

Historia w zdjęciach zapisana

Dzięki uprzejmości Pana Tomusza Adamca w ostatnim czasie trafił w moje ręce album zawierający ponad 60 fotografii związanych z wczesnym okresem polskiego lotnictwa. Wśród nich na szczególną uwagę zasługują zdjęcia wykonane wiosną 1919 roku w wielkopolskim majątku Kłęka, oddalonym o około dwa kilometry od Nowego Miasta nad Wartą. Pozwalają one uzupełnić i skorygować naszą dotychczasową wiedzę na temat wczesnego okresu istnienia II Eskadry Wielkopolskiej.

Powyżej: Halberstadt C.V „I” nr 6644/18 - rekonstrukcja wyglądu samolotu II Eskadry Wielkopolskiej z pierwszych dni kwietnia 1919 r. Na kadłubie nie ma jeszcze godła jednostki (błyskawica w okręgu), pojawi się tam niedługo potem (rysował W. Sankowski). Obok: Inny Halberstadt C.V eskadry oznaczony numerem „IV” na kadłubie w locie nad lądowiskiem koło majątku Kłęka (arch.Muzeum Regionalne w Jarocinie via M. Szymański).

Poniżej: Sztandar eskadry ufundowany przez mieszkańców Nowego Miasta nad Wartą przechowywany obecnie w zbiorach Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie.



Przedstawienie początkowego etapu formowania eskadry napotyka na spore ograniczenia. Związane są one przede wszystkim ze skromną ilością zachowanych materiałów archiwalnych i wspomnieniowych. Informuje o tym również sam dowódca jednostki por. pil. Edmund Norwid-Kudłto w sporządzonym przez siebie sprawozdaniu za rok 1919 - *W okresie organizacyjnym eskadra znajdowała się tuż pod ręką swej władzy przełożonej t.j. stacji lotn. w Ławicy i przy nierozwiniętym aparacie kancelaryjnym wszystkie stosunki z dowództwem przełożonym odbywały się bezpośrednio, rozkazodawstwo było prawie wyłącznie ustne. Z tego też powodu w aktach eskadry nie znajdują się żadne rozkazy i wskazówki organizacyjne, jak również raporty eskadry w sprawie uzupełnień, strat itd.* Mimo tych obiektywnych trudności warto jednak przeanalizować dostępny materiał ikonograficzny i kancelaryjny, aby chociaż po części przybliżyć atmosferę tamtych wiosennych dni i przywrócić należną pamięć o pierwszych lotnikach II Eskadry Wielkopolskiej.

Formowanie oddziału rozpoczęło się w dniu 24 lutego 1919 roku na lotnisku Ławica. Proces organizacyjny powierzono pochodzącemu z dawnej armii rosyjskiej rtm. pil. Tadeuszowi Grochowalskiemu. Na jego wezwanie zgłosiło się 196 żołnierzy przebywających już na Stacji Lotniczej. Skompletowanie personelu pomocniczego nie sprawiło więc większego problemu. Kłopoty pojawiły się, gdy przyszło ustalić skład osobowy lotników mających pełnić służbę w szeregach jednostki. Okazało się, że większość odpowiednio przeszkolonego personelu trafiła już do sformowanej wcześniej I Eskadry Wielkopolskiej i z początkiem marca wyjechała na front ukraiński. Kolejni pełnili funkcję instruktorów w szkole pilotów i obserwatorów. Ponadto pewna część lotników przydzielona została do Komisarjatu Naczelnej Rady Ludowej i z jej polecenia wykonywała loty służbowe i bojowe. Pozostało więc do dyspozycji zaledwie kilku w pełni wyszkolonych lotników, którzy mogli zasilić szereg nowo powstającej jednostki.

Odrębną sprawą był brak w Armii Wielkopolskiej oficerów-lotników. Związane to było przede wszystkim z ogólną zasadą panującą w lotnictwie niemieckim, która utrudniała uzyskanie stopnia oficerskiego żołnierzom narodowości polskiej. Skutkiem tego obowiązki dowódcy II Eskadry Wielkopolskiej powierzono pochodzącemu z byłej armii rosyjskiej ppor. pil. Edmundowi Norwidowi-Kudłto. Ponadto warto zaznaczyć, że w pracach organizacyjnych pomagał mu pochodzący z dawnej armii austro-



Powyżej: Samochód Inspektoratu Wojsk Lotniczych przed pałacem wiosną 1919 r. Od lewej: sierż. pil. Józef Mühlnickel, sierż. obs. Tadeusza Kostro, nn, nn, plut. pil. Łukasz Durka, kierowca (arch. Ks. R. Kulczyński SDB).

Obok: Neorenesansowy pałac Kennemanna w Kłęce, miejsce postoju personelu eskadry. Piękny architektonicznie obiekt przetrwał do dziś, mieści się obecnie w nim szkoła i przedszkole (arch. Ks. R. Kulczyński SDB).



Poniżej: Pierwszy personel eskadry w prawie pełnym składzie na pamiątkowej fotografii wykonanej na przełomie kwietnia i maja 1919 r. Siedzą od lewej: sierż. pil. Józef Mühlnickel, sierż. pil. Stefan Łuczak, ppor. pil. Edmund Norwid-Kudłto (dowódca jednostki), plut. pil. Łukasz Durka, plut. obs. Stanisław Kruszona. Leżą od lewej: plut. obs. Wiktor Czysz, sierż. obs. Władysław Zdunik oraz najprawdopodobniej kpr. obs. Leonard Bartkowiak i plut. obs. Stefan Kazmierczak (arch. W. Sankowski).



-węgierskiej sierż. Władysław Zdunik, który pełnił obowiązki oficera technicznego. Równocześnie należy podkreślić, że z powodu braku oficerów, ich funkcje wykonywali podoficerowie m.in. sierż. obs. Tadeusz Kostro. Niezwykle ciekawie prezentuje się też sprawa objęcia stanowiska adiutanta eskadry. Początkowo, z powodu braku oficerów etat ten powierzono plut. obs. Wiktorowi Czyszowi, następnie od kwietnia

1919 roku zadanie to wypełniał ppor. obs. Alfons Breza - kawalerzysta, współtwórca i pierwszy dowódca rawickiego oddziału powstańczego, który później wszedł w skład 11. Pułku Piechoty Wielkopolskiej.

Należy jednocześnie podkreślić, że zupełnie tajemniczo jawią nam się postaci plut. obs. Stefana Kazmierczaka i kpr. obs. Leonarda Bartkowiaka. O pierwszym z nich posiadamy tylko

skromne podstawowe informacje. Natomiast o drugim możemy powiedzieć przynajmniej tyle, że walczył w okresie I wojny światowej na froncie zachodnim w jednej z niemieckich eskadr lotniczych i co najmniej od lutego 1919 roku służył w szeregach lotnictwa wielkopolskiego na Ławicy.

Proces kompletowania pierwszego składu II Eskadry Wielkopolskiej napotkał, więc na duże trudności. Ostatecznie w gronie personelu latającego znalazło się pięciu pilotów: ppor. pil. Edmund Norwid-Kudło (dowódca jednostki), sierż. pil. Stefan Łuczak, sierż. pil. Józef Mühlnickel, plut. pil. Łukasz Durka, plut. pil. Władysław Filipiak i siedmiu obserwatorów - adiutant ppor. obs. Alfons Breza, sierż. obs. Władysław

Zdunik, sierż. obs. Tadeusza Kostro, plut. obs. Stefan Kazmierczak, plut. obs. Stanisław Kruszona, plut. obs. Wiktor Czysz, kpr. obs. Leonard Bartkowiak. Co warto podkreślić, w eskadrze służyli lotnicy pochodzący ze wszystkich trzech armii zaborczych.

Ponadto ze zgłoszonych wcześniej żołnierzy wybrano 159 (inny dokument wskazuje na 150), którzy weszli w skład personelu naziemnego. Łącznie 15 podoficerów i 144 szeregowych (jednym z nich był st. szer. Mieczysław Maik). Przepuszczalnie nie było więc problemu z obsadzeniem stanowisk według etatu ustalonego przez Inspektora Wojsk Lotniczych w Poznaniu. Szczegółowo przedstawiał się on następująco:

Obsługa samolotów i samochodów: majstrów I kategorii (do nich zalicza się monterów, którzy samodzielnie umieją wykonać wszelkie naprawy przy aparatach lotniczych) – 2, majstrów II kategorii (do nich zalicza się monterów-specjalistów, którzy jako fachowcy pracują samodzielnie, np. jako specjaliści na magnety, silniki, stabilizacje, również samodzielnie pracujących stolarzy, specjalistów od budowy skrzydeł, kadłubów, puszkarzy, elektro-montarów, ślusarzy, techników, kowali itd.) – 6, majstrów III kategorii (są nimi fachowcy, którzy muszą pracować pod nadzorem starszych majstrów) – 6, szoferów – 6, pomocników (kandydatów na szoferów) – 12 i pomocników – 7.

Personel pomocniczy: blacharzy – 1, (kowali, krawców, szewców, kucharzy) – łącznie 7, stolarzy – 2, telefonistów – 3, zbrojmistrzów – 4, tapicerów – 1, szeregowych sztabowych – 1, elektro-techników – 1, sierżantów przewoźnych – 1, motocyklistów, cyklistów – 3, pisarzy – 3, sanitariuszy – 2, sierżantów rachunkowych – 1, taborowych – 20, wartowników – 25 i magazynierów – 2.

Trudno też dziś prześledzić proces przydzielania do jednostki samolotów i tak np. w marcu na stanie eskadry znalazł się myśliwski Fokker D.VII o numerze 8430/18, który jednak bardzo szybko został wymieniony na Albatrosa D.Va 7177/17. Ostatecznie na lotnisko Kłęka zostało wysłanych sześć maszyn. Cztery samoloty wywiadowcze typu Halberstadt C.V o numerach 6644/18, 6646/18, 6647/18, 6648/18, jeden Rumpler C.I 3111/18 (częściowo niesprawny) oraz jeden myśliwiec typu Albatros D.Va 7177/17. Przepuszczalnie wszystkie samoloty typu Halberstadt C.V otrzymały na kadłubie numer oznaczony cyfrą rzymską (I, II, III i IV) oraz godło jednostki (błyskawicę na tle okręgu). Ponadto na stanie eskadry znalazły się - 4 samochody (inny dokument wskazuje na 3 samochody), 32 wozy taborowe, 2 kuchnie polowe i 79 koni. Samochody, hangary, samoloty, kuchnie polowe, broń, amunicję, umundurowanie oraz inne zapasowe części i materiały niezbędne dla działalności eskadry jednostka otrzymała z składów Stacji Lotniczej na Ławicy.

Dnia 2 kwietnia 1919 roku z rozkazu gen. Dowbór-Muśnickiego eskadra wyruszyła na wielkopolski front południowy i rozlokowała się na lądowisku mieszczącym się przy majątku Kłęka pod Nowym Miastem n. Wartą. Oficerowie i podoficerowie umieszczeni zostali w dawnym pałacu pruskiego właściciela ziemskiego Hermanna Kennemanna, a żołnierzy szeregowych zakwaterowano w mieszczących się w pobliżu budynkach gospodarczych.



Powyżej i poniżej: Dwie fotografie wykonane na lądowisku Kłęka wiosną 1919 r. Lotnicy eskadry z sympatią witani przez mieszkańców okolic Nowego Miasta nad Wartą. Przed Halberstadtem C.V nr 6644/18 pozują od lewej: nn, nn, dowódca ppor. pil. Norwid-Kudło, kpt. Leon Raden, kpr. pil. Antoni Bartkowiak. Ten ostatni nie należał do składu eskadry, możliwe że przyprorowadził do Kłęki płatowiec z Poznania (arch. Ks. R. Kulczyński SDB).



Samochody i wozy taborowe ustawiono na podwórzu majątku. Kilkaset metrów dalej na południe od pałacu, na rozległej polanie zmontowane zostały hangary polowe dla samolotów eskadry. Warto wspomnieć, że materiały pędne dla płatowców i samochodów jednostka pobierała ze Stacji Lotniczej Ławica wysyłając po nie m.in. samochód ciężarowy typu Dürkopp. W prowiant natomiast zaopatrywała się w Jarocinie, a uszkodzone pojazdy odsyłała do naprawy w Żerkowie.

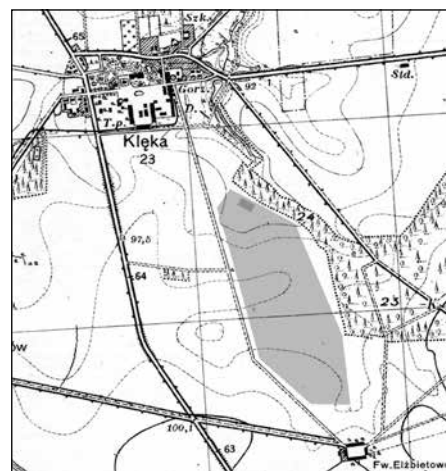
Pod względem operacyjnym eskadra podlegała Dowództwu Głównemu w Poznaniu, które wyznaczyło jej zadanie wykonywania lotów rozpoznawczych i propagandowych w rejonie linii frontu i nad Górnym Śląskiem. Było to związane z zagrożeniem interwencją zbrojną ze strony niemieckiego Grenzschutzu, jakie pojawiło się w tym czasie na froncie południowym. Załogi jednostki rozpoczęły więc systematyczne loty rozpoznawcze nad możliwymi miejscami koncentracji oddziałów niemieckich i szlakami komunikacyjnymi. Najprawdopodobniej na pierwszą misję bojową wyruszył dowódca oddziału ppor. pil. Edmund Norwid-Kudło z sierż. obs. Tadeuszem Kostro. Trasa przebiegała przez następujące miejscowości: Jarocin - Ostrów Wielkopolski - Ostrzeszów- Kępno - Kluczbork - Oleśnica - Jutrosice. Ponadto przynajmniej jedna załoga eskadry na samolocie Halberstadt C.V oznaczonym rzymską cyfrą I wzięła udział w obchodach uroczystości 3. Maja na Ławicy.

Podjęta działalność lotnicza nieożyła się bez strat. Jako pierwszy uszkodzony został przed 28 kwietnia Halberstadt C.V o numerze 6648/18 (prawdopodobnie chodzi tu o samolot, który przymusowo lądował około 65 km od lotniska w dniu 27.04.1919 r.). Maszynę skierowano do warsztatów na Ławicy celem naprawy. W zamian jednostka otrzymała samolot Halberstadt C.V 6645/18 (przybył przed 5.05.1919 r.). Zły stan techniczny ograniczył także użycie myśliwskiego Albatrosa D.Va 7177/17. Natomiast w katastrofie lotniczej w dniu 23 maja 1919 roku o godzinie 18.45 utracony został Halberstadt C.V najprawdopodobniej o numerze 6647/18. W jednym z dokumentów eskadry znajduje się krótka wzmianka o tej tragedii – *Pamiętnym dla Eskadry jest także dzień 23 maja, w którym poniosła eskadra pierwszą stratę – lotnik sierżant Durka i obserwator sierżant Kruszona zamierzali lecieć na front nie bacząc na nader silny wiatr. Wskutek nieostrożności lotnika nastąpił niefortunny wypadek, wskutek którego dwóch najdzielniejszych lotników życie postradali. Pewne światło na tę kata-*



Powyżej: Uroczysta Msza Święta na rynku Nowego Miasta nad Wartą w dniu 11 maja 1919 r. W tym dniu lotnicy II Eskadry Wielkopolskiej odebrali poświęcony sztandar ufundowany przez społeczeństwo miasta (arch. Muzeum Regionalne w Jarocinie via M. Szymański).

Obok: Zaznaczona na mapie lokalizacja pierwszego lądowiska eskadry przy majątku Kłęka (arch. Ks. R. Kulczyński SDB). Poniżej: Dwaj przyjaciele z eskadry w parku przy pałacu Kennemanna w maju 1919 r.: plut. pil. Łukasz Durka i plut. pil. Władysław Filipiak. Pierwszy z nich zginął w katastrofie samolotu wkrótce po wykonaniu tej fotografii (arch. Ks. R. Kulczyński SDB).



strofę rzuca także informacja zawarta w zaświadczeniu zredagowanym przez Inspektora Wojsk Lotniczych w Poznaniu – Niniejszym zaświadcza się, że benzyna, którą otrzymujemy z Krakowa jest bardzo złego gatunku i często powoduje wypadki zapalenia się aparatu. Dowodem tego jest ostatni wypadek

spalenia się 2-ch lotników z 2-j polnej eskadry lotniczej. Załoga zginęła w płomieniach, a samolot uległ całkowitemu spaleni. Ponadto przed 27 maja jednostka oddana celem naprawy w Stacji Lotniczej Ławica wywiadowczego Halberstadta C.V 6646/18 i odebrała stamtąd samolot Halberstadt CL.II.

Warto też podkreślić, że w dniu 11 maja personel eskadry wziął udział w uroczystości odprawionej Mszy Świętej na Rynku Nowego Miasta n. Wartą. Celebracji przewodniczył ks. Paweł Gernke (ur. 1872 r., zm. 1929 r.) ówczesny proboszcz rzymsko-katolickiej parafii p.w. Św. Trójcy. On dokonał również w tym dniu aktu poświęcenia sztandaru ufundowanego przez mieszkańców Nowego Miasta nad Wartą i przeznaczonego dla II Eskadry Wielkopolskiej.

Ponadto w połowie kwietnia jednostka otrzymała pierwsze uzupełnienie personelu lotniczego w postaci dwóch oficerów. Do eskadry dołączyli, pochodzący z byłej armii rosyjskiej - kpt. Leon Raden i por. pil. Roman Bejm. Z dniem 15 maja oddział opuścił pełniący do tej pory obowiązki adiutanta i obserwatora ppor. Alfons Breza, natomiast sierż. pil. Stefan Łuczak otrzymał promocję na stopień podporucznika. Podobnie awanse na wyższe stopnie otrzymało kilku innych podoficerów – lotników m.in. sierżantem sztabowym został Tadeusz Kostro.

W dniu 6 czerwca 1919 roku nadzedeł rozkaz Dowództwa Głównego o przeniesieniu eskadry na front północny. Wobec powyższego nazajutrz jednostka wyruszyła przez Gniezno na nowe lądowisko w Kobylnikach pod Kruszwicą. W dniu wyjazdu na stanie oddziału znajdowało się pięć samolotów: Halberstadt C.V 6644/18 i 6645/18, Halberstadt CL.II, Rumpler C.I 3111/18 (częściowo niesprawny) i Albatros D.Va 7177/17 (niesprawny).

Ponad dwumiesięczny pobyt II Eskadry Wielkopolskiej na lądowisku w Kłęczce pod Nowym Miastem nad Wartą okupiony został stratą jednego samolotu wraz z obsadą i uszkodzeniu dwóch kolejnych. Działalność rozpoznawcza jednostki pozwoliła jednak Dowództwu Głównemu w Poznaniu dokładnie ocenić stopień zagrożenia planowaną niemiecką ofensywą. Załogi jednostki wywiązały się z tego zadania wzorowo. Ponadto należy zauważyć, że był to okres dużej integracji personelu i kładzenia fundamentu pod przyszłą chwalebna kartę historii II Eskadry Wielkopolskiej w czasie wojny polsko – bolszewickiej. Należy też zaznaczyć, że pamięć o tamtych wydarzeniach jest wciąż żywa wśród mieszkańców Nowego Miasta nad Wartą. Obecnie trwają prace związane z organizacją uroczystych obchodów związanych z rocznicą ufundowania sztandaru dla II Eskadry Wielkopolskiej. Miejmy nadzieję, że podjęte przez władze Gminy Nowe Miasto nad Wartą plany zostaną szczęśliwie doprowadzone do końca.

Ks. Robert Kulczyński SDB



Powyżej: Pamiątkowa fotografia z pobytu lotników eskadry w Kłęczce. Od lewej: plut. pil. Władysław Filipiak, plut. pil. Łukasz Durka, sierż. obs. Władysław Zdunik, plut. obs. Stanisław Kruszona (arch. Ks. R. Kulczyński SDB).

Obok: Prawdopodobnie spalony wrak Halberstadta w którym zginęli Kruszona i Durka (arch. Ks. R. Kulczyński SDB).

Poniżej: Podpułkownik Marek Krzyckowski (w środku) na inspekcji w II Eskadrze Wielkopolskiej w towarzystwie lotników i właścicieli majątku w Kłęczce (arch. Ks. R. Kulczyński SDB).



Artykuł nie powstałby, gdyby nie bezinteresowna pomoc następujących osób – Pani Marii Seredyńskiej - Morgulec, Panów Tomasza Adamca, Jerzego Butkiewicza, Mateusza Kabatka, Tomasza Kopańskiego, Mariusza Niestrawskiego, Wojciecha Sankowskiego, Marka Szymańskiego, Józefa Zielińskiego. Ponadto Dyrekcji Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Im wszystkim autor składa swoje serdeczne podziękowania.

Autor artykułu ks. Robert Kulczyński SDB zwraca się do Czytelników z apelem o pomoc w uzupełnieniu wiadomości o eskadrach wielkopolskich (I, II, III, IV), powstałych na ławicy w 1919 roku. Zbiera materiały (zdjęcia, dokumenty, wspomnienia), które będą pomocne w opracowaniu monografii tych jednostek lotniczych. Osoby, które chciałyby się podzielić swoją wiedzą i zbiorami proszone są o kontakt telefoniczny (508-300-520) lub mailowy (robertkulczynski1977@onet.pl).

Pierwsi Lotnicy

II Eskadry Wielkopolskiej

PILOCI w kolejności alfabetycznej

Roman Bejm – ur. 19.03.1889 r. w Kielcach. Syn Andrzeja i Marii z Pawelskich. W dniu 1.12.1910 r. powołany został do służby wojskowej w armii rosyjskiej (w innych dokumentach widnieją daty 10.08.1910 r. i 1.11.1910 r.) i skierowany jako szeregowiec



do I Syberyjskiej Eskadry Lotniczej. Następnie przeszedł szkolenie pilotażowe w Syberyjskiej Szkole Lotniczej i jako pilot powrócił do swojej jednostki. 5.01.1916 r. za czyny bojowe promowany na stopień chorążego, porucznikiem został 3.08.1917 r. W eskadrze pozostał do 1.11.1918 r. Następnie 4.04.1919 r. zgłosił się, jako ochotnik do lotnictwa wielkopolskiego i uzyskał przydział do II Eskadry

Wielkopolskiej. Później służył w 3. Pułku Lotniczym w Poznaniu m.in. jako oficer techniczny. Z dniem 20.04.1922 r. przeniesiony został do rezerwy. Zmarł 13.12.1934 r. w Bydgoszczy. Odznaczony Krzyżem Walecznych (arch. T. J. Kopański).

Łukasz Durka – ur. w 1895 r. w Nowym Kramsku, pow. Babimost. Syn Franciszka (robotnika) i Pauliny z Piwieckich. Brak informacji o służbie wojskowej w latach 1914-18. Przypuszczalnie od końca lutego 1919 r. w II Eskadrze Wielkopolskiej. Zginął w katastrofie lotniczej w dniu 23.05.1919 r. na lotnisku w miejscowości Kłęka. Pochowany został na cmentarzu garnizonowym w Poznaniu (arch. Ks. R. Kulczyński SDB).



Władysław Filipiak – ur. 7.03.1898 r. w Szamotułach. Z dniem 1.07.1916 r. powołany został do służby wojskowej w lotnictwie niemieckim. Najpierw w Berlinie, później w dniach od 1.05. do 12.07.1917 r. przeszedł podstawowy kurs pilotażu we Flieger Ersatz Abteilung Nr. 4 w Poznaniu. Następnie od 13.07. do 28.07.1917 r. w Militär-Fliegerschule Müncheberg. Ponownie od

1.08.1917 r. do 3.01.1918 r. we Flieger Ersatz Abteilung Nr. 4 w Poznaniu. Szkolenie lotnicze ukończył 1.08.1918 r. W dniu



7.01.1919 r. ochotniczo wstąpił do lotnictwa wielkopolskiego. Najpierw służył na Stacji Lotniczej Ławica. Następnie w lutym 1919 r. przydzielony został do II Eskadry Wielkopolskiej (później przemianowanej na 13. Eskadrę Myśliwską). Związał się z tą jednostką na stałe, przebywał w niej aż do dnia przeniesienia do rezerwy (19.10.1921 r.). Dnia 2.10.1920 r. mianowany został podporucznikiem. Zmarł 23.04.1925 r. w Poznaniu. Odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari nr 8097 i Krzyżem Walecznych (arch. T. J. Kopański).

Stefan Łuczak – ur. 08.08.1891 r. w Essen. W armii niemieckiej służył od 04.10.1911 r. w marynarce wojennej. Początkowo na pancerniku SMS „Posen”, jako artylerzysta. Od grudnia 1916 r. do maja 1917 r. w Marine Landfliegerabteilung (szkole lotnictwa morskiego) w Hage. Od maja 1917 r. do lipca 1918



r. pilot na stacjach lotnictwa morskiego w List na wyspie Sylt i Zeebrugge na wyspie Helgoland. Później do 25.11.1918 r. na okręcie lotniczym SMS „Answald”. Służbę w armii niemieckiej zakończył w stopniu sierżanta. Odznaczony był Żelaznym Krzyżem II klasy oraz Odznaką Lotnictwa Morskiego. Zwolniony z armii niemieckiej na własną prośbę w dniu 26.11.1918 r. W lotnictwie wielkopolskim od 08.01.1919 r. W końcu lutego

1919 r. skierowano go do II Eskadry Wielkopolskiej. Dalsze losy nieznane (arch. M. Seredyńska-Morgulec).

Józef Mühlnickel – ur. 26.02.1897 r. w Nekli, pow. Środa Wielkopolska. Od 16.12.1914 r. w armii niemieckiej. Zasadnicze szkolenie wojskowe przeszedł we Flieger Ersatz Abteilung Nr. 4 w Poznaniu. Następnie w marcu 1915 r. skierowano go na kurs rusznikarski do Flieger Ersatz Abteilung Nr. 2 w Döberitz. Później wystąpił na szkolenie pilotażowe do Flieger Ersatz Abteilung Nr. 3 w Gotha. Po uzyskaniu dyplomu pilota służył w lotnictwie niemieckim na froncie zachodnim. Uehonorowano go Żelaznym Krzyżem I i II klasy. Z armii niemieckiej zwolniony został w dniu 9.12.1918 r.



Następnie powrócił do Poznania i podjął pracę na kolei. Z chwilą wybuchu powstania wielkopolskiego wziął udział w walkach ulicznych na terenie miasta. Potem zgłosił się na Ławicę. Od końca lutego znalazł się w składzie II Eskadry Wielkopolskiej. Z dniem 25.07.1919 r. przeniesiony został do I Eskadry Wielkopolskiej. Następnie od 26.04.1920 r. w szeregach 14. Eskadry Wywiadowczej (dawnej III Eskadry Wielkopolskiej).

30.04.1920 r. mianowany podchorążym. Za loty bojowe w służbie 14. Esk. Wywiad. otrzymał Srebrny Krzyż Orderu Wojennego Virtuti Militari. Ponadto odznaczono go Polową Odznaką Pilota nr 96. Na własną prośbę przeniesiony został do rezerwy w dniu 20.11.1920 r. Następnie

podjął pracę w PKP w Poznaniu. Był członkiem Aeroklubu Poznańskiego. Brak danych o dacie i miejscu śmierci (arch. Ks. R. Kulczyński SDB).

Edmund Norwid-Kudło – ur. 18 (inne źródła wskazują na 19). 11. 1895 r. w Mińsku na Białorusi. W dniu 15.10.1914 r. na ochotnika wstąpił do armii rosyjskiej. W październiku 1914 r. rozpoczął kurs pilotażu w Szkole Pilotów w Gątczynie, który ukończył 5.10.1915 r. Od dnia 20.10.1915 r. do 1.09.1917 r. służył w 35. Korpusowej Eskadrze Lotniczej (35. Korpusowej awiacyjny otriad) na froncie galicyjskim. Trzy razy ranny w trakcie walk



powietrznych i dwa razy ciężko kontuzjowany (połamane nogi). W dniu 20.09.1917 r. w stopniu porucznika przyjęty do lotnictwa I Korpusu Polskiego, w którym pozostał aż do rozbrojenia przez Niemców. Następnie, jako pilot w lotnictwie polskim od 15.12.1918 r. do 31.01.1919 r. na lotnisku mokotowskim. Natomiast od 22.02.1919 r. na ławicy. Od dnia 6.03.1919 r. pełnił obowiązki dowódcy II Eskadry Wielkopolskiej (przemianowanej później na 13. Eskadrę Myśliwską). Jednostką dowodził do 16.11.1920 r. W kwietniu 1920 r. mianowany kapitanem. Następnie w 3. Pułku Lotniczym. Z dniem 19.11.1921 r. przeniesiony został do rezerwy. Zmarł 23.01.1931 r. w Warszawie. Odznaczono go Srebrnym Krzyżem Orderu Wojskowego Virtuti Militari nr 3028, trzykrotnie Krzyżem Walecznych oraz Polową Odznaką Pilota nr 80 (arch. T. J. Kopański).

OBSERWATORZY w kolejności alfabetycznej

Leonard Bartkowiak – w okresie I wojny światowej służył, jako obserwator w lotnictwie niemieckim na froncie zachodnim.



Przynajmniej od lutego 1919 r. w szeregach lotnictwa wielkopolskiego na ławicy. Od końca lutego do połowy lipca 1919 r. w II Eskadrze Wielkopolskiej. Następnie z dniem 16.07.1919 r. rozpoczął szkolenie pilotażowe we Francuskiej Szkole Pilotów na Mokotowie. Został skreślony z listy uczniów, jako niezdolny (13.04.1920 r.). Dalsze losy nieznane. Fotografia przedstawia

najprawdopodobniej tego lotnika (arch. W. Sankowski).

Alfons Breza – ur. 12.12.1891 r. w Więckowicach, pow. poznański. W dniu 4.08.1914 r. wstąpił do armii niemieckiej. Początkowo służył w Leibkürassier-Regiment Großer Kurfürst (Schlesisches) Nr. 1 (1. Pułku Kawalerii) we Wrocławiu (brał udział w walkach na froncie wschodnim). Od 25.12.1915 r. do 30.07.1916 r. w 2. Garde-Ulanen-Regiment (2. Pułku Ułanów) na froncie zachodnim. Następnie pełnił obowiązki dowódcy plutonu w Reserve-Infanterie-Regiment Nr. 38 (38. Pułku Piechoty) na froncie zachodnim (od 31.07. do 1.09.1916 r.). Później od 1.09. do 31.10.1916 r. w szkole wojskowej przy 11. Dywizji Piechoty. Potem ponownie w 2. Pułku Ułanów i w 38. Pułku Piechoty, jako dowódca plutonu i dowódca kompanii. Od 1.03. do 3.05.1918 r. na kursie obserwatorów we Flieger Ersatz Abteilung Nr. 4 w Poznaniu i we Flieger Ersatz Abteilung Nr. 11 w Brzegu. Następnie do 30.11.1918 r. służył w Husaren-Regiment „von Schill“ (1. Schlesisches) Nr. 4 (4. Pułku Huzarów) na froncie zachodnim. Odznaczony został Żelaznym Krzyżem I i II klasy. Od 27.12.1918 r. w stopniu podporucznika w Armii Wielkopolskiej. Brał udział w walkach o Poznań. Następnie przypuszczalnie od 11.01.1919 r. pełnił obowiązki komendanta powstańczego odcinka w

rejonie Rawicza. Z początkiem kwietnia 1919 r. powołany został na stanowisko obserwatora i adiutanta II Eskadry Wielkopolskiej. W dniu 15.05.1919 r. otrzymał promocję na



porucznika i przeniesienie do Dowództwa Głównego w Poznaniu do wydziału operacyjnego. Od 7.08. do 2.10.1919 r. znajdował się w dowództwie Grupy Wielkopolskiej na froncie galicyjskim i wołyńskim. Następnie służył przy dowództwie frontu wielkopolskiego w wydziale operacyjnym. Natomiast od 1.04. do 15.07.1920 r. pracował w strukturach komisji granicznej w Poznaniu. Potem

od 15.07. do 8.09.1920 r. pełnił służbę w 16. Pułku Ułanów Wielkopolskich. Następnie w sztabie 4. Brygady Jazdy. Dalsze losy nieznane (arch. Ks. R. Kulczyński SDB).

Wiktor Czysz – ur. 9.10.1896 r. w Poznaniu. Syn Józefa i Antoniny z Manickich. Od 30.08.1914 r. do 15.03.1916 r. w lotnictwie niemieckim, jako zastępca mechanika w Feldflieger-Abteilung 36 (36. Eskadrze Lotniczej). Następnie od 16.03.1916 r. do 1.02.1917 r. na tym samym stanowisku we Flieger Ersatz Abteilung Nr. 6 w Grossenheim. Z dniem 2.02.1917 r. przeniesiony do Inspektion der Fliegertruppen (Inspektoratu Wojsk Lotniczych) w Berlinie do oddziału transportowego. W dniach od 16.01. do 9.11.1918 r. był w składzie komisji wojskowej fabryki Bosch w Stutgardzie, jako odbiorca sprzętu radio. Następnie od 10.11. do 26.12.1918 r. w strukturach P.O.W. w Poznaniu. Z dniem 27.12.1918 r. wstąpił do Wojska Wielkopolskiego. Walczył m.in. o Fort Grolmana w Poznaniu i Stację Lotniczą na Ławicy. Następnie od 9.01. do 17.01.1919 r. na Stacji Lotniczej Ławica bez funkcji (17.01.1919 r. otrzymał



awans na kaprała). Od 18.01. do 31.01.1919 r. pełnił obowiązki obserwatora lotniczego. Z dniem 1.02.1919 r. rozpoczął kurs obserwatora na ławicy, który ukończył 1.03.1919 r. Od 25.02.1919 r. powierzono mu stanowisko adiutanta II Eskadry Wielkopolskiej. Natomiast z dniem 2.04.1919 r. objął także etatowe stanowisko obserwatora. Później oddelegowano go (1.08.1919 r.) do D.O.Gen. w Poznaniu na stanowisko ofi-

cera oświatowego. Od dnia 13.01.1920 r. w sztabie Dowództwa Dywizji Pomorskiej, jako kierownik referatu szeregowego. Ponownie w formacji lotniczej od 14.06.1920 r. do 9.08.1921 r., jako obserwator w 21. Eskadrze Niszczycielskiej. Z dniem 15.07.1923 r. przeniesiony został do rezerwy. W latach 1923-1933 był członkiem Związku Lotników Polskich. Był też aktywnym politykiem Stronnictwa Narodowego, z ramienia, którego w 1938 r. został radnym miasta Poznania. 24 sierpnia 1939 r. w stopniu podporucznika został ponownie zmobilizowany i skierowany do 3. Pułku Lotniczego, jako dowódca 71. Plutonu Lotniskowego. Następnie w Polskich Siłach Zbrojnych we Francji i Anglii. W marcu 1946 r. wrócił do Polski i zamieszkał w Poznaniu. Dwukrotnie aresztowany przez funkcjonariuszy UB. Zmarł w Poznaniu 18.01.1966 r. Odznaczony został Krzyżem Niepodległości, Medalem Pamiątkowym za wojnę 1918-1920, Mieczami Hallerowskimi i Wielkopolskim Krzyżem Powstańczym (arch. M. Sereżyńska-Morgulec).

Stefan Kazmierczak – ur. 11.12.1896 r. W okresie I wojny światowej w armii niemieckiej. Od 17.01.1919 r. rozpoczął



służbę w Wojsku Wielkopolskim (najprawdopodobniej na Stacji Lotniczej Ławica). Następnie, jako obserwator w II Eskadrze Wielkopolskiej. Jednostkę opuścił na przełomie stycznia i lutego 1920 r. Przypuszczalnie związane to było z planowanym przekwalifikowaniem eskadry z wywiadowczej na myśliwską. Dalsze losy nieznane. Fotografia

przedstawia najprawdopodobniej tego lotnika (arch. W. Sankowski).

Tadeusz Kostro – ur. 30.05.1896 r. w Poznaniu. Od 28.08.1914 r. do 7.12.1918 r. w lotnictwie niemieckim w Feldflieger-Abteilung 2 (2. Eskadra Lotnicza), która w dniu 30.11.1916 r. przemianowana została we Fliegerabteilung 260 Lb (Artillerie). W dniach od 20.07. do 28.08.1917 r. na kursie strzelców obserwatorów. Pełnił służbę na froncie rosyjskim, francuskim, belgijskim i włoskim. Z wojska niemieckiego zwolniony 7.12.1918 r. Następnie od 15.12.1918 r. do 6.01.1919 r. w P.O.W w Poznaniu. Potem od 7.01.1919 r. na Stacji Lotniczej Ławica. Z końcem lutego do 29.11.1919 r. w składzie II Eskadry Wielkopolskiej. W dniu 30.11.1919 r. zwolniony z wojska, jako jedyny żywiciel rodziny. Ponownie zmobilizowany 10.08.1920 r. i skierowany do I Kompanii Lotniczej na Ławicy.



Z dniem 20.08.1920 r. odkomenderowany do Dowództwa Wojsk Samochodowych D.O.G. Poznań (Dow. Bazy Samochodów Pancernych). 21.10.1920 r. mianowany chorążym. Do rezerwy przeniesiony został w dniu 20.08.1921 r. Natomiast od 15.02.1932 r. pracował w administracji wojskowej, jako cywilny urzędnik. Brak dalszych danych (arch. Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie).

Stanisław Kruszona – ur. w 1897 r. w Szamotułach. Syn Wojciecha (Ilistonosza) i Weroniki z Binkowskich. Służbę w wojsku niemieckim pełnił w marynarce wojennej w Kilonii.



Tam również w Seeflugstation Kiel-Holtenau przeszedł kurs obserwatora na wodnopłotowcach. W grudniu 1918 r. ponownie w Szamotułach. Z chwilą rozpoczęcia powstania wielkopolskiego wziął udział w walkach ulicznych na terenie Poznania. Następnie służył w lotnictwie wielkopolskim na Ławicy. Pod koniec lutego 1919 r. znalazł się w szeregach II Eskadry Wielkopolskiej. Zginął w katastrofie lotniczej w dniu 23.05.1919 r. w miejscowości Klęka.

Pochowany został na cmentarzu parafialnym w Szamotułach (arch. Ks. R. Kulczyński SDB).

Leon Raden – ur. 20.04.1889 r. w majątku Szejpe (okolice Kowna). W dniu 1.09.1903 r. wstąpił do morskigo korpusu kadetów. Od 17.10.1907 r. służył, jako ochotnik w rosyjskiej marynarce wojennej. Następnie od 3.08.1909 r. w Aleksandryjskiej Wojskowej Szkole Oficerskiej w Moskwie (Aleksandrowskaja wojenno-juridyczeskaja akademija). Po jej ukończeniu z dniem 6.08.1911 r. skierowany został do I Syberyjskiego Batalionu Saperów. Od 26.07.1914 r. na froncie z Niemcami.

W dniu 17.02.1917 r. powołano go na stanowisko dowódcy kompanii saperów. Natomiast od 25.05.1917 r. był dowódcą kompanii telegraficznej. W dniu 14.10.1917 r. uzyskał promocję na kapitana. Z dniem 21.04.1918 r. zwolniony został ze służby



w armii rosyjskiej. Odznaczono go Orderem Świętego Stanisława 3 i 2 klasy, Św. Anny 4, 3 i 2 klasy i Św. Włodzimierza 4 klasy. Do wojska wielkopolskiego wstąpił 14.04.1919 r. i otrzymał przydział do II Eskadry Wielkopolskiej (warto zauważyć, że choć nie ukończył żadnej szkoły lotniczej, pełnił obowiązki obserwatora). Z dniem 19.02.1920 r. przeniesiony został do I Grupy Lotniczej Wielkopolskiej na stanowisko oficera tak-

tycznego. Następnie w dniu 20.08.1920 r. odkomenderowano go do dowództwa Wojsk Samochodowych D.O.Gen. Poznań z przeznaczeniem do Bazy Samochodów Pancernych. Potem w dniu 26.09.1920 r. wyznaczony został na p.o. dowódcy II Dywizjonu Samochodów Pancernych. Dalszy przebieg służby i losy nie są znane (arch. T. J. Kopański).

Władysław Zdunik – ur. 19.08.1896 r. w Krakowie. Przebieg służby w armii austro-węgierskiej jest praktycznie niemożliwy do prawidłowego ustalenia. Autor przyjął za najbardziej wiarygodne informacje zawarte w Karcie Ewidencyjnej. W dniu 7.05.1915 r. powołany został do służby wojskowej w armii austro-węgierskiej. Najpierw w składzie 13. Pułku Piechoty. Następnie z dniem 1.03.1917 r. skierowany do 2. Pułku Ułanów Legionów Polskich na stanowisko telefonisty. Od 1.12.1917 r. w 7. Fliegerkompanie (7. Kompanii Lotniczej). Później w Flieger-Offiziersschule Wiener Neustadt (Szkole Obserwatorów), gdzie pozostał aż do końca działań wojennych (obecność w tej szkole jest problematyczna. W armii austro-węgierskiej nie było zwyczaju, aby żołnierz nieposiadający stopnia oficerskiego był szkolony na obserwatora). Jako ochotnik w stopniu sierżanta, w dniu 1.11.1918 r. wstąpił w szeregi obrońców Lwowa. Następnie od 10.01.1919 r. znalazł się na Stacji Lotniczej na Ławicy. Z końcem lutego 1919 r. otrzymał przydział do II Eskadry Wielkopolskiej. W dniu 1.08.1919 r. skierowano go do Szkoły Pilotów w Warszawie. Po uzyskaniu dyplomu pilota (1.05.1920 r.) wyjechał ponownie na front i wszedł w skład 13. Eskadry Myśliwskiej (wcześniejszej II Eskadry Wielkopolskiej). Od 1.02.1921 r. był instruktorem pilotażu w Szkole Pilotów w Bydgoszczy. W dniu 1.05.1921 r. został przeniesiony do 12. Eskadry Wywiadowczej stacjonującej w Warszawie. W dniu 20.03.1922 r. odkomenderowano go do Centralnych Zakładów Lotniczych w Warszawie. Natomiast od 1.03.1923 r. znalazł się w składzie 2. Pułku Lotniczego



w Krakowie. Później od 29.04.1924 r. przeniesiony został do Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. Od dnia 20.05.1924 r. służył, jako pilot w 4. Pułku Lotniczym. W marcu 1925 r. awansował na stopień kapitana. Od 1928 r. studiował prawo na Uniwersytecie Warszawskim, później pracował m.in. w Departamencie Aeronautyki M. S. Wojsk. jako szef wydziału zakupów. W stanie spoczynku od grudnia 1934 r. W sierpniu 1939 r. ponownie zmobilizowany. Przedostał się do Anglii, gdzie zmarł 11.07.1985 r. w miejscowości Padiham. Odznaczony został m.in. Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Wirtuti Militari nr 430, Krzyżem Walecznych oraz Polową Odznaką Pilota (arch. T. J. Kopański).

Opracował: **Ks. Robert Kulczyński SDB**