

Wojciech Mazur

**OD „KREDYTU 400 MILIONÓW” DO RAMBOUILLET.
FRANCJA A ZAOPATRZENIE MATERIAŁOWE
LOTNICTWA WOJSKOWEGO II RP (1926–1936)**

Jesienią 1918 r., gdy z chaosu Wielkiej Wojny wyłaniać zaczęła się wreszcie niepodległa Rzeczpospolita, uzbrojenie armii odradzającego się państwa trudno było uznać za jednolite. Następne lata stan ten miały jeszcze pogłębić. W trakcie walk o granice, a potem w obronie niepodległości, nie było ani czasu, ani możliwości organizacyjnych i finansowych, by tej sprzętowej wielorakości – nieuniknionej, ale i niepożądaney – zaradzić. Bezcenny był przecież każdy dostępny materiał o wojennym przeznaczeniu.

Nie inaczej wyglądało wyposażenie polskiego lotnictwa wojskowego. Być może nawet w tym rodzaju sił zbrojnych materiałowa mozaika była najbardziej różnorodna. Dość powiedzieć, że w pierwszych latach istnienia polska wojskowa aeronautyka wykorzystywała około 120 typów, wersji i odmian najrozmaitszych płatowców – brytyjskich, austriackich, francuskich, niemieckich, rosyjskich, włoskich... Dopiero w roku 1923 zaczęły się wśród nich pojawiać także maszyny wykonane w kraju. I one jednak – samoloty wywiadowcze Ansaldo A-300-2 i myśliwce Ansaldo A-1 Balilla – wytwarzane były na włoskiej licencji.

Nie cieszyły się zresztą dobrą sławą i nie stanowiły zbyt licznej grupy wśród 2207 użytkowanych do roku 1924 płatowców¹.

Było oczywiste, że różnorodność ta była stanem przejściowym. Równie niemal oczywiste być musiało, że to nie włoscy producenci zyskają najwięcej, gdy wreszcie przyjdzie czas na uporządkowanie stanu rzeczy. Powody, by tak sądzić, były co najmniej dwa – wzajemnie zresztą powiązane. Po pierwsze – 19.02.1921 r. w Paryżu podpisano układ polityczny i konwencję wojskową, które miały stanowić podstawę sojuszniczych stosunków, wiążących Francję i Rzeczpospolitą. Po drugie – dwa dni później drugi z wymienionych układów uzupełniony został aneksem, na którego mocy rząd francuski zobowiązał się do przyznania nowemu aliantowi zbrojeniowego kredytu w wysokości 400 milionów franków. Wszystkie właściwie konstruowane w Warszawie w ciągu kilku następnych lat programy rozbudowy i modernizacji wyposażenia materiałowego polskiej armii miały odtąd brać za podstawę kwoty z tego właśnie kredytu².

Lotnictwo miało w owych kwotach mieć udział znaczący. Wydany 23.02.1922 r. rozkaz ministra spraw wojskowych (Szef. Adm. L. 2357/O.A) stanowił, że z ogólnej sumy 400 mln franków na wydatki lotnicze przypaść winny 63 mln. Co ważne, niemal połowa tych środków (30,475 mln) pochodzić miała z pierwszej z czterech rat kredytu, płatnych w rocznych odstępach. Kwota ta nie była zresztą ostateczna. Gdy powołany 20.01.1923 r. na Szefa Departamentu IV Żeglugi Powietrznej MSWojsk. francuski oficer, płk François-Léon Lévêque, w przedstawionym 1.03.1923 r. referacie zarysował dramatyczny stan wojskowej aeronautyki, kreśląc następnie kosztowny, acz efektowny plan wyjścia

¹ A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1918–1924*, Warszawa 1997, s. 9 i n.

² H. Bułhak, *Polska – Francja, z dziejów sojuszu 1922–1939*, cz. I (1922–1932), Warszawa 1993, s. 15 i n.; J. Ciałowicz, *Polsko-francuski sojusz wojskowy 1921–1939*, Warszawa 1970, s. 19 i n.; P. Griset, *La mission militaire française en Pologne: industrie aéronautique et logique militaire*, „Revue historique de l’armée” 1987, nr 167, s. 94 i n.; CAW, Szef Sztabu Generalnego (Szt. Gen.), sygn. I.303.1.179, *Kopia pisma L. 2357/Oddz. Adm./Wydz. Adm./Tj. z lutego [?] 1922 r. Ministra Spraw Wojskowych gen. Kazimierza Sosnkowskiego do Szefa Wojskowej Misji Francuskiej w Polsce gen. Charlesa Duponta*.

z kryzysu, lotniczy udział w sumach znad Sekwany podniesiony został do poziomu 75 mln fr. (w tym 29,615 mln z pierwszej raty)³.

Uzyskane na zakupy materiału lotniczego środki zamierzano pierwotnie wykorzystać w latach 1922–1925. Procedura wejścia w życie zawartych w Paryżu porozumień okazała się jednak żmudna i długotrwała i zakończyła się ostatecznie dopiero w sierpniu 1924 r. Dlatego pierwsze kontrakty na dostawy materiału lotniczego, notyfikowane we Francji 30.08.1923 r., miały charakter gotówkowy – a odpowiednie sumy pochodziły z budżetu polskiego MSWojsk.⁴ Niebawem wszakże ruszyły do Polski również dostawy sprzętu z zakupów realizowanych na poczet pierwszej transzy przyznanego kredytu⁵. Ogółem w roku 1923 ulokowana w Paryżu Polska Misja Wojskowa Zakupów (PMWZ) zawarła na poczet budżetu Departamentu IV MSWojsk. 142 umowy, zaś w roku 1924 – dalszych 60, o łącznej wartości 138 525 534,84 fr. Do połowy marca 1926 r. polskie lotnictwo wojskowe nabyło we Francji 881 egzemplarzy bojowych płatowców lądowych i wodnopłatowców oraz 100 maszyn szkolnych, a także 2174 silniki lotnicze różnej mocy

³ J. Kukułka, *Francja a Polska po traktacie wersalskim (1919–1922)*, Warszawa 1970, s. 495; P. Griset, op.cit., s. 95 i n.; CAW, Oddział I Sztabu Generalnego (Oddz. I Szt. Gen.), sygn. I.303.3.653, *Niedatowane zestawienie „Rozdział początkowy kredytu 400.000.000 fr. frs. na 4 raty, ustalony rozkazem p. Ministra Spraw Wojskowych”*; ibidem, *Kopia pisma L. 7483/Mob. Ministra Spraw Wojskowych gen. S. Szeptyckiego do Szefa Administracji Armii gen. dyw. Stefana Osińskiego z 23 [?] 07.1923 r.* W praktyce kwota przeznaczona na zakupy lotnicze wynieść miała nie 75, ale 80 mln fr. – gdyż 5 mln fr. zarezerwowane zostało na pożyczkę dla związanych umową z Dep. IV MSWojsk. Francusko-Polskich Zakładów Samochodowych i Lotniczych.

⁴ Notyfikacja oznaczała zakończenie procedur związanych z zakupem, tj. jego ostateczne zatwierdzenie przez stronę francuską. Terminy umowne biegly nie od dnia podpisania umowy, ale od momentu notyfikacji – stąd w dokumentach nabycie danego materiału określane jest zwykle datą tej ostatniej czynności. Najwcześnieiej notyfikowane umowy na materiał lotniczy obejmowały m.in. licencję na wyrób płatowców szkolnych Hanriot HD 14E2 oraz zakup części zamiennych do silników Renault.

⁵ Zapotrzebowanie MSWojsk. na materiał z I raty przekazano do Paryża 12.11.1923 r. Konwencję gwarancyjną dotyczącą I raty kredytu podpisano 23.01.1924 r. Strona francuska podjęła realizację wynikających z niej zobowiązań od 2.02.1924 r. Ustawę gwarancyjną dla całości kredytu Sejm Ustawodawczy uchwalił dopiero 12.04.1924 r. Konwencja otwierająca do realizacji II i III ratę kredytu podpisana została 28.08.1924 r. Do początków stycznia 1924 r. PMWZ zdążyła już jednak zawrzeć 64 umowy na materiał lotniczy, z których 32 zostały zatwierdzone przez francuską administrację.

i przeznaczenia. Spora część spośród tych ostatnich została niezwłocznie zamontowana w płatowcach – czy to zakupionych we Francji, czy to wykonanych w krajowych wytwórniach. Wśród nabytków znalazło się także 6 licencji na wytwarzanie płatowców i 2 dotyczące silników lotniczych⁶.

Procedury zawierania umów na zakup materiału, w szczególności zaś ich aspekty finansowe, poddawane były nadzorowi władz francuskich. O ile jednak w przypadku zamówień opłacanych z kredytu kontrola owa miała charakter bezpośredni i ścisły, o tyle względem zakupów gotówkowych uległa, na wniosek strony polskiej, rozluźnieniu w listopadzie 1924 r. Od tego momentu zaistniała możliwość nabywania przez Departament IV MSWojsk. sprzętu bez uprzedniego przekazania całości środków na opłacenie zakupu do dyspozycji PMWZ. Ułatwiała to i przyspieszała realizację handlowych operacji. Jak się miało okazać niebawem – aż nazbyt⁷. Skutki tej decyzji nie dały na siebie długo czekać. Następcą gen. Lévêque'a, stojący na czele Departamentu IV MSWojsk. od 17.08.1924 r. gen. bryg. Włodzimierz Ostoja-Zagórski, dążąc do rozbudowy lotnictwa w skali i tempie przewyższających nawet ambitne zamiary poprzednika, kierował do Paryża kolejne listy zamówień, znacznie mniej dbając o przekazywanie odpowiednich sum na pokrycie powstających w ten sposób zobowiązań. Już więc w końcu okresu budżetowego za rok 1924 r. (tj. 31.01.1925 r.)

⁶ CAW, Biuro Administracji Armii MSWojsk. (BAA), sygn. I.300.54.189, *Pismo L. 11668/Zaop.Zak./25.Z.P. wz. Szefa Dep. IV Żegl. Powietrznej ppłk. pil. Jerzego Borejczy do Szefa Adm. Armii z 20.08.1925 r.*; CAW, Oddz. II Szt. Gen., sygn. I.303.4.818, *Odpis pisma Szefa Polskiej Misji Wojskowej Zakupów w Paryżu płk. inż. Ottona Aleksandra Łoyko-Rzędziejowskiego do Szefa Administracji Armii z 14.03.1926 r.*; ibidem, *Odpis pisma płk. Łoyko-Rzędziejowskiego do Szefa Administracji Armii z 15.03.1926 r.* Z wymienionej liczby płatowców należy odliczyć 20 egzemplarzy dwumiejscowych myśliwców De Monge M-101C2. Odpowiednią umowę PMWZ zawarła 16.09.1925 r., ale 17.02.1926 r. otrzymała polecenie podjęcia starań o jej zerwanie, co ostatecznie udało się zrealizować już po 15.03.1926 r. Nabyte licencje dotyczyły płatowców szkolnych Hanriot HD-14E2 i HD-19, liniowych – Potez XVA2, Breguet XIXB2, Potez XXVA2, maszyn myśliwskich Spad S-61C1, a także silników Lorraine 450 HP i Jupiter 420 HP. Ostatnia umowa, mimo umieszczenia jej na liście zakupów, najpewniej nie została ostatecznie sfinalizowana. Natomiast licencja na produkcję w Polsce płatowców liniowych została odstąpiona przez firmę bezpłatnie, w związku z innymi zakupami.

⁷ CAW, Oddz. II Szt. Gen., sygn. I.303.4.820, *Kopia pisma L. 8478/26.tj. płk. Łoyko-Rzędziejowskiego do Szefa Administracji Armii z 28.07.1926 r.*

zobowiązania owe przekraczały sumy posiadane przez PMWZ o przeszło 23,2 mln fr., w następnych zaś miesiącach nadal rosły – mimo coraz bardziej gwałtownych alarmów szefa Misji płk. inż. Ottona Aleksandra Łoyko-Rzędziejowskiego. Polecenie wstrzymania zawierania nowych umów na rachunek Departamentu IV MSWojsk. płk Łoyko otrzymał dopiero 17.11.1925 r., gdy suma „francuskich” zobowiązań Departamentu sięgała kwoty 111,8 mln fr.⁸

Obciążanie gen. Zagórskiego całością winy za zaistniałą sytuację – jak czyni się to zwykle w literaturze – wydaje się słuszne jedynie częściowo. Szef wojskowej awiacji postępował istotnie skrajnie niefrasobliwie – w upartym dążeniu do realizacji wytkniętego celu lekceważąc szereg okoliczności, które powinien był wziąć pod uwagę. Równocześnie jednak ku finansowej katastrofie wiodły go czynniki, nad którymi w praktyce nie miał kontroli – np. budżet Departamentu IV MSWojsk. na rok 1924 uległ bardzo znacznej redukcji już w trakcie jego realizacji. W budżecie na rok następny przyjęto z kolei zasadę, że zaplanowane wydatki na płatowce i silniki zyskają w nim jedynie 60% pokrycia – pozostałe 40% ich wartości zostanie spłacone z sum budżetu roku 1926. Musiało to rzecz jasna oznaczać, że część należności trafi do Paryża z opóźnieniem. Co więcej, jak niebawem się okazało, nawet formalnie posiadanych kwot Departament IV MSWojsk. nie był w stanie faktycznie przesłać zagranicę, gdyż wobec kryzysu finansów państwa i związanego z tym niedostatku walut od czerwca 1925 r. Ministerstwo Skarbu zaprzestało realizacji takich transferów. Ten ostatni fakt gen. Zagórski uparcie starał się ignorować, dążąc do wymuszenia przekazu należnych mu środków. Częściowe przynajmniej wyjście z impasu zapewnić mogło planowane przez Departament przeniesienie części wydatków gotówkowych na poczet III raty francuskiego kredytu. Tu jednak pojawił się pat – znajdujący się także w trudnej sytuacji finansowej rząd znad Sekwany wyraźnie ociągał się z oddaniem do dyspozycji strony polskiej odpowiednich funduszy⁹.

⁸ Ibidem.

⁹ H. Bułhak, op.cit., s. 209; CAW, BAA MSWojsk., sygn. I.300.54.222, *Pismo L. 20194/Zaop.Zak.25 ZP Szefa Departamentu IV MSWojsk. gen. Zagórskiego do Szefa Administracji Armii z 5.01.1926 r.*; CAW, Oddz. II Szt. Gen., sygn. I.303.4.820, *Pismo odręczne gen. W. Zagórskiego do Sądu Okręgowego Nr 1 w Warszawie*

Tym niemniej błędy popełnione przez gen. Zagórskiego zdawały się (i poniekąd – były) oczywiste, przyczyniając się do usunięcia go ze stanowiska szefa departamentu 18.03.1926 r. Niebawem zaś stały się jednym z istotnych wątków śledztwa wszczętego na wniosek prokuratora wojskowego z dnia 29.04.1926 r. oraz przedmiotem kampanii medialnej – opartej zresztą w znacznej części na dokumentach „wyciekających” z tegoż śledztwa. Postępowanie zakończyło się sformułowaniem aktu oskarżenia, do wszczęcia procesu sądowego jednak nie doszło wobec zaginięcia zwolnionego z więzienia gen. Zagórskiego w dniu 7.08.1927 r.¹⁰

Usunięcie gen. Zagórskiego ze stanowiska Szefa Departamentu IV MSWojsk. (powrócił na nie na krótko w dniach 12–14.05.1926 r.), a następnie zamach majowy i wywołane przezeń zmiany w kierownictwie państwa i armii oznaczały początek nowego okresu rozwoju lotnictwa wojskowego II Rzeczypospolitej. Formalnie – także nową politykę zaopatrzenia w sprzęt lotniczy. Stojący na czele Departamentu IV MSWojsk. (początkowo w zastępstwie odwołanego gen. Zagórskiego, a od 6.05.1926 r. – jako pełniący obowiązki) płk Ludomił Rayski w złożonym Szefowi Sztabu Generalnego referacie, datowanym 27.08.1926 r., „przedstawił całokształt poglądów na sposób użycia lotnictwa w czasie wojny i wynikających stąd konieczności jego przygotowania pod tym względem w czasie pokoju”, stwierdzając m.in.: „Dep. IV przewiduje całkowite pokrycie zapotrzebowania [na samoloty –W.M.] przez przemysł krajowy, który już w obecnym stanie w zupełności podoła temu zadaniu. [...] W roku 1927 nie zostanie już ani jeden płatowiec zakupiony zagranicą”¹¹.

z 21.08.1926 r.; CAW, Szef Administracji Armii, t. 24 (dawna sygnatura), *Pismo L. 16261/Zaop.Zak.25 Z.P. gen. Zagórskiego do Szefa Administracji Armii z 21.12.1925 r.* (kopia w posiadaniu autora). Znacznie poszerzoną analizę zagadnienia autor zawarł w przygotowywanym obecnie opracowaniu *Sen o podniebnej potędze. Lotnictwo wojskowe II RP w latach 1923–1926*.

¹⁰ *Zbrodniarze. Generał Tadeusz Rozwadowski, generał Włodzimierz Zagórski, gen. Michał Żymierski, gen. Bolesław Jaźwiński, Adam Ligocki i Adam Nowicki*, Warszawa 1926, passim; CAW, Oddz. II Szt. Gen., sygn. I.303.4.812, *Odpis aktu oskarżenia gen. W. Zagórskiego z 2.08.1927 r.*

¹¹ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.230, *Pismo L. 1338/26.Lot.Sz.tj. p.o. Szefa Departamentu IV Lotnictwa płk Szt. Gen. pil. Ludomiła Rayskiego z 27.08.1926 r.*;

Deklaracja złożona w referacie należała do istotnych – i w przyszłości miała mieć bardzo znaczące konsekwencje. W odniesieniu wszakże do warunków, w jakich znalazło się polskie lotnictwo wojskowe latem 1926 r., jej przełomowy charakter zapewne nie wydawał się oczywisty.

Po pierwsze bowiem złożona przez płk. Rayskiego zapowiedź „pokrywania zapotrzebowania” na sprzęt lotniczy „przez przemysł krajowy” nie stanowiła żadnej nowości. Przeciwnie – podobne oświadczenia czynniki wojskowe formułowały wcześniej wielokrotnie – czy to pod naciskiem władz cywilnych, czy to z własnej inicjatywy¹². Co więcej – wolno sądzić, że formułowały je zwykle w dobrej wierze, a na przeszkodzie realizacji stał w pierwszym rzędzie niedorozwój owego „przemysłu krajowego” oraz złe doświadczenia z kolejnych prób poważniejszej z nim współpracy. Popieranie polskiej produkcji lotniczej stanowiło jedno z głównych założeń planu gen. Lévêque’a – temu też służyć miała polityka zakupu licencji. Zaś gen. Zagórski, któremu w akcie oskarżenia zarzucono, że czynione przezeń „zakupy [...] w fabrykach zagranicznych uniemożliwiły należyte funkcjonowanie fabryk krajowych”, w rzeczywistości kierował się przy podziale zamówień nie tyle osobistymi preferencjami, ile trzeźwą oceną realiów, stwierdzając jednoznacznie, acz nie bez pewnej irytacji w sformułowanym przez siebie „Planie realizacji budżetu 1925 r.”: „konieczność dania zamówień fabrykom krajowym, pomimo że niektóre z nich nie wywiążą się z zobowiązań powziętych na siebie w 1924 r., a zamówienia 1925 r. będą realizować w 1926 r.” Innymi słowy – kierując się wyższą polityczną i wojskowo-strategiczną racją starał się podtrzymać byt nawet tych rodzimych wytwórców, których niesolidność była mu znana, a nadzieje na poprawę w niezbyt odległej przeszłości – iluzoryczne¹³.

CAW, Biuro Inspekcji Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych (GISZ), sygn. I.302.4.1949, *Tekst referatu płk. Rayskiego z 27.08.1926 r.* Por.: P. Griset, op.cit., s. 102.

¹² Oczywiście deklaracje te nie odnosiły się jedynie do sprzętu lotniczego.

¹³ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.605, *Plan realizacji budżetu 1925 r., załącznik Nr 2: „Teoretyczne obliczenie płatowców i silników linjowych niezbędnych dla lotnictwa przy 38 eskad[rach] ląd[owych] w początku 1926 r.”* (załączony do pisma L. 245 Zaop. Budż. 26.Z.P.gen. Zagórskiego do Szefa Sztabu Generalnego z 4.02.1926 r.). W piśmie L. 8607/24. Ż.P.Dep. IV Pomocnika Szefa Departamentu IV MSWojsk. płk

Po drugie – możliwości realizacji zagranicznych zakupów uległy – przynajmniej względem lat ubiegłych – bardzo znacznemu zmniejszeniu. Jak już wyżej wspomniano w listopadzie 1925 r. PMWZ zakazano zawierania nowych umów na materiał lotniczy. Zakaz nie objął zakupów kredytowych – ale w praktyce nie znaczyło to wiele. Pod francuskim naciskiem strona polska zgodziła się bowiem na redukcję realizowanych w 1926 r. wydatków na poczet III raty 400-milionowego kredytu do połowy, tj. 50 mln franków, czwartej zaś transzy zrzekła się sama w geście politycznej solidarności z przeżywającą ekonomiczne trudności Francją jeszcze wiosną 1925 r. – ku pewnemu nawet zdziwieniu Paryża. Co prawda zaś ze wzmiankowanych 50 mln lwia część (39 505 927,28 fr.) oddana została jeszcze w końcu 1925 r. do dyspozycji właśnie Departamentu IV MSWojsk., ale fundusze owe pokryć miały jedynie należności z umów już wcześniej zawartych. O ile zaś początkowo lotnikom czyniono jeszcze nadzieje, że „nowe zamierzenia [...] do wysokości około 20 milionów złotych czynić będą mogli na budżet krajowy 1927 r., zatem w III i IV kwartale [1926 r.]”, o tyle w połowie roku nadzieje te musiały się zdawać iluzją. Skonstatowane w międzyczasie rozmiary zadłużenia departamentu budziły grozę, sam zaś budżet krajowy w obliczu kolejnego kryzysu finansów państwa przechodził właśnie – poczynając od jesieni 1925 r. – forsowną redukcję. Cięcia wydatków wojskowych stanowiły tu część nie najmniej istotną¹⁴.

Rayskiego wz ppłk. Szt. Gen pil. Sergiusza Abżółtowskiego do Szefa Administracji Armii z 23.07.24 r. (CAW, BAA MSWojsk. sygn. I.300.54.104) stwierdzono optymistycznie: „Stałym dążeniem Dep. IV Z.P. od dłuższego czasu jest stworzenie w kraju samowystarczalnego przemysłu lotniczego dla całkowitego uniezależnienia się od zagranicy. Rezultatem tego w obecnym stanie rzeczy jest, że większość podstawowych artykułów lotniczych zostaje wytwarzana w kraju jak: cellon, płótno, aceton, lakiery, blachy stalowe, stal itp. Zagranicą zakupywane są tylko takie artykuły, których wytwórni ze względu na sanację Skarbu nie udało się dotychczas uruchomić”. W istocie jednak oznaczało to, że źródłem zakupów płatowców, a przede wszystkim – silników lotniczych – pozostać muszą przede wszystkim dostawcy zagraniczni.

¹⁴ H. Bułhak, op.cit., s. 181, 209; C. Laforest, *Kuliszy zrzeczenia się przez Polskę czwartej raty pożyczki francuskiej w 1925 r.*, „Dzieje Najnowsze”, R. XXXI (1993), nr 3, s. 90–98; CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.653, *Pismo L. 3857 Szefa Administracji Armii gen. dyw. Daniela Konarzewskiego do Szefa PMWZ w Paryżu płk. Łoyko z 8.02.1926 r.*; ibidem, sygn. I.303.3.616, *Korespondencja w sprawie redukcji budżetu*

Wszystko to nie oznaczało rzecz jasna, że w roku 1926 polskie lotnictwo wojskowe nie zostanie zasilone przez nowy sprzęt produkcji francuskiej. Wręcz przeciwnie – sprzęt ten płynął wartkim strumieniem, tyle że w większości pochodził z zakupów dokonanych w roku poprzednim. Do 1.11.1926 r. dostarczonych zostało z Francji 421 płatowców i 325 egzemplarzy silników lotniczych. W ciągu następnego miesiąca liczba płatowców wzrosła do 533, a silników – do 508¹⁵.

Dyskusja na temat celowości poczynionych do roku 1926 zakupów rozgorzała jeszcze zanim nabyte płatowce trafiły do kraju. Właściwie zaś – trwała niemal od samego początku realizacji zakupowego programu. I nie była to bynajmniej dyskusja akademicka. Wręcz przeciwnie – miała całkiem realne konsekwencje. Wkrótce po objęciu stanowiska szefa Departamentu IV MSWojsk. gen. Zagórski zmienił część decyzji poprzednika i uznając (skądinąd – nie bez racji) zakupione przez tego ostatniego płatowce Potez XV za „trochę przestarzałe” zdecydował o częściowym ich zastąpieniu w poczynionych zamówieniach przez zmodyfikowany typ Potez XXVII, w korespondencji pisząc wręcz o „błędnej polityce trzymania się niewolniczego decyzji francuskich”¹⁶. Wkrótce on sam stał się obiektem podobnej – tyle że znacznie ostrzejszej w formie i treści – krytyki. Część podjętych przez materiałowych wyborów stała się następnie przedmiotem śledztwa – znajdując ostatecznie miejsce w sformułowanym 2.08.1927 r. akcie oskarżenia. Formułowane wówczas zarzuty powtarzane są do dziś,

MSWojsk. z 1926 r.

¹⁵ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.614, *Kopia pisma L. 28771/26.Lotn.Rach płk Rayskiego do [?] z 27.12.1926 r. wraz z załącznikami.*

¹⁶ CAW, Oddz. II Szt. Gen., sygn. I.303.4.820, *Protokół przesłuchania świadka Czesława Filipowicza w sprawie karnej przeciw generałowi bryg. Zagórskiemu i tow. Zagórskiego przed Wojskowym Sądem Okręgowym Nr 1 w Warszawie z 28.07.1926 r.; CAW, BAA MSWojsk., sygn. I.300.54.178, *Pismo L. 530 tj./25.Z.P. gen. Zagórskiego do Szefa Administracji Armii z 8.05.1925 r.* Paradoksalnie, oskarżany w polskiej literaturze o nadmierną skłonność do zakupów we Francji – nie bez sugerowania korupcyjnych wręcz powiązań – gen. Zagórski usilnie dążył do częściowego przynajmniej uwolnienia się od zależności względem francuskich dostawców. Dostrzegali to z zaniepokojeniem i sami Francuzi, o czym świadczy korespondencja z epoki. Zob. E. Malak, *Administrowanie w lotnictwie polskim 1926–1939 mieniem państwowym w warunkach postępu technicznego*, Toruń 2004, s. 41; P. Griset, op.cit., s. 99, C. Laforest, op.cit., s. 94.*

zaś wyjątkowo chętnie powtarzaną w rozlicznych wariantach przez polskich historyków frazę o nabytych w lipcu 1925 r. „bombowcach Farman Goliath [które] były tak duże, że nie mieściły się do żadnego hangaru w Polsce i miały tak słabe silniki, że nie były w stanie lecieć pod wiatr” można już uznać wręcz za klasyczną. Charakter niniejszego opracowania uniemożliwia przedstawienie krytycznej analizy wzmiankowanych ocen. Warto jednak wspomnieć, że kaprys historii sprawił, iż wojskowi krytycy poczynań gen. Zagórskiego sami kilka lat później zmuszeni byli wdrożyć niektóre z negowanych uprzednio decyzji – stając się z kolei obiektem brutalnej i oszczerczej kampanii – oraz zauważyć, że żaden z tak chętnie powtarzających „goliathowe” anegdoty badaczy nie był skłonny do wskazania innych, alternatywnych rozwiązań problemu¹⁷.

Podając w wątpliwość walory techniczne i bojową przydatność zakupionego we Francji materiału, co najmniej równie gwałtownie zaczęto krytykować rozmiary przeprowadzonych zakupów. Początkowo nie był to jednak zarzut najistotniejszy. Wątpliwości budziła nie tyle sama liczba nabytych maszyn, ile zbyt wczesne i nazbyt skumulowane w czasie terminy ich pozyskiwania, co mogło skutkować przejściowym niedostatkami odpowiedniego personelu i infrastruktury. Kierownictwo sił zbrojnych Rzeczypospolitej od kilku lat kreśliło bowiem niezwykle ambitne plany ich rozbudowy – aż do 60 dywizji piechoty, 8 dywizji kawalerii oraz – aż 80 eskadr lotniczych w roku 1938. Tę ostatnią wielkość niektórzy spośród wyrażających opinie oficerów uznawali zresztą za ustaloną zbyt skromnie. Już na rok budżetowy 1926/27

¹⁷ CAW, Oddz. II Szt. Gen., sygn. I.303.4.812, *Odpis aktu oskarżenia gen. W. Zagórskiego z 2.08.1927 r.*; E. Malak, op.cit., s. 41; T. Pawłowski, *Armia Marszałka Śmigłego. Idea rozbudowy Wojska Polskiego 1935–1939*, Warszawa 2009, s. 114 i n. Istotne wydaje się wyjaśnienie sformułowane przez płk. Łoyko-Rędziejowskiego, krytycznie na ogół nastawionego do zakupów gen. Zagórskiego: „Dla naszej armji wybrany został typ płatowców niszczyielskich Goljat który przyjęty jest dla armji francuskiej. Nowszego typu armja franc. nie posiada” (CAW, Oddz. II Szt. Gen., sygn. I.303.4.818, *Odpis pisma (bez liczby dziennika) płk. Łoyko do Szefa Administracji Armii z 15.03.1925 r.*). Nie zapobiegło to zresztą zapisaniu w akcie oskarżenia gen. Zagórskiego, że płatowce Farman Goliath „jak świadczą zeznania pułkownika Rędziejowskiego [gen. Zagórski] zakupił [...] jedynie w tym celu by mógł umieścić na nich protgowane przez siebie silniki Jupiter”.

założenia planu mobilizacyjnego „S” przewidywały osiągnięcie przez polskie lotnictwo liczby 40 eskadr. Do takich też rozmiarów dostosowane być musiały rozmiary sprzętowych zakupów¹⁸.

Program rozbudowy armii załamał się faktycznie jesienią 1925 r. na skutek budżetowego krachu – z czego jednak zdecydowana większość jego wojskowych wykonawców przez wiele jeszcze miesięcy nie zdawała sobie sprawy, bądź też faktu tego nie chciała przyjąć do wiadomości¹⁹. Wśród owej większości znalazł się i gen. Zagórski. Stąd też trudno rozmiary czynionych przezeń zakupów zdecydowanie potępiać. Charakterystyczna, a przy tym niewątpliwie kompetentna wydaje się tu opinia ówczesnego Szefa Biura Ścisłej Rady Wojennej i II zastępcy Szefa Sztabu Generalnego, płk. Szt. Gen. Tadeusza Kutrzeby: „Uważam, że zakupno płatowców, dokonanych przez Gen. Zagórskiego, mieściło się w ramach, przewidzianych przez Sztab Generalny, natomiast kwestje z harmonizowania tych zakupów z możliwościami technicznymi, transportowymi i konserwacyjnymi należało w zupełności do Szefa Dep. IV. [...] Generał Zagórski jako oficer Sztabu Gener. zrozumiał zadanie swoje stworzenia silnego lotnictwa i w tym kierunku szedł po myśli Sztabu Generalnego, wyprowadzając z dotychczasowej bezczynności Dep. IV [...] natomiast błędem jego było zaniedbanie wymagań technicznych, w dziale tak specjalnym jak lotnictwo” (ortografia i stylistyka oryginału – W.M.). O posiadaniu przez powierzony jego pieczy

¹⁸ CAW, Szef Szt. Gen., sygn. I.303.1.179, *Pismo L.2 przewodniczącego Komisji Oszczędnościowej gen. bryg. Józefa Zająca do ministra spraw wojskowych z 2.12.1925 r.*; CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.694, „Referat dla Pana Szefa Sztabu Generalnego” L. 13396/Mob. Oddz. I Szt. Gen. z 26.11.1925 r. Przyszły minister spraw wojskowych, w roku 1925 Szef Oddziału IIIa Biura Ścisłej Rady Wojennej płk Szt. Gen. Tadeusz Kasprzycki stwierdzał w datowanym 28.11.1925 r. piśmie L. 5438/Og. do Szefa Oddz. I Szt. Gen.: „Względy operacyjne wskazują na konieczność przyspieszonego rozwoju lotnictwa w armii polskiej do maksymalnych granic, dopuszczalnych ze względów budżetowych. Wydaje mi się, że 80 eskadr na stopie wojennej dopiero w r. 1935 nie wyraża tego maksymalnego napięcia, na jakie mimo trudności finansowych należy się zdobyć” (ibidem).

¹⁹ R. Rybka, K. Stepan, *Najlepsza broń. Plan mobilizacyjny „W” i jego ewolucja*, Warszawa 2010, s. XXXV i n. Charakterystyczny jest tu tytuł jednego z podrozdziałów, trafnie opisujący sytuację, w której znaleźli się (i którą współtworzyli) realizatorzy planu rozbudowy po wzmiankowanym krachu: *Wioski potiomkinowskie. Realia Planu S (1926–1927)*.

departament wielkich nadwyżek płatowców czy silników nie był latem 1926 r. przekonany także płk Rayski. Dawał temu wyraz w swym referacie z 27.08, stwierdzając, gdy przyszło mu przedstawić „Stan materiałowy Lotnictwa”: „Płatowce. [...] Ilości wystarczające na pokrycie wszystkich potrzeb i całego przypuszczalnego zużycia w 27 r. – a nawet jest osiągnięta pewna nadwyżka. Braki w częściach zapasowych. Silniki bojowe. [...] Ilość prawie że wystarczająca” (podkr. W.M.)²⁰.

Niejednoznaczność opinii płk. Rayskiego wydaje się stosunkowo łatwa do wyjaśnienia – stan 26 podlegających mu eskadr uznawał on najwyraźniej za przejściowy. Trzy tygodnie przed przedłożeniem swego referatu konferencji budżetowej w Oddziale I Sztabu Generalnego uzgodnił Ordre de Bataille lotnictwa, w którym wciąż przewidziane było zmobilizowanie w latach 1926 i 1927 ogółem 40 eskadr. Sam zaś referat rozpoczął przypomnieniem założeń planu gen. Lévêque`a, głosząc się kontynuatorem koncepcji francuskiego poprzednika i potencjalnym realizatorem „programu rozwoju lotnictwa polskiego”, który „w zasadzie niczem nie różni się od programu gen. Lévêque`a”. A choć teraz już proponował sformowanie do końca roku budżetowego jedynie 4 nowych eskadr (do łącznej liczby 30), to ich liczba wedle proponowanych założeń miała następnie stopniowo rosnąć – aż do 52 eskadr w roku 1936. Wobec przyjęcia, że docelowo w użytku bieżącym w eskadrze będzie 10 płatowców, kolejne 3 płatowce znajdą się na stanie pułku, zaś następnych 10 stanowić będzie rezerwę wojenną sprzętową, nadwyżka posiadanych maszyn wcale nie zdawała się aż tak oczywista²¹.

W pomajowej rzeczywistości liczyć się musiało jednak przede wszystkim zdanie marszałka Piłsudskiego – teraz zarazem ministra spraw wojskowych i Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych. Ten zaś

²⁰ CAW, Oddz. II Szt. Gen., sygn. I.303.4.818, *Protokół przesłuchania świadka Kutrzeby Tadeusza w sprawie karnej przeciw gen. bryg. Zagórskiemu przed Wojskowym Sądem Okręgowym Nr 1 w Warszawie z 6.07.1926 r.*; CAW, GISZ, Biuro Inspekcji, sygn. I.302.4.1949, *Referat płk. Rayskiego z 27.08.1926 r.*

²¹ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.230, *Referat Oddz. I Szt. Gen. L. 9693/mob z 9.08.1926 r.*; CAW, Biuro Inspekcji GISZ, sygn. I.302.4.1949, *Referat płk. Rayskiego z 27.08.1926 r.* Gwoli ścisłości należy dodać, że podsumowując w swym referacie przedstawienie stanu materiałowego lotnictwa płk. Rayski wzmiankował już jednak: „w dziale płatowcowym istnieje znaczna nadwyżka materiałów”.

na konferencji Inspektorów Armii w dniu 13.10.1926 r. najpierw wyraził przekonanie, że „nie możemy rozwijać lotnictwa ilościowo, aż zapewnimy możliwość ich pracy”, następnie zaś – w podsumowaniu dyskusji – podkreślił, iż „lepiej jest mieć mniej aparatów, ale dobrych i całkowicie rozporządzalnych, i trzeba umieć siebie pod tym względem ograniczyć”²².

Sformułowane w następstwie „Dyrektywy zasadnicze, podane przez Pana Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych” stały się podstawą do sformułowania w Sztapie Generalnym „Wytycznych dla organizacji lotnictwa na rok 1927”. Potwierdzały one, że „w r. 1927 zatrzymujemy się na obecnie posiadanych 28 eskadrach”, zaś deklarując opracowanie przez Sztap Generalny „nowego planu rozbudowy lotnictwa”, zastrzegły konieczność „oparcia się na naszych możliwościach finansowych”. Wreszcie – „wobec nadmiernej ilości płatowców linjowych i ciężkich silników [...] utrudniającej nam na przyszłość możliwość dostosowania lotnictwa do najnowszych zdobyczy na polu techniki drogą nowych zakupów i utrzymanie w ruchu fabryk krajowych” zapowiadały „odstąpienie materiału, przekraczającego nasze potrzeby innym państwom”²³.

To ostatnie, jak trzeźwo zauważył niebawem II wiceminister spraw wojskowych gen. bryg. Kazimierz Fabrycy, mogło okazać się niełatwe. Po pierwsze bowiem – część przeznaczonych do sprzedaży maszyn nabyto za środki z udzielonego przez Francję kredytu, bez prawa odstępowania ich państwom trzecim. Po drugie – poważne komplikacje wywołać by też musiała próba pozbycia się płatowców wykonanych w kraju, skoro powstały one na francuskiej licencji, bez praw do ich eksportu. Po trzecie wreszcie – kontynuował swój sceptyczny wywód generał „inne samoloty zakupione z naszych funduszków zagranicą są przeważnie na tyle przestarzałe, że wątpliwem jest, aby obce państwa zechciały je zakupić”²⁴.

²² E. Kozłowski, P. Stawicki (oprac.), *Protokoły z posiedzeń Ścisłej Rady Wojennej i Inspektorów Armii za lata 1926–1932*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości”, T. XXIX (1981), s. 308 i n.

²³ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.90, „Wytyczne dla organizacji lotnictwa na rok 1927” Oddz. I Szt. Gen. [Zastępca Szefa Sztabu Generalnego?], L. 9754/Org. z 3.12.1926 r. Zob. też: J.B. Cynk, *Siły lotnicze Polski i Niemiec. Wrzesień 1939*, Warszawa 1989, s. 25 i n.

²⁴ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.90, *Kopia pisma L. 202 tj org. II wicemini-*

Wkrótce okazać się miało, że obawy były całkowicie uzasadnione. Wiosną 1927 r. polski attaché wojskowy w Bukareszcie mjr Szt. Gen. Włodzimierz Ludwig złożył władzom rumuńskim ofertę odsprzedaży 4 nabytych z kredytów francuskich ciężkich samolotów bombowych Farman F.68 BN4 Goliath oraz 33 maszyn liniowych typu Potez XXV, których zakup sfinansowany został z budżetu polskiego MSWojsk. Niebawem okazało się, że w praktyce w grę wchodzić mogą na razie jedynie płatowce pierwszego typu, gdyż „samoloty Potez [...] są jeszcze w budowie”. Co więcej – przeciw planowanej transakcji gwałtownie zaprotestowała ambasada francuska w Warszawie, w notach złożonych kolejno 9.05 i 20.06.1927 r. podkreślając, że realizacja polskiego zamysłu oznaczać by mogła naruszenie (przynajmniej co do ducha) francusko-polskich porozumień z roku 1921, a także – co najwyraźniej uznano za bardziej istotne – okazać się szkodliwą dla interesów francuskiego przemysłu lotniczego, który równolegle oferował Rumunii podobny (tyle, że znacznie droższy) materiał. Zarówno ostrość reakcji Paryża, jak i użyte argumenty, wprawiły stronę polską w pewną konsternację. Czynniki wojskowe przedstawiony wywód uznały wręcz za niebezpieczny z punktu widzenia polskich interesów militarno-politycznych, przede wszystkim – jak wywodził Szef Sztabu Generalnego gen. bryg. Tadeusz Piskor w piśmie skierowanym do ministra spraw zagranicznych A. Zaleskiego – „ze względu na chęć krępowania nas w sprawach gospodarki sprzętem przez nas nabytym i stanowiącym naszą własność”. Odrzucił też gen. Piskor – przeciwnie niż uczynił to jego zastępca ledwie parę miesięcy wcześniej – prawną argumentację strony francuskiej, stwierdzając, że „zarówno nasza konwencja wojskowa z Francją [...], jak i oparta na niej umowa [...] dotycząca 300 milionowego kredytu [...] nie zawierają żadnych klauzul, na zasadzie których pozbawieni byśmy byli prawa swobodnej gospodarki nabytym na zasadzie tych umów sprzętem wojskowym”. Co więcej – kontrargumentował – „równocześnie konwencja zobowiązuje nas do rozwoju własnego przemysłu wojennego, oraz utrzymania się na współczesnym poziomie techniki wojskowej”. W takim zaś razie zamierzona transak-

stra spraw wojskowych gen. K. Fabrycego z 3.03.1927 r.

cja, która pozwolić może na pozbycie się przez polską armię zbędnego, a drogiego sprzętu, jest z duchem owej konwencji najzupełniej zgodna²⁵.

Dyplomaci z ulicy Wierzbowej wyraźnie jednak chcieli uniknąć konfrontacji. W przeprowadzonej 25.06.1927 r. rozmowie z ambasadorem Francji w Warszawie Julesem Larochem radca Ambasady RP w Paryżu Mirosław Arciszewski oświadczył, że MSZ „nie pragnie sprawy powyższej prowadzić dalej na terenie wymiany not dyplomatycznych” i dąży do jej zlikwidowania możliwie najprędzej. Zadeklarował też gotowość strony polskiej do natychmiastowego zwrotu na francuskie życzenie sumy uzyskanej ewentualnie z transakcji z Rumunią. Ostatecznie jednak sprawa rozstrzygnęła się w Bukareszcie, gdzie demonstracyjnie wręcz życzliwy względem polskiej propozycji Inspektor Techniczny Aeronautyki gen. Vasile Rudeanu nie okazał się dość wpływowy, by proponowany mu zakup przeforsować. Można jedynie domniemywać, że ważyły tu także wpływy francuskie²⁶.

W 1927 r. napływ do Polski nabytego we Francji sprzętu lotniczego nie ustawał. Dostarczały go głównie transportowce Marynarki Wojennej OORP „Warta” (zakupiony specjalnie dla przewozu zakupionego we Francji materiału na podstawie uchwały Rady Mini-

²⁵ Archiwum Akt Nowych (AAN), Ministerstwo Spraw Zagranicznych (MSZ), t. 3812, Note verbale No AE.270 Ambasady Republiki Francuskiej w Polsce z 20.06.1927 r.; ibidem, *Pismo L. 2446/II.Inf.II.T.O. Szefa Szt. Gen. gen. T. Piskora do ministra spraw zagranicznych A. Zaleskiego z 24.06.1927 r.* Por. H. Bułhak, op.cit., s. 248. Autor ten jednak błędnie podał, że chodziło o samoloty myśliwskie. Niefortunne wydaje się też użyte przezeń sformułowanie, iż „Francuzi [...] mieli pretensje o sprzedaż” tychże maszyn Rumunom, podczas gdy w istocie chodziło tylko o próbę sprzedaży.

²⁶ AAN, MSZ, *Niesygnowana „Notatka dla Pana Naczelnika P.II”* [Wydziału Zachodniego w Departamencie Polityczno-Ekonomicznym MSZ – dop. W.M.] z 2.07.1927 r.; AAN, *Attachaty Wojskowe (AW)*, t. A II/31, *Odpis pisma L. 274 mjr Ludwiga do Szefa Szt. Gen. z 1.06.1927 r.*; AAN, *Sztab Główny (Szt. Gł.)*, t. 616/31, *Depesza mjr Ludwiga L. 297 do Oddz. II Szt. Gen. z 15.06.1927 r.* Zakulisowych oddziałów można dopatrywać się w nagłym odwołaniu planowanej na czerwiec 1927 r. wizyty gen. Rudeanu w Polsce. Zapytywany w tej sprawie przez mjr. Ludwiga rumuński minister spraw wojskowych wyjaśniał pokrętnie, że wizytę „zdecydował odłożyć na czas dłuższy”, gdyż „gen. R. zajęty jest specjalną misją przynajmniej na przeciąg 3-4 tygodni”. Równocześnie podjęto próbę sprzedaży do Chin „30 motorów lotniczych Hispano-Suiza w dobrym stanie” (CAW, Oddz. I Szt. Gen. sygn. I.303.3.559, *Odpis pisma L. 110/tj.II.27 Szefa Dep. X [Przemysłu Wojennego] MSWojsk. gen. bryg. Aleksandra Litwinowicza do Szefa Dep. Uzbrowienia MSWojsk. ze stycznia [?] 1927 r.*).

strów z 30.12.1923 r.) i „Wilja” (nabyty na wniosek Departamentu IV MSWojsk. 14.03.1925 r.). Ten ostatni np. w rejsie rozpoczętym w Cherbourgu 21.02.1927 r. wziął na pokład 9 płatowców Breguet XIX, 17 myśliwskich maszyn Spad (61 i/lub 51), 12 liniowych Potezów (XXVIIA2?) i 164 przeznaczone dla Departamentu IV MSWojsk. skrzynie z innym materiałem. Choć ten akurat sprzęt pochodził w większości z zakupów przeprowadzonych jeszcze przed rokiem 1926, to nie było to bynajmniej regułą. Złożona przez płk. Rayskiego deklaracja, że „w roku 1927 nie zostanie już ani jeden płatowiec zakupiony zagranicą” nie doczekała się bowiem pełnej realizacji. Istotnie – w zakupowej polityce dość wyraźnie zarysowywać się zaczął priorytet rodzimych wytwórni. Jednakże wśród wciąż jeszcze licznych umów zawartych we Francji znalazły się w tymże roku m.in. zamówienia dotyczące płatowców Breguet XIXB2 (umowa nr 465aF z 6.05.1927 r.), przeróbki 20 z zakupionych maszyn tego typu na przeznaczoną do dalekich lotów wersję Grand Raid (um. Nr 485aF z 7.10.1927 r.), czy 35 płatowców Potez XXVA2 (um. 447aF z 2.02.1927 r. i 503aF z 15.11.1927 r.). Zakupiona też została na podstawie umowy nr 452aF z 22.02.1927 r. licencja zezwalająca na wykonanie w Polsce 200 egzemplarzy płatowców Potez XXVA2²⁷.

W związku z powolnym wyczerpywaniem się sum z kredytu francuskiego były to w większości zamówienia gotówkowe, płatne z budżetu MSWojsk.²⁸ Do 2.04.1928 r. francuscy dostawcy zdołali zrealizować niemal wszystkie umowy zawarte na poczet kredytu, których lista osiągnęła ostatecznie 87 pozycji o łącznej wartości 97 543 325,80 fr.²⁹ Z peł-

²⁷ AAN, Szt. Gł., 617/32, *Depesza L. 1850 attaché wojskowego RP w Paryżu płk. Szt. Gen. Juliusza Kleeberga z 22.02.1927 r.*; CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.656, „Zestawienie rachunkowe zobowiązań z budżetu M.S. Wojsk. wynikających z wydanych zamówień gotówkowych. Stan na 1 stycznia 1928 r.” PMWZ z 14.01.1928 r. Wzmiankowana umowa licencyjna stanowiła modyfikację serii wcześniejszych porozumień w tej kwestii, sformalizowanych umową nr 409F z 19.04.1926 r. Por.: A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, Warszawa 2003, s. 107 i 114 – gdzie podane zostały nieco odmienne informacje co do numerów i dat zawarcia poszczególnych umów.

²⁸ W okresie budżetowym 1927/28 PMWZ wydała na poczet budżetu MSWojsk. zamówienia na ogólną sumę ok. 62 mln fr.

²⁹ W ślad za M. Morgałą (*Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 9) można przyjąć, że od lata 1923 r. do 1928 r. włącznie polskie lotnictwo wojskowe nabyło we Francji 1072 egzemplarze kompletnych samolotów i wodnosamolotów. Z pewnością natomiast błędne są podane przez tego autora informacje o zakupionych we Francji

nym wykonaniem zobowiązań wynikających z zawartej 12.02.1927 r. umowy nr 132/P na dostawę 164 zestawów części zamiennych do silników lotniczych Jupiter o mocy 420 KM ociążała się jeszcze tylko firma Gnome-Rhône, która wciąż nie mogła skompletować ostatnich 40 zestawów z partii, która powinna być dostarczona do 12.02.1928 r. Departament Lotnictwa MSWojsk. przystąpił do naliczania kar konwencjonalnych³⁰.

Opóźnienia maruderów nie mogły jednak przesłaniać faktu, że podjęty w pierwszej połowie dekady program wojskowych zakupów armii II RP w fabrykach sojusznika znad Sekwany nieuchronnie dobiega końca. I tak też było w istocie. Oznaczało to także kres działalności Polskiej Wojskowej Misji Zakupów, zlikwidowanej „w związku z dobiegającą końca realizacją kredytu francuskiego” z dniem 1.08.1929 r. W Paryżu na jej miejsce powstała komisja likwidacyjna, złożona z dotychczasowego szefa PMWZ płk. Łoyko-Rzędziejowskiego, dwóch oficerów i grupy urzędników³¹.

Należy zwrócić uwagę, że lotnicze zakupy realizowane przez PMWZ w końcowym okresie jej funkcjonowania miały już odmienny od wcześniejszych charakter. Do przeszłości odeszły umowy na zakup wielkich partii mniej lub bardziej standardowego sprzętu. Teraz nabywano pojedyncze, starannie dobrane elementy, potrzebne do realizacji własnych projektów konstrukcyjnych. W ten sposób płk. Rayski i jego współpracownicy realizowali kolejny postulat sformułowany w refe-

w tym czasie 2000 silników lotniczych (ibidem, s. 401). Do [lata?] 1926 r. włącznie w Francji zakupiono co najmniej 2359 silników lotniczych przeznaczonych dla lotnictwa lądowego (wycofując się następnie z braku dewiz z zakupu 13 egzemplarzy silników brytyjskich i czeskosłowackich) oraz 61 silników dla lotnictwa morskiego. W ciągu następných dwóch lat przeprowadzane we Francji zakupy objęły, jak się wydaje, już tylko pojedyncze egzemplarze silników.

³⁰ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.562, *Zestawienie PMWZ „Realizacja za potrzebowań MSWojsk. na poczet 300 milj. Kredytu francuskiego (stan na 2-go kwietnia 1928)”*; AAN, Szt. Gł., 616/262, *Odpis pisma L. 772-19/Zak. Kierownika Zaopatrzenia Lotnictwa wz. ppłk. obs. Wiktora Pniewskiego do attaché wojskowego, morskiego i lotniczego RP w Paryżu z 25.05.1937 r. 31.03.1928 r. Departament Lotnictwa MSWojsk. obciążył firmę Gnome-Rhône karą konwencjonalną w wysokości 108 233,50 fr.*

³¹ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.562, *Kopia pisma L. 747/Tjn.Org. p.o. Szefa Biura Ogólno-Organizacyjnego MSWojsk. ppłk. Jana Swarzeńskiego do Szefa Gabinetu Ministra Spraw Wojskowych z 19.08.1929 r.*

racie z 27.08.1926 r.: „należy bezzwłocznie przystąpić do tworzenia polskich typów i konstrukcji, celem zupełnego uniezależnienia się od zagranicy i umożliwienia swobodnego zastosowania do budowy materiałów polskiego pochodzenia”.

Za początek realizacji tej nowej polityki uznać można transakcję, która na pozór nie spełniała kryteriów z zacytowanego wyżej dokumentu. Oto 31.12.1927 r. PMWZ zawarła umowę nr 691, nabywając prawa licencyjne do produkcji płatowców myśliwskich Wibault³². Niebawem okazało się, że militarna użyteczność zakupionego sprzętu jest w najlepszym razie umiarkowana, natomiast cenne okazać się mogą doświadczenia związane z możliwością bardzo szczegółowego przestudiowania konstrukcji wykonanej w nowoczesnej, metalowej technologii opartej na lekkich stopach duraluminium, a następnie przesłедzenia w praktyce metod seryjnej produkcji takiego płatowca³³. Inny przykład wzmiankowanych „transakcji nowego typu” stanowić mógł zakup zlecony PMWZ przez Departament Lotnictwa MSWojsk. późną jesienią 1928 r. Obejmował on po jednym egzemplarzu silników Lorraine-Dietrich o mocy 650 HP z reduktorem i Farman 500 HP z turbosprężarką oraz dwa silniki Hispano-Suiza 650 HP. „Silniki te zostaną wbudowane do płatowców konstrukcji polskiej, celem przeprowadzenia prób do ustalenia typu silnika przy dalszej fabrykacji płatowców” – informował Misję zlecaniodawca. Istotnie – trafiły one do liniowego płatowca Lublin R-VIII. Ten jednak sukcesu nie odniósł – zaś część winy za fiasko projektu przypisano zawodnym jednostkom napędowym rodem z dalekiej Francji³⁴.

³² Myśliwskie konstrukcje Wibaulta obserwowane były przez Departament IV MSWojsk. od dłuższego czasu. Już w listopadzie i grudniu 1924 r. ówczesny Kierownik Wojskowej Centrali Badań Lotniczych ppłk inż. Zdzisław Zych-Płodowski przebywał służbowo we Francji celem „zaznajomienia się z fabrykacją płat. Wibault”. W 1927 r. oficer ten piastował stanowisko zastępcy Szefa Departamentu IV MSWojsk. Zginął śmiercią lotnika w Warszawie 11.05.1927 r. w katastrofie jednego z nabytych we Francji samolotów myśliwskich Spad S-61C1.

³³ Kilka lat później płk Rayski wyjaśniał, nieco jak się wydaje rzecz upraszczając: „Departamentowi [...] chodziło przedewszystkiem o naukę i zakup samego sposobu fabrykacji”.

³⁴ A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924-1939*, s. 29, 122 i n.; CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.656, „Zestawienie rachunkowe zobowiązań z budżetu M.S. Wojsk. wynikających z wydanych zamówień gotówkowych. Stan na 1 stycznia

Duraluminium, z którego wykonane były Wibaulty, niewątpliwie nie należało do „materiałów polskiego pochodzenia” – ale nabycie wzmiankowanej licencji i prace nad jej wdrożeniem w istotny sposób przyspieszyły dojrzewanie rodzimej, polskiej konstrukcji płatowca myśliwskiego, opracowywanej w warszawskich Państwowych Zakładach Lotniczych przez inż. Zygmunta Puławskiego³⁵. Ukończony w sierpniu 1929 r. płatowiec, oznaczony jako PZL P.1, wyposażono we francuski silnik Hispano-Suiza 12Lb. Wiadomo już jednak było, że w razie podjęcia produkcji seryjnej nie będzie on stanowił napędu opuszczających PZL maszyn. Mimo ciągnących się przez rok pertraktacji firma Hispano-Suiza nie zdobyła się bowiem na przedstawienie oferty na jego wytwarzanie w Polsce – przy czym obstawał Departament Lotnictwa MSWojsk., zdecydowany wyposażać eskadry wyłącznie w sprzęt produkcji krajowej. Zmusiło to Departament do poszukiwania alternatywnych rozwiązań. W ich trakcie początkowo preferowano francuską wytwórnię Société des Moteurs Gnome et Rhône, następnie – gdy zaoferowany przez nią produkt okazał się zdecydowanie zbyt drogi, a przy tym nie dość nowoczesny – zwrócono się ku amerykańskim silnikom Wright Cyclone, by ostatecznie, po kilku kolejnych miesiącach pertraktacji, powrócić do zmodyfikowanej wersji pierwotnego zamyśłu, nabywając na mocy zawartej 9.08.1929 r. w Paryżu umowy PMWZ nr 767 „licencję na wyłączną budowę i używanie w Polsce silników Jupiter typu VIII”³⁶.

1928 r.” PMWZ z 14.01.1928 r.; CAW, Biuro Kontroli MSWojsk., sygn. I.300.17.96, *Pismo L. 26511/28.Lotn. Zaop. Zak. Szefa Departamentu Lotnictwa MSWojsk.*, wz płk inż. Henryka Abczyńskiego do Korpusu Kontrolerów MSWojsk. z 20.11.1928 r. Ostatecznie Departament Lotnictwa zamówił 3 silniki Hispano-Suiza z reduktorami i przesłał do Francji 2 silniki Lorraine 650 HP w celu przeróbki na silniki z reduktorami. Łączna wartość przeprowadzonych operacji wyniosła wedle rozliczenia dokonanego przez PMWZ 906 999,75 fr.

³⁵ Wzmiankowane prace projektowe podjął Z. Puławski wkrótce po powrocie z rocznego stażu we francuskiej wytwórni lotniczej Société Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Breguet. Dodać należy, że podobne „francuskie epizody” znaleźć można w biografii wielu innych czołowych polskich inżynierów lotniczych tego okresu.

³⁶ CAW, Oddz. II Szt. Gen., sygn. I.303.4.4588, *Odpis pisma L. 32501/28.Lotn. Zaop. Zak. Szefa Dep. Lotnictwa MSWojsk. wz. płk. H. Abczyńskiego z 31.01.1929 do I wiceministra i szefa Administracji Armii*; CAW, Dowództwo Lotnictwa MSWojsk., sygn. I.300.38.162, *Pismo przedstawiciela Société des Moteurs Gnome et Rhône*

Nabyty produkt był konstrukcją angielską, rozwijaną jednak niemal od początku we współpracy z francuskim producentem. Na mocy zawartej 16.02.1929 r. umowy to właśnie firma Gnome-Rhône dysponowała prawami „na wyłączne i całkowite korzystanie z licencji silnika Jupiter we Francji” oraz większości pozostałych państw Europy kontynentalnej. I choć mariaż brytyjskiej wytwórni Bristol i zakładów Gnome-Rhône nie okazał się trwały, ulegając zerwaniu z początkiem lat trzydziestych, to obie wymienione firmy pozostać miały partnerem polskiego przemysłu lotniczego aż po kres II Rzeczypospolitej³⁷. Oznaczało to między innymi stosunkowo częste wyjazdy delegatów Departamentu Aeronautyki MSWojsk. oraz polskich wytwórni lotniczych do Francji w celu sprowadzenia dokumentacji i zdobycia doświadczeń niezbędnych przy wdrażaniu zakupionej licencji³⁸. Gdy zaś zapoczątkowane przez inż. Puławskiego prace okazały się prowadzić do rozwoju całej serii wysoko ocenianych przez zagranicznych ekspertów płatowców myśliwskich, Gnome-Rhône wyraziła zainteresowanie partycypacją w tak dobrze rokującym projekcie. Przyjęcie tej propozycji w sierpniu 1932 r. i jej akceptacja przez Radę Administracyjną PZL miesiąc później dały początek najpotężniejszej z polskich konstrukcji lotniczych powstałych wedle koncepcji zapoczątkowanej w roku 1928 przez Z. Puławskiego – samolotowi myśliwskiemu PZL P.24. Doskonalony przez kilka następnych lat, stał się w roku 1936 przedmiotem kilku transakcji eksportowych zawartych z klientami bałkańskimi, zy-

*Victora Lebedeffa do Departamentu Lotnictwa MSWojsk. z 15.06.1929 r.; W. Mazur, Foka i inne silniki. Na marginesie ostatniego tekstu profesora Edwarda Malaka, „Lotnictwo” 2009, nr 1, s. 93 i n. (tamże odbitka pierwszej strony umowy). Szersze tło zagadnienia nakreślił autor w artykule *Zagraniczne zakupy silników lotniczych dla polskiego lotnictwa wojskowego w latach 1926–1939* (cz. I: „Lotnictwo” 2007, nr 11, s. 58 i n.).*

³⁷ B. Gunston, *Fedden – the life of Sir Roy Fedden*, Derby 1998, s. 106; E. Chadeau, *De Blériot à Dassault. L'industrie aéronautique en France 1900–1950*, Paris 1987, s. 285 i n. (tu błędne przypisanie udzielonej rządowi polskiemu licencji producentowi z Jugosławii).

³⁸ W marcu 1930 r. do Francji udali się inżynierowie S. Olszewski i J. Dziewoński, m.in. dla zapoznania się z pomiarami mocy silników w locie, nowymi przyrządami pokładowymi i urządzeniami probierni próżniowej (CAW, Oddz. II Szt. Gen., sygn. I.303.4.8039, *Pismo L. 947/30 Kierownika Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa wz. pflk. obs. Józefa Zajączkowskiego do attaché wojskowego RP w Paryżu z 29.03.1930 r.*).

skując rangę najbardziej chyba znanego w świecie spośród bojowych płatowców pochodzących z fabryk II Rzeczypospolitej³⁹.

Dzieje owych „puławszczaków” – jak dość szybko określać zaczęto kolejne wersje maszyn wywodzących się z projektu PZL P.1 – od wielu lat budziły zainteresowanie historyków lotnictwa, są więc dość dobrze w literaturze opisane. Skupiając się jednak głównie na losach samych konstrukcji, pominieli oni najistotniejszy bodaj z „francuskich” wątków ich genezy.

By wątek ów prześledzić, trzeba cofnąć się o kilka lat, do wiosny roku 1925. Wtedy to, jak już wyżej wspomniano, ambasador RP w Paryżu Alfred Chłapowski na polecenie MSZ zrzekł się w imieniu rządu Rzeczypospolitej IV raty francuskiej pożyczki gwarantowanej zapisami porozumień z 1921 r. Rezygnacja zaskoczyła nie tylko stronę francuską, ale i ministra spraw wojskowych gen. Władysława Sikorskiego, który najpewniej nie został o niej zawczasu poinformowany. W skonstruowanych sytuacjach kręgach wojskowych już po paru miesiącach kielkować poczęły zamysły podjęcia próby restytuowania środków tak niespodziewanie utraconych skutkiem politycznej kombinacji. Zastępca szefa Administracji Armii gen. M. Norwid-Neugebauer, działając w zastępstwie swego bezpośredniego przełożonego, zwrócił się prywatnie do Szefa PMWZ płk. Łoyko-Rzędziejewskiego z prośbą, by ten rozeznał panujące nad Sekwaną koniunktury. Inicjatywa ta zbiegła się w czasie z wystąpieniem szefa Francuskiej Misji Morskiej w Polsce kontradmirała Charlesa Joliveta, który skierował do Paryża memorandum z uzasadnieniem konieczności ponownego otwarcia IV raty pożyczki dla sfinansowania polskich zbrojeń morskich. Okazało się jednak, że na polskie starania we Francji życzliwie skłonne są spoglądać jedynie Ministerstwa Wojny i Marynarki, podczas gdy znacznie bardziej wpływowe resorty spraw zagranicznych i skarbu zajmują stanowisko wyraźnie im niechętne. Co więcej – także polski MSZ wykluczył podjęcie jakichkolwiek działań restytucyjnych. Choć więc po-

³⁹ CAW, Państwowe Zakłady Lotnicze, sygn. I.363.3.16, *Projekt protokołu Nr 46 posiedzenia Rady Administracyjnej Państwowych Zakładów Lotniczych z dn. 16.09.1932 r.* O wykorzystaniu francuskich silników lotniczych w konstrukcjach PZL tego okresu zob.: A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, passim.

wiadomiony o sytuacji Oddział II polskiego Sztabu Generalnego wciąż próbował dostrzec pewne „widoki powodzenia” zamierzonej akcji, to najpewniej sprawę pozostawiono wówczas bez dalszego ciągu⁴⁰.

Do sprawy powrócono najpewniej dopiero u schyłku dekady. W lipcu 1929 r. polskie władze wojskowe wystąpiły wobec Francji z postulatem udzielenia Rzeczypospolitej pożyczki materiałowej w wysokości 1 miliarda franków na zakup francuskiego sprzętu wojskowego oraz kredytu gotówkowego w wysokości 0,5 miliarda franków, za który zamierzano nabyć sprzęt z własnych fabryk. Rozpoczęło to serię rozmów, w których trakcie okazało się, że o ile pierwsza część zgłoszonego wniosku jest możliwa do realizacji (acz na warunkach niezbyt dla strony polskiej dogodnych) o tyle druga – do której przeprowadzenia niezbędne okazać by się musiało zaangażowanie parlamentu – sprawić może poważne trudności⁴¹.

Z początkiem 1930 r. polskie czynniki wojskowe powróciły więc do kwestii restytuowania IV transzy poprzedniego kredytu. Tu bowiem decyzje francuskiego parlamentu zapadły już na mocy ustawy z 8.01.1924 r. – i nigdy nie utraciły ważności. Oznaczało to – jak donosił w skierowanym 14.03.1930 r. do Szefa Sztabu Głównego polski attaché wojskowy w Paryżu płk. dypl. Jerzy Bleszyński – że „ustawa ta pozostaje dla Rządu Francuskiego prawomocną”. Co więcej – tradycyjnie już życzliwe stanowisko wobec francuskiej pomocy w dozbrajaniu polskiej armii gotowe było zająć – zdaniem autora cytowanej korespondencji – paryskie Ministerstwo Wojny, ze strony zaś Ministerstwa Finansów wedle nieoficjalnych informacji „nie należało się dotychczas spodziewać sprzeciwu”. W zaistniałej sytuacji kluczowe – a przy tym niepewne – było natomiast stanowisko Quai d’Orsay. Niebawem natomiast okazało się, że zastrzeżeń wobec zgłoszonego zamysłu nie mają –

⁴⁰ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.848, *Pismo L. 37/Z./tjn. attaché wojskowego i morskiego RP w Paryżu płk. dypl. Jerzego Bleszyńskiego do Szefa Sztabu Głównego z 14.03.1930 r.*; AAN, Szt. Gł., t. 617/32, *Koncepty pism [Szefa?] Oddz. II Szt. Gen. do II zastępcy Szefa Sztabu Generalnego i I wiceministra spraw wojskowych z 24.07.1926 r.* Brak odpowiedniej adnotacji na akcie zdaje się wskazywać, że żadne z pism nie zostało wysłane – sprawa zaś trafiła *ad acta* z parafą Szefa Oddz. II Szt. Gen. Por. też.: H. Bułhak, *op.cit.*, s. 230 i przypis 19 na s. 293.

⁴¹ H. Bułhak, *op.cit.*, s. 263, 265 i n.

niechętnie przed kilku laty podobnej inicjatywie – warszawskie resorty cywilne⁴².

Rozpoczęte w ten sposób finansowe negocjacje prowadzono w następnych miesiącach na kilku frontach. W Paryżu działał na ich rzecz płk Łoyko, kontaktując się w imieniu polskich sfer wojskowych głównie z przedstawicielami francuskiego Ministerstwa Wojny. Równocześnie na terenie Ministerstwa Skarbu operował radca Stanisław Michalski, zaś rozmowy we francuskim MSZ prowadził z upoważnienia ambasadora Chłapowskiego radca Feliks Frankowski. Jak nierzadko bywa w takich przypadkach „wszyscy ci trzej panowie nie uzgadniali swoich posunięć, a nawet się dobrze nie informowali”. Dodatkowo sytuację komplikował ogólny brak wzajemnego zrozumienia między paryskim wojskowym attachatem i ambasadą. W ostatniej fazie polskiej akcji wzięli też udział szefowie Oddziału I Szt. Gł. gen. bryg. Józef Kordian-Zamorski i Oddziału II Szt. Gł. płk. dypl. Tadeusz Pełczyński oraz delegowany do Paryża (w charakterze przedstawiciela żywo zainteresowanego powołaniem paryskich rozmów Szefa Sztabu Głównego gen. Tadeusza Piskora) oficer Oddziału I Szt. Gł. mjr dypl. Tadeusz Zakrzewski⁴³.

Wzmoczony z końcem roku 1930 (i lepiej już teraz skoordynowany) wysiłek przyniósł efekt 18.02.1931 r., kiedy to podpisano w Paryżu aneks do konwencji z 28.08.1924 r. Do dyspozycji strony polskiej oddane zostało 100 mln franków francuskich z przywróconej tym samym IV raty udzielonego w roku 1924 kredytu. Rząd z Warszawy przeznaczyć miał uzyskane w ten sposób środki na zakupy materiałów użytku wojskowego we Francji, przeprowadzając niezbędne transakcje

⁴² H. Bułhak, op.cit., s. 269 i n.; CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.848, *Pismo L. 37/Z./tjn. attaché wojskowego i morskowego RP w Paryżu płk. dypl. Jerzego Bleszyńskiego do Szefa Sztabu Głównego z 14.03.1930 r.*; ibidem, *Pismo L. D.III.70/2/tjn./30 kierownika Ministerstwa Skarbu Ignacego Matuszewskiego do I wiceministra spraw wojskowych i Szefa Administracji Armii z 9.05.1930 r.*

⁴³ H. Bułhak, op.cit., s. 276 (mjr Zakrzewski błędnie występuje tam jako podpułkownik); CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.848, *List przedstawiciela Szefa SG w Paryżu mjr. dypl. Tadeusza Zakrzewskiego do Szefa Oddz. I Szt. Gł. [?] z 17.12.1930 r.*; ibidem, *List szefa Oddz. II Szt. Gł. płk Pełczyńskiego do [?] z 10.01.1931 r.*; ibidem, *List odręczny Szefa Oddz. I Szt. Gł. gen. Kordiana-Zamorskiego do Szefa Szt. Gł. z 10.01.1931 r.*

w większej części jeszcze w roku 1931. Całość pożyczki miała zostać spłacona do 31.12.1945 r.⁴⁴

Pierwsze projekty wykorzystania środków z odzyskanej IV raty francuskiego kredytu strona polska kreśliła jeszcze przed podpisaniem lutowego dokumentu. Stąd też już 28.02.1931 r. Sztab Główny mógł poinformować Departament Aeronautyki MSWojsk., „że z kredytu francuskiego zarezerwowana została dla potrzeb lotnictwa kwota 5 345 750 fr. fr.” Jednocześnie odpowiadającą tej sumie kwotę 1 874 092 zł z budżetu Departamentu Sztab Główny „zatrzymał do swej dyspozycji”⁴⁵.

Przyznane środki nie były wielkie – szczególnie w zestawieniu ze środkami z lat dwudziestych – a jednak ich pozyskanie stanowiło z punktu widzenia Departamentu Aeronautyki fakt niezwyklej wagi. Polskie lotnictwo wojskowe znajdowało się bowiem właśnie u progu decyzji o przełomowym wręcz znaczeniu – rozpoczęcia procesu przezbierania na zaprojektowane przez Z. Puławskiego nowoczesne płatowce myśliwskie o metalowej konstrukcji, co zmienić je miało w groźną siłę o sporej bojowej wartości, a płk. Rayskiego uwolnić od składania najzupełniej oficjalnych enuncjacji, że „wbrew twierdzeniom władz przełożonych [polskie] lotnictwo myśliwskie istnieje”⁴⁶. Problemem, który mógł planowaną operację, jeśli nie zniweczyć, to przynajmniej poważnie utrudnić i przesunąć w czasie, były jednak surowce.

⁴⁴ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.660, „*Avenant à la Convention conclue entre la France et la Pologne le 28 Aout 1924 pour régler l'attribution et le remboursement des avances consenties au Gouvernement Polonaise en execution de la Loi du 8 Janvier 1924*”, zał. Nr 1 k do pisma L. 900/31 Mob. Mat. Oddz. I Szt. Gł. do Departamentu Aeronautyki MSWojsk. z 28.02.1931 r., odpis; ibidem, sygn. I.303.3.659, niedatowana i niesygnowana „*Notatka realizacji IV transzy pożyczki materiałowej*”; AAN, Akta Instytutu Hoovera, MSZ 1919–1947, HJ/I/104, niesygnowane Pismo L. 20/31.P Ambasady RP w Paryżu do ministra spraw zagranicznych z 25.02.1931 r. W końcu 1931 r. przyszło natomiast stronie polskiej zrezygnować z planów nowej „wielkiej” pożyczki francuskiej – a przynajmniej odłożyć projekt na niezbyt wówczas określoną przyszłość. Zob. H. Bułhak, op.cit., s. 277 i n.

⁴⁵ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.300.3.665, odpis pisma L. 511/Mob.33 Kierownika Zaopatrzenia Aeronautyki płk. inż. Henryka Abczyńskiego do Szefa Szt. Gł. (Oddz. I Szt. Gł.) z 29.11.1933 r.

⁴⁶ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.779, *Protokół z konferencji Nr 5, odbytych w MSWojsk. dnia 28 i 31.07.1931 r. w sprawie przemysłu lotniczego*.

Sporą część masy płatowca PZL6, przewidzianego jako nowe wyposażenie eskadr myśliwskich, stanowiło bowiem aluminium i duraluminium, a więc materiały, które – wobec braku produkcji krajowej – należało pozyskać z importu. To zaś oznaczać musiało najpewniej wydatek dewiz – trudno dostępnych dla przemysłu II Rzeczypospolitej niemal zawsze, a szczególnie w warunkach finansowych perturbacji szczytowej fazy Wielkiego Kryzysu. Planowana, absolutnie niezbędna z punktu widzenia obronności państwa modernizacja mogła więc ulec poważnej zwłoce, a w krótszej perspektywie – okazać się wręcz niemożliwa do przeprowadzenia. Franki z IV transzy restytuowanej pożyczki dostarczały tymczasem eleganckiego rozwiązania „kwadratury aluminiowego koła”⁴⁷.

Dlatego też już w marcu 1931 r. Kierownik Zaopatrzenia Aeronautyki płk H. Abczyński skierował do attaché wojskowego RP w Paryżu plan wykorzystania przydzielonej Departamentowi Aeronautyki MSWojsk. kwoty, na pierwszym miejscu przesyłanej listy umieszczając „na 200 szt. płatowców P.6 dural.” o wartości 3 145 000 fr., uzupełniając wykaz o przeznaczone do tychże 200 płatowców rozruszniki (430 000 fr.), opony i dętki (110 000 fr.), koła elektonowe (160 000 fr.) i śmigła metalowe (1 500 000 fr.). Zestawiony w ten sposób plan lotniczych zakupów został następnie 31.03.1931 r. zatwierdzony przez Szefa Sztabu Głównego⁴⁸.

⁴⁷ W Polsce nie istniała huta aluminium – pozyskany z zagranicy surowiec przetwarzano w Dziedzicach, gdzie ulokowane były walcownie aluminium i duraluminium. Wedle wyliczeń konstruktora do budowy jednego egzemplarza płatowca wymienionego typu należało zużytkować około 220 kg aluminium i 440 kg duraluminium. Montowany jako napęd silnik Jupiter VIIF wymagał kolejnych 143,5 kg odlewów aluminiowych. Do tych ilości należało jeszcze doliczyć części zapasowe na remonty generalne (100% masy ogólnej dla płatowca – tj. łącznie 660 kg) i części do napraw bieżących (30% masy ogólnej płatowca – 132 kg). CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.694, *Notatka „Ilości aluminium i duraluminium potrzebnego 1/ do budowy 2/ na części zapasowe 3/ na remont 1 płatowca”, załącznik do L. 40/mob 1931 Oddz. I Szt. Gł. Równocześnie Oddz. I Szt. Gł. oceniał: „ze względu na to, że brak jest surowca aluminium w kraju, oraz, że Pan II Wiceminister nie jest skłonny do przyznania z budżetu normalnego odpowiednich kredytów na tworzenie zapasów aluminium, zamierzenie Dep. Aeron. jest uzasadnione” (CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.628, *Referat L. 801/mob/33 Oddz. I Szt. Gł. z 30.05.1933 r.*)*

⁴⁸ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.300.3.665, *Odpis pisma L. 511/Mob.33 płk. Abczyńskiego do Szefa Szt. Gł. z 29.11.1933 r.*; CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.659,

Realne wydatki zdominowane zostały przez dural w stopniu większym od pierwotnie zakładanego. Zablokowane zaś przy okazji kredytowo-budżetowej rozszady sumy z budżetu Departamentu Aeronautyki nie okazały się dla tego ostatniego całkiem stracone. W listopadzie 1933 r. płk Abczyński zwrócił się do Szefa Szt. Gł. by ten „z uwagi na wyjątkowo ciężką sytuację zaopatrzenia lotnictwa” zezwolił na wykorzystanie przypadającej mu do dyspozycji w myśl decyzji z 31.03.1931 r. części kwot z roku budżetowego 1933/34 (1 342 091,30 zł) „na dalszy zakup samolotów myśliwskich (P.7 – P.11) oraz części zamiennych do tych samolotów na powiększenie zapasu mob.” Wniosek ten, wsparty dodatkowo w połowie grudnia 1933 r. przez Oddział I Szt. Gł., został zaakceptowany. O znaczeniu dokonanych we Francji zakupów dla podjęcia w Polsce produkcji nowoczesnych, wykonanych w metalowej technologii płatowców myśliwskich świadczy fakt, że w zawartej na ich produkcję umowie Nr 127/30 odrębnie wyszczególnione zostały materiały, które na poczet tejże umowy wytwórnia PZL miała otrzymać z kredytu francuskiego⁴⁹.

Pismo L. 480/Mob.Og. zastępcy II wiceministra spraw wojskowych płk. Władysława Langnera wg rozdzielnika z 2.11.1931 r. Niedatowany dokument [najpewniej z roku 1933] przechowywany w CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.847 zawiera informację, że intencją Departamentu Aeronautyki było też ewentualne zużycie części kredytu „na rozwinięcie odlewu i rafinerji aluminj. w kraju”. Zamysł taki potwierdza pismo L.127/mob.33 Szefa Departamentu Aeronautyki płk. Rayskiego do Szefa Szt. Gł. oraz I i II wiceministra z spraw wojskowych z początków marca 1933 r. (CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.776). Pierwotnie Departament Aeronautyki zamierzał całą uzyskaną kwotę przeznaczyć na zakup aluminium i duraluminium we Francji. Od projektu odstąpiono nie chcąc uniemożliwiać zakupów duralu z zakładów w Dziedzicach (CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.659, Odpis pisma L. 24/31.Mob Kierownika Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Aeronautyki płk. H. Abczyńskiego do Szefa Dep. Aeronautyki z 13.03.1931 r.).

⁴⁹ CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.300.3.665, Odpis pisma L. 511/Mob.33 płk. Abczyńskiego do Szefa Szt. Gł. z 29.11.1933 r.; ibidem, Referat L. 2068/mob/33 Oddz. I Szt. Gł. z 13.12.1933 r. oraz notatka odręczna na koncepcie z 29.12.1933 r.; AAN, AW, A II/26/II, Pismo L.574/Tjn./Zak. kierownika Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Aeronautyki płk. Abczyńskiego do attaché wojskowego RP w Bukareszcie pplk. dypl. Romana Michałowskiego z 25.11.1931 r. Oddział I Szt. Gł. argumentował dodatkowo, że „w związku z projektowanym przebrojeniem eskadry myśliwskiej nocnej w płatowce myśliwskie, potrzeba będzie więcej płatowców tego typu, niż to przewidywał plan rozbudowy lotnictwa”. Ostatecznie kupiony dural kosztował 4 112 706,01 fr., rozruszniki – 212 459 fr., opony i dętki – 85 500 fr., a śmigła – 931 000 fr.

Niemal dwa lata później Szef Departamentu Aeronautyki otrzymał do dyspozycji jeszcze jeden, już stosunkowo niewielki zastrzyk finansowy pochodzący z wyczerpujących się już francuskich zasobów. Decyzją II wiceministra spraw wojskowych z 28.09.1935 r. przekazano mu „resztę z kwot zwolnionych przez rząd francuski z IV transzy materiałowego kredytu francuskiego” w wysokości 765 000 fr., wraz z zastrzeżeniem: „powyższą kwotę Pan II wiceminister przeznacza na zakup we Francji surowców do produkcji płatowców w kraju”. 22.02.1936 r. Kierownictwo Zaopatrzenia Aeronautyki skierowało do attaché wojskowego RP w Paryżu polecenie zakupu w paryskiej firmie Société de Duraluminium ostatniej już partii materiałów wykonanych z duralu. Całość zamówienia miała być zrealizowana do końca marca tegoż roku⁵⁰.

Gdy polskie lotnictwo wojskowe czyniło nad Sekwaną ostatnie zakupy na poczet „kredytu 400 milionów” w dyplomatycznych gabinetach podejmowano pierwsze rozmowy o kolejnej wielkiej pożyczce, której Republika Francuska miała by udzielić swej nadwiślańskiej sojusznicy. Latem – już po kryzysie wywołanym remilitaryzacją Nadrenii – rozmowy uległy intensyfikacji, prowadząc do finału w postaci umowy podpisanej w trakcie wizyty Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza w podparyskim zamku Rambouillet 6 września 1936 r. Zawarte porozumienie, formalnie potwierdzone przeprowadzoną 17.09 wymianą not, zostało następnie uzupełnione 26.09 dodatkowym protokołem. Ostatecznie Polska uzyskała francuskie kredyty w wysokości 2,6 mld franków, z czego 1 mld miał zostać przeznaczony na zakup we Francji materiału wojennego⁵¹.

Program polskich lotniczych zakupów złożony został w *Ministère de l'Air* przez attaché wojskowego RP w Paryżu płk. dypl. Wojciecha

⁵⁰ CAW, Oddz. II Szt. Gen., sygn. I.303.4.8039, *Odpis pisma L. 368/Mob.35 Kierownika Zaopatrzenia Aeronautyki płk inż. Czesława Filipowicza do attaché wojskowego RP w Paryżu z 3.10.1935 r.*; ibidem, sygn. I.303.4.4598, *Pismo L. 777-19/Zak. Kierownika Zaopatrzenia Aeronautyki, wz. ppłk. obs. inż. Michała Tłuchowskiego do attaché wojskowego RP w Paryżu z 22.02.1936 r.* Łącznie w lutym 1936 r. zamówiono we Francji 15,89 ton elementów z duraluminium.

⁵¹ H. Bułhak, *Polska – Francja. Z dziejów sojuszu 1933–1936*, Warszawa 2000, s. 76 i n., 137 i n.; P. Stawicki, *Pożyczka francuska z 1936 roku*, „Kwartalnik Historyczny”, R. XXIV (1967), nr 1, s. 49 i n.

Fydę dosłownie nazajutrz po podpisaniu ostatniego ze wzmiankowanych dokumentów. Dostarczona wówczas lista była następnie wielokrotnie zmieniana i uzupełniana. Gdy w lipcu 1939 r. zakończono jego realizację i przyszła pora na podsumowania – skonstatowano, że spośród 123 kontraktów zawartych w trakcie realizacji części materiałowej zakupów, lotnictwu przypadło 26, czyli 21% – ale aż 26,24% ogólnej wartości. Choć zarówno w trakcie zestawiania list przeznaczonych do nabycia materiału, jak i w trakcie zawierania samych transakcji usilnie starano się uniknąć powtórzenia uznanych za błędne dawnych rozwiązań – nie uniknięto nowych błędów. Przede wszystkim zaś – tylko niewielką część materiału zdążono wyekspediować do kraju przed wybuchem wojny. Sprzęt z przeprowadzonych zakupów nie został więc wykorzystany w trakcie wrześnieowej zawieruchy⁵².

W okresie istnienia II Rzeczypospolitej dwukrotnie podjęto próbę sformowania sił powietrznych, które – na miarę możliwości kraju – przeciwstawić by się mogły zagrożeniu ze strony potężnych sąsiadów. W obu próbach istotną rolę odegrały zaciągnięte we Francji zbrojeniowe kredyty oraz nabywany nad Sekwaną sprzęt. Pierwsza z tych inicjatyw okazała się podjęta przedwcześnie – i załamała się, gdy stało się jasne, że racjonalne przeprowadzenie zagranicznych zakupów, a następnie właściwe spożytkowanie zakupionego materiału przekracza możliwości finansowe i organizacyjne państwa. Majowy zamach stanu ostatecznie przekreślił plan, który faktycznie poniósł fiasko już kilka miesięcy wcześniej.

Po raz drugi podobny wysiłek podjęto – w odmiennych już okolicznościach – dekadę później. Choć starano się działać ostrożniej, unikając znanych – jak sądzono – pułapek, także i w tym przypadku nie osiągnięto zamierzonego celu.

Nie znaczy to jednak, że elity międzywojennego dwudziestolecia były niezdolne do racjonalnego zagospodarowania pozyskiwanych od francuskiego sojusznika środków. Kłam takiemu twierdzeniu zadaje wykorzystanie kwoty 5 345 750 franków, pochodzącej z restytuowanej

⁵² AAN, AW, A II/131, *Koncept pisma L. 163/tj/36 plk. Fydy do Szefa Sztabu Głównego z 9.10.1936 r.*; CAW, Oddz. I Szt. Gen., sygn. I.303.3.663, *Pismo plk. Fydy L. 316/tj. 39 z 17.07.1939 r.*

w lutym 1931 r. IV transzy uzyskanej z Francji pożyczki. Środki te odegrały bardzo istotną rolę w procesie uruchamiania produkcji niezwykle wówczas potrzebnych Rzeczypospolitej nowoczesnych płatowców myśliwskich, walnie przyczyniając się do uczynienia w ciągu następnych lat znaczonej białą-czerwoną szachownicą myśliwskich eskadr siłą budzącą respekt w całej niemal Europie. Niestety była to zdecydowanie najmniejsza część uzyskanych od nadsekwańskiej sojuszniczki sum. Niestety – w 1939 r. utworzone dzięki tym sumom eskadry były już przestarzałe.