbriefen und Berichten von Augenzeugen, Leipzig 1915.

Der Luftkrieg, Berlin–Leipzig 1915.

Der Weltkrieg 1914 bis 1918, Bearbeitet im Reichsarchiv, Die militärischen Operationen zu Lande, Zweiter Band, Die Befreiung Ostpreussen, Berlin 1925.

Die deutschen Luftstreitkräfte von ihrer Entstehung bis um Ende des Weltkrieges 1918, Berlin 1941.

Die Entwicklung der deutsche Luftstreitkräfte im ersten Weltkrieg, Diplomarbeit von Berthold Josten, Karl-Marx Universität 1963, zbiory Centrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr w Poczdamie.

Dunin-Wąsowicz Krzysztof, *Warszawa w czasie pierwszej wojny światowej*, PIW, Warszawa 1974.

Entwicklung und die Leistungen unserer Heeres-Luftstreitkräfte im Weltkriege, Leipzig 1921.

General der Kavallerie von Hoepfner, *Deutschlands Krieg in der Luft, Ein Rückblick auf die Entwicklung und die Leistungen unserer Heeres-Luftstreitkräfte im Weltkriege*, Leipzig 1921.

Generał F.K. Latnik, *Żołnierz Polski pod Gorlicami 1915*, Przemyśl 1923.

Haaland Dorotea, *Der Luftschiffbau Schütte-Lanz Mannheim-Rheinau*, Mannheim 1990.

Hajrulin M., *7 Korpusnoj awiacionnyj atriad*, Moskwa–Sankt Petersburg 2008.

Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648–1939, Bd. 3, Abschnitt V, *Von der Entlassung Bismarcks bis zum Ende der Ersten Weltkrieges 1890–1918*, München 1979.

Hofstaetter Walther, *Geschichte der Luftfahrt*, Berlin 1935.

Jahn Arthur, *Die Luftwaffe 1918 Herausgegeben vom Luftfahrerdank*, Berlin 1920.

Jankiewicz Zbigniew, *Aerostaty*, MON, Warszawa 1982.

- Kienzler Iwona, *Wielka Wojna 1914–1918*, Znak, Warszawa 2014.
- Klimecki Michał, *Gorlice 1915*, Bellona, Warszawa 1991.
- Mała encyklopedia lotnicza*, Zarząd Główny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, Warszawa 1938.
- Mordawski Hubert, *Siły powietrzne w I wojnie światowej*, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2008.
- Morrow John H. Jr., *The Great War in the Air, Military Aviation from 1909 to 1921*, Smithsonian Institution Press, Washington–London 1993.
- Murray Williamson, Keegan John, *War in the air 1914–45*, Smithsonian Books, London 1970.
- Neiberg Michael S., Jordan David, *Front Wschodni 1914–1920*, Wydawnictwo Rebis, Poznań 2010.
- Olejko Andrzej, Kharuk Andriej, *Lotnictwo w Przełamaniu Gorlickim 1915. Spojrzanie po 100 latach*, Flexergis, Gorlice 2015.
- Olejko Andrzej, Bakun Maciej, *Ohne Flieger – kein Tannenberg. Udział lotnictwa w działaniach wojennych 1914 r. na północnym odcinku Frontu Wschodniego z uwzględnieniem bitwy pod Tannenbergiem*, Państwowe Archiwum w Olsztynie, Olsztyn 2015.
- Palski Zbigniew, *Działania na ziemiach południowo-wschodnich w latach I wojny światowej*, [w:] *Działania militarne w Polsce południowo-wschodniej*, red. W. Wróblewski, Warszawa 2000.
- Piekalkiewicz Janusz, *Kalendarium I wojny światowej*, AWM, Warszawa 1998.
- Poolman, Kenneth, *Zeppelins against London*, John Day Company, New York 1960.
- První světová válka*, Praha 2010.
- Rajlich Jiri, *Na křídlech světové války*, Cheb 2014.
- Richter O., *Feldluftschiffer. The German Balloon Corps and Aerial Reconnaissance*, Erlangen 2013.
- Robinson Douglas H., *The Zeppelin in Combat. A history of the German Naval Airship Divisions 1912–1918*, Schiffer Publishing, Schiffer 1994.
- Rosenboom Sebastian, *Im Einsatz über der „vergessenen Front“*. *Der Luftkrieg an der Ostfront im Ersten Weltkrieg*, Potsdam 2013.
- Schuh H., *Luftkrieg über Front und Heimat 1914/1918. Flieger und Luftschiffer zwischen westfront und Rhein*, Aachen 2014.
- Schwipps Walter, *Schwerer als Luft. Die Frühzeit der Flugtechnik in Deutschland*, Bernard & Graefe, Koblenz 1984.
- Showalter Dennis E., *Tannenberg. Clash of Empires 1914*, Washington 2004.

Skrzydła zwycięzców, skrzydła pokonanych, skrzydła wolności, skrzydła niepodległości 1918, red. A. Olejko, P. Mrozowski, D. Mechin, B. Ciglić, INFORTeditions, Zabrze–Tarnowskie Góry 2019.

Sproule Anna, *Bracia Wright. Oni zmienili świat*, Czytelnik, Warszawa 1992.

Ткачев В.М., *Крылья России. Воспомявая о прошлом русской военной авиации 1910–1917 гг.*, Санкт Петербург 2007.

Umiastowski Roman, *Ludzie przestworza*, Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa 1930.

Wegner Gunter, *Die Stellenbesetzung der aktiven Regimenten, Bataillone und Abteilungen von der Stiftung bzw. Aufstellung bis zum 26. August 1939*, Osnabrück 1993.

Велика війна 1914–1918 рр. і Україна. Мовою документів і свідчень, Київ 2015.

Великая борьба народовъ, Выпуск IV-ый, Москва 1915.

Исторія великой войны, т. 2, Москва 1915.

Исторія великой войны, т. 3, Москва 1916.

Литвин В., *Україна: доба війн і революції 1914–1920*, Київ 2003.

Artykuły

„Aircraft”, December 1914, Vol. 5. No. 10, Foreign News.

Körder A.V., *Die deutschen Fliegertruppen*, [w:] *Der Soldat, Blätter für deutsche Wehr und Ehr*, Heft 7, 1934.

Olejko Andrzej, *Ohne Flieger kein Sieg – Bez lotników nie ma zwycięstwa! Szkic z działań lotnictwa austro-węgierskiego i niemieckiego w przeddzień przelamania gorlickiego 1915 r. w świetle archiwaliów i literatury pamiętnikarskiej*, „Galicja – Studia i Materiały” 2021, nr 7.

Potempa Harald, *The Royal Bavarian Flying Corps. Aspects of the aerial War 1914–1918*, „Over The Front” 2000, nr 15.

Ruhnau R., *Bericht auf dem Danzig-Archiv, Deutsche Luftschiffe*, „Unser Danzig” 1989, nr 3.

Олейников А.В., *1914–й год на Русском фронте Первой мировой войны в контексте военно-оперативных потерь русской армии и ее противников*, „Рейтар. Военно-исторический журнал”.

Prasa, archiwa prywatne i źródła internetowe

„Czas” 1915, 23 marca.

„Danziger Neuesten Nachrichten” 1909, nr 229.

„Danziger Neuesten Nachrichten” 1909, nr 238.

„Flugsport” 1912, nr 10.

„Over the Front” 1996, Vol. 12, nr 2.

„Wiener Luftschiffer-Zeitung” 1914, nr 13.

„Wschodnia Gazeta Codzienna”, <http://kresy24.pl/56494/niemiecki-sterowiec-zestrzelony-nad-mlawa-przez-rosyjska-artylerie> [dostęp: 15.09.2022].

Dane z prywatnych archiwów dr. M. Bakuna, prof. S. Januszewskiego, prof. A. Kozyckiego, H. Jägera

http://zeppelin.mariwoj.pl/zep_woj3.htm [dostęp: 29.11.2014].

http://zeppelin.mariwoj.pl/zep_woj3.htm [dostęp: 29.11.2014].

German air force on Nord-Ostfront in the 1914 and 1915 campaigns, or following the traces of Kaiser's pilots over Galicia

Keywords

air force, Germany, Galicia, Great War, air warfare, Przemyśl Stronghold, breakthrough at Gorlice, Carpathians

Abstract

The topic of the German air force involvement on the Eastern Front of the Great War continues to be supplemented with new facts. The German air force was involved in combat over Galicia both in the 1914 campaign and at the time of the breakthrough at Gorlice in 1915 shoulder to shoulder with the allied Austrian-Hungarian air force. This essay focuses on that topic and fills a gap in the global historiography around the Great War. This study presents the most recent state of research on the air warfare of the German air force over Galicia on the Eastern Front in 1914 and before the breakthrough Gorlice–Tarnów offensive in 1915.

Die deutsche Luftwaffe an der Nord-Ostfront in den Feldzügen von 1914 und 1915, oder auf den Spuren der kaiserlichen Flieger über Galizien

Schlüsselwörter

Luftwaffe, Deutschland, Galizien, Großer Krieg, Luftoperationen, Festung Przemyśl, Durchbruch von Gorlice, Karpaten

Zusammenfassung

Die Thematik um die Beteiligung der deutschen Luftwaffe an der Ostfront im Großen Krieg wird ständig durch neue Fakten ergänzt. Sowohl in den Kämpfen um Galizien 1914 als auch während des Durchbruchs von Gorlice 1915 nahm die deutsche Luftwaffe an der Seite der verbündeten österreichisch-ungarischen Luftwaffe an den Kämpfen teil. Die vorliegende Skizze ist dieser Thematik gewidmet und füllt eine Lücke in der weltweiten Geschichtsschreibung über den Großen Krieg. Die vorliegende Studie präsentiert den neuesten Stand der Forschung zum Thema der Luftoperationen der deutschen Luftwaffe über Galizien – der Ostfront im Jahr 1914 und vor der wegweisenden Operation von Tarnów-Gorlice im Jahr 1915.

Немецкая авиация на «Норд-Остфронте» во время кампаний 1914 и 1915 годов – по следам кайзеровских авиаторов над Галичиной

Ключевые слова

авиация, Германия, Галичина, Великая война, воздушные операции, Перемышльская крепость, Горлицкий прорыв, Карпаты

Резюме

Тема участия немецкой авиации на Восточном фронте Великой войны постоянно пополняется новыми фактами. Немецкие летчики принимали участие в боях над Галичиной как во время кампании 1914 года, так и при Горлицком прорыве 1915 года, бок о бок с союзными австро-венгерскими ВВС. Этой теме посвящается настоящий очерк, восполняющий пробел в мировой историографии Великой войны. Данная статья содержит новейшие результаты исследований по теме немецких военно-воздушных операций, проводимых над Галичиной – Восточным фронтом – в 1914 году, а также накануне прорыва фронта в районе городов Тарнув и Горлице в 1915 году.