

MARIUSZ NIESTRAWSKI

Koncepcja rozwoju polskich Wojsk Lotniczych autorstwa majora pilota Stanisława Jasińskiego z końca 1920 roku

W październiku 1920 r. Polska podpisała zawieszenie broni z bolszewicką Rosją. Konflikt o kształt granicy wschodniej Wojsko Polskie kończyło w chwale zwycięzcy. W czasie tej wojny swoją wartość udowodniło między innymi polskie lotnictwo. Do ostatnich dni działań wojennych polskie samoloty były obecne ponad linią frontu, a liczne rozkazy pochwalne dowódców poszczególnych polskich armii jednoznacznie wskazywały na znaczenie wsparcia samolotów z biało-czerwonymi szachownicami na skrzydłach. Ofiarna służba polskich lotników miała jednak swoją cenę, oczywiste było wycieńczenie Wojsk Lotniczych, przede wszystkim pod względem materiałowym.

Podpisany rozejm i wielkie szanse na zawarcie traktatu pokojowego zmieniły perspektywę, z której spoglądano na Wojsko Polskie, w tym na Wojska Lotnicze. W nowej sytuacji oczywista była konieczność przeprowadzenia zmian. Celem niniejszego artykułu jest zaprezentowanie koncepcji powojennej reorganizacji polskiego lotnictwa, którą pod koniec 1920 r. wyraził mjr pil. Stanisław Jasiński. Pokrótce scharakteryzowana zostanie postać Stanisława Jasińskiego, następnie opisane zostaną plany tego oficera względem zwiększenia liczby eskadr i zadań, które lotnictwo powinno wykonywać w czasie ewentualnego wznowienia wojny z Rosją Radziecką. Kolejną część rozważań będzie dotyczyła sprawy samolotów, za zakupem których opowiadał się Jasiński i wreszcie kwestii rozbudowy personelu lotnictwa. Na koniec przedstawiony zostanie rzeczywisty rozwój polskiego lotnictwa z zaakcentowaniem punktów, które były istotne dla Jasińskiego.

Temat wizji lotnictwa autorstwa mjr. Stanisława Jasińskiego wydaje się w polskiej literaturze nieco zapomniany. Owszem, o samym fakcie przemysłu Jasińskiego na temat organizacji i zadań lotnictwa informuje wiele książek i artykułów, ale trudno doszukać się w nich szczegółów. Sztandarowa praca

poświęcona polskiemu lotnictwu w latach 1918–1920 – *Ku czci poległych lotników*¹ – wiele miejsca poświęca pokojowej organizacji Wojsk Lotniczych, lecz sprawę wizji rozwoju autorstwa Jasińskiego całkowicie pomija.

Podobnie Hubert Mordawski w swoich dwóch książkach poświęconych Wojskom Lotniczym odpowiednio w latach 1918–1920² oraz 1920–1939³ skupił się na rzeczywistej ścieżce rozwoju polskich Wojsk Lotniczych, natomiast pominął teoretyczne rozważania Jasińskiego.

W związku z wyżej opisanym stanem literatury artykuł ten musiał zostać w znacznej mierze oparty na źródłach archiwalnych. Szczególnie istotną rolę odegrało Archiwum Akt Nowych w Warszawie (teczki „Akta instytucji wojskowych” oraz „Attaché wojskowi przy rządach państw kapitalistycznych”). Duże znaczenie miała też kwerenda w Centralnym Archiwum Wojskowym Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie (teczki „Szefostwa lotnictwa Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego” oraz „Generalnego Inspektora Wojsk Technicznych Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego”).

Major pilot Stanisław Jasiński urodził się w 1891 r. w Okrześniętach koło Kołomyi, na terenie zaboru austriackiego. Przed wybuchem pierwszej wojny światowej podjął studia w Akademii Górniczej w Loeben, był też związany z polskim ruchem paramilitarnym. Jego droga do lotnictwa była dosyć charakterystyczna dla wielu polskich oficerów tego czasu. 1 sierpnia 1914 r. został powołany do austro-węgierskiej kawalerii (1 Pułku Ułanów Rittersa von Brudermanna wchodzącego w skład 21 Brygady Kawalerii 4 Dywizji Kawalerii). W kolejnym roku ukończył szkołę oficerską kawalerii. Jego przygoda z lotnictwem zaczęła się od funkcji obserwatora, co także było typowe dla oficerów lotnictwa w latach I wojny światowej. W maju 1916 r. ukończył kurs w Szkole Obserwatorów w Wiener Neustadt. Od grudnia 1916 r. przez mniej więcej piętnaście miesięcy latał na froncie jako obserwator we *Fliegerkompanie 10* (10 Kompanii Lotniczej) oraz *Fliegerkompanie 46*. W ostatnim roku Wielkiej Wojny przeszkolił się w pilotażu podstawowym, a później w pilotażu myśliwskim. Jako porucznik pilot pod koniec wojny został dowódcą *Fliegerkompanie 37*⁴.

1 listopada 1918 r. Stanisław Jasiński wstąpił do Wojska Polskiego. Wobec faktu, że w tym czasie do polskiego lotnictwa zgłosiła się dość liczna grupa wyższych stopniem oficerów z dawnej armii rosyjskiej, porucznik Jasiński nie miał możliwości stać się jedną z najważniejszych postaci

¹ *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, pod red. M. Romeyki, Warszawa 1933.

² H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920. Narodziny i walka*, Wrocław 2009.

³ *Idem*, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939. Od tryumfu do tragedii*, Wrocław 2011.

⁴ J. Kędzierski, *Stanisław Jasiński (1891–1932)*, „Skrzydłata Polska” 1964, nr 47, s. 8. Zob. też: H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920...*, s. 13; A. Olejko, *Działania lotnicze w rejonie Lwów–Przemyśl zimą 1918–1919 r.* „Rocznik Przemyski” 2008, t. XLIV, z. 1, s. 191.

w polskim lotnictwie. Zanim jednak nastąpiło scalenie polskiego lotnictwa, na każdym z ważniejszych polskich lotnisk oddolnie tworzyły się zgrupowania lotnicze. Na ich czele stawali najbardziej doświadczeni lotnicy. Jasiński znalazł się na krakowskim lotnisku Rakowice i był tam jednym z oficerów o największym autorytecie. Powierzono mu organizację I Eskadry Bojowej (późniejszej 5 Eskadry Wywiadowczej)⁵. Od stycznia 1919 r. eskadra Jasińskiego brała udział w ciężkich walkach z Ukraińcami, będąc jedną z najwaleczniejszych polskich eskadr na obszarze Galicji Wschodniej. Przez pewien czas awansowany na rotmistrza Jasiński dowodził też zgrupowaniem składającym się z jego eskadry oraz dowodzonej przez ppor. pil. Wiktora Pniewskiego 1 Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej⁶. Na czele eskadry pozostawał do stycznia 1920 r. Później Jasińskiego wyznaczono zastępcą szefa Departamentu III Żeglugi Powietrznej MSWojsk. gen. ppor. Gustawa Macewicza. W sierpniu został natomiast mianowany szefem lotnictwa. Do jego obowiązków należało dowodzenie lotnictwem na froncie. Jasiński był doradcą i wykonawcą woli szefa Sztabu Generalnego na płaszczyźnie lotniczej. Miał też doradzać i informować w sprawach lotniczych przy sztabach związków operacyjnych, a także decydować o przyznawaniu uzupełnień w personelu i sprzęcie. Mógł też sugerować zmiany w programach szkolenia i zaopatrzeniu technicznym. Za pośrednictwem dowódców grup lotniczych podporządkowano mu wszystkie eskadry uczestniczące w walce na froncie. Szefem lotnictwa Jasiński pozostał do końca wojny, jeszcze w 1920 r. otrzymując awans na majora⁷.

W sierpniu 1921 r. mjr pil. Stanisław Jasiński został szefem Wydziału I Ogólnoorganizacyjnego w Departamencie IV Żeglugi Powietrznej MSWojsk.⁸ W latach 1922–1923 Jasiński przebywał na kursie doszkolenia w Wyższej Szkole Wojennej, którą ukończył uzyskując tytuł oficera Sztabu Generalnego. W 1924 r. awansowany na podpułkownika a w 1925 r. przez dość krótki czas był Wojskowym Komisarzem Lotniczym w Oddziale IV Sztabu Generalnego. Następnie na własną prośbę został przesunięty do rezerwy, do czynnej służby powrócił w 1928 r. Początkowo pełnił stanowisko

⁵ *Ku czci...*, s. 150. Zob. też: T. Kmiecik, *Działania lotnicze w Polsce Południowej w latach 1918–1919* [w:] *Działania militarne w górach*, Rzeszów–Warszawa 1996, s. 46; H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920...*, s. 12.

⁶ T. J. Kopański, *Lotnictwo polskie w kampanii polsko-ukraińskiej 1918–1919*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1990, s. 145–147, 155; Zob. też: H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920...*, s. 111–118, 135.

⁷ M. Niestrawski, *Polskie wojska lotnicze w okresie walk o granice państwa polskiego (1918–1921)*, t. I: *Początki, organizacja, personel i sprzęt*, Oświęcim 2017, s. 87–89, 94–95.

⁸ Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej: AAN), Attachés wojskowi przy rządach państw kapitalistycznych, sygn. 1191.II.58.1, Pokojowa organizacja Ministerstwa Spraw Wojskowych z 16 VII 1921 r., k. 116.

zastępcy dowódcy 6 Pułku Lotniczego, później był pierwszym zastępcą szefa Departamentu Aeronautyki MSWojsk. i wreszcie został dowódcą 3 Grupy Lotniczej. Pozostawał na stanowisku do 10 sierpnia 1932 r., gdy zginął w wypadku samochodowym, w którym uczestniczył także szef Departamentu Aeronautyki płk pil. Ludomił Rayski⁹.

Stanisław Jasiński był oficerem zarówno posiadającym doświadczenie bojowe, jak i przyzwyczajonym do pracy sztabowej. Mając świeżo w pamięci obraz polskiego lotnictwa w latach walk o granice Polski, pod koniec 1920 r. mjr pil. Stanisław Jasiński w wielu dokumentach wyraził swoje opinie na temat przyszości polskiego lotnictwa.

W chwili zakończenia walk z bolszewikami Wojsko Polskie dysponowało 19 eskadrami lotniczymi. Pięć z nich miało charakter myśliwski (obok dotychczas istniejących 7, 13, 15 i 19 w eskadrę myśliwską przekształcono 18 Eskadrę Wywiadowczą), jedna niszczycielski, a pozostałe wywiadowczy.

Jednakże na kilka miesięcy przed podpisaniem ryskiego traktatu pokojowego kwestia liczby eskadr budziła wątpliwości. W środowisku oficerów lotnictwa panowała opinia o konieczności nie tylko wypełnienia braków sprzętowych i personalnych we wszystkich eskadrach, ale także powołania do życia kolejnych eskadr. Już w październiku 1920 r. w czasie konferencji na temat programu lotnictwa na przyszły rok ustalono swego rodzaju plan minimalny, w którym podkreślano, że Polska powinna posiadać 24 eskadry lotnicze: 14 wywiadowczych, 8 myśliwskich i 2 niszczycielskie¹⁰.

Dla mjr. Jasińskiego liczba 24 w pełni sprawnych eskadr lotniczych także była jednak niewystarczająca. W jego raporcie z grudnia 1920 r. czytamy: „Obecna ilość eskadr lotniczych wystarcza zaledwo [sic!], by odsłużyć cały front wschodni wraz [sic!] wznowienia kroków wojennych pod względem wywiadów, bombardowania etc. – By lotnictwo oprócz tych zadań mogło być użyte jako decydująca broń przeciw armjom [sic!] konnym bolszewickim jest niezbędnem [sic!] tworzenie bezzwłoczne /licząc się już z trudnościami materialnymi [sic!]/ nowych 10 eskadr przeznaczonych specjalnie do tej walki”¹¹. Optymistycznie nastawiony szef lotnictwa wierzył, że w przypadku szybkich decyzji już do końca marca 1921 r. udałoby się wystawić te dziesięć dodatkowych eskadr.

Szerzej na temat zadań polskiego lotnictwa w razie wznowienia walk z Armią Czerwoną Jasiński pisał: „Armja [sic!] polska na froncie

⁹ J. Kędzierski, *Stanisław Jasiński (1891–1932)...*; zob. też: *Ku czci...*, s. 385.

¹⁰ Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie (dalej: CAW-WBH), Szefostwo Lotnictwa Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, sygn. I.301.12.23, Protokół konferencji w sprawie programu lotnictwa na rok 1921 z 12 X 1920 r., b.p.

¹¹ AAN, Akta instytucji wojskowych, sygn. 296.1.46, Raport mjr. Stanisława Jasińskiego z 2 XII 1920 r., k. 135.

wschodnim nigdy liczebnie nie dorówna masom bolszewickim. W celu uzyskania przewagi, niezbędnym jest wydoskonalenie środków technicznych walki. Jednym z głównych środków technicznych który może mieć decydujący wpływ na froncie wschodnim – jest lotnictwo, jak to zresztą wykazało dotychczasowe doświadczenie. Oprócz zwykłej pracy wywiadowczej dla celów taktycznych dla poszczególnych Dowództw Armji [sic!], oczekuje lotnictwo polskie w ewentualnych przyszłych bojach, jedno nader ważne zadanie a mianowicie zwalczanie nieprzyjacielskich armji [sic!] konnych występujących w masach. Jednym [sic!] z głównych niebezpieczeństw na froncie wschodnim są wielkie masy kawalerji [sic!] które Sowdepja¹² może rzucić ku granicom Polski. Najskuteczniejszą obroną z naszej strony może być tylko przeciwstawienie tym konnym armjom naszej kawalerji współdziałającej z wojskami lotniczymi [sic!]”¹³.

Bez wątpienia Jasiński opierał się tu na doświadczeniach poczynionych przez polskie lotnictwo w czasie wojny polsko-bolszewickiej, w szczególności w 1920 r. W końcu maja 1920 r. radziecki Front Południowo-Zachodni uderzył na polskie 3 i 6 Armię na Ukrainie. Na początku czerwca polski front został przełamany, konsekwencją czego był dwuipółmiesięczny permanentny odwrót Wojska Polskiego prowadzony spod Kijowa aż do Lwowa. We znaki polskim żołnierzom szczególnie dała się 1 Armia Konna Siemiona Budionnego, która dzięki szybkości i przewadze manewru uniemożliwiała stronie polskiej tworzenie nowych rubieży obronnych¹⁴. Mimo lokalnych niepowodzeń Budionny w połowie sierpnia dotarł aż pod stolicę Galicji. Wówczas do akcji przeciwko masom kawalerii rzucono III Dywizjon Lotniczy, którym dowodził amerykański ochotnik mjr pil. Cedric Faunt le Roy. Intensywne loty nękające, wykonywane z wielkim poświęceniem, na tyle spowolniły marsze Budionnego, że nie zdążył on zająć Lwowa przed nadejściem polskich odwodów¹⁵.

Na nieco mniejszą skalę skuteczność lotnictwa w walce z kawalerią udowodniły ataki warszawskiego zgrupowania lotniczego na III Korpus Kawalerii Gaja Gaji (ros. Гая Гай)¹⁶ w czasie operacji warszawskiej w połowie sierpnia 1920 r.

¹² Rosja Radziecka.

¹³ AAN, Akta instytucji wojskowych, sygn. 296.1.46, Raport mjr. Stanisława Jasińskiego z 2 XII 1920 r., k. 135.

¹⁴ T. Kutrzeba, *Wyprawa kijowska w 1920 r.*, Warszawa 1937, s. 148, 162. Zob. też: L. Wysszczeński, *Wojna polsko-rosyjska 1919–1920*, cz. I, Warszawa 2010, s. 447–448, 510–513.

¹⁵ W. Madejski, *Lotnictwo w bitwie pod Lwowem w sierpniu 1920 r.*, „Przegląd Lotniczy” 1937, nr 4, s. 466–474; zob. też: E. Lewandowski, *Lotnictwo w walce z Armją Konną Budionnego*, „Przegląd Lotniczy” 1932, nr 1–2, s. 31–33; *idem*, *Zarys historii 15-ej eskadry myśliwskiej (obecnie 132-ej)*, „Przegląd Lotniczy” 1929, nr 5, s. 377–379; Ł. Łydźba, *Fokkery w obrobie Lwowa*, „Lotnictwo z Szachownicą” 2009, nr 1, s. 28.

¹⁶ Często mylnie nazywanego w Polsce Gaj-Chanem.

Efektowne akcje, które polskie lotnictwo prowadziło w sierpniu 1920 r. tak na południowym, jak i na północnym odcinku frontu, miały jednak swoją poważną cenę. Wiązały się ze sporymi stratami w personelu i sprzęcie. By myśleć o „szarżach” eskadr lotniczych przeciw zgrupowaniom kawalerii, niezbędne było zgromadzenie zapasu samolotów, a tych brakowało nawet już istniejącym eskadrom. W dniu wejścia w życie zawieszenia broni z Rosją Radziecką w polskich eskadrach na froncie było zaledwie 101 maszyn (w tym 14 lekko uszkodzonych). W 2 Armii były 23 samoloty, przede wszystkim: Bréguety XIV, LVG C.V, Bristole Fightery F.2B i Fokkery D.VII. W składzie 4 Armii było 28 maszyn: SPAD S.XIIIC1, LVG C.V, Albatrosy C.X i Bristole F.2B. W 3 Armii znajdowało się 19 samolotów: LVG C.V, AEG C.IV, Bristole F.2B. Natomiast w 6 Armii 31 maszyn: Fokkery D.VII, SPAD S.XIIIC1, LVG CV, de Havillandy DH.9 i Ansaldo A.1 Balilla¹⁷.

Do początku grudnia sprawa samolotów poprawiła się w niewystarczającym stopniu. Polskie lotnictwo na froncie i w kraju posiadało wówczas 143 samoloty dwumiejscowe: 60 Bristolów Fighterów F.2B, 60 niemieckich samolotów wywiadowczych (LVG, DFW C.V, Albatros), 15 de Havillandów DH.9 i zaledwie 8 Bréguetów XIV. Poza tym za granicą na transport do Polski czekało 40 Bréguetów XIV i 90 SVA. Stan samolotów myśliwskich budził jeszcze większe obawy – w kraju znajdowało się 66 maszyn jednomiejscowych (35 SPAD S.XIIIC1, 10 Oeffagów D.III, 6 Ansaldo A.1 „Balilla” oraz 15 Fokkerów D.VII). Na przewiezienie do Polski oczekiwało wciąż 10 Ansaldo A.1 „Balilla” oraz 20 Fokkerów D.VII¹⁸.

Posiadane samoloty pozwalały na wyposażenie wyłącznie 7–8 eskadr wywiadowczych i 4 eskadr myśliwskich. Zapas samolotów wystarczyłby zaledwie na pół roku działań wojennych. Poza niedoborem samolotów polskim Wojskom Lotniczym doskwierał też brak samochodów i przenośnych hangarów lotniczych¹⁹.

Jasiński nie mógł tego nie uwzględniać. Jeśli chodzi o możliwość uzupełnienia samolotów w istniejących eskadrach, w Szefostwie Lotnictwa pannaował jednak optymizm. Uważano, iż posiadane samoloty dwumiejscowe (francuskie, angielskie, włoskie i najwartościowsze niemieckie – DFW C.V i LVG C.V) oraz maszyny wywiadowcze zamówione już we Francji i we Włoszech stanowią wystarczający zapas. Niepokój budziła tylko zbyt mała liczba myśliwców i absolutny brak bombowców. Jedne i drugie trzeba było

¹⁷ H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939...*, s. 11–12.

¹⁸ CAW-WBH, Generalny Inspektor Wojsk Technicznych Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, sygn. I.301.26.5, Memoriał mjr. Jasińskiego wysłany Generalnemu Inspektoratowi Wojsk Technicznych z 2 XII 1920 r. wraz z załącznikiem 1, b.p.

¹⁹ AAN, Akta instytucji wojskowych, sygn. 296.1.46, Raport mjr. Stanisława Jasińskiego z 2 XII 1920 r., k. 136.

kupić. Do wyposażenia eskadr myśliwskich, obok posiadanych Fokkerów D.VII oraz SPAD S.XIIIC1, zamówionych we Włoszech Ansaldo A.1 „Balilla” oraz przekazanych przez Francję Fokkerów D.VII, konieczne było pozyskanie jeszcze 40, a najlepiej 90 samolotów jednomiejscowych. W przypadku szeroko zakrojonych zakupów udałooby się podnieść stan samolotów w eskadrach do 10 maszyn i wygospodarować stu procentowy zapas²⁰.

Także w grudniowym raporcie Jasiński szansę na uzupełnienie stanu samolotów upatrywał w jak najszybszym sprowadzeniu do Polski zamówionych samolotów włoskich (100) i francuskich (60), które w dalszym ciągu czekały na transport w Cherbourgu. Szef lotnictwa apelował też o uzyskanie we Francji kredytu na zakup 50 samolotów myśliwskich. Brał pod uwagę trzy konstrukcje: sprawdzone w działaniach frontowych w Polsce Fokkery D.VII i Ansaldo A.1 „Balilla” bądź niestosowane dotąd nad Wisłą SPAD XXC2. Dwie pierwsze konstrukcje były jednomiejscowe, SPAD były dwumiejscowe²¹.

Większym wyzwaniem dla polskiej gospodarki byłoby wyposażenie postulowanych przez Jasińskiego 10 eskadr „przeciwkawaleryjskich”. By to osiągnąć, konieczne było uzyskanie kredytów na zakup 200 samolotów (100 miało trafić do linii, reszta jako maszyny zapasowe)²².

Szef lotnictwa doskonale zdawał sobie sprawę, że pozyskanie takiej ilości sprzętu nie rozwiąże sprawy ze względu na istniejące również braki personalne. Z tego względu postulował przekazanie do dyspozycji Departamentu III Żeglugi Powietrznej wystarczającej liczby oficerów i podoficerów, by móc wyszkolić 80 oficerów obserwatorów, 30 oficerów pilotów, 30 podoficerów pilotów i 40 podoficerów strzelców płatowcowych. Poza tym do dyspozycji Departamentu III Wojsko Polskie powinno, zdaniem Jasińskiego, przesunąć ok. 1500 żołnierzy–rzemieślników (ślusarzy, monterów, stolarzy), którzy zostaliby przeszkoleni w szkołach obsługi lotniczej²³.

Była to dotacja personelu, która umożliwiłaby normalną pracę istniejących eskadr. Jak już jednak wspomniano, Jasiński był orędownikiem utworzenia 10 dodatkowych eskadr przeznaczonych do zwalczania związków kawalerii. Do wypełnienia etatów w dodatkowych eskadrach domagał się przekazania Departamentowi III Żeglugi Powietrznej odpowiedniej liczby oficerów i żołnierzy, żeby móc wyszkolić jeszcze kolejnych 50 oficerów

²⁰ CAW-WBH, Szefostwo Lotnictwa Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, sygn. I.301.12.23, Protokół konferencji w sprawie programu lotnictwa na rok 1921, b.p.

²¹ AAN, Akta instytucji wojskowych, sygn. 296.1.46, Raport mjr. Stanisława Jasińskiego z 2 XII 1920 r., k. 136.

²² *Ibidem*.

²³ *Ibidem*.

pilotów, 70 podoficerów pilotów, 30 oficerów obserwatorów i 80 podoficerów strzelców płatowcowych²⁴.

Major Jasiński nie pomijał też zagadnienia doskonalenia personelu – weteranów walk o granice państwa polskiego. Czas wytchnienia na froncie zamierzał wykorzystać do przeszkolenia pilotów i obserwatorów. W połowie grudnia nakazał utworzyć w każdym parku lotniczym specjalistyczne kursy dla pilotów i obserwatorów. Szkolenie powinien przejść jak największy odsetek członków personelu latającego. W eskadrach mieli pozostać tylko niezbędni piloci i obserwatorzy. Dla kursantów przewidziano następujące zajęcia: obsługa samolotów (nalewanie benzyny, wytaczanie z hangarów, montaż oraz demontaż płatowców i silników); naprawa silników i płatowców, a także zaznajomienie się z bombami i karabinami maszynowymi różnych typów oraz sposobem ich montowania w samolocie. Ze względu na oddalenie od parków 10 (Białystok), 11 (Lida) i 21 (Tarnopol) Eskadra organizowała kursy we własnym zakresie. Również 5 i 17 Eskadra nie miały wysyłać lotników do parków, lecz zorganizować szkolenie wspólnie na macierzystym lotnisku w Przemyślu²⁵.

Okres spokoju po zawarciu zawieszenia broni był też dobrą okazją do przeszkolenia personelu pomocniczego. Na 3 stycznia 1921 r. w Centralnych Warsztatach Lotniczych zaplanowano początek kilku kursów: splatania linek, spawania, dla zbrojmistrzów i dla magazynierów. Oficerem odpowiedzialnym był kpt. inż. Gustaw Mokrzycki. Kurs splatania zaplanowano na trzy tygodnie. Postulowano też wysyłanie młodszych roczników na ten kurs.

Dwukrotnie dłuższy miał być kurs spawaczy. Każda eskadra została zobowiązana do wysłania do Warszawy jednego ślusarza na kurs splatania i jednego na kurs spawania. Parki lotnicze oddawały dwóch ślusarzy w wieku poborowym na każdy z kursów. Kurs zbrojmistrzów miał trwać dwa miesiące. Zarówno eskadry, jak i parki wysyłały po jednym zbrojmistrzu do Warszawy, a w razie braku zbrojmistrzów ich miejsce mieli zajmować starsi ślusarze. Kurs magazynierów trwał 8 tygodni. Każda eskadra i każdy park wysyłały do Warszawy po jednym żołnierzu, który nie podlegał demobilizacji i był zdolny do służby magazynowej. W miarę możliwości sugerowano wysyłać kupców z zawodu²⁶. Liczono w tym wypadku bez wątpienia na ich lepsze kwalifikacje w zakresie liczenia i logistyki.

Postulaty Jasińskiego zostały uwzględnione tylko w niewielkim stopniu. Po wyczerpującej wojnie Polska musiała ograniczyć wydatki wojskowe,

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ AAN, Akta instytucji wojskowych, sygn. 296.1.46, Pismo mjr. Jasińskiego z 14 XII 1920 r. do Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, k. 141.

²⁶ AAN, Akta instytucji wojskowych, sygn. 296.1.46, Pismo mjr. Stanisława Jasińskiego z 3 XII 1920 r. do Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, k. 140.

a nie dodatkowo jeszcze je zwiększać. Przy tym lotnictwo traktowane było jako wprawdzie wartościowy, lecz tylko dodatek do broni głównych. Trudno więc było przeforsować zwiększenie dotacji na wojska lotnicze kosztem piechoty, kawalerii i artylerii. Świadczy o tym fakt, że w 1922 r. budżet polskiego lotnictwa wojskowego wynosił zaledwie 3,2% całego budżetu armii. Dla porównania we Francji było to 7% budżetu armii²⁷.

Możliwe do osiągnięcia niewielkim kosztem koncepcje Jasińskiego, takie jak podnoszenie kompetencji personelu za pomocą szkoleń, stopniowo były realizowane. Myśl utworzenia dziesięciu eskadr o charakterze „przeciwkawalerijskim” została jednak odrzucona. Co więcej, zamiast trudzić się zakupem samolotów i szkoleniem kadr, by wypełnić etaty, 18 stycznia 1921 r. Naczelne Dowództwo wydało rozkaz o zmniejszeniu liczby eskadr z 19 do 13. O ile w czasie wojny (mimo trudnej sytuacji sprzętowej i personalnej) władze lotnicze dbały o to, by nie rozwiązywać eskadr które powstały (w dużym stopniu oddolnie) z wielkim wysiłkiem, to po podpisaniu rozejmu Naczelne Dowództwo rozwiązało sześć zasłużonych eskadr. Każda z nich miała wypracowaną tradycję bojową. 2 Eskadra Wywiadowcza została wchłonięta przez 1 Eskadrę Wywiadowczą, 17 przez 6 Eskadrę, 11 przez 8 Eskadrę, 9 przez 10 Eskadrę, 21 Eskadra Niszczycielska przez 14 Eskadrę Wywiadowczą, natomiast 19 Eskadra Myśliwska przez 18 Myśliwską. W ramach nowej organizacji nie uwzględniono 4 Eskadry Wywiadowczej, która powróciła do Torunia i tam znalazła się w składzie Oficerskiej Szkoły Obserwatorów Lotniczych²⁸.

Decyzja rozwiązująca wspomniane eskadry nie była całkowicie bezpodstawna, Naczelne Dowództwo argumentowało: „Dla uzupełnienia i pełnego wyposażenia personalnego i technicznego obecnie istniejących 19 eskadr lotniczych i 4 ruchomych parków lotniczych – brak na razie w kraju materiału [sic!] technicznego i wyszkolonego personelu... Stałe niedomagania i braki w naszych formacjach frontowych lotniczych przez przeciąg dwuletniej naszej wojny z bolszewją²⁹ wykazały, że w początkach wojny były brane pod uwagę tylko żądania frontu ilościowe co do formacji lotniczych. Ilość eskadr została utworzona za wielka w stosunku do istniejącego w kraju materiału lotniczego i wyszkolonego personelu tak latającego, jak i pomocniczego, bez równoczesnego stworzenia niezbędnych rezerw w obu tych kierunkach. Realizowanie zakupów szło i idzie bardzo opornie z powodu złego stanu finansowego kraju. Szkoły zaś tak pilotów i obserwatorów, jak

²⁷ *Budżet lotnictwa wojskowego w Polsce i we Francji*, „Polska Zbrojna” 1922, nr 126, s. 4.

²⁸ *Ku czci...*, s. 135–136. Zob. też: H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920...*, s. 359–360; *idem*, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939...*, s. 16–17; A. Przedpełski, *Lotnictwo Wojska Polskiego 1918–1996. Zarys historii*, Warszawa 1997, s. 45 oraz przypis na tej stronie.

²⁹ Bolszewicką Rosją.

też i obsługi samolotów zapoczątkowano dopiero w ciągu r. 1919 i przez dłuższy czas znajdujące się dopiero w stadium [sic!] formowania, nie zdążyły pokryć braków w eskadrach, jak też wzrastających zapotrzebowań [sic!] z powodu strat, zwiększających się stale z wzrastającą intensywnością pracy bojowej formacji [sic!] lotniczych na froncie. Z powyższych powodów dla usunięcia braków i niedomagań lotnictwa frontowego przystępuje Nacz. D-wo w porozumieniu w M. S. Wojsk Dep. III Ż. P. do czasowej redukcji liczby istniejących 19 eskadr lotniczych niekompletnych do liczby 12 eskadr (oprócz eskadry 16. W. z grupy Bieniakonie [wojsk Litwy Środkowej – M. N.]) o pełnym wyposażeniu etatowym, personalnem i technicznym [sic!]³⁰. W rozkazie sygnalizowano możliwość odtworzenia likwidowanych eskadr z zachowaniem ich wojennych numerów. Miało to nastąpić po sprzętowym i personalnym wzmocnieniu całego polskiego lotnictwa wojskowego. Odbudowa eskadr jednak nie nastąpiła. W kolejnych latach niemal całkowicie pogrzebano wojenne tradycje polskich oddziałów lotniczych, kilkakrotnie zmieniając numerację eskadr³¹.

Po przeprowadzeniu reorganizacji istniejące eskadry pogrupowano w sześciu dywizjonach lotniczych. IV Dywizjon dowodzony przez mjr. pil. Piotra Niżewskiego bazował w Brześciu Litewskim. Niżewski miał pod swoimi rozkazami trzy eskadry: 1 Wywiadowczą kpt. pil. Augustyna Domesa w Białymstoku (wyposażoną w samoloty Bristol Fighter F.2B), 8 Wywiadowczą por. pil. Augusta Menczaka w Lidzie (na samolotach LVG i DFW) oraz 16 Wywiadowczą ppor. pil. Mariana Burcharda w Wilnie (samoloty Bréguet XIVA2). W dywizjonie znajdował się też IV Ruchomy Park Lotniczy. Słabszy był II Dywizjon Lotniczy ppłk. pil. Camillo Periniego stacjonujący w Łucku. W składzie dywizjonu znajdowała się tylko 6 Eskadra Wywiadowcza kpt. pil. Władysława Kalkusa i II Ruchomy Park Lotniczy. We Lwowie znajdował się III Dywizjon Lotniczy ppłk. pil. Cedrica Faunta le Roya. Amerykański ochotnik miał wracać do ojczyzny, więc zdecydowano o wybraniu jego następcy, którym został mjr. pil. Ludomił Rayski. W składzie III Dywizjonu Lotniczego znajdowały się: 5 Eskadra Wywiadowcza por. pil. Juliusza Gilewicza bazująca w Przemyślu (samoloty Bristol Fighter F.2B), 7 Eskadra Myśliwska im. T. Kościuszki kpt. pil. Georga Crawforda we Lwowie (na samolotach Oeffag D.III) oraz III Ruchomy Park Lotniczy dowodzony przez kpt. pil. Franciszka Petera. I Dywizjonem Lotniczym w Warszawie dowodził mjr pil. Antoni Buckiewicz, który miał pod swoją komendą 18 Eskadrę Myśliwską. Tę stacjonującą w Dęblinie i wyposażoną w myśliwce SPAD S.XIIIC1 eskadrę w maju objął kpt. pil. Józef

³⁰ Cyt za: *Ku czci...*, s. 135. Zob. też; H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939...*, s. 16–17.

³¹ *Ku czci...*, s. 135–136.

Krzyczkowski. Buckiewiczowi podlegały też dwie eskadry wywiadowcze: 3 kpt. pil. Donata Makijonka w Warszawie (samoloty Bréguet XIVA2) oraz 12 mjr. obs. Leona Lorii w Wilanowie (na maszynach SVA). V Dywizjonem Lotniczym z siedzibą w Bydgoszczy dowodził mjr pil. Jerzy Kossowski. Podlegały mu dwie eskadry myśliwskie: 13 kpt. pil. Edmunda Norwida-Kudły w Bydgoszczy i 15 kpt. pil. Władysława Kralewskiego w Ostrowie Wielkopolskim. W Grudziądzu bazował VII Dywizjon ppłk. pil. Aleksandra Serebnickiego, pod jego rozkazami znajdowała się tylko 14 Eskadra Wywiadowcza (samoloty SVA) oraz I Ruchomy Park Lotniczy. Poza strukturą dywizjonową znajdowała się 10 Eskadra Wywiadowcza kpt. pil. Józefa Krzyczkowskiego latająca na samolotach Bristol Fighter F.2B., która stacjonowała na lotnisku w Krakowie³².

Każdą podzieloną między dywizjony eskadrę i każdy park lotniczy przypisano do jednej z trzech grup: „A”, „B” i „C”. W grupie „A” znalazły się eskadry w strefie frontowej podległe pod względem taktycznym dowództwom armii, na terenie których bazowały. Do grupy „A” przyporządkowano 6, 8 i 16 Eskadrę Wywiadowczą. Grupa „B” oznaczała oddziały w drugiej linii. Należały do niej 1 i 5 Eskadra Wywiadowcza, 7 i 18 Eskadra Myśliwska oraz II, III i IV Ruchomy Park Lotniczy. Ostatnia grupa („C”) obejmowała oddziały znajdujące się w rezerwie Naczelnego Dowództwa. Zaliczono do niej 3, 10, 12 i 14 Eskadrę Wywiadowczą, 13 i 15 Eskadra Myśliwska oraz I Ruchomy Park Lotniczy³³.

Decyzję rozwiązania części eskadr i zasilenia ich kosztem istniejących oddziałów lotniczych łatwo zrozumieć. Nie było możliwości materialowego wzmocnienia lotnictwa, a 12 (plus jedna w składzie wojsk Litwy Środkowej) dobrze wyposażonych eskadr miało większą wartość aniżeli 19 wyposażonych bardzo skromnie. Zmniejszanie liczby jednostek w trakcie wojny polsko-bolszewickiej (np. znajdujących się w IV Dywizjonie Lotniczym latem 1920 r.) bez wątpienia pozytywnie wpłynęło na ich pracę na rzecz wojsk na ziemi. Jednakże po najtrudniejszym okresie, po uzupełnieniach sprzętowych eskadry były reaktywowane. Największe zastrzeżenie, jakie można postawić wobec decyzji ze stycznia 1921 r., to właśnie całkowite pogrzebanie tradycji zlikwidowanych eskadr. W kolejnych latach Wojsko Polskie zwiększało liczbę eskadr, jednakże nigdy nie powróciło do numerów z okresu walk o granice II Rzeczypospolitej. Co więcej, numery istniejących eskadr kilkakrotnie zmieniano, co niszcząco wpływało na pielęgnowanie tradycji. Pamięć o dokonaniach poszczególnych eskadr próbowali ratować niektórzy oficerowie polskiego lotnictwa, którzy w końcu lat dwudziestych i w latach

³² *Ordre de Bataille Wojsk Lotniczych z 15 lutego 1921 r.* [w:] *Ku czci...*, s. 136. Zob. też: H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920–1939...*, s. 17.

³³ *Ordre de Bataille Wojsk Lotniczych...*, s. 136.

trzydziestych XX w. na łamach profesjonalnych czasopism lotniczych publikowali własne wspomnienia z lat 1918–1920, a także prowadzili badania nad dziejami polskiego lotnictwa w tym czasie. W niewielkim stopniu mogło to naprawić skutki odgórných mechanicznych decyzji organizacyjnych.

STRESZCZENIE

Mariusz Niestrawski, Koncepcja rozwoju polskich Wojsk Lotniczych autorstwa majora pilota Stanisława Jasińskiego z końca 1920 roku

W październiku 1920 r. zakończyły się działania zbrojne wojny polsko-bolszewickiej. Wyczerpaną polską armię czekała demobilizacja i reorganizacja. Do służby pokojowej musiały dostosować się także Wojska Lotnicze.

Już w końcu 1920 r. interesujące koncepcje na temat pokojowej organizacji polskiego lotnictwa wyraził mjr pil. Stanisław Jasiński. Widział on konieczność rozbudowy ilościowej i jakościowej polskiego lotnictwa. Uważał, że w Wojsku Polskim musiałyby znajdować się minimum 24 eskadry lotnicze. Postulował także zorganizowanie 10 dodatkowych eskadr przeznaczonych do zwalczania kawalerii.

W swych rozważaniach Jasiński nie pomijał też kwestii technicznych i personalnych. Uważał za nieodzowne sprowadzenie z Francji i Włoch zakupionych tam wcześniej samolotów, a także dodatkowe zakupy samolotów myśliwskich. Major Stanisław Jasiński wnioskował przy tym o przeszkolenie ponad 400 oficerów i podoficerów na pilotów, obserwatorów i strzelców płatowcowych. Ponadto widział konieczność przesunięcia 1500 żołnierzy do szkół obsługi lotniczej.

Interesujące koncepcje Jasińskiego nie zostały jednak wprowadzone. Nie został zrealizowany nawet plan minimalny.

Słowa kluczowe: lotnictwo II Rzeczypospolitej, koncepcje rozwoju, Stanisław Jasiński

SUMMARY

Mariusz Niestrawski, Ideas for the development of Polish Air Force by major pilot Stanisław Jasiński from the end of 1920

In October 1920 the military actions of the Polish–Soviet War came to an end. The exhausted Polish army faced demobilization and reorganization. The Air Force also had to adapt to service in the time of peace.

Major pilot Stanisław Jasiński expressed interesting ideas concerning the peace organization of the Polish army already at the end of 1920. He saw the necessity of quantitative and qualitative expansion of the Polish Air Force. He believed that there should be at least 24 squadrons in the Polish Army. He also called for setting up 10 additional squadrons for fighting cavalry.

In his deliberations, Jasiński did not omit technical and personnel issues. He considered it essential to bring from France and Italy the planes that had been

bought there earlier, as well as to purchase additional fighter planes. Moreover, he put forward training over 400 officers and non-commissioned officers to become pilots, battlefield observers and air gunners. What is more, he saw the necessity of moving 1500 soldiers to air service schools.

Jasiński's interesting ideas were never implemented, however. Even the minimum plan was not carried out.

Keywords: air force of the Second Polish Republic, development ideas, Stanisław Jasiński

РЕЗЮМЕ

Мариуш Нестравски, Концепция развития польской военной авиации авторства пилота, майора Станислава Ясиньского, созданная в конце 1920 г.

В октябре 1920 г. закончились военные действия в польско-большевистской войне. Истощившую свой запас сил польскую армию ждали демобилизация и реорганизация. Военная авиация также должна была перестроиться на функционирование в условиях мирного времени.

Уже в конце 1920 г. интересные концепции на тему организации польских воздушных войск в мирное время представил пилот, майор Станислав Ясиньски. Ему представлялось необходимым увеличить и укрепить польские воздушные силы. Он считал, что в Войске Польском должны находиться минимум 24 авиационные эскадрильи. Он также постулировал идею организации десяти дополнительных эскадрилий для борьбы с кавалерией.

В своих соображениях Ясиньский не проходил мимо технических и личных, жизненных проблем. Он считал необходимым поставлять из Франции и Италии ранее приобретенные там самолеты, а также дополнительно покупать охотничьи самолеты. В связи с этим майор Станислав Ясиньски подал заявку на подготовку более 400 офицеров и унтер-офицеров в качестве пилотов, наблюдателей и стрелков. Кроме того, он увидел необходимость переместить 1500 солдат в школы обслуживания авиации.

Однако интересные концепции Ясиньского не были воплощены в жизнь. Даже минимальный его план не был реализован.

Ключевые слова: авиация Второй Речи Посполитой, концепции развития, Станислав Ясиньски