

Wkład Wielkopolski w budowę wojsk lotniczych II Rzeczypospolitej w ocenie publicystów „Przeglądu Lotniczego”

Na przełomie 1918 i 1919 roku zaczęło się kształtować polskie lotnictwo wojskowe. Początkowo w każdym zaborze istniały mniej lub bardziej niezależne od siebie siły powietrzne i w każdym z trzech zaborów lotnictwo miało swoją specyfikę. W Wielkopolsce, w kilka dni po wybuchu powstania wielkopolskiego, zajęto lotnisko w podpoznańskiej Ławicy, a także wypełnioną samolotami Halę Zeppelina we wsi Winiary. Lotnisko wraz ze sprzętem stało się bazą do stworzenia silnego lotnictwa w tym regionie Polski. Dzięki dobrej organizacji Wielkopolanie zdołali pokonać trudności (brak pilotów, obserwatorów, zbyt małe ilości paliwa oraz smarów) i wystawili cztery dobrze wyposażone eskadry lotnicze. Ponadto w Ławicy zorganizowano szkołę pilotów, szkołę obserwatorów i szkołę mechaników lotniczych.

Trudności przezwyciężono także w Galicji i na ziemiach dawnego Królestwa Kongresowego, dzięki czemu w czasie wojny polsko-radzieckiej w skład Wojska Polskiego wchodziło kilkanaście (w szczytowym momencie 20) eskadr lotniczych. Proces powstawania polskiego lotnictwa okazał się na tyle interesujący, że już w okresie międzywojennym wielu publicystów zajęło się popularyzowaniem tej tematyki.

Znakomitym miejscem na publikowanie artykułów historycznych okazały się strony „Przeglądu Lotniczego”, którego pierwszy numer pojawił się w listopadzie 1928 roku. Redaktorem tego miesięcznika był Stanisław Kuźmiński, jego zastępcą Marian Romeyko, a sekretarzem redakcji został Teodor Cybulski. „Przegląd Lotniczy” był organem polskiego lotnictwa wojskowego, na jego łamach publikowali oficerowie wojsk lotniczych. Poza tematami związanymi z historią polskich i światowych sił powietrznych na łamach pisma zajmowano się także teorią użycia lotnictwa wojskowego, przedstawiano nowinki techniczne, dyskutowano nad wyszkoleniem personelu latającego i technicznego, omawiano również współpracę lotnictwa z innymi formacjami. Stałymi rubrykami „Przeglądu Lotniczego” były także: *Przegląd lotnictwa państw obcych*, *Kronika*, *Aktualności* oraz *Bibliografia*.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie, w jaki sposób publicyści „Przeglądu Lotniczego” podchodzili do tematu lotnictwa w dawnym zaborze pruskim. Postaramy się określić, które wycinki z dziejów wielkopolskiego lotnictwa cieszyły się największym zainteresowaniem i uznaniem autorów artykułów. Wskażemy również na sfery badawcze niezagospodarowane przez publicystów skupionych wokół „Przeglądu Lotniczego” i spróbujemy wyjaśnić ten stan rzeczy.

Interesować nas będą artykuły, które pojawiły się na łamach „Przeglądu Lotniczego”, począwszy od pierwszego numeru opublikowanego w listopadzie 1928 roku, a skończywszy na ostatnich przedwojennych numerach w 1939 roku. Materiał podzielony został na dwa, różnych rozmiarów, rozdziały. W pierwszym zostaną omówione publikacje powstałe na przełomie lat 20. i 30. ubiegłego wieku, natomiast w drugim – nieliczne prace pojawiające się w „Przeglądzie Lotniczym” w drugiej połowie lat 30.

Poddawane analizie prace są zróżnicowane pod względem rozmiarów, a także względu uwagi na cel, który był różny u poszczególnych autorów. Niektórzy autorzy tylko zaznaczali problematykę wielkopolskiego lotnictwa, inni szczegółowo opisywali historię danego wycinka z dziejów sił powietrznych w dawnym zaborze pruskim. W związku z tym poszczególne prace dostarczyć nam mogą różnej ilości materiału do przemyśleń.

Trzeba koniecznie pamiętać, że analizowane artykuły mają swoją specyfikę. Powstały one zaledwie kilka-kilkanaście lat po omawianych wydarzeniach, a ich twórcami byli zawodowi oficerowie, którym analiza wydarzeń historycznych miała umożliwić lepsze przygotowanie się do przyszłej wojny. Autorzy poprzestawali czasami na opisie wydarzeń, których byli świadkami. Dobrym przykładem są tutaj artykuły Edwarda Lewandowskiego, ograniczającego się do szczegółowego omówienia losów 15. wielkopolskiej eskadry myśliwskiej, w której sam służył¹.

W tym miejscu wypada podkreślić kronikarskie umiejętności Wacława Iwaszkiewicza, podejmującego się opisanie walk powietrznych na Froncie Litewsko-Białoruskim z szerszej perspektywy². Artykuł Iwaszkiewicza to niezwykle ciekawe i zdystansowane emocjonalnie studium działań lotniczych nad Borysowem i Berezyną, poza tym warto dodać, że autor zamieścił interesujące nas szczegóły na temat 14. eskadry wywiadowczej, czyli jednej z jednostek powietrznych powołanych do życia w Wielkopolsce.

Zupełnie inny charakter miały artykuły Mariana Romeyki³. Na niewielu stronach starał się on ogólnikowo omawiać całą historię polskiego lotnictwa w latach 1918-1920. Z jednej strony takie artykuły siłą rzeczy dostarczają historykowi mniej materiału do analizy. Jednakże z naszego punktu widzenia ważny jest wybór informacji, na jaki zdecydował się Marian Romeyko.

¹ E. Lewandowski, *Zarys historii 15-ej eskadry myśliwskiej (obecnie 132-ej)*, „Przegląd Lotniczy” [dalej cyt.: PLOTn] 1929, nr 5, s. 369-383; tenże, *Na marginesie artykułu „Polskie lotnictwo wojskowe w okresie wojny polsko-sowieckiej”*, PLOTn 1929, nr 7, s. 588-590; tenże, *Lotnictwo w walce z Armją Konną Budiennego*, PLOTn 1932, nr 1-2, s. 22-36.

² W. Iwaszkiewicz, *Nad Borysowem i Berezyną*, PLOTn, 1931, cz. I, nr 12, s. 907-925; 1932, cz. II, nr 1-2, s. 3-21.

³ M. Romeyko, *W czternastą rocznicę*, PLOTn 1932, nr 11-12, s. 502-512; tenże, *Jak powstawało nasze lotnictwo bojowe?*, PLOTn 1933, nr 5-6, s. 212-227.

Publikacje z przełomu lat 20. i 30. XX wieku

Już w pierwszym numerze „Przeglądu Lotniczego” w listopadzie 1928 roku zamieszczono artykuł omawiający udział sił powietrznych w polskiej wojnie o granice. Autorem tekstu, dotyczącego przede wszystkim wojny polsko-radzieckiej, był Teodor Cybulski⁴, kapitan obserwator z warszawskiego 1. pułku lotniczego. Opisał on szczegółowo tworzenie zrębów polskiego lotnictwa w Galicji i w dawnym Królestwie Kongresowym. Zwrócił uwagę na problemy związane z niewielką ilością samolotów, a przede wszystkim na nieprzygotowanie pilotów z dawnej armii rosyjskiej do obsługi maszyn produkcji niemieckiej i austriackiej, znajdujących się na wyposażeniu Wojska Polskiego. Ten ostatni problem zdeterminował autora do scharakteryzowania szkolnictwa lotniczego w pierwszych miesiącach istnienia niepodległego Państwa Polskiego. Ważną cezurą w narracji Cybulskiego było przybycie na ziemię polskie lotnictwa „Błękitnej Armii” dowodzonej przez gen. Józefa Hallera. Polskie wojska lotnicze zostały nie tylko zasilone przez znaczną ilość sprzętu latającego i pewną grupę lotników, ale wraz z Armią Hallera do Polski przybyła szkoła pilotów, dzięki której możliwe było systematyczne kształcenie dalszego personelu latającego⁵.

Co ciekawe, Cybulskiego niemal w ogóle nie zainteresowała sytuacja w Wielkopolsce. Informacje o lotnictwie z tego regionu pojawiały się w zasadzie przypadkowo i przedstawiane były w bardzo zdawkowy sposób. W jego artykule możemy przeczytać:

Gdy w Poznaniu ludność uwolniła miasto od zaborców, a po walce organizacje wojskowe zdobyły port lotniczy Ławica z kompletnymi urządzeniami i magazynami, płatowce z wstęgami o barwach narodowych startują z lotniska, wznosząc na swych skrzydłach wieść o Wolności.

Kilka akapitów dalej autor napisał:

W Poznaniu istniała stacja lotnicza (Ławica) starannie zaopatrzona w płatowce i sprzęt lotniczy⁶.

Taka narracja absolutnie nie przystaje do tych części artykułu, w których szczegółowo opisał powstanie polskiego lotnictwa w Galicji i w Warszawie. Szczególnie rzuca się w oczy całkowite pominięcie tematu szkolnictwa lotniczego w Wielkopolsce, mimo że o szkołach pilotów i obserwatorów w pozostałych dzielnicach autor napisał poważnych rozmiarów podrozdział.

Zupełnie inaczej na rolę wielkopolskiego lotnictwa spojrziała redakcja „Przeglądu Lotniczego” zaledwie kilka miesięcy później. W styczniu 1929 roku opublikowano artykuł z okazji 10-lecia 3. pułku lotniczego, który stacjonował w podpoznańskiej Ławicy⁷. Warto podkreślić, że początek istnienia pułku nie został utożsamiony z roz-

⁴ T. Cybulski, *Polskie lotnictwo wojskowe w okresie wojny polsko-sowieckiej*, PLothn 1928, nr 1, s. 4-18.

⁵ Tamże, s. 4-10.

⁶ Tamże, s. 4-5.

⁷ *3 pułk lotniczy*, PLothn 1929, nr 1, s. 3-10.

kazem powołującym do życia trzy pierwsze polskie pułki lotnicze⁸, ale z datą zdobycia Ławicy przez powstańców wielkopolskich.

Autorzy wymienili eskadry, które weszły w skład poznańskiego pułku lotniczego. Były to: 5. eskadra wywiadowcza (przemianowana na 31. eskadrę lotniczą), 10. eskadra wywiadowcza (32. eskadra lotnicza), 1. eskadra wywiadowcza (33. eskadra lotnicza), 13. wielkopolska eskadra myśliwska (późniejsza 111. eskadra myśliwska) oraz 15. wielkopolska eskadra myśliwska (112. eskadra myśliwska)⁹. Jedynym polskim oddziałem lotniczym powstałym w Rosji, który jako zwarta formacja przedostał się na ziemie polskie, była 10. eskadra wywiadowcza (organizowana w Odessie). Jednostka ta odznaczyła się w walce z bolszewikami na Kubaniu, natomiast chlubą 5. eskadry był udział w wojnie w Galicji Wschodniej. Także w tym rejonie walczyła 1. wielkopolska eskadra lotnicza. Później jej personel wykazał się znacznymi umiejętnościami na Froncie Litewsko-Białoruskim, na którym również skutecznie walczyła 13. wielkopolska eskadra myśliwska. Szczególnie dużo miejsca autorzy poświęcili na zobrazowanie najbardziej chwalebego w ich opinii działania eskadr 3. pułku lotniczego, czyli atakowania jazdy Siemiona Budionnego przez 15. wielkopolską eskadrę myśliwską i 5. eskadrę wywiadowczą. W opisie ataków polskich eskadr lotniczych z połowy sierpnia 1920 roku nie mogło zabraknąć, rzecz jasna, jednego z najbardziej znanych szyfrogramów w polskiej historiografii, mianowicie meldunku wysłanego ze sztabu 1. Armii Konnej Budionnego do sztabu Frontu Zachodniego:

W ostatnich walkach pod Lwowem oddziały konnej armji poniosły wielkie straty od samolotów nieprzyjacielskich, które latały nieustannie i ostrzeliwały ogniem karabinów maszynowych jednostki konnej armji. Bez oddziału samolotów bojowych trudno nam będzie walczyć z nieprzyjacielem¹⁰.

W artykule zostały więc opisane w niezwykle pozytywnym świetle dokonania wielkopolskich eskadr lotniczych w czasie walki o granice. Szczególnie pochlebnie wyrażano się o 15. eskadrze myśliwskiej. Celem autorów artykułu nie było przybliżenie czytelnikowi bojów wielkopolskich eskadr, tylko zachęta do dalszej pracy, dzięki której personel 3. pułku lotniczego nawiązałaby do chlubnej przeszłości¹¹.

⁸ Minister Spraw Wojskowych gen. Kazimierz Sosnkowski wydał rozkaz sformowania trzech pułków lotniczych 20 lipca 1921 roku. Pierwszy rozkaz dzienny 3. pułku lotniczego ukazał się 29 sierpnia 1921 roku.

⁹ Poza wyżej wymienionymi jednostkami w Ławicy w tym okresie stacjonowała także 34. eskadra lotnicza, która nie miała rodowodu z czasu wojny o granice. Jeszcze we wrześniu 1929 roku zmieniono nazwy eskadr lotniczych na eskadry liniowe. W momencie opublikowania okolicznościowego artykułu w Ławicy nie było już 111. i 112. eskadry myśliwskiej. Na początku sierpnia 1928 roku zmieniono ich nazwy na odpowiednio 131. i 132. eskadrę myśliwską. Nie można więc wykluczyć, że tekst powstał na pół roku przed opublikowaniem, a kilka miesięcy przed powstaniem „Przeglądu Lotniczego”. Druga możliwość to pomyłka autora i niedopatrzenie redakcji.

¹⁰ *3 pułk lotniczy*, dz. cyt., s. 9.

¹¹ Znakomicie świadczy o tym ostatnie zdanie artykułu: „Pułk trzeci, wspominając w dniu 5 stycznia minione boje, czepie z nich siły do wytrwania z honorem na tak ważnej placówce jaką jest Wielkopolska”. (tamże, s. 10.)

Zdecydowanie więcej walorów historycznych dostrzec możemy w tekście poświęconym losom 15. eskadry myśliwskiej opublikowanym kilka miesięcy później¹². Początki 4. eskadry bojowej wielkopolskiej, czyli późniejszej 15. eskadry myśliwskiej opisał były pilot tej eskadry Edward Lewandowski. Autora zainteresowały kwestie personalne i przede wszystkim sprzętowe. Początkowo wyposażenie eskadry stanowiło kilka typów niemieckich samolotów myśliwskich, które zostały później zastąpione przez francuskie Spady 7C1, ostatecznie jednak eskadra wyruszyła na front dysponując sześcioma niemieckimi Fokkerami D.VII oraz jednym Albatrosem B.II, również niemieckiej produkcji. Ten ostatni samolot (nieuzbrojony) wykorzystywany był do lotów na rozpoznanie i łącznikowych¹³.

W dalszej części tekstu Lewandowski ukazał, jakie zadania wykonywali lotnicy 15. eskadry: łączność z własnymi oddziałami, przekazywanie wiadomości za pomocą meldunków ciężarkowych, ataki szturmowe i bombowe oraz ochrona własnego lotnictwa bombowego (dwusilnikowego samolotu z 21. eskadry niszczycielskiej)¹⁴.

By uwypuklić nietuzinkowe umiejętności lotników 15. eskadry, autor włączył w tekst kilka rozkazów z dowództwa 6. Armii i od dowódcy 12. Dywizji Piechoty, w których podkreślona została wybitna postawa lotników III dywizjonu lotniczego, czyli między innymi pilotów 15. eskadry. Dwa ostatnie rozkazy dotyczyły zdobycia bolszewickich pociągów pancernych w końcu maja 1920 roku. Jak meldował szef lotnictwa 6. Armii kpt. pil. Stefan Bastyr:

Energiczna akcja III dyonu lotniczego dopomogła przełamać opór nieprzyjaciela i zdobyć dwa pociągi pancerne „Bela Kun” i „Krasnyj Krestianin”¹⁵.

Dalsza część artykułu poświęcona została walkom szturmowym 15. eskadry myśliwskiej (wraz z 5., 6. i 7. eskadrą) przeciwko kawalerii Budionnego. Lewandowski zauważył, że:

Ataki te przeprowadzane niejednokrotnie poniżej 50 m zadawały dotkliwie straty nieprzyjacielowi w zabitych i rannych ludziach i koniach, demoralizowały, rozpraszały go i w dużym stopniu przyczyniły się do opóźnienia marszu Budionnego¹⁶.

W tekście Lewandowskiego nie ma jednak mowy o lekceważeniu przeciwnika – były pilot 15. eskadry podkreślił, że obrona przeciwlotnicza kawalerii Budionnego była bardzo skuteczna¹⁷.

Podsumowując drugi okres udziału 15. eskadry w wojnie o granice (od maja do października 1920 roku), Lewandowski napisał:

[...] eskadra wykonała ogółem 277 lotów frontowych w ciągu 346 godzin. W zabitych eskadra straciła 1 pilota ś. p. ppor. pil. Rozmiarka Stanisława, ranny został podchor. pil. Barcikowski Janusz. Zestrzelonych przez nieprzyjaciela z ziemi zostało [sic!] 4 samoloty (przyczem 1 pozostał na nie-

¹² E. Lewandowski, *Zarys historii...*, dz. cyt.

¹³ Tamże, s. 369-371.

¹⁴ Tamże, s. 372-373.

¹⁵ Tamże, s. 375.

¹⁶ Tamże, s. 377.

¹⁷ Tamże, s. 377-381.

przyjacielskiej stronie). Uszkodzono podczas działalności frontowej 3 samoloty. Bomb wyrzucono około 5.000 kg, naboju wystrzelono z karabinów maszynowych przeszło 100.000 szt. Z pośród personelu latającego otrzymali order „Virtuti Militari” V klasy oraz „Krzyż Walecznych” po raz 1, 2, 3 i 4: 1) kpt. pil. Dziembowski Jerzy; 2) por. pil. Hendricks Józef; 3) ppor. pil. Lewandowski Edward; 4) ś. p. ppor. pil. Bartkowiak Antoni. Order „Virtuti Militari” V kl. i „Krzyż Walecznych” po raz 1-szy – ś. p. ppor. obs. Biłażewski Zdzisław. „Krzyż Walecznych” po raz pierwszy: 1) kpt. pil. Prosiński Witold; 2) ppor. pil. Miśkiewicz Tadeusz; 3) ppor. pil. Biały Wojciech; 4) podchor. pil. Barcikowski Janusz; 5) sierż. Rogowski Kazimierz¹⁸.

Lewandowski w bardzo pozytywnym świetle przedstawił obraz swojej dawnej eskadry. Szczególnie wiele miejsca poświęcił on atakom szturmowym w maju 1920 roku przeciwko pociągom pancernym oraz w sierpniu tego samego roku, gdy celem wielkopolskich fokkerów stała się kawaleria Budionnego.

Już w lipcu 1929 roku redakcja „Przeglądu Lotniczego” opublikowała kolejny tekst Lewandowskiego, w którym autor przedstawił losy wielkopolskiego lotnictwa¹⁹. Autor postanowił uzupełnić informacje pominięte w pionierskim artykule Teodora Cybulskiego. Sam Lewandowski w następujący sposób odniósł się do studium Cybulskiego:

Omawiając sprawę organizacji wojsk lotniczych kpt. obs. Cybulski nie poruszył w swym artykule szczegółowo organizacji wielkopolskich wojsk lotniczych, które od chwili zdobycia Ławicy aż do końca 1919 r., t. j. do czasu stworzenia jednolitych władz lotniczych dla całej armii posiadały swą odrębną organizację, z Inspektorem wielkopolskich wojsk lotniczych na czele²⁰.

Autor skupił się na kilku aspektach, podkreślając znaczenie wkładu Wielkopolski dla całości polskiego lotnictwa: wystawienie czterech doskonale uzbrojonych eskadr lotniczych (późniejsze eskadry: 12., 13., 14. i 15.), dostarczanie samolotów do Warszawy (zarówno tych zdobytych w styczniu 1919 roku, jak i kupionych później w Niemczech), czy też dobre zorganizowanie warsztatów w Ławicy.

Lewandowski w swym tekście nie ograniczył się jednak wyłącznie do Wielkopolski, starając się także wykazać inne niedociągnięcia w artykule Cybulskiego. Autor zaznaczył, że samoloty w latach walki o granice kupowano nie tylko w Niemczech, ale także w Austrii i w Wielkiej Brytanii. Ponadto pewna ilość samolotów została ofiarowana Polsce przez króla angielskiego. Lewandowski chciał także uzupełnić luki w informacjach dotyczących polskiego szkolnictwa wojskowego.

Zadaniem tekstu Lewandowskiego było nie tylko dołożenie cegiełki do gmachu wiedzy o historii polskiego lotnictwa; starał się on także zainteresować tematyką historii lotnictwa innych badaczy. Zwraca uwagę fakt, że autor nie tylko wskazywał na możliwe pola badawcze, ale sugerował również, gdzie należy szukać dokumentów, lub też wskazywał, którzy starsi lotnicy będą mogli podzielić się swoimi wspomnieniami.

W końcu lat dwudziestych uwagę historyków przykuwały spektakularne akcje prowadzone przez III dywizjon lotniczy przeciw 1. Armii Konnej Siemiona Budionnego.

¹⁸ Tamże, s. 380-383.

¹⁹ E. Lewandowski, *Na marginesie artykułu...*, dz. cyt.

²⁰ Tamże, s. 588.

Na początku następnej dekady perspektywa badawcza nieco się poszerzyła, czego dowodem może być artykuł Wacława Iwaszkiewicza²¹ poświęcony „Pamięci zapomnianych eskadr 14 Wywiadowczej i 19 Myśliwskiej”.

Szczególną wartością tekstu Iwaszkiewicza było to, że autor nie opisał działań lotnictwa w oderwaniu od wojsk lądowych, starając się równie wnikliwie przedstawić sytuację na ziemi. Wacław Iwaszkiewicz określił ponadto wartość sprzętu latającego po obu stronach. Następnie przedstawiony został personel latający po polskiej stronie, który autor ocenił dość pozytywnie:

Pomimo pewnych braków w wyszkoleniu taktycznym, zupełnie zrozumiałych u personelu młodego i w dodatku podoficerskiego, rezultaty pracy były dobre, dzięki nieskomplikowaniu zadań, a głównie dzięki sumienności i obowiązkowości wykonawców, którzy faktycznie tutaj mieli dobrą szkołę²².

Co istotne, Wacław Iwaszkiewicz starał się ocenić także wartość personelu latającego Armii Czerwonej, nie bał się jednak przyznać do ograniczonej wiedzy:

O personelu latającym bolszewickim mało mogę powiedzieć. Bezwzględnie, gros stanowili starzy lotnicy dawnej carskiej armji. Sądząc z zeznań lotnika, który od nich uciekł, oblicze ideowe nie posiadało wyraźnego partyjnego piętna, poza grupą młodych pilotów, częściowo lotyszów [*sic!*], oraz elementem komisar skim²³.

Wśród zadań eskadr 4. Armii na pierwsze miejsce wybijało się rozpoznanie, a w drugiej kolejności loty o charakterze nękającym. Następnie Wacław Iwaszkiewicz przeszedł do szczegółowej analizy działań polskiego lotnictwa od marca do czerwca 1920 roku. Okres ten podzielił na pięć podokresów, w zależności od przybywania kolejnych eskadr i grup po obu walczących stronach, a także ze względu na sytuację na ziemi. Szczególnie obszernie Iwaszkiewicz zrelacjonował obraz walk w drugiej połowie maja, nazywając tę kampanię „Sławneńską operacją”.

Warto podkreślić, że mimo upływu niewielu lat od opisywanych wydarzeń narracja Wacława Iwaszkiewicza pozostała bardzo zdystansowana emocjonalnie. Autor polemizował z niektórymi tezami historiografii radzieckiej, ale nie wahał się przed wygłoszeniem słów uznania wobec silnego przeciwnika. Opisując pogrzeb sierż. pil. Władysława Bartkowiaka oraz pchor. obs Józefa Klicze z 14. eskadry wywiadowczej (14 maja Bartkowiak i Klicze zostali zestrzeleni przez pilota radzieckiego Aleksieja Szyrinkina) Iwaszkiewicz odnotował:

Zwycięzca, dowódca grupy, Szyrinkin, latał nad orszakiem i robił loopingi. Fotografie ciała ś. p. pchor. Klicze i sierż. Bartkowiaka oraz uwieńczonych kwiatami trumien, – zostały zrzucone w parę dni później do nas na lotnisko przez nieprzyjacielski samolot. Zachowanie przez bolszewików rycerskiej tradycji lotniczej zrobiło na nas duże wrażenie²⁴.

²¹ W. Iwaszkiewicz, *Nad Borysowem i Berezyną...*, dz. cyt. Sam Iwaszkiewicz w latach 1919-1921 służył między innymi w 4. eskadrze wywiadowczej, 11. eskadrze wywiadowczej, 12. eskadrze wywiadowczej, 14. eskadrze wywiadowczej oraz 16. eskadrze wywiadowczej.

²² Tamże, cz. I, s. 913.

²³ Tamże, s. 914.

²⁴ Tamże, cz. II, s. 7-8.

Wacław Iwaszkiewicz nie poprzestał na opisanu historii walk nad Borysowem i Berezyną, starał się wyciągnąć wnioski z działania 14. eskadry wywiadowczej i 19. eskadry myśliwskiej, które umożliwiłyby rozwój taktycznej myśli lotniczej w Polsce. Lotnictwo myśliwskie, w rozumieniu autora, nie miało możliwości całkowitego opanowania sytuacji w powietrzu, a skuteczność eskadry myśliwskiej zależała przede wszystkim od organizacji służby meldunkowej i łączności z wojskami na ziemi oraz od predyspozycji dowódcy. Analizując rolę 14. wielkopolskiej eskadry wywiadowczej, autor doszedł do wniosku, że lotnictwo wywiadowcze musi otrzymywać zadania, które nie przekraczają możliwości eskadry, przed lotem obserwatorowi należy dokładnie opisać sytuację wojsk lądowych, ponadto Iwaszkiewicz skrytykował rozdrabnianie sił przy bombardowaniu. Tekst zakończony został krytyczną uwagą autora na temat działania lotnictwa w czasie pokoju:

Pozatem jedna ogólna uwaga dla pamięci wszystkich: w czasie intensywnych działań w warunkach wojny ruchowej, stosunek czynnych samolotów eskadry do stanu ogólnego jest 3:10 (a nie odwrotnie, jak to jest przyjęte na wszystkich ćwiczeniach papierowych czasu pokojowego)²⁵.

Studium Iwaszkiewicza było jednym z najbardziej szczegółowych tekstów „Przeglądu Lotniczego”, w których opisywana była historia polskich eskadr w czasie wojny o granice. Co warto podkreślić, autor nie opierał się wyłącznie na pamięci własnej czy też kolegów-lotników, ale analizował także literaturę radziecką poświęconą tym wydarzeniom. To właśnie nieścisłości w pracach historycznych twórców radzieckich były impulsem, który zmotywował autora do zajęcia się tą tematyką. Mimo to narracja autora pozostała zdystansowana względem opisywanych wydarzeń.

W tym samym numerze „Przeglądu Lotniczego”, co dokończenie tekstu Iwaszkiewicza, opublikowany został następny artykuł Edwarda Lewandowskiego, który znów podjął tematykę walki polskiego lotnictwa z 1. Armią Konną Siemiona Budionnego²⁶. W centrum narracji Lewandowskiego po raz kolejny znalazła się 15. wielkopolska eskadra myśliwska.

Podobnie jak Iwaszkiewicz, były lotnik 15. eskadry nie chciał poprzestawać na opisywaniu wydarzeń minionych stwierdzając:

Ponieważ zaś jednym z celów istnienia wojska podczas pokoju, jest przygotowanie się do wojny, naszym obowiązkiem jest obecnie przewidywać te możliwości i starać się wykorzystując doświadczenia wojny światowej i naszej polsko-bolszewickiej z roku 1918-21 [sic!], stwarzać nowe zasady użycia tego nowoczesnego środka walki²⁷.

Autora szczególnie zainteresował problem ataków lotnictwa na wojska lądowe, czyli zadań lotnictwa szturmowego. Dopiero po opisanu własnych poglądów teoretycznych Lewandowski przeszedł do omówienia przykładów historycznych²⁸.

We głównej części swojego tekstu autor zaznaczył, że zadania otrzymane przez 15. eskadrę na froncie „różnią się [...] zasadniczo od zadań, jakie winna w normal-

²⁵ Tamże, s. 21.

²⁶ E. Lewandowski, *Lotnictwo w walce...*, dz. cyt.

²⁷ Tamże, s. 23.

²⁸ Tamże, s. 22-26.

nych warunkach wykonywać eskadra myśliwska”. Lotnicy wielkopolscy (podobnie jak piloci i obserwatorzy z pozostałych eskadr na tym odcinku frontu) mieli odnajdywać własne oddziały, prowadzić rozpoznanie, zwalczać wojska lądowe, atakować linie kolejowe i pociągi pancerne, osłaniać własne lotnictwo wywiadowcze, a także utrzymywać łączność. Sam autor niejednoznacznie skomentował zadania postawione przed 15. eskadrą myśliwską:

Powierzenie eskadrze myśliwskiej zadań rozpoznania w tak dużym w dodatku zakresie [...], używanie jej do działań niszczycielskich przeciwko pociągom pancernym [...] może znaleźć wytłumaczenie jedynie w braku samolotów w innych eskadrach, będących w dyspozycji danego Dtwa. Jednakże i w tym wypadku nasuwa się pytanie, czy z punktu widzenia potrzeb całego frontu racjonalnym było zużywać sprzęt i personel latający do bombardowania np. pancerek [pociągów pancernych – M. N.], a więc zadań nie mających zasadniczo wielkiego znaczenia w całokształcie operacji wojennych. Zadania te, które przypadły w udziale eskadrze myśliwskiej zostały chlubnie przez eskadrę wykonane jak świadczą o tem rozkazy pochwalne [...]. Dzięki szczęśliwemu zbiegowi okoliczności nie pociągnęły działania te za sobą strat w personelu i samolotach myśliwskich eskadry²⁹.

Charakteryzując działania eskadry od połowy maja do końca czerwca 1920 roku, Lewandowski stwierdził, że „działalność eskadry polega na stosunkowo słabej akcji lotniczej, spowodowanej przesunięciami eskadry, oraz odległością lotnisk od frontu”. Następnie do połowy lipca eskadra nie działała na linii frontu, lecz reorganizowała się na tyłach³⁰.

Najbardziej chlubny okres w historii 15. eskadry myśliwskiej rozpoczął się dopiero po rozpoczęciu marszu na Lwów przez oddziały 1. Armii Konnej Budionnego. Lewandowski podkreślił, że długie kolumny jazdy bolszewickiej stanowiły znakomity cel dla polskich samolotów, zaznaczył jednak również, iż polskie siły powietrzne były nieliczne i tylko dzięki dobremu rozpoznaniu możliwe było prowadzenie akcji nękających armię Budionnego. W rezultacie ataków lotniczych doszło

[...] w dużym stopniu do utrudnienia marszu armji konnej. Atakowane bombami i ogniem karabinów maszynowych kolumny kawalerii, zmuszone były do rozpraszania się po okolicznych polach i lasach, tracąc potem dużo czasu na zebranie się i uporządkowanie³¹.

Autor artykułu starał się opisać poza tym przeciwnika polskiego lotnictwa. Z jednej strony zaznaczył całkowitą bierność oddziałów lotniczych 1. Armii Konnej, jednakże zwrócił uwagę na dużą skuteczność obrony przeciwlotniczej radzieckiej kawalerii³².

Na zakończenie swojej narracji Edward Lewandowski wymienił najważniejsze zasady stosowane przez lotników z 15. eskadry, które umożliwiały osiąganie sukcesów. Autor podkreślił znaczenie zaskoczenia, odpowiedniego manewrowania i wybierania celów do ataku³³.

²⁹ Tamże, s. 26-27.

³⁰ Tamże, s. 28-30.

³¹ Tamże, s. 31.

³² Tamże, s. 30-31.

³³ Tamże, s. 34-35.

Artykuł byłego pilota 15. eskadry miał więc pewne cechy wspólne z tekstem Iwaszkiewicza; obu autorom chodziło nie tylko o upamiętnienie chwalebnych walk polskich eskadr, ale obaj mieli też na względzie rozwój polskiej lotniczej myśli taktycznej. Iwaszkiewicz wyciągnął wnioski dla działania polskiego lotnictwa myśliwskiego i liniowego, natomiast Lewandowski starał się podkreślić możliwość wykonywania ataków szturmowych przez samoloty myśliwskie³⁴.

Zdecydowanie bardziej ogólnikowy charakter niż teksty Iwaszkiewicza czy Lewandowskiego miały artykuły innego pilota polskiego lotnictwa, pamiętającego jeszcze okres walki o granice – Mariana Romeyki. Pierwszy z jego tekstów opublikowany został z okazji czternastej rocznicy odbudowy niepodległego państwa polskiego³⁵.

Autor podjął się trudnego zadania umieszczenia na 10 stronach historii polskich sił powietrznych, w związku z czym starał się przekazywać najważniejsze najważniejsze, w jego opinii, informacje. Na temat lotnictwa w Wielkopolsce czytelnik odnaleźć może tylko krótkie akapity. W pierwszej wzmiance o polskim lotnictwie w zaborze pruskim Romeyko napisał o wybuchu powstania wielkopolskiego 27 grudnia 1918 roku, a także o zdobyciu (w tekście „odzyskaniu”) lotniska w Ławicy 5 stycznia 1919 roku³⁶.

Nieco dalej przeczytać można o wielkopolskim lotnictwie w pierwszej połowie 1919 roku:

Znacznie lepiej [aniżeli na ziemiach pozostałych zaborów – M. N.] przedstawia się sprawa lotnictwa w b. zaborze pruskim, które narazie (aż do 25 września 1919) rządzi się osobno, mając na czele Inspektora Wojsk Lotniczych – generała Macewicza. W krótkim już czasie powstaje tam szkoła pilotów, szkoła obserwatorów, szkoła mechaników oraz 4 doskonale wyekwipowane eskadry, z których jedna (1a) odejdzie na odsiecz Lwowa już w marcu 1919 r.³⁷

Romeyko zdecydowanie więcej miejsca poświęcił wydarzeniom na granicy wschodniej. Można odnieść wrażenie, że o siłach powietrznych w Wielkopolsce wspominał niejako z kronikarskiego obowiązku. Trzeba jednak pamiętać, że ograniczone ramy artykułu zmusiły go do wybrania najistotniejszych, w jego mniemaniu, wycinków z historii polskich sił powietrznych.

Równie ogólnikowo Romeyko podszedł do tematyki polskich eskadr w artykule zatytułowanym *Jak powstawało nasze lotnictwo bojowe*³⁸. Autor podzielił czas wojny

³⁴ W okresie dwudziestolecia międzywojennego w lotnictwie polskim uznano, że lotnictwo szturmowe jest zbyt kosztowne, więc zrezygnowano z jego posiadania. W *Regulaminie lotnictwa* z roku 1931 wśród zadań lotnictwa nie wymieniono ataków szturmowych. Z całą pewnością musiało to budzić wątpliwości lotników-weteranów III dywizjonu lotniczego, którzy pamiętali, jak wielkie szkody radzieckiej kawalerii wyrządzały ataki polskich samolotów. Jednym z takich weteranów był ppłk pil. Edward Lewandowski, którego możemy chyba uważać za entuzjastę wykorzystywania myśliwców do lotów szturmowych. Autor artykułu nie doceniał jednak szybkiego rozwoju broni przeciwlotniczej w latach dwudziestych, przez co nieopancerzone samoloty nie miałyby szans działać równie skutecznie jak w roku 1920.

³⁵ M. Romeyko, *W czternastą rocznicę...*, dz. cyt.

³⁶ Tamże, s. 505.

³⁷ Tamże, s. 506.

³⁸ Tenże, *Jak powstawało...*, dz. cyt.

o granice na kilka podokresów, wydzielając oddolne powstawanie lotnictwa, próby jego zorganizowania, okres najcięższych zmagania wojennych, a także los polskiego lotnictwa po podpisaniu rozejmu z Rosją Radziecką. Taki podział okazał się jednak zupełnie nieadekwatny przy opisywaniu losu sił powietrznych w Wielkopolsce. Romeyko najprawdopodobniej zdawał sobie z tego sprawę i na temat powstawania lotnictwa w tej dzielnicy napisał tylko kilka zdań w osobnym akapicie. Nieporównywalnie szerzej omówione zostało organizowanie się polskiego lotnictwa w Galicji i w dawnym Królestwie Kongresowym.

Dopiero począwszy od opisu organizacji polskiego lotnictwa, po objęciu Inspektoratu Wojsk Lotniczych przez gen. Gustawa Macewicza, Romeyko nieco szerzej podjął tematykę eskadr wystawionych w Wielkopolsce, zwracając uwagę, że w przeciwieństwie do grup lotniczych organizowanych przez władze lotnicze w Warszawie I Grupa Lotnicza Wielkopolska „już obecnie [w końcu listopada 1919 roku – M. N.] znajduje się w dobrym stanie”. Mimo włączenia eskadr wielkopolskich do swej narracji autor nie oceniał znaczenia poszczególnych dzielnic, starał się raczej opisywać wysiłki polskiego lotnictwa jako niepodzielnej całości.

Nie ulega wątpliwości, że Romeyko zbagatelizował problem wkładu wielkopolskich sił powietrznych do wojsk lotniczych Wojska Polskiego. Z narracji autora czytelnik może wywnioskować, że wielkopolskie eskadry były tylko dodatkiem do lotnictwa zorganizowanego w Galicji, w Warszawie, a także we Francji. Znakomicie oddaje to beznamienne wyliczenie:

Nowy dowódca lotnictwa, gen. Macewicz, obejmując stanowisko Inspektora Wojsk Lotniczych w dniu 25 września [1919 roku – M. N.] otrzymuje do swej dyspozycji: 11 eskadr „krajowych”, 4 eskadry wielkopolskie i 7 eskadr francuskich³⁹.

Można się tylko zastanawiać dlaczego pominął milczeniem fakt, że eskadry wielkopolskie prezentowały znacznie wyższą wartość bojową od eskadr „krajowych”. Ponadto dopiero w dalszej części tekstu czytelnik może się dowiedzieć, iż jednostki francuskie trzeba było dopiero „spolonizować”.

Na przełomie lat 20. i 30. natężenie opublikowano wiele artykułów poświęconych historii polskiego lotnictwa. Szczególnie interesujące dla publicystów były dzieje poszczególnych eskadr. Wśród wielkopolskich jednostek najlepiej opisano walki 15. eskadry myśliwskiej. Do 1933 roku w „Przeglądzie Lotniczym” na temat historii lotnictwa polskiego publikowali przede wszystkim oficerowie, którzy już w latach 1918-1921 służyli w polskich eskadrach. Obraz polskiego lotnictwa wyłaniający się z przytoczonych tekstów jest niezwykle pozytywny i trudno się temu dziwić, skoro większość autorów w latach 1918-1921 sama dokładała starań, by w Wojsku Polskim powstały jednostki lotnictwa.

³⁹ Tamże, s. 217.

Artykuły opublikowane w drugiej połowie lat 30. XX wieku

Po roku 1933 zdecydowanie spadło natężenie tekstów poświęconych historii polskiego lotnictwa w latach 1918-1921. Warte przytoczenia są dwa artykuły, w których autorzy podali nieco informacji dotyczących historii eskadr wystawionych w Wielkopolsce w okresie niezależności tej dzielnicy.

Autorzy, publikujący na przełomie lat 20. i 30., podkreślali waleczność polskich lotników, czy to jako całej grupy, czy skupiając się na określonych eskadrach, ale ich narracja była starannie wyważona. Inny styl pisarski zaprezentował Roman Czerniawski⁴⁰, który w dość zaangażowany sposób zachęcał do opisywania dziejów polskich jednostek lotniczych:

Na te właśnie eskadry [posiadające doświadczenia z wojny o granice – M. N] spada obowiązek moralny kultywowania tradycji. Jest to obowiązek zarówno wobec tych, którzy te tradycje życiem, poświęceniem lub pracą stworzyli, jak i wobec „młodych”, przychodzących do eskadr rok rocznie, dla których marzenia i ideały są „motorem” pracy⁴¹.

Na szczególne uznanie autora zasłużyły następujące eskadry: 7. eskadra myśliwska im. Tadeusza Kościuszki, 19. eskadra myśliwska, 3. eskadra wywiadowcza, 10. eskadra wywiadowcza, 6. eskadra wywiadowcza, 5. eskadra wywiadowcza, 1. eskadra wywiadowcza, 15. eskadra myśliwska oraz 12. eskadra wywiadowcza. Dwie ostatnie jednostki wystawione zostały przez Wielkopolan. Wspominając o 15. eskadrze myśliwskiej, Czerniawski podkreślił jej skuteczną walkę wspólnie z 7. eskadrą myśliwską przeciw kawalerii Budionnego. Natomiast rolę 12. eskadry docenić mieli Wielkopolanie już w czasie walki o granicę wyróżniając tę jednostkę odznaką „Za obronę kresów wschodnich”.

Artykuł Czerniawskiego nie miał na celu opisanie historii polskiego lotnictwa (czy choćby jego wycinka), ale autor pragnął zwrócić uwagę na potrzebę zajęcia się tym problemem. Tak zebrany materiał miał służyć przede wszystkim podniesieniu walorów duchowych personelu latającego poszczególnych eskadr.

Ostatni interesujący nas artykuł opublikowany został w „Przeglądzie Lotniczym” w połowie 1939 roku. Władysław Madejski opisał w nim znaczenie lotnictwa w bitwie nad Niemnem⁴². Wśród eskadr wspierających wysiłek wojsk lądowych znajdowały się między innymi 12. eskadra wywiadowcza (wcześniej 1. wielkopolska eskadra lotnicza) oraz 13. eskadra myśliwska, czyli dawniejsza 2. wielkopolska eskadra lotnicza.

Przedstawiając położenie ogólne, autor stwierdził, że obie wielkopolskie eskadry znajdowały się w dyspozycji 2. Armii – 13. eskadra stacjonowała w Białymstoku, a 12. w Markowszczyźnie. Polskie lotnictwo miało przede wszystkim zlokalizować odwoły Armii Czerwonej, a także rozpoznawać przeprawy przez Niemen⁴³.

⁴⁰ R. Czerniawski, *Tradycja eskadry jako moment wychowawczy*, PLOtn 1936, nr 5, s. 215-219.

⁴¹ Tamże, s. 216.

⁴² W. Madejski, *Lotnictwo w bitwie nad Niemnem*, PLOtn 1939, nr 6, s. 928-949.

⁴³ Tamże, s. 930.

Madejski w swojej narracji w zasadzie poprzestał na opisywaniu dzień po dniu sytuacji na froncie i w eskadrach wykonujących zadania przy współdziałaniu z wojskami lądowymi. Tylko w przypadku wyjątkowych wydarzeń możemy dowiedzieć się jakichś szczegółów, np. pod informacją o przebiegu walk 22 września czytamy:

Podczas lotu bojowego została ranna załoga 12 eskadry – sierż. pil. Antoni Katarzyński i ppor. obs. [Kazimierz – M. N.] Szczepański. Pilot resztkami sił doprowadził samolot do lotniska w Białymstoku i tu zginął podczas lądowania. Ppor. obs. Szczepański wyszedł z tego lądowania względnie dobrze. Sierżant pilot Katarzyński został później mianowany podporucznikiem za wyjątkowe czyny na polu walki⁴⁴.

Artykuł Madejskiego tylko w minimalnym stopniu jest pomocny w określeniu roli wielkopolskiego lotnictwa w czasie wojny o granice. Autor potraktował wszystkie eskadry obu armii jako całość. Nie wartościował wysiłku poszczególnych eskadr lotniczych (choć stosunkowo najczęściej pisał o 3. eskadrze wywiadowczej, ale mogło być to spowodowane dostępem do źródeł). Wydaje się, że chciał przede wszystkim zwrócić uwagę na konieczność współpracy pomiędzy wojskami lądowymi i lotnictwem.

Reasumując, w drugiej połowie lat 30. na łamach „Przeglądu Lotniczego” opublikowano zaledwie dwa artykuły, które w luźny sposób powiązane były z interesującym nas zagadnieniem. Tekst Romana Czerniawskiego moglibyśmy porównać do dość ogólnikowych publikacji Mariana Romeyki, ponieważ celem obu autorów było zachęcenie do zajęcia się wojenną historią polskich eskadr. Z historiograficznego punktu widzenia wartościowszy wydaje się artykuł Władysława Madejskiego, opisujący rolę lotnictwa w bitwie nad Niemnem. Jednakże również w nim nie znajdziemy zbyt wielu informacji i ocen dotyczących wielkopolskich eskadr.

Podsumowanie

Z całą pewnością publicyści „Przeglądu Lotniczego” w latach 1928-1939 nie zdołali opisać najważniejszych epizodów z historii wielkopolskiego lotnictwa. Nie wszystkie tematy potraktowane zostały z równym natężeniem. Autorów najbardziej zainteresowała historia wielkopolskich eskadr na froncie polsko-radzieckim, jednakże nie o wszystkich jednostkach napisano tyle samo. Szczegółowo omówiona została historia 15. wielkopolskiej eskadry myśliwskiej (przynajmniej w 1920 roku). Zdecydowanie mniej informacji przekazano na temat walk na wschodzie 12., 13. i 14. eskadry, mimo że kilku autorów chwaliło personel latający tych eskadr. Tylko w wyjątkowych wypadkach autorzy wspominali o 21. eskadrze niszycielskiej, która została zorganizowana w Ławicy (choć już po zakończeniu procesu scalania polskiego lotnictwa).

Niemal całkowicie pominięty został okres niezależności wielkopolskiego lotnictwa, czyli pierwsza połowa 1919 roku. W zasadzie poza Edwardem Lewandowskim, żaden z autorów nie wspominał o stworzeniu wydajnego szkolnictwa w Ławicy, po-

⁴⁴ Tamże, s. 938.

minięto także opis działań wielkopolskich eskadr w Wielkopolsce, mimo że do podpisania traktatu pokojowego w Wersalu samoloty wielkopolskie latały dość intensywnie. Nie można wykluczyć, że pominięcie tych ważnych epizodów w historii wielkopolskiego lotnictwa spowodowane było łatwiejszym dostępem do archiwaliów Ministerstwa Spraw Wojskowych i Sztabu Generalnego, aniżeli do dokumentów wypracowanych przez wielkopolski Inspektorat Wojsk Lotniczych.

Możemy zaobserwować, że najwięcej interesujących nas artykułów powstało w „Przeglądzie Lotniczym” na przełomie lat 20. i 30. Początkowy entuzjazm związany z możliwością opisywania chlubnej przeszłości wygasł jeszcze w pierwszej połowie lat 30., mimo że wiele aspektów z historii polskiego lotnictwa pozostało niezbadanych. Najlepiej świadczy o tym dramatyczne wezwanie Romana Czerniawskiego do zajęcia się historią polskich jednostek lotniczych.

Na łamach „Przeglądu Lotniczego” publikowało wyłącznie dość wąskie grono oficerów lotnictwa. Zajmowali się oni historią głównie ze względu na doraźne potrzeby polskich pułków lotniczych. Przytaczanie obrazów z przeszłości miało pomóc poprawić taktykę lotnictwa (artykuły Edwarda Lewandowskiego i Wacława Iwaszkiewicza), bądź też zwrócić uwagę na konieczność doskonalenia współpracy lotnictwa z wojskami lądowymi (tekst Władysława Madejskiego). Inni autorzy liczyli, że poprzez wskazanie na chlubne obrazy przeszłości uda im się podnieść morale personelu latającego (najlepszym przykładem wydaje się tutaj artykuł Romana Czerniawskiego). Wśród publicystów znajdowali się zarówno weterani lotnictwa z lat walk o granice: Marian Romeyko, Edward Lewandowski, Wacław Iwaszkiewicz, jak i oficerowie, którzy w szeregi lotnictwa wstąpili później: Teodor Cybulski, Roman Czerniawski, Władysław Madejski).

Wszystkie przytoczone teksty mają jedną cechę wspólną – przedstawiają polskie lotnictwo w latach 1918-1921 w niezwykle pozytywnym świetle. W artykułach podchodzących bardziej ogólnikowo do tematu polskich sił powietrznych (np. u Cybulskiego, czy Romeyki) o lotnictwie powstałym w Wielkopolsce odszukamy zdecydowanie mniej informacji, niż o eskadrach stworzonych w dawnym Królestwie Kongresowym, czy w Galicji, jednakże nie znajdziemy także słów krytyki pod adresem eskadr wielkopolskich. Dla publicystów „Przeglądu Lotniczego” dzieje polskich eskadr w latach 1918-1921 to czas ciężkiej pracy, ale pracy przynoszącej chlubę polskim lotnikom. Lotnictwo wielkopolskie nie zostało potraktowane w szczególony sposób. Autorzy podkreślili waleczność jednostek bojowych z dawnego zaboru pruskiego, tak samo jak zaznaczali męstwo eskadr walczących we Lwowie czy zasługi jednostek wystawianych w Warszawie. Żaden z autorów nie usiłował przekonać czytelnika, że dana dzielnica w większym lub mniejszym stopniu wsparła budowę wojsk lotniczych w Polsce. W poszczególnych artykułach zaznaczano tylko, że w każdym zaborze sytuacja była inna. W Wielkopolsce było dużo sprzętu, brakowało jednak pilotów, w Galicji znajdowali się stosunkowo liczni i dobrze wyszkoleni piloci, nie było tam jednak samolotów bojowych, natomiast na terenie dawnego Królestwa Kongresowego znajdowało się wielu pilotów, nie potrafili oni jednak latać na samolotach, które znajdowały się w dyspozycji Wojska Polskiego.

Wkład Wielkopolski oceniano więc pozytywnie, ale nie lepiej czy gorzej od wkładu pozostałych dzielnic. Analizując tematykę podejmowaną na łamach „Przeglądu Lotniczego”, można dojść do wniosku, że chlubą Wielkopolski była 15. eskadra myśliwska, a największe zasługi przyniosła ona Polsce, walcząc z kawalerią Siemiona Budionnego. Z całą pewnością była to akcja najbardziej spektakularna, a sporo na ten temat piszący Edward Lewandowski rozślawił kunszt wielkopolskich lotników.

MARIUSZ NIESTRAWSKI

The contribution of Wielkopolska in the creation of Polish Air Forces, in publications of ‘Przegląd Lotniczy’

Abstract

At the beginning of 1919 the creation of Polish air forces had begun in Wielkopolska. Air forces were built mostly on the basis of the Ławica airport and the property acquired in the Zeppelin Hall in Winiary, near Poznan. The shortage of pilots and navigators was filled with former Tsarist Army airmen, brought to Wielkopolska, and by arranging efficient aerial training.

Good organization of aviation in Wielkopolska has become an interesting topic for the authors publishing in the “Przegląd Lotniczy” in ‘20 and ‘30. Many authors were officers in the Polish Air Force, some veterans of the wars in 1918-1921, and younger officers fascinated history of Polish aviation.

Nonetheless the topic wasn’t analyzed enough. There were few articles about the Wielkopolska Air Force, until the half of 1919, and many more about the involvement of custom units in the Polish-Bolshevik war (1919-1920). Most articles were written about the 15th fighter wing, and much less about the 12th, 13th and 14th, and 21st bomber wing was mentioned exceptional.

Most articles on this topic were published in between ‘20 and ‘30, and in later years this problem wasn’t considered interesting by the authors. The common feature of these articles, is that the Polish Air Forces, are shown in a positive way, however the contribution of Wielkopolska wasn’t acknowledged more or less, than other regions of Poland.

