

### **KS. ROBERT KULCZYŃSKI SDB**

Towarzystwo Salezjańskie

Inspektoriat św. Wojciecha w Pile

## **Działalność III Eskadry Wielkopolskiej na Ukrainie (26 czerwca–15 września 1919 roku)**

Rozkaz o sformowaniu III Eskadry Wielkopolskiej został wydany 6 marca 1919 roku. Jednostka już 4 czerwca 1919 roku wyruszyła na swoje pierwsze lotnisko polowe do Góry koło Jarocina. Tam dowództwo nad pododdziałem przejął ppor. pil. Józef Mańczak. Najprawdopodobniej w dniu 21 czerwca otrzymał on rozkaz przygotowania eskadry do wyjazdu na Front Galicyjsko-Wołyński. Było to związane z ostatnią dużą ofensywą Ukraińskiej Armii Halickiej, która była siłą zbrojną Zachodnio-Ukraińskiej Republiki Ludowej. Ofensywa ta rozpoczęła się 7 czerwca i zaskoczyła swoim rozmachem polskie dowództwo. Wobec tak niepokojącego położenia militarnego w ostatniej dekadzie czerwca, na osobistą prośbę Naczelnego Wodza Wojska Polskiego, do akcji bojowej w Galicji skierowano z Poznania nową Grupę Wielkopolską (poprzednia wysłana w marcu 1919 roku zdążyła na początku czerwca

powrócić do Wielkopolski, w jej skład wchodziła m.in. I Eskadra Wielkopolska). Dowództwo nad tym związkim operacyjnym powierzono gen. Danielowi Konarzewskiemu. Zgrupowanie otrzymało jako wsparcie lotnicze III Eskadrę Wielkopolską<sup>1</sup>.

W związku z tym ppor. Mańczak nakazał rozpoczęcie prac związanych z przewiezieniem i załadowaniem całego wyposażenia eskadry na tabor kolejowy, oczekujący na dworcu w Górze. Akcja zakończyła się następnego dnia. Wieczorem 22 czerwca, w ramach podziękowania mieszkańcom Góry za gościnne przyjęcie, zorganizowano dla nich i żołnierzy eskadry uroczyste pożegnanie. Nazajutrz jednostka wyruszyła na nowe miejsce stacjonowania. Warto ponadto zaznaczyć, że w dniu wyjazdu sierżantem sztabowym został werkmistrz Tadeusz Koszczyński, a sierżantem obs. Adam Binkowski<sup>2</sup>.

Podczas podróży skład kolejowy eskadry zatrzymał się na Stacji Lotniczej Ławica, gdzie załadowano samolot łącznikowy Albatros B.II 3119/17 (SLŁ 127/17), 100 bomb 12,5 kg i 12 bomb zapalających, a także jeden samochód ciężarowy wraz z kuchnią polową. Na Ławicy pozostawiono Albatrosa C.Ib 13676/17 oraz dwóch pilotów (plut. Emanuela Juraszka i plut. Leona Grynię). Mieli oni przyprowadzić na nowe lotnisko frontowe dwie przydzielone,

---

<sup>1</sup> Ustalono na podstawie: *Sprawozdań o wywiadach lotniczych sporządzonych przez Misję Wojskową Francuską w Polsce*; Centralne Archiwum Wojskowe (dalej: CAW) I.170.3.17; B. Kruszyński, *Poznańscy w wojnie polsko-bolszewickiej 1919–1921*, Wydawnictwo Rebis, Poznań 2010, s. 15–16; M. Niestrawski, *Lotnictwo w wojnie polsko-ukraińskiej 1918–1919*, Muzeum Narodowe Ziemi Przemyskiej, Przemyśl 2019, s. 145–146 oraz M. Klimecki, *Polsko-ukraińska wojna o Lwów i Galicję Wschodnią 1918–1919*, Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa 2000, s. 226–232.

<sup>2</sup> *Dziennik z użytku samochodów III Eskadry wielkopolskiej z dn. 5.07.1919 r.*, CAW I.170.3.6, *Wyciąg z księgi ewidencyjnej sierż. szt. T. Koszczyńskiego*, CAW (kopia w posiadaniu autora) oraz *Teczka personalna A. Binkowskiego*, CAW (kopia w posiadaniu autora).

ale jeszcze niegotowe do odbioru, maszyny (DFW C.V 5014/16 i LVG C.V 3344/17)<sup>3</sup>.

Ostatecznie podczas opuszczania Ławicy na stanie pododdziału znajdowało się pięć samolotów: cztery wywiadowcze (Halberstadt CL II 781/18 (SLŁ 201/18)), Halberstadt CL II SLŁ 203/18, LVG C.V 9885/17 i LVG C.V SLŁ 211/17) oraz jeden łącznikowy Albatros B.II 3119/17 (SLŁ 127/17). Ponadto jednostka posiadała też cztery samochody ciężarowe, jeden samochód osobowy, 36 koni i 15 wozów. W skład personelu latającego i oficerskiego wchodził: ppor. pil. Józef Mańczak (dowódca), por. pil. Józef Hendricks, plut. pil. Leon Grynia (pozostał na Ławicy), plut. pil. Emanuel Juraszek (pozostał na Ławicy), kpr. pil. Stanisław Wrembel i kpr. pil. Czesław Łagoda oraz sześciu obserwatorów/strzelców lotniczych: por. obs. Włodzimierz Iwanow-Kurganowicz (zastępca dowódcy), sierż. sztab. obs. Józef Skoczyński, sierż. obs. Adam Binkowski, kpr. obs. Kazimierz Malinowski, kpr. obs. Józef Klicze, kpr. obs. Kazimierz Gięda oraz oficer rachunkowy ppor. Zbigniew Węsierski. Łączny stan osobowy eskadry liczył czterech oficerów i 138 żołnierzy<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Raport ppłk. Krzyckowskiego skierowany do Inspektora Wojsk Lotniczych w Poznaniu z dn. 24.06.1919 r., CAW I.170.3.10, Spis płatowców przydzielonych do III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 19.06.1919 r., CAW I.170.3.1, Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 19.07.1919 r., CAW I.170.3.1 oraz Wykaz dziesięciodniowy środków bojowych III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 10.11.1919 r., CAW I.301.12.41.

<sup>4</sup> Raport ppłk. Krzyckowskiego skierowany do Inspektora Wojsk Lotniczych z dn. 24.06.1919 r., op. cit., Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 19.07.1919 r., op. cit., Spis lotników i obserwatorów 3-ej poln. esk. lotn. Wielkop., CAW I.170.3.10 oraz Raport dowódcy III Eskadry Wielkopolskiej skierowany do Dowódcy I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej z dn. 13.07.1919 r. o liczbie i stanie wyszkolenia poszczególnych obserwatorów jednostki, CAW I.170.3.10.

## Stryj

Jednostka 26 czerwca rozlokowała się na lotnisku w Stryju, natomiast personel zakwaterowano w leżącej około siedem kilometrów od pola wzlotów miejscowości Uhersko<sup>5</sup>. 28 czerwca ruszyła polska kontrofensywa, która bardzo szybko przełamała pozycje ukraińskie i wyparła nieprzyjaciela z zajętych wcześniej przez niego pozycji. Została jednak po dwóch dniach zatrzymana, z powodu konieczności podciągnięcia odwodów i linii zaopatrzenia. Po wykonaniu tych zadań, 2 lipca, polskie oddziały ponownie przeszły do natarcia. Lotnicy III Eskadry Wielkopolskiej otrzymali w tym czasie zadanie wykonywania lotów rozpoznawczych, połączonych ze zwalczaniem siły żywej przeciwnika<sup>6</sup>.

Pierwsze dwie misje bojowe zostały wykonane 1 lipca 1919 roku. Obie zrealizowała załoga w składzie: plut. pil. Stanisław Wrembel i sierż. obs. Adam Binkowski (łącznie czas dwóch lotów wyniósł 3 godziny i 45 minut). W dokumentacji eskadry zachował się raport tylko jednego lotu. Załoga ta otrzymała zadanie rozpoznania obszaru leżącego między Stryjem a Trembowłą. Podczas przelotu nad Trembowłą, około godz. 10.00, obserwator zauważył na dworcu i przy koszarach większe zgrupowania pododdziałów ukraińskich. W związku z tym pilot zniżył pułap lotu do 400 metrów, a obserwator rozpoczął ostrzał z broni pokładowej. Z powodu zacięcia się karabinu maszynowego – na wysokości 45 metrów – atak został przerwany. Załoga rozpoczęła lot powrotny, podczas którego polską maszynę próbował dogonić ukraiński samolot myśliwski typu Nieuport. Nie udało mu się jednak podjąć walki<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> *Raport pptk. Krzyczkowskiego skierowany do Inspektora Wojsk Lotniczych w Poznaniu z dn. 1.07.1919 r.*, CAW (kopia w posiadaniu autora), *Dziennik użytku samochodów III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 5.07.1919 r.*, op. cit. oraz analiza dokumentacji fotograficznej.

<sup>6</sup> M. Klimecki, op. cit., s. 238.

<sup>7</sup> *Opis lotów bojowych sporządzony przez pchor. pil. Stanisława Wrembla*, CAW (kopia w posiadaniu autora) oraz *Zestawienie lotów bojowych lotnictwa polskiego z lat 1918-1920*, CAW I.300.38.44.

Dzień później (2 lipca 1919 r.) doszło do wypadku lotniczego. Najprawdopodobniej miał on miejsce podczas lądowania, po trwającej 2 godziny i 5 minut misji bojowej. Załogę stanowili: plut. pil. Czesław Łagoda i kpr. obs. Kazimierz Malinowski. Uszkodzeniu uległ samolot LVG C.V 9885/17 wyposażony w silnik Benz Bz.IV o numerze seryjnym 22785. Maszyna została odesłana do naprawy na Stację Lotniczą Ławica. Nazajutrz, przypuszczalnie podczas startu do lotu bojowego, por. pil. Józef Hendricks uszkodził samolot LVG C.V SLŁ 211/17. Rozbity płatowiec odesłano w celu naprawy do III Parku Lotniczego we Lwowie<sup>8</sup>. Najprawdopodobniej przed 7 lipca 1919 roku do Stryja dotarły dwie kolejne maszyny, którymi przylecieli z Ławicy: plut. pil. Emanuel Juraszek i plut. pil. Leon Grynia (DFW C.V 5014/16 i LVG C.V 3344/17). Zapewne razem z nimi (w kabinach obserwatorów) przybyli też dwaj kolejni piloci: kpr. Wiktor Daniel i kpr. Ludwik Juraszek (obaj właśnie ukończyli Szkołę Pilotów na Ławicy)<sup>9</sup>.

### **Brzeżany**

Na początku lipca oddziały wielkopolskie, biorące udział w ofensywie, opanowały kilka miejscowości, co oddaliło lotnisko w Stryju od linii frontu i wymusiło zmianę miejsca stacjonowania jednostki. W związku z tym, najprawdopodobniej już 7 lipca eskadra przeniosła się do dopiero co zdobytych Brzeżan (przynajmniej od 8 lipca 1919 r. była już na miejscu)<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Telegram dowódcy III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 3.07.1919 r. skierowany do I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej w sprawie uszkodzenia samolotów LVG C.V 9885/17 i 211/17, CAW I.170.3.5, *Zestawienie lotów bojowych...*, op. cit. oraz *Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn.1.08.1919 r.*, CAW I.170.3.1.

<sup>9</sup> *Stan płatowców Stacji Lotniczej Ławica nr 15 z dn. 7.07.1919 r. i nr 16 z dn. 14.07.1919 r.*, CAW I.170.3.1 oraz analiza dokumentacji fotograficznej.

<sup>10</sup> B. Kruszyński, op. cit., s. 16; *Dziennik użytku samochodów III Eskadry Wielkopolskiej od 4 do 14.07.1919 r.*, CAW I.170.3.6.

## Stan samolotów na 14 lipca 1919 roku

L.p.	Typ samolotu i numer	Uwagi
1.	Albatros B.II 3199/17 (SLŁ 127/17)	Płatowiec i silnik Benz Bz.III nr 19435 o mocy 150 KM, sprawny
2.	DFW C.V 5014/16	Płatowiec i silnik Benz Bz.IV nr 3389 o mocy 200 KM, sprawny
3.	Halberstadt CL II 781/18 (SLŁ 201/18)	Płatowiec i silnik Mercedes D.III nr 33163 o mocy 160 KM, sprawny
4.	Halberstadt CL II SLŁ 203/18	Płatowiec i silnik Mercedes D.III nr 35775 o mocy 160 KM, sprawny
5.	LVG C.V 3344/17	Sprawny (brak informacji o typie i nr silnika)
6.	LVG C.V SLŁ 211/17	Samolot z silnikiem Benz Bz.IV nr 33898 o mocy 200 KM wysłany do naprawy w III PL we Lwowie.

Opracowano na podstawie analizy: *Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 19.07.1919 r.*, op. cit. oraz *Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 1.08.1919 r.*, op. cit.

15 lipca pododdziały Grupy Wielkopolskiej przeprowadziły się przez rzekę Strypę i przy wsparciu artylerii, zajęły Chmielówkę. Na całej linii frontu oddziały Ukraińskiej Armii Halickiej rozpoczęły odwrót w kierunku rzeki Zbrucz. Jednostka otrzymała zadanie wykonania misji rozpoznawczych i atakowania przygodnych celów nieprzyjacielskich. Obsada w składzie: plut. pil. Stanisław Wrembel i sierż. obs. Adam Binkowski wykonała w tym dniu lot trwający 1 godzinę i 50 minut. Obserwator zbombardował o godz. 6.30 napotkany na szosie pomiędzy Buczaczem a Trembowlą

ukraiński tabor i dodatkowo ostrzelał go z wysokości od 20 do 50 metrów z broni pokładowej. Kolejne trzy loty zostały zrealizowane przez załogi w składzie: ppor. pil. Józef Mańczak i por. obs. Włodzimierz Iwanow-Kurganowicz (misja trwała 1 godz. i 10 minut), plut. pil. Emanuel Juraszek i sierż. sztab. obs. Józef Skoczyński (lot trwał 2 godz.) oraz plut. pil. Leon Grynja i kpr. obs. Kazimierz Giełda (obsada przebywała w powietrzu 1 godz. i 45 minut)<sup>11</sup>.

Następnego dnia (16 lipca 1919 r.) główne siły Ukraińskiej Armii Halickiej rozpoczęły przeprawę przez rzekę Zbrucz, przechodząc tym samym na tereny należące do Ukraińskiej Republiki Ludowej. Żołnierze wielkopolscy w tym czasie zajęli Budzanów i Kopyczyńce, zaś 17 lipca opanowali Husiatyn, leżący nad samym Zbruczem. Działania naziemne ograniczały się do systematycznego zajmowania opuszczanych terenów i małych potyczek z pozostającymi jeszcze na zachodniej stronie rzeki jednostkami nieprzyjaciela<sup>12</sup>.

Od tego momentu działalność lotnictwa skupiła się przede wszystkim na wykonywaniu lotów rozpoznawczych i kurierskich oraz zwalczaniu drobnych grup ukraińskich żołnierzy, które nie zdążyły się jeszcze wycofać. 6 lipca jednostkę opuścił por. obs. Włodzimierz Iwanow-Kurganowicz oraz najprawdopodobniej kpr. obs. Kazimierz Malinowski. Obaj zostali oddelegowani do Francuskiej Szkoły Pilotów. Kurs pilotażu rozpoczął jednak tylko por. obs. Włodzimierz Iwanow-Kurganowicz, zaś kpr. obs. Kazimierz Malinowski trafił ostatecznie do I Eskadry Wielkopolskiej<sup>13</sup>. Tego

<sup>11</sup> *Opis lotów bojowych sporządzony...*, op. cit., *Zestawienie lotów bojowych...*, op. cit.; B. Kruszyński, op. cit., s. 16.

<sup>12</sup> B. Kruszyński, op. cit., s. 16; M. Klimecki, op. cit., s. 241.

<sup>13</sup> *Raport ppłk. Krzyckowskiego skierowany do Inspektora Wojsk Lotniczych w Poznaniu z dn. 17.07.1919 r. o oddelegowaniu por. Włodzimierza Iwanow-Kurganowicza do Francuskiej Szkoły Pilotów*, CAW I.170.3.10, *Raport por. Włodzimierza Iwanow-Kurganowicza skierowany do Inspektora Wojsk Lotniczych w Poznaniu z dn. 17.07.1919 r. o przyjeździe do Poznania*, CAW

dnia lotnicy eskadry wykonali dwa loty rozpoznawcze. Pierwsza załoga w składzie: plut. pil. Stanisław Wrembel i sierż. obs. Adam Binkowski zrealizowała dwugodzinną misję. Druga w składzie: plut. pil. Leon Grynia i kpr. obs. Kazimierz Gięda przebywała w powietrzu 1 godzinę i 35 minut<sup>14</sup>.

Kolejne dwa loty zostały wykonane 17 lipca 1919 roku. Pierwszy lot wykonali plut. pil. Stanisław Wrembel i sierż. obs. Adam Binkowski. Lotnicy otrzymali zadanie ustalenia pozycji własnych oddziałów. Podczas przelotu nad Kopyczyńcami pilot zniżył pułap lotu do 50 metrów, co pozwoliło obserwatorowi potwierdzić obecność w mieście wielkopolskich jednostek. W trakcie dalszego lotu obserwator zrzucił cztery bomby 12,5 kg na ukraiński tabor jadący z Husiatyna do Jarnówki (przypuszczalnie chodzi o miejscowość Jurkowce). Misja trwała 3 godziny i 30 minut. Najprawdopodobniej również tego samego dnia uszkodzony został samolot Halberstadt CL II 781/18 (SLŁ 201/18) z załogą w składzie: plut. pil. Emanuel Juraszek i sierż. sztab. obs. Józef Skoczyński. Podczas przelotu w okolicy Buczacza płatowiec został celnie ostrzelany przez polskich żołnierzy. Jeden z pocisków trafił w śmigło, a drugi w kolektor spalin. Pilot został zmuszony do awaryjnego lądowania pod miastem, podczas którego uszkodzeniu uległ dolny, prawy płat (złamana została główna podłużnica skrzydła) oraz jedno żebro przy kadłubie. Płatowiec został zdemontowany i koleją z Buczacza przetransportowany do eskadry. Ostatecznie samolot postanowiono naprawić własnymi siłami, po przednim pozyskaniu z Ławicy nowego skrzydła

---

I.170.3.13, *Raport por. Włodzimierza Iwanow-Kurganowicza skierowany do Inspektora Wojsk Lotniczych w Poznaniu z dn. 17.07.1919 r. o wyjeździe do Francuskiej Szkoły Pilotów*, CAW I. 170.3.13, *Spis lotników oddelegowanych do Francuskiej Szkoły Pilotów i Szkoły Obserwatorów w Warszawie*, CAW I.170.3.17.

<sup>14</sup> *Zestawienie lotów bojowych...*, op. cit.



i kolektora spalin. Przymuszczalnie tego dnia eskadra przejęła też jeden ukraiński karabin maszynowy i przyczepkę do samochodu ciężarowego<sup>15</sup>.

Dwa dni później (19 lipca 1919 r.) ppor. Mańczak awansował 12 żołnierzy personelu naziemnego na wyższy stopień wojskowy: plutonowym został Franciszek Ziętek, na stopień kaprała awansowali: Marek Langner, Waclaw Woltmann, Władysław Musiał i Michał Szczepaniak, zaś starszymi szeregowymi zostali: Jakub Binkowski, Antoni Gniewowski, Stanisław Kawka, Władysław Konieczny, Jan Łączny, Jan Przewoźniak i Tomasz Sopniewski<sup>16</sup>.

24 lipca dowódca eskadry, wraz z plut. pil. Stanisławem Wremblem, sierż. obs. Adamem Binkowskim oraz dwoma innymi żołnierzami, udał się na stację kolejową w Kopyczyńcach, gdzie zabezpieczył i przejął sprzęt lotniczy pozostawiony tam przez armię ukraińską. Całą historię opisał w Raporcie z 28 lipca skierowanym do Dowódcy I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej:

(...) w Kopyczyńcach stał pociąg z materiałem lotniczym zdobyty od Ukraińców i przeznaczony do Lwowa. Ponieważ zauważyłem, że żołnierze nie fachowcy szukali po wagonach i różne rzeczy zabierali i przypuszczałem, że materiał z niedbalstwem naładowany i bez eskorty, uległby przy transporcie do Lwowa większemu uszkodzeniu lub kradzieży, załadowałem z tego pociągu z pomocą plut. Wrembla, plut.

<sup>15</sup> *Opis lotów bojowych sporządzony...*, op. cit., *Zestawienie lotów bojowych...*, op. cit., *Raport komisji technicznej III Eskadry Wielkopolskiej o uszkodzeniu samolotu Halberstadt CL II 201/18 z dn. 20.07.1919 r. skierowany do Dowódcy I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej*, CAW I.170.3.3, *Telegram Dowódcy III Eskadry Wielkopolskiej skierowany do Dowódcy I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej z dn. 18.07.1919 r. o uszkodzeniu samolotu Halberstadt CL II 201/18*, CAW I.170.3.5 oraz *Raport ppłk. Krzyżkowskiego z dn. 17.07.1919 r. skierowany do Inspektora Wojsk Lotniczych w Poznaniu o zdobyciu przyczepki i karabinu maszynowego*, CAW I.170.3.4.

<sup>16</sup> *Wykaz imienny podoficerów i żołnierzy III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 1.12.1919 r.*, CAW I.301.12.51.

Binkowskiego i dwóch innych żołnierzy eskadry dwa wagony materiału, który uważałem za potrzebny. Wczoraj odesłałem I. wagon do stacji lotniczej.

Najpotrzebniejsze rzeczy pozostawił jednak na stanie swojej jednostki<sup>17</sup>. Wraz z tym transportem na Ławicę odjechali sierż. sztab. Kazimierz Rybicki i kpr. Jan Kundegórski. Obaj zostali oddelegowani do poznańskiej Szkoły Oficerskiej. Ponadto w dniu 3 sierpnia 1919 roku eskadrę opuścił por. pil. Józef Hendricks i udał się na Stację Lotniczą Ławica<sup>18</sup>. Natomiast do jednostki przybyli: ppor. obs. Lucjan Kulikowski (przydzielony 24 lipca, dotarł najprawdopodobniej 30 lipca 1919 r.) oraz dwóch absolwentów poznańskiej Szkoły Obserwatorów: kpr. obs. Kazimierz Szczepański (przybył do jednostki przed 27 lipca 1919 r.) i kpr. obs. Mieczysław Serdecki (dotarł 30 lipca 1919 r.)<sup>19</sup>.

---

<sup>17</sup> *Raport ppor. Mańczaka w sprawie przejęcia sprzętu lotniczego w Kopyczyńcach z dn. 28 lipca 1919 r. skierowanym do Dowódcy I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej*, CAW (kopia w posiadaniu autora) oraz *Dziennik użytku samochodów III Eskadry Wielkopolskiej od 24.07. do 2.08.1919 r.*, CAW I.170.3.6.

<sup>18</sup> *Prośba gen. Macewicza do Dowództwa Głównego z dn. 20.07.1919 r. w sprawie oddelegowania kpr. Kundegórskiego do poznańskiej Szkoły Oficerskiej*, CAW I.170.3.16, *Prośba gen. Macewicza do Dowództwa Głównego z dn. 20.07.1919 r. w sprawie oddelegowania sierż. sztab. Kazimierza Rybickiego do poznańskiej Szkoły Oficerskiej*, CAW I.170.3.16, *Dokumenty personalne K. Rybickiego*, CAW (kopie w posiadaniu autora), *Lista oficerów III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 1.08.1919 r. i z dn. 25.08.1919 r.*, CAW I.170.3.9 oraz *Teczka personalna J. Hendricksa*, CAW (kopia w posiadaniu autora).

<sup>19</sup> Ustalono w oparciu o dokumentację fotograficzną i dokumentację poznańskiej Szkoły Obserwatorów, m.in.: *Raport Dowódcy Szkoły Obserwatorów o przeprowadzeniu egzaminu ustnego dla kursu obserwatorów skierowany do Inspektora Wojsk Lotniczych w Poznaniu z dn. 30.06.1919 r.*, CAW I.170.3.12, *Teczki personalnej M. Serdeckiego, L. Kulikowskiego i K. Szczepańskiego*, CAW (kopie w posiadaniu autora), *Raport gen. Macewicza do Głównego*

W ostatniej dekadzie lipca poważnej rotacji uległ też sprzęt lotniczy. Jednostka oddała na Stację Lotniczą Ławica samolot LVG C.V 3344/17 (uszkodzony w wypadku i odesłany w transporcie z 27 lipca 1919 r.), natomiast odebrała pomiędzy 20 a 31 lipca trzy maszyny: AEG C.IV bez silnika (najprawdopodobniej o numerze 1041/16 i SLŁ 112/16), DFW C.V 6181/17 (przydzielony 20 lipca 1919 r.) oraz LVG C.V 14545/17. 23 lipca przybył też z III Parku Lotniczego we Lwowie naprawiony samolot LVG C.V SLŁ 211/17<sup>20</sup>.

### **Berezowica Wielka**

1 sierpnia 1919 roku jednostka rozpoczęła przebazowanie do Berezowicy Wielkiej (węzłowej stacji kolejowej leżącej około 5 km na południe od Tarnopola). Oddział zostawił na dworcu swój eszelon i najprawdopodobniej w jego pobliżu rozmieścił hangary. Operacja ta była rozłożona w czasie i trwała od 1 do 12 sierpnia. 1 sierpnia załoga w składzie: kpr. pil. Ludwik Juraszek i kpr. obs. Józef Klicze otrzymała zadanie przyprowadzenia samolotu

---

*nodowodzącego W.P. byłego zaboru pruskiego z dn. 23.07.1919 r. w sprawie przydzielenia ppor. Kulikowskiego na stanowisko obserwatora w III Eskadrze Wielkopolskiej, CAW I.170.3.16, Pismo Dowództwa Głównego wydział IIa skierowane do Inspektora Wojsk Lotniczych w Poznaniu z dn. 24.07.1919 r. informujące o zatwierdzeniu ppor. Kulikowskiego na stanowisko obserwatora w III Eskadrze Wielkopolskiej, CAW I.170.3.15 oraz Podanych wyników ustnego egzaminu na obserwatora z dn. 30.06.1919 r., CAW I.170.3.12.*

<sup>20</sup> Ustalono na podstawie analizy: *Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 19.07.1919 r.*, op. cit., *Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 1.08.1919 r.*, op. cit., *Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 8.08.1919 r.*, CAW I.170.3.1, *Wykaz samolotów III Eskadry Wielkopolskiej za miesiąc październik 1919 r. z dn. 1.11.1919 r.*, CAW I. 301.12.20, *Stan płatowców Stacji Lotniczej Ławica nr 16...*, op. cit. oraz *Stan płatowców Stacji Lotniczej Ławica nr 17 z dn. 28.07.1919 r.*, CAW I.170.3.1.

LVG C.V 14545/17 na nowe miejsce stacjonowania w Berezowicy Wielkiej. Podczas lądowania doszło do wypadku, z powodu złamania się podwozia. Ponadto uszkodzeniu uległy dwie dolne płaszczyzny skrzydeł, śmigło oraz kadłub, z którego został wyłamany silnik<sup>21</sup>.

Szczegóły tego nieszczęśliwego zdarzenia przedstawił dowódca jednostki w Raporcie z 1 sierpnia, skierowanym do dowódcy I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej:

(...) lądowanie lotnika było zupełnie normalne, uszkodzenie tak ciężkie zostało spowodowane przez nadzwyczaj zły materiał stolarski i lekkomyślną pracę. Załącza się części zapakowane, które z łatwością jedną ręką z płatowca wyciągnąłem i które z pozoru wyglądały przepisowo przymocowane: szpanty [wręgi samolotu] od motoru i główne holmy [usztywniające kadłub poprzeczne podłużnice] od kadłuba. Wszystkie szpanty i szperówka [klej łączący wręgi i podłużnice] dają się rozłupać na miejscach sklejonych, znak, że klej nic nie był wart, a wbite 4 gwoźdźniki nie mogą być na żaden sposób wystarczające do przymocowania szpantu do holma. Także środkowe drzewo przy szpantach jest poniekąd bardzo kruche i da się łatwo wyłupać. Klej pomiędzy drzewem był miękki jak twaróg, pomimo że samolot w eskadrze sucho w hangarze stał. Gdyby maszyna była zbudowana z średnio dobrego materiału nie powinno się nawet wtenczas zdarzyć, że podwozie się złamie i przy tak małej szybkości, z którą maszyna się na głowę postawiła, pierwsza część kadłuba z motorem się odłamie. Jest więc najlepszy znak wprost lekkomyślnej pracy i złego materiału, którego użycie do budowy samolotów jest karygodnym. O ile mi wiadomo płatowiec ten był reperowany, jeszcze podczas zajęcia stacji przez Niemców. W razie gdyby płatowiec został potem na stacji reperowany, proszę o zbadanie faktu i pociągnięcie winnych do odpowiedzialności za narażenie życia lotnika. Z raportu lotnika Juraszka Ludwika wynika, że płatowiec na stacji przed oddaniem jego do eskadry wcale lotu próbnego nie zrobił. Przy dostarczeniu takich

---

<sup>21</sup> *Zaświadczenie ppor. Mańczaka skierowane do Dowódcy I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej z dn. 1.08.1919 r. o uszkodzeniu samolotu LVG C.V 14545/17, CAW I.170.3.5.*

płatowców na front galicyjski gdzie jest bardzo mało terenów do lądowania żadnej odpowiedzialności za uszkodzenie płatowca lub nieszczęścia na siebie brać nie mogą<sup>22</sup>.

Najprawdopodobniej tego samego dnia awarii uległa też jednostka napędowa Halberstadta CL II SLŁ 203/18 (pękł 5. i 6. cylinder silnika, zdemontowany silnik przed 8 sierpnia odesłano do naprawy w SLŁ)<sup>23</sup>.

### Stan samolotów na 1 sierpnia 1919 roku

L.p.	Typ samolotu i numer	Uwagi
1.	Albatros B.II 3199/17 (SLŁ 127/17)	Płatowiec i silnik Benz Bz.III nr 19435 o mocy 150 KM, sprawny
2.	AEG C.IV bez numeru (najprawdopodobniej 1041/16 nr SLŁ 112/16)	Przybył pomiędzy 20 a 31.07.1919 r. bez silnika
3.	DFW C.V 5014/16	Płatowiec i silnik Benz Bz.IV nr 3389 o mocy 200 KM, sprawny
4.	DFW C.V 6181/17	Płatowiec i silnik Benz Bz.IV nr 25027 o mocy 200 KM, sprawny. Samolot przydzielony ze SLŁ 20.07.1919. Przybył pomiędzy 20 a 31 lipca 1919 r.

<sup>22</sup> *Raport Dowódcy III Eskadry Wielkopolskiej skierowany do Dowódcy I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej z dn. 1.08.1919 r. w sprawie wypadku samolotu LVG C.V 14545/17, CAW I.170.3.5.*

<sup>23</sup> *Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn.1.08.1919 r., op. cit. oraz Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 8.08.1919 r., op. cit.*

5.	Halberstadt CL II 781/18 (SLŁ 201/18)	Płatowiec i silnik Mercedes D.III nr 33163 o mocy 160 KM, niesprawny. W naprawie w eskadrze po uszkodzeniu, brak prawego dolnego płata
6.	Halberstadt CL II SLŁ 203/18	Płatowiec i silnik Mercedes D.III nr 35775, niesprawny – uszkodzona jednostka napędowa została odesłana do naprawy. Przypuszczalnie awaria miała miejsce podczas przebazowania samolotu do Berezowicy Wielkiej
7.	LVG C.V 14545/17	Płatowiec i silnik Benz Bz.IV nr 33071 o mocy 200 KM uszkodzony w wypadku 1 sierpnia 1919 r. Samolot odesłano do naprawy w SLŁ
8.	LVG C.V SLŁ 211/17	Płatowiec i silnik Benz Bz.IV nr 33898 o mocy 200 KM, sprawny. Przybył po naprawie z Lwowa 23 lipca 1919 r.

Opracowano na podstawie analizy: *Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn.1.08.1919 r.*, op. cit., *Stan płatowców Stacji Lotniczej Ławica nr 16...*, op. cit. oraz *Stan płatowców Stacji Lotniczej Ławica nr 17...*, op. cit.

Kolejna nominacja na wyższy stopień wojskowy miała miejsce 3 sierpnia 1919 roku. Dowódca eskadry mianował na stopień kaprała: Kazimierza Grzechowiaka, Antoniego Wieczorka, Jana Krawczyka i Piotra Szablewskiego oraz na stopień starszego szeregowego: Jana Roźniakowskiego, Bronisława Rudeckiego i Józefa Wojciechowskiego<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> *Wykaz imienny podoficerów i żołnierzy III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 1.12.1919 r.*, op. cit.

7 sierpnia 1919 roku Grupę Wielkopolską przydzielono do 3. Dywizji Strzelców Armii gen. Józefa Hallera i skierowano w rejon Moskalówki, gdzie prowadziła działania osłonowe. W tym czasie rozpoczęły się już poważniejsze walki z Armią Czerwoną. Z rozkazu Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego siły Frontu Wołyńskiego i część zgrupowań Frontu Galicyjskiego (27 lipca 1919 r. dotychczasowy Front Galicyjsko-Wołyński został podzielony na dwa fronty – Galicyjski i Wołyński) miały przejść do ofensywy, wspierając tym samym od południa walczące już oddziały Frontu Litewsko-Białoruskiego. Działania zaczepne tych związków rozpoczęły się 11 sierpnia 1919 roku. W walkach z armią bolszewicką brały też udział sprzymierzone z Polską pododdziały Ukraińskiej Armii Ludowej, dowodzone przez atamana Semena Petlurę. Najważniejszym owocem tych zmagania było zdobycie Mińska i twierdzy Bobrujsk. III Eskadra Wielkopolska otrzymała zadanie wykonywania lotów rozpoznawczych i atakowania oddziałów bolszewickich. 12 sierpnia ostatnie dwie maszyny eskadry przebazowano na nowe lotnisko drogą powietrzną. W jednej z załóg znajdowali się: plut. pil. Leon Grynia i ppor. Lucjan Kulikowski. Lecieli oni samolotem DFW C.V 5014/16, podróż trwała 45 minut (od godz. 7.15 do 8.00)<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> B. Kruszyński, op. cit., s. 16–17; S. Pomarański, *Pierwsza wojna polska (1918–1920)*, Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa 1920, s. 150; *Dziennik użytku samochodów III Eskadry Wielkopolskiej od 4 do 14.08.1919 r.*, CAW I.170.3.6 oraz *Wykaz lotów frontowych wykonanych przez lotnika – obserwatora ppor. Kuligowskiego w czasie pobytu w III Eskadrze Wielkopolskiej*, CAW (kopia w posiadaniu autora).

## Stan samolotów od 10 do 20 sierpnia 1919 roku

L.p.	Typ samolotu i numer	Uwagi
1.	Albatros B.II 3199/17 (SLŁ 127/17)	Płatowiec i silnik Benz Bz.III nr 19435 o mocy 150 KM, sprawny
2.	AEG C.IV bez numeru (najprawdopodobniej 1041/16 nr SLŁ 112/16)	Płatowiec bez silnika
3.	DFW C.V 5014/16	Płatowiec i silnik Benz Bz.IV nr 3389 o mocy 200 KM, sprawny
4.	DFW C.V 6181/17	Płatowiec i silnik Benz Bz.IV nr 25027 o mocy 200 KM, sprawny
5.	Halberstadt CL II 781/18 (SLŁ 201/18)	Płatowiec nieczynny, silnik Mercedes D.III nr 33163 o mocy 160 KM, sprawny
6.	Halberstadt CL II SLŁ 203/18	Płatowiec nieczynny, silnik Mercedes D.III nr 35775 o mocy 160 KM został wysłany do naprawy na SLŁ
7.	LVG C.V 14545/17	Płatowiec rozbity w wypadku i odesłany z silnikiem Benz Bz.IV nr 33071 o mocy 200 KM do SLŁ
8.	LVG C.V SLŁ 211/17	Płatowiec i silnik Benz Bz.IV nr 33898 o mocy 200 KM, sprawny

Opracowano na podstawie analizy: *Raport dziesięciodniowy o stanie środków bojowych III Grupy Lotniczej od 10 do 20.08.1919 r.*, op. cit. oraz *Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 8.08.1919 r.*, op. cit.



W dniu 16 sierpnia jednostka wykonała dwie kolejne misje rozpoznawcze. W akcjach tych brały udział załogi w składzie: plut. pil. Stanisław Wrembel i sierż. obs. Adam Binkowski (lot trwał 2 godz.) oraz plut. pil. Leon Grynia i kpr. obs. Kazimierz Giełda (misja trwała 1,35 godz.). Nazajutrz (17 sierpnia 1919 r.) ponownie wykonano dwa loty, w których uczestniczyły następujące obsady: plut. pil. Stanisław Wrembel i sierż. obs. Adam Binkowski (czas lotu 3,30 godz.) oraz plut. pil. Emanuel Juraszek i sierż. sztab. obs. Józef Skoczyński (czas lotu 2,40 godz.). W dniu 18 sierpnia kpr. pil. Ludwik Juraszek i ppor. obs. Lucjan Kulikowski zrealizowali lot kurierski, którego celem było odnalezienie sztabu Grupy Wielkopolskiej. Lotnicy na samolocie DFW C.V 5014/16 wystartowali z lotniska w Berezowicy o godz. 7.10 i wylądowali na polu przy wsi Kuncza o godz. 9.25, nawiązując łączność ze sztabem Grupy. Do lotu powrotnego wystartowali o godz. 13.10 i szczęśliwie wylądowali na własnym lotnisku o godz. 14.30. Ta sama obsada wykonała 20 sierpnia 1919 roku kolejny lot wywiadowczy. Lotnicy otrzymali zadanie rozpoznania linii kolejowej po trasie: Tarnopol – Zbaraż – Starokonstantynów – Swiatoc (gdzie mieli wylądować i zdać meldunek z lotu w sztabie Grupy Wielkopolskiej). Wystartowali na samolocie DFW C.V 5014/16 o godz. 7.00 i wylądowali w miejscowości Swiatoc o godz. 10.05. W raporcie zawarli następujące spostrzeżenia: „ (...) w Szepietówce stoi pociąg pancerny nieprzyjaciela pod parą. Na stacji Pliszna [przypuszczalnie Plesna – RK] na północ od Starokonstantynowa pociąg wojskowy w składzie 35 wagonów towarowych. Na linii demarkacyjnej dyslokacji nieprzyjaciela nie widać”. Obsada wystartowała do lotu powrotnego o godz. 11.00 i z uwagi na awarię silnika, musiała wylądować przymusowo w pobliżu Zbaraża o godz. 12.00. Maszyna podczas przyziemienia skapotowała. Uszkodzeniu uległo śmigło, zaś sam samolot został zdemontowany i koleją przetransportowany do eskadry<sup>26</sup>.

<sup>26</sup> Zestawienie lotów bojowych..., op. cit., *Opis lotów bojowych sporządzony...*, op. cit., *Raport z lotu bojowego kpr. Juraszka i ppor. Kuligowskiego*

Kolejny lot bojowy miał miejsce 23 sierpnia 1919 roku. Obsada, składająca się z ppor. pil. Józefa Mańczaka i kpr. obs. Józefa Kliczego, wykonała na samolocie Halberstadt CL II 781/18 (SLŁ 201/18) zadanie rozpoznania linii kolejowej po trasie: Berezowica – Tarnopol – Zbaraż – Szepietówka – Berezowica, połączone z bombardowaniem. Raport z lotu zawiera następujące uwagi: „(...) w Szepietówce na środkowym torze pociąg pancerny, po bokach dwa towarowe widocznie z wojskiem po 20 wagonów i 2 lokomotywy pod parą. Zrzucano 6 bomb, które eksplodowały na torach, jedna w pobliżu opancerzonego pociągu. Wyraźnie, w Szepietówce koncentrują się siły nieprzyjacielskie”<sup>27</sup>. Po locie okazało się, że nastąpiła pomyłka w określeniu przynależności zbombardowanych jednostek. Nie były to wojska bolszewickie, a sprzymierzone z Polską pododdziały Ukraińskiej Armii Ludowej, dowodzone przez atamana Semena Petlurę. Sprawa zakończyła się telegraficznym upomnieniem dowódcy III Eskadry Wielkopolskiej ppor. pil. Józefa Mańczaka przez Szefa Sztabu Frontu Galicyjskiego płk. Edmunda Kesslera<sup>28</sup>.

Przypuszczalnie pomiędzy 20 a 23 sierpnia do jednostki dotarł, ze Stacji Lotniczej Ławica, samolot LVG C.V 14612/17 (SLŁ 214/17). Maszyna 23 sierpnia została rozbita przez plut. pil. Emanuela Juraszka podczas wykonywania lotu próbnego. W protokole uszkodzenia zawarto następujący opis wypadku: „(...)

---

z dn. 20.08.1919 r., CAW I.301.12.30 oraz *Wykaz lotów frontowych wykonanych...*, op. cit.

<sup>27</sup> *Raport z lotu bojowego z dn. 23.08.1919 r. sporządzony przez Dowódcę III Grupy Lotniczej III, CAW I.301.12.30, Zestawienie lotów bojowych...*, op. cit., *Sprawozdanie z wywiadów lotnictwa nr 21 sporządzonego przez Misję Wojskową Francuską w Polsce*, CAW I.170.3.17, *Wniosek o odznaczenie orderem Virtuti Militari kpt. Józefa Mańczaka*, CAW (kopia w posiadaniu autora).

<sup>28</sup> *Telegram płk. Edmunda Kesslera z dn. 27.08.1919 r.*, CAW (kopia w posiadaniu autora).

lotnik za rychło brał gaz precz, nie doleciał lotniska, dał znów gaz, uchwycił maszynę za wysoko, później uderzył pierw prawym kołem o ziemię, tak, że samolot lewym skrzydłem o ziemię uderzył. Uszkodzono: lewą dolną płaszczyznę skrzydła, śmigło, silnik wypadł zupełnie z kadłuba, podwozie, koło i suwadło połamane. Samolot oddany do naprawy do Stacji Lotniczej Ławica<sup>29</sup>. Natomiast w dniu 24 sierpnia po raz drugi odesłano do naprawy w III Parku Lotniczym we Lwowie samolot LVG C.V SLŁ 211/17<sup>30</sup>.

### Stan samolotów na dzień 27 sierpnia 1919 roku

L.p.	Typ samolotu i numer	Uwagi
1.	Albatros B.II 3199/17 (SLŁ 127/17)	Płatowiec nieczynny z uwagi na uszkodzenie części podwozia (w raporcie – „zapotrzebowanie na trzewik podwozia”), silnik Benz Bz.III nr 19435 o mocy 150 KM, sprawny
2.	AEG C.IV bez numeru (najprawdopodobniej 1041/16 nr SLŁ 112/16)	Płatowiec bez silnika

<sup>29</sup> *Protokół uszkodzenia samolotu LVG C.V 214/14 z dn. 28.08.1919 r.*, CAW (kopia w posiadaniu autora).

<sup>30</sup> *Stan płatowców Stacji Lotniczej Ławica nr 18 z dn. 4.08.1919 r. i nr 19 z dn. 11.08.1919 r.*, CAW I.170.3.1, *Protokół uszkodzenia samolotu LVG C.V 214/14 z dn. 28.08.1919 r.*, CAW (kopia w posiadaniu autora), *Raport dziesięciodniowy o stanie środków bojowych III Grupy Lotniczej od 10 do 20.08.1919 r.*, CAW I.301.12.41 oraz *Raport dziesięciodniowy o stanie środków bojowych III Grupy Lotniczej od 20 do 31.08.1919 r.*, CAW I.301.12.41.

3.	DFW C.V 5014/16	Płatowiec i silnik Benz Bz.IV nr 3389 o mocy 200 KM, sprawny
4.	DFW C.V 6181/17	Płatowiec i silnik Benz Bz.IV nr 25027 o mocy 200 KM, sprawny
5.	Halberstadt CL II 781/18 (SLŁ 201/18)	Płatowiec i silnik Mercedes D.III nr 33163 o mocy 160 KM, sprawny
6.	Halberstadt CL II SLŁ 203/18	Płatowiec nieczynny. Silnik Mercedes D.III nr 35775 o mocy 160 KM został wysłany do naprawy na SLŁ
7.	LVG C.V SLŁ 211/17	Płatowiec z silnikiem Benz Bz.IV nr 33898 o mocy 200 KM odesłano do naprawy w dn. 24 sierpnia 1919 r. do III PL we Lwowie
8.	LV C.V SLŁ 214/17	Przybył pomiędzy 20 a 23 sierpnia 1919 r. Uszkodzony podczas lotu próbego 23 sierpnia 1919 r. Odesłany z silnikiem Benz Bz.IV nr 34537 o mocy 200 KM do naprawy w SLŁ

Opracowano na podstawie analizy: *Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 27.08.1919 r.*, CAW I.170.3.1 oraz *Raport dziesięciodniowy o stanie środków bojowych III Grupy Lotniczej od 10 do 20.08.1919 r.*, op. cit.

Najprawdopodobniej 28 sierpnia do eskadry dołączył por. obs. Paweł Krenz<sup>31</sup>. Następnego dnia (29 sierpnia 1919 r.) załoga w składzie: kpr. pil. Ludwik Juraszek i ppor. obs. Lucjan Kulikowski zbadała obszar od Podwołoczysk do Proskurowa. Lotnicy wystartowali na samolocie DFW C.V 5014/16 o godz. 8.30 i wylądowali szczęśliwie na własnym lotnisku o godz. 10.00<sup>32</sup>.

2 września kierownik warsztatów na Stacji Lotniczej Ławica ppor. Franciszek Gruszkiewicz skierował do Biura Głównego SLŁ swój raport, dotyczący zarzutów postawionych przez dowódcę III Eskadry Wielkopolskiej w sprawie uszkodzenia samolotu LVG C.V 14545/17. Dokument ten zawierał następujące uwagi:

Płatowiec LVG C.V 14545/17 znajdował się od dnia 19.05-11.07.19. w reperacji w warsztatach stacji lotniczej w Ławicy. Przy płatowcu zostały następujące części naprawione: lewe dolne i lewe górne skrzydło, główny holm i przedni szpant przy kadłubie. Po wykończeniu zbadałem takowy i po wypróbowaniu silnika uznałem płatowiec jako gotowy do wzlotów. Z pozostałych mi do dyspozycji raportów dziennych, które wtenczas nie były jeszcze zaopatrzone w wszelkie szczegóły, nie jest możliwym stwierdzić, czy płatowiec został ulatany. St. kapral Lehman, kierownik hangaru, w którym płatowiec wykończono, twierdził, iż takowy został przez pilota Galusika ulatany. Nadesłany nam z III eskadry kadłub nosi ślady ciężkiego uderzenia, przy którym główne holmy zostały złamane. Holm, który u nas naprawiono nie puścił w miejscu klejenia, tylko złamał się w zupełnie zdrowym miejscu, pomimo to, że ppor. Mańczak twierdzi, iż klej był miękki jak twaróg. III-cia eskadra raportuje, płatowiec został uszkodzony przy zupełnie normalnym

---

<sup>31</sup> *Raport pplk. Krzyczkowskiego skierowany do Inspektora Wojsk Lotniczych w Poznaniu z dn. 28.08.1919 r. o przydzieleniu por. Krenza do III Eskadry Wielkopolskiej, CAW I.170.3.10. oraz Teczka personalna P. Krenza, CAW (kopia w posiadaniu autora).*

<sup>32</sup> *Raport z lotu bojowego złożony przez Dowódcę III Grupy Lotniczej skierowany do Szefa Lotnictwa w Warszawie w dn. 1.09.1919 r., CAW I.301.12.30, Wykaz lotów frontowych wykonanych..., op. cit. oraz Zestawienie lotów bojowych..., op. cit.*

lądowaniu. Uszkodzenie tego rodzaju jest przy normalnym lądowaniu niemożliwe. Twierdzenie ppor. Mańczaka, jakoby płatowiec był za czasów niemieckich naprawiany, rozmija się z prawdą. Również twierdzenie, co do lekkomyślnej pracy są zupełnie nieuzasadnione<sup>33</sup>.

Przypuszczalnie ostatni lot na froncie ukraińskim lotnicy eskadry wykonali 4 września 1919 roku. Załoga w składzie kpr. pil. Ludwik Juraszek i ppor. obs. Lucjan Kulikowski otrzymała zadanie przeprowadzenia rozpoznania terenu od Podwołoczysk do Proskurowa. Lotnicy wystartowali na samolocie DFW C.V 5014/16 o godz. 8.25 i wylądowali szczęśliwie na własnym lotnisku o godz. 10.40<sup>34</sup>.

### Stan samolotów na 8 września 1919 roku

L.p.	Typ samolotu i numer	Uwagi
1.	Albatros B.II 3199/17 (SLŁ 127/17)	Płatowiec nieczynny z uwagi na uszkodzenie części podwozia (w raporcie – „zapotrzebowanie na trzewik podwozia”), silnik Benz Bz.III nr 19435 o mocy 150 KM, sprawny
2.	AEG C.IV bez numeru (najprawdopodobniej 1041/16 nr SLŁ 112/16)	Płatowiec bez silnika
3.	DFW C.V 5014/16	Płatowiec i silnik Benz Bz.IV nr 3389 o mocy 200 KM, sprawny

<sup>33</sup> *Raport kierownika warsztatów ppor. Gruszkiewicza skierowany do Biura Głównego Stacji Lotniczej Ławica z dn. 2.09.1919 r., CAW I.170.3.5.*

<sup>34</sup> *Wykaz lotów frontowych wykonanych..., op. cit. oraz Zestawienie lotów bojowych..., op. cit.*

4.	DFW C.V 6181/17	Płatowiec i silnik Benz Bz.IV nr 25027 o mocy 200 KM, sprawny
5.	Halberstadt CL II 781/18 (SLŁ 201/18)	Płatowiec i silnik Mercedes D.III nr 33163 o mocy 160 KM, sprawny
6.	Halberstadt CL II SLŁ 203/18	Płatowiec nieczynny. Silnik Mercedes D.III nr 35775 o mocy 160 KM został wysłany do naprawy na SLŁ
7.	LVG C.V SLŁ 211/17	Płatowiec z silnikiem Benz Bz.IV nr 33898 o mocy 200 KM w naprawie w III PL we Lwowie

Opracowano na podstawie analizy: *Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 8.09.1919 r.*, CAW I.170.3.1.

Jednostka 15 września wyruszyła na Stację Lotniczą Ławica. Przynajmniej 18 września przebywała we Lwowie, skąd zabrała z III Parku Lotniczego naprawiany tam samolot LVG C.V SLŁ 211/17. Przypuszczalnie na poznańskie lotnisko eskadra dotarła 20 września 1919 roku<sup>35</sup>.

Podczas podróży powrotnej na dworcu kaliskim w Łodzi miał miejsce nieprzyjemny incydent, który szczegółowo opisał dowódca eskadry w swoim raporcie skierowanym do dowódcy I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej:

<sup>35</sup> Ustalono na podstawie analizy treści następujących dokumentów: *Raport Dowódcy III Eskadry Wielkopolskiej skierowany do Dowódcy I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej z dn. 12.12.1919 r. w sprawie pobicia Żydów na dworcu kaliskim w Łodzi*, CAW I.300.39.10, *Tygodniowy raport o stanie płatowców III Eskadry Wielkopolskiej z dn. 28.09.1919 r.*, CAW I.170.3.1 oraz dokumentacji fotograficznej.

Na pismo I. Grupy z dnia 15.X.19. Nr. 3248 melduję: Dnia 19.IX.19. stał transport Eskadry kilka godzin przed dworcem Kaliskim w Łodzi, będąc już 5. dni w drodze z Tarnopola. Kierownik ruchu oświadczył, iż najpierw pociąg osobowy odejdzie przed transportem Eskadry. Zawiadomiłem dla tego żołnierzy, aby sobie mogli rzeczy spożywcze w poczekalni na dworcu kupić, sam zostałem w pociągu. Słyszac o biciu Żydów udałem się natychmiast na dworzec wraz z ppor. Węsierskim. Twierdzenie ppor. Klonowskiego nie zgadza się z faktem, ponieważ żołnierze na mój rozkaz stawić się do zbiórki, natychmiast stanęli do szeregu, po czym ich dałem przez jednego kaprała do pociągu eskadry odprowadzić. Żołnierze eskadry zostali do występku przez cywilistów Polaków spowodowani, którzy im opowiadali, iż parę dni temu Żydzi w Łodzi zabili 2-ch Halerczyków i że mają Żydów za to tak samo zbić jak inne transporty Wielkopolskie, które wczoraj przez Łódź z frontu Galicyjskiego przejeżdżały. Kilku żołnierzy z Komendy Dworca z zajścia się śmiali i nie przedsięwzięli żadnych kroków żeby żołnierzy eskadry uspokoić. Przeciwnie dochodząc do dworca słyszałem jak jeden z wartowników dworca do żołnierza eskadry mówił, dlaczego on też Żydów nie tłucze. Po odprowadzeniu żołnierzy do pociągu eskadry zwróciłem im uwagę na niegodne postępowanie i udzieliłem ostrą nagane. Nazwiska wszystkich stwierdzić nie było możliwe, bo pociąg zaraz ruszył. Aresztem przestępców karać nie mogłem, ponieważ w tym zajściu brało udział przeszło 100 żołnierzy<sup>36</sup>.

Swoje wnioski z pobytu na Ukrainie dowódca eskadry ppor. pil. Józef Mańczak opisał w następujący sposób:

(...) wojna na tym froncie miała przez cały czas pobytu eskadry charakter ruchomej. Loty wywiadowcze mogły się odbywać z wszelką swobodą, gdyż środki ochronne przeciwnika na ziemi i w powietrzu, nie były całkiem zorganizowane. Praca lotników jednak natrafiła na największe trudności z powodu wszelkiego braku zrozumienia zadań lotnictwa przez dowództwo. Związku telefonicznego przeważnie nie było wcale,

---

<sup>36</sup> *Raport Dowódcy III Eskadry Wielkopolskiej skierowany do Dowódcy I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej z dn. 12.12.1919 r. w sprawie pobicia Żydów...*, op. cit.



a o ile był, to telefonogram szedł kilka dni. Sztab dywizji nie zawiadamiał w ogóle o zmianie miejsca pobytu, ani o przebiegu linii frontowej. Natomiast wymagano, aby samoloty lądowały codziennie przy sztabie, przy czym ani nie umiano wyszukać odpowiedniego lotniska, ani też nie wykładano umówionego znaku. Oddziały telefoniczne nie były pouczane o ważności telefonogramów lotniczych i zdarzały się również wypadki ostrzeliwania naszych samolotów przez własne wojska. Eskadra była od frontu i sztabu dywizji zawsze bardzo oddalona, a zmuszona była do tego przez brak kolei. Uwaga I – konieczna jest bezpośrednia linia telefoniczna ze sztabem dywizji i w ogóle jak najściślejsza łączność i informowanie się wzajemnie. Pożądanym by było, na wzór armii niemieckiej stałe odkomenderowanie jednego lotnika-obszernika jako oficera łączności. Uwaga II – wojska telefoniczne winne być poinformowane, że telefonogramy lotnicze stają zaraz na drugim miejscu po operacyjnych. Uwaga III – wszystkie oddziały wojskowe należy pouczać, aby ogień na samoloty otwierano dopiero po wyraźnym rozpoznaniu ich odznak jako nieprzyjacielskich. Uwaga IV – wobec niedomagania komunikacji kolejowej pożądanym byłoby wyposażenie Eskadry w tak dostateczną ilość środków komunikacyjnych, by niezależnie od kolei móc obrać miejsce postoju<sup>37</sup>.

### **ks. Robert Kulczyński SDB**

---

<sup>37</sup> *Działalność, doświadczenia frontowe i uwagi III Eskadry Wielkopolskiej opracowane przez Dowódcę III Eskadry Wielkopolskiej w dn. 14.01.1920 r., CAW I.301.12.16.*

## BIOGRAFIA

### ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

#### Centralne Archiwum Wojskowe

Inspektorat Wojsk Lotniczych b. zaboru pruskiego

- CAW I.170.3.1-17

Szefostwo Lotnictwa Naczelnego Dowództwa

- CAW I.301.12.16
- CAW I.301.12.20
- CAW I.301.12.30
- CAW I.301.12.41
- CAW I.301.12.51

Inspektorat Wojsk Lotniczych

- CAW I.300.39.10

Dowództwo Wojsk Lotniczych

- CAW I.300.38.44

### Opracowania

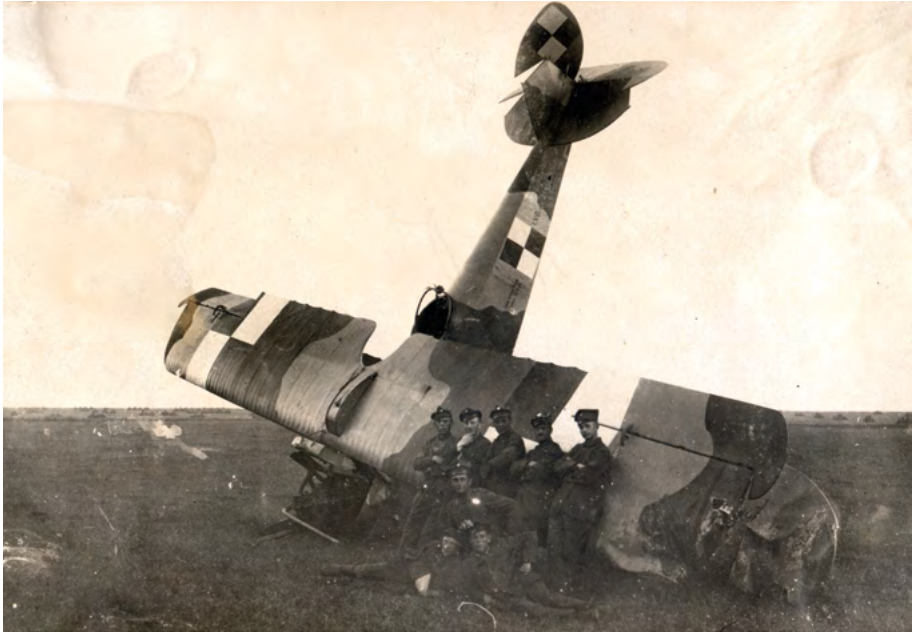
- Klimecki Michał, *Polsko-ukraińska wojna o Lwów i Galicję Wschodnią 1918–1919*, Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa 2000.
- Kruszyński Bartosz, *Poznańczycy w wojnie polsko-bolszewickiej 1919–1921*, Wydawnictwo Rebis, Poznań 2010.
- Niestrawski Mariusz, *Lotnictwo w wojnie polsko-ukraińskiej 1918–1919*, Muzeum Narodowe Ziemi Przemyskiej, Przemyśl 2019.
- Pomarański Stefan, *Pierwsza wojna polska (1918–1920)*, Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa 1920.



Ppor. pil. Józef Mańczak, dowódca III Eskadry Wielkopolskiej.  
Fot. ze zbiorów autora



Uroczyste powitanie żołnierzy III Eskadry Wielkopolskiej w Brzeżanach. Fotografia wykonana na tle budynku Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”. Fot. ze zbiorów autora



Fotografia dokumentująca wypadek samolot LVG C.V 14612/17 (SLŁ 214/17). Maszyna została uszkodzona podczas lotu próbnego 23.08.1919 r. przez plut. pil. Emanuela Juraszka. Fot. ze zbiorów autora



Fotografia samolotu Halberstadta CL.II (Bay) 781/18 (SLŁ 201/18) i lotników III Eskadry Wielkopolskiej – ppor. pil. Józefa Mańczaka (po lewej) oraz ppor. obs. Lucjana Kulikowskiego (po prawej). Obecność uzbrojenia strzeleckiego sugeruje, że fotografia mogła zostać wykonana przed lotem bojowym maszyny w dniu 23 sierpnia 1919 roku. Fot. ze zbiorów autora