

УДК 930.25:355.083(438:477=162.1)”1918/1939”

DOI 10.32782/2307-7778/2023.2.4

Володимир РУТАР

кандидат історичних наук, стипендіат Вишеградського фонду при Варшавському університеті
(rutar.volodymyr@gmail.com)

Volodymyr RUTAR

PhD, Fellow of the Visegrad Fund at the University of Warsaw (rutar.volodymyr@gmail.com)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4458-6272>

ОРГАНІЗАЦІЯ ПОЛЬСЬКОЇ АВІАЦІЇ НА ТЕРЕНАХ СХІДНОЇ ГАЛИЧИНИ В ЛИСТОПАДІ – ГРУДНІ 1918 РР.

Анотація. Мета У статті проаналізовано процес формування авіаційних частин Війська Польського на території Східної Галичини в листопаді-грудні 1918 р. Визначено головні проблеми, з якими зустрілися польські авіатори під час проходження служби, серед яких: відсутність чітко встановленої заробітної плати, мобілізаційних наказів для швидкого поповнення особового складу і застаріла матеріально-технічна база. Встановлено чинники, які позитивно вплинули на розширення бойових можливостей авіації, а передусім запровадження і уніфікація уніформи, знаків розрізнення на крилах літаків, а також поступове налагодження командної структури та відкриття шкіл і курсів для пілотів.

Ключові слова: авіація, ескадра, Військо Польське, Східна Галичина, польсько-українська війна.

ORGANIZATION OF POLISH AVIATION IN EASTERN GALICIA IN NOVEMBER – DECEMBER 1918

Abstract. Despite numerous scientific studies, the history of aviation during the Polish-Ukrainian war remains one of the least researched topics in modern historiography. The authors mostly describe the combat path of squadrons without going into the process of their creation and operation. The dates of the transfer of individual airfields and persons involved in their capture, whether and how the mobilization to aviation units took place, the amount of monetary reward of aviators and their total number have not yet been defined. **Purpose:** The purpose of the study is to analyse the process of formation of aviation units of the Polish Army in Eastern Galicia in November-December 1918 and to identify the main problems encountered by Polish aviators during their service. **Results:** The capture of military airfields in Krakow, Przemyśl and Lviv allowed the Poles to begin forming the first air units of the Polish Army in Eastern Galicia. On their basis it was possible to organize several air squadrons and mobile parks, to open courses and later a vocational school for pilots. Their appearance provided an opportunity to train new personnel to expand the combat capabilities of aviation units. It was important to introduce military uniforms for aviators, which in the rest allowed them to be identified as a separate type of troops. The liberation of Lviv opened the way for the necessary reorganization and the establishment of a clear command structure. A significant number of combat sorties showed the versatility of aviation, and the appearance of a red and white chessboard on the wings of aircraft had a positive effect on the mood in the army, showing an advantage in the sky over the enemy. Among the unresolved issues at the first stage of the Polish-Ukrainian war were the mobilization, the number of troops, the number of aircraft and the amount of monetary rewards for aviators, as evidenced by the lack of relevant orders and reports of the command.

Key words: aviation, squadron, Polish Army, Eastern Galicia, Polish-Ukrainian war.

Розпад Австро-Угорської імперії давав можливість поневоленим народам збудувати власні незалежні держави. Цим історичним шансом спробували скористатися і польські політичні кола, у візії яких Східна Галичина вважалася невід’ємною частиною Польщі. Така позиція суперечила планам українців, які також активно включилися у державотворчі процеси, намагаючись відстояти свої національні інтереси. Початок польсько-української війни в листопаді 1918 р. вимагав від супротивників швидкого створення боєздатних армій, які могли протистояти один одному не тільки в окопах, а й точити повітряні бої. Військове керівництво Польщі,

готуючи план захоплення краю, звертало особливу увагу на опанування військових летовищ, що знаходилися поблизу Кракова, Перемишля і у Львові. 31 жовтня 1918 р. капітан Роман Флорер передав командування над окресленим об'єктом у Раковіцах, до рук поручника Дзіковського, однак той одразу відбув до Кракова залишивши формальне керівництво сержанту Антонію Юхе. Вже наступного дня, після оголошення наказу військового коменданта Кракова бригадного генерала Болеслава Рої, у якому йшлося про перехід усіх військових об'єктів до рук найстаршого за званням офіцера, владу над летовищем повернули Флореру. Щоб не допустити грабежів і пошкоджень дорогоцінного спорядження, на охорону порту виділено військовий відділ під командуванням поручника Чеха. Загалом поляки перейняли у австро-угорської армії в Раковіцах добре облаштовані майстерні і близько 40–50 літаків різних типів. Вже 3 листопада чисельність авіапарку збільшилась на 6 нових літаків, які прилетіли з Перемишля. Цю групу очолював поручник Роботицький (Niestrawski, 2017, pp. 32-33).

Наступним польські військові зайняли летовище в Хуречку поблизу Перемишля (Tarkowski, 1991, p. 13; Stachula, 2009, p. 23). Цінними трофеями тут стали 12 літаків. Побоюючись наступу українців, які планували опанувати Перемишль, поручник Роботицький 2 листопада 1918 р. разом із іншими пілотами прийняв рішення перевезти авіапарк до Кракова. Як згадувалося вище, до місця призначення долетіло тільки 6 літаків, ще 2 розбилися в польоті, інші 2 внаслідок технічних пошкоджень приземлилися біля Бохні і згодом прибули до Раковіць, останні 2 отримали пошкодження під час старту та залишилися на летовищі (Niestrawski, 2017, p. 36; Kolbusz, 2015, p. 196). Вже після повернення Перемишля і Засяння під польський контроль, у середині листопада 1918 р., до авіапарку в Хуречку входили 8 літаків, 16 моторів (не відомо чи це були авіаційні двигуни чи мотоцикли – прим. авт.), кілька вантажівок і накопичено значні запаси бензину¹.

У перші дні листопада 1918 р. активні бойові дії охопили майже увесь Львів. Запеклі сутички поляків і українців тривали за Головний Вокзал, Цитадель та будинок Головної пошти. Не винятком стало і летовище на Левандівці, опанування якого відкривало можливість отримати авіаційний парк, чималі запаси зброї, пального і військового спорядження, а також відновити авіасполучення, у випадку поляків, із Краковом, Перемишлем чи Варшавою, українцям – зв'язатися з летовищем у Красному, Проскуріві і в перспективі з Києвом. Зі слів колишнього учасника листопадових боїв, генерала Януша Беаурейна, польські пілоти, котрі перебували у Львові ще на початку жовтня 1918 р., розпочали розробляти план із захоплення цього летовища. За його реалізацію взялися Стефан Бастир, Стефан Стець, Владислав Торунь, Адам Тігер, Зигмунд Тебінка, Густав Мокржицькі, Томіцький, Казимир З'єборака і Ян Папіус. Щоправда троє останніх у середині жовтня загинули на фронті. Ці події змусили скорегувати існуючий план, так що відповідальними за зібрання розвідувальних даних і доведення його до логічного завершення покладалося від тепер лише на Бастира, Мокржицького і Роланда. Наприкінці жовтня 1918 р. підготовчі моменти було завершено, проте початок листопадового виступу українців у Львові унеможливив його реалізацію (Rutar, 2020, pp. 202-203).

В історіографії традиційно вважається, що причетними до переходу летовища на Левандівці у польські руки були С. Бастир, В. Торунь і Я. Беаурейн (2 pułk, 1929, p. 17; Tarkowski, 1991, p. 13; Klimecki, 2000, p. 83; Markowski, 2019, p. 79; Olejko, s. 66; Żabierek, 2019, pp. 89-90). Хоча спомини учасників і архівні матеріали не дають підстави однозначно цього стверджувати. Зі слів Я. Беаурейна, Бастир ще 1 листопада намагався отримати від коменданта летовища капітана Малати один літак, яким планував вилетіти до Кракова і доповісти про ситуацію у Львові. На таку його вимогу отримано зустрічну пропозицію прибути наступного дня. Вже

¹ Teksty źródłowe do dziejów obrony Przemyśla z listopada 1918 zebrał i opracował Fr. A. Kuzia, Wojskowe Biuro Historyczne (далі – WBH) [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 66, pp. 36.

2 листопада Бастир, повернувшись на летовище, побачив там лише пошкоджені апарати. Тому, ним було прийнято рішення захопити авіапарк, і разом з іншими пілотами розпочати ремонт 2 найменш пошкоджених літаків (Rutar, 2020, р. 203). Ці події підтверджує і пор. Тігер (Przybyła, 1919, р. 22).

У звіті жандарма Валігурського подано інформацію, що 2 листопада 1918 р. зі Львова до Перемишля стартував один літак та ще 6 з німецькими пілотами намагалися відлетіти, але їх зупинили польські вояки. На складах летовища поляки здобули 2 тис. рушниць, обмундирування і взуття², які використано для забезпечення новостворених підрозділів. На жаль, у звіті не вказано осіб причетних до зайняття летовища і він суперечить традиційно прийнятому опису подій 2 листопада про виведенні з ладу літаки. Є відомості, що Бастир разом із ще одним пілотом цього дня запропонували захопити летовище на Левандівці. Дозвіл на початок цієї операції мав надати капітан Тржешньовський³. Чи був він відданий, не відомо. Комендант польських військ у Львові Чеслав Мончинський описуючи події 2 листопада пригадував про те, що він наказав захопити летовище, але через позицію капітана Камінського, цього ніхто не виконав (Maćzyński, 1921, р. 109). Ще один учасник листопадових боїв ротмістр Тадеуш Нитман у споминах переконував, що саме він з пілотом-техніком Юзефом Отовським і кількома добровольцями причетні до захоплення авіапорту⁴. Поручник Тігер також згадує прізвище Ю. Отовського, який вже 3 листопада очолював варту летовища (Tiger, Rubczyński, Weyde, 1936, р. 718).

Серед матеріалів Військового Історичного Бюро (далі – ВІБ) вдалося віднайти справу Міхала Тим'яка з 1935 р., який оскаржив у Міністерстві Оборони й особисто перед маршалком Юзефом Пілсудським право називати С. Бастира першим комендантом летовища на Левандівці. Адже сам позивач претендував на цю першість. Для підтвердження своїх слів, М. Тим'як подав список осіб, що брали з ним участь у захопленні порту, і їх спомини на розгляд комісії ВІБ. Проведене слідство дійшло висновку, що летовище таки захопили 1 листопада 1918 р. мешканці Левандівки; впродовж перших двох днів жоден офіцер майбутньої львівської ескадри не перебував у вказаному місці; не підтверджено чи серед осіб, що брали участь у здобутті летовища був М. Тим'як. Однак, вже в 1938 р. рішенням ВІБ почесне звання повернуто Бастиру, Торуню і Беаурейну. Щоправда вже допускалося, що і Тим'як міг брати участь у захопленні летовища у складі відділу Експозитури жандармерії на Левандівці. Тому остаточне рішення мала прийняти наступна комісія (Rutar, 2020, pp. 205-206), яка так і не зібралася.

Комендант п'ятого відтинку оборони Львова в школі Сінкевича Кароль Бачинський стверджував, що звіт про захоплення летовища від поручника С. Бастира надійшов до командування 4 листопада 1918 р. Хоча поручник Тігер переконував, що його подали на день пізніше. Цей факт може підтверджувати і те, що Ч. Мончинський призначив Бастира комендантом летовища саме 5 листопада. До розбудови львівської ескадри на Левандівці одразу долучилися пілоти Торунь, Стець, Роланд, Беаурейн, Тігер, Мачальський і Рибчинський (Rutar, 2020, pp. 204-205).

Уся організаційно-технічна робота з відновлення боєздатності польської авіації у Львові відбувалася у трьох головних ангарах, що розміщувалися на території летовища. У першому знаходилося конструкторське бюро, столярня, відбувався монтаж фюзеляжів, двигунів та слюсарня. У другому – склади інструментів, складових частин і елементів для виготовлення літаків типу Brandenburg С. І і цех для складання двигунів. У третьому стояли літаки в очікуванні

² Wydział informacyjny. Wiadomości otrzymane od podoficera żandarmerii Waligórskiego, przybyłego dziś rano (4.XI) ze Lwowa, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.440.12., sygn. 1, pp. 1.

³ Kamiński, A., Relacji o wypadkach lwowskich w listopadzie 1918 /Szkoła Sienkiewicza/, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.400., sygn. 1516/10, pp. 33.

⁴ Nittman, T., Mój udział w pracach Zw. „Wolności” i P.O.W. WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.400., sygn. 1516/13, pp. 1.

на плановий ремонт. Поряд із ангарами знаходилися ще кілька бараків де розмістилися гаражі, малярний цех, майстерні, та сам будинок команди летовища і житлові будівлі. За межами порту розташувалися склади з авіабомбами та амуніцією. Розміри злітного поля становили 500 на 500 м по периметру, на території якого стояли 5 ангарів для готових до вильоту літаків (Mordawski, 2009, p. 24). Всього на 5 листопада 1918 р. на левандівському летовищі базувалися 18 апаратів, 20 двигунів, 4 легкові і 4 вантажні автомобілі, 8 коней, 6 возів, 8 кулеметів, радіо-телеграфічний апарат, близько 1500 бомб, склади і майстерні (2 pułk, 1929, p. 17; Markowski, 2019, p. 143).

Найімовірніше першими апаратами готовими до виконання польотів, після проведеного ремонту, були літаки типу Brandenburg C. I, Oeffag C. II N 52.52 або Oeffag C. II N 52.16. Вже 5 листопада польські літаки отримали відповідні розпізнавальні знаки – біло-червоні лінії на фюзеляжі та три 25 кг бомби. Цього дня було вирішено здійснити перші два вильоти над Львовом. Щоправда один із літаків так і не стартував через пожежу спричинену людським фактором і технічними пошкодженнями. До екіпажу іншого літака, що виконав бойовий виліт, ввійшли поручники пілот Бастир і спостерігач Беаурейн. (Jasiński, 2017, p. 43; Rutar, 2020, pp. 203-204).

Поступова організація авіації у Львові потребувала встановлення чіткої командної структури. Вже 6 листопада, поручника Беаурейна призначено референтом авіації при Начальному Командуванні Війська Польського у Львові (НК ВП), поручника Бастира комендантом 2 ескадри, інженера Рибчинського відповідальним за роботу майстерень, підхорунжих Отовського і Камоцького за організацію вартової служби і господарчого відділу відповідно (Madejski, 1938, pp. 1616-1618). За іншими даними призначення відбулися на день пізніше. Відтак комендантом авіації у Львові став поручник Бастир, керівником пілотів поручник Роланд, начальником бойового авіавідділу поручник Стець, відповідальним за зв'язок з НК ВП поручник Беаурейн, за провіантуру Ян Кнапик і варту хорунжий Густав Камоцький. 8 листопада комендантом летовища призначено капітана Маєвського. (Jasiński, 2017, p. 49-51; Przybyła, 1919, p. 7). Впродовж 9 – 21 листопада 1918 р. під керівництвом Тігера і Рибчинського вдалося полагодити 13 літаків і 11 авіамоторів. До складу залози летовища входило близько 150 осіб (Przybyła, 1919, pp. 24-28; 2 pułk, 1929, p. 17; Mordawski, 2009, p. 30).

Авіаційний парк і ескадра постійно доповнювалися новими пілотами і літаками різного призначення. У перші дні листопада поляки змонтували 2 літаки типу Brandenburg і 2 Oeffag. Вже 6 листопада 1918 р. на летовище прибули поручники Стець і Роланд, перший з яких, одразу виконав розвідувальний політ над містом третім відремонтованим літаком. 7 листопада 1918 р. поручники Бастир і Беаурейн вилетіли до Кракова з наміром отримати військову допомогу Львову. Після консультації з капітанами Флорером, Періні, Стельмахом і поручником Ясінським вирішено створити 1 і 3 ескадри, а вже існуючу у Львові перейменувати на 2 польову авіаційну ескадру. Комендантом 3 ескадри призначено капітана Стельмаха. До її складу увійшли поручники Юркевич, Кароль Фрісер, Казимир Свошовський, Юліан Павловський, Мечислав Щудловський, Віктор Роботицький, заступник офіцера Юзеф Чагасек, сержанти Тадеуш Комінковський і Ян Стахура. На початку ескадра отримала 2 літаки Oeffag C. II і 2 Oeffag C. I. (Korański, 2011, pp. 10-11).

За кілька днів, 9 листопада з Кракова до Львова прилетіли на 2 Brandenburgach, обладнаних кулеметами, поручник Казимир Кубала, хорунжий Юзеф Чагасек, поручник Казимир Шмідт і сержант Стахура. За іншими даними вони прибули на день пізніше. Окрім того, з-під контрольної українцям частини міста на польську сторону дісталися поручник Ришард Хессе і підхорунжий Петруський (2 pułk, 1929, p. 17; Madejski, 1938, pp. 1616; Rutar, 2020, p. 207). Це дозволило розширити бойові і технічні можливості авіаційного підрозділу.

Траплялися випадки коли польська залоза летовища захоплювала літаки, які прилітали до Львова з інших міст. Так, 5 листопада на Левандівці приземлилися два літаки з австрійськими

пілотами, що найімовірніше перевозили пошту з Києва. Екіпаж одного з них було взято у полон польським вояком Камоцьким. Пілоти іншого, зорієнтувавшись у ситуації, відлетіли в напрямку на Краків. Таким чином, на 7 листопада поляки володіли 3 готовими до вильотів літаками. Між 7–15 листопадом на Левандівці приземлився ще один літак типу Oeffag C. II N 27. Його пілот сержант Емануїл Мішка, також потрапив у полон. Під час допиту він переконував, що навмисно викрав літак в українців, щоб у такий спосіб допомогти польським оборонцям Львова. З цього часу у Львові перебувало від 7 до 9 готових до польотів бойових машин (Rutar, 2020, pp. 206-207).

В умовах бойових дій, які точилися у Львові, НК ВП вимагало від авіації надання розвідувальних даних та проведення бомбардувань позицій українських підрозділів. Так, 7 листопада 1918 р. над містом проведено парні вильоти Торуня-Стеця, Роланда-Мачальського і Бастира-Беаурейна. Перші два апарати зазнали пошкоджень внаслідок ворожого обстрілу. Виліт Бастира і Беаурейна відбувся о 12.30. Тривалість польоту становила 1 год. і проходила вздовж лінії Левандівка, Білогорща, Сигньовка, Кульпарків, Персенківка, Сихів, Винники, Підбірці, Львів і Левандівка. Пілоти скинули 40 кг. бомб і агітаційні матеріали⁵. Про використання літаків у розповсюдженні агітації і мобілізаційних наказів повідомлялося в „Кур’єрі Львівському”. Наприклад, в одній з її статей повідомлялося, що в небі над Львовом літало 2 літаки, з одного були розкидані агітки, а другий через свій чорний хрест на фюзеляжі був добре відомий містянам (Z linii, 1918, p. 1).

8 листопада літак із пілотом Стецем був підбитий неподалік Перемишля. Куля пробила бензобак і він прийняв рішення посадити апарат біля Ланцута (Rutar, 2020, p. 207). Вже 10 листопада польоти провели Бастир, Торунь, Роланд і Беаурейн. Один із літаків зазнав чималих пошкоджень внаслідок ворожого обстрілу⁶. 12 листопада проведено ще 3 вильоти⁷. Під час одного з них перше поранення зазнав спостерігач Беаурейн, дещо пізніше на летовищі вибухнула бомба внаслідок чого загинуло 2 вояків (Przybyła, 1919, p. 7; Rutar, 2020, p. 207)⁸. Всього впродовж 5 листопада – 2 грудня 1918 р., польськими авіаторами проведено 65 бойових і розвідувальних вильотів на позиції українців, 36 з яких виконали Бастир і Торунь, решта Стець, Беаурейн, Роланд, Кубалі, Шмідт і Мачальський. За цей час було втрачено 2 літаки (Przybyła, 1919, pp. 24-28; Mordawski, 2009, p. 30; 2 pułk, 1929, p. 17).

Відомі випадки коли польські літаки обстрілювали свої ж вояки. Тому, наказом № 8 від 12 листопада 1918 р. вимагалось нанести на них відповідний розпізнавальний знак – червону літеру “Z”⁹. НК ВП також видало розпорядження попередити усі відділи, аби ті не стріляли в літаки, у яких на нижній частині крил були намальовані червоно-білі лінії¹⁰. Чи мали ці рішення позитивні наслідки не відомо.

Внаслідок швидкого зростання кількості авіаційних частин, 14 листопада 1918 р. військовим керівництвом прийнято рішення створити секцію повітроплавання. До її завдання належало управління усіма польськими ескадрами в краю (Tarkowski, 1991, p. 14). Секцію очолив

⁵ Meldunek Nr 3, Oddział lotniczy Lwowa, 6.XI.1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 71, pp. 63.; Zestawienie meldunków sytuacyjnych z dnia 7.XI.1918, Nacz. Kmda, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 71, pp. 67.

⁶ Zestawienie meldunków sytuacyjnych i z działań bojowych z dni 10/11.XI.1918, Naczelną Komendą W.P. we Lwowie, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 71, pp. 114.

⁷ Zestawienie meldunków sytuacyjnych z dnia 12.XI.1918, Naczelna Komenda W.P. we Lwowie, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 71, pp. 134.

⁸ Bruljon protokołu rozmów telefonicznych w listopadzie 1918 r., WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 75, pp. 1.

⁹ L. prez. 85/18 – Odznaki samolotów polskich, Rozkaz Nr 8, Polska Komenda Wojskowa Okręgu Generalnego w Krakowie, Kraków, dnia 12 listopada 1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. DOK V/I, pp. 3.

¹⁰ Komenda Naczelną Wojsk Polskich we Lwowie do Komendy Dworca Głównego, Lwów 12/XI 1918 r., WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 72, pp. 100.

підполковник Іпполіт Лоссовський (Krzemiński, 1988, p. 214). Завдяки цьому призначенню, розпочато процес налагодження централізованого матеріально-технічного забезпечення авіаційних підрозділів і одночасно скоординовано бойову складову служби. В середині листопада 1918 р. летовище на Левандівці входило до четвертого відтинку польської оборони. 14 листопада його охорону забезпечував пор. Шрамм і відділ з 8 вояків¹¹. Вже наступного дня НК ВП призначило підпоручника Тігера відповідальним за організацію компанії охорони летовища, військову пожежну охорону, адміністрацію і загалом організаційну складову діяльності всього авіавідділу (Tiger, Rubczyński, Weyde, 1936, p. 725).

21 листопада 1918 р. вийшов наказ технічного департаменту Міністерства Військових Справ № 66, яким встановлено нову організацію авіації. Відповідно відбулися приділення вже існуючих ескадр до авіаційних груп. Так, львівська ескадра ввійшла до 2 авіагрупи з центром у Кракові. Додатково у Львові оголосили про формування 7 авіаційної ескадри, а у Кракові II батальйону доповнення. До бойового складу ескадри відтепер входило 6 літаків¹². Вже за кілька днів, 29 листопада 1918 р. МВС у Варшаві призначило капітана Флорера керівником над Галицьким авіаційним округом, комендантом авіакомпанії в Кракові ротмістра Станіслава Ясінського¹³. До завдань керівника округу відтепер входило технічне забезпечення і закупівля матеріалів, а також командування авіаційними підрозділами Секції повітроплавання МВС в Галичині¹⁴.

Впродовж 21 – 22 листопада 1918 р. у день початку операції із опанування Львова польські авіатори здійснили 5 бойових вильотів над містом і 2 над Старим Селом. В технічному плані летовище на Левандівці в цей час підпорядковувалося капітану Кудельському, в операційному капітану Мончинському, комендантом залишився Бастир, майстерні очолював Рибчинський, склади – Вейде, провіантуру – Ян Кнапик і Едвард Павлюк, столярні майстерні Станіслав Яніцький, в монтерні працювали Стефан Тролка, Станіслав Волак, Нецас, Леопольд Кінзхофер, Рудольф Рінгхофер, електровні Вавжинец Козловський і Антоній Міхньовський, адміністрація, канцелярія і охорона підпорядковувалися Тігеру. Фактично уся організаційна складова служби до 2 грудня 1918 р. лежала на Бастиру, Тігеру, Вейді, Кубалі і Рибчинському, адже Стець і Торунь перебували у Варшаві, а Роланд хворів (Tiger, Rubczyński, Weyde, 1936, p. 726)¹⁵. Загалом, наприкінці листопада 1918 р. у Львові поляки володіли тільки 4 здатними до польотів літаками¹⁶.

Така чисельність авіації більше не могла забезпечити усіх потреб фронту. 27 листопада 1918 р. на левандівське летовище прибула 3 ескадра очолювана капітаном Каролем Стельмахом. До її складу входили 6 літаків, 3 з яких мали на озброєнні кулемети калібру 8 мм. Також із нею прибула фотолабораторія з одним військовим фотоапаратом. Цього ж дня відбулося об'єднання 2 і 3 ескадр у Львівську авіагрупу, що проіснувала лише один день (Tarkowski,

¹¹ Rozkaz Nr 1, Lwów, 14 listopada 1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 121, pp. 7–8.

¹² Nr. dz. 04.159 Organizacja Wojsk Lotniczych, Rozkaz Nr 66, Warszawa dn. 20 grudnia 1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 234, pp. 194.

¹³ O.W. L. 2459/II. – Galicyjski okręg lotniczy, Rozkaz Nr 16, Kraków 29 listopada 1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. DOK V/I, pp. 2.

¹⁴ O.W. L. 4630/V. – Zakres działania kap. Florera, Rozkaz Nr 25, Kraków 23 grudnia 1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. DOK V/I, pp. 3.; № 167. Ministerstwo Spraw Wojskowych. Departament Techniczny. Sekcja Zeg. Nap. Generalowi Rozwadowskiemu, Gołogórskiemu i korja Generalnemu Sztabowi, Warszawa, 7 grudnia 1918 r., WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.301.12., sygn. 1, pp. 30.

¹⁵ Pamiętnik Stefana Bastyra – z akcji grupy lotniczej we Lwowie w listopadzie 1918, Grupa lotnicza WP we Lwowie, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 75, pp. 2.

¹⁶ Raport poranny, Komenda miasta Lwowa, Lwów dnia 25 listopada 1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 97, pp. 3.; Raport poranny, Komenda miasta Lwowa, Lwów dnia 27 listopada 1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 97, pp. 8.

1991, p. 14; Mordawski, 2009, p. 108-109). Командування групою очолив Бастир, 2 ескадру поручник Шмідт, а 3 капітан Стельмах (2 pułk, 1929, p. 17)¹⁷. За іншими даними, ескадра прибула до Львова двома партіями, літаки 2 грудня, решта обслуговуючого персоналу 6 грудня (Кораński, 2011, p. 13).

На 1 грудня 1918 р. поляки володіли 40 літаками різних типів у Кракові, з яких готовими до бойових вильотів було 14, у Перемишлі – 4 Lloyda, усі або в резерві або на ремонті і у Львові 24 типу Offag і Brandenburg, 6 з яких були боєздатні¹⁸. Цього ж дня наказом Генштабу № 38 впроваджено біло-червону шахівницю на крилах польських літаків (Krzemiński, 1988, p. 216). У грудні 1918 р. до складу 2 ескадри входили пілоти поручники Веселовський і Петер, хорунжий Цагасек, сержант Малачинський і спостерігачі поручники Березовський, Верещинський, Кубала і Назаркевич, підпоручники Хессе і Петруський. Ескадра мала 10 літаків типу Brandenburg, Offag і Albatros C. 12, по 2 легкових і вантажних автомобілі. У грудні нею здійснено 18 бойових і розвідувальних вильотів над позиціями українців (2 pułk, 1929, p. 17).

У Львові 2 грудня 1918 р. офіцерський склад летовища складався з 11 осіб, серед яких комендант Бастир, лікар поручник Артур Катз, пілоти поручники Роланд і Стець та підпоручники Адольф Весловські, обсерватори – поручники Казимир Кубала, Казимир Шмідт і Тадеуш Верещинський, підпоручники Тігер, Торунь і Стефан Березовський¹⁹. У грудні 1918 р. ескадри, що несли службу на львівському фронті отримали нумерацію 5, 6 і 7 (Tarkowski, 1991, p. 16). Впродовж 1 – 9 грудня тільки 6 ескадра здійснила 13 вильотів на український фронт, найбільше число з яких провів пор. Бастир²⁰. У майстернях летовища впродовж 22 листопада – 31 грудня вдалося відремонтувати ще 5 літаків і 15 двигунів (Mordawski, 2009, p. 110).

Вже 3 грудня 1918 р. генерал Тадеуш Розвадовський вирішив створити „Командування польовими авіаційними ескадрами в Східній Галичині” на чолі з комендантом капітаном Яном Вержейським (Кораński, 2011, p. 13). Постійний брак пілотів на фронті примусив командування на початку грудня 1918 р. відкрити у Львові непрофесійну школу підготовки. Інструкторами у ній працювали поручник Петер і підпоручник Гарстка. Відомими її випускниками стали поручник Казимир Свошовський, підпоручники Тадеуш Верещинський і Александр Сеньковський²¹ (Mordawski, 2009, p. 110).

Досить довгий час не вирішеною залишалася потреба ведення єдиного зразка військової форми для авіаторів. Тільки 4 грудня 1918 р. секція повітроплавання вперше звернулася до Генерального штабу Війська Польського з проханням змінити вигляд обмундирування через її схожість до уніформи жандармерії. Пропонувалося запровадити сині мундири з чорним оксамитовим коміром і темно жовтими вставками. На комірі плаща нанести чорно-оксамитові кляпи з темно жовтим оздобленням²². Вже незабаром, 16 грудня командуванням частково погоджено запропоновані зміни у вигляд обмундирування авіаторів, однак відмовлено в носінні кляпів і чорно-оксамитових комірів на мундири²³.

¹⁷ Materiały do organizacji lotnictwa lwowskiego, 7.III.1919, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 127, pp. 47.

¹⁸ Wyciąg o stanie aparatów w Galicji w dn. 1 grudnia 1918 roku, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.301.12., sygn. 1, pp. 36.

¹⁹ Komenda oddziału lotniczego wojsk polskich do Komendy miasta Lwowa. Spis oficerów parku lotniczego, Lwów, dnia 2 grudnia 1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 95, pp. 22.

²⁰ L.457 res. Wykaz lotów za grudzień od 1/XII – 9/XII 1918 6 eskadry, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.301.12., sygn. 1, pp. 1.

²¹ Відзначенні численними медалями і відзнаками.

²² № 172. Sekcja Żegluga Napowietrznej do wydziału I-go Sztabu Generalnego, Warszawa, 4/XII 1918 roku, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.301.12., sygn. 1, pp. 1.

²³ Szef Sztabu Generalnego do Sekcji Żegluga Napowietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych, Warszawa, 16/XII 1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.301.12., sygn. 1, pp. 27.

10 грудня 1918 р. керівництво авіаційної групи для Східної Галичини очолив капітан Флорер, а капітан Вержеєвський відповідав за бойову складову служби²⁴. Наказом Генштабу № 66 від 20 грудня, оголошено нову реорганізацію авіації. Передбачалося створити ескадри в Кракові, Перемишлі, Львові, Любліні та Варшаві. При цьому кожна авіаескадра складалася із 6 літаків різного призначення: служба зв'язку, розвідка, корекція артилерійського вогню, винищувачі і взаємодія з іншими видами військ у ході наступу. Для їх технічної обслуги передбачалося організувати мобільні авіапарки у Варшаві і Кракові. Планувалося також створення нових і збільшення вже існуючих авіабатальйонів доповнення до 2 – 3 компаній в кожному. До 20 грудня такі батальйони існували у Варшаві і 2 у Кракові. З метою збільшення чисельності особового складу авіаційних військ передбачалося організація професійної військової авіаційної школи у Варшаві з 2 відділами: для пілотів і для механіків і окремі курси для офіцерів (Tarkowski, 1991, р. 14)²⁵. Керівником школи був капітан Ян Налчевський (Krzemiński, 1988, р. 214).

Наступного дня підполковника Іполіта Лоссовського призначено начальником авіаційних військ, поручника Мар'яна Гавла офіцером при штабі, капітана Флорера керівником II авіагрупи, ротмістра Станіслава Ясінського комендантом 5 ескадри, поручника Яна Гурського комендантом 2 рухомого авіапарку і поручника Юліуша Юркевича заступником коменданта II авіабатальйону доповнення²⁶. До Командування Генерального Округу Краків приділено наступні авіапідрозділи: штаб 2 авіагрупи в Кракові, 5 і 6 ескадри в Кракові і Перемишлі, 2 мобільний авіапарк і 2 авіабатальйон доповнення в Кракові²⁷. Ескадри у Львові увійшли до III авіагрупи (Korański, 2011, р. 14). Цього ж дня з Варшави прибуло доповнення у кількості 4 пілотів поручників Єжего Бореїше і Артура Юркевича, підпоручника Людвіка Ідзіковського і хорунжого Станіслава Краєвського (Mordawski, 2009, р. 110).

21 грудня 1918 р. відбулася зміна назв існуючих ескадр. Так, 3 ескадра була перейменована на 7 штурмову. На 31 грудня до її складу входили капітани Стельмах і Періні, поручники Юліуш Юркевіч, Роботицький, Фрісер, Свошовський, Калькус, Павловський і Дубницький, підпоручник Сеньковський, сержанти Стахура і Комінковський. Обслуговуючий персонал складався з 60 осіб. До ескадри входило 4 літаки типу Oeffag C. II, Oeffag C. I і Brandenburg C. I, легковий автомобіль Прага і кілька возів (Korański, 2011, р. 16).

Вже з початком зими погодні умови негативно впливають на кількість вильотів пілотів на львівському фронті, що фактично означало тимчасову неможливість їхнього залучення до бойових чи розвідувальних дій. Вже з січня 1919 р. польська авіація продовжує проходити подальшу реорганізацію, підготовку авіаційного персоналу і посилює матеріально-технічну базу.

Організація польської авіації в Східній Галичині в листопаді – грудні 1918 р. відбувалася в трьох основних центрах Кракові, Львові і Перемишлі. За досить короткий час НК ВП вдалося відновити бойові можливості стаціонарних там ескадр, про що свідчить чимала кількість виконаних бойових чи розвідувальних польотів. Крім того, налагодити ремонт пошкоджених літаків і двигунів і розпочати підготовку перших пілотів. Лише наприкінці грудня 1918 р. почала вимальовуватися майбутня організаційна структура авіаційних військ. Упродовж перших двох місяців існували проблеми з матеріально-технічним забезпеченням, досі не

²⁴ L.prez. 141. O.W. 87/IV A. – Organizacja lotnictwa, Rozkaz Nr. 17, Lwów, dnia 10 grudnia 1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.304.1., sygn. 1, pp. 4.

²⁵ Nr. dz. 04.159. Organizacja Wojsk lotniczych, Rozkaz Nr 66, Sztab Generalny Wojsk Polskich, Warszawa, dn. 20 grudnia 1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.301.12., sygn. 1, pp. 84–85.

²⁶ Rozkaz Nr 67, Sztab Generalny W.P., Warszawa, dn. 21 grudnia 1918, WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.301.5., sygn. 1, pp. 1; II-1470, Rozkaz Nr. 3, Kraków, dnia 11 stycznia 1919 r., WBH [неопубліковане джерело], zesp. DOK V/2, pp. 1.

²⁷ V. – 41. Organizacja wojsk lotniczych, Rozkaz Nr. 3, Kraków, dnia 11 stycznia 1919 r., WBH [неопубліковане джерело], zesp. DOK V/2, pp. 2.

встановлено розміру грошового забезпечення пілотів і спостерігачів, адже ні офіційні накази, ні спогади колишніх авіаторів не містять такої інформації. Подальшого дослідження потребує і вивчення деталей здобуття перших летовищ із іменами осіб, які брали у цьому участь.

Бібліографія

- 2 pułk lotniczy 1919 – 1929, 1929, Kraków: Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Krakowie.
- Jasiński, G., 2017. Polscy obrońcy lwowskiego lotniska na Lewandówce w 1918 roku, Warszawa Wojskowe Centrum Edukacji Obywatelskiej im. płk. dypl. Mariana Porwita.
- Klimecki, M., 2000. Polsko-ukraińska wojna o Lwów i Galicję Wschodnią 1918–1919. Warszawa: Oficyna wydawnicza Volumen.
- Kolbusz, J., 2015. Początki polskiego lotnictwa (1918–1920). Niepodległość i Pamięć 22/3 (51).
- Kopański, T., 2011. 7 eskadra myśliwska im. Tadeusza Kościuszki 1918–1921. Warszawa: Wojskowe centrum edukacji obywatelskiej.
- Krzemiński, Cz., 1988. Narodziny lotnictwa polskiego 1918–1921, Zeszyt Naukowy Muzeum Wojska, nr. 2.
- Madejski, W., 1938. Lotnictwo w pierwszych dniach obrony Lwowa. Przegląd lotniczy, Warszawa: XI, listopad.
- Markowski, D., 2019. Dwa powstania. Bitwa o Lwów 1918, Kraków: Wydawnictwo Literackie.
- Mączyński, C., 1921. Boje lwowskie, t. 1. Warszawa: Rzeczpospolita.
- Mordawski, H., 2009. Polskie lotnictwo wojskowe 1918 – 1920: narodziny i walka. Wrocław: Dolnośląskie.
- Niestrawski, M., 2017. Polskie Wojska Lotnicze w okresie walk o granice państwa polskiego (1918–1921). Oświęcim.
- Olejko, A., Геополітичні й технічні умови виникнення військово-повітряних сил Польщі та ЗУНР і їх застосування у ході боїв у Галичині на межі 1918 – 1919 рр. [online] Доступно: <https://lib.chmnu.edu.ua/pdf/naukpraci/politics/2006/54-41-14.pdf> [Дата звернення 7 грудня 2020]
- Przybyła, J., 1919. Z orlich bojów lotników lwowskich, Lwów-Warszawa: Nakładem księgarni Gubrynowicza i syna.
- Rutar, V., 2020. Organizacja polskich sił zbrojnych podczas walk z Ukraińcami we Lwowie (1 – 21 listopada 1918 r.) według materiałów archiwalnych Wojskowego Biura Historycznego i Archiwum Akt Nowych. Przegląd Środkowo-Wschodni, 5. Доступно: doi: 10.32612/uw.2543618X.2020.pp.193-235 [Дата звернення: 7 грудня 2020]
- Stachula, A., 2009. Obrona powietrzna Polski 1918–1939. Jelenia Góra.
- Tarkowski, K., 1991. Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją Sowiecką 1919–1920. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.
- Tiger, A., Rubczyński, W., Weyde, R., 1936. Grupa lotnicza, Obrona Lwowa 1 – 22 listopada 1918, Relacje uczestników, Lwów.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. DOK V/2.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. DOK V/I.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.301.12., sygn. 1.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.301.5., sygn. 1.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.304.1., sygn. 1.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 66.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 71.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 72.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 75.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 95.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 97.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 121.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 127.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.341.1., sygn. 234.
- WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.400., sygn. 1516/10.

WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.400., sygn. 1516/13.

WBH [неопубліковане джерело], zesp. I.440.12., sygn. 1.

Z linii bojowe. Kurjer Lwowski, Lwów 7 listopada 1918.

Żabierek, K., 2019. Początki polskiego lotnictwa w czasie walk o Lwów w 1918 roku. Res Cresoviana.

[online] Доступно: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByField/872584.pdf> [Дата звернення: 7 грудня 2020]

References

2nd Air Regiment 1919 – 1929, 1929, Krakow: L.O.P.P. Provincial Committee in Krakow.

From the battle lines, Kurjer Lwowski, Lviv, November 7, 1918. (in Polish)

Jasinski, G., 2017. Polish defenders of the Lviv airport on Lewandowka in 1918, Warsaw Military Center for Civic Education col. dipl. Marian Porwit. (in Polish)

Klimecki, M., 2000. The Polish-Ukrainian War for Lviv and Eastern Galicia 1918–1919, Warsaw: Volumen publishing house. (in Polish)

Kolbusz, J., 2015. The beginnings of Polish aviation (1918–1920). Independence and Memory 22/3 (51). (in Polish)

Kopański, T., 2011. 7th Fighter Squadron of them. Tadeusz Kościuszko 1918–1921. Warsaw: Military Center for Civic Education. (in Polish)

Krzemiński, Cz., 1988. The birth of the Polish Aviation 1918 – 1921, Scientific Journal of the Military Museum, no. 2. (in Polish)

Mączyński, C., 1921. Battle for Lviv, Warsaw: Rzeczpospolita, vol. 1. (in Polish)

Madejski, W., 1938. Aviation in the first days of the defense of Lviv. Air Review, Warsaw: XI, November. (in Polish)

Markowski, D., 2019. Two uprisings. Battle for Lviv, Krakow: Literary Publishing House. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. DOK V/2. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. DOK V/I. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.301.5., sygn. 1. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.301.12., sygn. 1. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.304.1., sygn. 1. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.341.1., sygn. 66. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.341.1., sygn. 71. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.341.1., sygn. 72. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.341.1., sygn. 75. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.341.1., sygn. 95. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.341.1., sygn. 97. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.341.1., sygn. 121. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.341.1., sygn. 127. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.341.1., sygn. 234. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.400., sygn. 1516/10. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.400., sygn. 1516/13. (in Polish)

Military Historical Bureau, zesp. I.440.12., sygn. 1. (in Polish)

Mordawski, H., 2009. Polish military aviation 1918 – 1920: birth and combat, Wrocław: Lower Silesia. (in Polish)

Niezrawski, M., 2017. Polish Air Force during the battles for the borders of the Polish state (1918 – 1921), Oświęcim. (in Polish)

Olejko, A., Geopolitical and technical conditions for the emergence of the Polish Air Force and the Western Ukrainian People's Republic and their application during the fighting in Galicia on the border of 1918–1919. [online] Available: <https://lib.chmnu.edu.ua/pdf/naukpraci/politics/2006/54-41-14.pdf> [The date of application is December 7, 2020] (in Ukrainian)

Przybyła, J., 1919. From the eagle battles of Lviv airmen, Lviv-Warsaw: Published by the Gubrynowicz and son bookstore. (in Polish)

Rutar, V., Organization of the Polish armed forces during fights with Ukrainians in Lviv (November 1-21, 1918) according to archival materials Military Historical Bureau and New Files Archive, Central and Eastern Review, 5. Available: doi: 10.32612/uw.2543618X.2020.pp.193-235 [The date of application is December 7, 2020] (in Polish)

Stachula, A., 2009. Air defense of Poland 1918 – 1939. Jelenia Góra. (in Polish)

Tarkowski, K., 1991. Polish aviation in the war with Soviet Russia 1919 – 1920. Warsaw: Communication Publishing House. (in Polish)

Tiger, A., Rubczyński, W., Weyde, R., 1936. Air group, Defense of Lviv, November 1 – 22, 1918, Reports of participants, Lviv. (in Polish)

Żabierek, K., 2019. The beginnings of Polish aviation during the fights for Lviv in 1918. [online] Available: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByField/872584.pdf> [The date of application is December 7, 2020] (in Polish)