



Porucznik pilot Stefan Stec (1889–1921). Weteran I wojny światowej. Od 1915 r. w lotnictwie. Latał na froncie rosyjskim i włoskim. Jeden z najintensywniej latających pilotów w czasie walk o Lwów w 1918 r. Lotniczy bohater wojny polsko-ukraińskiej (Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie)

Do listopada 1918 r. Stefan Stec wykonał ponad 180 lotów bojowych (ponad połowę jako obserwator) i brał udział w 40 walkach powietrznych. Trzykrotnie został zestrzelony. Tymczasowo pełnił obowiązki dowódcy kompanii lotniczej. Miał wysokie odznaczenia armii austro-węgierskiej i niemieckiej (m.in. Żelazny Krzyż II klasy). Już w dniu przybycia do Lewandówki wziął udział w bombardowaniu stanowisk ukraińskiej artylerii i ataku na nieprzyjacielski pociąg. Otrzymał zadanie, by samolotem Hansa-Brandenburg przewieźć 9 listopada członka Komitetu Narodowego Polskiego prof. Stanisława Strońskiego do Krakowa, gdzie miał on wejść w skład Polskiej Komisji Likwidacyjnej. Lot nie przebiegł jednak bez problemu – nad Przemyślem maszyna została zestrzelona przez Ukraińców, po czym zarówno pilot, jak i szacowny pasażer kontynuowali podróż pociągiem.

12 listopada Naczelna Komenda Obrony Lwowa wysłała por. pil. Stefana Steca przez Kraków do Warszawy. Polecono mu spotkać się z Naczelnikiem Państwa Józefem Piłsudskim w celu przedstawienia sytuacji żołnierzy polskich we Lwowie. Lwowski lotnik wywiązał się z zadania. Jego meldunek był przesiąknięty pesymizmem, Stec uważał bowiem, że bez natychmiastowej pomocy stolicy Lwów upadnie.

W Warszawie kształtowały się w tym czasie polskie władze administracyjne, była też kolejnym po Galicji ośrodkiem tworzenia się polskich sił zbrojnych, w tym lotnictwa. Jesienią 1918 r. zaczęli zbierać się tam Polacy weterani lotnictwa rosyjskiego oraz byli oficerowie i żołnierze oddziałów lotniczych organizowanych przy polskich korpusach w Rosji. Od połowy października jawnie domagali się oni od okupującej Warszawę administracji niemieckiej powołania suwerennych władz polskich i utworzenia polskich oddziałów lotniczych. 11 listopada



Zdjęcie z powietrza Pola Mokotowskiego w Warszawie, jednego z najważniejszych centrów, gdzie kształtowało się polskie lotnictwo wojskowe. W Warszawie zorganizowano: 1., 3., 4., 8. i 11. Eskadrę Lotniczą, a także szkoły pilotażu i obserwatorów (ze zbiorów Andrzeja Olejki)

z rozkazu ppłk. Hipolita Łossowskiego (byłego pilota sterowcowego w armii rosyjskiej) polscy lotnicy udali się na lotnisko mokotowskie i zażądali od niemieckich żołnierzy opuszczenia warszawskiej bazy lotniczej. Niemcy nie mieli ochoty walczyć i nie stawili zbrojnego oporu. Do 15 listopada opuścili teren Pola Mokotowskiego, zniszczywszy wcześniej cenniejszy sprzęt. Mimo wszystko Polacy przejęli co najmniej 70 samolotów, znaczne ilości paliwa, części zamiennych, uzbrojenie, warsztaty lotnicze oraz urządzenia po mieszczącej się tutaj w latach I wojny światowej filii zakładów Albatrosa.

Warszawa podobnie jak Kraków i Lwów pod koniec I wojny światowej znajdowała się daleko od linii frontu i również tamtejsza baza lotnicza pozbawiona była nowoczesnych samolotów. Dużo bardziej były one bowiem potrzebne na froncie zachodnim, gdzie jednostki lotnicze Cesarstwa Niemieckiego starały się przeciwstawić liczebnej i jakościowej potędze sił powietrznych ententy. Samoloty znajdujące się na zapleczu wykorzystywano głównie do szkolenia personelu latającego i naziemnego. Po zajęciu Warszawy w 1915 r. Niemcy urządzili na lotnisku mokotowskim szkołę obserwatorów. Wpłynęło to na charakter zdobyczy Polaków w listopadzie 1918 r. Wśród przejętych przez ludzi ppłk. Łossowskiego samolotów dominowały przestarzałe samoloty wywiadowcze Hansa-Brandenburg B.I i C.I, Albatros C.III, Rumplery C.I i C.IV. W niewielkiej, niekiedy znikomej liczbie udało się zdobyć nieco wartościowsze maszyny eskortowe Halberstadt Cl.II i Hannover-Roland Cl.II oraz wywiadowcze Albatros C.X, a także stosunkowo nowoczesne wywiadowcze LVG C.VI i Albatros C.XII. Zdobyto także myśliwskie Albatrosy D.III, ale ze względu na niewystarczającą wytrzymałość materiałów nie były to konstrukcje szczególnie udane.



Samolot Hansa-Brandenburg B.I z polską oznaką przynależności państwowej. Spośród około 40 takich maszyn przechwyconych na przełomie 1918 i 1919 r. przez żołnierzy Wojska Polskiego trzy pochodziły z lotniska mokotowskiego (Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie)



Poniemiecki samolot wywiadowczy Rumpler C.I w polskim malowaniu. Rumplery C.I w listopadzie 1918 r. zdobyto na lotnisku mokotowskim w Warszawie, a dwa miesiące później – na lotnisku Ławica pod Poznaniem. Maszyny Rumplera cieszyły się wśród pilotów nie najlepszą opinią. Stosunkowo łatwo wpadały w korkociąg. Na fotografii udokumentowano wypadek używanego przez Stację Lotniczą Ławica w pierwszej połowie 1919 r. samolotu nr 13046/17 (Cyfrowa Biblioteka Narodowa „Polona”)



Dwa typy samolotów, które w dość dużej liczbie podkomendni ppłk. Hipolita Łossowskiego przejęli na Polu Mokotowskim: z lewej samolot wywiadowczy Rumpler C.IV, a z prawej (na dalszym planie) – samolot pola walki Hannover-Roland Cl.II. W polskim lotnictwie lat 1918–1920 niewiele robiono sobie z daleko posuniętej specjalizacji panującej w niemieckim lotnictwie do 1918 r. Zarówno Rumplery C.IV, jak i Hannover-Rolandy Cl.II były wykorzystywane przede wszystkim do zadań rozpoznania wzrokowego (jak wszystkie samoloty dwumiejscowe) (ze zbiorów Andrzeja Olejki)



Poniemieckie wywiadowcze Rumplery w barwach Wojska Polskiego. Polscy żołnierze na przełomie 1918 i 1919 r. zdobyli przeszło sto sztuk różnych modeli Rumplera. Stosowano je zarówno w jednostkach bojowych, jak i szkolnictwie (ze zbiorów Rafała Bolczyka)

Choć Stec nie był twórcą biało-czerwonej szachownicy lotniczej, to jednak został zapamiętany jako osoba, która wprowadziła ten znak do polskiego lotnictwa.



Wszystkie samoloty Wojsk Polskich mają być w najkrótszym czasie niżej podanym znakiem w przepisanych miejscach zaopatrzone².

Wprowadzenie polskiej szachownicy lotniczej zakończyło krótką karierę innych oznaczeń sugerujących przynależność do Wojska Polskiego. We Lwowie szachownice zastąpiły używane dotąd biało-czerwone pasy, w Warszawie – biało-czerwone tarcze oraz kokardy, w Krakowie natomiast rozporządzenia dowództwa Wojska Polskiego wymusiły rezygnację z malowania godeł w postaci czerwonej litery „Z” na białym polu.

W grudniu [1918 r.] dostaliśmy nowe znaki rozpoznawcze, zamiast pasów przyszły kwadraty biało-czerwone, znak do dziś używany. Pomysł był por. [pil. Stefana] Steca, który miał na włoskim froncie taki biało-czerwony kwadrat na austriackim samolocie**. Znak ten tak się podobał w Warszawie, że ustalono go dla całego lotnictwa polskiego³.*

* znaki lwowskie

** samolot lotnictwa austro-węgierskiego

² Rozkaz Szefa Sztabu Generalnego nr 38, poz. 204 z 1 grudnia 1918 r., cyt. za: *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, red. M. Romeyko, Warszawa 1933, s. 121.

³ Tak o wprowadzeniu szachownicy lotniczej wypowiedział się jeden z lotników lwowskich, Stanisław Pietruski, zob. S.M. Pietruski, *Moje wspomnienia z lotnictwa 1918–1921*, cyt. za: A. Olejko, *Prawdy i półprawdy z okresu narodzin lotnictwa polskiego wojskowego 1918–1920 – polska symbolika lotnicza w świetle najnowszych badań*, <https://www.infolotnicze.pl/2013/11/07/prawdy-i-polprawdy-z-okresu-narodzin-lotnictwa-polskiego-wojskowego-1918-1920-polska-symbolika-lotnicza-w-swietle-najnowszych-badan/>, dostęp 20 III 2018 r.



Z punktu widzenia heraldyki wprowadzona szachownica była czerwono-biała, a nie biało-czerwona. Bądź co bądź szachownica w tym układzie przetrwała aż do 1993 r., gdy Wojsko Polskie, lekceważąc 75-letnią tradycję, zmieniło układ barw na poprawny heraldycznie (lewe górne i prawe dolne pola stały się białe, a dwa pozostałe – czerwone).

² *dzin-lotnictwa-polskiego-wojskowego-1918-1920-polska-symbolika-lotnicza-w-swietle-najnowszych-badan/*, dostęp 20 III 2018 r.

Oeffag w polskim malowaniu na lotnisku we Lwowie. W kabinie pilota siedzi por. pil. Stefan Stec, a w kabinie obserwatora niezna- na bliżej „Zosia” (Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, udostępnił Lech Borawski)



Wiktor Pniewski w mundurze kapitana pilota. Był lotnik niemiecki z okresu I wojny światowej. Uczestnik zmagania na froncie zachodnim. Orędownik szturm na niemieckie lotnisko Ławica. Dowódca eskadry w czasie wojny polsko-ukraińskiej i polsko-bolszewickiej. Oficerem polskiego lotnictwa pozostał aż do początku lat pięćdziesiątych XX w. Fotografia prawdopodobnie jeszcze z okresu zbrojnego kształtowania się granic II Rzeczypospolitej (Muzeum Narodowe w Poznaniu)

prowokacje i stan podwyższonego napięcia doprowadziły 27 grudnia do pierwszych walk w Poznaniu.

Już po kilku dniach Polacy opanowali całą Poznań. Niczym cierni dla zajętego przez powstańców miasta była jednak niemiecka stacja lotnicza położona w Ławicy, wówczas podmiejskiej wsi. Nie tylko dlatego, że stacjonował tam niemiecki 4. Zapasowy Oddział Lotniczy, lecz gromadzili się tam też żołnierze z rozbitych i rozbrojonych jednostek. Pojawiło się więc ryzyko, że odcięci od zaopatrzenia zaczną rekwirować żywność okolicznym mieszkańcom. Mimo to dość długo pozostawiano Niemców w spokoju. Sytuację zmieniła dopiero plotka o rzekomym zamiarze bombardowania Poznania przez lotników z Ławicy. 4 stycznia 1919 r. zapadła decyzja o konieczności zajęcia stacji lotniczej.

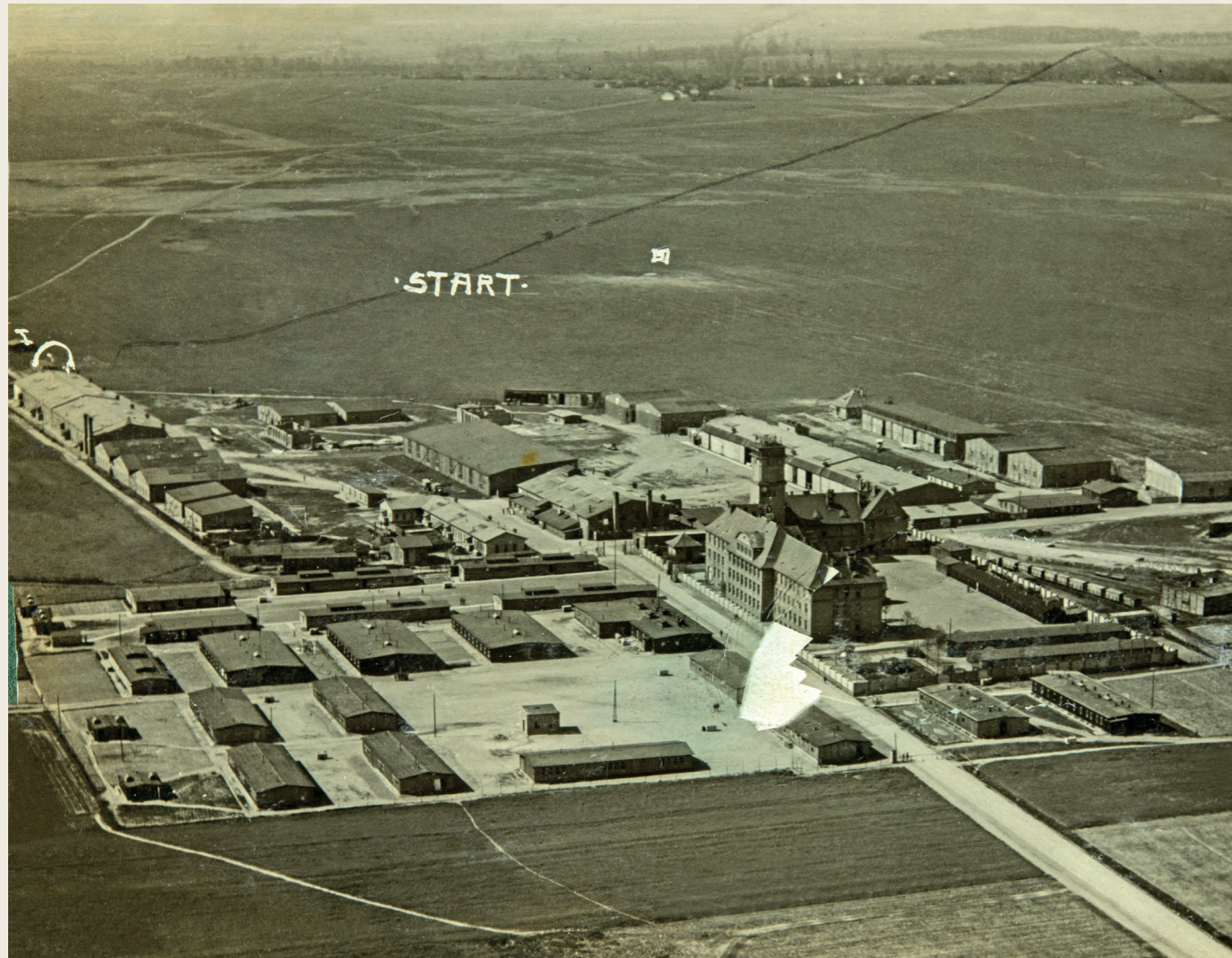
Jednym z głównych orędowników zdobycia lotniska był sierż. Wiktor Pniewski – były pilot lotnictwa niemieckiego. Jako lotnik współpracy z artylerią brał udział w zmaganiach na froncie zachodnim podczas I wojny światowej. W sierpniu 1918 r. został ranny, po hospitalizacji nie wrócił już na front, lecz przeniknął w struktury niemieckiej stacji lotniczej w Ławicy. Zajmował się przede wszystkim nawiązywaniem kontaktów z Polakami służącymi na lotnisku.

5 stycznia 1919 r. sierż. Pniewski wraz z dwoma innymi parlamentarzystami udał się na niemieckie lotnisko z zadaniem przekonania Niemców do kapitulacji. Załoga lotniska odrzuciła jednak ofertę. W rezultacie Polacy zaplanowali szturm na kolejny dzień. Rdzeniem polskich sił były trzy kompanie piechoty. Do tego dochodził pluton strzelców konnych, kilka oddziałów ochotniczych, oddział sanitarny, dwa działka kalibru 8 cm oraz kilka karabinów maszynowych. W sumie polskie siły mogły liczyć 350–400 ludzi. Wczesnym rankiem powstań-



cy zajęli pozycje. Po raz kolejny wysłano parlamentarzysty, lecz i tym razem wrócili z niczym. Rozpoczął się szturm. Główne siły atakowały od strony wsi Ławica, artyleria zajmowała pozycje na stacji kolejowej Poznań-Ławica, kawaleria i oddziały ochotnicze natomiast pozorowały atak od strony Poznania. Po dwudziestominutowej akcji stacja lotnicza znalazła się w polskim ręku. Nie chcąc wywołać pożaru na lotnisku, artyleria oddała tylko cztery strzały. Wsparcie artyleryjskie okazało się jednak zbędne, gdyż niemieccy cekaemiści strzelali bardzo niecelnie.

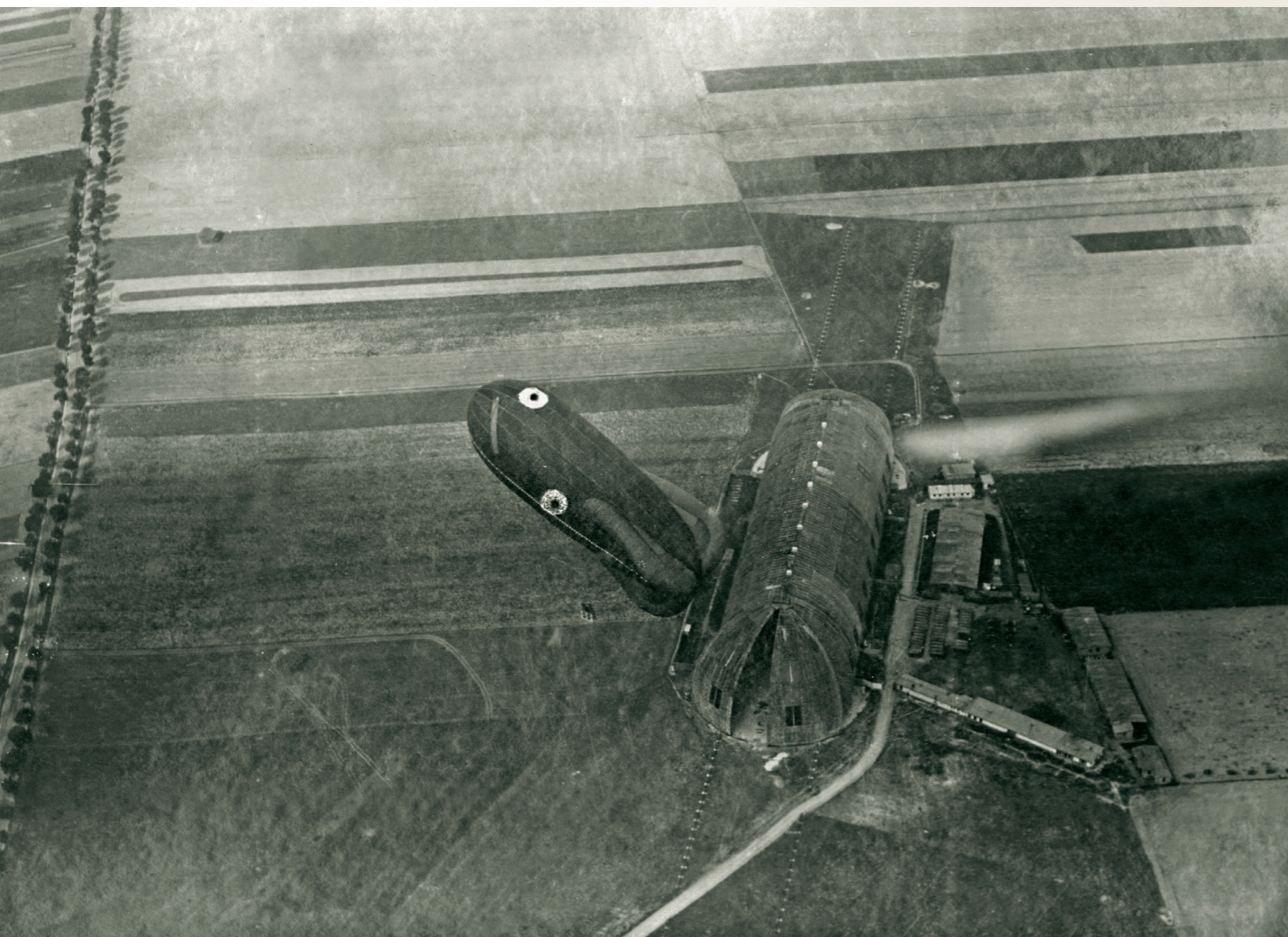
Widok na lotnisko w Ławicy. Dobrze widoczna charakterystyczna wieża. Ławica była jedną z najważniejszych baz lotniczych, na jakich kształtowały się polskie Wojska Lotnicze. Choć wielkopolski segment polskiego lotnictwa powstał nieco później, to nie sposób lekceważyć jego znaczenia dla budowy sił powietrznych Wojska Polskiego (Muzeum Narodowe w Poznaniu)



Widok na zabudowania lotniska Ławica. Zdjęcie prawdopodobnie z lat dwudziestych XX w. (Muzeum Narodowe w Poznaniu)



Wieża podpoznańskiego lotniska z innego ujęcia (Muzeum Narodowe w Poznaniu)



Widok z powietrza na halę sterowcową w podpoznańskich Winiarach (tzw. Halę Zeppelina), obok której odbywa się podnoszenie balonu obserwacyjnego. Lata 1918–1920 to też początki polskiej aeronautyki. Pierwsze kompanie aeronautyczne skierowano do walki na początku 1920 r. Wkrótce okazało się jednak, że często przesuający się front nie sprzyja użyciu balonów obserwacyjnych. Latem 1920 r. kompanie aeronautyczne połączono w 1. Pułk Aeronautyczny i rzucono do walki w charakterze oddziału zwykłej piechoty. Niniejszą fotografię wykonano w 1919 r. (Cyfrowa Biblioteka Narodowa „Polona”)



Wnętrze tzw. Hali Zeppelina. Na skutek oddalenia w 1915 i 1916 r. linii frontu niemiecko-rosyjskiego poznańska baza sterowcowa nie mogła już odgrywać roli bazy operacyjnej. Znaczenie sterowców okazało się zresztą mniejsze, aniżeli Niemcy zakładali przed wybuchem Wielkiej Wojny. Na skutek splotu tych dwóch okoliczności hala sterowcowa pod Poznaniem stała się magazynem kadłubów samolotów, zapasowych silników, części zamiennych, a także innego materiału lotniczego i aeronautycznego. Na początku stycznia 1919 r. powstańcy wielkopolscy zdobyli w tym „magazynie” ok. 215 płatowców (inne wersje mówią o 300–400 płatowcach), kilkadziesiąt silników lotniczych, a także inny sprzęt lotniczy i aeronautyczny (Cyfrowa Biblioteka Narodowa „Polona”)