



WITOLD JARNO*

Oddział Lotniczy 4. Dywizji Strzelców na Kubaniu i w Odessie w latach 1918–1919

Aviation Unit of the 4th Rifle Division in Kuban and Odessa in the years 1918–1919

Streszczenie: W artykule opisano historię Oddziału Lotniczego powstałego jesienią 1918 r. na Kubaniu w składzie 4. Dywizji Strzelców gen. Lucjana Żeligowskiego. Historia tej jednostki jest mało znana, toteż celem tekstu jest jej przybliżenie na podstawie dostępnej literatury oraz dokumentów przechowywanych w Centralnym Archiwum Wojskowym w Warszawie. W grudniu 1918 r. została ona (wraz z dywizją) przewieziona do Odessy, gdzie jej żołnierze brali udział w obronie miasta. W lutym 1919 r. oddział został przemianowany na Eskadrę Lotniczą 4. Dywizji Strzelców, która w kwietniu opuściła Odessę i przybyła do Rumunii. Stąd w czerwcu 1919 r. dotarła do Galicji Wschodniej, gdzie została ostatecznie włączona w skład Wojska Polskiego jako 10. Eskadra Lotnicza.

Słowa kluczowe: polskie lotnictwo wojskowe, Oddział Lotniczy 4. Dywizji Strzelców, 4. Dywizja Strzelców, wojna polsko-ukraińska 1919

Abstract: This article describes the history of the Aviation Unit formed in the autumn of 1918 in Kuban as part of the 4th Rifle Division of General Lucjan Żeligowski. The histo-

* Wydział Filozoficzno-Historyczny Uniwersytetu Łódzkiego, ul. hm. Aleksandra Kamińskiego 27, 90-219 Łódź, witold.jarno@uni.lodz.pl, ORCID: 0000-0002-5845-6057.

ry of this unit is little known, so the aim here is to present it based on available literature and documents in the Central Military Archives in Warsaw. In December 1918, the unit (together with the division) was transported to Odessa, where its soldiers helped defend the city. In February 1919, the unit was renamed the Aviation Squadron of the 4th Rifle Division, which left Odessa in April and arrived to Romania. From there, in June 1919, it reached Eastern Galicia, where it was finally incorporated into the Polish Army as the 10th Aviation Squadron.

Keywords: Polish Air Force, Aviation Unit of the 4th Rifle Division, 4th Rifle Division, Polish-Ukrainian War of 1919

Lotnictwo wojskowe było nowym rodzajem broni powstałym przed Pierwszą wojną światową, które szybko stało się jednym z ważniejszych elementów działań wojennych. Wśród polskich formacji zbrojnych tworzonych w latach 1914–1918 znalazły się też załóżki polskiego lotnictwa wojskowego. Jednym z takich oddziałów był Oddział Lotniczy na Kubaniu przy formowanej 4. DS¹, przemianowany w lutym 1919 r. na Eskadrę Lotniczą 4. DS. Historia tego oddziału jest mało znana, tym bardziej że istniał on niespełna dziewięć miesięcy. Niniejszy artykuł ma przybliżyć jego dzieje na podstawie materiałów archiwalnych ze zbiorów Centralnego Archiwum Wojskowego oraz literatury przedmiotu.

Oddziały polskie w południowej Rosji zaczęto organizować w połowie 1918 r. po rozbrojeniu przez wojska niemieckie i austro-węgierskie polskich korpusów wojskowych w Rosji. Część ich żołnierzy uniknęła niewoli i starała się dotrzeć do nowych miejsc formowania polskich jednostek². W tym czasie działająca w Kijowie Rada Naczelna Polskich Sił Zbrojnych (powstała w lutym 1918 r. na bazie Naczpolu) zaczęła wspierać proces tworzenia polskich oddziałów w południowej Rosji u boku Armii Ochotniczej

¹ W tekście użyto następujących skrótów: AGH – Armia Generała Hallera, CAW WBH – Centralne Archiwum Wojskowe Wojskowego Biura Historycznego, DS – Dywizja Strzelców, KNP – Komitet Narodowy Polski, NDWP – Naczelne Dowództwo Wojska Polskiego.

² Szerzej: M. Wrzosek, *Polskie korpusy wojskowe w Rosji w latach 1917–1918*, Warszawa 1969, s. 146–155, 303–340; H. Bagiński, *Wojsko Polskie na Wschodzie 1914–1920*, Warszawa 1921, s. 336–377; W. Lipiński, *Walka zbrojna o niepodległość Polski w latach 1905–1918*, Warszawa 1990, s. 300–307.

gen. Michaiła Aleksiejewa. Jeszcze w czerwcu 1918 r. Józef Haller³ wyznaczył dowódcę Wojska Polskiego na Wschodzie w osobie gen. ppor. Lucjana Żeligowskiego, służącego wcześniej w I Korpusie Polskim w Rosji. Zanim dotarł on na południe Rosji, 24 sierpnia 1918 r. – za zgodą dowództwa Armii Ochotniczej – zaczęto formować w Jekaterynodarze (obecny Krasnodar) na Kubaniu Oddział Polski (jego dowódcą został płk Franciszek Zieliński, dawny dowódca 4. DS w II Korpusie Polskim), mający składać się z batalionu strzelców, dywizjonu jazdy i plutonu artylerii polowej⁴.

Oddział ten podlegał operacyjnie dowództwu Armii Ochotniczej, lecz w przyszłości miał się stać częścią autonomicznej Armii Polskiej we Francji utworzonej na mocy dekretu prezydenta Republiki Francuskiej Raymonda Poincarégo z 4 czerwca 1917 r. Znajdowała się ona pod wpływem działaczy Narodowej Demokracji i powstałego z jej inspiracji 15 sierpnia 1917 r. KNP, kierowanego przez Romana Dmowskiego⁵. W myśl umowy z 28 września 1918 r. z rządem francuskim wszystkie polskie oddziały wojskowe po stronie sprzymierzonych (niezależnie od tego, gdzie się znajdowały) miały stanowić armię polską pod jednolitym dowództwem – uznaną przez państwa ententy za armię sprzymierzoną pod politycznym zwierzchnictwem KNP, który za zgodą rządu francuskiego wyznaczył na jej dowódcę Hallera. Umowa

³ W połowie lutego 1918 r. dowodzona przez niego II Brygada Legionów Polskich (tworząca w tym czasie Polski Korpus Posiłkowy) przekroczyła pod Rarańczą front austriacko-rosyjski i dołączyła do formowanego w Rosji II Korpusu Polskiego. W końcu marca Józef Haller objął jego dowództwo i dowodził nim do 11 maja 1918 r., kiedy to w wyniku bitwy kaniowskiej z wojskami niemieckimi II Korpus Polski został rozwiązany. Później stanął na czele powołanej Polskiej Komisji Wojskowej Rady Naczelnej Polskich Sił Zbrojnych, po czym drogą przez Murmańsk dotarł do Francji, gdzie 4 października 1918 r. objął dowództwo formowanej tam Armii Polskiej.

⁴ CAW WBH, 4. DS, sygn. I.122.81.1, Rozkaz 4. DS nr 33 z 27 X 1918 r. i Meldunek 4. DS z 29 X 1918 r., [s.p.]; S. Nałęcz-Malachowski, *Wspomnienia generała*, Łódź 2003, s. 37; B. Gumowska, *Opowieść o gen. broni Lucjanie Żeligowskim*, cz. 1: *Lata 1865–1920*, Bydgoszcz 1994, s. 35–36; H. Bagiński, op. cit., s. 483–485; *Armia Polska we Francji. Dzieje wojsk generała Hallera na obczyźnie*, oprac. J. Sierociński, Warszawa 1929, s. 199; *Pamiętniki generała broni Lucjana Żeligowskiego*, wstęp i oprac. D. Fabisz, Warszawa 2014, s. 12; W. Jarno, *Strzelcy Kaniowscy w latach 1919–1939*, Warszawa 2004, s. 19–23.

⁵ Komitet ten został niebawem uznany przez rząd francuski za oficjalne przedstawicielstwo narodu polskiego, a następnie także przez rządy Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych i Włoch.

ta miała ogromne znaczenie dla losów polskich oddziałów formowanych w Rosji od jesieni 1918 r., przybyły 20 października do Jekaterynodaru gen. Żeligowski stanął bowiem na czele Naczelnego Komitetu Wojsk Polskich na Wschodzie, mającego sprawować nad tymi oddziałami kierownictwo polityczno-wojskowe. Niemal natychmiast komitet podjął działania na rzecz uniezależnienia polskich formacji na Kubaniu od Armii Ochotniczej dowodzonej – po śmierci gen. Aleksiejewa – przez gen. Antona Denikina. W tym celu (na podstawie polsko-francuskiej umowy z 28 września 1918 r.) obie wspomniane strony zawarły porozumienie, w myśl którego polskie oddziały na Kubaniu stanowiły niezależną od Armii Ochotniczej formację, podległą jej jedynie pod względem operacyjnym. Niebawem – rozkazem Hallera z 10 listopada 1918 r. – oddziały polskie w Rosji miały się stać formalnie częścią Armii Polskiej we Francji, jako jej II Korpus⁶.

Stopniowo polskie oddziały na południu Rosji były rozbudowywane. Na początku września organizowany Oddział Polski przeniesiono do Stancy Paszowskiej w pobliżu Jekaterynodaru, gdzie 10 października na jego bazie utworzono Brygadę Strzelców Polskich, którą 23 października przeformowano na 4. DS (dowódcą został płk Zieliński). Dywizja miała się składać z brygady piechoty, dywizjonu jazdy, dywizjonu artylerii, kompanii inżynierskiej i kilku mniejszych oddziałów. Napływ polskich ochotników do 4. DS na Kubaniu nie był jednak duży, przez co dywizja miała charakter kadrowy (pod koniec października liczyła niespełna 1000 żołnierzy)⁷.

⁶ D. Radziwiłłowicz, *Błękitna Armia. W 80 rocznicę powstania*, Warszawa 1997, s. 13–18; M. Orłowski, *Generał Józef Haller (1873–1960)*, Kraków 2007, s. 208–219; W. Skarżyński, *Armia Polska we Francji w świetle faktów*, Warszawa 1929, s. 38–39; M. Wrzosek, *Polski czyn zbrojny podczas pierwszej wojny światowej 1914–1918*, Warszawa 1990, s. 342–345, 458–474; W. Lipiński, op. cit., s. 367–375; *Armia Polska we Francji. Dzieje wojsk...*, s. 112–113, 199–201; W. Jarno, *4 Dywizja Strzelców na Kubaniu i w Odessie jako element Armii Polskiej we Francji (1918–1919)*, „Res Historica” 2020, s. 289–295. Szerzej o KNP: M. Leczyk, *Komitet Narodowy Polski a Ententa i Stany Zjednoczone 1917–1919*, Warszawa 1966; J. Zamoyski, *Powrót na mapę. Polski Komitet Narodowy w Paryżu 1914–1919*, Warszawa 1991.

⁷ CAW WBH, 4. DS, sygn. I.122.81.1, Rozkaz Dowództwa Wojsk Polskich na Wschodzie nr 1 z 23 X 1918 r., Stan liczebny 4. DS w dniu 29 X 1918 r. i Rozkaz 4. DS nr 44 z 21 XI 1918 r., [s.p.]; CAW WBH, Dowództwo I Korpusu AGH, sygn. I.123.2.1, Rozkaz gen. J. Hallera (Naczelnego Dowódcy Wojsk Polskich) nr 3 z 10 XI 1918 r.,

W składzie formowanej 4. DS, z inicjatywy por. pil. Waldemara Narkiewicza, utworzono także Oddział Lotniczy. Zadanie to okazało się niezwykle trudne, gdyż organizowano go od podstaw – brakowało nie tylko pilotów i personelu naziemnego, lecz przede wszystkim samolotów. Rozkaz w tej sprawie został wydany już 14 października:

Z dniem dzisiejszym rozkazuję rozpocząć formowanie Oddziału Lotniczego. Formowanie polecam por. Narkiewiczowi – lotnikowi wojskowemu, który ma przytrzymywać się czasowo zatwierdzonego etatu Oddziału Lotniczego. Naznaczam lot.[nika] wojskowego por. Narkiewicza dowódcą formującego się oddziału, a wszystkich oficerów i żołnierzy oddanych do jego rozporządzenia – przenoszę na etat Oddziału Lotniczego z dniem dzisiejszym⁸.

Następnego dnia (15 października) por. Narkiewicz wydał pierwszy rozkaz jako dowódca oddziału: „Stosownie do rozkazu Dztwa oddziałów Wojsk Polskich dnia dzisiejszego przystępuję do formowania polskiego oddziału awiacyjnego i obejmuję jego dowództwo”⁹. Waldemar Narkiewicz był doświadczonym pilotem, który na przełomie 1914 i 1915 r. ukończył Lotniczą Szkołę Oficerską w Sewastopolu i do grudnia 1917 r. służył w lotnictwie rosyjskim. Później zgłosił się do tworzonego II Korpusu Polskiego w Rosji i sformował w jego składzie eskadrę lotniczą liczącą siedem samolotów. Po bitwie pod Kaniowem w maju 1918 r. i rozbrojeniu korpusu przez wojska niemieckie dostał się do niewoli, z której zdołał zbiec. Ponownie wrócił na Ukrainę, a stąd na Kubań, gdzie przy powstającej Brygadzie Strzelców Polskich zorganizował wspomniany Oddział Lotniczy¹⁰.

[s.p.]; D. Radziwiłłowicz, *Polskie formacje zbrojne we Wschodniej Rosji oraz na Syberii i Dalekim Wschodzie w latach 1918–1920*, Olsztyn 2009, s. 246. Natomiast w meldunku gen. ppor. L. Żeligowskiego do gen. J. Hallera z 26 II 1919 r. podano, że 4. DS powołano 22 października 1918 r. (CAW WBH, 4. DS, sygn. I.122.81.7), a w pracy Witolda Jarny (*Strzelcy Kaniowscy...*, s. 23), że nastąpiło to dopiero 27 października.

⁸ CAW WBH, 4. DS, sygn. I.122.81.1, Rozkaz 4. DS nr 26 z 14 X 1918 r., [s.p.]; *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, red. M. Romeyko, Warszawa 1933, s. 47.

⁹ W. Żaczekiewicz, *Na marginesie dawnych wspomnień. Pierwszy awiacyjny oddział wojsk polskich*, „Przegląd Lotniczy. Organ Lotnictwa Wojskowego” 1932, nr 11–12, s. 513.

¹⁰ CAW WBH, ap Władysław Narkiewicz, sygn. 1187, Wniosek odznaczeniowy do Krzyża Niepodległości z 17 IX 1932 r. i Karta ewidencyjna z XII 1929 r., [s.p.].

Miejszem formowania jednostki była Stanica Paszkowska. W ciągu najbliższych dni do oddziału dołączyło kilkunastu pilotów, obserwatorów i mechaników polskiej narodowości z różnych formacji 4. DS oraz Armii Ochotniczej, w tym m.in. ppor. pil. Lucjan Kulikowski (tymczasowo pełnił obowiązki kwatermistrza oddziału), ppor. obs. Czesław Filipowicz, ppor. obs. Jerzy Herlaine (w literaturze i w archiwaliach występuje też jako Herlain), ppor. obs. Karol Miłobędzki (początkowo objął stanowisko adiutanta dowódcy oddziału) i chor. pil. Wójcik. Szkoleniem szeregowych oddziału zajął się z kolei kpr. Jan Kulza, były żołnierz II Brygady Legionów. Ponadto do etatu oddziału zostali zaliczeni także: pchor. Marian Grodecki (starszy mechanik), plut. Aleksander Winter (kancelista oddziału), plut. Jakub Wilczewski czy szer. Władysław Hadziec (kancelista oddziału). W kolejnych dniach docierali następni oficerowie, np. 3 listopada – kpt. pil. Stanisław Zacharewicz-Święcicki, a 7 listopada – por. obs. Włodzimierz Boski. Początkowo oddział był niewielki i liczył jedynie kilkunastu żołnierzy, lecz w ciągu kilku tygodni jego liczebność powoli rosła, głównie za sprawą przybywających oficerów i żołnierzy z byłej armii rosyjskiej. Dzięki temu już 10 listopada w jego szeregach było 12 oficerów i 14 żołnierzy¹¹.

Największym problemem dla Oddziału Lotniczego było pozyskanie samolotów. Dopiero po długich zabiegach udało się otrzymać zgodę dowództwa Armii Ochotniczej na przekazanie jednej maszyny typu Nieuport napędzanej silnikiem Le Rhône o mocy 110 KM¹². Była to prawdopodobnie wersja Nieuport 17 C.1 bądź jej odmiana produkowana na licencji w Rosji jako Nieuport 21, ewentualnie wersja Nieuport 24 C.1. Samolot ten znajdował się w bazie awiacyjnej Armii Ochotniczej w Jekaterynodarze, lecz był w złym stanie technicznym. Trzeba było jak najszybciej doprowadzić maszynę do stanu „używalności”, co zajęło polskim mechanikom ponad 200 godzin pracy. Nie wszystko można było jednak naprawić, toteż podjęto wysiłki, by część elementów wymienić na nowe:

¹¹ CAW WBH, 4. DS, sygn. I.122.81.1, Raport stanu Brygady Strzelców z 10 XI 1918 r., [s.p.]; *Ku czci poległych lotników...*, s. 48, 313; M. Niestrawski, *Polskie wojska lotnicze w okresie walk o granice państwa polskiego (1918–1921)*, t. 1: *Początki, organizacja, personel i sprzęt*, Oświęcim 2017, s. 79; W. Żaczekiewicz, op. cit., s. 513–514.

¹² M. Niestrawski, *Polskie wojska lotnicze w okresie walk...*, s. 78.

W bazie awiacyjnej pracował w owym czasie urzędnik Kostin, znajomy por. Narkiewicza ze szkoły sewastopolskiej, który wspólnie z jednym oficerem rosyjskim, Polakiem, pomogli nam zamienić zniszczony motor na nowy oraz podziurawione płaszczyzny na całe. Po odremontowaniu aparat był jak nowy. [...] Montaż motoru został ukończony w przeddzień wyjazdu 4 Dyw. do Noworosyjska¹³.

Pod koniec listopada 1918 r. Dowództwo Armii Polskiej we Francji uznało, że nie leży w polskim interesie dalsze współdziałanie jednostek polskich na Kubaniu z Armią Ochotniczą, i podjęło starania o ewakuację drogą morską do Odessy, skąd było bliżej do odradzającej się Polski. Zapewne też dla dowództwa francuskiego była to okazja do wzmocnienia sił sojuszniczych w tym mieście, z którego – w myśl rozejmu zawartego 11 listopada 1918 r. przez państwa ententy z pokonanymi Niemcami – niebawem miały być ewakuowane oddziały niemieckie okupujące do tej pory ziemie ukraińskie. Ostatecznie dowództwo Armii Ochotniczej otrzymało od Naczelnego Wodza Sił Sprzymierzonych gen. Ferdynanda Focha rozkaz, by jak najszybciej odesłać 4. DS do Odessy, której zaczęły zagrażać wojska (powstałej jeszcze z poparcia państw centralnych) Ukraińskiej Republiki Ludowej, na czele której stał Pawło Skoropadski, a od 14 grudnia 1918 r. Symon Petlura. W tej sytuacji czas był niezmiernie ważny i po krótkim przygotowaniu oraz ponownym przeformowaniu 21 listopada (ze względu na kadrowy charakter) dywizji na Brygadę Strzelców Polskich wyruszyła ona następnego dnia koleją ze Stancji Paszkowskiej i po kilku dniach przybyła do portu w Noworosyjsku¹⁴.

W tym czasie remontowany samolot Nieuport wciąż znajdował się w bazie awiacyjnej Armii Ochotniczej w Jekaterynodarze. Dążąc do jego uratowania, w dniu wyjazdu brygady do wspomnianego portu do bazy przyjechali kpt. pil. Zacharewicz-Święcicki i por. Narkiewicz. Nie poinformowali oni oficerów rosyjskich o ewakuacji polskiej jednostki, lecz oznajmili, że mają rozkaz przewieźć samolot do Stancji Paszkowskiej. Po uzyskaniu zgody załadowali maszynę na platformę kolejową, którą niebawem doczepiono

¹³ CAW WBH, Kolekcje rękopisów, sygn. I.400.68, Awiacja w 4. DS, k. 1–2.

¹⁴ T. Kawalec, *Historia IV-tej Dywizji Strzelców generała Żeligowskiego w zarysie*, Wilno–Kraków–Łódź 1921, s. 8–12; W. Jarno, *Strzelcy Kaniowscy...*, s. 23–24; *Armia Polska we Francji. Dzieje wojsk...*, s. 201–203; S. Nałęcz-Małachowski, op. cit., s. 38.

do jednego z eszelonów udających się w stronę Noworosijska, gdzie dotarł on po kilku dniach. Tu pod koniec listopada oddziały brygady zostały załadowane na statek Saratów, w tym również jedyny samolot Oddziału Lotniczego. Szczęśliwie, bez żadnych problemów, statek opuścił 1 grudnia 1918 r. wspomniany port i następnego dnia przybył do Odessy¹⁵.

Miasto znajdowało się w tym czasie pod kontrolą III Korpusu Armii Ochotniczej oraz zakotwiczonej na redzie eskadry francusko-brytyjskiej. Odessie zagrażały jednak zbliżające się wojska Ukraińskiej Republiki Ludowej atamana Petlury, toteż pojawienie się polskiej jednostki spotkało się z entuzjazmem tutejszych władz cywilnych i wojskowych oraz samych mieszkańców miasta. Kilka dni później gen. Żeligowski rozwiązał Dowództwo Wojsk Polskich na Wschodzie oraz Brygadę Strzelców Polskich, odtwarzając na jej bazie ponownie 4. DS, i objął jej dowództwo. Dywizja składała się z trzech pułków strzelców (2., 13. i 14.), kawalerii dywizyjnej, dywizjonu artylerii, kompanii inżynierskiej oraz kilku mniejszych pododdziałów, w tym Oddziału Lotniczego. Będąc w trakcie formowania jednostki 4. DS wzięły niebawem udział w obronie miasta, które 13 grudnia niemal w całości znalazło się w rękach wojsk ukraińskich. Polscy żołnierze bronili portu, gdzie po kilku dniach doczekali się pomocy wojsk francusko-greckich przybyłych drogą morską, które szybko wyparły oddziały ukraińskie z miasta i jego okolic¹⁶.

Zaraz po wylądowaniu Oddziału Lotniczego w Odessie zaczęto szukać dla niego odpowiedniego miejsca do zakwaterowania i ostatecznie rozlokowano go 5 grudnia 1918 r. na przedmieściach miasta – na terenie lotniska Fabryki Samolotów Arthur Anatra, zwanej też Odeskimi Zakładami Lotniczymi. Oddział Lotniczy był w tym czasie wciąż małą jednostką liczącą około 15 oficerów i niespełna 30 szeregowych. W hangarach fabrycznych przejętych po okupujących miasto oddziałach niemieckich odnaleziono sześć samolotów: cztery dwupłatowe samoloty szkolne Hansa-Branden-

¹⁵ CAW WBH, Kolekcje rękopisów, sygn. I.400.68, Awiacja w 4. DS, k. 2.

¹⁶ CAW WBH, 4. DS, sygn. I.122.81.1, Rozkaz Dowództwa Wojsk Polskich na Wschodzie nr 24 z 8 XII 1918 r., [s.p.]; CAW WBH, Dowództwo AGH, sygn. I.123.1.204, Raport o stanie 4. DS z 27 XII 1918 r., [s.p.]; P. Olszewski, „*Kwestia ukraińska*” w *polityce Francji od schyłku 1917 r. do kwietnia 1919 r.*, „Piotrkowskie Zeszyty Historyczne” 2011, t. 12, s. 89–90; H. Bagiński, op. cit., s. 505–526; W. Lipiński, op. cit., s. 331–336; T. Kawalec, op. cit., s. 12–31.

burg B.I i dwa dwupłatowe samoloty wielozadaniowe LVG C.V. Jednak dowództwo III Korpusu Armii Ochotniczej nie zezwoliło na ich przejęcie i dopiero po zajęciu w połowie grudnia 1918 r. większej części Odessy przez oddziały ukraińskie zgodziło się na zabranie tych samolotów przez polski oddział, motywując to tym, iż samo nie ma możliwości, by je zabezpieczyć. W tej sytuacji por. Narkiewicz natychmiast rozkazał podległym żołnierzom przetransportować te samoloty do hangarów przy szkole awiacyjnej na południowych przedmieściach Odessy, gdzie znajdował się posterunek Oddziału Lotniczego. Jednak ze względu na istniejące nadal zagrożenie dotarcia w ten rejon miasta wojsk ukraińskich nakazał ostatecznie przewieźć je w stanie rozmontowanym do samej Odessy, gdzie żołnierze 4. DS mieliby możliwość lepiej je chronić. W tym celu wynajęto 12 samochodów ciężarowych, lecz z powodu braku jasnych rozkazów, gdzie samoloty miały zostać dostarczone, załadowano na pojazdy tylko przywiezionego z Kubania Nieuporta oraz płyty przejętych sześciu niemieckich samolotów. Reszta elementów konstrukcyjnych (w tym silniki) pozostała w hangarach szkoły awiacyjnej wraz z częścią żołnierzy mających przewieźć je następnego dnia. W tym czasie okazało się, że wszystkie oddziały dywizji oraz jednostki Armii Ochotniczej wycofały się pod naporem wojsk ukraińskich w okolice odeskiego portu, dlatego też konieczne stało się jak najszybsze przetransportowanie rozmontowanych części samolotowych w rejon miasta kontrolowany przez własne oddziały. Pierwszy transport z elementami konstrukcyjnymi szczęśliwie dotarł w okolice komory celnej portu w Odessie, po czym dzień później wysłano sześć samochodów do przewiezienia pozostałych elementów tych maszyn. Tym razem napotkano jednak problemy, po drodze natknięto się bowiem na oddział kawalerii ukraińskiej z samochodem pancernym, co wymusiło zmianę drogi przejazdu. Niestety w okolicy dworca kolejowego i ul. Puszkina polska kolumna została zaatakowana przez oddział ukraiński, a wszystkie pojazdy dostały się w ręce wroga. Petlurowcy zatrzymali je, lecz zgodzili się wypuścić polskich żołnierzy. Ostatecznie próba pozyskania sześciu ponemieckich samolotów zakończyła się więc niepowodzeniem¹⁷.

Żołnierze Oddziału Lotniczego uczestniczyli też w obronie okolic portu odeskiego, gdzie w walkach brały udział pododdziały 13. i 14. Pułku Strzel-

¹⁷ CAW WBH, Kolekcje rękopisów, sygn. I.400.68, Awiacja w 4. DS, k. 3–6.

ców 4. DS. Ze względu na niewielką liczebność (zaledwie około 40 ludzi) Oddziału Lotniczego jego żołnierze otrzymali zadanie zbudowania barykady na jednej z ulic dochodzących do portu. Jej obrona okazała się skuteczna, czemu sprzyjał fakt, że walki w jej rejonie nie były zbyt intensywne. Niemniej wysłany 18 grudnia czteroosobowy zwiad został zaatakowany i zmuszony do odwrotu. Na szczęście tego dnia do odeskiego portu przyplłynęły statki z francuskimi i greckimi oddziałami, które w ciągu dwóch dni wyparły jednostki ukraińskie z miasta. Jednak kolejny patrol żołnierzy Oddziału Lotniczego pod dowództwem ppor. pil. Stanisława Kuźmińskiego, skierowany 19 grudnia na zwiad, został zaatakowany przez pododdział ukraiński szukający drogi odwrotu z miasta. W wyniku wymiany ognia jego dowódca został ranny w nogę, a jeden z szeregowych otrzymał postrzał w brzuch. Rany na szczęście nie były poważne i niebawem obaj powrócili do służby¹⁸.

W kolejnych tygodniach – korzystając ze względnego spokoju – dowództwo Oddziału Lotniczego przystąpiło do rozbudowy jednostki. Pozyskano niezbędny sprzęt w postaci sześciu samochodów ciężarowych, trzech samochodów osobowych i samochodu sanitarnego, które w krótkim czasie wyremontowano. Stopniowo rosła też liczebność oddziału – na początku 1919 r. przybyli do niego m.in. mjr Czesław Łupiński, mjr lek. Jakub Zander, kpt. pil. Stanisław Bielawski, kpt. pil. Stanisław Zacharewicz-Święcicki, por. Czesław Filipowicz, por. obs. Bolesław Kopyciński, por. Ludomił Rayski¹⁹, por. Józef Sokołowski, por. pil. Roman Sułkowski, por. obs. Jerzy

¹⁸ CAW WBH, 4. DS, sygn. I.122.81.32, Rozkaz szefa sztabu 4. DS nr 34 z 22 XII 1918 r., [s.p.].

¹⁹ Porucznik Rayski (ur. 28 grudnia 1892 r. w Krakowie) studiował na Politechnice Lwowskiej, należąc przed 1914 r. do Związku Strzeleckiego. W sierpniu tego roku wstąpił do Legionów Polskich, a w 1915 r. podjął służbę w armii tureckiej, z której w połowie stycznia 1919 r. przybył do Odessy i wstąpił do 4. DS. Po przybyciu dywizji do Polski dowodził kolejno 10. Eskadrą Lotniczą, 7. Eskadrą Myśliwską, 21. Eskadrą Bombową i 3. Dywizjonem Lotniczym. Brał udział w walkach na froncie polsko-bolszewickim, a w okresie pokoju zajmował kolejno stanowiska: szefa sekcji Departamentu IV Żegluga Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych, szefa wydziału Biura Ścisłej Rady Wojennej, od maja 1926 r. szefa Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, a od sierpnia 1936 r. dowódcy lotnictwa (CAW WBH, Kolekcja generałów i osobistości, Akta L. Rayskiego, sygn. I.800.112, Arkusz ewidencyjno-kwalifikacyjny z 1928 r., k. 45–50).

Zawade-Zawadzki, ppor. pil. Julian Dąbrowski, ppor. Bolesław Filanowicz, ppor. pil. Stanisław Kuźmiński, ppor. obs. Karol Miłobęcki, ppor. pil. Roman Szomański, ppor. obs. Edward Wąsiakowski, ppor. pil. Stefan Żardecki, chor. Roman Błazewski, chor. pil. Stanisław Kostecki, chor. Antoni Sobański i chor. pil. Eustachy Wołłowicz. Warto dodać, że 29 stycznia kpt. pil. Zacharewicz-Święcicki objął stanowisko zastępcy dowódcy Oddziału Lotniczego. Po tych uzupełnieniach 1 lutego 1919 r. w oddziale było już około 130 ludzi (w tym 30 oficerów), a dwa tygodnie później – 145 ludzi (w tym 30 oficerów), 34 konie, 10 wozów czterokonnych, 10 wozów dwukonnych i dwie kuchnie polowe. Żołnierze byli jednak słabo uzbrojeni, karabiny przekazane przez Armię Ochotniczą były bowiem w złym stanie technicznym²⁰.

Niebawem w ramach kolejnej reorganizacji dywizji zmieniono 24 lutego 1919 r. nazwę Oddziału Lotniczego na Eskadrę Lotniczą 4. DS. Jednocześnie dywizja pod względem aprowizacyjnym została podporządkowana dowództwu wojsk sprzymierzonych na Bałkanach, na czele którego stał gen. Louis Franchet d'Espérey. Dwa dni później (26 lutego) doszło do zmiany na stanowisku dowódcy eskadry, ponieważ mjr Narkiewicz (prawo do stopnia majora zostało przyznane rozkazem dywizyjnym nr 42 z 10 lutego) otrzymał rozkaz wyjazdu do Francji, gdzie został jednym z organizatorów lotnictwa Armii Polskiej we Francji²¹. Po jego wyjeździe nowym dowódcą Eskadry Lotniczej 4. DS został mjr pil. Jan Stachowski²². Dzięki jego wysiłkom – na rozkaz dowództwa francuskiego w Odessie – z uratowanego sprzętu lotniczego komenda szkoły awiacyjnej przekazała Eskadrze Lotniczej 4. DS 10 samolotów: osiem maszyn Anatra Anasal, jeden samolot szkolny Hansa-Brandenburg B.I i jeden samolot wielozadaniowy LVG C.V. Wymagały one jednak naprawy i ostatecznie udało

²⁰ CAW WBH, 4. DS, sygn. I.122.81.11, Raport stanu 4. DS z 14 II 1919 r., [s.p.]; CAW WBH, ap. Stanisław Zacharewicz-Święcicki, sygn. 7270, Karta ewidencyjna z 1920 r., [s.p.]; W. Żaczkiewicz, op. cit., s. 514–515.

²¹ Niebawem udało się tam też kilku innych oficerów eskadry, np. mjr Łupiński, por. Filipowicz, ppor. obs. Wąsiakowski czy por. obs. Boski.

²² CAW WBH, ap. Jan Stachowski, sygn. 16285+18480, Arkusz ewidencyjny z 1935 r., k. 4. W tym dokumencie znajduje się informacja, że dowództwo eskadry objął już 6 lutego 1919 r.

się wyremontować cztery z nich: LVG C.V został przydzielony przybyłemu do oddziału por. Rayskiemu, dwie Antary Anasal – chor. Wołłowiczowi i chor. Kosteckiemu, a samolot szkolny Hansa-Brandenburg B.I – por. Sułkowskiemu²³.

Pamiętnym dniem dla Eskadry Lotniczej 4. DS był 11 marca 1919 r., gdy jej piloci przystąpili do pierwszych lotów ćwiczebnych. Najpierw bez zbędnego obciążenia wystartował samolot por. Rayskiego, a po nim samolot chor. Wołłowicza. Następnie obaj powtórnie wznieśli się w powietrze na swych maszynach, lecz tym razem w każdej z nich była dodatkowa osoba. Jako ostatni wystartował tego dnia chor. Kostecki, lecz jego samolot w trakcie lądowania kapotał i przewrócił się na grzbiet przez przód kadłuba – na szczęście pilot nie odniósł poważniejszych obrażeń. Mimo wypadku tego dnia jednostka została uznana za gotową do wykonywania zadań bojowych. Niebawem przyszło polskim pilotom pokazać swe umiejętności na polu walki i już 20 marca pierwszy lot bojowy na samolocie LVG C.V przypadł por. Rayskiemu wraz z por. Caillardem (imienia nie ustalono), obserwatorem francuskiej 504. Eskadry Lotniczej. W następnych dniach odbywały się kolejne loty rozpoznawcze. 24 marca por. Rayski został wysłany wraz z obserwatorem ppor. Herlainem na zwiad lotniczy, którego celem było naszkicowanie okopów nieprzyjacielskich wojsk w rejonie m. Serbka na północ od Odessy. Tego samego dnia chor. Wołłowicz wraz z obserwatorem ppor. Miłobęckim rozpoczął lot na północny-wschód od m. Serbka, rozpoznając w tym rejonie pozycje wojsk wroga²⁴.

Cztery dni później (28 marca) doszło do próby sabotażu w hangarze, w którym znajdowały się polskie samoloty. Nie wyrządzono większych szkód dzięki czujności jednego z wartowników, który po usłyszeniu podejrzanego szmeru z jego wnętrza oddał strzał ostrzegawczy w powietrze. Zaraz potem wybiegły z niego dwie osoby, które uciekły. Na odgłos strzału szybko przybyło kilku kolejnych wartowników – wówczas przez wybite okno na

²³ CAW WBH, 4. DS, sygn. I.122.81.31, Rozkaz 4. DS nr 84 z 1 III 1919 r., sygn. I.122.81.33, Rozporządzenie 4. DS nr 42 z 10 II 1919 r., sygn. I.122.81.55, Rozkaz szefa sztabu 4. DS nr 101 z 25 III 1919 r. i sygn. I.122.81.13, Lista oficerów wyjeżdżających do Francji z końca lutego 1919 r., [s.p.]; *Ku czci poległych lotników...*, s. 48–49; W. Żaczekiewicz, op. cit., s. 513.

²⁴ *Ku czci poległych lotników...*, s. 49.

tyłe hangaru wyskoczyły jeszcze dwie osoby, którym także udało się ująć strażnikom. Niezwłocznie przeszukano całą halę, lecz nie znaleziono już nikogo. Sprawdzone też stan samolotów, których dywersanci na szczęście nie zdążyli uszkodzić. Kilka dni później grupa niezidentyfikowanych osób napadła na wartowników pilnujących piwnicy z beczkami paliwa, lecz i tym razem nie zdołały one wyrządzić większych szkód. W tym czasie doszło też w jednostce do tragicznych wydarzeń – 30 marca 1919 r. w trakcie lotu chor. Wołłowicza i obserwatora chor. Kosteckiego samolotem Anatra Anasal maszyna niespodziewanie po kilku minutach lotu zaczęła z nieznanых przyczyn gwałtownie pikować z wysokości 200 m, po czym uderzyła w ziemię i się zapaliła. Obaj członkowie załogi zginęli. Ich pogrzeb był dużą uroczystością żałobną z udziałem delegacji oddziałów 4. DS oraz przedstawicieli wojsk francuskich, angielskich, greckich i rosyjskich z Armii Ochotniczej²⁵.

Na początku kwietnia 1919 r. sytuacja wojsk sprzymierzonych w rejonie Odessy uległa pogorszeniu ze względu na zbliżanie się jednostek Armii Czerwonej. Dowodzący wojskami francuskimi w mieście gen. Philippe Henri d'Anselme domagał się od gen. Henriego Berthelota (dowódcy Wojsk Francuskich na Południu Rosji) dodatkowego wsparcia wojskowego. Jednak narastający konflikt między dowództwem francuskim w Odessie a dowództwem Armii Ochotniczej utrudniał przygotowanie miasta do obrony, co skłoniło rząd francuski 29 marca do podjęcia decyzji o jego opuszczeniu przez wojska koalicyjne (m.in. francuską 30. i 156. Dywizję Piechoty, grecką 2. i 13. Dywizję Piechoty oraz polską 4. DS). Rozkaz w tej sprawie dotarł do gen. d'Anselme'a 2 kwietnia, który rozpoczął przygotowania do ewakuacji – miała się ona odbyć drogą morską lub lądową w kierunku Rumunii. Informacja o tym wywołała oburzenie mieszkańców Odessy, a później panikę, w efekcie której tysiące ludzi próbowało dostać się na statki cumujące w porcie²⁶.

W tych dramatycznych dniach polscy lotnicy wykonywali loty rozpoznawcze na korzyść wojsk sojuszniczych: 2 i 3 kwietnia por. Rayski z obserwatorem ppor. Herlaine'em przeprowadził samolotem Anatra Anasal kilka lotów w rejonie linii frontu na północ od Odessy. Dalsze loty wstrzymano

²⁵ Ibidem, s. 49, 300.

²⁶ P. Olszewski, op. cit., s. 92–93; W. Jarno, *Strzelcy Kaniowscy...*, s. 26–27.

po otrzymaniu w godzinach wieczornych 3 kwietnia rozkazu opuszczenia miasta i wyruszenia w stronę granicy rumuńskiej. Cztery maszyny miały tam dotrzeć drogą powietrzną (Nieuport, LVG C.V, Anatra Anasal i Hansa-Brandenburg B.I), lecz ostatecznie żadna z nich nie odleciała ze względu na zły stan techniczny. Następnego dnia (4 kwietnia) wyposażenie eskadry załadowano na samochód ciężarowy oraz kilka wozów konnych i wywieziono z terenu lotniska szkoły awiacyjnej przy Fabryce Samolotów Arthura Anatra. W tym samym czasie stacjonująca tu francuska 504. Eskadra Lotnicza zaczęła niszczyć samoloty niezdolne do lotu. Jeden z nich, Breguet XIV, miał tylko złamane skrzydło, toteż por. Rayski podjął próbę jego uratowania i po uzyskaniu zgody dowódcy francuskiej eskadry polscy mechanicy w ciągu kilku godzin naprawili uszkodzenia. Jeszcze tego samego dnia (4 kwietnia) polski oficer z francuskim mechanikiem – po zarządzeniu ewakuacji eskadry – wystartowali około godz. 18.30 i po 30 minutach lotu dotarli do Rumunii. Był to jedyny ocalały samolot polskiej eskadry, gdyż pozostałe maszyny zostały zniszczone przez polskich mechaników²⁷. Jednak w raporcie dowództwa 4. DS z 15 maja 1919 r. znajduje się taka oto informacja o ewakuacji z Odessy: „Eskadra Lotnicza z jednym tylko aparatem również wyjechała przez Owidiopol, Akerman do Braiły”²⁸. Trudno jednak rozstrzygnąć, czy określenie „wyjechała” odnosi się do samolotu, na którym por. Rayski odleciał do Rumunii, czy też w kolumnie ewakuacyjnej znajdował się jeszcze jeden rozmontowany samolot (np. przywieziony z Kubania Nieuport, o którego losach nic nie wiadomo – został on jednak prawdopodobnie zniszczony przez polskich mechaników w trakcie ewakuacji Odessy). Jak się wydaje, informacja odnosiła się raczej do samolotu por. Rayskiego.

Nocą z 4 na 5 kwietnia 1919 r. w Odessie wybuchło probolszewickie powstanie, co utrudniło ewakuację wojsk sprzymierzonych. Oddziały 4. DS musiały siłą wywalczyć sobie drogę odwrotu w kierunku granicy rumuńskiej, ponosząc przy tym znaczne straty. Warto jednak podkreślić, że mimo trudnej sytuacji ewakuacja 30 000 żołnierzy sił koalicji z miasta przebiegła sprawnie, dzięki czemu bolszewicy wkroczyli do Odessy dopiero wieczor-

²⁷ *Ku czci poległych lotników...*, s. 49.

²⁸ CAW WBH, Dowództwo AGH, sygn. I.123.1.205, Raport dowództwa 4. DS z 14 V 1919 r., [s.p.].

rem 6 kwietnia. W ciągu kolejnych kilku dni oddziały 4. DS osłaniały odwrót wojsk sprzymierzonych przemieszczających się w stronę Dniestru, po czym przegrupowały się do Besarabii, gdzie zatrzymały się w rejonie m. Jermoklija. Ostatecznie jej dowódcy (gen. Żeligowskiemu) udało się zachować zwartość 4. DS i jej zdolność do dalszej walki²⁹.

Jednak Eskadra Lotnicza tu nie dotarła i przez niemal dwa miesiące przebywała z dala od własnej dywizji, gdyż ewakuowała się do innej części Rumunii. Przegrupowanie jej rzutu naziemnego odbyło się 5 kwietnia w ulewnym deszczu, który powodował częste grzęźnięcia w błocie samochodu ciężarowego i wozów konnych. Mimo problemów pogodowych kolumna przybyła w południe do Owidiopolu, położonego około 30 km na południe od Odessy. Tu okazało się, że z powodu przebywających tu wielu jednostek francuskich nie można było liczyć na szybką przeprawę przez liman Dniestru. W tych okolicznościach dowódca eskadry postanowił przekroczyć rzekę w innym miejscu i rankiem 6 kwietnia kolumna skierowała się w stronę wybrzeża Morza Czarnego do m. Karolino-Buhaz, gdzie zaczynała się mierzeja Buhaz z jedynym przesmykiem oddzielającym liman Dniestru od pełnego morza. Dowódca polskiej eskadry udał się na rozpoznanie sytuacji na mierzei i szybko zorientował się, że pojazdy nie przejadą nią ze względu na piaszczystą drogę. W związku z tym zdecydował, aby załadować pojazdy na porzucone platformy kolejowe, by na nich przejechać przez mierzeję. W godzinach popołudniowych żołnierze zaczęli budować ziemne platformy, którymi rankiem 7 kwietnia wciągnięto posiadane pojazdy na lory kolejowe. W tym czasie pozyskano też kilka kolejnych samochodów (jeden ciężarowy i cztery osobowe), które zgodzili się zostawić eskadrze cywilni uciekinierzy w zamian za przewiezienie ich samych koleją na południowy brzeg mierzei Buhaz. Jednak po dotarciu w okolice mostu kolejowego na przesmyku okazało się, że przęsła mostu są podniesione. Nie pozostało nic innego, jak poczekać na ich opuszczenie, co nastąpiło rankiem 8 kwietnia. Wówczas dopiero eskadra przedostała się na rumuński brzeg, skąd pociąg przejechał do nieodległego Akermanu (ob. Białogród nad Dniestrem). Następnego dnia pociąg

²⁹ T. Kawalec, op. cit., s. 21–22; P. Olszewski, op. cit., s. 93; S. Nałęcz-Małachowski, op. cit., s. 42; W. Lipiński, op. cit., s. 336–337; T. Kawalec, op. cit., s. 18–25; *Armia Polska we Francji. Dzieje wojsk...*, s. 207.

przybył do stacji Besarabeasca, skąd odjechał do m. Reni (na wschód od Gałacza). Tu przeładowano wyposażenie eskadry do pociągu o mniejszym rozstawie kół, lecz z braku platform samochody musiały udać się w dalszą drogę samodzielnie. Oba rzuty (kolejowy i drogowy) wyruszyły w godzinach popołudniowych 9 kwietnia – poprzez Gałacz – do nieodległej Braiły, gdzie stanęły pod wieczór³⁰.

W tym miejscu trzeba powrócić do losów jednego – jak się wydaje – uratowanego samolotu eskadry, jakim był wyremontowany Breguet XIV, którym 4 kwietnia por. Rayski z francuskim mechanikiem przylecieli z Odessy do Akermanu w Rumunii (na południowym brzegu limanu Dniestru). Następnego dnia samolot odleciał do Braiły, gdzie przebywała francuska 510. Eskadra Lotnicza. Nie mając łączności z własną dywizją, por. Rayski poleciał samolotem do Bukaresztu, gdzie działała Polska Misja Wojskowa. Tu uzyskał informację, że eskadra miała pozostać w tej części Rumunii w oczekiwaniu na dalsze rozkazy, i skierował się z powrotem do Braiły. Jednak w trakcie lądowania z powodu silnego wiatru samolot wpadł na słupy telegraficzne i uszkodził obie pary skrzydeł – na szczęście pilot odniósł tylko lekkie obrażenia i po kilku dniach witał rzut naziemny eskadry ewakuowany drogą lądową z Odessy³¹.

W Braile dowódca eskadry mjr Stachowski podjął działania na rzecz reorganizacji jednostki. Od intendentury jednej z francuskich jednostek w Gałaczu otrzymano prowiant, umundurowanie i wyposażenie dla żołnierzy, lecz szybko zaczęto odczuwać brak środków finansowych na pokrycie bieżących wydatków. Sytuację poprawiła sprzedaż części posiadanego majątku eskadry: dziewięciu koni, czterech wozów konnych i trzech samochodów osobowych. Jednak głównym problemem była niechęć dowództwa francuskiej 510. Eskadry Lotniczej do przekazania polskiej jednostce jakiegokolwiek samolotu. Wówczas por. Rayski został przez dowódcę eskadry odkomenderowany do Konstantynopola, gdzie urzędował gen. Louis Franchet d'Espérey, naczelny dowódca sił sprzymierzonych na Bałkanach. Misja zakończyła się połowicznym sukcesem, polski pilot otrzymał bowiem zgodę na przekazanie polskiej eskadrze jednego samolotu Breguet XIV z francu-

³⁰ CAW WBH, Kolekcje rękopisów, sygn. I.400.68, Awiacja w 4. DS, k. 10–12.

³¹ Ibidem, k. 12.

skiej jednostki lotniczej w Gałaczu oraz niezbędnych części na naprawę samolotu uszkodzonego w Braile w trakcie lądowania. Przez kolejnych kilka tygodni odtwarzano spójność organizacyjną eskadry, a żołnierze przygotowywali się do powrotu do Polski. Według meldunku dowództwa 4. DS w połowie maja eskadra miała posiadać na stanie trzy samoloty, z czego jeden sprawny (Breguet XIV) oraz dwa nienadające się do lotów (jednym był Breguet XIV, którym por. Rayski przyleciał z Odessy, o drugim natomiast nic nie wiadomo). W tym samym meldunku podano, że 22 maja jedyny zdolny do lotu samolot został zabrany przez francuską eskadrę, co sugeruje, że w ciągu kilku kolejnych dni polscy mechanicy – wykorzystując otrzymane części zamienne – wyremontowali uszkodzonego Bregueta XIV³².

Na przełomie kwietnia i maja 1919 r. 4. DS strzegła rumuńskiego brzegu Dniestru przed ewentualnymi atakami Armii Czerwonej i dopiero 23–25 maja opuściła Besarabię i kolejną odjechała w stronę Czerniowiec na Bukowinie. Tu 1 czerwca przestała podlegać dowództwu sił sprzymierzonych na Bałkanach i przeszła pod rozkazy NDWP. Polskiemu dowództwu zależało na jak najszybszym przybyciu dywizji na ziemię kontrolowaną przez polskie władze, toteż niezwłocznie podjęło ono działania, by przetransportować ją do Galicji Wschodniej. Organizacyjnie w składzie 4. DS znajdowały się w tym czasie trzy pułki strzelców, dwa pułki ułanów, dywizjon artylerii, kompania inżynierska, szpital wojskowy, szkoła oficerska, szpital wojskowy, oddział samochodów pancernych oraz kilka mniejszych pododdziałów, w tym m.in. Eskadra Lotnicza przebywająca w rumuńskiej Braile³³.

Po wyjeździe 4. DS na Bukowinę również wspomniana eskadra otrzymała rozkaz przegrupowania się w ten rejon. Czas naglił, toteż 30 maja por. Rayski wraz z ppor. Herlainem i kilkoma mechanikami wyjechali do Gałacza po odbiór nowego samolotu Breguet XIV A2, przekazanego eskadrze przez władze francuskie. Nie był on w pełni sprawny, należało więc go naprawić, co zajęło kilka dni. Ostatecznie 3 czerwca maszyna była zdolna do lotu i jeszcze tego dnia obaj piloci odlecieli do Czerniowiec. W meldun-

³² CAW WBH, Dowództwo AGH, sygn. I.123.1.33, Raport gen. ppor. L. Żeligowskiego z 4 VI 1919 r., [s.p.].

³³ CAW WBH, Dowództwo AGH, sygn. I.123.1.33, Raport gen. ppor. L. Żeligowskiego z 31 V 1919 r., [s.p.].

ku dowództwa 4. DS z 4 czerwca znajduje się wzmianka, tylko częściowo zgodna z wcześniejszymi informacjami, że z samolotów posiadanych przez eskadrę w Odessie (tu podano, że było ich pięć, z czego trzy sprawne) do Rumunii odleciał tylko jeden, który rozbił się przy jednym z lądowań, a „[...] obecnie otrzymaliśmy od Francuzów 2 samoloty Breguet i tylko te dywizja posiada obecnie”³⁴. Brak tu informacji o oddaniu 22 maja sprawnego samolotu eskadrze francuskiej. Trudno więc jednoznacznie rozstrzygnąć, ile samolotów przyleciało z Gałacza w Rumunii w rejon Stanisławowa – jeden (o czym wiemy na pewno) czy dwa (co jest już problematyczne). Z analizy szczątkowych informacji na ten temat wynika, że do Galicji Wschodniej na początku czerwca 1919 r. przyleciał tylko jeden samolot. Natomiast rzut naziemny eskadry (liczący 1 czerwca zaledwie 16 oficerów i 36 żołnierzy) wyruszył z Braiły 5 czerwca i kolejną poprzez Jassy dotarł trzy dni później do rejonu koncentracji 4. DS na Bukowinie. Jedyń posiadany samolot był kilkakrotnie wykorzystywany do różnych zadań – przykładowo 10 czerwca por. Rayski wraz z ppor. Herlaine’em polecili do Lwowa po rozkazy dla dywizji, z którymi wrócili tego samego dnia. Cztery dni później dotychczasowy dowódca eskadry mjr Stachowski został powołany na stanowisko szefa Sekcji Rozkazodawczej w Departamencie III Żegluga Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych i następnego dnia wyjechał do Warszawy, a dowództwo eskadry objął por. Rayski³⁵.

³⁴ CAW WBH, Dowództwo AGH, sygn. I.123.1.33, Raport gen. ppor. L. Żeligowskiego z 31 V 1919 r., [s.p.]; CAW WBH, Kolekcje rękopisów, sygn. I.400.68, Awiacja w 4. DS, k. 12–13.

³⁵ CAW WBH, Kolekcje rękopisów, sygn. I.400.68, Awiacja w 4. DS, k. 13; CAW WBH, 4. DS, sygn. I.122.81.11 i I.122.81.31, Rozkazy i meldunki 4. DS z wiosny i lata 1919 r., [s.p.]; CAW WBH, Kolekcja generałów i osobistości, Akta L. Rayskiego, sygn. I.800.112, Arkusz ewidencyjno-kwalifikacyjny z 1928 r., k. 45–50 i Karta ewidencyjna z 8 X 1920 r., k. 54–55; CAW WBH, ap. Jan Stachowski, sygn. 16285+18480, Arkusz ewidencyjny z 1935 r., k. 4; H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918–1920. Narodziny i walka*, Wrocław 2009, s. 136; A. Olejko, *Gapa z zielonym wieńcem, czyli szachownica przeciw tryzubowi. Pierwsza wojna polskich skrzydeł 1918–1919*, Zabrze–Tarnowskie Góry 2020, s. 406. Informacje tylko o jednym samolocie Eskadry Lotniczej 4. DS przybyłym do Galicji Wschodniej w czerwcu 1919 r. podał także Mariusz Niestrawski (*Lotnictwo w wojnie polsko-ukraińskiej 1918–1919*, Przemyśl 2019, s. 149; idem, *Polskie wojska lotnicze w okresie walk...*, t. 2: *Walka i demobilizacja*, Oświęcim 2017, s. 52;

Po krótkim odpoczynku oddziały 4. DS 12–20 czerwca zostały przewiezione koleją ze stacji Sadogóra koło Czerniowiec do stacji Ottynia. Stąd skierowały się w stronę Stanisławowa, gdzie eskadra dotarła 13 czerwca – jako jedna z pierwszych jednostek dywizji – i została owacyjnie powitana przez polską ludność miasta. Po kilku dniach odpoczynku jej piloci – w związku z trwającą od 7 czerwca ofensywą wojsk Ukraińskiej Armii Halickiej – przeprowadzili kilka lotów rozpoznawczych nad Pokuciem: 16 czerwca por. Rayski i ppor. Herlaine samolotem Breuget XIV A2 dokonali zwiadu nad Dniestrem, a trzy dni później wzdłuż linii frontu na odcinku od Nizinowa do Kozowa oraz rejonu Podhajec i Brzeżan. 20 czerwca z kolei por. Rayski zrzucił z samolotu cztery bomby na stację kolejową w Monasterzyskach, a dzień później przewiózł drogą lotniczą gen. Żeligowskiego ze Stanisławowa do Lwowa na spotkanie z gen. Wacławem Iwaszkiewiczem-Rudoszańskim, dowodzącym polskimi wojskami w Galicji Wschodniej, i wieczorem obaj powrócili do Stanisławowa. Po trzech dniach por. Rayski i ppor. Herlaine dokonali zrzutu sześciu bomb na stację kolejową w Monasterzyskach oraz wykonali zwiad w rejonie Halicza. Ze względu na zagrożenie ze strony jednostek Ukraińskiej Armii Halickiej 24 czerwca eskadra otrzymała rozkaz przegrupowania się do Doliny, leżącej około 40 km na zachód od Stanisławowa, po czym po tygodniu powróciła do Stanisławowa. W tym czasie liczyła ona jedynie kilkudziesięciu żołnierzy, przykładowo 26 czerwca służyło w niej 93 ludzi (11 oficerów i 82 żołnierzy)³⁶.

Na przełomie czerwca i lipca 1919 r. samolot Breuget XIV A2 na skutek intensywnej eksploatacji nie nadawał się do dalszych lotów, toteż eskadra pozyskała czasowo z 5. Eskadry Lotniczej jednomiejscowy samolot Albatros D.III, na którym por. Rayski dokonał 2 lipca lotu zwiadowczego w rejonie Podhajec. Tam doszło do groźnej sytuacji, kiedy 3 km na wschód od miasta piechota ukraińska ostrzelała samolot lecący na wysokości około 350 m. Pilot został ranny w nogę, lecz mimo bólu zdołał powrócić do Stanisławowa i szczęśliwie wylądować – *nota bene* w maszynie naliczono

idem, *Szachownice nad Galicją i Wołyniem. Lotnictwo Wojska Polskiego w walce z Ukraińcami*, cz. 2, „Lotnictwo Aviation International” 2017, nr 9, s. 97).

³⁶ CAW WBH, Kolekcje rękopisów, sygn. I.400.68, Awiacja w 4. DS, k. 13–14; CAW WBH, 4. DS, sygn. I.122.81.11, Raport stanu 4. DS z 26 VI 1919 r., [s.p.].

13 przestrzelin. Uszkodzenia nie były poważne i samolot został szybko naprawiony. Dzięki temu w kolejnych dniach piloci eskadry wykonywali dalsze loty rozpoznawcze, dla przykładu 8 lipca ppor. Antoni Mroczkowski i obserwator por. Bolesław Kopyciński przeprowadzili zwiad w okolicach Halicza. Kilka dni później por. Rayski i ppor. Herlaine polecili ze Stanisławowa do Lwowa, skąd mieli odlecieć do Warszawy w sprawach służbowych. Jednak tuż po starcie zepsuł się silnik i po kilku minutach załoga podjęła próbę awaryjnego lądowania. Niestety maszyna kapotowała, lecz na szczęście obu oficerom nie stało się nic poważnego³⁷.

Dzieje Eskadry Lotniczej 4. DS zakończyły się w lipcu 1919 r. wraz z rozformowaniem 4. DS i reorganizacją 10. Dywizji Piechoty, do której wcielono większość jednostek dywizji gen. Żeligowskiego. Kilka mniejszych pododdziałów zostało jednak włączonych do innych jednostek, np. Eskadra Lotnicza 4. DS. Zgodnie z rozkazem NDWP z 12 lipca: „stawia się [eskadrę] do dyspozycji Insp. Wojsk Lotniczych. D-two Frontu Gal.[icyjsko]-Woł.[yńskiego] odeśle ją natychmiast do Warszawy”³⁸. W tym czasie posiadała ona jedynie dwa samoloty (Breuget XIV A2 oraz „wypożyczony” Albatros D.III), które w połowie lipca nie nadawały się do lotu z powodu złego stanu technicznego³⁹.

Kilka dni później eskadra opuściła 4. DS i odjechała koleją w głąb kraju do dyspozycji Inspektoratu Wojsk Lotniczych. Tym samym dobiegły końca dzieje najstarszej w polskiej armii jednostki lotniczej, jaką był Oddział Lotniczy sformowany w październiku 1918 r., przemianowany w Odessie na Eskadrę Lotniczą 4. DS. Dalsza jej historia to już całkiem inny rozdział, na przełomie lipca i sierpnia została ona bowiem przeniesiona do Brześcia nad Bugiem, gdzie przeformowano ją na 10. Eskadrę Lotniczą, której dowództwo objął ppłk pil. Jan Kieżun. Część pilotów Eskadry Lotniczej 4. DS przeniesiono niebawem do innych jednostek (w tym np. por. Ray-

³⁷ CAW WBH, Kolekcje rękopisów, sygn. I.400.68, Awiacja w 4. DS, k. 14; CAW WBH, Kolekcja generałów i osobistości, Akta L. Rayskiego, sygn. I.800.112, Karta ewidencyjna z 1920 r., k. 70; J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 229; H. Mordawski, op. cit., s. 136–137.

³⁸ CAW WBH, Oddział I NDWP, sygn. I.301.7.8, Rozkaz NDWP w sprawie reorganizacji 4. DS z 12 VII 1919 r., [s.p.].

³⁹ A. Olejko, op. cit., s. 406–407.

skiego do 7. Eskadry Lotniczej), lecz większość stała się kadrą 10. Eskadry Lotniczej. Krótco po tym, bo już w październiku, przebazowano ją na lotnisko Ławica w Poznaniu, a w następnym roku wzięła ona udział w wojnie polsko-rosyjskiej⁴⁰. Natomiast 4. DS została w lipcu 1919 r. połączona z 10. Dywizją Piechoty formowaną przez Dowództwo Okręgu Generalnego nr IV Łódź⁴¹.

Eskadra Lotnicza 4. DS była jedyną polską jednostką lotniczą utworzoną na terenie Rosji, która w zorganizowany sposób przybyła do Polski. Oczywiście miało to jedynie symboliczne znaczenie, ponieważ jeden samolot, z jakim dotarła ona do Galicji Wschodniej, nie mógł w żaden sposób wzmocnić polskiego lotnictwa na tym obszarze działań wojennych. Niewątpliwie jednak przybycie 4. DS jako zwartej formacji wojskowej – a wraz z nią także Eskadry Lotniczej – podniosło morale żołnierzy polskich walczących w rejonie Stanisławowa.

⁴⁰ J. Pawlak, op. cit., s. 229–230; *Ku czci poległych lotników...*, s. 50; M. Niestrawski, *Polskie wojska lotnicze 1918–1920*, Poznań–Warszawa 2021, s. 93, 135; R. Bartel et al., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918–1939*, Warszawa 1978, s. 39.

⁴¹ L. Żeligowski, *Wojna w roku 1920. Wspomnienia i rozważania*, Warszawa 2006, s. 16; szerzej: W. Jarno, *Okręg Korpusu Wojska Polskiego nr IV Łódź 1918–1939*, Łódź 2001, s. 56–59, 64–65; idem, *Strzelcy Kaniowscy...*, s. 28–30, 51–56.