

POWSTAŃCZE SKRZYDŁA

Nadeszły pierwsze po Wielkiej Wojnie 1914–1918 święta Bożego Narodzenia, szczególnie radosne dla ocalałych z niedawnej gehenny, dla tych, którzy zmuszeni byli przelewać krew za Kaisera i Vaterland... Ignacy Paderewski wraz z towarzyszącymi mu alianckimi oficerami przybył do Gdańska 25 grudnia 1918 r. Podróż miał zakończyć w Warszawie, gdzie zamierzał doprowadzić do pogodzenia stronnictw politycznych. Na prośbę przedstawicieli Wielkopolski zmienił trasę i mimo przeszkód ze strony władz niemieckich, 26 grudnia przybył do Poznania. Pociąg zatrzymał się na Dworcu Głównym o godzinie 21.30, znakomici goście przesiedli się z wagonów do powozów.

Polska ludność Poznania w sposób otwarty zmanifestowała swe patriotyczne uczucia. Tłumnie witano polityka i muzyka, wzdłuż trasy przejazdu – z dworca kolejowego do Bazaru – stanął szpaler z ok. 3 tys. ludzi z pochodniami (władze niemieckie zarządziły wyłączenie latarni na trasie przejazdu Ignacego Paderewskiego). Okna i balkony prywatnych mieszkań udekorowano flagami polskimi i alianckimi. Tego wieczoru Paderewski pierwszy raz przemówił do licznie zgromadzonych poznaniaków, kończąc następującymi słowy: „Niech żyje Polska, zgoda, jedność, a ojczyzna nasza wolna, zjednoczona z naszym polskim Wybrzeżem żyć będzie po wsze czasy”. Następnego dnia po południu przed Bazarem zorganizowano pochód ok. 10 tys. polskich dzieci; zbierała się tam również coraz większa liczba dorosłych obywateli Poznania narodowości polskiej.

Nie tylko w Polakach przyjazd Paderewskiego podgrzał uczucia narodowe. Niemiecka ludność Poznania zorganizowała kontrmanifestację. Pod przewodnictwem działaczy niemieckich organizacji społecznych zwołano wiece – przed Operą i w ogrodzie zoologicznym. Tłumy Niemców zgromadziły się przed koszarami 6. Pułku Grenadierów, licząc na udział tej jednostki w manifestacji. Dowództwo nie wydało oficjalnej zgody, więc żołnierze przyłączyli się dobrowolnie do częściowo uzbrojonego tłumu. O godzinie 15.30 Niemcy ruszyli w stronę Bazaru, gdzie przebywał Ignacy Paderewski. Pochód gęstniał w miarę posuwania się do centrum miasta, osiągając liczbę ok. 2 tys. osób. Po drodze dochodziło do ekscesów, w których czynny udział wzięli żołnierze 6. Pułku Grenadierów – zdzierano flagi polskie i alianckie, demolowano lokale polskich instytucji w tym m.in. biuro Komisariatu Naczelnej Rady Ludowej przy ul. Święty Marcin 40 i wnętrza Banku Spółek Zarobkowych.

Zderzenie manifestacji nastąpiło ok. godziny 17.00, co w gorącej atmosferze tamtego dnia było nieuniknione. Padły strzały pod Bazarem. Do dziś nie ustalono, kto strzelał, czy były to strzały w powietrze, czy też wymiana ognia. Zareagowały oddziały Służby Straży i Bezpieczeństwa i Straży Ludowej, których obowiązkiem było czuwanie nad życiem i zdrowiem Ignacego Paderewskiego. Polskie jednostki rozpoczęły spychanie Niemców poza śródmieście, zajęły gmach muzeum znajdujący się *vis-à-vis* Bazaru, gdzie utworzono punkt dowodzenia. Wracająca spod Zamku grupa Służby Straży i Bezpieczeństwa została ostrzelana na rogu ulic Berlińskiej (dziś 27 Grudnia) i Rycerskiej (dziś Ratajczaka). Seria z karabinu maszynowego ustawionego w wejściu do Prezydium Policji ugodziła śmiertelnie



Lotnisko polowe 1919. Samoloty myśliwskie Fokker D VII

Franciszka Ratajczaka, szefa kompanii. W pamięci zbiorowej utrwalony został jako symbol – był pierwszym poległym powstańcem...

Powstanie szybko rozprzestrzeniło się na resztę Wielkopolski. Do pierwszych dni stycznia 1919 r. wszystkie ważniejsze obiekty wojskowe i administracyjne znalazły się w rękach powstańców. Wyjątkiem była Stacja Lotnicza Poznań-Ławica, ze stacjonującym tam Zapasowym Oddziałem Lotniczym Nr 4, liczącym ok. 200 ludzi. Próbowano negocjacji z Niemcami, ci jednak nie byli skłonni do poddania się. Zapewne mieli nadzieję na ewakuację samolotów do Frankfurtu nad Odrą.

Ostateczna decyzja zdobycia lotniska zapadła 5 stycznia 1919 r. Rozkaz w imieniu Dowództwa Głównego podpisał ówczesny głównodowodzący mjr Stanisław Taczak. Zarówno plan obrony, jak i układ pól minowych wokół obiektu był znany, bo w niemieckich szeregach znajdowali się odbywający służbę wojskową Polacy, m.in. członkowie Polskiej Organizacji Wojskowej Zaboru Pruskiego (POWZP). Na początku uniemożliwiono Niemcom wysadzenie magazynu bomb lotniczych w Forcie VII i oświetlenie reflektorami terenu lotniska, odcinając dopływ energii elektrycznej. Sformowano też grupę, która miała „obsadzić” obiekt.

Do godziny 6.00, mglistego zimowego poranka 6 stycznia 1919 r., siły powstańcze rozlokowano na pozycjach wyjściowych do ataku. Były to trzy kompanie I. baonu dowodzone przez ppor. Bronisława Pinieckiego, dwie armaty (półbateria) dowodzone przez ppor. Kazimierza Nieżychońskiego, pluton strzelców konnych dowodzony przez wachm. Kazimierza Ciężyńskiego, ochotnicze grupy POWZP dowodzone przez kom. Jana Kalinowskiego. Ogólne dowództwo nad całością akcji sprawował ppłk Andrzej Kopa, który powołał sztab w składzie: ppor. Mieczysław Paluch, ppor. [imię nieznanne, nazwisko pisane czasem: Stępniewicz] Stępniewicz, Franciszek Gruszkiewicz i sierż. pil. Wiktor Pniewski, późniejszy dowódca Stacji Lotniczej. Utworzono również specjalną grupę, której zadaniem była ochrona zdobytego sprzętu lotniczego oraz uniemożliwienie Niemcom ewentualnych prób jego zniszczenia. Na jej czele stanął późniejszy dowódca 3. Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej, sierż. pil. Józef Mańczak.

O 6.25 rozpoczęto atak. Wywiązała się strzelanina z użyciem broni ręcznej. Okazało się, że ogień niemieckiej broni maszynowej był niecelny – serie pocisków przelatywały ponad głowami szturmujących. Ze strony polskiej oddano cztery strzały armatnie trafiając w jedną ze ścian budynku koszarowego i wieżę lotniska. Dwudziestominutowa walka zakończyła się minimalnymi stratami w ludziach. Niemcy stracili dwóch zabitych i kilkunastu rannych, powstańcy jednego zabitego i kilku rannych. Stacja Lotnicza w podpoznańskiej Ławicy została zdobyta. Do formujących się oddziałów piechoty, kawalerii i artylerii wkrótce dołączyło... powstańcze lotnictwo.

Tworzenie struktur organizacyjnych Stacji Lotniczej rozpoczęto nazajutrz po jej zdobyciu. Sformowano cztery kompanie: lotniczą – dowodzoną przez sierż. (wkrótce awansowanego do stopnia ppor.) Wiktora Pniewskiego, warsztatową – pod dowództwem sierż. Franciszka Gruszkiewicza, wartowniczą – pod dowództwem sierż. Józefa Szyftera oraz rekrucką. Tego dnia samoloty z narodowymi barwami polskimi, pilotowane przez sierżantów: Józefa Mańczaka, Zygmunta Rosadę, Wojciecha Białego oraz inż. Damazego Kortylewicza, przeleciały nad Poznaniem.

W czasie szturm na Ławicę zdobyto ok. 30 samolotów nadających się do natychmiastowego użycia. Po zajęciu Hali Zeppelina na Winogradach uzupełniono tę zdobycz o dalszych 300 płatowców – niestety przeważnie bez silników. Ogólną wartość przejętego sprzętu oceniano na 160 mln. ówczesnych marek niemieckich. U uruchomiono warsztaty naprawcze (tzw. park naprawczy) dokonując w nich bieżących remontów i napraw. Już tydzień później (14 stycznia) partię 32 sprawnych samolotów oraz 12 płatowców bez silników przekazano na lotnisko mokotowskie w Warszawie. Wysłano też 9 samolotów do Krakowa, a stamtąd wyekspediowano je na wschód, jako pomoc dla walczących z Ukraińcami mieszkańców Lwowa.

W 1919 r. powstały w Ławicy cztery eskadry lotnicze, liczące ogółem 400 ludzi i posiadające ok. 40 samolotów różnych typów, transport samochodowy, ruchome parki naprawcze i szkołę lotniczą. Jednostki te tworzyły Pierwszą Wielkopolską Grupę Lotniczą przy Dowództwie Frontu Wielkopolskiego. Bez zbytej przesady można powiedzieć, że były to najlepiej wyposażone i uzbrojone eskadry na terenie odradzającego się państwa polskiego. Od lutego

Najstarszy personel latający 4. wielkopolskiej eskadry myśliwskiej. Stoją: sierż. Antoni Bartkowiak, sierż. Rozmiarok, ppor. Biały, por. Dziembowski, ppor. Bilazewski



do maja 1919 r. utworzono kolejno: 1. Wielkopolską Eskadrę Lotniczą (przemianowaną później na 12. Eskadrę Wywiadowczą), 2. Wielkopolską Eskadrę Lotniczą (13. Eskadrę Myśliwską), 3. Wielkopolską Eskadrę Lotniczą Polną (14. Eskadrę Wywiadowczą), 4. Wielkopolską Eskadrę Bojową (15. Eskadrę Myśliwską). W kwietniu 1920 r. rozpoczęto formowanie 21. Eskadry Niszczycielskiej wyposażonej w samoloty



Bomby 21. eskadry niszczycielskiej

bombowe z właściwym im osprzętem. Była to jedyna tego typu pełnowartościowa jednostka. Wśród bombowców znajdował się potężny dwusilnikowy Gotha G IV. W maju 1919 r. powstały pierwsze jednostki balonowe, zwane wtedy aeronautycznymi. Oficerską Szkołę Aeronautyczną pod kierunkiem mjr. Feliksa Bołsunowskiego otwarto w Ławicy 21 maja. Sformowano trzy kompanie aeronautyczne, przekształcone w I Grupę Aeronautyczną. Dowódcą został kpt. pil. bal. Jan Folszlegier.

Na Froncie Wielkopolskim lotnictwo zostało użyte w stopniu dość ograniczonym, głównie do akcji rozpoznawczych i propagandowych (np. nad obszarami Śląska czy Pomorza). W styczniu (7 i 8) 1919 r. niemieckie załogi z lotniska we Frankfurcie nad Odrą dokonały nalotów bombowych na Stację Lotniczą Ławica i najbliższą okolicę. Mimo pożaru baraków stacja nie poniosła większych strat, choć była jedna ofiara śmiertelna i kilku rannych wśród cywilów mieszkających w pobliżu (był to efekt ostrzału przez Niemców okolic Poznania z broni pokładowej). Po drugim nalocie jedna z załóg niemieckich musiała przymusowo lądować w okolicach Bledzewa. Zanim członków załogi pojmano i osadzono w poznańskiej Cytadeli, udało im się podpalić uszkodzony samolot. Na wniosek wzburzonych mieszkańców miasta aresztowano byłego dowódcę V Korpusu Armii, którym był gen. Fritz von Bock und Pollach. W odwecie za niemiecki rajd bombowy sześć samolotów LVG C V (z ładunkiem po sześć dwudziestopięciokilogramowych bomb każdy) dokonało – pod dowództwem sierż. pil. Wiktora Pniewskiego – nalotu na frankfurckie lotnisko, niszcząc jeden hangar i jeden samolot. Z akcji powrócono bez strat własnych. Dodać wypada, że bombardowania dokonano bez uzgodnienia z Naczelną Radą Ludową, więc akcja miała charakter samowolny. Mimo to nie wyciągnięto wobec Pniewskiego konsekwencji.

Zawarcie 16 lutego 1919 r. rozejmu trewirskiego – choć nie zakończyło walk w Wielkopolsce – umożliwiło zluzowanie części sił lotniczych i przesunięcie ich na wschodni teatr działań wojennych. W latach 1919–1920 w walkach na wschodnich rubieżach wzięły udział wszystkie powstałe w Ławicy eskadry. Niedobory sprawiły, że jednostki nazywane „wywiadowczymi” lub „myśliwskimi” pełniły różne role – zależne od potrzeb chwili. Często myśliwcy wykonywali misje bombardierskie, a eskadrom rozpoznawczym zdarzało się staczać walki myśliwskie z sowieckimi lotnikami. Specyficznymi i trudnymi w tamtych czasach



Przylot Piotra Abakanowicza na lotnisko 14. eskadry wywiadowczej w Żodzinie, 1 V 1920. Stoją ppor Mańczak, Abakanowicz, ppor. Liebek, ppor. Konarski, kpt. Iwaskiewicz (Abakanowicz uciekł z „czerwonego” lotnictwa 1 V 1920 r.)

zadaniami były wykonywane przez 1. Wielkopolską Eskadrę Lotniczą nocne rozpoznania i bombardowania. Dalekie zwiady na zapleczu wroga należały do zadań szczególnie niebezpiecznych z dwóch powodów. Po pierwsze – maszyny nie były nowe i szybko się zużywały w warunkach frontowych, grożąc awarią na wrogim terytorium. Po drugie – lotnicy pojmani przez czerwonoarmistów mieli małe szanse na przeżycie. Regułą było rozstrzelanie jeńców na miejscu lub po poddaniu ich mniej czy bardziej wymyślnym torturom. Taki los spotkał jednego z dowódców 1. (12.) eskadry kpt. pil. Władysława Jurgensona. Zestrzelony 10 maja 1920 r., został pojmany, poddany wielokrotnie bestialskim torturom i rozstrzelany w smoleńskim więzieniu.

W czasie uderzenia Armii Czerwonej w kierunku Warszawy (jak i podczas jej odwrotu), typowymi zadaniami bojowymi wielkopolskich lotników stały się ataki szturmowe na zgromadzenia wojsk nieprzyjaciela. Były to zadania bardzo niebezpieczne z uwagi na przeprowadzanie nalotów z małej wysokości. Samoloty stawały się natychmiast celem broni maszynowej. Dzięki akcji połączonych sił 15. Eskadry Myśliwskiej i 21. Eskadry Niszczycielskiej przy wsparciu 7. Eskadry Myśliwskiej im. Tadeusza Kościuszki (złożonej z amerykańskich ochotników), udało się zablokować dalszy marsz 1. Konnej Armii Siemiona Budionnego na Lwów. Do legendy niemal przeszły wspólne akcje 15. Eskadry Myśliwskiej i 21. Eskadry Niszczycielskiej przeciw pociągom pancernym, które zostały odcięte przez wielokrotne zniszczenie torów z powietrza, zdobyte, a następnie bojowo wykorzystane przez Wojsko Polskie. O skuteczności rajdów szturmowych naszego lotnictwa donosili w swych meldunkach do sztabu dowódcy połowi Kon-armii:

„18 VIII godz. 15.

W ostatnich dniach nieprzyjaciel w szerokim zakresie zastosował w walce z kawalerją samoloty, w ten sposób kompensując zbyt szczupłe siły. W dniu 16 i 17 sierpnia eskadry nieprzyjaciela w liczbie dochodzącej do 9 płatowców, krążyły nad nacierającymi kolumnami Konnej Armji. Zuchwale zniżając samoloty, nieprzyjaciel ostrzeliwał nasze oddziały i zarzucał je bombami. Wojska, atakowane z powietrza, nie mniej, niż trzy razy na dzień,

mają ogromne straty w ludziach i koniach. W jednej tylko 6. dywizji kawalerji w dniu 17 VIII zabito i raniono przeszło 100 ludzi i 100 koni. Jedno z natarć 6. dywizji kaw. odparto wyłącznie za pomocą płatowców.

Proszę o rozkaz natychmiastowego wysłania do mego rozporządzenia jednej baterii przeciwlotniczej, która podążałaby za armją. Nr. 41. t. j. POL.

Dowódca 1. Konnej Armji (–) Budionnyj.

Członek R. W. S. (–) Woroszyłow.

Szef pol. szt. Armji (–) Zotow”.

Warto podkreślić, że przynajmniej w pewnych fazach walki, zadania zwiadowcze czy bojowe lotnictwa wielkopolskiego wykonywano na korzyść wielkopolskich jednostek piechoty lub kawalerji. Lotnicze jednostki wielkopolskie brały udział we wszystkich najważniejszych walkach lat 1919–1920 – również w Małopolsce Wschodniej, na Froncie Litewsko-Białoruskim i w obronie stolicy przed Armią Czerwoną. Ogromną rolę odegrały działania wielkopolskich eskadr, opóźniające wycofywanie się Rosjan spod Warszawy w sierpniu 1920 r. Ataki na kolumny marszowe krasnoarmiejców, często znajdujące się w całkowitym bezładzie, powodowały ich rozpraszenie, co z kolei ułatwiało polskim jednostkom pościgowym zwalczanie nieprzyjaciela.

W szeregach wielkopolskich eskadr służył doskonale wyszkolony personel latający i naziemny, często mający za sobą doświadczenia frontowe z I wojny światowej. Prezentował wysokie walory – waleczność, obowiązkowość, ogromne zaangażowanie – czego wyraz dawał na polu walki. Personel ten był wielokrotnie wyróżniany rozkazami i nadawanymi odznaczeniami bojowymi zarówno dla poszczególnych żołnierzy, jak i całych jednostek. Swoje zaangażowanie lotnicy okupili stratami w ludziach i sprzęcie. Wielu już nigdy nie zobaczyło rodzinnej Wielkopolski. Spoczywają po dziś dzień w miejscach zapomnianych przez Boga i ludzi.

* * *

Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej (1921) lotnictwo przeorganizowało się według tzw. stopy pokojowej. Utworzono pułki lotnicze – poznański otrzymał nr 3. Tylko dwie sformowane tu eskadry powróciły do Stacji Lotniczej w Ławicy – 13. i 15. Eskadra Myśliwska (dawniej 2. i 4. wielkopolska). W Warszawie pozostała 12. Eskadra Wywiadowcza (dawniej 1. wielkopolska), dołączając do 1. Pułku Lotniczego. Nadal pielęgnowane były dawne więzi regionalne i tradycje wspólnej walki. W okresie międzywojnia powstała odznaka pamiątkowa wspólnej walki 12. Eskadry Wywiadowczej i wielkopolskiej 14. Dywizji Piechoty. Eskadry 14. (dawniej 3. wielkopolska) i niedobitki 21. Eskadry Niszczycielskiej pozostały w Krakowie wchodząc w skład 2. Pułku Lotniczego. Do poznańskiego 3. Pułku Lotniczego przybyły eskadry „krajowe” – 1., 5. i 10., stając się jego integralną częścią.

Dziwnie splatają się ludzkie losy z tzw. wielką historią. Jako ludzie zwyczajni mamy na nią niewielki wpływ. W 1939 r. 3. Pułk Lotniczy miał w Lublinie bazę zapasową, którą stopniowo przesuowano dalej na wschód. Jej personel aresztowano po wkroczeniu Armii Czerwonej 17 września koło Tarnopola. Wśród zamordowanych znaleźli się m.in. kpt. Józef Mańczak – dowódca 14. eskadry (3. wielkopolskiej) w okresie wojny polsko-bolszewickiej oraz ppor. rez. Janina Lewandowska z domu Dowbor-Muśnicka, córka drugiego dowódcy Powstania Wielkopolskiego 1918–1919.