

WIKTOR WĘGLEWICZ (Warszawa)  
orcid.org/0000-0001-9848-168X

RECENZJA: MARIUSZ NIESTRAWSKI, *LOTNICTWO  
W WOJNIE POLSKO-UKRAIŃSKIEJ 1918–1919*,  
WYD. MUZEUM NARODOWE ZIEMI PRZEMYSKIEJ,  
PRZEMYŚL 2019, 174 S.

Setna rocznica konfliktu polsko-ukraińskiego o Galicję Wschodnią zaowocowała pojawieniem się szeregu badań naukowych na polu, które w ciągu ostatnich kilku lat raczej nie było chętnie eksplorowane przez polskich historyków (z najnowszych badań wymienić należałoby np. pracę Damiana Markowskiego *Dwa powstania. Bitwa o Lwów 1918*<sup>1</sup>). W tematykę wpisuje się również recenzowana monografia Mariusza Niestrawskiego, która porusza zagadnienie nieposiadające do tego momentu całościowej syntezy – lotnictwa w wojnie polsko-ukraińskiej o Galicję Wschodnią okresu 1918–1919. Wybór tematu jest więc bardzo trafny.

Mariusz Niestrawski jest historykiem lotnictwa polskiego i popularyzatorem jego dziejów. Do tej pory opublikował m.in. dwa tomy pracy *Polskie wojska lotnicze w okresie walk o granice państwa polskiego (1918–1921)*<sup>2</sup> czy monografię *III Dywizjon Lotniczy w obronie Lwowa w sierpniu 1920 roku*<sup>3</sup>. Jest on również autorem wielu artykułów naukowych i popularnych, poruszających zagadnienia związane z powstawaniem i pierwszymi latami istnienia polskiego lotnictwa wojskowego.

Recenzowana praca liczy 174 strony. Składa się ze wstępu, ośmiu dosyć krótkich rozdziałów, zakończenia oraz bibliografii. Pierwszy rozdział dotyczy zdobycia lotnisk w Przemyślu (które było zlokalizowane w podprzemyskim Hureczku, choć autor zaznaczył, że w Hurku) oraz we Lwowie (Lewandówka) w czasie walk polsko-ukraińskich o wymienione miasta w listopadzie 1918 r. Autor opisuje działania strony polskiej w celu opanowania obu wymienionych lotnisk. Nie można wszakże zgodzić się ze stwierdzeniem autora, odnoszącym się do garnizonu Przemyśla, iż „większość żołnierzy była polskiego pochodzenia” (s. 12). Polacy w obsadzie

<sup>1</sup> D. Markowski, *Dwa powstania. Bitwa o Lwów 1918*, Kraków 2019.

<sup>2</sup> M. Niestrawski, *Polskie Wojska Lotnicze w okresie walk o granice państwa polskiego (1918–1921)*, t. 1: *Początki, organizacja, personel i sprzęt*, Oświęcim 2017; idem, *Polskie Wojska Lotnicze w okresie walk o granice państwa polskiego (1918–1921)*, t. 2: *Walka i demobilizacja*, Oświęcim 2017.

<sup>3</sup> M. Niestrawski, *III Dywizjon Lotniczy w obronie Lwowa w sierpniu 1920 roku*, Przemyśl 2020.

obydwoh miast byli mniejszością, większość stanowili Austriacy (Niemcy austriaccy), Węgrzy i Ukraińcy, z tym zastrzeżeniem, iż przeważająca większość żołnierzy tuż przed lub już po rozpoczęciu walk uległa „dzikiej” demobilizacji i wyjechała do domów<sup>4</sup>. Nie można zgodzić się również ze stwierdzeniem, iż dzięki temu nie doszło do walk polsko-ukraińskich o Przemyśl i władza znalazła się w rękę Polaków. W rzeczywistości miasto od 1 do 4 XI 1918 r. znajdowało się pod wspólnymi rządami polsko-ukraińskimi, a 4 listopada rozpoczęły się walki po zerwaniu przez Ukraińców zawartej umowy (zakończone szturmem sił polskich 11 listopada i w efekcie zdobyciem kontroli nad miastem)<sup>5</sup>.

W kolejnym rozdziale autor przedstawił udział lotnictwa w walkach o Lwów. Niestrawski podkreślił trudności stojące przed nielicznymi polskimi siłami powietrznymi, dysponującymi zaledwie dwoma sprawnymi samolotami i trzema przeszkolonymi pilotami (s. 25, 29). Mimo to lotnicy lwowscy odbyli szereg lotów bojowych, wspomagając oddziały na ziemi w walkach o cytadelę i inne umocnione punkty w mieście. Autor nie pominął także bardzo ważnych działań, czyli lotów por. pil. Stefana Steca do Krakowa (PKL) i Warszawy (Naczelnik Państwa) w celu przedstawienia sytuacji, w której znajdowały się walczące oddziały (s. 34–37); tam też zamieszczony jest całostronicowy *passus* o pochodzeniu godła lotnictwa polskiego – szachownicy.

Rozdział trzeci, zatytułowany: „Od Lwowskiej Grupy Lotniczej do III Grupy Lotniczej”, traktuje o działaniach prowadzonych od grudnia 1918 do stycznia 1919 r. Z powodu zimy i braków w sprzęcie użycie lotnictwa w wymienionym okresie nie było zbyt intensywne. Zajmowano się przede wszystkim rozpoznaniem pozycji wojsk ukraińskich, szkoleniem oraz naprawami sprzętu. W końcu stycznia 1919 r. istniejącą Lwowską Grupę Lotniczą przeformowano w III Grupę Lotniczą, składającą się z trzech eskadr i ruchomego parku lotniczego (s. 56–57).

Kolejny rozdział dotyczy działań bojowych lotnictwa polskiego w czasie prowadzonej przez UAH operacji wowczuchowskiej (luty–marzec 1919) i w dalszych walkach w marcu i kwietniu 1919 r. W tym okresie lotnictwo polskie w Galicji Wschodniej składało się z trzech eskadr i zintensyfikowało działania przeciw Ukraińcom.

Rozdział piąty omawia operację „Jazda”. Została ona wykonana przez polskie siły powietrzne w kwietniu 1919 r. podczas przygotowań WP do zajęcia dogodniejszych pozycji wyjściowych do generalnej ofensywy w Galicji Wschodniej. Lotnictwo bardzo przyczyniło się do jej sukcesu poprzez intensywne ataki na cele naziemne.

<sup>4</sup> Bardzo dobrym przykładem był stacjonujący w Żurawicy 9 pułk piechoty CK Armii – przywódcy ukraińscy w Przemyślu mieli duże nadzieje związane z tą jednostką, składającą się prawie wyłącznie z Ukraińców, jednak 30 i 31 X 1918 r. żołnierze rozeszli się do domów. W. Węglewicz, *Wspomnienia Teofila Kormosza z działalności w Ukraińskiej Radzie Narodowej w Przemyślu i pobytu w obozie internowanych w Dąbiu (październik 1918 – styczeń 1919)*, „Rocznik Przemyski. Historia” t. 55, 2019, z. 4 (24): *Przemyśl i Galicja Wschodnia w okresie kształtowania się granic II Rzeczypospolitej*, s. 262.

<sup>5</sup> *Ibidem*, s. 244.

Rozdział szósty wyłamuje się tematycznie z narracji, poświęcony jest bowiem działaniom lotnictwa polskiego w innym konflikcie, a mianowicie w wojnie między Polską a Ukraińską Republiką Ludową na Wołyniu od listopada 1918 do maja 1919 r. Działały tam dwie polskie eskadry (2 i 3). Autor stwierdza (s. 121), iż „do maja 1919 r. zaangażowane tam polskie siły lotnicze były bardzo niewielkie – dwie bardzo słabe eskadry i w związku z czym były tam nieliczne loty”. Obszar ten faktycznie miał mniejsze znaczenie niż Galicja Wschodnia; poważniejsze walki rozegrały się tam dopiero podczas majowej ofensywy.

Rozdział siódmy dotyczy polskiej ofensywy w Galicji Wschodniej i Wołyniu. Zakładano użycie aż trzech grup lotniczych (II, III i IV), a także eskadr, przybyłych wraz z Błękitną Armią z Francji i wyposażonych we francuski sprzęt (ostatecznie użyto tylko jedną z nich). Efektem była intensywna działalność posiadanych sił powietrznych: w okresie od 15 do 30 maja, mimo niesprzyjających warunków, eskadry wykonały 167 lotów bojowych, zrzucając 2,5 tony bomb. Dużą rolę w walkach odegrała III Grupa Lotnicza oraz eskadra BR 39.

Ostatni rozdział dotyczy udziału lotnictwa w ofensywie czortkowskiej i polskim kontrataku. W tym czasie polskie eskadry były wyczerpane, z brakami materiałowymi i z problemami technicznymi, w związku z czym nie można było ich wykorzystać w czasie walk ofensywnie. Autor stawia tezę, iż brak zwiadu lotniczego spowodował brak informacji o zamierzonej ofensywie Ukraińskiej Armii Halickiej, i twierdzi, iż w części wina spoczywa na polskim dowództwie, które nie zadbało o konieczność przeprowadzenia dalekich zwiadów lotniczych (s. 156). Dopiero bowiem 12 VI 1919 r. rozpoczęto loty rozpoznawcze, w momencie, gdy ofensywa ukraińska już była w pełnym rozwoju. Użyto bojowo kilku znajdujących się wówczas na froncie eskadr (5, 6, 7 i 9), ale posiadały one łącznie jedynie sześć sprawnych samolotów (s. 148–149). Dopiero po przybyciu 3 Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej i eskadry SAL 581 siła polskiego lotnictwa uległa zwiększeniu, przy czym w czerwcu wykonano tylko 50 lotów. W czasie polskiej kontrofensywy nie było potrzeby użycia lotnictwa. W rezultacie wymienionych działań polskie eskadry po wyparciu Ukraińców przedstawiały niewielką wartość (sześć eskadr z 21 samolotami).

W zakończeniu autor stwierdza, iż „walki w Galicji Wschodniej i na Wołyniu bezsprzecznie udowodniły wartość wsparcia lotniczego dla działań na ziemi” (s. 157). Najważniejszymi zadaniami było rozpoznanie pozycji nieprzyjaciela; znacznie rzadziej wykorzystywano samoloty do korygowania ognia artylerii. Z kolei atakowanie celów na ziemi stosowano głównie w okresach akcji ofensywnych WP. Polskie lotnictwo organizowało się w ogniu walki, toteż sformowane oddziały praktycznie od razu wchodziły do działań bojowych. Autor stwierdza, iż bogate doświadczenie zdobyte na walkach z Ukraińcami pozwoliło na przygotowanie się do walk w 1920 r.

Oceniając książkę od strony merytorycznej, można stwierdzić, iż w odniesieniu do działań bojowych lotnictwa polskiego nie ma większych zastrzeżeń. Zostały one opisane dobrze i konkretnie, mimo pewnego niedosytu odnośnie do szczegółów.

Nie można tego niestety powiedzieć o opisie działań lotnictwa ukraińskiego – od tej strony monografia jest nieudana. Autor poświęca siłom powietrznym polskiego adwersarza jedynie dwie strony (s. 52–53), w dodatku omówienie to jest bardzo ogólne. Po pierwsze, trudno stwierdzić, skąd autor wziął informację o kryzysie w ukraińskim lotnictwie z powodu wyjazdu niemieckich lotników do Austrii. Po drugie, w książce brakuje opisu działalności lotnictwa UAH, a było ono dosyć intensywne. W czasie lektury czytelnik ma bowiem wrażenie, że Ukraińcy praktycznie nie prowadzili działań siłami powietrznymi, a tak nie było. Siły powietrzne ZURL nie były zbyt wielkie, ale wspierały działania Ukraińskiej Armii Halickiej z lotniska w Krasnem, przeszły cały szlak bojowy w wojnie o Galicję Wschodnią i kontynuowały działania na Wielkiej Ukrainie aż do wiosny 1920 r. Szkoda, że autor nie przedstawił m.in. zestrzelenia przez Polaków por. pil. Petra Franki, syna wybitnego ukraińskiego poety Iwana Franki, w styczniu 1919 r. Jeszcze gorzej przedstawia się opis działalności lotnictwa Armii URL na Wołyniu, które zawiera się jedynie w dwóch zdaniach! (s. 120–121) Na s. 53 Autor nie zweryfikował informacji odnośnie do zdjęcia, które błędnie podpisane jest jako „Ukraiński samolot wywiadowczy LVG C-V na lotnisku Lewandówka w grudniu 1918 r.”. Ze starszej historiografii wiadomo natomiast, iż samolot na zdjęciu to LVG C-VI nr 39364/18, którego pilot – Austriak – przeleciał na stronę polską i lądował pod Husiatyniem 15 VIII 1919 r.<sup>6</sup> Z tych przyczyn uważam, iż znacznie lepiej byłoby zatytułować książkę *Lotnictwo polskie w wojnie polsko-ukraińskiej 1918–1919*.

Autor czasem przejmując język wykorzystywanych przez niego źródeł: w rozdziale pierwszym na określenie Ukraińców używa słowa: „Rusini”, co w odniesieniu do 1918 r. nie jest właściwe. Nie można zgodzić się również ze stwierdzeniem autora, że Polacy zajęli Kowel, „pokonując oddziały milicji ukraińskiej”, były to bowiem oddziały Armii URL.

Praca ma także sporo mocnych punktów. Po pierwsze, to całostronicowe biogramy lotników uczestniczących w wydarzeniach, których w pracy jest 24. Drugim wielkim plusem opracowania jest kilkadziesiąt zdjęć pochodzących ze zbiorów kilku muzeów i osób prywatnych, a które przedstawiają polskich lotników oraz ich samoloty. Wiele z nich jest reprodukowanych po raz pierwszy i w znaczący sposób wzbogacają recenzowaną monografię.

W odniesieniu do bibliografii można niestety znaleźć wiele braków. Po pierwsze, ogromnym mankamentem jest niewykorzystanie (poza jednym zespołem) dokumentów archiwalnych z Centralnego Archiwum Wojskowego Wojskowego Biura Historycznego, autor nie skorzystał też z archiwów ukraińskich, przede wszystkim ze zbiorów Centralnego Państwowego Archiwum Najwyższych Organów Władzy i Administracji (ЦДАВО) w Kijowie, gdzie znajduje się bogaty zespół archiwalny Naczelnego Dowództwa Armii Halickiej<sup>7</sup>; na pewno znalazłoby

<sup>6</sup> A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1918–1924*, Warszawa 1997, s. 94, 286.

<sup>7</sup> ЦДАВО, Ф. 2188, Начальна Команда Галицької Армії.

się tam wiele interesujących informacji na temat działań lotnictwa ukraińskiego. Uwagi nasuwają się również odnośnie do wspomnień i opracowań: autor pracy nie wykorzystał wspomnień Mariana Wagnera *Lwowski chłopaka na wojenkach*<sup>8</sup>, zawierających dużo wiadomości o zajęciu lotniska na Lewandówce. Co jeszcze bardziej zastanawiające, autor nie skorzystał z żadnych materiałów w języku ukraińskim, a ukazało się ich na ten temat całkiem sporo. W pierwszej kolejności należałoby wymienić wspomnienia samego Petra Franki, opublikowane w „Łytopysie Czerwonej Kałyny”<sup>9</sup>, niewielkie artykuły z „Kalendarza Czerwonej Kałyny”<sup>10</sup>, a także liczne monografie, które ukazały się już w niepodległej Ukrainie, autorstwa Jarosława Janczaka<sup>11</sup>, Andrija Charuka<sup>12</sup> czy Jarosława Tynczenki<sup>13</sup>.

W monografii niestety można znaleźć nieco pomyłek faktograficznych i literówek:

- s. 50: występuje błąd w imieniu naczelnego dowódcy wojsk ukraińskich – zamiast „Hwat Stefaniw” powinno być „Hnat Stefaniw”;
- s. 72: literówka w imieniu pilota – „Stanisaw”;
- s. 145: w zdaniu „kilku polskich zachłysnęło się” brakuje jednego wyrazu („dowódców?”);
- s. 146: jest „w Łucie” zamiast „w Łucku”;
- s. 151: podpis pod zdjęciem brzmi „w Gołaczu”, a powinno być „w Gałaczu”;
- s. 155: „Kupyczyńce” – nazwa stosowana wówczas często, lecz poprawnie powinno być „Kopyczyńce”.

Reasumując, należy zaznaczyć, że Mariusz Niestrawski podjął próbę przedstawienia zaniedbanego obszaru badań nad lotnictwem polskim, jakim była wojna polsko-ukraińska. Praca, pomimo zalet (jak fotografie czy biogramy), ma jednak sporo słabych punktów, z których najważniejszymi i najcięższymi są braki wykorzystania źródeł znajdujących się w archiwach oraz dostępnej literatury ukraińskiej. Dlatego też, o ile od strony omówienia działań lotnictwa polskiego pracę można uznać za dobrą (jednak nie wyczerpującą tematu), o tyle od strony działań lotnictwa ukraińskiego monografia ta jest pracą nieudaną.

<sup>8</sup> M. Wagner, *Lwowski chłopaka na wojenkach*, Londyn 1982.

<sup>9</sup> П. Франко, *Летунський відділ УГА*, „Літопис Червоної Калини” 1937, ч. 10, с. 3–5; idem, *Летунський відділ УГА*, „Літопис Червоної Калини” 1937, ч. 11, с. 9–12.

<sup>10</sup> *Причинки до історії нашого летунства*, „Календар Червоної Калини на 1922 рік”, Жовква 1922, с. 74–77; Ф., *Летунський відділ УГА*, „Календар Червоної Калини на 1924 рік”, Львів – Київ 1923, с. 129–131.

<sup>11</sup> Я. Янчак, *Про авіацію УГА, її історію та бойовий шлях*, „Дзвін”, 1998, № 1, с. 111–117; idem, *З історії авіації УГА*, Львів 2004.

<sup>12</sup> А. Харук, *Крила України. Військово-повітряні сили України 1917–1920 рр.*, Київ 2008.

<sup>13</sup> Я. Тинченко, *Герої українського неба. Пілоти Визвольної війни 1917–1920 рр.*, Київ 2010.