

ŁUKASZ
JABŁOŃSKI



SPORTOWA WARSZAWA

PRZED

I WOJNĄ
ŚWIATOWĄ



Łukasz Jabłoński

Sportowa Warszawa
przed I wojną światową

Autor:

Łukasz Jabłoński

Redakcja:

Antoni Olbrychski

Korekta: Maria Buczkowska

Skład i łamanie: Tomasz Kiełkowski

Projekt okładki: Tomasz Kiełkowski

ISBN: 978-83-65156-15-0

All rights reserved.

Copyright © 2017 by

PROMOHISTORIA Michał Świgoń

Warszawa 2017

e-mail: redakcja@histmag.org

www: <https://histmag.org>

Wydanie elektroniczne. Jeśli posiadasz ten egzemplarz z naruszeniem praw autorskich, zachęcamy: kup oryginalny e-book i wesprzyj jego twórców.

Wszystkie wykorzystane ilustracje znajdują się w domenie publicznej.

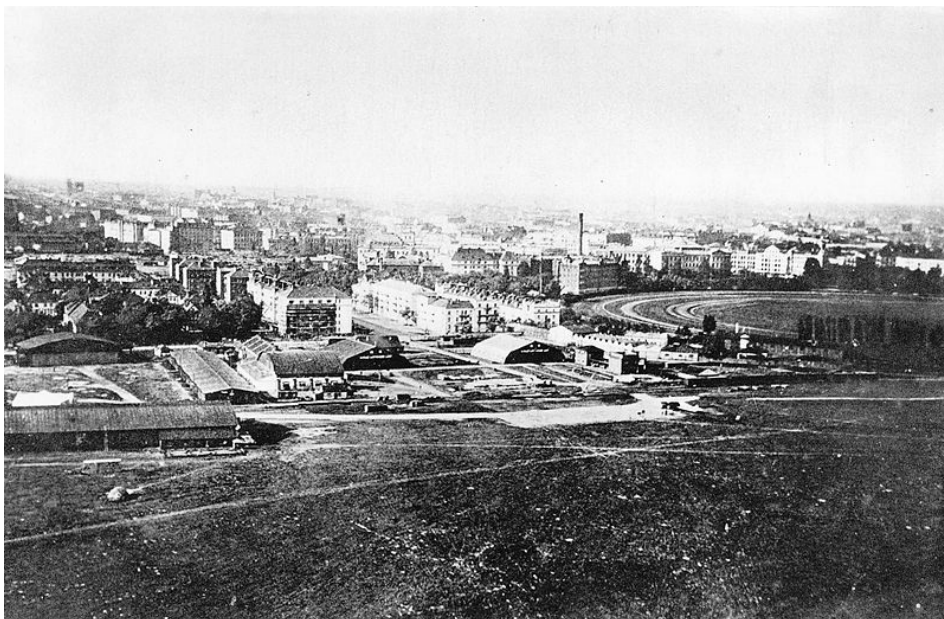
Pierwsi zdobywcy przestworzy w Kongresówce

Przełom XIX i XX wieku przyniósł szybki rozwój technologiczny. Wszelkie nowinki techniczne przekładały się na powstawanie nowych dyscyplin sportowych. Za sport uważano już m.in. lotnictwo. Duże zainteresowanie czytelników „KW” wzbudzały wiadomości o wyścigach samochodowych, lotach balonów i wszelkich wyczynach lotników. Większość informacji pochodziła z zagranicy, chociaż wówczas na terenie Rosji organizowano już rajdy samochodowe (np. Petersburg – Warszawa – Moskwa). Fascynację wzbudzały doniesienia o pobitych rekordach. Przykładowo, w „KW” z 20 września 1912 roku możemy przeczytać:

Jak już donieśliśmy, lotnik Legagneux wzbił się na wysokość 5,720 m., przez co pobił wszystkie dotychczasowe rekordy. Legagneux wzbił się o godz. 11-ej m. 22 przed poł. w Issy-lex-Moulineaux. Powietrze było czyste i spokojne. Wysokość 1,000 m. zdobył w 2 min. 30 sek., 2,000 w 7 m. 30 s., 4,000 w 20 m., 5,000 w 35 m., a 5,720 w 45 m., 2 s. Na wysokości 4,800 m. musiał Legagneux wdychać z flaszki tlen. Opadanie trwało zaledwie 10 m. Dodać należy, iż Legagneux wznosił się na aparacie jednopłatowym Morane’u z motorem Gnoma o sile 80 koni. Ostatni rekord wysokości 4,950 m. zdobył, jak wiadomo, niedawno, bo dopiero dnia 6-go września, znany lotnik Garros.

Lotnisko na Polu Mokotowskim powstało w 1910 roku i było najstarszym w Warszawie. Zajmowało tereny na granicy Mokotowa, Ochoty i Śródmieścia pomiędzy dzisiejszymi ulicami: Wawelską, Waryńskiego, Rakowiecką oraz Żwirki i Wigury. Również w 1910 roku książę Stanisław Lubomirski założył Warszawskie Towarzystwo Lotnicze „Aviata”, będące filią Cesarskiego Aeroklubu Rosji albo raczej oddziałem Moskiewskiego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej. Ponadto od władz rosyjskich uzyskał zgodę na udostępnienie

nie części Pola Mokotowskiego. Lotnisko służyło miłośnikom tej dyscypliny sportu do wybuchu pierwszej wojny światowej, zaś w latach 1912–1918 było użytkowane przez rosyjskie lotnictwo wojskowe, a następnie przez jednostki niemieckie. Pierwsze pokazy zazwyczaj nie przebiegały pomyślnie. Maszyny nie odrywały się od ziemi bądź zbyt szybko opadały.



Nieistniejące dziś Lotnisko Mokotowskie.
Obok widoczny tor do wyścigów konnych. Zdjęcie sprzed 1939 r.

W czerwcu 1911 roku Warszawa przeżywała istne lotnicze szaleństwo. W numerze „KW” z 19 czerwca możemy przeczytać:

Drugi dzień wlotów zorganizowanych przez Tow. „Aviata” zgromadził na placu wyścigowym mokotowskim więcej publiczności niż pierwszy. Pogoda była pochmurna i ponura, ale powietrze spokojne, prawie bezwietrzne, więc sprzyjające wlotom. Większą część ich wykonał instruktor lotników szkoły „Aviaty”, p. Henryk Segno, najśmielszy i najwytrawniejszy z lotników latających obecnie w Warszawie. Latał on dwukrotnie sam na biplanie „Aviatic” (system Farmana) oraz dwukrotnie na tym samym aparacie unosił w przestworza „pasażerów”, pp. wiceprezesa Tow. wyścigów konnych, Jurjewicza, i wojskowego ucznia lotni-

ka, p. Krechawieckiego, który próbował rzucać z góry pociski w postaci cytryn. P. Segno osiągnął wysokości około 50 metrów i przebywał w przestworzach za każdym razem krócej lub dłużej około 10 minut. P. Segno i p. Jankowski dokonali też równoczesnego wzlotu na dwóch biplanach „Aviatic” z dwu przeciwległych stron lotniska, co wypadło nader efektownie. Najbardziej podobał się jednak 8-minutowy wzlot p. Segna na monoplanie Etricha, unoszącym się istotnie jak wielki ptak z rozpostartymi skrzydłami w powietrzu. Krótkich i niskich wzlotów dokonali też pp. Krumm i Skarżyński.

Co ciekawe, w tym samym wydaniu pojawiają się także informacje dotyczące popisów lotniczych w Moskwie. W przeciwieństwie do Warszawy lotnikom przyznawano tam nagrody za wykonane wloty. Kilkanaście dni później Henryk Segno odniósł obrażenia wskutek upadku po awarii „Aviatica”. Mimo to próbował szybko wrócić do latania, ale urazy okazały się na tyle poważne, że utracił stanowisko kierownika szkoły pilotów. Zastąpił go Michał Scipio del Campo (1887–1984), który niebawem wykazał się nie lada wyczynem, o czym poinformował „KW” 14 sierpnia 1911 roku:

Dzień wczorajszy należy w kronice lotnictwa polskiego zapisać jako „historyczny”, gdyż po raz pierwszy dokonano wlotu po nad miastem. Na godz. 6 po poł. było zapowiedziane rozpoczęcie wlotów na polu mokotowskim, zorganizowanych przez „Awjatę”, ale dopiero o siódmej wyprowadzono z hangarów lekki, estetyczny aparat Etricha i wkrótce dosiadł go hr. Scipio del Campo, który dokonał już kilku udatnych prób w Kijowie oraz uczestniczył w locie Petersburg-Moskwa, znalazł się jednak w rzędzie tych, którzy z powodu fatalnej organizacji lotu musieli przerwać swoją podróż. Wczoraj, po krótkim rozpędzie, hr. Scipio del Campo od razu wzbil się na znaczną wysokość, poszybował w kierunku Rakowca i zatoczywszy rozległy krąg, pomknął nad torem, trybunami i trzymając się na wysokości około sześciuset metrów, wkrótce znikł z oczu widzów. Dzielny sportsman poszybował po nad aleją Ujazdowską, Nowym Światem i Krakowskim Przedmieściem, przeciął przestworza nad ul. Niecałą, zatoczywszy koło nad placem Teatralnym i ul. Senatorską, leciał nad pałacem Błękitnym, Saskim ogrodem i wzdłuż ul. Marszałkowskiej powrócił na pole wyścigowe, okrążył lotnisko i lekko wylądował przed trybunami.

Co ciekawe, przelot nad miastem, który trwał około 18 minut, był wówczas nielegalny. Wydarzenie to odbiło się szerokim echem wśród mieszkańców Warszawy.

Szaleństwa w przestworzach

W kwietniu 1912 roku na Polu Mokotowskim urządzono kolejny pokaz lotnictwa. Popisywali się Sławorosow i Supniewski. Początkowo wiatr był zbyt silny i, ku rozczarowaniu publiczności, spotkanie zakończyło się fiaskiem. Potem pojawił się problem z maszyną. Oto fragment relacji z „KW” z 18 kwietnia:

Wczoraj podczas zaćmienia słońca lotnik, p. Sławorosow wznosił się z pola Mokotowskiego na aparacie systemu Etricha do wysokości 500 metrów, kierując lot swój na miasto, z powodu jednak pewnego uszkodzenia aparatu zmienił kierunek i zatoczywszy krąg kilkowieństowy, wylądował na ogrodach mokotowskich.

W końcu pokaz udało się sprawnie przeprowadzić:

Więcej publiczności, zwłaszcza na miejscach tanich, przybyło wczoraj na plac wyścigowy, z kąd przy sprzyjającej pogodzie dokonali nader udatnych wzlotów pp. Sławorosow i Supniewski. Obydwaj latali każdy po trzy razy. (...) Obu lotnikom nie szczędzono objawów uznania i zadowolenia za dostarczone chwile wrażeń, zbliżających i nas do wyników postępu wielkim krokiem dążącej idei zdobywania powietrza na Zachodzie.

Po wzlotach w Warszawie obaj lotnicy latali też w innych miastach Kongresówki.

W prasie często pojawiały się również informacje o spektakularnych katastrofach lotniczych, np.:

Student medycyny, Fryderyk Wagner z Nancy, poświęcał się nauce lotnictwa bez wiedzy rodziców. Onegdaj dokonał kilku śmiałych wzlotów z pola awiatowego w Juvisy [właśc. Juvisy-sur-Orge], gdy nagle aparat jego, biplan systemu Levasseura, źle pokierowany, zaczął kręcić się w kółko, a wreszcie runął na ziemię, zapalając się jednocześnie od wybuchu benzyny. Wagnera znaleziono w odległości kilkunastu kroków od aparatu. Zabił się na miejscu, łamiąc ręce, nogi, obojczyk i kręgosłup.



Francuski lotnik Georges Legagneux. Zginął tragicznie w katastrofie lotniczej w 1914 r.

Duży szok wywołała śmierć Georges'a Legagneux, który w 1909 roku próbował wzlotów w Warszawie. Jak podał „KW” 15 lipca 1914 roku:

Spadł on wraz ze swym aeroplanem w Saumur do Loiry podczas popisowego lotu, na który go zaproszono jako znanego ze swej zręczności pilota. (...) Legagneux zaczął spadać głową na dół i w końcu runął do Loiry. Snop wody trysnął z rzeki. Legagneux spadł niedaleko prawego brzegu, gdzie rzeka jest zaledwie na metr głęboka. W tej chwili pośpieszyła mu na pomoc jakaś łódka i trzech ludzi wskoczyło do wody. Próbowali odwiązać lotnika, który był do aparatu przywiązany rzemieniami, ponieważ jednak aparat był w wodzie, nie udało im się to; mogli tylko głowę pilota podtrzymywać nad wodą. W drugim czólnie przybył lekarz i kiedy pilota odwiązano i wyniesiono na brzeg, lekarz mógł już skonstatować tylko śmierć.

Jednym z bardziej spektakularnych wydarzeń była wizyta słynnego lotnika Adolphe'a Pégouda (1889–1915) w czerwcu 1914 roku, czyli tuż przed wybuchem pierwszej wojny światowej. Oto jak przybycie Francuza do Warszawy zapowiedział „KW” w wydaniu z 29 maja:

Koło sportowe przygotowuje dla Warszawy pierwszorzędne atrakcje. Słynny lotnik francuski, 24-letni Adolf Pegoud, przyjął zaproszenie Koła i wykona w parku Agrykola swe iście nieprawdopodobne ewolucje na monoplanie Ble-riota. Nie jest jednak ten prawdziwie współczesny bohater powietrza awanturnikiem przestworów, „akrobatą powietrza”, jak niektórzy nazwali Pegouda z powodu tej jego specyficznej brawury lotniczej. Przeciwnie: cała jego brawura ma za swoje podłoże i jest naturalnym wynikiem zdolności do zachowania najwyższego spokoju i lodowo zimnej krwi w chwilach niechybnej, zda się, katastrofy, tudzież nieprzełamanej pewności o wszelkich pozycjach oraz bezwzględne panowaniu [sic – panowania] nad aparatem. Chociaż więc „specjalnością” Pegouda jest tak zw. „koziółkowanie”, daleki jest on od sztuki akrobatycznej, gdyż ta opierać się zwykła na zewnętrznych środkach pomocniczych, co tutaj, rzecz zrozumiała, stosowane być nie może. Uznanie, jakie zdobył sobie Pegoud w całej Europie dzięki śmiałości wyzyskaniu przezeń najnowszych zdobyczy techniki i praw przyrody, nie jest urojone.

18 czerwca „KW” zamieścił na pierwszej stronie ogłoszenie reklamujące występ Francuza. Pokaz okazał się niezwykle udanym przedsięwzięciem. Ostatecznie odbył się na Polu Mokotowskim, a Pégoud startował i lądował na torze wyścigowym. Poza popisami akrobatycznymi publiczność zobaczyła, jak francuski lotnik przewozi pasażerów, którymi byli aktorka Mary Mrozińska i dziennikarz Jerzy Boczkowski, co w tamtych czasach nie było jeszcze powszechne.

Następnie na cześć Francuza zostało wydane uroczyste przyjęcie z inicjatywy redakcji „Lotnika i Automobilisty”. Na kolejny występ Pégouda na terenie wyścigów nie zgodził się zarząd Towarzystwa Wyścigów Konnych, podobnie postąpił kilkanaście dni później w przypadku innego lotnika Poirée. Pégoud próbował wykonać jeszcze pokaz na terenie Agrykoli, ale tym razem występ przedwcześnie zakończył się kraksą, a w efekcie zniszczeniem maszyny. Francuz miał zdecydowanie mniej szczęścia rok później, kiedy to pod koniec sierpnia 1915 roku został strącony w walce powietrznej przez niemieckiego pilota.

Zdaniem Tadeusza Grabowskiego: „Warszawa »czuła« lotnictwo jak żadne chyba inne miasto na świecie”. Pokazy pionierów przestworzy przyciągały rzesze publiczności. Obecnie w niektórych miastach Polski odbywają się pikniki i festyny lotnicze. Ze względów bezpieczeństwa na ogół są to mniejsze ośrodki.

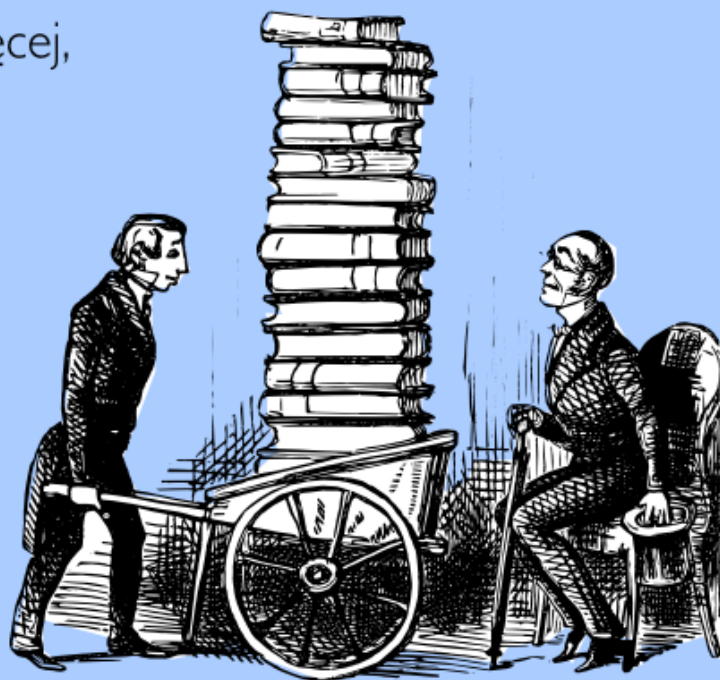


Michał Scipio del Campo (zwany „Nestorem polskiego lotnictwa”) przy samolocie.

Warto jeszcze zaznaczyć, że w czasopiśmie „Lotnik i Automobilista” ukazywały się fachowe artykuły poświęcone tej szybko rozwijającej się dziedzinie. Przykładowo, w numerze pierwszym z 1913 roku możemy przeczytać:

Jak poważnie pod względem naukowym i praktycznym traktują francuzi lotnictwo, można ocenić z ich ofiarności na cele naukowego badania lotnictwa. Deutsch de la Meurthe założył w St. Cyr bogato we wszystkie potrzebne przybory zaopatrzone laboratorium lotnicze. Eifel urządził podobne w Auteuil, a obecnie zaczęto używać otwartych kolejowych wagonów towarowych jako „laboratoriów lotniczych na kołach”. W bliskości dworca kolei w Suerilier przed kilku miesiącami odbyły się bardzo ciekawe doświadczenia w celu wypróbowania oporności powierzchni nośnych płatowców przy wysokiej szybkości. Użyto do tego krótkiego pociągu; na jednym z otwartych towarowych wagonów ustawiono płatowiec Bleriot’a. Jednopłat montowali pionierzy pod wodzą swego oficera p. Estienne. Dołożono wszelkich starań, by aparat znajdował się w położeniu odpowiadającemu zupełnie normalnym warunkom lotu. Dwaj oficerowie, którzy zajęli miejsca w płatowcu, mieli za zadanie wykonywać wszelkie niezbędne przy locie manipulacje w ten sposób, jak gdyby płatowiec był nie umocowany, a znajdował się w powietrzu. Trzeci pasażer miał obowiązek dokładnego obserwowania i notowania swych spostrzeżeń. Pociąg z dużą stosunkowo szybkością zaczął się posuwać po 3 kilometry długim torze. Postępowo zwiększano szybkość do 102, 108 i 110 klm. na godzinę. Nawet tak wysokie naprężenie wytrzymał płatowiec Bleriot’a bez uszkodzenia. Doświadczenie przeprowadzono aż do złamania się nie których części składowych. W ten sposób otrzymano dokładne dane dotyczące się współczynników bezpieczeństwa, oporu i pewności, co umożliwiło wskazanie konstruktorom tych części składowych płatowca, na których ulepszenie lub wzmocnienie należy zwrócić szczególną uwagę. Francuski zarząd wojskowy zamierza zastosować tę nową metodę na większą skalę.

Wzięłbym więcej,
ale miałem
słaby transfer.



Kupuj świetne historyczne e-booki i wspieraj ulubiony portal.

Każdego miesiąca do sklepu Hismaga trafiają nowe, ciekawe e-booki. Dochód z ich sprzedaży wspiera działalność pierwszego polskiego portalu historycznego. Po to, by zawsze był ktoś, kto mówi, jak było. Sprawdź dostępne tytuły pod adresem <http://hismag.org/sklep>

