KWARTALNIK KRESOWY
2025, nr 3 (27)

Andrzej Olejko
Państwowa Akademia Nauk Stosowanych w Jarosławiu

Lotnicza droga do Ostrej Bramy. Z działań bojowych I Grupy Lotniczej Lotnictwa Polskiego pod Wilnem wiosną 1919 roku, cz. I i II

Słowa kluczowe
Lotnictwo Polskie, „wyprawa wileńska", działania wojenne, wojna polsko-bolszewicka 1919 roku

Streszczenie
Wraz z powstaniem odrodzonego państwa polskiego, jesienią 1918 roku powstało także Lotnictwo Polskie. Już w okresie tamtej „jesieni niepodległości" przeszło ono swój chrzest bojowy w walkach polsko-ukraińskich pod Lwowem. Wiosną 1919 roku wzięło udział w „wyprawie wileńskiej" Wojska Polskiego, zapewniając jego dowództwu stały dopływ informacji o przeciwniku – oddziałach bolszewickiej Armii Czerwonej. Studium to jest prezentacją wydarzeń z wiosny 1919 roku, kiedy Rzeczpospolita wracała do Wilna i na Wileńszczyznę.

> Nie potrzeba chyba dodawać, że żaden z ówczesnych samolotów nie posiadał żadnego uzbrojenia [pokładowego]; nie zawsze samoloty miały wysokościomierze, a szybkościomierzy podówczas jeszcze nikt nie znał. Samolot wówczas stanowił jedynie połączenie silnika z płatowcem, gdyż poza tym żadnego innego wyposażenia nie posiadał[1].

„Wątek wileński" w historii Lotnictwa Polskiego (LP) jest bardzo silny, lecz wiąże się z okresem II wojny światowej, kiedy to

[1] M. Romeyko, *W osiemnastą rocznicę zdobycia Wilna,* „Lot Polski" 1937, nr 5.

w Polskich Siłach Powietrznych (Polish Air Force – PAF) na Zachodzie:

- znalazł się 317. Dywizjon Myśliwski (DM) „Wileński", którego piloci od znaków rozpoznawczych jednostki JH nazywani byli „Juhasami";
- w 305. Dywizjonie Bombowym (DB) „Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej" im. Marszałka Józefa Piłsudskiego, Eskadra B składała się z byłych lotników 5. Pułku Lotniczego (PL) II Rzeczpospolitej w Lidzie-Wilnie
- samolotem dyspozycyjnym Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych (PSZ) na Zachodzie był Douglas „Dakota" nr FL547 z 511, a potem z 512. Squadronu Royal Air Force (RAF), z 216. Air Transport Group RAF noszący imię „Spirit of Ostra Brama"
- i co najważniejsze wyhaftowany przez kobiety w okupowanym kraju sztandar PAF, dostarczony z wieloma przygodami na Wyspy Brytyjskie m.in. w japońskiej poczcie dyplomatycznej, posiadał najbardziej znany graficzny symbol Wilna – postać Matki Boskiej Ostrobramskiej, wraz z znanym powszechnie w ówczesnym LP zapisem: „Miłość żąda ofiary".

Kojarzenie miasta Wilno wraz z Ostrą Bramą z takimi pojęciami jak „ulubione miasto Marszałka" czy też „miasto Mickiewicza" było dla „pokolenia niepodległości" 1918 roku o wiele silniejsze niż jest obecnie dla pokolenia III RP po 1989 roku. Z życiorysów Józefa Piłsudskiego, Adama Mickiewicza oraz tysięcy polskich ziemian miejsc, takich jak Wilno, Wileńszczyzna oraz obszary zaniemeńskie sięgające po koryta Berezyny i Prypeci usunąć się nie da, choć spór co do pochodzenia narodowego wieszcza A. Mickiewicza w kontekście „naszego poety" pomiędzy Polakami, Litwinami i Białorusinami nie jest zakończony, a on sam jest zarówno wielkim polskim, jak i litewskim, a nawet białoruskim poetą. Rok 1918 przyniósł niepodległość mieszkańcom Galicji i powiedeńskiego Królestwa Polskiego (Kongresówki, „Rosyjskiej Polski").

Klęska państw centralnych w Wielkiej Wojnie spowodowała, że od listopada 1918 roku zmieniła się sytuacja militarna na dawnym Froncie Wschodnim, jak i na jego białorusko-litewskim zapleczu. Oddziały armii niemieckiej, stacjonujące na Kresach Wschodnich RP, stopniowo, po rozpadzie kajzerowskiej II Rzeszy, odjeżdżały zimą 1918/1919 wraz z całym zdobytym materiałem do swego, pogrążonego w chaosie rewolucyjnych zmian kraju, a w ślad za ustępującymi

oddziałami niemieckimi opuszczone, kresowe terytoria zajmowały wojska sowieckiej Armii Czerwonej, którym formujące się oddziały lokalnych samoobron nie zawsze dawały radę skutecznie się przeciwstawić. Rok 1919 przyniósł na terenach dawnych rosyjskich „guberni zachodnich" zwiastuny nowej wojny. Sytuacja w opisywanej części Kresów Wschodnich pomiędzy Niemnem, Berezyną i Prypecią była nad wyraz specyficzna, gdyż ww. teren stał się spornym pomiędzy rządami RP, nie mogącej wesprzeć siłowo oddziałów polskiej, wileńskiej samoobrony, Białoruskiej Republiki Ludowej (BRL) uznającej Wilno za swą stolicę, jak i Republiki Litewskiej, dochodzącej historycznych praw do odzyskania dawnej stolicy Wielkiej Księstwa Litewskiego. Walki na przełomie grudnia 1918 i stycznia 1919 roku pokazały szybko trój- nie zaś dwustronny charakter sporu o ww. region. Podjęta w dniach 31 grudnia 1918–3 stycznia 1919 roku ze strony polskiej samoobrony wileńskiej próba opanowania Wilna w chwili wycofywania się z regionu oddziałów armii niemieckiej, jak i przeciwko lokalnym komunistom próbującym przejąć miasto, zakończyła się chwilowym, polskim sukcesem. Również odpór dany czołówkom Armii Czerwonej w dniach 2–4 stycznia 1919 roku zakończył się częściowym sukcesem, jednak w sytuacji „nec Hercules contra plures", 5 stycznia 1919 roku Wilno znalazło się w obliczu walki z przeważającymi poważnie siłami przeciwnika, wskutek czego gen. Władysław Wejtko pod koniec dnia podjął decyzję o opuszczeniu miasta i regionu. Tym samym zarówno Wilno, jak i Wileńszczyzna zajęte zostały przez „czerwonych". 5 lutego 1919 roku w Białymstoku przedstawiciele strony niemieckiej podpisali z reprezentacją rządu RP umowę dotyczącą przetransportowania oddziałów dawnej armii kajzera trasami kolejowymi przez Wołkowysk, Grodno i Białystok[2]. W wytworzoną lukę po opuszczeniu zaplecza dawnego Frontu Wschodniego w szybkim tempie wkroczyły z zachodu oddziały Grupy Podlaskiej/Poleskiej gen. Antoniego Listowskiego, zajmujące tereny tzw. etapów Bugu i Grupy Wołyńskiej WP, zaś z wschodu oddziały Frontu Zachodniego bolszewickiej Armii Czerwonej. 14 lutego 1919 roku doszło pod Mostami koło Szczuczyna do pierwszego starcia sił Dywizji Litewsko-Białoruskiej gen. Wacława Iwaszkiewicza-Rudoszańskiego (od 13 marca tego roku nowym jej dowódcą został gen. Stanisław Szeptycki, którego sztab stacjonował

[2] A. Nowak, *Polska i trzy Rosje. Studium polityki wschodniej Józefa Piłsudskiego (do kwietnia 1920 roku),* Wyd. 2, poprawione, Kraków 2008, s. 235.

w Wołkowysku) z bolszewickimi czołówkami, które zapoczątkowało niewypowiedzianą wojnę polsko-bolszewicką[3]…

Do wiosennej ofensywy Wojska Polskiego (WP) na Wilno – wyprawy wileńskiej – Naczelne Dowództwo Wojska Polskiego (NDWP) zgromadziło trzy nie w pełni zorganizowane dywizje piechoty – 1. i 2. Dywizję Piechoty Legionów (DPL) i Dywizję Litewsko-Białoruską oraz zgrupowanie jazdy (ok. 20 szwadronów). 15 kwietnia 1919 roku oddziały WP zaatakowały w kierunku na Nowogródek i Baranowicze, zaś dzień później w dwóch kierunkach na Wilno i Lidę jednocześnie. NDWP i dowódcy ww. związków taktycznych potrzebowali wiadomości na temat aktualnego położenia zarówno sił własnych, jak i nieprzyjaciela, stąd też z czterech eskadr lotniczych I Grupy Lotniczej GL, w walki od początku zaangażowano wszystkie, choć nie wszystkie do nich były gotowe.

Już 20 marca 1919 roku Warszawę opuściła transportami kolejowymi jako pierwsza, kierując się na wschód, 1. Eskadra Lotnicza (EL), w której historii tak zapisano początek szlaku bojowego:

> 1/ W styczniu 1919 roku na mocy rozkazy I.[nspektoratu] W.[ojsk] L.[otniczych] przystąpiono do formowania 1-ej eskadry wywiadowczej [wówczas EL] na terenie lotniska Mokotowskiego.
>
> 2/ Dowódcą został wyznaczony por. pil. Skoczdopole Henryk, szef-pilotem por. pil. [Tadeusz] Szeliga…
>
> 3/ w lutym 1919 roku otrzymano 2 Alb.[atrosy] C X, 2 Alb.[atrosy] C. III i 1 Hanoveraner [Hannover] CL. 2 [II]: z tym eskadrą wyruszyła na front.
>
> 5/ Stan liczebny szeregowych wahał się od 80 do 120 ludzi. Maksimum przypada na pobyt eskadry w Wilnie w 1919 roku, gdzie napłynęło dużo ochotników, minimum zaś na powrót 1919 roku, kiedy to wysłano transport, odciążający eskadrę do Poznania.
>
> 6/ 20 marca 1919 roku eskadra przybyła na pierwsze stanowisko frontowe – Dojlidy pod Białymstokiem. Lotnisko dostatecznie duże, lecz

[3] Szerzej: L. Żeligowski, *Wojna w 1920. Wspomnienia i rozważania*, Warszawa 1990; H. Mierzwiński, *Wojna polsko-sowiecka 1919–1920*, Biała Podlaska 1991; A. Czubiński, *Walka o granice wschodnie Polski w latach 1918–1921*, Opole 1993; N. Davies, *Orzeł Biały, Czerwona Gwiazda*, Kraków 1998; G. Nowik, *Zanim złamano Enigmę. Polski radiowywiad podczas wojny z bolszewicką Rosją 1918–1920*, Warszawa 2004; J. Odziemkowski, *Leksykon wojny polsko-rosyjskiej 1919–1920*, Warszawa 2004; D. Michaluk, *Białoruska Republika Ludowa 1918–1920. U podstaw białoruskiej państwowości*, Toruń 2010; L. Wyszczelski, *Wojna polsko-rosyjska 1919–1920*, t. 1 i 2, Warszawa 2010; idem, *Wojna o Kresy Wschodnie 1918–1921*, Warszawa 2011.

pochyłe, podejście natomiast doskonałe. Ze stodoły stojącej przy drodze na granicy obranego terenu ppor. [Stanisław] Pawluć za namową jakichś cywilnych uczynił prowizoryczny hangar na 6 płatowców, jedynym brakiem którego był brak drzwi[4].

Dowodzona przez por. pil. Henryka Skoczdopole, przydzielona została do DLB. 4 kwietnia 1919 roku w ślad za nią udał się z tym samym przydziałem na wschód transport kolejowy czterosamolotowej 4. EL, dowodzonej przez por. pil. Artura Jurkiewicza[5], a 7 kwietnia 11. EL, nieposiadająca jednak żadnego samolotu (!), dowodzona przez rtm. pil. Antoniego Buckiewicza, kierując się również na polowe lotnisko w Dojlidach, gdzie otrzymała niebawem jeden samolot typu DFW C. VI wymagający jednak gruntownego

[4] „Na lotnisku w Porubanku [w Wilnie] eskadra została tam płatowce nieprzyjacielskie: [Anatra] Anasal 160 hp [KM] i Nieuport 24 bis. Po trzymaniu z 582 eskadry 6-ciu [samolotów typu] Salmson [2A2] z 260 hp [KM w silnikach]"; Centralne Archiwum Wojskowe (CAW) Warszawa, I. 400-1058/26, Historia 1 Wywiadowczej Eskadry Lotniczej; kopia meldunku z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana. M. Romeyko, op. cit. podał, iż „Z tych 3 eskadr [1., 4. i 11. EL] „najsilniejsza" była eskadra pierwsza, gdyż posiadała aż trzech (!) pilotów obznajmionych z samolotami niemieckimi i 4 samoloty typu Albatros C III i Albatros C X". K.A. Tarkowski, *Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją Sowiecką 1919–1920,* Warszawa 1991, s. 27 i M. Niestrawski, *Polskie wojska lotnicze w okresie walk o granice państwa polskiego (1918–1921). Walka i demobilizacja,* t. 2, Oświęcim 2017, s. 82, 83, 85 podają, że 1. EL posiadała sześć samolotów: trzy typu Albatros C. III, dwa typu Albatros C. X i jeden typu Hannover CL. II. Godłem eskadry od jesieni 1919 r. było dotychczasowe godło francuskiej 582. Eskadry Salmsonów z lotnictwa Armii Polskiej we Francji – „Błękitnej Armii".

[5] Wg *Ku czci poległych lotników* (red. M. Romeyko, Warszawa 1933, s. 147) 4. EL miała na wyposażeniu cztery samoloty, zaś wśród personelu latającego dwóch pilotów i dwóch obserwatorów. M. Romeyko, op. cit. podał, iż „Eskadra czwarta wyszła na front, właściwie mówiąc, z jednym pilotem-dowódcą eskadry; reszta miała niebawem przybyć po ukończeniu prowizorycznego przeszkolenia pilotów na niemieckich typach samolotów. Eskadra ta posiadała trzy samoloty typu Albatros". Inne dane podają K.A. Tarkowski i M. Niestrawski; K.A. Tarkowski, op. cit., s. 27 i M. Niestrawski, op. cit., s. 82, 83, 85 podają, że na stanie 4. EL były trzy samoloty typu Hannover CL. II, jeden typu Albatros C. III i jeden typu Albatros D. III, zaś personel latający tworzyło pięciu pilotów i dwóch obserwatorów. Wg innej wersji w 4. EL było pięć samolotów – trzy typu Hannover CL. II, jeden typu Albatros C. III i jeden typu Albatros D. III. Godłem eskadry od jesieni 1919 r. było byłe godło francuskiej 66. Eskadry Breguetów „Błękitnej Armii".

remontu. Kolejne otrzymane dwa samoloty typu Albatros C. X musiano niebawem jednak przekazać 1. i 4. EL i tym samym eskadra pozostała bez sprzętu latającego! 8. EL (była 1. Eskadra Łącznikowa), dowodzona przez ppor. pil. Zygmunta Hergeta, licząca cztery samoloty (dwa typu Albatros C. XII, jeden typu Albatros C. III i jeden typu Rumpler C. I) jako samodzielna, po wydzieleniu jej z I GL, skierowana została po zakończeniu 7 kwietnia 1919 roku formowania na lotnisko polowe w Brześciu Litewskim (od 1923 r. n. Bugiem)[6]. Dowódcą i szefem lotnictwa powstającego Frontu Litewsko-Białoruskiego (a następnie szefem lotnictwa Frontu Północnego i polowej 1. Armii) został kpt./mjr pil. Aleksander Serednicki.

Pierwszą polową bazą lotniczą utworzonego pod Białymstokiem zgrupowania lotniczego stało się ww. lotnisko polowe w majątku Dojlidy, z którego 2 kwietnia 1919 roku pierwszy lot bojowy na opisywanym teatrze działań wojennych (tdw) wykonała załoga 1. EL w składzie: por. pil. T. Szeliga i ppor. obs. Stefan Berezowski[7]. Przewidziane do wykonania zadania bojowe eskadr z I GL miały następujących charakter:

I. Wywiady w celu odnalezienia zgrupowań nieprzyjacielskich, badanie ruchu kolejowego oraz dróg gruntowych.
II. Bombardowanie pociągów pancernych i dworców kolejowych węzłowych.
III. Rzucanie proklamacji i meldunków.
IV. Służba łączności z poszczególnymi odcinkami frontu[8].

---

[6] *Ku czci poległych lotników…*, op. cit., s. 179. M. Romeyko, op. cit. podał, że „11 eskadra, najbiedniejsza, poza dowódcą eskadry − pilotem, kilkoma obserwatorami i kilkunastu mechanikami nic nie posiadała". J. Pawlak, *Polskie eskadry 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 18, 194 podał, że 11. EL posiadała sześciu lotników oraz wymagający natychmiastowego remontu samolot typu DFW C. V.

[7] CAW, Wykonane loty na nieprzyjacielem przez oficerów 1 eskadry Lotniczej, kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana. W opracowaniu *Ku czci poległych…*, op. cit., s. 38 podano, że „w końcu miesiąca [marca 1920 r.] w związku z ofensywą wojsk [WP], otrzymała chrzest bojowy, dokonując szeregu rozpoznań i bombardując koszary bolszewickie w Baranowiczach i Lidzie". Wg M. Niestrawskiego (op. cit., s. 83), pierwszy lot bojowy w 1. EL wykonała 7 kwietnia 1919 r. załoga por. obs. S. Berezowskiego, który z wysokości 300 m zbombardował czterema bombami koszary wojsk bolszewickich w Lidzie.

[8] CAW, I.301.12.25, Naczelne Dowództwo WP, Sprawozdanie dowódcy I Grupy Lotniczej; Zadania bojowe I GL, kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

Loty załóg 1. EL na kierunku Lida–Mołodeczno prezentuje Tabela 1.

Tabela 1. Loty bojowe załóg 1. EL wykonane w kwietniu 1919 roku przed „wyprawą wileńską" na rzecz Dywizji Litewsko-Białoruskiej

Data 1919 r.		Ilość godzin w powietrzu	Ciężar zrzuconych bomb	Ostrzeliwanie		Uszkodzenie aparatów przez nieprzyjaciela	Uwaga
				Własne	nieprzyjaciela		
2 IV	pilot – por. Tadeusz Szeliga obserwator – ppor. Stefan Berezowski	3 godz. 03 min.	48 kg	-	z karabinu maszynowego	-	*Aparat* [samolot] *powrócił z pękniętą rurą od pompy do oliwy*
9 IV	pilot – por. Tadeusz Szeliga obserwator – ppor. Stefan Berezowski	3 godz. 18 min.	60 kg	-	z karabinu maszynowego	1 dziura po kuli karabinowej	*Z* [powodu] *zajęcia motoru aparat* [samolot] *zmuszony był wylądować na terenie nieprzyjaciela i był uszkodzony*
8 IV	pilot – ppor. Stanisław Pawluć obserwator – ppor. Stanisław Gogoliński	3 godz. 10 min.	36 kg	400 naboi wystrzelonych z karabinu maszynowego po terenie obozów nieprzyjaciela	z karabinu maszynowego	powyżej 20 dziur od pocisków karabinowych uszkodzenie silnika	*Po uszkodzeniu motoru przez ogień nieprzyjacielski aparat* [samolot] *wylądował między parkiem maszyn a bolszewikami na terenie nieodpowiednim i został pdamany*
11 IV	pilot – por. Tadeusz Szeliga obserwator – por. Henryk Skoczdopole	3 godz. 03 min.	60 kg	300 naboi wystrzelanych z karabinu maszynowego po terenie wrogich koszar	silnie ostrzelany przez artylerię i karabiny maszynowe	-	---
13 IV	pilot – por. Tadeusz Szeliga obserwator – pchor. Bąkowski [Aleksander Dąbkowski]	2 godz. 30 min.	36 kg	-	z karabinu maszynowego	-	---

Źródło: CAW, Sprawozdania dowódcy 1. Eskadry Lotniczej z 4 VI 1919 r. z prywatnego archiwum M. Bukhmana.

Do czasu rozpoczęcia „wyprawy wileńskiej" 1. EL straciła dwa samoloty. Były to pierwsze straty LP na odcinku Frontu Litewsko-Białoruskiego. Znaczna odległość pomiędzy Białymstokiem a Lidą, mała szybkość samolotów oraz zły stan techniczny silników powodowały, że ww. loty na rozpoznanie połączone z atakowaniem celów naziemnych załogi wykonywały z wielkimi trudnościami.

> Między innymi wykonywał je ppor. [S.] Pawluć wraz ze ś.p. por. obserwatorem [Stanisławem] Gogolińskim. Podczas jednego z tych rozpoznań [8 IV 1919 r.] ppor. [S.] Pawluć bombardował koszary w Lidzie i silnik jego [samolotu] został uszkodzony ogniem sowieckich [ciężkich] karabinów maszynowych. Ppor. [S.] Pawluć zdołał przeciągnąć jeszcze kilkanaście kilometrów po czym, przy przymusowym lądowaniu na nieodpowiednim terenie, rozbił się dotkliwie. W ogóle rozpoznania prowadzone na tak wielką [wówczas] odległość były dla ówczesnego stanu silników polskich nie do wykonania. Wobec zbliżającego się terminu wyprawy na Lidę i objęcia dowództwa tej wyprawy osobiście przez Naczelnego Wodza [J. Piłsudskiego], który w tym celu przybył na teren dywizji Litewsko-Białoruskiej, mjr. [pil. A.] Serednicki otrzymuje rozkaz zorganizowania lotniska wysuniętego w okolicy Wołkowyska, skąd mogłyby pracować samoloty rozpoznające Lidę i okolice. Mjr [pil. A.] Serednicki postanawia na razie nie zmieniać lotnisk, a dla zorganizowania wysuniętego lotniska pod Wołkowyskiem wysyła oddział kilkunastu mechaników-studentów, na czele z ppor. [obs. Marianem] Romeyko, który ma urządzić lotnisko, przygotować materiały pędne i oczekiwać przylotu samolotów[9].

Z chwilą rozpoczęcia ofensywy WP na kierunku wileńskim uzyskano powodzenie, zaś na kierunku Lidy oddziały Armii Czerwonej stawiły silny opór, złamany m.in. przy użyciu załóg 1. EL z lotniska polowego Białystok-Dojlidy i od 17 kwietnia 1919 roku 4. EL z lotniska polowego w Wołkowysku do bombardowania obiektów wojskowych i kolejowych w Lidzie[10]. Tego też dnia LP poniosło pierwszą śmiertelną stratę na w litewsko-białoruskim

[9] M. Romeyko, op. cit.

[10] M. Niestrawski, op. cit., s. 85 podał, że 18 kwietnia 1919 r. załogi 4. EW w składzie: por. pil. T. Szeliga i pchor. Bajkowski oraz por. pil. A. Jurkiewicz i kpt. pil. A. Serednicki wykonały loty bojowe na trasie Lida–Mołodeczno. Pierwsza z załóg należała do 1. EW.

tdw − rozbił się samolot typu Albatros C. III z 4. EL, a w wyniku wypadku zginął pilot ppor. Stefan Brygiewicz[11], zaś obserwator pchor. Bogdan Błysk-Wilski został ciężko ranny[12]. W jakich okolicznościach doszło do owego wypadku?

> Siedemnastego kwietnia [1919 r.] rano, nad lotnisko w Janyszach, nadlatują 4 samoloty; trzy z nich lądują od razu, zauważywszy dym od rozpalonych ognisk na krańcach lotniska. Były to obsady trzech samolotów [typu] Albatros C X, a mianowicie: por. [pil. A.] Jurkiewicz − mjr [kpt. Pil. A.] Serednicki, por. [H.] Skoczdopole − podchor. Bajkowski [A. Dajkowski?] i por. [pil. T.] Szeliga − ppor. [S.] Berezowski. Czwarty samolot, który się ukazał nad lotniskiem, przeleciał dalej w kierunku Wołkowyska, jak gdyby nie zauważając ogni; po upływie kilkunastu minut ponownie ukazał się nad lotniskiem i szczęśliwie wylądował. Był to ś. p. ppor. [S.] Brygiewicz, nowoprzybyły pilot 4 eskadry [EL]. [Ppor. Pil. S.] Brygiewicz − młody morski pilot b.[yłej] rosyjskiej marynarki [Wojennej]; zaledwie zdążył wykonać kilka lotów treningowych w warszawskiej szkole pilotów, czuł się na tyle dobrze, że prosił o przydział na front. Przydzielono go do 4 eskadry [EL]; w tym więc dniu wykonywał swój pierwszy lot bojowy na samolocie [typu] Albatros C III wraz z obserwatorem podchor. Wilskim. Po wylądowaniu wszystkich samolotów mjr. [pil. A.] Serednicki udał się do gen. [S.] Szeptyckiego, skąd otrzymał rozkazy, wydane przez ścisły Sztab Naczelnego Wodza [J. Piłsudskiego] w Skrzybowcach, by rozpoznać i bombardować Lidę i rejon Lipniszek. Loty mają być wykonane natychmiast. Wszystkie 4 samoloty [4. EL] znalazły się na starcie, wraz z bombami, gotowe do lotu. Pierwszy, jako najmłodszy, startował ppor. [pil. S.] Brygiewicz. Start jego na początku był dobry; po nabraniu 50−80 m wysokości [ppor. pil. S.] Brygiewicz robi przedwczesny wiraż w lewo, na wirażu się ślizga i idzie na skrzydło do ziemi, rozbijając się w pobliskich krzakach. Gdy pozostałe załogi pobiegły na ratunek, [ppor. pil. S.] Brygiewicz już nie żył, [pchor. Błysk-] Wilski natomiast był bardzo ciężko ranny z pogruchotanymi nogami i rozbitym całym tułowiem. Odwieziono go szybko do szpitala do Wołkowyska; po wielomiesięcznej kuracji zdołał się wyrwać ze szponów śmierci, lecz pozostał na zawsze kaleką. Wypadek ten wywarł przykre wrażenie na obecnych; chcąc podtrzymać ducha mjr. [pil. A.] Serednicki nakazał natychmiastowy start wszystkich samolotów, którym udało się

[11] *Ku czci poległych*…., op. cit., s. 301.

[12] Ibidem s. 147. Wg zapisu z ww. *Ku czci poległych*…. (op. cit.), wypadek miał miejsce 19 kwietnia 1919 r. Imię Jan występujące w literaturze przedmiotu jest błędne.

wykonać zadanie postawione przez Naczelnego Wodza [J. Piłsudskiego]. Samoloty zrzuciły po kilka bomb niemieckich dwunastukilówek [12 kg], które, wobec braku wyrzutników, obserwatorzy zabierali do swej kabiny i zrzucali z wolnej ręki[13].

17 kwietnia 1919 roku Lida została zdobyta, zaś tempo ofensywy było tak duże, że 18 kwietnia zdobyto Nowogródek i Bieniakonie, a dzień później Baranowicze. Tegoż 17 kwietnia nakazano I GL, aby powróciła do Białegostoku i oczekiwała tam dalszych rozkazów jednak szybkie tempo ofensywy WP spowodowało, że skierowano jej eskadry do… Wilna:

Dziewiętnastego kwietnia [1919 r.] po południu, a więc w dzień Wielkiej Nocy, mjr. [pil. A.] Serednicki otrzymał rozkaz natychmiastowego załadowania 1 i 4 eskadry [EL] i wysłania ich transportami kolejowymi do Wilna, które tegoż dnia zostało zajęte przez kawalerię płk. [Władysława] Beliny-Prażmowskiego. Samoloty przylecą bezpośrednio lotem do Wilna; o lotnisku [Porubanek] w Wilnie brak dokładnych danych. Wiadomo jest, że jakoby tuż pod Wilnem przy przystanku kolejowym Porubanek znajduje się byłe niemieckie lotnisko. W eskadrach [1. i 4. EL] zawrzała praca. W ciągu kilku godzin „majątek" eskadr był już złożony

[13] Data tego zdarzenia jest jednak dyskusyjna, gdyż w dokumencie dowódcy I GL z 3 sierpnia 1919 r. skierowanym z Lidy do władz LP zapisano: „Szefostwa Lotnictwa. Podchorąży Błysk-Wisielski Bogdan [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście – powinno być Wilski, ur. 30 VIII 1898 r. w majątku Rogów] w dniu 17. IV. 1919 r., wykonując zadanie bojowe D-twa Frontu Lit.[ewsko] Biał.[oruskiego – powstał dopiero 15 maja 1919 r.] polegając na wywiadzie zajętej przez bolszewików Lidy i lecąc w tym celu jako obserwator z Białegostoku na samolocie [typu] Albatros C. III z pilotem ppor. [S.] Brygiewiczem, uległ katastrofie, podczas której pilot został zabity, podchorąży zaś Błysk-Wilski odniósł zgruzgotanie obydwu nóg i górnej szczęki. Posiadając maturę, oraz pochlebną opinię za czas poprzedniej swej działalności w wojsku polskiem [WP] jako legjonista w okresie czasu od 15. IX.1915 r. do 17. I. 1919 [r.], mając również odznaczenie z bitwy pod Gródkiem Jagiellońskim, Lubieniem-Wielkim i Czerlanami w dn. 17.I. 1919 r., podchorąży Błysk-Wisielski w zupełności zasługuje na szarżę oficerską, o czem meldując, usilnie upraszam o nominację na podporucznika"; *4. Eskadra Wywiadowcza*, https://www.wikiwand.com/pl/4_Eskadra_Wywiadowcza [dostęp: 11.02. 2024) podaje, że rannym został pchor. obs. Bohdan Błysk-Wilski, jednak w uźródłowieniu do jakiego odnosi się ww. zapis: *Ku czci poległych*…., op. cit., s. 147 i J. Pawlak, op. cit., s. 403 imię Bohdan nie występuje!

w skrzynie i 4 eskadra [EL] w nocy odjechała transportem kolejowym na Wołkowysk–Mosty–Lidę. Prowadzący eszelon tej eskadry, ppor. [M.] Romeyko, otrzymał rozkaz wyszukania lotniska w Wilnie i zameldowania w drodze telegraficznej mjr. [pil. A.] Serednickiemu. Żadnych innych wytycznych mu nie dano i nikt nie wiedział, że w ogóle transport nie może dojechać nawet do Lidy z powodu uszkodzonego mostu pod Skrzybowcami, a poza tym, by dojechać z Lidy do Wilna, należało się w Lidzie przeładować na szeroki [rosyjski] tor, albowiem normalne tory dochodziły tylko do Lidy. Rano więc 20 kwietnia [1919 r.] eszelon 4 eskadry zatrzymano w Skrzybowcach, gdzie miał czekać „aż do naprawy mostu". W ślad za tym eszelonem w kilka godzin później wyszedł z Białegostoku eszelon pierwszej eskadry [1. EL] prowadzony przez ś. p. por. [S.] Gogolińskiego. Nie chcąc beznadziejnie oczekiwać na naprawę mostu w Skrzybowcach, ppor. [M.] Romeyko decyduje wyładować nieliczny majątek eskadry w Skrzybowcach i na jednym ciężarowym samochodzie oraz kilku furmankach przewieźć eskadrę szosą do Lidy, korzystając z tego, że szosa Grodno–Lida przebiega zaledwie w kilku kilometrach od stacji. Praca więc poszła raźno. Już po południu majątek i załoga eskadry [4. EL] znalazły się załadowane do transportu na szerokim lorze na stacji kolejowej Lida, a tegoż wieczora, bez większych przeszkód, jako część pociągu kombinowanego, 4 eskadra [EL], jako pierwsza polska jednostka lotnicza, zjeżdża na stację kolejową Wilno. Spotyka ją miła niespodzianka: kolejarze informują, że na stacji stoi kilkunastowagonowy transport sowieckiej „trzeciej eskadry artyleryjskiej" wraz z magazynami technicznymi, kancelarią i samolotami. Transport ten nie zdołał zwiać przed kawalerią polską [płk. Władysława Beliny-Prażmowskiego], gdyż wileńscy kolejarze rozmyślnie go zatrzymali. Najbardziej cenną zdobycz stanowiły dwa samoloty pozostawione przez czerwonych: jeden francuski, zupełnie nietknięty myśliwski samolot, najnowszego typu Nieuport [24], tzw. „bebe" [to przezwisko nosił samolot typu Nieuport 11], lecz bez karabinów maszynowych; drugi wywiadowczy, typu [Anatra] Anasal, produkcji i konstrukcji rosyjskiej. Kolejarze również poinformowali, że w odległości 4 km od Wilna, przy przystanku kolejowym Porubanek znajduje się wielkie lotnisko wraz z olbrzymim hangarem. Nazajutrz [21 IV 1919 r.] o świcie, eszelon eskadry [4. EL] ruszył ku Porubankowi, by objąć i zorganizować lotnisko. Jak na ówczesne czasy i dla potrzeb ówczesnych samolotów lotnisko było wielkie i równe; tuż obok toru kolejowego stał olbrzymi hangar w doskonałym stanie. Obok znajdowało się kilka drewnianych baraków dla szeregowych i oficerów w stanie opłakanym, bez okien, a nawet częściowo bez drzwi. Również w złym stanie znajdowała się rampa kolejowa na lotnisku, a tor kolejowy, do niej wiodący, był częściowo rozebrany. Trzy dni usilnej pracy

szeregowych obydwu eskadr [1. i 4. EL] (gdyż niebawem przybył eszelon pierwszej eskadry), rekwizycja szkła okiennego w Wilnie, drobny remont we własnym zakresie – sprawiły, że lotnisko wraz z otoczeniem zmieniło się do niepoznania. Wrzało życiem, zadomowiło się. Brak było tylko samolotów, których sztab dywizji [1. DP] Legionów gen. [Edwarda] Śmigłego-Rydza oczekiwał z utęsknieniem. Mimo kilkakrotnych depesz do mjr. [pil. A.] Serednickiego samoloty nie nadlatywały, gdyż od kilku dni panowała fatalna pogoda. Wilno szybko odżyło. Jeszcze w drugim dniu po zajęciu Wilna wszystkie restauracje były zamknięte z powodu braku jedzenia; najbogatszy był ten, kto posiadał bochenek czarnego chleba. Eskadra [4. EL] pod tym względem była doskonale zaopatrzona, gdyż wiozła ze sobą kilkunastodniowy zapas chleba i sucharów oraz dużo konserw mięsnych. Pod wieczór dn.[ia] 25 czy 26 kwietnia [1919 r.], a więc po 5-dniowym oczekiwaniu na samoloty, nad Wilnem ukazał się samolot, który długo krążąc nad miastem zdecydował się wylądować na placu ćwiczeń dzisiejszych koszar gen. [S.] Szeptyckiego. Był to pierwszy polski samolot, należący do 4 eskadry [EL], który się ukazał po raz pierwszy nad polskim Wilnem. Pilotował go ppor. Stanisław Krajewski (obecnie p[od]pułkownik); pasażerem był mechanik sierż. Widawski. Po wylądowaniu, i to bardzo trudnym, obok budynków koszarowych załoga udała się do miasta, gdzie dopiero dowiedziała się o istnieniu dobrego lotniska, dokąd niebawem pośpieszyła. Ppor. [pil. S.] Krajewski informował, że mimo fatalnej pogody mjr. [pil. A.] Serednicki zadecydował dziś rano start 4 samolotami, przy czym jednym miał sam pilotować, na drugim leciał dowódca eskadry por. [pil. A.] Jurkiewicz, na trzecim – nowoprzybyły pilot do 4 eskadry [EL], por. [Romuald] Wermiński, a na czwartym samolocie leciał ppor. [S.] Krajewski. Przypuszczano więc, że jeszcze pod wieczór tegoż dnia, mimo złej pogody, wylądują i pozostałe samoloty. Pod wieczór tego samego dnia Wilno znalazło się w krytycznej sytuacji, albowiem oddziały bolszewickie poczęły okrążać Wilno od południa, wychodząc na kierunek lotniska w Porubanku. Brak odwodów polskich pogarszał tę sytuację. Toteż, gdy pod wieczór tego dnia na lotnisku w Porubanku wylądował samolot, z załogą porucznik [pil. A.] Jurkiewicz – major [pil. A.] Serednicki, odgłosy karabinów maszynowych dawały się już dobrze słyszeć. Dowiedzieliśmy się wtedy, jaki los spotkał samoloty, które startowały z Białegostoku: major [pil. A.] Serednicki lądował przymusowo obok Wołkowyska i skapotował; porucznik [R.] Wermiński zmuszony był lądować na lotnisku w Lidzie, trafił na część zabagnioną i skapotował. Ponownie więc w 4. eskadrze [EL] ilość samolotów zmniejszyła się do dwóch. Po zameldowaniu się w sztabie pierwszej dywizji [DP] Legionów major [pil. A.] Serednicki otrzymał rozkaz, by wobec niepewnej sytuacji, szczególnie na kierunku Porubanka,

natychmiast załadował eskadry na transport kolejowy i odjechał na razie w kierunku do Jaszun, gdzie miał czekać dalszej decyzji. W nocy podstawiono eszelon kolejowy; ze smutkiem żołnierze ładowali ponownie wielkie skrzynie, zabierali swe rzeczy z dość dobrze już urządzonych koszar. Całą noc słychać było w pobliżu strzelaninę. P[od]porucznik [S.] Krajewski miał z rana wystartować z placu ćwiczeń w Wilnie i wylądować na lotnisku w Porubanku, gdzie miał otrzymać dalsze rozkazy. O godzinie 5 [00] nad ranem eskadry [1. i 4. EL] były załadowane; wszyscy się łudzili, że moment niebezpieczeństwa minie, że Porubanka nie trzeba będzie opuszczać. Strzelanina zbliżała się coraz bardziej i wreszcie pojedyncze patrole bolszewickie poczęły się ukazywać daleko na wschodnim skraju lotniska. Wtedy dopiero major [pil. A.] Serednicki nakazał odjazd eszelonu. Przedtem miały startować obydwa samoloty [por. A.] Jurkiewicza i [ppor. S.] Krajewskiego, a wobec tego, że start był na wschód dostały one dobrą porcję ognia sowieckiego z ziemi. Tuż przed odjazdem eszelonu na Porubanek przybyła lokomotywa wraz z dwoma wagonami; była to kompania piechoty poznaniaków, dowodzona przez młodego p[od]porucznika z byłej armii niemieckiej, co się rzucało w oczy. Spokojnie wylądował on swych ludzi, rozsypał w tyralierę i skierował ich we wschodnim kierunku. Eskadry tymczasem odjechały do Jaszun, gdzie stanęły, oczekując na dalsze decyzje z Wilna. P[od]porucznik [S.] Krajewski poleciał do Lidy, gdzie wylądował; porucznik [pil. A.] Jurkiewicz zmuszony był do lądowania obok Jaszun, gdyż zatarł mu się silnik. Oto już z 4 samolotów eskadry [4. EL] pozostał zaledwie jeden czynny![14].

Wiele nowego materiału historycznego do ww. wydarzeń na litewsko-białoruskim tdw wnosi materiał archiwalny 4. EL, z którego wynika, że:

Dnia 28/IV [1919 r.], pozostawione w Białymstoku samoloty w liczbie 4-ch wyleciały przez Wołkowysk na Lidę do Wilna. Doszły z nich tylko 2, albowiem z powodu chmur gradowych por. pil. [R.] Wermiński na Hannoweranie CL [Hannover CL. II], lądujący w Lidzie, złamał samolot, zaś Albatros

[14] M. Romeyko, op. cit. W Historii 1. Wywiadowczej Eskadry Lotniczej zapisano: „Na lotnisku w Porubanku eskadra [I EL] została tam płatowce nieprzyjacielskie: [Anatra] Anasal 160 hp [KM] i Nieuport 24 bis". Jesienią 1919 r. stan I EL powiększył się po „otrzymaniu z 582 eskadry 6-ciu [samolotów typu] Salmson [2 A2] 260 hp [KM]" – por. CAW, I. 400-1058/26, Historia 1 Wywiadowczej Eskadry Lotniczej; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

C. 3 [III], na którym leciałem z mechanikiem, został odesłany z Wołkowyska do Warszawy wskutek defektu silnika. W dniu 26 IV [1919 r.] eskadry [I GL] nareszcie po długiej i uciążliwej drodze dotarły do Wilna. Hangary i zabudowania na lotnisku znaleziono w rozpaczliwym stanie, bez drzwi okien z podziurawionymi dachami, w pobliżu nie było wody. Zaledwie rozpoczęto pracę nad doprowadzeniem do porządku zabudowań na lotnisku i wyładowano 4-tą eskadrę [EL], musiano 28 IV [1919 r.] z rozkazu Szefa Sztabu 2-ej D.[ywizji Piechoty] L.[egionów] pospiesznie ładować się [na transport kolejowy], gdyż tyraljery bolszewickie już były rozrzucone w odległości 2 klm od lotniska [Porubanek]. Przed odejściem eskadr o świcie 29 IV [1919 r.] por. pil. [A.] Jurkiewicz pod obstrzałem artylerji odstartował z ppor. obs. [Włodzimierzem] Rice i dokonał wywiadu nad nieprzyjacielem. Ppor. pil. [S.] Krajewski w takich samych warunkach odleciał do Lidy. Transport z majątkiem eskadry odszedł do st.[acji] Jaszuny. Przed wieczorem tegoż dnia 29 IV [1919 r.], eskadry [I GL] wróciły do Porubanka. Stan lotniska i zabudowań, jak wyżej przedstawiono był rozpaczliwy. Wszelki remont szedł bardzo opornie wobec zupełnego braku środków lokomocyjnych, gdyż ciężarowe samochody po piaszczystych drogach absolutnie chodzić nie mogły do Wilna, skąd otrzymywano potrzebne do remontu budynków materiały, konie wyczerpane z sił poprzednim przewożeniem eskadrowego majątku, nie otrzymując w ostatnich dniach wcale furażu, intendanturze, bowiem, zabrakło i dowóz był nieuregulowany wskutek czego trzeba było rekwirować po wsiach, ogołoconych przedtem ze wszystkiego przez bolszewików, nie nadawały się kompletnie do roboty[15].

W meldunku dowódcy I GL z 3 maja 1919 roku skierowanym z lotniska Wilno-Porubanek do Inspektoratu Wojsk Lotniczych (IWL) w Warszawie zapisano:

Melduję, że dn.[ia] 28 IV [1919 r.], zgodnie z zadaniem Dowództwa 2-ej Dywizji [DP] Legjonów, wykonany był wywiad przez por. pil. [A.] Jurkiewicza z ppor. obs. [W.] Ricem na płatowcu Hannoweran CL. [Hannover CL. II] z lotniska w Porubanku w kierunkach: Wilejka, stacja Kiena, Słobódka i z powrotem z lądowaniem w Jaszunach. Zamiast na lotnisku w Porubanku, ustrzeliwanego przez nieprzyjaciela. – 29 IV, 30 IV, 1 V, 2 V, 3 V [1919 r.] niskie chmury oraz wiatr, przeszkadzały wykonaniu zadań[16].

[15] CAW, I.301.12.25, Naczelne Dowództwo WP, Sprawozdanie dowódcy I Grupy Lotniczej.

[16] „Dowództwo 1-ej Grupy lotniczej, L.d.p. 69, Porubanek dn. 1 V 1919 r. Inspektorat Wojsk Lotniczych… Do Inspektoratu Wojsk Lotniczych. Melduję że dn[ia]. 28/IV [1919 r.] z.[adanie] b.[ojowe] zgodnie z zadaniem

W świetle opracowania sztabowego, stan sprzętowy i realia działań bojowych eskadr I GL na przełomie kwietnia i maja 1919 roku tak zostały zaprezentowane:

2. Warunki wykonania [zadań bojowych]:

a/ uzbrojenie.

Karabiny maszynowe, wydane eskadrom, są zużyte i nie nadają się do automatycznego strzelania, brakuje im części zapasowych, taśm i przyborów, wobec czego wywiady dokonywują [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście] się bez karabinów maszynowych i zadania z ostrzeliwaniem nieprzyjaciela są wykluczone. Odczuwa się, zarówno, brak rewolwerów niezbędnych nie tylko dla samoobrony, w razach przymusowych lądowań na terenie nieprzyjacielskim, lecz i w wypadku takim, jaki się zdarzył por. pil. [A.] Jurkiewiczowi w dniu 26 [IV 1919 r.], kiedy to po wylądowaniu wieczorem na trzęsawisku w lasach na wschód od Oran, był zaatakowany przez wilki. Mogą się również zdarzać wypadki spotkania bolszewickich band, od których miejscowość, niedawno przez nas zajęta, nie jest jeszcze oczyszczona.

b/ przybory lotnicze i wyekwipowanie.

Wywiady i bombardowanie wykonują się przy ograniczonej ilości wysokościomierzy, kompletnym braku kompasów, map szczegółowych, oraz aparatów fotograficznych − zdjęcia fortyfikacji i wzniecenie pożarów nie mogły być przedstawiane. Piloci i obserwatorowie, zarówno jak i obsługa nie posiadają ciepłych ubrań, ani też skórzanych, co przy zwykłych, kilka godzin trwających lotach, stale naraża na przeziębienie.

3. Teren lotów

Teren lotów jak dla orientacji, tak dla przymusowego lądowania jest nader trudny. Na kierunkach stałych wywiadów: Lida−Mołodeczno, Lida−Iwienie, Lida−Kojdanowo, Lida−Augustowo, Wilno−Ignolino, Wilno−Kowno ciągną się przeważnie moczary, błota i lasy. W razie przymusowego lądowania, wobec braku łączności i utrudnionej komunikacji na całej przestrzeni, wykluczone jest okazanie pomocy. Zdarzyło się już kilka razy, że pilot lądując, dopiero po kilku dniach dawał o sobie znać np. ppor. pil. [S.] Pawluć lądując wskutek defektu silnika 8 IV

Dowództwa 2ej Dywizji [DP] Legionów wykonany był wywiad przez por. pil. [A.] Jurkiewicza z ppor. obs. [W.] Ricem na płatowcu Hanoweran CL [Hannover CL. II] z lotniska w Porabanku w kierunku: Wilejka, stacje Kienia, Słobódka i z powrotem z lądowaniem w Jaszunach, zamiast na lotnisku w Porubanku, ostrzeliwanego przez nieprzyjaciela. – 29 IV, 30 IV, 1 V, 2 V, 3 V [1919 r.] z.[adania] b.[ojowe] niskie chmury oraz wiatr, przeszkadzały w wykonaniu zadań. D[owód]ca 1Grupy Lotniczej, Seremiejko, Major pilot"; por. ibidem.

[1919 r.], koło Baranowicz zawiadomił o sobie po ubiegu 2-ch dni; por. pil. [A.] Jurkiewicz, wracając z dalekiego wywiadu na Olitę, aczkolwiek wylądował o 40 klm. od Lidy z powodu braku benzyny, mógł się stawić w Lidzie dopiero po 20 godzinach, samolot zaś sprowadzono końmi na 4-ty dzień. Najkrótszy lot wynosi normalnie 240 klm. (tam i z powrotem), zwykłe zaś zadania dochodzą do 400 klm. wyczerpując załogę i zużywając silnik.

4. Warunki atmosferyczne.

Warunki atmosferyczne ze względu na wspomnianą wielką obfitość moczarów, lasów, jezior są tak zmienne, że absolutnie określić stanu pogody na parę godzin przed lotem nie można. Piloci po 2–3 godzinnych wywiadach, mając stale na drodze albo chmury, albo deszcz, albo grad lub też zmienne wiatry, lecąc bez kompasu są po wylądowaniu niemożliwie przemęczeni. Nie zważając jednak na uciążliwe warunki, dokonywuja się wzloty bez względu na stan atmosfery np. por. pil. [Wiktor] Willmann [z 1. EL] z obserw.[atorem] ppor. [W.] Rice [z 4. EL] dokonał wywiadu z bombardowaniem stacji Mołodeczno w dniu 28 IV [1919 r.], na którą wyrzucono 14 bomb wagi 168 kg., podczas deszczu przelatując przez chmury gradowe ze zniżeniem do 300 mtr. nad nieprzyjacielem w locie nad Wilejką aparat [samolot] musiał zniżyć się do 300 m nad ziemią z powodu burzy i deszczu. Z powodu niedokładnie pracującego motoru nie można było dokonać nad Wilejką rzucenia bomb, przylotem na stacji tylko 3 wagony zauważono. Podczas bombardowania stacji Mołodeczno, aparat [samolot] był ostrzeliwany artylerją i [ciężkimi] karabinami maszynowymi, które zamontowano na magazynach i wagonach. Bomb ogółem 14 − wagi 168 kg.]; por. pil. [A.] Jurkiewicz dnia 27 IV [1919 r.] na samolocie [typu] Nieuport 24, wróciwszy z wywiadu na Mołodeczno, był kompletnie mokry od deszczu; por. pil. [T.] Szeliga z obserw.[atorem] ppor. [S.] Berezowskim dokonał wywiadu z bombardowaniem Mołodeczna w południe dnia 24 V [1919 r.], mając chmury na wysokości 600 mtr. i wiatr dochodzący do 18 mtr/sek.

5. Meteorologja

Metorologja absolutnie nie istnieje.

6. Park ruchomy.

Stacjonowanie w odległości 500 klm. Od centralnej bazy lotniczej [w Warszawie], przy utrudnionej komunikacji w takim stopniu, że osobowe pociągi w końcu kwietnia i do połowy maja [1919 r.] były w drodze od Warszawy do Lidy 3–4 doby, zaś transporty do 7 dni, eskadry [I GL] od czas wejścia w pole obchodziły się bez parku ruchomego zadawalniając się poczęści dorywczo przesłanemi z C.[entralnych] W.[arsztatów] L.[otniczych] przedmiotami, poczęści zaś wzajemnie je sobie wypożyczając. Taki stan jednakowoż długo potrwać nie może zwłaszcza

wobec faktu, że eskadry [I GL] są technicznie zupełnie niewyposażone, magazyny eskadr zadziwiają kompletnym brakiem materiału technicznego i takich ważnych przedmiotów jak np. bolce, pierścienie tłokowe, osie i.t.p.

Niefunkcjonowanie parku ruchomego, oprócz zaznaczonej wyżej zwłoki przytrzymywaniu transportów z Warszawy, zmusza eskadry [I GL] do odrywania żołnierzy od pilnej i uciążliwej z powodu częstych zmian w dyzlokzacji, pracy i wysyłania kurjerów oraz eskorty po naglące transporty. Brak specjalistów: stolarzy, malarzy, tapicerów oraz narzędzi zmusza do odsyłania do C.[entralnych] W.[arsztatów] L.[otniczych] samolotów nawet z drobnemi uszkodzeniami, co kompletnie nie jest pożądane, gdyż, pomimo zwłoki, samoloty po naprawie już nie wracają jak to miało miejsce z Albatrosem C. 10 [X] I-ej eskadry [EL] i 2 Hannowerami CL.2 [Hannover CL. II] 88–8166, 4-ej eskadry [EL]. Uprasza się o przydzielenie do Grupy [I GL] chociażby najskromniej wyposażonej bazy, może być bez samochodów, koni i kuchni (pismo Szefa Lotnictwa z dn. 20 V, r.[oku] b.[ieżącego 1919], lecz takiej, w której by można było niezwłocznie na miejscu naprawić drobne uszkodzenia i zamienić zużyte części. Kwestja zaprowiantowania eskadr [I GL] przedstawiała się również krytycznie. Po 12-tu dniach jednak, dzięki energii oficerów i żołnierzy (oficerowie 4-ej eskadry [EL] narówni z żołnierzami znosili niewygody, mieszkając w wagonach towarowych bez łóżek), udało się względnie urządzić lotnisko, rozlokować ludzi i majątek eskadr [I GL]. Do dnia 6 V [1919 r.], akcja lotnicza była zupełnie wykluczona wskutek wiatru (20–22 mtr./sek.) nie ustającego nawet nocą. Samoloty eskadr jak również 2 zabrano bolszewikom [Anatra „Anasal" i Nieuport 24] wymagały dokładnego remontu. Dowództwo 2-ej D.L. [DPL] nie uwzględniając stanu w jakim się znalazły eskadry [I GL], wciąż przynaglało do wykonywania zadań. Postawiony w położenie bez wyjścia z jednej strony i nie otrzymując żadnej odpowiedzi z drugiej od Naczelnego Dowództwa W.[ojsk] L.[otniczych] w Warszawie, nie wiedząc, przytem o powstaniu nowej instancji Szefostwa Lotnictwa, wysłałem przez specjalnego oficera zarekomendowanego mi do Sztabu Dowództwa Grupy [I GL], kpt. [Karola] Stelmacha, meldunek z dnia 19 V [1919 r.] do I.[nspektoratu] W.[ojsk] L.[otniczych] oczywiście bez najmniejszej chęci kontrolowania instacji, której podlega bezpośrednio, jaką w tym wypadku było Szefostwo Lotnictwa (I.W.L. za L.485-poufne z dn. 19 V [1919 r.], r.[oku] b.[ieżącego]). Jednocześnie w myśl rozkazu Ł.3 z dnia 27 III [1919 r.], który głosił: „Każda eskadra przed wyjściem pozostawia I-go oficera, I-go zdolnego podoficera i 3-ch lotników dla dostawy technicznego materiału". Wysłałem oficerów, na razie nie mających zajęcia wobec braku samolotów, do Warszawy w celu wydostania niezbędnych

przedmiotów natury technicznej oraz środków lokomocji. Wysłanie takie było by przy obecności parku ruchomego (Pismo szefa Lotnictwa z dnia 20 V [1919 r.] bez numeru). W dniach 8–10 V [1919 r.], po nadejściu z Białegostoku wziętych od 11-ej eskadry [11. EL] 2-ch samolotów: Albatros C. 10 [X], stan eskadr w Porubanku polepszył się o tyle, że można już było zacząć względnie systematyczne wykonywanie zadań bojowych, za co Dowództwo 2-ej D.L. [DPL] wyrażało zadowolenie, zwłaszcza gdy kontrwywiad stwierdzał rezultaty bombardowania[17].

Niedługo trwał postój 4. EL na lotnisku polowym w Jaszunach, gdyż pod wieczór 29 kwietnia 1919 roku eskadrę odwołano na lotnisko w Wilnie-Porubanku, gdzie nazajutrz ponownie pracowano nad zainstalowaniem się w niedawno opuszczonych koszarach.

Gorzej przedstawiała się sprawa z samolotami, na szczęście przybyło dwa samoloty pierwszej eskadry [1. EL], łącznie więc dysponowano trzema samolotami do pracy bojowej, która w tym okresie była bardzo konieczna dla nielicznej i rozrzuconej na szerokim froncie pierwszej dywizji Legionów [1. DPL]. Dokonywano więc rozpoznań [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście], połączonych zawsze ze zrzuceniem kilku bomb; było to nie tylko wynikiem rozkazu, lecz „przywilejem" obserwatora. Pozostawiony w Wilnie transport eskadry sowieckiej wraz z dwoma samolotami stał się wprost dobrodziejstwem. Samolot myśliwski Nieuport [24] przydzielił major [pil. A.] Serednicki do 4. Eskadry [4. EL], gdyż porucznik [pil. A.] Jurkiewicz był niejako „specjalistą" od latania na tym typie; samolot [Anatra] Anasal dostał się pierwszej eskadrze [I EL], albowiem p[od]porucznik [pil. S.] Pawluć był bodajże jedynym z pilotów Polskich, którzy znali i lubili ten typ samolotu. Łatwiej było zdobyć samolot myśliwski, niż go zmontować.

[17] CAW, I.301.12.25, Naczelne Dowództwo WP, Sprawozdanie dowódcy I Grupy Lotniczej. W historii 1. EL tak opisano początek jej szlaku bojowego: „Przed Wielkanocą 1919 roku eskadra [1. EL] Przeszła do Wilna i stanęła na Porubanku. Hangar był wspaniały, natomiast wadą lotniska była jego wysokość oraz krzyż wyłożony przez Niemców deskami pośrodku jego, gdy deski rozkradli okoliczni obłapi i na miejscu dawnego idealnego punktu do startu i lądowanie pozostało wgłębienie w terenie wraz z podkładami z belek. Dopiero na skutek interwencji dowództwa 582 esk. Władze nasze dostarczyły środków dzięki którym ów wykrój został zniwelowany"; por. CAW, Historia 1 Wywiadowczej Eskadry Lotniczej, kopia z prywatnego archiwum M. Bukhmana. M. Niestrawski (op. cit., s. 87) podał, że pierwsze loty na zdobycznym samolocie typu Nieuport 24 por. pil. A. Jurkiewicz wykonał 7 maja 1919 r.

O montażu samolotu myśliwskiego nikt w 4. eskadrze [4. EL] nie miał najmniejszego pojęcia. Montował go więc na oko ś. p. szef mechaników Ceiman z niemieckiej armii, dawał mu „wskazówki" porucznik [pil. A.] Jurkiewicz, który miał go oblatywać. Można więc sobie wyobrazić, z jakim niepokojem obserwowano pierwszy start myśliwskiego samolotu [typu Nieuport 24], który jednak udał się dobrze. Wobec małej ilości samolotów w 4. eskadrze [4. EL] major [pil. A.] Serednicki postanawia odebrać dwa samoloty [Albatros C. X] 11. eskadrze [11. EL], która została w Białymstoku i która je w międzyczasie tam otrzymała. Było to tym więcej konieczne, że do Wilna przyjechało 3 nowych pilotów: por. [pil. W.] Willman, por. [pil. R.] Wermiński i sierżant [pil. Tadeusz] Kominkowski. W dniu więc 29–30 kwietnia [1919 r.] pierwsza grupa lotnicza [I GL], przydzielona do I. dywizji Legionów [1. DPL] generała [E.] Śmigłego-Rydza, przedstawiała się dość okazale, albowiem dysponowała ogółem około 8–10 samolotami, co prawda nieuzbrojonymi, lecz mogącymi doraźnie zabierać bomby i dokonywać niezbyt dalekich rozpoznań. Żądania stawiane podówczas lotnictwu nie były zbyt trudne: dotyczyły rozpoznań przeważnie dwóch kierunków, jednego wzdłuż linii kolejowej na Dźwińsk [Dyneburg. Daugavpils], mniej więcej do wysokości stacji Ignalino; drugi kierunek − wzdłuż linii kolejowej Wilno–Mołodeczno, aż do samego Mołodeczna. Jeśli chodzi o bombardowanie, to wyraźny cel stanowiły na razie stacja kolejowa Zalesie (gdzie jakoby znajdował się jakiś bolszewicki sztab) i stacja kolejowa Mołodeczno, gdzie było dość dużo transportów na stacji. Aczkolwiek kierunki rozpoznań były dość łatwe, jednak technika rozpoznania była trudna; podówczas zarówno po jednej jak i drugiej stronie działały stosunkowo nieliczne siły, rozrzucone na dużych przestrzeniach; należało więc nie ograniczać się do wyszukiwania „większych" skupień, których w ogóle nie było, lecz skrupulatnie notować ruchy najmniejszych nawet oddziałów, taborów. Wymagało to latania niskiego, bardzo nawet niskiego, bo zazwyczaj nie przekraczającego 500–600 m, gdyż w przeciwnym razie przywoziło się zupełnie negatywne meldunki, albowiem z wielkich wysokości drobnych oddziałów nie można było zauważyć. Ze względu na ówczesny stan obrony przeciwlotniczej z ziemi, takie niskie latanie było dość bezpieczne; jedynie stacja Zalesie była broniona przez karabiny maszynowe i dwa działa połowę, które strzelały tak „dobrze", że dodawały otuchy załodze samolotu. Lotnictwa w tym okresie Sowiety nie posiadały żadnego − przynajmniej nie ukazywało się ono na froncie[18].

[18] M. Romeyko, op. cit.

Do 6 maja 1919 roku, z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych, działania eskadr I GL na rzecz oddziałów WP osłabły. Do 7 maja zakończyły one z sukcesem operację wileńską, opanowując nie tylko Wilno, lecz również Lidę, Baranowicze i Nowogródek oraz docierając do dawnych pozycji armii niemieckiej w rejonie Bogdanowa i Oszmiany.

> Dwa tygodnie pracy bojowej szybko upłynęły; około 10 maja [1919 r.] na rozkaz ówczesnego dowódcy frontu litewsko-białoruskiego generała [S.] Szeptyckiego – czwarta eskadra lotnicza [4. EL] musiała, niestety, opuścić gościnne Wilno i przenieść się [24 V 1919 r.] na lotnisko do Lidy dla obsługiwania sztabu frontu. Przypadł jej więc w udziale zaszczyt „odnawiania" pozostałych po Rosjanach lotniczych koszar i hangarów, które po dziś dzień stanowią siedzibę [5.] pułku lotniczego. Koniec walk o Wilno dla czwartej eskadry [4. EL] minął; jej zainteresowaniem będzie odtąd kierunek na Mińsk[19].

Przez cały maj 1919 roku załogi eskadr I GL, w każdy nadający się do lotów dzień wykonywały zadania bojowe, głównie nad drogami i linią kolejową w kierunku wschodnim, o czym świadczą poniższe meldunki:

7 maja 1919 roku

Załoga samolotu nr 36 typu Albatros C III z 1. EL w składzie: pilot por. T. Szeliga i obserwator ppor. Lucjan Iwiński (start godz. 5.15, lądowanie godz. 6.30) wykonała z lotniska w Porubanku lot rozpoznawczy (wywiad) z wysokości 2000 m na trasie Wilno–Wilejka–Kiena–Łosza–Słobódka–Soły–Michaliszki–Świranki–Goza–Wilno–Porubanek. W meldunku po locie obserwator zapisał:

> Widziano: Tor kolejowy aż poza Soły zupełnie pusty. Wszystkie drogi i szosy również puste. Żadnych oddziałów, taborów i pociągów nie było widać. W okolicy Zacharyszek palił się las. Bomby: bomby rzucono na południowo-wschodni kraniec Michaliszek. Aparat [samolot]: aparat [samolot] w porządku, motor pracował bez zarzutu[20].

[19] Ibidem.

[20] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 7 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

Dowódca 4. EL por. pil. A. Jurkiewicz na samolocie typu Nieuport 24, po starcie z lotniska w Porubanku o godz. 9.00, wykonał w czasie godziny i 20 minut lot rozpoznawczy na wysokości 1000 m na trasie „Wilno–Wilejka–Bezdany–Podbrodzie, od Podbrodzia na zachód rzeką Dubinką do miasta Dubinki przez Kiejdany–Niemenczyn–lotnisko przy stacji Parubanek", wykrywając zniszczony most kolejowy, stojący „transport 20 wagonów towarowych bez lokomotywy", rejon Czerwonego Dworu opuszczony przez przeciwnika – „Bomba rzucona na st.[ację] Podbrodzie"[21].

Dowódca 4. EL por. pil. A. Jurkiewicz na samolocie typu Nieuport 24, po starcie z lotniska w Porubanku wykonał z wysokości 1400 m w czasie godziny i 15 minut lot rozpoznawczy (wywiad) rejonu Wilejka–Czerwony Dwór, wykrywając słaby ruch drogowy po stronie przeciwnika – około 4–5 furmanek w ruchu – powtórnie badając las na południe od Czerwonego Dworu gdzie „żadnych odznak życia nie zauważono. Bomba rzucona została w Chiebelnikach [?]"[22].

8 maja 1919 roku

Dowódca 4. EL por. pil. A. Jurkiewicz wykonał z lotniska w Porubanku popołudniowy lot rozpoznawczy (wywiad) samolotem najprawdopodobniej typu Nieuport 24 z wysokości 1100 m w czasie godziny i 45 minut „zgodnie z zadaniem D[owódz]twa 2 dyw. DP] Legjonów" w kierunku Smorgonie–Prudy (druga stacja kolejowa za Smorgoniami), ustalając, że „cała miejscowość Smorgonie aż do stacji Prudy przedstawia sobą silnie ufortyfikowaną pozycję z podwójnymi linjami [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście] okopów i pozycjami dla [ciężkich] karabinów maszynowych (możliwe, że są to fortyfikacje z czasów

[21] Ibidem. M. Niestrawski (op. cit., s. 87) podał, że „7 maja [1919 r.] dwa loty rozpoznawcze na zdobycznym Nieuporcie 24C1 wykonał dowódca 4. eskadry [EL] por. pil. Artur Jurkiewicz. W czasie pierwszego lotu pokonał trasę: Wilejka–Bezdany–Podbrodzie–Kiejdany, a w czasie drugiego: Wilejka–Michaliszki–Czerwony Dwór. 9 maja [1919 r. po. pil. A.] Jurkiewicz znów wyleciał na Nieuporcie [24], tym razem obserwował rejon Smorgonie–Prudy. W czasie lotu zbombardował stację kolejową Prudy".

[22] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 7 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

defensywy rosyjskiej" [1915–1917]), na stacji Prudy „zauważono dwa transporty z lokomotywami w naszą stronę, również na stacji Mołodeczno też zauważono parę transportów. Bomba rzucona na stację Prudy o godzinie [0]7.30 [19.30]"[23].

9 maja 1919 roku

W meldunku obserwatora ppor. S. Berezowskiego z 1. EL zapisano: „Zadanie nie wykonane. Aparat [samolot] N^{0}36 [Albatros C. III], 160 HP [KM], pilot sierżant [Aleksander] Choinski, obserwator: ppor. [S.] Berezowski. Stan atmosf.[eryczny]: widnokrąg wolny od chmur, lekki wiatr półn.[ocno] wschodni. Start: [godz.] 6^{25}, lądowanie [godz.]7^{10}. Ruta [trasa]: Wilno [Porubanek]–Smogroń [Smorgonie]. Motor – zawiódł: Motor nad…[?]. przestawał pracować, musieliśmy, powrócić, nie dobijając celu, chwilowo aparat [samolot] nie zdolny do lotu"[24].

Dowódca 4. EL por. pil. A. Jurkiewicz wykonał (typ samolotu nieustalony) z lotniska Porubanek, 45-minutowy lot łącznikowy, na wysokości 450 m, zgodnie z rozkazem dowódcy 2. DPL, dostarczając do wysuniętych oddziałów WP po godz. 12.00 dwa rozkazy, w tym dla 7. pułku ułanów (p.uł.). Zauważył na trasie kolejowej „wagony rozbite i zrzucone z toru kolejowego"[25].

10 maja 1919 roku

Załoga 4. EL, w składzie: pilot ppor. S. Krajewski i obserwator ppor. W. Rice, dostarczyła do dowództwa 2. DPL meldunek z lotu rozpoznawczego (wywiadu) wykonanego z lotniska w Porubanku samolotem typu Hannover CL. II nr 8.10 z wysokości 1200 m w przeciągu dwóch godzin i 40 minut na trasie Wilno–Smorgonie–Mołodeczno–Wilejka–Kurzenice–Rzeczki–Wilno zakończonego przymusowym lądowaniem „obok stacji kolejowej Słobudka (Gudogaje) z powodu defektu motoru". Obserwator zapisał, że na stacji kolejowej Prudy zaobserwowano „około trzydziestu

[23] Ibidem. Niewykluczone, że lot ten mógł być wykonany 9 maja 1919 r.

[24] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 9 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

[25] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 9 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

wagonów bez lokomotywy − ruchu żadnego. Na st.[acji kolejowej] Mołodoczno około dwustu wagonów tow.[arowych] − lokomotyw nie było. Na traktach Prudy−Mołodoczno i Mołodoczno−Wilejka−Kurzenice−Rzeczki − ruchu żadnego. Most kolejowy na linji Mołodoczno−Wilejka na rzece Wilji − cały. Most na rzece Wilji pod miastem Wilejką − cały, na stacji Wilejka wagonów nie było − ruchu żadnego, w Kurzenicach Rzeczkach to samo”[26].

11 maja 1919 roku

Załoga 1. EL, w składzie: pilot por. H. Skoczdopole i obserwator ppor. S. Berezowski, wykonała z lotniska w Porubanku samolotem typu Hannover CL. II nr 8.10 poranny lot rozpoznawczy (wywiad) w godzinach 6.05–7.22 na trasie Wilno–Mejszagoła–Giedrojcie–Dubinki–Janiszki–Podbrodzie–Wilno. W swym meldunku dowódca eskadry zapisał: „na drodze od półn.[ocy] do Gedrojcie 10 fur, we wsi spokojnie, w Dubinkach obserwowało mój lot dużo ludności, odniosłem wrażenie zgrupowanie ludzi, Janiszki spokój, na stacji [kolejowej] w Podbrodziu 3 pociągi i 3 parowozy − 2 pod parą, okopy bardzo starannie wykopane na południe od… mała wioska dalej na południu od Posadnik, most na Wili koło… zerwany leży w rzece”.

15 maja 1919 roku

Dowódca 4. EL por. pil. A. Jurkiewicz wykonał z lotniska w Porubanku w czasie dwóch godzin i 15 minut lot rozpoznawczy (wywiad) z wysokości 1000 m, pilotując Latawiec Nieuport Nr 24, zakończony z powodu braku benzyny przymusowym lądowaniem w Rzepowcach (20 km na wschód od Wilna). Na trasie Wilno–Smorgonie–Mołodeczno–Wilejka i z powrotem, na stacji kolejowej „Mołodeczno zauważono około 18 transportów, st.[acja kolejowa] Wilejka cała zapełniona pociągami. Na traktach ruch mały. Bomba rzucona na st.[ację kolejową] Mołodeczno”[27].

---

[26] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, meldunek z 11 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

[27] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, meldunek z 11 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

Załoga 4. EL, w składzie: pilot ppor. S. Krajewski i obserwator ppor. M. Romeyko, wykonała z lotniska w Porubanku z wysokości 1100 m w ciągu godziny i 45 minut wieczorny lot rozpoznawczy (wywiad) samolotem typu Hannover CL. II nr 8.10 w kierunku Wilno–Smorgonie–stacja kolejowa Prudy. „Zauważono: na st.[acji kolejowej] Prudy pociąg towarowy z lokomotywą w kierunku Mołodeczna; na traktach – pusto. Trzy bomby zrzucono na st.[ację kolejową] Prudy"[28].

16 maja 1919 roku

Załoga 1. EL, w składzie: pilot sierż. A. Choiński i obserwator por. S. Gogoliński, wykonała samolotem typu Albatros C. III (160 KM) z lotniska Porubanek poranny lot na rozpoznanie (wywiad) z wysokości 1000 m – „Start: o godz. 7.30 rano, lądowanie o godz. 9.16 – na trasie Wilno, Soły, Smorgonie, Mołodeczno. Z powodu defektu motoru, aparat [samolot] większej wysokości od 500 met.[rów] nabrać nie mógł i z drogi 15 klm. na wschód od Smorgoni zmuszony był powrócić. W drodze powrotnej motor kilka razy przestawał działać". W meldunku obserwatora zapisano, że na wschód od Smorgoni „widziano bolszewicką baterję [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście] artylerii z 4 dział która stała z południowej strony dworca kolejowego i silnie ostrzeliwała nasz samolot. Na dworcu w Smorgoni [Smorgoniach] żadnego ruchu i żadnych wagonów nie było. Stare mosty kolejowe między [miejscowościami] Soły a Smorgoni [Smorgonie] zniszczone. W okolicach Smorgoni były rzucone dwie bomby"[29].

18 maja 1919 roku

Załoga, w składzie: pilot por. T. Szeliga (I EL) i obserwator ppor. Edmund Jungowski (4. EL), samolotem nr 43 (48?) typu Albatros C. X wykonała z lotniska w Porubanku, pomimo gęstych

[28] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, meldunek z 15 V 1919 r.

[29] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, meldunek z 16 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana. M. Niestrawski (op. cit.) podał, że „16 maja [1919 r.] załoga 1. eskadry [EL] sierż. pil. Aleksander Choiński i por. obs. Stanisław Gogoliński wykryła i zmusiła do przerwania ognia baterię bolszewicką".

chmur i silnego wiatru, z wysokości 1400–2000 m blisko dwugodzinny lot rozpoznawczy (wywiad – „start: [godz.]7[35] lądowanie [godz.]9[30]") na trasie: Wilno–Soły–Smorgonie–Mołodeczno–Smorgonie–Soły–Wilno.

> Widziano: Na stacji Zalesie widziano pociągi towarowe w liczbie czterech. 5 kilometr.[ów] na wschód od stacji Zalesie pociąg składający się z lokomotywy i czterech czy pięciu wagonów i idący w kierunku stacji Zalesie. Drogi i tor kolejowy między st.[acją kolejową] Zalesie i Mołodeczno puste. Na stacji Mołodeczno 5 parowozów pod parą, manewrujące wagonami towarowemi [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście], oprócz tego zauważono 6 zapasowych torów zastawionych wagonami. Bomby: Na wagony i remizę parowozową rzucono 8 bomb, z tego trafiono 1 bombą w remizę [parowozownię], 2 w wagony i 3 w tory kolejowe. Po zrzuceniu bomb odjechał w kierunku wschodnim parowóz z 4 wagonami[30].

Załoga 4. EL, w składzie: pilot por. S. Krajewski i obserwator ppor. M. Romeyko, podczas lotu rozpoznawczego trwającego godzinę i 40 minut, zgodnie z rozkazem dowództwa 2. DPL, wykonała z lotniska w Porubanku rozpoznanie w kierunku Wilno–Kretony–stacja kolejowa Ignalino–Wilno. „Na st.[acji kolejowej] Ignalino nie zauważono ani jednego wagonu, ruchu żadnego. Na traktach obok st.[acji kolejowej] Ignalino ruchu żadnego"[31].

20 maja 1919 roku

Dowódca 4. EL por. A. Jurkiewicz jako pilot wraz z mjr. pil. A. Serednickim wykonali samolotem (brak identyfikacji typu), zgodnie z rozkazem dowódcy I GL, na wysokości 2000 m, przelot z lotniska w Porubanku do Lidy i z powrotem w czasie 75 minut[32].

---

30 CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, meldunek z 18 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

31 Ibidem. M. Niestrawski (op. cit.) podał, że 19 maja 1919 r. „por. [pil. A.] Jurkiewicz i mjr [pil. A.] Serednicki unieszkodliwili drezynę pancerną („pancerkę") w rejonie Zalesie Prudy (tor kolejowy Wilno–Mińsk)".

32 CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 20 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

21 maja 1919 roku

Załoga 4. EL, w składzie: pilot por. W. Willmann i obserwator ppor. A. Romeyko, lecąc samolotem typu Albatros C. X nr 43 (48?) na wysokości 900 m w przeciągu godziny i 55 minut, od godz. 18.30 dokonali z lotniska w Porubanku na rozkaz dowództwa 2. DPL

> (…) wywiadu w kierunku stacji [kolejowej] Prudy–Wilno–Smorgonie–stacja Zalesie i z powrotem. Przy nadejściu samolotu ze stacji Zalesie w kierunku stacji Prudy, odszedł pociąg szybkim biegiem (6 wagonów). Na stacji Zalesie zauważono 1 pociąg na zapasowym torze (18) wagonów bez parowozu oraz na drugim torze 4 towarowe wagony. Zrzucono 90 kg bomb. 2 bomby trafiły tuż przy pociągu i wywołały wielką panikę. Na powrotnej drodze samolot był silnie ostrzeliwany przez artylerię (na wysokości 200 m). Zauważono baterię [artylerii], która ostrzeliwała (2 działa) na półn.[ocny] wschód [od] stacji Zalesie skraju lasu, około 200 m od stacji[33].

22 maja 1919 roku

Załoga 4. EL, w składzie: pilot por. W. Willmann oraz obserwator ppor. E. Jungowski, samolotem typu Albatros C. X nr 43 (48?), wykonała z lotniska w Porubanku w dniu pochmurnym, w deszczu i z bocznym wiatrem lot rozpoznawczy (wywiad – „Start: godz. 6^{50} lądowanie godz. 9^{00}") na trasie Wilno–Soły–Smorgonie–Zalesie–Prudy–Mołodeczno–Prudy–Zalesie–Smorgonie–Soły–Wilno. W raporcie po locie obserwator zapisał:

> Widziano: Na stacji Zalesie w jednym składzie około dwudziestu wagonów bez lokomotywy, w drugim cztery wagony. Na drodze w odległości około dwóch kilometrów na północo-zachód od Zalesia widziano tren [tabor] około dwudziestu wozów. Na stacji [kolejowej] Prudy dwa składy po kilkanaście wagonów bez lokomotyw. Na stacji [kolejowej] Mołodeczno cztery zapasowe tory zastawione składami po kilkanaście wagonów, jeden z nich z lokomotywą pod parą w kierunku wschodnim, oprócz tego na innych zapasowych torach rozrzucone wagony po trzy, po cztery. Bomby: Rzucono na st.[ację koljową] Zalesie 2 bomby, na Prudy 7 i na Mołodeczno 8. Ogółem 14 bomb. Trafiono w tor na st.[acji kolejowej] Zalesie jedną i w okopy od południowo zachodu[34].

[33] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 21 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

[34] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, meldunek

Pilot 4. EL por. R. Wermiński wykonał z lotniska w Lidzie o godz. 6.15 na „jednomiejscowym samolocie Albatr.[os] D. 3. [III] 160 H. P. [KM]", zgodnie z rozkazem dowódcy 2. DPL lot rozpoznawczy (wywiad) na wysokości 1200 m w czasie godziny i 55 minut, w kierunku Wilno–Smorgonie–Zalesie–Prudy i z powrotem. W raporcie po locie pilot zapisał:

> Na st.[acji kolejowej] Zalesie stoją wagony (18), na zapasowym [torze] 14 wag.[onów] i na głównym torze 4 wag.[ony] bez parowozu. Na st.[acji kolejowej] Prudy stoi na głównym torze 6 wag.[onów] towarowych i na zapasowym [torze] 18 wag.[onów] bez parowozu, lecz był ruch nielegalnej grupy ludzi (wyładowania lub załadowania wagonów). St.[acja kolejowa] Prudy bombardowana bombą [o wadze] 12½ kilg. [kg], trafiono blisko dworca. Nieprzyjacielska armata ostrzeliwała samolot na st.[acji kolejowej] Zalesie[35].

Załoga 1. EL, w składzie: pilot ppor. S. Pawluć i obserwator por. Welnbery (zapis zgodny z treścią meldunku – w eskadrze służył w 1920 r. jako obserwator Belg – por. Vanderauvera) samolotem typu Anatra „Anasal" nr 815, „Start: [godz.]6[35] rano, lądowanie [godz.]8[30]", pomimo wiatru północnego i miejscami chmur, „a w drodze powrotnej między Sołami a Słobódką deszcz i silne rzucanie w powietrzu", z wysokości 800 metrów, wykonała z lotniska w Porubanku lot rozpoznawczy (wywiad) na trasie Wilno–Soły–Smorgonie–Zalesie–Smorgonie–Soły–Wilno. W raporcie z lotu zapisano:

> Widziano: okopy bez zmiany, obozów nie było, artylerii również, ruchu kołowego, na gościńcach nie dostrzeżono, na dworcu w Zalesiu dwadzieścia kilka wagonów, przeważnie towarowych, bez lokomotyw, pociągów na przestrzeni Smorgoń [Smorgonie]–Zalesie nie było. Akcja nieprzyjacielska: nie dostrzeżono.

z 22 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana. W innym meldunku obserwatora z tego lotu zapisał on, że na „st.[acji kolejowej] Prudy jedna bomba trafiła w wagony, zauważono kompletne rozbicie jednego z nich. Na st.[acji kolejowej] Mołodeczno jedną bombą trafiono w wagony, resztę w tor kolejowy. Samolot był silnie ostrzeliwany przez artylerię, podczas czterech kół, które samolot zatoczył nad Mołodecznem wystrzelono koło pięćdziesięciu pocisków".

35 CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, meldunek z 22 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

Bomby: Rzucono 4 bomby na zabudowania kolejowe w Zalesiu i na wagony. Zauważono tylko 2 eksplozje[36].

Dowódca 4. EL por. pil. A. Jurkiewicz, samolotem typu Nieuport 24, wykonał z lotniska w Lidzie, zgodnie z rozkazem dowódcy 2. DPL , z wysokości 1200 m w przeciągu godziny i 55 minut, poranny lot rozpoznawczy (wywiad) w kierunku wschodnim Wilejka–Święciany–Ignalino–Łabunzy (?) i z powrotem. „Na st.[acji kolejowej] Ignolino [Ignalino] oraz na linji kolejowej: Ignolino [Ignalino]–Łabunzy żadnych pociągów nie ma. Na drogach w tym rejonie również najmniejszego ruchu nie zauważono". Na stację kolejową Ignalino pilot zrzucił ulotki, zaś koło wsi Łabunzy (?) samolot był ostrzelany niecelnie przez artylerię nieprzyjaciela[37].

23 maja 1919 roku

Załoga 1. EL, w składzie: pilot por. H. Skoczdopole i obserwator pchor. Bajkowski (A. Dajkowski?), samolotem typu Albatros C. X nr 43 (48?), pomimo silnego wiatru i lekkiej mgły, wykonała z lotniska w Porubanku poranny lot rozpoznawczy (wywiad – „Start: godz. 6^{15} – lądowanie [godz.]8^{30}") na trasie Wilno–Smorgonie–Mołodeczno–Wilno. W raporcie po locie obserwator zapisał:

Widziano: Na dworcu Zalesie 10 do 15 wagonów. Tor kolejowy między Zalesie–Mołodeczno pusty. Na stacji Mołodeczno 4 parowozy pod parą. 5 torów zapasowych zastawione wagonami. Bomby: zrzucono cztery na Zalesie a cztery na Mołodeczno dworzec. Rezultat: bardzo dobry gdyż widać było uszkodzenia w wagonach i torach[38].

24 maja 1919 roku

Załoga 1. EL, w składzie: pilot por. T. Szeliga i obserwator ppor. S. Berezowski, wykonała z lotniska w Lidzie (?) samolotem typu

[36] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 22 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

[37] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 22 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

[38] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 24 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

Albatros C X, pomimo zachmurzenia i silnego wiatru wschodniego, lot rozpoznawczy (wywiad – „Start: [godz.]10^{20} – lądowanie [godz.] 12^{30}") na wysokości 700–2200 m rejonu Lida–Listopady (?)–Mołodeczno–Śmierdzieja–Zalesie–Lida. W raporcie z lotu obserwator zapisał:

> Widziano: Wzdłuż linii kolejowej Listopady–Mołodeczno okopy front ku zachodowi w miejscowościach (…), świeżo kopany na pół. [nocny] zach.[ód] od st.[acji] Mołodeczno, linje [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście] kolejowe puste prócz pociągu jadącego z Mołodeczna w stronę Wilejki, na stacji w Mołodecznie transport towarowy, stacya zastawiona wagonami towarowemi, 7 maszyn jest pod parą, 8 bomb zrzucono na stacje Mołodeczno, eksplozje w obrębie stacji, uszkodzone tory kolejowe, zniszczonych kilka wagonów, główny budynek kolejowy uszkodzony, w Zalesiu 17 wagonów na stacji, ruch na szosach żaden, okolice między Zalesiem a Listopady jak pustynia, ani jednej fury na drodze, droga z Wilejki do Mołodeczna około 30 km przejezdna, tabor już w pobliżu Mołodeczna[39].

W świetle opracowania sztabowego – raport dowódcy I GL mjr. pil. E. Jungowskiego – stan sprzętowy i realia działań bojowych eskadr I GL do 24 maja 1919 roku tak zostały zaprezentowane:

> Zaledwie kilka dni trwała normalna praca W dniu 19 V [1919 r.] otrzymano rozkaz Dowódcy Frontu L.[itewsko] B.[iałoruskiego] o przeniesienie jednej eskadry i Dowództwa Grupy [I GL] do Lidy. Z obawy rozrzucenia eskadr uzupełniających się wzajemnie przy stacjonowaniu w jednym miejscu, stawiłem się osobiście u Dowódcy Frontu L.[itewsko] B.[iałoruskiego] z upoważnienia Dowódcy 2-ej D.L. [DPL] przedstawiając możliwe ujemne skutki wykonania rozkazu; podałem przytem umotywowany raport. Raport ten, racjonalność motywów którego przyznał Dowódca 2-ej D.L. [DPL], nie został uwzględniony przez Dowództwo Frontu L.[itewsko] B.[iałoruskiego], lecz przeciwnie, przyśpieszono wyjście eskadry ze wskazaniem numeru mającej nadejść do Lidy t.j. 4-ej [EL]. Zgodnie więc z rozkazem Dowództwa Frontu L.[itewsko] B.[iałoruskiego] została wysłana do Lidy dnia 24 V [1919 r.] 4-ta eskadra [EL], która w stosunku do

[39] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 24 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

1-ej [EL], więcej zużyła i energii i środków na zagospodarowanie się i której Dowód[ca], biorąc pod uwagę jego indywidualne zalety mógł być pozostawiony bez ściślejszej kontroli. Kompetencja Dowództwa Grupy [I GL], w danym razie, ucierpiała. W Lidzie znaleziono znowu lotnisko w stanie niemożliwego zaniedbania, budynki przedstawiały ruiny. Do 31 V [1919 r.] eskadra [4. EL] stała w wagonach na dworcu kolejowym, samoloty przybyły lotem dnia 26 V [1919 r.], przesłane zaś z Warszawy: Albatros C.10 [C. X] i Hannoweran CL [Hannover CL. II] przewieziono końmi na lotnisko. Zadania Dowództwa Frontu L.[itewsko] B.[iałoruskiego] wszystkie zostały wykonane[40].

Od tej pory załogi 1. EL wykonywały loty bojowe z lotniska w Porubanku, zaś 4. EL z lotniska w Lidzie. Kierunek tych lotów pozostał niezmienny.

25 maja 1919 roku

Załoga 4. EL 4, w składzie: pilot por. R. Wermiński i obserwator por. Stefan Kryński, wykonała z lotniska w Lidzie, pomimo mgły i silnego wiatru wschodniego z wysokości 1500–2000 m, samolotem typu Hannover CL. II nr 8.10 poranny lot rozpoznawczy (wywiad – „Start: godz. 6 m[inut] 20– lądowanie godz. 8 m[inut] 30") na trasie Lida–Nowogródek–Słoboda–Jeremicze–Naliboki–Laboryszewo, po Niemen i Lidę. W raporcie po locie obserwator zapisał: „Widziano: Ruchu na drogach nie zauważono żadnego. Droga przez błoto Grickowo jest prawdopodobnie wyłożona balami gdyż się wyraźnie zaznacza"[41].

Inna załoga 4. EL, w składzie: pilot por. A. Jurkiewicz i obserwator ppor. W. Rice, przy wietrze zachodnim o sile 5–6 m/sek., wykonała z lotniska w Lidzie, samolotem typu Hannover CL. II lot rozpoznawczy (wywiad – „Start: [godz.] 18.25, lądowanie [godz.] 20.25") na trasie Lida–Grodno–Olita, na liniach kolejowych i na stacjach kolejowych nie dostrzegając żadnego ruchu. „Na liniach i stacjach kolejowych pusto. Na stacji Olita 3 wagony, parowozu nie było. Obydwa mosty na Niemnie całe: kolejowy i szosowy.

[40] Sprawozdanie z działań I GL, kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

[41] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 25 V 1919 r.; meldunek z lotu, kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

Z powodu defektu silnika lądowano na trzęsawisku. Aparat [samolot] uszkodzony będzie przywieziony końmi"[42].

26 maja 1919 roku

Załoga 1. EL, w składzie: pilot sierż. A. Choiński i obserwator pchor. Bajkowski (A. Dajkowski?) wykonała z lotniska w Porubanku, samolotem typu Anatra „Anasal" 160 HP (KM) lot rozpoznawczy (wywiad – „Start [godz.] 8 rano, lądowanie [godz.] 10 m[inut] 20") trasą Wilno–Zalesie–Zaśkiewicze–Ganuta (?)–Rodziewicze–Wilno. W raporcie po locie obserwator zapisał: „Widziano: Na stacji Zalesie żadnego pociągu, drogi puste, koło Zaśkiewicz widziano obóz na który rzucono bombę i ostrzelano z kulomiotu, na stację [kolejową] Zalesie rzucono dwie bomby w dworzec i tor, trafiły i eksplodowały"[43].

Załoga 1. EL, w składzie: pilot ppor. S. Pawluć i obserwator pchor. Bajkowski (A. Dajkowski?) wykonała z lotniska w Porubanku, przy warunkach atmosferycznych opisanych jako „Silny wiatr wschodni, chmury na wysokości 1200–2000 metr[ów], widnokrąg zamglony. W pobliżu chmur i nad lasami silne rzuty powietrza", samolotem typu Anatra „Anasal" (160 HP-KM) lot rozpoznawczy (wywiad – „Start: 6 g.[odz. – 18.00] 15 m.[inut] wieczorem lądowanie 8 g.[odzina – 20.00] 30 m.[inut]") na trasie Wilno–Smorgonie–Zalesie–Prudy–Mołodeczno–Usza–Wilno. W meldunku z lotu zapisano:

> Widziano: w Zalesiu stał pociąg i kilka oddzielnych wagonów, w Prudach stał pociąg pod parą. Między Prudami i Mołodecznem zauważono pociągi. W Mołodecznie wszystkie tory zastawione pociągami. Ruchu kolejowego w Mołodecznie nie zauważono. Koło Uszy

[42] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 26 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

[43] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 26 V 1919 r. W otrzymanym 27 maja 1919 r. telegramie, dotyczącym poprzedniego dnia, skierowanym do IWL („hortensja 6, szef lotnictwa") jednak zapisano, że „dnia 26 maja [1919 r.] sierż. pil. [A.] choiński [Choiński] z obserw.[atorem] podchor. bajkowskim [Bajkowskim, A. Dajkowski?] na aparacie [Anatra] anasal dokonali wywiadu w kierunku Wilno–Zalesie–Zaśkiewicze–Ganuta–Rodziewicze–Wilno".

(na północ-wschód) dostrzeżono silny pożar. Ruchu kołowego na szosach nie zauważono. Na zachód od Mołodeczna widziano duży tabor który został ostrzeliwany z kulomiotu, okopów nowych nie zauważono. Aparat przez cały lot nad nieprzyjacielskim terytorjum [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście] był silnie chociaż bez skutku ostrzeliwany z armat. Pierwsze strzały armatnie były dane koło Prud. Baterje nieprzyjacielskie zostały ostrzeliwane z kulomiotu, cztery bomby zostały rzucone z dobrym skutkiem na tory kolejowe i remizę [parowozownię] w Mołodecznie[44].

Załoga I EL, w składzie: pilot por. T. Szeliga i obserwator ppor. S. Berezowski, wykonała z lotniska w Porubanku, przy stanie atmosferycznym opisanym jako „Silny wiatr wschodni, chmury w wysokości 1200−2000 metr.[ów], mdłe powietrze. Małe próżnie powietrza", lot rozpoznawczy (wywiad – „*S*tart: 6. g.[odz.] 10 m.[inut], lądowanie 7 g.[odzina] 50 m.[inut]"), samolotem typu Albatros C. X nr 43 (48? − 260 HP−KM) na trasie Wilno−Kowno−Wilno. W meldunku wykonanym po locie obserwator zapisał:

Widziano: wsie Muśniki, Czabiszki, Aleksandrowska, Kormiałów, Rumszyszki, Koszedary, Żyżmory, Melegiany − ruch normalny, szosy pomiędzy wspomnianemi [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście] wsiami puste. W Koszedarach stacja zastawiona wagonami towarowemi, 2 maszyny [lokomotywy] pod parą. Kowno: ruch w mieście bardzo slaby w chwili nadlatywania nad miasto gromadziły się na placach tłumy ludności. Stacja: zastawiona również wagonami przeważnie towarowymi, 5 maszyn [lokomotyw] pod parą, manewrowały po stacji, w remizach [parowozowniach] przypuszczalnie kilka maszyn [parowozów] gotowych do wyjazdu, z kominów remizy [parowozowni] widoczny silny dym. W chwili kiedy opuszczaliśmy miasto wznosił się aparat niemiecki w powietrze. Lot cały odbywał się w mglistej atmosferze, wspomniany aparat w drodze powrotnej nie widzieliśmy. Uwaga obserwatora: odniosłem wrażenie, że ruch w przelecianej okolicy przytłumiony. Ruch w Kownie normalny[45].

[44] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 26 V 1919 r.

[45] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 26 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

Załoga I EL, w składzie: pilot ppor. S. Pawluć i obserwator pchor. Bajkowski (A. Dajkowski?) wykonała z lotniska w Porubanku, przy złych warunkach atmosferycznych opisanych jako „widnokrąg zamglony. W pobliżu chmur i nad lasami silne rzuty powietrza", samolotem typu Anatra „Anasal" (180 HP-KM) lot rozpoznawczy (wywiad – „Start: 8 [6?] g.[odz. 18] 16 m.[inut] wieczorem lądowanie 8 g.[odz. 20] 30 m.[inut]") na trasie Wilno–Smorgonie–Zalesie–Prudy–Mołodeczno–Usza–Wilno, na 1500–2000 m. W meldunku powstałym po locie zapisano:

> Widziano: w Zalesiu stał pociąg i kilka oddzielonych wagonów, w Prudach stał pociąg pod parą. Między Prudami i Mołodecznem zauważono pociągi. W Mołodecznie wszystkie tory zastawione pociągami. Ruchu kolejowego w Mołodecznie nie zauważono. Koło Uszy (na północno-wschód [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście]) dostrzeżono silny pożar. Ruchu kołowego na szosach nie zauważono. Na zachód od Mołodeczna widziano duży tabor który został ostrzeliwany z kulomiotu, skutków nowych nie zauważono. Aparat [samolot] przez cały lot nad nieprzyjacielskim terytorjum był silnie chociaż bez skutku obstrzeliwany z armat. Pierwsze strzały armatnie były dane koło Prud. Baterje nieprzyjacielskie [artylerii] zostały ostrzeliwane z kulomiotu, cztery bomby zostały rzucone z dobrym skutkiem na tory kolejowe i remizę [parowozownię] w Mołodecznie[46].

27 maja 1919 roku

W telegramie skierowanym do IWL („hortensja 6, szef lotnictwa") przez mjr. pil. A. Serednickiego zapisano: „stan aparatów [samolotów]: − czynne 1−eskadry [EL] 2 albatrosy c. 10 [C. X], 1 [Anatra] anasal [„Anasal"], czynne 4-ej Eskadry [EL] − 1 hannoweran c 1 [Hannover CL. II], 1 albatos c. 10 [C. X], 1 albatros c. 3 [C. III], 1 − nieuport [24.] − w remoncie: − 1-ej eskadry [I EL] − 1 albatros C. 3 [C. III], 1 albatros c. 10 [C. X], 1 hannoweran cl [Hannover CL. II]. 4-ej eskadry [EL] − 1 Hannoweran cl [Hannover CL. II]"[47] – łącznie sprawnych w obu eskadrach było siedem samolotów, zaś w remoncie znajdowały się cztery samoloty.

---

[46] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 26 V 1919 r.

[47] Meldunek z lotu, kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

Pilot 4. EL por. R. Wermiński wykonał tego dnia, z rozkazu dowództwa Frontu Litewsko-Białoruskiego, z lotniska w Lidzie samolotem typu Albatros D. III po starcie o godz. 17.50, w łącznym czasie godziny i pięciu minut, na wysokości 800 do 1000 m lot zakończony jednak niepowodzeniem, ze względu na napotkanie w rejonie Bogdanowa chmury deszczowej i silnego wiatru, co wpłynęło na nierówną pracę silnika i zmusiło pilota do powrotu na lotnisko o godz. 18.55[48].

Dowódca 4. EL por. pil. A. Jurkiewicz samolotem myśliwskim typu Nieuport 24 wykonał tego dnia po starcie o godz. 18.10 z lotniska w Lidzie, w łącznym czasie dwóch godzin i 5 minut, na rozkaz dowództwa Frontu Litewsko-Białoruskiego, lot rozpoznawczy (wywiad) z wysokości do 1300 m na trasie Lida–Bogdanów–Listopady–Mołodeczno i z powrotem. Pilot zauważył na stacji Łauski na południe od Listopadów, jak i na następnych stacjach do Mołodeczna „po kilka wagonów bez lokomotyw. Na stacji Mołodeczno zauważono dwie lokomotywy pod parą i pięć transportów z tego wynika że ruch kolejowy na st.[acji kolejowej] Mołodeczno w przeciągu tego tygodnia bardzo zmniejszony". Ruchu na drogach nie zauważono[49].

28 maja 1919 roku

Pilot 4. EL por. R. Wermiński wykonał, z rozkazu dowództwa Frontu Litewsko-Białoruskiego, z lotniska w Lidzie samolotem myśliwskim typu Albatros D. III lot rozpoznawczy (wywiad – „Atmosfera: miejscami deszcz i niskie chmury"), z wysokości do 1240 m w łącznym czasie godziny i 50 minut na trasie Lida–Bogdanów–Listopady–Gruszowa i z powrotem na trasie Łosk–Bogdanów–Lida, wykrywając na stacji kolejowej Listopady „około 20 wagonów z lokomotywą zwróconą w stronę Mołodeczna", na trasie do Zalesia cztery parowozy zaś na „trakcie Łosk–Bogdanów – 3 parowozy"[50].

[48] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, Meldunek z 26 V 1919 r.

[49] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, meldunek z 27 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana. W otrzymanym 27 maja 1919 r. telegramie dotyczącym poprzedniego dnia, skierowanym do IWL („hortensja 6, szef lotnictwa") zapisano: „dnia 27 maja [1919 r.] por. pil. [A.] Jurkiewicz dokonał wywiadu w kierunku: Lida–Bogdanów–Mołodeczno".

[50] Meldunek z lotu, kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

Załoga 4. EL, w składzie: pilot ppor. S. Krajewski i obserwator ppor. M. Romeyko, wykonała z lotniska w Lidzie, na rozkaz dowództwa Frontu Litewsko-Białoruskiego, samolotem typu Hannover CL. II w przeciągu godziny i 55 minut lot rozpoznawczy (wywiad – „Stan atmosfery: miejscami deszcz i niskie chmury") z wysokości do 1300 m na trasie Lida–Bogdanów–Listpady–Mołodeczno–Lebiedziewo–Łosk–Bogdanów–Lida. W raporcie z lotu obserwator zapisał:

> Zauważono: na st.[acji kolejowej] Listopady około 20 wagonów towarowych, 2 lory z lokomotywą zwróconą w stronę st.[acji kolejowej] Mołodeczno. Na st.[acji kolejowej] Mołodeczno zauważono: ze strony półn.[ocnej] (tor na Wilejkę) 5 transportów, jeden z lokomotywą pod parą, zwróconą w stronę Wilejki. Na południowej stronie (tor na Mińsk) jeden transport i jedną lokomotywę w dwoma wagonami, która przy bombardowaniu szybko posuwała się w stronę Mińska. Zrzucono 150 klg. bomb, jedna trafiła w skład magazyn obok toru na Mińsk przy remizie [parowozowni], a druga w wagon towarowy, trzecia w tor przy remizie [parowozowni]. Na torach Mołodeczno, Lebiedziewo, Łosk, Bogdanów ruchu żadnego. Na zachód od st.[acji kolejowej] Listopady wyraźnie odznaczają się okopy z północnej strony toru lepiej ufortyfikowane, z południowej zaś strony widoczne są gniazda do [ciężkich] karab.[inów]. maszyn.[owych][51].

Załoga 4. EL, w składzie: pilot por. W. Willmann (z 1. EL) i obserwator ppor. W. Rice wykonała z lotniska w Lidzie, samolotem typu Albatros C. X nr 47 lot rozpoznawczy (wywiad – „Start: [godz.] 8.35, Stan atmosfery: niskie chmury i deszcz miejscami"), na wysokości do 1200 m, w łącznym czasie dwóch godzin i 30 minut, na trasie długości 385 km. W raporcie obserwatora po locie zapisano:

> Zgodnie z rozkazem Dwc [dowódcy] Frontu Litewskiego [Litewsko-Białoruskiego] wykonany został wywiad w kierunku: Lida–Bogdanów–Listopady–Połoczany–Mołodeczno–Wilejka i z powrotem przez Mołodeczno, Listopady, Bogdanów, Lida. Ruch kolejowy: W Listopadach pociąg pod parą w stronę Bogdanowa, w Połoczanach pięć wagonów,

[51] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, meldunek z 28 V 1919 r.; meldunek z lotu, kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana. Wg innego meldunku „Rzucono około 100 kg bomb".

w Mołodecznie na torach około 80–100 wagonów bez pary [parowozów]. 3 parowozy pod remizą [parowozownią] pod parą, na ostatnim północnym torze pociąg transportowy pod parą w kierunku Mińska. O godz. 9.55, 3 minuty od Mołodeczna spotkaliśmy pociąg zbliżający [się] w stronę Wilejki. Na stacji: Wilejka 3 wagony. O godz. 10[00] zauważono pociąg odjeżdżający pełną parę około Krywiej w kierunku Mińska. Na płn.[północny] zachód od Mołodeczna do Smorgoni znaku żadnego. Ruch kołowy: Od Chożowa do Słobódki 10 wozów trenowych [taborowych], od st.[acji kolejowej] Mołodeczno 4–6 wozów trenowych. [taborowych], na stacji [kolejowej] Mołodeczno około 30 trenowych [wozów taborowych]. Bomby: Na pociąg z kierunku Mołodeczno na Wilejkę rzucono 3 bomby, które zmusiły pociąg do zatrzymania się, bomby eksplodowały tuż obok toru kolejowego. Na stacji Mołodeczno rzucono 11 bomb, z tego 4 na magazyn kolejowy zaś 7 na dworzec kolejowy. Bomby eksplodowały – zauważono celny rzut bomby na remizę kolejową [parowozownię]. W locie nad Wilejką aparat [samolot] musiał zniżyć się do 300 m[etrów] nad ziemią z powodu burzy i deszczu. Z powodu niedokładnie pracującego motoru nie można było dokonać nad Wilejką rzucenia bomb, przyczym [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście] na stacji tylko 3 wagony zauważono. Podczas bombardowania Mołodeczna aparat [samolot] był ostrzeliwany artylerją i karabinami maszynowymi, które zamontowano na magazynach (dachy) i wagonach. Bomb ogółem 14 – wagi 168 kg[52].

29 maja 1919 roku

Załoga 1. EL, w składzie: pilot por. T. Szeliga i obserwator ppor. S. Berezowski, wykonała z lotniska w Porubanku, samolotem typu Albatros C.X nr 42 (260 HP-KM), w warunkach atmosferycznych opisanych jako „Lekki wiatr północno-zachodni, następny zmienny kierunek wiatru, powyżej tysiąca metrów mleczna mgła, chwilami rzuty powietrzne", lot rozpoznawczy (wywiad – „Start: 10 g.[odzin] 10 m.[inut], lądowanie: 11 g.[odzina] 50 m.[inut]") na trasie Wilno–Jewie–Koszedary–Łomiance–Kowno–Popiszki–Sosnowo–Preny–Marjampol–Dorsuniszki–Kronie–Klaryszki–Mustomjany–Wilno. W raporcie po zakończonym locie obserwator zapisał:

[52] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, meldunek z 28 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana.

Widziano: linja [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście] kolejowa pomiędzy Landwarowem a Koszedarami pusta, w Koszedarach na stacji 4 pociągi, z tych 3 towarowe, 1 osobowy, 2 maszyny [parowozy] w kierunku na Kowno wyżej wspomnianych pociągów pod parą. 0 godz. 10 m.[inut] 6 spotkałem pociąg na przestrzeni przed stacja Prawieniszki, na dworcu [kolejowym] w Kownie 3 maszyny [lokomotywy] pod parą, dużo wozów towarowych, 7 torów zapełnionych, ruch normalny. Szosa w kierunku Marjampolu pusta, ruchu na drogach pomiędzy wspomnianemi wsiami zupełnie pusty. Wrażenie obserwatora: na linji kolejowej Koszedary–Kowno ruch normalny, ruch na stacjach pomiędzy Koszedarami a Kownem na pewno wzmocniony[53].

O tym jak pracowity dla załóg I GL był kwiecień–maj 1919 roku świadczą zamieszczone poniższe dane.

Tabela 2. Wykaz lotów eskadr I GL w kwietniu i maju 1919 roku

Kwiecień (od 10 kwietnia) 1919 r.				Maj 1919 r.				Przestrzeń przelotnicza w przybliżeniu w klm	Ilość wyznaczonych bomb i waga w kg
Zadania bojowe	Przeloty	Ilość samolotów	Ilość pogodnych dni	Zadania bojowe	Przeloty	Ilość samolotów	Ilość pogodnych dni		
5	2	3	12	12	3	5	18	4900	58=696klg
2	12	3	8	20	6	4	18	7665	58=696kgl
7	14	6	12	32	9	9	18	12565	116=1392kgl

Źródło: Sprawozdanie z działań I GL, kopia meldunku z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana[54].

[53] CAW, I.301.12.30, Naczelne Dowództwo WP, Szefostwo Lotnictwa, meldunek z 29 V 1919 r.; kopia z prywatnego archiwum ppłk. dr. T. Kopańskiego i M. Bukhmana. 30 maja 1919 r. mjr. pil. A. Serednicki w raporcie do warszawskich zwierzchników – dotarł na miejsce 31 maja 1915 r. – podał, że „lot miał miejsce na trasie Wilno–Grodno–Kowno–Marjampol i z powrotem. 4-ta eskadra [EL] lotów bojowych nie dokonała wskutek deszczu, nizkich [pisownia zgodna z oryginałem w całym cytowanym tekście] chmur i silnego wiatru; – stan aparatów [samolotów] jak dnia poprzedniego".

[54] Wg sumarycznego wykazu lotów I GL za okres 10 kwietnia–1 maja 1919 r.

Taki był początek lotniczej drogi zwieńczonej po latach mottem – *Miłość żąda ofiary*.

Autor składa gorące podziękowania Moshe Bukhmanowi, ppłk. dr. Tomaszowi Kopańskiemu, dr. Piotrowi Rapińskiemu i Piotrowi Mrozowskiemu za wszelką pomoc.

Andrzej Olejko

Bibliografia

Źródła archiwalne

Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie, Akta I Grupy Lotniczej.

Romeyko M., *W osiemnastą rocznicę zdobycia Wilna,* kopia z prywatnego archiwum M. Bukhmana.

Prywatne archiwum M. Bukhmana.

Opracowania

Czubiński Antoni, *Walka o granice wschodnie Polski w latach 1918–1921*, Instytut Śląski w Opolu, Opole 1993.

Davies Norman, *Orzeł Biały, Czerwona Gwiazda*, Znak, Kraków 1998.

Ku czci poległych lotników, red. M. Romeyko, Wydawnictwo Komitetu Budowy Pomnika ku Czci Poległych Lotników, Warszawa 1933.

Michaluk Dorota, *Białoruska Republika Ludowa 1918–1920. U podstaw białoruskiej państwowości*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń 2010.

Mierzwiński Henryk, *Wojna polsko-sowiecka 1919–1920*, AWF, Biała Podlaska 1991.

(CAW, I.301.12.25) w tym okresie załogi 1. EL dysponując trzema samolotami, wykonały pięć zadań bojowych i dwa przeloty, załogi 4. EL dysponując trzema samolotami, wykonały dwa zadania bojowe i 12 przelotów, załogi 8. EL dysponując sześcioma samolotami, wykonały dwa zadania bojowe, zaś załogi 11. EL dysponując dwoma samolotami, nie wykonały żadnego zadania bojowego.

Niestrawski Mariusz, *Polskie wojska lotnicze w okresie walk o granice państwa polskiego (1918–1921). Walka i demobilizacja*, t. 2, Napoleon V, Oświęcim 2017.
Nowak Andrzej, *Polska i trzy Rosje. Studium polityki wschodniej Józefa Piłsudskiego (do kwietnia 1920 roku)*. wyd. 2, poprawione, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2008.
Nowik Grzegorz, *Zanim złamano Enigmę. Polski radiowywiad podczas wojny z bolszewicką Rosją 1918–1920*, Oficyna Wydawnicza Rytm, Warszawa 2004.
Odziemkowski Janusz, *Leksykon wojny polsko-rosyjskiej 1919–1920*, Oficyna Wydawnicza Rytm, Warszawa 2004.
Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry 1918–1939*, WKŁ, Warszawa 1989.
Tarkowski K. A., *Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją Sowiecką 1919–1920*, Warszawa 1991.
Wyszczelski Lech, *Wojna polsko-rosyjska 1919–1920*, t. 1 i 2, Bellona, Warszawa 2010.
Wyszczelski Lech, *Wojna o Kresy Wschodnie 1918–1921*, Bellona, Warszawa 2011.
Żeligowski Lucjan, *Wojna w 1920. Wspomnienia i rozważania*, Bellona, Warszawa 1990.

Źródła internetowe

4. *Eskadra Wywiadowcza*, https://www.wikiwand.com/pl/4_Eskadra_Wywiadowcza [dostęp: 11.02.2024].

The air route to Ostra Brama. From the combat operations of the 1st Polish Air Force Group near Vilnius in the spring of 1919[55]

Keywords
Polish Aviation, "Vilnius expedition", military activities, Polish-Bolshevik war of 1919

Abstract
With the establishment of the reborn Polish state, in the fall of 1918, the Polish Aviation was also established. Already during that "autumn of independence", it underwent its baptism of fire in the Polish-Ukrainian battles near Lviv. In the spring of 1919, the Polish Aviation took part in the "Vilnius expedition" of the Polish Army, providing its command with a constant supply of information about the enemy − the units of the Bolshevik Red Army. This study is a presentation of the events from the spring of 1919, when the Polish-Lithuanian Commonwealth returned to Vilnius and the Vilnius region.

[55] Tłumaczenie autora.