

Großpolnischer Aufstand 1918-1919

<https://grosspolnischeraufstand.eu/pwd/geschichte/aufstndische-truppen/35521,Gropolnische-Luftstreitkrfte-1919-1920.html>
06.05.2024, 04:32

Großpolnische Luftstreitkräfte 1919-1920

Mariusz Niestrawski

Die Geschichte der polnischen Luftstreitkräfte ist seit vielen Jahren ein Thema, das sich nicht gleichgültig übergehen lässt. Das Interesse der Historiker ist jedoch ungleichmäßig verteilt. Die mit den größten Erfolgen der polnischen Flügel verbundenen Themen, d.h. die Luftkämpfe während des II. Weltkrieges erfreuen sich entschieden größerer Beliebtheit. Man schreibt weniger über die Anfänge der polnischen Luftstreitkräfte. Unter den wenigen Publikationen, die die Geschichte der polnischen Luftstreitkräfte in den Jahren 1918-1920 behandeln, kann man eine gewisse Selektivität beobachten. Die Forscher legen Nachdruck auf die Darstellung des Beitrags der polnischen Luftstreitkräfte zur Gestaltung der östlichen Grenze, und der Darstellung der Ereignisse in Großpolen wird weniger Aufmerksamkeit geschenkt. Diese Situation könnte zur Unterbewertung des großpolnischen Beitrags zum Aufbau der Luftstreitkräfte der II. Rzeczpospolita führen, daher sollte man sich der Geschichte der Luftstreitkräfte in diesem Gebiet in den Jahren 1919-1920 widmen.

Das Zentrum um das herum sich die Luftstreitkräfte im ehemaligen

preußischen Teilungsgebiet gebildet haben, war der Flughafen in Ławica in der Nähe von Posen. Bis Ende 1918 stationierte am Flughafen in Ławica die 4. Flieger-Ersatz-Abteilung Nr. 4, die sich mit der Ausbildung des Fliegerpersonals (der Piloten und Beobachter) und des Hilfspersonals befasste. In Ławica wurden auch Reparaturen und technische Überprüfungen der Flugzeuge durchgeführt.

In dieser Abteilung dienten gegen Ende 1918 etwa 200 Soldaten. Es waren größtenteils Deutsche, aber in der Gruppe befanden sich auch einige Dutzend Polen. Unter den polnischen Soldaten befand sich Pilot Feldwebel Wiktor Pniewski, Mitglied der Polnischen Militärorganisation des Preußischen Teilungsgebietes (Polska Organizacja Wojskowa Zaboru Pruskiego (POWZP)), dem die Organisation aufgetragen hatte, Vorbereitungen für die Organisation einer polnischen Fliegerabteilung zu treffen. Anfangs konzentrierte sich der Pilot auf den Erwerb der Waffen und die Überprüfung des Inhaltes der Lager und Flugzeughallen in Ławica. Es gelang Pniewski, 5 Piloten, 2 Beobachter und 32 Flugzeugmechaniker polnischer Nationalität für die Konspiration zu gewinnen.

Der Ausbruch des Aufstandes in Posen überraschte die Deutschen, die innerhalb von wenigen Tagen aus dem Verwaltungsgebiet der Hauptstadt Großpolens vertrieben wurden. In der Führung der aufständischen Streitkräfte entstand jedoch das Problem, was man mit dem nahegelegenen Ławica machen soll, in dem deutsche Soldaten aus den zerschlagenen Abteilungen ihren Zufluchtsort hatten.



Die Gebäude der Flugstation in Ławica. Fot. von 1919 aus den Sammlungen der Digitalen Nationalen Bibliothek (CBN) „Polona“

In der Stadtkommandantur stießen zwei unterschiedliche Ansichten aufeinander. Die POWZP legte die Eroberung der Flugstation nahe. Einerseits strebte sie nach einer Erweiterung des durch die Polen besetzten Gebietes, und andererseits - fürchtete sie die bewaffneten Deutschen in unmittelbarer Nähe von Posen. Und außerdem bestand das Risiko, dass die von der Versorgung abgeschnittenen deutschen Soldaten anfangen würden, die Lebensmittel in der Gegend zu beschlagnahmen. Der Position von POWZP widersetzten sich die Mitglieder des Kommissariats des Obersten Volksrates, die die deutsche Reaktion fürchteten (unter anderem eine Bombardierung Posens).

Die POW-Mitglieder setzten sich am 4. Januar durch, und einen Tag später zogen die Vertreter der Aufständischen zum Flughafen los. Die polnische Forderung nach einer bedingungslosen Kapitulation traf auf eine entschiedene Absage. Andererseits wollten die Polen die deutschen Vorschläge nicht akzeptieren.

Nach der Rückkehr aus Ławica befassten sich die Aufständischen mit der Ausarbeitung eines Plans der Eroberung der Flugstation. Vor dem Angriff wurde ein elektrisches Kabel durchgeschnitten, das Ławica mit Posen verband, wodurch die Flugstation in Dunkelheit versank; das sollte für

einen Überraschungseffekt sorgen, der wichtig für einen erfolgreichen Angriff war. Zum Angriff auf den Flughafen wurden drei Infanterie-Kompanien, ein Kavallerie-Schützen-Zug, mehrere POWZP-Abteilungen und eine Sanitätsabteilung entsendet. Für Unterstützung sorgten zwei 8 cm-Geschütze und mehrere Maschinengewehre. Das Kommando über die ganze Aktion übernahm Leutnant Andrzej Kopa. Unter den Ławica stürmenden Aufständischen befanden sich die künftigen berühmten Flieger: Leutnant Beobachter Franciszek Stempniewicz, Pilot Feldwebel Wiktor Pniewski, Pilot Feldwebel Józef Mańczak und Beobachter Feldwebel Andrzej Płachta.

Die Hauptkräfte sollten aus der Richtung des Dorfes Ławica vorstoßen. Die mit einer Infanterie-Abteilung abgesicherte Artillerie nahm in der Umgebung der Eisenbahnstation Posen-Wola ihre Stellungen ein. Die Kavallerie und die Freiwilligen von POWZP sollten wiederum einen Angriff aus der Richtung der Stadt Posen vortäuschen. Am frühen Morgen, am 6. Januar kam es zu einer bewaffneten Übernahme des Flughafens in Ławica. Die Aufständischen haben zuerst erneut die Parlamentarier losgeschickt, aber es hat nichts gebracht. Die Attackierenden näherten sich dem Flughafen an, indem sie die Dunkelheit nutzten. Die deutsche Einheit mit Maschinengewehren zielte zu hoch, daher stellte sie keine ernsthafte Gefahr dar.



Der Innenraum der mit Flugwerken gefüllten Zeppelin-Halle in Winiary bei Posen. Es sind die Rümpfe u.a. der Albatros-Flugzeuge B.II, AEG C.IV, AEG N.I und LVG C.V zu sehen. Fot. aus den Sammlungen der CBN „Polona“

Die polnischen Geschütze haben nur vier Schüsse abgegeben, um keinen versehentlichen Brand am Flughafen auszulösen. Die Verluste auf beiden Seiten waren nur gering. Sie beschränkten sich auf ein paar Getötete und Verletzte. In Ławica wurden 26 funktionstüchtige Flugzeuge und 20 Maschinengewehre erbeutet, und man hat über hundert Gefangene gemacht. Die Beute vergrößerte sich beachtlich infolge der Einnahme der Zeppelin-Halle in dem nahegelegenen Ort Winiary - den Aufständischen gelang es, etwa 215 Flugzeuge zu übernehmen. Man erbeutete auch Zweisitzer-Flugzeuge LVG, Rumpler, Albatrose und Halberstadte, Einsitzer-Jagdflugzeuge Albatros und Fokker, und auch Zweisitzer-Ausbildungsflugzeuge. Neben den Flugzeugen konnten die Aufständischen mehrere Dutzend Flugzeugmotoren, Ersatzteile, Munition und Fliegerbomben, Bordwaffen, Feld-Flugzeughallen, Fahrzeuge, Motorräder, Trosswagen, fotografische Ausrüstung, Flugzeugausrüstung, und auch ein wenig Ballonausrüstung übernehmen.

Am Tag der Eroberung von Ławica durch die Polen wurde Pilot Feldwebel W. Pniewski zum Kommandanten der Flugstation ernannt. Am Flughafen wurden vier Kompanien gebildet. In der 1. Kompanie befanden sich Piloten und eine Gruppe von Mechanikern. Es war im Grunde genommen eine Pilotenschule, die Pilot Feldwebel J. Mańczak betreute. Feldwebel Franciszek Gruskiewicz leitete die 2. Werkstatt-Kompanie, und die 3. Wachtkompanie - Feldwebel Józef Szyfter. Die letzte Unterabteilung der Flugstation war die 4. Rekrutenkompanie.

In der 1. Kompanie wurde auch eine Kampfgruppe gebildet, der die erfahrensten Flieger angehörten, die unmittelbar durch den Kommandanten der Flugstation angeführt wurden. Dieser letztere unterstand dem Oberkommando des Aufstandes unter Vermittlung des Leiters des Referats für Luftstreitkräfte, welches Beobachter Leutnant F. Stempniewicz leitete. Das Referat für Luftstreitkräfte wurde auch am 7. Januar ins Leben gerufen.

Noch am selben Tag erschienen über der Flugstation drei oder vier deutsche Bomber Gotha G. IV., die vom Flughafen in Frankfurt/Oder angeflogen kamen. Die Deutschen warfen 18 Bomben ab - ohne jedoch Menschen zu verletzen; allerdings führte die Bombardierung zum Brand einer Holzbaracke. Die Verluste konnten wesentlich größer ausfallen, weil die Polen es nicht geschafft haben, eine solide Flugabwehr zu organisieren. Erst nach dem Bombardieren wurden der Luftstation zwei Kompanien zugeteilt, denen aufgetragen wurde, Maschinengewehre zur Abwehr der Luftangriffe vorzubereiten.

Die Flugabwehr hat ihre Fähigkeiten dann am nächsten Tag unter Beweis gestellt, als die Deutschen einen weiteren Luftangriff starteten. Die Formation aus drei Bombern Gotha G.IV. schaffte es nicht, zum Flughafen

vorzudringen, und zusätzlich wurde ein Flugzeug zur Notlandung gezwungen. Die deutschen Flieger haben es geschafft, Gotha zu zerstören, bevor sie gefangengenommen und in der Zitadelle festgesetzt wurden.

Den ersten Flug zur Unterstützung der Truppen an der Front wurde am 17. Januar durch die großpolnischen Luftstreitkräfte durchgeführt. Die aus dem Piloten Ludwik Piechowiak und Beobachter Feldwebel Andrzej Płachta bestehende Crew führte damals Aufklärungsflüge im Gebiet westlich von Leszno aus. Nach ein paar Tagen betrieb das polnische Flugzeug Aufklärungsarbeiten in Richtung Zbąszyń. Auf dem Rückweg beschlossen die Flieger, in der Gegend von Posadowo zu landen, damit Feldwebel Płachta auch dem Befehlshaber des Abschnitts Berichterstattung ablegen konnte. Piechowiak und Płachta haben auch eine Reihe von Flügen über dem nördlichen Großpolen ausgeführt. Diese Art von Aufgaben übten die erfahrensten Piloten und Beobachter der Flugstation aus, die ein Versammlungspunkt für alle polnischen Flieger in Großpolen war.

Die nächsten Tage und Wochen brachten eine Reorganisation der großpolnischen Luftstreitkräfte nach dem Vorbild einer regulären Armee. Damit folgte man letztlich mit dem in den gesamten aufständischen Streitkräften herrschenden Trend. Zum provisorischen Befehlshaber der großpolnischen Luftstreitkräfte wurde am 18. Januar Pilot Leutnant Jerzy Dziembowski ernannt. Er hatte diese Funktion allerdings nur für kurze Zeit inne, weil schon vier Tage später General Józef Dowbor-Muśnicki das Kommando über die großpolnischen Luftstreitkräfte an den Piloten Oberst Gustav Macewicz weitergab.

Am 31. Januar wurde das Kontingent des Kommandos der Luftstreitkräfte festgelegt. Die Position des Befehlshabers (Inspektors) der Luftstreitkräfte sollte ein Pilot im Dienstgrad eines Generalmajors, eines Brigadegenerals oder eventuell eines Obersts einnehmen. Die Funktion seines Helfers

sollte ein Pilot Oberst übernehmen. Wegen des Mangels an Offizieren war jedoch auch ein Offizier niedrigeren Dienstgrades zulässig. Im Kommando war jedoch eine Stelle für zwei Referenten vorgesehen; der eine sollte für technische Fragen zuständig sein, und der andere für wirtschaftliche und Frontangelegenheiten. Im Stab sollten auch ein Adjutant und ein Sekretär dienen, die auch dem Fliegerpersonal angehören sollten.

Das Kommando der Luftstreitkräfte (DWL) war unmittelbar dem Befehlshaber der Polnischen Streitkräfte im Ehemaligen Preußischen Teilungsgebiet unterstellt. Zu den Kompetenzen von DWL gehörten alle mit den Fliegertruppen, Fliegerschulen, Werkstätten und Lagern verbundenen Angelegenheiten.

Am 31. Januar wurde das Kontingent der Fliegerstaffel verkündet. Eine Einheit dieser Größe sollte Pilot Hauptmann (eventuell Pilot Oberleutnant) kommandieren. Außerdem sollten dem Fliegerpersonal sechs Piloten, vier Beobachter und zwei Fliegerschützen angehören. In der Staffel gab es auch Platz für 125 Leute des Bodenpersonals. Es war eine Ausstattung der Einheit mit sieben Reserve-Flugzeugen vorgesehen. Jeder Maschine sollte ein Werkzeug-Satz und sechs Ersatzteile-Sätze zugeteilt werden. Jedem Motor wurden zwei Ersatzteile-Sätze zugeteilt. Die Fliegerstaffel erhielt auch 5 Reserve-Propeller, 7 Flugzeughallen, 8 schwere Maschinengewehre, ein Büchsenmacher-Set, 2 Fotoapparate, 10 Signalpistolen, Munitionsvorrat für Maschinengewehre und Bomben und auch Abdeckplanen und Signalaraketen.

Basierend auf diesem Kontingent wurde im Februar und März 1919 mit der Organisation der Fliegerstaffel begonnen. Ein entsprechender Befehl wurde am 12. Februar erteilt, und einen Tag später begann W. Pniewski die Arbeit an der Aufstellung der 1. Großpolnischen Fliegerstaffel (1. Wielkopolska Eskadra Lotnicza - (WEL)). Zum neuen Kommandanten der Fliegerstation in Ławica wurde Pilot Leutnant J. Dziembowski bestimmt, Die Staffel von Pniewski wurde mit sechs Flugzeugen ausgestattet: fünf Aufklärungsflugzeuge LVG C.V und ein Jagdflugzeug Albatros D.Va. Der an der Spitze der großpolnischen Luftstreitkräfte stehende Pilot Oberst G. Macewicz kümmerte sich nicht nur um die Luftstreitkräfte im ehemaligen preußischen Teilungsgebiet, sondern stand auch der schwierigen Situation gegenüber, in der sich die polnischen Staffel in Galizien befanden. Der Befehlshaber der Luftstreitkräfte in Großpolen beschloss am 14. März, die

1. WEL zur Unterstützung der Landsleute in Kleinpolen loszuschicken. Er konnte es sich nicht erlauben, diese Staffel nach Osten zu schicken, weil am Flughafen in Ławica fieberhaft an der Organisation einer weiteren Kampfabteilung gearbeitet wurde: Pilot Rittmeister Tadeusz Grochwalski begann am 14. Februar mit der Bildung der 2. Großpolnischen Fliegerstaffel. Die Personal- und Flugzeug-Lage in Ławica sah gut aus, so dass die Fliegerstaffel schon am 2. April unter dem Kommando von Pilot Leutnant Edmund Norwid-Kudło an die Front losziehen konnte. Zu der Ausrüstung der Einheit gehörten die deutschen Zweisitzer-Flugzeuge Halberstadt Cl.II und C.V und ein Jagdflugzeug Albatros D.III.

Die durch Pilot Leutnant E. Norwid-Kudło angeführte Staffel gelangte an die Südfront des Aufstandes. Ihr erster Feldflughafen befand sich im Ort Klęka, in der Gegend von Nowe Miasto an der Warthe. Die Flieger der Staffel führten Aufklärungsflüge aus. Nach den Leitlinien von Oberst G. Macewicz sollte die Staffel von Norwid-Kudło kontrollieren, ob den Truppen ausgehend von Rawicz keine ernsthaftere Gefahr drohe, und führte auch Propagandaflüge über die Grenze mit Schlesien aus.



Inspektion des Befehlshabers der Polnischen Streitkräfte des Ehemaligen Preußischen Teilungsgebietes, Generals Józef Dowbor-Muśnicki auf dem

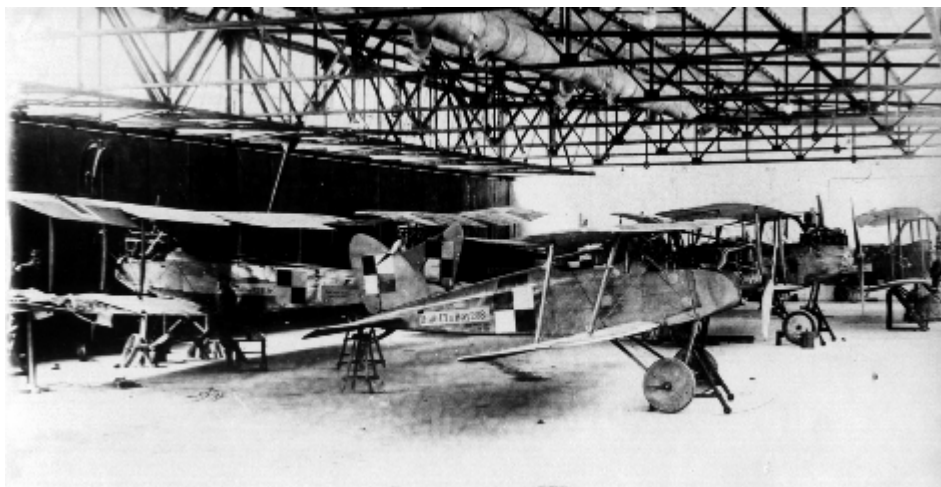
Gelände des Flughafens in Ławica (März 1919). Mit dem Rücken zum Betrachter gedreht steht in Stiefeln mit Sporen der großpolnische Inspektor der Luftstreitkräfte Pilot Oberst Gustaw Macewicz, neben ihm steht General Dowbor-Muśnicki. Die Offiziere der Flugstation stehen in einer Reihe aufgestellt (von links nach rechts): Pilot Leutnant Jerzy Dziembowski, NN (Name unbekannt), Pilot Leutnant Wiktor Pniewski, Pilot Leutnant Edmund Norwid-Kudło, Pilot Leutnant Józef Mańczak, NN, Pilot Leutnant Wojciech Biały und Militärbeamter Hullej. Fot. Aus den Sammlungen von Pfr. R. Kulczyński SDB

Den ersten Flug über dem südlichen Rand Großpolens und dem nördlichen Rand Schlesiens führte die aus Pilot Leutnant E. Norwid-Kudło und Beobachter Feldwebel Tadeusz Kostro bestehende Crew aus. Sie flogen mit dem Flugzeug Halberstadt C.V über Ostrów Wielkopolski, Kluczbork und Oleśnica. Man sollte auch den katastrophal endenden Flug vom 23. Mai um 19:15 Uhr erwähnen. Die Fliegerstaffel verlor dabei das Flugzeug Halberstadt C.V und die Crew: Pilot Feldwebel Łukasz Durek und Beobachter Feldwebel Stanisław Kruszon. Das Flugzeug stürzte beim Start zum Kampfflug ab.

Rittmeister T. Grochowalski begann am 6. März am Flughafen in Ławica mit der Organisation der 3. Großpolnischen Fliegerstaffel. In dieser Phase der Formierung der großpolnischen Luftstreitkräfte kamen aber schon Probleme mit dem Personal und der Ausrüstung zum Vorschein; die Einheit erreichte ihre volle Leistungsfähigkeit erst am 1. Juni 1919. Einige Tage zuvor übergab Grochowalski das Kommando über die Staffel dem Piloten Oberst Mark Krzyczowski. Die Staffel wurde hauptsächlich mit Aufklärungsflugzeugen DFW C.V und LVG C.V ausgestattet.

In Großpolen wurde in der Zeit der Autonomie neben den drei Aufklärungsstaffeln noch eine Jagdstaffel aufgestellt – am 25. Mai wurden Arbeiten an der Organisation der 4. Großpolnischen Kampfstaffel begonnen. Mit dieser Aufgabe wurde Pilot Leutnant J. Dziembowski

betraut.



Zweisitzer-Geleitflugzeug Halberstadt Cl.II Nr. SLŁ 208/18 in der Flugzeughalle in Ławica. Hinter ihm sind noch Albatros C.Ia Nr. SLŁ 126/17 und Albatros C.VII zu sehen. Fot. Aus den Sammlungen von Pfr. R. Kulczyński SDB

Als eine echte Schwierigkeit erwies sich die Ausstattung der Staffel mit entsprechenden Flugzeugen; im Januar 1919 wurden nämlich in Großpolen nur wenige Jagdflugzeuge erbeutet. Der neuen Staffel wurden daher die bereits genutzten Flugzeuge folgender Typen übergeben: Fokker D.VII (2 Stk.), E.V (1 Stk.) und Albatros D.III (3 Stk.). Im Sommer wurde die Staffel mit französischen Jagdflugzeugen Spad S.VIIC1 umgerüstet, wobei man letztendlich dann doch zu den deutschen Fokkers D.VII. zurückkehrte.

Anfang Juni wurde 3. WEL zum Flughafen in Góra bei Jarocin geschickt. Sie leitete Handlungen an der großpolnisch-schlesischen Grenze ein und beobachtete dort die Bewegungen der deutschen Truppen. Die Flieger warfen auch Flugblätter ab, die an Polen in Oberschlesien adressiert waren. Die Staffel verlor in diesem Gebiet zwei Flugzeuge. Pilot Feldwebel Stanisław Wrembel und Beobachter Feldwebel Marian Skórzyński

schafften es, in das unter polnischer Herrschaft stehende Gebiet zu gelangen, und die Crew des zweiten Flugzeugs: Pilot Oberleutnant Wiktor Lang und Beobachter Feldwebel Jan Kasprzak gerieten in Gefangenschaft.

Im Zusammenhang mit der Ankunft der 3. Fliegerstaffel am 10. Juni in Großpolen, wurde die 2. Staffel nach Kruszwica verlegt. Von diesem Flughafen aus sollte die Einheit Aufklärungsflüge entlang der Linie Bydgoszcz-Nakło-Piła ausführen. Die 1. Fliegerstaffel kehrte auch am 10. Juni zurück. Einen Tag später hat der Oberste Volksrat (NRL) die Staffel zur Anerkennung ihrer Verdienste während des Feldzuges in Ostgalizien mit Adlern aus Metall mit einem Schild mit der Inschrift „Za Obronę Kresów Wschodnich“ (Für die Verteidigung der Östlichen Grenzgebiete) ausgezeichnet. Die Schilder wurden an den Motorhauben eines jeden Flugzeugs in der Staffel angebracht. Die Einheit blieb nicht in der Hauptstadt Großpolens, sondern zog sogleich weiter zum Flughafen in Wojnowice bei Buk.



Aufklärungsflugzeug LVG C.V mit der seitlichen Nummer 5 und dem Namen „Halka“ aus dem Bestand der 1. Großpolnischen Fliegerstaffel während des Eisenbahntransports an die Ostfront. Fot. Aus den

Sammlungen von Pfr. R. Kulczyński SDB

Eine weitere Erweiterung der Luftstreitkräfte in Großpolen fand am 17. Juni 1919 statt, als die Staffel BR 66. aus Warschau zum Flughafen Ławica bei Posen verlegt wurde. Dieser Schritt war eine Folge der zunehmenden Anspannung in den polnisch-deutschen Verhältnissen und der Befürchtungen, dass die Deutschen nicht den ihnen aufgenötigten Friedensvertrag unterschreiben werden, sondern Kriegshandlungen wiederaufnehmen werden. Die durch Franzosen dominierte Staffel stand unter dem Kommando des Offiziers Hauptmann Gontran de la Perelle.

In der zweiten Junihälfte wurde die 3. Großpolnische Fliegerstaffel, schon unter dem Kommando von Pilot Leutnant J. Mańczak aus Großpolen in den Osten geschickt und landete am 25. Juni in Stryj, in Ostgalizien.

Mit der Unterzeichnung des Versailler Vertrages am 28. Juni 1919 gab die Weimarer Republik ihre Ansprüche auf Großpolen auf, das sich in den Händen der Aufständischen befand, und verzichtete auch auf Pomorze Gdańskie (Pommerellen). Dieses andere Gebiet mussten ihre Verwaltung und ihre Streitkräfte aber erst noch verlassen.

Um Einblick in den Verlauf der Geschehnisse in Pommern zu erhalten, beabsichtigte die polnische Seite, die 2. Großpolnische Fliegerstaffel einzusetzen. Vom Flughafen in Kruszwica aus führte diese Aufklärungsflüge über die Gebiete des südlichen Teils Pommerns aus, und außerdem warfen die polnischen Flugzeuge Flugblätter für die in Bydgoszcz und Toruń lebenden Polen ab. Während eines dieser Flüge mit den Flugblättern verloren Pilot Feldwebel Józef Mühlkiel



Werkstätten der Flugstation in Ławica. Es sind Aufklärungsflugzeuge zu sehen - Rumpler C.Ib nr 124/18 (deutsche Nr. 3088/18), C.I Nr. 13./... und eines mit nicht erkennbarer Nummer sowie Albatros C.Ia Nr. 118/17 (deutsche Nr. 15559/17). Fot. aus den Sammlungen von Pfr. R. Kulczyński
SDB

und Beobachter Feldwebel T. Kostro die Orientierung und fanden sich über Piła ein. Das polnische Halberstadt C.V wurde durch zwei deutsche Fokker-Jagdflugzeuge abgefangen, die die polnische Crew bis zum Moment ihrer Rückkehr in das polnische Territorium eskortierten. Wegen der nunmehr geringer werdenden Gefahr eines deutschen Angriffs verkleinerte sich die Anzahl der Staffeln in Großpolen. Am 30. Juli 1919 wurde die 2. Staffel aus Kruszwica an die litauisch-weißrussische Front versetzt

Mitte August ermöglichte die Beendigung der Kriegshandlungen in Ostgalizien der 3. Staffel die Rückkehr nach Großpolen. Die Einheit wurde in Buk lokalisiert. Nach dem Ordre de Bataille der polnischen Luftstreitkräfte befanden sich im August 1919 an der Großpolnischen Front, an der Frontlinie, zwei Staffeln: 3. WEL und die Staffel BR 66. Sie bildeten die Fliegergruppe der Großpolnischen Front (Grupa Lotnicza

Frontu Wielkopolskiego). In der ehemaligen Provinz Posen hielt sich auch die 4. Kampfstaffel auf, die noch nicht die volle Kampfbereitschaft erreicht hat, sowie die 1. Fliegerstaffel, die zur Reserve gehörte.

Die Staffel von Pniewski zog am 3. September an die polnisch-sowjetische Front. Etwa zwei Wochen später schloss sie sich der in Bobrujsk (Babrujsk) stationierenden 2. WEL an. Die dritte Staffel blieb in Großpolen etwas länger als einen Monat lang zurück – bis Mitte Oktober stationierte sie in Buk, und wurde später auch an die litauisch-weißrussische Front geschickt.



Das Stadtzentrum von Środa Wielkopolska. Eine Fotoaufnahme aus der Höhe von 200 m, angefertigt am 19. Juli 1919 durch Beobachter Leutnant Stefan Korcz und Pilot Feldwebel Władysław (?) Bartkowiak. Aus den Sammlungen der CBN „Polona“

Im Sommer 1919 wurde die 10. Fliegerstaffel zu Vervollständigungszwecken in die 10. Fliegerstaffel versetzt. Sie wurde mit französischen Aufklärungsflugzeugen XIVA2 ausgestattet, und im

Winter wurde ihr Personal im Bereich des Fliegens mit diesen Maschinen umgeschult. Wegen des sich nähernden Termins der Übernahme der Pommerellen (Pomorze Gdańskie) durch Polen begann die dem Kommando der Großpolnischen Front unterstehende Fliegerstaffel mit intensiven Aufklärungs- und Propagandaflügen. Im Januar und im Februar 1920 führten die Flieger der 10. Fliegerstaffel viele Aufgaben über Bydgoszcz und Toruń aus, und am 17. Februar wurde die Abteilung zum Flughafen in Bydgoszcz verlegt.

Im Winter verbrachte auch die 4. Kampfstaffel in Großpolen. Bis Anfang 1920 fehlte das Personal an seinen Fähigkeiten im Bereich der Flugzeugführung und bildete sich auch im Luftkampf und in Gruppenkämpfen weiter. Die Einheit zog am 17. Februar 1920 aus Ławica zum Flughafen in Bydgoszcz um. Während der Weiterbildung starben zwei Piloten während der Flüge: im August 1919 Pilot Leutnant Bolesław Szczepański, und im Februar des nächsten Jahres - Pilot Leutnant Stefan Mierzejewski

Es wäre den Großpolen unmöglich, vier starke Fliegerabteilungen aufzustellen, wenn sie nicht im Besitz der Ausrüstung und des entsprechenden zahlreichen und gut geschulten Fliegerpersonals und technischen Personals wären. Den Zugang zur Ausrüstung, darunter zu Flugzeugen hat man sich dank der Einnahme der Flugstation in Ławica und der Zeppelin-Halle in Winiary gesichert.

Schwieriger war es, eine entsprechende Anzahl von Soldaten und Offizieren der Luftstreitkräfte zu finden, und insbesondere das Fliegerpersonal. Das war das Resultat der die Polen diskriminierenden deutschen Personalpolitik in den Luftstreitkräften. Deswegen war in Großpolen Anfang 1919 ein beachtlicher Mangel an Piloten und Beobachtern

feststellbar.

Schon in wenigen Tagen nach der Eroberung des Flughafens in Ławica wurde es offensichtlich, dass das in der großpolnischen POWZP versammelten Flieger-Kader zahlenmäßig zu klein sind, um die auf dem Gelände der Flugstation versammelten Objekte wirksam zu nutzen. Das Oberkommando hat somit in der Presse einen Aufruf gestartet, in dem es die Veteranen der deutschen Luftstreitkräfte dazu aufforderte, sich im Rekrutierungs-Hauptbüro zu melden. Diese Rekrutierung brachte ziemlich gute Effekte ein. Schon am Tag der Eroberung von Ławica, am 6. Januar, meldete sich Pilot Feldwebel Wojciech Biały zum Dienst in den Luftstreitkräften. Später wurden aus den Reihen der Aufständischen und aus den Abteilungen der regulären großpolnischen Armee u.a. folgende Personen in den Bereich des Flugwesens versetzt: u.a. Beobachter - Leutnant Zdzisław Bilażewski, Feldwebel Józef Klicze, Leutnant Wiktor Karczewski, Leutnant Józef Banaszak, Feldwebel J. Szyfter (die beiden letzteren waren Ballon-Beobachter); Piloten - Leutnant J. Dziembowski, Leutnant Franciszek Jach, Leutnant Józef Hendricks, Leutnant Stefan Łuczak, Feldwebel Stanisław Rozmiarek, Feldwebel Antoni Katarzyński, Zugunteroffizier Kazimierz Jankowski, Untroffizier Józef Kukliński, Unteroffizier Ludwik Patalas und zwei andere Unteroffiziere Czesław Wojtczak und Franciszek Przybylski, und auch Mechaniker - Władysław Bartkowiak, Józef Wrześniński und Kazimierz Brzeziński. In den großpolnischen Luftstreitkräften fanden sich auch die Veteranen der deutschen Armee von außerhalb ein. Aus einem deutschen Flughafen in Bydgoszcz kam mit dem Flugzeug Albatros D.III der Zugunteroffizier A. Bartkowiak in das befreite Gebiet angefliegen, und Oberleutnant B. Szczepański kam nach Großpolen aus Warschau an.

Ein Problem von größter Dringlichkeit war aber der Mangel an Offizieren der Luftstreitkräfte. Mitte Januar gab es in Großpolen nur zwei solche Offiziere: Beobachter Leutnant F. Stempniewicz und Pilot Leutnant J. Dziembowski. Man beschloss Offiziere höheren Dienstgrades aus anderen

Teilungsgebieten kommen zu lassen; da aber die Luftstreitkräfte ihren regionalen Charakter bewahren sollten, wurden die verdientesten Unteroffiziere der großpolnischen Luftstreitkräfte befördert. Zu Leutnants wurden am 7. Februar zwei erfahrene Piloten, Józef Mańczak und Wiktor Pniewski befördert, und am 21. Februar wurden zum untersten Offiziersdienstgrad die Piloten Ludwik Piechowiak und Wojciech Biały, die Flieger-Beobachter Feliks Górnicki und Andrzej Płachta sowie der Ballon-Beobachter Józef Szyfter befördert. Am 3. März wurde Kazimierz Mayer zum Leutnant befördert. Eine beschleunigte Beförderung wurde auch zahlreichen Offizieren aus deutscher Armee zuteil, die in die großpolnischen Luftstreitkräfte eintraten: so wurde am 20. März F. Stempniewicz zum Oberleutnant befördert, und 10 Tage später wurde dieselbe Ehre auch J. Dziembowski zuteil. Stempniewicz wurde am 3. Juni zum Hauptmann befördert.

Den Offizieren-Veteranen der deutschen Luftstreitkräfte fehlte es jedoch an entsprechender Erfahrung, um die wichtigsten Positionen in den großpolnischen Luftstreitkräften einzunehmen.

Es wurde notwendig, die Polen aus den anderen Teilungsgebieten zu unterstützen. Dank dem Oberbefehlshaber der Polnischen Streitkräfte im Ehemaligen Preußischen Teilungsgebiet - General J. Dowbor-Muśnicki - waren besonders zahlreich die Veteranen der russischen Luftstreitkräfte in Großpolen vertreten. Noch während des Großpolnischen Aufstandes befanden sich in den regionalen Luftstreitkräften: Pilot Rittmeister T. Grochowalski, Pilot Leutnant Jan Jasiewicz und Leutnant Henryk Rybka. Trotz der offiziellen Beendigung der bewaffneten Handlungen wurden in das großpolnische Kommando (Inspektion) der Luftstreitkräfte folgende Offiziere aufgenommen: Pilot Leutnant E. Norwid-Kudło, Artillerieleutnant Feliks Ciechomski, Pilot Leutnant M. Krzyczkowski, Beobachter Hauptmann Leon Raden, Pilot Leutnant Roman Bejm, Oberleutnant Włodzimierz Kurganowicz, Infanterieleutnant Ksawery Macewicz, Pilot Leutnant Kazimierz Ziemiński, Pilot Major Jerzy Syrokomla-Syrokomski,

Kavallerie-Oberleutnant Bohdan Baczyński, Ingenieur-Leutnant Mieczysław Pietraszek und Beobachter Leutnant Lucjan Kulikowski.

In Großpolen befanden sich auch einige Offiziere der ehemaligen Kaiserlich-Königlichen Luftstreitkräfte. In die Polnischen Streitkräfte des Ehemaligen Preussischen Teilungsgebietes wurde am 5. Juni 1919 Pilot Oberleutnant W. Lang aufgenommen, und am 30. August, nach einer Verordnung der Inspektion der Luftstreitkräfte, auch Oberleutnant Erwin Sarkotić.

Trotz der Hilfe aus anderen Teilungsgebieten war die Zahl des Flieger- und Hilfspersonals in Großpolen nicht zufriedenstellend. Nur das Organisieren einer Fliegerschule konnte die Situation verbessern. Diese Organisation wurde von Grund auf durchgeführt, sowie man auch die noch in der deutschen Armee angefangene Ausbildung zu Ende führte. Ab Mitte Januar 1919 wurden diese Aufgaben in der 1. Fliegerkompanie realisiert, die sich mit der Zeit in die Fliegerschule verwandelte. Anfang Juni 1919 zog der bisherige Befehlshaber, Pilot Leutnant J. Mańczak, zusammen mit der 3. Fliegerstaffel an die Front - zuerst an die großpolnische und später an die Front in Galizien. Zum neuen Kommandanten wurde Pilot Leutnant L. Piechowiak ernannt.

In erster Linie konnten sich für die Fliegerschule die Veteranen des I. Weltkrieges bewerben, insbesondere aus den Luftstreitkräften. Bis August wurden 24 Piloten ausgebildet, und bis Ende des Jahres 25 weitere. Es wurde das deutsche abgekürzte (militärische) Ausbildungsprogramm übernommen, das in zwei Kurse aufgeteilt war: anfängliches Pilotieren (etwa 100 Flüge mit dem Ausbilder mit einem Doppelsteuer-Flugzeug mit Motorleistung 100 PS) und ein Fortgeschrittenenkurs (etwa 50 selbständige Flüge), die mit einer Prüfung endeten. Nach dem Anfängerkurs musste der Schüler eine Reihe von Aufgaben ausführen: Kurvenflüge, einfache Spiralen und Doppelspiralen, Aufstieg in eine Höhe

von 2 Tsd. m und ein 60 km langer Flug. Der Absolvent des Fortgeschrittenenkurses sollte in der Lage sein, 4-6 Flugzeugtypen zu fliegen, und den Abschluss der Ausbildung bildete ein 450 km langer Flug.

Der wichtigste Ausbilder in der Fliegerschule war der aus der Kielce-Region stammende Adam Haber-Włyński, der Mitte März 1919 in Posen ankam. Außer ihm wurden die künftigen Piloten durch folgendes Fachpersonal ausgebildet: Pilot Leutnant F. Jach, Pilot Leutnant J. Hendricks, Pilot Feldwebel Czesław Wawrzyniak und Pilot Oberleutnant W. Lang. Neben guten Ausbildern hatte der Zugang zu einem umfangreichen Angebot an Flugausrüstung einen günstigen Effekt auf das Niveau der Ausbildung. In der Zeit ab März bis August 1919 waren in der Fliegerschule durchschnittlich etwa 20-30 Flugzeuge registriert. Es waren Maschinen, die man am Flughafen in Ławica übernahm, die aus Flugwerken und den in der Zeppelin-Halle gefundenen Motoren zu Beginn des Aufstandes montiert, oder auch auf deutscher Seite gekauft wurden. Man verfügte über Ausbildungsmaschinen mit Einfach- und Doppelsteuer, über Aufklärungsflugzeuge und Jagdflugzeuge. Es waren folgende Maschinentypen vertreten: Albatros B.II, C.I und C.VII, Rumpler C.I, AEG C.IV, Halberstadt Cl.II, Albatros D.III, Fokker D.VII und E.V.

Gegen Ende 1919 beendete die Fliegerschule ihre Tätigkeit und wurde Teil der Pilotenhochschule. Bis dahin bildete sie 49 Flieger aus. Zu den bekannteren Absolventen der Ausbildungsstelle gehörten: A. Katarzyński, W. Bartkowiak und Bolesław Gallus. Seit Juni wurden die Pilotanwärter in die Schulen in Warschau und Krakau versetzt. In Ławica beließ man nur Schüler, die in der Lage waren, nur einen einzigen selbständigen Flug auszuführen. Während der Tätigkeit der Schule ist nur ein einziger Unfall passiert: am 4. Juni wurde Gefreiter Bohdan Daszkiewicz tödlich verletzt.

Im Spätherbst 1919, nach der Ankunft des Generals Józef Haller in Polen, wurde die Flugstation mit mehreren französischen Ausbildern und mit

französischen Flugzeugen versorgt. Damit war der Grundstein für die Französische Schule der Transformation (Veränderung) gelegt.

Die Kursanten absolvierten in ihr den Jagdflug-Kurs mit den französischen Flugzeugen Spad S.VIIC1. Die Französische Schule war bis 1919 tätig, wonach man sie in die Pilotenhochschule integrierte.

Ein wesentlich ernsthafteres Problem als die Pilotenausbildung war die Ausbildung der Beobachter, man stellte nämlich in Großpolen einen beachtlichen Mangel an Fliegern mit dieser Fachausrichtung fest. Das Fehlen einer größeren Zahl an Beobachtern machte es außerdem unmöglich, eine Beobachter-Offiziersschule zu gründen. Statt Offiziere-Beobachter auszubilden, beschloss man in Großpolen daher, die Fliegerschützen für die Verrichtung der Arbeit der Beobachter umzuschulen. Die Beobachter-Schule entstand basierend auf der 4. Rekruten-Kompanie, und es wurde Beobachter Leutnant F. Górnicki zu ihrem Kommandanten ernannt.

Eine weitere ernsthafte Schwierigkeit bestand darin, kompetente Ausbilder zu finden, die den Kandidaten für Flieger-Beobachter ein entsprechendes Wissen übermitteln könnten. Mit dieser Aufgabe befassten sich u.a. Pilot Feldwebel Józef Jakubowski und Beobachter Feldwebel J. Klicze. In der Schule lehrte man: Fotografieren, Karten lesen, Funkstationen bedienen und mit dem Beobachter-Maschinengewehr schießen. Von März bis Juni 1919 verließen die Ausbildungsstelle 20 Beobachter und es wurden 20 Fliegerschützen zu Beobachter-Aufgaben umgeschult. In dieser Zeit führten die Kandidaten relativ wenige Flüge aus, nämlich knapp 112 Flüge, und verbrachten 22 Stunden in der Luft. Zu den bekanntere Absolventen des Beobachter-Kurses in Ławica gehörten: Z. Bilażewski, Kazimierz Szczepański, J. Klicze, Wiktor Czysz und Adam

Bińkowski.

Trotz der großen Anzahl der hochqualifizierten Flieger hat man in Großpolen angefangen, auch Mechaniker auszubilden. Bereits Mitte Januar organisierte man in Ławica, basierend auf der 2. Werkstatt-Kompanie eine Fluggerät-Service-Schule (Szkoła Obsługi Lotniczej). Damals übergab Feldwebel F. Gruszkiewicz das Kommando an Leutnant Władysław Popiel. Alleine im Jahr 1920 verließen die Ausbildungsstelle 132 ausgebildete Mechaniker.

Die großpolnischen Luftstreitkräfte brauchten auch Hilfspersonal-Soldaten. Funktelegraphisten (sowohl Ausrüstungsmonteur als auch Soldaten, die die Funkstationen bedienten) wurden im Kommando des Telegraphen-Bataillons in Winiary bei Posen ausgebildet. Nach anderen Spezialisten suchten die Luftstreitkräfte unter den Soldaten der Streitkräfte des Ehemaligen Preußischen Teilungsgebietes.

Die großpolnischen Luftstreitkräfte wurden Ende September in die Reihen der polnischen Luftstreitkräfte aufgenommen, und am 24. dieses Monats wurde das Oberhaupt der großpolnischen Luftstreitkräfte, General Macewicz durch J. Piłsudski zum Inspektor der Luftstreitkräfte des Ministeriums für Militärische Angelegenheiten ernannt. Macewicz bildete keinen neuen Stab, die Offiziere aus Posen gingen mit ihm nach Warschau. Einen Tag später standen die mit der „Blauen Armee“ von General Józef Haller nach Polen gekommenen Staffeln und die großpolnischen Luftstreitkräfte unter seinem Kommando.

Der Beitrag Großpolens zum Aufbau der Luftstreitkräfte der II. Rzeczpospolita erwies sich als sehr beachtlich. Im September 1919 konnten die Großpolen

XXXXX

der Regierung in Warschau: die Inspektion der Luftstreitkräfte, das Kommando der I. Großpolnischen Fliegergruppe, vier mit gutem Personal ausgestattete Fliegerstaffel und die Flugstation in Ławica überlassen. Zuvor wurden aus Großpolen nach Warschau und Galizien etwa 30 Flugzeuge geschickt. Trotz der Unterordnung der Regierung in Warschau beeinflusste Großpolen auch weiterhin ganz entscheidend den Prozess des Aufbaus der polnischen Luftstreitkräfte. Die in der Nähe von Posen gelegene Ławica war auch weiterhin eines der wichtigsten Flughäfen in polnischen Gebieten.

Einen symbolischen Abschluss der Zeit der Unabhängigkeit der großpolnischen Luftstreitkräfte bildeten die Flugschauen, die am 28. September 1919 in Ławica stattfanden. Das waren die ersten Wettbewerbe dieser Art in den polnischen Gebieten; ihr Initiator war General G. Macewicz und die Redaktion von „Polska Flota Napowietrzna“ („Polnische Luftflotte“). Der erste Wettkampf bestand im Landen des Flugzeugs an einem bestimmten Punkt mit stehendem Propeller. Von den 10 Teilnehmern landete Pilot Leutnant S. Mierzejewski sein Flugzeug Albatrosie B.II. am nächsten zu der festgelegten Stelle. Dann fand eine Luftakrobatikschau statt. Von den fünf besten großpolnischen Piloten siegte Oberleutnant T. Grochowalski mit dem Fokker D.VII, obwohl der Favorit mit Sicherheit der das Flugzeug Albatros D.III A. fliegende Haber-Włyński war. Sieben Piloten standen im Wettkampf um die Siegerpalme für den besten Jagdflieger. Dieser Wettkampf bestand im Abschießen der Ballons mit Maschinengewehren. Der Kampf wurde am nächsten Tag beendet, und zum Sieger wurde Pilot Zugunteroffizier A. Bartkowiak erklärt, der das Flugzeug Spad S.VIIC1 flog.

Die Großpolnische Inspektion der Luftstreitkräfte beendete ihre Tätigkeit, aber in Posen blieb das Kommando der Fliegergruppe, die in operativer Hinsicht dem Oberkommando der Streitkräfte des Ehemaligen Preußischen Teilungsgebietes unterstellt war, und in jeder anderer Hinsicht der Inspektion der Luftstreitkräfte in Warschau. Die Offiziere des

Oberkommandos waren sich über die wichtigste Schwachstelle der großpolnischen Staffeln - den Mangel an Beobachter-Offizieren, im Klaren, weshalb sie also die Offiziere anderer Streitkräfte, insbesondere die Artilleristen, zum Eintritt in die Reihen der Luftstreitkräfte agitierten.

Außerdem wurde Anfang November beim Kommando der Fliegergruppe eine Aerophotogrammetrische Abteilung ins Leben gerufen. Um die Kontingente zu füllen, suchte man nach Spezialisten (technischen Zeichnern, Lithographen und Photographen) in anderen Formationen in Großpolen.

Am 15. November 1919 wurde das Oberkommando der Polnischen Streitkräfte des Ehemaligen Preußischen Teilungsgebietes in das Kommando der Großpolnischen Front umbenannt. An diesem Tag wurde die Zusammensetzung des Offizierskorps des Kommandos der Front verkündet. Pilot Leutnant T. Grochwalski wurde zum Chef der III. Abteilung (der Luftstreitkräfte) ernannt. Er starb im Dezember, als er im Urlaub in Łuck war. Im Zusammenhang damit wurden Anfang Januar die Pflichten des Chefs der III. Abteilung dem Piloten Oberstleutnant Janow Kieżun übertragen; allerdings wurde schon nach einem Monat Pilot Hauptmann Jan Wierzejewski zum Chef der III. Abteilung des Kommandos der Großpolnischen Front ernannt. Und im Januar 1920 übernahm die Stelle des Kommandanten der Flugstation in Ławica wieder Pilot Hauptmann W. Pniewski.

Ende 1919 hat man in Ławica die Fliegerschule mit der Französischen Schule der Transformation zusammengeschlossen, und bildete eine Pilotenhochschule. Das Ziel ihres Bestehens war es, ein einheitliches Niveau der Ausbildung polnischer Piloten zu erreichen. Das Personal der Schule bestand aus Polen und Franzosen. Anfang 1920 wurde Pilot Oberleutnant Ludomił Rayski zum Kommandanten der Schule ernannt, und als er Ende April an die Front ging, vertrat ihn Pilot Oberleutnant L.

Piechowiak. Nach dem Unfall des Piechowiak wurde am 30. Mai Pilot Leutnant Antoni Wroniecki Leiter der Schule. Das französische Personal leitete Raymond Pons de Pierre de Bernis, Chef des polnischen Ausbildungsteams war Pilot Leutnant Cz. Wawrzyniak, und des französischen - Hauptmann Marceli Terrasson. Zu den berühmtesten polnischen Ausbildern gehörte A. Haber-Włyński und der bekannteste französische Ausbilder war der Jagdflieger-Ass des I. Weltkriegs Leutnant Marcel Émile Haegelen.

Die Kursteilnehmer waren Absolventen der niedrigeren Fliegerschulen, die im Fliegen der größtmöglichen Zahl der Flugzeugtypen ausgebildet werden sollten. Das Fliegen begann mit den deutschen Zweisitzer-Maschinen. Das Training begann mit dem Albatros B.II, später stiegen die Schüler auf die Albatrosse: C.I, C.III, C.V, C.X, C.XII um, danach flogen sie die Flugzeuge Rumpler C.I und C.IV. Zum Schluss wurden die Pilotanwärter im Fliegen der modernen Aufklärungsflugzeuge LVG C.V und C.VI ausgebildet. Sie konnten außerdem auch die Flugzeuge Aviatika, AEG C.IV und Halberstadt fliegen. Nach der Beendigung der Ausbildung im Fliegen der Maschinen deutscher Herstellung stiegen die Schüler auf die französischen Flugzeuge Bréguet XIV und Morane-Saulnier MS.30E1 um.

Nach einem vorangehenden Kurs erfolgte die Qualifikation der Schüler zu Aufklärungspiloten, die man dann sofort zu den Staffeln schickte, und die Qualifikation zu Jagdfliegern, die noch etwa einen Monat unter Betreuung von A. Haber-Włyński Luftakrobatik und Luftkampf erlernten. Es wurden folgende Typen von Jagdflugzeugen eingesetzt: Albatros D.III, D.V und D.Va, Fokker E.V und D. VII sowie Spad S.VIIC1 und S.XIIIC1. Die Ausbildung endete mit einem Flug zum Flughafen in Toruń. Die Absolventen der Schule erhielten Piloten-Diplome, und ein Piloten-Abzeichen stand den Fliegern erst nach der Ausführung von 10 Frontflügen zu.

In den kritischen Monaten, im Sommer 1920 betrachtete die oberste Leitung der Luftstreitkräfte die Pilotenhochschule als eine Flugzeug-Reserve, die man den Staffeln zuteilen konnte. Gegen Ende dieses Jahres wurde die Schule nach Grudziadz verlegt. Bis dahin wurden 115 Piloten ausgebildet, die 17,3 Tsd. Übungsflüge ausgeführt hatten und 2325 Stunden in der Luft verbracht hatten. Während der Ausbildung gab es auch drei tödliche Unfälle.

Nach ein paar Monaten verließ die Pilotenhochschule eine Gruppe ausgebildeter Piloten. Der Leiter der Ausbildungsstelle Pilot Oberleutnant L. Rayski kehrte damals zu der bereits früher bestehenden Idee, eine weitere Staffel zu erschaffen - nämlich eine Bomberstaffel. Im Frühling 1920 stellte er seinen Vorschlag der obersten militärischen Leitung der Luftstreitkräfte vor, die der Entstehung einer neuen Staffel zustimmten, die man die 21. Zerstörerstaffel nannte. Die Einheit wurde durch Oberleutnant Rayski an die Front geführt, der seine Piloten aus den besten Absolventen der Pilotenhochschule ausgesucht hatte. Allerdings hatten sie noch keine Fronterfahrung. Zur Ausstattung der Staffel gehörten ein Bomber Gotha G.IV und sechs Aufklärungsflugzeuge AEG C.IV. Die Zerstörerstaffel zog am 30. April aus Ławica nach Ukraine los.

Wenn man den großpolnischen Beitrag zum Aufbau der polnischen Luftstreitkräfte analysiert, darf man nicht die Tätigkeit der Werkstätten der Flugstation in Ławica übergehen. Allein im Jahr 1920 wurden dort 215 Flugzeuge montiert und weitere 97 repariert. Außerdem lieferten die Großpolen der Polnischen Armee Flugzeuge, die sie in Deutschland gekauft haben. In den Jahren 1919-1920 erwarb Großpolen etwa 20 Jagdflugzeuge Fokker D.VII. und auch mehrere Dutzend Aufklärungsmaschinen unterschiedlicher Typen (AEG C.IV, DFW C.V, LVG C.V).

In den Monaten, die für den polnisch-sowjetischen Krieg besonders entscheidend waren, war Großpolen oft ein Ort für die Reorganisationen der Staffeln. So erhielt am 10. Juli die 14. Aufklärungsstaffel (die bis April 1920 3. Großpolnische Fliegerstaffel genannt wurde) den Befehl, sich nach Posen zurückzuziehen. Und Ende August wurde zum Flughafen Ławica die Thorner Aufklärungsstaffel geschickt, um sie mit neuer Ausrüstung auszustatten.

Im Oktober 1920 wurde in Riga der Waffenstillstand geschlossen, der die bewaffneten Handlungen an der polnisch-sowjetischen Front beendete, was erlaubte, mehr Aufmerksamkeit der westlichen Grenze des Staates zuzuwenden. Am 8. November wurde die 15. Jagdstaffel (zuvor 4. Großpolnische Kampfstaffel) zum Flughafen in Ostrów Wielkopolski versetzt. Von dort aus sollte sie die Situation an der Grenze zwischen Großpolen und dem weiterhin auf deutschem Gebiet bleibenden Oberschlesien überwachen.

Großpolen leistete einen beachtlichen Beitrag zum Aufbau der polnischen Luftstreitkräfte. In der Zeit der Autonomie der Region wurden hier vier starke Fliegerstaffeln aufgestellt, aber auch die Organisation in Ławica im Frühling 1920 der 21. Zerstörerstaffel war nur dank den in der Zeppelin-Halle in Winiary übernommenen Flugzeugen (AEG C.IV) möglich. Die in Ławica und in Winiary übernommene Ausrüstung ermöglichte außerdem die Versorgung der in anderen Gebieten Polens organisierten Kampfeinheiten. Auch dienten die großpolnischen Flieger nicht nur in den fünf oben erwähnten Staffeln. Die Absolventen der Fliegerschule, der Beobachter-Schule, der Pilotenhochschule und der Fluggerät-Service-Schule füllten auch die Reihen der Fliegerabteilungen aus anderen Gebieten des Landes. Die großpolnischen Luftstreitkräfte entstanden zu spät, um eine wichtige Rolle während des Großpolnischen Aufstandes zu spielen. Die drei großpolnischen Aufklärungsstaffeln flogen jedoch über der polnisch-deutschen Demarkationslinie. In der Geschichte der polnischen Luftstreitkräfte hat sich besonders ehrenvoll die 1.

Großpolnische Fliegerstaffel während der Kämpfe an der ukrainischen Front hervorgerufen. Alle am Flughafen in Ławica formierten Einheiten zeichneten sich während des polnisch-sowjetischen Krieges aus. Sie waren mit zahlreichen und vor allen hochwertigen Flugzeugen ausgestattet, und gehörten in diesem Konflikt zu den sich am positivsten abhebenden Fliegereinheiten. Das Bodenpersonal und Fliegerpersonal zeichneten sich beide durch große Erfahrung und überdurchschnittliche Fähigkeiten aus. In den Jahren 1919-1920 führte die 1. Großpolnische Fliegerstaffel (die im April 1920 in die 12. Aufklärungsstaffel umbenannt wurde) 515 Kampfflüge aus und verbrachte 756 Stunden in der Luft. Und noch mehr Flugeinsätze, nämlich 547 Flüge in einer Zeit von 793 Stunden, konnte das Personal der 2. Fliegerstaffel (der späteren 13. Jagdstaffel) vorweisen. Ein geringerer Kampfeinsatz geht auf das Konto der übrigen in Großpolen aufgestellten Staffeln. Das Personal der 3. Fliegerstaffel (14. Aufklärungsstaffel) verbrachte in 191 Flügen 353 Stunden über dem Feind, die 4. Großpolnische Kampfstaffel (15. Jagdstaffel) - 346 Stunden in 277 Flügen, und die 21. Zerstörerstaffel schließlich - 270 Stunden in 117 Kampfflügen.

Nach der Beendigung der Kämpfe um die Grenzen der II. Rzeczpospolita veränderten sich die Beziehungen der Region zu den Luftstreitkräften. Die großpolnischen Staffeln wurden in unterschiedlichen Teilen Polens untergebracht. Die 12. Staffel kam nach Warschau, die 14. Staffel schloss sich mit der 21. Staffel zusammen und wurde nach Krakau versetzt. Nur die 13. und 15. Staffel kehrten zu den großpolnischen Flughäfen zurück, und auch die 1., 5. und 10. Aufklärungsstaffel wurden zum Flughafen in Ławica versetzt. Den Flughafen in der Nähe von Posen verließ auch die Pilotenhochschule, und in Ławica wurde an ihrer Stelle das 3. Flieger-Regiment ins Leben gerufen, welches Hilfspersonal ausbilden und die Piloten und Beobachter weiterbilden - und ansonsten sich für den nächsten Krieg bereithalten sollte.

Quellen

Archivalien: Archiwum Państwowe w Poznaniu, *Rozkazy Dowództwa Frontu Wielko- polskiego. Rozkazy Dowództwa Okręgu Generalnego w Poznaniu, Rozkazy Dienne Dowództwa Głównego Sił Zbrojnych w b. Zaborze Pruskim i DOGen w Poznaniu*; * Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie, *Inspektorat Wojsk Lotniczych MSWojsk., Siły Zbrojne Byłego Zaboru Pruskiego i Front Wielkopolski, Szefostwo Lotnictwa Naczelnego Dowództwa WP*. Quellen: G. Łukomski, B. Polak, *Powstanie Wielkopolskie 1918-1919. Działania bojowe - aspekty polityczne - kalendarium*, Koszalin-Warszawa 1995; * *O nie- podległą i granice. Komunikaty Oddziału III Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego 1919-1921*, oprac. M. Jabłonowski i A. Koseski, Warszawa-Pułtusk 1999; * *Powstanie Wielkopolskie 1918-1919. Wybór źródeł*, wybór i oprac. A. Czubiński i B. Polak, Poznań 1983;

Wojskowe aspekty Powstania Wielkopolskiego 1918-1919. Wybór materiałów źródłowych, Poznań 1985. Presse: „Kurier Poznański” 1919; * „Polska Flota Napowietrzna” 1919. Erinnerungen: Z. Harlender, *Na podniebnych szlakach (zakochani w maszynach). Wspomnienia z frontu i pierwszej polskiej szkoły pilotów*, Warszawa 1935; * J. Meissner, *Wspomnienia pilota*, t. I: *Jak dziś pamiętam*, Kraków-Wrocław 1985.

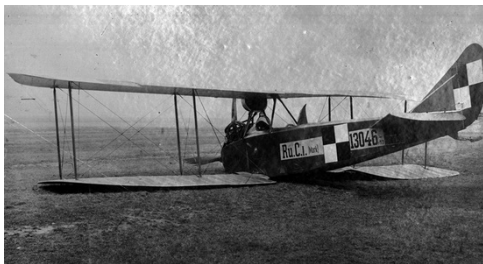
Bibliographie

Einmalige Publikationen: K. Hoff, *Skrzydła niepodległej. O wielkopolskim lotnictwie w okresie Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 2005; * W.J.

Kozak, J. Grzyb, *Rodowód i historia 3. Pułku Lotniczego*, Poznań 1995; * *Księga pamiątkowa 3-go Pułku Lotniczego 1918-1928*, Poznań 1928; * *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, pod red. M. Romeyki, Warszawa 1933;

Lotnictwo polskie w okresie międzywojennym, Warszawa-Suwałki 1993; * H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918-1920. Narodziny i walka*, Wrocław 2009; * A. Olejko, *Działania lotnicze w pasie karpackim 1914-1947*, Rzeszów 2005; * J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa 1989; * K. Sławiński, *Dzieje polskich skrzydeł*, Warszawa 1974; * tenże, *Ławica - poznańskie lotnisko*, Warszawa 1975; * K.A. Tarkowski, *Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją Sowiecką 1919-1920*, Warszawa 1991; * A. Zarzycki, *Na podniebnych szlakach. Port lotniczy Poznań-Ławica. Tradycja i współczesność*, Poznań 2001. Artikel: Z. Bulzacki, *Lotnictwo Powstania Wielkopolskiego*, w: *Czyn zbrojny Powstania Wielkopolskiego 1918-1919. Materiały Ogólnopolskiego Seminarium Historyków Powstania Wielkopolskiego 1918-1919*, pod red. B. Polaka, Koszalin 1984; * tenże, *Lotnictwo w Powstaniu Wielkopolskim 1918-1919 r.*, „Kronika Miasta Poznania” 1969 nr 1; * T. Garbacz, *Lotnictwo polskie w wojnie polsko-rosyjskiej 1919-1920*, „Rocznik Mińsko-Mazowiecki”, 2001 nr 7; * T.J. Kopański, *Fokker DVII Bi-Ba-Bo*, „Lotnictwo z Szachownicą” 2002 nr 1; * R. Kulczyński, *Franciszek Jach - powstaniec wielkopolski, pilot*, „Kronika Wielkopolski” 2011 nr 4 (140); * E. Lewandowski, *Na marginesie artykułu „Polskie lotnictwo wojskowe w okresie wojny polsko-sowieckiej”*, „Przegląd Lotniczy” 1929 nr 7; * tenże, *Zarys historii 15-ej eskadry myśliwskiej (obecnie 132-ej)*, „Przegląd Lotniczy” 1929 nr 5; * Ł. Łydzba, *21. eskadra niszczyielska w wojnie 1920 roku*, „Lotnictwo z Szachownicą” 2007 nr 4; * tenże, *Fokkery w obronie Lwowa*, „Lotnictwo z Szachownicą” 2009 nr 1; * tenże, *II Wielkopolska Eskadra Lotnicza (13. Eskadra Myśliwska)*, „Lotnictwo z Szachownicą” 2003 nr 4; * tenże, *Szkolnictwo lotnicze na Ławicy, cz. I*, „Lotnictwo z Szachownicą” 2005 nr 1;

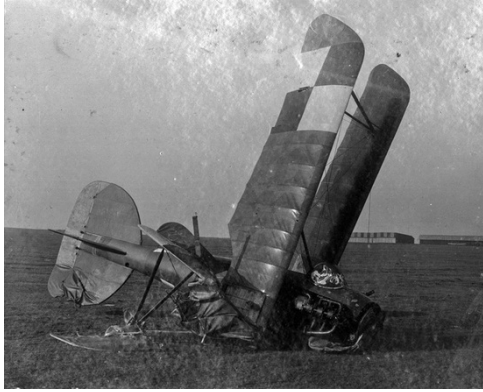
A. Morgała, *Operacje lotnicze nad Górnym Śląskiem 1919-1921*, „Lotnictwo z Szachownicą” 2008 nr 2. Biographische Wörterbücher: *Powstańcy wielkopolscy. Biogramy uczestników Powstania Wielkopolskiego 1918-1919*, pod red. B. Polaka, t. I, Poznań 2005; t. II, Poznań 2006; t. IV, Poznań 2008; t. V, Poznań 2008; * *Słownik biograficzny powstańców wielkopolskich 1918-1919*, pod red. A. Czubińskiego i B. Polaka, Poznań 2002; * *Wielkopolanie, Kawalerowie Orderu Virtuti Militari 1918-1920*, pod red. B. Polaka i M. Polaka, Koszalin 2010.



Großpolnischer Rumpler C.I Nr. 13046/17 nach verunglückter Landung. Es wurde am 6. Januar 1919 durch die Aufständischen übernommen, und befand sich mindestens bis Ende August im Lager der Flugstation in Ławica. Fot. Aus den Sammlungen der CBN „Polona”



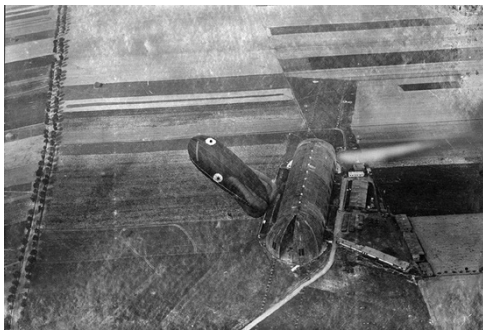
Abgestürztes Jagdflugzeug Albatros D.Va Nr. 7527/17. Bis Februar 1919 gehörte es zur Ausrüstung der 2. Großpolnischen Fliegerstaffel, und später wurde es der Fliegerschule in Ławica, und dann der Pilotenhochschule zugeteilt; es wurde im April 1921 zu Schrott gefahren. Aus den Sammlungen der CBN „Polona”



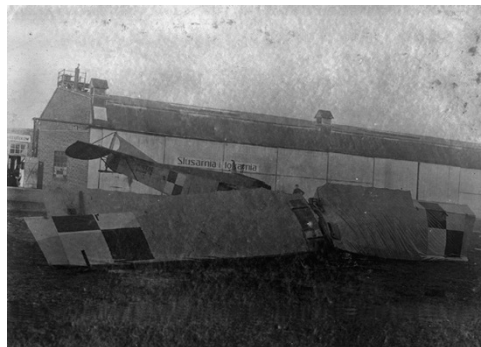
Abgestürztes Jagdflugzeug Albatros, das den großpolnischen Streitkräften gehörte. Aus den Sammlungen der CBN „Polona“



Beschädigte Flugzeuge, die durch die Fliegerschule in Ławica genutzt wurden:
Aufklärungsflugzeug DFW C.V Nr. 2019/17 (Nr. der Flugstation Ławica 220/17) und Ausbildungsflugzeug Albatros B.IIa Nr. 1300/17 (Nr. SLE 53/17). Links steht Leutnant Jan Jasiewicz - ein durch Oberst Gustaw Macewicz nach Großpolen geholter Pilot. Ein in Ławica gemachtes Foto, aus den Sammlungen von Pfr. R. Kulczyński SDB



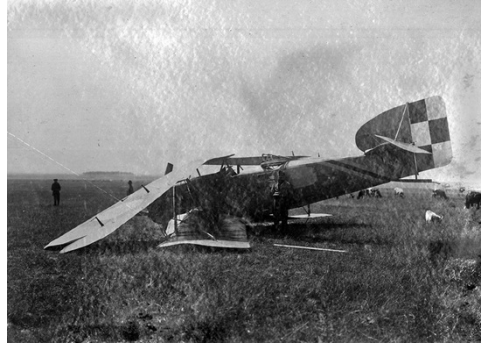
Zeppelin-Halle in Winiary bei Posen. Daneben ein aufsteigender Beobachtungsballon. Das Foto aus einer Höhe von 120 m wurde durch Beobachter Leutnant Stefan Korcz und Pilot Oberleutnant Wiktor Lang gemacht. Fot. aus den Sammlungen der CBN „Polona“



Abgestürztes Flugzeug C.III Nr. 12342/17, in dessen Trümmern Pilot Hauptmann Wiktor Lang starb (Ławica, 4. Februar 1920). Die Maschine wurde seit ihrer Übernahme am 6. Januar 1919 am Flughafen Ławica zu Ausbildungszwecken genutzt. Fot. aus den Sammlungen der CBN „Polona“



Unfall des
Aufklärungsflugzeugs
Rumpler C.I Nr.
2743/17 (Nr. der
Flugstation Ławica
1/17), in dem ein
Schüler des Gefreiten
Bohdan Daszkiewicz
tödlich verletzt wurde.
Fot. von Juni 1919 aus
den Sammlungen der
CBN „Polona“



Abgestürztes
Aufklärungsflugzeug
Bréguet XIVB2 von der
Staffel BR 66. Fot. aus
den Sammlungen der
CBN „Polona“



Trümmer des
abgestürzten Albatros,
das zu den
großpolnischen
Luftstreitkräften
gehörte. Fot. aus den
Sammlungen der CBN
„Polona“