Wojciech Mazur

POD WIATR

Francja i lotnictwo wojskowe II Rzeczypospolitej
1921-1938

Pod wiatr

Francja i lotnictwo wojskowe II Rzeczypospolitej (1921-1938)

SOCIETAS

seria pod redakcją
BOGDANA SZLACHTY

89

Wojciech Mazur

Pod wiatr

Francja i lotnictwo wojskowe II Rzeczypospolitej (1921-1938)

KSIĘGARNIA AKADEMICKA

Kraków

© Copyright by Wojciech Mazur, 2015

Recenzent:
dr hab. Piotr Biliński, prof. UJ

Opracowanie redakcyjne:
Ewa Popielarz

Projekt okładki:
Magda Dębicka

Na okładce wykorzystano fotografię ze zbiorów autora

Publikacja dofinansowana przez Instytut Studiów Międzykulturowych
Uniwersytetu Jagiellońskiego

ISBN 978-83-7638-657-7 (wersja papierowa)
ISBN 978-83-7638-658-4 (e-book)
DOI: 10.12797/9788376386577

KSIĘGARNIA AKADEMICKA
ul. św. Anny 6, 31-008 Kraków
tel./faks: 12 431 27 43, 12 421 13 87
e-mail: akademicka@akademicka.pl

Księgarnia internetowa:
www.akademicka.pl

Spis treści

Wstęp 7

Rozdział 1. We francuskim terminie (1921 – wiosna 1926) 13

Rozdział 2. Emancypacja (wiosna 1926 – lato 1929) 99

Rozdział 3. Na własnych skrzydłach (lato 1929 – lato 1936) 129

Rozdział 4. Lotnicze wiano Rambouillet (wiosna 1936 – jesień 1938) 191

Zakończenie 269

Bibliografia 273

Spis ilustracji 287

Spis map 289

Indeks nazwisk 291

Against the wind. France and the Air Force of the 2nd Polish Republic, 1921-1938 299

DOI: 10.12797/9788376386577.01

Wstęp

Polskie lotnictwo wojskowe, rówieśnik odrodzonej jesienią 1918 roku Rzeczypospolitej, narodziło się i rosło razem z nią. Jego dzieje jak klamrą spięły dwie wojny, w których przyszło mu zmierzyć się z wyzwaniem nad siły. W roku 1920 z zadania wywiązało się chlubnie, wyczerpane niemal do szczętu. Gdy niemal dwie dekady później, we wrześniu roku 1939, ponownie stanęło do boju, zwyciężyć nie mogło. Za granicę wywieść zdołało jednak najcenniejszy ze swoich zasobów – ludzi. Ci mieli walczyć nadal – aż do zwycięskiego finału.

To właśnie starcia obu wspomnianych konfliktów w największym stopniu przyciągały uwagę badaczy dziejów polskich skrzydeł. Okres pokojowej egzystencji nierzadko stanowi jedynie epilog analizy powietrznych działań wojny polsko-bolszewickiej czy – częściej jeszcze – preludium zapoczątkowanych na wrześniowym niebie walk z niemiecką Luftwaffe. Rzeczywistość lat 1921-1938 przedmiotem badań historyków lotnictwa stawała się wyraźne rzadziej[1]. Nawet jednak i w tych ostatnich przypadkach uwaga autorów skupiona była niemal bez wyjątku na wydarzeniach i procesach rozgrywających się na polskim gruncie – i polskim niebie[2].

Oddawana w ręce czytelnika książka stanowi propozycję zmiany tej optyki i spojrzenia na dwa pierwsze dziesięciolecia historii sił powietrznych spod biało-czerwo-

---

[1] Prace obejmujące całość okresu są przy tym stosunkowo nieliczne, a niekiedy też w części przynamniej przestarzałe. Zob.: R. Bartel et al., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Warszawa 1978; J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa 1989; H. Mordawski, *Polskie Lotnictwo Wojskowe 1920-1939. Od tryumfu do tragedii*, Wrocław 2011. Por. też: E. Malak, *Administrowanie w lotnictwie polskim 1926-1939 mieniem państwowym w warunkach postępu technicznego*, Toruń 2005.

[2] Próbę umieszczenia rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego w szerszym, międzynarodowym kontekście podjął K. Kłobuch w pracy *Geneza lotniczego września. Polska doktryna lotnicza i konstrukcje samolotów na tle wrogów i sojuszników, 1926-1939 r.* (Warszawa–Piekary Śląskie 2009). Realizacja podobnego zamysłu w pracy T. Pawłowskiego *Lotnictwo lat 30. XX wieku w Polsce i na świecie. Wybrane zagadnienia* (Warszawa 2011) zakończyła się częściowym jedynie powodzeniem, ze względu na fragmentaryczność zaprezentowanej analizy, niedostateczną podstawę źródłową i liczne błędy merytoryczne.

nej szachownicy z dystansu wyznaczanego przez oś polityczno-militarnego sojuszu Warszawy i Paryża.

Związane z funkcjonowaniem owego aliansu kwestie, kluczowe dla wielu zagadnień z dziejów II Rzeczypospolitej, niejednokrotnie bywały już przedmiotem badań. W tych ostatnich skupiano się jednak zazwyczaj albo na kreśleniu szerokiej panoramy międzysojuszniczych stosunków, w której na plan pierwszy wydobywane były wątki o generalnym, strategicznym znaczeniu, albo też na względnie wąskich studiach szczegółowych. W obu przypadkach problematyka współpracy lotniczej traktowana była marginalnie i zdawkowo lub wręcz zupełnie pomijana[3].

Stan ten był poniekąd zrozumiały. Pogłębiona refleksja na temat polityczno-wojskowej kooperacji obu państw przez dziesięciolecia utrudniana była przez ograniczenia związane z istnieniem „żelaznej kurtyny", barierą językową czy niedostatkiem środków finansowych. W tej sytuacji dziwić nie mogło, że wojskowe aspekty międzysojuszniczej współpracy częściej, choć też na stosunkowo niewielką skalę, podejmowali badacze znad Sekwany. I w ich jednak przypadku podstaw źródłowych dostarczały niemal bez reszty zasoby jednej tylko ze stron – mianowicie archiwa francuskie[4].

Wszystko to oznaczało poważne zubożenie powstających analiz. Zagadnienia lotnicze nie były bowiem w wojskowych kontaktach Francji i II Rzeczypospolitej

---

[3] P.S. Wandycz, *France and Her Eastern Allies 1919-1925. French-Czechoslovak-Polish Relations from the Paris Peace Conference to Locarno*, Minneapolis 1962; idem, *The Twilight of French Eastern Alliances, 1926-1936. French-Czechoslovak-Polish Relations from Locarno to the Remilitarization of the Rhineland*, Princeton 1988; J. Kukułka, *Francja a Polska po traktacie wersalskim (1919-1922)*, Warszawa 1970; J. Ciałowicz, *Polsko-francuski sojusz wojskowy 1921-1939*, Warszawa 1970; G.-H. Soutou, *L'alliance franco-polonaise (1925-1933) ou comment s'en débarrasser?*, „Revue d'Histoire Diplomatique" 1981, no. 2-3-4, s. 295 nn.; J. Łaptos, *Francuska opinia publiczna wobec spraw polskich w latach 1919-1925*, Wrocław 1983; P. Le Goyet, *France–Pologne 1919-1939. De l'amitié romantique à la méfiance réciproque*, Paris 1991; H. Bułhak, *Polska–Francja, z dziejów sojuszu 1922-1939*, cz. 1: *1922-1932*, Warszawa 1993; idem, *Polska–Francja, z dziejów sojuszu 1933-1936*, Warszawa 2000; M. Pasztor, *Polska w oczach francuskich kół rządowych w latach 1924-1939*, Warszawa 1999; C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne (1919-1939). Aspects économiques et implications politiques*, Lille 2001; I. Davion, *Mon voisin, cet ennemi. La politique de sécurité française face aux relations polono-tchécoslovaques entre 1919 et 1939*, Bruxelles 2009; F. Dessberg, *Le triangle impossible. Les relations franco-soviétiques et le facteur polonais dans les questions de sécurité en Europe (1924-1935)*, Bruxelles 2009.

[4] P. Griset, *La mission militaire française en Pologne. Industrie aéronautique et logique militaire*, „Revue Historique des Armées" 1987, no. 167, s. 93 nn.; T. Vivier, *L'aviation française en Pologne (janvier 1936 – septembre 1939)*, „Revue historique des Armées" 1993, no. 4, s. 60 nn.; P. Facon, *La mission militaire aéronautique en Pologne et la création de l'aéronautique polonaise dans les années vingt*, [w:] *Bâtir une nouvelle sécurité: la coopération militaire entre la France et les états d'Europe centrale et orientale de 1919 à 1929*, Château de Vincennes 2001, s. 561 nn. Zob. też: T. Krząstek, *Związki lotnictwa wojskowego Francji i Polski w latach 1918-1940*, [w:] *Lotnictwo polskie w okresie międzywojennym (materiały z sesji popularnonaukowej)*, Warszawa–Suwałki 1991, s. 153 nn. W tym ostatnim przypadku wykorzystane zostały jednak – na stosunkowo niewielką zresztą skalę – wyłącznie źródła polskie.

mało istotnym elementem. Przeciwnie – francuska pomoc w pierwszych latach niepodległości wręcz umożliwiła ostateczne ukonstytuowanie polskich sił powietrznych, następnie zaś nadała ich organizacji i doktrynie kształty, które zachowały one do końca międzywojennego dwudziestolecia. Finansowe wsparcie ze strony Paryża i napływający znad Sekwany lub produkowany w kraju na podstawie francuskich licencji sprzęt lotniczy w całym tym okresie odgrywały w rozwoju polskiego lotnictwa rolę kluczową. W miarę upływu czasu rosło także znaczenie lotnictwa dla kreślonych przez sztabowców obu państw planów wojskowej kooperacji na wypadek kolejnego europejskiego konfliktu. Siły powietrzne, początkowo w takich ustaleniach niemal nieobecne, od połowy lat 20. zaczęły być darzone coraz większą uwagą, dekadę później stając się wręcz jednym z kluczowych elementów uwzględnianych w międzysztabowych rozmowach.

Skonstatowana luka w dotychczasowym stanie wiedzy niewątpliwie więc powinna zostać wypełniona. Umożliwić to może lepsze zrozumienie zarówno wielu aspektów funkcjonowania sojuszu Francji i II Rzeczypospolitej oraz podejmowanych w jego ramach działań czy decyzji, jak i mechanizmów rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego. Umieszczenie zaś lotniczej problematyki w szerszym kontekście stosunków politycznych, militarnych, ekonomicznych czy finansowych ułatwić także winno ujrzenie w nowym świetle wielu kwestii z jej punktu widzenia pobocznych, ale dla innych, ważkich niekiedy zagadnień – często niepozbawionych znaczenia.

Próbę zmierzenia się z nakreślonym wyżej zadaniem stanowi właśnie niniejsza praca. Zaprezentowana w niej analiza objęła okres wyznaczony z jednej strony przez zakończenie walk wojny polsko-bolszewickiej, początki powojennej reorganizacji polskiego lotnictwa wojskowego oraz przeprowadzoną w pierwszych tygodniach roku 1921 formalizację polityczno-wojskowej współpracy Paryża i Warszawy, z drugiej – przez wydarzenia z jesieni 1938 roku, kiedy to konferencja monachijska oraz dokonana przez II RP aneksja Zaolzia stały się przyczyną najpoważniejszego z dotychczasowych kryzysu w stosunkach obu wymienionych stolic. Argumentować można, że – choć głęboki – kryzys ten został stosunkowo szybko przezwyciężony, nie może więc stanowić dostatecznie znaczącej cezury. Dodatkowy powód dla jej przyjęcia stanowiły jednak względy poniekąd techniczne. Lotnicze aspekty funkcjonowania sojuszu Warszawy i Paryża w roku 1939 wymagają bowiem zdaniem autora odrębnego omówienia – choćby z tej racji, że na kalkulacje i poczynania obu stolic coraz potężniej oddziaływał wówczas trzeci element zarysowującego się układu, z centrum ulokowanym nad Tamizą. Wydarzenia tego okresu staną się więc przedmiotem następnej, przygotowywanej już publikacji.

Zasadnicze treści książki oddawanej w ręce czytelnika uporządkowane zostały chronologicznie. Choć utrudni to być może w pewnym stopniu śledzenie niektórych wątków narracji, umożliwić powinno zarazem czytelne zobrazowanie zmiennej dynamiki francusko-polskiej lotniczej współpracy i charakterystykę poszczególnych jej etapów.

Publikację podzielono na cztery rozdziały. W pierwszym z nich, obemującym okres do wiosny roku 1926, zaprezentowana została analiza początkowej fazy

kształtowania się polskiego lotnictwa wojskowego oraz wpływu, jaki na ten proces wywierała obecność w Polsce Francuskiej Misji Wojskowej, a także finansowa, materiałowa i techniczna pomoc Francuzów. Rozdział drugi poświęcony został analizie wydarzeń ze stosunkowo krótkiego okresu, od maja 1926 roku do lata roku 1929, kiedy to w polityce względem francuskiego partnera ujawniły się i stopniowo nasilały tendencje emancypacyjne. Od lata 1929 roku były już one na tyle wyraźne, że zasadniczą część procesu emancypacji polskiego lotnictwa wojskowego spod francuskich wpływów można było uznać za zakończoną. Aż do połowy następnej dekady, nie zrywając łączności z sojusznikami z Paryża, miało ono podążać własną drogą, ostentacyjnie podkreślając samodzielność, a niekiedy wręcz wyższość względem partnera z zachodu. Tendencje tego okresu scharakteryzowane zostały w rozdziale trzecim.

Ostatni, czwarty rozdział pracy objął wydarzenia i procesy rozgrywające się od wiosny roku 1936 do schyłku roku 1938. Przedstawiono w nim wpływ udzielonej w ramach tzw. kredytu z Rambouillet francuskiej pomocy finansowej na realizację opracowanego latem 1936 roku programu modernizacji i rozbudowy sił powietrznych Rzeczypospolitej, a także krystalizację koncepcji wojennej współpracy obu aliantów oraz polityczno-militarne konsekwencje kryzysu z jesieni 1938 roku dla lotniczych aspektów kooperacji Paryża i Warszawy.

Konieczność zachowania klarownej i możliwie spójnej narracji spowodowała, że wiele zagadnień szczegółowych autor zmuszony był przedstawić jedynie szkicowo. Niektóre uzupełniające informacje zostały umieszczone w przypisach, wiele jednak wątków będzie można rozwinąć dopiero w kolejnych publikacjach. Część z nich opracować planuje sam autor, być może jednak badania nad zapoczątkowaną przezeń problematyką podjąć zechcą i inni badacze. Pomocne winny tu być wskazówki zawarte w przypisach źródłowych, które w tym celu nieco rozbudowano.

W pracach związanych z funkcjonowaniem polsko-francuskiego aliansu trudno nie zostać dłużnikiem wybitnych znawców tej problematyki, jak Henryk Bułhak czy Piotr S. Wandycz. Także i autor do zaciągnięcia takich długów zasadnie musi się przyznać. Skonstatowane już wyżej względne ubóstwo literatury poświęconej zagadnieniom dla tematu pracy zasadniczym spowodowało jednak, że większość ustaleń zmuszony był oprzeć na materiałach zebranych w trakcie własnej archiwalnej kwerendy. Wielu użytecznych informacji dostarczyły mu badania prowadzone w archiwach krajowych – przede wszystkim Archiwum Akt Nowych oraz Centralnym Archiwum Wojskowym. Od roku 2012 poszukiwania źródłowe prowadził autor także w placówkach zagranicznych, stopniowo zapoznając się z niezwykle interesującymi materiałami z Château de Vincennes (Service historique de la Défense – Département de l'Armée de Terre, Département de l'Armée de l'Air), Archives des Affaires Étrangères z podparyskiego La Courneuve oraz ulokowanego w Savigny-le-Temple – Centre des Archives Économiques et Financières. Cenne dane pozwoliła mu też zebrać kwerenda podjęta w archiwum londyńskiego Instytutu Polskiego i Muzeum im. generała Władysława Sikorskiego. Niezwykle obfity plon przyniosły prace podjęte w The National Archives z Kew pod Londynem – okazało się jednak, że zdecydowana większość pozyskanych tam użytecznych dla podjętej tematyki ma-

teriałów dotyczy wydarzeń z roku 1939, zostanie więc wykorzystana dopiero w kolejnej publikacji.

Uzupełniający natomiast charakter miały w założeniu poszukiwania przeprowadzone w archiwach włoskich: Archivio Storico Diplomatico oraz Archivio Centrale dello Stato. Niemniej jednak także i tam natknął się autor na materiały, które pozwoliły mu lepiej zrozumieć niektóre kwestie szczegółowe. Podobny efekt przyniosła wizyta w podparyskim kompleksie Archives Nationales (Pierrefitte-sur-Seine).

W ograniczonym jedynie stopniu kwerendą udało się objąć zasoby archiwów z obszaru Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Uwzględniono w niej jedynie przechowywane w Archiwum Akt Nowych kopie materiałów z Archiwum Instytutu Hoovera Uniwersytetu Stanforda oraz dostępną *online* część zbiorów nowojorskiego Instytutu Józefa Piłsudskiego w Ameryce.

Oddawana w ręce czytelnika książka jest pierwszą z cyklu kilku zamierzonych przez autora publikacji, które poświęcone zostaną różnym aspektom międzynarodowej aktywności lotnictwa wojskowego i przemysłu lotniczego II Rzeczypospolitej. Stanowią one plon jego badawczych zainteresowań – ale też, jak już wyżej podkreślono, wypełnić mają istotną lukę w dotychczasowej literaturze. Autor dołożył starań, by analizowaną problematykę przedstawić nie tylko kompetentnie, ale i interesująco. Zdaje sobie sprawę, że efekt jego wysiłków spotkać się może zarówno z aprobatą, jak i z krytyką. Za jedną i drugą z góry dziękuje. Liczy, że uda mu się uniknąć najgorszej z możliwych reakcji – milczenia.

DOI: 10.12797/9788376386577.02

Rozdział 1

We francuskim terminie (1921 – wiosna 1926)

Twierdzenie, że lotnictwo II Rzeczypospolitej było tworem francuskim, uznać by trzeba za poważne uproszczenie daleko bardziej złożonej rzeczywistości. A jednak – trudno mieć wątpliwości, że to właśnie Francuzi wywarli na jego rozwój wpływ największy, w każdym razie w pierwszych, decydujących latach. Choć bowiem odradzające się państwo zalążki sił powietrznych posiadało już w momencie sięgania po niepodległość, to byt owych pierwocin wojskowej aeronautyki wciąż pozostawał niepewny i kruchy. Okrzepnąć nowej broni pozwoliło dopiero przybycie znad Sekwany wiosną 1919 r. eskadr dowodzonej przez gen. Józefa Hallera Armii Polskiej we Francji, a także jednostek zaplecza i kompletnie wyposażonej szkoły pilotów[1].

Francuski był w tym okresie nie tylko sprzęt i wyposażenie, ale i ogromna większość personelu – pilotów, obserwatorów, oficerów technicznych, mechaników, instruktorów czy wreszcie – dowódców[2]. I z braku odpowiednio przeszkolonych

---

[1] Service historique de la Défense – Département de l'Armée de l'Air (Vincennes) [dalej: SHD-DAA], 1 A 193/2, pismo No. 1094/-1814 szefa Mission Militaire Franco-Polonaise w Ministère de la Guerre gen. Louisa Archinarda do ministra wojny z 17 II 1918 i in. dok.; Archiwum Akt Nowych (Warszawa) [dalej: AAN], Komitet Narodowy Polski w Paryżu, 376, pismo No. 3711-1./4972 gen. Archinarda do przewodniczącego Komitetu Narodowego Polskiego w Paryżu z 13 VI 1918 r. i nast. dok. Por. też: *Francuska Szkoła Pilotów, 1919-1920. Historia szkoły, organizacja, działalność w świetle cyfr*, Bydgoszcz 1921, s. 3 n.; *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, red. M. Romeyki, Warszawa 1933, s. 68 n., 95 nn.; S. Abżółtowski, *Powstanie lotnictwa Armji Polskiej we Francji*, „Przegląd Lotniczy" R. 3, 1930, nr 1, s. 11 nn.; T. Krząstek, *op. cit.*, s. 153 n.; T.J. Kopański, *16 (39-a) Eskadra Wywiadowcza 1919-1920*, Warszawa 1994, s. 7 nn.; idem, *Lotnictwo polskie 1918-1921*, [w:] *90 lat Polskiego Lotnictwa Wojskowego – wyzwania przyszłości*, Dęblin 2008, s. 10 n.; H. Mordawski, *Polskie Lotnictwo Wojskowe 1918-1920. Narodziny i walka*, Wrocław 2009, s. 80 nn. Przeważająca część cytowanych źródeł niedrukowanych nie ma paginacji, dlatego we wszystkich przywoływanych dokumentach autor zrezygnowal z jej podawania.

[2] Tak np. wedle stanu na 15 V 1920 r. w Niższej Szkole Pilotów w Warszawie (do 15 II 1920 r. – Francuskiej Szkole Pilotów) kadra instruktorska składała się z 12 Francuzów i 1 instruktora pol-

polskich specjalistów taki stan miał się utrzymać przez co najmniej kilka następnych miesięcy[3]. Aż do września 1919 r. we francuskich rękach pozostawała też komenda. Choć bowiem pełniący dotychczas funkcję dowódcy Lotnictwa Armii ppłk pil. François de Vergnette[4] po przybyciu do Polski objął stanowisko szefa Francuskiej Misji Lotniczej w Warszawie, to jednak zachował zwierzchność nad Hallerowskimi eskadrami[5]. W okresie między 14 czerwca a 14 sierpnia 1919 r. przyszło mu także pełnić funcję szefa Oddziału IIIB Lotnictwa Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego, tj. szefa polskiego lotnictwa polowego[6].

Jesienią 1919 r. przybysze z Francji zaczęli powracać do ojczyzny. Część z nich jednak pozostała czasowo nad Wisłą, biorąc udział w walkach polsko-bolszewickich. Francuscy instruktorzy i doradcy obecni byli w polskim lotnictwie aż do zakończenia tego ostatniego konfliktu, pobyt niektórych z nich przedłużył się nawet do roku 1922[7].

---

skiego – który właśnie poprosił o przeniesienie, „uważając się za niezdolnego do tego ciężkiego rodzaju służby". Wśród mechaników proporcje obu nacji wyrażały się stosunkiem 37:20 na rzecz przybyszów znad Sekwany. Wszystkie użytkowane samoloty były produkcji francuskiej. Instytut Józefa Piłsudskiego w Ameryce (Nowy Jork) [dalej – IJPA], Adiutantura Generalna Naczelnego Wodza, 701/2/9, niesygnowany „Raport o stanie Niższej Szkoły Pilotów w Warszawie" z 17 V 1920 r.

[3] Decyzję w sprawie „przeformowania eskadr lotniczych utworzonych we Francji i przybyłych z Armją gen. Hallera […] na jednostki [o] tylko polskiej obsadzie personelu" podjęto w porozumieniu ze stroną francuską dopiero we wrześniu 1919 r. Polonizacja była jednak niepełna, z braku rodzimych kadr obejmując głównie stanowiska dowódcze i część personelu. W szkolnictwie proces ten przeprowadzony został jeszcze później – np. w Niższej Szkole Pilotów likwidacja francuskiego dowództwa nastąpiła dopiero z początkiem sierpnia 1920 r., ale funkcje doradcze i część stanowisk instruktorskich Francuzi zachowali jeszcze przez kilka miesięcy. Centralne Archiwum Wojskowe (Warszawa-Rembertów) [dalej: CAW], Inspektorat Wojsk Lotniczych Ministerstwa Spraw Wojskowych, I.300.39.27, odpis pisma L. 271/III.b szefa Sztabu Generalnego płk. Stanisława Hallera do Inspektoratu Wojsk Lotniczych MSWojsk. z 26 IX 1919 r.; *Francuska Szkoła Pilotów…*, s. 6 – tam też na s. 9 n. zestawienie nazwisk pierwotnej, francuskiej kadry szkoły.

[4] Carl Marie François hrabia de Vergnette de Lamotte.

[5] SHD-DAA, 1 A 193/2, kopia pisma No. 1409 l'aide-major général, inspecteur général de l'aéronautique gen. Marie-Charles'a Duvala wg rozdzielnika z 2 III 1919 r. i in. dok.; T.J. Kopański, *Lotnictwo polskie…*, s. 10 nn. oraz przypisy 23 i 42 ze s. 19; *Francuska Szkoła Pilotów…*, s. 4 n.

[6] R. Czarnecka, *Organizacja Sztabu Generalnego WP (Naczelnego Dowództwa WP) w latach 1918-1921*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej" 2003, nr 26, s. 232.

[7] T.J. Kopański, *Lotnictwo polskie…*, s. 13. Wspomniany autor liczbę Francuzów w polskim lotnictwie wojskowym tego okresu oszacował na 100 pilotów i 40 obserwatorów oraz około 400-500 przedstawicieli personelu pomocniczego (*ibidem*). Większość z nich nad Wisłę przybyła z Armią gen. Hallera. Liczba lotników w szeregach Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce nie była natomiast wysoka. Uzgodniony 17 IV 1919 r. kontrakt misji skład jej Dyrekcji Lotnictwa określał na 5 oficerów, kolejnych 4 lokując bezpośrednio w służbie lotniczej. Wedle danych na 20 VIII 1919 r. pozostająca wciąż jeszcze we Francji grupa podkomendnych „szefa Francuskiej Misji Lotniczej w Polsce" liczyła 8 oficerów (3 pilotów, 3 obserwatorów, 2 „innych") oraz 31 żołnierzy w niższych rangach (3 pilotów, 1 obserwatora, 22 mechaników, 3 sekretarzy, 1 o „innym" statusie). Wstępnie ustalone późną wiosną 1921 r. propozycje redukcji FMW przewidywały, że w okresie między 31 VII 1921 r. a listopadem 1922 r. liczba jej oficerów-lotników w szkolnictwie zmniejszona

Wyjazdy Francuzów nie oznaczały bynajmniej kurczenia się wpływów Paryża. 19 lutego 1921 r. Francję i Rzeczpospolitą połączyła umowa o politycznej współpracy oraz konwencja wojskowa[8]. Zapisy obu dokumentów stanowić odtąd miały podstawę sojuszu obu państw, wymuszając wręcz ściślejszą ich kooperację. Znalazło to wyraz także na płaszczyźnie kontaktów lotniczych, o których zacieśnienie od początków swego istnienia zabiegała francuska misja lotnicza. Realizacji jej zamysłów sprzyjała także logika wydarzeń. Polska armia traciła zwolna charakter struktury zorganizowanej naprędce, tymczasowej, w której siłą rzeczy istotną rolę odgrywały wyszkolenie, regulaminy czy nawyki wpojone w trakcie dotychczasowej służby – nader często w armiach zaborców. Postępująca unifikacja wymagała jednolitego, możliwie uniwersalnego wzorca. A tym w sposób dość oczywisty stawał się wzorzec francuski. Fakt ten sankcjonowały decyzje wojskowego kierownictwa[9].

Wszystko to nieuchronnie prowadzić musiało do ugruntowywania i poszerzania wpływów, jakie w lotnictwie wojskowym Rzeczypospolitej niemal od jego zarania posiadały francuskie regulaminy i rozwiązania organizacyjne[10], francuskie metody

---

zostanie stopniowo z 5 do 3, a w Dyrekcji Lotnictwa z 9 do 3. Ostatecznie nowy kontrakt FMW (z 1 XII 1921 r.) w szkołach lotniczych pozostawiał 7 francuskich oficerów, 6 zaś kierował do Departamentu Lotnictwa MSWojsk. Service historique de la Défense – Département de l'Armée de Terre (Vincennes) [dalej: SHD-DAT], 5 N 190, telegram przychodzący No. 87400.S komendanta Francuskiej Misji Lotniczej w Polsce do ministra wojny z 18 VIII 1919 r.; 7 N 3034, kopia pisma No. 9.324-2/II-S.M za ministra wojny i z jego rozkazu szefa Sztabu Generalnego (*état-major de l'Armée* – EMA) gen. Edmonda Buata do przewodniczącego Sojuszniczego Komitetu Wojskowego marszałka Ferdynanda Focha z 4 VII 1921 r. z zał.; T. Schramm, *Francuskie misje wojskowe w państwach Europy Środkowej, 1919-1938*, Poznań 1987, s. 24, 91 n.

[8] W kwestii jej negocjacji, kolejnych projektów oraz literatury przedmiotu zob.: H. Bułhak, *Wokół konwencji wojskowej polsko-francuskiej z 1921 roku*, [w:] *Ku Niepodległej. Ścieżki polskie i francuskie 1795-1918*, red. M. Willaume, Lublin 2005, s. 537 nn.

[9] „Tam, gdzie brak własnych do świadczeń, należy je czerpać od zasobnych w praktykę wojenną sprzymierzeńców. […] Zwracam uwagę wszystkich Departamentów, Odziałów i Dowództw na konieczność cisłej współpracy z Misją Francuską i jej organami" – stwierdzał w datowanym 15 XII 1920 r. piśmie L. 8039/noBPf minister spraw wojskowych, gen. por. Kazimierz Sosnkowski (IJPA, Adiutantura Generalna Naczelnego Wodza, 701/2/12, odpis pisma gen. Sosnkowskiego do Adiutantury Generalnej [Naczelnego Wodza] z 15 XII 1920 r.).

[10] W datowanym 10 IV 1920 r. piśmie No. 594 EM do ministra wojny i przewodniczącego Sojuszniczego Komitetu Wojskowego w Wersalu szef Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce gen. Paul Henrys informował: „służby polskiej Aeronautyki prawie całkowicie przyjęły francuskie propozycje względem: ogólnej organizacji lotnictwa w czasie pokoju, organizacji Dowództwa Lotnictwa i Kwatery Głównej, organizacji lotnictwa w armiach, programu zaopatrzenia lotnictwa, budżetu programu zaopatrzenia. Obecnie są dyskutowane: adaptacja na potrzeby polskiej aeronautyki regulaminów francuskich, utworzenie Szkoły Dowódców Jednostek i Szkoły Fotografii" (kopia pisma: Ministère des Affaires étrangères, Archives diplomatiques (La Courneuve) [dalej: AD], Correspondance Politique et Commerciale 1914-1940 [dalej: CPC 1914-40], Europe 1918-1929 [dalej: EU 18-29], Pologne 20). Z kolei w podsumowującej działalność Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce niedatowanej „Note sur le rôle de la Mission Française en Pologne (Avril 1919 – Octobre 1920)" stwierdzano z dumą, acz nie bez pewnej przesady: „Aeronautyka. Wszystkie francuskie propozycje dotyczące organizacji, dowodzenia, regulaminów zostały przyjęte"

szkolenia[11] czy nawet – francuska terminologia wojskowa i techniczna, wprost lub w postaci czytelnych zwykle zapożyczeń implementowane nad Wisłą[12]. Trudno się temu dziwić, skoro podstawą owych regulaminów czy organizacyjnych schematów były często projekty przedkładane przez przybyłych znad Sekwany doradców[13],

(SHD-DAT, 7 N 3009, dokument niesygnowany). W podobnym raporcie za okres od października 1920 r. do października 1921 r. szef FMW gen. Henri Niessel uskarżał się na nikłe efekty podjętych przez jego oficerów-lotników prac, utyskując na rozproszenie (wbrew francuskim radom) jednostek lotniczych po całym terytorium kraju oraz „niestabilność dowództwa, ogólną niekompetencję i brak dyscypliny". Jednocześnie wymieniał zagadnienia z zakresu lotnictwa, na które Francuzi położyli szczególny nacisk (reorganizacja Departamentu Żeglugi Powietrznej, organizacja zaplecza – służb technicznych, warsztatów, magazynów, zaopatrzenia) oraz zadania bieżące i przyszłe (organizacja służb fabrykacji lotniczej, organizacja kontroli warsztatów wojskowych i cywilnych wytwórni, organizacja w Ministerstwie biura lotnictwa cywilnego – szkolenie personelu lotnictwa, w perspektywie – organizacja lotnictwa w czasie wojny). SHD-DAT, 7 N 2990, kopia bez numeru kancelaryjnego raportu gen. Niessela z [?] XI 1921 r. Zob. też: P. Facon, *La mission militaire…*, s. 562 n.; A. Przedpełski, *Lotnictwo w myśli wojskowej II Rzeczypospolitej*, Toruń 2001, s. 48 n. i s. 51 nn. oraz zał. nr 5 ze s. 166; T. Kmiecik, *Węzłowe problemy wykorzystania lotnictwa w przyszłej wojnie w polskiej myśli lotniczej lat 1919-1939*, „Słupskie Studia Historyczne" 2003, nr 10, s. 135. Jeśli nie zaznaczono inaczej, wszystkie cytowane w tekście przekłady z języka francuskiego są autorstwa Agnieszki i Wojciecha Mazurów.

[11] FMW informowała, że pięć szkół lotniczych wyposażonych w aparaty francuskie dostarczyło od maja 1919 r. do października 1920 r. 160 pilotów, 80 obserwatorów, 40 specjalistów fotografii lotniczej i 70 mechaników lotniczych. Z kolei w okresie od listopada 1920 r. do 1 V 1921 r. prowadzone przez francuskich instruktorów kursy ukończyło 197 oficerów i podoficerów polskich sił powietrznych (SHD-DAT, 7 N 2988, pismo No. 23 o/3 gen. Niessela do ministra wojny w Paryżu, szefa Komitetu Sojuszniczego w Wersalu marszałka Focha i ministra spraw zagranicznych w Warszawie z 24 V 1921 r.; 7 N 3009, niedatowana i niesygnowana „Note sur le rôle de la Mission Française en Pologne (Avril 1919 – Octobre 1920)"). Zob.: Z. Fijałkowski, *Kształcenie kadr polskiego Lotnictwa Wojskowego w polskich i zagranicznych uczelniach wojskowych do 1926 r.*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej" 2002, nr 25, s. 48 n.

[12] Wśród pierwszych słowników lotniczych z okresu II Rzeczypospolitej znalazły się też słowniki niemiecko-polskie. Jednak słownictwo lotnicze przyjęte w ramach sił zbrojnych, ustalone przez Centralną Komisję Słownictwa Wojskowego i zatwierdzone formalnie rozkazem Ministra Spraw Wojskowych W.I.N.W. 5185 („Dziennik Rozkazów" R. 4, 1921, no. 46, 22 XI 1921, poz. 828) opracowywane było we współpracy z Francuską Misją Wojskową. Zob.: A. Cieślik, *Pierwsze polskie słowniki lotnicze*, [w:] *Środkowoeuropejskie dziedzictwo lotnicze*, Kraków 2005, s. 94 nn. oraz A. Przedpełski, *op. cit.*, s. 50 – gdzie znaleźć można przykłady zapożyczeń z francuskiej terminologii lotniczej.

[13] Wpływ francuski wywierany był w formie dość subtelnej. „Mam zaszczyt przesłać Panu trzy projekty traktujące szczegółowo organizację następujących spraw, które mi się wydają pilne do wprowadzenia: schemat organizacji ogólnej pułku lotniczego, rola i funkcjonowanie kadry dyonu zapasowego, organizacja wyszkolenia oficerów. Myśl przewodnia tych not jest w zupełności zgodna z obecnym regulaminem Armji polskiej. Poruszone kwestje są już w trakcie organizacji, lub nawet zdecydowane w 1 Pułku. Były one już badane przez Pułkownika D-cy […] wraz z mymi oficerami. Sądzę że inne pułki powinny też korzystać z prac wykonanych w Warszawie ze współudziałem FMW. […] Będę Panu wdzięczny za powiadomienie mnie, czy podziela Pan ten podgląd i czy wyśle Pan te projekty pułkom" – pisał w marcu 1922 r. Dyrektor Lotnictwa FMW mjr Marcel Têtu do szefa Departamentu IV Żeglugi Powietrznej MSWojsk. płk. Aleksandra Wańkowicza,

w szkołach znaczącą pozycję zajmowali oficerowie francuscy[14], prowadzone tam zajęcia odwoływały się zaś do francuskich doświadczeń z okresu Wielkiej Wojny, omawianych zresztą i ćwiczonych nierzadko w języku Moliera[15].

Oczywiście – wpływ francuski sięgał też najzupełniej materialnych podstaw lotniczej rzeczywistości. Wśród samolotów, które w latach 1918-1924 zasiliły polskie siły powietrzne, najliczniejszą grupę stanowiły aparaty przejęte z rąk zaborców. Jednak w przypadku maszyn nabytych drogą kupna zdecydowanie dominował sprzęt francuski (486 samolotów, tj. 20,5% ogółu użytkowanych)[16], wyraźnie dystansując ilościowo materiał z dostaw krajowych (203 samoloty; 9,4%), włoskich (178 samolotów;

---

do korespondencji załączając dokumenty sporządzone w języku francuskim (CAW, Dowództwo Lotnictwa MSWojsk. [dalej: DL MSWojsk.], I.300.38.18, pismo L. 236/P mjr. Marcela Têtu z 28 III 1922 r.). Zob. też: ibidem, pismo No. 723/P szefa Służby Lotniczej przy FMW mjr. Têtu do szefa Dep. IV MSWojsk. gen. G. Macewicza z 17 XI 1922 r., przesłane „w odpowiedzi na rozkaz 8194 Departamentu IV, co do którego zasięga Pan mojej opinii".

[14] W piśmie No. 594 z 10 IV 1920 r. gen. Henrys przytoczył następujące dane: szkoła pilotażu w Warszawie, następnie w Dęblinie (Francuska Szkoła Pilotów) – 20 instruktorów francuskich, wyszkolono 73 uczniów; szkoła „transformacyjna" (zaawansowanego pilotażu – Wyższa Szkoła Pilotów) w Poznaniu-Ławicy – 6 instruktorów francuskich; szkoła obserwatorów lotniczych w Toruniu (Oficerska Szkoła Obserwatorów Lotniczych, uprzednio w Warszawie) – 5 instruktorów francuskich, 60 uczniów wyszkolonych w dwóch seriach, trzecia seria w trakcie szkolenia; szkoła fotografii lotniczej w Krakowie – 2 instruktorów francuskich, między lipcem a wrześniem 1919 r. wyszkolono 40 uczniów; kurs mechaników lotniczych – niedawno otwarty, wyszkolenie 70 żołnierzy w obsłudze francuskich płatowców i silników (AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 20). W grudniu 1920 r. zaangażowanie instruktorów francuskich w polskich szkołach lotniczych przedstawiało się następująco: Poznań-Ławica – Wyższa Szkoła Pilotów: 1 oficer i 2 podoficerów; Bydgoszcz – Niższa Szkoła Pilotów: 1 oficer i 2 podoficerów, 50 uczniów; Toruń – kurs obserwatorów: 1 oficer, 16 uczniów; kurs dowódców dywizjonów i eskadr, kurs mechaników: 1 oficer, 16 uczniów (SHD-DAT, 7 N 2991, zestawienie „Écoles et courses fonctionnant actuellement" z 21 XII 1920 r.). Wiosną 1922 r. w szkole pilotażu w Grudziądzu i Bydgoszczy zaanagażowany był mjr Robert de Chivré, w toruńskiej szkole obserwatorów – mjr Artur Olivain i kpt. Aimé Dasque, pracą w szkole mechaników lotniczych zajmował się por. Edmund de Gavardie (SHD-DAT, 7 N 2992, kopia zestawienia „Organization de l'Instruction à la date du 1-er Mai 1922" dyrektora szkolenia FMW w Polsce płk. Eugène'a Troussona z 2 VI 1922 r.; A. Przedpełski, *op. cit.*, s. 51; H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1918-1920…*, s. 102 nn.).

[15] CAW, Wyższa Szkoła Wojenna, I.340.1.391, wykład kpt. Marcela Floureta „Rola Aeronautyki – sprzęt i organizacja" dla I rocznika (1921/22) Szkoły Sztabu Generalnego; I.340.1.470 – materiały do ćwiczeń WSWoj. z okresu: IV 1922 – 1939; SHD-DAT, 7 N 2988, „Rapport du colonel [Louis] Faury, Directeur des Cours de l'École d'État-Major Polonaise, sur la promotion d'officiers brevets 1920-1921" No. 33/EG z 15 IX 1921 r. i in. dok.; 7 N 2992, „Rapport d'ensemble sur le développement de l'influence militaire française en Pologne" No. 294. /EM/ szefa FMW w Polsce gen. Charlesa Duponta z 25 I 1922 r. dla ministra wojny; kopia niesygnowanej notatki „Pologne" z 7 II 1922 r. dot. rezultatów pracy Sekcji Lotniczej FMW i in. dok.; P. Facon, *La mission militaire…*, s. 563; T. Schramm, *op. cit.*, *passim*.

[16] Wykorzystanie tego sprzętu w prowadzonych przez polskie lotnictwo wojskowe działaniach wojennych z lat 1919-1920 przedstawili M. Kabatek, R. Kuczyński w tekście *Les avions français dans la Pologne en guerre (1919-1920)*, opublikowanym w czasopiśmie „Avions" (2012, no. 190, s. 72 nn. oraz 2013, no. 192, s. 72 nn.).

niespełna 8,1%) czy brytyjskich (141 samolotów; 6,5%)[17]. Tylko do dnia 21 listopada 1921 r. rezydująca w Paryżu od wiosny roku 1919 Polska Misja Wojskowa Zakupów (PMWZ)[18] nabyła nad Sekwaną dla polskiego lotnictwa wojskowego w ramach zakupów gotówkowych materiał o ogólnej wartości 5 656 765,53 franków francuskich (*franc français* – fr. frs.), rezerwując kolejne 12 mln fr. frs. na transakcje zawierane w związku z przyznanym Rzeczypospolitej rządowym kredytem w wysokości 425 mln fr. frs. (zob. tab. 1)[19]. Do sum tych należało doliczyć m.in. wcześniejsze

[17] A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce, 1918-1924*, Warszawa 1997, s. 10 . Jeszcze jednak w końcu roku 1922 w polskim lotnictwie wojskowym dominował sprzęt proweniencji niemieckiej – takie pochodzenie miały 453 z 1040 posiadanych samolotów, podczas gdy maszyn francuskich było tylko 296 (SHD-DAT, 7 N 2996, „Rapport de fin d'Année 1922" FMW w Polsce z 5 I 1923 r.). Francuscy przedstawiciele nad Wisłą niemal od początku swej działalności wyrażali obawy, że w dziedzinie zaopatrywania Polski w sprzęt lotniczy przewagę zyskać mogą dostawcy włoscy lub brytyjscy. SHD-DAT, 5 N 190, telegram szyfrowy No. 4655 szefa FMW w Polsce do Biura Słowiańskiego Ministerstwa Wojny z 13 IX 1919 r.

[18] Instrukcja dla misji (określonej jako Polska Misja Wojskowa) wydana została przez MSWojsk. 6 III 1919 r. Jej członków powołał Naczelnik Państwa Józef Piłsudski dekretem z 1 IV 1919 r., na czele stawiając gen. Jana Romera. Sprawy zakupów materiału lotniczego nadzorował początkowo por. inż. Michał Tłuchowski, a następnie mjr Marian Gaweł oraz (w okresie od 12 IV 1920 r. do 19 IV 1921 r.) kpt. Jerzy Borejsza. Z dniem 1 IV 1921 r. ówczesny szef PMWZ gen. Józef Pomiankowski został szefem Polskiej Misji Wojskowej (PMW) we Francji, zaś stanowisko szefa PMWZ objął płk inż. Aleksander Otton Łoyko-Rędziejowski, jednocześnie szef Biura Zakupów PMW. 1 XII 1921 r. PMW we Francji została rozwiązana, a jej funkcje przejęły – Placówka Attaché Wojskowego oraz pozostająca pod kierownictwem płk. Łoyki Polska Misja [Wojskowa] Zakupów (PMWZ). SHD-DAT, 7 N 3006, odpis bez numeru kancelaryjnego pisma szefa Polskiej Misji Wojskowej we Francji gen. J. Pomiankowskiego do szefa Oddziału II Sztabu Generalnego Armii płk. Fourniera [?] z 26 IV 1921 r. i nast. dok.; AAN, Ministerstwo Spraw Zagranicznych [dalej: MSZ], m-film B 19974, „Instrukcja dla Polskiej Misji Wojskowej [we Francji]" L. D.O.111 MSWojsk. z 6 III 1919 r. i in. dok.; m-film B 19980, pismo No. 104022/II Inf.I.A ministra spraw wojskowych gen. Sosnkowskiego wg rozdzielnika z 22 XI 1921 r. i in. dok.; CAW, Biuro Administracji Armii MSWojsk. [dalej: BAA MSWojsk.], I.300.54.112, korespondencja z lat 1921-1924 w sprawie funkcjonowania PMWZ; K. Sandomierski, *Polska Misja Wojskowa Zakupów w Paryżu w latach 1919-1920*, „Wojskowy Przegląd Historyczny" R. 23, 1978, nr 4, s. 66 nn.; D. Skrzypczak, *Archiwalia wojskowych misji zagranicznych z lat 1918-1939*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej" 1983, nr 12, s. 39 nn.; J.E. Romer, *Pamiętniki*, wstęp i oprac. J. Odziemkowski, Warszawa 2011, s. 230 nn.; M. Patelski, *Polska Misja Wojskowa w Paryżu 1919-1920 w świetle raportów gen Tadeusz[a] Rozwadowskiego*, [w:] *Polska między Wschodem a Zachodem*, t. 2: *W kręgu polityki zagranicznej*, red. A. Szczepańska, H. Walczak, A. Wątor, Toruń 2008, s. 74 nn.

[19] CAW, Szef Administracji Armii [dalej: Szef AA], t. 23 [sygnatura nieaktualna – kopia dokumentu w zbiorach autora], pismo nr 444 szefa PMWZ płk. A. Łoyko-Rędziejowskiego do Wojskowej Kontroli Generalnej MSWojsk. z 4 II 1922 r. W dniu 23 IV 1919 r. rząd francuski przyznał władzom polskim na zakupy materiału wojennego we Francji kredyt w wysokości 100 mln fr. frs. Już 1 VII 1919 r. kwotę kredytu podniesiono do 300 mln fr. frs., 1 X 1919 r. – do 375 mln fr. frs., a 12 VIII 1920 r. ich limit zwiększony został do 425 mln fr. frs. Ogółem w roku 1923 wartość polskich zakupów dokonanych w ramach konwencji z 23 IV 1919 r. (z późniejszymi uzupełnieniami) strona francuska określała w roku 1923 na 416 mln fr. frs., doliczając do tej sumy 4,6 mln fr. frs. udostępnione na płatności za dostawy wojskowe w ramach konwencji z 21 V 1919 r. (na opłacenie

zakupy kredytowe oraz wydatki poniesione przez Francję na organizację i wyposażenie lotniczych oddziałów sformowanej na jej terytorium, a wiosną 1919 r. przetransportowanej nad Wisłę Armii Polskiej we Francji (armii gen. Hallera). Łączną wysokość środków wykorzystanych na ten ostatni cel ustalono w roku 1923 na 26 mln fr. frs., z czego wedle ówczesnych uzgodnień stronę polską obciążyć miało 23 mln fr. frs.[20]

Tab. 1. Transakcje zawarte przez PMWZ w związku z zakupami materiału lotniczego we Francji i Belgii do 21 listopada 1921 r.

Data/daty transakcji	Materiał	Cena (fr. frs.)	Zapłacono do 1 II 1922
a) umowy zawarte z rządem francuskim			
II-IV 1920	170 t żelazokrzemu (*ferrosilicium*) 110 t sody 2 balony	140 000	112 000 (28 V 1920)
VII-VIII 1920 (płatowce Spad – 8 VII 1920)	40 płatowców Spad XIII, części zamienne i 15 silników Hispano-Suiza o mocy 220 MK	2 560 062,35	591 000 (1 VIII 1920) (wg danych francuskich – 15 VII 1920)

odzieży letniej i butów dla armii, zakupionych u dostawców prywatnych) oraz material wojenny przekazany w sierpniu 1920 r. o wartości 17 172 444,09 fr. frs. Ustalenie pełnej listy ówczesnych lotniczych zakupów nie jest możliwe ze względu na luki w dokumentacji: do września 1919 r. w Departamencie III Żeglugi Powietrznej MSWojsk. nie prowadzono ewidencji sprowadzanego z zagranicy sprzętu lotniczego. SHD-DAT, 7 N 3010, notatka „Cessions à la Pologne" Service des Cessions de Matériel à l'Étranger [dalej: SCME] Ministerstwa Wojny z 4 II 1921 r.; 8 N 252, niedatowane zestawienia „Cessions consenties à la Pologne dans les conditions de lettre du 12 Août 1920 de M. le Ministre des Finances"; „Cessions consenties à la Pologne dont le règlement avait été primitivement envisagé au comptant" i in. dok.; Centre des Archives Économiques et Financières (Savigny-le-Temple) [dalej: CAEF], B 31929, kopia pisma No. J.4. 110 ministra finansów do przewodniczącego Rady Ministrów, ministra spraw zagranicznych z 6 I 1923 r.; CAW, Wojskowa Kontrola Generalna, I.300.15.90, niedatowany odpis „Protokołu z przeprowadzonej kontroli gospodarki i administracji w Departamencie III Żeglugi Powietrznej oraz podległych Oddziałach w Poznaniu i Krakowie" Komisji Kontrolnej MSWojsk. dla ministra spraw wojskowych (kontrolę przeprowadzono w okresie od 7 VII do 13 VIII 1921 r.); K. Sandomierski, *op. cit.*, s. 76, 87 n. (tu też wyliczenie materiału lotniczego dostarczonego z Francji do Polski w roku 1919: 2 eskadry (30 szt.) samolotów wywiadowczych Breguet 14 A2 z wyposażeniem, jedna eskadra (15 egz.) samolotów myśliwskich Spad S-VIIC1, park lotniczy typu „Chasse", kompania balonowa, 10 tys. m^2 płótna jedwabnego, 1600 bomb).

[20] CAEF, B 31929, zestawienie „Situation des Comptes de l'Armée Haller au 31 Mars 1923"; „Procès-verbal des decisions arretées par les conférents français & polonais dans la réunion du 23 Novembre 1923 pour dresser le procès-verbal de cloture de leurs travaux". Częściowe (obejmujące pierwszą transzę o wartości łącznej 134 148 586,33 fr. frs.) zestawienie faktur za dostawy sprzętu (także lotniczego) dla armii Hallera zawiera „Récapitulation des livraisons de matériel d'effets et de denrées et des avances de fonds faites par la République Française à la République Polonaise, au titre de l'entretien d'une Armée Polonaise autonôme" z 28 X 1921 r. – ibidem.

Data/daty transakcji	Materiał	Cena (fr. frs.)	Zapłacono do 1 II 1922
a) umowy zawarte z rządem francuskim			
VIII 1920	Części zamienne do silników Renault	44 444,40	44 444,40 (10 VIII 1920)
VIII 1920 (23 VIII 1920)	30 ton oleju rycynowego, 300 tys. szt. amunicji do lotniczych karabinów maszynowych Vickers i rakiety sygnalizacyjne	344 250	0
IX 1920	Części zamienne do silników Renault	61 000	61 000 (17 IX 1920)
IX 1920	Części zamienne do silników Salmson	41 932	41 932 (5 I 1921)
Łącznie		3 191 688,40	550 376,40
b) umowy zawarte z dostawcami prywatnymi			
XI 1919 – I 1920	Opony i dętki różnych rozmiarów (firma Englebert – Belgia)	77 044,18	77 044,18
V-XII 1920	Opony, dętki i kompletne koła do płatowców Breguet i Spad	56 577,60	56 677,60
VI-XI 1920	Świece do silników lotniczych	33 687,50	33 687,50
VI-XI 1920	Przeróbka 40 szt. płatowców Breguet-Fiat i Breguet-Renault, 12 płatowców Nieuport 80-81, 20 płatowców Caudron G.3	1 702 240	1 702 240
VI 1920 – III 1921	Naprawa 50 silników Renault oraz zakup przeznaczonych do nich pierścieni tłokowych, podgrzewaczy gazu i muter	269 949,70	269 949,70
IX-XII 1920	– chłodnice Lamblin, – kombinezony futrzane – aerotermometry – amortyzatory i płoza do płatowca Breguet – wbudowanie wewnętrznego pasa do sterowca Zodiac oraz plany konstrukcyjne tego sterowca	30 812,20	30 812,20
VII 1920 – III 1921	Opakowanie: – 40 płat. Spad XIII – 40 płat. Breguet XIV – 12 płat. Nieuport 80-81 – 20 płat. Caudron G.3 – 11 silników Rhône – 30 silników Hispano-Suiza – 10 silników Renault – 176 kół do płat. Breguet XIV	292 844	292 844

Data/daty transakcji	Materiał	Cena (fr. frs.)	Zapłacono do 1 II 1922
b) umowy zawarte z dostawcami prywatnymi			
X-XI 1921	Transport czterech skrzyń z wyrzutnikami bombowymi dla płatowców Bristol-Fighter z Londynu do Cherbourga	1 921,95	1 921,95
Łącznie		2 465 077,13	2 465 077,13
Razem a+b		5 656 765,53	3 315 453,53

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: CAW, Szef AA, t. 23 (sygnatura nieaktualna – kopia dokumentu w zbiorach autora), pismo nr 444 szefa PMWZ płk. A. Łoyko-Rędziejowskiego do Wojskowej Kontroli Generalnej MSWojsk. z 4 II 1922 r.; SHD-DAT, 8 N 252, niedatowane zestawienia „Cessions consenties à la Pologne dans les conditions de la lettre du 12 Août 1920 de M. le Ministre des Finances"; „Cessions consenties à la Pologne dont le règlement avait été primitivement envisagé au comptant".

Uzyskany z Francji sprzęt nie zawsze zadowalał w pełni polskiego odbiorcę, tak pod względem walorów użytkowych, jak i stanu technicznego[21]. Jednak spora część wspomnianych zakupów dokonywana była w warunkach wojennej konieczności, przez państwo z przyczyn politycznych i finansowych pozbawione pełnej swobody doboru oferentów, operujące przy tym kadrą nader często nie w pełni przygotowaną do realizacji stawianych jej zadań. Stawiało to dostawcę w pozycji uprzywilejowanej, którą Francuzi, jak się wydaje, nierzadko potrafili wykorzystać[22].

[21] Brak satysfakcji manifestowano niekiedy z ostentacją. „Polacy manifestują pewne niezadowolenie z materiału, który został im dostarczony", raportował wyniki wizyty złożonej w Warszawie w końcu listopada 1919 r. por. Gressot. „Aparaty Spad były w złym stanie, inne w bardzo złym stanie, a ten materiał wedle kontraktu powinien być nowy" – dodawał, przestrzegąc przed zaobserowaną aktywnością misji wojskowych i handlowych Włoch i Anglii (SHD-DAT, 7 N 1450, „Rapport du leutenant Gressot sur son voyage à Varsovie, du 2 Décembre 1919"). Francuzi przyznawali, że w „pewnej liczbie dostaw, szczególnie na początku, materiał ekspediowany budził poważną krytykę, szczególnie w przypadku samochodów i aeronautyki" (SHD-DAT, 7 N 3009, „Note sur le rôle de la Mission Française en Pologne…"). Jeszcze 10 lat później zarzut „dostarczenia Rządowi Polskiemu […] nieodpowiedniego materiału lotniczego" wykorzystywany był w wewnątrzfrancuskiej walce politycznej (AAN, Sztab Główny [dalej: SG], 616/259, pismo P.II.21.145/31 naczelnika Wydziału Zachodniego MSZ Tadeusza Lechnickiego do O. II SG i Dep. Lotnictwa MSWojsk. z 28 III 1931 r.). Część dostarczonego sprzętu zmarnowana została jednak z winy odbiorcy. Tak np. nabyte przez PMWZ w lutym 1920 r. 50 tys. m[²?] płótna lotniczego wysłano do kraju bez adnotacji o charakterze ekspediowanego materiału, przesyłkę adresując po prostu do *l'armée polonaise*. Pozbawiona niezbędnej informacji Baza Rozdzielcza w Warszawie przekazała ładunek do Departamentu VII Gospodarczego MSWojsk., który po półrocznym przechowaniu materiału… uszył z owego płótna koszule dla żołnierzy. Oznaczało to wielkie straty finansowe, znacząco też osłabiło zdolność bojową polskiego lotnictwa wojskowego w krytycznych tygodniach lata 1920 r. CAW, Szef AA, t. 23 (sygnatura nieaktualna, fotokopia dokumentu w posiadaniu autora), koncept bez daty [1922 r.] pisma szefa AA do Polskiej Misji we Francji.

[22] IJPA, Archiwum Józefa Piłsudskiego, 701/1/58, korespondencja z wiosny-lata 1920 r. w sprawie nabytych we Francji silników lotniczych Renault; CAW, DL MSWojsk., I.300.38.139,

Francuski przemysł lotniczy w kontaktach ze stroną polską nie nastawiał się jednak bynajmniej wyłącznie na zyski doraźne. Przeciwnie, bardzo wcześnie przedstawiać zaczął oferty długofalowej współpracy z władzami Rzeczypospolitej, dbając przy tym, by w razie podjęcia takowej jego interesy zostały z góry możliwie solidnie zabezpieczone. Na skutki tych zabiegów nie trzeba było długo czekać. 19 stycznia 1921 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów RP zaakceptował przedstawiony mu projekt uruchomienia w Polsce produkcji sprzętu lotniczego przez mieszane, polsko-francuskie konsorcjum, w którym interesy przemysłowców znad Sekwany reprezentować miał inż. Raymond Saulnier, wynalazca i przemysłowiec, współwłaściciel oraz zarządca firmy Société Anonyme des Aéroplanes Morane-Saulnier – jednego z najbardziej znanych ówcześnie producentów samolotów. W ślad za tym poszło formalne zawiązanie w dniu 11 maja 1921 r. spółki pod nazwą Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze SA, a następnie, 31 maja, zawarcie przez nią kontraktu z warszawskim Ministerstwem Spraw Wojskowych (MSWojsk.). Wadliwa konstrukcja umowy oraz fakt, że władze wojskowe z góry zobowiązały się do zakupu ogromnych ilości wykonanego w zakładach spółki sprzętu (2650 szt. płatowców i 5300 szt. silników lotniczych w ciągu 10 lat), przysporzyć miały niebawem stronie polskiej wielu zgryzot[23].

Wspomniane wyżej działania prowadzone były w porozumieniu z Francuską Misją Wojskową i przy czynnym jej wsparciu. Z jednej strony było to wynikiem troski, by „precyzowana i rozszerzana" w tym czasie współpraca wojskowa z Polską „niosła Francji korzyść nie tylko teoretyczną, ale i praktyczną"[24]. Z drugiej – obaw, że w razie nazbyt pasywnej postawy przedstawicieli Paryża wpływ na rozwój polskiego przemysłu lotniczego zyska cudzoziemska konkurencja – przede wszystkim włoska, ale

L. 210 V dyrektora Lotnictwa FMW w Polsce ppłk. François de Vergenette do inspektora Lotnictwa z 20 I 1920 r.; *Album dziesięciolecia lotnictwa polskiego*, Poznań 1930, s. 107 n.

[23] SHD-DAT, 7 N 2988, kopia „Rapport au sujet de «Consortium Franco-Polonais d'Aviation et d'Automobiles»", L. 964/D dyrektora Lotnictwa FMW w Polsce mjr. Marcela Tétu z 21 VI 1921 r.; 7 N 2990, kopia pisma szefa FMW w Polsce gen. Henriego Niessela do ministra wojny z 20 I 1921 r.; CAW, Departament Techniczny MSWojsk. [dalej: DT MSWojsk.], I.300.41.33, kopia pisma L. 1895/459 dyrektora Głównego Urzędu Zaopatrzenia Armii Józefa Lipkowskiego i naczelnika Sekcji Technicznej GUZA wz. A. Krzywickiego do Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 14 I 1921 r.; Departament Sprawiedliwości MSWojsk. [dalej: DS MSWojsk.], I.300.58.160, Wyciąg z rejestru handlowego Warszawskiego Sądu Okręgowego B.VII.-1117 – Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze Spółka Akcyjna; DL MSWojsk., I.300.38.128, kopia umowy między MSWojsk. a Zarządem Spółki Akcyjnej Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze z 31 V 1921 r.; Biuro Ścisłej Rady Wojennej [dalej: BŚRW], I.303.14.27, „Note sur la Société Franco-Polonaise pour la Constitution d'Avions et d'Automobiles" szefa Dep. IV MSWojsk. gen. François Léona Lévêque'a z 7 VI 1924 r.; M. Majewski, *Początki produkcji silników lotniczych w II Rzeczypospolitej (1921-1926)*, „Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica" 2003, t. 2, Folia 17, s. 201 nn. Zawarta 31 V umowa została z drobnymi zmianami zaaprobowana przez rząd RP 16 VIII (SHD-DAT, 7 N 2988, kopia pisma No. 1304/D gen. H. Niessela do ministra spraw wojskowych z 16 VIII 1921 r.). Poważnym konkurentem Francuzów było w tym wypadku konsorcjum włoskie, z kluczowym udziałem firm FIAT i Ansaldo.

[24] T. Schramm, *op. cit.*, s. 73. Zacytowany pogląd sformułował gen. H. Niessel w depeszy do O. II EMA z 5 I 1921 r.

być może także brytyjska czy nawet, jak raczej mało realistycznie dopuszczano – niemiecka. Był tu jednak i powód trzeci, który uznać wypada za równie ważny – niepokój o stan wyposażenia sił lotniczych wschodniego sprzymierzeńca[25].

Stan ten zaś przy pewnej dozie optymizmu określać można było jako zły, zaś w przypadku oceny bardziej nieco wyważonej – jako nieledwie katastrofalny. „Środkami, jakie obecnie nasze lotnictwo posiada, nie potrafimy skutecznie odeprzeć […] pierwszych ataków nieprzyjacielskich i nasza koncentracja może być poważnie zagrożona", stwierdzano z niepokojem w datowanym 22 grudnia 1920 r. referacie Oddziału I Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego (WP), dodając: „lotnictwo nasze cierpi na […] braki tak w personelu, jak w aparatach i w wyposażeniu w sprzęt pomocniczy"[26]. W tym samym zaś czasie zajmujący się w ramach Francuskiej Misji Wojskowej sprawami aeronautyki mjr Marcel Têtu[27], informując, że polskie lotnictwo wojskowe posiada 21 eskadr, uznał za konieczne dodać, że chodzi o stan istniejący „na papierze"[28]. Czynił to zresztą najzupełniej słusznie – bowiem rychło warszawscy dowódcy dokonać mieli operacji eufemistycznie określonej jako „uzupełnienie eskadr przez zmniejszenie ilości tychże – redukując z braku na razie w kraju materjału technicznego i wyszkolonego personelu" liczbę owych jednostek do ledwie dwunastu[29].

Wszystko to oznaczać musiało konieczność przeprowadzenia w najbliższej przyszłości poważnych uzupełnień sprzętu. Myśl taka w raportach mjr. Têtu pojawiała się

---

[25] P. Griset, *op. cit.*, s. 95 n.; P. Facon, *La mission militaire…*, s. 564 nn. Żywione przez Francuzów obawy nie były nieuzasadnione – przynajmniej we włoskim przypadku. Zob.: CAW, DT MSWojsk., I.300.41.33, pismo L. 1895/459 J. Lipkowskiego do Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 14 I 1921 r.; Archivio Storico Diplomatico (Rzym) [dalej: ASD], Affari Politici 1919-1930, Polonia 1476, pismo 16604 Sekcji 3 Sztabu Generalnego Ministerstwa Wojny w Rzymie do Prezydium Rady Ministrów, Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Ministerstwa Przemysłu i Handlu z 13 IX 1920 r. i in. dok.; R.H. Rainero, *Un concurrent peu connu de la France en Pologne. La Mission militaire italienne à Varsovie (1919-1923)*, [w:] *Bâtir une nouvelle sécurité…*, s. 581 nn.; *Documenti per la storia delle relazioni italo-polacche (1918-1940). Dokumenty dotyczące historii stosunków polsko-włoskich (1918-1940 r.)*, oprac. M. di Simone et al., t. 1-2, Roma 1998, dok. 18, s. 133 nn.; dok. 58, s. 226 nn. i in.

[26] CAW, Oddział I Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego [dalej: O. I NDWP], I.301.7.130, referat L. 10/279/I „Braki w lotnictwie – środki zaradcze" z 22 XII 1920 r.

[27] Kapitan, a następnie major Têtu przebywał w Polsce od 1 X 1920 r. do 1 I 1923 r. Stał na czele sekcji lotniczej FMW (w dokumentach niekiedy określanej mianem Wojskowej Misji Lotniczej w Polsce), pełniąc funkcję Dyrektora Lotnictwa FMW. W początkach roku 1922 podległy mu personel wojskowy składał się z 6 oficerów oraz 12 podoficerów i żołnierzy. W maju 1922 r. rozkazem dziennym No. 73 minister spraw wojskowych wyraził mjr. Têtu „najszczersze uznanie i podziękowanie", życząc mu jednocześnie, „aby nadal swym doświadczeniem służył rozwojowi naszej młodej Aeronautyki". SHD-DAT, 7 N 2992, niesygnowana notatka „Pologne" z 7 II 1922 r.; *Rozkazy Kier. Ministerstwa Spraw Wojsk. Pochwała dla oficerów francuskich*, „Polska Zbrojna" [dalej: PZ] R. 2, 1922, nr 116, s. 3.

[28] SHD-DAT, 7 N 2988, kopia raportu No. 288 „Situation actuelle de l'aéronautique polonaise" mjr. Têtu z 14 XII 1920 r.

[29] CAW, DT MSWojsk., I.300.41.85, rozkaz NDWP L. 210/Lot.tj. „Uzupełnienie eskadr przez zmniejszenie ilości tychże z 19 do 12, oprócz eskadry W.16 (Grupa Bieniakonie)" z 18 I 1921 r.

nader często, co najmniej od jesieni 1920 r., stanowiąc naturalną kontynuację uwag na temat realnej słabości sił powietrznych wschodniego partnera. Wedle jego obliczeń rekonstrukcja lotnictwa polskiego oraz zapewnienie mu możliwości operacyjnych wymagałyby dostawy 30 pochodzących ze stoków samolotów wywiadowczych Breguet XIV A2, 40 pochodzących z nowej produkcji maszyn w bombowej wersji Breguet XIV B2, 247 różnego rodzaju pojazdów, 100 lotniczych karabinów maszynowych, znacznych ilości bomb, amunicji czy materiału fotograficznego – o łącznej wartości niemal 21 mln fr. frs. Natomiast postulowane w dalszej nieco kolejności wystawienie 10 nowych eskadr wraz z zapleczem i niezbędnym zapasem podnieść miało przewidywane wydatki do 49,2 mln fr. frs.[30]

W początkach 1921 r. Departament III Żeglugi Powietrznej MSWojsk. uzyskał ze strony Ministerstwa Skarbu obietnicę oddania mu do dyspozycji środków o łącznej wysokości 20 320 000 fr. frs. (z tego w pierwszej transzy – 11 500 000 fr. frs.), które pozwolić by mogły na zaspokojenie najpilniejszych potrzeb[31]. Sporą część z nich Departament zgłaszał już od kilku miesięcy – kierowane do PMWZ polecenia zakupów nie były jednak realizowane z braku finansowego pokrycia. Teraz, wobec zapowiedzi zmiany tego stanu rzeczy, przygotowano zbiorcze zestawienie zamierzonych we Francji transakcji (zob. tab. 2). Warto zwrócić uwagę, że poszczególne jego pozycje w dużej mierze pokrywały się z postulatami z raportów mjr. Têtu. Najwyraźniej miał on dobry wgląd w odpowiednie procesy decyzyjne czy wręcz był w nie czynnie zaangażowany.

Tab. 2. Żądania Departamentu III Żeglugi Powietrznej MSWojsk. dotyczące zakupu materiału lotniczego we Francji w roku 1921 wedle stanu z 25 stycznia 1921 r.

Lp.	Materiał	Wartość zakupu (fr. frs.)		
		I transza	II transza	Łącznie
1.	50 samolotów jednopłatowych z częściami zam. i opakowaniem (samoloty myśliwskie Spad XX z silnikiem Hispano-Suiza 300 HP)	1 000 000	1 700 000	2 700 000
2.	30 samolotów Breguet 14 A2 przebudowanych we Francji, z częściami zam. i opakowaniem	1 000 000	1 550 000	2 550 000

[30] SHD-DAT, 7 N 2988, zestawienie FMW „Matériel necessaire pour reconstituer l'aéronautique polonaise et la revitailler pendant 6 mois" z 14 XII 1920 r.; „Matériel necessaire pour la constitution et la revitaillement de 10 escadrilles nouvelles" z 14 XII 1920 r. Por.: CAW, O. I NDWP, I.301.7.130, referat L. 10/279/I „Braki w lotnictwie – środki zaradcze" z 22 XII 1920 r.; I.301.7.144, odpis pisma L. 363 osob./Żegl. Pow. Wydziału II Sekcji 2 Departamentu III MSWojsk. do Wydziału I Sekcji 2 Dep. III MSWojsk. z 16 XII 1920 r.

[31] W piśmie No. 66/3 do ministra wojny z 29 I 1921 r. gen. Niessel wspominał nawet o przeznaczeniu na lotnicze zakupy łącznej sumy 26 mln franków (SHD-DAT, 7 N 2991). Taką też kwotę wymienił w skierowanym do Departamentu III Żeglugi Powietrznej MSWojsk. piśmie L. 271/T.C.A z grudnia [?] 1920 r. szef O. IV Szt. Gen. gen. ppor. Juliusz Malczewski (CAW, O. I NDWP, I.301.7.144, niedatowany odpis).

Lp.	Materiał	Wartość zakupu (fr. frs.)		
		I transza	II transza	Łącznie
3.	Części zamienne do 40 sam. Breguet 14 A2 już przebudowanych	600 000		600 000
4.	40 nowych sam. Breguet 14 B2 z częściami zam. i opakowaniem	1 800 000	2 900 000	4 700 000
5.	Materiał samochodowy (pojazdy lekkie, sanitarne, ciężarowe i auta-cysterny)	2 000 000	2 000 000	4 000 000
6.	Ogumienie samochodów znajdujących się w Polsce	1 500 000		1 500 000
7.	5000 bomb lotn. 10 kg	150 000		150 000
8.	50 karabinów masz. Lewis	250 000		250 000
9.	2 000 000 naboi do lotn. karabinów masz. Lewis i Vickers	300 000		300 000
10.	Części zam. do samochodów i samolotów znajdujących się w Polsce	1 800 000		1 800 000
11.	Części zam. do silników Rhône (3000 L) (funtów szterlingów?)	180 000		180 000
12.	40 namiotów angielskich (6000 L) (funtów szterlingów?) – proponowana dostawa przez firmę Balorien	350 000		350 000
13.	Surowce do wytwarzania wodoru	330 000		330 000
14.	Materiał zapasowy dla balonów	200 000	600 000	800 000
15.	Materiał do fotografii lotniczej	20 000	40 000	60 000
16.	Materiał meteorologiczny	20 000	30 000	50 000
Razem		11 500 000	8 820 000	20 320 000

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: SHD-DAT, 7 N 2991, tłumaczenie na j. francuski pisma Nr 121/21 Szefa Dep. III Żeglugi Powietrznej MSWojsk. gen. Gustawa Macewicza do PMWZ z 25 I 1925 r. oraz pismo bez numeru kancelaryjnego gen. Macewicza do [?] z 25 I 1921 r.

Niebawem te kalkulacje zyskały bardziej konkretną podstawę. Zawarta 19 lutego 1921 r. między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Francuską konwencja wojskowa zobowiązała bowiem władze z Paryża do udzielenia nowemu sprzymierzeńcowi „specjalnych kredytów wojskowych", których wysokość w załączniku do tego dokumentu określono na 400 mln franków. Zdecydowana większość kreślonych w następnych latach nad Wisłą planów uporządkowania i modernizacji wyposażenia własnych sił zbrojnych za podstawę brać miała odtąd obiecane przez Francuzów finansowe wsparcie[32].

[32] Tekst konwencji oraz załącznika: *Dokumenty z dziejów polskiej polityki zagranicznej 1918-1939*, t. 1: *1918-1932*, red. nauk. T. Jędruszczak, M. Nowak-Kiełbikowa, przedm. T. Jędruszczak, Warszawa 1989, s. 130 nn. Zob. też: H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 15 nn.; J. Ciałowicz,

Program planowanych w jego ramach zakupów krystalizował się w ścisłym porozumieniu z Francuską Misją Wojskową (FMW), a istotniejsze jego zmiany minister spraw wojskowych gen. Kazimierz Sosnkowski przedstawiał kolejnym szefom misji. Nie inaczej działo się w przypadku lotnictwa. Według przesłanych do Paryża w końcu maja 1921 r. informacji szefa FMW gen. Henriego Niessela własne potrzeby lotnicze polskie dowództwo określiło na 41 eskadr, w tym 20 eskadr wywiadowczych, 12 myśliwskich (z tego 3 wyposażone w samoloty dwumiejscowe) oraz 9 bombowych. Sporą jednak część z owych jednostek („około 24", jak określił to Niessel) należało dopiero sformować – nie wspominając o niezbędnej rezerwie, częściach zamiennych, zapasie oraz przewidzianych do utworzenia i wyposażenia 11 kompaniach wojsk balonowych. Odpowiednie wydatki oszacowane zostały na ok. 130 mln fr. frs.

Jednakże po zsumowaniu wstępnych postulatów wszystkich broni i służb okazało się, że ich wartość znacznie przekracza kwoty dostępne w ramach oferowanego przez Francuzów kredytu, sięgając łącznie aż 625 mln fr. frs. Niezbędne w tym stanie rzeczy cięcia objęły głównie lotnictwo, broń pancerną i łączność – raczej ze względu na wyższy koszt jednostkowy użytkowanego przez bronie techniczne sprzętu niż ocenę ogólnej użyteczności broni technicznych. W urealnionym wariancie lotnictwo ograniczono do 27 eskadr, decydując ponadto, że jedynie 12 spośród nich posiadać będzie pełną dotację sprzętu, podczas gdy pozostałe 15 okrojonych zostanie do 6 samolotów (zamiast przewidywanych etatem 10). Tak spreparowana wersja programu pociągnąć miała za sobą wydatki w wysokości ok. 70 mln fr. frs.[33]

Jednak i ta ostatnia kwota okazała się zbyt duża. Trzy miesiące później Niessel, przyznając, że nawet docelowy program 41 eskadr wydaje mu się w przypadku ustalonej konwencją wojskową armii złożonej z 30 dywizji „proporcją bardzo umiarkowaną", rozłożony na cztery lata koszt jego realizacji szacował już na 340 mln fr. frs. Jednocześnie jednak zapowiadał, że w ramach kredytu „z wielkim trudem" będzie w stanie wygospodarować na odpowiednie wydatki ledwie 63 mln franków, ogólnikowo sugerując, że realizację pozostałej części programu zapewni być może w przyszłości fabrykacja krajowa[34].

---

op. cit., s. 19 nn. Na mocy artykułu IV konwencji Francja zobowiązywała się m.in. „uczestniczyć w latach 1921 i 1922 poprzez udzielenie specjalnych kredytów wojskowych […] w realizowaniu programu armii polskiej w częściach tego programu, które zmierzają do: […] e) utrzymania i rozwoju lotnictwa i sprzętu transmisyjnego".

[33] SHD-DAT, 7 N 2990, kopia pisma No. 269/1 B. gen. Niessela do ministra spraw zagranicznych w Paryżu z 25 V 1921 r. Por. też: SHD-DAT, 7 N 3010, kopia bez numeru kancelaryjnego pisma gen. Niessela do ministra wojny z 26 VIII 1921 r. Po redukcji program wyposażenia polskiej armii w nowy sprzęt wciąż kosztować miał 505 mln fr. frs. CAW, Szef SG, I.303.1.179, kopia pisma L. 2357/Oddz. Adm./Wydz.Adm./Tj. ministra spraw wojskowych gen. Sosnkowskiego z [?] II 1922 do szefa FMW w Polsce.

[34] SHD-DAT, 7 N 3010, kopia pisma gen. Niessela do ministra wojny z 26 VIII 1921 r.; CAW, Oddział I Sztabu Głównego [dalej: O. I SG], I.303.3.653, zestawienie „Rozdział początkowy kredytu 400.000.000 fr. frs. na 4 raty, ustalony rozkazem p. Ministra Spraw Wojskowych – Szef Adm. L. 2357/O.A. z dnia 23 II 1922 r.".

Rzeczywistość z powyższymi kalkulacjami niewiele miała wspólnego. W trakcie roku 1921 strona francuska, korzystając z nowo zaistniałych możliwości wpływu na istotne elementy polskiej lotniczej rzeczywistości, uzyskała ze strony partnera kilka znaczących ustępstw, jak wspomniane już wyżej zatwierdzenie kontraktu z Francusko-Polskimi Zakładami Samochodowymi i Lotniczymi SA czy decyzja, że w programie produkcyjnym ulokowanych w Lublinie Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz płatowce włoskie zastąpione zostaną odpowiednikami francuskimi. Ze swej strony jednak Francuzi nie okazali się skłonni do kompromisu, dążąc do uzyskania dalszych koncesji. Z odmową spotkała się m.in. prośba o sprzedaż uznawanych dotąd nad Wisłą za najpilniej potrzebny materiał 120 płatowców Breguet XIV B2, choć strona polska skłonna była pertraktować o ich zakup nawet na warunkach transakcji gotówkowej, a konieczność realizacji projektu od dłuższego już czasu podkreślali także przedstawiciele francuskiej wojskowej misji[35]. Na razie więc pustoszały lotnicze sektory magazynów polskiej misji we Francji, zaś ona sama, informując, że w bazie załadowczej w Cherbourgu ma jeszcze przeznaczone do ekspedycji „trzy skrzynie materjału włoskiego" oraz jedną z wyrzutnikami bombowymi do nabytych w Anglii samolotów wywiadowczych Bristol F.2B Fighter, dodawała: „w składach wewnątrz Francji w stadjum odbioru, ładowania lub wysyłki referat Lotniczo-Techn. nie posiada nic"[36]. Równolegle przewlekała się procedura uzyskania obiecanego kredytu, co pociągało za sobą także nieustanne przesuwanie w czasie realizacji kreślonych w Warszawie planów modernizacji i rozbudowy sił powietrznych[37].

---

[35] CAW, Szef SG, I.303.1.179, kopia pisma L. 2357/Oddz. Adm./Wydz.Adm./Tj. gen. Sosnkowskiego z [?] II 1922 do szefa FMW wraz z załączonym „Wykazem najpilniejszego materjału lotniczego, mającego być zakupionym we Francji w r. 1922 – 1923 – 1924 – 1925 na poczet 63 miljonowego kredytu przyznanego przez Rząd Francuski" (wzmiankowana suma stanowiła udział lotnictwa w ogólnej kwocie kredytu); O. I SG, I.303.3.569, zał. Nr. 16: „Wykaz najpilniejszego materjału lotniczego mającego być zakupionym na poczet 400-miljonowego kredytu, przyznanego przez Rząd Francuski" do „Referatu o stanie rezerw personalnych i o wyekwipowaniu materjałowem armji"; O. I Szt. Gen., L. 9299/Mob. z 29 VIII 1922 r.; SHD-DAT, 7 N 2992, pismo 96/ 1.b. gen. Duponta do min. wojny z 9 III 1922 r. Według A. Morgały 15 XII 1920 r. zostało złożone, a następnie wykonane we Francji zamówienie na 40 samolotów Breguet XIV B2bis (A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce…*, s. 52), nie doszło natomiast do realizacji sformalizowanego dzień później zamówienia na 30 samolotów w wersji A2. Wedle danych francuskich w ciągu roku 1920 władze z Paryża przekazały rządowi polskiemu 40 samolotów Breguet oraz 40 maszyn myśliwskich Spad i 4 Nieuport (SHD-DAT, 7 N 2988, niedatowana [I 1921 r.?] i niesygnowana notatka „Renseignements au sujet du matériel aéronautique cédé par la France à la Pologne"). Samoloty Breguet XIV B2 polskie władze wojskowe w razie odnowienie się konfliktu na granicy wschodniej zamierzały wykorzystać dla zwalczania mas kawalerii przeciwnika, których szybki marsz byłby groźny szczególnie w pierwszej fazie walk, gdy osłoną mobilizacji pozostawać musiały stosunkowo szczupłe własne siły.

[36] CAW, DT MSWojsk., I.300.41.85, „Sprawozdanie miesięczne (od dn.1./X do dn. 1/XI b.r.)" L. 9538 Referatu Technicznego PMW we Francji do Dep. IV Żeglugi Powietrznej MSWojsk. z 5 XI 1921 r.

[37] Szczegółowo kwestię podejmowanych w tym czasie zabiegów o realizację kredytu przedstawia H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 24 nn. Por. też: SHD-DAT, 7 N 3006, pismo L. 2800

Tab. 3. Wykaz materiału lotniczego przewidzianego przez Ministerstwo Spraw Wojskowych do nabycia we Francji – stan z lutego 1922 r.

Materiał	1922			1923			1924			1925		
	Ilość	Cena jedn.	Cena łączna	Ilość	Cena jedn.	Cena łączna	Ilość	Cena jedn.	Cena łączna	Ilość	Cena jedn.	Cena łączna
A. Lotnictwo szkolne												
Samolot Caudron 27 z siln. Rhône 80 HP	5	50 000	250 000									
Samolot Caudron 59 z siln. Hispano-Suiza 140 HP	5	50 000	250 000									
Silniki Rhône 80 HP	115	21 000	2 145 000	100	21 000	2 100 000	100	21 000	2 100 000	100	21 000	2 100 000
Części zapas. do siln.			500 000			400 000			400 000			400 000
B. Lotnictwo bojowe												
Samol. Breguet 14 B2 z siln. Hispano-Suiza 300 HP[a]	120	95 000	11 400 000	80	95 000	7 600 000						
Mat. zapas. i części zam. do sam. Breguet			1 500 000			750 000						
Sam. Nieuport 29 C1 z siln. Hispano-Suiza 300 HP				50	80 000	4 000 000						
Mat. zapas. i części zam. do samol. Nieuport						300 000						

ministra wojny Louisa Barthou do ministra finansów z 5 IV 1921 r.; pismo No. 3.223 ministra finansów Paula Doumera do min. wojny z 9 IV 1921 r. i nast. dok.; 7 N 3010, kopia pisma No. 1244. 2/11 szefa EMA gen. Buata do sekretarza Gen. Min. Wojny z 21 IV 1921 r.; pismo bez numeru kancelaryjnego gen. Sosnkowskiego do gen. Buata z 24 III 1922 r. i in. dok.

Materiał	1922			1923			1924			1925		
	Ilość	Cena jedn.	Cena łączna	Ilość	Cena jedn.	Cena łączna	Ilość	Cena jedn.	Cena łączna	Ilość	Cena jedn.	Cena łączna
Siln. zapas. Hispano-Suiza lub Renault	30	50 000	1 500 000							60	50 000	3 000 000
Częśći zapas. do siln. 300 HP			1 500 000			500 000						
Mat. dla parku pułku lotn.			990 000						1 000 000			
C. Uzbrojenie												
Karabiny maszyn. Lewis	120	10 000	1 200 000	45	10 000	450 000						
Karabiny maszyn. Vickers	60	15 000	900 000	45	15 000	675 000						
D. Amunicja												
Bomby lotn. 10 kg do samol. Breguet	1000	80	80 000									
Naboje zapalające	500 000	1	500 000	500 000	1	500 000						
Rakiety sygnalizacyjne	500	5	25 000									
E. Urządzenia warsztatowe dla parków												
Maszyny warsztatowe (urządzenia dla parków pułków)						400 000						
F. Surowce dla parków lotniczych												
Surowce, metale, smary			1 000 000			400 000						

Materiał	1922			1923			1924			1925		
	Ilość	Cena jedn.	Cena łączna	Ilość	Cena jedn.	Cena łączna	Ilość	Cena jedn.	Cena łączna	Ilość	Cena jedn.	Cena łączna
G. Chemikalia												
Różne prod. chemiczne			1 000 000									
H. Materiał fotograficzny i meteorologiczny												
Materiały fotograficzne			1 000 000			500 000			500 000			500 000
I. Aerostatyka												
Materiał aerostatyczny			2 050 000			2 150 000			1 000 000			800 000
Razem			30 475 000			20 725 000			5 000 000			6 800 000

[a] Dopisek maszynowy: „Płatowiec ten będzie zakupiony z motor. Hispano-Suiza 300 HP. O ile badania przeprowadzone przez Section Technique dadzą dodatnie wyniki, jeśli nie, to z Renault 300 HP".

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: CAW, Szef SG, I.303.1.179, kopia niedatowanego [pocz. 1922 r.] „Wykazu najpilniejszego materjału lotniczego, mającego być zakupionym we Francji w r. 1922 – 1923 – 1924 – 1925 na poczet 63 miljonowego kredytu przyznanego przez Rząd Francuski" sporządzonego przez pomocnika Szefa Dep. IV MSWojsk. mjr. pil. inż. Ludomiła Rayskiego.

Tymczasem stan tych ostatnich budził coraz większe zaniepokojenie. Liczba 41 eskadr przyjęta uprzednio jako absolutne minimum niezbędnych armii sił lotniczych (pierwotnie określane zresztą na 60 eskadr, a i tę wielkość uważano za ledwie wystarczającą) stawała się całkowitą fikcją. W połowie 1922 r. całość sił powietrznych II RP stanowiło 13 eskadr, też zresztą w znacznej mierze fikcyjnych, gdyż ze względu na braki w zaopatrzeniu mobilizacyjnym i rezerwie wojennej zdolnych do niezbyt aktywnej egzystencji jedynie w czasie pokoju. W razie mobilizacji do boju stanąć by więc mogło jedynie siedem eskadr. Nie bez racji biadał więc mjr Têtu, że „7 eskadr na 30 dywizji, to rzecz absurdalna!"[38].

Francuska misja wojskowa starała się przedyskutować z oficerami warszawskiego Departamentu IV Żeglugi Powietrznej MSWojsk. możliwości poprawy tego stanu rzeczy. Efektem tych narad było wstępne przyjęcie, że do 1 kwietnia 1923 r. polskie lotnictwo wojskowe powinno zostać doprowadzone do stanu 16 kompletnie wyposażonych eskadr (10 obserwacyjnych i 6 myśliwskich) o pełnej zdolności mobilizacyjnej, w kolejnym zaś rocznym okresie miało sformować złożoną z trzech eskadr Grupę Bombową, tak by 1 kwietnia 1924 r. w jego skład wchodziło 19 eskadr. Bardziej doświadczeni Francuzi powściągnęli przy tym huraoptymistyczne plany polskich partnerów, którzy deklarowali zamiar dysponowania pełną siłą 41 eskadr już w roku 1925. Ostatecznie ten wielce pożądany moment przesunięto o niemal 5 lat – do 1 kwietnia 1929 r., tak by ostatecznym zamknięciem realizacji programu stał się rok 1930[39].

Coraz ważniejsza stawała się kwestia wyboru osoby, która winna kierować polskim lotnictwem wojskowym w trudnym okresie jego rewitalizacji. Na szczytach wojskowej hierarchii kształtował się pogląd, że ze względu na uwarunkowania tak wewnętrzne (dominacja wśród polskich oficerów sztabowych kadry wywodzącej się z armii austriackiej, której doktrynalne wpływy uznano za szkodliwe i niepożądane, a tendencje do redukcji lotnictwa za błędne), jak i zewnętrzne (sojusz z Francją oraz uzależnienie od francuskiej pomocy finansowej i materiałowej) najbardziej odpowiednim kandydatem mógłby być oficer francuski. Takie przekonanie zgodnie, jak się wydaje, żywili szef Sztabu Generalnego gen. Władysław Sikorski oraz minister spraw wojskowych gen. Kazimierz Sosnkowski. Gdy rozpatrzona *ad hoc* kandydatura mjr. Têtu uznana została za trudną do zaakceptowania ze względu na wiek i zbyt niską szarżę tego ostatniego, gen. Charles Dupont w połowie maja 1922 r. zwrócił się do paryskich przełożonych o wskazanie właściwego „oficera pierwszego rzędu, przede wszystkim organizatora [podkr. oryg.]" w stopniu co najmniej podpułkownika, obiecując, że wybraniec w Polsce liczyć może nie tylko na stanowisko, ale i na rangę generalską[40].

---

[38] SHD-DAT, 7 N 2992, kopia „Rapport sur l'organisation de l'aéronautique polonaise" L. 97/ M.M. mjr. Tétu z 1 VI 1922 r.

[39] Ibidem. Por.: CAW, DT MSWojsk., I.300.41.266, odpis niedatowanego [V 1922 r.?] programu rozbudowy lotnictwa polskiego na lata 1922-1926 sygnowanego przez szefa Dep. IV MSWojsk., wz. płk. A. Wańkowicza. W tym ostatnim dokumencie horyzont posiadania lotnictwa o 41 eskadrach wyznaczony został na rok 1926.

[40] SHD-DAT, 7 N 2992, pismo No. 18/ RC. gen. Duponta do ministra wojny i sztabu marszałka Focha z 15 V 1922 r.; kopia pisma No. 109/RC gen. Duponta do ministra wojny z 1 XII 1923 r.; T. Schramm, *op. cit.*, s. 98; P. Griset, *op. cit.*, s. 97.

Nadzieje, że odpowiednie nazwisko przekazane zostanie w ciągu miesiąca, okazały się płonne[41]. Kwestię znalezienia odpowiedniego kandydata rozstrzygnięto najpewniej dopiero jesienią[42], kiedy to Paryż poinformował o skierowaniu do Warszawy z początkiem stycznia następnego (1923) roku płk. François-Léona Lévêque'a, oficera wojsk inżynieryjnych – jednak nie bez lotniczych doświadczeń[43]. Ten ostatni, od 1 listopada 1921 r. pełniący obowiązki dowódcy 3 Brygady Lotniczej, 22 grudnia roku następnego otrzymał przydział do Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce. W Warszawie miał objąć stanowisko szefa Departamentu IV MSWojsk., zastępując równocześnie przenoszonego aż do Japonii mjr. Têtu w roli szefa sekcji lotniczej FMW[44].

Nowy zwierzchnik polskiego lotnictwa wojskowego nad Wisłą istotnie znalazł się w przewidywanym terminie, do stolicy Polski docierając 10 stycznia 1923 r., by 10 dni później formalnie objąć urzędowanie[45].

Czas zaś dla zainicjowanego w ten sposób „nowego początku" odbudowy operującej w powietrzu części polskich sił zbrojnych był jak najbardziej odpowiedni. Rozmowy przeprowadzone jesienią 1922 r. w trakcie wizyty złożonej we Francji przez szefa Sztabu Generalnego gen. Sikorskiego, jak słusznie zauważył Henryk Bułhak, „zamknęły niejako wstępny okres sojuszu polsko-francuskiego", kierując wreszcie wojskową współpracę obu państw „na drogę konkretnej realizacji"[46]. Owa „konkretna realizacja" dotyczyć miała również zagadnień finansowych i materiałowych – nie

[41] Jedyny wskazany jako odpowiedni oficer lotnictwa odmówił objęcia stanowiska w Polsce. Gotowość podjęcia misji nad Wisłą deklarował w rozmowie z Dupontem jeden z twórców francuskiego lotnictwa wojskowego płk Édouard Barès, ale jego zaangażowanie we Francji uniemożliwiało przeprowadzenie sprawy. Informacje o niepowodzeniu podjętych przez szefa FMW wysiłków przyjęto w Warszawie z wyraźnym niezadowoleniem (SHD-DAT, 7 N 2992, kopia pisma No. 24/RC gen. Duponta do min. wojny i sztabu Focha z 23 VI 1922 r.)

[42] SHD-DAT, 7 N 3010, telegram szyfrowy No. 11.108-2/11-S.M. zastępcy szefa EMA gen. Emile'a Hergaulta do szefa FMW w Warszawie z 29 XI 1922 r.

[43] Przez długi czas dotyczyły one jednak balonów. Status obserwatora lotniczego Lévêque uzyskał dopiero z dniem 10 II 1922 r. (na podstawie rozkazu z 14 III 1922 r.), zaś dyplom pilota samolotów – 13 X 1922 r. (rozkaz z 30 X 1922 r.) – SHD-DAA, 1 P 6153, niedatowany dokument „Mission Militaire Française en Pologne. Ėtat de service de M. Colonel Lévêque"; CAW, O. II SG, I.303.3.7440, niedatowany [po 13 X 1922 r.] dokument „État de Service du Colonel Lévêque, François, Leon (génie) Commandant par intérim 3-é brigade d'Aéronautique (Lyon)".

[44] SHD-DAA, 1 P 6153, „Mission Militaire Française en Pologne. État de services de M. Colonel Lévêque"; T. Schramm, *op. cit.*, s. 110. Formalny przydział do FMW w Polsce Lévêque otrzymał 22 XII 1922 r. Major Têtu opuścił Warszawę 1 I 1923 r., do nowego miejsca pobytu zmierzając drogą przez Paryż, gdzie spotkać się miał z płk. Lévêkiem (ten ostatni w podróż wyruszył 8 I). Wyjeżdżającego Têtu żegnał specjalną pochwałą szef Sztabu Generalnego marszałek Józef Piłsudski (PZ, R. 3, 1923, nr 25, s. 6).

[45] SHD-DAA, 1 P 6153, „Annexe de feuillet individuel de campagne de Monsieur le Colonel Lévêque François, Leon". Poprzedni szef Dep. IV MSWojsk. gen. Gustaw Macewicz formalnie odszedł na 6-miesięczny urlop zdrowotny, zdając stanowisko „na czas pełnienia tej służby przez gen. służby francuskiej Lévêque" (PZ, R. 3, 1923, nr 23, s. 6 oraz nr 24, s. 5). Do czynnej służby już nie wrócił, choć w następnych latach nadal pozostawał na liście płac Departamentu IV MSWojsk.

[46] H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 62.

przypadkiem więc zapewne ostateczne brzmienie instrukcji w sprawie kredytowych zakupów zostało ustalone i zaaprobowane przez polskiego ministra spraw wojskowych właśnie w tym czasie, ostatecznie 8 grudnia 1922 r.[47] 26 lutego 1923 r. Komisja Studiów francuskiej Rady Najwyższej Obrony Narodowej (Conseil Supérieur de la Défense Nationale – CSDN) zaaprobowała zasady cesji materiałowych dla Polski, w tym także listy przewidzianego do zakupu sprzętu. Tym samym zamknięty został pierwszy etap długiej i złożonej procedury realizacji kredytu (zob. tab. 4)[48].

Tab. 4. Dostawy materiału lotniczego dla polskiego MSWojsk. na poczet I transzy kredytu 400 mln fr. frs. zaaprobowane 26 lutego 1923 r. przez Komisję Studiów CSDN

Nr zam.	Materiał	Ilość	Cena jednostkowa (około)	Cena łączna (około)	Uwagi
A. Lotnictwo szkolne					
1.	Silniki Rhône 80 HP	46	30 000	1 000 000	Biorąc pod uwagę zwyżkę cen podanych przez firmę Rhône, silniki mogą zostać nabyte w razie zagwarantowania ich jakości. Ta kwestia musi zostać uzgodniona wcześniej między firmą i Służbą Cesji (Materiału dla Zagranicy)
	Silniki Rhône 110 HP	10	34 000	340 000	
2.	Części zam. do samol. Caudron G.3 Części zam. do samol. Nieuport 80, 81 i 83			205 781,60 102 686,05	

[47] SHD-DAT, 7 N 2992, pismo No. 351/1.B. gen. Duponta do min. wojny i sztabu Focha z 23 X 1922 r. i nast. dok.; 8 N 252, „Instruction Générale concernant la fourniture au Gouvernement Polonais du materiel dont la valeur fait l'objet des avances en espèces consenties par la Gouvernement Français en exécution de la Loi du 8 Janvier 1924", L. 2825/B.S./I z 8 XII 1922 r.; CAW, O. I SG, I.303.3.562, „Notatka No. 2" szefa PMWZ płk. Łoyko-Rędziejowskiego z 3 IV 1928 r.; O. II SG, I.303.4.7459, „Referat dla Pana Ministra Spraw Wojskowych w sprawie realizacji zapotrzebowania materjału na poczet 400 miljonowego kredytu oraz zakupów dla naszego przemysłu wojennego" płk. Łoyko-Rędziejowskiego z 12 X 1924 r. Oficjalnie zatwierdzone w warszawskim MSWojsk. listy przeznaczonych do zakupu materiałów PMWZ dostarczyła władzom francuskim 2 XI 1922 r. Projekty wykorzystania środków z I transzy zmieniano co najmniej kilkakrotnie – tak np. wersja przekazana do Paryża 2 VIII 1922 r. jesienią zastąpiona została nową, którą Dupont przesłał tamże pismem No. 382/1B z 30 XI 1922 r. (SHD-DAT, 7 N 2992).

[48] SHD-DAT, 2 N 8, pismo No. 110 D.N.I. za przewodniczącego CSDN dyrektora Służb Sekretariatu Generalnego CSDN gen. dyw. Bernarda Serrigny'ego wg rozdzielnika z 20 II 1923 r. z załącznikami.

Nr zam.	Materiał	Ilość	Cena jednostkowa (około)	Cena łączna (około)	Uwagi
3.	Części zam. do silników Rhône			2 600 312,60	
B. Lotnictwo bojowe					
4.	Samol. Breguet 14 A2 z silnikami Renault 300 HP bez wyrzutników bombowych	80	95 000	7 600 000	Liczba samolotów może być zmniejszona do 70
5.	Materiał i części zam. do samol. Breguet 14 A2			1 740 814,95	
6.	Silniki zapasowe Renault 300 HP	60	38 000	2 310 000	
7.	Części zam. do silników użytkowanych oraz przewidzianych do zakupu a) do silników Renault 300 HP b) do silników Hispano-Suiza 300 HP			 976 589 343 012,05	
8.	Samoloty myśliwskie Nieuport 29 C.1	30	77 050	2 311 500	
9.	Części zamienne do 30 samol. Nieuport 29 C.1			200 000	Specyfikacja części zostanie określona zgodnie z tabelami aeronautyki francuskiej
10.	Silniki zapasowe Hispano-Suiza 300 HP	10	32 500	325 000	
11.	Części zapasowe do 10 siln. Hispano-Suiza			100 000	Specyfikacja części zostanie określona zgodnie z tabelami aeronautyki francuskiej
12.	Materiał dla Parku Pułkowego Lotnictwa (surowce)			1 057 154,45	
13.	Pojazdy specjalne a) Samochody cysterny b) Samochody warsztaty	 12 14	 100 000 100 000	 1 200 000 1 400 000	
C. Materiał fotograficzny, meteorologiczny i inny					
14.	a) Materiał fotograficzny b) Materiał meteorologiczny c) Instrumenty pokładowe d) Materiał dla Sekcji Technicznej			300 000 150 000 287 000 76 462	

Nr zam.	Materiał	Ilość	Cena jednostkowa (około)	Cena łączna (około)	Uwagi
D. Aerostatyka					
15.	Materiał aerostatyczny			1 800 000	
Razem franków				26 826 512,60	
Suma zarezerwowana na opakowanie				1 288 487,40	
Rezerwa zarezerwowana na nieprzewidziane okoliczności				1 500 000	
Łącznie franków				29 615 000	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: SHD-DAT, 2 N 8, zestawienie „Etat du materiel à livrer au Ministère Polonais des Affaires Militaires au compte de la I-e tranche (100.000.000 frs.) du crédit de 400.000.000 frs., et devant provenir directement de la fabrication", zał. do pisma No. 110 D.N.I. gen. Serrigny'ego wg rozdzielnika z 20 II 1923 r.

Wszystko to oznaczało pojawianie się nowych możliwości dla bardziej śmiałych działań – także na lotniczym gruncie. A nowy szef Departamentu wydawał się właściwą dla ich podjęcia osobą.

Tym bardziej że okres poprzedzający wyjazd do Polski spędził najwyraźniej pracowicie[49]. Już bowiem 1 marca 1923 r. przedłożył szefowi Sztabu Generalnego marszałkowi Józefowi Piłsudskiemu obszerny raport na temat reorganizacji polskiego lotnictwa. Jak wynika z przedstawionych wyżej wywodów – nie był to pierwszy taki dokument. Od wcześniejszych propozycji, kreślonych zwykle w oderwaniu od realiów i w mniejszym czy większym stopniu skażonych myśleniem życzeniowym, różnił się jednak kompleksowym, a przy tym rzeczowym i racjonalnym (przynajmniej w założeniu) ujęciem zagadnienia. Także – skalą zamierzonych przedsięwzięć oraz proporcjonalnym do wielkości tych ostatnich rozmiarem niezbędnych nakładów[50].

[49] W aktach osobowych Lévêque'a zachowała się notatka zawierająca wstawioną odręcznie (a więc wyraźnie intencjonalną) wzmiankę, że do Polski udał się on ochotniczo, zaś na jego decyzję wpływ miały uzgodnienia z szefującym francuskiemu lotnictwu gen. H. Dumesnilem. Najpewniej nowy szef Departamentu IV MSWojsk. miał zarówno czas na poczynienie odpowiednich koncepcyjnych przygotowań, jak i możność skonsultowania zamysłów z kompetentnymi w sprawach lotniczych czynnikami (SHD-DAA, 1 P 6153, niesygnowana i niedatowana [po 30 III 1924 r.] notatka „Général de brigade Lévêque").

[50] CAW, O. I SG, I.303.3.65, „Rapport du Général Lévêque, Chef du Departament IV, au sujet de la Réorganisation de l'Aéronautique" No. 100/M.M. z 1 III 1923 r. Jak wyjaśniał Lévêque w skierowanym do marszałka Piłsudskiego piśmie L. 3000/Og.Org./23.Z.P. z 1 III 1923 r. (ibidem), raport został opracowany w języku francuskim „dla uniknięcia znacznej straty czasu". Ułatwiło to jednak także szybkie przekazanie jego treści do Paryża, w wersji identycznej z przekazaną szefowi Szt. Gen. (SHD-DAT, 7 N 2992, pismo L. 149 płk. Lévêque'a do szefa FMW z 29 III 1923 r. z załącznikami).

Zakładał bowiem płk Lévêque dynamiczną, rozpisaną na okresy roczne, rozbudowę polskiego lotnictwa wojskowego, przewidując, że w końcu roku 1926, kiedy realizacja programu dobiegnie kresu, polskie lotnictwo będzie dysponowało siłą 50 eskadr bojowych, w tym 32 eskadr liniowych (rozpoznawczo-bombowych), 16 eskadr myśliwskich i 2 eskadr niszczycielskich (bombardowania nocnego). Ich organizacja, przygotowanie odpowiedniej infrastruktury, wyszkolenie personelu oraz zakupy sprzętu lotniczego, uzbrojenia i wyposażenia miały łącznie pochłonąć niebagatelną kwotę 699 mln fr. frs.

Niemałą część wspomnianego materiału autor planu nabyć zamierzał nad Sekwaną. Z zakupów we Francji pochodzić miało 150 (ewentualnie 230) spośród uwzględnionych w programie 2320 płatowców (6,47%-9,91%) oraz większość, bo aż 2030, z ujętych w nim 3880 silników (52,32%). Pozostałą część niezbędnego materiału nabyć planowano w kraju, ale i w tym przypadku w grę wchodził niemal bez wyjątku sprzęt wytworzony na francuskiej licencji, głównie zresztą przez Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze SA. Przy założonej skali wydatków istotnym źródłem finansowania zakupów stać się musiał kredyt przyznany przez władze z Paryża. Tak też było w istocie – większość kosztów związanych z realizacją programu rozbudowy, tj. 380 mln fr. frs. (54,36%), płk Lévêque planował pokryć z kredytów nadzwyczajnych – tj. „kredytu mobilizacyjnego oraz kredytu francuskiego"[51].

W ramach kwot z tego ostatniego źródła nastąpiły niebawem, jak sądzić wolno – nie bez impulsu ze strony szefa Departamentu IV MSWojsk. – korzystne dla nadzorowanej przezeń broni przesunięcia. Przeznaczona jeszcze kilkanaście miesięcy wcześniej na kredytowe lotnicze wydatki kwota 63 mln fr. frs. została 27 kwietnia 1923 r. podniesiona do 80 mln fr. frs. A choć w czerwcu znów nastąpiło jej okrojenie do 75 mln fr. frs., to utracone tym samym 5 mln fr. frs. przeznaczono na przemysł zbrojeniowy, w tym i lotniczy – stratę więc uznać można było za względną. 23 lipca 1923 r. minister spraw wojskowych ostatecznie zatwierdził rozdział planowanych zakupów na cztery roczne 100-milionowe raty oraz zamierzone wydatki departamentów w ramach każdej z nich[52]. 9 sierpnia 1923 r. Biuro Ścisłej Rady Wojennej pismem L. 3042/IIIa oficjalnie uznało przedstawiony 1 marca 1923 r. plan za program minimum rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego do roku 1926, co 21 września 1923 r.

---

[51] CAW, O. I SG, I.303.3.65, „Rapport du Général Lévêque…" z 1 III 1923 r.; I.303.3.775, „Referat w sprawie przedstawionego przez gen. Lévêque szefa Dep. IV.Z.P. projektu reorganizacji względem programu rozbudowy minimalnej Lotnictwa" z 4 VII 1923 r.; R. Białkowski, *Plan generała Lévêque – pierwszy kompleksowy program rozbudowy polskiego lotnictwa wojskowego na lata 1923-1926*, „Lotnictwo" 2012, nr 3, s. 88 nn.

[52] CAW, O. I SG, I.303.3.602, „Sprawozdanie Szefa Administracji Armji w myśl rozk. L.4728/Tjn. z dn. 27 XI 24"; I.303.3.653, kopia pisma L. 7483/Mob. min. spraw wojskowych gen. Stanisława Szeptyckiego do szefa AA z 23 [?] VII 1923 r. Udział lotnictwa w ogólnej sumie 400 mln fr. frs. określony został jak następuje: I rata – 29 615 000 fr. frs., II rata – 20 385 000 fr. frs., III rata – 20 000 000 fr. frs., IV rata – 5 000 000 fr. frs; łącznie – 75 000 000 fr. frs. Kwoty na związane z lotnictwem wydatki uwzględnione zostały też w innych działach – m.in. „Uzbrojenie", „Przemysł wojenny", „Łączność", „Samochody".

pociągnęło za sobą decyzję (No. 13021/Dep.IV) o formalnym przystąpieniu do jego wykonywania[53].

Czas był po temu najwyższy. Już bowiem 4 lipca 1923 r. gen. Lévêque skierował do PMWZ[54] obszerną instrukcję zawierającą program planowanych we Francji w roku 1923 zakupów materiału lotniczego oraz zasady jego realizacji. Obejmował on wydatki na łączną sumę 84 mln fr. frs., z których większość (49 mln fr. frs.) pochodzić miała z wojskowego budżetu, pozostałe zaś winny znaleźć pokrycie w kwotach z pierwszej raty francuskiego kredytu. Z tego pierwszego źródła sfinansować zamierzano m.in. zakup 100 płatowców liniowych Potez XV A2 oraz licencję na ich produkcję w Polsce, 500 silników lotniczych Lorraine-Dietrich o mocy 400 KM, materiał dla parków lotniczych, wojsk balonowych, instrumenty pokładowe, a także 10 wodnopłatowców morskich (2 w firmie Latham, 8 – Farman) oraz 4 do służby rzecznej – w każdym przypadku wraz z silnikami. Możliwość sięgnięcia w najbliższej przyszłości po środki z kredytu wciąż nie była oczywista, stąd powiązane z nim wydatki potraktowano szkicowo, zakładając, że obejmą one głównie materiał uznawany za rezerwowy, tj. kolejne 250 silników LD, a także niesprecyzowane ilości płatowców Potez XV A2 lub Breguet XIXA2, płatowców myśliwskich, licencję na ich wykonywanie oraz silniki dla lotnictwa myśliwskiego. Odrębna, 5-milionowa transza, wydzielona została na zakup części zamiennych dla już użytkowanego sprzętu i trzech przeznaczonych do wstępnego szkolenia pilotów płatowców Hanriot HD.14, licencji i 50 silników Le Rhône dla maszyn produkowanych w kraju[55].

---

[53] CAW, O. I SG, I.303.3.775, „Rapport du Général Lévêque, Chef du Départament IV sur le programme complémentaire d'aviation" L. 303/tj.Z.P. z 17 VI 1924 r.

[54] Na czele Misji pozostawał wciąż płk Łoyko-Rędziejowski. Funkcje jego zastępców i doradców technicznych sprawowali kpt. inż. Ludwik Zejfert oraz kpt. inż. Jerzy Rudlicki. Z PMWZ współpracowali ściśle, okresowo przebywając w Paryżu – kpt. Czesław Filipowicz, pełniący funcję szefa Biura Zakupów MSWojsk., oraz kpt. Flouret z FMW w Polsce, któremu przypadło w udziale utrzymywanie łączności między PMWZ a francuskimi ministerstwami oraz służbami. SHD-DAT, 7 N 2992, odpis „Instruction sur les Achats en France du Materiel d'Aviation" No. 288/23 ZP/mob. gen. Lévêque z 4 VII 1923 r.

[55] Ibidem. Zachowany dokument zaopatrzony został w informację o jego zaaprobowaniu w dniu 4 VIII 1923 r. przez z-cę szefa AA gen. bryg. Adolfa Herfortha.

Tab. 5. Zakupy sprzętu lotniczego we Francji przewidziane do realizacji w roku 1923, wedle porządku pilności

Lp.	Materiał	Ilość	Przewidywana cena jednostkowa	Przewidywana cena łączna	Suma częściowa	Uwagi	Wysłane do Polski przed 1 I 1924
I. Zakupy z alokacji sumy 5 000 000 fr. frs. oddanych do dyspozycji PMWZ w Paryżu pismem z 18 VI 1923							
1.	Części zam. do 27 samol. szkolnych Caudron G3			75 000			Realiz. opóźniona z winy firmy
2.	Części zam. do 27 samol. szk. Nieuport 80-81-83			45 000			100%
3.	Części zam. do 100 siln. Rhône 80 i 110 CV			460 000			85%
4.	Części zam. do 50 samol. Bréguet 14 A2			75 000			
5.	Części zam. do 100 siln. Renault 300 CV			1 125 000			
6.	Częśći zam. do 80 siln. Hispano-Suiza 300 CV			200 000			90%
7.	Surowce dla parków lotn.			3000			100%
8.	Narzędzia dla Sekcji Technicznej			10 000			15%
					2 023 000 377 000 200 000		
9.	Licencja na prod. samolotu szkolnego Hanriot H.D.14			300 000			
	Wzorcowe płatowce H.D.14, modele	3		100 000			Wysłane 5 płat. w różnych stadiach prod. oraz rys. i modele

Lp.	Materiał	Ilość	Przewidywana cena jednostkowa	Przewidywana cena łączna	Suma częściowa	Uwagi	Wysłane do Polski przed 1 I 1924
10.	Niemożliwe do wykonania lub zakupienia w Polsce części do budowy 50 płatowców i związane z tym koszty			100 000		Lista w trakcie ustalania z mjr. Toruniem, który kończy staż w firmie Hanriot	Firma zawyża ceny, realiz. opóźniona
11.	Silniki Rhône 80 do wyposażenia płatowców zmontowanych w Polsce	50		1 300 000			60%
12.	Rulery (samoloty do nauki kołowania na lotnisku) z silnikami i częściami zam.	20		400 000		Specyfikacja będzie przyjęta po przeprowadzeniu ankiety przez 12 Dyrekcję w Paryżu	
					2 200 000 200 000	Na transport oceniany na 10%	
				Łącznie 12 pozycji	5 000 000		
II. Zakupy przeprowadzone z kredytów w polskiego budżetu							
13.	Płatowce Potez XV A2	100	52 000	5 200 000		Zakup licencji częściowej na 100 samolotów, z opcją na 200 egzemplarzy i opcją licencji definitywnej – przy opłacie maksimum 8% za samolot	Firma zawyża ceny, realiz. opóźniona
	Części zamienne			500 000			
14.	Licencja na prod. samol. Potez XV A2			1 000 000	6 700 000		Wysłane trzy komplety rys.

Lp.	Materiał	Ilość	Przewidywana cena jednostkowa	Przewidywana cena łączna	Suma częściowa	Uwagi	Wysłane do Polski przed 1 I 1924
15	Silniki Lorraine 400 CV	250	55 000	13 750 000		I zamówienie (z 750 egz uzgodnionych)	Zmiany w specyfikacji – realiz. opóźniona
	Części zam.			2 500 000			
	Silniki Lorraine 400 CV	250	55 000	13 750 000		II zamówienie (z 750 egz uzgodnionych)	Zmiany w specyfikacji – realiz. opóźniona
	Części zam. (promesa sprzedaży licencji na prod. siln. Lorraine 400 CV)			2 500 000	32 500 000		Listy materiału zamiennego są ustalone przy wzięciu pod uwagę francuskich tabel należności, ale liczby zostały zdwojone, z wyjątkiem części o konstrukcji łatwej do zmontowania w Polsce
16.	Surowce dla parków lotn.			1 000 000			
17.	Materiał balonowy			1 000 000			
18.	Materiał do oświetlenia lądowisk			1 000 000		8 aparatów oświetlających, uproszczone Barlines Benard	
19.	Instrumenty pokładowe			300 000	3 300 000		
20.	14 wodnopłatowców i silniki do nich				1 600 000		
21.	Koszty transportu – ok. 10%				4 300 000		

Lp.	Materiał	Ilość	Przewidywana cena jednostkowa	Przewidywana cena łączna	Suma częściowa	Uwagi	Wysłane do Polski przed 1 I 1924
22.	Wydatki poniesione na cesję materiału – ok. 1%				600 000	Koszty poniesione przez PMWZ na cesję materiału (diety, koszty kontroli oraz diety i koszty przemieszczenia oficerów polskich i oficerów francuskiej Służby Cesji)	
				Pozycje 13-22 łącznie	49 000 000		
III. Zakupy przeprowadzone z kredytu francuskiego							
23.	Uzupełnienie silników Lorraine 400 CV	250					
24.	Uzupełnienie płatowców Potez XV A2 (albo Breguet XIX-A2 drewnianych)						
25.	Płatowce myśliwskie						
	Części zamienne						
	Licencja na prod. płatowców. myśliwskich				30 000 000 (23-25!)		
26.	Silniki do płat. mysliwskich						
	Części zamienne						
27.	Materiał fotograficzny						
28.	Materiał meteorologiczny						
Łącznie ogółem – około 84 000 000 fr. frs.							140 skrzyń, ok. 40 ton materiału

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: SHD-DAT, 7 N 2992, odpis „Instruction sur les Achats en France du Matériel d'Aviation. Par ordre d'urgence" No. 288/23 ZP/mob. gen. Lévêque z 4 VII 1923 r.; CAW, BAA MSWojsk., I.300.54. 133, pismo L. 93 szefa PMWZ płk. Łoyko-Rędziejowskiego do Szefa Departamentu IV MSWojsk. z 8 I 1924 r.

Na efekty nie trzeba było czekać zbyt długo – już 30 sierpnia 1923 r. notyfikowane zostały stronie francuskiej pierwsze cztery kontrakty, we wrześniu – kolejne 11. Do końca stycznia roku 1924 było ich już 64, a procedura notyfikacji następnych 32 znajdowała się w toku[56]. 84 mln franków, przeznaczone przez polskie władze na lotnicze zakupy we Francji, z ukontentowaniem komentował jesienią 1923 r. gen. Dupont, kapitalikiem wybijając frazę stanowiącą kwintesencję prowadzonej przezeń dwoistej polityki: „zależy mi bardzo na podniesieniu tego rezultatu, […] dla obrony interesów lotnictwa francuskiego, dbając nieustannie w całej rozciągłości o interesy polskie"[57].

[56] CAW, BAA MSWojsk., I.300.54. 133, pismo L. 93 szefa PMWZ płk. Łoyko-Rędziejowskiego do szefa Departamentu IV MSWojsk. z 8 I 1924 r.; I.300.54.136, niedatowany (po 31 I 1924 r.) „Wykaz kontraktów zawartych w wykonaniu programu lotniczego"; SHD-DAT, 8 N 252, kopia pisma No. 3936 płk. Łoyko-Rędziejowskiego do ministra wojny z 23 VIII 1923 r. i in. dok.; W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów" do Rambouillet. Francja a zaopatrzenie materiałowe lotnictwa wojskowego II RP (1926–1936)*, „Rocznik Archiwalno-Historyczny Centralnego Archiwum Wojskowego" 2010, nr 3(32), s. 88. Wedle informacji gen. Duponta do końca 1923 r. Dep. IV MSWojsk. złożył we Francji i w Polsce zamówienia na 375 samolotów typów francuskich (w rzeczywistości liczba ta obejmowała także zakupy jedynie zlecone PMWZ). Informując o perspektywie dalszych podobnych kontraktów, szef PMWZ standardowo już sygnalizował ożywioną działalność włoskiej oraz brytyjskiej konkurencji (SHD-DAT, 7 N 2993, kopia pisma No. 1/P. Duponta do ministra wojny z 4 I 1924 r.).

[57] SHD-DAT, 7 N 2992, pismo No. 432/D szefa sztabu FMW w Polsce płk. Pierre'a Pujo do podsekretarza stanu lotnictwa w Ministerstwie Wojny z 2 X 1923 r.

Tab. 6. Zakupy francuskiego materiału lotniczego dla Polski w okresie od 30 sierpnia 1923 r. do 31 stycznia 1924 r.

Lp.	Materiał	Dostawca	Data notyfikacji	Wartość umowy	Termin dostawy wg umowy	Uwagi
1.	Licencja na prod. płat. H.D.14	S-té Hanriot	30 VIII 1923	300 000	14 I 1924	
2.	Części zam. do siln. Hispano-Suiza 300 MK	S-té Hispano-Suiza	14 IX 1923	179 683	15 X 1923	Wykonane
3.	Szybkościomierze, wysokościomierze i aerometr	S-té Aéra	30 VIII 1923	3432,50	15 X 1923	W próbach w Sekcji Technicznej
4.	11 barografów	S-té de Etablissements J. Richard	6 IX 1923	3374,50	24 IX 1923	Wykonane
4.	Aerotermometry	S-té de App. Fournier	30 VIII 1923	5500	1 X 1923	Wykonane
6.	50 silników Rhône 80 MK i części zam.	Gnôme et Rhône	15 IX 1923	1 725 090,37	Silniki – 15 IV 1924, częśći 15 V 1924	30 silników i większą część części zam. wysłano do kraju; reszt będzie wykonana w końcu marca b.r.
7.	10 gaźników i części do nich dla siln. Rhône 80 MK	René Tampier	14 IX 1923	8332	14 XII 1923	Wykonane
8.	Części zam. do siln. Renault 300 MK	S-té Renault	30 VIII 1923	1 224 731,50	1 IV 1924	Większość wysłana do kraju
9.	Wałki rodzielcze do iskrowników SEV	S-té pour equipement electr. des voitures (SEV)	14 IX 1923	1545,60	1 XI 1923	Wykonane
10	2 samopiszące liczniki obrotów	S-té des Etabl. Jaeger	14 IX 1923	1788	25 IX 1923	Wykonane
11.	5000 świec do siln. Rhône 80 MK	Ponset	14 IX 1923	44 310	14 XII 1923	Wykonane
12.	20 iskrowników Lavalette do siln. Rhône 80 MK	S-té Lavalette	14 IX 1923	4327,50	1 XI 1923	Wykonane
13.	4 chronometry	Marquis fils	2 IX 1923	284	18 X 1923	Wykonane
14.	Piasty do siln. Rhône, Renault i HS, kable do siln. Rhône 80 MK	P. Guerin	4 X 1923	8257,50	4 I 1924	Wykonane

Lp.	Materiał	Dostawca	Data notyfikacji	Wartość umowy	Termin dostawy wg umowy	Uwagi
15.	50 kół oraz 60 opon i dętek dla płat. Br.14 A2	S-té India Rubber	26 IX 1923	24 035	10 XI 1923	Wykonane
16.	Piec termiczny	S-té des Fours à Haut Rendement	4 X 1923	11 500	18 XI 1923	Wykonane
17.	30 chłodnice dla płat. Br. 14 A2	Benjamin	14 IX 1923	26 790	24 XI 1923	Wykonane
18.	100 amortyzatorów do płóz płat. Br.14 A2	L. Jesserand	4 X 1923	800	18 XI 1923	Wykonane, jednak materiał został zabrakowany
19.	Części zam. do płat. Nieuport 80-81-83	S-té Nieuport-Astra	6 X 1923	55 015	6 I 1924	Wykonane
20.	Rury aluminiowe i nity do samol. Breguet	S-té des Etab. Schneider	17 X 1923	3666,33	17 XII 1923	W próbach
21.	Liencja na prod. płat. Potez XV A2	Henri Potez	17 X 1923	375 000		
22.	2 ixometry [lepkościomierze] Barbey'a i bomba kalorymetryczna	E. Adner	17 X 1923	3745	28 XI 1923	
23.	Opony i dętki do płat. Nieuport	S-té Hutchinson	17 X 1923	3135	28 XI 1923	Wykonane
24.	Młot Charpy	Cie des Forges de Vhatillon Commentry	17 X 1923	5410	28 XI 1923	Wykonane
25.	490 amortyzatorów do płat. Nieuport	L. Josserand	20 X 1923	10 710	12 XII 1923	Materiał w próbach w Sekcji Technicznej
26.	Aparat do badań metalograficznych	F. Pellin	17 X 1923	7242	28 XI 1923	
27.	Części zam. i surowce do płat. G3	R.Caudron	6 XII 1923	94 831,06	6 III 1923	
28.	100 siln. Lorraine 400 MK	S-té Lorraine-Dietrich	30 X 1923	5 850 000	31 V 1924	
29.	5 płat Hanriot HD.14 w rozmaitych stadiach prod.	S-té Hanriot	17 X 1923	126 872	17 XI 1923	Wykonane
30.	Opakowanie płat. Hanriot HD.14	A. Roche	15 XI 1923	12 800	26 XI 1923	Wykonane
31.	100 sil. Lorraine 400 MK	S-té Lorraine-Dietrich	22 XI 1923	5 850 000	30 XI 1923	

Lp.	Materiał	Dostawca	Data notyfikacji	Wartość umowy	Termin dostawy wg umowy	Uwagi
32.	50 mechanizmów synchronizacyjnych	J. Riscud	6 XII 1923	21 625	20 II 1924	Patrz dodatkowa umowa nr 50
33.	400 wyrzutników bomb typu Michelin	R. Gobert	31 XII 1923	80 000	1 V 1924	
34.	Podstawy karabinow maszyn. obserwatora	P. Peinchaud		118 000		Umowa nienotyfikowana
35.	Kabel stalowy	S-té Bowden	25 I 1924	1500	25 II 1924	Wykonane
36.	Drut fortepainowy	S-té de Cableriés d'Angers	15 I 1924	3743,62	15 III 1924	
37.	Kabel stalowy	S-té de Cablerie Parisienne	31 XII 1923	1022	31 I 1924	Wykonane
38.	Opony i dętki do płat. Hanriot	S-té Hutchinson	31 XII 1923	25 250	1 III 1924	
39.	167 rurek miedzianych	Cie Française de Métaux	19 I 1924	1823,45	30 IV 1924	
40.	250 kół do płat. Hanriot	P. Allard	19 I 1924	20 500	19 III 1924	W próbach
41.	Rury duraluminiowe do płat. Hanriot HD.14	S-té Duraluminium	31 XII 1923	27 383,75	30 III 1924	
42.	Wentylator i silnik do pieca termicznego	S-té des Fours à Haut Rendement	31 XII 1923	500	31 XII 1923	Wykonane, patrz umowa nr 16
43.	3 dodatkowe lampy do aparatów do badań metalograficznych	F. Pellin	31 XII 1923	300	31 XII 1923	Wykonane, patrz umowa nr 25
44.	10 gaźników dla siln. Hispano-Suiza 300 MK	Claudel		8528,50		Umowa nienotyfikowana
45.	Ściągacze, podkładki, mutry itp.	S-té Aéra		77 781	Około 30 IV 1924	Umowa nienotyfikowana
46.		A. Amaler	Umowa anulowana			
47.	100 siln. Lorraine 400 MK	S-té Lorraine-Dietrich	31 XII 1923	5 850 000	31 VIII 1924	
48.	20 500 zatyczek różnych wymiarów	Balland	19 I 1924	1263,41	10 II 1924	Wykonane

Lp.	Materiał	Dostawca	Data notyfikacji	Wartość umowy	Termin dostawy wg umowy	Uwagi
49.	Amoryzatory dla płat. Hanriot	Villard, Boron & Cie	25 I 1924	5528	10 III 1924	
50.	50 mechanizmów synchronizacyjnych	J. Riscud	25 I 1924	21 625	25 V 1924	Patrz umowa nr 32
51.	100 celowników do bombardowania	Baille-Lemaire & Fils	25 I 1924	45 000	25 II 1924	
52.	150 szkieł ochronnych do płat. Hanriot	S-té du Verre-Triplex	25 I 1924	1968,75	26 II 1924	
53.	Podstawy celowników do bombardowania	Levasseur et Cie	25 I 1924	5500	25 IV 1924	
54.	Kraniki do benzyny	Danquin	31 I 1924	1050	31 III 1924	Umowa nienotyfikowana
55.	Kraniki do oliwy	Guillot		2400		
56.	100 chronografów dla celowników do bombardowania	J. Vial	30 I 1924	55 000	30 V 1924	
57.	Wskaźniki poziomu benzyny, kontakty i ołowiarki	Blusson	31 I 1924	5280	31 III 1924	
58.	Okucia pasów bezpieczeństwa	Gouet		1861	Około 10 III 1924	Umowa nienotyfikowana
59.	Wałki giętkie	Blano		10 638	Około 10 III 1924	Umowa nienotyfikowana
60.	Zaciski	Poutrait		107,50	Około 10 III 1924	Umowa nienotyfikowana
61.	Zaciski Mallvilla	Weydert	31 I 1924	1200	1 III 1924	
62.	Stal resorowa	S-té des nc. Ets. Mortagne		401,50	Około 30 III 1924	Umowa nienotyfikowana
63.	Mutry, nity, haczyki itp.	Blussen		6634		Umowa nienotyfikowana
64.	100 siln. Lorraine 400 MK	S-té Lorraine-Dietrich	30 I 1924	5 850 000	31 XII 1924	Umowa nienotyfikowana
65.	Kalibry (kalibratory?) i narzędzia	S-té Franç. W. Spenser		34 286	Około 25 II 1924	Umowa nienotyfikowana

Lp.	Materiał	Dostawca	Data notyfikacji	Wartość umowy	Termin dostawy wg umowy	Uwagi
66.	Piła taśmowa	Fabriquants Réunis		2097	Około 10 III 1924	Umowa nienotyfikowana
67.	Elastometr dla balonów	S-té An. Escaut et Meuse		12 600		Umowa nienotyfikowana
68.	Materiał przegumowany dla balonów	S-té Indus. des Telephones		76 050		Umowa nienotyfikowana
69.	Kontroler lotu dla płat. Potez	S-té Aera		98 000		Umowa nienotyfikowana
70.	Pompa ręczna do badań butli do wodoru	S-té Emidecau		1350		Umowa nienotyfikowana
71.	100 silników Lorraine 400 MK	S-té Lorraine-Dietrich		5 850 000	1 II 1925	Umowa nienotyfikowana
72.	12 balonów na uwięzi	Tinssennier		936 000		Umowa nienotyfikowana
73	100 silników Lorraine 400 MK	S-té Lorraine-Dietrich		5 850 000	1 III 1924	Umowa nienotyfikowana

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: CAW, BAA MSWojsk., I.300.54.136, zestawienie „Wykaz kontraktów zawartych w wykonaniu programu lotniczego" [z lutego 1924 r.]; SHD-DAT, 8 N 252, niedatowany „Registre des dépenses engagées".

Sam generał Lévêque z coraz większym trudem odnajdywał się w złożonej, a obcej mu rzeczywistości kraju nad Wisłą i w sieci polsko-francuskich kontaktów. Obejmując nowe stanowisko, miał zadeklarować, że w Polsce „będzie reprezentował sztandar francuski, nie przemysł francuski"[58]. Niebawem jednak okazało się, że wytrwanie w tak chwalebnym postanowieniu będzie odeń wymagać psychicznej odporności i hartu ducha. Niemal natychmiast bowiem po zainstalowaniu się w Warszawie nowy szef Departamentu IV MSWojsk. zaczął być zasypywany korespondencją, w której francuscy przemysłowcy, dziennikarze czy propagandziści formułowali swe oczekiwania względem świeżo ulokowanego nad Wisłą „szefa francuskiej misji lotniczej" czy też „*attaché* lotniczego". Powiadomiony o problemie Dupont podjął próbę przekonania Paryża, że skoro „Polska nam zaufała, oddając zarząd swego lotnictwa wojskowego w ręce francuskie", to z dowódcy tego lotnictwa nie należy czynić agenta handlowego, propaganda prowadzona w tych warunkach „nie może mieć takiej samej formy jak gdzie indziej", zaś realizacja związanych z nią zadań winna być powierzona innej osobie[59].

Stanowisko to nad Sekwaną przyjęto zapewne z pewnym zdziwieniem. Dupont wpadł tu bowiem, jak można sądzić, we własne sidła. Kilka miesięcy wcześniej, jesienią 1922 r., nie mogąc doczekać się spełnienia postulatu przysłania mu w sukurs kompetentnego oficera, który stanąć by mógł na czele polskiego lotnictwa wojskowego, w serii raportów przedstawił niedostatki francuskiej propagandy lotniczej w krajach bałtyckich oraz czarne wizje wykorzystania tej sytuacji przez obcą konkurencję. Jego alarmy spotkały się w Paryżu z oddźwiękiem, przyspieszając decyzję o skierowaniu do Warszawy płk. Lévêque'a. Teraz jednak, naturalną koleją rzeczy, od tego ostatniego oczekiwano rozwinięcia odpowiedniej działalności, a próby zajęcia przezeń pozycji neutralnej przyjmowano ze zrozumiałym poniekąd w tej sytuacji rozdrażnieniem[60].

Jednym ze źródeł kłopotów szefa lotnictwa stały się Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze SA oraz ich francuscy udziałowcy, których iluzoryczny wkład finansowy i brak zaangażowania w prace przedsiębiorstwa już w roku 1922 zaczął budzić podejrzenia, że jednoczące ich Consortium Français d'Aviation powstało „wyłącznie dla celów spekulacji na Rządzie Polskim"[61]. Lévêque zdecydowanie przy-

---

[58] L. Rayski, *Słowa prawdy o lotnictwie polskim 1919-1939*, Londyn 1948, s. 19.

[59] SHD-DAT, 7 N 2992, kopia pisma No. 91/M/M płk. Lévêque'a do gen. Duponta z 27 II 1923 r.; pismo No. 67/C gen. Duponta do podsekretarza stanu lotnictwa i nawigacji powietrznej w Ministerstwie Wojny z 3 III 1923 r.

[60] SHD-DAT, 7 N 3006, kopia pisma No. 654/D. gen. Duponta do ministra wojny z 10 X 1922 r.; „Avis du Colonel Lévêque, Directeur de l'Aviation Polonaise au sujet de la propagande aéronautique française en Pays Baltes" No. 240/D z 5 VI 1923 r. i in. dok.; 7 N 3010, „Note pour la 12e Direction" L. 10487-2/11-S.M. z-cy szefa Szt. Gen. gen. E. Hergaulta z 21 X 1922 r. i in. dok. Sam Lévêque część swoich kierowanych do Paryża raportów sygnował zresztą jako Chef du Service Aéronautique de la Mission Militaire Française en Pologne.

[61] CAW, DS MSWojsk., I.300.58.162, „Sprawozdanie z kontroli ksiąg Sp. Akc. Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze" płk. inż. Zygmunta Platowskiego dla ministra spraw wojskowych z 15 XI 1922 r. i in. dok. O samym konsorcjum i jego deklarowanych celach, zob.: SHD-DAT, 7 N 3010, pismo No. 37 podsekretarza stanu lotnictwa i transportu powietrznego

chylał się do tej interpretacji – dążąc do rewizji skrajnie niekorzystnego kontraktu ze spółką, która w dodatku nie wydawała się zdolna do podjęcia uzgodnionej produkcji, skupiając się raczej na wielce dla niej korzystnych machinacjach finansowych. Jego poczynania utrudniały jednak intrygi i naciski, którym prostolinijny, a często przy tym pozbawiony istotnych informacji szef Departamentu nie potrafił skutecznie przeciwdziałać[62].

Inny problem narastać zaczął wiosną 1923 r., kiedy to pojawiły się obawy, że powiązana z Niemcami i wyposażona w niemiecki sprzęt spółka Polska Linia Lotnicza Aerolloyd zamierza uruchomić w Polsce sieć komercyjnych połączeń lotniczych, ze szkodą dla obecnego na tym rynku już od lata 1920 r. towarzystwa Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne. Podejmujący dość oględne próby przeciwdziałania gen. Lévêque oskarżony został przez przełożonych znad Sekwany o nie dość energiczne wypełnianie roli strażnika francuskich interesów[63]. W miarę upływu czasu rosły przy tym obawy, że podejmowane przez Niemców kroki stanowić mają tylko etap wstępny do prób uzależnienia od woli Berlina całości polskiego lotnictwa[64]. Gdy więc 4 czerwca 1923 r., w zamęcie związanym z upadkiem gabinetu gen. Sikorskiego i przesileniem rządowym, Aerolloyd zdołał jednak, wbrew zastrzeżeniom ustępujących ministrów, uzyskać pięcioletnią koncesję, Dupont, ostro interweniując wobec nowego szefa resortu spraw wojskowych gen. Stanisława Szeptyckiego, fakt ten uznał za „nadużycie zaufania w stosunku do mnie, zagrożenie dla Polski i zdradę przymierza"[65].

---

w Ministerstwie Prac Publicznych Laurenta Eynaca do ministra wojny z 5 I 1923 r. i in. dok.; P. Griset, *op. cit.*, s. 100.

[62] CAW, BŚRW, I.300.14.27, „Note sur la Société Franco-Polonaise pour Construction d'Avions et d'Automobiles" gen. Lévêque'a z 7 VI 1924 r.; SHD-DAT, 7 N 3006, kopia pisma No. 3194 szefa Referatu Technicznego PMWZ kpt. inż. L. Zejferta do szefa Departamentu IV MSWojsk. z 6 X 1922 r.; kopia pisma No. 7824/ GM 22 tj. ministra spraw wojskowych gen. K. Sosnkowskiego do gen. Duponta z 8 XI 1922 r. i in. dok; N 3010, „Note pour le Cabinet de Ministre" No. 2984 S.A.E. 2/11 z 15 XII 1922 r. i in. dok.; M. Majewski, *Początki produkcji silników lotniczych…*, s. 204 nn.; T. Schramm, *op. cit.*, s. 110; L. Rayski, *op. cit.*, s. 19.

[63] SHD-DAT, 7 N 3010, pismo No. 879 7.A. podsekretarza stanu lotnictwa i transportu powietrznego w Ministerstwie Prac Publicznych Laurenta Eynaca do ministra wojny z 8 V 1923 r. i in. dok.

[64] SHD-DAT, 7 N 2992, pismo No. 112/D gen. Duponta do podsekretarza stanu lotnictwa i nawigacji powietrznej z 8 III 1923 r.; pismo No. 141.mm płk. Lévêque'a do gen. Duponta z 24 III 1923 r. i in. dok.; T. Schramm, *op. cit.*, s. 110 n.; M. Mikulski, A. Glass, *Polski transport lotniczy 1918-1978*, Warszawa 1980, s. 38 nn., 50 nn.

[65] SHD-DAT, 7 N 2992, pismo No. 83/R Duponta do ministra wojny z 12 VII 1923 r. Poważne zaniepokojenie rozwojem sprawy Aerolloydu Dupont wyrażał także w raportach słanych do Paryża – użyte przezeń w rozmowie z Szeptyckim sformułowania nie służyły więc jedynie doraźnej retoryce. Obawy co do nazbyt bliskich związków Aerolloydu (od maja 1925 r. – Aerolotu) z Niemcami strona polska formułowała zresztą także i bez francuskiej inspiracji. Zob.: CAW, Gabinet Ministra Spraw Wojskowych 1918-1939, I.300.1.627, „Referat w sprawie użycia aparatów Junkers'a na wypadek mob. (w związku z pismem «Aerolotu» z dn. 10 IV br. [1925] do Pana Ministra i Szefa Sztabu Gen." szefa Szt. Gen. gen. Stanisława Hallera i in. dok.

Interwencja nie uczyniła jednak wielkiego wrażenia. Latem i jesienią 1923 r. Aerolloyd nadal umacniał zdobyte pozycje, sygnalizując już nie tylko zainteresowanie uruchomieniem sieci komunikacji lotniczej, ale też zamiar podjęcia w Polsce produkcji samolotów na licencji niemieckich zakładów Junkers. Ponownie też uaktywniła się poczynająca sobie dość bezceremonialnie włoska konkurencja, w Warszawie traktowana poniekąd jako antidotum na nadmierne apetyty Francuzów[66].

W tej sytuacji gen. Lévêque odnajdywał się z coraz większym trudem. Mechanizmy podejmowanych decyzji były dlań słabo czytelne, możliwości wpływu na te ostatnie – umiarkowane, a sytuacja, w której „cokolwiek się nie zrobi zawsze będzie się podejrzewanym o działanie raczej na rzecz kraju pochodzenia niż zatrudnienia", niewątpliwie frustrująca[67]. Polscy przełożeni traktowali francuskiego szefa Departamentu z rosnącą rezerwą, niekiedy wręcz podejrzliwie, gen. Dupont, choć w słanych do Paryża raportach efekty jego pracy oceniał wysoko, w praktyce niewiele mógł pomóc. Z upływem czasu coraz bardziej sceptycznie oceniał zresztą sens zaproponowanego ongiś przez siebie rozwiązania. Pozbawiony oparcia i coraz bardziej zagubiony w labiryncie spraw kraju, w którym zawodziła organizacja, nie sposób było polegać na kwalifikacjach administracji, słowo znaczyło niewiele, a rozkaz – wobec braku kontroli jego wykonania lub przyzwolenia na lekceważenie – bynajmniej nie więcej, Lévêque już w październiku 1923 r. podjął decyzję, że nie będzie się starał o przedłużenie swego rocznego kontraktu[68]. Dupont, licząc, wbrew zdecydowanym deklaracjom zainteresowanego, na zmianę tej decyzji, czasowo zatrzymał złożony wniosek. I on wszakże przyznawał, że zaproponowana przezeń rok wcześniej koncepcja postawienia na czele polskiego lotnictwa wojskowego oficera przybyłego z Francji zakończyła się fiaskiem, trzeba więc będzie pogodzić się z zamiarem ministra spraw wojskowych gen. Szeptyckiego, by odchodzącego Lévêque'a zastąpił Polak, z „poważnym francuskim doradcą technicznym" u boku[69].

Ostatecznie zgłoszona dymisja została w ostatniej chwili wycofana, na co istotny wpływ miał upadek gabinetu Wincentego Witosa i powrót gen. Sosnkowskiego na stanowisko ministra spraw zagranicznych. Niebawem jednak okazało się, że problemy, które uprzednio spowodowały jej złożenie, nadal pozostały aktualne. Stawiało to pod znakiem zapytania stabilność układu, doraźnie przywróconego do równowagi skutkiem kompromisu głównych aktorów, z mało entuzjastyczną zapewne aprobatą samego zainteresowanego[70].

---

[66] SHD-DAT, 7 N 2992, raport No. 96/RC gen. Duponta dla ministra wojny i sztabu Focha z 27 VIII 1923 r.; kopia „Avis du Général Lévêque, Chef du Departament IV de la Navigation Aérienne au sujet d'une usine de Junkers" z 14 IX 1923 r. i in. dok.

[67] SHD-DAT, 7 N 2992, kopia raportu No. 109/RC gen. Duponta dla min. wojny i sztabu Focha z 1 XII 1923 r.

[68] Ibidem oraz SHD-DAT, 7 N 2992, „Compte-Rendu au Général Chef de Mission" z 15 X 1923 r. i in. dok.

[69] SHD-DAT, 7 N 2992, kopia raportu No. 109/RC gen. Duponta z 1 XII 1923 r.

[70] SHD-DAT, 7 N 2993, depesza szyfrowa No. 325 -2/11-S.M. za ministra wojny i z jego polecenia zastępcy szefa Szt. Gen. do szefa FMW w Warszawie z 10 I 1924 r.; CAW, BŚRW,

Doraźnie wszakże pozycja pozostającego na stanowisku szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej uległa wzmocnieniu. Mógł więc sobie pozwolić na bardziej zdecydowane wystąpienia, nawet w sprawach, w których dotychczas jego bardziej energiczne działania bywały powściągane. Do takich należała m.in. kwestia Francusko-Polskich Zakładów Samochodowych i Lotniczych. Władze wojskowe dążyły do rewizji skrajnie dla nich niekorzystnej umowy, zawartej ze spółką w maju roku 1921. Ta z kolei moment podjęcia produkcji we wznoszonej fabryce starała się przesunąć w możliwie odległą przyszłość, nagląc równocześnie o szybką wypłatę 5 mln franków pożyczki z pierwszej raty francuskiego kredytu. Jesienią 1923 r. propozycja Lévêque'a, by w takiej sytuacji po prostu zrezygnować z usług tego partnera, materiał lotniczy kupując w razie konieczności we Francji, uznana została przez gen. Duponta za „krótkowzroczną"[71]. Teraz, w początkach stycznia 1924 r., wyraźnie pewniejszy siły swych argumentów szef Departamentu stwierdził zdecydowanie, że „sprawę należy […] zakończyć", proponując dać Spółce do zrozumienia, „że Państwo Polskie może ewentualnie bez nich się obejść, gdyż można znaleźć innych dostawców"[72].

Największy jednak wpływ na zmianę decyzji gen. Lévêque'a i jego pozostanie na stanowisku miały zapewne wydarzenia, które w tym czasie rozgrywały się we Francji. Tam zaś dobiegały wreszcie kresu prace nad uruchomieniem przyznanego Polsce zbrojeniowego kredytu. 17 grudnia 1923 r. akceptacja Senatu zakończyła parlamentarny etap procedury ustawodawczej. 8 stycznia 1924 r. uchwalona ustawa została podpisana przez prezydenta Republiki, zaś 13 stycznia ogłoszona oficjalnie, zyskując moc obowiązującą. 10 dni później sygnowano konwencję gwarancyjną dotyczącą I transzy kredytu, co umożliwiło podjęcie jego realizacji przez paryskie Ministerstwo Wojny z dniem 2 lutego 1924 r.[73]

Zestawienie sprzętu przeznaczonego do zakupu w ramach pierwszej, stumilionowej raty opatrzone zostało datą 4 lutego 1924 r. Jego część dotycząca lotnictwa obejmowała 11 pozycji o ogólnej wartości 29 615 000 fr. frs. Znalazły się na niej m.in.: silniki Lorraine-Dietrich o mocy 400 KM (250 szt. o łącznej wartości 14 700 000 fr. frs.), płatowce Potez XV A2 (50 szt. – 2 935 000 fr. frs.), a także płatowce myśliwskie,

---

I.303.3.14.627, „Note sur la Société Franco-Polonaise pour la Constitution d'Avions et d'Automobiles" gen. Lévêque'a z 7 VI 1924 r.

[71] SHD-DAT 7 N 2992, kopia raportu No. 109/RC gen. Duponta z 1 XII 1923 r.

[72] CAW, BAA MSWojsk., I.300.54.136, pismo L. 18048/23.Z.P. gen. Lévêque'a do szefa AA z 5 I 1924 r.; kopia pisma L. 18042/24.Z.P. gen. Lévêque'a do szefa Departamentu Przemysłu Wojennego z 2 I 1924 r.; M. Majewski, *Początki produkcji silników lotniczych…*, s. 208.

[73] AAN, Ambasada RP w Londynie, t. 639, kopia pisma DII. 87 radcy handlowego Poselstwa RP w Paryżu Franciszka Doleżala do ministra skarbu z 3 I 1924 r.; CAW, BAA MSWojsk., „Sprawozdanie miesięczne za czas od 1-go do 31-go stycznia 1924 r. włącznie" L. 578/16 tajne płk. Łoyko-Rędziejowskiego do szefa AA MSWojsk. z 5 II 1924 r.; O. I SG, I.303.3.602, „Sprawozdanie Szefa Administracji Armji w myśl rozk. L.4728/Tjn. z dn. 27 XI 24"; C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne…*, s. 55 n.

licencja oraz przeznaczone do nich silniki (typy i ilości do późniejszego sprecyzowania[74], wartość ogólna – 9 900 000 fr. frs.)[75].

Tab. 7. Materiał lotniczy przewidziany do dostarczenia do Polski w ramach I transzy kredytu otwartego na mocy ustawy z 8 stycznia 1924 r.

L.p.	Materiał	Ilość maksym.	Cena jednostkowa około	Cena łączna z opakowaniem	Uwagi
1.	Silniki Lorraine-Dietrich 400 CV	250	58.000	14.700.000	Opakowanie samolotów jest ustalone na cenę jednostkową 3000 franków, a dla silników na 800 franków
2.	Części zapas. do tych silników		1.180.000	1.200.000	
3.	Samoloty Korpusu Armijnego i bombardowania Potez XV A2	50	55.700	2.935.000	
4.	Części zapas. do tych samolotów		150.000	165.000	
			Łącznie	19.000.000	
5.	Samoloty myśliwskie	Materiał, którego zamówienie jest zróżnicowane, i który zostanie zamówiony później		9.900.000	
6.	Części zapas. do tych samolotów				
7.	Zakup licencji na te samoloty				
8.	Silniki do samol. myśl.				
9.	Części zapas. do tych siln.				
10.	Materiał fotograficzny			565.000	
11.	Materiał meteorologiczny			150.000	
Ogólna suma kredytów zarezerwowanych na materiał lotniczy				29.615.000	

Źródło: SHD-DAT 6 N 360, „Programme d'emploi de la I tranche du crédit (Cent millions) alloué à la Pologne par la Loi du 8 Janvier 1924" z 4 II 1924 r., chapitre VII: „Etat de materiel de aviation à livrer au Ministère Polonais des Affaires Militaires…".

[74] Paryskie Ministerstwo Wojny w grudniu 1923 r. chwilowo nie było w stanie zarekomendować Polakom typu jednomiejscowego samolotu myśliwskiego, informując, że testy kilku najnowszych ich modeli znajdują się dopiero w trakcie realizacji. Zob.: SHD-DAT, 7 N 3010, „Note pour l'État d'Armée, 2-ème Bureau" No. 9466 2A/12 dyrektora generalnego lotnictwa Henriego Dumesnila z 20 XII 1923 r. Por. też: CAW, O. I SG, I.303.3.653, „Zapotrzebowanie Departamentu IV Żeglugi Powietrznej MSWojsk. na sumę: 29.615.000" załączone do odpisu pisma L. 14552/23.Z.Tjn. szefa AA wz. gen. bryg. Wacława Kłoczkowskiego do PMWZ, z [?] I 1924 r., gdzie liczbę przeznaczonych do zakupu płatowców myśliwskich określono na 50 szt. (za 2,25 mln fr. frs.), a silników do nich – na 100 szt. (za 5,5 mln fr. frs.).

[75] SHD-DAT, 6 N 360, „Programme d'emploi de la I tranche du crédit (cent millions) alloué à la Pologne par la Loi du 8 Janvier 1924" z 4 II 1924 r.

Wszystko to otwierało wreszcie perspektywę intensyfikacji lotniczych zakupów, z każdym miesiącem bardziej niezbędnych. Choć bowiem gen. Lévêque w ciągu roku swego dowodzenia polskim lotnictwem wykonał istotnie wielką pracę, to w znacznym stopniu miała ona charakter koncepcyjny, a widome rezultaty pozostawały, szczególnie dla postronnych obserwatorów, mało spektakularne[76]. Część zwierzchników polskiej armii, wybiórczo operując danymi, stan, w którym znalazły się rodzime siły powietrzne, nadal przedstawiała jako wręcz katastrofalny. Jak bowiem wywodzili:

> W roku 1920 armja polska posiadała 21 eskadr, z których każda […] posiadała po 10 samolotów. Francja dostarczyła potrzebną ilość płatowców szkolnych tak iż było możliwem ciągłe i dostateczne szkolenie. […] Od roku 1921 do 1924 nie było dostaw zagranicznych. To też ilość eskadr zmniejszyła się obecnie do 13 à 6 samolotów każda, z rezerwą. Ogólna ilość płatowców wynosi 100 obserwacyjnych i 35 myśliwskich. Należy jednak zauważyć, że znaczna część płatowców nie przedstawia większej wartości, gdyż w znacznej części są stare i bez części zapasowych. Wskutek braku odpowiedniego materjału lotniczego wyszkolenie lotników nie może postępować normalnym trybem. Funkcjonowanie jednostek lotniczych jest możliwe dzięki remontowaniu zużytego materjału, co nie jest racjonalne. Rezultatem tego jest nieproporcjonalna ilość wypadków lotniczych [pisownia oryg.][77].

W istocie kryzys polskiego lotnictwa trwał co najmniej od schyłku roku 1920, sam gen. Lévêque krótko po objęciu funkcji szefa Departamentu stan zaopatrzenia materiałowego podległej mu broni określił jako „rozpaczliwy", a poprawa faktycznie następowała zbyt wolno[78]. Ta ostatnia w niewielkim jedynie stopniu zależna była jednak od działań strony polskiej. Ważyły tu bowiem przede wszystkim: opóźnienia w uruchomieniu zbrojeniowego kredytu, przewlekłe procedury uzgadniania kontraktów, wreszcie – rozmiary złożonych zamówień, z których najwcześniejsze wykonane miały być dopiero latem 1924 r.[79] A także – szybka ewolucja techniki lotniczej,

---

[76] Nie zmieniały tego faktu pochlebne słowa z pożegnalnego rozkazu ministra spraw wojskowych, wedle którego odchodzący ze stanowiska szef Departamentu „dał dowód wielkiego i cennego doświadczenia, jak również wiedzy profesjonalnej i pracował z niezwykłą energią i chęcią, godnymi głębokiego podziwu" (SHD-DAA, 1 P 6153, kopia tłumaczenia na język francuski pisma No. 19010/24 Gen I ministra spraw wojskowych wz. gen. dyw. Stefana Majewskiego z 14 VIII 1924 r.).

[77] CAW, O.I SG, I.303.3.167, pismo L. 3838/Mob. szefa Szt. Gen. wz. gen. Józefa Rybaka do ministra spraw wojskowych z [?] III 1924 r. Por.: SHD-DAT, 7 N 2996, „Rapport de fin d'année [1923] du Général Lévêque, Chef du Service Aéronautique de la Mission Militaire Française en Pologne sur l'Aéronautique Polonaise" No. 539/A z 15 XII 1923 r.; CAW, BRŚW I.303.14.27, niesygnowane opracowanie „Ogólny pogląd na lotnictwo polskie. Materjał dla P. Szefa Sztabu Generalnego na komisję sejmową" z 7 VI 1924 r.

[78] CAW, O. I SG, I.303.3.775, pismo gen. Lévêque'a do O. I Szt. Gen. z 15 VI 1923 r. Por.: CAW, O. I SG, I.303.3.171, referat bez l. dziennika „Przygotowanie mob. mat. według raportów pogotowia – mob. D.O.K." z 18 VI 1923 r.

[79] Tak np. podpisany 29 II 1924 r., zaaprobowany przez francuskiego dyrektora Służby Fabrykacji Lotniczej (Service des Fabrications de l'Aéronautique [dalej: SFA]) i notyfikowany 17 III

utrudniająca podjęcie decyzji o wyborze sprzętu w sytuacji, gdy wzory wojennej jeszcze proweniencji zastępowane były właśnie przez nowocześniejsze, ale o słabo jeszcze zweryfikowanej użyteczności.

W tym ostatnim przypadku zarówno Dupont, jak i Lévêque, stopniowo precyzując konsultowane z polskimi partnerami oczekiwania, starali się wpływać na przyspieszenie prowadzonych we Francji testów i prób oraz niezwłoczne przesłanie do Warszawy ich zaopatrzonych w odpowiednie opinie rezultatów[80]. Dopiero jednak na przełomie wiosny i lata 1924 r. sprawy poważniejszych zakupów lotniczych ulec mogły przyspieszeniu. Najpierw, w czerwcu, zapadły decyzje o powiększeniu liczby nabywanych we Francji płatowców Potez XV A2 do 270 sztuk[81]. Następnie, w końcu lipca, ustalony został program zakupów materiału lotniczego na rok 1924. Za zadanie „bardzo pilne i najpilniejsze" szef Departamentu Żeglugi Powietrznej uznał zamówienie nowego sprzętu dla 12 eskadr myśliwskich w sile 20 samolotów każda (w tym 10 w linii i 10 maszyn rezerwowych)[82]. Ze względu na pilność zakupu, jego rozmiary oraz potrzeby lotnictwa liniowego ostatecznie wśród „zamówień pierwszego stopnia pilności" umieszczono 200 płatowców myśliwskich typu Spad 61, „z zastrzeżeniem, iż wyniki dokonywanych obecnie prób będą zadowalające i zostaną ukończone około 1-go sierpnia"[83]. Liczbę niezbędnych do tych płatowców silników Lorraine-Dietrich 450 KM określono na 540 egzemplarzy, także i w tym przypadku do natychmiastowego zakupu przeznaczając 2/3 niezbędnego sprzętu, tj. 360 sztuk.

Z kolei 24 eskadry liniowe, które zgodnie z przyjętym planem rozbudowy polskie lotnictwo wojskowe winno posiadać w dniu 31 grudnia 1925 r., wymagały zdaniem Departamentu około 580 samolotów (każda eskadra po 10 maszyn w linii i 10 w rezerwie, dodatkowo zaś – 100 samolotów „dla szkół, sekcji ćwiczeń i rezerwy")[84].

1924 r. kontrakt No. 82P dotyczący nabycia przez SFA 100 wykonanych w zakładach Société des Aéroplanes Henri Potez płatowców typu Potez XV A2 przewidywał dostawę pierwszych 10 maszyn w trzy i pół miesiąca od dokonania notyfikacji. W czerwcu 1924 r. Dep. IV MSWojsk. informował o gotowości do odbioru sprzętu z pierwszej partii tego zamówienia od 1 VII 1924 r. Zob.: CAW, BAA MSWojsk., I.300.54.112, kopia tekstu umowy No. 82P z 29 II 1924 r.; BAA MSWojsk., I.300.54.400, pismo L. 7354/24.Ż.P. gen. Lévêque do ministra spraw wojskowych z 20 VI 1924 r.

[80] SHD-DAT, 7 N 2993, pismo No. 158/A gen. Duponta do ministra wojny z 2 VI 1924 r.; 7 N 3010, pismo No. 78/2 S za podsekretarza stanu lotnictwa i transportu powietrznego w Ministerstwie Prac Publicznych i z jego polecenia szefa Gabinetu z 5 VI 1924 r.; CAW, O. I SG, I.303.3.702, kopia „Note pour le Secrétariat Général" Dyr. Gen. Lotnictwa w Ministerstwie Wojny H. Dumesnila No. 7342 2 A/12 z 4 VII 1924 r. i in. dok.

[81] CAW, DL MSWojsk., I.300.38.144, pismo L. 6911/24.Ż.P. gen. Lévêque'a do szefa AA z 12 VI 1924 r.; BAA MSWojsk., I.300.54.400, pismo L. 7354/24.Ż.P. gen. Lévêque'a do ministra spraw wojskowych z 20 VI 1924 r.

[82] Eskadry istniejące użytkowały zużyte i przestarzałe samoloty włoskiego typu Ansaldo A-1 Balilla. Planowano ich całkowitą wymianę na sprzęt francuski, który wedle wstępnych założeń miał zacząć napływać do Polski najwcześniej po 9-10 miesiącach od daty zakupu.

[83] CAW, O. I SG, I.303.3.702, „Raport gen. Lévêque Szefa Departamentu IV w sprawie zakupu materjału lotniczego we Francji w roku 1924" z 28 VII 1924 r.

[84] Ibidem.

Tymczasem, wedle optymistycznych wyliczeń, rzeczywisty stan posiadania w końcu roku 1925 wynieść mógł nie więcej niż 400 maszyn. Generał Lévêque w programie zakupów umieścił więc 100 płatowców liniowych. Argumentując przy tym, że cztery z planowanych eskadr przydzielone mają zostać w razie wojny do ogólnej rezerwy lotnictwa, z przeznaczeniem głównie do bombardowania pola walki, do którego to zadania „zamówione obecnie samoloty Potez [XV] są nieco za słabe", zakupem objąć zamierzał aparaty Bréguet 19 B2 – „z zastrzeżeniem, iż ceny żądane przez konstruktora nie będą zbytnio przewyższać cen na samoloty Potez"[85]. Wśród zamówień pierwszego stopnia pilności znalazły się jeszcze silniki Le Rhône do płatowców szkolnych (75 szt.) oraz części zamienne do płatowców i silników.

Jedynie ten fragment programu, o wartości szacowanej na 47 mln fr. frs., uchodzić mógł za oparty na względnie solidnych podstawach. Z naciskiem zresztą na „względnie". I w tym bowiem przypadku tylko nieco ponad 37% wspomnianej kwoty (17 485 000 fr. frs.) zyskać miało pokrycie w sumach z II transzy francuskiego kredytu. Pozostała część finansowania pozostawała, jak przyznawał sam Lévêque, „niepewna". Przyczynę jej umieszczenia w programie jego autor wyjaśniał przy tym w sposób mało przekonujący: „składa się ona z sum we frankach francuskich, które Ministerstwo Skarbu przesyła co miesiąc do Paryża – Minister Skarbu nie mógł ustalić żadnej ostatecznej cyfry, wydaje się jednak, iż suma ta […] dosięgnie około pięćdziesięciu milionów"[86].

W takiej sytuacji umieszczone w zestawieniu „zamówienia drugiego stopnia pilności" nie miały zbyt dużych szans na realizację, stanowiąc raczej projekcję perspektywicznych zamierzeń Departamentu. W tej części listy zakupów, których wartość łączną określono na 21 mln fr. frs., umieszczono kolejne 100 myśliwców Spad 61, 180 silników LD 450 KM, dalszą porcję części zamiennych oraz 4 wodnosamoloty „wywiadowcze i niszczycielskie lekkie" Latham – bez silników, za to z częściami zamiennymi[87]. Część obejmująca „ewentualne zamówienia trzeciego stopnia pilności" ze względu na teoretyczne raczej prawdopodobieństwo realizacji potraktowana została jedynie szkicowo i ograniczona do samych tylko kategorii sprzętu: „uzupełnienie samolotów liniowych, sprzęt pomocniczy, […] uzupełnienie silników Lorraine […], samoloty szkolne przejściowe i doszkalające"[88].

Niespełna miesiąc później, po niewielkich korektach, wspomniany program doczekał się oficjalnej aprobaty (zob. tab. 8)[89]. Nadzorem nad jego realizacją przyszło

---

[85] Ibidem.

[86] Ibidem. Pewną pociechę stanowił fakt, że 1 VII 1924 r. w dyspozycji PMWZ znajdowało się już 22,5 mln fr. frs. pochodzących z sum przekazanych przez Ministerstwo Skarbu.

[87] Odpowiednią umowę (No. 558/156F) zawarła PMWZ dnia 22 X 1924 r. (CAW, BAA MSWojsk., I.300.54.114, pismo L. 6684 płk. Łoyko-Rędziejowskiego do Dep. IV MSWojsk. z 27 XI 1924 r.).

[88] CAW, O. I SG, I.303.3.702, „Raport gen. Lévêque…" z 28 VII 1924 r.

[89] CAW, O. II SG, I.303.4.819, niedatowana „Instrukcja dla Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu dotycząca zamówień sprzętu lotniczego w roku 1924" gen. Lévêque'a, zatwierdzona przez szefa AA gen. S. Majewskiego 16 VIII 1924 r. Szczegółem dobrze ilustrującym dwoistość roli,

już wszakże zająć się nie gen. Lévêque'owi, ale jego następcy, którym został dotychczasowy szef Departamentu X Przemysłu Wojennego MSWojsk. gen. Włodzimierz Zagórski[90]. Dotychczasowy szef polskiego lotnictwa wojskowego „na własną prośbę" pożegnał się bowiem ze stanowiskiem, w trakcie zorganizowanej w Warszawie na Polu Mokotowskim 15 sierpnia 1924 r. rewii wojskowej uroczyście żegnany przez wiceministra spraw wojskowych gen. Stefana Majewskiego „podziękowaniem za pracę dla Polski" oraz Orderem Odrodzenia Polski II klasy[91].

Tab. 8. Program zakupów sprzętu lotniczego we Francji w roku 1924

L.p.	Rodzaj i ilość materiału	Cena [fr. frs.]	Uwagi
I. Zamówienia pierwszego stopnia pilności			
Kredyt francuski			
1.	75 silników Rhône 80 MK	1.500.000	Uzyskać w razie możliwości przez odstąpienie przez francuskie Ministerstwo Spraw Wojskowych
2.	Części zamienne do 100 silników Rhône 80 MK	300.000	
3.	300 samolotów Spad 61 konstrukcji drzewnej o silniku 450 MK Lorraine bez silnika	10.600.000	Kadłub i skrzydła z drzewa
4.	Części zamienne do nich	1.100.000	
5.	50 samolotów Breguet 19 B2	4.000.000	
Budżet polski			
6.	50 samolotów Breguet 19 B2 o silniku Lorraine 400 MK konstrukcji mieszanej (kadłub metalowy i płaszczyzny nośne z drzewa)	4.000.000	W tem 3 miljony mniej więcej z kredytu francuskiego. Reszta z funduszów polskich
7.	Części zamienne dla 100 samolotów Breguet 19 B2	1.000.000	
8.	360 silników Lorraine 450 MK	22.000.000	
9.	Części zamienne do nich	2.300.000	
10.	Dla pamięci zmiany szczegółów na 200 silnikach Lorraine 400 MK dla przystosowania ich do samolotów Breguet 19 B2	200.000	Do wykonania na 200 silnikach już zamówionych z dn.... PMWZ

w jakiej podczas pobytu w Polsce występował gen. Lévêque, jest fakt przesłania 19 VIII 1924 r. do Paryża „kredytowej" części programu zakupów na rok 1924 – z zapisanym w języku francuskim nagłówkiem Dep. IV MSWojsk. oraz podpisem „Le Général de Brigade Lévêque, Chef du Service Aéronautique de la M.M.F" (SHD-DAT, 7 N 2993, „État du matériel d'aviation dont l'achat est prévu en 1924 sur les fonds prévenent de la deuxième tranche des crédits français sous réserve de l'approbation de l'instruction sur les achats de matériel d'aviation, en instance" z 19 VIII 1924 r.).

[90] Początkowo (od 17 VIII 1924 r.) jako pełniący obowiązki, szefem Departamentu IV MSWojsk. został ostatecznie dopiero 31 XII 1924 r. (CAW, O. II SG, I.303.4.816, odpis Karty Ewidencyjnej gen. Zagórskiego).

[91] *Święto żołnierza w garnizonie warszawskim*, PZ, R. 4, 1924, nr 224, s. 2.

L.p.	Rodzaj i ilość materiału	Cena [fr. frs.]	Uwagi
11.	Zakup licencji Spad 61 *(100*)	*500 [000?]*	Ograniczyć się obietnicą sprzedaży
12.	Zakup licencji silnika Lorraine 450 MK	*300 [000?]*	Obietnica sprzedaży sil. 400 MK już uzyskana – uzyskać dla 450 MK
13.	Zakup licencji samolotu Breguet 19 B2. Płaszczyzny nośne konstrukcji mieszanej i czysto drewnianej	2.000.000	Ograniczyć się obietnicą sprzedaży
	Razem	47.000.000	Bez ewentualnych zakupów licencyj
II. Zamówienia drugiego stopnia piloności			
14.	100 samolotów Spad o silniku Lorraine 450 MK, konstrukcji drzewnej, bez silników	5.500.000	
15.	Części do nich	700.000	Komplet ten winien być w przyszłości uzupełniony
16.	180 siln. Lorraine – Dietrich 450 MK	11.000.000	Uzupełnienie do samolotów Spad
17.	Części do nich	1.300.000	
18.	4 hydroplany Latham dwusilnikowe o silnikach Lorraine 400 MK z częściami zamiennemi	3.000.000	
19.	Uzupełnienie metalowych części zamiennych do kadłubów Breguet	500.000	[dop. maszynowy pod tabelą: pozycja 19 powinna zawierać rury duraluminiowe i spojenia, które umożliwiłyby zbudowanie w Polsce 50 kadłubów Breguet 19 B2]
20.	Zakup licencji duraluminjum	odłożyć	Nieaktualne – pertraktacje odłożyć
	Razem	21.000.000	
III. Zamówienia trzeciego stopnia pilności			
21.	Sprzęt pomocniczy, foto itd.	odłożyć	Dla pamięci
22.	Uzupełnienie samolotów linjowych	j.w.	j.w.
23.	Samoloty szkolne przejściowe	j.w.	j.w.
24.	Silniki i części zapasowe dla p. 23	j.w.	j.w.
25.	Uzupełnienie silników 400 MK z częściami zamiennemi	j.w.	j.w.
26.	Uzupełnienie silników 450 MK z częściami zamiennemi	j.w.	j.w.

Źródło: CAW. O. II SG, I.303.4.819, niedatowana „Instrukcja dla Polskiej Wojskowej Misji Zakupów w Paryżu dotycząca zamówień sprzętu lotniczego w roku 1924" gen. Lévêque, zatwierdzona przez Szefa AA gen. S. Majewskiego 16 VIII 1924 r.
Uwaga: kursywą oznaczono informacje dopisane ręcznie na maszynopisie.

Wszystkie te honory skrywały jednak gorzką prawdę: generał dla powierzonej mu misji okazał się po prostu… zbyt prostolinijny i zbyt uczciwy. Mierziły go niedomówienia i niejasne manewry polskich władz wojskowych, które w sprawach zdawałoby się prostych – jak kwestia Francusko-Polskich Zakładów Samochodowych i Lotniczych, wyraźnie niezdolnych do podjęcia przewidzianej umową produkcji – wstrzymywały się z zajęciem jednoznacznego stanowiska. 30 czerwca skierował oficjalne pismo do ministra spraw wojskowych gen. Władysława Sikorskiego, wyliczając swe zastrzeżenia i domagając się wyjaśnień. Niebawem otrzymał datowaną 11 lipca odpowiedź, utrzymaną w rzeczowym tonie i – jak oceniał gen. Dupont, równolegle zapewniony, że minister „nie zamierza w najbliższym czasie dokonywać zmian na stanowisku szefa Departamentu IV" – satysfakcjonującą. Inaczej jednak rzecz potraktował sam Lévêque, 18 lipca informując o podaniu się do dymisji i zamiarze powrotu do Francji przed 15 września 1924 r.

Tło tej decyzji stanowił splot szeregu okoliczności o charakterze, który określić można jako personalno-polityczny. Wśród francuskich przedstawicieli w Polsce, a najpewniej także i w łonie paryskich władz, od dłuższego czasu trwał spór co do budowy w Polsce przemysłu lotniczego, a tym samym częściowego przynajmniej uniezależnienia jej od zewnętrznych źródeł zaopatrzenia w odpowiedni sprzęt. Zarówno Dupont, jak i Lévêque należeli tu do umiarkowanych optymistów. Ten ostatni jeszcze w roku 1923 za jedną z istotniejszych przeszkód dla sukcesu przedsięwzięcia uznawać zaczął nastawione głównie na osobisty zysk machinacje grupy polskich osobistości skupionych wokół Francusko-Polskich Zakładów Samochodowych i Lotniczych SA, powiązanych z nimi oficerów MSWojsk. (w tym gen. Zagórskiego) oraz zainteresowanych jedynie własnymi korzyściami francuskich współudziałowców. Części zaangażowanych w sprawę wysoko niekiedy postawionych aferzystów znad Wisły szef Departamentu IV MSWojsk. nie wahał się piętnować z nazwiska, często nie potrafiąc następnie przekonująco dowieść ich win. Równocześnie zaś próbował budować alternatywę dla nieuczciwej spółki, podejmując rozmowy z Towarzystwem Lorraine-Dietrich, deklarującym gotowość uruchomienia w Polsce, przy udziale miejscowych przedsiębiorców, własnej wytwórni silników lotniczych. Późną wiosną 1924 r. Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze SA (coraz częściej zwane po prostu Frankopolem) wyraziły jednak gotowość poczynienia ustępstw wobec żądań MSWojsk., co sens ich zwalczania stawiało pod znakiem zapytania, z kolei zaś okazało się, że Lorraine-Dietrich wchodzi w skład Consortium Français d'Aviation, które – wbrew czynionym wobec gen. Lévêque'a zapewnieniom – nadal kontynuowało działalność, snując intrygi przeciw polityce lotniczej rządu RP. Hołubiona przez francuskiego szefa lotnictwa alternatywa stawała się tym samym rozwiązaniem problematycznym. Lévêque, otoczony przez ludzi skłonnych milcząco akceptować nieczyste powiązania i niejasne interesy, nie bez własnej niekiedy korzyści, miesiącami utrzymywany był w nieświadomości, jeśli chodzi o kluczowe dlań informacje. Nie chcąc zatem uczestniczyć w grze, której reguł nie akceptował, za jedyne honorowe rozwiązanie uznał dymisję[92].

[92] SHD-DAT, 7 N 2993, pismo No. 125/RC gen. Duponta do ministra wojny z 6 II 1924 r.; pismo No. 168/RC gen. Duponta do ministra wojny i sztabu Focha z 18 VII 1924 r. i in. dok.; CAW,

Trudno przecenić wpływ, jaki powracający do Francji generał wywarł na rozwój polskiego lotnictwa wojskowego. To bowiem właśnie w krótkim, niespełna 20-miesięcznym okresie kierowania przezeń Departamentem Żeglugi Powietrznej podjęta *ad hoc* w pierwszych miesiącach niepodległości lotnicza współpraca oraz ogólnikowe zapisy polsko-francuskich porozumień z lutego 1921 r. zyskiwać zaczęły konkretne i – jak miało się okazać – niezwykle trwałe treści. W lotnictwie Rzeczypospolitej na długo utrwalony został wpływ francuskiej doktryny, francuskich rozwiązań organizacyjnych, francuskiej myśli technicznej, francuskiej terminologii – a tłumaczone z języka francuskiego regulaminy miały niebawem dołożyć do tego fundamentu kolejną, nie najmniej ważną cegiełkę[93]. W eskadrach znaczonych biało-czerwoną szachownicą importowany znad Sekwany sprzęt wypierał rozwiązania zagranicznej (głownie włoskiej) konkurencji, a rozwijające się z udziałem francuskiego kapitału wytwórnie wdrażały francuskie licencje[94]. Specjalistyczną lotniczą wiedzę zdobywano w szkołach, w których nauka odbywała się wedle francuskich programów, z udziałem instruktorów wykształconych wedle francuskiego wzorca[95] albo wręcz zgoła w trakcie podróży do ulokowanych we Francji zakładów lotniczych, uczelni czy centrów szkolenia[96]. Większość tych zjawisk pojawiła się w Polsce jeszcze przed

---

BAA MSWojsk., odpis pisma L. 4412/24/II szefa Dep. X Przemysłu Wojennego MSWojsk. do Towarzystwa Lorraine z 22 X 1924 r. i in. dok.; T. Schramm, *op. cit.*, s. 110; P. Griset, *op. cit.*, p. 97. Subiektywne i emocjonalne podsumowanie sytuacji przez samego gen. Lévêque'a zawiera: BŚRW, I.303.14.27, „Note sur la Société Franco-Polonaise pour la Constitution d'Avions et d'Automobiles" z 7 VI 1924 r. W kwestii ówczesnych zamiarów MSWojsk. zerwania umowy ze spółką Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze i/lub zastąpienia istniejącego kontraktu nowym, w istotny sposób zmienionym zob.: AAN, Prokuratoria Generalna Rzeczypospolitej Polskiej, t. 71, pismo 2496/tj. wiceministra spraw wojskowych i szefa AA gen. Stefana Majewskiego do Prokuratorii Generalnej RP z 23 VI 1924 r. i nast. dok.

[93] SHD-DAT, 7 N 2996, „Rapport de fin d'année [1923] du Général Lévêque, Chef du Service Aéronautique de la Mission Militaire Française en Pologne sur l'Aéronautique Polonaise" No. 539/A z 15 XII 1923 r.; A. Przedpełski, *op. cit.*, s. 49 nn.; T. Kmiecik, *Sztab Generalny (Główny) Wojska Polskiego w latach 1918-1939*, Słupsk 2005, s. 120 i 122.

[94] SHD-DAT, 7 N 3006, niesygnowana „Note sur les besoins de l'Armée Polonaise" z 21 IV 1924 r.; CAW, BAA MSWojsk., I.300.54.133, pismo L. 1606/247 P; Zaop. 24 Z.P. gen. Lévêque'a do szefa PMWZ z 9 II 1924 r.; M.W. Majewski, *Przemysł lotniczy w Lublinie 1919-1939*, Piekary Śląskie–Warszawa 2009, s. 52 nn.; idem, *Samoloty i zakłady lotnicze II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2006, s. 50 n., 62 n.

[95] A. Przedpełski, *op. cit.*, s. 52.

[96] SHD-DAT, 7 N 2993, „Rapport du Colonel Faury, Directeur des Études de l'École Supérieure de Guerre de Varsovie sur l'année d'études. Novembre 1923 – Septembre 1924", No. 286/E.G. z 3 IX 1924 r. oraz „Compte – rendu de renseignements pour la période du 1° au 31 Mai 1923" No. 1042/E.M. gen. Duponta do ministra wojny z 1 VII 1923 r.; 7 N 2996, „Rapport de fin d'Année 1923" No. 3005/EM Franc. Misji Wojskowej w Polsce z 7 I 1923 r.; CAW, BAA MSWojsk., I.300.54.133, pismo L. 1606/247; Zaop. 24 Z.P. gen. Lévêque'a do szefa PMWZ z 9 II 1924 r.; I.300.54.114, pismo L. 6684 szefa PMWZ płk. Łoyko-Rędziejowskiego do Dep. IV MSWojsk. z 27 XI 1924 r.; W. Makowski, *Cywil w wojsku – wspomnienia z życia i wojen 1897-1929*, Piekary Śląskie 2010, s. 237 nn. W ramach rocznika z lat 1921-1923 École Supérieure d'Aéronautique (ÉSdA) ukończyło dwóch polskich oficerów lotnictwa (kapitanowie Władysław Świątecki i Jerzy

przybyciem gen. Lévêque'a, ale to właśnie z jego pobytem nad Wisłą wiązać należy ich ugruntowanie. Opracowany przezeń w myśl przywiezionych z Paryża wskazówek i zaaprobowany przez warszawskich dowódców plan rozwoju sił powietrznych niejako oficjalnie sankcjonował francuski wpływ na wszelkie podejmowane odtąd w tej sferze działania czy choćby koncepcje. Wpływ ów okazał się przy tym na tyle trwały, że nawet po maju roku 1926, gdy w polskim lotnictwie wojskowym górę wziął trend do emancypacji spod skrzydeł niedawnych mentorów, punktem odniesienia pozostała myśl i rozwiązania proponowane przez szefującego ongiś temu lotnictwu francuskiego sapera-lotnika, wspominanego zresztą teraz z ostentacyjnym wręcz szacunkiem[97].

Zasadne wydaje się przy tym postawienie pytania, na ile ów szacunek istotnie był zasłużony. Jak wielokrotnie już podkreślano, trudno jest gen. Lévêque'owi odmawiać walorów charakteru, a przede wszystkim osobistej uczciwości. W nowym, nieznanym środowisku ta ostatnia okazała się jednak atutem niewystarczającym, niekiedy wręcz prowadząc do swoistej alienacji nowego szefa lotnictwa, któremu nawet osoby życzliwe (jak gen. Dupont) przypisywać zaczęły zachowania neurasteniczne[98]. Co więcej, choć inteligentny i energiczny, Lévêque nie okazał się zdolny do wypracowania oryginalnej, w pełni dostosowanej do lokalnych uwarunkowań koncepcji dotyczącej organizacji polskiego lotnictwa wojskowego, kierunków jego dalszego rozwoju czy roli, jaką odegrać miało w ewentualnym przyszłym konflikcie. Na grunt polski przeszczepiał więc rozwiązania francuskie, odwołujące się do doświadczeń wojny pozycyjnej, w której lotnictwo odgrywać winno rolę istotną, ale pomocniczą, rezygnując z aspiracji do samodzielności czy choćby autonomii. W tym sposobie myślenia osadzone zostały takie koncepcje jak przyporządkowanie zdecydowanej większości posiadanych sił lotniczych armiom polowym czy idea samolotu liniowego – uniwersalnej maszyny pola walki. Ugruntowane przez gen. Lévêque'a, okazały się wyjątkowo trwałe, mimo coraz wyraźniej anachronicznego charakteru zachowując nad Wisłą aktualność aż po rok 1939.

W krótszej nieco perspektywie błędem francuskiego dowódcy polskiego lotnictwa okazało się wprowadzenie obowiązujących nad Sekwaną norm zaopatrzenia, w szczególności zaś zbytnie skrócenie zakładanego okresu eksploatacji płatowców oraz wielkości niezbędnych rezerw materiałowych. Przeprowadzone na tej podstawie

---

Rudnicki), w ramach promocji 1922-1924 – kolejnych dwóch (kapitanowie Andrzej Chramiec i Wacław Makowski). W roku 1924 w ÉSdA nauki pobierało czterech polskich oficerów, dwóch innych przebywało w okresie od 22 V do 7 VII na kursie strzeleckim w Cazeaux, jeden zaś szkolony był między 15 IV a 15 VIII w zakresie kontroli wojskowej w zakładach lotniczych.

[97] CAW, Generalny Inspektorat Sił Zbrojnych, Biuro Inspekcji, I. 302.4.1949, referat p.o. szefa Dep. IV Lotnictwa płk. Szt. Gen. pil. Ludomiła Rayskiego z 27 VIII 1926 r.; L. Rayski, *op. cit.*, s. 27 n. Por. uwagi na temat wpływu gen. Lévêque'a na funkcjonowanie polskiego lotnictwa wojskowego w okresie II RP w: N. Bączyk, *Lotnicza iluzja – efektywność Brygady Bombowej w kampanii 1939 roku*, „Technika Wojskowa. Historia" 2012, nr 5, s. 43 nn.

[98] SHD-DAT, 7 N 2994, raport No. 214/RC gen. Duponta dla min. wojny i sztabu Focha z 1 IX 1925 r.; T. Schramm, *op. cit.*, s. 110.

kalkulacje ilości sprzętu, który należało nabyć, dały w efekcie wielkości zdecydowanie zawyżone – realizacja odpowiednich zakupów skutkowała zgromadzeniem nadmiernych, kosztownych i trudnych do zagospodarowania zapasów[99].

Stosunkowo trudny do rzetelnego oszacowania jest wpływ przybyłego znad Sekwany dowódcy na kształtowanie bieżącego potencjału polskiego lotnictwa wojskowego. Choć bowiem odnaleziony w trakcie kwerendy materiał umożliwia konfrontację danych liczbowych wyznaczających ów potencjał u progu przejęcia przez Lévêque'a zwierzchności nad siłami powietrznymi RP oraz po jego dymisji, to jednak użyteczność takiego czysto rachunkowego zabiegu byłaby wielce ograniczona. Po pierwsze bowiem – nader często w grę wchodziły tu czynniki, na które szefowie lotnictwa faktycznie pozbawieni byli wpływu – jak decyzje Ministerstwa Skarbu o wyasygnowaniu walut obcych czy kwestia uruchomienia francuskiego kredytu. Po drugie zaś – wszelkie poczynania Lévêque'a pierwsze realne efekty przynieść mogły dopiero po kilkanastu miesiącach. Trudno było więc liczyć, że na większą skalę pojawią się już latem 1924 r. Choć – zauważyć należy – sam Lévêque takie rachuby czynił i była to jedna z nie najmniej istotnych słabości przyjętych przezeń założeń[100].

Tab. 9. Porównanie danych liczbowych dotyczących stanu polskiego lotnictwa wojskowego latem 1923 r. i latem 1924 r.

Kategoria	Lato 1923 r.	Lato 1924 r.
I. Lotnictwo		
A. Organizacja		
1. Pułki lotnicze	1 PL: Warszawa-Mokotów – 3 eskadry wywiadowcze à 6 samolotów – 2 eskadry myśliwskie à 6 samolotów – kompania parkowa – kompania sztabowa – sekcja treningowa – 7 samolotów 2 PL: Kraków – 3 eskadry wywiadowcze à 6 samolotów – kompania parkowa – kompania sztabowa – sekcja treningowa – 7 samolotów	1 PL: Warszawa-Mokotów – 3 eskadry wywiadowcze à 9 samolotów – 2 eskadry myśliwskie à 9 samolotów – kompania parkowa – kompania sztabowa – sekcja treningowa – 6 samolotów Do stanu przewidzianego planem mob. brak ogółem 3 samolotów. 2 PL: Kraków – 3 eskadry wywiadowcze à 9 samolotów – kompania parkowa – kompania sztabowa

[99] A. Przedpełski, *op. cit.*, s. 49 nn.; R. Białkowski, *op. cit.*, s. 96 n.

[100] CAW, O. I SG, I.303.3.171, referat O. I Szt. Gen. bez numeru kancelaryjnego „Przygotowanie mob. mat. według raportów pogotowia – mob. D.O.K." z 18 VI 1923 r.

Kategoria	Lato 1923 r.	Lato 1924 r.
1. Pułki lotnicze	3 PL: Poznań – 3 eskadry wywiadowcze à 6 samolotów – 2 eskadry myśliwskie à 6 samolotów – kompania parkowa – kompania sztabowa – sekcja treningowa – 7 samolotów	– sekcja treningowa – 6 samolotów Stan przewidziany planem mob. – 54 samoloty. Stan faktyczny – 23 samoloty, z tego zdatnych do lotu – 6. 3 PL: Poznań – 3 eskadry wywiadowcze à 9 samolotów – 2 eskadry myśliwskie à 9 samolotów – kompania parkowa – kompania sztabowa – sekcja treningowa – 6 samolotów Stan przwidziany planem mob. – 45 samolotów. Stan faktyczny – 30 samolotów, wszystkie zdatne do użytku. 4 PL w trakcie organizacji (Toruń) – zaopatrzenie w samoloty bojowe przewidywane dopiero od października
2. Zdolność mobilizacji eskadr	– 8 eskadr wywiadowczych à 6 samolotów, 3 dzień mobilizacji – 4 eskadry myśliwskie à 6 samolotów i 1 eskadra obserwacyjna, 5 dzień mobilizacji – 3 parki lotnicze armii Posiadany materiał samochodowy wystarczyć może dla 7 eskadr.	Ogółem 10 – 12 eskadr
3. Szkoły	– Niższa Szkoła Pilotów – Bydgoszcz – Wyższa Szkoła Pilotów – Grudziądz (w obu szkołach w 1923 r. przewidywane wyszkolenie ok. 100 uczniów) – Szkoła Obserwatorów – Toruń (w 1923 r. przewidywane wyszkolenie ok. 60 uczniów) – Szkoła Mechaników Lotniczych – Bydgoszcz (w 1924 r. przewidywane wyszkolenie ok. 120 uczniów) – Szkoła Strzelców Lotniczych – Puck; w organizacji – przewidywane uruchomienie od września 1923 r.	

Kategoria	Lato 1923 r.	Lato 1924 r.
B. Personel aktywny		3500 żołnierzy, w tym 227 oficerów
1. Piloci	240	
2. Obserwatorzy	100	
3. Strzelcy samolotowi	15	
4. Mechanicy	300	
5. Rezerwa	300 pilotów	
C. Sprzęt		
Samoloty		180 samolotów bojowych + 24 samoloty w rezerwie. W pułkach lotniczych – 79 samolotów w użytku bieżącym i 19 w zapasie mobilizacyjnym
II. Wojska balonowe	5 batalionów balonowych à 2 kompanie (1 balon na kompanię) i Park	1 batalion à 4 kompanie (po 2 balony)
	18 balonów Cacquot R, z tego 4-5 w stanie dobrym	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: SHD-DAT, 7 N 2992, „Rapport du General Léveque Chef de Service Aéronautique de la Mission Militaire Française en Pologne sur l'Aéronautique Polonaise" No. 339/B z 27 VII 1923 r.; 7 N 2993, niesygnowana notatka „L'Aviation polonaise (Août 1924)"; 7 N 2997, „Rapport de fin d'année 1924" No. 1/EM FMW w Polsce z 2 I 1925 r.; CAW, Korpus Kontrolerów, t. 56/2 (sygnatura nieaktualna – kopia w zbiorach autora), zał. nr 14 „Lotnictwo" do sprawozdania mob. KK na rok 1924; O. I SG, I.303.3.171, referat bez numeru kancelaryjnego O. I Szt. Gen. „Przygotowanie mob. mat. według raportów pogotowia – mob. D.O.K." z 18 VI 1923 r.

Oczywiście wpływu francuskiego generała na rozwój lotniczej współpracy Warszawy i Paryża nie należy absolutyzować. Część związanych z nią wydarzeń i tak zapewne musiałaby nastąpić w czasie jego urzędowania, wynikając po prostu z rytmu międzysojuszniczej współpracy. Inne z kolei dotyczyły zagadnień znajdujących się poza zakresem sprawczych mocy szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej.

Do tej ostatniej kategorii należały kwestie dotyczące współpracy operacyjnej obu sojuszniczych armii. Studiowano je rzecz jasna od zarania aliansu, problematyki lotniczej w owych pracach zasadniczo nie rozpatrując. Wątłe polskie siły powietrzne, przygotowywane zresztą głównie do udziału w odparciu nagłej agresji ze wschodu, niewiele jeszcze mogły ważyć we wspólnych kalkulacjach Paryża i Warszawy.

Sytuacja ta uległa zmianie wiosną 1924 r. 7 maja do Paryża przybył z oficjalną wizytą szef polskiego Sztabu Generalnego (Szt. Gen.) gen. Stanisław Haller. Program rozmów, zaproponowany stronie francuskiej przez ministra spraw wojskowych gen. Sikorskiego, obejmował trzy główne punkty: przyspieszenie realizacji francuskiego

kredytu 400 mln franków, problemy komunikacji między Polską i Francją w razie wojny oraz kwestie operacji wojennych[101].

Pierwsze zagadnienie z przeznaczonych do przedyskutowania spraw polskiego lotnictwa wojskowego, wciąż oczekującego na poważniejsze dostawy francuskiego sprzętu, dotyczyło niejako automatycznie. Osiągnięty w trakcie paryskich rozmów postęp w negocjacjach na temat uruchomienia kolejnych transz przyznanego w roku 1921 kredytu zdawał się znacząco przybliżać moment zawarcia kolejnych transakcji[102]. Równocześnie jednak po raz pierwszy lotnictwo uwzględnione zostało w dyskusjach poświęconych operacyjnym aspektom międzysojuszniczej współpracy. Odpowiednie kwestie co prawda nie pojawiły się szerzej w głównym nurcie rozmów, a poruszone zostały jedynie podczas konferencji ewidencyjnej z udziałem zastępcy szefa Oddziału IIIa (Operacyjnego) Biura Ścisłej Rady Wojennej ppłk. Szt. Gen. Tadeusza Kasprzyckiego – niewątpliwie jednak kooperacja sił powietrznych obu aliantów została tym samym zainaugurowana.

Oznaczało to także zwrócenie uwagi na fakt, który odtąd w planach wojskowej kooperacji Paryża i Warszawy odgrywać miał istotną rolę: wobec oddalenia od siebie powiązanych sojuszem państw i nieuchronnych w razie ewentualnej wojny trudności wzajemnej między nimi komunikacji interwencja lotnicza może stać się jedną z bardziej efektywnych form wojskowej pomocy na rzecz uwikłanego w działania zbrojne partnera. Zgodzono się przy tym, że nawet zdecydowanie od polskich silniejsze francuskie siły lotnicze nie są na tyle liczne, by, operując w strefie nadreńskiej, już w początkowej fazie walk udzielić równocześnie skutecznego wsparcia sprzymierzeńcowi ze wschodu. Sugerując, że sytuacja ta w przyszłości ulegnie zapewne zmianie, gospodarze spotkania proponowali więc inne rozwiązanie – a mianowicie wykorzystanie baz położonych na terytorium Rzeczypospolitej do własnych działań lotniczych o charakterze rozpoznawczym (w celu dostarczenia informacji o intencjach niemieckiego dowództwa na froncie wschodnim) oraz misji bombowych, skierowanych przeciw celom o szczególnym znaczeniu – jak np. Berlin. Siły wydzielone dla realizacji tych poczynań miały być jednak skromne, składając się w najlepszym przypadku z dywizjonu rozpoznawczego (w składzie dwóch eskadr) oraz dywizjonu złożonego z trzech eskadr ciężkich bombowców. Stronie polskiej przedstawiono wstępne założenia taktyczne proponowanego rozwiązania, podkreślając także konieczność podjęcia zawczasu odpowiednich studiów oraz przygotowań – w tym również technicznych i materiałowych.

---

[101] SHD-DAT, 7 N 3006, załącznik do pisma L. 2128/24.G.M.I.Tj. gen. Sikorskiego do gen. Duponta z 24 IV 1924 r.; CAW, O. II SG, I.303.4.7459, niesygnowana notatka „Attaché militaire. Programme des conversations de Paris" z 26 IV 1924 r.; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 109.

[102] SHD-DAT, 7 N 3006, „Séance de vendredi, 9 Mai 1924 au Ministère des Affaires Étrangères", „Réunion tenue le 9 mai 1924 sous la Présidence de M. De Lacroix, Sous-Directeur d'Éurope, au Sujet de l'application de la Convention Militaire Franco-Polonaise du 9 Février 1921" i nast. dok.; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 114 n.; M. Wołos, *Alfred Chłapowski (1874-1940). Biografia ambasadora Polski we Francji*, Toruń 2001, s. 137 n.

Włączenie zagadnień lotniczych w obręb sojuszniczych prac o charakterze operacyjnym przypieczętowane zostało przez umieszczenie odpowiednich zapisów w *Résumé* podsumowującym całość paryskiej wizyty gen. Hallera. W dokumencie tym zwrócono m.in. uwagę na konieczność rozwijania współpracy lotniczej sprzymierzonych państw, szczególnie z punktu widzenia operacji bombowych[103].

Przyjęte w maju ustalenia przewidywały także coroczne spotkania szefów Sztabów Generalnych oraz wymiany wizyt oficerów w celu omawiania interesujących obie strony problemów. Już we wrześniu 1924 r. wizytę taką złożył w Warszawie szef Oddziału III francuskiego Sztabu Generalnego płk Edmond Louis Dosse. Część podjętych przezeń nad Wisłą rozmów poświęcona została konkretyzacji omówionych wstępnie cztery miesiące wcześniej zasad lotniczej współpracy aliantów, dotyczących przede wszystkim dalekiego rozpoznania oraz ciężkiego bombardowania.

W pierwszym przypadku samoloty operujące z rozmieszczonych w Polsce baz miałyby pozwolić na możliwie wczesne stwierdzenie, czy w pierwszej fazie rozpoczętych działań główny niemiecki wysiłek skieruje się przeciw Francji, z pozostawieniem na wschodzie jedynie sił osłonowych, czy też siły niemieckie przynajmniej początkowo dążyć będą do uzyskania rozstrzygnięć na froncie wschodnim. Zadaniem lotnictwa byłoby więc przede wszystkim rozpoznanie obszarów koncentracji sił nieprzyjaciela oraz kierunku, na który skierowane zostaną siły główne.

W trakcie rozmów rozważono hipotetyczne działania przeciwnika, przyjmując, że prowadzone z obszaru Polski rozpoznanie objąć musi cztery główne strefy: Prusy Wschodnie (niezbędne 6 samolotów lub 1 eskadra; baza w Toruniu). Pomorze (niezbędne 15 samolotów lub 2 eskadry oraz kilka wodnosamolotów; baza w Toruniu), Śląsk (niezbędne 9 samolotów bądź 1 eskadra; baza w Poznaniu), Niemcy Środkowe – po rejon Berlina i Magdeburga (niezbędne samoloty rozpoznawcze dalekiego zasięgu typu Breguet XIX; baza w Poznaniu). Do zadań tych, które uznane zostały za absolutnie niezbędne w początkowej fazie operacji wojennych, przydzielone być miało po podporządkowaniu Naczelnemu Dowództwu sześć eskadr rozpoznawczych przeznaczonych do działań na froncie niemieckim (3 eskadry z Poznania, 3 z Krakowa) oraz trzy kolejne eskadry, których uformowanie w Toruniu przewidywano do końca 1924 r. Ewentualne przybycie do Polski francuskiego dywizjonu rozpoznawczego pozwolić mogło na uwolnienie dwóch z tych eskadr i skierowanie ich następnie do innych zadań lub wykorzystanie w charakterze rezerwy.

Z kolei ciężkie lotnictwo bombowe winno w tymże czasie utrudniać koncentrację sił nieprzyjaciela, atakując stacje i linie kolejowe, paraliżować jego przemysł zbrojeniowy, bazy lotnicze czy wreszcie – w razie odpowiedniej politycznej decyzji –

---

[103] SHD-DAT, 7 N 2990, „Entretiens entre les États-Majors Polonais et Français au sujet de la collaboration des aviations" z 30 V 1924 r. (wersja rękopiśmienna, z poprawkami redakcji: SHD-DAT, 7 N 3006); 7 N 2293, „Note pour le Général Chef d'État-Major Général de l'Armée" z 30 V 1924 r.; 7 N 3447, „Note sur la collaboration franco-polonaise dans le domaine de l'aviation militaire" No. 4/45 Biura Operacji Wojskowych i Ogólnego Wyszkolenia Armii Sztabu Generalnego z 1935 r.; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 114, 118.

„oddziaływać na morale" przeciwnika, uderzając na miasta: Królewiec (z baz w Toruniu i Warszawie), Frankfurt nad Odrą, Szczecin i Berlin (z bazy w Poznaniu)[104]. Cały wysiłek skierować zamierzano ku trzem głównym rejonom: Prusom Wschodnim, Pomorzu oraz Berlinowi, co pociągało za sobą konieczność wykorzystania co najmniej trzech dywizjonów ciężkich bombowców. Z braku takowych w składzie polskiego lotnictwa pod uwagę wzięte musiały zostać tymczasowo jednostki francuskie. Strona polska zobowiązała się jednak do budowy niezbędnej infrastruktury (hangary odpowiedniej wielkości) zdatnej do działań na froncie zachodnim – przede wszystkim w Poznaniu i Toruniu, a następnie także w Łodzi, przewidywanej jako baza zapasowa w razie zajęcia Poznania przez wojska przeciwnika, wreszcie – gdy tylko będzie to możliwe – wyboru typu ciężkiej maszyny bombowej i sformowania z nich dwóch trzyeskadrowych dywizjonów (trzeci dywizjon nadal miał zostać dostarczony przez lotnictwo francuskie). Część niezbędnego dla podjęcia planowanych działań materiału (jak np. ciężkie bomby czy silniki lotnicze) zobowiązali się dostarczyć nad Wisłę i tu składować Francuzi, zaś produkcję innych elementów (drewniane części zamienne, uzbrojenie, lekkie bomby, materiał łączności) uruchomić zamierzano w Polsce – przy francuskiej pomocy. Polscy uczestnicy rozmów zobowiązali się też w imieniu Sztabu Generalnego do zapewnienia niezbędnego dla obsługi przybyłych z Francji eskadr personelu pomocniczego – od mechaników po tłumaczy. Przygotowanie przyszłej kooperacji ułatwić miała przewidywana już od lutego 1925 r. wymiana stażystów[105].

Tab. 10. Planowane w razie wojny z Niemcami ataki ciężkiego lotnictwa bombowego z terenu Polski – wedle uzgodnień z września 1924 r.

Ogólny cel ataku	Obszar	Cele szczegółowe	
		Kategoria	Położenie
I. Rejony koncentracji sił nieprzyjaciela	a) Prusy Wschodnie	Dworce kolejowe	– Koenigsberg (Królewiec) – Allenstein (Olsztyn) – Marienburg (Malbork)

[104] Przeciw celom położonym na obszarze Wrocławia i Drezna działania lotnicze zamierzano podjąć z terenu Czechosłowacji. Zob.: SHD-DAT, 7 N 3006, „Coopération des aviations française et polonaise en temps de guerre. Annexe Nr 4 au procés-verbal du 30/IX 1924 r." podpisany przez szefa BŚRW gen. bryg. Tadeusza Piskora i płk. Dosse'a; 7 N 3447, „Étude sur la cooperation des aviations françaises et aliées en cas de guerre avec l'Allemagne" No. 3/11-1 EMA z [?] IX 1924 r. i nast. dok.; I. Davion, *Mon voisin, cet ennemi…*, s. 191 nn.

[105] SHD-DAT, 7 N 3006, „Coopération des aviations française et polonaise en temps de guerre – Annexe Nr 4 au procès-verbal du 30/IX 1924"; F. Dessberg, *Le triangle impossible…*, s. 49; H. Bułhak, *Polsko-francuskie plany wojny obronnej z Niemcami z lat 1921-1926*, „Studia z dziejów ZSRR i Europy Środkowej" 1979, t. 15, s. 88; idem, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 127 nn.

Ogólny cel ataku	Obszar	Cele szczegółowe	
		Kategoria	**Położenie**
	b) Pomorze	Dworce kolejowe	– Stettin (Szczecin) – Frankfurt [nad Odrą] – Kustrin (Kostrzyn n. Odrą) – Stargard
		Lotniska/lądowiska	– Stettin – Stolp (Słupsk)
	c) Śląsk	Dworce kolejowe	– Breslau (Wrocław) – Leignitz (Legnica) – Sagan (Żagań)
		Lotniska/lądowiska	Breslau
	d) Niemcy Środkowe	Dworce kolejowe	– Berlin – Dresden (Drezno) – Cottbus
		Lotniska/lądowiska	– Berlin – Dresden
II. Przemysł zbrojeniowy	a) Koenigsberg		
	b) Stettin (wielkie piece)/ Frankfurt		
	c) Breslau (różne wytwórnie – wytwórnie lotnicze itd.)		
	d) Berlin – Dresden (jw.)		
III. Oddziaływanie na morale	a) Koenigsberg		
	b) Frankfurt/Stettin		
	c) do ominięcia przez lotnictwo polskie (Śląsk)		
	d) Berlin, Dresden		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: SHD-DAT, 7 N 3006, „Coopération des aviations française et polonaise en temps de guerre. Annexe Nr 4 au procés-verbal du 30/IX 1924 r.".

W złożonym po powrocie do kraju raporcie ogólny stan polskich sił zbrojnych płk Dosse ocenił jako dobry, zdecydowanie wyróżniając jednak lotnictwo, dysponujące w jego przekonaniu „kadrą pierwszorzędnych specjalistów". W razie zaangażo-

wania środków w rozbudowę instalacji, jak stwierdzał, siły lotnicze Rzeczypospolitej znajdą się „na czele lotnictw europejskich”[106].

Moment urzeczywistnienia się tej wizji późnym latem 1924 r. wydawał się zaś znów być nieco bliższy. Bowiem 28 sierpnia polskie wysiłki na rzecz uzyskania dostępu do kwot z drugiej, trzeciej i czwartej raty francuskiego kredytu zostały wreszcie uwieńczone podpisaniem odpowiedniej konwencji. W ślad za tym 3 września w ręce gen. Duponta trafiło pismo zawierające ramowy rozdział sum z najbliższej, drugiej transzy, której wypłata zgodnie ze świeżo zawartym porozumieniem miała zasadniczo nastąpić w roku 1925. Zgodnie z przyjętymi wcześniej założeniami udział lotnictwa w planowanych zakupach był mniejszy niż w przypadku transzy pierwszej – wciąż jednak pozostawał na poziomie relatywnie wysokim, sięgając 20 385 000 fr. frs. Realną wartość wydatków związanych z lotnictwem podnosiły kwoty wpisane w innych pozycjach listy, jak np. 5 mln franków na zakupy maszyn i urządzeń dla Francusko-Polskich Zakładów Samochodowych i Lotniczych w rubryce „przemysł wojenny” czy około 1 mln franków (z ogółem 2 mln), które, formalnie przeznaczone na sprzęt łączności, faktycznie przypaść miały siłom powietrznym[107].

Tab. 11. Materiał lotniczy przeznaczony do zakupu we Francji w ramach II transzy kredytu 400 mln fr. frs. – wersja zaaprobowana przez ministra spraw wojskowych 26 września 1924 r.

L.p.	Materiał	Ilość	Cena łączna ok.	Uwagi
1.	Silniki Rhône 80 HP	125	2.500.000	
2.	Części zam. do siln. Rhône 80 HP	Komplety dla 125 silników	375.000	
3.	Samoloty myśliwskie	200	10.600.000	Typ preferowany Spad 61 z siln. Lorr. Dietrich 400 HP lub Nieuport 40 z silnikiem Hispano-Suiz. 300 HP, zależnie od rezultatu wykonywanych prób

[106] SHD-DAT, 7 N 3006, niedatowane „Résumé Succinct du Rapport du Colonel Dosse sur la mission en Pologne”. W konkluzji raportu płk Dosse postulował, by Polsce dostarczyć materiał lotniczy zbliżony do stosowanego w lotnictwie francuskim oraz dopomóc w uruchomieniu w polskich zakładach produkcji odpowiednich części zamiennych. Por. też: SHD-DAT, 7 N 2993, niesygnowana notatka „L'aviation polonaise (Août 1924)”; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 128 n.

[107] SHD-DAT, 7 N 3006, kopia „Convention entre la France et la Pologne relative à trois avances de 100 millions de francs chacune consenties par le Trésor Français au Gouvernement Polonais”; 7 N 2993, odpis pisma L. 639/tj.24 ministra spraw wojskowych wz. gen. S. Majewskiego do gen. Duponta z 3 IX 1924 r.; M. Wołos, *Alfred Chłapowski…*, s. 138; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 124; C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne…*, s. 59. Formalny podział drugiej transzy kredytu został przeprowadzony rozkazem ministra spraw wojskowych L.744/tj./24 z 26 IX 1924 r. Udział lotnictwa pozostał jednak bez zmian.

L.p.	Materiał	Ilość	Cena łączna ok.	Uwagi
4.	Części zam. do samolotów myśl.		1.100.000	
5.	Samoloty Breguet z silnikami Lorr. Dietr. 400 HP	50		Typ prawdopodobnie Breguet 19 [B2], konstrukcji mieszanej, kabina z metalu, skrzydła z drewna lub Potez z drewna, zależnie od warunków ceny i licencji
6.	Karabiny maszynowe i amunicja		1.810.000	
		Razem	20.385.000	

Źródło: SHD-DAT, 7 N 2993, „Liste du matériel d'aviation à acheter au compte de la II° tranche du crédit français" – zał. do pisma No. 289/1.B. gen. Duponta do ministra wojny z 30 X 1924 r.

Zakupy materiału lotniczego, nabywanego teraz równolegle na zasadach transakcji gotówkowych oraz w ramach kredytu, postępowały w tym okresie stosunkowo sprawnie. Paradoksalnie, jedną z głównych przyczyn stanowił tu fakt, że odpowiednich procedur nie realizowało Ministerstwo Wojny, spętane wielką liczbą szczegółowych przepisów, a przy tym pozbawione wystarczająco licznego personelu, ale cywilne struktury Podsekretariatu Stanu Lotnictwa i Transportu Powietrznego Ministerstwa Prac Publicznych – niedawno powstałe, nowocześnie zorganizowane i zdecydowanie bardziej profesjonalne[108]. Do możliwie sprawnego i życzliwego reagowania na napływające znad Wisły postulaty skłaniała też Francuzów korespondencja gen. Duponta, niezmordowanie tropiącego zagrożenia ze strony zagranicznej konkurencji. Teraz, gdy na czele polskiego lotnictwa wojskowego nie stał już gen. Lévêque, szef FMW był nawet bardziej niż uprzednio zaniepokojony możliwością zmiany na niekorzyść Paryża polityki sprzętowych zakupów. „Pierwszym krokiem nowego szefa Departamentu Lotnictwa – alarmował przełożonych jeszcze w początkach września – było zwrócenie się do firmy Curtiss z Nowego Jorku z żądaniem podania warunków, na których sprzedałaby ona Rządowi Polskiemu swoje silniki 400 KM wraz z licencją". Zaufania Duponta nie budziła też sama osoba następcy Lévêque'a – gen. Zagórski ze względu na swe biznesowe doświadczenia i powiązania mógł być jego zdaniem podatny na te formy działań konkurentów, przed których stosowaniem Francuzi mieli się jakoby wzdragać[109].

[108] CAW, O. II SG, I.303.4.7459, „Referat dla Pana Ministra Spraw Wojskowych w sprawie realizacji zapotrzebowań na poczet 400 miljonowego kredytu oraz zakupów dla naszego przemysłu wojennego" płk. Łoyko-Rędziejowskiego z 12 X 1924 r.

[109] SHD-DAT, 7 N 2993, raport No. 178/RC gen. Duponta do ministra wojny i sztabu Focha z 9 IX 1924 r.

Usprawnienie realizacji francuskiego zbrojeniowego kredytu, a przede wszystkim przyspieszenie dostaw napływającego znad Sekwany sprzętu stać się miało jednym z głównych zagadnień dyskutowanych w trakcie wizyty, którą we Francji rozpoczął 14 października minister spraw wojskowych gen. Sikorski. Lotnicze akcenty znalazły się zresztą też w części programu wizyty poświęconej zwiedzaniu zakładów przemysłowych, wśród których na życzenie gościa uwzględnione zostały wytwórnie „Breguet-Farman" („aparaty lotnicze") i „Lorraine Salmson" („motory")[110].

Pod koniec pobytu we Francji, 3 listopada 1924 r. gen. Sikorski skierował na ręce podsekretarza stanu lotnictwa i transportu powietrznego w Ministerstwie Prac Publicznych Laurenta Eynaca specjalną notę z prośbą o wywarcie nacisku na przyspieszenie wykonania najpilniejszych polskich zamówień złożonych we francuskich wytwórniach lotniczych. W szczególności w grę wchodziły: samoloty bombowe Breguet 19 B2, których „co najmniej 25" pragnął gen. Sikorski otrzymać do maja 1925 r., prosząc o zgodę rządu francuskiego na ewentualne przesunięcie na termin późniejszy realizacji jego własnych zamówień, samoloty Potez XV A2 (prośba o dostawę wszystkich 210 zamówionych maszyn do końca maja 1925 r.) oraz zapewnienie terminowej dostawy silników Lorraine-Dietrich 400 KM (750 szt.) i 450 KM (360 szt.). Nota zawierała też postulat zmiany dotychczasowych form regulowania przez stronę polską należności za transakcje zawierane w ramach wojskowego budżetu – poprzez zastąpienie obowiązku przekazywania z góry całości należnej kwoty i jej długotrwałej często blokady na paryskim koncie bankowym gwarancją rządową lub bankową. Trzecia z podniesionych kwestii dotyczyła materiałowej współpracy w okresie wojny. Nawiązując do wcześniejszych, przeprowadzonych jeszcze wiosną i latem sondaży, zwracał się gen. Sikorski o zagwarantowanie Rzeczypospolitej możliwości przejęcia w takim przypadku określonej z góry części produkcji francuskiego przemysłu lotniczego, wnioskując o podjęcie w tym celu odpowiednich studiów. Te ostatnie objąć winny jego zdaniem okres najbliższego pięciolecia – od roku 1930 polskie wytwórnie miały bowiem stać się zdolne do zaspokojenia lotniczych zapotrzebowań armii. Trzy dni później Eynac w krótkiej, lecz utrzymanej w przychylnym duchu odpowiedzi wstępnie zaaprobował przedstawione mu życzenia[111].

---

[110] SHD-DAT, 7 N 3006, „Réponse aux Conclusions de la Note présentée par le Général Sikorski, au sujet de la réalisation du crédit de 400 millions en temps de paix et des achats au compte de budget de la guerre polonaise" No. 3562 S.C.M.E. szefa SCME Burin des Roziersa z 28 X 1924 r. i in dok.; 7 N 3010, pismo No. 1669/A.W. *attaché* wojskowego i morskiego w Poselstwie RP w Paryżu ppłk. Juliusza Kleeberga do ministra wojny z 10 X 1924 r. (inny egzemplarz – ibidem, 7 N 3446); CAW, O. II SG, I.303.4.7459, niedatowany [X 1924] „Program pobytu Ministra Spraw Wojskowych Pana Generała Sikorskiego we Francji".

[111] SHD-DAT, 7 N 2998, kopia „Note présentée par le Général Sikorski, Ministre de la Guerre de Pologne à Monsieur Laurent-Eynac, Sous-Secrétaire d'État de l'Aéronautique et des Transports Aériens de France, au sujet des achats de matériel aéronautique pour la compte de Gouvernement Polonais" z 3 XI 1924 r.; kopia pisma No. 8076/2/ L. Eynaca do gen. Sikorskiego z 6 XI 1924 r.; CAW, O. II SG, I.303.4.820, kopia pisma L. 8478/26.Taj. płk. Łoyko-Rędziejowskiego do szefa AA z 28 VII 1926 r.; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 140 n. Przychylna odpowiedź L. Eynaca sformułowana została po przeprowadzonych 5 XI 1924 r. międzyministerialnych konsultacjach.

Wszystkie trzy poruszone przez Sikorskiego zagadnienia w lotniczych stosunkach Warszawy i Paryża z okresu kilkunastu następnych miesięcy pojawiać się miały dość często, na bieg spraw wpływając w sposób nie zawsze pierwotnie zakładany. Niewątpliwie jednak doraźnie najistotniejsza spośród nich była kwestia przyspieszenia realizacji polskiego programu zaopatrzenia lotnictwa wojskowego w niezbędny materiał.

W listopadzie 1924 r. przeznaczona do realizacji we Francji część owego programu obejmowała przede wszystkim:

1) 750 silników lotniczych Lorraine-Dietrich 400 KM,
2) 210 samolotów liniowych Potez XV A2,
3) 100 samolotów Breguet 19 B2,
4) 360 silników lotniczych Lorraine-Dietrich 450 KM,
5) 200 samolotów myśliwskich,
6) 70 samolotów szkolnych Morane-Saulnier,
7) 125 silników Rhône 80 KM do samolotów szkolnych,
8) licencję na silniki Lorraine 450 MK,
9) licencję na samoloty Potez XV A2,
10) licencję na samoloty Breguet 19,
11) licencję na samoloty myśliwskie[112].

Tylko niewielka część tego materiału znajdowała się już w Polsce. Większość odpowiednich umów nadal była w negocjacjach, przygotowaniu lub w trakcie złożonej procedury formalizacji[113]. Co więcej – niebawem okazało się, że wbrew danym

---

W złożonym po powrocie do Warszawy sprawozdaniu gen. Sikorski informował też Radę Ministrów o uzyskaniu „bardzo znacznej redukcji cen" nabywanych we Francji materiałów wojennych, za które MSWojsk. miało odtąd płacić „ceny wewnętrzne, tj. ceny francuskich władz państwowych" (*Dokumenty z dziejów polskiej polityki zagranicznej 1918-1939*, t. 1, dok. 59, s. 291).

[112] SHD-DAT, 7 N 2998, „Note présentée par le Général Sikorski…" z 3 XI 1924 r. Por.: CAW, O. II SG, I.303.4.819, telegram L. 11359 do PMWZ z 3 X 1924 r.; pismo L. 903/tj./Zaop/24.Z.P. wiceministra spraw wojsk. i szefa AA gen. Majewskiego do szefa PMWZ z 29 XI 1924 r.

[113] W przypadku umów realizowanych w ramach kredytu 400 mln fr. frs. przedstawione zapotrzebowania strony polskiej były zatwierdzane przez francuską Najwyższą Radę Obrony Państwa. Następnie Dyrekcje francuskiego Ministerstwa Wojny dokonywały rozdziału tych zapotrzebowań pomiędzy wytwórnie państwowe oraz producentów prywatnych. Z kolei komórki Ministerstwa Wojny i Podsekretariatu Stanu Lotnictwa sporządzały, w porozumieniu z Polską Misją Wojskową Zakupów, projekty odpowiednich umów, uwzględniając przepisy obowiązujące przy wydawaniu zamówień dla armii francuskiej. Projekt umowy trafiał do francuskiego urzędu Contrôle Financier des Cessions à l'Étranger, gdzie angażowane były pieniądze sum kredytu na pokrycie wynikających z umów zobowiązań. Urząd zaopatrywał umowę w tzw. wizę, określając wysokość kwoty, którą rząd francuski zobowiązywał się wypłacić dostawcom. Odpowiednia suma blokowana była w kredycie. Następowała seria akceptacji umowy przez kolejne francuskie urzędy – kontrolne, prawne, komisje przetargowe. Wreszcie każda umowa oddzielnie zatwierdzana była przez ministra wojny lub podsekretarza stanu lotnictwa oraz notyfikowana dostawcom, którzy formalnie dopiero wtedy mogli uznać kontrakt za obowiązujący. W większości znanych autorowi dokumentów to właśnie owa notyfikacja wymieniana jest jako data początkowa obowiązywania umowy, sama zaś umowa oznaczana bywa numerem cesji Contrôle Financier des Cessions à l'Étranger, numerem

gen. Sikorskiemu zapewnieniom francuska administracja nie zawsze jest w stanie efektywnie wpłynąć na przyspieszenie momentu przekazania stronie polskiej oczekiwanego przez tę ostatnią sprzętu[114].

Ostatecznie więc zakupy materiału lotniczego dokonane we Francji w ramach budżetu polskiego Ministerstwa Spraw Wojskowych osiągnęły w roku 1924 równowartość 3 463 078 dolarów amerykańskich (w roku 1923 – 2 692 370 dolarów amerykańskich). W ciągu dwóch miesięcy po opuszczeniu Francji przez gen. Sikorskiego specjalnie zakupiony dla potrzeb przewozu materiału wojskowego transportowiec ORP „Warta" dostarczył do kraju m.in. 22 samoloty Potez XV, 115 skrzyń przeznaczonych dla nich części zamiennych, 15 wodnosamolotów, 132 silniki Lorraine-Dietrich, 4 balony, 66 skrzyń płótna lotniczego i balonowego itp. Prócz sprzętu zakupy objęły także licencje – jak np. nabyte jeszcze na przełomie maja i czerwca prawa do produkcji w Polsce samolotów Potez XV[115]. Wszystko to nie zmieniało faktu, że na razie stan wyposażenia polskiego lotnictwa wojskowego pozostawiał wciąż bardzo wiele do życzenia. W końcu roku 1924 zdatnych do użytku w liniowych formacjach tego lotnictwa było bowiem jedynie… 119 płatowców[116].

Uruchomienie na mocy konwencji z 28 sierpnia 1924 r. zakupów w ramach kolejnych transz kredytu zbrojeniowego, uzgodnienia poczynione w trakcie paryskiej wizyty gen. Sikorskiego oraz inicjatywa wykazywana przez nowego szefa Departamentu IV MSWojsk. zdecydowanie przyśpieszyły realizację związanej z Francją części programu rozbudowy polskich sił powietrznych. Szczególne nasilenie związanych z tym działań przypadło właśnie na przełom roku 1924 i 1925. Tak np. w końcu grudnia 1924 r. nabytych zostało nad Sekwaną pierwszych 100 płatowców Breguet 19 B2 (w tym 50 z sum gotówkowych na mocy umowy 568/170F z 23 grudnia 1924 r. oraz

umowy bądź też oboma tymi sygnaturami jednocześnie. Złożoność opisanych procedur powoduje, że w dokumentach z epoki czy literaturze znaleźć można różnorodne daty zawarcia kontraktów, nawet w odniesieniu do jednej i tej samej transakcji. Zob.: CAW, O. I SG, I.303.3.562, „Notatka No. 2" płk. Łoyko-Rędziejowskiego z 3 IV 1928 r.

[114] SHD-DAT, 7 N 3010, pismo No. 12587/2A/12 za ministra wojny dyrektora generalnego lotnictwa H. Dumesnila do podsekretarza stanu lotnictwa i transportu powietrznego w Ministerstwie Prac Publicznych z 25 XI 1924 r.

[115] SHD-DAT, 7 N 3010, „État de renseignements sur les opérations de cession effectuées pour la compte de Gouvernement Polonais au cours de l'année 1924", No. Ma/L/5 z 27 I 1925 r.; CAW, O. I SG, I.303.3.602, „Sprawozdanie Szefa Administracji Armji w myśl rozk. L.4728/Tjn. z dn. 27 XI 24", I.303.3.701, podpisane przez szefa AA wz. gen. Michała Żymierskiego zestawienie materiału przewiezionego statkiem „Warta" „po wyjeździe Pana Ministra [W. Sikorskiego] z Francji" z 9 I 1925 r.; BAA MSWojsk. I.300.54.115, „Wykaz stanu realizacji I-szej i II-ej raty 400 miljonowego kredytu francuskiego w miesiącu grudniu 1924 r."

[116] CAW, O. II SG, I.303.4.814, pismo L. 19/26 ppłk. Korpusu Kontrolerów Henryka Abczyńskiego do ministra spraw wojskowych z 29 III 1926 r. Por.: CAW, O. I SG, I.303.3.602, „Sprawozdanie Szefa Administracji Armji w myśl rozk. L.4728/Tjn. z dn. 27 XI 24" (gdzie liczbę samolotów znajdujących się w „zapasie bieżącym" w dniu 1 I 1925 r. określono na 125 egzemplarzy); I.303.3.701, „Wykaz stanu faktycznego zapasów «mob.» w dniu 1 I 1925 r." (gdzie liczba samolotów ogółem określona została na 113 szt., a znajdujących się w zapasie mob. – na 23 szt.; przy czym w zestawieniu uwzględniono także 24 szt. wycofanych maszyn wywiadowczych Ansaldo A.300-2).

50 z II transzy kredytu w ramach umowy 567/64K z 31 grudnia 1924 r.). 30 grudnia 1924 r. podpisano umowę 574/198F (zatwierdzoną przez Służbę Fabrykacji Lotniczej i przekazaną do realizacji 31 stycznia 1925 r.), na dostawę 150 samolotów myśliwskich Spad 61C1. 22 grudnia 1924 r. gotówkowy kontrakt 569/168F zainaugurował mającą trwać przez następny rok serię zakupów silników lotniczych Lorraine-Dietrich o mocy 450 KM. Notyfikowana dzień później licencyjna umowa 572/167F formalnie umożliwiła podjęcie produkcji silników tego typu także nad Wisłą. 13 stycznia 1925 r. na mocy umowy 565/63K strona polska nabyła 125 szkolnych silników Rhône o mocy 80 KM. A są to tylko największe i najistotniejsze z zawartych w tym czasie handlowych porozumień[117].

Przy takim tempie oraz skali podejmowanych przedsięwzięć stan polskiego lotnictwa wojskowego ulegać miał poprawie właściwie z każdym miesiącem, w końcu roku dając wedle zamierzeń zmianę radykalną i imponującą. Jedynie bowiem w pierwszym kwartale możliwe okazało się przydzielenie jednostkom 76 uzyskanych z Francji potezów XV i 5 szkolnych maszyn Hanriot XIV. Kolejne 33 egzemplarze hanriotów otrzymano z produkcji krajowej. W następnych zaś miesiącach rytm dostaw miał nie tylko zostać utrzymany, ale wręcz ulec przyspieszeniu[118]. Szef Departamentu IV MSWojsk. kreślił więc ambitne plany nadrobienia dotychczasowych opóźnień w realizacji planu gen. Lévêque'a – a może nawet przekroczenia jego założeń.

28 lutego 1925 r. minister Sikorski zatwierdził nową organizację lotnictwa na stopie pokojowej, zaś trzy tygodnie później (18 marca) wprowadził ową organizację w życie. Zgodnie z wydanym rozkazem wykonawczym w końcu roku 1925 polskie lotnictwo wojskowe liczyć miało 40 eskadr, w okresie pokoju zorganizowanych w 6 pułków lotniczych. Oznaczało to zamiar podwojenia w ciągu roku liczby istniejących eskadr oraz przekroczenia o dwie eskadry kalkulacji z planu gen. Lévêque'a. Dodać należy, że z owych 40 jednostek tylko 8 użytkować miało samoloty bez francuskiego rodowodu. Planowane ujednolicenie sprzętu polskiego lotnictwa wiązało się więc z oparciem jego wyposażenia niemal wyłącznie o materiał pochodzący z Francji bądź wytwarzany na francuskiej licencji. Standardowym samolotem rozpoznania i lekkiego bombardowania stawały się maszyny Potez, a samolotem myśliwskim – Blériot (myśliwce Spad). Sprzęt dla dwóch planowanych eskadr niszczycielskich określony

---

[117] CAW, O. II SG, I.303.3.815, kopia umowy Nr 198 – Polska „zawartej między Towarzystwem Akc. Bleriot Aeronautique na dostawę 150-ciu samolotów Spad 61 C.1" z 30 XII 1924 r.; I.303.3.819, „Wykaz Nr 18 terminów dostaw i wypłat za płatowcy [*sic*!] i silniki wskazane w piśmie Wojsk. Sądu Okręg. K.O. 256/26 z dnia 20.9.1926 r."; BAA MSWojsk., I.300.54.117, pismo L. 267 płk. Łoyko-Rędziejowskiego do Dep. IV MSWojsk. z 9 I 1925 r. Podane numery umów odnoszą się do sygnatur, którymi oznaczono je w Księdze Zamówień PMWZ w Paryżu.

[118] CAW, O. II SG, I.303.3.819, „Ogólne zestawienie ruchu płatowców w 1925 r." – załącznik do „Planu realizacji budżetu 1925 r. MSWojsk. Dep. IV Ż.P." przesłanego do Sztabu Generalnego pismem L. 245 Zaop. Budż. 26.Z.P. gen. Zagórskiego z 4 II 1926 r. Ogółem zakładano, że w roku 1925 w dyspozycji Dep. IV MSWojsk. znajdą się 1142 nowe płatowce i wodnopłatowce (wszystkie typów francuskich!), przy czym do końca roku 298 z nich nie zdąży jeszcze nadejść do kraju (ibidem – „Zestawienie ilościowe płatowców będących w dyspozycji w 1925 r.").

miał zostać specjalnym rozkazem – trudno było jednak spodziewać się, by i on nie został zakupiony u producenta znad Sekwany[119].

Oczywiście podstawowym warunkiem realizacji przedstawionych wyżej zamysłów było możliwie szybkie uzgodnienie kolejnych transakcji. Stąd też 31 marca 1925 r. szef Administracji Armii gen. Stefan Majewski skierował do PMWZ instrukcję zakupów materiału lotniczego na rok 1925, podkreślając, że stanowi ona „*résumé* wszystkich poprzednio wysłanych zamówień"[120]. Dokument zawierał polecenia zakupu 150 płatowców Breguet 19 B2 (tu zalecano pośpiech), 20 samolotów de Monge A2 (do wywiadu i bombardowania), 5 niezbędnych dla celów szkolenia płatowców Hanriot HD.19, części zapasowych oraz kompletów skrzydeł płatowców de Monge C2 (10 kompletów, które pozwolić miały na konwersję płatowców do wersji myśliwskiej) oraz Potez 27 A2 (60 lub 100 kompl.; zakup był m.in. warunkiem bezpłatnej cesji praw licencyjnych na ten typ płatowca). Polecano także nabycie licencji na wytwarzanie płatowców HD.19 (bez ograniczeń ich liczby), Breguet 19B2 (200 szt.) i Spad 61 (200 szt.). Dalsze zakupy objąć miały m.in. silniki lotnicze: LD 450 KM (180 szt.), Renault 300 KM (50 szt.), Renault 480 KM (5 szt.), Rhône 80 KM (100 szt.), Gnôme-Rhône Jupiter 420 KM (100 szt. przeznaczonych do płatowców de Monge oraz Spad 51), wreszcie Hispano-Suiza o mocy 300 KM (30 szt. dla użytkowanych w kraju, a unieruchomionych z braku silników płatowców wywiadowczych Bristol F.2B Fighter) i 180 KM (25 szt. – do wykonywanych w kraju na licencji płatowców HD.19). Instrukcja wciąż nie rozstrzygała natomiast kwestii wyboru typu płatowca niszczycielskiego, a zlecała jedynie PMWZ zebranie w możliwie „najkrótszem terminie" informacji na temat takich maszyn „produkowanych lub będących w próbach we Francji" oraz zasięgnięcie w tej sprawie oficjalnej opinii władz z Paryża[121].

Tab. 12. Instrukcja zakupów materiału lotniczego we Francji na rok 1925

Lp.	Materiał	Ilość	Uwagi
1.	Breguet 19 B2	150	„[...] polecam sprawdzić czy pierwsze 10 płat. Breguet 19 będą dostarczone w lipcu b.r. Płatowce te miały być ustąpione z zamówienia Rz. Francuskiego".
2.	Części zapasowe do 150 płat. Breguet na 1 rok		

[119] CAW, Generalny Inspektorat Sił Zbrojnych, I.302.4.1949, „Organizacja Lotnictwa na stopie pokojowej" L. 2300/Org. O. I Szt. Gen., zatwierdzona przez ministra spraw wojskowych gen. Sikorskiego 28 II 1925 r.; O. II SG, I.303.4.119, „Rozkaz wykonawczy o wprowadzeniu w życie nowej organizacji lotnictwa (jednostek ewidencyjnych broni) – Utworzenie nowych jednostek" gen. Sikorskiego L. 25.tjn. Og. Org. 25.Z.P. z 18 III 1925 r.; I.303.4.814, pismo L. 19/26 ppłk. H. Abczyńskiego do ministra spraw wojskowych z 29 III 1926 r. Rozkaz gen. Sikorskiego nie uwzględniał jeszcze dokonanego kilka tygodni wcześniej zakupu samolotów Breguet XIX.

[120] CAW, O. II SG, I.303.4.820, odpis pisma L. 361/Zaop.Zak.25 Z.P. gen. Majewskiego do PMWZ z 31 III 1925 r.

[121] Ibidem. Generał Majewski polecał przy tym PMWZ „zwrócić uwagę i wszechstronnie zbadać typ Farman Goliath F.60B-2, który zaopatrzony w dwa motory Jupiter 420 HP ma zabierać przy pełnym ekwipunku 1500 kg tonażu".

Lp.	Materiał	Ilość	Uwagi
3.	De Monge A2	20	„[…] przedstawiciel firmy de Monge w Paryżu stwierdza, że Misja nie poczyniła jeszcze żadnych kroków celem dokonania tego zakupu. Polecam bezwzględnie zastosować się do wydanej instrukcji”.
4.	Komplet części zapas. do 20 płat. de Monde A2 na 1 rok		
5.	Skrzydła de Monge C2	10	
6.	HD.14	5	Polecenie zakupu wydane pismem z 14 III 1925 r. „Zakupu […] dokonać bezpośrednio w firmie Hanriot bez pośrednictwa «Samolotu» ze względu na wygórowane koszty transportu. PMWZ dołoży starań, ażeby te płatowce […] potrzebne do szkolenia uczni już w połowie maja przybyły do kraju”.
7.	Skrzydła do płat. Potez 27 A2	60 lub 100 kompl.	„Firma Potez wyraziła pisemną zgodę na odstąpienie bezpłatne licencji na płatowce 27 A2, o ile Dep. IV zakupi […] 100 kompl. skrzydeł 27 A2. Pozostawiam […] PMWZ […] ustalenie ilości kompletów skrzydeł A2, z ten, że Dep. IV podtrzymuje swe pierwotne zamówienie dotyczące 60 kompl. […] Życzeniem Dep. IV jest by ostatnie 60 płat. Potez XV A2 […] oddano jako Potez 27 A2, pozostające zaś z tytułu umowy skrzydła XV A2 użyto jako części zapasowe”.
8.	HD.19	całkowita	„Należy się zastosować do podanych poprzednio zamówień”.
9.	Breguet 19 B2	200	
10.	Spad 61	200	
11.	Lorraine-Dietrich 450 HP z częściami zapas. na roczne zużycie	180	„[…] oczekuję w najbliższym czasie meldunku o rezultacie 50 godzinnej próby silnika o zwiększonej kompresji. Z chwilą przyjęcia przez S.T.Aé. [właściwie – S.F.Aé., tj. Service des Fabrications de l’Aéronautique]. Silnika LD 450 HP z kompresją 6 należy zażądać od firmy w związku z zakupioną już licencją wszelkich danych i rysunków, które są niezbędne przy budowie silnika […] o tej kompresji. Dane i rysunki natychmiast winny być przesłane do Dep. IV Z.P. dla udzielenia ich f. Polsk.Zakł.Sam.i Lotn., które będą wykonywać w kraju siln. LD 450 HP”.
12.	Renault 300 HP i części zapas. do 100 siln. przy rocznym zużyciu	50	„Polecam osiągnąć najkrótsze terminy dostawy, gdyż silniki Renault 300 HP służyć będą do wyekwipowania płatowców, będących obecnie w użyciu w pułkach i szkołach”.
13.	Renault 480 HP	5	
14.	Rhône 80 HP z częściami zapas. na roczne zużycie dla 200 sztuk	100	„Silniki […] przeznaczone są do wyekwipowania samolotów szkolnych, budowanych w kraju. Ze względu na intensywne szkolenie w roku bieżącym, zależy Dep. IV na szybkiej dostawie tychże”.

Lp.	Materiał	Ilość	Uwagi
15.	G.R. Jupiter 420 HP	100	„Silniki […] służyć będą do wyekwipowania płatowców de Monge 20 szt. oraz Spad 51 – 50 szt. […] Polecam natychmiast wykonać zamówienia i wykonanie meldować”.
16.	Hispano-Suiza 300 HP z częściami zapas dla 200 siln. przy rocznym zużyciu	30	„Silniki […] należy zakupić wraz z częściami zapasowymi ze składów o ile znajdują się tam gotowe silniki i […] można by rozpocząć natychmiastowy transport […] do kraju. W razie braku gotowych silników należy zamówienie oddać f. Hispano-Suiza. […] Dep. IV przeznacza te silniki […] na płatowce Bristol, które po remoncie z braku silników nie mogą być uruchomione”.
17.	Hispano-Suiza 180 HP z częściami zapas. do 200 siln. przy rocznym zużyciu	25	„Silniki […] służyć będą do wyekwipowania płatowców HD.19, budowanych w kraju przez firmę «Samolot». […] PMWZ dołoży […] starań, ażeby zarówno 25 nowych silników, jak również 71 silnik. 220 MK, które są przerabiane we Francji na 180 MK, w najkrótszym czasie mogły być dostarczone do kraju”.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: CAW, O. II SG, I.303.4.820, odpis pisma L. 361/Zaop.Zak.25 Z.P. gen. Majewskiego do PMWZ z 31 III 1925 r.

Niespełna miesiąc później gen. Majewski przesłał na ręce gen. Duponta ramowy plan podziału kwot z trzeciej raty francuskiego kredytu, w której lotnictwo partycypować miało sumą 29 000 000 fr. frs., przeznaczoną głównie „na zakup samolotów i silników”. Szczegółowe listy zamierzonych zakupów deklarowano przekazać Francuzom „z końcem maja b.r., po ich sporządzeniu przez interesowane służby”[122]. Nic nie wskazuje, że termin ten został dotrzymany. Przeciwnie – rozpatrywana w Paryżu w ostatnich dniach października 1925 r. wersja programu lotniczych zakupów z III transzy nadal obejmowała jedynie dwa ogólnikowo sformułowane punkty: A (samoloty i części zamienne do samolotów) oraz B (silniki i części zamienne do silników), o łącznej wartości 39 500 000 fr. frs.[123]

[122] SHD-DAT, 7 N 2994, kopia pisma L. 500/Mob./25 gen. Majewskiego do gen. Duponta z 25 IV 1925 r.

[123] CAEF, B 31934, zestawienie „Details de matériel-aéronautique à fournir au Gouvernement Polonais, au titre de la 3e tranche des crédits ouverts à ce Gouvernement par la loi du 8 Janvier 1924” z 28 X 1925 r. Program stał się przedmiotem obrad Komisji Studiów Rady Najwyższej Obrony Narodowej w dniu 6 I 1926 r. Zwiększenie sumy przeznaczonej na lotnicze zamówienia w ramach kredytu spowodowane zostało trudnościami polskiego budżetu, co zmusiło władze wojskowe do próby zmiany statusu części zamówień z gotówkowych na kredytowe (CAW, O. II SG, kopia pisma bez numeru kancelaryjnego szefa AA do szefa PMWZ z 2 X 1925 r.).

Równocześnie jednak narastać zaczęła krytyka sprzętowej polityki gen. Zagórskiego. Wątpliwości budziły zarówno niektóre z zakupionych typów – płatowce Breguet XIX (a szczególnie zamiar uruchomienia w kraju ich licencyjnej produkcji), Spad 51 (których partię zakupiono kosztem redukcji zamówienia na samoloty Spad 61[124]), de Monge M-101C2 czy silniki Gnôme-Rhône 420 KM – jak i ceny nabytego sprzętu. Kontrowersje potęgowane były dodatkowo przez małą przejrzystość zastosowanych przy zakupach procedur, które zdawały się ostatecznie sprowadzać niekiedy do arbitralnej decyzji gen. Zagórskiego, oraz przez aktywność podejrzanych pośredników, szermujących argumentem ustaleń poczynionych z Departamentem Żeglugi Powietrznej[125].

Dodać należy, że oprócz krytyków niektóre przynajmniej poczynania gen. Zagórskiego miały też zagorzałych obrońców. Tak np. entuzjastycznym rzecznikiem zakupu płatowców Breguet XIX okazał się późniejszy minister spraw wojskowych (ówcześnie zastępca szefa, a następnie szef Oddziału IIIa Biura Ścisłej Rady Wojennej) płk SG Tadeusz Kasprzycki. Na podkreślenie zasługuje też fakt, że o ile francuscy producenci lotniczy starali się wszelkie przychylne dla nich sytuacje w stosunkach z polskim nabywcą wykorzystywać gwoli maksymalizacji zysków, o tyle zarówno Podsekretariat Stanu Lotnictwa, jak i Służba Fabrykacji Lotniczej zachowywały pełną względem Polaków lojalność. To właśnie postawa tych ostatnich instytucji ułatwiła PMWZ w kilku co najmniej przypadkach uniknięcie niekorzystnych z punktu widzenia Warszawy rozstrzygnięć[126].

Mimo jednak pojawiających się niekiedy wątpliwości co do poszczególnych rozwiązań nikt wśród odpowiedzialnych za rozwój polskiego lotnictwa wojskowego czynników nie kwestionował sensu dalszego zacieśniania stosunków z Francją. Przynajmniej – na pozór. Już bowiem latem 1924 r., gdy słabła pozycja gen. Lévêque'a, na

---

[124] Wspomniana decyzja była wynikiem dążenia strony polskiej do uzyskania materiału o najwyższych możliwie parametrach i wartości bojowej. Na temat jej przesłanek zob.: SHD-DAT, 7 N 3011, kopia pisma No. 3/A szefa Służby Lotniczej FMW w Warszawie mjr. Ardouina Dumazeta do gen. Duponta z 5 I 1925 r. Generał Zagórski podkreślał, że silnik gwiazdowy Gnôme-Rhône Jupiter, w który wyposażone zostały płatowce Spad 51, zapewnia szczególnie dobre parametry w zakresie prędkości wznoszenia, osiąganego pułapu i prędkości na większych wysokościach, co czyni zeń „silnik myślistwa wyżynnego, które w przyszłej wojnie obiecuje mieć decydujące znaczenie" (CAW, BAA MSWojsk., I.300.64, 178, opis pisma L. 530 tj./25.Z.P gen. Zagórskiego do szefa AA z 8 V 1925 r.).

[125] CAW, Gabinet Ministra Spraw Wojskowych 1918-1939, I.300.1.627, pismo L. 35/25 ppłk. KK H. Abczyńskiego do szefa Korpusu Kontrolerów z 22 IV 1925 r. i in. dok.; BAA MSWojsk., I.300.54.178, pismo L. 3149 płk. Łoyko-Rędziejowskiego do szefa AA z 25 III 1925 r. i in. dok.; O. II SG, I.303.4.817, Arkusz zapytań VII L. 45/25 ppłk. Abczyńskiego do szefa Dep. IV MSWojsk. z 29 V 1925 r. i in. dok.

[126] CAW, O. I SG, I.3030.3.702, pismo L. 3212/IIIa szefa Oddziału IIIa BŚRW wz. płk. SG T. Kasprzyckiego do szefa O. I Szt. Gen. z 25 VIII 1924 r.; BAA MSWojsk., I.300.54.178, pismo L. 3149 płk. Łoyko-Rędziejowskiego do szefa AA z 25 III 1925 r.; O. II SG, I.303.4.815, odpis pisma C.A.M.17035 dyrektora handlowego firmy Aeronautyka Blériot do płk. Łoyko-Rędziejowskiego z 4 II 1925 r. i in. dok.

szczytach polskiej wojskowej hierarchii zaczęły podnosić się głosy, że bezwarunkowa dążność do podtrzymywania tak ścisłych związków z Paryżem okazać się może na dłuższą metę niezbyt dogodna, wiążąc Polskę „tylko z rynkiem lotniczym francuskim" i utrudniając szukanie innych źródeł nabycia samolotów („np. systemu Fokker – bardzo dobrego i mogącego być zastosowanym do silnika Lorraine Dietrich")[127]. Niebawem pojawiły się też uwagi, że powszechne dotychczas w rozstrzyganiu lotniczych dylematów odwoływanie się do francuskich doświadczeń wieść może na manowce, gdyż np. zastosowane dla obliczania potrzeb budżetowych lotnictwa „normy zużycia francuskie są dla naszych warunków za wysokie"[128]. Wreszcie wiosną roku 1925 gen. Zagórski najpierw konieczność zakupu nowej maszyny liniowej uzasadnił tezą, że „front wschodni wymagać będzie lotów długich, którym np. Potez XV konstruowany na zasadzie doświadczeń wojny okopowej nie odpowiada"[129], następnie zaś rzucił w kierunku pomawianego o zbytnią miłość do Francji ministra Sikorskiego otwarte niemal wyzwanie: „warunki […] rozwoju lotnictwa polskiego i zadanie jego na wypadek wojny odbiega w wielu punktach od analogicznych warunków we Francji; zresztą dotychczasowa polityka trzymania się niewolniczego decyzyj francuskich nie okazała się nieomylną…"[130]

Ponowna fala alarmów o polskich zamiarach zwrócenia się do innych niż francuscy dostawców sprzętu lotniczego, którą gen. Dupont zalewał Paryż od początku roku 1925, była więc wyrazem obaw zwyczajowo już nieco przesadnych, ale jednak niepozbawionych podstaw[131].

---

[127] CAW, O. I SG, I.303.3.702, referat O. I Szt. Gen. do L. 10277/Mob. O. I Szt. Gen. z 28 VIII 1924 r.

[128] CAW, O. I SG, I.303.3.612, niedatowany [jesień 1924 r.?] referat „Uzasadnienie budżetu 1925" L. 11302/mob. O. I Szt. Gen. dla szefa Sztabu Gen.

[129] CAW, O. II SG, I.303.4.817, pismo L. 5060/Zaop.Zak.25.Z.P. gen. Zagórskiego do PMWZ z 4 IV 1925 r.

[130] CAW, BAA MSWojsk., I.300.54.178, kopia pisma L. 530 tj./25.Z.P. gen. Zagórskiego do szefa AA z 8 V 1925 r. Pismo wywołane zostało interwencją Sikorskiego, stąd kierując je formalnie do szefa AA gen. Zagórski wiedział, że jego odpowiedź trafi na biurko ministra – co zresztą istotnie nastąpiło. Zob. też: W. Mazur, *Brytyjski lot „frankofila". Polityczne i wojskowe konteksty podróży gen. Włodzimierza Zagórskiego do Anglii w czerwcu-lipcu 1925 r.*, „Rocznik Archiwalno-Historyczny CAW" 2011, nr 4, s. 17.

[131] SHD-DAT, 7 N 2994, raport No. 188/RC gen. Duponta do ministra wojny i sztabu Focha z 19 I 1925 r. i in. dok.; P. Facon, *La mission militaire aéronautique…*, s. 571 n.; P. Griset, *op. cit.*, s. 97 n. Polski program zakupów na rok 1925 istotnie zawierał informację o zamiarze nabycia 100 obserwacyjnych płatowców „F", które Dupont nie bez racji identyfikował jako Fokkery. Zob. np.: CAW, Departament Aeronautyki MSWojsk. t. 5 [sygnatura nieaktualna, kopia w posiadaniu autora], „Plan realizacji budżetu [Dep. IV MSWojsk.] 1925 r.", zał. do pisma L. 988/tjn/Zaop./24 Departamentu IV MSWojsk. wg rozdzielnika z 29 XII 1924 r. Przywołany dokument zawierał jednak uwagę: „Do lutego wyjaśni się możliwość zamówienia płatowców nie francuskich. W razie niedojścia do skutku pertraktacji zamówi się płatowce francuskie". Jak wynika z odręcznego dopisku w innym miejscu – ostatecznie do programu zakupów w miejsce Fokkerów wstawione zostały płatowce Breguet XIX.

Rozbudowa polskiego lotnictwa wojskowego wciąż odbywała się w myśl założeń planu gen. Lévêque'a, który to plan od momentu powstania uległ jednak kilku modyfikacjom, dotyczącym głównie zagadnień organizacji i dyslokacji objętych nim oddziałów[132]. Tuż przed odejściem ze stanowiska jego autor zaproponował zresztą uzupełnienie go o część perspektywiczną, obejmującą lata 1927-1935. Przedstawiony projekt przewidywał uformowanie w tym okresie kolejnych 30 eskadr, tak by w roku 1935 polskie lotnictwo wojskowe liczyło ich aż 80 – w tym 48 eskadr liniowych, 24 eskadry myśliwskie oraz 8 eskadr bombardowania nocnego[133]. Zamiar ten zgodny był zresztą w ogólnych zarysach z postulatami Oddziału (O.) I Szt. Gen., wedle których armia polska po mobilizacji składać się winna z 8 armii polowych, 60 dywizji piechoty i 80 eskadr lotniczych. 27 lutego 1925 r. koncepcja ta została zaaprobowana przez ministra spraw wojskowych gen. Władysława Sikorskiego. Odpowiedni dokument opatrzony został tytułem „Wytyczne dla prac nad projektem rozbudowy armii", w praktyce jednak zawarte w nim treści traktowane były następnie jako obowiązująca już dyrektywa, stając się podstawą do kalkulacji mobilizacyjnego *Ordre de Bataille*. To ostatnie nie pozostało bez wpływu na przedsięwzięcia podejmowane przez gen. Zagórskiego[134].

Nim jednak przyjdzie się do nich odnieść, trzeba nieco uwagi poświęcić i innym formom kontaktów polskiego i francuskiego lotnictwa, które rozwijały się równolegle, poniekąd w cieniu wielkich zakupów, dalekosiężnych planów i międzysojuszniczych uzgodnień. Skądinąd to właśnie one były zapewne najlepiej znane szerszej opinii, z oczywistych względów pozbawionej dostępu do wojskowych tajemnic.

Wspomniane wyżej kontakty dla opinii tej były zaś o tyle jeszcze interesujące, że znaczna ich część wiązała się z fizycznym wręcz zetknięciem ludzi i maszyn. Sytuacje takie odnotowywano więc z autentycznym, jak się zdaje, zaangażowaniem. Dla Francji składane nad Wisłą wizyty samolotów znaczonych trójkolorową kokardą stanowiły okazję do efektownej, a stosunkowo mało absorbującej manifestacji trwania u boku wschodniego sprzymierzeńca, biało-czerwone szachownice nad Sekwaną dumnie prezentowały ambicje młodego lotnictwa i państwa, w którego służbie lotnictwo to pozostawało.

Warto przy tym podkreślić, że polskie wojskowe aeroplany zaznaczyły swą obecność na zachodzie kontynentu, gdy tylko stało się to możliwe. Za ich debiutancki lot uznać można wyprawę trzech maszyn typu Breguet XIVA2, które pod dowództwem pomocnika szefa Departamentu IV MSWojsk. ppłk. pil. inż. Ludomiła Rayskiego

---

[132] CAW, BRŚW I.303.14.27, niesygnowane opracowanie „Ogólny pogląd na lotnictwo polskie…" z 7 VI 1924; Departament Aeronautyki MSWojsk. t. 5, „Plan realizacji budżetu [Dep. IV MSWojsk.] 1925 r."; R. Białkowski, *op. cit.*, s. 94 n.

[133] CAW, O. I SG, I.303.3.775, „Rapport du Général Lévêque, Chef du Dèpartament IV sur le programme complémentaire d'aviation", L. 303/tj.Z.P. z 17 VI 1924 r.; R. Białkowski, *op. cit.*, s. 95.

[134] CAW, O. I SG, I.303.3.33, „Referat w sprawie rozwoju Armji na stopie pokojowej" L. 10851/org. z 25 VIII 1924 r.; I.303.3.179, pismo L. 2 przewodniczącego Komisji Oszczędnościowej gen. bryg. Józefa Zająca do ministra spraw wojskowych z 2 XII 1925 r.; R. Rybka, K. Stepan, *Najlepsza broń. Plan mobilizacyjny „W" i jego ewolucja*, Warszawa 2010, s. XIX nn.

w południe 27 sierpnia 1922 r. opuściły Warszawę, by następnego dnia przez Pragę czeską dotrzeć do Zurychu i wziąć tam udział w międzynarodowych zawodach lotniczych. W trudnej rywalizacji, latając we mgle i deszczu nad obszarem Alp, polskie załogi wykazały się kunsztem i odpornością psychiczną, co zapewniło im wysokie oceny. W połowie września wszystkie trzy maszyny podążyły przez Dijon na podparyskie lotnisko Le Bourget. Przez następny tydzień przybysze znad Wisły byli gośćmi swych francuskich kolegów, zwiedzając jednostki i zakłady lotnicze. Do kraju powrócili drogą przez Strasburg i Pragę przed wieczorem 27 września, a ich rajd stał się obiektem zainteresowania międzynarodowej opinii[135]. Kilka miesięcy później z kolei w Warszawie gościła eskadra sześciu francuskich maszyn z 11 Pułku Lotniczego z Metzu, uświetniając swą obecnością złożoną między 2 a 13 maja 1923 roku wizytę marszałka Ferdynanda Focha, a także polskie święto narodowe w dniu 3 maja[136].

Rok później Departament IV MSWojsk. zamierzył w ramach rewizyty za wspomniany wyżej lot skierować do Francji na święto 14 lipca grupę sześciu płatowców. Projekt nie doszedł do skutku z prozaicznego – i dobrze ilustrującego ówczesny stan rodzimej awiacji – powodu braku w kraju odpowiednich płatowców. Nie chcąc całkiem rezygnować z zamysłu, postanowiono zastosować rozwiązanie zastępcze, „uskuteczniając [rewizytę] przez wykorzystanie nadarzającej się właśnie […] innej sposobności, a mianowicie […] połączenie tej misji z odbiorem płatowców lotem"[137]. Szef departamentu zaproponował więc skierowanie do Paryża grupy ośmiu oficerów lotnictwa i czterech mechaników, którzy 14 lipca wystąpią jako przedstawiciele sojuszniczego lotnictwa, a następnie w trakcie dwutygodniowego pobytu „zaznajomią się gruntownie z właściwościami nowego typu płatowca i silnika" (Potez XV z silnikiem Lorraine-Dietrich 12 Db) i wreszcie drogą przez Strasburg i Pragę (rok wcześniej przebytą przez płk. Rayskiego i towarzyszy) doprowadzą do kraju odebrane maszyny[138].

Pierwszego z zaplanowanych zadań wykonać się jednak zapewne nie udało. Próbne loty na odbieranych samolotach polscy lotnicy odbyli dopiero 19 września 1924 r., a powrót do kraju rozpoczęli cztery dni później, „przy nader sprzyjających warunkach atmosferycznych w obecności osobistości urzędowych", w tym samego Henriego Poteza i dyrektora Służby Fabrykacji Lotniczej Seguina, przedstawiciela

---

[135] SHD-DAT, 7 N 2992, pismo No. 662/D gen. Duponta do podsekretarza stanu aeronautyki i transportu powietrznego z 7 X 1922 r.; *Sukces lotnictwa polskiego*, PZ, R. 2, 1922, nr 272, s. 3; *Podziękowanie francuskiemu ministrowi wojny*, PZ, R. 2, 1922, nr 303, s. 3; *Les grands raïds des avions Bréguet*, „Les Ailes" 1922, no. 70, s. 3.

[136] AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 41, kopia pisma No. 3832-2.11-S.M. z-cy szefa EMA gen. Hergaulta do ministra spraw zagranicznych z 25 IV 1923 r.; *Francuska eskadra lotnicza w Warszawie*, PZ, R. 3, 1923, nr 122, s. 3.; *Une performance trop peu connue*, „L'Aéronautique" R. 5, 1923, no. 49, s. 259.

[137] CAW, BAA MSWojsk., I.300.54.400, pismo L. 7354/24.Z.P. gen. Lévêque'a do ministra spraw wojskowych z 20 VI 1924 r.

[138] Ibidem. Dowódcą kierowanej do Francji grupy został Inspektor Wojsk Lotniczych płk pil. Aleksander Serednicki.

Ministerstwa Wojny, oraz dziennikarzy[139]. Zmianie uległa też wytyczona pierwotnie marszruta, ostatecznie wiodąc nie przez Strasburg, ale Lyon, Turyn, Mediolan, Weronę (gdzie skutkiem błędnego wyboru miejsca lądowania uszkodzeniu uległy dwa aparaty), Udine, Zagrzeb, Aspern opodal Wiednia, Kraków ku Warszawie, do której cztery kontynuujące lot maszyny dotarły 8 X[140].

Sposobnością do zetknięcia się z praktyczną stroną funkcjonowania sił powietrznych sojuszniczki znad Sekwany były też składane w Paryżu wizyty przedstawicieli najwyższych szczebli polskiej wojskowej hierarchii. Wyżej wspomniano już o zwiedzaniu francuskich fabryk lotniczych przez gen. Sikorskiego jesienią 1924 r. Nieco wcześniej podobne zainteresowanie okazał szef Sztabu Generalnego gen. Stanisław Haller, który w połowie maja 1924 r. przybył na lotnisko Le Bourget dla „dokonania prób z kilkoma samolotami", odbywając przy tej okazji półgodzinny lot „na samolocie, prowadzonym przez pilota Coste"[141].

Oczywiście jednak zdecydowana większość kontaktów przedstawicieli polskiej i francuskiej wojskowej awiacji dochodziła do skutku w zdecydowanie mniej spektakularnej oprawie, dotycząc raczej kwestii praktycznych niż przedsięwzięć o propagandowym głównie charakterze. Polskie przyjazdy nad Sekwanę wiązały się z podjęciem nauki[142], stażem w fabryce[143], zakupem licencji czy odbiorem związanej z nią dokumentacji[144]. W dość nielicznym gronie przebywających w Paryżu polskich

---

[139] *Odlot lotników polskich z Paryża*, PZ, R. 4, 1924, nr 262, s. 1.

[140] *Przyjazd naszych lotników z Paryża*, PZ, R. 4, 1924, nr 277, s. 4 n.; *Polski lot grupowy Paryż – Medjolan – Warszawa*, „Lot Polski" R. 2, 1923, nr 14, s. 13 n.

[141] *Gen. St. Haller na samolocie francuskim*, PZ, R. 4, 1924, nr 136, s. 1.

[142] CAW, O. II SG I.303.4.7440, pismo L. 798/A.W./T zastępcy *attaché* wojskowego mjr. Witolda Dowbora do szefa O. II Szt. Gen. z 29 XII 1922 r.; I.303.4.7486, pismo dyrektora École Supérieure d'Aéronautique et de Constructions Mécaniques do *attaché* wojskowego RP w Paryżu z 8 VIII 1925 r.; *Wysłanie oficerów polskich do Francji*, „Lot" R. 3, 1923, nr 1, s. 17; Z. Fijałkowski, *op. cit.*, s. 41 nn.; H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920-1939…*, s. 134 n. Wedle informacji dziennika „Polska Zbrojna" École Supérieure d'Aéronautique et de Constructions Mécaniques w roku 1924 ukończyli „ze stopniem inżyniera konstrukcji aeronautycznych i mechanicznych" mjr Mieczysław Pietraszek, mjr Czesław Filipowicz, kpt. Andrzej Chramiec i kpt. Wacław Makowski (*Oficerowie polscy na studjach lotniczych w Paryżu*, PZ, R. 4, 1924, nr 226, s. 2). W budżecie MSWojsk. na rok 1924 zapisane zostały środki na pobyt we Francji czterech oficerów lotnictwa. Dwóch z nich udać się miało na 8 miesięcy do École Supérieure d'Aéronautique, dwóch pozostałych na czteromiesięczne staże. 1 XII 1924 r. studia w ESdA kontynuowało trzech polskich oficerów (SHD-DAT, 7 N 2993, „Compte-rendu de renseignements pour la période du 1° février au 29 février 1924" No. 4003/E.M. gen. Duponta z 1 III 1924 r., „Compte-rendu de renseignements pour la période du 1° au 30 Novembre 1924" L. 4287/E.M. FMW w Warszawie z 30 XI 1924 r.). Zob. też: *Polska technika lotnicza do roku 1939*, t. 1: *Źródła osiągnięć*, red. A. Glass, Warszawa 1992, s. 108; W. Makowski, *op. cit.*, s. 244 nn.

[143] CAW, O. II SG, I.303.4.7440, pismo L. 798/A.W./T mjr. Dowbora do szefa O. II Szt. Gen. z 29 XII 1922 r.; BAA MSWojsk., I.300.54.114, pismo L. 6126 płk. Łoyko-Rędziejowskiego do Dep. IV MSWojsk. z 7 XI 1924 r.; W. Makowski, *op. cit.*, s. 239.

[144] CAW, BAA MSWojsk., I.300.54.133, pismo L. 1606/247 Zaop. 24 Z.P. gen. Lévêque'a do szefa PMWZ z 9 II 1924 r.; I.300.54.154, kopia pisma L. 5929 płk. Łoyko-Rędziejowskiego do Dep. IV MSWojsk. z 4 VI 1925 r.

wojskowych lotnicy nie dominowali, starali się jednak zaznaczać swą obecność np. przez propagowanie bliskiej im problematyki w wygłaszanych dla kolegów odczytach[145].

Francuscy wykładowcy wciąż też pozostawali obecni w polskich uczelniach wojskowych. W złożonym przez Dyrektora Studiów Warszawskiej Wyższej Szkoły Wojennej płk. Louisa Faury'ego sprawozdaniu za okres od listopada 1923 r. do września 1924 r. wśród pisemnych prac z zakresu lotnictwa przeprowadzonych przez profesorów francuskich wymieniono cztery na dwuletnim kursie normalnym (po dwie na I i II roku nauki) oraz trzy na intensywnym rocznym kursie specjalnym[146].

Tab. 13. Wyjazdy służbowe przedstawicieli polskiego lotnictwa wojskowego do Francji w jesieni roku 1924 i roku 1925[147]

Lp.	Dane osobowe	Powód wyjazdu	Data/daty wyjazdu
1.	Mjr Witold Markiewicz	Odbiór materiału balonowego	18 II – 20 VII
2.	Inż. Borowiak	Odbiór licencji na płatowce Spad 61 i zaznajomienie się z ich fabrykacją	4 IV – 18 V
3.	Kpt. Stefan Witulski	jw.	jw.
4.	Mjr Mieczysław Pietraszek	odbiór silników	25 VI – 25 VIII
5.	Kpt. Aleksander Sipowicz	jw.	jw.
6.	Mjstr wojsk. Aleksander Lasota	jw.	jw.
7.	Por. Zygfryd Piątkowski	Zestawienie programu zakupów Dep. IV MSWojsk. za okres 1923-25 oraz I-II raty kredytu francuskiego	5 IX – 22 IX
8.	Ppłk Zdzisław Zych-Płodowski	Konkurs samolotów i zapoznanie się z fabrykacją płat. Wibault	20 XI 1925 – 1 I 1926
9.	Por. Edward Szystowski	Montaż i regulacja wodnopłatowców	18 VI – 4 VII
10.	Mjstr wojsk. Marcin Stronk	jw.	jw.
11.	Mł. mjstr Jan Poklękowski	jw.	jw.
12.	Por. Karol Fiałkowski	Praktyka w fabryce samolotów Potez	28 I – 8 VII

[145] Tak np. 17 V 1923 r. na zebraniu paryskiego Koła Wiedzy Wojskowej szef Referatu Technicznego PMWZ kpt. pil. Ludwik Zejfert wygłosił odczyt „Rozwój i zadania lotnictwa" (J.A. Teslar, *Z życia Polonji wojskowej nad Sekwaną*, PZ, R. 3, 1923, nr 152, s. 4).

[146] SHD-DAT, 7 N 2993, „Rapport du Colonel Faury, Directeur des Études de l'École Supérieure de Guerre de Varsovie, sur l'année d'études Novembre 1923 – Septembre 1924" No. 286 E.G. z 3 IX 1924 r.

[147] W okresie objętym zestawieniem tylko w jednym przypadku celem wyjazdu było państwo inne niż Francja: w dniach od 23 VI do 8 VII mjr Stanisław Malinowski udał się do Monachium, by obejrzeć zorganizowaną tam wystawę przemysłu zbrojeniowego.

Lp.	Dane osobowe	Powód wyjazdu	Data/daty wyjazdu
13.	Inż. Piotr Borejsza	Staż w fabryce silników Lorraine--Dietrich	12 X 1924 r.
14.	Por. Zygfryd Piątkowski	Sprawy organizacji przelotu i przygotowań płatowców	5 V – 16 VII
15.	Pil. cyw. Jerzy Widawski	jw.	j.w
16.	Mech. Przeradowski	jw	jw.
17.	Gen. bryg. Włodzimierz Zagórski	Wyjazd do Francji, Anglii, Włoch, Austrii i Czechosłowacji	10 VII – 30 VII
18.	Mjr Leonard Lepszy	Przelot eskadry gen. Zagórskiego z Francji do Polski	
19.	Por. Kazimierz Szalas	jw.	
20.	Mjr Józef Krzyczkowski	jw.	
21.	Mjr Tadeusz Prauss	jw.	
22.	Mjr Juliusz Gilewicz	jw.	
23.	Mjr Stanisław Ratomski	jw.	
24.	Kpt. Wacław Makowski	jw.	
25.	Kpt. Mieczysław Konarski	jw.	
26.	Kpt. Stefan Pawlikowski	jw.	
27.	Kpt. Ludwik Idzikowski	jw.	
28.	Kpt. Ignacy Giedgowd	jw.	
29.	Kpt. Konstanty Koziełło	jw.	
30.	Kpt. Józef Wojciechowski	jw.	
31.	Kpt. Stanisław Pawlowski	jw.	
32.	Kpt. Zygmunt Pistl	jw.	
33.	Kpt. Tadeusz Jarina	jw.	
34.	Kpt. Bronisław Wojtarowicz	jw.	
35.	Kpt. Stanisław Szczekowicz	jw.	
36.	Por. Kazimierz Kalina	jw.	
37.	Por. Stanisław Pawluś	jw.	
38.	Por. Olgierd Tuskiewicz	jw.	
39.	Por. Eugeniusz Guttmajer	jw.	
40.	Por. Włodzimierz Gubarow	jw.	
41.	Por. Zbigniew Bobiński	jw.	
42.	Sierż. Leon Jawdyński	jw.	
43.	Sierż. Władysław Jakimowicz	jw.	
44.	Mł. mjtsr w. Henryk Szwedowski	jw.	
45.	St. mjstr w. Józef Dzienniak	jw.	
46.	Mjstr w. Stefan Kłosiniak	jw.	
47.	Mjstr w. Józef Stachowiak	jw.	
48.	St. mjstr w. Franciszek Ziętek	jw.	
49.	Sierż. Jan Fieldorf	jw.	

Lp.	Dane osobowe	Powód wyjazdu	Data/daty wyjazdu
50.	St. mjstr w. Marian Koza	jw.	
51.	St. mjstr w. Stanisław Szymański	jw.	
52.	Mjstr w. Jan Przestwór	jw.	
53.	Mjstr w. Leon Zamiara	jw.	
54.	Mjstr w. Stanisław Michalak	jw.	
55.	Sierż. Henryk Paprocki	jw.	
56.	Płk Ludomir Rayski	Przelot wokół Morza Śródziemnego	25 VIII – 21 IX
57.	Sierż. Leon Kubiak	jw.	16 VIII – 21 IX
58.	Mjr Franciszek Wiedeń	École Supérieure d'Aéronautique	1 XI 1924 – 1 IX 1925
59	Kpt. Aleksander Seńkowski	École Supérieure d'Aéronautique	jw.
60.	Kpt. Ryszard Woroniecki	École Supérieure d'Aéronautique	jw.
61.	Por. Jerzy Bylewski	École Supérieure d'Électricité	1 XI 1924 – 31 XII 1925
62.	Kpt. Stanisław Łoziński	Kurs strzelania w Cazeaux	5 IV – 31 V
63.	Kpt. Michał Bokalski	jw.	jw.
64.	Kpt. Mieczysław Konarski	Service des Fabrications	1 VIII – 30 IX
65.	Kpt. Kazimierz Kubala	jw.	jw.
66.	Kpt. Bolesław Stachoń	Kurs kontrolerów materiałowych	10 V – 10 IX
67.	Kpt. Stanisław Nazarkiewicz	jw.	jw.
68.	Kpt. Jerzy Witkowski	jw.	jw.
69.	Por. Adolf Dubrowski	jw.	jw.
70.	Por. Włodzimierz Kondratiuk	jw.	jw.
71.	Płk Roman Florer	Staż taktyczny	1 V – 1 VII
72.	Mjr SG Władysław Heller	jw.	jw.
73.	Ppłk Antoni Leonkow	Staż taktyczny morski	5 III – 5 V
74.	Por. Antoni Gosiewski	Kurs fotograficzny, Wersal	2 V – 31 VII
75.	Por. Kazimierz Ciesielski	Kurs meteorologiczny, Paryż	1 VI – 15 XI
76.	Płk Aleksander Serednicki	Staż taktyczny	25 IX – 25 XII
77.	Płk Antoni Buckiewicz	jw.	jw.
78.	Płk Wacław Iwaszkiewicz	jw.	jw.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: CAW, Szef AA, t. 20 (sygnatura nieaktualna, kopia dokumentu w posiadaniu autora), pismo L. 75348/25.Ż.P. szefa Dep. IV MSWojsk. gen. Zagórskiego do Szefa AA z 15 X 1925 r.

Rzecz jasna przeciętny obywatel III Republiki czy II Rzeczypospolitej okazję do śledzenia lotniczych dokonań partnera z przeciwnej strony kontynentu miał jedynie pośrednio – najczęściej poprzez lekturę prasy. Zaskakiwać przy tym nie może fakt, że zdecydowanie częściej z takimi informacjami zapoznać się mógł czytelnik polski.

Choć bowiem w periodykach znad Sekwany problematyka związana z polskim lotnictwem także się pojawiała, to jednak były to wzmianki raczej sporadyczne, zazwyczaj krótkie, a kontekst polski stanowił w nich nierzadko tło dla dokonań lotników francuskich. Nieliczne teksty wprost poświęcone aeronautyce sojusznika ze wschodu miały walor głównie informacyjny, nie grzesząc przy tym zbyt szczegółowym ujęciem tematyki[148].

Dostrzegalnej zmianie sytuacja ta uległa dopiero w połowie dekady, gdy polskie lotnictwo wojskowe częściej zaczęło ważyć się na przedsięwzięcia przyciągające uwagę światowej opinii. Z pewnością świadczyć to mogło o powolnym osiąganiu dojrzałości przez siły powietrzne spod biało-czerwonej szachownicy. Zapewne w nie mniejszym jednak stopniu wyrażało też ambicje ich nowego dowódcy, który dobrze rozumiał znaczenie medialnego przekazu, a dbając o rozwój podległej mu broni, nie zapominał też o nagłaśnianiu własnych w tym względzie dokonań.

W pierwszych dniach stycznia roku 1925 szef Departamentu IV MSWojsk. zwrócił się do ministra spraw wojskowych o zgodę na „odtransportowanie [z Paryża do kraju] 30 sztuk płatowców lotem", dowodząc, że znacznie przyspieszy to realizację dokonywanych dotychczas wyłącznie drogą morską dostaw, bez zwiększenia kosztów transportu[149]. Propozycja została zaakceptowana, z ograniczeniem liczby maszyn, które miały wziąć udział w planowanym rajdzie lotniczym, do 20 samolotów, po 5 dla każdego z istniejących pułków lotniczych. Do jej wykonania przystąpiono pół roku później. W czerwcu 1925 r. gen. Zagórski przybył do Paryża, gdzie odbył następnie szereg rozmów – m.in. z podsekretarzem stanu lotnictwa i transportu powietrznego w Ministerstwie Wojny Laurentem Eynacem. Odwiedził też marszałków Focha i Pétaina oraz generałów Alberta Henriego Niessela (b. szefa Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce) i Henriego Dumesnila (dyrektora generalnego aeronautyki). Liczbę i rangę wizyt gość odnotowywał z wyraźnym ukontentowaniem, zdając sobie jednak dobrze sprawę z przyczyn ostentacyjnie okazywanej mu serdeczności. Paryż był dlań bowiem jedynie przystankiem w drodze do Londynu, a fakt ten oficjele znad Sekwany przyjmowali nie bez zaniepokojenia. Obie strony zdawały sobie sprawę z dwuznaczności sytuacji, tym usilniej starając się pokryć zmieszanie. Gospodarze wygłaszali więc peany na cześć „sprzymierzonego z francuskim lotnictwa polskiego, stojącego u progu przemienienia się na jedno z potężniejszych […] w Europie", przez gościa z kolei raczeni byli wychwaleniem „dobrodziejstw, jakich lotnictwo polskie doznało i doznaje od geniusza francuskiego" – co choć pobrzmiewało serwilizmem, w istocie stanowiło jedynie osłodę gorzkiej pigułki. Dla Francuzów nieprzyjemnej na tyle, że po powrocie znad Tamizy późnym wieczorem 9 lipca, nie mając już czasu na

[148] Przykładem może być numer 64 paryskiego miesięcznika „L'Aéronautique" z września roku 1924. Zapowiedziane w spisie treści „Renseignements sur l'Aéronautique en Roumanie et en Pologne" w praktyce rozdzielone zostały zdecydowanie nierówno: Rumunii poświęcono dwie strony ilustrowanego zdjęciami tekstu, Polsce – pół strony, bez żadnych ilustracji (s. 210 nn.).

[149] CAW, Szef AA, t. 31 (sygnatura nieaktualna, kopia dokumentu w zbiorach autora), pismo L. 51/Zaop.25.Z.P. gen. Zagórskiego do ministra spraw wojskowych z 5 I 1925 r.

ponowne odwiedziny paryskich osobistości, gen. Zagórski prosił *attaché* wojskowego RP płk. SG Juliusza Kleeberga i szefa PMWZ płk. inż. Aleksandra Łoyko-Rędziejowskiego, by „oświadczyli z naciskiem ministrowi Enyacowi", że wyniki wizyty za Kanałem nie spowodują zmiany „kierunku polityki zaopatrzenia lotnictwa polskiego"[150]. Informacja ta, obliczona na uspokojenie partnera znad Sekwany, była zresztą tylko w części prawdziwa. Wciąż związany z przemysłem francuskim złożonymi już zamówieniami i zapisami kredytowej umowy, szef Departamentu IV nie zamierzał jednak w tej kwestii pozbawiać się możliwości manewru. Od kilku więc co najmniej miesięcy prowadził z producentami brytyjskimi korespondencję w sprawie ich oferty, tydzień po powrocie do kraju spowodował polecenie zakupu „pewnych typów angielskich płatowców i silników, dla zaznajomienia się z nimi polskiego lotnictwa wojskowego" – na razie jeszcze w pojedynczych tylko egzemplarzach[151]. Co ciekawe – majaczącą na horyzoncie brytyjską konkurencję Francuzi przeoczyli lub też uznali za mało istotną, późnym latem 1925 r. główne zagrożenie upatrując nadal w wiązanych z potencjalną ekspansją wpływów niemieckich poczynaniach holenderskiego Fokkera[152].

Do rajdu na czele grupy sześciu samolotów szef Departamentu IV wystartował o świcie 10 lipca, lecąc z lotniska Mondésir k. Étampes przez Cazaux (gdzie w trakcie kołowania po lądowaniu uszkodził swego Bregueta XIX), Biarritz, Burgos (tu uszkodzony został kolejny Breguet generała – tym razem poważnie), Madryt (osiągnięty jedynie przez gen. Zagórskiego, hiszpańskim już samolotem), Lyon (w którym nastąpiło spotkanie z przybyłą z Étampes drugą grupą 12 samolotów Potez XV), Mediolan, Wiedeń, Pragę (uwzględnioną w marszrucie na życzenie ministra Sikorskiego), ku lądowisku na Polu Mokotowskim w Warszawie, gdzie zakończono rajd po południu 30 lipca[153].

Niewątpliwy sukces transeuropejskiego grupowego przelotu (ochrzczonego niebawem nieco na wyrost mianem „rajdu pirenejskiego") przyćmiony został wkrótce przez bardziej jeszcze spektakularne dokonanie. I w tym przypadku chodziło o rajd lotniczy podjęty z terenu Francji na maszynie francuskiej produkcji – tyle że z tra-

---

[150] CAW, O. II SG, I.303.4.4331, „Sprawozdanie z podróży do Francji, Anglji, Hiszpanji, Włoch i Czechosłowacji" gen. W. Zagórskiego z 1 VIII 1925 r.; (opublikowane też w: *Documenti per la storia delle relazioni italo-polacche…*, t. 1, dok. 162, s. 507 nn.); W. Mazur, *Brytyjski lot „frankofila"…*, s. 19 n.

[151] CAW, O. II SG, I.303.4.7297, odpis pisma L. 11719/Zaop.Zak.26.Z.P. szefa AA gen. Majewskiego do szefa PMWZ z 6 VIII 1925 r.; W. Mazur, *Brytyjski lot „frankofila"…*, s. 22 n.

[152] SHD-DAT, 7 N 2994, raport No. 214/RC gen. Duponta do ministra wojny i sztabu Focha z 1 IX 1925 r. Wyraźnie gorsza po dymisji gen. Lévêque'a orientacja FMW w sprawach polskiego lotnictwa wojskowego warta jest zresztą podkreślenia. Zob.: SHD-DAT, 7 N 2997, „Rapport de fin d'Année 1925" No. 356/EM z 7 I 1926 r.

[153] CAW, O. II SG, I.303.4.7486, telegram z Warszawy [MSWojsk.?] do *attaché* wojskowego RP w Paryżu z 6 VII 1925 r. i nast. dok.; I.303.4.7297, pismo L. 8162 płk. Łoyko-Rędziejowskiego do *attaché* wojskowego RP w Londynie z 24 VII 1925 r.; *Triumf wojskowego lotnictwa polskiego*, PZ, R. 5, 1925, nr 208, s. 4; *Polski lot grupowy*, „Lot Polski" R. 3, 1925, nr 8, s. 16; *Voyage d'une escadrille polonaise*, „Le Figaro" R. 72, 1925, no. 193, s. 6; W. Makowski, *op. cit.*, s. 262 nn.

są o wiele dłuższą od przebytej przez samoloty prowadzone przez gen. Zagórskiego i bardziej od niej egzotyczną.

Płk Ludomił Rayski, bo to on stał się bohaterem tego wydarzenia, postanowił dokonać przelotu wokół Morza Śródziemnego. Pierwotny projekt, którego realizację planowano na późne lato roku 1924, nie doszedł do skutku z powodu choroby polskiego pilota. W kwietniu 1925 r. powrócił on więc do koncepcji raz jeszcze, prosząc o zgodę na przebycie trasy: Paryż – Tuluza – Madryt – Casablanca – Tunis – Brindisi – Grecja – Konstantynopol – Bukareszt – Warszawa[154]. Otrzymawszy ponownie ministerialną aprobatę, płk Rayski rozpoczął swój lot rankiem 16 września, by 47 godzin i 20 minut później, przebywszy samolotem Breguet XIX B2 („z serii zamówionej przez rząd polski w […] fabrykach francuskich" – podkreślano później w komentarzach) w ciągu sześciu dni trasę 7850 km, wylądować w Warszawie[155]. Jego wyczyn wzbudził ogromne zainteresowanie za granicą – a w świecie frankofońskim informowała o nim prasa od Paryża po Tananarywę na Madagaskarze i Sajgon w Indochinach[156]. W następnych miesiącach nazwiska bohaterów podjętych przez polskich lotników rajdów oraz informacje o przebytych przez nich trasach pojawiać się zaczęły się w reklamach i katalogach francuskich producentów, których sprzęt wykorzystano w trakcie tych przedsięwzięć. Dla celów marketingowych nagłaśniano też czynione przez polskiego klienta zakupy[157]. Pojawiły się wreszcie we francuskiej prasie także i bardziej obszerne teksty na temat dokonań młodej polskiej aeronautyki[158].

Pełne rozmachu działania, którymi w połowie lat 20. zaznaczyło swą obecność na forum międzynarodowym polskie lotnictwo wojskowe, dały asumpt jednej jeszcze inicjatywie – mimo awanturniczego bez mała charakteru, rozpatrywanej najzupełniej poważnie. Wystąpił z nią w końcu lipca 1925 r. polski *attaché* wojskowy w Paryżu płk Kleeberg, proponując… wysłanie polskiej eskadry lotniczej do Maroka, gdzie miała by ona wziąć udział w toczonych przez Francuzów (i Hiszpanów) walkach z wojskami proklamowanej przez Abd el-Karima Republiki Rifu. Co ciekawe, w Warszawie zamysł spotkał się z pewnym zainteresowaniem MSZ, które, po zasięgnięciu opinii ministra Skrzyńskiego, skłonne było dać zielone światło dla jego

---

[154] CAW, O. II SG, I.303.4.4685, odręczne pismo płk. Rayskiego do gen. Zagórskiego z 5 IV 1925 r. i in. dok.

[155] CAW, O. II SG, I.303.4.4685, koncept pisma L. 18052/II.Inf.O. O. II Szt. Gen. do MSZ z 9 X 1925 r.

[156] *7.000 kms en 47 h. Le raïd magnifique d'un officier polonais*, „Les Ailes" R. 5, 1925, no. 223, s. 2; notatki na temat lotu płk. Rayskiego w: „Journal des Débats Politiques et Littéraires" R. 137, no. 264, s. 3; „Journal Officiel de Madagascar et Dépendances" R. 41, 1925, no. 2058, s. 836; notatka na temat lotu płk. Rayskiego w: „L'Écho Annamite. Journal Quotidien" R. 6, 1925, no. 389, s. 1.

[157] Zob. np.: *Le Spad en Pologne*, „L'Aéronautique" R. 8, 1926, no. 80, s. 43. W tym numerze ukazała się też reklama firmy Les Moteurs Lorraine-Dietrich, z informacją o użytkowaniu silników tego producenta w lotnictwie polskim oraz wykorzystaniu jednego z nich w samolocie Breguet XIX płk. Rayskiego podczas „rajdu en 6 jours et 47 h de vol en Éurope et en Afrique".

[158] Tak np. w numerze 5/1926 miesięcznika „L'Aéronautique" blok opatrzonych wspólnym tytułem *L'Aéronautique polonaise* i bogato ilustrowanych tekstów zajmował już 6 stron (s. 177-182), a wzmianki o polskim lotnictwie (także wojskowym) pojawiały się także poza jego obrębem.

realizacji. Negatywne stanowisko sformułowały natomiast czynniki wojskowe, uznając, że zaproponowany „wyraz braterskich uczuć narodu polskiego do francuskiego" nie jest wart niezbędnych nakładów finansowych, zaś ze względu na egzotyczny teren operacji zdobyte ewentualnie doświadczenia nie okażą się istotne dla polskiego lotnictwa. Z kolei, jak zauważono, wyjazd poszczególnych lotników ochotników „nie przedstawia ze względów politycznych poważniejszego znaczenia", więc nie powinien być aprobowany[159]. W takim też duchu sformułowano ostateczną odpowiedź, która do paryskiego attachatu powędrowała w drugiej połowie września[160].

Jesienią roku 1925 szefa Departamentu IV MSWojsk. absorbowały jednak w coraz większym stopniu kwestie znacznie istotniejsze od niedoszłej marokańskiej eskapady. Po pierwsze – starał się jak najspieszniej pozyskać niezbędny mu sprzęt, od którego posiadania zależało szkolenie personelu i formowanie nowych eskadr. Wedle datowanej 20 sierpnia informacji na poczet budżetu Departamentu na lata 1923 i 1924 zawarto ogółem 202 umowy o ogólnej wartości 138 525 534,84 fr. frs., przekazując PMWZ dla pokrycia związanych z nimi należności łącznie 114 000 000 fr. frs. Terminy uregulowania pozostałych płatności przypaść miały na rok 1925 i lata następne[161]. Jednak ilości dostarczonych do Polski samolotów czy silników wciąż pozostawały dość skromne, szczególnie w przypadku zamówień kredytowych, które miały być wykonywane z zasady później od kontraktów opłacanych pochodzącą z budżetu gotówką. Tak np. ze 110 nabytych z pierwszej raty francuskiego kredytu samolotów Potez XV A2 (wiza z 2 lipca 1924 r.) do 1 lipca 1925 r. nad Wisłę wysłano zaledwie 17, kolejne 36 egzemplarzy oczekiwało na transport w bazie w Cherbourgu, zaś 57 wciąż znajdowało się w produkcji bądź odbiorze. Z 250 silników Lorraine-Dietrich 12Db do kraju popłynęło 45, kolejne 5 sztuk składowano w Cherbourgu, a 200 jeszcze nie opuściło wytwórni. Wykonywanie obu zamówień było nieco opóźnione, choć opóźnienia te nie były poważne, w odniesieniu zaś do całości czynionych we Francji zakupów nie były bynajmniej regułą[162].

Wciąż też zawierane były nowe kontrakty. 16 maja 1925 r. zapoczątkowana została seria umów na zakup 100 płatowców wywiadowczych Breguet XIX B2 i elementy ich wyposażenia, 8 września nabyto kolejne 50 egzemplarzy tych maszyn. W lipcu

---

[159] AAN, SG, 617/32, referat L. 3340/II.Inf.O.T.O O II Szt. Gen. z 16 IX 1925 r. oraz koncepty pism do szefa Szt. Gen. i *attaché* wojskowego RP w Paryżu.

[160] AAN, Attachaty Wojskowe [dalej: AW], A II/46, pismo L. 3340/II Inf.O.T.O szefa Szt. Gen. gen. dyw. Stanisława Hallera do *attaché* wojskowego przy Ambasadzie Polskiej w Paryżu z 21 IX 1925 r.

[161] CAW, BAA MSWojsk., I.300.54.189, pismo L. 11668/Zaop.Zak./25.Z.P. wz. szefa Departamentu IV MSWojsk. płk. pil. Jerzego Borejszy z 20 VIII 1925 r.

[162] CAW, O. I SG, I.303.3.654, „Zestawienie wykazu realizacji I raty kredytu 400 milionowego francuskiego od otwarcia kredytu do 1 lipca 1925 roku"; BAA MSWojsk., I.300.54.115, „Wykaz stanu realizacji I-szej i II-ej raty 400 miljonowego kredytu francuskiego w miesiącu wrześniu 1924 r. (od 23 I do 30 IX 1924 r.)". Por. nieco odmienne dane w: SHD-DAT, 7 N 3011, „État de renseignements sur les opérations effectuées pour la compte de Gouvernement Polonais, au cours de mois d'Avril 1925" i nast. dok.

1925 r. zamówione zostały m.in. 32 płatowce niszczycielskie (bombowe) Farman F68 BN4 Goliath z kompletami części zamiennych oraz 64 przeznaczone do ich napędu silniki Gnôme-Rhône Jupiter 9Ab i 4 płatowce Potez XXV, zaś 16 września płk Łoyko podpisał umowę na 20 samolotów de Monge 101A2 „do wywiadu, bombardowania dziennego oraz nocnego", 10 kompletów skrzydeł zamiennych de Monge 101C2 (dla konwersji płatowca w dwumiejscową maszynę myśliwską), a także opcjonalną licencję na wykonanie w kraju kolejnych 100 egzemplarzy tych samolotów[163].

1 lipca 1925 r. w posiadaniu polskiego lotnictwa wojskowego znajdowało się ogółem 597 samolotów, spośród których wartość bojową miało około 300 maszyn, zaś kolejne 150 mogło zostać użyte do szkolenia. W ciągu następnych dwóch miesięcy liczba aparatów bojowych wzrosła o 10% – do 330 egzemplarzy. Wedle obliczeń Korpusu Kontrolerów dostawy realizowane w następnych miesiącach na poczet budżetu roku 1925, obejmujące głównie materiał francuski, pozwolić miały na osiągnięcie w połowie 1926 r. stanu 1100 płatowców bojowych. Liczbę tę uznawano za wystarczającą dla sformowania w 1926 r. 40 czynnych eskadr z niezbędnym zapasem wojennym, w tym – 3 niszczycielskich, 16 myśliwskich, 18 wywiadowczych i 3 morskich. Co więcej, po pokryciu potrzeb sprzętowych dowództw pułków, dywizjonów i jednostek treningowych do dyspozycji pozostać winna jeszcze rezerwa około 210 płatowców „na pokrycie zużycia normalnego w eskadrach czynnych w okresie 1925 roku"[164].

Tyle że – i to był drugi z problemów, które winien był rozwiązać gen. Zagórski – podstawy owego programu stawały się coraz bardziej kruche.

Chodziło przede wszystkim o narastający niedobór środków finansowych. Tych ostatnich lotnictwo wojskowe II Rzeczypospolitej nigdy nie posiadało za wiele. Jednak w miarę upływu kolejnych miesięcy roku 1925 sytuacja w tej sferze stawała się coraz bardziej dramatyczna. Przyczyny tego stanu rzeczy, spośród których najbardziej ważącą okazał się postępujący krach finansów publicznych, były już przedmiotem naukowej refleksji, zbędne więc zdaje się szczegółowe ich przedstawianie[165]. Sam fakt jednak odnotowany być musi – dla biegu spraw związanych z lotniczą współpracą Paryża i Warszawy nie mógł być bowiem obojętny.

W dodatku – nie mając dość środków własnych, Warszawa zrzekła się części francuskiej finansowej pomocy, dość niespodziewanie rezygnując w kwietniu 1925 r. z IV raty zbrojeniowego kredytu. Motywy tego kroku, który oficjalnie tłumaczono jako gest solidarności wobec znajdującego się w trudnej sytuacji finansowej sojusz-

---

[163] CAW, O. I SG, 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 I 1928 r.; I.303.3.605, sprawozdanie budżetowe [Departamentu IV MSWojsk.] za lipiec 1925 r.; O. II SG, I.303.4.815, umowa No. 593/332 F. na 20 samolotów De Monge i licencję; O. II SG, I.303.4.817, odpis pisma L. 2413/Zaop.Zak./25 Z.P. szefa AA gen. Żymierskiego do PMWZ z 26 II 1925 r.

[164] CAW, O. I SG, I.303.3.611, zestawienie „Żegluga Powietrzna" załączone do kopii pisma L. 153/Budż.Tjn. szefa Korpusu Kontrolerów gen. bryg. dr. Góreckiego do ministra spraw wojskowych z 27 VIII 1925 r.

[165] R. Rybka, K. Stepan, *op. cit.*, s. XXXV nn.; W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów"…*, s. 89 nn.

nika, po dziś dzień pozostają niejasne[166]. W tym jednak przypadku konsekwencje dla realizacji polskich zbrojeniowych programów z natury rzeczy musiały być odsunięte w czasie. Inaczej miały się sprawy związane z zamówieniami, które finansowano z własnego budżetu.

Pierwsze rysy na finansowych fundamentach realizacji tej części lotniczego programu pojawiły się nie później niż w połowie roku 1925. W sposób fatalny, choć – jak wolno sądzić – możliwy do przewidzenia, zbiegło się wówczas w czasie oddziaływanie dwóch czynników. Jednym z nich były konsekwencje zmiany sposobu płatności składanych we Francji polskich zamówień gotówkowych. Do listopada 1924 r. składał je w wytwórniach na polski rachunek rząd francuski, uzyskując w ten sposób ceny „rządowe", od rynkowych niższe o ok. 15-20%. Strona polska zobowiązana była do dokonania z góry wpłaty należności, którą blokowano następnie na koncie bankowym. Procedura ta, choć niepozbawiona zalet, wpychała lotnicze zamówienia w „wąskie gardło" bieżących budżetowych (walutowych) możliwości, odsuwając w czasie moment uzyskania niezbędnego materiału. Unieruchamiała w dodatku bezproduktywnie we Francji, często na długi czas, środki, którymi polski nabywca nie dysponował w nadmiarze. W trakcie swej jesiennej wizyty w Paryżu gen. Sikorski, jak już wyżej wspomniano, doprowadził do zmiany tej procedury, zastępując blokowanie pełnej kwoty należności gwarancją rządową lub bankową. Usunęło to dotychczasowe niedogodności, umożliwiając też jednak składanie przez Departament IV MSWojsk. zamówień bez posiadania realnego dla nich pokrycia – choć zazwyczaj z pokryciem „papierowym" w postaci zapisów budżetowych czy zapewnień przekazania środków przez władze zwierzchnie, które zresztą każdorazowo formalnie akceptowały kierowane do Paryża listy przeznaczonego do zakupu sprzętu[167].

Rozwiązanie, potencjalnie dość ryzykowne (z czego bodaj nie w pełni zdawał sobie sprawę jego autor), pozwolić mogło na stosunkowo szybkie usunięcie sprzętowych niedostatków polskiej wojskowej awiacji. Pod jednym wszakże warunkiem: utrzymania skarbowej równowagi, a przede wszystkim – stałego dopływu dewiz. Tego zaś – i była to druga ze wzmiankowanych wyżej, fatalnych dla realizacji lotniczego programu okoliczności – zapewnić się nie udało.

Już bowiem w czerwcu 1925 r. Ministerstwo Skarbu z braku walut obcych przestało je przekazywać do dyspozycji Departamentu IV MSWojsk. Ten ostatni zmuszony został tym samym do zawieszenia transferu środków przekazywanych na konto PMWZ. Spowodować to musiało – i istotnie spowodowało – szybkie narastanie zadłużenia wobec francuskich dostawców. Już w sierpniu wyniosło ono 29 221 868,17 fr. frs.[168]

---

[166] Najobszerniejszą analizę polskiego kroku i próbę jego wyjaśnienia przedstawił C. Laforest w tekście *Kulisy zrzeczenia się przez Polskę czwartej raty pożyczki francuskiej w 1925 r.* („Dzieje Najnowsze" R. 31, 1993, nr 3, s. 91 nn.). Zob. też: H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 181.

[167] CAW, O. II SG, I.303.4.820, kopia pisma L. 8478.26.Taj. szefa PMWZ płk. Łoyko-Rędziejowskiego do szefa AA z 28 VII 1926 r.

[168] CAW, BAA MSWojsk., I.300.54.190, pismo L. 123232/Zaop.Budż. 25.Z.P. szefa Dep. IV MSWojsk. wz. płk. pil. Borejszy do szefa AA z 21 VIII 1925 r.

Wówczas jeszcze sytuacja uznawana była przez władze Departamentu za incydent, który niebawem zostanie usunięty przez uruchomienie likwidujących niedobór kredytów[169]. Co więcej, widząc chmury gromadzące się na budżetowym horyzoncie, wybrano metodę „ucieczki do przodu" i skierowano do Paryża kolejne polecenia zakupu, mimo że wiedziano, iż przynajmniej na razie nie mają one jakiegokolwiek finansowego pokrycia. Niemal równocześnie zaś, wczesną jesienią, podjęto doraźne działania sanacyjne, najpierw (2 października) nakazując płk. Łoyce „z powodu znacznego zmniejszenia dotacji do Paryża" przeniesienie części dokonanych już zakupów na kredyt francuski, następnie zaś (10 października) wycofanie się w miarę możności z niektórych zamówień[170].

Pierwszy z zastosowanych manewrów stanowił, przynajmniej doraźnie, wybieg bez realnego znaczenia dla bieżącego rytmu dostaw – uruchomienie III transzy kredytu przypaść miało bowiem na rok 1926. Spotkał się w dodatku ze sprzeciwem Paryża, dowodzącego nie bez racji, że pociągnąć by musiał za sobą zwiększenie obciążeń tamtejszego Skarbu, który i bez tego znajdował się już w poważnych trudnościach[171]. Drugi okazał się w znacznej mierze spóźniony – większość przeznaczonych do anulowania zamówień zdążyła już zyskać kształt zawartych i potwierdzonych umów[172]. 30 października płk Łoyko zameldował specjalną depeszą, „że wobec kompletnego braku gotówki w Misji" wstrzymuje zawieranie nowych umów, włączając kontrakty już uzgodnione i gotowe do podpisu[173]. Odszyfrowana zaś w PMWZ niewiele ponad dwa tygodnie później depesza stanowiła: „Mimo wydanych już w tym względzie rozkazów nie zawierać żadnych dalszych umów na poczet budżetu Ministerstwa Spraw

---

[169] Departament IV MSWojsk. nie był w tym przeświadczeniu odosobniony. Jeszcze w listopadzie 1925 r. także m.in. szef AA i minister spraw zagranicznych uznawali zaistniały stan za przejściową aberrację, szkodliwą dla własnej polityki zbrojeniowej i stosunków z francuskim aliantem (AAN, AW, A II/46, odpis pisma P.II/23.424/25 za ministra spraw zagranicznych p.o. Dyrektora Departamentu Politycznego MSZ do ministra skarbu z [?] XI 1925 r.; MSZ, m-film B 20030, minuta pisma P.II/23/330/25 ministra spraw zagranicznych do ministra spraw wojskowych z 6 XI 1925 r.; pismo L. 1463 tjn./Zaop. Zak.25.Z.P.Tjn. Szefa AA wz. gen. Żymierskiego do MSZ z 18 XI 1925 r. i in. dok.).

[170] CAW, O. II SG, I.303.4.819, odpis pisma L. [?]/Zaop.Zak.25.Z.P. szefa AA do szefa PMWZ z 2 X 1925 r.; I.303.4.820, odpis pisma L. 15292.Zaop.Zak.25.Z.P. szefa AA gen. Żymierskiego do szefa PMWZ z 10 X 1925 r.; kopia pisma L. 8478.26.Taj. płk. Łoyko-Rędziejowskiego do szefa AA z 28 VII 1926 r.

[171] AAN, MSZ, m-film B 20030, Notatka [Ambasady RP w Paryżu?] z 7 XII 1925 r. Ostatecznie w styczniu 1926 r. Francuzi zgodzili się na włączenie polskich zamówień gotówkowych na materiał lotniczy do III raty kredytu, oczekując w zamian, że z raty tej strona polska do końca tego roku nie wyda efektywnie więcej niż 50 mln fr. frs. W Warszawie propozycję zdecydowano się przyjąć, zastrzegając, że „nie odpowiada w zupełności pierwotnym zamierzeniom" (ibidem, pismo L. 3857 ministra spraw wojskowych, wz. gen. dyw. Daniela Konarzewskiego do ministra spraw zagranicznych z 8 II 1926 r. i in. dok).

[172] CAW, O. II SG, I.303.4.819, odpis pisma L. 12030 płk. Łoyki do szefa AA, z 22 X 1925 r.

[173] CAW, I.303.4.820, odpis pisma L. 15292.Zaop.Zak.25.Z.P. gen. Żymierskiego do szefa PMWZ z 10 X 1925 r.

Wojskowych na rok 1926, gdyż ulegnie on redukcji. Nie odnosi się to do kredytu francuskiego"[174].

Oznaczało to też, że władzom Departamentu IV nie będzie dane spełnienie nadziei (istotnie przez nie żywionej[175]) spłaty „francuskiego" zadłużenia z budżetu nadchodzącego roku. Już zresztą we wrześniu minister spraw wojskowych gen. Sikorski, zatwierdzając przedłożone mu i uprzednio kilkakroć zresztą redukowane preliminarze budżetowe, dokonał w nich dalszych cięć. Departament IV MSWojsk. dotknęły one w sposób drastyczny. „Ze względu na możliwość korzystania z kredytów zagranicznych – stwierdził Sikorski – proponowane w załączonem zestawieniu ramy w wysokości 50.453.530 zł redukuję do 28.272.530 zł czyli o 22.181.000 zł, […] z tą zmianą, że należy wyekwipować nie 40, a tylko około 20 eskadr lotn., które należy uruchomić"[176]. Odpowiednio też zmniejszone zostały przeznaczone na lotnictwo środki w budżetach innych departamentów. Choć – jak miało się okazać – nie były to decyzje ostateczne, kierunek nadchodzących zmian został wytyczony jednoznacznie, a przedmiotem ewentualnych debat mogły być tylko rozmiary budżetowego dramatu[177].

Tymczasem wciąż rosło bieżące zadłużenie Departamentu. W końcu roku sięgnęło 114 024 475,60 fr. frs. i 14.731-1-6 funtów szterlingów, realnie zaś – po odliczeniu (zablokowanych już zresztą na rachunkach) sum, którymi na lotnicze wydatki dysponowała PMWZ – 111 800 211,48 fr. frs. i 14.731-1-6 funtów szterlingów[178]. Ge-

---

[174] CAW, O. I SG, I.303.4.819, depesza MSWojsk. do płk. Łoyki z 17 XI 1925 r. Zamówienia na poczet kredytu francuskiego wydawane i opłacane były przez rząd francuski, nie dotyczyły ich więc problemy polskiego budżetu. Wobec skrupulatnej kontroli ze strony Francuzów jakiekolwiek przekroczenia finansowe w tej sferze nie były możliwe.

[175] W części przynajmniej – zasadnie. W budżecie Dep. IV MSWojsk. na rok 1925 przewidziano pokrycie jedynie 60% kosztów zakupów płatowców, silników oraz części zapasowych, pozostałe 40% środków planując znaleźć w budżecie 1926 r. Te ostatnie zobowiązania nie mogły jednak przekroczyć 11 mln zł. Zob.: CAW, O. II SG, I.303.4.817, odpis pisma szefa KK gen. Góreckiego do ministra spraw wojskowych z 6 XI 1925 r. Podobny zabieg, zastosowany rok wcześniej, uczynił iluzorycznym budżet roku 1925 już w momencie podjęcia jego wykonywania. Budżet 1924 r. zredukowano bowiem w trakcie realizacji o 12 mln zł, co sprawiło, że dostawcy otrzymali nie 60% należności, ale jedynie 35%. Na rok następny przeniesiona została więc znacznie większa część tych wydatków niż zakładane 40%.

[176] CAW, O. I SG, I.303.3.611, pismo L. 24140/G.M.II.Tjn. min. Sikorskiego do szefa Szt. Gen. z 7 IX 1925 r.

[177] W sprawie dalszych dyskusji w tej sprawie i ich wyników zob.: CAW, Szef SG I.303.1.179, pismo L. 2 przewodniczącego Komisji Oszczędnościowej gen. bryg. Józefa Zająca do ministra spraw wojskowych z 2 XII 1925 r.; O. I SG, I.303.3.612, kopia pisma L. 9 gen. Zająca do ministra spraw wojskowych z 15 I 1926 r.; referat L. 14634/Mob. „Budżet mob. na rok 1926" O. I Szt. Gen. z 15 XII 1925 r. i in. dok.; R. Rybka, K. Stepan, *op. cit.*, s. XXXVIII n.

[178] CAW, O. II SG, I.303.3.820, „Wykaz zobowiązań Departamentu IV Żegl. Pow. wynikających z poleconych zakupów materjału lotniczego, jego odbioru i transportu od roku 1923 do 1. lipca 1926 r." – zał. Nr 1 do raportu PMWZ L. 8478/26 tjn. z 28 VII 1926 r. Niemal identyczne dane – ibidem, pismo L. 1263/Zaop. Zak.26.Lotn. p.o. szefa Dep. IV Lotnictwa MSWojsk. płk. SG inż. L. Rayskiego do Wojskowego Sądu Okręgowego I w Warszawie z 3 IX 1926 r., gdzie do zadłu-

nerał Zagórski negował zresztą jego rozmiary, informując w drugiej połowie stycznia 1926 r. zaniepokojonych nadchodzącymi sygnałami przełożonych: „Materjału zamówionego we Francji na poczet kredytu francuskiego otrzymano w roku 1925 ogółem za 12.009.688,24 fr.fr. […] Za poczynione we Francji zamówienia w roku 1925 (poza kredytem francuskim III-ia rata) Dep. IV Z.P. ma dopłacić z budżetu krajowego
a) ogółem sumę 60.903.310,71 fr.fr.
b) oprócz tego za materiał angielski 14.731-1-6 f. szt. ang.
c) do sumy tej należy doliczyć kwotę 3.990.862,99 fr.fr.
niewypłaconą za umowy zawarte w roku 1924 (po potrąceniu już 5.000.000 fr.fr. przesłanych w miesiącu styczniu r.b.)"[179].

Choć wyniki przedstawionych wyżej wyliczeń były oczywiście rozbieżne, to jednak oba zestawienia uznać trzeba za zgodne z rzeczywistością. Szef Departamentu IV w swym zestawieniu pominął po prostu wartość tych zamówień, które przekształcane były właśnie z gotówkowych na kredytowe (II i III rata kredytu francuskiego). Odpowiednie dyspozycje kierowane były do PMWZ, począwszy od końca października 1925 r., choć ostateczna akceptacja wartego łącznie 39.505.927,28 fr. frs. pakietu[180] nastąpić miała dopiero w pierwszej dekadzie lutego roku 1926. Oznaczało to, że w roku 1926 lotnicze zakupy pochłoną ogromną większość z rozdysponowywanej właśnie 50-milionowej części III raty kredytu, zaś zawieranie nowych zagranicznych transakcji zostanie zablokowane na co najmniej kilka miesięcy – do czasu, gdy ponowne ich uruchomienie umożliwi krystalizowanie się budżetu na rok 1927[181].

W tej sytuacji efektywność poczynań gen. Zagórskiego stawała się problematyczna. On sam jednak faktu tego nie chciał przyjąć do wiadomości, uparcie kontynuując podjęte uprzednio przedsięwzięcia. Szukał też nowych rozwiązań, zamierzając np. wyzyskać dla przyspieszenia rozwoju podległych mu sił powietrznych

---

żenia doliczono też 525 000 koron czeskich. Por. też: CAW, BAA MSWojsk. I.300.54.222, pismo L. 20194/Zaop.Zak.25 ZP gen. Zagórskiego do szefa AA z 5 I 1926 r.

[179] CAW, O. II SG, I.303.4.817, odpis sygnowany pisma L. 672/Zaop.Zak.26.Z.P gen. Zagórskiego do szefa AA z 19 I 1926 r. Zadłużenie obejmowało też 7 126 146,15 fr. frs., 32 500 dol. amer. oraz 31 750 f. szt. na pokrycie kosztów złożonych przez Departament III MSWojsk. zamówień uzbrojenia lotniczego. „Sumy te mieszczą się w ramach 3 i pół miljona złotych, które będą przekazane z budżetu Deptu IV Z.P. na rok 1926 na rzecz Deptu III Art. i Uzbr.", uspokajał gen. Zagórski (ibidem).

[180] Podana kwota dotyczy przeniesień na III ratę kredytu. Po uwzględnieniu transakcji przeniesionych na II ratę ich ogólna wartość osiągnęła 43 854 281,17 fr. frs. Lista umów na materiał lotniczy przekształconych z gotówkowych na kredytowe (płatne z III transzy kredytu): CAEF, B 31934, niedatowany [przed 7 XII 1925 r.] odpis „Liste des marchés dont les soldes dus doivent être réglés sur la IIIe tranche du crédit français alloué à la Pologne" płk. Łoyko-Rędziejowskiego.

[181] CAW, O. I SG, I.303.3.653, odpis pisma L. 3857 szefa AA gen. Daniela Konarzewskiego do szefa PMWZ z 8 II 1926 r.; O. II SG, I.303.4.820, „Wykaz całkowitych wypłat lub reszt pozostających do wypłaty z kontraktów zawartych na poczet budżetu Dep. IV MSWojsk., a przeniesionych na II i III ratę kredytu francuskiego" – zał. Nr 1d do raportu PMWZ L. 8478/26 tjn. z 28 VII 1926 r. Por.: CAEF, B 31934, kopia „Liste des marchés dont les soldes dus doivent être réglés sur la IIIe tranche du crédit français alloué à la Pologne" płk. Łoyki z XI [?] 1925 r.

kształtujące się właśnie zbliżenie z Czechosłowacją czy negocjując z przemysłem włoskim uruchomienie w Polsce za pieniądze z francuskiego (lub ewentualnie – włoskiego) kredytu fabryki silników lotniczych[182].

Francuscy przedstawiciele w Warszawie ową aktywność obserwowali z uznaniem, stopniowo doprawianym rosnącą dozą życzliwości. Żywione początkowo obawy, że nowy szef Departamentu IV skłonny będzie do koncesji na rzecz Niemców, uległy rozproszeniu, w trakcie zaś jego urzędowania francuski sprzęt nie był bynajmniej sekowany. Pewien niepokój gen. Duponta budziły co prawda poczynania konkurencji włoskiej, która oferować miała gen. Zagórskiemu korzystne warunki finansowe, ale – jak trzeźwo zauważał szef FMW – „jest on zbyt zaangażowany w nasze systemy, aby zrobić woltę, na którą [zresztą] przede wszystkim budżet by mu nie pozwolił"[183]. Osiągnięte w Polsce efekty istotnie budzić mogły dumę przybysza znad Sekwany: seria działań – przez Paryż określanych mianem „poświęcenia" przez Warszawę „interesu" – doprowadziła do sytuacji, w której „cały materiał w służbie jest francuski bez wyjątku"[184].

Kres krzątaniny gen. Zagórskiego zbliżał się jednak nieuchronnie, pod koniec zimy 1926 r. stając się już na tyle oczywisty, że Dupont w przywołanym wyżej, datowanym 28 lutego raporcie, pisał już o jego „zniknięciu" oraz odmiennych preferencjach sprzętowych „sukcesora". Szef Departamentu, w swym uporze lekceważąc zasady wojskowej biurokracji, popełnił szereg poważnych błędów w administrowaniu budżetem. Dyktatorskim, nieznoszącym sprzeciwu stylem zarządzania zraził też sporą część podległego mu personelu. Jego ostateczny upadek walnie przyspieszyły jednak rozgrywki polityczne, w trakcie których piłsudczycy i związane z nimi środowiska podjęli atak na gen. Sikorskiego oraz bliskie mu osoby z kręgów wojskowych.

Od początku lotniczego epizodu kariery gen. Zagórskiego brutalną kampanię przeciw niemu prowadził redagowany przez Wojciecha Stpiczyńskiego tygodnik „Głos Prawdy", najpierw oskarżając generała o bliskie związki z wysoce kontrowersyjną spółką Frankopol (Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze SA), następnie zaś, jesienią 1924 r., o nieetyczne działania względem oficerów Legionów Polskich, których ten w roku 1917 (po tzw. kryzysie przysięgowym) denuncjować miał władzom austriackim[185]. W końcu stycznia 1926 r. do ataku przyłączył się

---

[182] CAW, O. II SG, I.303.4.4690, „Sprawozdanie z rozmów z szefem lotnictwa czechosłowackiego gen. Čeček'iem" gen. Zagórskiego z 28 X 1925 r. i in. dok.; I.303.4.7709, pismo L. 95 szefa O. II Szt. Gen. [?] do *attaché* wojskowego RP w Rzymie [?] z 26 II 1926 r. i in. dok.; C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne…*, s. 129.

[183] SHD-DAT, 7 N 2994, raport No. 240/RC gen. Duponta dla ministra wojny i sztabu Focha z 16 II 1926 r. Zob. też: AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 28, minuta pisma No. 409 przewodniczącego Rady Ministrów i ministra spraw zagranicznych do ministra wojny z 12 III 1926 r.

[184] Ibidem, raport No. 241/RC gen. Duponta dla ministra wojny i sztabu Focha z 28 II 1926 r.

[185] Seria artykułów dotyczących Frankopolu zapoczątkowana została tekstem *Curiosa naszego przemysłu wojennego*, który ukazał się w „Głosie Prawdy" 12 VII 1924 r. (R. 2, 1924, nr 44, s. 446 nn.), a więc jeszcze w okresie, gdy na czele Departamentu IV MSWojsk. stał gen. Lévêque. Ataki na gen. Zagórskiego rozpoczęte zostały zaś niemal natychmiast po objęciu przezeń nowego stanowi-

„Kurier Poranny", zaś 5 lutego tekstem *Jak się robi oszczędności w wojsku* – socjalistyczny „Robotnik", na którego łamach zarzucono gen. Zagórskiemu beztroskie trwonienie funduszy na działania o czysto reprezentacyjnym charakterze[186].

Niespełna dwa tygodnie później, 18 lutego, „Robotnik" opublikował znacznie obszerniejszy tekst, w szczegółowym wywodzie punktując przypisywane szefowi lotnictwa wojskowego błędy i nadużycia. Istotna ich część dotyczyła zasad współpracy z francuskim kapitałem i francuskim przemysłem. Obok tradycyjnych już wątków związanych ze zbytnią życzliwością względem Frankopolu, któremu „Skarb Państwa wypłacił dotychczas […] około 2.500.000 złotych i 4.500.000 franków francuskich, za co do dnia dzisiejszego nic nie otrzymał i niema widoków, aby cośkolwiek mógł uczciwie otrzymać", gen. Zagórskiemu zarzucono m.in. niepotrzebne zakupy drogiej licencji na płatowce Breguet XIX (które „nigdy u nas nie będą wykonywane z powodu braku warunków"[187]), silników Jupiter (od nabytych uprzednio napędów Lorraine-Dietrich „zużywają więcej benzyny i na każdym z istniejących typów […] nie wykazały większej wydajności"[188]), płatowców de Monge („dziś nie wiadomo, jak tego płatowca użyć"[189]), drogich „płatowców metalowych typu Spad" (Spad 51C1)[190], „płatowców Spad, konstrukcji drewnianej" (Spad 61C1) nabytych w zbyt wielkiej

---

ska, opublikowanym 6 IX 1924 r. tekstem *Nowy szef lotnictwa wojskowego* (R. 2, 1924, nr 52, s. 578 nn.). Zob. też.: H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920-1939…*, s. 124 nn.

[186] *Jak się robi oszczędności w wojsku*, „Robotnik" R. 32, 1926, nr 36; *Jak się robi oszczędności w wojsku*, „Robotnik" R. 32, 1926, nr 38; Z. Cieślikowski, *Tajemnice śledztwa KO 1042/27. Sprawa generała Włodzimierza Ostoi-Zagórskiego*, Warszawa 1997, s. 57 n.

[187] Dzień przed ukazaniem się artykułu gen. Zagórski polecił PMWZ podjąć kroki w celu odstąpienia od zakupu tej licencji „wobec niemożności wykonania z powodu trudności technicznych […] w roku bieżącym" (CAW, O. II SG, I.303.4.815, odpis pisma gen. Zagórskiego do szefa PMWZ z 17 II 1926 r.).

[188] Silniki Jupiter, od produktu Lorraine-Dietrich istotnie droższe, okazały się łatwiejsze w obsłudze i znacznie tańsze w eksploatacji. Wzorowane na nich konstrukcje, których licencję nabył kilka lat później jeden z głównych krytyków polityki sprzętowej gen. Zagórskiego i jego następca płk. L. Rayski, stały się podstawowym typem silników użytkowanych w polskim lotnictwie wojskowym w następnej dekadzie. Zob.: M. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce…*, s. 23. Kontrowersje w sprawie wyboru silników dla polskich płatowców podsycane były – z czego zapewne w Warszawie nie w pełni zdawano sobie sprawę – przez spory wśród samych Francuzów: rzecznikiem zakupu silników Jupiter był gen. Dupont, przeciw nim, jako produktom brytyjskim, optował radca handlowy ambasady Francji Guillaume de Gontaut-Biron, zdaniem Duponta urabiany w tej kwestii przez energicznych i żądnych sukcesów przedstawicieli francuskiego przemysłu. Sama firma Gnôme-Rhône do ewentualnej transakcji z polskim klientem podchodziła cynicznie, wyjaśniając Dupontowi, że jako dysponent praw do sprzedaży silników Jupiter w kontynentalnej części Europy liczy tu głównie na zyski, ewentualne późniejsze problemy techniczne pozostawiając do rozwiązania partnerowi zza Kanału. Zob.: SHD-DAT, 7 N 2994, raport No. 241/RC Duponta do ministra wojny i sztabu Focha z 28 II 1926 r.

[189] Wzmiankowana umowa uległa ostatecznie rozwiązaniu z winy producenta, który nie zdołał wywiązać się z jej zapisów dotyczących terminów prac i osiągów maszyn.

[190] Nabyte płatowce okazały się trwalsze i znacznie mniej zawodne od Spadów 61, których część ustąpiła im miejsca na listach zakupów. Różnica cen obu typów, w artykule „Robotnika" określona na 35 000 fr. frs., w rzeczywistości wynosiła jednostkowo 12 200 franków (Spad 61 –

liczbie i zbyt wcześnie w stosunku do potrzeb[191]. Demagogicznie też stwierdzono, że nabywane za granicą samoloty „po większej części w lepszej formie" wykonać mógł rodzimy przemysł, skutkiem zaś działań Zagórskiego „w kraju zamknie się fabryki, zwiększy się ilość bezrobotnych, zabije się rozwój krajowego przemysłu lotniczego"[192].

W sytuacji, w której krytycy, zaopatrywani najwyraźniej w informacje przez osoby dobrze zorientowane, oskarżenie utkali z odpowiednio spreparowanych faktów, nierozdzielnie wiążąc je z demagogicznym często komentarzem, możliwości przedstawienia szerszej opinii przekonujących kontrargumentów stawały się czysto iluzoryczne. Generał Zagórski, jak się wydaje, zdawał sobie z tego sprawę, wyjaśnienia kierując przede wszystkim pod adresem przełożonych. W piśmie przekazanym już 19 lutego ministrowi spraw wojskowych gen. Lucjanowi Żeligowskiemu punkt po punkcie zbijał postawione mu zarzuty. Czynił to jednak, jak się wydaje, bez wielkiego przekonania, zdając sobie zapewne sprawę, że to nie merytoryczna argumentacja przesądzać będzie o jego dalszym losie[193].

Tak też było w istocie. Niebawem sprawa podjęta została na forum sejmu, przy czym posłowie socjalistyczni w interpelacji skierowanej do ministra spraw wojskowych zażądali natychmiastowego zawieszenia gen. Zagórskiego w urzędowaniu, wszczęcia dochodzenia w sprawie przedstawionych na łamach „Robotnika" informacji oraz wycofania lotniczych zamówień złożonych za granicą i oddania ich wytwórniom krajowym. W efekcie działania w przedmiotowej kwestii podjęły Wojskowa Kontrola Generalna i Prokuratoria Generalna[194]. Zanim jeszcze wszczęte przez nie prace zostały zakończone, gen. Zagórski, przegrawszy 16 marca wytoczony Stpiczyńskiemu proces o zniesławienie[195], został 18 marca zwolniony ze stanowiska i oddany do dyspozycji szefa Administracji Armii[196]. Jego obowiązki przejął dotychczasowy zastępca – płk pil. Jerzy Borejsza.

---

73 800 fr. frs., Spad 51 – 86 000 fr. frs.), wzrastając do 34 000 po doliczeniu wyższego koszu nabycia silników Jupiter.

[191] Decyzje o wyborze typu i rozmiarach zakupu podjął w tym przypadku gen. Lévêque.

[192] *Rozrzutna gospodarka w lotnictwie wojskowem*, „Robotnik" R. 32, 1926, nr 49. Generał Zagórski prezentował w przedmiotowej sprawie stanowisko dokładnie przeciwne od tego, które mu imputowano. Zob.: W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów"…*, s. 92.

[193] CAW, DS MSWojsk., I.300.58.160, kopia pisma L. 354/tj//26.Z.P.Sz. gen. Zagórskiego do ministra spraw wojskowych z 19 II 1926 r. Generał Zagórski podjął jednak próbę sprostowania w prasie błędnych, jak twierdził, informacji „Robotnika" z 7 II 1926 r. (*W sprawie lotnictwa wojskowego*, PZ, R. 6, 1926, nr 56).

[194] *W sprawie rozrzutnej gospodarki w lotnictwie wojskowem*, „Robotnik" R. 32, 1926, nr 57; *Sprawa gen. Zagórskiego na podkomisji lotniczej*, „Robotnik" R. 32, 1926, nr 63; *Sprawy lotnictwa wojskowego w podkomisji Sejmu*, PZ, R. 6, 1926, nr 63; H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920-1939…*, s. 131 n. Dalsze, po dziś dzień kontrowersyjne szczegóły sprawy: Z. Cieślikowski, *op. cit.*, s. 58 n.; H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920-1939…*, s. 157 nn.

[195] Sam Zagórski inaczej interpretował wynik procesu, dowodząc, że sąd stwierdził bezpodstawność stawianych mu zarzutów, Stpiczyńskiego zaś uniewinnił po uznaniu, że działał on w dobrej wierze. Zob.: *Sprawa gen. bryg. Wł. Zagórskiego*, PZ, R. 6, 1926, nr 77, gdzie opublikowany został list otwarty generała.

[196] *Dziennik Personalny Ministerstwa Spraw Wojskowych*, R. 7, 1926, nr 14, s. 93.

Wydarzenia te francuscy przedstawiciele w Warszawie obserwowali z podszytą niesmakiem irytacją. Dramat gen. Zagórskiego uważali za efekt realizacji scenariusza powstałego w najbliższym otoczeniu marszałka Piłsudskiego i służącego realizacji jego własnych, partykularnych interesów, ze szkodą dla polskiej armii, której korpus oficerski marszałek dzielił ich zdaniem „na powstające przeciw sobie z nienawiścią klany, skutkiem czego nigdy, nawet w pierwszych dniach istnienia […] zjednoczenie nie było tak słabe, więzi tak mocno napięte"[197]. Francuzi nie mieli też wrażenia, by Zagórski – „pilot pełen werwy, ale szef nie poddający się wpływom"[198], zbytnio im ulegał. Do własnej oferty zamierzali go przekonywać argumentami merytorycznymi, które przedłożyć miał w Warszawie kierowany do tamtejszej misji wojskowej specjalny doradca techniczny lotnictwa. W zakresie lotnictwa cywilnego wpływ francuski wzmóc miał natomiast świeżo powołany *attaché* lotniczy, którą to funkcją (z wyłączeniem zagadnień wojskowych) obdarzony został radca handlowy ambasady w Warszawie hrabia Guillaume de Gontaut-Biron[199].

6 maja 1926 r. w Dzienniku Personalnym Ministerstwa Spraw Wojskowych opublikowano rozporządzenie, na mocy którego pełniącym obowiązki szefa Departamentu IV MSWojsk. został płk Rayski[200]. Przypieczętowało to tryumf przeciwników gen. Zagórskiego i prowadzonej przezeń polityki. Zbliżały się już jednak wydarzenia o wiele ważniejsze. W dziejach II Rzeczypospolitej wyznaczyć miały one kres pewnej epoki i przyczynić się do zdefiniowania na nowo zarówno kierunków rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego, jak i roli, którą w tym procesie ogrywać przyszło francuskim sojusznikom.

---

[197] SHD-DAT, 7 N 2994, raport No. 245/RC gen. Duponta dla ministra wojny i sztabu Focha z 28 III 1926 r. Por. też: ibidem, 7 N 3023, „Renseignement de Pologne. A.S. de la récente disgrâce du Général Zagorski, Chef de l'Aviation Polonaise", Pava No. 3503 z 24 III 1926 r.

[198] SHD-DAT, 7 N 3011, kopia pisma No. 851 podsekretarza stanu lotnictwa i transportu powietrznego Laurenta Eynaca do ministra wojny z 31 III 1926 r.

[199] Ibidem, kopia pisma No. 852 Laurenta Eynaca do Gontaut-Birona z 31 III 1926 r.; AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 28, pismo No. 2250/ 2/11 S.M. zastępcy szefa Szt. Gen. gen. Henriego Bineau do prezesa Rady Ministrów i ministra spraw zagranicznych z 18 III 1926 r. i in. dok.

[200] *Dziennik Personalny Ministerstwa Spraw Wojskowych*, R. 7, 1926, nr 19, s. 136. Rozporządzenie opublikowano już po upadku rządu Aleksandra Skrzyńskiego i związanej z tym faktem dymisji ministra Żeligowskiego. Zob.: H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920-1939…*, s. 160 n.

DOI: 10.12797/9788376386577.03

Rozdział 2

Emancypacja (wiosna 1926 – lato 1929)

W deszczowy poranek 26 maja 1926 r. z warszawskiego lotniska na Polu Mokotowskim startował przybyły poprzedniego dnia z Paryża samolot Potez XXV. Słynny francuski lotnik, kapitan Georges Pelletier d'Oisy, rozpoczynał kolejny etap lotu, który miał się zakończyć w Tokio. Mocno obciążony samolot potoczył się po ziemi, niespodziewanie trafił lewym kołem podwozia w niedbale zasypany rów strzelecki – ślad niedawnych walk z okresu zamachu majowego, nagle zahamowany przechylił się, a następnie stanął na nosie ze złamaną końcówką lewego płata i poważnymi uszkodzeniami śmigła oraz podwozia. Daleki rajd musiał zostać przerwany już w Polsce, po przebyciu niewielkiej części zamierzonej trasy[1].

Ten stosunkowo drobny i – pomijając specyficzną przyczynę – nierzadki ówcześnie incydent nie wzbudził większego zainteresowania opinii publicznej. Feralny lot powtórzono dwa tygodnie później, tym razem wieńcząc go pełnym sukcesem[2]. Jednak z dalszej nieco perspektywy owo gwałtowne wyhamowanie startu francuskiej maszyny uznać by można za swoisty omen – zapowiedź stopniowego rozluźniania lotniczych więzi łączących Warszawę i Paryż, które nastąpić miało w latach następnych.

Bez większych wątpliwości jako moment, w którym proces ten został zainicjowany, wskazać należy majowy zamach stanu marszałka Józefa Piłsudskiego. Oczywiście jednak wspomniana tendencja nie ujawniła się bynajmniej od razu. Przeciwnie, jak podkreślił płk Juliusz Kleeberg (a następnie milcząco zaaprobował H. Bułhak), w trudnych dniach, gdy Polska znalazła się na skraju wojny domowej, francuskie władze zachowały się względem niej lojalnie i życzliwie, nie ociągając się następnie z uznaniem przejęcia władzy przez stronę w tym starciu zwycięską[3].

---

[1] SHD-DAT, 7 NN 3016, „C.R. a/s du passage de Pelletier d'Oissy à Varsovie" z 26 V 1926 r. i nast. dok.; *Dwa wypadki lotnicze*, PZ, R. 6, 1926, nr 143, s. 6; *Dlaczego por. pil. Orliński i kap. Pelletier d'Oisy przerwali rajd Paryż-Tokio?*, PZ, R. 6, 1926, nr 145, s. 4.

[2] W dniach 11-18 VI Pelletier d'Oisy dokonał przelotu do Pekinu, ponownie z krótkim przystankiem w Warszawie (*De Paris à Pekin en sept jours*, „l'Aéronautique" R. 8, 1926, no. 86, s. 231; w tym numerze na s. 232 niewielka wzmianka o niepowodzeniu poprzedniej próby).

[3] H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 233. Szerszą perspektywę problematyki nakreślił M. Kornat w szkicu *Dyplomacja polska wobec kryzysu politycznego w Polsce w roku 1926*

W lotnictwie pierwszą z dostrzegalnych zmian stało się ostateczne utwierdzenie w roli szefa Departamentu płk. Rayskiego, który, objąwszy urzędowanie 7 maja, został zeń usunięty już pięć dni później przez gen. Zagórskiego, dysponujacego nominacją nowego ministra spraw wojskowych gen. dyw. Juliusza Malczewskiego. Ów powrót okazał się jednak krótkotrwały. Po dymisji rządu Wincentego Witosa i zakończeniu walk gen. Zagórski został internowany, a następnie 21 maja aresztowany i osadzony w wileńskim więzieniu śledczym. Do stawianych mu już wcześniej zarzutów doszły teraz nowe, dotyczące roli odegranej w dniach majowego zamachu, w tym odpowiedzialności za bombardowania Warszawy, które pociągnęły za sobą ofiary wśród ludności cywilnej[4].

Dramatyczne zawirowania na szczytach lotniczej hierarchii w rozumieniu nowego kierownictwa Departamentu IV MSWojsk. nie miały bynajmniej oznaczać zmiany koncepcji rozwoju sił powietrznych, a jedynie umożliwić powrót do jej pierwotnych założeń. Pułkownik Rayski, który swe plany przedstawił szefowi Sztabu Generalnego w obszernym, datowanym 27 sierpnia 1926 r. referacie, zadeklarował wprost, że „proponowany program […] w zasadzie w niczem nie różni się od programu gen. Leveque'a", zaś sugerowane korekty owego wzorca, z których zasadniczą stać się winno „utworzenie mieszanych pułków lotniczych", mają charakter stosunkowo drobny[5].

(w: *Zamach stanu Józefa Piłsudskiego 1926 roku*, red. M. Sioma, Lublin 2007, s. 56 nn.). Owa powściągliwość reakcji nie dotyczyła jednak gen. Duponta, który na wypadki majowe zareagował gwałtownym i bardzo emocjonalnym atakiem na postępowanie marszałka Piłsudskiego, a także słabość kręgów politycznych i wojskowych, które poczynaniom tego ostatniego nie były zdolne się przeciwstawić. Zob.: T. Schramm, *op. cit.*, s. 115 oraz s. 280 nn., gdzie znaleźć też można tekst raportu No. 252/RC Duponta z 17 V 1926 r. oraz jego tłumaczenie na język polski; M. Pasztor, *Sprawy polskie w korespondencji dyplomatycznej francuskich kół wojskowych w latach 1926-1932*, „Dzieje Najnowsze" R. 26, 1994, nr 4, s. 48.

[4] CAW, O. II SG, I.303.4.812, pismo L. 24/Tjn.-D-ca dowódcy 1 Dywizjonu Żandarmerii ppłk. Piątkowskiego do prokuratora przy Wojskowym Sądzie Okręgowym Nr 1 z 27 V 1927 r. i in. dok.; H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920-1939…*, s. 161 nn.; Z. Cieślikowski, *op. cit.*, s. 70 n.; G. Kulka, *Śledztwo i akt oskarżenia przeciwko generałowi Zagórskiemu*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy" R. 12, 2012, nr 3, s. 175 nn. Lotnictwo nie odegrało istotniejszej roli w toczonych w Polsce w maju 1926 r. walkach. Niemniej jego udział został odnotowany już w pierwszych, formułowanych na bieżąco francuskich ich analizach: SHD-DAT, 7 N 3023, niedatowany [wiosna 1926 r.] „Rapport sur de coup de force du maréchal Pilsudski (Extrait)".

[5] CAW, Generalny Inspektorat Sił Zbrojnych [dalej: GISZ], Biuro Inspekcji, I. 302.4.1949, niedatowany referat płk. L. Rayskiego. Dokument przesłany został szefowi Szt. Gen. pismem płk. Rayskiego L. 1338/26.Lot.Sz.tj. z 27 VIII 1926 r. (CAW, O. I SG, I.303.320). Równocześnie jednak płk Rayski ostro potępiał decyzje i działania poprzednika. Formułując zarzuty, uciekał się przy tym nierzadko (szczególnie w późniejszych wspomnieniach) do twierdzeń niezgodnych z prawdą. Do tej ostatniej kategorii należały np. informacje o zakupie przez gen. Zagórskiego samolotów Breguet XIX identycznych „z Potezem XXV, który już budowaliśmy w Polsce" (w rzeczywistości kolejność zakupów była odwrotna, a „identyczność" obu typów dyskusyjna), nabyciu 25 farmanów goliatów, który to typ „był już wtedy zupełnie przestarzały" (był to najnowocześniejszy z dostępnych typów), czy wstrzymaniu przez gen. Zagórskiego rozpoczętej przez jego poprzednika budowy lotnisk. Zob.: L. Rayski, *op. cit.*, s. 22 n.

Równocześnie jednak, „z powodu zmiany stanu finansowego państwa", autor referatu sygnalizował konieczność spowolnienia tempa wprowadzania zmian[6].

Roczne zapotrzebowanie samolotów przy 26 istniejących eskadrach płk Rayski określał na „około 260 bojowych i 120 szkolnych płatowcach [*sic*!]", zapowiadając, że „Dep. IV przewiduje całkowite pokrycie zapotrzebowania przez przemysł krajowy, który już w obecnym stanie w zupełności podoła temu zadaniu. […] W roku 1927 nie zostanie już ani jeden płatowiec zakupiony zagranicą, jedynie tylko typy i licencje będą musiały do pewnego stopnia być pochodzenia obcego". Realizację zapowiedzi umożliwić miało niezwłoczne przystąpienie „do tworzenia polskich typów i konstrukcji, celem zupełnego uniezależnienia się od zagranicy i umożliwienia swobodnego zastosowania do budowy materiałów polskiego pochodzenia"[7]. Były to deklaracje niezwykle ważne – i w przyszłości miały mieć dla rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego bardzo znaczące konsekwencje. Zarazem jednak, co należy podkreślić, przynajmniej pierwsza z nich, wbrew wrażeniu, które starał się stworzyć jej autor, nie zawierała żadnych nowych w ówczesnej polskiej rzeczywistości treści, a przede wszystkim – nie była realna, i istotnie nie została zrealizowana[8].

Na razie jednak potrzeby nowych zakupów sprzętu były mocno ograniczone. Do kraju napływał szerokim nareszcie strumieniem materiał uprzednio zakupiony we Francji i już w sierpniowym referacie płk Rayski liczbę posiadanych płatowców uznać mógł za „wystarczającą na pokrycie wszystkich potrzeb i całego przypuszczalnego zużycia w 27 r.", anonsując nawet posiadanie pewnej nadwyżki[9]. W transportach wysłanych z Cherbourga w ramach realizacji kredytowych zakupów do 1 października 1926 r. znalazło się m.in. 246 myśliwskich płatowców Spad (typów 51C1 i 61C1), 41 liniowych samolotów Breguet XIX, 28 bombardujących płatowców Farman F-68BN4 Goliath i 23 silniki lotnicze Lorraine-Dietrich o mocy 450 KM[10]. W końcu roku 1926 Departament IV MSWojsk. informował o 533 płatowcach i 508 silnikach lotniczych, które dostarczone zostały z Francji „z tytułu umów zawartych w 1925 r." do 1 grudnia 1926 r.[11]

---

[6] *Ibidem.* Jeszcze trzy tygodnie wcześniej płk Rayski zdawał się jednak przekonany o konieczności realizacji programu rozbudowy lotnictwa w tempie zakładanym uprzednio. Zob.: W Mazur, *Od „kredytu 400 milionów"…*, s. 97.

[7] CAW, GISZ, Biuro Inspekcji, I. 302.4.1949, referat płk. L. Rayskiego z 27 VIII 1926 r.

[8] Zob.: W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów"…*, s. 101. Tam też przykłady umów na sprzęt lotniczy zawartych z producentami francuskimi w roku 1927.

[9] *Ibidem.* Niedostatki konstatowano natomiast w niektórych innych kategoriach. Brakowało części zamiennych, pewnej liczby silników („ilość prawie że wystarczająca"), surowców i półfabrykatów (brak 25%), instrumentów (brak 50%), wyekwipowania lotniczego, aparatów fotograficznych, fotokaemów, radiostacji (braki po 25%), karabinów maszynowych obserwatora („b. duże braki"). Lotnictwo wojskowe nie posiadało też w zasadzie zupełnie spadochronów i niezbędnych środków transportu kołowego.

[10] CAW, O. I SG, O. I SG 654, zestawienie PMWZ „Wykaz stanu realizacji I, II i III raty kredytu francuskiego (za czas od otwarcia kredytu do 1go października 1926 r.)".

[11] CAW, O. I SG I.303.3.614, „Sprawozdanie budżetowe dz. 4/10, 4/11, 8/13 i 9/17-3 za m. listopad 1926" Dep. IV MSWojsk.

Do Paryża informacje o planach płk. Rayskiego i stanie podległych mu sił docierały bezzwłocznie. Już 2 lipca 1926 r. gen. Charles Charpy, następca gen. Duponta na stanowisku szefa Francuskiej Misji Wojskowej, przesłał nad Sekwanę obszerny raport na ten temat, informując m.in., że idee płk. Rayskiego „nie zawsze są zgodne" z tymi, które żywił jego poprzednik – „szczególnie w kwestii rozdziału materiału latającego między formacje"[12]. Następnie zaś w szczegółowym wywodzie przedstawił zasady planowanych zmian organizacji i wyposażenia polskiego lotnictwa wojskowego.

Wedle zestawionych w raporcie danych, których dokładność jego autor uznał za stosowne podkreślić, w pięciu istniejących w Polsce latem 1926 r. pułkach lotniczych (w tym 11 pl, zredukowany do złożonego z dwóch eskadr myśliwskich dywizjonu) znajdowały się łącznie 134 samoloty liniowe i 60 myśliwskich. W pierwszej linii nie było natomiast samolotów bombowych – cztery dostarczone z Francji maszyny Farman F68 BN4 Goliath zostały zdemontowane. Wedle informacji gen. Charpy'ego zapas jednostek obejmować miał 38 samolotów liniowych i 18 myśliwskich[13]. W planowanej rezerwie wojennej znaleźć się winno 270 maszyn liniowych (220 typu Breguet XIX i 50 typu Potez XXV), 200 myśliwskich (50 egzemplarzy samolotów Spad 51C1 i 150 sztuk myśliwców Spad 61C1) oraz 32 samoloty bombardujące Farman Goliath. Osiągnięcie takiego stanu zapewnić miały dostawy nowych maszyn produkcji francuskiej. Wedle danych Departamentu IV MSWojsk. – informował autor raportu – do dostarczenia pozostawały jeszcze 163 samoloty Breguet XIX, 40 liniowych potezów XXVII oraz 50 takichże potezów XXV, 50 myśliwców Spad 51C1 i 135 samolotów myśliwskich Spad 61C1, 24 nocne samoloty bombowe Farman F68 BN4 Goliath, 304 silniki lotnicze Lorraine-Dietrich o mocy 450 KM, 136 silników Gnôme-Rhône o mocy 420 KM i 100 przeznaczonych do maszyn szkolnych silników Rhône o mocy 80 KM[14]. Jeśli dodać, że także w fabrykach krajowych w produkcji znajdowały się, jak jednoznacznie wynikało z dokumentu, wyłącznie wywodzące się znad Sekwany typy płatowców i silników, to francuska dominacja w polskim lotnictwie wojskowym wydawać się mogła całkowita i niezachwiana.

A jednak na tym z pewnością miłym sercom paryskich patronów obrazie pojawiały się już pierwsze rysy. Latem 1926 r. najbardziej bodaj z nich widoczną była sprawa Francusko-Polskich Zakładów Samochodowych i Lotniczych SA.

---

[12] SHD-DAT, 7 N 2994, kopia pisma No. 5/A gen. Charpy'ego do ministra wojny z 2 VII 1926 r. Pierwszą i najistotniejszą ze wzmiankowanych w raporcie „niezgodności" była właśnie koncepcja przekształcenia pułków lotniczych w jednostki o mieszanym – myśliwsko-rozpoznawczym charakterze, którą płk Rayski rozwinąć miał w referacie przedstawionym zwierzchnikom niemal dwa miesiące później.

[13] Podstawę wyliczeń w tym przypadku stanowiły jednak najpewniej konstatowane przez autora raportu należności etatowe (2 samoloty w eskadrze złożonej z 6 maszyn, 3 samoloty w eskadrze o składzie 10 maszyn pierwszej linii), nie zaś informacje o faktycznie posiadanych samolotach.

[14] SHD-DAT, 7 N 2994, kopia pisma No. 5/A gen. Charpy'ego do ministra wojny z 2 VII 1926 r. Nie wszystkie dane z raportu sumowały się do rozmiarów dokonanych przez Polaków zakupów. Najwyraźniej wyliczenia gen. Charpy'ego lub też dostarczone mu informacje nie były całkiem ścisłe.

Kryzysy związane z działalnością tego przedsiębiorstwa, czy raczej może jej brakiem, powtarzały się w lotniczo-przemysłowym segmencie stosunków Francji i Rzeczypospolitej z zadziwiającą regularnością. Zwykle jednak, po spektakularnej niekiedy kulminacji, kolejne odsłony spektaklu kończyły się kompromisem, który pozwalał na dalsze funkcjonowanie spółki. Tak też stało się po dymisji gen. Lévêque'a i objęciu funkcji szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej przez gen. Zagórskiego. Ten ostatni 30 grudnia 1924 r. zawarł z Frankopolem nową umowę, uzyskując w niej unieważnienie porozumienia z 31 maja 1921 r., skrajnie dla państwa niekorzystnego. Wedle zapisów nowego kontraktu spółka zobowiązywała się do wykonania i dostarczenia MSWojsk. w ciągu pięciu lat 500 egzemplarzy płatowców oraz części zamiennych o wartości co najmniej 10% przypadającego na dany rok zamówienia płatowców. Dla realizacji tego zadania miała wybudować i uruchomić swoim kosztem do dnia 31 sierpnia 1926 r. w Dedalach pod Warszawą wytwórnię, a także zorganizować biuro techniczno-konstrukcyjne z zadaniem udoskonalania typów budowanych płatowców. Te ostatnie corocznie określać miało MSWojsk., precyzując je w udzielanym spółce zamówieniu szczegółowym.

W umowie zastrzeżono, że „wszystkie surowce i półfabrykaty winny pochodzić ze źródeł krajowych, o ile mogą być nabyte w kraju i cena zagranicznych wraz z cłem i transportem nie jest niższa o więcej niż 10% od cen krajowych"[15]. Do zakupu licencji zobowiązane było natomiast MSWojsk. Stąd zawarcie pierwszej z przewidzianych w dokumencie z 30 grudnia 1924 r. umów szczegółowych uległo paromiesięcznej zwłoce. Jej zawarcie stało się możliwe dopiero wiosną roku następnego, po zakończeniu przez PMWZ 4 kwietnia 1925 r. negocjacji w sprawie zakupu licencji na produkcję samolotów myśliwskich Spad 61 i zatwierdzeniu transakcji przez władze francuskie 27 kwietnia 1925 r. Niebawem, 28 maja 1925 r. przekazane zostało do realizacji przez Frankopol „Szczegółowe zamówienie Nr. 1". Spółka zobowiązywała się na jego mocy do wykonania 100 płatowców myśliwskich typu Spad 61 z silnikami Lorraine 450 KM w cenie 73 800 fr. frs. (19 926 zł) za płatowiec i przedstawienia ich do odbioru w partiach od 31 marca 1926 r. do 30 września 1926 r.[16]

Równolegle z zawartą 30 grudnia 1924 r. umową ramową na produkcję płatowców przez Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze zawarte zostało z tymże partnerem zbliżone w zasadniczych treściach porozumienie w sprawie fabrykacji silników. Frankopol zobowiązywał się do wykonania w ciągu następnych 10 lat 2700 silników, przy czym pierwsze 100 egzemplarzy jednostek napędowych Lorraine-Dietrich o mocy 450 KM opuścić miało wytwórnię w roku 1927. Także i w tym przypadku przewidziana została produkcja części zamiennych o każdorazowej war-

---

[15] AAN, Prokuratoria Generalna RP, t. 71, projekt umowy MSWojsk. ze Spółką Akcyjną Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze z 2 IX 1924 r.; M. Majewski, *Początki produkcji silników lotniczych…*, s. 209.

[16] CAW, O. II SG, I.303.4.816, umowa Nr 150 – Polska; Nr 599/250F dotycząca nabycia licencji na wykonanie 200 samolotów Spad 61; DL MSWojsk., I. 300.38.128, „Szczegółowe zamówienie Nr.1 do umowy Nr. 15 z dnia 30 grudnia 1924 r. […] na dostawę 100 (stu) samolotów Spad 61".

tości co najmniej 15% rocznego zamówienia silników. I tu też bardziej konkretne zapisy zawierało pierwsze z serii zamówień szczegółowych. Przewidywano w nim, że pierwsze 5 egzemplarzy z partii 100 silników LD przedstawione zostanie do odbioru 31 października 1926 r., ostatnia zaś transza 25 napędów – 31 marca 1927 r.[17]

Obie umowy szczegółowe przewidywały wypłacenie spółce Frankopol zaliczek na poczet ich realizacji. Jej konto zasiliły także dwie oprocentowane pożyczki, z których jedna przeznaczona została na zwaloryzowanie zaliczek wypłaconych na realizację umowy z 1921 r., druga – na zakup niezbędnych obrabiarek. Na opłacenie cła za sprowadzenie do kraju tych ostatnich firma uzyskała też kredyt MSWojsk., zobowiązując się spłacić powstałą tym samym należność do 15 grudnia 1925 r.[18]

Otrzymawszy w ten sposób równowartość 3 844 955 zł, Frankopol wznowił prace przy wznoszeniu niezbędnych do podjęcia produkcji obiektów. Prowadził je jednak niespiesznie, istotną część uzyskanych środków wykorzystując na cele niezwiązane z produkcją czy też budową wytwórni[19]. Niedostateczny nadzór nad tymi poczynaniami, a zapewne także niechęć ze strony kierownictwa Departamentu IV MSWojsk., by uznać, że kolejna z jego „frankopolowych" inicjatyw najwyraźniej ponosi fiasko, spowodowały opóźnienie reakcji wojskowych władz, które zaczęły podejmować działania dopiero w październiku 1925 r., formalną zaś kontrolę stanu wykonania przedmiotowej umowy zarządzono nawet jeszcze później, bo 17 grudnia tego roku.

O tym, że Departament wcześniej już przewidywał kolejne trudności w stosunkach z wyjątkowo niesfornym kontrahentem, świadczy fakt, że już w lipcu 1925 r.

---

[17] CAW, DS MSWojsk., I.300.58.160, „Szczegółowe zam. Nr 1 do umowy Nr. 14 z dnia 30 grudnia 1924 r." na 100 silników LD 450; M. Majewski, *Początki produkcji silników lotniczych…*, s. 210 n. – tam też szereg dalszych szczegółów.

[18] CAW, O.II SG, I.303.4.812, odpis sporządzonego przez prokuratora przy Wojskowym Sądzie Okręgowym Nr 1 płk. K.S. Kaczmarka aktu oskarżenia wobec gen. W. Zagórskiego; DL MSWojsk., I.300.38.76, kopia pisma L. 8954/Zaop.Zak.25.Z.P. wz szefa Dep. IV MSWojsk. płk. pil. Borejszy do Kierownika Centralnych Zakładów Lotniczych z 23 VII 1925 r. i in. dok.; W. Majewski, *Początki produkcji silników lotniczych…*, s. 213. Większa część obrabiarek pochodziła z likwidowanej fabryki Saurera w Lyonie. Zakupiono je za pośrednictwem lyońskiej Compagnie Générale d'Électricité na podstawie rekomendacji firmy Lorraine-Dietrich (CAW, O. II SG, I.303.4.819, odpis pisma No. 3 zastępcy szefa AA gen. Żymierskiego do szefa PMWZ z 8 IV 1925 r. i in. dok.; I.30358.160, kopia pisma L. 23177/26.Lotn.Zak. p.o. szefa Dep. IV Lotnictwa MSWojsk. z 25 X 1926 r.). Sposób przeprowadzania tych zakupów oraz poczynania podjęte w polskim przemyśle zbrojeniowym przez generałów Żymierskiego i Zagórskiego krytycznie komentował gen. Dupont w piśmie do ministra wojny i sztabu Focha z 25 II 1925 r. (SHD-DAT, 7 N 3016, kopia pisma No. 191/RC). Inne francuskie reakcje wobec nowej umowy zob: AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 243, „Télégramme à l'arrivée" No. 1 ambasadora Francji w Warszawie Hectora André de Panafieu z 3 I 1925 r. i nast. dok.

[19] Wedle ustaleń komisji, powołanej 17 II 1926 r. do kontroli tych wydatków, Frankopol nie był w stanie wykazać zasadności wykorzystania kwoty 1 288 313,07 zł, wyjaśniając ogólnikowo, że pochłonęły ją wydatki na „różne maszyny, budowa fabryki, podatki i stemple, koszty studiów i odbioru materjału we Francji, świadczenia socjalne, wynagrodzenia zarządu" (CAW, O. II SG, I.303.4.816, protokół przesłuchania świadka [mjr.] Mieczysława Pietraszka w sprawie karnej przeciw gen. bryg. Włodzimierzowi Zagórskiemu w dniu 9 VI 1926 r.).

podjęte zostały rozmowy w sprawie uruchomienia w Polsce produkcji i naprawy silników lotniczych oraz przeznaczonych do nich części zamiennych przez mediolańską wytwórnię Fabrica Automobili Isotta Fraschini oraz kilku innych poducentów – jak czechosłowackie Zakłady Škody[20]. Po przeprowadzonej w marcu 1926 r. kontroli sposobu wykorzystania przez dotychczasowego partnera przekazanych mu kwot władze wojskowe podjęły decyzję o wstrzymaniu wypłacania Frankopolowi dalszych zaliczek i zażądaniu zwrotu sum już wypłaconych, realizując owo postanowienie pismem Dep. IV MSWojsk. z 21 czerwca 1926 r.[21] Spowodowało to intensyfikację pertraktacji prowadzonych z producentami z zagranicy. Strona polska próbowała zorientować się w możliwościach pozyskania kapitału i wsparcia technicznego niezbędnego dla ukończenia rozpoczętych inwestycji lub też uruchomienia wytwórni, która mogła być alternatywą dla przedsięwzięcia rodzimych przemysłowców, nierokującego szans powodzenia w najbliższej przyszłości[22].

Poczynania te, choć w zaistniałej sytuacji dość oczywiste, budziły zaniepokojenie przedstawicieli Paryża, tym bardziej że tym razem firmy znad Sekwany w prowadzonych przez Polaków poszukiwaniach najwyraźniej nie były wysuwane na pierwszy plan. W kierowanych na Quai d'Orsay raportach podkreślano rosnącą aktywność konkurencji włoskiej, wyrażając obawy, że będzie ona zdolna (albo nawet – już okazała się zdolna) zaproponować rządowi polskiemu warunki finansowe na tyle korzystne, że oferta francuskich producentów nie zdoła im się oprzeć. Wątpliwości nie były przy tym formułowane bezzasadnie. W Mediolanie i Rzymie istotnie rozpatrywano w tym czasie dość intensywnie projekty zaangażowania włoskiego przemysłu oraz banków w zorganizowanie w Polsce zakładów produkujących silniki lotnicze i samoloty – a prowadzone w tej kwestii konsultacje sięgały najwyższych szczebli systemu władzy[23].

---

[20] ASD, Archivio del Commercio (1924-1926), Polonia 42-10, niesygnowana notatka firmy Isotta Fraschini „Convenzione fra la Fabbrica Automobili Isotta Fraschini e il Ministero della Guerra Polacco" z 1 X 1926 r. i in. dok.; Polonia 4-14, telegram Poselstwa Włoch w Warszawie do MSZ w Rzymie z 10 VIII 1925 r. i in. dok.; *Documenti per la storia delle relazioni italo-polacche…*, t. 1, dok. 160, s. 499 nn.

[21] AAN, Prokuratoria Generalna RP, t. 71, odpis pisma L. 29699/5173/26.I F.13/1744 za prezesa Prokuratorii Generalnej dr. W. Starzyńskiego do Dep. IV MSWojsk. z [?] IX 1926 r.

[22] 23 VI 1926 r. MSWojsk. zwróciło się do czechosłowackiej firmy Škoda i włoskiej Isotta-Fraschini z prośbą o podanie warunków podjęcia się przez każdą z nich „uruchomienia fabryki silników o dużej mocy (od 400 HP) w Polsce" o rocznej wydajności co najmniej 150 silników i kompletów części zapasowych. Odpowiednie memoriały producenci winni byli złożyć w bardzo krótkim terminie, bo do 25 VII 1926 r. (CAW, O. II SG, I. 303.4.7709, pismo L. 1033/tj 26.Ż.P. szefa AA wz. gen. Mieczysława Norwid-Neugebauera do firm Škoda i Izota Frascini [*sic*!] oraz *attachés* wojskowych RP w Pradze i w Rzymie z 23 VI 1926 r.).

[23] AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 28, pismo No 110 ambasadora Francji w Polsce Jules'a Laroche'a do przewodniczącego Rady Ministrów i ministra spraw zagranicznych z 4 VI 1926 r. i in. dok.; ASD, Archivio del Commercio (1924-1926), Polonia 42-10, pismo No. 27798 ministra gospodarki narodowej Giuseppego Belluzza do premiera Benita Mussoliniego z 23 X 1926 r. i in. dok.; P. Griset, *op. cit.*, s. 101 n. 24 X 1926 r. skierowanym do Poselstwa Włoch w Warszawie

Ostateczne rozstrzygnięcie sprawy przez polskie władze wojskowe, które jesienią 1926 r. na partnera wybrały niezbyt doświadczone w produkcji silników lotniczych czechosłowackie zakłady Škody, było dla Francuzów pewnym zaskoczeniem. Nad Sekwaną bardzo szybko jednak skonstatowano, że większościowy pakiet akcji nowego partnera polskiego lotnictwa wojskowego znajduje się w rękach utworzonego przez Eugène'a Schneidera i Banque de l'Union Parisienne holdingu l'Union Européenne Industrielle et Financière. To zaś czyniło proponowane rozwiązanie nie najmniej fortunnym także z punktu widzenia Paryża. Niebawem więc ukształtował się na pozór dość dziwaczny układ: dyplomacja francuska działać zaczęła na rzecz urzeczywistnienia zamysłu Warszawy, przeciwdziałając akcji podjętej przez… polskie przedstawicielstwa z Paryża i Pragi, które zdaniem Francuzów próbowały projekt sparaliżować, rozpuszczając wieści o niemieckiej kontroli sprawowanej nad Škodą. Strona francuska sytuacji tej pojąć nie mogła, skłonna była przeto dopatrywać się w niej intrygi rozsierdzonych niespodziewanym krachem swych poczynań Włochów lub może wręcz Niemców, dążących do przeciwdziałania polsko-czechosłowackiemu zbliżeniu[24].

Rozstrzygnięcie zaistniałego w ten sposób *qui pro quo* przynieść miała, wedle informacji zebranych przez francuskich przedstawicieli w Europie Środkowej, osobista interwencja marszałka Piłsudskiego. Faktem pozostaje, że Piłsudski był zaangażowany w proces decyzyjny. On to bowiem właśnie, jako minister spraw wojskowych, przedstawił 30 listopada 1926 r. do aprobaty Komitetu Ekonomicznego Ministrów wniosek o anulowanie umów zawartych z Frankopolem przed dwoma niemal laty i zatwierdzenie „zawarcia umowy ze «Škodą» na dostawę w ciągu lat 10-iu 1500 silników lotniczych […], części zamiennych wartości 15% zamówionych silników oraz 1500 remontów we własnej wytwórni przejętej od Frankopolu na Okęciu pod Warszawą"[25].

---

telegramem No. 3784 R. Mussolini zapowiedział, że złożenie rządowi polskiemu definitywnych warunków technicznych przedsięwzięcia oraz zasad jego finansowania przez włoskie banki (Banca Commerciale i Banca d'Italia) nastąpi „w końcu nadchodzącego tygodnia".

[24] Ibidem, telegramy ministra spraw zagranicznych Aristide'a Brianda do ambasadora Francji w Warszawie i posła w Pradze z 23 X 1926 r. oraz nast. dok.; I. Davion, *Mon voisin, cet ennemi…*, s. 272 n. Wybór oferty Škody nie oznaczał kresu zainteresowania propozycją włoską – choć teraz dotyczyć ona miała już raczej gotowych produktów. Zakup silników lotniczych z wytwórni Isotta Fraschini Departament Lotnictwa MSWojsk. rozważał jeszcze wiosną 1927 r. (AAN, AW, A II/37/1, kopia pisma L. 426/27 *attaché* wojskowego RP w Pradze płk. SG Jana Bigo do szefa O. II Szt. Gen. z 20 IV 1927 r.).

[25] CAW, DS MSWojsk., I.300.58.160, kopia wniosku ministra spraw wojskowych w sprawie zawarcia umowy ze Škodą na dostawę silników lotniczych. Wspomniana umowa (Nr 34a – z Polskimi Zakładami Škody SA, tj. „Polskim Škodą") zawarta została 15 XI 1926 r. Wcześniej tego dnia sygnowano umowę Nr 34/26 między działającymi w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa przedstawicielami MSWojsk. i Towarzystwem Akcyjnym przedtem Zakłady Škody w Pilźnie („Czeskim Škodą") – odpis ibidem. Zob. też: AAN, AW, A II/37/1, kopia pisma L. 5/27 ppłk. SG Jana Bigo do szefa O. II Szt. Gen. z 13 I 1927 r.; M. Majewski, *Druga próba uruchomienia produkcji silników lotniczych. Polskie Zakłady Škody (1926-1935)*, „Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica" 2005, t. 4, Folia 28, s. 150 nn.

Nowa firma formalnie stanowiła kontynuację dawnego Frankopolu. Wykupiwszy jednak większość akcji tego ostatniego, uchwałą Walnego Zgromadzenia zmieniła nazwę, która teraz brzmieć miała: Polskie Zakłady Škody SA w Warszawie. Przedmiotem produkcji nadal pozostały wykonywane na francuskiej licencji silniki Lorraine-Dietrich o mocy 400 KM i 450 KM. Licencjodawca znad Sekwany zmianę partnera znad Wisły przyjął zrazu niechętnie, reagując na nią m.in. natychmiastowym zwolnieniem przyjętych na roczną praktykę w jego zakładach polskich inżynierów i techników. Już jednak w grudniu 1926 r. doszło do porozumienia. W trakcie spotkania dyrektora administracyjnego Škody inż. Václava Klementa oraz przedstawicieli zarządu Lorraine-Dietrich uzgodniono, że Francuzi dostarczać będą na warunkach kredytowych podzespoły, które wykorzystane zostaną następnie w wytwarzanych w Polsce silnikach. Strona czechosłowacka zobowiązała się też, że ceny wytwarzanych na Okęciu silników nie będą niższe od ich odpowiedników z ofert dla rządu francuskiego[26].

Nowy włodarz silnikowej fabryki nie zgodził się natomiast na podjęcie także produkcji płatowców. Departament IV MSWojsk. przejął więc znajdujące się w dyspozycji Frankopolu płatowce, ich elementy i materiały o łącznej wartości 392 543,25 zł, a także biuro konstrukcyjne i warsztatowe działu płatowców (wartość 29 805,91 zł), urządzenia suszarni drzewa (19 500 zł) i maszyny do jego obróbki (33 168 zł). Niewielką część pozyskanych w ten sposób maszyn zdołano następnie sprzedać Instytutowi Badań Artyleryjskich oraz zakładom Plage i Laśkiewicz. Z kolei wykonane w przejętym biurze technicznym rysunki przekazano Centralnym Warsztatom Lotniczym (CWL) dla wykorzystania w licencyjnej produkcji płatowców Spad. Część dokumentacji CWL była już jednak gotowa, niespodziewana pomoc okazała się więc przydatna tylko umiarkowanie[27].

Zarówno w Polsce, jak i we Francji zdawano sobie jednak sprawę, że nawet po rozbudowie przemysł lotniczy Rzeczypospolitej nie będzie w stanie zaspokoić potrzeb sił powietrznych w razie ich zaangażowania w działania wojenne. Co najmniej więc od wizyty płk. Dosse'a we wrześniu 1924 r. w międzysojuszniczych rozmowach i ustaleniach uwzględniana była konieczność dostarczenia do Polski i składowania na jej terytorium francuskiego materiału lotniczego, zaś od czasu późniejszej o miesiąc, październikowej wizyty gen. Sikorskiego we Francji – także przekazania uwikłanemu w wojenny konflikt sojusznikowi ze wschodu pewnej części francuskiej lotniczej produkcji[28].

---

[26] M. Majewski, *Początki produkcji silników lotniczych…*, s. 215; idem, *Druga próba…*, s. 154 n.

[27] CAW, DL MSWojsk., I.300.38.140, notatka na koncepcie L. 17423 Zaop. Zak. z 18 VIII 1927 r.; I.300.38.143, pismo L. 1639-118 D.II.W. Najwyższej Izby Kontroli do szefa Dep. IV MSWojsk. z 9 II 1927 r. oraz odpis pisma L. 3694/27.Lotn. Zaop. Zak. p.o. szefa Dep. IV MSWojsk. wz. ppłk. pil. inż. Zdzisława Zych-Płodowskiego do NIK z 12 III 1927 r.

[28] Kwestia „dostarczenia Polsce na wypadek wojny materjału potrzebnego do prowadzenia wojny, którego Polska nie posiada" zaczęła być dyskutowana ze stroną francuską jeszcze nieco wcześniej, bo w trakcie majowej wizyty gen. Hallera w Paryżu (AAN, MSZ, m-film B 19981,

Prace nad tym ostatnim zagadnieniem uruchomione zostały skutkiem memorandum, które, jak wyżej wspomniano, Sikorski złożył władzom francuskim na krótko przed powrotem do kraju. Minister spraw wojskowych informował w nim partnera znad Sekwany, że w ciągu najbliższych pięciu lat (tj. do roku 1930) polski przemysł lotniczy nie będzie w stanie w pełni zaopatrywać armii w odpowiedni materiał, prosząc o informacje, jaka część francuskiej produkcji mogłaby być zarezerwowana dla rządu polskiego i ewentualnie przekazana do jego dyspozycji w razie wzrostu politycznego napięcia. Prośba obejmowała też podanie konkretnych liczb możliwych do przekazania silników lotniczych, samolotów myśliwskich, wywiadowczych i bombowych oraz części zamiennych, a także czasu, który upłynąć by musiał od sformułowania żądania do realizacji dostaw[29].

Oczekiwania strony polskiej sprecyzowane zostały kilka miesięcy później, 24 lipca 1925 r., kiedy to szef PMWZ przekazał do podsekretariatu stanu lotnictwa szczegółowe zestawienia materiału „niezbędnego dla zaopatrzenia sił powietrznych Rzeczypospolitej w okresie pierwszych 6 miesięcy od zadeklarowania wojny albo w czasie napięcia politycznego”[30]. W trzech obszernych tabelach ujęte zostały bardzo pokaźne ilości płatowców i silników, półproduktów i surowców oraz uzbrojenia i wyposażenia (zob. tab. 14).

Tab. 14. Materiał lotniczy dla potrzeb polskiego lotnictwa wojskowego do dostarczenia z Francji w ciągu pierwszych sześciu miesięcy wojny

Nr	Rodzaj materiału	Typ (oznaczenie materiału)	Liczba	Z tego dostawa w ciągu pierwszych 6 mcy
Samoloty i silniki				
1.	Samoloty bojowe z częściami zamiennymi	– samoloty Potez 27 A2	727	127 w pierwszym miesiącu, 120 w następnych
2.		– samoloty Breguet 19 B2	180	45 miesięcznie w pierwszych 4 miesiącach
3.		– wielosilnikowe samoloty bombowe – typ niesprecyzowany	100	25 miesięcznie w pierwszych 4 miesiącach
4.		– samoloty Spad 61 i 51	400	70 w pierwszym miesiącu, po 66 w następnych
5.	Samoloty szkolne	– samoloty Breguet 14 A2 i B2	20	10 miesięcznie w pierwszych 2 miesiącach

„Raport z mych konferencji w Paryżu, odbytych między 8/V. a 23/V. 24” L. 1990/K/.P./tjn. szefa Szt. Gen. gen. Stanisława Hallera z 3 VI 1924 r. i in. dok.). Zob. też: H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 114 n.

[29] SHD-DAT, 2 N 236-2, odpis pisma No. 496 podsekretarza stanu aeronautyki i transportu powietrznego L. Eynaca do sekretarza generalnego Rady Najwyższej Obrony Narodowej z 20 IV 1926 r.

[30] Ibidem, odpis pisma No. 8151 płk. Łoyko-Rędziejowskiego do podsekretarza stanu lotnictwa i transportu powietrznego z 24 VII 1925 r.

Nr	Rodzaj materiału	Typ (oznaczenie materiału)	Liczba	Z tego dostawa w ciągu pierwszych 6 mcy
6.	Samoloty lotnictwa morskiego	– wodnosamoloty szkolne CAMS	10	10 w pierwszym miesiącu
7.		– wodnosamoloty Latham	14	Po 7 w pierwszych 2 miesiącach
8.	Silniki z częściami zamiennymi	– silniki Lorraine 400 CV	360	60 miesięcznie
9.		– silniki Lorraine 450 CV	500	85 w pierwszym miesiącu, po 83 w następnych
10.		– silniki Jupiter 420 CV	300	50 miesięcznie
11.	Silniki do samolotów przejściowych	Silniki Hispano-Suiza 180 CV	10	10 w pierwszym miesiącu
Uzbrojenie i wyposażenie				
1.	Uzbrojenie pokładowe	– lotnicze karabiny maszynowe Vickers i Lewis kal. 7,7 mmz częściami zamiennymi (po 2000 km każdego typu)	4000	670 w pierwszym miesiącu, następnie po 666
2.		– karabiny maszynowe Vickers kal. 11 mm (synchronizowane) z częściami zamiennymi	400	67 w pierwszym miesiącu, po 66 w następnych
3.		– celowniki do bombardowania i do karabinów maszynowych różnych typów	2300	385 w pierwszym miesiącu, po 383 w następnych
4.	Radiostacje	– radiostacje samolotowe różnych typów	1400	235 w pierwszym miesiącu, po 233 w następnych
5.	Bomby	– bomby lotnicze różnych rodzajów i typów	1000 t	170 t w pierwszym miesiącu, po 166 t w następnych
6.	Materiał foto	– pokładowe aparaty fotograficzne różnych typów	75	Po 25 w pierwszych 3 miesiącach
7		– dodatkowy sprzęt i urządzenia różnych typów	75 kompletów	Po 25 kompletów w ciągu pierwszych 3 miesięcy

Źródło: SHD-DAT, 2 N 236-2, do odpis pisma No. 8151 płk. Łoyko-Rędziejowskiego do podsekretarza stanu lotnictwa i transportu powietrznego z 24 VII 1925 r., aneksy nr i 1 i 3.

Tak sformułowany wniosek dał z kolei początek francuskim analizom. W datowanej 11 września 1925 r. nocie przygotowanej przez wchodzącą w skład Służby Fabrykacji Lotniczej Służbę Mobilizacji Surowców wskazano, że polskie oczekiwania są w wielu przypadkach zbyt optymistyczne, szczególnie gdy chodzi o terminy dostaw. Mobilizacja przemysłu nie mogła bowiem dać natychmiastowych efektów – np. na pierwsze jej rezultaty w przypadku płatowców oczekiwać by można w trzecim miesiącu, na pełną zaś wydajność – w piątym, i to po uprzednim, dokonanym jeszcze przed wybuchem zbrojnego konfliktu, zaopatrzeniu zakładów w narzędzia specjalne,

przyrządy, szablony, surowce itp. Podobnie przedstawiały się sprawy w dziale produkcji silników, gdzie pierwsze dwa miesiące mobilizacji zużytkowane miały być na uzyskanie półproduktów i narzędzi specjalnych, kolejne cztery na wykonanie i montaż samych napędów, których pierwsze dostawy przewidywano w siódmym miesiącu mobilizacji, zaś pełną wydajność – w dziewiątym. Polski odbiorca liczyć na dostawy mógłby więc w piątym miesiącu w przypadku płatowców oraz w siódmym w przypadku silników lotniczych i wodnopłatowców. Gdyby zaś trwał w zamiarze otrzymania znaczących ilości sprzętu w okresie wcześniejszym, niezbędne by było utworzenie zawczasu i specjalnej rezerwy wojennej. Mniej problematyczne okazały się polskie oczekiwania względem surowców i półproduktów (choć zwrócono uwagę, że mogą one kolidować z produkcją sprzętu) oraz uzbrojenia i wyposażenia.

Postulaty przedstawione przez płk. Łoyko-Rędziejowskiego okazały się szczególnie trudne do realizacji przy założeniu równoległego zaangażowania w działania wojenne obu sojuszników. O ile, jak wyliczono w Paryżu, francuskie fabryki płatowców mogłyby podołać radykalnie zwiększonym przy takim scenariuszu zamówieniom, to już wytwórnie silników lotniczych, których moce produkcyjne obciążone zostałyby niemal całkowicie zakupami własnej armii, dostaw dla Polski nie byłyby w stanie podjąć bez uruchomienia nowych wytwórni narzędzi. W całym przemyśle lotniczym niezbędne też by było znaczące zwiększenie zatrudnienia. W grę wchodzić wreszcie musiałyby wysokie nakłady finansowe. Utworzenie składów surowców niezbędnych dla mobilizacji przemysłu na rzecz Polski oznaczać musiało wydatkowanie ok. 9 mln fr. frs. Koszt dodatkowego wyposażenia zakładów w urządzenia i narzędzia wyliczony został na kolejne 9 mln franków.

Natomiast równocześnie poddane analizie zaopatrywanie samotnie walczącej Polski nie powinno było sprawić francuskiemu przemysłowi lotniczemu trudności – za wyjątkiem żądanych przez Polaków terminów dostaw, których dotrzymanie zapewne nie byłoby możliwe[31].

Dziesięć dni później Laurent Eynac przesłał powyższą analizę ministrowi wojny. Zwrócił przy tej okazji uwagę, że jego polscy korespondenci nie uwzględnili w swych życzeniach wielu elementów, które dla ewentualnego porozumienia nie są obojętne, szczególnie przydziału siły roboczej, dostaw niezbędnych surowców, wskazania odpowiednich zakładów produkcyjnych itp. Zastrzegł też, że odpowiedzi płk. Łoyko-Rędziejowskiemu udzieli dopiero po zapoznaniu się ze stanowiskiem Ministerstwa Wojny w sprawie dostaw materiałów znajdujących się w dyspozycji podległych mu służb (karabiny maszynowe, bomby lotnicze, sprzęt łączności, niektóre surowce)[32].

Wyniki podjętego sondażu były zapewne zgodne z oczekiwaniami – i zbliżone do konkluzji poczynionych wcześniej w dziale lotniczym. Minister Painlevé zadeklarował gotowość stosunkowo szybkiego podjęcia dostaw dla walczącej samotnie Polski (z opóźnieniem poniżej sześciu miesięcy dla karabinów maszynowych i bomb, około

[31] Ibidem, odpis „Note au sujet de l'aide éventuelle que l'industrie Française pourrait apporter à l'Aéronautique Polonaise pour ses approvisionnements en temps de guerre" z 11 IX 1925 r.

[32] SHD-DAT, 5 N 579, pismo No. 345 L. Eynaca do ministra wojny z 21 IX 1925 r. i in. dok.

dwóch miesięcy dla radiostacji, niemal bezzwłocznie w przypadku surowców), zarazem jednak, ze względu na własne potrzeby armii francuskiej, przekreślił podobną możliwość w razie jednoczesnego zaangażowania w konflikt obu państw[33].

Podsumowaniem tego etapu dyskusji stało się pismo dyrektora Służb Sekretariatu Rady Najwyższej Obrony Narodowej (a więc zwierzchnika SCME) gen. dyw. Bernarda Serrigny'ego, w którym tenże stwierdził, że w świetle zebranych informacji spełnienie polskich oczekiwań w formie przedłożonej Francuzom jest praktycznie niemożliwe[34].

Samej koncepcji materiałowej pomocy dla zaangażowanych w działania wojenne sił powietrznych alianta znad Wisły gen. Serrigny jednak nie odrzucił. W październiku 1926 r. w ramach Rady Najwyższej Obrony Narodowej przeprowadzono więc serię kolejnych analiz zagadnienia[35]. Ich wyniki stały się materiałem do przeprowadzonej na posiedzeniu w dniu 3 listopada 1926 r. dyskusji członków tego gremium. W jej trakcie po raz kolejny zwrócono uwagę na ograniczone możliwości produkcyjne francuskiego przemysłu lotniczego, który, wobec redukcji programów zbrojeniowych, w wielu działach nie był w stanie pokryć mobilizacyjnych potrzeb własnych sił powietrznych. Odmownej odpowiedzi na polskie postulaty ponownie jednak nie wzięto pod uwagę – najwyraźniej uznając takie rozwiązanie za niemożliwe do zaaprobowania z przyczyn politycznych i prestiżowych. We wnioskach końcowych spotkania na poczesnym miejscu znalazła się przeto deklaracja, że w razie konfliktu angażującego oba państwa Francja dążyć będzie do przekazania Polsce „całości lub części" materiału lotniczego, który tej ostatniej byłby niezbędny, a nie został wyprodukowany do roku 1930[36].

W dalszej jednak części dokumentu kategoryczność tego zobowiązania uległa znaczącemu osłabieniu. Znalazło się tam bowiem stwierdzenie, że strona francuska nie jest w stanie przewidzieć liczby aparatów, które w takim przypadku mogłyby trafić w ręce polskiego sojusznika, z góry zaś może mu zapewnić jedynie dostawę

---

[33] SHD-DAT, 2 N 236-2, odpis pisma No. 2042 I/II min. wojny Paula Painlevégo do L. Eynaca z 4 III 1926 r.

[34] Ibidem, odpis pisma No. 415/D.N.I. gen. Serrigny'ego do podsekretarza stanu aeronautyki i transportu powietrznego z 14 V 1926 r. i nast. dok.

[35] Ibidem, pismo No. 824/D.N.I. gen Serrigny'ego wg rozdzielnika z 13 X 1926 r. i nast. dok. W trakcie prac uwzględniono także informacje o stanie polskiego lotnictwa wojskowego i produkcji lotniczej, opierając się tu głównie na danych z raportu gen. Charpy'ego z 2 VII 1926 r. (SHD-DAT, 7 N 3011, „Note relative à l'attribution à la Pologne d'une partie de la production française en matériel aéronautique en cas de guerre", przesłana przez O. II EMA do O. I EMA pismem No. 2096 S.A.E. 2/11 z 28 X 1926 r.

[36] SHD-DAT, 2 N 10, „Délibération de la 1ère Section et de la Section d'Aéronautique de la Comission d'Études du Conseil Supérieur de la Défenese Nationale dans sa séance du 3 Novembre 1926" No. 922/D.N.I. z 15 XI 1926 r.; AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 28, kopia noty z 4 XI 1926 r. Por.: 7 N 2398-2, „Note sur la question de l'attribution à la Pologne en cas de guerre, d'une partie de la production française en matériel aéronautique" z 29 X 1926 r., gdzie znaleźć można bardziej szczegółowe dane na temat ówczesnego stanu zaopatrzenia francuskiego lotnictwa wojskowego i możliwości ich zaspokojenia przez przemysł lotniczy.

24 wodnopłatowców, części zamiennych i akcesoriów oraz surowców – też jednak „w granicach zgodnych z potrzebami i możliwościami naszej produkcji krajowej”[37]. Bardziej znaczącą i pewniejszą pomoc deklarowano dla Polski walczącej w osamotnieniu. I tu jednak redaktorzy dokumentu zastrzegli, że wpływ na nią mieć będą ograniczenia związane z „sytuacją polityczną […], potrzebami obrony narodowej i możliwościami transportu materiału”[38]. Wreszcie, zgodnie z postulatami stawianymi w trakcie dyskusji przez byłego szefa FMW w Polsce gen. Niessela, podkreślono, że deklarowane wsparcie okaże się efektywne tylko w sytuacji, „gdy Polska nadal korzystać będzie z materiału typów francuskich, i faworyzować na swym terytorium rozwój filii francuskich zakładów lotniczych”[39]. Za konieczną wreszcie uznano rewizję danych zawartych w dostarczonych przez Polaków tabelach dostaw oczekiwanych w razie wojny.

Realizacja tego ostatniego zadania przypadła w udziale Służbie Cesji Materiału dla Zagranicy. Opracowanie, konsultowane w międzyczasie z Generalną Dyrekcją Aeronautyki Ministerstwa Handlu, właściwymi dyrekcjami Ministerstwa Wojny oraz Sztabem Generalnym, zostało ukończone wiosną 1927 r., a następnie, 25 VI, przesłane do Sekretariatu Generalnego Rady Najwyższej Obrony Narodowej.

Skala dokonanych cięć była poważna. W razie równoległego zaangażowania w wojnę Polski i Francji sojusznik ze wschodu liczyć by miał tylko na przekazanie samolotów Potez XXVII A2 i Spad 51 i 61 (ich liczby w dokumencie nie określono), oczekując na ich dostawy od dwóch do trzech miesięcy, a gdyby nie znajdowały się w bieżącej produkcji – jeszcze trzy miesiące dłużej. Breguety XIX uznane zostały za możliwe do odstąpienia jedynie pod warunkiem wcześniejszego zaspokojenia zamówień francuskich, transporty wielomotorowych bombowców w grę nie wchodziły w ogóle – w każdym razie nie w początkowej fazie wojny, kiedy to całość produkcji maszyn typu Farman Goliath i Lioire Olivier zaabsorbować miały francuskie siły powietrzne. Francuskie lotnictwo rezerwowało dla swych potrzeb także całość produkcji silników. Wedle ustaleń stan zapasów nie pozwalał na cesję lotniczych karabinów maszynowych i bomb. Z akceptacją spotkały się natomiast oczekiwania dostaw

[37] SHD-DAT, 2 N 10, „Délibération de la 1ère Section…” z 15 XI 1926 r. Choć z polskiego punktu widzenia stanowisko takie musiało być rozczarowaniem, to i tak stanowiło znaczący postęp względem podobnych szacunków przeprowadzonych niewiele ponad dwa lata wcześniej, kiedy to „natychmiastowe” dostawy materiału lotniczego dla znajdującej się w stanie wojny Polski objąć miały jedynie niewielkie ilości aparatów fotograficznych i amortyzatorów (SHD-DAT, 7 N 3446, kopia „Note pour l'État-Major de l'Armée [2-ème Bureau]” No. 5421 – 1/11 szefa EMA, wz. gen. Camille'a Ragueneau i szefa O. I EMA z 20 VI 1924 r.).

[38] SHD-DAT, 2 N 10, „Délibération de la 1ère Section…” z 15 XI 1926 r. W dyskusji wskazano m.in., że w razie konfliktu Rzeczypospolitej z jej wschodnim sąsiadem transport przez Niemcy czy Gdańsk stanie się niemal niemożliwy, a dostawy będą mogły być realizowane głównie przez port w Salonikach, a następnie koleje greckie i serbskie.

[39] Ibidem. Brutalnie sformułowane zastrzeżenie – zgodne skądinąd z ustaleniami, które w Warszawie jesienią 1924 r. poczynił płk Dosse – służyć miało rzecz jasna ochronie interesów francuskiego przemysłu. Brano jednak także pod uwagę kompatybilność dostarczonego ewentualnie materiału ze sprzętem już w Polsce użytkowanym.

materiału szkolnego, tj. samolotów Breguet 14 A2 i silników Hispano-Suiza o mocy 180 KM, a także postulaty dotyczące części mniej istotnego materiału, jak radiostacje lotnicze (poczynając od trzeciego miesiąca wojny) czy materiał fotograficzny.

Z oczywistych względów większe rozmiary przybrać mogła francuska pomoc materiałowa w przypadku, gdy Paryż nie byłby bezpośrednio zaangażowany w wojnę toczoną przez Polskę. I tu jednak podane liczby zdecydowanie różniły się od oczekiwań sformułowanych dwa lata wcześniej w piśmie płk. Łoyko-Rędziejowskiego. Terminy dostaw samolotów Potez XXVII A2 okazały się późniejsze od oczekiwanych, w dodatku zależne od pozostawania tych maszyn w produkcji. Rozmiary proponowanych przez polskiego nabywcę dostaw samolotów Breguet XIX B2 Francuzi zredukowali o ponad połowę, zaś wielosilnikowych samolotów bombowych – aż o 500%. Wyjątkowo znaczące cięcia objęły też silniki Lorraine-Dietrich o mocy 400 KM i 450 KM. Zapewnienie sojusznikom znad Wisły zaopatrzenia w lotnicze karabiny maszynowe Vickers nie okazało się możliwe z prozaicznego powodu – francuski przemysł nie wytwarzał tego sprzętu. Z odmowną reakcją spotkały się także sondaże w kwestii silników Jupiter o mocy 420 KM czy niektórych kategorii półproduktów z aluminium i duraluminium[40].

Tab. 15. Materiał, który mógłby być dostarczony rządowi RP przez Francję w razie wojny prowadzonej samodzielnie przez Polskę

Określenie materiału	Ilości żądane miesięcznie	Materiał możliwy do dostarcznia	Uwagi
Samoloty Potez 27 A2	127		Gdyby typ pozostawał w produkcji w momencie nadejścia żądania – 3 miesiące, w przypadku przeciwnym – 5 miesięcy
Samoloty Breguet 19 B2	45	20	Możliwe, że wielkość ta zostanie zwiększona w następnych miesiącach
Wielosilnikowe samoloty bombowe	25	5	
Samoloty Breguet 14 A2 i B2	10	20	Możliwe, że wielkość ta zostanie zwiększona w następnych miesiącach
Silniki Lorraine 400	60	20	jw.
Silniki Lorraine 450	85	20	jw.
Silniki Jupiter 420	50	nie	jw.
Silniki Hispano 180	10	10	Z zapasów 12 Dyrekcji

[40] SHD-DAT, 7 N 2398-2, kopia pisma No. 2996 S.C.M.E. ministra wojny, wz. szefa SCME płk. Henriego Barjou do sekretarza generalnego Rady Najwyższej Obrony Narodowej z 25 VI 1927 r.

Określenie materiału	Ilości żądane miesięcznie	Materiał możliwy do dostarcznia	Uwagi
Karabiny maszynowe Vickers kal. 7,7 mm	670		Broń nie jest obecnie produkowana we Francji; w zapasach znajduje się około 2000 km Vickers ponad potrzeby własne i mogłyby one być przekazane Polsce. Cesja mogłaby być zrealizowna dopiero po 25 X 1929 r., kiedy upływa termin ważności konwencji zawartej przez rząd francuski z Vickersem
Karabiny maszynowe Vickers kal. 11 mm	70		
Karabiny maszynowe Lewis kal. 7,7 mm	670		Żadne zakłady nie są w stanie dostarczyć km Lewis, ich produkcja nie jest realizowana w zakładach państwowych. Moce produkcyjne zakładów Lewis mogłyby być zarezerwowane dla Polski
Celowniki bombowe	385		Celownik Reille Soult mógłby zostać skonstruowany i dostarczony bardzo szybko
Radiostacje nadawcze … typu „Y”	175	175	Kontynuacja możliwa też w następnym miesiącu
Radiostacje nadawcze … typu „S”	45		Począwszy od 3 miesiąca
Radiostacje odbiorcze dla samolotów … typu E	15		Począwszy od 2 miesiąca
Bomby lotnicze różnych rodzajów i typów	170 t		
Pokładowe aparaty lotnicze różnych typów	25	25	
Aparaty i urządzenia różnych typów	25	25	
Komplety różnych urządzeń do fotografii z materiałem chemicznym i innym niezbędnym	10	10	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie SHD-DAT, 7 N 2398-2, kopia pisma No. 2996 S.C.M.E. ministra wojny, wz. szefa SCME płk. Henriego Barjou do sekretarza generalnego Rady Najwyższej Obrony Narodowej z 25 VI 1927 r.

Nie były to z pewnością informacje oczekiwane przez polskiego sojusznika. Toteż, zamiast mu je przekazać, kontynuowano po prostu coraz bardziej pozbawioną

istotnego sensu korespondencję, najwyraźniej licząc na rozmycie odpowiedzialności lub też może po prostu na ostateczną dezaktualizację całej sprawy[41].

Przynajmniej w formie, którą nadano jej w latach 1924-1925. W następnym dwuleciu Paryż nie potrafił bowiem wydobyć się z klinczu politycznej konieczności i militarno-przemysłowej (a poniekąd i psychologicznej) niemożności. W Warszawie z kolei dostrzegać zaczęto zasadniczy mankament kreślonych od czasów gen. Lévêque'a planów rozbudowy lotnictwa – całkowity niemal brak ich elastyczności. Oparto je bowiem na czysto teoretycznym założeniu, że wybrane typy sprzętu pozostaną niezmiennie w użytkowaniu przez następne kilkanaście lat. W praktyce jednak nabywany materiał bardzo szybko ulegał procesom moralnego starzenia, co wymuszało decyzje o jego wymianie. Nowoczesne w roku 1924 czy 1925 potezy XXVII i spady po kilku latach traciły bojową użyteczność, domaganie się od sojusznika gwarancji ich dostaw aż po rok 1930 nie mogło być więc sensowne.

Niebawem zresztą kwestia pomocy materiałowej, którą francuski przemysł lotniczy mógłby okazać w razie wojny siłom powietrznym Rzeczypospolitej, po raz kolejny stała się częścią szerszych i bardziej ogólnych rozważań. Zagadnienie nie przestało być przez to aktualne – znaczącej korekcie ulec miał jednak kontekst, w którym było rozpatrywane.

Na razie jednak problemem polskiego lotnictwa wojskowego był raczej nadmiar niż niedostatek francuskiego sprzętu. Przy czym wciąż napływające dostawy stanowiły tylko jedną z przyczyn tego stanu rzeczy, i to bodaj nie najbardziej istotną. Przypomnieć trzeba, że jeszcze latem 1926 r. płk Rayski o istnieniu sprzętowej nadwyżki wypowiadał się bardzo ostrożnie, w swym referacie akcentując raczej znaczące braki posiadanego materiału. Już jednak jesienią ta ocena sytuacji uległa istotnej zmianie. Walnie przyczynił się do tego marszałek Piłsudski, 13 października na posiedzeniu Inspektorów Armii oświadczając, że „o lotnictwie mamy przesadne pojęcie; za wiele na nie liczymy, [tymczasem] ograniczone możliwości państwowe pod względem finansowym [sprawiają, że, przynajmniej doraźnie,] nie możemy rozwijać lotnictwa ilościowo"[42]. Oznaczało to wycofanie się z hołubionych od lat koncepcji znaczącej rozbudowy sił powietrznych i przejście – jak stwierdził marszałek – do fazy bardziej zrównoważonego, przykrojonego na miarę polskich możliwości i potrzeb ich rozwoju. Ta nowa koncepcja oznaczać miała także istotne korekty w zakresie preferowanych typów sprzętu. Wobec bowiem faktu, iż „wojna w naszych warunkach może być tylko ruchoma", a szczególnego znaczenia nabiera mobilność lotniczych jednostek oraz ich „praca […] w dziedzinie wywiadu i łączności"[43], Piłsudski ukierunkował pracę sztabowców ku studiom „nad lotnictwem lekkiem, które będąc ruchliwem,

---

[41] Ibidem, kopia pisma No. 4646 S.C.M.E. płk. Barjou do 12 Dyrekcji (Aeronautyki) Ministerstwa Wojny z 15 X 1927 r.; 7 N 2443, kopia pisma No. 15264 2C/12 2 Biura (Lotniczo-Materiałowego) Dyrekcji Aeronautyki do SCME z 9 XI 1927 r.

[42] *Protokoły z posiedzeń Ścisłej Rady Wojennej i Inspektorów Armii za lata 1925-1932*, oprac. E. Kozłowski, P. Stawecki, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości" 1981, t. 24, s. 308.

[43] *Ibidem*, s. 309.

tańszem do wystawienia i lżejszem, nadawałoby się do roli lotnictwa do bezpośredniego współdziałania z wojskiem w wykonywaniu zadań bojowych, jak np. łączność, bliski wywiad, współpraca z artylerją, itp." Rozbudowę sił lotniczych należało natomiast zatrzymać „na obecnie posiadanych 28 eskadrach, nie wystawiając żadnych nowych jednostek"[44]. W tej sytuacji nieuchronnie powstać musiała nadwyżka samolotów liniowych i silników dużej mocy, którą, jako „przekraczającą nasze zapotrzebowanie mob., a utrudniającą nam na przyszłość możność dostosowania lotnictwa do najnowszych zdobyczy na polu techniki drogą nowych zakupów i utrzymanie w ruchu fabryk krajowych [Sztab Generalny nakazał] choćby za cenę pewnych strat w stosunku do kosztów kupna odsprzedać innym państwom"[45].

Zadanie okazało się jednak niełatwe do wykonania. Sceptycy, wśród których znalazł się m.in. II wiceminister spraw wojskowych gen. bryg. Kazimierz Fabrycy, wyrażali obawy, że przeprowadzenie sprawy uniemożliwić mogą zapisy umów, które zarówno w przypadku sprzętu nabytego ze środków z francuskiego kredytu, jak i wykonanego w kraju na francuskiej licencji zabraniać miały dalszej sprzedaży materiału innemu niż Polska odbiorcy[46].

Ostatecznie ofertę skierowano pod adresem władz z Bukaresztu, zamierzając uwolnić się w sposób możliwie racjonalny od „niepożądanych ilości […] sprzętu", które „ciążą nam, hamują rozwój naszego przemysłu lotniczego i starzeją się" – poprzez zasilenie nim rumuńskiego sojusznika[47]. Przekazana wczesną wiosną 1927 r. propozycja sprzedaży dotyczyła ostatecznie stosunkowo niewielkiej partii nabytego we Francji materiału, obejmując 4 zakupione w ramach kredytu samoloty bombowe Farman F68 BN4 Goliath oraz 33 liniowe maszyny typu Potez XXV, nabyte ze środków z budżetu MSWojsk. Nawet tak sformułowana oferta bardzo szybko jednak spotkała się z francuską kontrakcją, wszczętą na skutek alarmów przedstawiciela zakładów Farmana w Bukareszcie, Charles'a Treillarda. Ten ostatni serią wysłanych do swych mocodawców telegramów spowodował ich interwencję w Ministerstwie Wojny, następnie zaś sam udał się do Warszawy, polską inicjatywę próbując sparaliżować u źródeł[48].

Producent z Boulogne-sur-Seine wywodził, że sformułowana przez Polaków oferta bardzo utrudni poczynania podejmowane przez francuski przemysł lotniczy, w tym i jego własne zakłady, na gruncie rumuńskim. Transakcję z rządem polskim

---

[44] CAW, O. I SG, I.303.3.90, koncept pisma L. 9754 szefa Szt. Gen. do II wiceministra spraw wojskowych i szefa Dep. IV Lotnictwa MSWojsk. z 30 XI 1926 r. Zob. też: W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów"…*, s. 97 n. Wymieniona w dokumencie liczba 28 eskadr obejmowała także dwie eskadry lotnictwa morskiego.

[45] *Ibidem*.

[46] CAW, O. I SG, I.303.3.90, kopia pisma L. 202 tj.org. II wiceministra spraw wojskowych gen. bryg. Kazimierza Fabrycego do [?] z 3 III 1927 r.

[47] AAN, MSZ, t. 3812, pismo L. 2446/II.Inf.II.T.O szefa Szt. Gen. gen. dyw. Tadeusza Piskora do ministra spraw zagranicznych z 14 VI 1927 r.

[48] AD, CPC, 1914-40, EU 18-29, Pologne 244, pismo No. 159 ambasadora Francji w Warszawie Jules'a Laroche'a do ministra spraw zagranicznych z 14 IV 1927 r. i in. dok.

przeprowadzono bowiem na specjalnych warunkach, gwarantowanych przez międzyrządowe porozumienia, obniżając ceny do poziomu niższego niż uwzględniany w zamówieniach własnego lotnictwa. W tej sytuacji zaś Farman, zainteresowany sprzedażą Rumunii pięciu innych maszyn typu Farman Goliath (w wersji, jak wiadomo skądinąd, F. 66 BN3), zmuszony był konkurować ze swą własną, specyficzną i jednorazową ofertą, czego nie sposób uznać za sytuację uczciwą[49].

4 maja sprawa stała się przedmiotem podjętej w Warszawie przez ambasadora Laroche'a interwencji dyplomatycznej. W efekcie, dwa tygodnie później Quai d'Orsay mogło poinformować ministra wojny o zawieszeniu zamierzonej transakcji i trwających nad Wisłą międzyresortowych konsultacjach, przewidując, że ich wynik będzie dla Farmana satysfakcjonujący.

Całość kwestii jednak nadal nie była rozstrzygnięta, tym bardziej że wycofaniu się ze złożonej Rumunom oferty sprzeciwiły się czynniki wojskowe. Wedle przedstawionej przez nie argumentacji zawarte z Francją umowy w sprawie zbrojeniowego kredytu nie zawierały klauzul, które mogłyby ograniczyć prawo strony polskiej do dysponowania nabytym materiałem. Podporządkowanie się dążeniu do „krępowania nas w prawach gospodarki sprzętem przez nas nabytym i stanowiącym naszą własność", należało uznać za bezprawne. Skoro zaś konwencja wojskowa nałożyła na polskiego sojusznika „obowiązek rozwoju własnego przemysłu wojennego oraz utrzymywania się na współczesnym poziomie techniki wojskowej", to z jej duchem są one wręcz sprzeczne – podkreślano w Warszawie[50].

20 czerwca ambasador Laroche skierował więc do polskiego MSZ kolejną notę, następnie zaś podjął tam osobistą interwencję. W jej trakcie został poinformowany, że rząd RP gotów jest, w razie takiego życzenia, niezwłocznie przekazać władzom francuskim kwotę otrzymaną skutkiem zawartej ewentualnie transakcji. W przesłanej do Paryża korespondencji ambasador wyrażał zrozumienie dla polskiego stanowiska, sugerując, by w sporze zająć stanowisko koncyliacyjne. Niebawem jednak sprawa przestała być aktualna. Rumuński inspektor generalny aeronautyki (*inspector general al aeronauticii*) gen. Vasile Rudeanu, korzystną jego zdaniem ofertę z Warszawy określiwszy mianem „laski podanej tonącemu", poinformował, że przełożeni nie

---

[49] Ibidem oraz SHD-DAT, 7 N 2994, kopia pisma PL/RL D. Farmana do płk. H. Barjou z 8 IV 1927 r.; pismo No. 62 /A gen. Charpy'ego do ministra wojny z 23 IV 1927 r. i in. dok. Według drugiego z wymienionych dokumentów we francuskiej ofercie dla Rumunii podana została cena 310 tys. fr. frs. za samolot, podczas gdy Polacy gotowi byli na reeksport maszyny o zbliżonej charakterystyce za 183 tys. fr. frs. W zawartej w tym czasie (notyfikowanej 11 V 1927 r.) umowie No. 3639 Société des Avions H. & M. Farman z Ministerstwem Handlu i Przemysłu cena samolotu bombowego Farman F63 BN4 z silnikami Jupiter Ad określona została na 270 tys. fr. frs. (SHD-DAA, 3 B 1), a więc istotnie znacznie powyżej cen z polskiej propozycji dla Rumunów.

[50] ANN, MSZ, t. 3812, pismo L. 2446/II.Inf.II.T.O gen. T. Piskora do min. spraw zagr. z 14 VI 1927 r. Zgłoszony sprzeciw dotyczył przy tym raczej pryncypiów niż aspektu komercyjnego transakcji. Jak przyznał bowiem autor pisma: „sprzedaż samolotów typu Potez nie ma widoków dojścia do skutku ze względu na to, że są one jeszcze w budowie". W grę wchodziły więc jedynie cztery maszyny Farman Goliath.

okazali się nią zainteresowani[51]. Z porównania polskiej i francuskiej korespondencji wnosić można jednak, że przedstawione wyjaśnienie miało i drugie dno, o dość prozaicznym zresztą charakterze: Rudeanu, znalazłszy się między polskim młotem a francuskim kowadłem, każdemu z partnerów przekazywał odmienny komunikat. W rozmowach z Francuzami wyrażał obawy, czy Polacy, tak bardzo obniżając cenę, nie oferują mu aby sprzętu posiadającego ukryte wady lub też z innych przyczyn mało użytecznego[52]. Z kolei wobec polskich rozmówców utyskiwał na przedstawicieli Paryża „ujmujących zagadnienia obrony sojuszniczego państwa wyłącznie z handlowego, kupieckiego punktu widzenia", dodając, że nie spodziewa się od nich „żadnej prawdziwej pomocy"[53]. Postawa taka była poniekąd zrozumiała. Ubocznym jednak jej skutkiem było kształtowanie nad Sekwaną i Wisłą przekonania, że druga strona zachowuje się nielojalnie tak względem partnera, jak i podopiecznych z Bukaresztu. Stąd zaś już był tylko krok do uznania, że ograniczanie jej wpływów w Rumunii jest nie tylko politycznie czy ekonomicznie korzystne, ale i zasadne moralnie[54]. Podobne do zarysowanych w roku 1927 sprzeczności interesów sojuszniczych stolic w późniejszym czasie miały się ujawniać jeszcze wielokrotnie.

Oczywiście jednak, choć nowe okoliczności w dłuższej nieco perspektywie nie mogły pozostać bez wpływu na charakter aeronautycznej współpracy Francji i Rzeczypospolitej, to Paryż nadal pozostawał lotniczym mentorem tej ostatniej. Niewątpliwie, prócz czynnika politycznego, wpływ na ten stan rzeczy miało wyposażenie sił powietrznych znad Wisły. W eskadrach bojowych i szkołach użytkowany był, z nielicznymi wyjątkami, wyłącznie sprzęt produkcji francuskiej lub też wykona-

---

[51] AAN, MSZ, t. 3812, „Note Verbale" No. AE.270 Laroche'a z 20 VI 1927 r.; niesygnowana „Notatka dla Pana Naczelnika P. II [Wydziału Zachodniego Dep. Polityczno-Ekonomicznego MSZ]" z 2 VII 1927 r.; AD, CPC, 1914-40, EU 18-29, Pologne 244, minuta pisma No. 1302 ministra spraw zagranicznych do ministra wojny z 30 VI 1927 r. i in. dok.; AW, A II/54, pismo L. 274 *attaché* wojskowego RP w Bukareszcie mjr. Szt. Gen. Włodzimierza Ludwiga do szefa Szt. Gen. z 1 VI 1927 r. Ostatecznie lotnictwo rumuńskie nie kupiło także goliathów oferowanych przez Francuzów. Jeszcze przed zaistnieniem „polskiej" kontrowersji zdecydowano bowiem o zakupie siedmiu samolotów bombowych Lioré-Olivier LeO 20 BN3, o nowszej nieco od farmanów konstrukcji (SHD-DAT, 7 N 3046, pismo No. 71/s *attaché* wojskowego przy Poselstwie Francji w Rumunii ppłk. Josepha Thierry'ego do ministra handlu z 12 II 1927 r. i in. dok.; AAN. AW, A II/54, pismo L. 51/a mjr. Ludwiga do szefa O. II Szt. Gen. z 1 II 1927 r.).

[52] SHD-DAT, 7 N 3046, pismo No. 186/S ppłk. Thierry'ego do ministra wojny z 12 V 1927 r.; 7 N 2994, kopia pisma No. 2694 S.C.M.E za ministra wojny i z jego deleg. Sekret. Gen. Guinanda do min. spraw zagranicznych z 4 VI 1927 r. Obawy gen. Rudeanu nie były całkiem nieuzasadnione, gdyż wspomniane samoloty uznano w Polsce za sprzęt nieudany i stosunkowo szybko skierowano do kasacji. Źródła nie potwierdzają jednak, by stanowiło to motyw działań podjętych względem rumuńskiego sojusznika.

[53] AAN, AW, A II/54, pismo L. 274 mjr. Ludwiga do szefa Szt. Gen. z 1 VI 1927 r.

[54] Oczywiście lepszą orientację w istotnym stanie rzeczy i większe możliwości realizacji takich poczynań mieli tu Francuzi. Ale i polski *attaché* wojskowy proponował: „sądzę, że należałoby zdecydować, czy nie warto by wykorzystać naszej sytuacji sojuszniczej i dobrej marki naszego lotnictwa, by ubiec Francuzów w opanowaniu tutejszych szkół lotniczych" (AAN, AW, A II/54, pismo L. 122 mjr. Ludwiga do O. II Szt. Gen. z 6 V 1926 r.).

ny na francuskiej licencji, do kraju wciąż zaś napływały znad Sekwany nowe jego dostawy, realizowane głównie drogą morską przez transportowce Marynarki Wojennej, Okręty Rzeczypospolitej Polskiej (OORP) „Warta" (zakupiony specjalnie dla przewozu nabytego we Francji materiału na podstawie uchwały Rady Ministrów z 30 grudnia 1923 r.) i „Wilja" (nabyty na wniosek Departamentu IV MSWojsk. 14 marca 1925 r.)[55].

Francuskiej dominacji w tej sferze nie hamował stopniowy rozwój polskiego przemysłu lotniczego. Był on wciąż jeszcze dość powolny, a wytwarzane konstrukcje, mimo wprowadzanych modyfikacji i udoskonaleń, stanowiły po prostu lokalne odpowiedniki produktów wytwórni francuskiego sojusznika. Podkreślić przy tym należy, że takie ścisłe związki występowały nie tylko w przypadku materiałów podstawowych dla lotnictwa, tj. płatowców i silników, ale i w przemyśle pomocniczym. Na przykład warszawska firma Gerlach podjęła z ulokowanym w Paryżu przedsiębiorstwem Société Anonyme d'Exploitation et de Représentation Aéronautique (AERA) współpracę w dziedzinie naprawy i fabrykacji instrumentów pokładowych. Z kolei wytwórnia Société Bouillon Frères z departamentu Seine sposobiła się, by w porozumieniu z miejscowym partnerem powołać w Polsce do życia zakłady produkcji gaśnic dla potrzeb lotnictwa. Fabryka Śmigieł, Wyrobów Drzewnych i Metalowych „W. Szomański i S-ka" Sp. z o.o. podjęła produkcję śmigieł z licencji francuskiej firmy Intégrale-Chauvière[56].

Zakupy licencji umacniały polsko-francuskie lotnicze więzi, sprzyjając intensyfikacji wzajemnych kontaktów[57]. Bowiem do odpowiednich umów standardowo włączano zapisy o pomocy technicznej i przeznaczonych dla pracowników polskiego partnera stażach w zakładach licencjodawcy. Nabywca licencji zazwyczaj przez określony czas miał być też zaopatrywany we wszelkie udoskonalenia wprowadzane w zakupionej konstrukcji[58]. Często wreszcie zmuszony był do nabywania za granicą

---

[55] Autorowi nie udało się odnaleźć pełnego zestawienia tych transportów i ich zawartości. Wiadomo jednak np., że ORP „Wilja" w rejsie rozpoczętym w Cherbourgu 21 II 1927 r. dostarczył do Polski 9 płatowców Breguet XIX, 17 myśliwskich maszyn Spad, 12 liniowych potezów i 164 przeznaczone dla Departamentu IV MSWojsk. skrzynie z innym materiałem (AAN, SG, 617/32, depesza L. 1850 *attaché* wojskowego RP w Paryżu płk. Szt. Gen. Juliusza Kleeberga do O. II Szt. Gen. z 22 II 1927 r.).

[56] SHD-DAT, 7 N 2997, niedatowany „Rapport de fin d'année 1926" No 857/EM FMW w Polsce; J. Bukowski, *Zapiski pamiętnikarskie*, Warszawa 2013, s. 197.

[57] Wedle informacji FMW w końcu roku 1926 władze polskie dysponowały następującymi licencjami nabytymi we Francji: samoloty – Potez XV A2, Potez XXVII A2, Potez XXV A2, Breguet XIX, Spad 61, Hanriot XIV, Hanriot XIX; silniki – Lorraine-Dietrich 450 KM (SHD-DAT, 7 N 2997, niedatowany „Rapport de fin d'année 1926" No. 857/EM Francuskiej Misji Wojskowej). W roku następnym zestaw ten nie uległ zmianie. Nieco odmienne dane w zestawieniu „Wykaz licencji na płatowce i silniki zamówione przez PMWZ w r. 1923-1924-1925-1926", gdzie uwzględniony też został silnik Jupiter 420 KM (CAW, O. II SG, I.303.4.816).

[58] Zob. np. odpowiednie zapisy w podpisanej 8 III 1926 r. (i notyfikowanej 23 IV 1926 r.) umowie No. 8409/2e (oznaczenia polskie: 643/408 F. oraz 409P) na licencyjną produkcję samolotów liniowych typu Potez 25 (CAW, O. II SG, I.303.4.816).

półproduktów, części czy podzespołów, których nie był mu w stanie dostarczyć przemysł krajowy. Najbardziej oczywistym w takim przypadku wyborem stawał się zakup w wytwórni licencjodawcy lub u któregoś z jego kooperantów. Zakres tych uzupełniających w założeniu zakupów budził niekiedy zdziwienie Francuzów. Tak np. FMW w swym raporcie za rok 1926 odnotowała zaopatrywanie się przez lubelskie zakłady Plage i Laśkiewicz we francuskie… drewno, fakt ten komentując krótko: „Polska jest w stanie sama dostarczyć ten surowiec"[59].

Mimo rozwoju własnego wojskowego szkolnictwa lotniczego Francja i Francuzi wciąż odgrywali w nim rolę niepoślednią. W kraju zmniejszała się ona co prawda od kilku już lat – za cezurę, choć nie nazbyt ostrą, uznać tu można dymisję i wyjazd gen. Lévêque'a. Po zamachu majowym tendencja ta przybrała jeszcze na sile, wraz ze spadkiem liczebności i znaczenia spychanej na margines Francuskiej Misji Wojskowej[60]. Jednak wyraźnie mniejsza fizyczna obecność Francuzów nie oznaczała bynajmniej utraty znaczenia przez importowaną znad Sekwany myśl wojskową. „W użyciu [polskiego lotnictwa wojskowego] znajduje się regulamin […], który jest prawie dokładną reprodukcją tekstów naszych regulaminów z końcowego okresu wojny" – informowała Paryż Francuska Misja Wojskowa, dodając: „nowe regulaminy zostały przekazane Departamentowi IV przez Misję; […] znajdują się w trakcie tłumaczenia"[61]. Francuskie pozostawać też miały stosowane w polskich szkołach lotniczych metody szkolenia czy inspiracja niektórych bardziej istotnych ćwiczeń[62].

Z francuskiej szkoły – często najzupełniej dosłownie – wywodziła się też znacząca część wyższej kadry dowódczej polskich sił powietrznych. Według danych FMW polska aeronautyka liczyła jesienią 1926 r. 576 oficerów[63]. Jednak oficerów dyplomowanych (Sztabu Generalnego) było jedynie 12, zaś 15 oficerów ukończyło francuską École Supérieure d'Aéronautique. Te ostatnie liczby miały powoli wzrastać: zatwierdzony w ostatnich dniach grudnia plan studiów zagranicznych przewidywał, że w roku 1927 École Supérieure d'Aéronautique opuści ośmiu polskich absolwentów[64], rok później ich śladem podążyć miało kolejnych trzech. Nie tylko jednak tam

[59] SHD-DAT, 7 N 2997, „Rapport de fin d'année 1926" FMW.

[60] T. Schramm, *op. cit.*, s. 116 nn.

[61] SHD-DAT, 7 N 2997, „Rapport de fin d'année 1926" FMW.

[62] Ibidem. W sprawozdaniu informowano m.in. o zainicjowaniu pod wpływem FMW lotniczych ćwiczeń na mapach (dotychczas w Polsce niepodejmowanych), celem „sprecyzowania doktryny użycia lotnictwa na froncie niemieckim i rosyjskim", w szczególności zaś „organizacji i funkcjonowania lotnictwa Naczelnego Dowództwa i lotnictwa Wielkich Jednostek, w fazie osłony i koncentracji, przed walką i w trakcie walki".

[63] W referacie z 27 VIII 1926 r. płk Rayski podał, że w formacjach lotniczych znajduje się 405 oficerów, zaś minimalny stan etatowy określił na 546 oficerów (CAW, GISZ, Biuro Inspekcji, I. 302.4.1949, referat płk. Ludomiła Rayskiego z 27 VIII 1926 r.). Z kolei w referacie O. I Szt. Gen. „Stan lotnictwa i wojska balonowego w r. 1926/27" L. 8838/mob. z 11 X 1926 r. jako zapotrzebowanie mobilizacyjne podano 1148 oficerów, zaś brak wyliczono na 496 oficerów. Stan bieżący wynosić miałby więc 652 oficerów (CAW, O. I SG, I.303.3.230).

[64] Niektórzy z nich mieli nadal pozostać we Francji. Np. dla mjr. pil. Tomasza Turbiaka przewidziano po ukończeniu ÉSdA forsowny cykl sześciotygodniowych stażów w fabrykach płatow-

szkolili się i pobierali nauki kierowani do Francji polscy oficerowie-lotnicy. Wedle danych francuskich spośród 41 oficerów armii Rzeczypospolitej, którzy w roku 1926 zostali wysłani do ulokowanych nad Sekwaną szkół lub trafili do Francji w ramach staży informacyjnych lotników było dziewięciu, tj. 21,95%. Trzej z nich podjęli studia w École Supérieure d'Aéronautique (kapitanowie Jan Żardecki i Aleksander Walicki oraz por. Józef Lewoniewski), jeden – w Centrum Studiów Lotniczych w Wersalu (por. Eugeniusz Miłkowski), jeden wziął udział w trzymiesięcznym lotniczym stażu doskonalącym (ppłk SG Stanisław Kuźmiński), dwaj – w dwumiesięcznym praktycznym kursie fotografii lotniczej, zorganizowanym w położonej opodal Bordeaux bazie Cazeaux (kpt. Marian Staffa i por. Michał Blaicher), dwóch wreszcie odbyło sześciotygodniowy staż w lotnictwie bombowym (kpt. Ludwik Idzikowski, por. Teodor Cybulski)[65]. Nie wszystkie przy tym szkoły lotnicze były dla Polaków dostępne. Tak np. w końcu roku 1927 z odmową spotkało się życzenie przyjęcia oficera polskiego lotnictwa morskiego do podległej francuskiemu Ministerstwu Marynarki l'École de Navigation Aérienne w Breście. Przyczyną miała być niedostępność tej ostatniej dla słuchaczy pochodzących z zagranicy[66].

Rzecz jasna polscy lotnicy odwiedzali w tym czasie Francję nie tylko w charakterze uczniów, stażystów czy nabywców sprzętu. Podobnie jak ich koledzy z innych krajów, i oni często obierali Paryż (czy raczej podparyskie lotniska, jak Villacoublay) jako miejsce startu dla rekordowych przelotów, podejmowanych zresztą oczywiście na francuskich maszynach.

Pierwszy i chyba najsłynniejszy z tych powietrznych wyczynów rozpoczął się dość niefortunnie. Sposobiący się do przelotu do Tokio por. pil. Bolesław Orliński przez defekt silnika zmuszony został 24 maja 1926 r. do przymusowego lądowania opodal miejscowości Cheb w Czechosłowacji, a jego Potez XXV A2 w rajdowej wersji „Oceanique" został przy tej okazji poważnie uszkodzony[67]. Podobnie jednak jak

---

ców (Breguet, Potez), silników (Lorraine-Dietrich), Dyrekcji Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Handlu i Ministerstwie Wojny (CAW, pismo L. 12948/27 Lot.Og. Wyszk. wz. II wiceministra spraw wojsk. gen. bryg. Michała Karaszewicza-Tokarzewskiego do *attaché* wojskowego RP w Paryżu z 15 VII 1927 r.).

[65] SHD-DAT, 7 N 2997, „Rapport de fin d'année 1926" FMW oraz niedatowany „Rapport de fin d'année 1927" No. 1204/E.M. FMW; CAW, BAA MSWojsk., I.300.54.140, „Plan studiów zagranicą na rok 1927", zatwierdzony pismem L. 6988/II.Wyszk. II wiceministra spraw wojsk. gen. K. Fabrycego z 28 XII 1926 r. wg rozdzielnika. Według danych tego ostatniego dokumentu w roku 1927 oficerowie lotnictwa mieli też wyjechać do École Supérieure d'Électricité (1 oficer na kurs radiotelegraficzny) oraz na: kurs kontrolerów sprzętu (4 oficerów na czteromiesięczną praktykę), kurs strzelania w Cazeaux (4 oficerów na kurs od 17 IV do 30 V), studia lotniczo-lekarskie (2 oficerów na sześciomiesięczną praktykę do Francji, W. Brytanii, Belgii i Włoch).

[66] CAW, O. II SG, I.303.4.8039, pismo No. 9562 2/II S. M. z-cy szefa 2-ème Bureau Sztabu Gen. do *attaché* wojskowego RP w Paryżu płk. SG J. Kleeberga z 22 XII 1927 r. Faktycznie chodziło zapewne o organizowany w prestiżowej l'École de Perfectionnement de Navigation w Breście Cours Supérieur de Navigation Aérienne.

[67] CAW, O. II SG, I.303.4.7640, kopia pisma L. 305/26 *attaché* wojskowego RP w Pradze ppłk. SG J. Bigo do szefa O. II Szt. Gen. z 12 VI 1926 r.; W. Mazur, *Samolot liniowy Potez XXV*

kpt. Pelletier d'Oisy, który swój lot – również kierowany ku Tokio – rozpoczął w tym samym miejscu i czasie, por. Orliński nie zrezygnował ze swego projektu, tak gwałtownie zakończony rajd podejmując raz jeszcze, samolotem Breguet XIX. Wystartowawszy z obranej za punkt początkowy Warszawy 27 sierpnia, powrócił do niej po miesiącu – 25 września. Jego lot Warszawa – Tokio – Warszawa był szeroko komentowany w prasie francuskojęzycznej – i porównywany z dokonaniami słynnego Francuza[68].

Niebawem Francja stała się miejscem przygotowań do podejmowanych przez Polaków prób przelotów transatlantyckich. Inicjatorem dwóch najbardziej znanych stał się członek paryskiej misji odbioru samolotów, mjr pil. Ludwik Idzikowski. W styczniu 1927 r. zakupiony został w wytwórni Société d'Emboutissage et de Constructions Mécaniques (SECM) z francuskiego Colombes przeznaczony do pokonania Atlantyku samolot Amiot 123GR2, który po dokonanym rok później (25 stycznia 1928 r.) odbiorze otrzymał nazwę „Marszałek Piłsudski". Lot, rozpoczęty rankiem 2 sierpnia 1928 r. z podparyskiego lotniska Le Bourget, zakończył się ostatecznie po 31 godzinach wodowaniem ze względu na wyciek oleju. Z projektu jednak nie zrezygnowano, a część kosztów zakupu kolejnego Amiota 123 (choć z mocniejszym silnikiem Lorraine 18Kd) pokryły składki Polonii amerykańskiej. Druga próba pokonania Atlantyku, przygotowywana w pośpiechu, by skorzystać z pogody i ubiec rywali (w tym słynnych Francuzów Dieudonné Costesa i Maurice'a Bellonte'a), podjęta została 13 lipca 1929 r. Samolot z tą samą załogą (mjr Idzikowski, mjr obs. pil. Kazimierz Kubala) wystartował z Le Bourget przed świtem, lot kończąc, wskutek awarii napędu, przymusowym lądowaniem na wyspie Grazioza w Archipelagu Azorów. Major Idzikowski zginął w rozbitej maszynie[69]. Costes i Bellonte, których Breguet XIX „Point d'Interrogation" na wiodący ku Ameryce podniebny szlak wyruszył tego samego dnia, napotkali gwałtowną burzę, a nie mogąc jej pokonać, po 28 godzinach lotu i przebyciu łącznie 5200 km powrócili na lotnisko Villacoublay. To im ostatecznie, z górą rok później (1-2 września 1930 r.) udać się miał pierwszy, dokonany z kierunku zachodnim przelot nad Atlantykiem.

Przygotowania do lotów transatlantyckich i próby ich realizacji budziły w tym czasie żywe zainteresowanie opinii. Towarzyszyło ono także obu przedsięwzięciom

---

w polskim lotnictwie wojskowym, „Lotnictwo" 2012, nr 1, s. 80 nn. W literaturze niekiedy podawana jest informacja, że wspomniany lot podjęto tylko celem dostawy do kraju przeznaczonego do rajdu samolotu (A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce…*, s. 107). Stoi to jednak w sprzeczności z jednoznacznymi informacjami źródeł.

[68] Zob. np.: *Enseignements du raïd Orlinski*, „L'Aéronautique" R. 8, 1926, no. 91, s. 424; *Les Ailes en Pologne. Un interview du capitaine Orlinski sur Varsovie – Tokio – Varsovie*, „Les Ailes" R. 6, 1926, no. 279, s. 3; *Orlinski est fêté à Tokio*, „Revue Aéronautique de France" R. 16, 1926, no. 4, s. 58; *Pologne. La fin d'un raïd de l'aviateur Orlinski*, „L'Echo Annamite. Journal Quotidien" R. 7, 1926, no. 691, s. 1; *Warszawa – Tokjo. Lot por. pil. Orlińskiego*, PZ, R. 6, 1926, nr 236, s. 1; *Triumfalny dzień zwycięzców powietrza*, PZ, R. 6, 1926, nr 265, s. 1.

[69] CAW, DL MSWojsk., I.300.38, 121, pismo L. 1921 szefa PMWZ płk. Łoyko-Rędziejowskiego do szefa Dep. Lotnictwa MSWojsk. z 27 II 1928 r. i in. dok.; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce…*, s. 298 n.

polskiej załogi, którym poważne francuskie dzienniki poświęciły szereg materiałów – często obszernych, ilustrowanych zdjęciami i umieszczanych na czołowych kolumnach. Samo w sobie nie było to niczym zaskakującym – podkreślić jednak trzeba, że tym samym polskie lotnictwo wojskowe w ciągu kilku zaledwie lat przebyło niezwykle długą drogę: od faktycznego, a potem medialnego niebytu ku czołówkom wysokonakładowych dzienników o światowej renomie.

Dodać też można, że wspomniane zainteresowanie nie wygasło bynajmniej wraz z tragicznym finałem drugiego z tych lotów – w skromniejszych już notkach informowano francuskich czytelników także o mszach żałobnych za duszę mjr. Idzikowskiego (te odbywały się również w Paryżu), transporcie jego ciała do kraju na pokładzie okrętu szkolnego polskiej Marynarki Wojennej ORP „Iskra", a następnie uroczystym pogrzebie[70]. Z kolei w prasie polskiej podkreślano pomoc, której obaj polscy lotnicy doznali ze strony przedstawicieli francuskiego lotnictwa i przemysłu lotniczego[71].

W cieniu tych dokonań o światowym rozgłosie znalazły się wyczyny mniej nieco spektakularne, ale też warte odnotowania. Stąd też w sprawozdaniu warszawskiej FMW za rok 1927 na liście znaczących w tym okresie polskich lotników oraz francuskich maszyn (skrupulatnie za każdym razem wymienianych) znalazł się też m.in. „wielki rajd" kpt. pil. Zbigniewa Babińskiego, który wiosną na breguecie XIX pokonał bez lądowania trasę Warszawa – Paryż[72].

Maszyny z biało-czerwoną szachownicą składały też w tym czasie we Francji wizyty o bardziej kurtuazyjnym charakterze. Coroczną dla nich okazją były zloty gwiaździste i pokazy lotnicze organizowane w podparyskim Vincennes. W lipcu roku 1928 w takim spotkaniu udział wzięły udział trzy breguety XIXGR (*Grand Raid*). Rok później – trzy wykonane w zakładach PWS samoloty Potez XXV, zaopatrzone w silniki Lorraine-Dietrich z Polskich Zakładów Škody. Lot stanowił więc demonstrację zarówno kunsztu lotników, którzy do celu dotrzeć mieli w ściśle określonym terminie, jak i możliwości przemysłu lotniczego dążącej w tej dziedzinie do samodzielności Rzeczypospolitej. Kilka tygodni później, w połowie czerwca 1929 r., eskadra trzech polskich potezów XXV wzięła również udział w zlocie lotniczym w Reims[73].

---

[70] Zob. np.: *Paris – New York en avion*, „Le Figaro" R. 103, 1928, no. 217, s. 1; *Le match de l'Atlantique*, „Les Ailes" R. 9, 1929, no. 422, s. 1; *Le double envolée vers New York*, „Le Petit Parisien" R. 54, 1929, no. 19129, s. 1; *Retour de restes de l'aviateur Idzikowski*, „Journal des Débats Politiques et Littéraires" R. 141, 1929, no. 230, s. 2. Wyczyn polskich lotników, choć zakończony tragedią, zestawiany był następnie we francuskiej prasie lotniczej z dokonaniami najsłynniejszych światowych konkurentów – w tym Costesa i Bellonte'a. Zob.: *Raïds, records et performances*, „L'Aérophile" R. 37, 1929, no. 15-16, s. 245 nn.

[71] *Majorowie Idzikowski i Kubala szybują do Nowego Jorku*, PZ, R. 8, 1928, nr 215, s. 1; *Ostatnie chwile pobytu na portugalskiej ziemi*, PZ, R. 8, 1928, nr 220, s. 2.

[72] SHD-DAT, 7 N 2997, „Rapport de fin d'année 1927" FMW; CAW, O. II SG, I.303.4.8039, odpis pisma L. 5993 z-cy I wiceministra spraw wojsk. i szefa AA gen. bryg. dr. Romana Góreckiego do szefa PMWZ z 10 VI 1927 r.

[73] CAW, O. II SG, I.303.4.7551, odpis pisma L. 6065/29.Aer. szefa Dep. Aeronautyki MSWojsk., wz. I zastępcy, ppłk. dypl. pil. Józefa Jasińskiego z 13 V 1929 r., wg rozdzielnika; I.303.4.7557, pismo L. 5772/29.Aer. szefa Dep. Aeronautyki MSWojsk wz. ppłk. SG Stanisława Kuźmińskego wg

Oczywiście lotnicze kontakty nie były bynajmniej jednostronne – także w Polsce dość często zjawiali się francuscy lotnicy wojskowi. Niekiedy, jak w przypadku Pelletiera d'Oisy, Warszawa była dla nich jedynie krótkim przystankiem w znacznie odleglejszej podniebnej podróży. Czasem jednak pobyt nad Wisłą trwał nieco dłużej, w takich razach obejmując zwykle także demonstrację sprzętu. W roku 1927 stało się tak m.in. podczas lotu por. Juste'a Thoreta, który Warszawę osiągnął 23 maja na lekkim (szkolnym i sportowym) samolocie Caudron C.109 (próby przeprowadzili kpt. Zbigniew Babiński i inż. Jerzy Widawski), podczas podjętego jesienią po krajach Europy Środkowej propagandowego rajdu poteza 25 por. Victora Lasalle'a i adjutanta Pierre'a Duroyona (prezentacja w Warszawie 5 XI; niespełna rok później obaj lotnicy mieli się zjawić w Warszawie ponownie, w trakcie „gwiaździstego" rajdu po stolicach europejskich) czy dokonanej niewiele wcześniej prezentacji wywiadowczego samolotu Caudron C.17 A2[74].

Zresztą właśnie prezentacje sprzętu, zazwyczaj odbywające się w obecności czynników oficjalnych, bywały w tym okresie jednym z głównych motywów podejmowanych przez francuskich lotników czy lotniczych przemysłowców podróży do Polski. W pierwszych dniach września 1926 r. płk. Rayskiemu i innym oficerom Departamentu Lotnictwa zaprezentowano m.in. myśliwski samolot Spad z silnikiem Hispano-Suiza o mocy 500 KM (loty demonstracyjne wykonał por. pil. Kazimierz Kalina) oraz Breguet XIX z zamontowanym 500-konnym silnikiem Farmana. Kilka miesięcy później szef Departamentu uczestniczył w demonstracji myśliwca Spad 51C1, dokonywanej przez Raymonda Villechanoux, szefa pilotów zakładów Blériot[75]. Inne francuskie maszyny wojskowe, które zostały zaprezentowane w Polsce w okresie od lata 1926 r. do lata roku 1929, to m.in. samoloty myśliwskie Wibault 7C1, których pokaz w Warszawie przeprowadził 26 stycznia 1928 r. pilot Gustaw Douchy, i Nieuport-Delage 62C1, demonstrowany tamże w maju roku 1929 r.[76]

---

rozdzielnika z 29 V 1929 r.; *Zlot gwiaździsty w Paryżu*, PZ, R. 8, 1928, nr 181, s. 4; Z. Trzcińska-Kostrebina, *Powrót polskiej eskadry z Francji*, PZ, R. 8, 1928, nr 192, s. 3; J.A. Teslar, *Święto lotnicze w Vincennes*, PZ, R. 9, 1929, nr 144, s. 3; M., *Święto lotnicze w Vincennes*, „Pilot" R. 2, 1929, nr 6, s. 95 n.; M. [Mussat?], *Święto lotnicze w Vincennes*, „Pilot" R. 2, 1929, nr 6, s. 95 n.; M. Mussat, *Zlot w Reims*, „Pilot" R. 2, 1929, nr 7-8, s. 129; *Na święto lotnicze w Reims przybyły 3 samoloty polskie*, PZ, R. 9, 1929, nr 163, s. 2.

[74] SHD-DAT, 7 N 3023, „Renseignement A.S. de démonstrations en Pologne par des appareils d'aviation français", Pava No. 5826 2-ème Bureau Szt. Gen. z 26 X 1927 r.; *À propos du voyage de Thoret*, „L'Aérophile" R. 25, 1927, no. 13-14, s. 209; *Les performances de l'aviation militaire*, „L'Aérophile" R. 25, 1927, no. 23-24, s. 366.

[75] *Présentation d'avions français à Varsovie*, „L'Aéronautique" R. 8, 1926, no. 89, s. 358; *Chez les constructeurs français*, „L'Aéronautique" R. 9, 1927, no. 95, s. 105; *Pokaz nowych samolotów francuskich na polu Mokotowskim*, PZ, R. 6, 1926, nr 242. W wymienionych prezentacjach uczestniczył też m.in. ppłk Edmond Guillemeney, szef sekcji lotniczej FMW w Warszawie w latach 1926-1928.

[76] *Pokaz francuskiego samolotu pościgowego*, PZ, R. 8, 1928, nr 27, s. 8; T.K., *Francuski samolot pościgowy w Warszawie*, PZ, R. 9, 1929, nr 138, s. 5; *Metalowy samolot pościg. „Vibault VII C"*, „Lotnik" (Poznań) 1928, t. 7, nr 2, s. 40 n.

Wszystkie te przedsięwzięcia łączył przede wszystkim ich komercyjny podtekst, nie zawsze zresztą wprost deklarowany. W tej jednak akurat sferze osiągnięte przez Francuzów efekty uznać trzeba za umiarkowane. Choć bowiem, co raz jeszcze należy powtórzyć, strona polska nie była jeszcze w stanie oprzeć dalszego rozwoju swego lotnictwa wojskowego wyłącznie na rodzimej produkcji, to jednak składane przez nią w tej kwestii zapowiedzi nie miały wyłącznie deklaratywnego charakteru[77]. Stąd też nie wykazywała nadmiernego zainteresowania dalszymi zakupami francuskich płatowców czy silników, jedynie w przypadku wybranych typów wyrażając gotowość nabycia licencji.

Tak właśnie potoczyły się rozmowy z warszawskim przedstawicielstwem firmy Avions Michel Wibault. Złożona przez nie 2 sierpnia 1927 r. oferta na dostawę samolotów komunikacyjnych i wojskowych została odrzucona. Jednak zainteresowani znalezieniem następcy dla samolotów myśliwskich Blériot-Spad szefowie polskiego lotnictwa wojskowego polecili specjalistom Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa porównanie parametrów Spada 61C1 i Wibaulta 7.C1. Niemal równocześnie podjęte zostały negocjacje w sprawie zakupu licencji na produkcję tej ostatniej konstrukcji. Sfinalizowano je niezwykle szybko: datowane 23 grudnia 1927 r. polecenie zakupu już tydzień później (31 grudnia) sformalizowane zostało umową PMWZ No. 691. Dokonany zakup przede wszystkim miał dać polskim konstruktorom dostęp do bardzo nowoczesnej wówczas technologii, opartej na lekkich stopach duraluminium, a zakładom lotniczym umożliwić praktyczne przestudiowanie metod seryjnej produkcji tak zbudowanego płatowca[78].

Niespełna rok później Departament Lotnictwa MSWojsk. nakazał PMWZ nabycie kilku typów francuskich silników lotniczych wielkiej mocy. Także i w tym przypadku w grę wchodził jedynie zakup pojedynczych egzemplarzy, w zamyśle traktowanych jako testowe. „Silniki te zostaną wbudowane do płatowców konstrukcji polskiej, celem przeprowadzenia prób do ustalenia typu silnika przy dalszej fabrykacji płatowców" – informował zleceniodawca[79]. Nabyte jednostki napędowe kilka miesięcy później zamontowane zostały na skonstruowanych w lubelskich Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz prototypach płatowca liniowego Lublin

---

[77] Ustawiczne przedstawianie owych deklaracji jako faktów dokonanych nie było też jednak właściwe. Tymczasem np. na konferencji prasowej 10 VIII 1928 r. płk Rayski stwierdzał: „od 2 lat już […] nie kupujemy maszyn zagranicą, zaspokajając nasze potrzeby jedynie w ramach wytwórczości krajowej, w czem uniezależniliśmy się całkowicie od obcych (Konferencja prasowa w M.S.Wojsk. [podkr. oryg.]", PZ, R. 8, 1928, nr 22, s. 6.

[78] CAW, DL MSWojsk., I.300.38.138, pismo L. 5259 Konstr.27 IBTL Kierownika IBTL płk. obs. inż. Janusza de Beauraina do szefa Dep. Lotnictwa MSWojsk. z 13 XII 1927 r.; O. I SG, I.303.3.656, „Zestawienie rachunkowe zobowiązań… Stan na 1 stycznia 1928 r." PMWZ z 14 I 1928 r.; W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów"…*, s. 103; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce…*, s. 29. Nabyte prawa licencyjne dotyczyły płatowców typu Wibault 7C1 z silnikiem gwiazdowym i 73C1 z silnikiem rzędowym Lorraine-Dietrich o mocy 450 KM. Wartość zawartej umowy wyniosła 1 mln fr. frs.

[79] CAW, Biuro Kontroli, I.300.17.96, pismo L. 26511/28.Lotn. Zaop. Zak. Szefa Dep., Lotnictwa wz płk. Abczyńskiego do Korpusu Kontrolerów MSWojsk. z 20 XI 1928 r.

R-VIII. Zawodne i nieekonomiczne w użytkowaniu, nie spełniły pokładanych w nich nadziei. Przyczyniło się to ostatecznie do fiaska projektu, za co część winy przypisano „przereklamowanym" produktom znad Sekwany[80].

W zaistniałej sytuacji była to reakcja dość oczywista. Stanowiła jednak także, jak się wydaje, oznakę zasadniczo nowej tendencji – krytycznego stosunku do francuskiego partnera, którego – pomijając potwierdzające regułę wyjątki – w kwestiach lotniczych do niedawna jeszcze ganić się nie ważono. Kształtująca się teraz niezależność sądu z pewnością związana była z podkreślaniem przez pomajową ekipę roli Rzeczypospolitej jako samodzielnego podmiotu na międzynarodowej scenie. Poczuciu mniejszego nieco uzależnienia od dobrej woli Paryża sprzyjało też zapewne stopniowe wyczerpywanie się sum zbrojeniowego kredytu: do 2 IV 1928 r. zrealizowane zostały niemal wszystkie umowy zawarte na poczet jego lotniczego segmentu; ich lista liczyła teraz 87 pozycji o łącznej wartości 97 543 325,80 fr. frs.[81] Niewątpliwie jednak ta nowa postawa miała też przyczyny bardziej specyficzne, stanowiąc zarazem efekt i dowód stopniowego dojrzewania elit związanych z lotnictwem oraz przemysłem lotniczym, bardziej teraz pewnych swej wiedzy i umiejętności.

Przejawy tego krytycznego nastawienia nie były jeszcze ani częste, ani tym bardziej powszechne – w sferze lotniczych dokonań Francja wciąż pozostawała bardzo istotnym punktem odniesienia, niemniej stawały się dostrzegalne choćby na łamach prasy. Tam zaś np. w sierpniu 1927 r. wieszczono „Kryzys lotnictwa francuskiego", które nadmiernie spętała biurokratyczna państwowa kontrola[82]. Z dystansem i pewną obawą komentowano wyniki wielkich manewrów lotniczych przeprowadzonych we wrześniu roku 1928 w okolicach Paryża[83]. Nie bez nadziei wreszcie na przezwy-

---

[80] W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów"…*, s. 103; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce…*, s. 29; M. Majewski, *Przemysł lotniczy w Lublinie…*, s. 137 nn. Cztery egzemplarze serii próbnej tego samolotu otrzymały też zakupione we Francji silniki.

[81] CAW, O. I SG, I.303.3.562, niedatowane zestawienie PMWZ „Realizacja zapotrzebowań MSWojsk. na poczet 300 milj. kredytu francuskiego (stan na 2-go kwietnia 1928)"; W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów"…*, s. 101 n. Por. też: H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 259. Sformułowana przez tego ostatniego autora negatywna ocena lotniczej części kredytowych zakupów wydaje się jednak krzywdząca dla ich realizatorów. Przypomnieć też należy, że podana suma nie stanowiła bynajmniej całości wydatków na zakupy przeznaczone dla sił powietrznych: np. transakcje na sprzęt łączności i uzbrojenie strzeleckie dokonywane były w ramach sum znajdujących się formalnie w rozporządzeniu odpowiednich departamentów MSWojsk.

[82] *Kryzys lotnictwa francuskiego*, „Lot Polski" R. 5, 1927, nr 8, s. 204. Sceptyczną wobec francuskiego alianta wymowę tytułu osłabiał w tym przypadku fakt, że większość tekstu stanowiło omówienie materiału opublikowanego uprzednio na łamach paryskiego czasopisma „Les Ailes".

[83] B. J-ski, *O czem się mówi w Paryżu*, PZ, R. 8, 1928, nr 273, s. 4; J. Derecki, *Problem lotnictwa we Francji*, PZ, R. 8, 1928, nr 311, s. 4. Manewrów nie obserwował, nieposiadający zaproszenia polski *attaché* wojskowy, co *ex post* jako poważny nietakt wytknęło władzom wojskowym Quai d'Orsay. Czynniki wojskowe wyjaśniały, że pokaz przeprowadzony został „specjalnie dla dowództwa lotnictwa brytyjskiego", spośród *attachés* wzięli zaś w nich udział ci, którzy sami wyrazili taką wolę (SHD-DAT, 7 N 3005, pismo No. 2602 za ministra spraw zagranicznych i z jego polecenia Dyrektora Spraw Politycznych i Handlowych do ministra wojny z 11 XII 1928 r.; J. Łaptos, *Dyplomaci II RP w świetle raportów Quai d'Orsay*, Warszawa 1993, s. 182 i 184).

ciężenie szkodliwych tendencji oczekiwano rezultatów reformy, której projekty na przełomie lata i jesieni 1928 r. przedłożył paryskim władzom świeżo nominowany na szefa nowo utworzonego resortu lotnictwa (Ministère de l'Air) Laurent Eynac[84].

Rzeczowo, kompetentnie, ale i bez zbytniego respektu stan i możliwości francuskiego lotnictwa wojskowego analizowały też właściwe komórki wojskowe. W przygotowanej jesienią 1928 r. przez Referat Ogólno-Ewidencyjny O. II Szt. Gen. analizie wskazywano liczne problemy sił powietrznych zachodniego sojusznika: trudności z wyszkoleniem personelu latającego w ramach wprowadzonej właśnie jednorocznej służby wojskowej, utrata pełnej sprawności i perspektywa rychłego przejścia na emeryturę doświadczonych pilotów z okresu wojny, liczne wypadki lotnicze – w tym spory odsetek śmiertelnych, niedostatek mechaników, kryzys lotnictwa myśliwskiego, którego wyposażenie jest już częściowo przestarzałe, niedostosowanie lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu do przewidzianych zadań (stosunkowo niewielka liczba maszyn, zbyt mały udźwig bomb). Choć więc w części wstępnej dokumentu jego autorzy uznali za wskazane podkreślić, że „w budżecie wojskowym na r. 1928 uwzględniono w znacznie większej mierze potrzeby lotnictwa wojskowego niż to miało miejsce dotychczas", Francuzi zaś zaczęli dostrzegać, że „posiadanie lotnictwa, licznego, należycie wyszkolonego i wyposażonego w najnowszy sprzęt […] jest kardynalnym warunkiem bezpieczeństwa państwa i jego siły", to ogólny obraz nie przedstawiał się zbyt optymistycznie[85].

Polski uczeń francuskich mistrzów wyraźnie się emancypował. Proces ten, rozpoczęty stosunkowo niedawno, nabierał właśnie dynamiki. Rodziło się pytanie, jak długo będzie jeszcze trwał i dokąd dojść zdoła samodzielnie obraną ścieżką adept znad Wisły, wciąż jeszcze bardzo młody, ale ambitny i ufny we własne siły. Pierwsze odpowiedzi miały się zacząć pojawiać już niebawem.

---

[84] *Projekt reformy francuskiego lotnictwa*, PZ, R. 8, 1928, nr 262, s. 1; *O reformę francuskiego lotnictwa*, PZ, R. 8, 1928, nr 264, s. 2; *Utworzenie ministerstwa lotnictwa we Francji*, PZ, R.8, 1928, nr 269, s. 2. Ministère de l'Air powołane zostało 14 IX 1928 r., a zatwierdzone określającym jego kompetencje dekretem z 2 X 1928 r. W kwestii okoliczności towarzyszących jego utworzeniu zob.: D. Boussard, *Un problème de défense nationale: l'aéronautique militaire au parlement (1928-1940)*, Vincennes 1983, s. 9 nn.

[85] AAN, SG, 616/112, referat „Lotnictwo wojskowe we Francji (na podstawie danych budżetowych na r. 1928)" z 28 X 1928 r.

DOI: 10.12797/9788376386577.04

Rozdział 3

Na własnych skrzydłach (lato 1929 – lato 1936)

W ostatnich dniach lipca i początkach sierpnia 1929 r., niemal w szczycie letniej kanikuły, zbiegło się w czasie kilka znaczących dla analizowanej przez nas problematyki wydarzeń. Na pozór łączyło je niewiele, a może i nic zgoła. Dotyczyły różnych zagadnień, zaistniały w różnych miejscach, różną też miały wagę – tylko część z nich współcześni uznali za przełomowe. A jednak, rozpatrywane łącznie, po latach, wyznaczyły cezurę niewątpliwie bardzo istotną dla lotniczych aspektów wojskowo-politycznych relacji Warszawy i Paryża, stanowiąc zamknięcie pewnych ich wątków lub przeciwnie – otwierając zupełnie nowe perspektywy.

Dalsze wyjaśnienia w tej kwestii zacząć wypada od najbardziej ogólnych faktów, tyczących się ram współpracy obu wymienionych stolic. Ramy te strona francuska od pewnego już czasu starała się poddać korekcie, występując z propozycjami rewizji wiążącej ją z Rzecząpospolitą konwencji wojskowej. Na użytek wewnętrzny koncepcję taką rozważano już (i wstępnie opracowano) nieco wcześniej, wiosną roku 1926, teraz jednak po raz pierwszy podobna inicjatywa oficjalnie skierowana została pod adresem polskiego partnera[1]. Rozmowy w sprawie realizacji zamysłu przeprowadził w Warszawie w listopadzie 1927 r. marszałek Louis Franchet d'Espèrey. W trakcie odbytych w dniach 17-19 listopada spotkań z marszałkiem Piłsudskim nie zdołał jednak skłonić tego ostatniego do zajęcia jednoznacznego stanowiska względem przedstawionego projektu. Strona polska wyraźnie grała na zwłokę, sygnalizując konieczność dalszych, pogłębionych studiów zagadnienia[2].

---

[1] SHD-DAT, 7 N 3005, pismo No. 2869 za ministra spraw zagranicznych i z jego upoważnienia sekretarza generalnego Philippe'a Berthelota do ministra wojny z 12 XI 1927 r. i nast. dok.; 7 N 3006, „Comparaison de l'Accord du 19 Février 1921 et de Projet d'Accord du 25 Mars 1926 (entre répresentants militaires de la France et de la Pologne), État actuel de questions franco-polonaises avant la mission de Maréchal Franchet d'Espèrey de Novembre 1927" z 13 X 1927 r. i nast. dok.; 4 N 93, rękopiśmienna notatka „Révision de la Convention militaire franco-polonaise" z 2 I 1930 r. z załącznikami; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 249 nn.

[2] SHD-DAT, 7 N 3006, pismo No. 3147 ministra spraw zagranicznych do ministra wojny z 24 XII 1927 r.; 7 N 3446, „Proces Verbal des entretiens tenus entre de Maréchal de France

Francuzi, nie otrzymawszy odpowiedzi odmownej, kontynuowali podjęte wysiłki. Z kolei Piłsudski podjął próbę wykorzystania sytuacji do sprecyzowania tekstu konwencji i skonkretyzowania zobowiązań francuskiego sojusznika. Z takim zadaniem udała się w końcu czerwca 1928 r. do Paryża polska delegacja z zastępcą szefa Sztabu Generalnego gen. Tadeuszem Kutrzebą na czele. Między 29 czerwca a 4 lipca przybysze z Warszawy przeprowadzili serię rozmów z zastępcą szefa EMA gen. Jeanem Guitry oraz zastępcą szefa Sztabu Generalnego Marynarki kontradmirałem Georges'em Mougetem. Dyskutowano zagadnienia związane z reorganizacją ulokowanej w Warszawie Francuskiej Misji Wojskowej (decydując o kolejnej redukcji jej składu, w którym jednak nadal pozostać miał lotnik – mjr Valin[3]) oraz wprowadzeniem zmian do tekstu łączącej sojuszników konwencji wojskowej[4]. W tym ostatnim przypadku część proponowanych korekt uznano za tyczące się spraw politycznych, co skutkowało odesłaniem ich do dalszych uzgodnień pomiędzy przedstawicielami resortów spraw zagranicznych. Podjęto jednak także kilka zagadnień *stricte* militarnych. W podsumowujących rozmowy dokumentach prócz francuskich zapewnień o zachowaniu – mimo osłabienia zdolności mobilizacyjnych skutkiem wprowadzonej 28 marca 1928 r. jednorocznej służby wojskowej – zdolności do efektywnej współpracy z Polską w razie wojny bądź zagrożenia wojną znalazły się też m.in. postulaty wzbogacenia tekstu konwencji o zapis dotyczący unifikacji sprzętu wojskowego i przyjęcia w armii Rzeczypospolitej jego wzorów użytkowanych przez armię zachodniej sojuszniczki. Ze szczególnym naciskiem podkreślono przy tym konieczność podjęcia takich kroków względem materiału, który w Polsce nie był produkowany, „a poza tym w lotnictwie"[5]. Francuzi, odnosząc się do wcześniejszych polskich postulatów, zadeklarowali też, że „zrobią wszystko, co możliwe" dla zapewnienia bez-

Franchet d'Espèrey et de Maréchal de Pologne Pilsudski à Varsovie les 17, 18 et 19 Novembre 1927" z 19 XI 1927 r.; pismo marszałka Franchet d'Espèreya do ministra wojny z [?] XII 1927 r. i nast. dok. Por.: J. Łaptos, *Vers de remaniement de l'accord militaire franco-polonais. La mission de maréchal Franchet d'Esperey à Varsovie du Novembre 1927*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne" 1992, z. 98, s. 149 nn.

[3] AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 41, kopia „Proces – verbal de la réunion tenue le 2 Juillet 1928, à Paris au Palais d'Elysée, à 10 heures" z 2 VII 1928 r. W składzie FMW jesienią roku 1928 znajdował się też inny lotnik – por. (od 22 IX 1928 r. – por.) de Mac-Mahon.

[4] SHD-DAT, 7 N 3446, pismo No. 1206 ministra spraw zagranicznych do ministra wojny z 10 VI 1928 r. i in. dok.; 4 N 93, „Réponse de l'État-Major Français aux observations et propositions remises par les Représentants de l'État-Major Polonais au cours de l'entretien du 29 Juin 1928" (z odręczną adnotacją o przekazaniu dokumentu przedstawicielom polskiego Sztabu Generalnego w dniu 4 VII 1928 r.) i in. dok.; Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Władysława Sikorskiego w Londynie [dalej: IPMS], A.11.49/F/1 dok. 11, „Nota w sprawie rozmów z Francją w związku z przedterminową ewakuacją Nadrenii" L. 1947/ II Inf. T.O. z 16 VII 1929 r. (tenże dokument w niemal identycznej wersji: CAW, O. II SG, I.303.4.4712); J. Ciałowicz, *op. cit.*, s. 150 nn.; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 254 n.

[5] SHD-DAT, 4 N 93, „Réponse de l'État-Major Français…" Ta ostatnia uwaga nie została jednak włączona do sygnowanej 4 VII przez uczestników rozmów noty finalnej (SHD-DAT, 7 N 3446, kopia „Note relative au projet de mise à jour de la Convention Militaire Franco-Polonaise du 19 Février 1921" z 4 VII 1928 r. – z adnotacją odręczną „projet anulé").

piecznego transportu sprzętu wojskowego dla zagrożonej wojną lub walczącej Polski. Wobec obaw strony polskiej, że w tym akurat przypadku podobna deklaracja okazać się może niewystarczająca, wyrazili też gotowość utworzenia w Polsce już w okresie pokoju składów takiego sprzętu. Zastrzegli jednak przy tym, że sprawa ta wymaga uprzednich uzgodnień dotyczących finansów, zaś spełnienie polskiego oczekiwania, iż zmagazynowany sprzęt aż do momentu ewentualnego jego użycia będzie pozostawał własnością francuską, nie wydaje się realne[6].

Ostatecznie do rewizji tekstu konwencji wojskowej nie doszło, a przedstawiciele sztabów uznali, że do czasu uzgodnienia przez resorty spraw zagranicznych obu państw ich aktywność w tej kwestii ulec musi zawieszeniu[7]. Jednak część podjętych przy tej okazji zagadnień nie straciła aktualności, zyskując znaczenie szczególnie nad Wisłą, w miarę słabnięcia wiary w pewność i skuteczność francuskiej asysty. Prócz wyraźnych dążeń słabnącego politycznie i militarnie Paryża do rozluźniania sojuszniczych więzów, polskie obawy wzmagało jeszcze dodatkowo rosnące prawdopodobieństwo przeprowadzenia przez Francuzów przedterminowej ewakuacji okupowanej przez nich strefy nadreńskiej, co wzmocnić musiało nieuchronnie zachodniego sąsiada Rzeczypospolitej, najzupełniej dosłownie zwiększając też dystans dzielący sojusznicze armie.

Polska dyplomacja nie była w stanie efektywnie przeciwdziałać coraz wyraźniej rysującemu się nadreńskiemu niebezpieczeństwu. Starała się jednak minimalizować negatywne konsekwencje dojrzewających decyzji, dążąc do uzyskania wpływu na przebieg negocjacji oraz dodatkowych gwarancji pomocy ze strony francuskiego partnera w razie, gdy bardziej teraz prawdopodobne zagrożenie stanie się faktem[8].

Gwarancje te nie mogły być obojętne kierownictwu polskiej armii, tym bardziej że – jak już wyżej wskazano – było ono wyraźnie zaniepokojone stanem znajdujących się w trakcie wymuszonych przez nowe rozwiązania prawne zmian zachodzących w obrębie sił zbrojnych alianta z zachodu. Skwapliwie więc skorzystano ze sposobno-

---

[6] Ibidem oraz „Note historique sur les questions de forniture de matériel de guerre par la France à la Pologne". Zob. też: SHD-DAT, 7 N 3446, kopia „Note relative au projet de mise à jour de la Convention…" z 4 VII 1928 r.; pismo No. 01352 ministra wojny do ministra spraw zagranicznych z 11 VII 1928 r. i in. dok.; CAW, O. II SG, I.303.4.4711, „Materjały z Konferencji w Paryżu z dn. 29 VI – 4 VII 1928"; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 254 nn; P.S. Wandycz, *The Twilight of French Eastern Alliances…*, s. 110. Także i te ostatnie uwagi nie zostały włączone do tekstu noty z 4 VII. Stronie polskiej były jednak znane z przekazanego jej równolegle dokumentu francuskiego Sztabu Generalnego.

[7] Nie oznaczało to jednak całkowitego odłożenia sprawy *ad acta*. Dwa lata później, w czerwcu roku 1930, szef O. II SG płk dypl. Tadeusz Pełczyński informował ministra sprawa zagranicznych Augusta Zaleskiego, że „Pan Marszałek w rozmowie z Panem Szefem Sztabu Głównego ustalił: 1/ że nie ma nic przeciwko wznowieniu rozmów nad uaktualnieniem konwencji, ale inicjatywa tych rozmów musi wyraźnie wyjść ze strony francuskiej". (CAW, O. II SG, I.303.44712, kopia pisma L. 3726/II.Inf. płk. Pełczyńskiego do ministra spraw zagranicznych – „na ręce pana Wiceministra [Alfreda] Wysockiego" [sygnowany oryginał: IPMS, A. 11/49/F/5, dok. 46]).

[8] H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 261 n.; M. Wołos, *Alfred Chłapowski…*, s. 173 nn.; F.-A. Paoli, *L'Armée Française de 1919 à 1939*, t. 3: *Le temps de compromis (12 juin 1924 – 30 juin 1930)*, Paris 1974, s. 265 nn.

ści rozeznania się w zamiarach i możliwościach militarnych Francuzów, przyjmując datowane 29 maja 1929 r. zaproszenie do złożenia przez grupę przedstawicieli Sztabu Głównego wizyty nad Sekwaną – formalnie dla udziału w manewrach wojskowych, faktycznie zaś dla zdobycia *in situ* rozeznania co do „warunków, w których jest przeprowadzana reorganizacja armii francuskiej"[9]. Wśród celów uznawanych u progu wizyty za mniej istotne znalazły się też: rola armii francuskiej i polskiej w razie konfliktu z Niemcami lub ZSRR, wspólne ćwiczenia sztabowe, współpraca lotnicza, łączność między oboma Sztabami Generalnymi, komunikacja, zapewnienie pomocy materiałowej dla Polski[10].

Do Francji udali się: gen. bryg. Tadeusz Kasprzycki, dowódca 19 Dywizji Piechoty, były szef Oddziału III Sztabu Generalnego, zdaniem Francuzów przewidziany w przyszłości do objęcia funkcji zastępcy szefa Sztabu Głównego, oraz płk. dypl. Janusz Gąsiorowski, szef gabinetu Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, przez Deuxième Bureau uznawany za specjalistę od kwestii wschodnich[11]. Rozmowy w Sztabie Generalnym przeprowadzone zostały w dniach 26 i 27 lipca 1929 r., a następnie były kontynuowane w mniej już formalnej atmosferze podczas śniadania, które 28 lipca wydał dla polskich gości szef tego sztabu, gen. Marie-Eugène Debeney. W trakcie spotkań poruszano kwestie związane z mobilizacją, wyposażeniem i uzbrojeniem oraz wyszkoleniem obu armii. Obie strony wypowiadały się dość ogólnie, w duchu ostrożnie optymistycznym. Ton ten zmącony został dopiero w ostatnim dniu tej wymiany zdań, kiedy to gen. Debeney przyznał, że po ewakuacji Nadrenii Francuzi potrzebować będą sporo czasu, by móc realnie wpłynąć na sytuację uwikłanego w walki sojusznika ze wschodu. Zasugerował też, by armia polska dla wydłużenia okresu, w którym zdolna będzie do samodzielnego stawiania oporu ewentualnej niemieckiej agresji, wzorem francuskim, swe pozycje osłoniła pasem stałych fortyfikacji – jeśli nie na granicy, to przynajmniej na przedpolach Warszawy[12].

Wyraźnie wskazywało to na *stricte* defensywne plany Paryża. Te zaś u progu konferencji w Hadze, która rozstrzygnąć miała kwestię ewakuacji Nadrenii, niepokoić

---

[9] SHD-DAT, 7 N 3446, kopia „Note pour le Général Chef d'État-Major Général de l'Armée" No. 3/11-1 Biura Operacji Militarnych i Wyszkolenia Ogólnego Armii EMA z 9 VII 1929 r. W kwestii akceptacji zaproszenia i składu delegacji: SHD-DAT, 7 N 3006, „Note pour l'E.M.A. – 3ème Bureau" No. 502/S.A.E. – 2/11 szefa Sekcji Armii Obcych i Misji O. II EMA. z 9 VII 1929 r.; 7 N 2998, odpis listu szefa FMW w Polsce gen. Denaina do szefa O. II EMA [?] z 29 VI 1929 r. i in. dok. Koncepcja zaproszenia do Paryża 1-2 oficerów polskiego Sztabu Głównego dla przestudiowania spraw związanych z reorganizacją armii francuskiej oraz pewnych kwestii interesujących obie armie rozważana była w stolicy Francji pod wpływem polskich sugestii już w pierwszych miesiącach 1929 r. (SHD-DAT, 7 N 2998, kopia listu No. 271 S.A.E.-2/11szefa O. II EMA płk. Roberta Laineya do gen. Denaina z 23 II 1929 r.).

[10] SHD-DAT, 7 N 3446, kopia „Note pour le Général Chef d'État-Major…" z 9 VII 1929 r.

[11] SHD-DAT, 7 N 2998, pismo No. 394/RC gen. Denaina do ministra wojny z 13 VI 1929 r.; 7 N 3006, „Note pour l'E.M.A. – 3ème Bureau…" z 9 VII 1929 r.

[12] SHD-DAT, 7 N 3006, „Extraits du Résumé des entretiens, qui ont eu lieu à Paris, en Juilliet 1929, entre Représentants des États-Majors Français et Polonais" z 22 VIII 1929 r.; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 267; P.S. Wandycz, *The Twilight of French Eastern Alliances…*, s. 144.

musiały stronę polską szczególnie. Tak też oceniał to Józef Piłsudski. Formułując w tym czasie instrukcje dla wiceministra spraw zagranicznych Alfreda Wysockiego w związku z niewątpliwym osłabieniem pozycji Polski, którym realizacja nadreńskich koncepcji musiałaby skutkować, nakazywał przeto szukać porozumienia z rządem (nie zaś sztabem) francuskim i wszcząć rozmowy na temat wzmocnienia sojuszu[13]. Równocześnie własne, specyficzne postulaty w tej kwestii formułował Sztab Główny, sprowadzając je do trzech zasadniczych punktów:

1) utworzenia w Polsce składów francuskiego sprzętu artyleryjskiego i prochów,
2) współdziałania w zakresie lotnictwa,
3) francuskiej pożyczki gotówkowo-materiałowej na potrzeby polskich zbrojeń[14].

Realizację tak sformułowanego programu podjęto niezwłocznie. 23 lipca ambasador Alfred Chłapowski złożył we francuskim MSZ *aide-mémoire* w tej kwestii. Wśród oczekiwanych od francuskiego alianta w związku z ewakuacją Nadrenii gwarancji bezpieczeństwa zagadnienie „realizacji uzgodnionej w zasadzie umowy o współpracy w sferze lotnictwa [z 30 września 1924 r.]" znalazło się na pierwszym miejscu. Potencjalnie nie bez znaczenia dla perspektyw owej współpracy pozostawał też dezyderat udzielenia Rzeczypospolitej pożyczki materiałowej w wysokości około miliarda franków na zakup materiału wojennego we Francji oraz kredytu gotówkowego w wysokości około pół miliarda franków na pokrycie kosztów zakupu w polskich fabrykach materiału, który nie byłby wytwarzany nad Sekwaną. Kilka dni później, 26 lipca, postulaty te powtórzone zostały w Paryżu przez samego ministra spraw zagranicznych Rzeczypospolitej Augusta Zaleskiego[15].

Francuskie reakcje były wstrzemięźliwe – w analizach sporządzonych na własny użytek Quai d'Orsay zauważało, że sformułowanie opinii co do pierwszego z polskich postulatów wymaga konsultacji ze Sztabem Generalnym, z kolei w przypadku postulatu trzeciego niezbędne jest porozumienie z Ministerstwem Finansów. 3 sierpnia świeżo (choć nie po raz pierwszy) powołany na funkcje premiera i ministra spraw zagranicznych Aristide Briand poinformował o polskich oczekiwaniach ministra wojny. Dwa dni później podobne pismo skierowane zostało do ministra finansów[16].

---

[13] Treść datowanej 3 VIII 1929 r. notatki Alfreda Wysockiego z tej rozmowy przytoczona za: H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 261 n. Zob. też: P. Wandycz, *Z Piłsudskim i Sikorskim. August Zaleski minister spraw zagranicznych w latach 1926-1932 i 1939-1941*, Warszawa 1999, s. 97.

[14] IPMS, A.11.49/F/1 dok. 11, „Nota w sprawie rozmów z Francją w związku z przedterminową ewakuacją Nadrenii" L. 1947/ II Inf. T.O. z 16 VII 1929 r. P. Wandycz, *Z Piłsudskim i Sikorskim…*, s. 98. Por. przypis 292.

[15] AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 28-29, kopia noty amb. Chłapowskiego z 23 VII 1929 r. oraz pismo No. 694 A. Brianda do *chargé d'affaires* w Ambasadzie Republiki Francji w Warszawie Jeana Tripiera z 6 VIII 1929 r.; IPMS, A.11.49/F/5, dok. 43, „Notatka na konferencję w dniu 21 maja 1930 r." szefa O. II SG płk. dypl. T. Pełczyńskiego; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 263; M. Wołos, *Alfred Chłapowski…*, s. 183 n.

[16] AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 28-29, kopia noty francuskiego MSZ na temat „polskich żądań w związku z konferencją w Hadze" z 30 VII 1929 r.; SHD-DAT, 7 N 3006, pismo No. 1944 A. Brianda do ministra wojny z 3 VIII 1929 r.; kopia bez numeru kancelaryjnego pisma A. Brianda do ministra finansów z 5 VII 1929 r.

Kwestie polskich oczekiwań wyjaśnić należało rzecz jasna w bilateralnych rozmowach z polskim partnerem. Każdy z sojuszników odmiennie jednak oceniał sytuację, która stanowić miała punkt wyjścia do tych konwersacji.

Szczególnie wyraźnie było to widoczne w sferze dotyczącej współpracy lotniczej. Polski Sztab Główny uważał, że porozumienie z 30 września 1924 r. stanowi dla niej wystarczające podstawy, skoro zaś gen. Debeney pismem z 11 czerwca 1925 r. zaakceptował uzgodniony wówczas *procès-verbal*, teraz po prostu „wysunąć należy sprawę realizacji układu, w zasadzie już przyjętego"[17]. Briand zaś podkreślał czysto techniczny charakter ówczesnych porozumień, które wciąż jeszcze nie otrzymały aprobaty ze strony odpowiedzialnych władz. Francuscy wojskowi zwracali z kolei uwagę, że podjęte w Paryżu w roku 1925 decyzje o realizacji części elementów porozumienia z jesieni roku poprzedniego (np. staże polskich mechaników we Francji) również nigdy takowej się nie doczekały, w dodatku zaś strona polska nie wykazywała żadnego ową sprawą zainteresowania[18].

Niemniej, inicjatywa Warszawy, czemu Francuzi przeczyć nie próbowali, ponownie stawiała na porządku dziennym kwestię kooperacji sił powietrznych obu sojuszniczych państw. Co więcej – dość niespodziewanie nabierała ona wręcz szczególnego znaczenia. Nie chcąc bowiem spełnić polskich postulatów natury politycznej (podjęcie negocjacji z Niemcami, które prowadzić by miały do zawarcia trójstronnego, polsko-francusko-niemieckiego paktu o pomocy wzajemnej) i nie mogąc, z przyczyn finansowych, zaaprobować zgłaszanych przez przedstawicieli Warszawy oczekiwań pomocy finansowej, Briand właśnie we współpracy lotniczej upatrywał sposobność do uspokojenia polskiej opinii i utrzymania jej w przeświadczeniu o trwałości sentymentów Paryża wobec największego ze wschodnich sojuszników[19].

Na przeszkodzie stało tu jedynie stanowisko EMA. Ten zaś, w sposób typowy dla francuskiej biurokracji, z jednej strony przyznawał, że w sytuacji powstałej po ewakuacji Nadrenii (o czym ostatecznie zdecydowano 30 sierpnia 1929 r.) takie ośrodki Niemiec jak Berlin czy centra przemysłowe Saksonii stały się w praktyce niedosiężne dla francuskiego lotnictwa bombowego, i określał konkretne sposoby realizacji polskich lotniczych postulatów[20], z drugiej – stwierdzał z ubolewaniem, że liczba

[17] IPMS, A.11.49/F/1 dok. 11, „Nota w sprawie rozmów z Francją…" L. 1947/ II Inf. T.O. z 16 VII 1929 r.

[18] SHD-DAT, 7 N 3006, pismo No. 1944 A. Brianda do ministra wojny z 3 VIII 1929 r.; 7 N 3447, „Note sur la collaboration franco-polonaise…" No. 4/45 Biura Operacji Wojskowych i Ogólnego Wyszkolenia Armii Szt. Gen. Por.: H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 263, gdzie jednak przedstawiono tylko polską interpretację. W bardzo podobny sposób swe stanowisko w kwestii współpracy lotniczej sformułował Briand kilka dni później, w przywołanym wyżej piśmie do J. Tripiera. Dodatkowo wyraził w nim przeświadczenie, że na przeszkodzie spełnieniu polskich oczekiwań, szczególnie względem dostaw samolotów i pomocy w personelu technicznym, staną potrzeby własnej obrony narodowej.

[19] SHD-DAT, 7 N 3446, kopia pisma No. 1701 za ministra spraw zagranicznych i z jego upoważnienia P. Berthelota do ministra wojny z 9 X 1929 r.

[20] Konstrukcja hangarów lotniczych na terytorium polskim, sprzedaż Polsce francuskich modeli ciężkich samolotów bombowych (także w celu zaznajomienia personelu z ich obsługą),

posiadanych samolotów jest zbyt ograniczona, by w razie konfliktu można było marzyć o przerzuceniu części eskadr nad Wisłę. Znalazłszy się w tak niedogodnym, patowym położeniu, Briand i działający w imieniu ministra spraw wojskowych gen. Debeney posłużyli się jednym jeszcze wybiegiem, prowadzeniem dalszych negocjacji z Warszawą, obciążając Ministerstwo Lotnictwa. Przyjęte rozwiązanie uwalniało ich od konieczności podjęcia decyzji, przy okazji zaś pozwalało zyskać na czasie – nowo zaangażowany w sprawę podmiot musiał wszak najpierw nabyć orientację co do dotychczasowego biegu sprawy[21].

Polakom na razie wystarczyć musiały jedynie demonstracje francuskiej lotniczej przyjaźni. 28 sierpnia z lotaryńskiego lądowiska Thionville wystartowała grupa 10 francuskich myśliwców typu Gourdou-Lesseurre GL-32 z 3, 35 i 38 Pułków Lotniczych, pod dowództwem mjr. Pelleta z tej ostatniej jednostki, rozpoczynając lot ku stolicom wschodnich sojuszników Paryża – Pradze i Warszawie. Do tej ostatniej francuska eskadra dotarła 29 sierpnia, uszczuplona o jeden samolot, który na kilkadziesiąt godzin nad Wełtawą zatrzymała konieczność reperacji uszkodzonego śmigła. W gościnie szefa polskiego Departamentu Aeronautyki MSWojsk. płk. Rayskiego francuscy lotnicy spędzić mieli kilka następnych dni, zwiedzając w tym czasie m.in. poznańską Powszechną Wystawę Krajową[22].

Niespełna trzy tygodnie później nad Wisłę zawitał z Paryża gość wyższej jeszcze znacznie rangi: inspektor generalny Francuskich Sił Powietrznych gen. Édouard Barès, zaproszony przez II wiceministra spraw wojskowych gen. bryg. Kazimierza Fabrycego na organizowane w okolicach Dęblina manewry lotnicze. Strona polska zadbała o odpowiednią oprawę wizyty, rozpoczętej 17 września przylotem eskadry czterech francuskich samolotów wojskowych Potez 25. Gość znad Sekwany, w towarzystwie szefa Departamentu Aeronautyki MSWojsk. płk. Rayskiego, oprócz Warszawy i Dęblina odwiedził także Lwów, Kraków oraz Poznań, wszędzie podejmowany uroczyście, co skwapliwie podkreślano zarówno w polskich, jak i francuskich (licznych, acz znacznie krótszych) informacjach prasowych. 25 września generałowie Édouard Barès i Victor Denain przyjęci zostali przez marszałka Piłsudskiego, wedle relacji prasowych odbywając przy tej okazji dłuższą konferencję z udziałem szefa Gabinetu Marszałka, ppłk. dypl. Józefa Becka. Do Paryża lotnicza delegacja wróciła 28 września – tradycyjnie z przystankiem w czeskiej Pradze[23].

---

stworzenie składów części zamiennych dla samolotów, szkolenie polskich mechaników lotniczych dla francuskich eskadr, z których do Polski przeniesione zostaną jedynie eszelony powietrzne.

[21] SHD-DAT, 7 N 3446, minuta pisma No. 02103 3/11-1 za ministra wojny i z jego polecenia gen. Debeneya do prezesa Rady Ministrów, ministra spraw zagranicznych z 2 X 1929 r. (kopia tegoż pisma – SHD-DAT, 7 N 3011); minuta pisma No. 02215 3/11-1 za ministra wojny i z jego polecenie zastępcy szefa EMA gen. Jeana Guitry'ego do Ministra Lotnictwa z 21 X 1929 r.

[22] *Une escadrille française en Pologne*, „Les Ailes" R. 9, 1929, no. 429, s. 4; *Eskadra lotników francuskich w Warszawie*, PZ, R. 9, 1929, nr 237, s. 5; *L'escadrille française, en Pologne*, „Journal de Débats Politiques et Littéraires" R. 141, 1929, no. 241, s. 5.

[23] AAN, SG, 617/32, odpis pisma No. 730/EM szefa FMW w Polsce gen. Denaina do ministra spraw wojskowych w Warszawie z 3 IX 1929 r. i nast. dok.; 617/15, rękopiśmienne zestawienie

Niedostatek źródeł uniemożliwia niestety sprecyzowanie treści, które poruszane były w prowadzonych przez gen. Barèsa rozmowach, na temat ich rezultatów snuć można więc jedynie spekulacje. Z pewnością znaczący był natomiast efekt propagandowy tej podróży – w widoczny sposób wzmogła ona bowiem zainteresowanie Francuzów wciąż mało przez nich znanym lotnictwem sojusznika ze wschodu. Przyczyniły się do tego przede wszystkim życzliwe komentarze prasy, podsumowane obszernym i wyraźnie dla gospodarzy niedawnej wizyty pochlebnym materiałem opublikowanym dwa tygodnie po jej zakończeniu na łamach lotniczego (ale masowo czytywanego nad Sekwaną) tygodnika „Les Ailes"[24].

Nieco podobny bieg przybrała kwestia francuskiej pomocy finansowej postulowanej przez stronę polską w związku z planowaną ewakuacją Nadrenii. I w tym przypadku deklaracje składane przez Brianda i inne paryskie osobistości względem polskiego partnera znacząco różniły się od poglądów formułowanych na użytek wewnętrzny, znacznie mniej dla zgłoszonej koncepcji przychylnych. Nic więc dziwnego, że próba przeniesienia podjętych rozmów na grunt nieco bardziej konkretnych ustaleń przyniosła stronie polskiej rozczarowanie[25].

Ponowna intensyfikacja kredytowych pertraktacji nastąpiła wiosną 1930 r. W tym przypadku impuls wyszedł od marszałka Piłsudskiego, który 5 kwietnia w rozmowie z ministrem Zaleskim podkreślił „potrzebę wszczęcia akcji wobec rządu francuskiego […] w celu zacieśnienia współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa", obejmującej w pierwszym rzędzie „kredyt na zakup materjału wojskowego we Francji, kredyt […] dla przemysłu wojennego […] oraz wprowadzenie niezbędnych decyzyj do umów polsko-francuskich"[26]. Spowodowało to skokowy wzrost aktywności strony polskiej. W tym czasie doszło m.in. do określenia przez szefa Sztabu Głównego (SG) gen. Tade-

„Oficjalne wizyty of.[icerów] zagr.[anicznych] (2 półrocze [19]29 r.)"; *Z pobytu szefa francuskiego Lotnictwa Wojskowego w stolicy*, PZ, R. 9, 1929, nr 257, s. 4; *Z pobytu gen. Barès w Polsce*, PZ, R. 9, 1929, nr 264, s. 4; *Le général Barès revient de Pologne*, „Journal de Débats Politiques et Littéraires" R. 141, 1929, no. 271, s. 5; *Le général Barès aux manoeuvres aériennes polonaises*, „Le Matin" R. 46, 1929, no. 16623, s. 3; *Pologne. Visite d'aviateurs français*, „Le Temps" R. 69, 1929, no. 24870, s. 2. Nieco później, 1 IV 1930 r., gen. Barès udekorowany został w Paryżu Krzyżem Komandorskim z gwiazdą Orderu Polonia Restituta (*Gen. Bares*, PZ, R. 10, 1930, nr 94).

[24] C.B., *Les Ailes en Pologne. L'aviation polonaise et Général Barès*, „Les Ailes" R. 9, 1929, no. 434, s. 9 n.

[25] IPMS, A.11.49/F/5, pismo bez liczby dziennika Stanisława Kirkora do ministra spraw zagranicznych z 2 IX 1929 r. i in. dok.; „Notatka na konferencję w dniu 21-go maja 1930 r." Szefa O. II SG płk. T. Pełczyńskiego; AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 28-29, pismo No. 708 za ministra spraw zagranicznych i z jego polecenia z-cy dyrektora Dyrekcji Spraw Politycznych i Handlowych Ministère des Affaires Étrangères [dalej: MAE] Roberta Renom de la Baume do ambasadora Laroche'a z 17 IX 1929 r. i in. dok.; CAEF, B 65235, pismo No. 8940 ministra finansów Henry Chérona do prezesa Rady Ministrów, ministra sprawa zagranicznych z 31 VIII 1929 r.; S. Kirkor, *Próby dozbrojenia Polski*, „Zeszyty Historyczne" (Paryż) 1971, z. 20, s. 35 nn.; H. Bułhak, *Polskie starania o francuską pożyczkę na cele obrony narodowej. Okres uzgadniania koncepcji i sposobów jej realizacji w latach 1929-1930*, [w:] *W kręgu idei, polityki i wojska. Studia ofiarowane Profesorowi Januszowi Farysiowi w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. T. Sikorski, H. Walczak, A. Wątor, Szczecin 2009, s. 362 nn.

[26] IPMS, A.11.49/F/5, niedatowana [po 7 IV 1930 r.] notatka Józefa Lipskiego.

usza Piskora na 2:3 (600 mln fr. frs. : 900 mln fr. frs.) stosunku części materiałowej do gotówkowej przyszłej pożyczki oraz wstępnej realizacji tej ostatniej w ramach 3-4 rocznych transz, z których pierwsza przeznaczona została na zakupy sprzętu artylerii ciężkiej i lotnictwa[27]. Negocjacje ze stroną francuską prowadzono jednak nieumiejętnie, nie potrafiąc ani skupić, ani choćby skoordynować poszczególnych ich wątków. Sami zaś Francuzi działali niespiesznie, bez zbytniego zaangażowania, niekiedy nawet – szczególnie w przypadku urzędników Ministerstwa Skarbu – wręcz sabotując rozmowy w sprawie uznawanej za polityczne zlecenie, dla własnych interesów niedogodne[28].

Na szczytach paryskiej politycznej hierarchii podchodzono do kwestii udzielenia Polsce pomocy finansowej w sposób dwuznaczny. Z jednej strony – deklarowano przychylność dla prośby znajdującego się w trudnej sytuacji wewnętrznej i dwustronnie zagrożonego z zewnątrz sprzymierzeńca, wyrażając obawy, że wobec braku francuskiej asysty mógłby on podjąć kroki sprzeczne z interesem patrona znad Sekwany, jak np. próba samodzielnego szukania *modus vivendi* w stosunkach z Berlinem. Z drugiej – podnoszono kwestie, które mogły utrudnić realizację zgłaszanych z Warszawy postulatów: ze względu na zaangażowanie Paryża w rozmowy rozbrojeniowe, niewłaściwy czas na dyskusje wokół zbrojeniowych kredytów (prezydent Gaston Doumergue) czy rozmaite kwestie techniczne (premier André Tardieu, minister budżetu Louis Germain-Martin). Co najmniej równie istotny był tu jednak fakt, że finansową pomoc dla Polski w stolicy Francji postrzegano często w powiązaniu z kwestią nowelizacji konwencji wojskowej w duchu ograniczenia zobowiązań partnera z zachodu. Jak bowiem komentował gen. Denain wyniki audiencji udzielonej mu jesienią 1930 r. przez ministra wojny André Maginota: „Nie byłoby ani godne, ani zręczne podtrzymywanie zaangażowania, jeśli nie czulibyśmy się zdeterminowani i zdolni do jego utrzymania. Ale trzeba uczynić coś, aby udowodnić Polakom, że nasza przyjaźń jest realna i czynna"[29].

---

[27] Ibidem, pismo L. 3726/II.Inf. płk. Pełczyńskiego do ministra spraw zagranicznych – „na ręce pana Wiceministra Wysockiego" z 14 VI 1930 r.; CAW, I.303.4.4712 protokół z konferencji odbytej 21 V 1930 r. u podsekretarza stanu w MSZ Alfreda Wysockiego, list odręczny gen. T. Piskora do płk. T. Pełczyńskiego z 8 VI 1930 r. i in. dok. H. Bułhak (*Polskie starania o francuską pożyczkę…*, s. 366) omyłkowo jako datę konferencji u A. Wysockiego podał dzień sporządzenia odpowiedniego protokołu (24 V 1930 r.).

[28] IPMS, A.11.49/F/5, pismo L. 1646/30 P amb. A. Chłapowskiego do ministra spraw zagranicznych z 23 XII 1930 r.; odpis pisma L. 9620 przewodniczącego Delegacji Polskiej do Polsko-Francuskich Rokowań Kredytowych Jana Władysława Mrozowskiego do ministra spraw zagranicznych z 16 XII 1930 r. i in. dok.; CAW, O. I SG, I.303.3.848, list odręczny mjr. dypl. Tadeusza Zakrzewskiego do gen. T. Piskora [?] z 17 XII 1930 r.; AD, CPC 1914-40, Europe 1930-1940 [dalej: EU 30-40], Pologne 311, nota sekretariatu generalnego MAE z 25 VII 1930 r. Zob.: H. Bułhak, *Polskie starania o francuską pożyczkę…*, s. 366 nn.; idem, *Przebieg polsko-francuskich rokowań o pożyczkę na cele obrony narodowej w latach 1930-1931*, [w:] *Si vis pacem, para bellum. Bezpieczeństwo i polityka Polski. Księga jubileuszowa ofiarowana profesorowi Tadeuszowi Dubickiemu*, red. nauk. R. Majzner, Częstochowa–Włocławek 2013, s. 69 nn., gdzie podano wiele dalszych szczegółów.

[29] SHD-DAT, 7 N 3008, kopia „Note personelle et secrète pour Monsieur le Ministre de la Guerre (Compte rendu du Général Chef de Mission) gen. Denaina" z 4 XI 1930 r. Por.: P.S. Wandycz, *The Twilight of French Eastern Alliances…*, s. 185.

Przy czym, choć szef FMW kładł nacisk na to, że „Francja jest winna Polsce prawdę", nad Wisłą nie zdawano sobie sprawy z zarysowanej wyżej implikacji. W pierwszej dekadzie stycznia 1931 r. w Warszawie gen. Piskor w liście do Szefa O. II SG płk. dypl. Tadeusza Pełczyńskiego oceniał szanse przeforsowania kredytowej operacji wciąż jako spore. A choć powołał się przy tej okazji na niedawną rozmowę z gen. Denainem, nic nie wskazuje, by był świadom dodatkowej, a niezwykle ważnej okoliczności, która wiązać się miała z tą sprawą[30].

Od wiosny 1930 r. obok prowadzonych w Paryżu rozmów w sprawie „dużej", obejmującej łącznie 1,5 mld franków, pożyczki podjęte zostały pertraktacje na temat znacznie mniejszej kwoty 100 mln franków z IV transzy francuskiego „kredytu 400 milionów", której rząd RP zrzekł się w roku 1925, a teraz postanowił restytuować. Istotną rolę odegrał tu zapewne *attaché* wojskowy i morski RP w Paryżu płk dypl. Jerzy Błeszyński, który pierwsze sondaże w przedmiotowej sprawie przeprowadził nad Sekwaną najpóźniej w lutym 1930 r., a po uzyskaniu wstępnej aprobaty szefa SG 25 marca zwrócił się do francuskiego Ministerstwa Wojny z zapytaniem, czy ewentualne polskie *démarche* w tej sprawie mogłoby liczyć na przychylne rozpatrzenie[31].

Konsultacje podjęte w następnych tygodniach przez stronę francuską przyniosły w tej ostatniej kwestii odpowiedzi zasadniczo pozytywne. Takie właśnie stanowisko zajął ambasador Laroche. Zgodnie z niepisaną, ale bardzo dla francuskich przedstawicieli w Warszawie charakterystyczną tradycją, wywód rozpoczął od podkreślenia zagrażających pozycji przemysłowców znad Sekwany poczynań konkurencji włoskiej – wedle jego informacji szczególnie aktywnej w dziedzinie artylerii i lotnictwa, i brytyjskiej – zainteresowanej dostawami z zakresu obrony przeciwlotniczej. Następnie bardzo plastycznie odmalował bezmiar potrzeb materiałowych armii polskiej, podkreślając, że wojskowy attachat oraz Francuska Misja Wojskowa rozmiary tych ostatnich szacują na ogromną sumę 6-8 mld franków, w tym 175 mln franków niezbędnych na lotniczo-przeciwlotnicze wydatki pierwszej potrzeby – i to bez uwzględniania samolotów czy dział przeciwlotniczych[32]. Pozytywny dla polskiego postulatu wydźwięk miało też stanowisko zajęte przez Quai d'Orsay. Zwrócono w nim uwagę, że część funduszy z ewentualnie przywróconej IV transzy mogłaby zostać wykorzystana dla budowy w Polsce zakładu produkcji samochodów, którym to projektem zainteresowana była francuska firma Renault. Na ten ostatni argument zwracało też uwagę Ministerstwo Wojny[33].

---

[30] Ibidem oraz CAW, O. I SG, I.303.3.848, list gen. Piskora do płk. Pełczyńskiego z 10 I 1931 r. Zob. też.: H. Bułhak, *Przebieg polsko-francuskich rokowań…*, s. 78.

[31] AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Pologne 391, pismo No. 2003 ministra finansów do ministra spraw zagranicznych (Dyrekcji Spraw Politycznych i Handlowych) z 24 II 1930 r. i in. dok.; CAW, O. I SG, I.303.3.848, pismo L. 37/Z./tj. płk. Błeszyńskiego do Szefa SG z 14 III 1930 r.; SHD-DAT, 7 N 3011, kopia uwierzytelniona pisma No. 1249/Z płk Błeszyńskiego do ministra wojny z 25 III 1930 r.; W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów"…*, s. 107 n.; I. Modelski, *Wojskowe przyczyny klęski wrześniowej (próba syntezy)*, cz. 1, „Zeszyty Historyczne" (Paryż) 1990, z. 92, s. 140.

[32] SHD-DAT, 7 N 3011, kopia pisma No. 277 Laroche'a do ministra spraw zagranicznych z 3 VI 1930 r.

[33] SHD-DAT, 7 N 3005, pismo No. 909 ministra spraw zagranicznych do ministra wojny z 2 VI 1930 r.; 7 N 3011, kopia bez liczby dziennika pisma ministra spraw zagranicznych do mini-

14 maja minister Zaleski poruszył kwestię uruchomienia IV raty poprzedniego zbrojeniowego kredytu w rozmowie z Briandem, uzyskując od szefa francuskiego MSZ zapewnienie o gotowości do niezwłocznego podjęcia sprawy. Dwa tygodnie później, 31 maja, w kolejnej rozmowie obu szefów dyplomacji na ten temat uczestniczył także premier André Tardieu. Niebawem płk Błeszyński został więc poinformowany o zamiarach podjęcia w Paryżu technicznych negocjacji w przedmiotowej sprawie. Dyskutowane w ich trakcie kwestie finansowe powierzone miały zostać Ministerstwu Skarbu, omówienie strony materiałowej – specjalnej wojskowej komisji pod przewodnictwem byłego szefa PMWZ płk. Łoyko-Rędziejowskiego[34]. Oficjalną prośbę władz polskich o przywrócenie IV transzy kredytu ambasador Chłapowski przekazał francuskim partnerom 18 listopada 1930 r. Na Quai d'Orsay fakt ten przyjęto z zadowoleniem. Ministerstwo Finansów, w którego gestii znalazła się finalna faza rozmów, poproszone zostało jedynie o sukcesywne przekazywanie informacji na temat ich postępów[35].

Te zaś pojawiły się stosunkowo szybko. Pozwoliły na uzgodnienie, a następnie podpisanie 18 lutego 1931 r. „Avenant" do polsko-francuskiej konwencji z 28 sierpnia 1924 r. Ostatnia z transz zbrojeniowego kredytu została tym samym przywrócona, całość zaś należnych z tego tytułu sum polski kredytobiorca zobowiązywał się uiścić do 31 grudnia 1945 r.[36]

---

stra finansów z 8 VII 1930 r.; CAEF, B 65235, pismo 2182 S.C.M.E. za ministra wojny i z jego delegacji sekretarza generalnego gen. Pierre'a M. Guinanda do ministra finansów z 7 VII 1930 r.; AD, CPC 1914-1940, EU 30-40, Pologne 311, noty dla ministra spraw zagranicznych z 22 IX 1930 r. i 25 IX 1930 r. oraz inne dok.; ibidem, Pologne 391, pismo 4428/B ministra handlu i przemysłu do ministra spraw zagranicznych z 26 V 1930 r. i in. dok. Kwestię wykorzystania części kapitałów z IV raty kredytu dla sfinansowania akcji Renaulta w Polsce Laroche poruszył także 6 VIII 1930 r. w rozmowie z min. Zaleskim (IPMS, A.11.49/F/5, „Notatka z rozmowy p. Ministra Zaleskiego z Ambasadorem Francuskim w dniu 6 VIII [19]30").

[34] IPMS, A.11.49/F/5, „Notatka w sprawie ostatnich rozmów, dotyczących akcji kredytowej na rynku francuskim, związanych z zagadnieniami zaopatrzenia wojskowego" z 16 VI 1930 r. i in. dok.; CAW, I. I SG. I303.3.875, pismo L. 3686 /II.Inf.T.O. szefa O. II SG ppłk. T. Pełczyńskiego do płk. Błeszyńskiego z 12 VI 1930 (koncept: CAW, O. II SG, I.303.4.4712).

[35] SHD-DAT, 7 N 3005, kopia bez liczby dziennika pisma ministra spraw zagranicznych do ministra finansów z 26 XI 1930 r.; CAW, O. II SG, I.303.4.4696, telegram mjr. dypl. Tadeusza Zakrzewskiego do Szefa O. I SG gen. Kordiana Zamorskiego z 15 XII 1930 r. i in. dok. Francuskie kalendarium polskich zabiegów o przywrócenie IV transzy kredytu: SHD-DAT, 7 N 3011, rękopiśmienna notatka „Pologne. Avance de 400-millions" z 28 X 1930 r. O stanowiskach zainteresowanych w tej kwestii franc. struktur zob. ibidem, rękopiśmienna notatka „Pologne. 4e tranche de 100 millions" z 19 XI 1930 r. oraz AD, CPC 1914-1940, EU 30-40, Pologne 391, gdzie znaleźć można obszerny zbiór korespondencji w przedmiotowej sprawie. Por. też.: C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne…*, s. 69 n.

[36] CAW, O. I SG, I.303.3.660, odpis „Avenant à la Convention conclue entre la France et la Pologne le 28 Août 1924 pour régler l'attribution et le remboursement des avances consenties au Gouvernement Polonais en exécution de la Loi du 8 Janvier 1924", zał. Nr 1 do pisma L. 900/31 Mob. Mat. O. I SG. do Dep. Aeronautyki MSWojsk. z 28 II 1931 r.; I.303.850, list mjr. T. Zakrzewskiego do gen. Piskora [?] z 28 I 1931 r.; 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 II

Na liście materiałów, które z udostępnianych sum zamierzała nabyć we Francji armia RP, początkowo brak było materiału przeznaczonego dla sił powietrznych. Znalazły się na niej: artyleria ciężka i niezbędne dla niej ciągniki, wyposażenie dla baterii dział polowych kalibru 75 mm, materiał optyczny artylerii (lornety nożycowe, teodolity), najcięższe karabiny maszynowe Hotchkiss dla potrzeb obrony przeciwlotniczej, czołgi, samochody pancerne, a także materiał niezbędny Marynarce Wojennej – torpedy dla niszczycieli i okrętów podwodnych oraz miny morskie dla tych ostatnich. Ostatecznie jednak partycypacja lotnictwa została uwzględniona, a suma dlań przewidziana – choć stosunkowo niewielka (5 488 415 fr. frs.) – obejmowała materiał zarazem niezbędny, jak i trudno dostępny – duraluminium[37].

Sens tego zakupu i jego wagę przyjdzie nam niebawem obszerniej wyjaśnić. Na razie zauważyć należy, że restytucja IV transzy dawnego kredytu nie zahamowała bynajmniej podjętych jeszcze w połowie roku 1929 polskich starań o uzyskanie nad Sekwaną znacznie poważniejszego, bo obejmującego 1,5 mld franków, zastrzyku kapitału. I w tym przypadku beneficjentem pierwszej, obliczanej na 400 mln franków, raty pożyczki materiałowej, którą polski Sztab Główny pragnął uzyskać już w roku budżetowym 1931/1932, zostać miała głównie piechota (najcięższe karabiny maszynowe wraz z amunicją i materiałem transportowym, lekkie działa towarzyszące, armaty 47 mm dla czołgów), artyleria (armaty polowe, ciężkie działa i moździerze, artyleria nadbrzeżna) oraz artyleria przeciwlotnicza. Jednak wśród pomniejszych odbiorców francuskich środków przewidywano umieścić także broń pancerną oraz marynarkę wojenną (po 30 mln fr. frs.), stosunkowo niewielką sumę 20 mln franków przeznaczając na potrzeby lotnictwa. Siły powietrzne, a właściwie przemysł lotniczy w wyraźnie większej skali uwzględnić natomiast zamierzano w ramach 0,5 mld franków z postulowanego równolegle kredytu gotówkowego. Wedle deklaracji gen. Piskora uzyskane w ten sposób kwoty zostałyby zużytkowane głównie przez państwowe zakłady przemysłu zbrojeniowego – przede wszystkim na fabrykację amunicji i „konstrukcję materiału lotniczego"[38].

Francuskie Ministerstwo Finansów już w końcu roku 1930 przekazać miało polskim negocjatorom, że postulowana przez nich pożyczka „od rządu dla rządu"

1931 r.; H. Bułhak, *Przebieg polsko-francuskich rokowań…* W późniejszym czasie konwencja z 28 VIII 1924 r. korygowana była jeszcze dwukrotnie: „Porozumienie modyfikujące…" z 25 V 1934 r. przesunęło termin realizacji polskich płatności o rok, takież porozumienie z 30 III 1937 r. korygowało gwarancje i techniczne detale tych płatności (kopie obu dokumentów: CAEF, B 65235).

[37] CAEF, B 65235, datowana 4 VII 1930 r. kopia złożonej przez płk. Błeszyńskiego listy „État approximatif du matériel de guerre à acquerir sur la quatrième tranche de 100 millions du crédit alloué à la Pologne par la Loi du 8 Janvier 1924"; SHD-DAT, 7 N 3011, kopia datowanej 19 XII 1930 r. listy „État approximatif du matériel de guerre à acquerir…" zastępcy *attaché* wojskowego i morskiego RP w Paryżu mjr. dypl. Aleksandra Łubieńskiego – załącznik do pisma No. 2868/Z płk. Błeszyńskiego do ministra wojny (SCME) z 20 XII 1930 r.

[38] SHD-DAT, 7 N 2998, pismo No. 139/EM gen. Denaina z 9 II 1931 r. W zbliżony sposób „pożyczkowe" priorytety przedstawiał szef O. I SG gen. Józef Kordian Zamorski w projekcie skierowanym do Szefa SG w drugiej połowie stycznia (CAW, O. I SG, I.303.3.850, referat L. 163 Mob. Mat. „Materjałowa pożyczka francuska").

w łącznej wysokości 1,5 mld franków nie jest w istniejących warunkach możliwa. W zamian proponowano rozbicie pożyczkowej emisji na kilka lat, a także zmniejszenie obciążeń Skarbu skutkiem zastosowania formuły *l'assurance crédit* (kredytu gwarantowanego przez państwo). Z kolei czynniki wojskowe i Quai d'Orsay podkreślały, że polskie życzenia zostały częściowo spełnione skutkiem przywrócenia IV transzy danego kredytu, zaś o pomoc finansową Paryża dla stabilizacji rodzimych walut zabiegają także Rumuni i Jugosłowianie. Wobec zbliżania się terminu rozpoczęcia prac Konferencji Rozbrojeniowej Francuzi, poszukując poparcia dla tez, które zamierzali zaperezentować na jej forum, musieli się liczyć z interesami także i tych partnerów. Z kolei strona polska, równocześnie prowadząc nad Sekwaną rozmowy na temat kilku różnych porozumień kredytowych, nie potrafiła jasno określić własnych priorytetów. Zdaniem amb. Chłapowskiego stanowiło to istotną jej słabość, wykorzystywaną przez francuskiego partnera[39].

W tym ostatnim przypadku nie chodziło zresztą jedynie o kwestie negocjacyjnej taktyki. W Paryżu utrwaliło się bowiem przekonanie, że z punktu widzenia władz RP najważniejszą z form oczekiwanej od sojusznika z zachodu finansowej pomocy nie są bynajmniej kolejne zbrojeniowe kredyty, ale emisja na rynku francuskim obligacji o wartości miliarda franków, niezbędnych dla sfinalizowania budowy i uruchomienia eksploatacji strategicznej linii kolejowej Śląsk–Gdynia. Drogę do realizacji tego celu otworzyła konwencja zawarta 31 marca 1931 r. przez polski rząd z koncernem Schneider et Cie. Część z pozyskanych w drodze planowanej operacji finansowej środków (156 mln fr. frs.) władze z Warszawy zobowiązały się zużytkować w ciągu następnych trzech lat na zamówienia lokowane w przemyśle francuskim. Wobec wyrażanych ze strony Ministerstwa Wojny obaw, że wobec pogarszania się politycznych koniunktur i działań zagranicznych rywali perspektywy dalszej obecności na rynku polskim francuskich producentów sprzętu wojskowego ulegają wyraźnemu pogorszeniu, Quai d'Orsay dawało do zrozumienia, że to właśnie zbrojeniowym przemysłowcom przypadnie w udziale większość planowanych z tej racji transakcji. Oznaczałoby to dalsze zwiększenie lokowanych nad Sekwaną polskich zamówień o takim charakterze, tym bardziej że – o czym też nie omieszkano przypomnieć – przeznaczone na nie zostało także 100 mln franków z IV transzy kredytu z roku 1924[40].

---

[39] SHD-DAT, 7 N 3011, kopia pisma No. 365 za ministra spraw zagranicznych i z jego upoważnienia sekretarza generalnego P. Berthelota z 11 III 1931 r. i in dok.; M. Wołos, *Alfred Chłapowski…*, s. 204.

[40] AD, CPC 1914-1940, EU 30-40, Pologne 311, minuta pisma No. 2912 ministra spraw zagranicznych do ministra handlu i przemysłu z 12 VI 1931 r.; minuta pisma No. 891 ministra spraw zagranicznych do ministra wojny z 18 VI 1931 r. i in. dok; C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne…*, s. 186 n. Emisja „kolejowych" obligacji o nominalnej wartości 400 mln franków przeprowadzona została we Francji w czerwcu 1932 r. Dalsze szczegóły zob.: SHD-DAT, 7 N 2998, pismo No. 102/EM szefa FMW w Polsce płk. Prioux do ministra obrony narodowej z 14 III 1932 r. Charakterystyczne, że np. w sporządzonej 16 II 1931 r. rękopiśmiennej notatce Sekcji Armii Obcych O. II EMA „Observations au sujét des emprunts Roumains et Polonais en France" „wielkiej" pożyczki zbrojeniowej w ogóle nie wymieniono, uwzględniając tylko IV transzę kredytu z roku

Niechęć Paryża do wzięcia na siebie dodatkowych obciążeń powodowała, że inicjatywa ponownie znaleźć się musiała po stronie polskiej. Tej jednak brakowało determinacji. Próby zmiany stanu rzeczy, podejmowane przez Chłapowskiego i innych pracowników ambasady RP, w najlepszym razie kończyły się kolejną serią francuskich gestów życzliwego zainteresowania. Tymczasem wyraźnie mijał czas odpowiedni do podjęcia efektywnej akcji na rzecz wielkiej zbrojeniowej pożyczki: wydłużała się lista zadrażnień w polsko-francuskich stosunkach, słabła pozycja uważanego za jednego z rzeczników przedsięwzięcia ministra Brianda, zaś podjęte już prace przygotowawcze do konferencji rozbrojeniowej z samej swej istoty nie sprzyjały rozmowom w sprawie ułatwień w realizacji wielkich zakupów materiału wojskowego[41].

Ostatecznie w tej sytuacji w poszukiwanie drogi wyjścia z impasu postanowił zaangażować się osobiście zainteresowany powodzeniem kredytowej inicjatywy szef Sztabu Głównego gen. Tadeusz Piskor. W tym celu późnym latem 1931 r. zadeklarował chęć przybycia do Paryża, jako termin wizyty proponując pierwszą dekadę października. Nad Sekwaną pozostać zamierzał przez dwa lub nawet trzy tygodnie, prowadząc rozmowy na temat organizacji polskiej obrony z dowódcami sojuszniczych sił zbrojnych, nade wszystko zaś – podejmując dyskusję o możliwościach wyposażenia armii polskiej w pozyskany znad Sekwany sprzęt wojskowy. W tym ostatnim przypadku, co istotne, podstawą stać się miały zakupy przeprowadzane bezpośrednio u producentów na zasadzie *l'assurance crédit*. Ich szczegóły negocjować miał towarzyszący Piskorowi podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Adam Koc. W Warszawie najwyraźniej pogodzono się z niemożnością uzyskania nad Sekwaną postulowanej jeszcze niedawno pożyczki „od rządu dla rządu". Czy raczej – mocno zredukowano wcześniejsze w tej kwestii oczekiwania. W nowej formule obejmowały one już tylko 300 mln franków, przeznaczane na „aktywizację produkcji przemysłu obrony narodowej"[42].

Anonsowane zakupy wzmocnić i unowocześnić miały głównie artylerię ciężką, piechotę, jednostki pancerne i marynarkę wojenną. Wiadomo jednak skądinąd, że gen. Piskor nie lekceważył bynajmniej lotnictwa – jest więc wysoce prawdopodobne, że i jego potrzeby zostałyby uwzględnione w ostatecznej wersji planu zamówień, tak jak zostało to uczynione w przypadku IV transzy dawnego kredytu. O tym, że ce-

---

1924 oraz 1 mld franków niezbędnych dla grupy Schneider – Banque des Pays du Nord na inwestycje kolejowe (SHD-DAT, 7 N 3011).

[41] K.J. Zamorski, *Dzienniki (1930-1938)*, oprac. nauk. R. Litwiński, M. Sioma, Warszawa 2011, s. 81; M. Wołos, *Alfred Chłapowski…*, s. 204; H. Bułhak, *Przebieg polsko-francuskich rokowań…*, s. 73 nn. Francuska interpretacja polskich priorytetów była sprzeczna z intencjami zarówno min. Zaleskiego, jak i amb. Chłapowskiego, którzy za najważniejszą uważali pożyczkę dla potrzeb obrony narodowej (*ibidem*, s. 75, 80).

[42] AD, CPC 1914-1940, EU 30-40, Pologne 309, pismo No. 394 amb. Laroche'a do ministra spraw zagranicznych wraz z aneksem przeznaczonym dla Poddyrekcji Europa MAE; K.J. Zamorski, *op. cit.*, s. 104, 106. Łączne wydatki na realizację zamierzonego przez gen. Piskora programu – włącznie z częścią „nieokreśloną", wynieść miały 2 mld franków, z czego 1,2 mld fr. frs. kosztować miał materiał nabywany we Francji. Data zakończenia realizacji wyznaczona była na rok 1936.

niony w Paryżu szef Sztabu lotniczej współpracy z Francją zaniechać nie zamierzał, świadczy wizyta w Polsce inspektora generalnego Francuskich Sił Powietrznych gen. Emile'a Hergaulta, która doszła do skutku w pierwszej dekadzie czerwca z jego inicjatywy. Formalnie jedynie kurtuazyjna podróż po „instalacjach aeronautycznych" odbyła się w bardzo dobrej atmosferze, z szeregiem przyjaznych gestów względem gościa (w tym serdecznym przyjęciem w Belwederze przez marszałka Piłsudskiego), który zresztą wysoko ocenił następnie rezultaty osiągnięte przez polskie lotnictwo[43]. Zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami w pierwszej połowie września doszło do rewizyty. Pułkownik Rayski, przybywszy nad Sekwanę formalnie dla obserwacji organizowanych w Szampanii manewrów, podejmowany był równie uroczyście, otrzymując m.in. od ministra lotnictwa Jacques'a-Louisa Dumesnila krawat komandora Narodowego Orderu Legii Honorowej III klasy. Odwiedził także szkoły wojskowe (szkoła artylerii w Fontainebleau) oraz jednostki lotnicze (12 Brygada Lotnicza w Courcy k. Reims, 21 i 33 Pułki Lotnicze w Nancy). I w tym przypadku zadbano o medialne nagłośnienie wizyty[44].

Gdy jednak szef Departamentu Aeronautyki wyruszał do Paryża, by dokonać tam kolejnej manifestacji polsko-francuskiej, w Warszawie obracały się wniwecz ambitne plany gen. Piskora. Ten ostatni, wezwany do generalnego inspektora Sił Zbrojnych marszałka Piłsudskiego odbył z nim po południu 7 września krótką, ale bardzo burzliwą rozmowę, która zakończyła się prośbą o dymisję. Dzień później ponowne spotkanie obu rozmówców częściowo załagodziło sytuację – dymisja nie została udzielona. Był to jednak jedynie pozór. Już nazajutrz gen. Zamorski zanotował w swym dzienniku, że szef Sztabu [Głównego] „zawiadomił gen. [Victora] Denaina, że nie jedzie do Francji w związku ze swą prośbą o dymisję"[45]. Dwa dni później ambasador Laroche poinformował paryskich zwierzchników, że planowana podróż do Paryża nie dojdzie najpewniej do skutku, gdyż gen. Piskor „nie znajduje już chętnego ucha" u marszałka Piłsudskiego, nie jest więc w stanie uzyskać jego akceptacji dla swej koncepcji uzyskania we Francji zbrojeniowych kredytów.

---

[43] AD, CPC 1914-1940, EU 30-40, Pologne 309, pismo No. 307 Laroche'a do ministra spraw zagranicznych z 22 VI 1931 r. i in. dok.; H. Bułhak, *Polska–Francja, z dziejów sojuszu 1933-1936*, s. 279. Hergault przybył do Poznania 4 VI, następnie zaś udał się do Warszawy. Z powodu gwałtownej burzy nie doszła natomiast do skutku jego planowana wizyta w Wilnie. Z kolei 20 VII 1930 r. „Polska Zbrojna" informowała, że w dniu poprzednim do księgi przyjęć w Belwederze wpisali się dwaj oficerowie lotnictwa francuskiego – kpt. Thabourney i por. Lafon (*Oficerowie francuscy w Belwederze*, PZ, R. 10, 1930, nr 157, s. 4).

[44] *Un dîner au ministère de l'air en l'honneur du colonel Rayski*, „Le Figaro" R. 106, 1931, no. 252, s. 3; *Les grandes manoeuvres de Champagne*, „Journal des Débats Politiques et Littéraires" R. 143, 1931, no. 254, s. 2. Order Legii Honorowej V klasy płk. Rayski otrzymał jeszcze w roku 1922, Krzyżem Oficerskim IV klasy udekorowany został w roku 1927, podczas pobytu w Polsce marsz. Franchet d'Espèrey. We wrześniu 1931 r. rozetkę Oficera Legii Honorowej IV kl. otrzymał też towarzyszący Rayskiemu w paryskiej wizycie płk dypl. obs. Stanisław Ujejski, a Krzyż Kawalera LH V kl. – kpt. pil. Józef Jungraw.

[45] K.J. Zamorski, *op. cit.*, s. 113. Por.: I. Modelski, *op. cit.*, cz. 1, s. 175.

Zapowiadał też jako wysoce prawdopodobną utratę przez szefa Sztabu dotychczas pełnionych funkcji[46].

Tak też w istocie się stało. Niespełna trzy miesiące później, 3 grudnia, znajdujący się w niełasce generał został odwołany ze stanowiska. Objął je były szef Biura Inspekcji GISZ płk. dypl. Janusz Gąsiorowski, przez Laroche'a określany jako „osoba w pełni oddana marszałkowi Piłsudskiemu". Uwagę komentatorów zwracała uwagę niska ranga nowego szefa Sztabu, który stopniem generalskim został obdarzony dopiero po nominacji[47]. Pozbawiony autorytetu niezbędnego dla faktycznego pełnienia funkcji dowódczych i całkowicie podporządkowany generalnemu inspektorowi, gen. Gąsiorowski nawet nie próbował podejmować kredytowo-zbrojeniowych planów poprzednika, wprost oświadczając kierującemu pozostałościami FMW w Warszawie płk. René Prioux, że „ta sprawa została podjęta przez generała Piskora z jego własnej inicjatywy i bez zgody Marszałka", on sam zaś wznowić ją mógłby tylko, gdyby taka zgoda została udzielona[48]. To ostatnie było jednak wątpliwe – i istotnie nigdy nie nastąpiło[49]. Kwestia wielkiego francuskiego kredytu na dozbrojenie sił zbrojnych Rzeczypospolitej uległa tym samym zamrożeniu na kilka następnych lat[50]. Pogłębia-

[46] AD, CPC 1914-1940, EU 30-40, Pologne 309, telegram przychodzący No. 398 Laroche'a do MSZ z 10 IX 1931 r.

[47] AD, CPC 1914-1940, EU 30-40, Pologne 309, telegram przychodzący No. 504 Laroche'a do min. spraw zagr. z 3 XII 1931 r. oraz pismo No. 515 Laroche'a do min. Spraw zagr. Z 4 XII 1931 r.; SHD-DAT, 7 N 2998, „Compte – rendu de Renseignements sur la période du 1er au 16 Décembre [1931 r.]" No. 849 *attaché* wojskowego Francji w Polsce ppłk. Geoffroy du Périer de Larsan z 16 XII 1931 r.

[48] AD, CPC 1914-1940, EU 30-40, Pologne 318-319, kopia pisma No. 13/EM płk. Prioux do ministra wojny z 13 I 1932 r.

[49] Przyczyny niechęci Piłsudskiego do kolejnego francuskiego kredytu kilka lat później, już po wybuchu wojny następująco wyjaśniał August Zaleski: „Piłsudski uważał, że na zbrojenia za wcześnie, jako że na wojnę się nie zanosi, a trzeba by płacić procent od tej pożyczki". Ponadto zaś – jak uzupełnił Zaleski swą relację w późniejszym czasie – Piłsuski uznał, że „uzbrojenie, które moglibyśmy otrzymać w chwili wybuchu wojny, byłoby już […] «zdemodowane» […], spłaty tej pożyczki były[by] zbyt uciążliwe dla Skarbu Państwa […], popadlibyśmy w zbytnią zależność od Francji". Sam autor przytoczonych fraz zdystansował się *ex post* od tej argumentacji, komentując: „Francuzom chodziło wtedy o wzmocnienie Polski, […] pożyczki międzynarodowe nie zawsze wytwarzają zależność polityczną, a przeciwnie – często dają pewną siłę dłużnikowi, który może postawiić rząd wierzycielski w trudną sytuację, odmawiając spłat". Cyt. za: P. Wandycz, *Z Piłsudskim i Sikorskim…*, s. 100 n. Jeszcze jednak późnym latem 1932 r. przedmiot analiz 2ème Bureau stanowiła informacja o starciu dwóch grup polskich polityków: grupy zawiedzionych względem Francji i poszukujących zbliżenia z Niemcami i Włochami (tu wymieniany był m.in. ambasador Chłapowski) oraz „tradycyjnej" – przekonanej, że Francja zawsze będzie chciała mieć po swej stronie w razie wojny „300.000 [polskich] bagnetów" (takie poglądy w Paryżu reprezentować mieli m.in. kierujący biegiem kredytowych rokowań senator Józef Targowski oraz „Loubkovsky" [mjr Łubieński?]). Przedstawiciele drugiej grupy nadal liczyć mieli na kredyt zbrojeniowy w wysokości do miliarda franków. (SHD-DAT, 7 NN 2325, kopia notatki „Relations franco-polonaises" No A. – 9.548 z 6 IX 1932 r. Dokument przekazany został wywiadowi sił zbrojnych przez cywilną Sûreté Générale 9 IX 1932 r.).

[50] Kontynuowane były natomiast rozmowy w sprawie sfinansowania poszczególnych, niekiedy sporych zakupów sprzętu wojskowego (artyleria ciężka, artyleria przeciwlotnicza, sprzęt

jące się w miarę upływu kolejnych miesięcy roku 1931 problemy ze zrównoważeniem budżetu oraz obawy przed destabilizacją kursu złotego powodowały, że Warszawa, nadal nie rezygnując z prób uzyskania francuskiej finansowej pomocy, inne już dla niej znajdowała przeznaczenie[51].

Polskie lotnictwo wojskowe, jak już kilkakrotnie zwrócono uwagę, nie miało być głównym beneficjentem negocjowanych we Francji kredytów zbrojeniowych. Towarzyszące rozmowom na ten temat perturbacje w niewielkim tylko stopniu wpływały więc na jego rozwój. Ten zaś – skądinąd niewątpliwy i przez francuskiego partnera dostrzegany i doceniany – sprawił, że w końcu lat 20. znaczone biało-czerwoną szachownicą siły powietrzne znalazły się na swoistym rozdrożu.

Użytkowany w eskadrach bojowych sprzęt latający wciąż niemal bez reszty złożony był z samolotów produkcji francuskiej lub wykonanych na francuskiej licencji. Fakt ten wynikał przede wszystkim – co raz jeszcze przyjdzie nam podkreślić – z politycznych powiązań Francji i Rzeczypospolitej oraz udzielonego tej ostatniej przez władze z Paryża w pierwszej połowie dekady zbrojeniowego kredytu. Jednak w roku 1929 prace prowadzone w związku z realizacją związanych z nim zakupów miały się już ku końcowi, a prowadząca je Polska Wojskowa Misja Zakupów z dniem 1 sierpnia 1929 r. uległa likwidacji[52].

Tymczasem spora część nabytych nad Sekwaną maszyn, choć w czysto kalendarzowym ujęciu wciąż stosunkowo nowa, nadspodziewanie szybko zestarzała się moralnie. Stawiało to pod znakiem zapytania sens ich wykorzystania w okresie pokoju (np. dla potrzeb zaawansowanego szkolenia), a w większym jeszcze stopniu – użyteczność w warunkach ewentualnego zbrojnego konfliktu[53].

---

motorowy) na zasadzie *l'assurance crédit* (zob. np.: J. Ciałowicz, *op. cit.*, s. 165 n.) Omówienie tego zagadnienia wykracza jednak poza ramy niniejszej pracy.

[51] AD, CPC 1914-1940, EU 30-40, Pologne 392, kopia „Note pour l'Ambassadeur sécretaire Général" z 8 XII 1931 r.; „Projet d'emprunt polonais" z 12 III 1932 r. i in. dok.

[52] CAW, O. II SG, I.303.4.7542, pismo L. 747/Org./Tjn. I wiceministra spraw wojskowych gen. dyw. D. Konarzewskiego z 19 VIII 1929 r. wg rozdzielnika; SHD-DAT, 7 N 3006, kopia pisma L. 5987 płk. Łoyko-Rędziejowskiego do SCME z 26 VIII 1929 r. Do 1 I 1929 r. zatwierdzono faktury na zakupiony z francuskiego kredytu materiał lotniczy na łączną kwotę 96 094 139,61 fr. frs. oraz 425 156,15 fr. frs. na pokrycie kosztów transportu do bazy załadowczej w Cherbourgu. Łączna cena kontraktowa zakupionego sprzętu wyniosła 97 351 165,37 fr. frs. (CAW, O. I SG I.303.3.657, „Zestawienie pieniężne z realizacji 300 milionów franków [I, II, III raty] kredytu francuskiego od dnia otwarcia do 1 stycznia 1929"). W miejsce PMWZ przez następne trzy miesiące funkcjonować miała Komisja Likwidacyjna pod przewodnictwem płk. Łoyko-Rędziejowskiego. Od 1 XI 1931 r. dotychczasowe czynności misji powierzone zostały rezydującemu w Paryżu *attaché* wojskowemu RP.

[53] Formułowane niekiedy w związku z tym w polskiej literaturze zarzuty wobec francuskiego partnera, który jakoby z rozmysłem dostarczyć miał polskim klientom sprzęt niepełnowartościowy (czy wręcz – wyeksploatowany), nie znajdują potwierdzenia w przebadanych materiałach źródłowych. Francuskie lotnictwo wojskowe stanęło w tymże czasie wobec bardzo podobnych problemów – tyle że wobec wielkości zakupów dokonywanych w trakcie upływającej dekady występowały one w znacznie większej skali. Zob.: CAW, O. II SG I.303. 4.2206, pismo L. 2479 mjr. dypl. Aleksandra Łubieńskiego do Szefa O. II SG z 8 XII 1930 r.

To zaś oznaczać mogło tylko jedno: konieczność nowych zakupów. Problemem do wyjaśnienia pozostawało, czy i tym razem Polacy zdecydują się sięgnąć po francuski sprzęt lub przynajmniej wywodzące się znad Sekwany rozwiązania konstrukcyjne i techniczne.

Sami Francuzi nie mieli pewności, czy taki właśnie scenariusz uda się zrealizować. Starali się jednak zwiększyć swe szanse, co zdawało się szczególnie istotne wobec konkursu, w którym, jak się spodziewano, władze polskiego lotnictwa wojskowego wyłonią nowy samolot dla swych eskadr myśliwskich, następcę przeznaczonych do wycofania z linii francuskich spadów. Ambasada w Warszawie podkreślała więc konieczność sprawnego przeprowadzenia nadwiślańskiej akwizycji, przede wszystkim zaś dokonania zawczasu wyboru oferowanego stronie polskiej typu płatowca i silnika, by w ten sposób uniknąć szkodliwej bratobójczej konkurencji. Sugerowała też, już tradycyjnie, by pilnie baczyć na poczynania rządu włoskiego, który jej zdaniem skłonny był udzielić ewentualnym polskim klientom najdalej idących ułatwień dla uzyskania zamówienia. Moment dla przeprowadzenia sprawy po myśli Paryża ambasador Laroche i jego współpracownicy uważali za dogodny – wyrażając przekonanie, że okres „nadreńskich" negocjacji dowodnie ukaże polskiemu sojusznikowi wagę wiążących go z Francją porozumień[54].

Nawet jednak taki ostrożny optymizm nie był uzasadniony, z czego zresztą dyplomaci z warszawskiej placówki powinni byli zdawać sobie sprawę. Najwyraźniej jednak uprzednio mimo uszu puszczali nie tylko deklaracje władz kraju urzędowania, ale i raporty własnej misji wojskowej. Ta ostatnia co najmniej już od kilkunastu miesięcy informowała bowiem, że „Polacy skłaniają się coraz bardziej ku stworzeniu własnego narodowego przemysłu lotniczego, starając się uzyskać w tej kwestii niezależność od zagranicy". Zwracała przy tym uwagę, że wiąże się z tym także zamiar wprowadzenia do użytkowania w lotnictwie wojskowym rodzimych konstrukcji[55].

Te pierwsze obszerniejsze doniesienia o efektach prac biur konstrukcyjnych zakładów lotniczych znad Wisły dotyczyły głównie samolotów szkolnych lub liniowych, relatywnie prostszych do opracowania. W komentarzach zwracano też uwagę, że bazą dla opracowania większości polskich prototypów pozostają konstrukcje zagraniczne – najczęściej francuskie, zaś osiągom tych ostatnich maszynom z Lublina czy Białej Podlaskiej wciąż nie udaje się dorównać. Wskazywano wreszcie, że w pracach podjętych w dziedzinie silników lotniczych polscy inżynierowie nie zdołali uzyskać niemal żadnych wyników godnych uwagi. Bariery technologiczne i ograniczenia finansowe wciąż stanowiły tu najwyraźniej zaporę nie do przezwyciężenia[56].

---

[54] SHD-DAT, 7 N 3446, kopia pisma No. 1701 za ministra spraw zagranicznych i z jego upoważnienia P. Berthelota do ministra wojny z 9 X 1929 r.; AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 28-29, minuta pisma No. 453 prezesa Rady Ministrów i ministra spraw zagranicznych wz. szefa Biura poddyrekcji Europa w MSZ Alberta-Camille'a Laboureta do ministra lotnictwa z 31 VII 1929 r.

[55] SHD-DAT, 7 N 2997, „Rapport de fin d'année 1927" FMW.

[56] Ibidem. W cytowanym dokumencie wzmiankowano i krótko omówiono samoloty szkolne WZ-X oraz Bartel BM-2, samolot liniowy Lublin R-VIII oraz samolot myśliwski PWS-1. Informa-

Jednak to względne zapóźnienie i wymuszona ubóstwem własnych sił i środków zależność od obcych wzorców dobiegały właśnie kresu. Na deskach kreślarskich, a wkrótce także w hali montażowej Państwowych Zakładów Lotniczych, świeżo powołanych do życia w miejsce dawnych Centralnych Warsztatów Lotniczych, dojrzewał właśnie nowatorski projekt nowoczesnego, całkowicie metalowego samolotu myśliwskiego PZL.1 z charakterystycznie wygiętym „mewim" płatem. Pierwszy lot tej maszyny miał miejsce w sierpniu 1929 r., w okresie intensyfikacji polsko-francuskich dyskusji na temat przyszłości współpracy lotniczej obu państw i – choć należał do zupełnie innego porządku wydarzeń – dla perspektyw tej współpracy okazać się miał bardziej bodaj od owych dywagacji istotny. W ciągu dwóch następnych lat doszło do całkowitego odwrócenia aksjomatycznej, jak jeszcze niedawno wydawać się mogło, zależności między francuskim mistrzem i polskim adeptem. „Samolot R.VIII […] wydaje się imitować samolot francuski Amiot, […] inżynier Bartel przyczynił się do skonstruowania […] samolotu szkolnego M-2, stanowiącego uproszczenie samolotu francuskiego Hanriot XIV" – informowali Paryż oficerowie FMW w raporcie z początków roku 1928[57]. „W czasie mego stażu w lotn. franc. zostałem zaproszony do Villacoublay, [gdzie] […] zostałem omyłkowo zaprowadzony do sekcji dośw. […] Przez godzinę […] widziałem około 100 prototypów przysłanych przez […] fabryki dla sprawdzenia ich przydatności. Od razu zwrócił moją uwagę wielki całkowicie metaliczny Devoitine uderzająco przypominający naszego PZL[58]. […] Bliższych szczegółów nie wypadało się dowiadywać, tembardziej że ta uderzająca swem wyglądem zewn. kopja naszego PZL jest znana w attachacie. Widziałem tam również płatowiec o podobnym zarysie skrzydeł przedstawiony podobno przez Latecoere, […] również przedstawiany jako prototyp – donieść miał przełożonym z Warszawy jesienią 1931 r. jeden z polskich oficerów lotnictwa"[59]. Niedawny nauczyciel stawał się naśladowcą dzieł błyskawicznie dojrzewającego ucznia.

Owo przewartościowanie dotychczasowych relacji znacznie wyraźniej chyba zaznaczyło się w świadomości niedawnych podopiecznych Paryża niż w sferze realnej (francuskie nawiązania do konstrukcji PZL, choć zauważalne, wciąż miały charakter jednostkowy), niewątpliwie jednak stanowiło fakt, z którym strona francuska musiała się liczyć[60]. W gruncie rzeczy nie powinna była zresztą czuć się nim zaskoczona –

---

cje o braku postępów w polskich pracach w dziedzinie silników lotniczych miały się powtarzać w dokumentach FMW w Polsce także w następnych latach. Zob. np.: SHD-DAT, 7 N 2998, „Note au sujet de l'armement en Pologne" No. 654/EM gen. Denaine'a z 10 VIII 1929 r.

[57] Ibidem.

[58] Oglądanym samolotem był najpewniej prototyp myśliwca Dewoitine D-560 z napędem w postaci silnika Hispano-Suiza 12Xbrs. Konstrukcja ta, uznana ostatecznie za nieudaną, nie była nigdy produkowana seryjnie.

[59] AAN, AW, A II/112, pismo kpt. dypl. pil. Mateusza Iżyckiego do Szefa O. II SG z 17 XI 1931 r. Kpt. Iżycki od 10 VIII 1931 r. odbywać miał dwumiesięczny staż „w lotnictwie afrykańskiem" (AAN, SG, 617/10, zestawienie oficerów odbywających staże zagraniczne w roku 1931).

[60] We francuskich raportach z końca lat 20. odnotowywano dalszy rozwój polskiego przemysłu lotniczego i osiągnięte przezeń „godne uwagi rezultaty gdy chodzi o konstrukcję płatowców"

polskie ambicje znane jej były od dawna, a możliwości ich zaspokojenia ukształtowane zostały przy znaczącym francuskim współudziale.

Po pierwsze bowiem – to właśnie z doświadczeń nabytych we Francji podczas rocznej praktyki w zakładach Breguet, Amiot i Avimeta korzystać musiał, przystępując do pracy nad projektem PZL.1, główny konstruktor tego samolotu, młody inżynier Zygmunt Puławski[61].

Po drugie – znaczącym impulsem dla rozwoju projektu nowego polskiego myśliwca stała się nabyta właśnie we Francji licencja na samoloty myśliwskie Wibault 7C1/73C1. Pozwoliła ona na przestudiowanie zasad projektowania i budowy nowoczesnych płatowców o metalowej konstrukcji. Kilka istotnych dla sukcesu samolotu PZL.1 rozwiązań zastosowanych zostało właśnie skutkiem studiów nad produktem zakładów Wibaulta[62].

Po trzecie – wykonywanie prototypu płatowca PZL.1 w nowej, niestosowanej dotychczas w Polsce metalowej technologii spowodowało, że niezbędne dla jego budowy materiały aluminiowe i duraluminiowe okazały się w większej części niemożliwe do nabycia w kraju. I w tym przypadku konieczne więc stało się odwołanie do dostaw francuskich, obejmujących zresztą, jak wspominał po latach zaangażowany w prace

(SHD-DAT, 7 N 2998, „Rapport annuel 1928-1929" No. 468/R.C. szefa FMW w Polsce gen. Denaina). Ich autorzy, informując o kolejnych rodzimych konstrukcjach, które trafiały do użytkowania w polskim lotnictwie wojskowym, nieczęsto jednak wskazywali, że zastępują tam typy francuskie. Nigdy zaś nie sformułowali wprost wniosku, że oznacza to praktyczne usamodzielnienie Polski w tej sferze. Zob.: SHD-DAT, 7 N 2998, „Rapport annuel 1930" No. 367/R/C FMW w Polsce; „Rapport de fin d'année 1931 de la Mission Militaire Française en Pologne" No. 72/E.M. szefa FMW płk. R. Prioux z 24 II 1932 r. Istnieją też wzmianki, że pomocy w organizacji ówczesnej polskiej produkcji lotniczej udzielać mieli specjaliści francuscy (np. przedstawiciel zakładów Bernard de Thomason de St. Pierre). SHD-DAT, 7 NN 2325, informacja agenturalna O. II EMA No 4116 – S/11 z 10 IX 1929 r. i in. dok.

[61] Zatrudnienie Puławskiego we francuskim przemyśle lotniczym, choć oznaczało z pewnością styczność z tamtejszymi władzami wojskowymi, nie przeszkodziło oficerom FMW w Polsce w przekręceniu jego nazwiska na „Pawłowski" (SHD-DAT, 7 N 2998, „Rapport annuel 1928-1929"). Francuskie doświadczenia, głównie w postaci studiów na wyższych uczelniach technicznych, miało za sobą wielu innych ówczesnych polskich konstruktorów lotniczych. Po latach ówczesną sytuację następująco charakteryzował były szef Wydziału Technicznego Dowództwa Lotnictwa MSWojsk. (a w latach 1927-1929 student francuskiej École Supérieure d'Aéronautique) mjr pil. inż. Franciszek Suchos: „Pracowano wedle szablonowych, empirycznych wzorów francuskich, opartych na […] doświadczeniach z pierwszej wojny światowej. Na ten kierunek prac byli nastawieni pierwsi inżynierowie lotnictwa, w dużym odsetku wychowankowie francuskiej lotniczej uczelni technicznej, słynnej E.S.A." (IPMS, A.20.5.6, protokół przesłuchania F. Suchosa przez Komisją Powołaną w Związku z Wynikiem Kampanii Wojennej 1939 r. z 15 VII 1942 r.). Zob. też: *Polska technika lotnicza…*, t. 1, s. 108; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce…*, s. 41.

[62] A. Glass, *Problemy konstruowania samolotów myśliwskich Puławskiego*, „Polska Technika Lotnicza. Materiały Historyczne" 2004, nr 1, s. 3, 8. W PZL licencję Wibaulta wykorzystano ostatecznie do uruchomienia w PZL produkcji samolotu myśliwskiego Wibault 70C1, w roku 1929 wykonując 25 jego egzemplarzy.

konstrukcyjne inż. Stanisław P. Prauss, głównie materiały z grupy niepotrzebnych francuskim fabrykom bądź posiadanych w nadmiarze[63].

Po czwarte – w płatowcu inż. Puławskiego zamontowany został francuski dwunastocylindrowy rzędowy silnik Hispano-Suiza 12 Lb o mocy nominalnej 600 KM. Wybór jednostki napędowej tego właśnie producenta okazał się zresztą niefortunny. Gdy Departament Aeronautyki, starając się uzyskać samodzielność względem zagranicznych dostawców także w kategorii przeznaczonych głównie do samolotów myśliwskich silników lotniczych wielkiej mocy, zwrócił się do firmy Hispano-Suiza o sprzedaż odpowiedniej licencji, ta przewlekała rokowania, nie chcąc zdaniem płk. Rayskiego rezygnować ze źródła potencjalnych przyszłych dochodów[64]. Konieczny więc okazał się zwrot ku odrzucanej zrazu ze względu na bardzo wysoką cenę (300 tys. dolarów amerykańskich) ofercie innego z francuskich producentów – Société des Moteurs Gnôme et Rhône, który od schyłku 1928 r. proponował Polakom zakup licencji na wytwarzanie silników Jupiter type VII, produktu brytyjskiej wytwórni Bristol Aeroplane Company Ltd. reprezentowanej przez niego w większej części kontynentalnej Europy[65]. Negocjacje udało się sfinalizować stosunkowo szybko – już 8 sierpnia 1929 r. płk Łoyko-Rędziejowski oraz właściciel (w tekście dokumentu – „uprawniony administrator") francuskiej firmy Paul-Louis Weiller złożyli podpisy pod umową P.M.W.Z. Nr 767. Rząd polski nabywał na jej mocy za sumę 100 tys. dolarów amerykańskich licencję „na wyłączną budowę i używanie w Polsce silnika Jupiter typu VIII […] w nieograniczonych ilościach w terminie ośmioletnim pod warunkiem, iż te silniki są wyłącznie przeznaczone na pokrycie potrzeb Rządu Polskiego oraz Towarzystw polskich Żeglugi Powietrznej"[66].

---

[63] S.P. Prauss, *Z Zakopanego na Stag Lane. Wspomnienia konstruktora lotniczego i pilota. Lata 1910-1970*, oprac. E. Malak, Wrocław 1996, s. 150.

[64] CAW, O. II SG, I.303.4.821, kopia pisma płk. Rayskiego do II wiceministra spraw wojskowych z [?] 1931 r.; L. Rayski, *op. cit.*, s. 42; W. Mazur, *Foka i inne silniki. Na marginesie ostatniego tekstu profesora Edwarda Malaka*, „Lotnictwo" 2009, nr 1, s. 94.

[65] CAW, I.303.4.4588, odpis pisma L. 32501/28.Lotn.Zaop. Zak. Szefa Dep. Lotnictwa wz. płk. Abczyńskiego do I wiceministra i szefa AA z 31 I 1929 r.; DL MSWojsk., I.300.38.162, pismo przedstawiciela firmy Gnôme-Rhône inż. W. Lebedeffa do Departamentu Lotnictwa MSWojsk. z 15 VI 1929 r. Przedstawicielstwem wytwórni Bristol firma Gnôme-Rhône dysponowała niemal od początku dekady, najnowszą umowę z Brytyjczykami „na wyłączne i całkowite korzystanie z licencji na budowę i sprzedaż silnika Jupiter we Francji w kolonjach, w krajach żyjących pod protektoratem, lub mandatem francuskim, […] lub we wszystkich krajach Europy za wyjątkiem Anglji, Irlandji, Szwecji, Norwegji i Danii" zawierając 11 II 1929 r. (CAW, Biuro Kontroli MSWojsk., I.300.17.96, kopia załącznika Nr 4 do umowy P.M.W.Z. nr 767). Zob. też: B. Gunston, *Fedden – the life of Sir Roy Fedden*, Derby 1998, s. 69 nn.; E. Chadeau, *L'industrie aéroanutique en France, 1900-1950. De Blériot à Dassault*, Paris 1987, s. 283 nn.

[66] CAW, Biuro Kontroli MSWojsk., I.300.17.96, kopia tekstu umowy P.M.W.Z. nr 767 z załącznikami. Faktycznie, jak wynikało z innych zapisów umowy, zakup obejmował „3 wzory typu Jupiter VIIIF", a mianowicie: „1) wzór F6 ze śmigłem na wale, 2) wzór F7 zaopatrzony w sprężarkę odśrodkową, 3) wzór zaopatrzony w przekładnię z zastosowaniem patentu Farman F8" – czyli jednostki napędowe Jupiter VIF, VIIF oraz VIIIF. Dalsze szczegóły: W. Mazur, *Foka i inne silniki…*, s. 95; idem, *Od „kredytu 400 milionów"…*, s. 104 n.

Moment ten można uznać za jeden z tych, które, jak wspomniano na początku rozdziału, latem 1929 r. na nowo definiować zaczęły charakter lotniczych kontaktów Francji i Rzeczypospolitej. Wybór przeznaczonej do wytwarzania w kraju jednostki napędowej wielkiej mocy określił bowiem typ silników, które aż do wybuchu wojny montowane miały być w większości polskich płatowców bojowych. Miejsce wykorzystywanych dotychczas rzędowych, chłodzonych cieczą napędów rodem z Francji zajęły schłodzone powietrzem silniki gwiazdowe, konstruowane przez inżynierów z Bristolu. Tym samym również i w silnikowej dziedzinie zapoczątkowane zostało rugowanie wpływów francuskich. Przy czym proces ten w następnych miesiącach postępował szybko: strona polska z rozmysłem dążyła do ograniczania roli odgrywanej przez nominalnego sprzedawcę licencji, wyraźnie preferując bezpośrednie kontakty z Brytyjczykami[67].

Zapoczątkowana w sierpniu 1929 r. „silnikowa roszada" oznaczała też, że samolot PZL.1 nie trafi do produkcji seryjnej. Niezbędne okazało się przeprojektowanie jego kadłuba, który teraz mieścić miał już nie napęd w układzie rzędowym, ale gwiazdowy silnik Jupiter. I ta praca wykonana została przez inż. Puławskiego, w efekcie prowadząc do skonstruowania nowego prototypu myśliwca – samolotu PZL.6. Ten niebawem trafił do Francji, gdzie został wystawiony na zorganizowanej po raz pierwszy z udziałem polskiego przemysłu lotniczego XII Międzynarodowej Wystawie Lotniczej, uroczyście otwartej w paryskim Grand Palais 28 listopada 1930 r. Wzbudził tam zainteresowanie, zyskując dobre oceny, ugruntowane 23 grudnia 1930 r., kiedy to na podparyskim lotnisku Le Bourget Bolesław Orliński w trakcie zorganizowanego na życzenie francuskiego Ministerstwa Lotnictwa pokazu serią powietrznych akrobacji dowiódł nieprzeciętnych możliwości maszyny. Skwapliwie dyskontowany przez producenta sukces wzbudził nadzieje na uzyskanie eksportowych zamówień (jak dywagowano – być może także francuskich), umocnił też rodzime władze wojskowe w decyzji zamówienia serii tych maszyn i wprowadzenia ich na wyposażenie polskiego lotnictwa myśliwskiego[68].

---

[67] CAW, DL MSWojsk., I.300.38.164, pismo Dep. 443 Sen/P. Polskich Zakładów Škody Fabryki Silników Lotniczych do Departamentu Aeronautyki MSWojsk. z 13 II 1930 r.; pismo 16M. 151 Ambasady Brytyjskiej w Warszawie do płk. Rayskiego z 7 VII 1930 r.; O. II SG, I.303.4.4600, odpis pisma L. 564/tjn.Zak.38 Kierownictwa Zaopatrzenia Lotnictwa do *attaché* wojskowego RP w Londynie z 14 IV 1938 r.; AAN, SG, 617/86, pismo L. 261/31/Zak.tjn. Kierownika Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Aeronautyki [dalej: WZZA] płk. Abczyńskiego do *attaché* wojskowego RP w Londynie z 12 V 1931 r.; M. Majewski, *Druga próba…*, s. 156 n. Ostateczne rozwiązanie stosunku umownego łączącego rząd RP w firmą Gnôme-Rhône nastąpiło dopiero 13 III 1935 r. (AAN, SG, 616/181, odpis pisma L. 772-19/Zak. Kierownika Zaopatrzenia Aeronautyki płk. Abczyńskiego do *attaché* wojskowego RP w Paryżu z 20 III 1935 r.).

[68] CAW, O. I SG, I.303.3.773, kopia pisma No. 5739 B.C.R. za ministra i z jego polecenia sekretarza generalnego Ministerstwa Lotnictwa Louisa Couhe do *attaché* wojskowego i morskiego RP w Paryżu płk. dypl. Jerzego Błeszyńskiego z 22 XII 1930 r.; kopia bez liczby dziennika raportu I z-cy *attaché* wojskowego i morskiego RP [w Paryżu] kpt. pil. Kazimierza Jarzębińskiego do [?] z 2 I 1931 r. i in. dok.; I.303.3.779, Referat O. I SG w sprawie samolotu myśliwskiego PZL.6;

Decyzja o podjęciu produkcji seryjnej metalowych płatowców myśliwskich własnej konstrukcji oznaczała z jednej strony awans PZL na jeden z najwyższych szczebli lotniczego przemysłowego wtajemniczenia. Z drugiej – pociągnąć musiała za sobą skokowy niemal wzrost zapotrzebowania na zaawansowaną wiedzę techniczną, metale lekkie i inne trudno dostępne materiały, wreszcie też – *last, but not least* – odpowiednie środki finansowe.

Wszystko to stanowiło zasoby w Polsce deficytowe, w najlepszym przypadku – trudno dostępne. Źródeł uzupełnienia braków nie można było znaleźć zbyt wiele. Najłatwiej z nich osiągalne tradycyjnie już położone było nad Sekwaną. Pytanie brzmiało: jak wiele będzie można tam uzyskać? I – na jakich warunkach?

Znacząca część odpowiedzi na to pytanie stała się jasna 18 lutego 1931 r., gdy strona polska uzyskała dostęp do 100 mln franków IV transzy kredytu z roku 1924. Siłom powietrznym przypadła do dyspozycji tylko stosunkowo niewielka część tej kwoty, w końcu miesiąca określona ostatecznie na 5 345 750 fr. frs. Były to jednak trudno dostępne dewizy, w dodatku z góry przeznaczone na limitowane przez władze wojskowe zagraniczne zakupy. W takim zaś przypadku dobrze zaplanowane wydatki przynieść mogły nieproporcjonalnie wielkie korzyści[69].

Są zresztą powody, by sądzić, że Departament Aeronautyki MSWojsk. rozmyślnie zrezygnował z zabiegów o większy udział w udostępnianych przez Francuzów środkach. Wstrzemięźliwość, na pozór zaskakująca, była w tym przypadku racjonalna. Lotnictwo wojskowe RP znajdowało się w momencie przełomowym, doświadczenia poprzedników płk. Rayskiego wskazywały zaś jasno, że pochopne, podejmowane pod presją okoliczności decyzje w dłuższej nieco perspektywie mogą okazać się szkodliwe. Lepiej więc było wstrzymać się jeszcze nieco z ich podjęciem, zawczasu gromadząc tylko niezbędne do dalszych działań środki. Zajętą przez szefów wojskowego lotnictwa postawę tak wyjaśniano w sporządzonej ówcześnie notatce O. I SG: „Dep. Aeronautyki nie może teraz dokładnie określić ilości poszczególnych rodzai materiałów za wyjątkiem duraluminium i aluminium, z powodu szybkich zmian w lotnictwie, z jednej strony oraz z powodu ustalenia w lotnictwie polskim nowych typów płatowców z drugiej strony". Następnie zaś precyzowano: „Materjały, które należy realizować przede wszystkiem:

- Aluminjum i duraluminjum
- Gaźniki

Państwowe Zakłady Lotnicze [dalej: PZL], I.363.3.16, Protokół Nr 27 z posiedzenia Rady Administracyjnej PZL, odbytego w dniu 20 I 1931 r.; *Polska na Salonie Paryskim*, „Skrzydlata Polska" R. 1, 1930, nr 5, s. 13; *Sukcesy samolotu P.Z.L. za granicą*, „Skrzydlata Polska" R. 2, 1931, nr 1, s. 13; *Une présentation au Bourget de l'avion de chasse P.Z.L.*, „Les Ailes" R. 11, 1931, no. 498, s. 6. Jeszcze po latach pokaz B. Orlińskiego i związane z nim emocje wspominał naoczny świadek wydarzenia, płk Błeszyński: R. Umiastowski, *Dziennik wojenny, 18 IX 1939 – 19 IX 1945*, wstęp i oprac. P.M. Żukowski, Warszawa 2009, s. 141 n.

[69] CAW, O.I SG, I.300.3.665, odpis pisma L. 511/Mob.33 Kierownika Zaopatrzenia Aeronautyki płk. inż. Henryka Abczyńskiego do Szefa SG (O. I SG) z 29 XI 1933 r.

- Opony i dętki
- Śmigła metalowe"[70].

Takie też priorytety zostały ostatecznie przyjęte w przekazanym *attaché* wojskowemu RP w Paryżu planie wykorzystania przydzielonej Departamentowi Aeronautyki MSWojsk. kwoty. Na pierwszym miejscu tego zestawienia znalazło się duraluminium, niezbędne dla wykonania 200 szt. płatowców PZL.6[71]. Szacowany na 3 145 000 fr. frs. zakup nie pozostawiał wiele środków na pomniejsze transakcje, też zresztą przeznaczone dla serii samolotów PZL.6. Na dalszych pozycjach listy znalazło się 200 rozruszników (430 tys. fr.), opony i dętki (110 tys. fr.), koła elektronowe (160 tys. fr.) i śmigła metalowe (1 500 000 fr.). Skonstruowany w ten sposób program lotniczych wydatków 31 marca zatwierdzony został przez szefa SG[72].

Umowy z francuskimi producentami zgodnie z postulatem Departamentu Aeronautyki MSWojsk. starano się zawierać bez zwłoki. Już 21 marca 1931 r. francuską wizą opatrzona została umowa na 500 dętek z wytwórni Société des Pneumatiques Dunlop (wartość: 152 250 fr. frs.), zaś 9 czerwca wizę taką otrzymała umowa dotycząca zakupu w Société du Duraluminium wykonanych z duraluminium blach, taśm, prętów, kątowników i profili o łącznej wartości 3 184 131 fr. frs.[73]

---

[70] CAW, O. I SG, I.303.3.562, niedatowana [1930 r.?] i niesygnowana notatka O. I SG „Materiały dla lotnictwa".

[71] Ostatecznie w produkcji znalazła się wersja oznaczona jako PZL.7a. Treść umowy na wykonanie serii tych maszyn pozostaje nieznana. Źródłowo poświadczona jest jednak informacja, że w dokumencie tym znalazło się „wyszczególnienie materiałów, które PZL otrzyma na poczet umowy z kredytu franc." Ich łączny koszt wynieść miał 5 353 750 fr. frs., co stanowiło równowartość udziału Dep. Aeronautyki MSWojsk. w IV transzy francuskiego kredytu (AAN, AW, A II/26/2, pismo L. 574/Tj./Zak. Kierownika WZZA płk. Abczyńskiego do *attaché* wojskowego RP w Bukareszcie z 25 XI 1931 r.).

[72] CAW, O. I SG, I.300.3.665, odpis pisma L. 511/Mob.33 płk. Abczyńskiego do Szefa SG z 29.11.1933 r.; I.303.3.659, pismo L. 480/Mob.Og. z-cy II wiceministra spraw wojskowych płk. Władysława Langnera wg rozdzielnika z 2 XI 1931 r. Pierwotnie Dep. 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, gdzie ulokowane były walcownie aluminium i duraluminium; we Francji zdecydowano się nabyć tylko taki materiał, który nie był wytwarzany w kraju (CAW, O. I SG, I.303.3.659, odpis pisma L. 24/31.Mob Kierownika WZZA płk. Abczyńskiego do Szefa Dep. Aeronautyki z 13 III 1931 r.). Niedatowany dokument [z roku 1933?] przechowywany w CAW (O. I SG, I.303.3.847) zawiera informaję, że intencją Dep. Aeronautyki było zużycie części kredytu „na rozwinięcie odlewu i rafinerji aluminj. w kraju". Zamysł taki potwierdza pismo L.127/mob.33 Szefa Dep. Aeronautyki płk. Rayskiego do Szefa SG oraz I i II wiceministra spraw wojskowych z początków marca 1933 r. (CAW, O. I SG, I.303.3.776). Niedostatki aluminium uznane zostały za jedno z głównych ograniczeń zdolności produkcyjnych PZL w przypadku „mob." (mobilizacji przemysłu). Zob.: CAW, O. I SG, I.303.3.674, „Kontrola Państwowych Zakładów Lotniczych [przez Korpus Kontrolerów]", akta L. 682/32 z 1932 r. Jak wyjaśniono w referacie L. 801/mob/33 O. I SG z 30 V 1933 r.: „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 aluminjum, zamierzenie Dep. Aeron. jest uzasadnione" (CAW, O. I SG, I.303.3.628).

[73] CAEF, B 31935, zestawienia „Gouvernement polonais. Engagements de dépenses à la date du 31 Mars 1931 (Exécution de la loi du 8 Janvier 1924)", „Gouvernement polonais. Engagements

Złotowa równowartość sum przekazanych do dyspozycji Departamentu Aeronautyki na dokonywane we Francji transakcje (1 874 092 zł) została zablokowana w jego budżetach z lat 1931/1932 oraz 1933/1934 i oddana do dyspozycji szefa SG. Środki te nie okazały się jednak dla sił powietrznych stracone. W końcu listopada 1933 r. płk Abczyński zwrócił się do szefa SG, by ten z uwagi na „wyjątkowo ciężką sytuację zaopatrzenia lotnictwa" zezwolił na wykorzystanie części zablokowanej w budżecie roku 1933/1934 (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, w połowie grudnia 1933 r. poparty przez O. I Szt. Gł., został zaakceptowany[74].

Ponad dwa lata później zagraniczne zakupy polskiego lotnictwa raz jeszcze zasilić miały środki pochodzące z IV transzy kredytu z poprzedniej dekady. W początkach października 1935 r. II wiceminister spraw wojskowych gen. Felicjan Sławoj Składkowski przydzielił do dyspozycji szefa Departamentu Aeronautyki MSWojsk. resztę pozostających jeszcze do dyspozycji kwot z tej transzy (765 tys. fr. frs.), przeznaczając je „na zakup we Francji surowców do produkcji płatowców w kraju"[75]. Ostateczne polecenie dokonania odpowiednich zakupów wraz z wykazem żądanego materiału trafiło do Paryża w lutym roku następnego. Umożliwiło to finalizację kolejnych porozumień z Société du Duraluminium[76] oraz zakup partii 50 rozruszników typu Viet 200 do silników lotniczych, nabytych od Société Air-Equipement – Établissements Viet[77].

Uzyskanie deficytowych i trudno dostępnych elementów znacząco przyczyniło się do postępu prac inż. Puławskiego nad nowymi wersjami płatowców[78]. Impul-

---

de dépenses à la date du 31 Mars 1931…" Podobne zestawienia dla lat następnych zob.: CAEF, B 31936. Ostatnia z wymienionych umów w polskich rejestrach oznaczana była jako No 412 A.W.Z.

[74] CAW, O. I SG, I.300.3.665, odpis pisma L. 511/Mob.33 płk. Abczyńskiego do Szefa SG z 29 XI 1933 r.; referat L. 2068/mob/33 O. I SG z 13 XII 1933 r. O. I SG argumentował, że ostateczne decyzje w sprawie zablokowanych kwot szef SG podjąć zamierzał „po ostatecznym rozpatrzeniu sytuacji budżetowej lotnictwa". Skoro zaś plan rozbudowy tego ostatniego jest zdecydowany i wykonywany „nic nie stoi na przeszkodzie", by postulowaną kwotę „pozostawić […] w budżecie Dep. Aer. na zakup płatowców myśliwskich, gdyż przyspieszy się przez to wykonywanie planu". Por. też.: W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów"…*, s. 111.

[75] CAW, O. II SG, 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 X 1935 r.

[76] CAW, O. II SG, I.303.4.4598, pismo L. 777-19/Zak. Kierownika Zaopatrzenia Aeronautyki, wz. ppłk. obs. inż. Michała Tłuchowskiego z 22 II 1936 r. do *attaché* wojskowego RP w Paryżu; SHD-DAT, 8 N 256, kopia „Avenant No I au marché No 416/A.W.Z. passé le 14 Janvier 1936" (16,32 t, wartość umowy – 554 164 fr. frs.), kopia „Avenant No II au marché No 416/A.W.Z. passé le [31] Mars 1936" (9,385 t, wartość 352 832 fr. frs.). Umowa 416 A.W.Z. została podpisana 12 VII 1935 r., notyfikowana 30 VIII 1935 r. i opatrzona wizą Inspektora Generalnego, Dyrektora SFA 16 VII 1935 r. Szczegóły jej treści nie są znane.

[77] Ibidem, kopia „Accord No 872 P.L.G. Marché No 417 A.W.Z. pour la fourniture de 50 démarreurs VIET type 200" z 21 XII 1935 r. Wartość zakupu wyniosła 107 150 fr. frs.

[78] Istotna też okazała się importowana znad Sekwany wiedza, nie zawsze dostępna dla postronnych. Tak np. wiosną 1934 r. szef Departamentu Aeronautyki (wz. płk pil. inż. Tytus Karpiński) prosił Ambasadę RP w Paryżu „o uzyskanie dla Państw. Zakładów Lotniczych w Warszawie

sem, który prace te przyspieszył i ułatwił, stały się efekty przeprowadzonej w grudniu 1930 r. w Le Bourget demonstracji samolotu PZL.6. Spośród ofert zagranicznych wytwórni silników, zainteresowanych wykorzystaniem swoich produktów w nowych konstrukcjach z „polskim płatem", kierownictwo PZL zdecydowało się wybrać dwa napędy: jeden chłodzony powietrzem, drugi wodą, opracowując do nich nowe płatowce, oznaczone jako PZL.11 i PZL.8[79]. Pierwotny zamysł, by w pierwszym przypadku sięgnąć po silnik Bristol-Mercury, w drugim – konstrukcję firmy Hispano-Suiza albo Rolls-Royce, uległ w następnych miesiącach korekcie. Samolot PZL.11 powstał w dwóch budowanych niemal równolegle prototypach, w których zamontowano odpowiednio: brytyjski silnik Bristol-Mercury IVA oraz francuski Gnôme-Rhône Jupiter 9Asb. Powstające w tym czasie dwa prototypy samolotu PZL.8 napędzać miały wyłącznie silniki francuskie: Hispano-Suiza 12MC i Lorraine-Dietrich 12H.

Decydując się na podjęcie prac nad nowymi samolotami myśliwskimi, dyrekcja PZL zdawała sobie sprawę z ograniczonych możliwości ich sprzedaży polskiemu lotnictwu – dla potrzeb tego ostatniego wykonywana była już seria próbna ośmiu egzemplarzy maszyn typu PZL.7, w ślad za nią miały zaś pójść kolejne. Liczono jednak na zainteresowanie odbiorców zagranicznych – i korzystne eksportowe kontrakty. Jesienią 1931 r. nadzieje te zdawały się ziszczać. Zaawansowane już były rozmowy z partnerem rumuńskim, oficjalną ofertę PZL otrzymało też lotnictwo tureckie, zaś ulokowany nad Bosforem przedstawiciel Gnôme-Rhône donosił, że polski samolot budzi zainteresowanie tamtejszych władz. Szanse sprzedaży myśliwców PZL rysowały się nawet we Francji, gdzie – jak we wrześniu 1931 r. informował dyr. Witold Rumbowicz, po odbytej przezeń podróży firma Chantiers Aéronautiques Wibault-Penhoët miała być nimi wyraźnie zainteresowana „i skłonna […] przedstawić jeden z n/płatowców pod swoją firmą władzom technicznym Ministerstwa Powietrza"[80]. Ten ostatni projekt był już zresztą realizowany. W trakcie pobytu w Paryżu Rumbowicz, nieoficjalnie powiadomiony, że „dobrze widziana" byłaby jego wizyta u Alberta Caquota, dyrektora generalnego Techniki i Przemysłu w Ministère de l'Air, istotnie

po 4 egzemplarze wydawnictw francuskich p.t. 1) «Conditions techniques générales concernant la construction des avions terrestres, marins, et hydravion avec leur accessoirs», 2) «Instructions sur le calcul des performances»", wyjaśniając: „Wydawnictwa te były wzięte jako podstawa do obliczeń samolotu P.7 oraz do przeliczenia jego wyczynów i są obecnie potrzebne w związku z wykonywaniem umowy na dostawę tych samolotów do Rumunji. Wobec tego, że broszury powyższe są traktowane we Francji jako wydawnictwa poufne, uzyskanie ich jest możliwem tylko za pośrednictwem Attaché Wojskowego przy Ambasadzie R.P. w Paryżu [podkr. – W.M.]" (AAN, AW, A II/49, pismo L. 7700-99/Techn. z 23 V 1934 r.).

[79] CAW, I.363.3.16, PZL, Protokół Nr 27 z posiedzenia Rady Administracyjnej PZL, odbytego w dniu 20 I 1931 r.

[80] Ibidem, Projekt protokołu Nr 33 Rady Administracyjnej Państwowych Zakładów Lotniczych z dn. 24 IX 1931 r. Propozycja francuskiej firmy obejmować miała zwrot kosztów materiału i robocizny za przesłany do Paryża płatowiec (350 tys. fr. frs.), w razie uzyskania uzgodnionych osiągów – pokrycie kosztów PZL związanych z jego budową (400 tys. fr. frs.), w przypadku uzyskania zamówienia na produkcję seryjną od władz francuskich – nabycie patentów i uiszczenie opłat licencyjnych.

doprowadził do takiego spotkania, w dłuższej rozmowie proponując francuskiemu partnerowi „ustąpienie patentu" na płatowce Puławskiego, przeprowadzenie we Francji demonstracji „i kontroli oficjalnej" wybranej maszyny oraz ewentualne przekazanie rysunków licencyjnych[81]. Francuski uczestnik konwersacji miał z wielkim zainteresowaniem przejrzeć przedstawioną mu dokumentację, prosząc o przesłanie oficjalnej oferty. „Z rozmowy z p. Caquot należy wywnioskować, że interesują się oni n/płatowcem i specjalnie patentami", komentował wynik swej wizyty dyr. Rumbowicz, dodając przy tym nie bez dumy: „we Francji budują w danym momencie 13 prototypów pościgowych, z których […] 3 stosują integralnie n/układ skrzydeł"[82].

Zainteresowanie Caquota myśliwcem PZL nie było bynajmniej przelotne. Jeszcze kilka tygodni później ponawiał on prośbę o przysłanie polskiej maszyny do Paryża, a Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki anonsował zamiar dokonania tam podwójnej prezentacji samolotów PZL.8 i PZL.11[83]. Doszło do niej jednak dopiero w końcu roku, gdy podczas XIII Salonu Lotniczego w Paryżu wystawione zostały PZL.8/II (drugi prototyp) oraz wyposażony w silnik Gnôme-Rhône K9 Mistral PZL.11/IV[84]. Wtedy już jednak oceny szans sprzedaży nad Sekwanę polskich płatowców czy choćby licencji na ich produkcję brzmiały mniej optymistyczne. „Techniczny Wydział Lotnictwa Francuskiego – wyjaśniał dyr. Rumbowicz – musi skłaniać się do oddania zamówienia serji firmie francuskiej"[85].

Natomiast późną jesienią 1931 r. niewątpliwie po myśli polskiego producenta zdawały się rozwijać pertraktacje z klientami bałkańskimi. W końcu listopada wyposażony we francuski silnik Gnôme-Rhône prototyp PZL.11/I odbył kolejową podróż do Bukaresztu, by zostać tam poddanym próbom w locie, następnie zaś wyruszył do Turcji, gdzie miał wykazać swoją wartość, stając w szranki z myśliwcami konkurencji amerykańskiej, czechosłowackiej i francuskiej[86].

Niedawny podopieczny dość nieoczekiwanie stawał się dla Francuzów rywalem. Przy czym utrata części udziałów w bałkańskich rynkach sprzętu lotniczego mogła okazać się długotrwała (Polacy operowali m.in. argumentem koniecznej unifikacji sprzętu własnego i rumuńskiego alianta) i objąć oprócz płatowców także silniki

---

[81] Ibidem. Albert Caquot był także utalentowanym wynalazcą i konstruktorem, nie tylko lotniczym.

[82] Ibidem. W istocie wymienić można nawet cztery powstałe wówczas francuskie konstrukcje z „mewim" płatem. Były to samoloty Dewoitine D-560, Loire 43, A.N.F. Les Mureaux 170 oraz Gourdou-Leseurre GL-482.

[83] AAN, SG, 616/133, kopia pisma L. 14/tj. Zak. kierownika WZZA płk. Abczyńskiego do attaché wojskowego RP w Bukareszcie płk. dypl. Romana Michałowskiego z 9 I 1932 r.

[84] Choć polskie egzemplarze PZL.11 wyposażone być miały w silniki konstrukcji brytyjskiej firmy Bristol, dyr. Rumbowicz zgodził się ze zdaniem P.-L. Weillera, że „płatowiec polski z silnikiem angielskim […] spotka się z mniej sympatycznym przyjęciem we francuskich sferach oficjalnych aniżeli tenże płatowiec silnikiem francuskim" (CAW, PZL, I.363.3.16, Projekt protokołu Nr 46 posiedzenia RA PZL z 16 IX 1932 r.).

[85] CAW, PZL, I.363.3.16, Projekt protokołu Nr 50 posiedzenia RA PZL z 20 I 1933 r. Wówczas jednak w grę wchodziła już prezentacja kolejnej konstrukcji myśliwskiej PZL – samolotu PZL.24.

[86] Ibidem, Projekt protokołu Nr 37 posiedzenia RA PZL z 8 I 1932 r.

lotnicze (w polskich samolotach PZL.11 miały być montowane licencyjne kopie brytyjskich silników Bristol-Mercury)[87]. Informacje te były tym bardziej niepokojące, że zarówno w Rumunii, jak i w Turcji przedstawiano w tym czasie m.in. ofertę na francuskie samoloty myśliwskie Dewoitine, ewentualna zaś realizacja hołubionej przez Rumunów koncepcji zakupu polskich myśliwców z brytyjskim silnikiem na szwank narażała też interesy Gnôme-Rhône[88]. Pewną pociechę, a może jedynie sarkastyczny komentarz do sprawy stanowiła uwaga niewymienionej z nazwiska francuskiej osobistości, przywołana w raporcie francuskiego *attaché* z Warszawy: Rumuni nie mają pieniędzy, by za zakup zapłacić, Polacy funduszy na budowę płatowców – finał więc i tak zależeć będzie od dobrej woli Paryża. Sam wojskowy przedstawiciel zresztą w to wątpił, sądząc, że przynajmniej w Warszawie wzgląd na narodowy prestiż sprawi, iż niezbędne kapitały zostaną znalezione[89].

Ostatecznie do uzgodnionej już niemal w całości transakcji z Rumunią na razie nie doszło. Przyczyną były tu wewnętrzne polityczne zawirowania utrudniające podjęcie i wdrożenie decyzji, przede wszystkim zaś brak środków na zagraniczne zbrojeniowe zakupy. Jednak jeszcze kilka lat później, w okresie oziębienia polityczno-wojskowych kontaktów Warszawy i Paryża, gdy nad Wisłą szukano uzasadnień nowej postawy, wojskowy attachat RP w Bukareszcie przypominał, nieco zapewne nadinterpretując: „w roku 1932 […] umowa polsko-rumuńska [na zakup PZL.11] już była spisana i w ostatniej chwili pertraktacje zostały zerwane na skutek interwencji francuskiej"[90].

---

[87] Ibidem; SHD-DAT, 7 N 3047, pismo No. 467 *attaché* wojskowego Francji w Rumunii ppłk. Auguste'a Antoine'a Palasse'a z 23 IX 1931 r.; 7 N 3016, „Observations sur la lettre no 1282 de 15 Septembre 1931 de Ministère des Affaires Étrangères relative à un accord Polono-Roumain pour l'unification du matériel d'aviation" Sekcji Armii Obcych O. II Sztabu Generalnego z 21 IX 1931 r.; AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Roumanie 164, Télégramme a l'Arrivée No. 397 amb. Laroche'a z 7 IX 1931 r. i nast. dok. Nie była natomiast bezpośrednio zagrożona pozycja sprzedającej Rumunom silniki rzędowe firmy Hispano-Suiza, choć i ją przedstawiciele PZL oskarżali o intrygi skierowane przeciw ich ofercie dla władz z Bukaresztu.

[88] AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Roumanie 164, kopia bez numeru kancelaryjnego pisma ministra spraw zagranicznych do posła Francji w Bukareszcie Gabriela Puaux z 13 X 1931 r. i nast. dok.

[89] SHD-DAT, 7 N 2998, „Compte – rendu de Renseignements sur la période du 19 Novembre au 2 Décembre [1931]" No. 838 *attaché* wojskowego Francji w Warszawie ppłk. Geoffroya du Périer de Larsan z 2 XII 1931 r.; por. też: AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Roumanie 164, pismo No. 336 G. Puaux do ministra spraw zagranicznych z 19 X 1931 r. Anonimowy Francuz był dobrze zorientowany w sytuacji. Na 34 posiedzeniu RA PZL w dniu 24 X 1931 r. dyr. Rumbowicz wyjaśniał: „trudności związane z zamówieniem [eksportowym] są natury finansowej, gdyż wykonanie zamówienia wymaga uruchomienia większych środków obrotowych, których PZL nie posiada" (CAW, PZL, I.363.3.16).

[90] AAN, SG, 616/173, pismo L. 457/35 *attaché* wojskowego RP w Bukareszcie wz. mjr. dypl. Modesta Rastawieckiego z 1 IX 1935 r. Celem cytowanego pisma, zgodnie z rozkazem szefa O. II SG było przedstawienie „szkodliwych dla nas wpływów wojskowych kół francuskich w Rumunii oraz roli, jaką w tych wpływach odgrywają oficerowie rumuńscy szkoleni we Francji". Istotnie jednak w roku 1932 francuscy przedstawiciele w Bukareszcie wprost deklarowali polskim partnerom,

Transakcję z rumuńskim klientem udało się ostatecznie zrealizować kilkanaście miesięcy później. Datowana 22 kwietnia 1933 r. umowa przewidywała wyposażenie 50 sprzedawanych przez PZL samolotów myśliwskich PZL.11 (w tekście sporządzonej w języku francuskim umowy określonych jako *avions de chasse* „P.11") w wyprodukowane we Francji silniki Gnôme-Rhône 9 Krsd. Producent tych ostatnich znalazł się niebawem w sytuacji mało komfortowej: wprowadzone dekretem rządu z Bukaresztu zawieszenie spłat zagranicznych kredytów postawiło pod znakiem zapytania regulację należności. Wycofanie się z umowy groziło zaprzepaszczeniem długoletniej pracy na rumuńskim rynku. Próba podzielenia się z polskim partnerem skutkami interwencji wobec niesolidnego klienta okazała się koncepcją równie ryzykowną. Konsultowany przez francuskiego kolegę *attaché* wojskowy RP ppłk. dypl. Jan Kowalewski przejrzał proponowaną mu grę, proponując zwierzchnikom uknucie intrygi dla wzmocnienia w Bukareszcie prestiżu sojusznika znad Wisły i równoczesnego pogrążenia węszących za zyskiem Francuzów.

> Trzeba udać zaniepokojenie […] pójść do Irimescu [rumuńskiego podsekretarza stanu lotnictwa], zapytać go, czy jest pewien, że Francuzi dostarczą na czas silniki, bo wtedy my będziemy mieli trudności […] i daty dostawy […] PZL będą musiały być przesunięte. Powiedzieć mu, że Francuzi mają zamiar wstrzymać dostawy silników w razie nie zapłacenia im na czas pieniędzy, i że nas to niepokoi, zaś jako sojusznik i przyjaciel mamy zaufanie że nam zapłacą, rozumiemy ich trudności, lecz szczerze chcemy, żeby byli uzbrojeni. Francuzów zaś pchać w kierunku robienia trudności. […] Firma prywatna jest bardziej wrażliwa na wypłaty niż my. Wtedy nasze ryzyko się zmniejsza, bo nie możemy dostarczyć sprzętu bez silników, których Francuzi nie dają. Czyli nie mamy najmniejszej potrzeby wywierania nacisku na Rumunów. Niech się moralnie zbazgrzą Francuzi[91].

Francuska firma ostatecznie wybrała „mniejsze zło", podejmując dostawy silników. Nie oznaczało to jednak końca kłopotów w obrębie polsko-francusko-rumuńskiego trójkąta. Już pierwszy, próbny silnik po zbadaniu w PZL okazał się wadliwy,

---

że „rząd francuski i sztab […] mogą szukać sposobu udzielenia pomocy finansowo-materiałowej armii rumuńskiej, ale jedynie pod warunkiem, że przemysł i banki francuskie będą mogły z tego wyciągnąć" zyski, co oznaczać miało „dostawy z Francji i materiału francuskiego". (AAN, AW, A II/27/1, kopia pisma L. 25/TT *attaché* wojskowego RP w Bukareszcie ppłk. dypl. Romana Michałowskiego do Szefa SG z 18 I 1932 r.). Informacje o zakorzenionym w polskich kręgach lotniczych przekonaniu na temat francuskiej interwencji, która w roku 1932 zniweczyć miała sprzedaż myśliwców PZL Rumunom, przekazywał wiosną 1933 r. do Paryża francuski *attaché* wojskowy w Warszawie, gen. Charles d'Arbonneau (SHD-DAT, 7 N 2999, „Rapport mensuel (Mars 1933)" No. 95 gen. d'Arbonneau z 5 IV 1933 r.). Szczegóły porozumienia negocjowanego w latach 1931-1932 z władzami Rumunii zob.: W. Mazur, *Eksport polskiego sprzętu lotniczego do Rumunii w latach 1926-1939*, cz. 1, „Lotnictwo" 2006, nr 12, s. 70 nn.

[91] AAN, SG, 616/128, list ppłk. dypl. J. Kowalewskiego do Szefa O. II SG [?] z 23 VIII 1933 r. Z kolei Francuzi słali z Bukaresztu informacje o skierowanych przeciw Gnôme-Rhône intrygach przedstawicieli tamtejszych sfer wojskowych. Zob.: SHD-DAT, 7 N 3048, pismo No. 505/RG/CR attaché lotniczego Francji w Bukareszcie ppłk. Josepha l'Hermite'a z 19 I 1934 r. i in. dok.

konieczność jego wymiany spowodowała kilkutygodniową przerwę w pojętych pracach. Także kolejne napędy nie nadchodziły do Warszawy terminowo, a stwierdzane w nich uszkodzenia sprężarek definitywnie przesądziły o niemożności dotrzymania uzgodnionego z władzami z Bukaresztu terminu przekazania im wykonywanych w Polsce samolotów[92]. Spowodowana niesolidnością Francuzów zwłoka w produkcji uznanej za priorytet serii maszyn przeznaczonych dla Rumunii rykoszetem godziła w interes polskiego lotnictwa wojskowego, powodując opóźnienie jego przezbrojenia w nowoczesne myśliwce[93].

Problemy, które nie po raz pierwszy pojawiły się w polskiej współpracy z francuskim producentem, nie przeszkadzały w jej zacieśnianiu. Późnym latem 1932 r. dyr. Rumbowicz w trakcie pobytu w Paryżu po raz kolejny rozmawiał z właścicielem i administratorem firmy Gnôme-Rhône Paulem-Louisem Weillerem. Ten ostatni zaoferował modyfikację samolotu PZL.11 przez wykorzystanie w nim najnowszego z powstałych w jego zakładach silników – GR 14K, a wobec zgłoszonych przez polskiego partnera zastrzeżeń co do opłacalności projektu deklarował częściowe sfinansowanie niezbędnych modyfikacji. Powstały w ten sposób myśliwiec miałby umożliwić Gnôme-Rhône udział w rozpisanym we Francji konkursie na samolot myśliwski. „Rząd Francuski – wyjaśniał po powrocie do kraju dyr. Rumbowicz – na gwałt poszukuje płatowca pościgowego i zamówił w tym celu 13 prototypów, z których ani jeden nie jest zaopatrzony w silnik K.14". Stąd też „firmie Gnôme-Rhône zależy oczywiście bardzo na tem, by przedstawiono Ministerstwu Lotnictwa płatowiec wysokiej klasy z tym silnikiem"[94]. Zarysowana w ten sposób koncepcja dała niebawem początek pracom nad kolejnym samolotem myśliwskim zakładów z Mokotowa – PZL.24. Oznaczało to zapoczątkowanie nowego etapu współpracy obu partnerów, która w perspektywie kilku lat przynieść miała wyposażenie w polskie myśliwce z francuskim silnikiem sił powietrznych Bułgarii, Turcji, Rumunii i Grecji[95].

Choć skojarzone w ten sposób dwunarodowe „małżeństwo" spajały rozsądek i wspólnota interesów, nie zaś sentymenty, to mimo licznych sporów i burz okazało się ono niezwykle trwałe. Konkurenci znad Sekwany bardzo szybko podjęli próby

---

[92] CAW, PZL, I.363.3.16, Projekt protokołu nr 59 posiedzenia RA PZL z 11 X 1933 r. PZL miało otrzymywać od Gnôme-Rhône po 10 silników miesięcznie, począwszy od czerwca 1933 r., w pierwszej dekadzie października łączny stan dostaw wynosił jedynie cztery egzemplarze. Dalsze informacje o realizacji umowy z Rumunią: W. Mazur, *Eksport polskiego sprzętu lotniczego do Rumunii w latach 1926-1939*, cz. 2, „Lotnictwo" 2007, nr 1, s. 67 nn.

[93] Już w lutym 1934 r. kierownik zaopatrzenia aeronautyki konstatował z zaniepokojeniem: trudności powstałe przy odbiorze francuskich silników spowodowały zupełny przewrót w programie fabrykacji płatowców rumuńskich, co znów odbije się fatalnie na programie naszego zaopatrzenia. (AAN, SG, 616/166, pismo L. 118/Tjn.34 płk. Abczyńskiego do *attaché* wojskowego RP w Bukareszcie z 1 II 1934 r.).

[94] Ibidem, Projekt protokołu Nr 46 posiedzenia RA PZL z 16 IX 1932 r. Niebawem jednak sytuacja przestała być tak dogodna dla polskiej propozycji. 20 II 1933 r. oblatany został bowiem drugi prototyp francuskiego samolotu myśliwskiego Loire 45, wyposażony w silnik GR 14Kds.

[95] M.P. Deszczyński, W. Mazur, *Na krawędzi ryzyka. Eksport polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 2004, *passim*.

pozbawienia firmy Gnôme-Rhône wyjątkowej pozycji, którą udało się jej zdobyć nad Wisłą, również strona polska skłonna była szukać wśród francuskich producentów silników innego jeszcze partnera. Wśród potencjalnych kandydatów znalazły się inne firmy należące do czołówki francuskich wytwórców silników, jak Hispano-Suiza czy Lorraine-Dietrich. Obie jednak produkowały chłodzone cieczą silniki rzędowe, do których niełatwo było dostosować polskie płatowce z napędem w układzie gwiazdy. Hispano-Suiza na próżno więc szukała w roku 1933 protekcji ambasadora Laroche'a – dyplomacja francuska wolała uniknąć zaangażowania w toczony na obcym gruncie spór rodzimych producentów. Z kolei Lorraine-Dietrich w latach 30. nieco podupadła, pod względem rozwiązań technicznych swych nowych konstrukcji dość wyraźnie ustępując konkurentom. Zgłoszona przez nią w roku 1935 propozycja dostarczenia silników do oferowanych Jugosławii myśliwskich płatowców PZL była nawet w Warszawie rozważana – jednak bez szczęśliwego finału[96]. Konkretnych efektów nie przyniosło też polskie zainteresowanie silnikami firmy Renault. Zakup tych ostatnich rozważano zresztą tylko w niewielkiej ilości, nabyty ewentualnie materiał przeznaczając – podobnie w przypadku produktów Hispano-Suiza – dla potrzeb lotnictwa morskiego[97].

Tymczasem na poziomie rządów i Sztabów Generalnych kwestia lotniczej współpracy Paryża i Warszawy przestała być na razie, jak się wydaje, przedmiotem rozważań. Zagadnienia związane z polskim lotnictwem wojskowym przewijały się co prawda na marginesie prac prowadzonych przez Francuzów w związku z genewską konferencją rozbrojeniową, były to jednak kwestie specyficzne, o informacyjnym głównie charakterze[98]. Kwestie bieżącego stanu i perspektyw rozwoju sił powietrznych największego ze wschodnich aliantów nie absorbowały zresztą Paryża zanadto. Co prawda Francuska Misja Wojskowa, a od roku 1928 także attachat wojskowy w Warszawie sumiennie dostarczały nad Sekwanę odpowiednie informacje, to

---

[96] AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Pologne 313, pismo No. 149 amb. Laroche'a do ministra spraw zagranicznych z 5 IV 1933 r. i in. dok.; SHD-DAT 7 N 2999, pismo No. 420 *attaché* wojskowego Francji w Warszawie gen. Charles'a d'Arbonneau do ministra lotnictwa z 13 XII 1933 r.; 7 N 3000, pismo Nr 174 gen. d'Arbonneau z 27 V 1936 r.; AAN, SG, 616/196, pismo L. 147/35 *attaché* wojskowego RP w Belgradzie mjr. dypl. Jana Grudnia do Szefa O. II SG z 27 V 1935 r. i in. dok. Wedle informacji gen. d'Arbonneau w drugiej połowie roku 1933 płk Rayski rozważał zakup ok. 12 sztuk silników Hispano-Suiza lub Renault. Dwa lata później nabyto do testów silnik Hispano-Suiza 12Yc, który nie spełnił oczekiwań polskiego nabywcy (CAW, O. II SG, I.303.4.4598, pismo L. 772-19/Zak. Kierownika Zaop. Aeronautyki płk. obs. inż. Czesława Filipowicza do *attaché* wojskowego i morskiego w Paryżu z 27 I 1936 r.; Muzeum Lotnictwa (Kraków), list ppłk. obs. inż. Stanisława Dudzińskiego do Wacława Subotkina z 8 V 1978 r.

[97] CAW, O. II SG I.303.4.4566, pismo L. 772-52//C.C. Kierownika Zaop. Aeronautyki płk. Abczyńskiego do *attaché* wojsk. i morskiego RP w Paryżu z 13 XII 1933 r.; SHD-DAT 7 N 2999, pismo No. 420 gen. d'Arbonneau do ministra lotnictwa z 13 XII 1933 r.

[98] SHD-DAA, 1 B 11, informacje na temat lotnictwa polskiego. W kwietniu 1933 r. gen. d'Arbonneau sformułował tezę, że nacisk wywierany przez polski Sztab Główny na rozwój lotnictwa myśliwskiego (o defensywnym charakterze) świadczy o dominującym tam „duchu Genewy" (SHD-DAT, 7 N 2999, „Rapport mensuel (Mars 1933)" No. 95 gen. d'Arbonneau z 5 IV 1933 r.).

jednak te ostatnie dość rzadko uwzględniane były w comiesięcznych „Bulletins de renseignements" Sztabu Generalnego Sił Powietrznych. W roku 1932 materiał poświęcony Polsce pojawił się tam raz (w lutym) – podczas gdy np. Jugosławii poświęcono dwie informacje, Japonii – trzy, a Włochom – dziewięć. W kwartalnych biuletynach z kolejnych lat (1933-1935) treści związane z Polską w ogóle już nie występowały, choć dość często uwagę poświęcano tam np. lotnictwu poszczególnych państw bałkańskich[99].

Przekazana formalnie jeszcze jesienią 1929 r. w ręce Ministère de l'Air sprawa polsko-francuskiego „współdziałania w zakresie lotnictwa" nie była więc następnie podejmowana wyjątkowo długo. Obie strony – zarówno w ich stosunkach bilateralnych, jak i działaniach politycznych prowadzonych na szerszym forum – absorbowały inne zagadnienia. Co więcej, w miarę upływu czasu między Warszawę i Paryż wkradać się zaczęła nieufność, potęgowana przez mnożące się zadrażnienia[100]. W tych warunkach próba rzeczywistego (a nie tylko deklaratywnego) zacieśnienia współpracy wojskowej zdawała się ideą co najmniej niełatwą do realizacji.

Wstępne sondaże w tej sprawie zainicjowało jednak jesienią 1932 r. Quai d'Orsay, kierując pod adresem Ministerstwa Wojny propozycję wymiany opinii na temat „możliwości zaopatrywania Polski i Małej Ententy w przypadku wojny"[101]. Biurokracja francuska i tym razem okazała się nierychliwa – planowane spotkanie, poprzedzone serią międzyresortowych ustaleń, doszło do skutku niemal dokładnie rok później. Zebrani 3 listopada 1933 r. w Sekretariacie Generalnym Rady Najwyższej Obrony Narodowej przedstawiciele Ministerstw Wojny, Marynarki, Lotnictwa i Spraw Zagranicznych zdołali uzgodnić, że z trzech istotnych dla rozważanej problematyki kwestii – potrzeb wspomnianych państw, ich zasobów oraz dróg komunikacyjnych, które wykorzystane być mogą dla dostaw zaopatrzenia – samodzielnie przestudiować mogą jedynie tę ostatnią, powierzając dalsze prace odpowiednim resortom, wedle ich właściwości[102].

Rozważana w trakcie wspomnianej konferencji kwestia, choć partykularna, wpisywała się w kontekst znacznie szerszy. Paryż bowiem, na forum genewskiej konferencji rozbrojeniowej, ustępował zwolna wobec niemieckich żądań. Podjęto tam

---

[99] SHD-DAA, 2 B 56, „Table des matières des Bulletins de Renseignements parus en 1932" i nast. dok.; 2 B 57, „Table des matières des Bulletins de Renseignements parus en 1934" i nast. dok.

[100] Literatura dotycząca stosunków polityczno-wojskowych łączących Warszawę i Paryż w pierwszej połowie lat 30. XX w. jest wyjątkowo bogata. W kwestiach szczegółowych zob.: P.S. Wandycz, *The Twilight of French Eastern Alliances…*, cz. 2-3; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 269 nn.; idem, *Polska–Francja, z dziejów sojuszu 1933-1936*, rozdz. 1; M. Wołos, *Alfred Chłapowski…*, s. 173 nn.; A.M. Brzeziński, *Warszawa – Paryż – Genewa. Sojusz polsko-francuski a problem rozbrojenia w dwudziestoleciu międzywojennym (1919-1937)*, Łódź 1996, rozdz. 3-5.

[101] SHD-DAA, 2 B 104, kopia pisma No. 70 za ministra spraw zagranicznych Dyrektora Departamentu Spraw Politycznych i Handlowych Paula Bargetona do prezesa Rady Ministrów i ministra wojny z 9 IX 1933 r.

[102] Ibidem, rękopiśmienne „Résumè de la 1ére conference du 3 Octobre [w rzeczywistości – 3 XI] 1933".

znów prace nad koncepcją wojny europejskiej, w której u boku Francji mieli wystąpić jej sojusznicy ze wschodniej części kontynentu. Wstępne studia i szkice na podobny temat zapoczątkowane zostały nie później niż w lutym 1931 r., w maju roku następnego owocując opracowaniem obszernego materiału, w którym rozważone zostały zagadnienia współpracy militarnej z Polską i państwami Małej Ententy w razie konfliktu europejskiego, w którym wśród przeciwników znajdą się m.in. Niemcy, ZSRR, Włochy, Austria, Węgry i Bułgaria, a także – być może – Turcja[103]. Opatrzony uwagami szefa EMA Maurice'a Gamelina i uzgodniony przezeń z pełniącym funkcje wiceprzewodniczącego Najwyższej Rady Wojennej oraz Inspektora Generalnego Armii gen. Maxime'em Weygandem, w czerwcu zyskał nową redakcję. W załączonym do niej aneksie, zawierającym wyliczenie sił, które miały wziąć udział w rozpatrywanym konflikcie, oraz ich przyporządkowanie do poszczególnych frontów, uwzględnione zostały wyłącznie jednostki piechoty i kawalerii. Jednak powstała w tym czasie odręczna notatka „Étude des conditions de cooperation éventuelle des forces alliées", w której precyzowano kierunki dalszych prac, zawierała wyraźne zalecenie: „konieczność zorganizowania w czasie pokoju współpracy lotnictwa obu stron [wschodu i zachodu] w czasie wojny"[104].

W tymże roku tę ostatnią kwestię uczynił przedmiotem swoich rozważań opublikowanych w pracy *L'Aviation et la puissance offensive de l'instrument de guerre de demain* gen. Paul Armengaud. Wywodził w niej, że w razie niemiecko-radzieckiego ataku na Polskę Francja, która wraz z Czechosłowacją wystąpi przeciw napastnikom, winna natychmiast przebazować część swych sił powietrznych na obszar Europy Środkowej, a następnie, osłaniając armie lądowe Warszawy i Pragi przy pomocy rozlokowanych na terytorium tych państw jednostek myśliwskich, podjąć skoordynowaną akcję, atakując rozmieszczonym w Czechosłowacji lotnictwem średniego zasięgu cele w Niemczech, a jednocześnie ciężkim lotnictwem bombowym z baz przy swej granicy wschodniej podejmując serię uderzeń na linie komunikacyjne i tyły wojsk niemieckich[105].

Oczywiście – bez konsultacji z partnerami ze wschodu wszystkie te założenia pozostawały jedynie sztabową grą wyobraźni. Konieczne stało się więc wznowienie przerwanego w połowie poprzedniej dekady dialogu z Warszawą i Pragą na temat lotniczej współpracy.

---

[103] W przypadku Anglii, Holandii, Belgii i Grecji zakładano zachowanie neutralności. Dalsze szczegóły zob: P.S. Wandycz, *The Twilight od French Eastern Alliances…*, s. 186.

[104] SHD-DAT, 7 N 3008, „Note au sujet de la coopération militaire de la Pologne et de la Petite Entente dans le cas d'un conflit européen" z 10 V 1932 r. z adnotacjami gen. Gamelina i in. dok.; 7 N 3446, pismo No. 01571 Gamelina do Weyganda z 11 VI 1932 r. oraz redakcja tego dokumentu z czerwca 1932 r. z redakcją powyższej noty z czerwca 1932 r. oraz aneksem I i notatka „Étude des conditions de coopération éventuelle des forces alliées".

[105] P. Armengaud, *Batailles politiques et militaires sur l'Europe, témoignages, 1932-1940*, Paris 1948, s. 18 i 265 nn.; K. Mazurowa, *Skazani na wojnę*, Warszawa 1979, s. 101; P.S. Wandycz, *The Twilight of French Eastern Alliances…*, s. 263.

Na płaszczyźnie politycznej wstępne działania w tej kwestii Paryż podjął jeszcze jesienią 1932 r. w trakcie wizyty w Czechosłowacji ministra lotnictwa Paula Painlevé[106]. Okazją do przeniesienia sprawy na grunt stosunków wojskowych stała się podróż, którą do stolicy Francji podjął w końcu stycznia 1933 r. szef czechosłowackiego Sztabu Głównego gen. Jan Syrový. W dniach 28-31 stycznia 1933 r. doszło tam do serii spotkań gościa znad Wełtawy z gen. Gamelinem i reprezentatywną grupą oficerów kierowanego przezeń sztabu[107]. Analizie poddany został konflikt, w którym blok niemiecko-włoski, powiększony o Austrię i Węgry, wystąpić by miał przeciwko państwom zachodnim – tj. Francji, Belgii („jeśli zostanie zaatakowana"), „ewentualnie Anglii" z jednej strony – oraz Polsce i państwom Małej Ententy po stronie drugiej. Wobec wyraźnej już ewolucji stanowiska ZSRR przyjęto też, że ZSRR nie zaangażuje się po stronie Niemiec, lecz pozostanie na uboczu rozgrywającego się starcia[108].

W tym ostatnim ważną rolę wyznaczono lotnictwu. Miało ono zapewnić łączność między dwoma sojuszniczymi blokami, które do wojny przystąpić musiały oddzielone sporą przestrzenią. Winno ono także prowadzić działania rozpoznawcze, szczególnie istotne w pierwszej fazie konfliktu, w której należało określić główny kierunek niemieckiego manewru. Jak podkreślono – w tym przypadku znaczenia nabierały zwłaszcza bazy czeskie, z których łatwiej niż znad Renu sięgnąć było można w głąb terytorium przeciwnika. Uczestnicy dyskusji zwrócili uwagę, że w dziedzinie lotnictwa rozpoznawczego Czechosłowacja od czasu poprzednich rozmów w tej kwestii dokonała znacznie większego postępu niż Francja. Gospodarze spotkania zadeklarowali jednak, że w razie konieczności skierują część swoich dość szczupłych sił do zadań rozpoznawczych prowadzonych z lotnisk czechosłowackich bądź polskich, uznając alternatywę w postaci lotów wahadłowych wzdłuż osi zachód–wschód za mniej dogodną.

Natomiast czechosłowackie siły bombowe zostały uznane za niewystarczające do przeprowadzenia działań, które obciążyć je miały w razie konfliktu europejskiego. I tu jako szczególnie użyteczne wskazane zostały bazy położone w Czechach, z których można było podjąć ataki na ważne dla działań koalicji niemieckie cele – jak obiekty przemysłowe czy duże obiekty wojskowe. W trakcie dyskusji zwrócono uwagę, że nie sposób zawczasu określić rozmiarów francuskich sił lotnictwa bombardującego,

---

[106] H. Bułhak, *Z dziejów stosunków wojskowych polsko-czechosłowackich w latach 1927-1936*, „Studia z dziejów ZSRR i Europy Środkowej" 1975, t. 11, s. 118.

[107] SHD-DAT, 7 N 3446, kopia pisma No. 93 – 3/11-1 gen. Gamelina do Szefa Sztabu Generalnego Sił Powietrznych (*état-major de l'Armée de l'Air* – EMAA) z 15 I 1933 r.; kopia pisma No. 121 3 R/E.M.G ministra lotnictwa do ministra wojny (O. III EMA) z 28 II 1933 r. z załącznikiem „Conversations franco-tchécoslovaques, Janvier 1933" i in. dok. W rozmowach ze strony francuskiej wzięli udział m.in. zastępca szefa EMA gen. Henri Bineau, szef misji wojskowej w Czechosłowacji Louis-Eugène Faucher oraz szef Oddziału II EMA (ppłk Marie Louis Koeltz) i zastępca szefa Oddziału III EMA (ppłk Pierre Dame). Por.: T. Sandu, *La Grande Roumaine alliée de la France. Une péripétie diplomatique des Années Folles? (1919-1933)*, Paris 1999, s. 243 nn.

[108] SHD-DAT, 7 N 3446, „Conversations franco-tchecoslovaques, Janvier 1933" Entretien du 28 Janvier.

które w razie wojny przebazowane by miały zostać na obszar Czechosłowacji – wcześniej określić bowiem należy kierunek głównego niemieckiego uderzenia. Francuzi zauważyli, że ze względu na postęp techniczny faktyczna siła bojowa trzech eskadr, które przeznaczyli do wykonania tego zadania w roku 1924, zwiększona została czterokrotnie. Równocześnie jednak zadeklarowali, że w razie koncentracji wysiłku przeciwnika na wschodzie przebazować tam mogą nawet nie trzyeskadrowy dywizjon bombowy, ale cały pułk lotniczy. W dalszej części dyskusji wskazano na konieczność poczynienia uzgodnień dotyczących szeregu kwestii związanych z ewentualną realizacją takiego zamysłu – jak przeszkolony w obsłudze francuskiego sprzętu lotniczego personel, tłumacze, unifikacja wyrzutników bombowych i bomb, zapewnienie zaopatrzenia w części zamienne, wybór odpowiednich terenów dla organizacji baz itp.[109]

Kontekst polski, uznawany za naturalny przy omawianiu takiej problematyki, w trakcie prowadzonych w Paryżu konwersacji pojawiał się co najmniej kilkakrotnie. W ich podsumowaniu stwierdzono, że „z całą ostrożnością, której wymaga sytuacja" należy dążyć do tego, by polskie naczelne dowództwo podjęło rozmowy w przedmiotowej sprawie ze swym praskim odpowiednikiem[110].

Projekt ten wydawał się wówczas możliwy do przeprowadzenia. Wojskowe stosunki Warszawy i Pragi od połowy poprzedniej dekady pozostawały dobre, zaś najwyżsi dowódcy czechosłowackiej armii, wspomagani przez rezydujących na Wisłą i Wełtawą wojskowych przedstawicieli Francji podejmowali wysiłki na rzecz dalszego zbliżenia obu stolic. Zintensyfikowana w początkach 1933 r. współpraca obejmowała tez zagadnienia lotnicze, z czego gen. Syrový, który kilka lat wcześniej miał okazję gościć w swym gabinecie płk. Rayskiego, dobrze zdawał sobie sprawę[111]. Tym razem jednak z inicjatywą względem Polski zwlekano, nie dość jasno najwyraźniej zdając sobie sprawę, że oto mija chwila dla niej korzystna[112].

Pewne usprawiedliwienie zwłoki mogły stanowić podjęte na przełomie kwietnia i maja 1933 r. kolejne rozmowy z przedstawicielami armii francuskiej, którzy w osobach szefa O. II EMA ppłk. Louisa Marie Koeltza oraz dwóch reprezentantów Ministerstwa Lotnictwa przybyli do Pragi dla przedyskutowania warunków współdziałania lotnictwa obu państw. W opracowanym na zakończenie tego spotkania

---

[109] Ibidem, Entretien du 30 Janvier; T. Vivier, *La politique aéronautique militaire de la France (janvier 1933 – septembre 1939)*, Paris 1997, s. 14 nn.; P.S. Wandycz, *The Twilight of French Eastern Alliances…*, s. 261. Także: I. Davion, *Mon voisin, cet ennemi…*, s. 289 n. – gdzie jednak brak odniesień do zagadnień związanych z kooperacją lotniczą.

[110] SHD-DAT, 7 N 3446, „Conversations franco-tchécoslovaques, Janvier 1933" Entretien du 31 Janvier.

[111] H. Bułhak, *Z dziejów stosunków wojskowych polsko-czechosłowackich…*, s. 118; P.S. Wandycz, *The Twilight of French Eastern Alliances…*, s. 281 n., P. Kołakowski, *Między Warszawą a Pragą. Polsko-czechosłowackie stosunki wojskowo-polityczne, 1918-1939*, Warszawa 2007, s. 319 n., 360 nn.; I. Davion, *Mon voisin, cet ennemi…*, s. 289 n.

[112] P. Wandycz, *Trzy próby poprawy stosunków polsko-czechosłowackich, 1921-1926-1933*, [w:] *Z dziejów dyplomacji i polityki polskiej. Studia poświęcone pamięci Edwarda hr. Raczyńskiego, Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej na wychodźstwie*, Warszawa 1994, s. 230 nn.

obszernym dokumencie istotnie dokonano konkretyzacji większości treści poruszonych w trakcie styczniowych debat szefów sztabów. Uzgodnione zostały m.in. strefy rozpoznania sił powietrznych obu państw i linie ich rozgraniczenia[113], dyslokacji francuskich eskadr rozpoznawczych na terenie Czech (na zachód od Pragi), zasady wyboru kategorii obiektów przeznaczonych do rozpoznania i ewentualnego bombardowania, wielkość sił niezbędnych do przeprowadzenia tego pierwszego zadania we wstępnej fazie konfliktu (dwa dywizjony) oraz rozmiary francuskiego wsparcia niezbędnego do efektywnej realizacji w tym czasie działań bombowych (dywizjon ciężkich bombowców), wreszcie – szereg szczegółów o charakterze organizacyjnym i technicznym oraz tematykę i tryb dalszych prac[114].

Przygotowania do rozmów z sąsiadem spoza północnej granicy Czechosłowacy podjęli niemal natychmiast po pożegnaniu francuskich gości, 6 maja 1933 r. występując z koncepcją „realizacji lotów wojskowych między Polską a Czechosłowacją", wcześniej już jakoby sygnalizowaną płk. Rayskiemu, a nawet przezeń wstępnie zaaprobowaną. Wedle złożonej propozycji loty te zainaugurować miał gen. Jaroslav Fajfr, szef departamentu lotniczego praskiego Ministerstwa Obrony Narodowej, okazję wykorzystując nie tylko dla omówienia dalszych szczegółów przedsięwzięcia, „lecz również i innych wspólnie interesujących spraw lotniczych"[115].

We wrześniu gen. Fajfr zadeklarował, że dysponując upoważnieniem ministra obrony narodowej i szefa Sztabu Generalnego, pragnie przeprowadzić w Warszawie „wstępne i na razie niezobowiązujące rozmowy […] na temat […] możliwości współpracy obydwóch lotnictw, głównie w dziedzinie technicznej, w sensie unifikacyjnym, wzajemnej pomocy itp. – przy zachowaniu pełnej samodzielności wytwórczej obydwóch stron". Tak zakrojona współpraca stanowić by mogła, jego zdaniem, „logiczną podstawę do ewentualnych dalszych i szerszych rozważań, któreby już musiały należeć do dziedziny Sztabów"[116]. Realizacja tej zapowiedzi ulegała jednak zwłoce. Lot, początkowo przewidziany na czerwiec, a następnie na ostatnią dekadę września, doszedł do skutku z dużym opóźnieniem, dopiero w dniach 22-26 listopada 1933 r.

Wizyta odbyła się w bardzo dobrej atmosferze. Gość z Pragi został nad Wisłą przyjęty przyjaźnie, za szczególne wyróżnienie uznając zetknięcie się z marszałkiem Piłsudskim, któremu przedstawiła go Aleksandra Piłsudska w trakcie zorganizowanego przez siebie przyjęcia. Po powrocie nad Wełtawę ostentacyjnie wręcz podkreślał satysfakcję z racji odbytej do Polski podróży. „Czesi przywiązują dość duże znaczenie do wizyty gen. Fajfra, którego w pewnym sensie uważają za balon próbny dalszych

---

[113] Lotnictwo czechosłowackie: obszar na wschód od ogólnej linii Magdeburg – Halle, front austriacki i front węgierski; lotnictwo francuskie: obszar na zachód od linii ogólnej Magdeburg – Halle – Hof – Pasawa.

[114] SHD-DAA, 2 B 97, „Rapport au sujet des conditions de la collaboration des aviations tchécoslovaque et française" z 4 V 1933 r.; T. Vivier, *La politique aéronautique militaire…*, s. 116 n.

[115] AAN, SG, 617/16, pismo No. 263/33 *attaché* wojskowego RP w Pradze ppłk. dypl. Andrzeja Czerwińskiego do Szefa O. II SG z 6 V 1933 r.

[116] Ibidem, pismo L. 530/33 ppłk. Czerwińskiego do Szefa O. II SG z 11 IX 1933 r.

możliwości w dziedzinie współpracy wojskowej", komentował z kolei w początkach grudnia 1933 r. praski *attaché* wojskowy RP ppłk. dypl. Andrzej Czerwiński[117].

Przybyszowi znad Wełtawy nie było jednak dane przeprowadzić w Warszawie zapowiadanych wcześniej rozmów w charakterze mandatariusza wojskowych zwierzchników. Przypadła mu ostatecznie jedynie rola „kuriera", który przywiózł do Polski i przekazał szefowi Sztabu Głównego gen. Gąsiorowskiemu list gen. Syrovego. Nie są znane niestety szczegóły tej korespondencji. Sam jej oddawca twierdził, że „poruszane w tym liście zagadnienia mogłyby mieć zasadniczy wpływ na współpracę lotniczą, wykraczają […] jednak poza osobiste jego kompetencje jako szefa lotnictwa"[118]. Wiadomo jednak, że adresat po jej otrzymaniu wstrzemięźliwie wypowiadał się na temat zacieśnienia perspektyw współpracy z Pragą, choćby tylko w dziedzinie materiałowej („zagadnienie […] z punktu widzenia ściśle wojskowego ma […] dla nas duże realne wartości", jednak „według informacyj z M. S. Zagr. w dzisiejszych warunkach nie można jeszcze dążyć do pogłębienia i rozszerzenia naszej współpracy z Czechosłowacją, a zupełnie jest ono wykluczone z tworem Małej Ententy" – wyjaśniał), akceptując zarazem uzgodnione „przy okazji bytności gen. Fajfra w Warszawie" podjęcie rozmów w sprawie „ujednostajnienia sprzętu lotniczego i wzajemnych ułatwień dla lotnictwa obu państw"[119].

I to ostatnie jednak niebawem stało się problematyczne. Marszałek Piłsudski, rozczarowany wynikami sondaży od miesięcy czynionych wśród Francuzów, nieskorych do zaoferowania Polsce w przypadku jej zagrożenia czegokolwiek ponad pomoc sztabową i materiałową oraz wsparcie propagandowe, przekonany, że realne polityczne porozumienie z Pragą niemożliwe jest do osiągnięcia, postanowił dać zielone światło próbie normalizacji stosunków z Niemcami. Już 26 stycznia 1934 r. przyniosła ona efekt w postaci polsko-niemieckiej deklaracji o niestosowaniu przemocy. Choć zaś ta ostatnia zarówno nad Sekwaną, jak i nad Wełtawą przyjęta została nadspodziewanie spokojnie, to oczywistym było, że tamtejsze rządy i sztaby w nowym świetle będą teraz rozpatrywać łączące je z Warszawą stosunki[120].

---

[117] Ibidem. Por.: P. Kołakowski, *Lotnictwo czechosłowackie w okresie międzywojennym w świetle raportów polskich attachés wojskowych w Pradze*, Ośrodek Badań Historii Wojskowej Muzeum Wojska w Białymstoku, Zeszyt Naukowy 17, Białystok 2004, s. 101 n. W sprawie wizyty, której charakter francuscy obserwatorzy określali jako głównie komercyjny, zob. też: SHD-DAT, 7 N 2999, „Rapport du 28 Novembre 1933. Questions aéronautiques" no. 368 gen. d'Arbonneau; 7 N 3005, kopia pisma No. 460 ambasadora Francji w Warszawie do ministra spraw zagranicznych (tu też wzmianka o zamiarze gen. Rayskiego uruchomienia wspólnej z Pragą produkcji aluminium i wyrobów z tego metalu). Informacje pierwszego z przywołanych źródeł powtórzono w: AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Pologne 313, kopia pisma No. 460 amb. Laroche'a do ministra spraw zagranicznych z 29 XI 1933 r.; I. Davion, *Mon voisin, cet ennemi…*, s. 397.

[118] AAN, SG, 617/16, pismo L. 724.33 ppłk. Czerwińskiego do szefa O. II SG z 2 XII 1933 r. W tejże sprawie: H. Bułhak, *Z dziejów stosunków wojskowych polsko-czechosłowackich…*, s. 127.

[119] AAN, AW, A II/28/2, instrukcja L. 7203/II T.O. gen. Gąsiorowskiego dla *attaché* wojskowego RP w Bukareszcie ppłk. dypl. Kowalewskiego z 22 XII 1933 r. Por.: H. Bułhak, *Z dziejów stosunków wojskowych polsko-czechosłowackich…*, s. 127, przypis 118.

[120] AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Pologne 374, „Extrait du télégrame de Varsovie du 29 Janvier 1935" No. 115 à 130 i nast. dok.; H. Bułhak, *Polska–Francja, z dziejów sojuszu 1933-1936*, s. 47 nn.;

Oddziaływanie „efektu 26 stycznia" ujawnić się miało już niebawem. Już w początkach lutego premier Edvard Beneš w rozmowie z ambasadorem Francji w Warszawie snuć zaczął dwuznaczne rozważania na temat perspektyw międzysztabowej współpracy z polskim partnerem. Z kolei Oddział III EMA podjął rozważania nad czysto hipotetycznym na razie scenariuszem zapoczątkowanej niemieckim atakiem na Czechosłowację wojny, w której trakcie Polska pozostanie neutralna lub wręcz wystąpi u boku agresora[121].

Były to jednak tylko sygnały zmiany, która mogła, ale nie musiała nastąpić. Na razie bowiem Warszawa manifestacyjnie wręcz okazywała wolę kontynuacji, a nawet zacieśniania wojskowej współpracy z Francją. Bez przeszkód i w dobrej atmosferze przeprowadzone zostały w pierwszej dekadzie lutego rozmowy z przybyłym z misją łącznikową wywiadu francuskiego mjr. Guy Schlesserem, a następnie wywiadowcza konferencja ewidencyjna z partnerem czechosłowackim[122]. Z wyjaśnienia i likwidacji wszystkich „pretensji" i „nieporozumień", które wkradły się między „dwóch starych przyjaciół" z Paryża i Warszawy, nie rezygnowali także Francuzi, z umiarkowanym powodzeniem próbując tego dokonać w trakcie złożonej nad Wisłą w ostatniej dekadzie kwietnia wizyty ministra spraw zagranicznych Louisa Barthou[123]. Umieszczenie na właściwych miejscach elementów składanej teraz nad Sekwaną w całość polityczno-wojskowej układanki dodatkowo utrudniał fakt, że istotną w niej rolę odegrać miał klocek z napisem „Moskwa" – przez Francuzów coraz wyraźniej uznawany za niezbędny, w Polsce zaś niemożliwy w zasadzie do zaaprobowania[124].

---

idem, *Z dziejów stosunków wojskowych polsko-czechosłowackich…*, s. 128 nn.; P.S. Wandycz, *The Twilight of French Eastern Alliances…*, s. 306 nn.; J. Ciałowicz, *op. cit.*, s. 191 nn; I. Davion, *Mon voisin, cet ennemi…*, s. 313 nn. Tam też dalsza literatura zagadnienia.

[121] H. Bułhak, *Z dziejów stosunków wojskowych polsko-czechosłowackich…*, s. 132 n.

[122] SHD-DAT, 7 N 3032, fotokopia „Compte-rendu du Commandant Schlesser à Varsovie (4-9 Février 1934)"; H. Bułhak, *Z dziejów stosunków wojskowych polsko-czechosłowackich…*, s. 133; J. Ciałowicz, *op. cit.*, s. 198 n. Por. też korespondencję gen. d'Arbonneau z pierwszych miesięcy 1934 r. – SHD-DAT, 7 N 2999. Major Schlesser w latach 1931-1935 w paryskiej Centrali wywiadu odpowiadał za sprawy niemieckie.

[123] J. Szembek, *Diariusz i teki Jana Szembeka (1935-1945)*, t. 1: *Wprowadzenie i dokumentacja do lat 1933-1934. Diariusz Jana Szembeka za rok 1935*, oprac. T. Komarnicki, Londyn 1964, s. 148 nn. W kwestii wizyty Barthou w Warszawie: J. Ciałowicz, *op. cit.*, s. 199 nn., P.S. Wandycz, *The Twilight of French Eastern Alliances…*, s. 347 nn.; I. Davion, *Mon voisin, cet ennemi…*, s. 333 nn.; T. Kuźmiński, *Polska, Francja, Niemcy 1933-1935. Z dziejów sojuszu polsko-francuskiego*, Warszawa 1963, s. 162 nn.

[124] Na temat polskich kontekstów postępującego w tym czasie francusko-radzieckiego zbliżenia zob.: F. Dessberg, *Le triangle impossible…*, s. 306 nn. Aspekty lotnicze procesu przedstawili T. Vivier, *La politique aéronautique militaire…*, s. 121 nn.; P. Perrier, *Relations aéronautiques franco-soviétiques (1933-1939)*, „Revue Historique des Armées" 1991, no. 4, s. 108 nn. W dokumentach sporządzonych w Paryżu w trakcie przygotowań do podróży Barthou do Polski podkreślano możliwość zaopatrywania tej ostatniej w razie wojny z Niemcami przez radziecki przemysł zbrojeniowy, wśród ewentualnych dostaw wymieniając m.in. „nowoczesne czołgi i samoloty bombowe" (SHD-DAT, 7 N 3032, notatka [O. II EMA?] „Aide militaire à la Pologne" z 22 III 1934 r. i in. dok.).

Podczas rozmowy, którą 23 kwietnia Barthou przeprowadził w Belwederze z marszałkiem Piłsudskim, poruszona została także kwestia rewizji łączącej oba państwa konwencji wojskowej, zdaniem Francuzów niedostosowanej do zmienionych od czasu jej zawarcia okoliczności. Wobec wyraźnej niechęci gospodarza nie podjęto nad tym zagadnieniem dyskusji, uzgadniając jedynie, że dalsze rozmowy w tej kwestii przeprowadzi przysłany do Warszawy gen. Victor Pétin, jako – wedle francuskiego ministra – osoba „obdarzona pełnym zaufaniem marszałka Pétain"[125]. Ostatecznie jednak, wobec niechęci strony polskiej względem wybranego do misji generała, który jej zdaniem zbyt nisko usytuowany był w wojskowej hierarchii, pełnił natomiast rolę francuskiego agenta wojskowego w Europie Wschodniej, Paryż zadecydował o skierowaniu nad Wisłę przedstawiciela o niepodważalnym autorytecie, byłego szefa EMA gen. Marie-Eugène Debeneya[126].

Wizytę, która w związku z powyższą zmianą uległa przesunięciu z ostatnich dni maja na trzecią dekadę czerwca, postanowiono nad Sekwaną wykorzystać także dla poruszenia kwestii współpracy lotniczej Paryża, Pragi i Warszawy. W końcu maja 1934 r. Sztab Generalny l'Armée de l'Air opracował przeto dla gen. Debeneya syntetyczny materiał na temat perspektyw kooperacji znajdujących się w gestii wymienionych stolic sił powietrznych. Znalazły się w nim informacje oraz argumenty potencjalnie przydatne w planowanych rozmowach.

W dokumencie podkreślono, że możliwości sięgnięcia przez lotnictwo bazowane we Francji za Ren, w głąb terytorium Niemiec są w znacznym stopniu ograniczone – nie przekraczając w przypadku lotnictwa rozpoznawczego 150-200 km, zaś dla ciężkiego lotnictwa bombowego – 350 km, podczas gdy znaczna część istotnych centrów potencjalnego przeciwnika, takich jak Berlin, Saksonia czy Śląsk, osiągnięta być może z baz polskich i czechosłowackich. Tradycyjnie też zwrócono uwagę na konieczność określenia już we wstępnej fazie operacji wojennych, czy główny wysiłek armii niemieckiej kierowany jest ku Francji, czy raczej ku jej sojusznikom z Europy Środkowej, oraz potrzebę pokrycia przez działania lotnictwa rozpoznawczego możliwie całości terytorium Rzeszy. Sztabowcy francuscy ponownie też odwołali się do kwestii poruszanych w Warszawie i Pradze w roku 1924 – wspominając o zamiarach „zdezorganizowania i zdemoralizowania Niemiec przez bombardowania punktów najbardziej żywotnych i najistotniejszych"[127].

---

[125] AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Pologne 374, Télégramme au Départ No. 365 ministra spraw zagranicznych Louisa Barthou do ambasadora Francji w Warszawie z 12 V 1934 r. i nast. dok.; J. Szembek, *Diariusz i teki…*, t. 1, dok. 63, s. 158.

[126] SHD-DAT, 7 N 2999, pismo gen. d'Arbonneau No 29/S do ministra wojny z 10 V 1934 r.; 7 N 3032, pismo No 38/S gen. d'Arbonneau do ministra wojny z 7 VI 1934 r.; SHD-DAA, 2 B 104, kopia pisma No. 1061 za ministra spraw zagranicznych dyrektora spraw politycznych i handlowych Paula Bargetona do ministra wojny z 10 VI 1934 r.; P.S. Wandycz, *The Twilight of French Eastern Alliances…*, s. 354 n.; AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Pologne 374, Télégramme au Départ No. 417 min. Barthou do ambasadora Francji w Warszawie z 22 V 1934 r. i nast. dok.

[127] SHD-DAA, 2 B 104, „Note pour Monsieur le Général Debeney" No. 394 3R E.M.G. 3 Sekcji EMAA z 30 V 1934 r. Zob. też: T. Vivier, *op. cit.*, s. 236.

Autorzy dokumentu sprecyzowali, że w razie gdyby lotnictwo czechosłowackie i polskie w momencie wybuchu konfliktu nie osiągnęło niezbędnego dla przeprowadzenia przewidywanych operacji poziomu rozwoju, Francja mogłaby dyslokować na terytorium obu wschodnich sojuszników pewną liczbę jednostek lotniczych – maksymalnie 2-3 dwueskadrowe dywizjony samolotów wielomiejscowych, wykorzystując je następnie do działań przeciw obiektom kluczowym z punktu widzenia całej koalicji. Nawet jednak gdyby taki rozwój nastąpił, Francuzi deklarowali zamiar kierowania do Czechosłowacji i Polski swych eskadr z kilkudniowymi misjami o charakterze szczególnym – przede wszystkim zmasowanych ataków odwetowych na nieprzyjacielską stolicę.

Najwyraźniej dla potrzeb odpowiedniego ukierunkowania planowanych rozmów wymienione zostały zagadnienia, które w razie zaaprobowania przez stronę polską generalnych zasad trójstronnej lotniczej współpracy wymagać by musiały dalszych szczegółowych uzgodnień: wybór terenów do rozmieszczenia przybyłych z Francji jednostek (region Pragi i Poznania), przygotowanie mobilizacji środków transportu dla rzutów kołowych jednostek francuskich, utworzenie zapasów części zamiennych (pożądana unifikacja sprzętu polskiego i czechosłowackiego oraz oparcie jego wytwarzania na licencjach francuskich), organizacja zaopatrzenia w materiały pędne, utworzenie zapasów amunicji dla potrzeb przewidywanych operacji (potrzeby początkowe – 750 ton) oraz możliwość jej produkcji na terenie państw sojuszniczych lub też, w razie problemów budżetowych – transportu drogą morską do Polski. Całość dostarczonego gen. Debeneyowi materiału uzupełniał aneks z zestawieniem niemieckich zasobów, które znaleźć by się mogły w zasięgu działań lotniczych trzech sprzymierzonych państw, oraz ilustrująca koncepcję mapka. Ciemnoniebieskie półokręgi francuskich operacji bombowych przecinały się na niej z czerwonymi „czechosłowackimi" i czarnymi „polskimi" – efektownie pokrywając niemal całość terytorium Rzeszy, za wyjątkiem jej północno-zachodnich rubieży[128].

Z pewnością kwestie lotnicze nie zostały uznane za kluczowe dla powierzonej Debeneyowi misji. Jej istotę stanowić miały kwestie związane z modyfikacją konwencji wojskowej, stąd w przekazanych wysłannikowi instrukcjach siły powietrzne wzmiankowano jedynie ogólnie, jako jedną z płaszczyzn współpracy wykonujących odnowioną konwencję oraz załączone do niej aneksy Sztabów Generalnych[129]. Wia-

[128] T. Vivier, *op. cit.*, s. 236. Według przedstawionych wyliczeń w zasięgu działań bombowych sojuszników znaleźć się miało m.in. 27% niemieckich zakładów produkcji płatowców, 60% fabryk silników, 60% wytwórni aluminium, 75% wytwórni prochu, 80% wytwórni syntetycznego azotu i 58% fabryk produktów toksycznych. Wspomniany aneks powstał zresztą nieco wcześniej od analizy, do której – jak się wydaje – został teraz dołączony. Inny jego egzemplarz, zachowany pod sygnaturą SHD-DAA, 1 B 3, nosi bowiem tytuł „Annexe II au Mémoire No. 146-3.R/E.M.G. du 5 Avril 1834. Possibilités d'action sur l'Allemagne des unitées d'aviation lourde française". Por. też: ibidem, „Note sur les possibilités de bombardement des Aviations polonaise, tchécoslovaque et belge" Sekcji 2 EMAA z 15 VI 1934 r.

[129] SHD-DAT, 7 N 3006, „Aide-mémoire destiné au Général Debeney au sujet des entretiens qu'il avait à Varsovie avec la Maréchal Pilsudski, sur la réajustement de la Convention Militaire Secrète franco-polonaise du 19 février 1921" z 29 V 1934 r. (zmieniona, datowana 12 VI 1934 r.

domo jednak, że przedstawiony wyżej dokument szefa Sztabu Generalnego l'Armée de l'Air (*état-major de l'Armée de l'Air* – EMAA) nie był jedynie incydentalnym produktem wojskowej biurokracji. O tym, że zawarte w nim treści zachowały aktualność w toku dalszych przygotowań do planowanej nad Wisłą wizyty, świadczy rozmowa, którą w pierwszej połowie czerwca odbył z gen. Rayskim francuski *attaché* wojskowy w Warszawie – gen. Charles d'Arbonneau. Ten ostatni, jak informował w złożonym następnie raporcie, uczynił w trakcie konwersacji „aluzję do ewentualnej francusko-polskiej współpracy w dziedzinie lotnictwa w razie wojny oraz wykorzystania francuskich eskadr bombowych, bazowanych w Polsce w rejonie Poznania"[130]. Nie uzyskał jednak jednoznacznej odpowiedzi. Jego rozmówca miał bowiem stwierdzić, że kwestia ta może zostać rozwiązana „bez trudności". Zarazem wskazał, że decyzje należą tu w sposób oczywisty do władz zwierzchnich, sugerując, że kwestia ta może stać się przedmiotem „przewidzianej w konwencji wojskowej" wymiany poglądów obu stron[131].

Choć jednak zachowana dokumentacja wizyty Debeneya, do której doszło ostatecznie w dniach od 24 do 28 VI, pozwala nam dość dokładnie odtworzyć jej przebieg, nic nie wskazuje, by gość znad Sekwany istotnie poruszył w rozmowach zagadnienia związane z lotniczą współpracą. Najwyraźniej zbyt zaabsorbowały go próby skłonienia gospodarzy do akceptacji stanowiska Paryża w sprawie wojskowej konwencji – zaś wobec doznanego tu zawodu podejmowanie kwestii szczegółowych nie wydawało się już zasadne[132]. Jedyną okazją do zetknięcia się z polskim lotnictwem wojskowym stały się dla Debeneya krótkie wizyty w 1 Pułku Lotniczym i Polskich Zakładach Škody, które miały miejsce 25 VI, w drugim dniu jego pobytu w Polsce[133].

---

wersja tego dokumentu: SHD-DAA, 2 B 104); kopia pisma No. 1012 ministra spraw zagranicznych L. Barthou do ministra wojny z 12 VI 1934 r. (zawiera aneks z zestawieniem proponowanych zmian w konwencji wojskowej) i in. dok. Syntetyczne zestawienie francuskich prób rewizji konwencji: SHD-DAT, 7 N 3015, kopia opracowania „Réajustement de la convention militaire secrète franco-polonaise du 19.2.1921" O. II EMA z 30 IV 1936 r. W wersji proponowanej w roku 1934 zobowiązania strony francuskiej w razie wojny ograniczone być miały do: 1) wysiłku militarnego proporcjonalnego do liczby ludności, z określeniem minimalnych rozmiarów sił mobilizowanych, 2) ewentualnej pomocy dla Polski w postaci personelu technicznego, materiałów wojennych i surowców, 3) ewentualnego wsparcia technicznego w czasie pokoju dla rozwoju polskiego przemysłu zbrojeniowego, 4) periodycznej współpracy Sztabów Generalnych, 5) wymiany oficerów-stażystów.

[130] SHD-DAT, 7 N 2999, kopia raportu No. 46/S gen. d'Arbonneau z 13 VI 1934 r.

[131] Ibidem.

[132] Przebieg wizyty Debeneya został dość szczegółowo omówiony w literaturze. Zob.: P.S. Wandycz, *The Twilight of French Eastern Alliances…*, s. 355 nn.; M.J. Zacharias, *Polska wobec zmian w układzie sił politycznych w Europie w latach 1932-1936*, Wrocław 1981, s. 149 n.; S. Kopański, *Moja służba w Wojsku Polskim, 1917-1939*, Londyn 1965, s. 210 nn. Dalsze szczegółowe informacje: SHD-DAT, 7 N 3032, kopia „Rapport du Général Debeney sur sa mission en Pologne du 24 au 28 Juin 1934" z 3 VII 1934 r., notatki odręczne „Mission du G-al Debeney en Pologne, 24.6.34 – 28.6.34" i in. dok. Por.: *Documents diplomatiques français* [dalej: *DDF*] *1932-1939, 1re série (1932-1935)*, vol. 6, Paris 1972, doc. 386, s. 784 nn. (tu sprawozdanie Debeneya błędnie datowane na 25 VI).

[133] SHD-DAT, 7 N 3032, „Mission de Général Debeney en Pologne, 24-28 Juin 1934. Compte-rendu du Commandant Mery du 2e Bureau de l'E.M.A., qui accompagné le Général Debeney"

Sztabowcom z Paryża pozostało więc ograniczyć lotniczą „dwufrontową" współpracę na linii wschód–zachód do serii porozumień zawartych w latach 1935-1938 jedynie z praskim partnerem. Temu ostatniemu w godzinie próby niewiele one zresztą pomogły - przekreśliła je monachijska kapitulacja z jesieni roku 1938[134].

Z prób finalizowania podobnych uzgodnień z Warszawą nigdy nie zrezygnowano – przyjdzie nam więc jeszcze do tego tematu powrócić. Efekty przyszły tu jednak zbyt późno, a znajdujący się wciąż w stadium przygotowań plan zawiódł w godzinie próby, nie bez winy francuskiego partnera. Ten zaś, szukając usprawiedliwienia, 6 września 1939 r. po raz ostatni, półświadomie zapewne sięgnął po tak drogą mu ongi koncepcję współpracy sił powietrznych znad Sekwany, Wełtawy i Wisły. Na zadane z Londynu pytanie, czy Francja przewiduje jakąś formę pomocy swych sił powietrznych dla walczącej Polski, przyszła odpowiedź: „General Mencigal [właściwie – Mendigal] admitted existence of French plan to supply French Units to reinforce Poland but stated original promise made prior to German occupation of Czechoslovakia which altered situation"[135].

Tu jednak przyjdzie się nam cofnąć nieco w czasie. Wśród licznych dokumentów podpisanych przez gen. Debeneya w okresie, w którym pełnił on funkcję szefa EMA, znajdowało się m.in. pochodzące z wiosny roku 1926 porozumienie w sprawie współpracy służb wywiadowczych Francji i Polski. Terytorium Niemiec podzielone zostało na dwie strefy, zdefiniowane linią przeprowadzoną przez Szczecin, Berlin i Lipsk. Na zachód od niej rozciągały się obszary przyporządkowane szczególnie działaniom wywiadu francuskiego, w kierunku wschodnim – rejony powierzone pieczy wywiadu polskiego. Berlin pozostawał strefą wspólnej odpowiedzialności służb wywiadowczych sojuszników. Ze względu na uwarunkowania geograficzne obszar ZSRR penetrowany miał być głównie przez polskie służby wywiadowcze, podczas gdy służbom francuskim przypadło w udziale skupienie zainteresowań na tych z pozostałych państw, których surowce lub przemysł zbrojeniowy mogły okazać się użyteczne dla Berlina lub Moskwy[136].

---

z 6 VII 1934 r.; AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Pologne 374, Télégramme à l'Arrivée No. 595 amb. Laroche'a z 27 VI 1934 r.

[134] Odpowiednia dokumentacja, w tym oryginalne egzemplarze protokołów rozmów oraz sygnowanych umów: SHD-DAT, 7 N 3447; SHD-DAA, 2 B 97; 2 B 105. Zob. też: T. Vivier, *La politique aéronautique militaire…*, s. 229 nn., 283 nn., 506 nn.

[135] The National Archives (Kew) [dalej: TNA], Air 8/260, Depesza szyfrowa X. 118 szefa Misji No. 1 [w dowództwie francuskich sił powietrznych] Air Marshalla Arthura S. Barratta do Air Ministry z 6 IX 1939 r., godz. 10.30. Gen. bryg. Jean Achille Henri Mendigal był w tym czasie I zastępcą szefa Sztabu Generalnego l'Armée de l'Air, szefem Oddziału I Wielkiej Kwatery Głównej Lotnictwa.

[136] SHD-DAT, 7 N 2683, kopia dok. No. 4000 „Coopération des Services de Renseignements polonais et français" z 22 III/13 IV 1926 r. Zob.: O. Forcade, *La République Secrète. Histoire des services spéciaux français de 1918 à 1939*, Paris 2008, s. 270 n.; A. Misiuk, *Służby specjalne II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1998, s. 114; A. Pepłoński, *Wywiad i dyplomacja II Rzeczypospolitej*, Toruń 2004, s. 199 n.; D. Koreś, *Oddział II Sztabu Głównego Wojska Polskiego pod kierownictwem płk.*

Porozumienie regulowało też organizacyjno-techniczne zasady wywiadowczej kooperacji, wprowadzając m.in. zasadę organizowanych w cyklu półrocznym spotkań przedstawicieli Oddziałów II sojuszniczych Sztabów Generalnych dla „określenia i porównania punktów widzenia na sytuację militarną Niemiec i Rosji"[137]. Równolegle organizowane miały być spotkania reprezentantów służb wywiadowczych obu państw dla ustalenia programu działań na następny sześciomiesięczny okres.

Ustalonego rytmu nie zdołano, jak się wydaje, zachować, współpraca jednak była kontynuowana, przynosząc korzyści obu stronom. Co więcej, w początkach lat 30., mimo pojawiających się coraz częściej w ogólnym planie stosunków Paryża i Warszawy rozdźwięków, uległa nawet zauważalnej intensyfikacji.

Oczywistym było, że wśród wymienianych informacji oraz tematów analiz znaleźć się muszą także kwestie poświęcone lotnictwu. I tak było w istocie. Tak na przykład w programie spotkania zorganizowanego w Paryżu z udziałem szefa referatu „N" Oddziału II polskiego Sztabu Głównego mjr. Józefa Skrzydlewskiego w dniach od 27 września do 3 października 1932 r. jeden z punktów poświęcony został wymianie informacji na temat rozwoju lotnictwa niemieckiego[138]. Znacznie bardziej szczegółowe studia zagadnienia przeprowadzone zostały w trakcie spotkań przedstawicieli Oddziału II, do których doszło w dniach 18-22 czerwca 1935 r. w Paryżu oraz 28-30 listopada tego roku w Warszawie[139]. Dziękując szefowi polskiego O. II Sztabu Głównego za życzliwe przyjęcie biorącego udział w ostatniej z wymienionych konferencji kpt. Jeana Loriota z Sekcji 2 (Informacyjnej) Sztabu Generalnego l'Armée de l'Air przełożeni tego ostatniego stwierdzili wręcz, że właśnie przy tej okazji miało miejsce „zapoczątkowanie […] owocnej współpracy" obu Sztabów[140].

Oczywiście użyteczne z punktu widzenia wywiadowczych analiz informacje na temat obcych sił powietrznych trafiały z Warszawy do Paryża także innymi drogami. Tak np. wiosną 1931 r. Francuska Misja Wojskowa przekazała nad Sekwanę obszerny dokument na temat doktryny użycia radzieckiego lotnictwa wojskowego, uzyskany w warszawskim Centrum Wyższych Studiów Wojskowych. Niewiele później w tę samą stronę powędrowało bardzo obszerne opracowanie na temat niemiecko-

---

dypl. Tadeusza Pełczyńskiego w latach 1929-1932 i 1935-1939. Zarys wybranych problemów, [w:] *Studia nad wywiadem i kontrwywiadem Polski w XX wieku*, t. 1, red. W. Skóra, P. Skubisz, Szczecin 2012, s. 198; T. Wojciechowski, *Polsko-francuska współpraca wywiadowcza na kierunku niemieckim w latach 1921-1926. Zarys problematyki*, [w:] *Wywiad wojskowy II Rzeczypospolitej*, red. P. Kołakowski, A. Pepłoński, Kraków 2011, s. 95.

[137] SHD-DAT, 7 N 2683, kopia dok. No. 4000, „Coopération des Services de Renseignements…".

[138] Ibidem, „Compte–rendu. Liaison de l'E.M. polonais à Paris" [mjr Martin de Mery] z 27 IX 1932 r. i in. dok.

[139] Ibidem, polska i francuska dokumentacja na temat niemieckiego lotnictwa i przemysłu lotniczego z kwietnia 1935 r., „Plan de travail remis au lt. col. Gauche par le col. Bleszynski, AM de Pologne en vue de la liaison 18-22 Juin 1935" i in. dok.; D. Koreś, *op. cit.*, s. 203; H. Ćwięk, *W cieniu sojuszu polsko-franuskiego. Współpraca wywiadowcza między Warszawą a Paryżem w okresie międzywojennym*, [w:] *Studia nad wywiadem i kontrwywiadem…*, s. 244.

[140] SHD-DAA, 2 B 104, kopia pisma No. 4807 M.2/E.M.G EMAA do szefa O. II SG z 12 XII 1935 r.

-radzieckiej współpracy wojskowej (głównie w dziedzinie techniczno-materiałowej) – w tym także w dziedzinie lotnictwa wojskowego[141]. Dokument, powstały na żądanie Sekcji Armii Obcych EMA, przygotowany został przez oficerów funkcjonującego w Polsce od roku 1928 francuskiego wojskowego attachatu. Trudno przypuszczać, by bardzo nieliczny personel tej placówki był w stanie samodzielnie zebrać ogromny zasób uwzględnionych w raporcie szczegółowych danych. Z pewnością więc i w tym przypadku niezbędna okazać się musiała pomoc strony polskiej. Sam termin przekazania obu wspomnianych materiałów nie był zapewne przypadkowy – w drugiej dekadzie maja 1931 r. w warszawskim O. II SG odbyć się bowiem miała konferencja, na której z udziałem przybyłego z Paryża przedstawiciela Ministerstwa Lotnictwa kpt. Douzeau omawiać zamierzano zagadnienia związane z rozwojem radzieckiego lotnictwa wojskowego. W tym przypadku podstawą do wymiany informacji strona polska zamierzała uczynić materiał otrzymany ze źródeł francuskich, komentując na marginesie: „zasada: podamy posiadane przez nas informacje – żądamy wzajemności"[142].

Oczywiście jednak wśród informacji, analiz i ocen przekazywanych do Paryża przez Francuską Misję Wojskową i wojskowy attachat zdecydowanie dominowała tematyka dotycząca spraw kraju ich rezydencji[143]. Jak wielokrotnie zdarzało się nam już

---

[141] SHD-DAT, 7 N 2998, pismo No. 237/ EM gen. Denaina do ministra wojny (O. II EMA) z 10 III 1931 r. z załącznikiem oraz dokument „Renseignements sur la collaboration germano-soviétique de 1920-1931" No. 659 francuskiego *attaché* wojskowego w Polsce z 9 IV 1931 r. Materiały na ten temat wywiad II RP przekazywał francuskim partnerom już uprzednio – np. w trakcie wizyty szefa Wydziału Wywiadowczego O. II Szt. Gen. ppłk. Ludwika Bociańskiego w Paryżu w kwietniu 1925 r. Zob.: G. Płachciak, *Zarys działalności informacyjnej i wywiadowczej ataszatu wojskowego w Paryżu w latach 1921-1939*, [w:] *Polski wywiad wojskowy 1918-1945*, red. P. Kołakowski, A. Pepłoński, Toruń 2006, s. 235; T. Wojciechowski, *Polsko-francuska współpraca wywiadowcza…*, s. 92 n. Fakt oparcia przesłanej do Paryża w roku 1931 analizy na materiałach dostarczonych przez Polaków potwierdzają informacje zamieszczone w: D. Koreś, *op. cit.*, s. 200; H. Ćwięk, *op. cit.*, s. 242 n., gdzie wzmiankowano, że w marcu 1931 r. francuski *attaché* wojskowy w Warszawie mjr Geoffroy du Périer de Larsan otrzymał od O. II SG dokument zawierający „przegląd współpracy rosyjsko-niemieckiej do końca 1930 r. z różnych dziedzin wojskowych i wojskowo-przemysłowych". Być może w istocie do Paryża trafił po prostu ten właśnie dokument – o czym brak jednak wzmianki w zachowanym materiale źródłowym. Kontrowersje wokół polskiego być może pochodzenia uzyskiwanych w tym czasie przez Paryż informacji na temat radziecko-niemieckiej współpracy wojskowej przedstawił w skrócie M. Wołos (*Francja–ZSRR. Stosunki polityczne w latach 1924-1932*, Toruń 2004, s. 439).

[142] AAN, SG, 616/259, koncept pisma bez numeru kancelaryjnego szefa Wydz. III [Ewidencyjnego] O II SG mjr. dypl. Franciszka Demela do szefa O. II SG z 7 V 1931 r. Autorowi nie udało się wyjaśnić intrygującego dopisku na marginesie tego dokumentu, w którym pytanie o ewentualne skontaktowanie kpt. Douzeau z przedstawicielem Dep. Aeronautyki MSWojsk. skomentowano: „Chyba nie! Przy Dep. Aer. znajduje się major lotnik francuski".

[143] I tu przewijały się jednak zagadnienia zagranicznych lotniczych kontaktów, w tym m.in. wizyt składanych i przyjmowanych przez przedstawicieli sił powietrznych. Zob. np.: W. Mazur, *Jeszcze raz o rumuńskim rajdzie polskich myśliwców w 1933 roku*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy" R. 15, 2014, nr 3, s. 207, przypis 23.

wskazywać, zagadnienia związane z rozwojem lotnictwa wojskowego i budową przemysłu lotniczego obecne były w jej ramach niemal od samego początku. Z biegiem czasu zmianom ulegał natomiast zakres i sposób ich prezentacji.

Rosnąca w końcu lat 20. oraz początkach następnej dekady polska samodzielność spowodowała, że w napływających nad Sekwanę z Warszawy raportach i sprawozdaniach wojskowych przedstawicieli pojawiać się zaczęły nowe treści, zaś inne, dotychczas traktowane szkicowo, ulegały rozbudowie. Początkowo, w materiałach z pierwszej połowy lat 20., szczególnie dużo miejsca poświęcano kwestiom organizacji polskich sił powietrznych, ich mobilizacji, funkcjonowaniu przemysłu, dyslokacji jednostek czy liczebności sprzętu i personelu lotnictwa. Nawet jednak i w tych przypadkach wielu aspektów zbytnio nie rozwijano – podstawowe wzorce, zapożyczone znad Sekwany, były adresatom znane, pozostawało więc skupić się na specyfice ich lokalnych implementacji. Dokładniejszego przedstawienia nie wymagało też francuskie w ogromnej większości wyposażenie polskiego lotnictwa czy kierunek „polityki lotniczej rządu", niezmiennie określany przez sojusz z Paryżem.

Co najmniej od roku 1926 odnotowywać jednak zaczęto tendencje emancypacyjne. „Polacy będą próbować coraz bardziej nie tylko samowystarczalności z punktu widzenia fabrykacji lotniczej, ale też tworzenia typów krajowych, przede wszystkim płatowców, następnie, jeśli to będzie możliwe, silników" – zauważali oficerowie FMW w podsumowującym ten okres sprawozdaniu[144]. Odtąd też coraz częściej w raportach Misji przewijać się zaczęły informacje o polskich konstrukcjach lotniczych, początkowo – jak już wyżej zwracano uwagę – zwykle uzupełniane o wskazanie zagranicznego wzorca tych ostatnich lub wzmiankę deprecjonującą uzyskany efekt. Lekceważące wtręty stopniowo jednak zanikały, wydłużeniu zaś ulegała lista wzmiankowanych jako opracowane nad Wisłą konstrukcji. Od roku 1928/1929 analizę „lotniczej polityki rządu", która teraz, znacznie rozbudowana, w rocznych sprawozdaniach FMW awansowała do rangi samodzielnego rozdziału, rozpoczynała wyodrębniona informacja na temat „tworzenia narodowego przemysłu lotniczego".

Odpływ z Polski francuskich nauczycieli i doradców skutkował też zwróceniem większej uwagi na specyfikę szkolenia lotniczych kadr sojusznika znad Wisły. Także i w tych partiach sprawozdań nierzadko znaleźć było można uwagi krytyczne, choć – podobnie jak w przypadku przemysłu, ich liczba stopniowo ulegała zmniejszeniu.

Z początkiem lat 30. w dotyczących polskiego lotnictwa raportach francuskich oficerów pojawiać się zaczęły, dotąd w podobnych dokumentach zasadniczo nieuwzględniane, zagadnienia regulaminów oraz rekonstruowanej na ich podstawie doktryny. O ile jednak regulaminowe zapisy oficerowie FMW charakteryzowali pochlebnie – przy okazji podkreślając swój wpływ na ich ostateczną redakcję, o tyle drugie z podjętych zagadnień okazało się w praktyce niemożliwe do przedstawienia. Powód był prozaiczny. „Projekt regulaminu polskiego – zauważono – nie dostarcza niestety w żaden sposób, nawet bardzo niejasny, niczego poza procedurami wykonawczymi. Doktryna użycia nie jest w nim żadną miarą sprecyzowana, i żadna

[144] SHD-DAT, 7 N 2997, „Rapport de fin d'année 1926" FMW w Polsce.

idea ogólna, żadne zasady mogące służyć dowództwu i wykonawcom nie zostały naświetlone"[145].

Jak się wydaje, wraz z dokonaną ostatecznie 1 sierpnia 1932 r. likwidacją Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce stan poinformowania Paryża o zagadnieniach związanych z polskim lotnictwem wojskowym uległ poprawie. Ten pozorny paradoks jest stosunkowo łatwy do wyjaśnienia – realne możliwości działania misji ostentacyjnie usuwanej w cień przez marszałka Piłsudskiego zmniejszały się już od lat; dymisja gen. Piskora i objęcie funkcji szefa Sztabu Głównego przez w pełni podporządkowanego Generalnemu Inspektorowi gen. Gąsiorowskiego proces ten jeszcze przyspieszyły. Powołany do życia jesienią 1928 r. francuski attachat wojskowy nie zdołał początkowo rozwinąć szerszej aktywności, marginalizowany przez nadal funkcjonującą FMW choćby z racji stosunkowo niskiej wojskowej rangi *attaché* mjr. (od roku 1929 – ppłk.) Geoffroy du Périer de Larsana[146].

Generał Charles Henri Paul d'Arbonneau, który po zakończeniu działalności FMW zastąpił tego ostatniego, dość szybko zdołał zyskać wyraźnie odeń mocniejszą pozycję. Inteligentny, energiczny, ruchliwy i towarzyski, ze względu na wojskowe kwalifikacje oraz przymioty charakteru dobrze oceniany przez stronę polską, był w stanie przekazywać do Paryża obszerne i szczegółowe raporty[147].

---

[145] SHD-DAT, 7 N 2998, „Rapport de fin d'année 1931", przesłany ministrowi wojny pismem Nr 71/EM szefa FMW w Warszawie płk. Prioux z 24 II 1932 r. Bardziej szczegółową charakterystykę zagadnień regulaminów lotnictwa zawierał aneks IV do tego raportu.

[146] T. Schramm, *op. cit.*, s. 123 nn.; M. Pasztor, *Polska w oczach francuskich…*, Warszawa 1999, s. 88, 113 n. Szczegółowe informacje na temat ostatniego okresu istnienia FMW i jej stosunków z polskimi władzami wojskowymi znaleźć można w: AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Pologne 318-319; SHD-DAT, 7 N 3034. Na temat okoliczności powołania attachatu wojskowego oraz nominacji mjr. du Périer de Larsana na stanowisko *attaché*: AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 3-4, minuta pisma No. 75 ministra spraw zagranicznych do ministra wojny z 14 I 1928 r. i nast. dok. Nowy *attaché* karierę wojskową rozpoczął jako kawalerzysta. Podczas I wojny światowej został lotnikiem, dowodząc eskadrą, a w końcowej fazie walk – lotnictwem serbskim. Kwerenda nie dostarczyła jednak zbyt wielu świadectw jego zainteresowania polskim lotnictwem wojskowym. Wiadomo, że późną jesienią 1931 r. ppłk de Larsan wraz z innymi *attachés* zwiedzał polskie fabryki lotnicze, a wnioski z wycieczki podsumował następnie w znamionującym dobrą orientację w zagadnieniu raporcie (SHD-DAT, 7 N 2998, raport „Compte-rendu de renseignements sur la période du 16 au 31 Décembre 1931" No. 869 z 30 XII 1931 r.).

[147] M. Pasztor, *Polska w oczach francuskich…*, s. 88 i 120, przypis 58; H. Bułhak, *Polska–Francja…*, cz. 1, s. 288. D'Arbonneau misję *attaché* wojskowego Francji w Polsce rozpoczął 15 X 1932 r., dzień po przybyciu do Warszawy, wówczas jeszcze w randze pułkownika dyplomowanego. Promocję na generała brygady uzyskał dopiero kilka miesięcy później, na mocy dekretu z 20 III 1933 r. AAN, AW, A II/116, niedatowane [po 25 IX 1935 r.] zestawienie „Attaches wojskowi akredytowani w Polsce"; AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Pologne 292, pismo No. 369 ambasadora Francji w Warszawie J. Laroche'a do przewodniczącego Rady Ministrów i ministra spraw zagranicznych z 17 X 1932 r.; minuta pisma No. 175 ministra spraw zagranicznych do J. Laroche'a z 5 IV 1933 r. i in. dok. Szereg informacji i ocen osoby gen. d'Arbonneau oraz rozwijanej przezeń aktywności znaleźć można w: AAN, AW, A II/116, podt. 8.

W początkach pobytu nad Wisłą jego doniesienia na tematy lotnicze były jednak stosunkowo krótkie, zachowując zasadniczo informacyjny charakter. Pierwszy bardziej gruntowny materiał poświęcony polskim siłom powietrznym nowy *attaché* skierował do Paryża niemal w rok po przybyciu nad Wisłę, w ostatniej dekadzie lipca 1933 r., nie z własnej zresztą inicjatywy, ale na żądanie Ministère de l'Air, które najwyraźniej odczuwało niedostatek podobnych analiz. I wtedy jeszcze skupiał się raczej na przedstawianiu stanu faktycznego, rzadko tylko uzupełniając wywód własną uwagą czy komentarzem[148]. Stopniowo jednak rozszerzał krąg kontaktów, nawiązując dobre stosunki m.in. z generałem Rayskim i oficerami jego departamentu; od lata 1934 r. radą służyć mu mógł świeżo zainstalowany w attachacie pomocnik ds. lotnictwa (*l'adjoint aéronautique à l'Attaché Militaire*) w osobie kpt. Alberta de Pontona d'Amécourta[149]. Nic przeto dziwnego, że z czasem w sprawach lotniczych d'Arbonneau wypowiadał się z coraz większą śmiałością i kompetencją. W dość licznych w latach 1935-1936 raportach na ich temat, opatrywanych zazwyczaj tytułem „Renseignements Aéronautiques", nad Sekwanę trafiały często rozbudowane zestawy informacji, których autor nie wahał się już komentować we własny, subiektywny, niekiedy dosadny sposób.

Wiedzę na temat polskiego lotnictwa i przemysłu lotniczego przebywający nad Wisłą francuscy dyplomaci zdobywali w rozmaity sposób. Dostarczały jej wizyty (w Sztabie Głównym, Departamencie Aeronautyki MSWojsk., jednostkach lotniczych, szkołach, zakładach produkcyjnych, na ćwiczeniach, manewrach, pokazach czy defiladach), oficjalne i nieoficjalne rozmowy, lektury – od budżetów i regulaminów po prasę codzienną, sprawozdania składane przez kończących staż oficerów[150], wiadomości uzyskiwane od przebywających nad Wisłą przedstawicieli francuskiego przemysłu czy też po prostu Oddział II Sztabu Głównego, formułujący odpowiedzi

---

[148] SHD-DAT, 7 N 2999, pismo No. 200 gen. d'Arbonneau do ministra wojny – O. II EMAA z 25 VII 1933 r.

[149] Ibidem, raport No. 46/S gen. d'Arbonneau z 13 VI 1934 r. Zabiegi o nominację lotniczego pomocnika *attaché militaire* w Warszawie ambasador Laroche rozpoczął w lutym 1934 r. pod wpływem pierwszych reakcji strony polskiej na utworzenie francuskiej placówki *attaché* lotniczego w Moskwie. O podjętej w konsutacji z Ministerstwem Wojny decyzji ministra lotnictwa w tej sprawie paryskie MSZ poinformowane zostało 13 VI 1934 r., niezłocznie przekazując wiadomość Laroche'owi. Kpt. d'Amecourt pozostawał na stanowisku od 20 VI 1934 r., od 1 III 1935 r. funkcję pomocnika lotniczego *attaché* wojskowego Francji sprawując także w Finlandii, Estonii oraz na Łotwie. AAN, AW, A II/116, niedatowane [po 28 V 1935 r.] zestawienie „Pomocnicy attaches wojskowych"; AD, CPC 1914-40, EU 18-29, Pologne 292, pismo No. 20 Laroche'a do ministra spraw zagranicznych Louisa Barthou z 20 II 1934 r.; pismo No. 1053 M-2/E.M.G. ministra lotnictwa gen. Denaina do MAE z 13 VI 1934 r.

[150] Przeprowadzona kwerenda nie pozwoliła na ustalenie listy francuskich oficerów, którzy w końcu lat 20. i pierwszej połowie następnej dekady odbywali staże w polskim lotnictwie wojskowym. Wiadomo, że 1 VIII 1930 r. jednomiesięczny staż w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu rozpocząć miał „por. Lafon" [Lafond? Lafont?], zaś w roku następnym stażystą w dywizjonie bombowym 1 Pułku Lotniczego odbyć miał „mjr [Réné] Duvernoy" (AAN, SG, 617/10, rękopiśmienne zestawienie „Staże zagraniczne w Polsce 1930").

na formułowane pod jego adresem zapytania[151]. Źródłem napływających do Paryża informacji na temat zagadnień związanych z polskim lotnictwem wojskowym bywali zresztą nie tylko Francuzi i Polacy. Wiosną 1933 r. oficerowie Deuxième Bureau mieli np. okazję zapoznać się z odpisem obszernego studium na temat polskiego przemysłu lotniczego, które rumuńskiemu podsekretarzowi stanu lotnictwa złożył dyrektor techniczny w tymże podsekretariacie ppłk. inż. Constantin Mincu[152]. Jednak zasadniczym źródłem docierających nad Sekwanę informacji na temat polskich sił powietrznych pozostawały raporty dyplomatów, przede wszystkim zaś dokumenty opracowane przez ulokowany w Warszawie wojskowy attachat.

Zebrany w ten sposób materiał zawierał bogaty zestaw danych, które zwykle nieźle pozwalały odtworzyć stan faktyczny, choć – czemu się trudno dziwić – nie zawsze poprawnie odzwierciedlały szczegóły. Barierę trudną do sforsowania nawet dla sojuszników stanowiły niekiedy względy tajemnicy wojskowej. Wiadomo jednak skądinąd, że gen. Rayski i jego podkomendni z oficerami francuskiego attachatu skłonni bywali rozmawiać dość otwarcie, nie szczędząc im niektórych przynajmniej informacji o swoich sukcesach, nadziejach i zamysłach na przyszłość[153]. Życzliwą względem partnerów znad Sekwany postawę zajmowała też spora grupa oficerów Oddziału II Sztabu Głównego. Charakterystyczna była tu wypowiedź szefa Wydziału II (Wywiadowczego) O. II SG ppłk. dypl. Stefana Mayera, który wiosną 1933 r. prośbę Paryża o dane na temat personelu polskiego lotnictwa wojskowego, jego organizacji i wykorzystywanego materiału skwitował następująco: „aczkolwiek wiadomości zawarte w odpowiedzi […] ze względów obronnych państwa powinny być zachowane w tajemnicy, to jednak z uwagi na to, że zostaną one ujawnione armji sprzymierzonej, nie stawiam sprzeciwu na dostarczenie ich sztabowi francuskiemu jako materjału tajnego”[154].

---

[151] Tak np. w okresie od stycznia 1933 r. do lutego 1934 r. O. II SG udzielił francuskiemu *attaché* wojskowemu łącznie 18 informacji. Trzy z nich odnosiły się do zagadnień lotniczych: 9 I 1933 pod L. 12259/32 odnotowano „Inf. o katastrofie lotniczej która spowodowała śmierć S.P. por. pil. Pietraszkiewicza”; 2 V 1933 pod L. 5992/33 – „Inf. o lotnictwie: stan wojsk. pers. latającego, z podziałem na funkcje, organizacja pokojowa dowództw, jednostek i służb, wykaz mat. używanego przez lotnictwo wojskowe, spis lotnisk i album lotnisk, komunikacja lotnicza w Polsce, P.[rzysposobienie] W.[ojskowe] Lotnicze”; 13 IX 1933 r. pod L. 15077/33 – „Inf. o samolocie sanitarnym Lublin R.XVI.b” (AAN, AW, A II/49, „Zestawienie informacji udzielonych Attaché Wojskowemu Francji w czasie od stycznia 1933 r. do lutego 1934 r.”).

[152] SHD-DAT, 7 N 3019, „Traduction de memoire du Lt.-Comandor Ingénieur Mincu C. de l'Armée Roumaine au sujet de l'industrie aéronautique polonaise” z 20 V 1933 r. W bardzo podobny sposób wiedzę na temat sił zbrojnych kraju urzędowania czy państw ościennych zdobywali też polscy *attachés* wojskowi.

[153] Nie oznaczało to jednak, że dla Francuzów dostępne były wszelkie interesujące ich informacje. Tak np. w marcu 1935 r. gen. d'Arbonneau donosił, że nie jest w stanie uzyskać precyzyjnych danych na temat znajdującego się w próbach prototypu nowego polskiego samolotu liniowego (PZL.23). Podjęta w dalszej części dokumentu próba charakterystyki tego ostatniego na podstawie niepełnej wiedzy okazała się w wielu punktach odległa od rzeczywistości (SHD-DAT, 7 N 2999, raport No. 26/S gen. d'Arbonneau z 5 III 1935 r.).

[154] CAW, O. II SG, I.303.4.4494, kopia pisma L. 5592.II Inf.IIb.Ochr./Tj. ppłk. Mayera do kierownika SRO O. II SG z [?] IV 1933 r. Wydaje się, że z podobną życzliwością przynajmniej niektóre

Niekiedy jednak przekłamania w obrębie kierowanego do Paryża strumienia danych indukowane były przez samych Francuzów. Działo się tak np. w sytuacjach, w których nadawcy komunikatów starali się spełnić domyślne lub wręcz wyrażane *expressis verbis* oczekiwania mocodawców, nierzadko związane z bieżącą sytuacją polityczną. Stąd zapewne w okresie, gdy podjęte zostały negocjacje wokół polsko-radzieckiego traktatu o nieagresji (sygnowany 25 lipca 1932 r.) w raportach wędrujących z Warszawy do Paryża pojawiać się zaczęły doniesienia o sprzedaży polskich samolotów i silników lotniczych ZSRR[155]. Z kolei zwrot Warszawy ku próbom normalizacji stosunków z Niemcami, 26 stycznia 1934 r. zwieńczony deklaracją o niestosowaniu przemocy, skłonił francuskich przedstawicieli znad Wisły do skrupulatnego odnotowywania wszelkich form polskich wojskowych kontaktów z Berlinem. Spowodowało to oczywiście nadreprezentację odpowiednich wątków w słanej nad Sekwanę korespondencji, poważnie, ale sztucznie zwiększając w oczach paryskich zwierzchników znaczenie tychże kontaktów w polityce wojskowej Warszawy[156].

Oczywiście i nad Wisłą zainteresowanie budził stan sił powietrznych sojusznika z zachodu. Także i w tym przypadku podstawowe informacje dostarczane były przez wojskowy attachat, którego pracami w końcu lat 20. i w pierwszej połowie kolejnej dekady kierował jako *attaché* wojskowy i morski płk dypl. Jerzy Błeszyński, zaś po jego odwołaniu z dniem 15 stycznia 1936 r. i z górą trzymiesięcznym okresie przejściowym – płk dypl. Wojciech Fyda. U boku pierwszego z wymienionych oficerów przejściowo funkcje pomocników, którym przyporządkowano sprawy lotnictwa, sprawowali mjr SG Janusz Iliński (odwołany 1 stycznia 1929 r.), a następnie (od 26 września

---

z podobnych polskich oczekiwań traktowała strona francuska. Wiosną 1934 r. rozsyłając potencjalnym zainteresowanym „schemat organizacji wojskowego lotnictwa francuskiego" z-ca szefa O. II SG, płk dypl. Józef Englicht zastrzegał: „ponieważ schemat ten, uzyskany został na drodze nieoficjalnej, proszę o traktowanie go, jako aktu tajnego" (AAN, SG, 616/267, pismo L. 6564/II. S.O.T.O. płk. Englichta wg rozdzielnika z 18 V 1934 r.; interpunkcja oryg.).

[155] AD, CPC 1914-40, EU 30-40, Pologne 313, kopia pisma No. 197 Laroche'a do ministra spraw zagranicznych z 31 V 1932 r.; SHD-DAT, 7 N 2998, „Compte – rendu du Renseignements sur la période du 1er et 15 Juin" No. 1025 ppłk du Périer de Larsana z 16 VI 1932 r.; 7 N 2999, pismo No. 420 gen. d'Arbonneau do ministra lotnictwa z 13 XII 1933 r. i pismo No. 422 gen. d'Arbonneau do min. lotnictwa z 21 XII 1933 r. W rzeczywistości Warszawa bardzo wstrzemięźliwie traktowała radzieckie propozycje zakupu w Polsce materiału lotniczego, nawet jeśli chodziło o pojedyncze egzemplarze samolotów bez wartości bojowej – jak samolot sanitarny Lublin R-XVIb (AAN, SG, 616/166, kopia pisma bez numeru kancelaryjnego Kierownika Zaop. Aeronautyki płk. Abczyńskiego do kierownika Oddziału Importowego Przedstawicielstwa Handlowego ZSRR w Warszawie Jakuba Nejlanda z 19 XII 1933 r.).

[156] Zob. np.: SHD-DAT, 7 N 2999, „Rapport No. 72/S du 19 Septembre 1934" gen. d'Arbonneau; 7 N 3005, kopia pisma No. 409 ambasadora Francji w Polsce Léona Noëla do ministra spraw zagranicznych z 23 VII 1935 r.; M. Pasztor, *Polska w oczach francuskich…*, s. 47 nn. Docierające do Paryża informacje o domniemanej niemiecko-polskiej umowie wojskowej w części przynajmniej inspirowane były przez Moskwę – m.in. za pośrednictwem przedstawicielstwa dyplomatycznego znad Wełtawy (SHD-DAT, 7 N 3005, pismo No. 1928 za min. spraw zagranicznych szefa Poddyrekcji Europa MAE Émile'a Charvériata do ministra wojny z 31 X 1934 r.).

1930 do 30 listopada 1933 r.) – kpt. pil. Kazimierz Jarzębiński[157]. Środki, którymi dysponowali owi oficerowie, były skromne, wyniki ich pracy nie odbiegały jednak zasadniczo od tych, które uzyskiwali równolegle francuscy wojskowi przedstawiciele znad Wisły. Poświęcone lotnictwu raporty w obu kierunkach wędrowały z porównywalną intensywnością, choć w polskim przypadku częściej bodaj zawierały informacje dotyczące rozwiązań organizacyjnych czy uregulowań prawnych – przekazywane niekiedy w postaci streszczeń oficjalnych dokumentów lub gotowych schematów, mniej zaś nieco prób pogłębionej analizy.

Tam zaś, gdzie ta ostatnia jednak się pojawiała, często zawierała krytyczne wobec francuskiego partnera sądy wartościujące. „Lotnictwo posiada w dalszym ciągu materiał stary i ogólnie biorąc – różnorodny, tak pod względem typów jak motorów, np. Potez'y 25 są zaopatrywane są zaopatrywane w silniki Salmson 520 K.S., Renault 500 K.S., Renault 550 K.S., Lorraine 450 K.S. […] Szybkość płatowców myśliwskich jak Nieuport 62 […], Wibault 72 i Gourdon 32 […] jest niższą w porównaniu z osiągniętymi pod tym względem rezultatami przez Polskę jeszcze w roku 1931. […] Jedynie lotnictwo bombardujące nocne […] posiada niezaprzeczalną wartość bojową, pozostając ilościowo niewystarczające" – donosił płk Błeszyński w raporcie za rok 1932[158]. Informacje zawarte w tak sformułowanym przekazie były w większości zgodne z rzeczywistością – siły powietrzne sojusznika znad Sekwany istotnie wciąż znajdowały się w kryzysie. Jednak *attaché*, dumny z osiągnięć własnego lotnictwa i być może rozczarowany brakiem podobnych osiągnięć po stronie francuskiej, oceny sformułował w sposób daleki od obiektywizmu. Uznane przezeń nie bez racji za „stary materiał" samoloty Potez 25 nad Wisłą nadal znajdowały się w bieżącej produkcji, a ich polskie wersje, podstawowe wyposażenie eskadr liniowych, napędzały najsłabsze z wymienionych w raporcie typów silników[159]. Z kolei polski samolot myśliwski, którego prędkość, jak podkreślał *attaché* – „jeszcze w roku 1931" przewyższyła osiągi maszyn użytkowanych przez Francuzów, był jedynie prototypem – rok później wciąż jeszcze próżno by szukać takich myśliwców w znaczonych biało-czerwoną szachownicą eskadrach. Zauważyć wypada, że przedstawiając inne działy sił zbrojnych zachodniego alianta, *attaché* nie próbował operować podobnym kontrastem. Najwyraźniej uznał, że właśnie lotnictwo wojskowe stanowi dziedzinę, w które polski sukces i francuskie zapóźnienie prezentować się mogą szczególnie efektownie.

W raportach podsumowujących kolejne lata płk Błeszyński nie uciekał się już do podobnych zabiegów. Stan znajdujących się w gestii Paryża sił powietrznych charakteryzował jednak nadal bez zbytniego optymizmu, w roku 1933 informując, że mimo

---

[157] SHD-DAT, 7 N 3006, pismo No. 1087 *attaché* wojskowego i morskiego RP w Paryżu płk. Jerzego Błeszyńskiego do [?] z 25 IX 1933 r.; R. Majzner, *Attachaty wojskowe Drugiej Rzeczypospolitej 1919-1945. Strukturalno-organizacyjne aspekty funkcjonowania*, Częstochowa 2011, s. 530.

[158] AAN, AW, A II/48, kopia „Sprawozdania za rok 1932" L. 38/tjn. płk. Błeszyńskiego dla Szefa O. II SG z 14 II 1933 r. W tekście sprawozdania błędnie zapisano nazwy lub oznaczenia niektórych samolotów. „Gourdon 32" to w istocie samolot Gourdou-Leseurre 32, zaś „Wibault 72" to najpewniej samolot noszący we francuskim lotnictwie wojskowym oznaczenie Wibault 7C1.

[159] W. Mazur, *Samolot Potez XXV*, Warszawa 2014, s. 26 nn.

zmian organizacyjnych i nowych rozwiązań prawnych brak większego postępu w sferze materiałowej, w której „nadal jest prowadzona polityka prototypów i wstrzymywania się z wprowadzeniem nowego sprzętu, co przynosi […] szkodę w dziedzinie wyszkolenia"[160]. Donosił jednak zarazem o „wszechstronnym wypróbowaniu" i skierowaniu do dalszych prób użytkowych w jednostkach nowych typów samolotów, co stanowić mogło zapowiedź przełamania utrzymującego się impasu.

Rok później *attaché* potwierdzić mógł dokonującą się zmianę. Informował: „W dziedzinie technicznej porzucono dotychczasową politykę prototypów, która okazała się nieomal zgubną dla lotnictwa francuskiego i przeszło się na politykę seryjnej produkcji typów najbardziej odpowiadającym potrzebom i możliwościom chwili, nie zaniedbując jednocześnie pracy także nad prototypami"[161]. Zapowiadał też, że wedle przyjętego przez Francuzów programu modernizacja sprzętu w 50% osiągnięta być winna w końcu roku 1935, zaś całkowite zastąpienie użytkowanych dotychczas typów przestarzałych nastąpić ma rok później. „Ilość aparatów ma być równocześnie zredukowana i 1600 obecnie na służbie samolotów ma zastąpić 1010 samolotów nowoczesnych; cyfry te nie obejmują materjału mob." – uzupełniał[162].

Na razie jednak, jak się wydaje, nadal aktualna pozostawać miała generalizująca opinia sformułowana przez płk. Błeszyńskiego nieco wcześniej, przy okazji posumowania manewrów lotniczych przeprowadzonych 30 i 31 sierpnia 1934 r. w okolicach Paryża: „lotnictwo francuskie ma sprzęt przestarzały, o zbyt małej szybkości i niewystarczającym promieniu działania"[163]. Tym bardziej że – jak donosił attachat w sprawozdaniu za rok 1935 – planów modernizacji materiału sił powietrznych Francuzom zrealizować się na razie nie udało, zaś liczba użytkowanych samolotów typów przestarzałych, w tym „przede wszystkiem Potez'ów 25 i Breguet'ów 19" jest wciąż bardzo poważna i wynosi „z górą tysiąc"[164]. Kilka tygodni później podaną liczbę skorygowano, redukując ją do 790 maszyn[165].

Autor pierwszego z przywołanych wyżej dokumentów nie ukrywał, że nie dysponuje ścisłymi danymi na temat wyposażenia sojuszniczego lotnictwa wojskowego. Podobnie jak wcześniej płk. Błeszyński wstrzymywał się też od prób charakterystyki obowiązującej w tym lotnictwie doktryny. Ograniczył się tylko do stwierdzenia, że znajdująca się we Francji w toku modernizacja pociągnąć ma za sobą przejście

---

[160] AAN, AW, A II/51, niedatowany i niesygnowany „egzemplarz No. 1" „Sprawozdania za rok 1933" L. 23/tj./34 płk. Błeszyńskiego.

[161] CAW. O. II SG, I.303.4.7605, „Sprawozdanie ogólne attache wojskowego i morskiego w Paryżu za rok 1934", L. 4/tj./35 z 15 III 1935 r.

[162] Ibidem.

[163] AAN, SG, 616/259, pismo 1155/34 płk. Błeszyńskiego do szefa O. II SG z 4 X 1934 r.

[164] CAW, O. II SG, I.303.4.3973, „Sprawozdanie Attache wojskowego i Morskiego w Paryżu za rok 1935" L. 25/tj.36 p.o. *attaché* mjr. dypl. Gustawa Łowczowskiego dla szefa O. II SG z 2 II 1936 r. W dokumencie zaznaczono jednak, że „przestarzały ten sprzęt ma służyć na wyposażenie eskadr rezerwowych, przeznaczonych do współpracy z wielkimi jednostkami".

[165] AAN, AW, A II/116, pismo L. 35/tj.36 oficera przydzielonego do *attaché* wojskowego kpt. pil. Mieczysława Kurczewskiego do szefa O. II SG z 28 II 1936 r.

„ze stanu lotnictwa współpracującego z wojskiem lądowem na organizację armji powietrznej", której „głównem narzędziem walki […] mają być wielomiejscowe aparaty bojowe, zwane w skrócie „C.R.B" (combat, renseignement, bombardement), silnie uzbrojone i walczące masą"[166]. Kierując się analizą zamówień złożonych w przemyśle lotniczym, wielkość tej armii na koniec roku 1936 szacował dość ogólnikowo na „750 płatowców wielomiejscowych ciężkich, oraz 500 jedno i dwumiejscowych lekkich nowego typu"[167].

Zestawione w ten sposób informacje, choć same w sobie niezbyt dokładne, dość klarownie wyjaśniały teoretyczne podstawy przeobrażeń zachodzących we francuskim lotnictwie wojskowym oraz ich kierunek i dynamikę. W konfuzję wprawić może natomiast wysłany do Warszawy kilka tygodni później dokument zawierający próbę uściślenia potraktowanych uprzednio dość ogólnikowo danych liczbowych. Konfrontacja zawartych w nim cyfr ze stanem rzeczy konstatowanym przez stronę francuską ujawnia bowiem poważne rozbieżności, obejmujące już nie tylko sam rachunek, ale wręcz typy użytkowanych przez l'Armée de l'Air samolotów (zob. tab. 16).

Wysunąć więc można tezę, że w połowie lat 30. wojskowy attachat RP w Paryżu w niektórych przynajmniej istotnych szczegółach lotniczych koncepcji i poczynań najważniejszego z sojuszników zorientowany był w najlepszym przypadku mało dokładnie[168]. Ponieważ zaś raporty ulokowanej nad Sekwaną wojskowo-dyplomatycznej placówki stanowiły w tym przypadku jedno z głównych źródeł wiedzy oficerów warszawskiego O. II SG, także i oni przyznać musieli, że materia owa znana jest im jedynie w bardzo ogólnym zarysie. W przygotowanym zapewne wiosną 1936 r. zestawieniu w rubrykach poświęconych Francji znalazły się więc stwierdzenia tyleż szczere, co ambarasujące: „podział lotnictwa na poszczególne rodzaje – znamy tylko ogólnie; sprzęt i jego dane techniczne – niekompletne, z materiałow jawnych; źródła do odtworzenia doktryny lotniczej – brak, tylko literatura fachowa"[169].

---

[166] CAW, O. II SG, I.303.4.3973, „Sprawozdanie […] za rok 1935" mjr. Łowczowskiego.

[167] Ibidem. W rzeczywistości wedle planów francuskich do października 1936 r. w jednostkach lotniczych miały się znaleźć 1023 nowoczesne samoloty (SHD-DAA, 2 B 164, niedatowany i niesygnowany dokument „Situation de l'Armée de l'Air Française au 1er Mars 1936"). Zestawienie składanych przez l'Armée de l'Air w latach 30. zamówień na nowe typy samolotów wraz z datami rzeczywistego wejścia do służby poszczególnych typów (już od kwietnia 1934 r.) zawiera opracowane wiosną 1939 r. zestawienie „État civil sommaire de l'Armée de l'Air au printemps prochain (15 Avril)" (SHD-DAA, 11 Z 12935).

[168] Zwrócić jednak należy uwagę, że wzmiankowane pismo, choć datowane 28 II 1936 r., odnosiło się do stanu „w r. 1935" (bez żadnych bliższych określeń czasu), podczas gdy wykorzystane dla konfrontacji dane francuskie odzwierciedlają sytuację z 1 III 1936 r. Podkreślić też trzeba, że jesienią 1936 r. do O. II SG docierać zaczęły bardziej dokładne informacje na temat francuskich sił powietrznych (AAN, SG, 616/215, „Sprawozdanie za II kwartał 1936 r.", L. 109/tj.36 *attaché* wojskowego i morskiego RP w Paryżu płk. dypl. Wojciecha Fydy z 23 X 1936 r. i nast. dok.).

[169] AAN, SG, 616/267, niedatowane zestawienie „Posiadane przez Ref.[erat] S.[prawy] O.[gólne] [O. II SG] materjaly o lotnictwie W. Brytanji, Francji i Włoch".

Tab. 16. Samoloty przestarzałe w l'Armée de l'Air 1 marca 1936 r. według informacji polskich i danych francuskich.

Dane polskie	Dane francuskie
a) lotnictwo myśliwskie	
Ogółem 790 samolotów, w tym:	Ogółem 510 samolotów, w tym:
– 450 Newport [właściwie – Nieuport]	W linii: – 70 samolotów Nieuport 629 i Morane 225[a] – 150 samolotów Nieuport 622 W rezerwie: – 70 samolotów Nieuport 629 i Morane 225[a] – 220 samolotów Nieuport 622
– 269 Gourdon	
– 70 Wibault	
b) lotnictwo zwiadowcze	
Ogółem 2158 samolotów	Ogółem 1816 samolotów, w tym:
1602 Potez 25 (sześciu różnych typów)	W linii: – 110 samolotów Potez 25 – 160 samolotów Potez 25 TOE (wersja tropikalna) W rezerwie: – 1350 samolotów Potez 25 Métropole/TOE
556 Bréguet 19 (sześciu różnych typów)	W linii: – 126 samolotów Bréguet 270 i Potez 390[a] W rezerwie: – 70 samolotów Bréguet 270 i Potez 390[a]
c) lotnictwo bombowe	
Ogółem 631 samolotów, w tym:	Ogółem 325 samolotów, w tym
	W linii: – 30 samolotów Léo 206[a] W rezerwie: – 7 samolotów Léo 206[a]
258 Bréguet 19 B2	
29 Blériot 127	
85 Amiot 122	
259 Léo 20	W linii – 48 samolotów Léo 20 i F.168 W rezerwie: – 240 samolotów Léo 20 i F.168

[a] Wartość przejściowa [*de transition*]. Typy tak określone w źródle ze względu na postępujący proces starzenia w tabeli zaliczone zostały do przestarzałych.

Źródło: AAN, AW, A II/116, pismo L. 35/tj.36 oficera przydzielonego do *attaché* wojskowego kpt. Mieczysława Kurczewskiego do Szefa O. II SG z 28 II 1936 r.; SHD-DAA, 2 B 164, zestawienie „Situation de l'Armée de l'Air Française au 1er Mars 1936"

Sądzić jednak wolno, że z takim stanem niepełnego poinformowania szefowie polskiego lotnictwa, a zapewne też i oficerowie Sztabu Głównego byli w tym przypadku skłonni z góry się pogodzić. Przyczyny zajęcia przez nich takiej właśnie postawy dobrze zilustrować może zapoznanie się z efektami wizyty, którą jesienią 1930 r. złożył nad Sekwaną na polecenie szefa SG I zastępca szefa Departamentu Aeronautyki MSWojsk. płk. dypl. Stanisław Kuźmiński. Jego wyjazd łączył się z odbyciem stażu dla „zapoznania się z nowemi prądami organzacyjnemi, nowemi metodami wyszkoleniowemi i taktycznemi"[170]. Bogaty program obejmował wizyty w dywizji lotniczej, u dowódcy Rezerwy Generalnej Lotnictwa i w dziale taktyki lotnictwa Wyższej Szkoły Wojennej, a także w pułkach lotnictwa obserwacyjnego i bombowego (dziennego i nocnego) oraz centrach wyszkolenia i szkołach dla oficerów i podoficerów lotnictwa.

Wyniki poczynionych przy tych okazjach obserwacji były zdecydowanie rozczarowujące. Na szczeblu centralnym gość znad Wisły skonstatował chaos organizacyjny, potęgowany przez trwające od dłuższego czasu przeobrażenia struktur i przypisanych im kompetencji. W sztabach wielkich jednostek – „miłych staruszków generałów z innych rodzajów broni, dla których tam miejsca już nie było"[171]. W każdym z trzech odwiedzonych pułków lotniczych – odmienne sposoby wdrażania formalnie jednolitych zasad organizacji, „gdyż życie dyktuje inne potrzeby, a każdy dowódca pułku organizuje go wedle własnego widzimisię"[172]. „Formalny kryzys", jak stwierdził płk. Kuźmiński, obejmował też samą koncepcję użycia lotnictwa. „Obowiązujący […] regulamin – zauważał polski oficer – absolutnie przestarzały, […] nie jest respektowany. Pułki stwarzają sobie własną taktykę, tembardziej, że w całym szeregu wypadków regulamin […] nie daje najmniejszych wskazówek"[173].

Wnioski końcowe ze złożonego po powrocie do kraju sprawozdania sformułowane zostały zwięźle i dobitnie: „pozwolę sobie zameldować […], że nie uważałbym za celowe stosowanie metody szerokiego stage'owania naszych oficerów w lotnictwie francuskim […]. To co francuzi obecnie posiadają nie może być ani przykładem ani wzorem dla nas. Wydaje się (sądząc z postępów lotnictwa włoskiego), ze należałoby możliwie szybko wszcząć starania o uzyskanie możliwości stage'owania we włoskim lotnictwie [podkr. i ortografia oryg.]"[174].

---

[170] AAN, SG, 616/112, pismo płk. Kuźmińskiego bez numeru kancelaryjnego do szefa SG z 3 I 1931 r.

[171] Ibidem.

[172] Ibidem.

[173] Ibidem. Przypomnieć warto, że w tym czasie oficerowie rezydującej w Warszawie FMW niemal identyczne zarzuty formułowali pod względem sytuacji panującej w tym względzie w lotnictwie polskim.

[174] Ibidem. Dodać należy, iż płk Kuźmiński, bardzo na ogół krytycznie odnosząc się do zastanej we Francji lotniczej rzeczywistości, wskazał też kilka nieco jaśniejszych jej aspektów. Należały do nich m.in. „dość dobry" stan sprzętu w eskadrach, niektóre rozwiązania stosowane w szkoleniu oficerów w pułkach lotniczych czy przyjęcie w Wyższej Szkole Wojennej zasady, że „oficer dyplomowany musi dobrze znać lotnictwo". Jedynym polskim lotnikiem, który w roku 1931 odbyć miał staż we Włoszech, był przedstawiciel lotnictwa morskiego kpt. pil. Bolesław Filanowicz. Między

Co najmniej więc od schyłku lat 20. oficerowie ze szczytów hierarchii polskiego lotnictwa wojskowego umacniali się w przekonaniu, że siły powietrzne francuskiego partnera pogrążyły się w stagnacji, a tamtejszy przemysł lotniczy z nielicznymi wyjątkami nie ma wiele do zaoferowania[175]. W tej sytuacji zdecydowali się skupić się na doskonaleniu własnych rozwiązań, wcześniej już zresztą preferowanych – pomocy (np. technicznej) coraz częściej szukając raczej nad Tamizą niż Sekwaną. Liczne uprzednio lotnicze kontakty z Francją ulegały stopniowo osłabieniu – od początku lat 30. stosunkowo rzadko np. udawali się tam oficerowie stażyści, częściej nieco, ale też z mniejszą niż uprzednio częstotliwością – lotnicy kierowani do szkół lotniczych[176]. Wzajemne zaś oficjalne wizyty coraz częściej nosiły formalny charakter – stanowiąc raczej manifestacje trwałości międzysojuszniczych więzów niż okazję do zacieśnienia realnej współpracy. Pogłębiające się zwolna między Paryżem a Warszawą polityczne rozbieżności do takiej współpracy nie stanowiły zresztą zachęty.

---

15 IX a 15 X miał on uczestniczyć m.in. w ćwiczeniach bombardowania oraz operacjach wodnosamolotów (ASD, Affari Politici 1931-1945, Polonia 1, Note Verbale L. N.811/Wojsk. Ambasady RP w Rzymie do MSZ w Rzymie z 7 VIII 1931 r. i in. dok.).

[175] Relacjonując przeprowadzoną w listopadzie 1930 r. debatę w paryskiej Izbie Deputowanych, zastępca *attaché* wojskowego i morskiego w Paryżu mjr dypl. Aleksander Łubieński donosił: „Gdy Francja nie może się dotychczas zdobyć na budowę silników ponad 700 K.S., Anglja buduje silniki przekraczające 2000 K.S., Włochy 1800 K.S. […] Francuski przemysł lotniczy nie stoi w pierwszym rzędzie, na rynku międzynarodowym. Dowodem tego jest fakt, że Belgja, wierna przyjaciółka Francji, zamówiła w Anglji 45 samolotów Fairey z motorem Rolls-Royce. Brak szybkiego postępu w lotnictwie francuskim Delesalle przypisuje metodom pracy, a mianowicie za dużo jest małych firm konstrukcyjnych, które Rząd subwencjonuje a zamało ciągłości i planowości, które skoncentrowałyby wysiłki w pewnym wytycznym kierunku" (CAW, O. II SG I.303.4.2206, pismo L. 2479 mjr. dypl. Łubieńskiego do szefa O. II SG z 8 XII 1930 r.).

[176] Stosunkowo liczne staże przypadły na lata 1930-1931. Wedle informacji zawartych w rękopiśmiennym zestawieniu „Staże zagraniczne w Polsce 1930" 10 VIII 1930 r. dwumiesięczny „stage w lotnictwie afrykańskiem" rozpocząć miał kpt. Mateusz Iżycki. Z kolei kpt. Zygmunt Wojciechowski odbyć miał staż miesięczny, spędzając po 14 dni w szkołach lotniczych Francji i Włoch. Oba staże odbyć się miały poza ustalonym wcześniej planem. Ponadto „na wniosek gen. Denain" do odbycia nieplanowanych dwumiesięcznych staży w lotnictwie francuskim począwszy od 30 VIII [1930 r.?] wyznaczeni zostali kpt. Władysław Bohuszewicz, por. Kazimierz Nadźwiecki [?] i por. Adam Wójcicki. Na nauce w École Nationale d'Aérotechnique przebywali w tym czasie por. Józef Konarski (6 miesięcy); oraz kpt. Kazimierz Kalina i kpt. Henryk Gizaczyński (12 miesięcy). Wreszcie 24 X 1930 r. do Paryża przybyli dla odbycia stażu I z-ca szefa Dep. Aeronautyki ppłk dypl. Stanisław Kuźmiński i mjr dypl. Marian Romeyko (AAN, SG, 617/10, zestawienia „Staże zagraniczne w Polsce 1930", „Wykonanie planu na rok 1930/31"; 617/11, pismo L. 10266/30/Aer. szefa Dep. Aeronautyki wz. ppłk. Kuźmińskiego do szefa O. II SG z 18 IX 1930 r. i in. dok.; AW, A II/51, pismo No. 4742 inspektora generalnego Grarda, dyrektora École Nationale Supérieure de l'Aéronautique, do płk. Błeszyńskiego z 24 VI 1931 r.). W trakcie kwerendy nie udało się odnaleźć informacji o podobnych stażach odbywanych w latach 1932-1935. Jest prawdopodobne, że nie miały one miejsca. Wiadomo natomiast, że począwszy od 30 IX 1935 r. dwuletni okres nauki w École Nationale Supérieure d'Aéronautique rozpocząć miał kpt. pil. Włodzimierz Paczoski (AD, CPC 1914-1940, EU 30-40, Pologne 309, pismo L. 406.b/17 Ambasady RP w Paryżu do Poddyrekcji Europa MSZ z 17 IX 1935 r.; CAW, Gabinet Ministra, I.300.1.575, pismo L. 1728.Tj./II.-1 w imieniu kierownika Min. S.Wojsk. szefa Biura Personalnego płk. Ignacego Misiąga z 20 IX 1935 r., wg rozdzielnika).

Wszystko to jednak nie oznaczało, że osobistości ze szczytów polskiej lotniczej hierarchii, mniej teraz nieco zainteresowane francuskim partnerem, przestały się orientować w sprawach go dotyczących. Znad Sekwany wciąż napływał strumień informacji, w razie zaś potrzeby żądać można było ich doprecyzowania czy też – co także czyniono – bardziej szczegółowego naświetlenia wybranych zagadnień. Niekiedy stan rzeczy konstatowano po prostu w trakcie osobistej wizyty – nie zawsze o oficjalnym charakterze. Tak np. latem 1931 r. szef Wydziału Inspekcji Departamentu Budownictwa MSWojsk. mjr inż. Władysław Gliński skutkiem rozkazu szefa tego departamentu część spędzanego w Paryżu urlopu wypoczynkowego poświęcił na zebranie informacji dotyczących zasad rozbudowy lotnisk we Francji[177]. Kilkakrotnie też w tym okresie nad Sekwaną przebywał płk./gen. Rayski. O wizycie złożonej dla obserwacji manewrów w Szampanii we wrześniu 1931 r. była już mowa uprzednio. Sposobności do dwóch innych, odbytych późną jesienią roku 1932 i 1934, dostarczyły organizowane w Paryżu Międzynarodowe Salony Lotnicze[178].

Te ostatnie okazje szef Departamentu Aeronautyki wykorzystywał zresztą wyjątkowo intensywnie, nie tylko zapoznając się z najnowszymi trendami w rozwoju konstrukcji lotniczych, ale też konferując z partnerami z całej niemal Europy. Efektami tych rozmów stały się m.in. zawarte z rumuńskim klientem eksportowe umowy PZL, dotyczące sprzedaży 50 myśliwców PZL.11b (IV 1933 r.) oraz licencji na produkcję samolotów myśliwskich PZL.11c i egzemplarza wzorcowego tego samolotu (I 1935 r.). W obu przypadkach napęd skonstruowanych w Polsce płatowców stanowić miały silniki francuskiej proweniencji (Gnôme-Rhône), choć w PZL.11c (w Rumunii ostatecznie wdrożonym do produkcji jako PZL.11f) nabywca zdecydował się zamontować silnik wykonany w ramach licencji przez przemysł krajowy[179].

W trakcie rozmów na temat sprzedaży i dostarczenia Rumunom wykonanego w zakładach z Okęcia materiału lotniczego strona polska wyczulona była na wszelkie sygnały o możliwym francuskim przeciwdziałaniu – niemal w każdym przypadku reagując na nie wręcz nadwrażliwie. Z przebadanej dokumentacji francuskiej nie wynika jednak, by obawy te były szczególnie uzasadnione[180]. Rezydujący w Bukareszcie przedstawiciele Paryża odnotowywali polską zbrojeniową aktywność, ale ewen-

---

[177] AAN, SG, 616/112, odpis bez numeru kancelaryjnego pisma mjr. Glińskiego do szefa Dep. Budownictwa MSWojsk. z 14 IX 1931 r. i in. dok.

[178] SHD-DAT, 7 N 2999, kopia pisma No. 337 gen. d'Arbonneau do ministra lotnictwa z 25 X 1935 r. W skład delegacji polskiego lotnictwa wojskowego na Salon Paryski w roku 1934 wszedł też z-ca szefa Departamentu Aeronautyki płk obs. inż. Tytus Karpiński, czterech innych oficerów tego departamentu oraz Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa, czterech inżynierów IBTL, a także przedstawiciele przedsiębiorstw przemysłu lotniczego.

[179] AAN, SG, 616/183, odpis pisma No. 0295 10.Jan. podsekretarza stanu lotnictwa w Ministerstwie Obrony Narodowej w Bukareszcie Radu Irimescu do gen. Rayskiego z 10 I 1935 r.; pismo L. 28/35 *attaché* wojskowego RP w Bukareszcie ppłk. dypl. Kowalewskiego do szefa Dep. Aeronautyki MSWojsk. z 11 I 1935 r.

[180] AAN, SG, 616/166, pismo L. 253/34 ppłk. Kowalewskiego do szefa Dep. Aeronautyki MSWojsk. z 28 III 1934 r.; 616/173, pismo L. 173/35 ppłk. Kowalewskiego do szefa O. II SG z 28 III 1935 r.

tualne próby przeciwdziałania jej uznawali za błędną taktykę – zwracając uwagę, że bez dostępu do francuskich dewiz Rumunia i tak nie jest w stanie czynić większych zakupów, ponadto zaś wszelkie próby modernizacji wyposażenia jej sił zbrojnych zasługują na aprobatę[181].

W Warszawie trwały tymczasem prace nad rozwojem samolotu myśliwskiego PZL.24, powstałego jeszcze w początkach dekady z inspiracji Gnôme-Rhône połączenia polskiego płatowca z francuskim silnikiem. Do zakupu powstałej w ten sposób konstrukcji, na co nadzieję miał francuski producent, ostatecznie nie doszło[182]. W połowie lat 30. samolot budził jednak zainteresowanie sporego grona potencjalnych nabywców, zaś negocjacje podjęte z kilkoma spośród nich – przede wszystkim z obszaru Europy Południowo-Wschodniej, zdawały się zmierzać do pomyślnego finału[183].

Firma Gnôme-Rhône nie ustawała też w wysiłkach sprzedaży licencji na swe produkty polskiemu Departamentowi Aeronautyki. W połowie dekady nawet jednak gen. d'Arbonneau sceptycznie oceniał szansę realizacji tego zamysłu – zwracając uwagę na utrzymującą się od kilku lat tendencję do wyposażania polskich samolo-

---

[181] SHD-DAT, 7 N 3048, pismo No. 85/S ppłk. *attaché* wojskowego Francji w Bukareszcie Jules'a Delmasa do ministra wojny z 10 X 1934 r. i in. dok. Jeszcze jesienią 1934 r. podsekretarz Irimescu obiecywał francuskim rozmówcom zamówienie nad Sekwaną m.in. 50 samolotów myśliwskich. Następnie jednak jego zainteresowania skupiły się na wielomiejscowych samolotach rozpoznawczo-bombowych. Delegacja przedstawicieli zakładów H. Poteza – partnera i współwłaściciela rumuńskiej wytwórni IAR, zapoznawszy się w marcu z planami produkcyjnymi tej ostatniej, w których produkcję samolotów myśliwskich PZL przewidziano aż do roku 1939, deklarowała współpracę w realizacji zamierzenia (SHD-DAT, 7 N 3049, pismo No. 707/R.C. *attaché* lotniczego Francji w Bukareszcie ppłk. l'Hermite z 31 III 1935 r. i in. dok.; AD, CPC 1914-1940, EU 30-40, Roumanie 165-166, telegram przychodzący No. 519 posła Francji w Bukareszcie André Lefèvre'a d'Ormessona do ministra lotnictwa z 19 XI 1934 r. i in dok.). Zaniepokojenie Francuzów budziło natomiast konstatowane przez nich zbliżenie Warszawy z Berlinem i Budapesztem. Podobne obawy formułował Irimescu, wyrażając wprost wobec ppłk. Kowalewskiego obawy, że „mogłaby w przyszłości zajść taka sytuacja, że spotkałyby się w powietrzu rumuńskie i węgierskie PZL myśliwskie" (AAN, AW, A II/29/2, kopia pisma 653/34 *attaché* wojskowego RP w Bukareszcie do szefa Dep. Aeronautyki z 28 VIII 1934 r.).

[182] Ostatecznie więc jedynym polskim samolotem nabytym przez paryskie Ministerstwo Lotnictwa została opromieniona sławą po zwycięstwach w zorganizowanym przez Polskę latem 1934 r. zawodach IV Challenge Internationale des Avions de Tourisme maszyna RWD-9 z polskim silnikiem Škoda GR.760. Odstąpiony za sumę 120 000 zł samolot dostarczył do Francji w październiku 1935 r. pilot producenta (Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych) Kazimierz Chorzewski (AAN, SG, 616/169, odpis pisma L. 770-20/Zak. Kierownictwa Zaop. Aeronautyki do pomocnika *attaché* wojskowego Francji w Warszawie kpt. Pontona d'Amécourta z 28 IX 1935 r.; 616/182, odpis pisma L. 772-19/Zak. Kierownika Zaop. Aeronautyki płk. Filipowicza do gen. d'Arbonneau z 4 X 1935 r.; A. Glass, *Polskie Konstrukcje Lotnicze do 1939 r.*, t. 2, Sandomierz 2007, s. 70).

[183] Odnotowywał to także gen. d'Arbonneau (np.: SHD-DAT, 7 N 2999, kopia raportu No. 343 z 2 X 1935 r.) oraz sama firma Gnôme-Rhône, która we własnym czasopiśmie „Plein Ciel" starała się nagłaśniać kolejne sukcesy *pluricanon de chasse PZL24* z silnikiem jej produkcji (*Les essais et les présentations pluricanon de chasse PZL24*, „Plein Ciel" R. 9, 1936, no. 48, s. 11 nn.; *Un pluricanon PZL24 en Grèce*, „Plein Ciel" R. 9, 1936, no. 48, s. 13 n.).

tów bojowych w silniki konstrukcji brytyjskiej. Zmiana tej polityki, zauważał, byłaby trudna ze względów technicznych i budżetowych; trudna sytuacja ekonomiczna skłania też Polaków do zacieśniania więzi handlowych z partnerami, którzy – jak Londyn – wyrażają gotowość do nabywania ich produktów. Mimo tego podejmowane na polskim gruncie działania Gnôme-Rhône francuski *attaché* odnotowywał z aprobatą, jako akcję na rzecz propagandy francuskiego przemysłu, jedyną możliwą formę przeciwstawiania się wpływom brytyjskim, a także – w razie powodzenia projektu PZL 24 – szansę wzmocnienia pozycji lotniczych producentów znad Sekwany na niektórych rynkach bałkańskich[184].

Niespełna rok później wysiłki francuskiego producenta zdawały się jednak bliskie powodzenia. W styczniu 1936 r. Departament Aeronautyki MSWojsk. zawarł bowiem z francuskim producentem porozumienie, w którym uzgodnione zostało wykonanie w Państwowych Zakładach Lotniczych 25 egzemplarzy myśliwców typu PZL.24 z silnikami typu GR 14K. Powstałe w ten sposób samoloty przeznaczono w zasadzie dla zagranicznych odbiorców. Gdyby jednak do 30 czerwca 1937 r. nie zdołano uzyskać żadnego zamówienia eksportowego, silniki przejęte być miały na dogodnych warunkach przez polskie lotnictwo wojskowe. W tym ostatnim wariancie niemal pewny stać by się musiał – na razie w niewielkiej skali – powrót francuskich silników do roli napędu bojowych maszyn z biało-czerwoną szachownicą[185]. W każdym razie częste już i przedtem polskie kontakty z firmą Gnôme-Rhône uległy dalszemu zacieśnieniu. W pierwszych miesiącach 1936 r. „w związku z uruchomieniem seryjnej produkcji płatowców P.24 z silnikiem Gnôme-Rhône 14 Ksf" nad Sekwanę udał się m.in. konstruktor samolotu myśliwskiego PZL.24 Wsiewołod Jakimiuk. Bezpośredni kontakt z dostawcą silników umożliwić mu miał rozstrzygnięcie szeregu kwestii technicznych. Niebawem do Paryża wyjechala też komisja odbiorcza z Wytwórni Silników PZL – jak nazywały się teraz świeżo upaństwowione Polskie Zakłady Škody[186].

---

[184] SHD-DAT, 7 N 2999, kopia raportu No. 26/S gen. d'Arbonneau z 6 III 1935 r. Kilka miesięcy wcześniej w roli pośrednika przy zakupie silników Gnôme-Rhône 14K dla polskiego lotnictwa próbował wystąpić R. Irimescu, w trakcie rozmów w sprawie nabycia licencji silnika GR 14K dla potrzeb rumuńskich sił powietrznych uzgadniając wstępnie z P.-L. Weillerem „dodatkową opłatę licencyjną na pierwsze 300 motorów wyprodukowanych w Polsce" w wysokości 10 000 fr. frs. za egzemplarz. Brak jednak informacji czy Dep. Aeronautyki podjął ową kwestię (AAN, SG, 616/166, pismo L. 878/34 pomocnika *attaché* wojskowego RP w Bukareszcie kpt. dypl. obs. Modesta Rastawieckiego do szefa Dep. Aeronautyki MSWojsk. z 18 XII 1934 r.; AW, A II/29/2, kopia pisma L. 899/34 płk. Kowalewskiego do szefa Dep. Aeronautyki MSWojsk. z 31 XII 1934 r.).

[185] CAW, O. I SG, I.303.3.779, pismo L. 114/Tjn.36 gen. Rayskiego do szefa SG z 24 I 1936 r. Strona francuska zawarcie podobnej umowy proponowała w przypadku samolotu rozpoznawczo-bombowego PZL.23. Także i w tym przypadku, ze względu na walory bojowe mającej powstać w ten sposób wersji rozwojowej, gen. Rayski uznawał, że „można się zgodzić na propozycję p. Weilera zrobienia wspólnie prototypu, przetrzymując definitywną odpowiedź na zaangażowanie się dalsze w fabrykacji P.23 z silnikiem francuskim aż do wyjaśnienia się losu P.24".

[186] CAW, Biuro Przemysłu Wojennego MSWojsk., I.300.56.24, pismo JC/MI/1434 PZL – Wytwórni Płatowców do BPW MSWojsk. z 5 II 1936 r. Do komisji odbiorczej wytypowani zostali kontrolerzy montażu Arkadiusz Sztukiel i Stanisław Pareocki, a następnie kierownik grupy

Perspektywa ta była tym bardziej interesująca, że w początkach drugiej połowy lat 30. polskie lotnictwo wojskowe znajdowało się w fazie wyraźnego rozwoju. Zbliżała się właśnie do, przewidzianego na 31 marca 1936 r., końca realizacja trzyletniego planu jego modernizacji i rozbudowy. Dobiegało końca wyposażenie w nowoczesny sprzęt eskadr myśliwskich, realne zdawały się nadzieje, że w niedługim czasie proces materiałowej odnowy obejmie też lotnictwo liniowe oraz bombowe.

Francuski attachat wojskowy zmiany te obserwował z uznaniem. W serii przygotowanych w pierwszych miesiącach roku 1935 raportów gen. d'Arbonneau zwracał uwagę na istotne zmiany, które nastąpiły w wyposażeniu polskiego lotnictwa wojskowego w ciągu poprzednich dwóch lat. Podkreślał przy tym, że postęp w tym względzie osiągnięty został przede wszystkim dzięki pracy krajowych wytwórni i rodzimej kadry inżynieryjno-technicznej, bez pomocy zagranicznych producentów, przewidując, iż polskie marzenie o uzyskaniu pełnej samodzielności w zakresie lotniczego sprzętu może się ziścić bardzo szybko.

Omawiając zadania, które polskie siły powietrzne winny realizować, nie bez niepokoju odnotowywał jednak wciąż utrzymującą się dysproporcję potrzeb i materialnych możliwości ich zaspokojenia. Nawet polskie lotnictwo myśliwskie, choć wyposażone najbardziej nowocześnie – zauważał – nie będzie w stanie równocześnie działać na rzecz armii polowych i zapewniać obrony terytorium kraju przed nagłym zmasowanych atakiem powietrznym przeciwnika. Z kolei lotnictwo liniowe, najliczniejsze, ze względu na przestarzały sprzęt nie posiada zdolności wykonywania przypisywanych mu zadań dalekiego rozpoznania oraz interwencji na polu bitwy – w razie wojny zostanie na ogół użyte po prostu jako towarzyszące lotnictwo współpracy. Wreszcie lotnictwo bombowe, złożone formalnie z trzech eskadr bombardowania nocnego, ze względu na stan wyposażania uznać należy po prostu za nieistniejące.

Z uznaniem wypowiadał się d'Arbonneau o wyszkoleniu, umiejętnościach i duchu bojowym polskiego personelu lotniczego. Wyrażał zarazem obawę, czy aby tych zalet nie zmarnotrawi w razie zbrojnego konfliktu wyższa kadra dowódcza, o której doborze decydują wyłącznie niejasne, całkowicie arbitralne decyzje zwierzchników[187].

Wspomniane raporty były zdecydowanie obszerniejsze od analogicznych materiałów dostarczanych w tym czasie przez paryski wojskowy attachat RP, obejmowały też wyraźnie szersze od tych ostatnich spektrum zagadnień, a ich autor śmielej formułował oceny i wnioski. Niewątpliwie wiedza francuskiego generała znad Wisły na temat lotnictwa sojusznika była głębsza i bardziej kompletna, niż miało to miejsce w przypadku jego polskich odpowiedników rezydujących nad Sekwaną. Jednak w raportach attachatu z Warszawy także znajdowały się istotne luki, zaś ich autor

konstrukcyjnej PZL-WS inż. Kazimierz Księski, majster montażu silników Ludwik Wysocki oraz (w zastępstwie poprzedników?) kontrolerzy montażu Jan Nalborski i Janusz Zbyszyński.

[187] SHD-DAT, 7 N 2999, kopie raportów gen. d'Arbonneau No. 12/S z 23 I 1935 r., No. 20/S z 20 II 1935 r. i No. 26/S z 6 III 1935 r. Choć dokumenty sygnowane zostały przez gen. d'Arbonneau, być może ich właściwym autorem był kpt. Ponton d'Amécourt. Świadczyć o tym może zarówno stylistyka tekstu, jak i tytuł sporządzonej w Paryżu analizy pierwszego z raportów: „Aviation polonaise. Analyse du rapport 12/3 [*sic*!] du 23/1/1935 de l'adjoint aéronautique de Varsovie".

w swym tekście kilkakroć musiał bądź to przyznać się do niemożności uzyskania pełnej wiedzy na dany temat, bądź wywody formułować w trybie domyślnym. Tak więc np. informacje o polskiej doktrynie lotniczej d'Arbonneau zmuszony był oprzeć na analizie regulaminu lotnictwa (jego fragmenty przytaczając w aneksie *in extenso*, we francuskim tłumaczeniu) oraz ogłaszanych w prasie lotniczej artykułach szefa Wydziału Mobilizacyjnego Departamentu Aeronautyki MSWojsk. ppłk. pil. Adama Wojtygi. Nie był w stanie określić zasad i rozmiarów partycypacji lotnictwa wojskowego w budżecie rezerwy zaopatrzenia. Dalekie też od precyzji (a także rzeczywistych wielkości) były podane przezeń liczby posiadanych przez polskie siły powietrzne samolotów poszczególnych typów (zob. tab. 17).

Tab. 17. Samoloty w polskim lotnictwie wojskowym w roku 1935 wedle danych francuskich i polskich

Typ	Dane francuskie		Dane polskie
	linia	ogółem	ogółem
Lotnictwo myśliwskie			
PZL.7	120	300	130
PZL.11	30	50	44
PWS.10			60
Avia BH.33 [PWS-A]			35
Lotnictwo liniowe			
Potez XXV	200	550	256
Breguet XIX			180
Lotnictwo bombowe			
Fokker [F.VII/3m]	20	45	23
Lotnictwo towarzyszące			
R.XIII	100	280	183

Źródło: SHD-DAT, 7 N 2999, raport No. 26/S gen. d'Arbonneau z 6 III 1935 r.; CAW, O I SG, I.303.669, niedatowane [1935?] „Zestawienie stanu płatowców według typów". Drugi z wykorzystanych dokumentów zawiera dane dotyczące stanu płatowców na 1 X 1935 r., późniejsze o kilka miesięcy od sytuacji odzwierciedlonej w materiale francuskiego *attaché*.

Zwraca przy tym uwagę fakt, że gen. d'Arbonneau przeszacował, w niektórych kategoriach bardzo znacząco, potencjał sił powietrznych kraju swej rezydencji. Dobrze to z pewnością świadczyło zarówno o ogólnym wrażeniu, jakie mogły one wywierać, jak i zdolnościach polskiej propagandy. Charakterystyczne jest też, że gdy rok później podobne dane o lotnictwie francuskim zebrać przyszło ulokowanemu nad Sekwaną wojskowemu attachatowi RP, także i on miał się pomylić w szacunkach – w przeciwną jednak stronę.

Pozostając niewątpliwie pod wrażeniem osiągnięć, które w ciągu niewielu minionych lat stały się udziałem polskiego lotnictwa wojskowego oraz przemysłu lotniczego, pozostawał jednak gen. d'Arbonneau obserwatorem trzeźwym i krytycznym.

Postawa ta znalazła odzwierciedlenie w diagnozie stanu materiałowego polskiego lotnictwa wojskowego, którą francuski *attaché* sformułował wiosną 1936 r. Stwierdził w niej, że w stanie aktualnie istniejącym siły powietrzne RP uznać należy jedynie za lotnictwo współpracy, niezdolne do wykonywania zadań uznawanych w większości państw za podstawowe: obrony własnego terytorium i wykonania choćby niewielkiego ataku na terytorium nieprzyjaciela. Generał Rayski, jak kontynuował *attaché*, nie zważając na krytykę, dąży do zmiany tego stanu rzeczy w oparciu o materiał lotniczy konstruowany w Polsce, wedle polskiej koncepcji. Realizując to dążenie, zamierzył najpierw wyposażyć w nowy sprzęt eskadry myśliwskie, potem lotnictwo liniowe, następnie zaś – lotnictwo bombowe.

> Aby zrealizować tę politykę – stwierdzał d'Arbonneau – znaczące kwoty wydane zostały na prototypy bez wielkiego rezultatu. W dziedzinie silników zakupiono licencje, a Polska zaadaptowała technikę angielską. […] Ale rezultaty nie były świetne, ponieważ w tym, co się tyczy materiału lotnictwo prawie wcale nie zrobiło postępu od czasów Misji Francuskiej. Ta sytuacja spowodowana jest nadmiarem szowinizmu w kraju biednym, bez wielkiego doświadczenia technicznego, bez wystarczających zasobów materiałowych i finansowych. Polacy chcieli uniezależnić się całkowicie od zagranicy, a teraz należy przyznać, ze aby zrealizować program minimum nie mogą się obejść bez jej pomocy – finansowej, technicznej i nawet materiałowej, ich fabryki nie są w stanie bowiem pokryć całości potrzeb[188].

Część tych ocen z pewnością była niesprawiedliwa – stojąc zresztą w sprzeczności z treścią wcześniejszych raportów francuskiego generała. Inne jednak fragmenty przytoczonej wyżej recenzji brzmiały niepokojąco – zawierając wyraźną sugestię, że szef polskiego lotnictwa zbyt daleko posunął się na drodze ku sprzętowej autarkii. Pytaniem pozostawało, czy zechce choć trochę się cofnąć. I – czy zdąży.

[188] SHD-DAT, 7 N 3000, raport No. 174 gen. d'Arbonneau z 27 V 1936 r.

DOI: 10.12797/9788376386577.05

Rozdział 4

Lotnicze wiano Rambouillet (wiosna 1936 – jesień 1938)

W połowie lat 30. polityczno-wojskowy sojusz Francji i Rzeczypospolitej znajdował się w fazie wyraźnego rozluźnienia. Obejmowało ono także dziedzinę współpracy lotniczej. Nad Wisłą z zaniepokojeniem i dezaprobatą obserwowano francuskie rozterki dotyczące podjęcia w tej sferze ewentualnej kooperacji z Moskwą[1]. W Paryżu z kolei poważne obawy budziły wszelkie oznaki mogące świadczyć o zbliżeniu między Warszawą i Berlinem – rykoszetem, ale boleśnie godząc w wiarygodność polskiego sojusznika. Niepewność co do postawy Polski w ewentualnym przyszłym europejskim konflikcie ogarniała także sfery lotnicze. Symptomatycznym przykładem zajmowanej przez nie postawy stało się zastrzeżenie sformułowane przez szefa 2 Sekcji EMAA ppłk. René Duvernoya w rozmowie, która się odbyła 10 marca 1936 r. (a więc tuż po dokonanej przez Rzeszę 7 marca remilitaryzacji Nadrenii) z pełniącym faktycznie w paryskim attachacie wojskowym RP fukcję *attaché* lotniczego kpt. pil. Kurczewskim. Francuski oficer, przekazując do wglądu dokumentację hangarów podziemnych dla lotnictwa, stwierdził z naciskiem, że „jakimikolwiek drogami potoczą się nasze stosunki po ostatnich wypadkach w Niemczech, dokumentacja, którą on mi pożyczy […], prosi, aby ona służyła jedynie Polsce, a nigdy choć przypadkowo nie dostała się w ręce niemieckie". Następnie zaś, wobec wyrażonego przez kpt. Kurczewskiego zdziwienia, zapytać miał wręcz: „a więc co robi Polska, z nami czy przeciw nam?" – i ucieszyć się bardzo, usłyszawszy odpowiedź, że „Polska stoi wierna podpisowi na traktacie wzajemnej pomocy po stronie Francji"[2].

---

[1] AAN, AW, A II/116, niedatowane [pierwsza dekada czerwca 1936 r.] materiały L. 4910/II.Inf. Z.T.O.36 Referatu Zachód O. II SG „Les Soviets et l'organisation militaire de la France", „Le projet de coopération aérienne russo-franco-tchéco-roumain: le point de vue de la France"; G. Płachciak, *op. cit.*, s. 242 n.; P. Perrier, *op. cit.*, s. 112 n.; T. Vivier, *La politique aéronautique militaire…*, s. 238 nn., 276 nn.

[2] AAN, AW, A II/116, odpis niedatowanego [po 10 III 1936 r.] dokumentu „Rozmowa kpt. Kurczewskiego z Szefem Oddziału II Lotnictwa" w aktach L. 47/tj. 36 O. II SG z 14 III 1936 r.

Dramatyczne akcenty tej wymiany zdań ppłk. Duvernoy, wedle zgodnej opinii oficerów paryskiego attachatu dotychczas bardzo dla Polski życzliwy, złagodzić próbował skierowaniem rozmowy na tory współpracy materiałowej. Po zaznaczeniu, iż „wie z ust gen. d'Arbonneau, że Wojsko Polskie jest życzliwie nastawione wobec Francji, jest dobrze wyszkolone, lecz technicznie ma wielkie braki", rozmówca Kurczewskiego podjął wywody o „wielkiej pożyczce dla Polski, w szczególności w dziedzinie uzbrojenia, […] a jeśli idzie o lotnictwo, to o dostarczenie większej ilości silników lotniczych", zapewniając, że starania podjęte w tych kwestiach przez gen. d'Arbonneau „zostały życzliwie wysłuchane"[3].

Istotnie bowiem w tym czasie polskie lotnictwo wojskowe znalazło się w sytuacji specyficznej. Z jednej strony konsekwentnie realizowany od schyłku lat 20., a przyspieszony w roku 1933 program jego modernizacji dał realne i warte uwagi efekty. W nowoczesne samoloty typu PZL.11 wyposażone zostały eskadry myśliwskie. Niebawem podobny proces miał się rozpocząć w eskadrach liniowych, którym przeznaczony został „moderny płatowiec […] o dużej szybkości całkowicie metalowy" PZL.23 „Karaś". Zaawansowane były prace nad „płatowcem bombardującym o średniej nośności" PZL.37 „Łoś", mającym – dosłownie i w przenośni – zostawić w tyle zagraniczną konkurencję. W powietrze wznosił się prototyp samolotu towarzyszącego RWD-14 „Czapla", dojrzewał projekt bardziej jeszcze obiecującej maszyny tej klasy – LWS-3 „Mewa". Wielkie wreszcie nadzieje wiązano z programem „płatowca myśliwskiego (ewent. wieloosobowego i 2-motorowego) uzbrojonego w armaty", który w trakcie rozwoju przybrał postać wielozadaniowej maszyny PZL.38 „Wilk", silnie uzbrojonej, napędzanej przez dwa rewelacyjne w założeniu krajowe silniki PZL „Foka"[4]. Poczynione przez polskie lotnictwo wojskowe postępy pochlebnie komentowali zagraniczni obserwatorzy, a o pozycji, jaką w ciągu niewielu lat zdołał wyrobić sobie w Europie polski przemysł lotniczy, dowodnie świadczyły zaawansowane rozmowy w sprawie eksportu płatowców[5].

Zob. też: AW, A II/52, pismo L. 47/tj.36 p.o. *attaché* wojskowego RP w Paryżu mjr. dypl. G. Łowczowskiego do szefa O. II SG z 14 III 1936 r. oraz: A. Pepłoński, *op. cit.*, s. 203.

[3] AAN, AW, A II/116, odpis dokumentu „Rozmowa kpt. Kurczewskiego z Szefem Oddziału II…". Gen. d'Arbonneau przebywał wówczas w Paryżu, przedstawiając zwierzchnikom kwestię propopowanej pożyczki i wstępne ustalenia poczynione w tej kwestii ze stroną polską. Wiedza płk. Duvernoya na ten temat była więc zapewne wyjątkowo aktualna (SHD-DAT, 7 N 3012, „Note du Général d'Arbonneau, Attaché Militaire à Varsovie au sujet des armements polonais z 9 III 1936 r."; AAN, A II/52, pismo L. 46/tj. mjr. Łowczowskiego do szefa O. II SG z 13 III 1936 r.). Por. informacje podane przez d'Arbonneau w wywiadzie przeprowadzonym przez Kazimierę Mazurową (*op. cit.*, s. 95 n.).

[4] CAW, O. I SG, I.303.3.776, pismo L.127/mob.33 szefa Dep. Aeronautyki płk. Rayskiego do szefa SG oraz I i II wiceministrów spraw wojskowych z [?] III 1933 r.

[5] SHD-DAT, 7 N 2999, raport No. 12/S gen. d'Arbonneau z 23 I 1935 r.; raport No. 26/S gen. d'Arbonneau z 6 III 1935 r. i in. dok.; 7 N 3000, raport No. 58/S gen. d'Arbonneau z 27 V 1936 r. i in. dok.; TNA, AIR 10/1423, opracowanie Air Ministry „The Polish Air Force" z września 1937 r.; M. Pasztor, *Polska w oczach francuskich…*, s. 113; M.P. Deszczyński, W. Mazur, *op. cit.*, *passim*. W sprawie programu modernizacji lotnictwa realizowanego w pierwszej połowie lat 30. XX w.

Z drugiej jednak strony rysujący się niemal w zasięgu ręki sukces oparty był na nader kruchych podstawach. Wszystkie właściwie wspomniane wyżej konstrukcje, choć obiecujące, wymagały jeszcze dopracowania, a perspektywy prowadzonych nad nimi prac były mniej lub bardziej niepewne. Nawet w razie uzyskania wersji zdatnych do produkcji seryjnej ostateczne powodzenie programu modernizacji uzależnione było od przemysłu. Ten zaś cierpiał na chroniczny niemal niedowład organizacyjny, brak doświadczonych kadr inżynieryjno-technicznych, wykwalifikowanej siły roboczej, zapasów surowców, solidnych i przewidywalnych kooperantów, wreszcie – fundamentów finansowych, których w niezbędnej skali nie była w stanie zapewnić cierpiąca na „syndrom krótkiej kołdry" armia.

Przemiany te funkcjonujący w Warszawie francuski attachat wojskowy obserwował uważnie, komentując je na ogół z uznaniem, choć nie bez zastrzeżeń[6]. Jednak wiosną 1936 r. dotychczasowy rozkład akcentów w słanych nad Sekwanę raportach uległ dość wyraźnej zmianie. Generał d'Arbonneau posunął się wręcz do zanegowania poglądu o znaczącym materiałowym postępie osiągniętym w pierwszej połowie dekady przez polskie lotnictwo wojskowe. Następnie zaś, nieco tylko łagodząc pierwotną tezę, postęp ów scharakteryzował jako względny i w ostatecznym rachunku ułudny, a w każdym razie – nieadekwatny do potrzeb, nakładów i potencjalnych możliwości, spętanych „nadmiarem szowinizmu" zbyt ufnych w swe siły warszawskich dowódców[7].

Nowy polski samolot myśliwski PZL.11, stwierdził *attaché*, wciąż uznawany być może za „konstrukcję bardzo satysfakcjonującą". Jednak decyzja o zamontowaniu w nim wytwarzanych na brytyjskiej licencji silników Polskich Zakładów Škody o stosunkowo małej mocy oznaczała poświęcenie „prędkości i uzbrojenia w działko", dając w efekcie samolot zdatny do obrony terytorialnej, a nie pełnowartościowy myśliwiec, którym mógł zostać ze znacznie silniejszym silnikiem francuskim[8]. Z kolei samoloty liniowe PZL.23, których seryjną produkcję, właśnie uruchamianą, zamierzano wedle d'Arbonneau podjąć już rok wcześniej, stać się miały jego zdaniem przestarzałe jeszcze przed skierowaniem do eskadr. Także i w ich przypadku za istotny mankament uznawał *attaché* pochodzący z Polskich Zakładów Škody licencyjny silnik Pegasus, który nie mógł zapewnić tej maszynie zakładanych uprzednio osiągów[9].

---

zob.: E. Malak, *Prototypy samolotów bojowych i zakłady lotnicze. Polska 1930-1939*, Warszawa 2011, s. 79 nn.; idem, *Administrowanie w lotnictwie polskim…*, s. 75 nn.

[6] Dość ogólną perspektywę ówczesnych polsko-francuskich kontaktów w kwestii lotnictwa nakreślił T. Vivier, *L'aviation française…*, s. 60 nn.; idem, *La politique aéronautique militaire…*, s. 291 nn.

[7] SHD-DAT, 7 N 3000, raport No. 174 gen. d'Arbonneau z 27 V 1936 r. Warto jednak podkreślić, że tego dnia gen. d'Arbonneau sygnował inny obszerny raport poświęcony polskiemu lotnictwu (No. 58/S „L'aviation polonaise au debut de 1936"), w którym dominowała warstwa informacyjna, zaś oceny były zdecydowanie bardziej stonowane (ibidem).

[8] Ibidem, raport No. 174 gen. d'Arbonneau z 27 V 1936 r.

[9] Nie wiadomo, czy ta ostatnia opinia stanowiła efekt własnych przemyśleń d'Arbonneau, czy też została przezeń zasłyszana. Faktem jest jednak jej zbieżność ze stanowiskiem formułowanym

Gorzej jeszcze przedstawiały się sprawy w dziedzinie lotnictwa towarzyszącego. Zapowiadany od dłuższego czasu samolot RWD.14 wciąż nie mógł osiągnąć finalnego stadium rozwoju, w użytkowaniu pozostawały więc nadal powolne i niemal bezbronne maszyny typu R.XIII. O walorach lotnictwa bombowego, istniejącego głównie w teorii, d'Arbonneau nawet się nie wypowiadał, podkreślając jedynie, że nowy samolot bombowy znajduje się w studiach. W tej kwestii może nawet bardziej niż gdzie indziej, stwierdzał, Polakom potrzebna by była pomoc zagraniczna.

Niezdolność polskich inżynierów i polskiego przemysłu do dotrzymania kroku światowej czołówce, zdaniem francuskiego *attaché*, stwarzała nowe perspektywy dla producentów lotniczych znad Sekwany. Pożądane by było jedynie, podkreślał d'Arbonneau, aby kredytowym wsparciem, które władze z Paryża skłonne są rozważać w przypadku polskich zbrojeń lądowych, objąć także dostawy lotnicze. Wówczas proces przezbrajania lotnictwa znad Wisły mógłby ulec znacznemu przyspieszeniu[10].

W kwestiach wspomnianej kredytowej pomocy d'Arbonneau był bardzo dobrze zorientowany. Nie później bowiem niż w październiku 1935 r. podjął na ten temat rozmowy z niedawno mianowanym szefem polskiego Sztabu Głównego gen. Wacławem Stachiewiczem. Zapoczątkowana wówczas wymiana zdań, w którą niebawem włączył się także francuski ambasador w Warszawie Leon Noël oraz szereg osobistości polskich, w Paryżu kwitowana była początkowo z pewnym dystansem. Wiosną 1936 r. zaczynała już jednak prowadzić do pewnych konkluzji[11].

Problematyka lotnicza w tej fazie rozmów na temat francuskiego udziału w polskim programie zbrojeń występowała pobocznie. O tym, że brano ją pod uwagę, świadczy treść przywołanej wyżej rozmowy płk. Duvernoya z kpt. Kurczewskim. Nie przypadkiem też z pewnością za celowy uznano udział szefa Departamentu Aeronau-

---

przez szefów polskiego lotnictwa wojskowego wiosną 1935 r. W notatce podsumowującej konferencję, która odbyła się 9 IV 1935 r. w londyńskim Air Ministry podkreślono, że dla opracowywanej właśnie maszyny rozpoznawczej Polacy żądają od brytyjskich zakładów Bristol Aeroplane Co. silnika o mocy ok. 900 KM, „i nie byliby usatysfakcjonowani czymkolwiek o mocy niższej" (TNA, AVIA 10/5, kopia niesygnowanej notatki z 9 IV 1935 r.). Tymczasem ostatecznie zamontowane w tej maszynie silniki osiągały moc jedynie 670 KM (w wersji PZL.23A) lub 720 KM (w powstałej nieco później wersji PZL.23B).

[10] SHD-DAT, 7 N 3000, raport No. 174 gen. d'Arbonneau z 27 V 1936 r. Wydaje się więc, że Francuzi zdali sobie sprawę z podstawowych, systemowych słabości programu modernizacji lotnictwa wojskowego II RP już wtedy, gdy na szczytach polskiej wojskowej hierarchii wciąż dominowały zdecydowanie pozytywne jego oceny.

[11] SHD-DAT, 7 N 2999, raport No. 100/S gen. d'Arbonneau z 24 X 1935 r.; „Note du Général Attaché Militaire pour Son Excellence l'Ambassadeur de France" z 11 XII 1935 r.; IPMS, A 11.49/F/3, pismo L. 83/10 amb. Chłapowskiego do ministra spraw zagranicznych z 22 XI 1935 r. Kwestię zapoczątkowanych jesienią 1935 r. pertraktacji o przyznanie Polsce francuskiego kredytu zbrojeniowego autor przedstawił w tekście *Droga do Rambouillet. Rokowania o francuski kredyt zbrojeniowy na modernizację armii II RP (jesień 1935 r. – jesień 1936 r.)*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy" R. 14, 2013, nr 2, s. 29 nn. Tam też znaleźć można szczegółowe informacje oraz wskazówki odnośnie źródeł i literatury.

tyki MSWojsk. gen. Rayskiego w zwołanej na 3 marca u II wiceministra spraw wojskowych gen. Felicjana Sławoja Składkowskiego konferencji na temat „możliwości pożyczki od Francji i jej ewentualnego przeznaczenia"[12].

To właśnie w trakcie tego spotkania strona polska poczyniła wstępne ustalenia w kwestii ewentualnego kredytu, którego wielkość, jeszcze niesprecyzowana ostatecznie, została oszacowana na 1-1,5 mld franków. Koncepcje wykorzystania sum o tak znacznej wielkości okazały się w niektórych szczegółach odmienne. Generał Sosnkowski proponował, by połowę uzyskanych środków zużytkować na zakup materiałów wojennych we Francji, pozostałą zaś część na rozbudowę przemysłu zbrojeniowego. Gospodarz, gen. Składkowski, wystąpił z propozycją podziału drugiej z wymienionych transz w taki sposób, by ¼ pożyczki służyła zwiększeniu mocy produkcyjnych krajowych wytwórni, a kolejna ¼ została wykorzystana na zakup wykonanych przez nie materiałów. To ostatnie stanowisko zyskało aprobatę zebranych, którzy opowiedzieli się za równorzędnym traktowaniem rozbudowy przemysłu i bieżących zakupów sprzętu. Bez sprzeciwów przyjęto natomiast generalną zasadę planowanych zakupów: „kupować zagranicą to, czego sami nie jesteśmy w stanie wyprodukować szybko, ani w dużej ilości"[13].

Generał Rayski od dłuższego już czasu starał się rozbudowywać krajowy przemysł lotniczy, stopniowo konsolidując jednocześnie prywatną początkowo jego część pod bezpośrednim zwierzchnictwem swego Departamentu. W dyskusji opowiedział się więc po stronie rzeczników intensywnej rozbudowy zaplecza produkcyjnego, dowodząc, że „w lotnictwie to właśnie przemysł jest pracą na mob."[14].

Konsekwentnie też tej właśnie dziedziny dotyczyły przedstawione przezeń dezyderaty co do zużytkowania sum ze stanowiącego przedmiot dyskusji kredytu. Szef Departamentu Aeronautyki MSWojsk. zaproponował, by przeznaczoną dla lotnictwa ich część przeznaczyć na modernizację ulokowanej w Lublinie fabryki płatowców Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz[15], unowocześnienie produkcji silników lotniczych w warszawskich Państwowych Zakładach Inżynierii (ewentualnie budowę nowej fabryki silników) oraz zakup surowców i półproduktów, w tym niezbędnego do wyrobu nowszych typów płatowców duraluminium. W materiałowej części ewentualnej pożyczki lotnictwo wojskowe nie zamierzało natomiast partycypować w większej skali. Jak zapisano w załączniku do protokołu spotkania: „ze sprzętu lotn. franc. kupić conajwyżej silniki

---

[12] CAW, O. I SG, I.303.3.883, rękopiśmienny „Raport z konferencji, odbytej u Pana II Wiceministra w dniu 3. marca 1936 r."; W. Mazur, *Droga do Rambouillet…*, s. 35 nn.; E. Kozłowski, *Wojsko Polskie 1936-1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1974, s. 28 n.; H. Bułhak, *Polska–Francja, z dziejów sojuszu 1933-1936*, s. 85 (tu błędne datowanie konferencji na 2 III 1936 r.).

[13] CAW, O. I SG, I.303.3.883, „Raport z konferencji, odbytej […] w dniu 3. marca 1936 r.".

[14] Ibidem.

[15] Zakłady te znajdowały się wówczas w stanie likwidacji, a w styczniu 1936 r. ich masa upadłościowa wydzierżawiona została kontrolowanej w praktyce przez państwo spółce pod nazwą Lubelska Wytwórnia Samolotów. Zob.: M.W. Majewski, *Przemysł lotniczy w Lublinie…*, s. 118 nn., 255 nn.

(Gnôme-Rhône) – pozatem gen. Rayski rezygnuje ze zakupu we Francji [podkr. i ortografia – oryg.]"[16].

Szczegółowa analiza polityczno-militarnych zagadnień, które w ciągu następnych kilku miesięcy wpływać miały na postępy kredytowych negocjacji, nie wydaje się konieczna. Po pierwsze bowiem – tematyka ta zdecydowanie wykracza poza ramy przedsięwziętego przez autora zamierzenia, po wtóre – szersze jej omówienie nieuchronnie skutkować by musiało powtórzeniem, z drobnymi zapewne korektami i uzupełnieniami, ustaleń kilkorga autorów, którzy uprzednio już przedstawili ją obszernie i kompetentnie[17].

W każdym jednak razie – w trakcie letnich miesięcy 1936 r. majowa sugestia gen. d'Arbonneau, by zacieśnić kredytowo-zbrojeniową współpracę z polskim partnerem dość szybko przybierać zaczęła bardziej realne kształty. W sierpniu ciągnące się od dłuższego czasu bez wyraźnego przełomu polskie zabiegi o nowy francuski kredyt wkraczały już bowiem w fazę decydującą. Dwie kolejne wizyty na najwyższym wojskowym szczeblu: podróż nad Wisłę szefa EMA gen. Maurice'a Gamelina (12-17 sierpnia 1936 r.)[18], a następnie wyjazd do Francji gen. Śmigłego-Rydza oraz gen. Stachiewicza (30 sierpnia – 6 września 1936 r.), pozwoliły na pokonanie ostatnich przeszkód i finalizację negocjacji[19].

---

[16] CAW, O. I SG, I.303.3.883, załącznik „Lotnictwo (gen. Rayski)" do „Raportu z konferencji, odbytej […] 3. marca 1936 r.". Opcjonalnie gen. Rayski przewidywał też zakup obrabiarek dla modernizowanych zakładów. Z dopisków na marginesie dokumentu wynika, że koszt rozbudowy przemysłu lotniczego oszacowany został na 20-25 mln zł (w odrębnym załączniku „Rozbudowa przemysłu wojennego" umieszczono kwotę 25 mln zł; potrzebom przemysłu lotniczego służyć miała też zapewne w znacznej części umieszczona w tymże załączniku „fabryka aluminium, walcownia", szacowana na 40 mln zł), zaś zakup 300 francuskich silników – na 60 mln fr. frs.

[17] P. Stawecki, *Pożyczka francuska z 1936 roku*, „Kwartalnik Historyczny" 1967, nr 1 s. 54 nn.; H. Bułhak, *Polska–Francja, z dziejów sojuszu 1933-1936*, s. 86 nn.; idem, *Polsko-francuskie stosunki polityczne i wojskowe: marzec wrzesień 1936 r.*, cz. 2, „Wojskowy Przegląd Historyczny" R. 34, 1989, nr 1, s. 35 nn.; cz. 3, „Wojskowy Przegląd Historyczny" R. 34, 1989, nr 2, s. 125 nn.; J. Łukasiewicz, *Dyplomata w Paryżu, 1936-1939. Wspomnienia i dokumenty Juliusza Łukasiewicza, ambasadora Rzeczypospolitej Polskiej*, oprac. W. Jędrzejewicz, H. Bułhak, Londyn 1989, s. 21 nn.; M. Pasztor, *Wokół wizyty Gamelina w Warszawie (12-17 VIII 1936 r.)*, „Kwartalnik Historyczny" R. 105, 1998, s. 69 nn.; C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne…*, s. 72 nn.; W. Mazur, *Droga do Rambouillet…*, s. 37 nn. Wymienione pozycje zawierają dalsze wskazówki bibliograficzne. Podstawowe dla zagadnienia dokumenty strony francuskiej znaleźć można w: SHD-DAT, 7 N 3012, 7 N 3032.

[18] W trakcie wizyty zagadnienia kredytowe miały stać się pretekstem i punktem wyjścia do poruszenia szeregu zagadnień politycznych, w pierwszym rzędzie pozyskania Rydza-Śmigłego do idei współpracy Polski i Czechosłowacji, która to kwestia uznana została zarazem za probierz lojalności Rzeczypospolitej wobec sojusznika z zachodu oraz warunek *sine qua non* uzyskania pożyczki. M. Pasztor, *Wokół wizyty Gamelina…*, s. 71 nn. Polska dokumentacja wizyty: AAN, SG, 617/18, pismo L.116/tj.36 *attaché* wojskowego RP w Paryżu płk. dypl. Wojciecha Fydy do szefa SG z 29 VII 1936 r. i inne dok. Dokumenty strony francuskiej: SHD-DAT, 7 N 3032, *Dépêche Télégraphique* min. Daladiera do *attaché* wojskowego Francji w Warszawie z 20 VII 1936 r. i in. dok.

[19] H. Bułhak, *Polska–Francja, z dziejów sojuszu 1933-1936*, s. 137 nn.; M. Pasztor, *Wokół wizyty Gamelina…*, s. 74 nn.; W. Mazur, *Droga do Rambouillet…*, s. 42 nn.

6 września 1936 r., w ostatnim dniu pobytu we Francji polskiej delegacji, w podparyskim zamku Rambouillet gen. Edward Śmigły-Rydz oraz ambasador Juliusz Łukasiewicz parafowali w imieniu Rzeczypospolitej kredytową umowę[20]. Zawarte porozumienie, formalnie potwierdzone przeprowadzoną 17 września wymianą not, 28 listopada zostało w związku z przeprowadzoną w międzyczasie dewaluacją franka uzupełnione oraz opatrzone dodatkowym protokołem, co potwierdziła dokonana dwa dni później kolejna wymiana not[21]. Ostatecznie Polska uzyskała francuskie kredyty w wysokości 2,6 mld franków, z czego 1 mld miał zostać przeznaczony na zakup we Francji materiału wojennego oraz instalacji i urządzeń dla przemysłu zbrojeniowego[22].

Bardzo ogólnie sformułowana lista przeznaczonego do zakupu sprzętu nad Sekwanę trafiła jeszcze w pierwszej połowie marca, zawieziona tam przez gen. d'Arbonneau. Znalazły się na niej przede wszystkim: artyleria przeciwlotnicza, ciężka, surowce (w tym duraliminium) oraz „różne materiały, których szczegóły zostaną określone później"[23]. Sprzętu lotniczego we wspomnianym dokumencie nie wzmiankowano – najwyraźniej zawierać się miał w tej ostatniej kategorii. 18 sierpnia, tuż po wyjeździe z Warszawy gen. Gamelina, jego śladem powędrowało inne, nieco bardziej już precyzyjne zestawienie. Wedle zestawionych w nim informacji strona polska ⅓ sum negocjowanego kredytu przeznaczyć zamierzała na zakupy sprzętu wojskowego i potrzeby przemysłu zbrojeniowego, pozostałe ⅔ pragnąc uzyskać w gotówce. Kategorie przeznaczonych do nabycia materiałów nie uległy istotniejszej zmianie od początku marca, gdy na konferencji u II wiceministra spraw wojskowych przedyskutowano odpowiednie priorytety. Te ostatnie nadal obejmowały: artylerię

---

[20] IPMS, A.11.49/F/5, telegram szyfrowy przychodzący Nr 97 ambasadora RP w Paryżu Juliusza Łukasiewicza do MSZ z 6 IX 1936 r.; N. Jordan, *The Popular Front and Central Europe. The Dilemmas of French Impotence, 1918-1940*, Cambridge–New York 1992, s. 173 nn.; H. Bułhak, *Polska–Francja, z dziejów sojuszu 1933-1936*, s. 145 n.; W. Domaniewski, *Umowa w Rambouillet*, „Zeszyty Historyczne" (Paryż) 1979, z. 47, s. 226 nn.; J. Łukasiewicz, *op. cit.*, s. 34 n.; M. Gamelin, *Servir,* t. 2: *Le Prologue du Drame (1930–août 1939)*, Paris 1946, s. 233 n.; C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne…*, s. 77; P. Stawecki, *op. cit.*, s. 55; M. Pasztor, *Wokół wizyty Gamelina…*, s. 79 n.

[21] W. Mazur, *Droga do Rambouillet…*, s. 47 nn. – tam też dalsze wyjaśnienia oraz wskazówki.

[22] *Ibidem*, s. 50; Wersje polskie „Uzupełnienia do układu francusko-polskiego z Rambouillet" oraz „Protokołu dodatkowego do uzupełnienia do układu francusko-polskiego z Rambouilllet" z 28 XI 1936 r. zob.: *Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł*, zebr. i oprac. M. Cieplewicz et al., pod kier. E.J. Kozłowskiego, przygot. ed. J. Nadzieja, P. Stawecki, Warszawa 1968, s. 105 n.; *Dokumenty z dziejów polskiej polityki zagranicznej 1918-1939*, t. 2: *1933-1939*, red. nauk. T. Jędruszczak, M. Nowak-Kiełbikowa, Warszawa 1996, s. 127 nn. (tu błędna datacja na 17 IX 1936 r.). Teksty francuskie tych dokumentów, a także francuskiej noty z 30 XI 1936 r. (identycznej z notą polską): SHD-DAT, 7 N 3012. Zob. też: ibidem, pismo No. 3774 ministra spraw zagranicznych wz. Roberta de la Baume do ministra wojny z 3 XII 1936 r.; C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne…*, s. 81 n.; *Documents diplomatiques français 1932-1939, 2e série (1936-1939)*, vol. 11: *3 septembre – 2 octobre 1938*, Paris 1977, dok. 272, s. 424 n.; J. Łukasiewicz, *op. cit.*, s. 40, przypis 24.

[23] SHD-DAT 7 N 3012, „Note du Général d'Arbonneau, Attaché Militaire à Varsovie au sujet des armements polonais" z 9 III 1936 r.

przeciwlotniczą (działa oraz ciągniki), artylerię ciężką (działa wraz z odpowiednią dotacją amunicji), sprzęt lotniczy (silniki lotnicze, celowniki), wreszcie – zapotrzebowania marynarki wojennej (okręty podwodne z wyposażeniem, w tym amunicją i torpedami). Lista uwzględniała też potrzeby przemysłu wojennego, dla którego zamierzano nabyć maszyny i urządzenia produkcyjne, a także surowce (w szczególności aluminium) oraz półprodukty[24].

Oczywiście był to tylko ogólny zarys polskich zamysłów – użyteczny w trakcie negocjacji, dla celów praktycznych wymagający jednak daleko idącego uszczegółowienia. W Warszawie zdawano sobie z tego rzecz jasna sprawę, odpowiednie prace prowadząc równolegle do rozmów na temat kredytu. Wpisywały się one w znacznie szerszą perspektywę wspomnianych już wyżej planów dozbrojenia i rozbudowy sił zbrojnych, dla których negocjowana z francuskim sojusznikiem pożyczka stawała się zarazem jednym z istotniejszych impulsów, jak i znaczącym źródłem finansowania[25].

Formalna decyzja szefa Sztabu Głównego w sprawie podjęcia zabiegów o zakup wskazanego uprzednio sprzętu przekazana została przedstawicielom Dowództwa Lotnictwa MSWojsk. na konferencji odbytej u szefa O. I SG płk. dypl. Józefa Wiatra 12 września 1936 r. Z pewnością nie zaskoczyła ich ona, wyraźnie sankcjonując jedynie wcześniejsze ustalenia. Szef Sztabu Głównego nakazywał bowiem nabyć we Francji „400 szt. silników lotniczych ok. 1000 KM", co gen. Rayski postulował jeszcze z początkiem marca, oraz 150 celowników optycznych, które jako przedmiot zamierzonej transakcji wymieniono już kilka tygodni wcześniej w piśmie przeznaczonym dla gen. Gamelina.

Niezwykle interesujące, przynajmniej z dzisiejszej perspektywy, było natomiast uzasadnienie planowanych zakupów, przedstawione przez dowódcę lotnictwa w datowanym 14 września piśmie do płk. Wiatra. Nabywane silniki zamierzano bowiem zamontować nie, jak można by sądzić, w płatowcach myśliwskich, lecz w płatowcach bombowych PZL.37 „Łoś". Choć bowiem jako napęd tych ostatnich przewidywano brytyjskie silniki Bristol Pegasus XII, kupione w Anglii jeszcze 13 marca 1935 r.[26], to 96 nabytych wówczas ich egzemplarzy pozwolić mogło na wystawienie jedynie pięciu eskadr, liczących łącznie, wraz z rezerwą, 40 takich maszyn. Tymczasem w projek-

[24] SHD-DAT, 7 N 3012, „Accords de Rambouilllet 1936-1938", sygnowana inicjałem M.L. notatka „Confidentiel" z 28 VIII 1936 r. wraz z aneksem I; H. Bułhak, *Polska–Francja, z dziejów sojuszu 1933-1936*, s. 140.

[25] W. Stachiewicz, *Wierności dochować żołnierskiej. Przygotowania wojenne w Polsce 1935-1939 oraz kampania 1939 w relacjach i rozważaniach szefa Sztabu Głównego i szefa Sztabu Naczelnego Wodza*, Warszawa 1998, s. 161 n. W świetle dostępnej dokumentacji można jednak wątpić, czy istotnie, jak napisano w niedatowanym (po 28 I 1938 r.) opracowaniu „Chronologiczny przebieg pertraktacji w sprawie kredytu francuskiego" (CAW, O. I SG, I.303.3.883): „z chwilą podpisania układu w Rambouillet władze wojskowe miały ustalony i zatwierdzony plan wykorzystania kredytu towarowego we Francji".

[26] W momencie zawarcia umowy transakcja obejmowała 98 silników typu Pegasus X, wówczas przeznaczonych do zamontowania w samolotach liniowych (rozpoznawczo-bombowych PZL.23 „Karaś"). W kwestii późniejszych korekt tego zamówienia: W. Mazur, *Zagraniczne zakupy silników lotniczych dla polskiego lotnictwa wojskowego (1926-1939)*, cz. 2, „Lotnictwo" 2007, nr 12, s. 62 n.

cie preliminarza budżetowego na rok 1937/1938 znalazły się aż 62 samoloty typu PZL.37, co umożliwić miało wystawienie w końcu tego okresu dziewięciu eskadr bombowych[27]. Oznaczać to musiało deficyt około 50 silników niezbędnych dla kolejnych 22 płatowców PZL.37, przy czym niedobór wzrastałby sukcesywnie w następnych okresach budżetowych, w miarę wystawiania nowych eskadr[28].

Dowództwo Lotnictwa nie rozstrzygało typu przeznaczonych do nabycia silników, ostateczny werdykt w tej kwestii zamierzając wydać po dokładnym przestudiowaniu najnowszych, wciąż jeszcze znajdujących się w fazie testów produktów firm Hispano-Suiza oraz Gnôme-Rhône[29].

Zakupione we Francji celowniki optyczne także miało dostać lotnictwo bombowe, które dla planowanych dziewięciu eskadr potrzebowało około 70 egzemplarzy takiego sprzętu. Dowództwo Lotnictwa, dowiedziawszy się na konferencji z 12 września o możliwości zakupu podobnych celowników w Niemczech, skłonne było jednak rozważyć zmianę dostawcy, argumentując, że „optyka niemiecka stoi bez porównania wyżej od francuskiej". Uwolnione tym samym sumy kredytu przeznaczyć sugerowano na zakup we Francji sprzętu wzorcowego „i wyekwipowania dla lotn. bomb."[30]

Tab. 18. Wykorzystanie kredytu francuskiego dla finansowania zakupów sprzętu lotniczego w roku budżetowym 1937/1938 – wstępne zamierzenia Dowództwa Lotnictwa MSWojsk.

Sprzęt do zakupu	Wartość ogólna zakupu	Sumy z kredytu francuskiego	3:4 (%)
50 płatowców liniowych PZL.23	5 900 00	2 260 000	
51 płatowców myśliwskich nowego typu PZL.38	10 200 000	3 570 000	
62 płatowce bombowe PZL.37	21 700 000	9 700 000	
104 płatowce towarzyszące [RWD.14?]	5 200 000	2 000 000	
110 płatowców szkolnych typu I RWD.8a	1 650 000	180 000	
206 płatowców szkolnych typu II i III PWS-16bis	7 828 000	1 577 000	
150 silników Foka do płatowców PZL.38	9 750 000	3 400 000	
114 silników G.1620 do płatowców towarzyszących	5 700 000	4 600 000 (?)	

[27] W tym dwie eskadry samolotów typu PZL.30 z silnikami Bristol Pegasus VIII, sfinansowane z dodatkowego kredytu umieszczonego w budżecie roku 1936/1937.

[28] CAW, O. I SG, I.303.3.883, pismo L. 2085/36.tj. z upoważnienia Dowódcy Lotnictwa MSWojsk. płk. Henryka Abczyńskiego do płk. Wiatra z 14 IX 1936 r.; I.303.3.777, niedatowane (VIII lub IX 1936 r.?) zestawienie „Lotnictwo. Projekt preliminarza budżetowego na okr. 1937/38". W tym ostatnim dokumencie udział sum z kredytu francuskiego w realizacji przeznaczanej do zamówienia serii 62 płatowców P.37 określony został na 9,7 mln zł, przy ogólnym koszcie tej serii wyliczonym na 21,7 mln zł. (zob. tab. 1). Zamiast francuskich silników lotniczych, których zakup planowany był w ramach transzy materiałowej tego kredytu, w dokumencie znalazły się jednak 72 silniki Pegaz XII, przeznaczone do wykonania w kraju.

[29] CAW, O. I SG, I.303.3.883, pismo L. 2085/36.tj płk. Abczyńskiego do płk. Wiatra z 14 IX 1936 r.

[30] Ibidem.

Sprzęt do zakupu	Wartość ogólna zakupu	Sumy z kredytu francuskiego	3:4 (%)
Części zamienne do płatowców	1 373 000	700 000	
30 szt. szybowców szkolnych typu III	100 000	100 000	100
270 radiostacje dla lotnictwa liniowego i bombardującego, typ N_1 L/L	3 375 000	967 142	
165 radiostacji dla lotnictwa towarzyszącego, typ N_2 L/T	1 320 000	1 320 000	100
Uruchomienie produkcji radiostacji N_1 L/L oraz N_2 L/T oraz stacji naziemnych	?	100 000	
50 celowników bombowych Goertz-Boykow	750 000	750 000	100
626 593 bomb zapalających wz. 34 („myszki")	8 797 393	2 601 206	
31 330 skrzynek do myszek zapalających (do załadowania po 20 szt. do wyrzutu)	610 935	181 808	
22 043 bomby lotnicze 100 kg	22 043 000	1 909 990	
20 808 skorup bomb 12 kg	1 248 480	436 968	
7098 skorup bomb 50 kg	1 419 600	496 860	
12 066 skorup bomb 100 kg	5 429 700	1 900 395	
17 008 zapalników do bomb 12 kg	510 240	510 240	
21 576 zapalników do bomb 50 kg i 100 kg	647 280	574 920	
3767 bomb oświetlających wz. 35	1 506 800	537 380	
4 544 000 szt. amunicji lotniczej „S"	1 272 320	1 272 320	100
284 000 szt. amunicji lotniczej „Z"	164 720	164 720	100
4 522 000 szt. elementów amunicji lotniczej „S"	904 400	904 400	
3 391 500 szt. elementów amunicji lotniczej „Z"	678 300	678 300	100
Materiał uzbrojenia szkolnego (fotokarabiny, filmy do fotokarabinów, śrutówki, naboje, rzutki…)	950 000	300 000	
60 działek lotniczych dla samolotów myśliwskich PZL P.38	1 530 000	121 000	
9 samochodów sanitarnych typu Polski Fiat 621	179 861	179 861	100
17 samochodów osobowych „Łazik"	123 080	123 080	100
6 samochodów warsztatowych Polski Fiat 621	270 000	270 000	100
18 samochodów techniczno-ratowniczych Polski Fiat	810 000	810 000	100
9 samochodów-reflektorów Polski Fiat	348 216	348 216	100
93 przyczepki dwukołowe	276 675	276 675	100
Części zamienne i narzędzia do naprawy samochodów	248 900	248 900	100
Surowce (zapas)	3 700 000	600 000	
Razem			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: CAW, O. I SG, I.303.3.777, niedatowane [VIII 1936 r.?] zestawienie „Lotnictwo. Projekt preliminarza budżetowego na okr. 1937/38".

Wedle zamysłów szefów polskiego lotnictwa wojskowego francuski kredyt posłużyć miał jednak do czegoś znacznie poważniejszego niż seria transakcji, które doraźnie, w perspektywie kilku lat, umożliwią rozbudowę i unowocześnienie sił powietrznych Rzeczypospolitej. Chodziło o przeniesienie akcentu całości polskiej lotniczej polityki, a w każdym razie jej segmentu technicznego i technologicznego. Od początku dekady polskie lotnictwo wojskowe orientowało się ku rozwiązaniom technicznym proponowanym przez przemysł brytyjski, popadając wręcz w pewną formę uzależnienia. Teraz, czy to z własnej inicjatywy, czy też uprzedzając spodziewaną reakcję wyspiarskich partnerów – deklarowano wolę zmiany tego stanu rzeczy, a więc rozluźnienia wspomnianej zależności, w zamian postulując „jak najdalej idące wprowadzenie nas w […] technikę lotniczą francuską, bez czego wykorzystanie kredytu byłoby przeprowadzone w niewłaściwej płaszczyźnie"[31].

To ostatnie zadanie Dowództwo Lotnictwa realizować zamierzało w pierwszym rzędzie poprzez kierowanie nad Sekwanę specjalistów lotniczych dla nawiązania ponownego kontaktu z techniką francuską. Stąd już 15 września 1936 r. gen. Rayski przedstawił szefowi Biura Administracji Armii skład pierwszej z takich delegacji, obejmujący (prócz wyznaczonego do koordynacji prac kierownika Zaopatrzenia Lotnictwa płk. obs. inż. Czesława Filipowicza) specjalistów Instytutu Technicznego Lotnictwa: kpt. obs. inż. Henryka Gizaczyńskiego (budowa silników – kierownik Oddziału Silników), kierownika Oddziału Płatowcowego inż. Aleksandra Grzędzielskiego, kpt. pil. inż. Romana Suryna (przyrządy pokładowe – kierownik Oddziału Wyposażenia), kpt. obs. Jerzego Bukowińskiego (uzbrojenie) oraz inż. Jerzego Bylewskiego (radiotechnika – kierownik Działu Elektrolotniczego). Grupa, do której niebawem dokooptowano kierownika Działu Uzbrojenia ITL kpt. pil. inż. Roberta Hirszbandta (uzbrojenie), spędzić miała we Francji, jak zapowiadano, dwa do trzech tygodni, wykonując w różnych miejscach kraju powierzone jej zadania[32].

I tak kpt. Gizaczyński miał zaznajomić się z produkcją silników dużej mocy (1000-1300 KM) w firmach Gnôme-Rhône i Hispano-Suiza, oceniając zdatność odpowiednich produktów dla powstających w Polsce prototypów płatowców. Co istotne, oficerowi temu powierzono także wizyty w zakładach Renault, Salmson oraz

---

[31] Ibidem. Wspomniana decyzja nie była zapewne jedynie wynikiem nowych możliwości rysujących się w związku z negocjowanym właśnie kredytem. Latem 1936 r. w kierownictwie ówczesnego Dep. Aeronautyki MSWojsk. wyraźnie narastała frustracja związana z ograniczaniem przez silniki Bristol rozwoju rodzimych konstrukcji lotniczych. Jak wyjaśniał płk Abczyński: „Bristol nie posiada […] w swoich typach silników typu podwójnej gwiazdy (jak francuski K.14). Jest to niezawodnie błąd polityki konstrukcyjnej, naprawiany teraz pośpiesznie…" (AAN, SG, 616/220, odpis pisma L. 1747/36.Tj. płk. Abczyńskiego do poselstwa RP w Atenach z 8 VIII 1936 r.). Firma Bristol okazała się też niezdolna do przekazania niektórych interesujących stronę polską licencji (np. w przypadku silnika Mercury VIII). W tej sytuacji zakup francuskich silników i licencji na ich produkcję oraz ogólna reorientacja sprzętowej polityki w kierunku ściślejszych związków z Francją stanowiły atrakcyjną alternatywę – czy to jako asekuracja, czy też rodzaj „nowego otwarcia".

[32] CAW, O. I SG, I.303.3.883, pismo L. 2090/36.Tj. gen. Rayskiego do szefa BAA MSWojsk. z 15 IX 1936 r.

(opcjonalnie) Regnier, nakazując mu zapoznanie się z silnikami średniej mocy (400-450 KM), jako ewentualną alternatywą dla konstruowanego właśnie w warszawskiej Wytwórni Silników PZL silnika Foka. Dowodzi to wyraźnie, że ten ostatni projekt już wówczas nie cieszył się pełnym zaufaniem dowódcy lotnictwa, który starał się szukać rozwiązań alternatywnych na wypadek jego niepowodzenia[33].

Zadaniem inż. Grzędzielskiego stało się zapoznanie z prototypami samolotów, zwłaszcza bombardujących. Z kolei kpt. Suryn odwiedzić miał zakłady produkujące przyrządy pokładowe i nawigacyjne (w tym m.in. Aéra, Richard, Optique et Précision de Levallois) i dokonać wyboru przyrządów, „które mogłyby być z korzyścią zaadaptowane do naszych prototypów i które nadawały by się do fabrykacji w kraju"[34]. Podobna nieco misja, dotycząca wyboru nowoczesnego celownika bombardierskiego, poruczona została kpt. Bukowińskiemu. Dodatkowo, współpracując z inż. Grzędzielskim, winien on zapoznać się z zasadami uzbrajania nowoczesnych prototypów samolotów wojskowych, zaś już samodzielnie pracując w fabrykach Hotchkiss i Hispano-Suiza – z rozwiązaniami konstrukcji opracowywanych tam działek lotniczych. Wreszcie inż. Bylewskiemu przypadły wizyty u producentów radiostacji, goniometrów, urządzeń do lądowania bez widoczności i urządzeń do radiowego sterowania samolotami z ziemi (S-té de La Radio-Industrie, S-té Française Radio-Électrique, Bronzavia). Prócz ogólnego przeglądu tendencji i produktów nakazano mu dokonać wyboru krótkofalowych radiostacji dla polskiego lotnictwa wojskowego (dla lotnictwa liniowego, eskadrowej naziemnej i radiostacji portowej), które – jak zaznaczył Dowódca Lotnictwa – nie są jeszcze budowane w kraju.

Generał Rayski proponował, by po powrocie delegowanych do kraju oraz analizie złożonych sprawozdań, ostatecznego wyboru typów przeznaczonego do nabycia materiału dokonał we Francji płk. inż. pil. Karpiński, postulując też „przed ostatecznym ustaleniem […] typów, szczególniej w zakresie płatowców i silników, […] powołanie 1 do 2 inżynierów z fabryk krajowych dla zapoznania się z metodami fabrykacji i obróbki"[35].

Biurokratyczna inercja paryskiego Ministerstwa Lotnictwa, które, o polskich zamiarach powiadomione przez płk. Fydę już 27 IX[36], zareagowało dopiero po 10 dniach, pod wpływem osobistej interwencji ambasadora Łukasiewicza, spowodowała, że na wyjazd komisji trzeba było jednak nieco poczekać. Do Paryża udała się ona dopiero 26 października, trzy dni wcześniej powołana formalnie przez II wiceministra spraw

---

[33] Można też sądzić, że gen. Rayski nie w pełni zdawał sobie sprawę, jak bardzo unikalna (a więc i trudna do zastąpienia) była zaaprobowana przezeń silnikowa koncepcja. Por.: E. Malak, *Silnik PZL WS Foka. Ambicja i obawa elit lotnictwa II RP*, cz. 1-2, „Lotnictwo" 2008, nr 11, s. 86 nn. i nr 12, s. 86 nn.; W. Mazur, *Foka i inne silniki…*, s. 94 nn.

[34] CAW, O. I SG, I.303.3.883, pismo L. 2090/36.Tj. gen. Rayskiego do szefa BAA MSWojsk. z 15 IX 1936 r. Jak zapisano w cytowanym dokumencie, szczególną uwagę zwrócić należało „na automatycznego pilota całkowitego i kierunkowego".

[35] Ibidem.

[36] Zestawienie materiału z list złożonych wówczas przez płk. Fydę w paryskich ministerstwach: W. Mazur, *Droga do Rambouillet…*, s. 49.

wojskowych i szefa Administracji Armii gen. bryg. Aleksandra Litwinowicza, a ledwie dzień przed wyjazdem zaopatrzona przezeń w ogólne i szczegółowe wytyczne[37].

Wysłanym do Francji oficerom przyszło tam bawić dłużej, niż pierwotnie zakładano. Prace zakończyli bowiem dopiero 28 listopada 1936 r., za wyjątkiem kpt. Hiszbandta, który pozostał za granicą jeszcze przez dwa dni „celem zaznajomienia się i zebrania danych w dwóch fabrykach bomb lotniczych"[38].

Oceny i wnioski zebrane w trakcie zagranicznego pobytu zawarte zostały w sukcesywnie składanych sprawozdaniach. Ich podsumowanie znalazło się w najobszerniejszym z tych dokumentów – złożonym dowódcy lotnictwa 8 stycznia 1937 r. i przedstawionym przezeń szefowi Sztabu Głównego cztery dni później sprawozdaniu płk. Filipowicza[39].

Jego autor złożoną we Francji wizytę uznał za zdecydowanie pożyteczną. Lotnictwo polskie, stwierdzał, oparte zrazu na wzorach francuskich, porzuciło je, w dziedzinie silników wiążąc się z przemysłem angielskim, w przypadku zaś konstrukcji płatowców sięgając w ostatnich latach po doświadczenia amerykańskie. Pierwotny partner, w fałszywym przekonaniu o własnej doskonałości skłonny gardzić obcą

---

[37] CAW, I.303.3.883, pismo L. 1157/Tj. Litwinowicza z 21 X 1936 wg rozdzielnika; „Wytyczne dla Komisji wyznaczonej do zbadania i wyboru sprzętu lotniczego we Francji rozkazem II wiceministra spraw wojskowych L. dz. 1157/Tj.BAA z dn. 21.X.1936 r.", „Wytyczne dodatkowe dla Komisji wyznaczonej do zbadania i wyboru sprzętu lotniczego we Francji rozkazem II wiceministra spraw wojskowych L. dz. 1157/Tj.BAA z dn. 21.X.1936 r."; AAN, AW, A II/131, koncept pisma L. 163/tj/36. *attaché* wojskowego RP w Paryżu płk. Fydy do szefa SG z 9 X 1936 r.; koncept pisma L. 178/tj. płk. Fydy do szefa O. II SG z 23 X 1936 r.; SHD-DAT, 7 N 3012, kopia pisma L. 410-2481/36 płk. Fydy do ministra marynarki z 28 IX 1936 r. wraz z Aneksem No. II: „Programme sommaire du materiel d'aviation dont l'acquisition est envisagée". Przekazane Komisji wytyczne stanowiły niemal dosłowne powtórzenie dyspozycji zawartych w piśmie gen. Rayskiego z 15 IX 1936 r.

[38] CAW, O. I SG, I.303.3.883, pismo L. 1140/Tjn./36/KZL Kierownika Zaop. Lotnictwa płk. Filipowicza do szefa SG z 30 XI 1936. Pułkownik Fyda w datowanym 4 XII 1936 r. piśmie L. 228/tj.36 do szefa SG (ibidem) meldował, że „Komisja Lotnicza płk. Filipowicza ukończyła swe prace i w dn. 19, 20 i 21 XI opuściła Paryż" (co zniecierpliwiony odbiorca skwitował na marginesie odręcznym dopiskiem: „dlaczego płk. Filipowicz nie złożył sprawozdania"). Inne dokumenty pozwalają jednak stwierdzić, że prace komisji istotnie trwały niemal do ostatnich dni listopada, zaś jej członkowie wracali do kraju – jak wynika ze złożonych sprawozdań – w różnych terminach, aż do 2 XII 1936 r. Równolegle przebywali we Francji wizytujący paryski Salon Lotniczy gen. Rayski (16 XI – 1 XII), delegowani tamże przez ministra spraw wojskowych na 14 dni mjr K.K. Władysław Wolski i kpt. obs. Andrzej Markiewicz, a także dyrektor nauk Wyższej Szkoły Lotniczej ppłk. pil. Marian Romeyko (22 XI – 28 XI) i sekretarz generalny Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej mjr pil. Adam Wojtyga (22 XI – 27 XI) (AAN, AW, A II/131, pismo L. 211/pfn./I szefa Biura Przemysłu Wojskowego BOA MSWojsk. płk. Ottona Czuruka do *attaché* wojskowego RP w Paryżu z 10 XI 1936 r.; CAW, O. II SG, I.303.4.4395, lista wyjazdów oficerów WP do Francji za okres 1 IX 36 – 31 XII 36).

[39] CAW, O. I SG, I.303.3.774, „Sprawozdanie Przewodniczącego Komisji Lotniczej we Francji płk. obs. inż. Czesława Filipowicza" dla szefa SG (L. 17/Tjn/37 z 8 I 1937 r.) oraz (jako załączniki) sprawozdania pozostałych członków komisji (za wyj. kpt. Bukowińskiego – być może został on w ostatniej chwili wyłączony ze składu wyjeżdżającej grupy?). Z tych ostatnich najwcześniej, jeszcze w trakcie pobytu w Paryżu, sprawozdanie ukończył kpt. Gizaczyński, datując je 17 XI 1936 r.

myślą techniczną, zdawał się nie mieć wiele do zaoferowania – zarzucono przeto ściślejsze z nim kontakty[40].

Względne zacofanie Francuzów, konstatował z pewnym zaskoczeniem płk Filipowicz – należy już jednak, jak się zdaje, do przeszłości. „Obecnie członkowie komisji mogli stwierdzić, że francuski przemysł poczynił również znaczne postępy prawie we wszystkich dziedzinach, a w pewnych nawet wyprzedził innych (armatki lotnicze)"[41]. Absorbowane są najlepsze zagraniczne wzorce, czy to jako ogólne idee, czy w postaci gotowych, nabywanych przez przemysł licencji – przy czym francuskie możliwości w tej dziedzinie z oczywistych przyczyn znacząco przewyższają polskie. Nawet zaś gdyby importowane z Francji rozwiązania nie wywodziły się znad Sekwany – sięgnąć po nie warto.

> W tym wypadku – wywodził płk. Filipowicz – o ile dany obiekt będzie pochodził z Anglii lub Ameryki będziemy mogli skorzystać z francuskich rysunków, przeliczonych na milimetry, co znakomicie przyśpieszy nam wyrób tego przedmiotu w kraju, gdyż przeliczenie z wymiarów angielskich jest długą i żmudną pracą, wymagającą częstokroć poprawek. Wykorzystując kredyty w pierwszym rzędzie dla podniesienia gotowości bojowej naszego lotnictwa, powinniśmy również […] pójść w kierunku możliwie najszerszego wykorzystania ich, w celu podniesienia poziomu naszych wytwórni bądź przez zakup licencji, bądź przez zakup pewnej ilości przedmiotów, których fabrykacja i odbiór muszą być kontrolowane przez naszych oficerów i inżynierów z pokrewnych fabryk i pozwolą im przyswoić w jak najszerszym zakresie zdobycie doświadczenia przemysłu francuskiego[42].

Wojskowi gospodarze wizyty nie czynili przybyszom większych trudności, umożliwiając im, z małymi wyjątkami, zapoznanie się z najnowszym posiadanym sprzętem oraz służąc dodatkowymi informacjami, udzielanymi, jak podkreślił autor sprawozdania, „zupełnie szczerze"[43]. Tam zaś, gdzie wzgląd na tajemnicę wojskową nie pozwalał ujawnić informacji, dostarczali ich poufnie przedstawiciele przemysłu, świadomi, że być może mają do czynienia z przyszłymi klientami.

---

[40] Oczywiście powyższe twierdzenie traktować należy jako względne. Polsko-francuskie kontakty lotnicze w pierwszej połowie lat 30. nie zostały bynajmniej przerwane, sam zaś płk Filipowicz podkreślał, że „dawne znajomości członków komisji z szeregiem dyrektorów fabryk […] oraz pomoc, jaką okazywali Inspektor Techniczny Lotnictwa […] Martinot-Lagarde, dawny profesor paru członków komisji z École Supérieure de l'Aéronautique, szef Służby Uzbrojenia inż. Rougueron oraz kapitan Bezy" okazały się w pracach kierowanego przezeń zespołu niezwykle cenne (CAW, O. I SG, I.303.3.774, sprawozdanie L. 17/Tjn/37 płk. Filipowicza dla szefa SG z 8 I 1937 r.).

[41] Ibidem.

[42] Ibidem.

[43] Członkom komisji nie udało się zapoznać z jedną z interesujących ich radiostacji (SFR 202), działkiem lotniczym o kalibrze 23 mm, lotniczym aparatem fotograficznym firmy Bronzavia oraz próbami fotografowania w podczerwieni, a także obejrzeć oficjalnych prób bombardowania z lotu nurkowego. Odpowiednie prace miały jednak (za wyjątkiem radiostacji) znajdować się w początkowej fazie – stąd praktyczną ich użyteczność płk Filipowicz oceniał jako niewielką.

Ostatecznie, konfrontując uzyskane przed wyjazdem wytyczne ze skonstatowanym w trakcie pobytu nad Sekwaną stanem rzeczy, płk. Filipowicz zdecydował:

1. Negatywnie zaopiniować zakup silników dużej mocy. „W tym przypadku – jak stwierdził – [francuskie propozycje (silniki Hispano-Suiza 14AA oraz Gnôme-Rhône 18L)] są mniej więcej równorzędne z [brytyjskim] silnikiem Pegaz XX, który obecnie daje moc 830 KM, a na wystawie [paryskim Salonie Lotniczym] f. Bristol wystawiła silnik typu Pegaz, którego moc została podniesiona do 1000 KM". Co istotne: „posiadamy już licencję na ten typ silnika, a fabryka PZL, jak i nasze huty mają opanowaną produkcję tego typu silnika". Silniki z brytyjskiej licencji pracują przy tym niezawodnie, zaś ich francuskie odpowiedniki „jeszcze nie były montowane i nie pracowały na płatowcach"[44].
2. Rekomendować zakup silników średniej mocy (Hispano-Suiza 14AB lub Gnôme-Rhône 14M) jako szczególnie pożądany. „Obydwa te silniki dzięki małej średnicy szczególnie nadają się do lotnictwa pościgowego wysokiego pułapu, mogą być przystosowane do lotnictwa myśliwskiego i do płatowców towarzyszących. W ten sposób jeden typ silnika mógłby zaopatrzyć trzy rodzaje naszego lotnictwa. Z tych względów oraz ponadto ze względu na bardzo nowoczesne rozwiązania techniczne, zastosowane w obydwu typach, nadają się one szczególnie do zastosowania w naszym lotnictwie oraz do budowy w nowej fabryce silników" – pisał nieledwie z entuzjazmem, bez problemu przechodząc do porządku dziennego nad zastrzeżeniem ledwie dwie strony wcześniej zgłoszonym wobec francuskich jednostek napędowych o większej mocy. W tym przypadku… stanowić miało ono zaletę! Albowiem, ciągnął niezrażony swą niekonsekwencją autor sprawozdania, „oparcie krajowej produkcji silników dla lotnictwa liniowego o firmy angielską i francuską pozwoli nam korzystać z doświadczenia dwóch silnych Państw, rozbudowujących swe siły powietrzne w bardzo szerokim zakresie"[45].

Do obu konkurujących firm płk. Filipowicz zwrócił się przeto o złożenie kosztorysów budowy w Polsce fabryki silników lotniczych o miesięcznej wydajności 30 silników na jednej zmianie, a także odlewni metali lekkich, kuźni oraz odlewni stali specjalnych, niezbędnych do produkcji silników lotniczych. Jak ustalił w rozmowach z ambasadorem Łukasiewiczem i radcą handlowym[46], rozważane przedsięwzięcie mogło by zostać sfinansowane z gotówkowej części kredytu, pod warunkiem wyposażenia wznoszonej wytwórni głównie w maszyny i urządzenia zakupione we Francji.

---

[44] CAW, O. I SG, I.303.3.774, sprawozdanie L. 17/Tjn/37 płk. Filipowicza dla szefa SG z 8 I 1937 r. Znamienne, że autor cytowanego dokumentu pominął w swej opinii silniki firmy Gnôme-Rhône z serii 14N, których pierwsze wersje – jak informował w swoim sprawozdaniu kpt. Gizaczyński – przeszły już proces homologacji, ze znajdującą się w końcowej fazie opracowywania dwubiegunową sprężarką osiągając moc 1300 KM.

[45] Ibidem. Interesujące uwagi na ten temat: CAW, Szef Sztabu Głównego (Kancelaria Przyboczna), I.303.1.77, niedatowany (jesień 1936 r.?) i niesygnowany referat (przypisywany niekiedy gen. Rayskiemu), przekazany do O. I SG 1 VI 1937 r. Zob. też: M.W. Majewski, *Problemy z LWS-3 Mewa*, „Do Broni" 2009, nr 1, s. 68.

[46] Chodzi zapewne o radcę finansowego w Ambasadzie RP w Paryżu Wacława Mohla.

Jednak nowa fabryka pierwsze silniki mogła zacząć wytwarzać nie wcześniej niż za 2,5 roku. By zaradzić zamrożeniu na ten okres znaczącej części programu polskich zbrojeń lotniczych, należało zapewnić sobie doraźne źródło dostaw. Stąd też płk Filipowicz w porozumieniu z gen. Rayskim postulował zamówienie we Francji większej liczby jednostek napędowych średniej mocy – prosząc tamtejszych producentów o złożenie ofert na ewentualną dostawę 600 ich egzemplarzy[47].

3. Uznać za celowe rozważenie nabycia 25 egzemplarzy samolotów bombowych Amiot 144 lub Bloch 210, ewentualnie – Breguet 462, z których dwa pierwsze typy zostały już wypróbowane przez lotnictwo francuskie, zaś przemysł mógłby rozpocząć dostawy gotowych maszyn w ciągu 8-10 miesięcy. W razie więc zakupu tego sprzętu, argumentował płk Filipowicz, „na początku roku 1938 mielibyśmy pewną ilość eskadr bombardujących, których wartość bojowa zarówno co do tonażu, zasięgu i szybkości przedstawiają się w obecnej chwili jedne z najwyższych wartości, budowanych płatowców w serii. […] Na tych samolotach można by przygotować szereg załóg do naszych przyszłych samolotów bombowych, które przy znacznych szybkościach wymagać będą dobrze wyszkolonego i dobrze wytrenowanego personelu"[48].
4. Zaproponować zakup 20 mm działka lotniczego firmy Hispano-Suiza. W trakcie pobytu we Francji płk. Filipowicz zwrócił się do producenta o przedstawienie oferty na dostawę dwóch takich działek oraz warunków licencyjnych dla podjęcia ich wytwarzania w Polsce[49].
5. Dążyć do zapoznania się z radiostacją lotniczą SFR 202, której pokazu komisji odmówiono. Równocześnie z góry niejako przekonany o walorach urządzenia szef polskiej komisji rekomendował nabycie pewnej ilości egzemplarzy, zamierzając wyposażyć w nie samoloty bombowe PZL.30 oraz część samolotów PZL.37.

Sporządzone przez płk. Filipowicza sprawozdanie zawierało ponadto szereg wskazań dotyczących uzbrojenia (jak bomby lotnicze), środków transportu, przyrządów, instrumentów i innego sprzętu pomocniczego, którego zakup w pojedynczych egzemplarzach umożliwić by miał przeprowadzenie odpowiednich prób, a w razie potwierdzenia użyteczności – zakup większej partii bądź też (raczej) licencji dla podjęcia produkcji w kraju.

---

[47] CAW, O. I SG, I.303.3.774, sprawozdanie płk. Filipowicza z 8 I 1937 r.; M. Majewski, *Rozbudowa i dyslokacja wytwórni silników lotniczych w Polsce (1935-1939)*, „Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia HIstorica" 2007, t. 6, Folia 43, s. 147.

[48] CAW, O. I SG, I.303.3.774, sprawozdanie płk. Filipowicza z 8 I 1937 r. W dokumencie odnotowano także nowsze typy francuskich samolotów bombowych, „w których w pewnej mierze poświęcono dobrą obronność […] na rzecz szybkości". Jednak, jak podkreślił płk Filipowicz, maszyny te nie przeszły jeszcze fazy testów, a ich wprowadzenie do linii nie będzie możliwe wcześniej niż w drugiej połowie roku 1938.

[49] „W obecnym stadium rozwoju lotnictwa działko 20 mm wydaje się kalibrem o dostatecznej sile niszczącej, którą należy zbadać przy próbach tego działka w kraju" – uzasadniał autor sprawozdania sens zakupu egzemplarzy testowych (*ibidem*).

Tab. 19. Wnioski płk. Czesława Filipowicza co do zakupu sprzętu lotniczego przedstawione w styczniu 1937 r. (wg kategorii sprzętu)[50]

Kategoria sprzętu	Cena ogólna (fr. frs.)
I. Sprzęt próbny – do natychmiastowego zakupu	
Silniki lotnicze średniej mocy: trzy różne typy po dwa egzemplarze	1 580 000
Sprzęt uzbrojenia (m.in. armatki lotnicze, 200 szt. bomb)	1 432 160
Przyrządy pokładowe i nawigacyjne	412 640
Sprzęt foto	116 400
Reflektory lotniskowe	2 880 000
Instalacje elektryczne pokładowe	543 000
Różne	222 450
Razem	10 480 650
II. Sprzęt do zakupu po przeprowadzeniu prób	
25 samolotów bombowych Bloch 210 lub Amiot 144 z silnikami Gnôme--Rhône 14N	50 000 000
600 silników lotniczych średniej mocy	150 000 000
Przyrządy pokładowe	7 306 000
Sprzęt radio i przyrządy elektryczne	4 980 000
Uzbrojenie (w tym licencje na produkcję armatek lotniczych Hispano-Suiza i 3-4 typów bomb Brandt)	8 145 800
Surowce	17 500 000
Budowa fabryki silników	60 000 000
Razem	297 931 800
Razem p. I i II	308 412 450 (77 103 113 zł)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: CAW, O. I SG, I.303.3.885, referat O. I SG L. 102/Tj./37 dla Szefa Sztabu Głównego z 8 II 1937 r.

Wielce przy tym charakterystyczne, że ani kierownik Zaopatrzenia Lotnictwa, ani inni członkowie komisji nie zwrócili większej uwagi na francuskie konstrukcje samolotów myśliwskich. Było to oczywiście zgodne z dyspozycjami gen. Rayskiego oraz zestawem sporządzonych przez II wiceministra spraw wojskowych wytycznych, ale przyczyny takiego właśnie postawienia sprawy mogą dziś wydawać się niezrozumiałe. Stąd też warto zapewne i tu przytoczyć wyjaśnienie płk. Filipowicza, traktując je jako wykładnię stanowiska podzielanego także przez innych członków ówczesnej wojskowej elity. „Bliższych opinii francuskich służb technicznych o tych samolotach nie zasięgałem – pisał w swym sprawozdaniu o francuskich prototypach myśliwców

[50] Szczegółowe zestawienie proponowanego do zakupu sprzętu znalazło się w załączniku 1 do „Sprawozdania Przewodniczącego Komisji Lotniczej we Francji płk. obs. inż. Czesława Filipowicza" dla szefa SG L. 17/Tjn/37 z 8 I 1937 r. – CAW, O.I SG, I.303.3.885.

szef polskiej komisji – raz z braku czasu, a po drugie, że nasze lotnictwo jednomiejscowe nie ustępuje francuskiemu, a z dwusilnikowym i wielomiejscowym nasze założenia się pokrywają z tą różnicą, ze tam bomby mają być normalnie wyrzucane, a u nas projektuje się wyrzucanie ich z lotu nurkowego, czego we Francji jeszcze nie rozwiązano"[51].

Innymi słowy – planując wykorzystanie dla potrzeb lotnictwa sum z materiałowej części francuskiego kredytu, przyjęto *a priori*, że nie należy ich wydawać na klasyczne samoloty myśliwskie, z jednoosobową załogą, jednym potężnym silnikiem oraz silnym uzbrojeniem ofensywnym. I w decyzji tej trwano uparcie, nawet gdy wizyty we francuskich zakładach i pomieszczeniach Salonu Lotniczego dostarczyły dowodów, że era podobnych konstrukcji bynajmniej nie ma się ku końcowi, czego świadectwem było odnotowanie w sprawozdaniach członków skierowanej nad Sekwanę komisji aż ośmiu uznanych za warte uwagi jednosilnikowych francuskich myśliwców i trzech samolotów dwusilnikowych[52]. Przyczyna była tu stosunkowo prosta: w trakcie prac planistycznych przyjęto (i to nie tylko w tym przypadku) wyjątkowo krótki horyzont czasowy – uwzględniając jedynie te projekty i koncepcje, które już znajdowały się w fazie realizacji. W praktyce oznaczało to samoloty bombowe (głównie PZL.37 „Łoś"), obserwacyjne (LWS-3 „Mewa") oraz myśliwsko-wielozadaniową maszynę typu PZL.38 „Wilk". Na uboczu pozostawione zostały klasyczne, jednosilnikowe myśliwce. W sytuacji, w której eskadry myśliwskie zasilały właśnie ostatnie egzemplarze samolotów PZL.11c, nadal (całkiem zasadnie) uznawanych za nowoczesne, choć – o czym często zapominano – konstrukcyjnie wywodzących się z przełomu dekad, krok taki mógł wydawać się uzasadniony[53]. Jak bardzo błędne było owo mniemanie, Dowództwu Lotnictwa MSWojsk. przyszło przekonać się niewiele ponad dwa lata

[51] Ibidem.

[52] W „Sprawozdaniu z prac komisji we Francji" inż. Aleksandra Grzędzielskiego znalazło się także syntetyczne zestawienie „Charakterystyczne cechy konstrukcyjne zauważone na większości samolotów". Jako cechy podstawowe płatowców nowej generacji autor wskazał tam m.in. te, które charakteryzować miały nowoczesne myśliwce: układ dolnopłata, chowane podwozie, śmigło trójramienne o zmiennym skoku, gładkie nitowanie powierzchni w przypadku konstrukcji metalowych… Ibidem.

[53] W październiku 1935 r. Dep. Aeronautyki MSWojsk. wartość bojową samolotów P.11c oceniał na 100% (CAW, O. I SG, I.303.3.779, zestawienie Dep. Aeronautyki MSWojsk. „Samoloty myśliwskie" z 12 X 1935 r.). Wymuszona przez zwierzchników krótkoterminowość decyzji dotyczących sprzętu stanowiła powód nieustannej frustracji szefów polskiego lotnictwa wojskowego – i była przez nich ostro krytykowana (CAW, O. I SG, I.303.3.661, pismo L. 1668/34.Tj „Trudności budżetowania kredytów dla lotnictwa" gen. Rayskiego do II wiceministra spraw wojsk. i Szefa AA z 28 VII 1936 r.). Z kolei w styczniu 1937 r. gen. Stachiewicz odmówić miał zgody na sprzedaż stronie rządowej hiszpańskiej wojny domowej bardzo dużej ilości (150?!) samolotów „starszych typów", pomimo że klient deklarował gotowość zapłacenia „każdej ceny", zaś gen. Rayski argumentował, iż „za otrzymane pieniądze można by wybudować zwiększoną ilość nowszych i lepszych samolotów". Szef SG miał stwierdzić, że skoro uzupełnienie sprzedanego sprzętu miało by potrwać 6 miesięcy to „nikt nie zagwarantuje, iż za sześć miesięcy nie będzie wojny" (IPMS, B.I.113/D/4, Protokół przesłuchania mjr. st. sp. Witolda Buchowskiego przed Komisją Powołaną w Związku z Wynikiem Kampanii Wojennej 1939 r. z 9 XI 1944 r.). Podobna sprawa stanowiła przedmiot

później, w trakcie gorączkowych poszukiwań sprzętu niezbędnego dla przeciwstawienia się coraz bardziej realnej niemieckiej agresji. Dwie jego kategorie okazały się wówczas gwałtownie potrzebne – i szczególnie trudne do uzyskania: właśnie silniki wielkiej mocy dla płatowców myśliwskich oraz same myśliwce.

W początkach 1937 r. szefowie polskiego lotnictwa wojskowego nie wybiegali jednak w przyszłość tak daleko czy może raczej – nie zapuszczali się w ten właśnie jej zakątek. To zaś oznaczało trwanie na wytyczonym niedawno kursie. 12 lutego 1937 r. gen. Rayski skierował więc do płk. Fydy pismo z wyszczególnieniem materiału wybranego do przetestowania w Polsce, prosząc o uzyskanie zgody francuskich ministerstw (Lotnictwa oraz Wojny) na jego sprzedaż i wywóz. W przekazanym zestawieniu znalazły się silniki lotnicze, armatki lotnicze wraz z amunicją, bomby lotnicze, zapalniki do bomb, sprzęt pomocniczy, a także pakiety umów dotyczących licencji oraz wzniesienia w Polsce odpowiednich zakładów (zob. tab. 20).

Tab. 20. Francuski materiał lotniczy oraz licencje do zakupienia we Francji wedle pisma dowódcy lotnictwa MSWojsk. z 12 lutego 1937 r.[54]

Lp.	Nazwa materiału	Producent	Ilość	Cena jednostkowa	Koszty dodatkowe	Suma ogólna
1	Silniki HS 14AB 01, 02 bez reduktora	S-té Française Hispano-Suiza	2	235 000	30 000	530 000
2	jw. – z reduktorem	jw.	2	255 000	30 000	570 000
3	Silniki GR 14M z reduktorem	S-té des Moteurs Gnôme-Rhône	2	230 000	10 000	480 000
4	Umowa z opcją na zakup serii wraz z licencją	S-té Française Hispano-Suiza lub S-té des Moteurs Gnôme-Rhône	400-600	235 000	15 000	100 000 000 lub 150 000 000
5	Armatki lotnicze 20 wzgl. 23 mm	Hispano-Suiza	2	80 000	600	161 200
6	Naboje 20 mm	jw.	2000	45	1200	91 200
7	Naboje wybuchowe	jw.	500	91	60	45 560

korespondencji wiosną roku 1938. I w tym przypadku finał stanowiła adnotacja „Pan Szef Szt. Gł. zadecydował odmownie" (CAW, O. II SG, I.303.4.4600).

[54] Zestawienie obejmowało też, bez żadnych dalszych danych szczegółowych, następujące pozycje: opcja na zakup licencji armatki lotniczej i pocisków (S-té Française Hispano-Suiza); umowa z opcją na budowę fabryki silników lotn. (S-té Française Hispano-Suiza lub S-té des Moteurs Gnôme-Rhône); umowa z opcją na budowę fabryki płatowców oraz hangarów (producent nieustalony); umowa z opcją na zakup licencji bomb lotn. i zapalników (producent nieustalony); umowa z opcją na zakup licencji radiostacji SFR model 202 przy zakupie 88 stacji (S-té Française Radio-Électrique).

Lp.	Nazwa materiału	Producent	Ilość	Cena jednostkowa	Koszty dodatkowe	Suma ogólna
8	Urządzenia do holowania płacht celów do strzelania pow. na samol. Potez XXV	S-té Blériot Aéronautique	1	50 000	2500	52 500
9	Celownik do strzelania Alcan wz. 1935	S-té R. Alcan et Cie.	2	9700	500	20 400
10	Wózek do przewożenia bomb 100 i 200 kg	jw.	1	7600	400	8000
11	Bomby lotnicze wraz z zapalnikami	Établissements Edgar. Brandt	200	nieznana (brak oferty)	-	-
12	Zapalniki do bomb lotniczych	S-té Schneider et Cie.	200			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: AAN, SG, 616/296, odpis pisma L. 341/37.tj. Dowódcy Lotnictwa MSWojsk. gen. Rayskiego do *attaché* wojskowego, morskiego i lotniczego RP w Paryżu z 12 II 1937 r.; SHAT, 7 N 3012, pismo No. 410-373/37 *attaché* lotniczego RP w Paryżu płk. dypl. Wojciecha Fydy do ministra lotnictwa z 23 II 1937 r.

Jak zaznaczył autor pisma – francuska pożyczka materiałowa nie została jeszcze uruchomiona. Doraźnie więc, za zgodą szefa AA (tj. generała Litwinowicza) zakupy zamierzano sfinansować z polskiego budżetu, z perspektywą przesunięcia należności na udzielony kredyt, gdy tylko stanie się to możliwe[55]. Przyjęcie takiego właśnie rozwiązania uzasadniała pilność podjęcia prób nabywanego materiału jako podstawy dla dalszych decyzji oraz stosunkowo niewielki koszt zamawianych egzemplarzy testowych.

Wyniki wspomnianych testów stanowić miały zresztą tylko jedną z branych pod uwagę przesłanek. Drugą, równie istotną, była dążność do unifikacji pewnych kategorii polskiego sprzętu lotniczego (np. w zakresie łączności czy uzbrojenia) z typami przyjętymi w lotnictwie francuskim. Stąd też gen. Rayski z pewnym zaniepokojeniem obserwował niechęć francuskiego sojusznika do udostępniania polskim partnerom najnowszych rozwiązań w tym zakresie. W najlepszym przypadku mogło to bowiem w razie wojennego konfliktu mocno utrudnić kooperację odmiennie wyposażonych aliantów, w gorszym – skłaniało do mniemania, że Paryż – wbrew składanym w tym

[55] Formalnie rozwiązanie takie gen. Litwinowicz zaakceptował pismem L. 424/tjn.37 z 4 IV 1937 r. (AAN, SG, 616/262, odpis pisma L. 549/Tjn. kierownika zaop. lotnictwa płk. Filipowicza do *attaché* wojskowego, morskiego i lotniczego RP w Paryżu z 28 V 1937 r.).

czasie zapewnieniom – całość lotniczej współpracy ze wschodnim sojusznikiem traktuje czysto deklaratywnie[56].

Francuzi starali się jednak dowodnie wykazać, że na takiej kooperacji istotnie im zależy – i to bynajmniej nie tylko w dziedzinie materiałowej. Okazją do manifestacji takiego nastawienia stała się trzydniowa, rozpoczęta 19 stycznia 1937 r., wizyta w Warszawie szefa 2ème Bureau EMAA mjr. Jeana Loriota. Pobyt nad Wisłą spędził on pracowicie, kolejne dni poświęcając na złożenie wizyt szefom Sztabu Głównego oraz Oddziału II tego sztabu, robocze konferencje z oficerami O. II SG, wreszcie – odwiedziny w 1 Pułku Lotniczym i Państwowych Zakładach Lotniczych. W trakcie rozmów obie strony zwracały uwagę na rosnące niebezpieczeństwo niemieckie (gen. Stachiewicz perspektywę jego ziszczenia się określił na około cztery lata), Polacy zaś – ku pewnemu nawet zaskoczeniu gościa – okazali się skłonni nie tylko do przychylnego potraktowania czynionych im propozycji zacieśnienia wymiany informacji na temat lotnictwa niemieckiego w czasie pokoju, ale nawet powrotu do rozważań na temat lotniczej kooperacji w przypadku wojny z Rzeszą. Pułkownik Pełczyński zaproponował przestudiowanie odpowiednich zagadnień podczas kolejnej konferencji ewidencyjnej przedstawicieli Oddziałów II obu sztabów, zaś gen. Rayski samorzutnie wystąpił z koncepcją unifikacji niektórych elementów wyposażenia (jak wyrzutniki bombowe czy sprzęt łączności) w siłach powietrznych sojuszników. Przyjmowany z wielką serdecznością i otwartością Loriot miał nawet okazję odwiedzić hangar z najnowszymi prototypami PZL, oglądając przy tej okazji m.in. oblatany ledwie miesiąc wcześniej prototyp samolotu bombowego PZL.37/I[57].

Gest ten nie był przypadkiem – komentował tę niezwykłą sytuację francuski *attaché* wojskowy, gen. Félix Musse[58]. Istotnie – już dwa tygodnie później poinformować mógł paryskich zwierzchników, że ożywiona ponownie w trakcie wizyty Loriota idea współpracy sił powietrznych Francji i Polski została zaaprobowana przez marszałka

---

[56] AAN, SG, 616/296, odpis pisma L. 341/37.tj. dowódcy lotnictwa MSWojsk. gen. Rayskiego do *attaché* wojskowego, morskiego i lotniczego RP w Paryżu z 12 II 1937 r. Podejrzenia co do dobrej woli strony francuskiej wzmocnić mogła rozważana w paryskim Ministerstwie Lotnictwa jesienią 1936 r. likwidacja w warszawskim attachacie wojskowym stanowiska pomocnika lotniczego i zastąpienie tego ostatniego przez *attaché de l'Air* akredytowanego w kilku państwach, bez głównej rezydencji w Warszawie. Spotkało się to ze sprzeciwem Quai d'Orsay wyrażającego obawy o urażenie czułych na punkcie swego prestiżu Polaków, co byłoby szczególnie niepożądane wobec negocjacji toczących się wokół realizacji lotniczej części dostaw z kredytu z Rambouillet (SHD-DAT, 7 N 3005, kopia pisma No. [?] MSZ do ministra lotnictwa z 30 X 1936 r.; T. Vivier, *L'aviation française en Pologne*…, s. 62).

[57] SHD-DAA, 2 B 104, „Note du Commandant Loriot sur la collaboration aérienne franco-polonaise" z 5 II 1937 r. i in. dok.; T. Vivier, *La politique aéronautique militaire*…, s. 292 n.

[58] SHD-DAT, 7 N 3000, raport No. 9/S gen. Musse'a z 4 II 1937 r. Zaproszony w dniu wyjazdu na kolację przez gen. Rayskiego Loriot usłyszał od gospodarza: „Proszę być spokojnym, przygotowujemy liczne lądowiska wojenne w rejonie Poznania. Jeśli chodzi o bomby mamy zamiar kupic Brandta, trzeba aby bombowce franuskie także mogły używać tych bomb". Wersja gen. Rayskiego: AAN, SG, 616/296, odpis pisma L. 341/37.tj. gen. Rayskiego do *attaché* wojskowego, morskiego i lotniczego RP w Paryżu z 12 II 1937 r.

Rydza-Śmigłego, a pierwszym stadium jej realizacji stać się ma podjęcie prac nad unifikacją materiału: bomb, radiostacji czy broni pokładowej. Skierowana już do Paryża Komisja Lotnicza – informował – przestudiuje dostępny tam sprzęt, a następnie podejmie rozmowy w sprawie zakupu pewnej liczby jego egzemplarzy lub też nabycia licencji[59]. Strona polska zgodziła się też z sugestią skierowania do Paryża *attaché* lotniczego – stwierdzając, że sprawa ta jest już studiowana[60].

W tych warunkach można było żywić nadzieję na szybki postęp sprawy zamierzonych we Francji zakupów. Istotnie – przekazana przez gen. Rayskiego lista sprzętu już 24 lutego trafiła do Oddziału II (Informacyjno-Wywiadowczego) EMAA, gdzie – jak świadczą dopiski na zachowanym akcie – niemal natychmiast nadano jej dalszy bieg. Przekonanie wojskowych znad Wisły, że na dostawy nie trzeba będzie czekać zbyt długo, wydawało się zasadne. W Warszawie z góry już przeto dzielono skórę na niedźwiedziu, który wciąż hasał nad Sekwaną, zakładając, że po uzyskaniu zamówionego materiału testowego, dalsze zakupy obejmą kolejno:

1) sprzęt wskazany przez Departament Lotnictwa do natychmiastowego zakupu, o wartości 28 mln fr. frs. (natychmiastowe zawarcie umów);
2) samoloty bombowe Amiot 144 (decyzja w zależności od prób z prototypem PZL.37, termin około 1 czerwca 1937 r.);
3) umowę w sprawie budowy fabryki silników, ewentualnie także płatowców i hangarów (zależne od odpowiedzi Francuzów)[61];
4) transakcje zawierane po przeprowadzeniu prób (listopad-grudzień 1937 r.)[62]

---

[59] SHD-DAT, 7 N 3000, raport No. 15/S gen. Musse'a z 18 II 1937 r. *Attaché* informował, że pierwsza transza zamówień, o ogólnej wartości 500 mln fr. frs. obejmie sprzęt obrony przeciwlotniczej oraz część zakupów lotniczych (silniki, wyposażenie pokładowe…) – początkowo realizowanych dla potrzeb testów, a także surowce i półprodukty (przede wszystkim stopy aluminium) i materiał łączności. Przeprowadzone w późniejszym czasie zakupy z transzy drugiej objąć miały m.in. pozostałą część zakupów lotniczych, surowce i maszyny dla przemysłu. W następnych miesiącach w przyporządkowaniu materiału do poszczególnych transz dokonano pewnych korekt. Zob.: SHD-DAT, 7 N 3012, opracowanie O. II EMA „Armements polonais (Questions importantes en cours d'étude)" z 1 X 1937 r.

[60] Ostatecznie attaché lotniczym RP w Paryżu mianowany został z dniem 8 XI 1937 r. mjr pil. Franciszek Piniński (R. Majzner, *op. cit.*, s. 227; SHD-DAT, 7 N 3000, Rapport No. 88/S du 14 Octobre 1937 gen. Musse). Francuski *attaché* lotniczy płk Louis André Arbitre, którego nominację Loriot wzmiankował w rozmowie, przybył do Warszawy w kwietniu 1937 r. (SHD-DAT, 7 N 3000, „Extraits du rapport no 42/S du 29.4.37 du AM à Varsovie").

[61] Interesująca wzmianka na temat roli wyznaczanej Francuzom w powyższych planach inwestycyjnych znalazła się w zapisie obrad konferencji odbytej w MSWojsk. (z udziałem m.in. gen. Litwinowicza i Szefa Sztabu Głównego) 7 III 1937 r.: *Generałowie, pieniądze, fabryki. Dokument do gospodarczo-wojskowych dziejów II Rzeczypospolitej*, oprac. M.P. Deszczyński, „Przegląd Historyczny" 1998, t. 39, z. 1, s. 123.

[62] CAW, O. I. SG, I.303.3.885, notatka I zastępcy szefa SG gen. bryg. Tadeusz Malinowskiego dla szefa O. I SG z 12 III 1937 r. Jak bardzo stronie polskiej zależało na pośpiesznej realizacji planu zakupów, świadczy zawarte w dokumencie polecenie: „Ustalić, co z lotnictwa możemy kupić z kredytu towarowego. Ustalić tak, żeby ofic. stali z walizkami i gdy tylko przyjdzie zawiadomienie z Paryża, ze można zawierać umowy – jechać [podkr. – W.M.]". 26 IV 1937 r. II wiceminister

Niebawem okazać się miało, jak bardzo przedwczesne były to rachuby. Toczone we Francji rozmowy w sprawie procedur uruchomienia kredytu nie przynosiły rezultatów. Nie po raz pierwszy w ciągu minionych kilkunastu lat polscy negocjatorzy mogli przekonać się, jak bardzo skomplikowane są francuskie przepisy, ministrowie i wyżsi urzędnicy – niechętni wobec podejmowania odpowiedzialności, wojskowi – podporządkowani cywilnej władzy i skłonni biernie skrywać się za jej parawanem. Choć zaś napotykane trudności miały wedle francuskich wyjaśnień charakter głównie formalny, to wielce prawdopodobne, że istotnych ich przyczyn należało upatrywać w sferze polityki zagranicznej. Wszak układ z Rambouillet zawarty został bez uprzedniego spełnienia francuskich nadziei na usunięcie przeszkód czyniących dotąd w praktyce niemożliwym powstanie w Europie Środkowej bloku, w którym Warszawa i Praga skłonne by były współdziałać pod patronatem i ku pożytkowi Paryża[63]. Coraz bardziej rozczarowanym Francuzom nie w smak było teraz płacić rachunki[64]. Stąd polska dyplomatyczna gra na zwłokę znajdowała swój odpowiednik w mnożeniu trudności podczas kredytowych negocjacji[65]. Partner francuski zaś, dysponując w tej grze pozycją niewątpliwie silniejszą, bez większych zahamowań dawał poznać swoją przewagę, szczególnie chętnie uciekając się do traktowania polskich interpelacji w sposób wymijający i niejednoznaczny. A gdy już został przyparty do muru – nawet na najwyższym rządowym szczeblu okazał się zdolny składać zobowiązania, które nie były następnie dotrzymywane[66].

---

spraw wojskowych, szef AA gen. Litwinowicz w piśmie L. 735/Tj.37 zawarł „Instrukcję dla prac związanych z realizacją francuskiego kredytu materiałowego", nakazując m.in. Dowódcy Lotnictwa MSWojsk. powołanie do 10 maja komisji zakupów „dla materiału lotniczego" (CAW, Oddział IV Sztabu Głównego, I.303.7.440).

[63] Niemożność jakiejkolwiek współpracy z uznaną za nieprzyjazną Pragą, a przede wszystkim z Moskwą raz jeszcze potwierdził szef O. II SG płk. Pełczyński w rozmowie z mjr. Loriotem w ostatniej dekadzie stycznia 1937 r. – SHD-DAT, 7 N 3000, raport No. 9/S gen. Musse'a z 4 II 1937 r.

[64] Strona francuska niekiedy przyznawała to niemal wprost. Tak. np. w przeprowadzonej 29 III 1938 r. rozmowie z ambasadorem Łukasiewiczem premier Blum oświadczył, „że uważa układ z R.[ambouillet] za swoje dziecko, miał nadzieję, że konsekwencje tego układu będą inne, że jednak mogę liczyć na jego przychylny stosunek [podkr. – W.M.]" (AAN, AW, A II/52, pismo P.II.F.83/3/38 wicedyrektora Dep. Politycznego MSZ Jerzego Potockiego do szefa O. II SG płk. T. Pełczyńskiego z 31 III 1938 r.).

[65] Na ten temat szereg ciekawych uwag formułuje M. Pasztor, *Wokół wizyty Gamelina…*, s. 80 nn. Zob. też uwagi zawarte w cytowanym przez P. Staweckiego piśmie płk. Fydy do szefa SG z 25 III 1938 r. oraz komentarz tego autora (*Pożyczka francuska…*, s. 66 nn.).

[66] CAW, O. I SG, I.303.3.883, niedatowane opracowanie „Chronologiczny przebieg pertraktacji w sprawie kredytu francuskiego". Formalnie przyczyną przewlekania się rozmów były spory w łonie gabinetu Frontu Ludowego co do sposobu realizacji przyznanego Polsce kredytu (decyzja parlamentu czy też realizacja polskich bonów przez Crédit National). Zgłoszona w trakcie negocjacji koncepcja podziału kredytu na realizowany w przedsiębiorstwach państwowych (realizacja 100%) i prywatnych (realizacja na prawach tzw. *assurance crédit* – w 80%, przy 20% gotówkowej wpłaty kredytobiorcy w momencie zawarcia umowy) okazała się nie do przyjęcia przez stronę polską. 5 V 1937 r. płk Fyda z aprobatą szefa SG i ambasadora Łukasiewicza złożył *aide-mémoire*

Ta swoista negocjacyjna wersja ciuciubabki dobiegać zaczęła kresu dopiero w połowie lipca, gdy wreszcie zauważalny stał się postęp pertraktacji prowadzonych przez radcę w Ministerstwie Skarbu (i byłego radcę finansowego Ambasady RP w Paryżu) Wacława Mohla. 13 sierpnia 1937 r. nastąpiło parafowanie porozumienia dotyczącego procedur realizacji materiałowej transzy francuskiego kredytu, zaś 19 sierpnia potwierdziła je – zgodnie z dotychczasową praktyką – wymiana not[67].

Dowództwo Lotnictwa było na ten moment przygotowane – a jednocześnie wciąż odległe od zakończenia przygotowań. Z jednej bowiem strony – w maju 1937 r. zakończyło opracowywanie kolejnej, bardzo obszernej wersji zestawień przeznaczonych do nabycia we Francji materiałów, z początkiem czerwca sporządziło zaś równie obszerne (i niezwykle skądinąd interesujące) uzasadnienie dokonanych wyborów. Z drugiej – na listach tych (szczególnie w tzw. „zestawieniu A") dominował nadal sprzęt, który zakupić należało „w celu przeprowadzenia prób dla powzięcia decyzji"[68].

Innymi słowy – w polityce francuskich zamówień nadal więcej było niejasności niż rozstrzygnięć. Co gorsza, jak okazać się miało w następnych miesiącach, nawet wybór i zamówienie materiału nie stanowiły gwarancji, że nad Wisłą znajdzie się on w uzgodnionym terminie. Winne były tu pospołu obie strony: polska, skłonna nieustannie korygować szczegóły zawartych umów, ale już niekoniecznie na przykład dostarczyć niezbędne dla ich wykonania dane czy dokumentację, i francuska, której terminowe przekazanie zamówionego sprzętu – w dodatku w stanie i konfiguracji zawczasu uzgodnionych, sprawiało zazwyczaj nieprzezwyciężone trudności. A przecież uzyskanie sprzętu było jedynie wstępem do testów, które też potrwać musiały czas jakiś, te zaś z kolei miały dać tylko przesłanki decyzji – na którą znów należa-

---

podsumowujące polskie starania. Dwa dni później z Paryża nadeszły informacje, że kredyt sfinansowany zostanie z udziałem Crédit National. Mimo „ostatecznej" decyzji w tej kwestii, podjętej przez premiera Léona Bluma 31 V 1937 r., w następnych tygodniach nie doszło do otwarcia materiałowej transzy pożyczki, a brzmienie i sens udzielanych Polakom odpowiedzi zmieniały się jak w kalejdoskopie. Na ten temat liczne obszerne wzmianki w raportach gen. Musse z wiosny i lata 1937 r. w: SHD-DAT, 7 N 3000; zob. np. raporty No. 47/S z 26 V 1937 r., No. 54/S z 30 VI 1937 r. (oraz aneks – „Note sur l'exécution des accords de Rambouillet", L.53/S z 29 VI 1937 r.), No. 59/S z 22 VII 1937 r.

[67] CAW, O. I SG, I.303.3.883, „Chronologiczny przebieg pertraktacji…"; I.303.3.884, pismo L. P.II.F.83/27/37 podsekretarza stanu w MSZ wz. [?] do szefa SG z 16 VIII 1937 r.; SHD-DAT 7 N 3012, kopia noty amb. Łukasiewicza z 19 VIII 1937 r. i tekst porozumienia z 13 VIII 1937 r.; *DDF 1932-1939, 2e série (1936-1939)*, vol. 6, Paris 1970, doc. 343, s. 604 nn.; C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne…*, s. 85 n.

[68] CAW, O. I SG, I.303.3.884, „Zestawienie A materiałów lotniczych do natychmiastowego zakupu we Francji w celu przeprowadzenia prób dla powzięcia decyzji w zastosowaniu ich w lotnictwie polskim", „Zestawienie B kosztów materiałów do natychmiastowego zakupu we Francji w celu przeprowadzenia prób dla powzięcia decyzji w zastosowaniu ich w lotnictwie polskim" – załączniki 1 i 2 do pisma L. 1361.Tjn. Dowództwa Lotnictwa do [?] z 24 V 1937 r. i inne dokumenty; I.303.3.883, „Uzasadnienie zakupu materiałów lotniczych we Francji z kredytu francuskiego z Zest. B." załącznik 2 do pisma L. 1530.Tjn. Dowództwa Lotnictwa do [?] z 4 VI 1937 r.

ło poczekać. Tak oto kreślona przez gen. Malinowskiego wizja oficerów „stojących z walizkami" w gotowości wyjazdu do Paryża zderzała się z rzeczywistością[69].

Powyższe uwagi nie znaczą bynajmniej, że wspomniane dokumenty uznać należy za pozbawione większego znaczenia. Przeciwnie – zawierały one kompletne, w pełni już dopracowane zestawienie materiału, który Dowództwo Lotnictwa MSWojsk. zamierzało nabyć w trakcie realizacji materiałowej transzy kredytu z Rambouillet. Doskonale więc ilustrowały rolę, którą wedle zamysłów lotniczych władz kredyt ten miał odegrać w ramach programu modernizacji polskich sił powietrznych. Pośrednio zaś – ale wyraźnie – określały też bardziej ogólną koncepcję owego programu, a głównie jego części materiałowej, w formie aktualnej wiosną 1937 r. (zob. tab. 21).

Tab. 21. Ważniejszy materiał przewidywany do zakupu z materiałowej części kredytu francuskiego przez Dowództwo Lotnictwa w maju 1937 r.[a]

L.p.	Rodzaj materiału	Ilość	Ogólny koszt zakupu[b]	Uwagi – uzasadnienie zakupu
1	Silniki lotnicze średniej mocy Hispano-Suiza lub Gnôme-Rhône	300 (600)	77.550.000 (150.000.000)	Silniki lotnicze średniej mocy dla płatowców towarzyszących i myśliwskich. Ilość przewidziana dla realizacji programu musi być zakupiona za granicą, gdyż produkcja naszej fabryki jest obecnie całkowicie zajęta produkcją silników dużej mocy i prototypów. O ile prototypy budowane w kraju dla lotnictwa pościgowego i myśliwskiego nie uzyskają należytych wyników, silniki te będą budowane w starej lub nowej fabryce z licencji, którą powinniśmy uzyskać przy zakupie we Francji tak znacznej serii. Kwota orientacyjna według oferty firmy.
2	Licencja na armatki lotnicze Hispano-Suiza	200 (400)	2.200.000 (4.200.000)	Zakup aktualny, o ile prototyp krajowej armatki lub konstrukcje innych firm zagranicznych okażą się gorsze. Kwota wg oferty firmy – 1.000.000 i 10% od 80.000 za 1 armatkę.

[69] Zob. np.: AAN, SG, 616.262, pismo L. 772-14/Zak. kierownika zaop. lotn. płk. Filipowicza do *attaché* wojskowego, morskiego i lotniczego RP w Paryżu z 7 VI 1937 r.; 616/296, pismo L. 772-14/Zak. płk. Filipowicza do *attaché* w Paryżu z 30 VI 1937 r. Obszerniejsze przedstawienie zagadnienia: W. Mazur, *Zagraniczne zakupy silników…*, cz. 2, s. 67.

L.p.	Rodzaj materiału	Ilość	Ogólny koszt zakupu[b]	Uwagi – uzasadnienie zakupu
3	Samoloty bombardujące Bloch lub Amiot, albo śmigła metalowe	(25)	(50.000.000)	Samoloty bombardujące dla wystawienia eskadr bombowych, o ile prototyp budowany w kraju nie uzyska należytych rezultatów. W razie zaś budowy serii krajowego samolotu cała ta suma będzie lotnictwu niezbędna na zakup we Francji większej ilości śmigieł metalowych, których się nie produkuje w kraju, a budowa ich może się rozpocząć za 2 lata po wybudowaniu kuźni dla metali nieżelaznych i po zakupieniu szeregu maszyn pochodzenia amerykańskiego.
4	Budowa fabryki silników i płatowców: a) warsztaty mechaniczne – obrabiarki b) kuźnia i młoty, obróbka termiczna, budynki c) odlewnia: instalacje, maszyny, obróbka termiczna, budynki d) surowce dla produkcji powyższych Razem:		25.000.000[d] 20.000.000 5.000.000 10.000.000 60.000.000	A. Kwota 25.000.000 fr. frs. przelana do uzbrojenia na zakup obrabiarek dla nowych fabryk płatowców, silników i kuźni. B. Kwota przelana do kwoty kredytu gotówkowego dla realizacji budowy fabryk płatowców, silników i kuźni z francuskiego kredytu gotówkowego za pośrednictwem francuskiego przemysłu. Koszta budowlane fabryki płatowców mają wynieść 5 mln zł, a koszta budowlane fabryki silników 8 mln zł. C. Kwota na odlewnię odnosi się również do kredytu gotówkowego. D. Kwota na surowce powinna być zarezerwowana jako niezbędna dla uruchomienia produkcji silników z poz. 1 w razie decyzji budowy ich w kraju. W tym wypadku kwota ta będzie niezbędna dla zamówienia pewnych odkuć w stali i metali lekkich, których wobec już obecnie przeciążonych pracą hut krajowych nie będzie można zamówić. Poza tym opanowanie nowych stopów według danych francuskich może nastręczyć duże trudności, powodując znaczne opóźnienia, które są niedopuszczalne, po uruchomieniu produkcji seryjnej. Kwota ta jest przeniesiona do wykazu surowców zakupywanych z kredytu francuskiego.

L.p.	Rodzaj materiału	Ilość	Ogólny koszt zakupu[b]	Uwagi – uzasadnienie zakupu
5	Stacje nadawczo-odbiorcze S.F.R. i licencja na wyrób w kraju	88	5.440.000[d]	W myśl planu wyposażenia lotnictwa w radiostacje lotnictwo bombardujące ma otrzymać pierwsze 88 szt. radiostacyj z zakupu francuskiego. Dalsze natomiast stacje z produkcji krajowej według licencji francuskiej. Ilość przewidziana w planie zaopatrzenia. Kwota orientacyjna do ustalenia przy pertraktacjach.
6	Urządzenia do ślepego lądowania f-my S.F.R.		1.000.000 (2.000.000)	Przy tym zamówieniu powinniśmy uzyskać bezpłatnie licencję na wyrób w kraju. Suma orientacyjna na zakup licencji i pokrycie 50% zapotrzebowania krajowego.
7	Licencja na wyrób bomb f-my Brandt		1.000.000	Zakup licencji będzie zdecydowany po przeprowadzeniu prób w kraju z partią próbną zamówioną we Francji. Kwota orientacyjna do ustalenia przy pertraktacjach. Tego rodzaju bomb w kraju nie ma.
8	Duraluminium	500 t	17.500.000	Kwota jest niezbędna dla wykonania części programu płatowcowego. Dural produkowany i walcowany w kraju nie pokrywa naszego zapotrzebowania i musimy rokrocznie dokupować znaczniejsze ilości za granicą. Kwota ta jest przeniesiona do wykazu surowców kupowanych z kredytu francuskiego. Odbierają ten materiał Państwowe Zakłady Lotnicze. W razie niższej ceny za pozostałość zakupić dalszą partię po uzyskaniu z KZL wykazu materiałów do zamówienia.
9	Śmigła Hispano-Suiza do płat. P.37 [i constant speed[e]]	200	16.732.100 (14.000.000)	Śmigła te są przeznaczone do wyposażenia pierwszej partii samolotów bombowych. W kraju dotąd nieprodukowane. Przewidywana produkcja może rozpocząć się za 2 lata. Kwota orientacyjna do ostatecznego ustalenia przy pertraktacjach. [cena w ofercie na Hamiltony[e]]

L.p.	Rodzaj materiału	Ilość	Ogólny koszt zakupu[b]	Uwagi – uzasadnienie zakupu
10	Samochody ciężarowe do przewozu bomb i materiałów pędnych Samochody warsztatowe radio Samochody warsztatowe naprawcze[f] Części zamienne Samochody – reflektory Razem samochody	400 80 80 46	44.000.000 17.600.000 8.800.000 10% kosztu wzorów 12.650.000 90.050.000	Nowoczesne samoloty bombowe zabierają po 2 tony bomb i po około 1.500 kg materiałów pędnych na jeden lot. Zaopatrzenie na przykład 1 dywizjonu bombowego, złożonego z 1 samolotów na 1 lot wymaga przewiezienia od kolei do lotniska 24 ton bomb i 18 ton materiałów pędnych. Istnieją za granicą do tego celu samochody ciężarowe specjalnie przystosowane, pozwalające na szybkie załadowanie, rozładowanie przewożonych materiałów wybuchowych, co ma szczególne znaczenie w warunkach bojowych. Samochody te są różnego tonażu, lecz ilość ich winna być możliwie najmniejsza, gdyż wówczas, czy to na szosach, czy to na lotnisku, przedstawiać będzie mniejszy cel. Samochody o większym tonażu nie są wyrabiane w kraju, a przewidziane ilości są przeznaczone w części dla lotnictwa bombowego, liniowego i pościgowego. Decyzje co do zakupu i wyboru tego typu samochodów będzie można dokonać dopiero po wszechstronnym wypróbowaniu próbnych egzemplarzy w kraju w przystosowaniu do naszych dróg, mostów i postawionych im zadań obsługi naszego lotnictwa.

[a] W nawiasach wartości wpisane pierwotnie maszynowo, następnie skreślone i zastąpione wpisanymi odręcznie.
[b] Łącznie z ceną osprzętu, opakowania i innymi kosztami dodatkowymi.
[c] Dopisek odręczny po skreśleniu całości: „Robi płk Łojko i Czuruk [szef BPW MSWojsk.]".
[d] Kwota do natychmiastowego zakupu.
[e] Dopisane odręcznie.
[f] Cena orientacyjna podwozia do ustalenia przy pertraktacjach z wytwórniami. Instalacje do wyposażenia będą wykonane i zamontowane wraz z nadwoziem w kraju.

Źródło: CAW, I.303.3.884, „Zestawienie B kosztów materiałów do natychmiastowego zakupu we Francji w celu przeprowadzenia prób dla powzięcia decyzji w zastosowaniu ich w lotnictwie polskim" – załącznik do pisma L. 1361.Tjn. Dowództwa Lotnictwa do [?] z 24 V 1937 r.; I.303.3.883, „Uzasadnienie zakupu materiałów lotniczych we Francji z kredytu francuskiego z Zest. B." załącznik 2 do pisma L. 1530.Tjn. Dowództwa Lotnictwa do [?] z 4 VI 1937 r.

Jednoznaczne określenie szacowanych kosztów ogólnych planowanych zamówień sprawiać może trudności. Analizowane dokumenty noszą bowiem ślady kilkakrotnie wprowadzanych przeróbek i uzupełnień, w części dokonanych już po nominalnym zakończeniu ich redakcji. Owe korekty nie czyniły większej różnicy w przypadku materiału umieszczonego w tzw. „Zestawieniu A", gdzie umieszczono głównie nieliczne, zasadniczo przeznaczone do testów egzemplarze interesujących stronę polską typów sprzętu. Ostatecznie łączna ich wartość została określona na 14 504 871,40 zł. W przypadku obejmującego licencje oraz większe partie sprzętu „Zestawienia B" konsekwencje zmian okazały się natomiast bardzo znaczące. W podsumowaniu rubryki „Sumy ogólne do zaangażowania" znalazła się tam początkowo kwota 404 904 940 fr. frs., którą zredukowano do 327 845 000 fr. frs.[70] poprzez przesunięcie części wydatków do innych, pozalotniczych działów, by następnie w obrębie pozostałej części listy dokonać kolejnej serii drastycznych cięć. Ostatecznie więc wartość transakcji zaplanowanych w „Zestawieniu B" okrojona została o ponad 50% w stosunku do wielkości wyjściowej – do poziomu 198 988 290 zł[71].

Dalsza analiza zapisów list i ich uzasadnień (także tych, których nie uwzględniono w tabeli 21) prowadzi do szeregu istotnych wniosków. Przede wszystkim zaś dowodzi, jak bardzo wciąż jeszcze na wyrost była wiosną 1937 r. autarkiczna wizja szefów polskiego lotnictwa wojskowego. I jak kruche były podstawy sprzętowej części programu modernizacji tego lotnictwa, skoro planując zagraniczne zakupy, zmuszeni byli oni w odniesieniu do powstających w kraju prototypów, dla tego programu kluczowych, tak często posługiwać się frazą „o ile…"[72]. A wreszcie – jak bardzo wprowadzenie do linii nowo opracowanych lotniczych konstrukcji zależało od zagranicznych zakupów. Na razie brak bowiem było zegarków nawigacyjnych (PZL.37), obrotomierzy elektrycznych i szybkościomierzy (PZL.37, LWS-6, PWS-33 „Wyżeł"), busol obserwatora (PZL.23, LWS-6, PZL.37), aparatów fotograficznych wbudowanych (lotnictwo liniowe), odpowiednich radiostacji (lotnictwo bombowe), ultrafioletowego oświetlenia tablic pokładowych (PZL.23, PZL.37), nowoczesnych celowników do lotniczej broni strzeleckiej (m.in. PZL.38), metalowych śmigieł, a nawet akumulatorów o oczekiwanych przez lotnictwo właściwościach. Nie wspominając o niezbędnym do produkcji płatowców duralu czy niedostatkach mocy wytwórczych niektórych fabryk (np. silników lotniczych)[73].

---

[70] 25 000 000 fr. frs. przesunięto do działu uzbrojenia, 27 500 000 fr. frs. do działu surowcowego, wreszcie redukcję o 25 000 000 fr. frs. spowodowały przesunięcia na kredyt gotówkowy.

[71] CAW, O. I SG, I.303.3.884, zestawienia materiałów lotniczych do natychmiastowego zakupu we Francji, zał. 1 i 2 do pisma Dow. Lotnictwa MSWojsk. z 24 V 1937 r.

[72] W przypadku samolotu bombowego PZL.37 „Łoś" ten okres niepewności miał się, jak sądzić można, ku końcowi. W konsekwencji z przygotowanych już list skreślony został zakup francuskich samolotów bombowych. Por.: CAW, O. I SG I.303.3.704, opracowania „Stan prototypów samol. w dn. 20 IV b.r." [1937], „Stan prototypów samol. w dn. 24 V b.r." [1937].

[73] Z początkiem września 1937 r. płk Fyda zakwestionował sens włączania do zakupów z kredytu materiałowego niektórych pozycji z lotniczej „grupy A", ze względu na liczbę zaangażowanych firm (aż 38), nikłą wartość sporej części nabywanych w ramach poszczególnych umów materiałów

Jakkolwiek jednak rzeczy się miały, informacja o pojawieniu się możliwości składania we Francji zamówień stanowiła dla władz polskiego lotnictwa wojskowego wieść niewątpliwie szczęśliwą i od dawna oczekiwaną. Na faktyczną realizację budzonych przez nią nadziei przyszło wszakże poczekać jeszcze kilka tygodni. Do parafowania pierwszych, stosunkowo drobnych lotniczych kontraktów doszło dopiero 29 września 1937 r. Tydzień później, 5 października 1937 r., płk Fyda przekazał szefowi Oddziału II EMA płk. Mauricе'owi-Henriemu Gauché ramową informację na temat sprzętu, który ma zostać nabyty w ramach uruchomionej 19 sierpnia transzy kredytu z Rambouillet, podając, że w przypadku lotnictwa zakupy obejmą materiał o łącznej wartości 67 mln fr. frs., w tym głównie silniki i działka lotnicze, duraluminium i różnorodny sprzęt pokładowy[74].

Na razie więc najbardziej widocznym z efektów nowej, ukształtowanej 19 sierpnia 1937 r. sytuacji stała się kolejna seria wizyt składanych nad Sekwaną przez przedstawicieli polskiego lotnictwa. Jeszcze w kwietniu przebywała we Francji kierowana przez ppłk. Apolinarego Żebrowskiego komisja dla badań bomb lotniczych i zapalników. W lipcu pojawił się tam płk Filipowicz, 23 sierpnia dłuższy pobyt w związku z odbiorem zamówionych silników testowych rozpoczął kpt. Gizaczyński (wizyta potrwać miała aż do 15 października), 19 września pertraktacje (głównie w sprawie zakupu śmigieł) wznowił płk Filipowicz, kontynuując je przez następny miesiąc – z przerwami na wizyty w Londynie, wreszcie 25 września do Paryża zawitał sam gen. Rayski. Październik był natomiast świadkiem wizyt złożonych przez ppłk. pil. inż. Mieczysława Konarskiego (śmigła Hispano-Suiza) oraz kpt. Jana Gawlikowskiego (radiostacje SFR 203)[75].

(nawet poniżej 3 tys. fr. frs.) oraz złożoność i czasochłonność niezbędnej w każdym z takich przypadków procedury. Argumentując, że „ten stan rzeczy, pominąwszy naszą manipulację skarbową, wydaje się wobec władz francuskich nieco żenujący *attaché*", proponował, by za dolną granicę umów kredytowych przyjąć 60 tys. fr. frs., a transakcje poniżej tej kwoty przeprowadzać jako gotówkowe – co zostało zaaprobowane (CAW, O. I SG, I.303.3.884, odpis pisma płk. Fydy bez liczby dziennika do [?] z 9 IX 1937 r.).

[74] O. I SG I.303.3.664, kartoteka kontraktów zawieranych w ramach realizacji części materiałowej kredytu w Rambouillet; SHD-DAT, 7 N 3012, pismo L. 4110/2207/37 płk. Fydy do płk. Gauché z 5 X 1937 r. Spośród tych najwcześniej parafowanych umów kontrakt Nr 2/KF dotyczył zakupu 230 akumulatorów lotniczych w firmie S-té des Accumulateurs Eléctriques z Nanterre; Nr 4/K.F. – 30 krótkofalowych stacji portowych nadawczo-odbiorczych (S-té Française Radio – Eléctrique, Paryż), Nr 6/K.F – 45 ekranowanych instalacji zapłonowych dla silników lotniczych Wright (S-té La Bougie G.G, Paryż). Równocześnie zawarte wcześniej umowy z częścią dostawców materiałów przeznaczonych do prób (z „listy A") zostały przeniesione na kredyt materiałowy. I tak np. zawarta 14 V 1937 r. gotówkowa umowa Nr 1290/A.W.Z. na 4 silniki Hispano-Suiza 14AB otrzymała teraz numer 2/KT, zaś podpisany 11 V 1937 r. kontrakt Nr 1294/A.W.Z. na 2 armatki lotnicze 20 mm z amunicją oznaczony został jako Nr 2/KF.

[75] AAN, SG, 616/262, pismo L. 549/tjn. kierownika zaop. lotnictwa płk. Filipowicza do *attaché* wojskowego, morskiego i lotniczego w Paryżu z 28 V 1937 r.; CAW, O. II SG I.303.4.4395, lista przebywających we Francji oficerów z okresu VII 1937 r. – III 1938 r.; O. I SG, I. 303.3.883, opracowanie „Chronologiczny przebieg pertraktacji w sprawie kredytu francuskiego"; I.303.3.884, list odręczny płk. Fydy do szefa O. I SG płk. dypl. Józefa Wiatra z 5 X 1937 r. W świetle dostępnych

Słana przez płk. Fydę do Warszawy korespondencja po raz pierwszy bodaj od początku kredytowego kontredansu tchnęła ostrożnym optymizmem. Już jednak kilka tygodni później okazało się, ze był on przedwczesny.

Francuzi bowiem, po zniesieniu w sierpniu ostatniej, jak można było przypuszczać, z przeszkód stojących na drodze do realizacji materiałowej części pożyczki, niebawem zabrali się do wznoszenia kolejnych. Przeciągała się nieznośnie wieloetapowa procedura formalnej akceptacji pierwszych podpisanych kontraktów[76] – i brak było pewności, kiedy liczyć można na jej zakończenie[77]. Równocześnie zaś strona francuska wysunęła żądanie, by w tekście kontraktów zapisać pierwszeństwo jej własnych rządowych zamówień jako klauzulę siły wyższej. Podjęta 29 listopada interwencja płk. Fydy spowodowała rezygnację z tego zastrzeżenia, co jednak już kilka dni później okazało się ustępstwem jedynie taktycznym – gdyż w pierwszych dniach grudnia sprawa została podniesiona ponownie. Przeforsowanie takiego rozwiązania oznaczałoby zaś nieuchronnie – wedle dosadnego sformułowania polskiego *attaché* – że „wszystkie terminy przewidziane w […] umowach będą djabła warte"[78].

Co gorsza, Francuzi, miast rzecz przedstawiać otwarcie, powrócili do nieszczerej polityki wybiegów i niedomówień, wykrętnie tłumacząc, że rzecz „badają, studiują i obserwują", a jednocześnie szukając kogoś, „kto ma podpisać i zredagować tę nieprzyjemność" oraz dywagując – jak donosił płk Fyda – „w jaką formę ją ubrać, aby

---

obecnie źródeł zdanie „Ja tu nie mam nic do kupienia", które padło jakoby z ust gen. Rayskiego w trakcie rozmowy odbytej we wrześniu 1937 r. w Paryżu z płk. Wiatrem uznać trzeba albo za wynik rozczarowania chwilowym stanem spraw (które zresztą wedle płk. Fydy biegły wówczas w większości właściwym torem), albo usterkę pamięci wspominającego rzecz po latach byłego szefa O. I SG (F. Kalinowski, J. Wiatr, *O lotnictwie i motoryzacji wojska w Polsce przed 1939 rokiem (dwugłos dyskusyjny)*, „Bellona" R. 42, Londyn 1960, s. 135; zob. też: E. Malak, *Prototypy samolotów bojowych, Polska 1936-1939*, Wrocław 1990, s. 52; W. Mazur, *Zagraniczne zakupy silników dla polskiego lotnictwa wojskowego*, cz. 3, „Lotnictwo" 2008, nr 1, s. 91, przypis 4, gdzie autor błędnie zanegował prawdopodobieństwo wizyty gen. Rayskiego).

[76] Składała się ona w uproszczeniu z trzech faz. W pierwszej z nich *attaché* wojskowy pertraktował z firmą-dostawcą, uzgadniając warunki umowy, następnie kolejno parafując i podpisując z nią kontrakt. W drugiej fazie podpisany dokument przesyłany był odpowiedniemu ministerstwu (Wojny, Marynarki lub Lotnictwa) dla opatrzenia go specjalną wizą, tj. zaaprobowania. W fazie trzeciej *attaché* przekazywał podpisaną i zawizowaną umowę do Crédit National celem ostatecznego zatwierdzenia (*attestation*). Dopiero po pomyślnym przejściu tej ostatniej procedury kontrakt formalnie wchodził w życie, nabierając mocy obowiązującej (CAW, O. I SG, I.303.3.884, list odręczny płk. Fydy do płk. Wiatra z 21 XII 1937 r.).

[77] SHD-DAT, 7 N 3012, pismo L. 276/tjn.37 płk. Fydy do płk. Gauché z 29 XI 1937 r.; CAW, O. I SG, I.303.3.884, list płk. Fydy do płk. Wiatra z 21 XII 1937 r. Do końca listopada 1937 r. płk Fyda przygotował łącznie (nie tylko dla potrzeb lotnictwa) 18 kontraktów na łączną kwotę 124 775 705 fr. frs. Dziewięć spośród tych umów znajdowało się wówczas na ostatnim etapie procedury, oczekując na zatwierdzenie przez Crédit National.

[78] CAW, O. I SG, I.303.3.884, list płk. Fydy do płk. Wiatra z 21 XII 1937. Tekst pisma z interwencją płk. Fydy: SHD-DAT, 7 N 3012, pismo L. 276/tjn.37 płk. Fydy do płk. Gauché z 29 XI 1937 r. Por. też: SHD-DAT 7 N 3000, raport No. 106/S gen. Musse'a z 22 XII 1937 r.

była dla nas jak najbardziej strawna"[79]. Z polskiego punktu widzenia atmosfera w Paryżu, miast się oczyszczać, ulegała raczej zagęszczeniu[80].

Choć jednak sprawy nie rozwijały się w sposób, którego nad Wisłą by sobie życzono, to trudno też byłoby twierdzić, że w kredytowej materii zapanowała całkowita stagnacja. 6 grudnia 1937 r. pierwsze dziewięć umów doczekało się wreszcie akceptacji ze strony Crédit National[81]. Wcześniej nieco, 19 listopada 1937 r. udało się podpisać z firmą S-té de Duraluminium kontrakt na dostawę 1000 ton oczekiwanego przez polski przemysł (w tym także, a nawet przede wszystkim – lotniczy) aluminium o wartości 35 378 560 fr. frs. Uzgodniony został projekt umowy na zakup 160 radiostacji lotniczych typu SFR 230, prowadzono też rozmowy z oferującą konkurencyjny sprzęt firmą Bronzavia[82]. W końcową fazę negocjacji wchodziła kolejna duża umowa, dotycząca wartej 24 191 200 fr. frs. partii śmigieł metalowych do płatowców PZL.37[83].

Finał rozmów prowadzonych w tej ostatniej sprawie był już istotnie bliski, choć – nieoczekiwany. 9 lutego 1938 r. szef Administracji Armii zezwolił na planowany

---

[79] CAW, O. I SG, I.303.3.884, list płk. Fydy do płk. Wiatra z 21 XII 1937 r. Por.: AAN, Ambasada RP w Paryżu, 173, niesygnowana „Notatka dla Pana Ambasadora. Stan aktualnych spraw finansowych polsko-francuskich" [jesień 1937 r.]; J. Ciałowicz, *op. cit.*, s. 340 n.

[80] Z punktu widzenia strony francuskiej sytuacja wyglądała wyraźnie odmiennie – i daleko mniej jednoznacznie. Zob.: C. Laforest, *La stratégie française et la Pologne…*, s. 87 nn.

[81] O. I SG, I. 303.3.883, opracowanie „Chronologiczny przebieg pertraktacji w sprawie kredytu francuskiego". Według innych źródeł (O. I SG I.303.3.664, kartoteka kontraktów zawieranych w ramach realizacji części materiałowej kredytu w Rambouillet; I.303.3.884, niedatowane zestawienie „Stan przeprowadzanych umów" z kredytu francuskiego) notyfikacja pierwszych umów przez Crédit National miała miejsce 7 XII 1937 r. Liczba umów nie odpowiada ściśle liczbie nabywanych typów sprzętu. Tak np. zatwierdzona wówczas umowa Nr 7/KF, zawarta z firmą S-té R. Alcan et Cie dotyczyła dostawy: obrotnika Alcan T.O.23 do km lotn. Vickers (1 szt.), obrotnika Alcan T.O.22 do km lotn. typu polskiego (1 szt), podstawy do km lotn. Vickers (1 szt.), wyrzutnika do bomb oświetlających (1 szt.), licencji na wyrób wyrzutników Alcan „S" do samolotów PZL.30 [LWS-6], automatów wyrzutowych do samolotów PZL.37 i PZL.23 (35 szt.). Łączna suma kontraktu wynosiła 527.385 fr. frs.

[82] CAW, O. I SG, I.303.3.663, pismo 57/tjn. 38 płk. Fydy do II wiceministra spraw wojskowych szefa AA z 19 II 1938 r.; AD, Relations commerciales 1918-1940 [dalej: RC 18-40], Pologne 11, pismo No. II-M1-25878 Société Française Radio-Électrique do Ministra Lotnictwa (2ème Bureau Sztabu Generalnego) z 15 IV 1938 r. Ostatecznie, na konferencji odbytej 24 V 1938 r. w O. I SG przyjęto propozycję dowódcy Wojsk Łączności MSWojsk., by zamiast francuskich radiostacji zakupić dla polskiego lotnictwa bombowego wykonywane w kraju radiostacje Philips, zaś zwolnione w ten sposób sumy z kredytu wykorzystać na zakupy bomb burzących o wagomiarze 100 kg (CAW, O. I SG, I.303.3.648, referat „Wytyczne do preliminarza budż. rez.zaop. – dział lotnictwo; konferencja u szefa O. I [SG]" L. 1510/mob. z 31 [?] V 1938 r.).

[83] I.303.3.884, niedatowane zestawienie „Stan przeprowadzanych umów". 16 III 1938 r. z tą firmą parafowano umowę Nr 48/K.F na 600 t duraluminium. Na konferencji u Dowódcy Lotnictwa w dniu 25 V 1938 r. ustalono, że zapasy aluminium przeznaczone zostaną na rezerwę strategiczną, duraluminium zaś, jako ulegające korozji, oddane zostanie do dyspozycji Dowódcy Lotnictwa MSWojsk., w charakterze zapasu obrotowego (CAW, O. I SG, I.303.3.664, kartoteka kontraktów zawartych w ramach francuskiego kredytu; I.303.3.648, „Konferencja u Dowódcy Lotnictwa z udziałem Szefa Sztabu Lotniczego oraz Szefa Oddziału I Sztabu Głównego w dniu 25 V 1938 r.").

zakup, dodatkowo zwiększając przeznaczoną nań kwotę o 8 708 000 fr. frs. Wedle zmodyfikowanych założeń transakcja przeprowadzona z firmą Hispano-Suiza objąć miała teraz aż 300 śmigieł typu Hamilton Constant Speed, z czego 190 szt. zamierzano przeznaczyć do zamontowania na płatowcach PZL.37B (z silnikami Bristol Pegasus XX), kolejne zaś 110 – w wyposażonych w ten sam typ napędu maszynach rozpoznawczo-bombowych PZL.46 „Sum". Jednakże kilka tygodni później gen. Litwinowicz wycofał się z tego projektu, nakazując poinformować *attaché* wojskowego w Paryżu o tej decyzji lakoniczną depeszą, bez podania przyczyn[84].

Równocześnie trwały zakupy maszyn i urządzeń przeznaczonych dla polskiego przemysłu lotniczego. Na ich realizację zarezerwowano stosunkowo niewielką kwotę około 1 500 000 fr. frs. (z ogólnej sumy 150 000 000 fr. frs. przewidzianej na wydatki w tej kategorii). Na przesłanej 18 lutego 1938 r. przez płk. Fydę do szefa O. II EMA ramowej liście maszyn i instalacji w dziale dotyczącym potrzeb zakładów lotniczych znalazło się 20 frezarek, 30 tokarek, 25 wiertarek, 10 strugarek, 15 tokarek rewolwerowych i jeden podnośnik. Podkreślić wypada, że przemysł lotniczy partycypował także w gotówkowej części kredytu z Rambouillet i – jak można sądzić – tu odniesione przezeń korzyści były znacząco większe. Zagadnienie to wymaga jednak dalszych, bardziej szczegółowych badań[85].

Sprawy więc postępowały, ale w tempie, którego strona polska nie miała powodu uważać za zadowalające. Wedle stanu z połowy maja 1938 r. na zawarte w ramach kredytu transakcje wydano 9 245 966,30 fr. frs. (wobec preliminowanych na te

---

[84] CAW, O. II SG, I.303.4.4599, pismo L. 213/38/Tjn./Zak. kierownika zaopatrzenia lotnictwa płk. Filipowicza do *attaché* wojskowego w Paryżu z 11 II 1938 r.; I.303.4.4600, pismo L. 622/38 II wiceministra spraw wojskowych i szefa AA wz. płk Filipkowskiego do O. II SG z 26 III 1938 r. Zmiana powziętej decyzji jest tym bardziej niezrozumiała, że kilka miesięcy później Kierownik Zaopatrzenia Lotnictwa gorączkowo (i bezskutecznie) próbował nabyć w Holandii 150 szt. śmigieł Hamilton Constant Speed (AAN, SG, 616/296, L. pismo 771-12/Zak. płk. Filipowicza do O. II SG z 18 X 1938 r.; pismo MSZ L. P.II.Hl.57/73 do O. II SG z 21 X 1938 r.). Krajowej produkcji śmigieł tego typu nie zdołano uruchomić do wybuchu wojny, mimo zakupu 28 X 1937 r. od amerykańskiej firmy United Aircraft Corporation odpowiedniej licencji (AAN, Ambasada RP w Waszyngtonie, 2562, odpis pisma L. 770-12/Zak. kier. zaop. lotn. wz. ppłk. obs. Pniewskiego do Ambasady RP w Waszyngtonie z 9 XI 1937 r. i in. dok.). Natomiast 22 II 1938 r. Lubelska Wytwórnia Samolotów nabyła w firmie Hispano-Suiza za kwotę 550 funtów trójramienne dwuskokowe śmigło Hamilton do prototypu samolotu LWS-3 „Mewa" (CAW, O. II SG, I.303.3.4600, odpis pisma L. 771-12/Zak. płk. Filipowicza do *attaché* wojskowego RP w Paryżu z 10 III 1938 r.).

[85] SHD-DAT, 7 N 3012, „Liste du matériel à commader en France au titre du crédit alloué à la Pologne par l'accord de Rambouillet" – załącznik do pisma No. 410-162/37 płk. Fydy do płk. Gauché z 22 I 1937 r.; pismo Nr 48/Tjn.38 płk. Fydy do płk. Gauché z 18 II 1938 r.; M. Majewski, *Rozbudowa i dyslokacja…*, s. 147 n.; J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa, 1922-1939*, Kraków 2000, s. 147 n. W dalszej analizie pomocne okazać się winny: SHD-DAT, 7 N 3012, niedatowane zestawienia „Montant des contrats polonais passés aves les industriels français au titre des accords de Rambouillet et visés par le Département de Guerre à la date du 22 Novembre 1938" oraz 8 N 257, „Direction de Contrôle. Pologne. Contrats passés entre l'attaché militaire à l'ambassade de Pologne à Paris et des industriels français pour la fourniture et l'installations des machines outils, 1938-1939".

materiały pierwotnie 7 067 641,50 fr. frs.)[86]. Równocześnie prowadzono zakupy gotówkowe, dotyczące różnych kategorii drobnego materiału. Ich łączna wartość sięgnęła kwoty 394 091,15 fr. frs. (preliminowano – 538 175,30 fr. frs.). Ze znacznej części przewidywanego początkowo do zakupu materiału z rozmaitych względów zrezygnowano – uznając go za nieodpowiedni dla polskich potrzeb, nie mogąc pomyślnie zakończyć negocjacji (np. ze względu na niechęć firmy do przedstawienia wiążącej oferty) czy też w ramach skreśleń spowodowanych ograniczeniami natury finansowej. W ten sposób do skutku nie doszły zakupy o łącznej wartości aż 24 912 338 fr. frs.[87] Do przeprowadzenia pozostały jeszcze największe zakupy, obejmujące przede wszystkim 120 działek lotniczych firmy Hispano-Suiza wraz z amunicją za preliminowaną kwotę 1 200 000 fr. frs. oraz 400 silników lotniczych średniej mocy firmy Hispano-Suiza. Te ostatnie wedle preliminarza kosztować miały pierwotnie wraz z osprzętem 103 842 000 fr. frs. Ich cena wedle ostatecznej oferty producenta okazała się jednak znacznie wyższa (417 800 fr. frs. zamiast 250 000 fr. frs.), co spowodowało zwiększenie wartości negocjowanej transakcji o 88 346 000 fr. frs. Zapewne z tej właśnie przyczyny w odpowiedniej rubryce zestawienia pojawił się ołówkowy dopisek: „lub Gnôme et Rhône"[88].

Ostatecznie więc 18 maja 1938 r. O. I SG sytuację podsumowywał następującym zestawieniem:

1) Zakupiono z kredytu franc. za sumę 9.245.966,30 fr. frs. […]
2) Pozostaje do zakupu według cen w planie za sumę 117.953.668,00 fr. frs.
3) Wskutek zwyżki cen silników oraz ilości i cen busol i radiostacyj potrzebne zwiększenie sumy o kwotę 98.806.950,00 fr. frs.

Razem 226.006.584,30 fr.
Według starego planu było przyznane 150.471.826,80 fr.
Pozostaje do pokrycia 75.534.757,50 fr.[89]

---

[86] Zob. tab. 22. Wśród zakupionego sprzętu znalazły się także m.in.: reflektor lotniskowy D.1000 z zespołem spalin elektr. f. Barbier (na przyczepce), latarnia lotniskowa ruchoma f. Barbier na przyczepce, krotkofalowe stacje portowe nadawczo-odbiorcze f. S-te Française Radioéléctrique, akumulatory, świece, zapłony, cysterny paliwowe.

[87] Zob. tab. 22. Rezygnacje objęły m.in. 2 silniki Gnôme-Rhône 14M, 300 śmigieł do płatowców PZL P.37, busolę obserwatora, aparat foto ręczny z 3 obiektywami Bronzavia, odbiorniki pokładowe do ślepego lądowania f. SFR., akumulatory pokładowe, podgrzewacz powietrza do nagrzewania siln. Renault, „urządzenia probiercze instalacyj na samolotach f. Lorraine".

[88] CAW, O. I SG, I.303.3.658, załączniki do pisma [referatu?] O. I SG L.790/Tj.38 z 18 V 1938 r. Zatwierdzenia treści dokumentu oznaczonego powyższym numerem kancelaryjnym dokonano 4 VI 1938 r., co potwierdziło pismo L. 866/tj.38 z 13 VI 38 do dowódcy lotnictwa. Być może więc przytoczone dane odnoszą się do 4 [lub 13?] VI 1938 r., a nie 18 V 1938 r.

[89] CAW, O. I SG, I.303.3.658, „Zestawienie sum potrzebnych do realizacji zakupów z kredytu francuskiego" – zał. nr 5 do referatu L. 790/tj.38 O. I SG z 18 V 1938 r. Wedle załącznika „Wykaz materiałów lotniczych do zakupu z kredytu francuskiego" do pisma L. 866/tj.38 O. I SG [?] do dowódcy lotnictwa z 13 VI 1938 r. łączna wartość planowanych do realizacji w ramach kredytu zakupów sięgnęła 234.711.718 fr. frs. (a po redukcji liczby uwzględnionych w zestawieniu cystern na paliwo o pojemności 3000 l o 50% [do 50 szt.] – 231.711.718 fr. frs.).

Tab. 22. Stan realizacji oraz negocjacji dotyczących wybranych zamówień na materiał lotniczy z kredytu z Rambouillet w dniu 16 maja 1938 r.

Lp.	Nr umowy KZL/ ambasady	Nazwa materiału	Ilość materiału	Ogólna kwota należności (fr. frs.)		Termin, miejsce, sposób odbioru	Uwagi
				Wg zatw. wykazu mat.	Wg umowy, z opakowaniem		
1	463/37 2/KF (cz. I)	Silniki Hispano-Suiza HS14AB 03 bez reduktora	3	775 500	1 194 751	1 silnik odebrany przez kpt. Gizaczyńskiego, wysłany do kraju 27 X 1937 r., pozostałe odebrane przez inż. Kontowtta, wysłane do kraju 3 V 1938 r.	Odebrany silnik HS 14AB 03 dostarczony do LWS.
2	463/37 2/KF (cz. I)	Silnik Hispano-Suiza HS14AB 01 z reduktorem	1	250 000		Wysłany do kraju 28 IV 1938 r.	
3	-	Silniki Gnôme-Rhône GR 14M z reduktorem	2	506 000			1 silnik darowany przez firmę, drugi w próbach odbiorczych, ma znaczne wady techniczne. Zrezygnowano z zakupu.
4	463/37 2/KF (cz. II)	Działka lotn. 20 mm Hispano-Suiza typ 404	2	175 000	333 422,60	20 X 1937 r. odebrane przez kpt. inż. Pankratza i inż. Białkowskiego, wysłane do kraju 16 XI 1937 r.	Mat. dostarczony do KZL. Przydzielono do Centrum Badań Balistycznych w Zielonce.
5	463/37 2/KF (cz. II)	Naboje 20 mm f-my Hispano-Suiza	2000	99 000		1 XI 1937 r. w Paryżu przez tamt. brakarza	Dostarczono 1000 szt. do KZL. Przydzielono do CBB w Zielonce.

Lp.	Nr umowy KZL/ ambasady	Nazwa materiału	Ilość materiału	Ogólna kwota należności (fr. frs.)		Termin, miejsce, sposób odbioru	Uwagi
				Wg zatw. wykazu mat.	Wg umowy, z opakowaniem		
6	463/37 2/KF (cz. II)	Naboje 20 mm f-my Hispano-Suiza wybuchowe	500	50 050	333 422,60	1 I 1938 r. w Paryżu przez tamt. brakarza	
7	463/37 2/KF (cz. II)	Naboje do prób odbiorczych dział typu 404 Hispano-Suiza	220	10 890		20 X 1937 r. odebrane przez kpt. inż. Pankratza i inż. Białkowskiego	
8		Działka lotnicze Hispano-Suiza z amunicją	120	1 200 000			Czasowo zrezygnowano.
9		Licencja na działka lotn. Hispano-Suiza		1 000 000			Czasowo zrezygnowano.
10	1301/ AWZ	Urządzenie do holowania płacht-celów do strzelania powietrznego na samol. Potez XXV f. Blériot Aéronautique	1	71 500	Zakup gotówkowy, 65 000		Zamówienie przejęła znacjonalizowana część fabryki Societé Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Ouest. Materiał dostarczono do KZL – przydzielono do ITL.
11	469/37 1293/ AWZ	Celowniki do km lotn. wz. 1935 f. Alcan	2	21 340	Zakup gotówkowy, 26 300	23 X 1937 r. odebrane w Paryżu przez kpt. inż. Pankratza i inż. Białkowskiego	Materiał dostarczono do KZL – przydzielono do ITL.

Lp.	Nr umowy KZL/ ambasady	Nazwa materiału	Ilość materiału	Ogólna kwota należności (fr. frs.)		Termin, miejsce, sposób odbioru	Uwagi
				Wg zatw. wykazu mat.	Wg umowy, z opakowaniem		
12	465/37 7/KF	Obrotnik Alcan T.O.23 do km lotn. Vickers	1	18 040	142 385	Orientacyjne 1 V 1938 r. przez specjalistę z kraju	
13	465/37 7/KF	Obrotnik Alcan T.O.22 do km lotn. typu polskiego	1	21 670			
14	465/37 7/KF	Podstawa do km lotn. Vickers	1	15 290			
15	465/37 7/KF	Wyrzutnik do bomb oświetlających f. Alcan	1	3080		1 I 1938	
16	465/37 7/KF	Licencja na wyrób wyrzutników Alcan „S” do samolotów PZL.30 [LWS-6]		150 000		Orientacyjnie 1 XII 1937 r., Warszawa	Materiał dostarczony do KZL. Przydzielono do Fabryki Karabinów Państwowych Wytw. Uzbrojenia.
17	465/37 7/KF	Automaty wyrzutowe do samol. PZL P.37 i PZL.23 f-my Alcan	35	385 000	385 000	20 szt. 30 XI 1937 r.; 15 szt. 31 XII 1937 r. w Paryżu przez specjal. z kraju; wysyłka do kraju automatów bombardierskich – 12 IV 1938 r.; rysunków licencyjnych – 28 IV 1938 r.	Przydzielono do PZL.
18		Zapalniki do bomb lotn. do prób f. Schneider	300	31 350			Firma uchyla się od pertraktacji z powodu nacjonalizacji. Zrezygnowano z zakupu.

Lp.	Nr umowy KZL/ ambasady	Nazwa materiału	Ilość materiału	Ogólna kwota należności (fr. frs.)		Termin, miejsce, sposób odbioru	Uwagi
				Wg zatw. wykazu mat.	Wg umowy, z opakowaniem		
19	468/37 1322/ AWZ	Celownik świetlny do km pil. wz. 1931 f-my Optique et Précision de Levallois	5	10 395	Zakup. gotówkowy, 11 500	Orientac. 1 I 1938 r., Warszawa	Materiał dostarczony do KZL. Przydzielono do ITL.
		Celownik świetlny do km pil. wz. 1931 f-my Optique et Précision de Levallois	100	207 900			Czasowo zrezygnowano.
20		Rysunki i studia nad bombami lotn. 200 kg f-my Brandt		159 838			Umowa zawieszona do chwili ostatecznego porozumienia z Dep. Uzbr.
21		Licencja na bomby lotnicze f. Brandt		745 912			
22	? 8/KF	Cysterna na paliwo o poj. 3000 l na przyczepce E-ts Boilot	1		125 600	21 II 1938; wysłano do kraju 28 III 1938 r.	
23	? 8/ KF	Cysterna na paliwo o poj. 5000 l na przyczepce 2-kołowej E-ts Boilot	1				
24		Cysterny na paliwo o pojemności 3000 l na przyczepce	100 (po skreśleniu – 50)	6 000 000 (3 000 000)			
25	? 9 /KF	Aparat automatyczny wbudowany S-te Usine Gallus	1	97 000	39.200	Umowny termin dostawy – 7 V 1938 r. (nie został dotrzymany)	
26		Viseur dechaucheur automatique S-te Usine Gallus	1	15 000			

Lp.	Nr umowy KZL/ ambasady	Nazwa materiału	Ilość materiału	Ogólna kwota należności (fr. frs.)		Termin, miejsce, sposób odbioru	Uwagi
				Wg zatw. wykazu mat.	Wg umowy, z opakowaniem		
27		Silniki lotnicze średniej mocy Hispano-Suiza	300	75 000 000 + 2 881 500 osprzęt			Pismem KZL/tjn/38/KZL/ Zak. z dn. 12 V 1938 r. do II wiceministra szefa AA prosi p. gen. Rayski o podwyższenie ilości zak. siln. do 400 szt. i kwotę potrzebną do zakupu z 103 842 000 fr. frs. o 88 346 000 fr. frs. to jest do kwoty 192 188 000 fr. frs. (dop. ołówk.).
28		Silniki lotnicze średniej mocy Hispano-Suiza (dop. z 18 V 38 r. lub późniejszy: „lub Gnôme Rhône”)	400	100 000 000 + 3 842 000 osprzęt			
29		Obrotomierze elektryczne i licencja	75	180 000 + 100 000 licencja			
30		Szybkościomierze śmigiełkowe i licencja	100	450 000 + 100 000 licencja			Czasowo zrezygnowano.

Lp.	Nr umowy KZL/ ambasady	Nazwa materiału	Ilość materiału	Ogólna kwota należności (fr. frs.)		Termin, miejsce, sposób odbioru	Uwagi
				Wg zatw. wykazu mat.	Wg umowy, z opakowaniem		
31		Busola obserwatora i licencja f-my Vion	210	535 500 + 100 000 licencja + 53 550 osprzęt			Pismem KZL/Tjn./38/KZL/zak. z dn. 12 V 1938 r. prosi p. gen. Rayski o podwyższenie ilości do 500 szt. i kwotę potrzebną do zakupu z 689 050 fr. frs. o 1 980 950 fr. frs. to jest do kwoty 2 670 000 fr. frs. (dop. ołówk.).
32		Stacje nadawczo-odbiorcze i licencja f-my SFR	88	4 400 000 + 600 000 licencja + 440 000 osprzęt			Pismo 2306/Tjn. MSWojsk. do Ambasady w Paryżu zwiększa sumę 6 440 000 fr. frs. na 12 600 000 i 88 rdst na 160 szt. radiostacji. Dop. późniejszy: „Obecnie zrezygnowano z zakupu tych stacyj i projektuje się zakupić stacje ruchome na samochodach dla eskadr” – zob. Lp. 31.
33		Stacje nadawczo-odbiorcze krótko- i długofalowe wraz z samochodami	40	31 200 000			

Lp.	Nr umowy KZL/ ambasady	Nazwa materiału	Ilość materiału	Ogólna kwota należności (fr. frs.)		Termin, miejsce, sposób odbioru	Uwagi
				Wg zatw. wykazu mat.	Wg umowy, z opakowaniem		
34		Urządzenia do ślepego lądowania f-my SFR		1 000 000			Czasowo zrezygnowano.
35		Latarnia lotniskowa ruchoma na przyczepce f. Barbier, Bénard et Turenne	9	1 575 000 + 157 500 osprzęt			

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: CAW, O. I SG, I.303.3.658, zestawienia „Realizacja pożyczki francuskiej" z 16 V 1938 r.; załączniki do referatu O. I SG L.790/tj. z 18 V 1938 r.; I.303.3.663, referat O. I SG L.790/tj. „Kredyt francuski – stan realizacji zakupów materiału lotniczego" z 18 V 1938 r.; „Wykaz materiałów lotniczych do zakupu z kredytu francuskiego", załącznik do pisma L. 866/tj.38 O. I SG [?] do Dowódcy Lotnictwa z 13 VI 1938 r.; I.303.3.664, kartoteka kontraktów zawieranych w ramach realizacji części materiałowej kredytu z Rambouillet; I.303.3.884, niedatowane zestawienie „Stan przeprowadzanych umów" z kredytu francuskiego.

W ciągu dwóch z górą lat od początku prac nad zużytkowaniem dla potrzeb lotnictwa materiałowej części francuskiego kredytu zmieniło się w tej kwestii sporo. Jedno wszakże przynajmniej pozostawało niezmienne – wiosną 1938 r. główną kategorią wybranego do zakupu sprzętu nadal pozostawały silniki lotnicze. Tymczasem sprawy związane z ich nabyciem rozwijały się wyjątkowo powoli. Ich szybki postęp utrudniały zmienne decyzje strony polskiej względem zakupu egzemplarzy testowych, niesolidność i opieszałość francuskich dostawców, wreszcie – same rozmiary tej tak ważnej transakcji, którą trudno było przeprowadzić bez wcześniejszego rozważenia wszelkich *pro* i *contra*.

Co gorsza – w miarę upływu czasu to właśnie argumentów *contra* przybywało bodaj szybciej. Przeprowadzone próby wykazały, że produkty obu konkurujących firm są potencjalnie równie zawodne. W dodatku silniki Hispano-Suiza okazały się zdecydowanie droższe, niż wcześniej zakładano[90]. To z kolei mogło dać przewagę firmie Gnôme-Rhône. Ta jednak od wielu miesięcy znajdowała się z polskimi władzami w sporze związanym z transferem do Francji należności za silniki dostarczone do sprzedanych państwom bałkańskim płatowców PZL, rozmowy wykorzystując jako środek nacisku dla uzyskania korzystnych dla siebie rozstrzygnięć w tej kwestii[91].

Gdy latem 1938 r. silnikowe negocjacje wkroczyły w decydującą fazę, okazało się, że proponowane przez Francuzów ceny różnią się jedynie w niewielkim stopniu. Znacząco odmienne były natomiast przedstawione w ofertach terminy dostaw – i to one, jak się wydaje, zaważyły na ostatecznych decyzjach strony polskiej. Propozycja firmy Hispano-Suiza, by pierwsze egzemplarze silników jej produkcji dotarły nad Wisłę dopiero we wrześniu 1939 r., brzmiała zdecydowanie nieatrakcyjnie, szczególnie wobec zobowiązań konkurencji, gotowej przekazać pierwsze silniki już w grudniu roku 1938. Co więcej, w trakcie kolejnej polsko-francuskiej konferencji lotniczej, która odbyła się 4 lipca 1938 r. w paryskim gabinecie szefa Generalnego Inspektora Obrony Powietrznej gen. René Kellera, przedstawiciele strony polskiej poinformowani zostali, że ze względu na znaczne obciążenie zamówieniami zakładów Hispano-Suiza zakupienie silników tej wytwórni może okazać się problematyczne – nic natomiast nie stoi na przeszkodzie zawarciu podobnej transakcji z firmą Gnôme-Rhône. Gospodarz spotkania deklarował zgodę na rozpoczęcie dostaw w dniu 1 marca 1939 r., a następnie stopniową realizację umowy w partiach po 20 silników miesięcznie[92].

---

[90] Mimo tego jeszcze 12 V 1938 r. płk Filipowicz polecał płk. Fydzie „zażądać oferty Hispano na dostawę 400 silników z reduktorem i licencją" (CAW, O. II SG, I.303.4.4600, pismo L. 772-19/Zak. płk. Filipowicza do O. II SG z 12 V 1938 r.).

[91] CAW, BAA MSWojsk., I.300.56.38, kopia Aide-Mémoire pour S.E. Monsieur Roman, Ministre du Commerce du Gouvernement de la République Polonaise z 22 II 1937 r.; I.303.3.778, pismo L. 3858/tj./38 gen. Rayskiego do szefa SG z 19 X 1938 r. i in. dok.; W. Mazur, *Zagraniczne zakupy silników…*, cz. 3, s. 92; M.W. Majewski, *Problemy z LWS-3…*, s. 69.

[92] IPMS, Lot. Lot.A.I.2/10, pismo L. 229/tj.38.Lot. *attaché* lotniczego RP w Paryżu ppłk. pil. obs. Franciszka Ksawerego Pinińskiego do szefa SG z 15 VII 1938 r. W dokumencie tym gen. Keller występuje jako „Szef Szt. Gł. franc. lotn.", jednak funkcję szefa EMAA sprawował wówczas gen. Joseph Vuillemin.

Już więc 5 sierpnia 1938 r. płk Fyda mógł poinformować szefa O. I SG: „Z silnikami lotniczemi dobiłem dziś z firmą Gnôhme i Rhône targów – pułk. Filipowicz przyjedzie zawrzeć umowę w przyszłym tygodniu [pisownia oryg.]". Sam kierownik Zaopatrzenia Lotnictwa był w tej kwestii bardziej powściągliwy, dzień później prosząc gen. Rayskiego o decyzję, czy wobec relatywnie wysokiej ceny żądanej przez firmę za sprzedawaną licencję pertraktacje należy finalizować[93].

Dowódca lotnictwa żądania firmy, która każdy ze sprzedanych silników zamierzała tym samym obciążyć dodatkową opłatą w wysokości 8,5% jego wartości, uznał za niemożliwe do przyjęcia. Zdecydował się więc zrezygnować z dodatkowego zakupu licencji, poprzestając na kupnie samych silników, niezbędnych polskiemu lotnictwu – jak informował gen. Litwinowicza – „dla przygotowania nowoczesnych samolotów dla przezbrojenia lotnictwa towarzyszącego, które posiada samoloty stare, niezdolne do wykonywania w obecnych warunkach zadań wojennych". Taka kontrpropozycja odrzucona została z kolei przez francuskiego producenta. Firma, obniżywszy cenę licencji o połowę (do 5 mln fr. frs.), zagroziła, że jest ona ostateczna, zaś w przypadku jej odrzucenia transakcja do skutku nie dojdzie. Wobec jednak podtrzymania przez gen. Rayskiego stanowiska, iż za licencję gotów jest zapłacić 100 tys. dolarów amerykańskich, „o którą to kwotę może być podwyższona cena silnika, natomiast nikt nie będzie nas zmuszać do kupowania licencji, jeśli nie będę chciał produkować tego rodzaju silnika w kraju", Francuzi skapitulowali, przystając na polską ofertę. Tym samym koszt zakupu każdego z nabywanych silników miał zostać podwyższony o kwotę około 9 tys. fr. frs. Nabywca zyskiwał natomiast prawa do fabrykacji tychże silników przez 10 lat, do uzyskiwania informacji o wprowadzanych przez producenta ulepszeniach i modyfikacjach oraz prawo do pomocy technicznej, m.in. w zakresie odlewów i kucia stopów lekkich. Dostęp do odpowiednich technologii i rozwiązań stanowił wartość samą w sobie. W tym stanie rzeczy gen. Rayski uznał „obecne warunki sprzedaży silników i licencji, choćbyśmy ich w kraju nie produkowali, za zupełnie korzystne", wnioskując do II wiceministra spraw wojskowych i szefa AA o ich zaakceptowanie i zgodę na zawarcie transakcji. Ta ostatnia została niezwłocznie wydana[94].

Wbrew spodziewaniom – nie było to równoznaczne z finalizacją prowadzonych we Francji rozmów[95]. Ostateczny tekst kontraktu został bowiem co prawda uzgod-

---

[93] AAN, AW, A II/48A, list odręczny płk. Fydy do płk. Wiatra z 5 VIII 1938 r.; CAW, O. I SG, I.303.3.663, kopia pisma L. 1214/Tjn. płk. Filipowicza do gen. Rayskiego z 6 VIII 1938 r.; I.303.3.884, list odręczny płk. Fydy do płk. Wiatra z 22 VII 1938 r.

[94] CAW, O. I SG, I.303.3.663, odpis pisma gen. Rayskiego do II wiceministra spraw wojskowych szefa AA gen. Litwinowicza z [?] VIII 1938 r.; pismo L. 1631/38 II wiceministra spraw wojskowych szefa AA wz. płk. Filipkowskiego z 8 VIII 1938 r. do *attaché* wojskowego RP w Paryżu; W. Mazur, *Zagraniczne zakupy silników…*, cz. 3, s. 91. Interesujące (i sceptyczne) uwagi na temat perspektyw absorbcji przez polski przemysł lotniczy nabytej wraz z licencją technologii sformułował M.W. Majewski (*Problemy z LWS-3…*, s. 70).

[95] Także dlatego, że gen. Keller, poinformowany 26 VIII 1938 r. na posiedzeniu Komitetu Materiałowego Ministerstwa Lotnictwa, że firma Gnôme-Rhône zamierza przedłożyć do akcep-

niony, jednak 15 września 1938 r. polskiej delegacji niespodziewanie przedłożono go w formie aneksu do listu, w którym właściciel firmy Gnôme-Rhône, Paul-Louis Weiller, uzależniał realizację kontraktu od wypłacenia mu złożonych na rachunku w Polsce 15 mln fr. frs. należności za silniki do sprzedanych Bułgarii i Grecji płatowców PZL. Rozwiązanie takie było sprzeczne zarówno z wcześniejszymi ustaleniami (firma sama zadbać miała o transfer nad Sekwanę wypłaconych jej w Warszawie w złotych sum), jak i z polskim interesem ekonomicznym – możliwości obrony przed taką formą nacisku były jednak niezwykle ograniczone. Choć więc polscy negocjatorzy w pierwszej reakcji odrzucili francuski dyktat, to niebawem zmuszeni zostali do ustępstw. Ich wynikiem stało się parafowanie 22 października umowy wartej „172.643.560 fr. frs. na 400 silników lotniczych typu 14M". Zaś 10 listopada gen. Malinowski odnotował na marginesie odpowiedniej korespondencji informację o przyjętej formule wyjścia z impasu: „Pan S[zef] S[ztabu] G[łównego] zgodził się na uregulowanie kwoty 800 000 zł przez przejęcie je na kredyt towarowy francuski (Rambouillet) pod warunkiem, że Dow. Lotnictwa wpłaci tę sumę w złotych do dyspozycji S.S.G na konto rez. zaop. Formy wpłaty Francuzom niech zaproponuje płk Fyda". 14 grudnia sporna dotąd umowa została podpisana[96].

Przedstawione wyżej w skrócie pertraktacje wokół najważniejszego z zaplanowanych silnikowego zakupu nie wstrzymywały bynajmniej innych, toczących się równolegle podobnych rozmów. I tak np. 8 lipca 1938 r. płk Filipowicz parafował (a 12 września 1938 r. podpisał) umowę na sprzedaż przez paryską firmę E. Vion 800 szt. busol obserwatora typu HA-82. Z kolei 2 września uzgodniona została (i podpisana również 12 września) umowa na dostawę przez ulokowaną w podparyskim La Courneuve firmę SATAM 80 szt. cystern 3000-litrowych na przyczepkach i części zapasowe[97].

---

tacji kontrakt, zgodnie z którym pierwsze 10 silników trafić ma do Polski już w styczniu, gwałtownie zaprotestował, zastrzegając, że Sztab Główny zgodzić się może wyłącznie na terminy bardziej odległe. SHD-DAA, 11 Z 12936, „Comité de Matériel. Séance du 26 Août 1938 (18 Séance). Proces-verbal". Strona francuska istotnie odczuwała poważne braki silników GR 14M. Producent, nie widząc możliwości rozwiązania problemu w oparciu o własne zasoby, niedobór zamierzał pokryć importem amerykańskich jednostek napędowych typu Pratt & Whitney Twin Wasp Junior (R-1535). Dokładne dane na ten temat znaleźć można w: SHD-DAA, 1 B 6, „Note au sujet des Moteurs Gnôme et Rhône" z 9 IX 1938 r.

[96] CAW, BPW MSWojsk., I.300.54.38, pismo L. 7790/40 dowódcy lotnictwa MSWojsk. wz. płk. inż. Abczyńskiego do szefa BPW MSWojsk. z 1 IV 1937 r. i in. dok.; O. I SG, I.303.3.778, pismo L. 289/Tjn.38 płk. Fydy do gen. Litwinowicza z 16 IX 1938 r.; pismo L. 3858/tj/38 gen. Rayskiego do szefa O. II SG z 19 X 1938 r.; I.303.3.855, kontrakt nr 105/K.F. – karta z kartoteki kontraktów zawieranych w ramach realizacji części materiałowej kredytu z Rambouillet; E. Malak, *Administrowanie w lotnictwie polskim…*, s. 262 nn.; W. Mazur, *Zagraniczne zakupy silników…*, cz. 3, s. 92 n.; M.W. Majewski, *Problemy z LWS-3…*, s. 69 n. Podkreślić należy, że okres między 15 IX a 14 XII 1938 r. nie był bynajmniej dla strony polskiej stracony. W tym czasie oferowany przez Gnôme-Rhône silnik przechodził ponowne próby homologacyjne (dotyczące zamawianej przez stronę polską konfiguracji?), a przed ich ukończeniem sygnowanie umowy i tak nie było możliwe (CAW, O. I SG, I.303.3.663, listy odręczne płk. Fydy do płk. Wiatra z 4, 6 i 10 XI 1938 r.).

[97] CAW, I.303.3.663, odpis pisma L. 1214/Tjn. płk. Filipowicza do dowódcy lotnictwa MSWojsk. z 6 VIII 1938 r.; I.303.3.664, kartoteka kontraktów zawartych w ramach realizacji części

W tym czasie nabyte zostały też m.in.: licencja na wyrób w Polsce reduktora do silników lotniczych firmy Société des Avions Farman, balon H.1 Letourneur, a także potrzebne doń oprzyrządowanie (dźwigarka balonowa, lina stalowa o zmiennym przekroju, 2 silniki Salmson 9 ADR). Ostatnie z większych kontraktów na sprzęt przeznaczony dla sił powietrznych sygnowano w grudniu 1938 r., kupując m.in. 40 radiostacji samochodowych lotniczych Compagnie Française Thomson-Houston (parafowanie kontraktu 3 grudnia 1938 r., podpis – tydzień później), części zamienne do krótkofalowych radiostacji SFR (odpowiednio – 4 i 23 grudnia 1938 r.), celownik bombardierski „Sordoillet" S-té Optique et Précision de Levallois (13 i 23 grudnia 1938 r.), 6 reflektorów lotniskowych Ets Barbier, Bénard et Turenne (19 i 30 grudnia 1938 r.) oraz 30 szt. zespołów spalinowo-elektrycznych Etablissements Japy Frères Et Cie (30 grudnia 1938 r. – 20 stycznia 1939 r.)[98].

Teraz pozostawała do przeprowadzenia kwestia co najmniej równie istotna jak negocjacje czy sygnowanie umów – dostawa. Oczywiście zakupiony materiał trafiał do Polski sukcesywnie, choć nie zawsze terminowo. Zdecydowana większość wspomnianych transportów, z których pierwsze dotarły nad Wisłę jeszcze jesienią 1937 r., zawierała materiał przeznaczony do prób, w najlepszym zaś razie – niewielkie partie sprzętu o drugo- czy nawet trzeciorzędnym znaczeniu. Istotniejsze dostawy napływać zaczęły mniej więcej rok później – a i wtedy jeszcze nie były to materiały najbardziej oczekiwane (zob. tab. 23).

---

materiałowej kredytu z Rambouillet. Firma Vion nie zgodziła się natomiast na sprzedaż licencji na busole, odmowę motywując brakiem specjalistów oraz obciążeniem francuskimi zamówieniami wojskowymi, co uniemożliwiać miało przygotowanie dokumentacji i nadzór nad jej wdrażaniem. Jak informował płk Filipowicz, nabyte przyczepki paliwowe miały zostać „przystosowane do naszych warunków drogowych i ograniczeń siły ciągników". Umowa mogła zostać rozwiązana, jeśli pierwszy z dostarczonych egzemplarzy nie sprosta przeprowadzonym w Polsce próbom. Odpowiedni prototyp został ukończony przez firmę latem 1939 r. i w drugiej połowie lipca oczekiwał na wezwanego telegraficznie z kraju (IPMS, Lot.A.I.2/11/16, pismo L. 327/tj.lot.39 *attaché* lotniczego RP w Paryżu ppłk. pil. obs. Franciszka Ksawerego Pinińskiego do szefa Sztabu Lotniczego SG z 24 VII 1939 r.).

[98] Ibidem. Wedle pisma L.1234/Tj./39 II wiceministra spraw wojskowych szefa AA wz. gen. M. Maciejowskiego z 15 IV 1939 r. do płk. Fydy (CAW, O. I SG, I.303.3.854) część wymienionego sprzętu miała zostać nabyta nie z kredytu francuskiego, lecz „z kredytów budżetowych Lotnictwa dział łączności na rok 1939/40". Jednak umieszczenie odpowiednich pozycji w kartotece kontraktów zawartych w ramach kredytu z Rambouillet zdaje się wskazywać, że ostatecznie z zamierzonych przesunięć zrezygnowano. Por. też: CAW, O. I SG, I.303.3.663, pismo L. 2490/Tj./38 II wiceministra spraw wojskowych szefa AA wz. gen. M. Maciejowskiego do płk. Fydy z 24 XI 1938 r. Jeszcze 20 I 1939 r. ambasador Łukasiewicz interweniować miał u ministra spraw zagranicznych Georgesa Bonneta „w sprawie naszych obstalunków lotniczych, definitywne przyjęcie których napotyka trudności Ministerstwa Powietrza" (J. Łukasiewicz, *op. cit.*, s. 196). Nie wiadomo jednak, o które konkretnie zamówienia mogło tu chodzić.

Tab. 23. Realizacja dostaw materiałów lotniczych zakupionych we Francji w ramach materiałowej transzy kredytu z Rambouillet

Lp.	Nr kontraktu	Nazwa oraz ilość materiału	Wartość materiału (fr. frs.)	Umowny termin dostawy[a]	Faktyczny termin dostawy
1	2/K.F.	230 akumulatorów lotniczych	137 193	7 IV 1938	2 VI 1938
2	4/K.F.	30 krótkofalowych stacji portowych nadawczo-odbiorczych	3 404 838	7 VII 1938 – 14 VIII 1938	29 XI 1938
3	5/K.F.	1 reflektor i 10 latarni lotniskowych	2 940 833	7 VI 1938 – 7 XI 1938	13 X 1938: 1 reflektor 1 latarnia, 1 wyznacznik drogi 15 XII 1938: 9 latarni lotniskowych
4	6/K.F.	45 ekranowanych instalacji zapłonowych dla siln. Wright	469 943,70	1 II 1938 – 1 III 1938	1 II 1938: 28 instalacji 23 II 1938: 20 instalacji
5	7/K.F.	materiał uzbrojenia, m.in.: 1 obrotnica T.O.23 1 obrotnica T.O.25 1 wyrzutnik bombowy typu E	527 385	?	?
6	19/K.F.	1000 t aluminium	?	?	Wysłano przed 1 IX 1939 r.
7	48/K.F.	600 ton półfabrykatów z duraluminium	21 068 381	XII 1938 – VII 1939	Termin zmieniony: od 31 V do 31 XII 1939[b]. Stan we wrześniu 1939 r.: wysłane 26 ton, w transporcie 22 (wg innych danych – 24) tony (s.s. „Warszawa”)
8	83/K.F.	500 busol obserwatora typu Vion HA-82 I części zaamienne	1 780 500	VI – XII 1939	We wrześniu 1939 część (?) w transporcie (s.s. „Warszawa”)
9	94/K.F.	50 szt. cystern 3000 litr. na przyczepkach i części zapasowe	4 543 871	VII 1939 – XII 1939	?

Lp.	Nr kontraktu	Nazwa oraz ilość materiału	Wartość materiału (fr. frs.)	Umowny termin dostawy[a]	Faktyczny termin dostawy
10	105/K.F.	licencja na wyrób reduktora FARMAN	1 000 000	?	?
11	105/K.F.	400 silników lotniczych Gnôme-Rhône 14M	172 643 560	IV 1939 [8 silników] – IX 1940 [15 silników]	28 IV 1939 – 25 silników, we wrześniu 1939 r. 30 silników w transporcie (s.s. „Warszawa", s.s. „Rose Sciaffino")
12	109/K.F	1 celownik bombardierski „Sordoillet"	303 849	III 1939	19 IV 1939
13	110/K.F.	40 radiostacji samochodowych lotniczych typu A.V. 1.000 w tym 5 radiostacji na samochodach, 35 bez samochodów	24 048 000	VII 1939 – XII 1939	?
14	113/K.F.	części zamienne do krótkofalowych radiostacji lotniczych	1 156 807	VIII 1939	Termin skrócony: od V 1939 do VII 1939[c]
15	114/K.F.	6 reflektorów lotniskowych przewoźnych na przyczepkach	1 350 000	XII 1939	Termin skrócony: 23 IX 1939[b]
16	116/K.F.	30 szt. zespołów spalinowo-elektrycznych o mocy 600-800 W dla wyposażenia lotn. myśliwskiego i obserwacyjnego	233 038	VII 1939	Termin skrócony: 8 VI 1939 r.[c] we wrześniu 1939 r. – w transporcie (s.s. „Rose Sciaffino")
17	117/K.F.	2 śmigła metalowe trójłopatowe Hamilton C.S. (Hispano-Suiza) do silników GR 14M-05	346 986	VII 1939	We wrześniu 1939 r. – w wykonaniu
18	124/K.F.	67 radiostacji pokładowych Bronzavia typu SARAM 3-10 [W2L/B][d]	7 084 385,50	?	20 (wg innych informacji – 10) stacji wysłano 21 VII 1939 r.; we wrześniu 1939 r. 10 stacji w transporcie

Lp.	Nr kontraktu	Nazwa oraz ilość materiału	Wartość materiału (fr. frs.)	Umowny termin dostawy[a]	Faktyczny termin dostawy
19	125/K.F.	11 radiostacji typu 10-B na samochodach Renault z częściami zamiennymi	11 147 985	?	We wrześniu 1939 r. – do wykonania

[a] Termin ekspedycji materiału do Polski.
[b] Brak danych dotyczących faktycznej realizacji dostawy.
[c] Materiał znalazł się na liście sprzętu, którego ekspedycję do kraju przewidziano na 29-30 VII 1939 r.
[d] Całość zakupów objęła najpewniej 108 radiostacji tego typu.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: CAW, O. I SG, I.303.3.664 i I.303.3.855, kartoteka kontraktów realizowanych w ramach transzy materiałowej kredytu z Rambouillet; I.303.3.663, pismo L. 2490/Tj./38 II wiceministra spraw wojskowych Szefa AA wz. gen. M. Maciejowskiego do *attaché* wojskowego RP w Paryżu z 24 XI 1938 r.; IPMS, Lot. A.I.2/14/24, depesza szyfrowa L. 3275 *attaché* lotniczego RP w Paryżu do Szefa Sztabu Lotniczego SG i Dowódcy Lotnictwa MSWojsk. z 23 VIII 1939 r.; Lot A.I/19/1d – niedatowane [jesień 1939 r.] zestawienie wykonania zawartych we Francji kontraktów na materiał lotniczy, surowce i półfabrykaty; CAEF, B 55831, kopia pisma No. 89 C.B.C.6 ministra lotnictwa Guy La Chambre'a do Szefa Służby Likwidacji Zamówień Polskiego Ministerstwa Spraw Wojskowych z 8 I 1940 r.; B 65237, „Compte-rendu de la réunion du 25 septembre 1939 au Ministère de Finances" – annexe I.

Nie może oczywiście dziwić, że wśród tych oczekiwanych materiałów poczesne miejsce zajmowały francuskie silniki lotnicze, świeżo nabyte kosztem sporych wyrzeczeń – bynajmniej nie tylko finansowej natury. Strona polska, zmuszona przez intrygę firmy do opóźnienia momentu zawarcia kontraktu, starała się teraz za pomocą wszelkich dostępnych form nacisku nadrobić stracony czas. Akcja zakończyła się niemal całkowitym powodzeniem. Francuzi zdecydowali się bowiem na przyspieszenie dostawy, w pierwszej, kwietniowej partii przekazując nie 8 (jak przewidywała umowa), ale aż 25 jednostek napędowych, wraz z obietnicą podwojenia tej liczby do końca maja. Ceną, jaką przyszło za to od razu zapłacić, było uzyskanie silników w wersji przeznaczonej dla lotnictwa francuskiego, nieco odmiennej od wzoru zamówionego przez Polskę. Ponadto – jak uprzedzała wytwórnia (z której magazynów częściowo pochodzić miał przekazywany sprzęt) – silniki z kierowanej nad Wisłę dostawy pozbawione miały być części niezbędnego wyposażenia. To ostatnie nie budziło zbytnich sprzeciwów – producent deklarował uzupełnienie braków w czerwcu[99].

[99] IPMS, Lot. A.I.2/14, niesygnowana „Notatka w sprawie dostawy silników Gnôme-Rhône 14", na ręce p. płk. pil. Karpińskiego St.[anisława, zastępcy szefa Sztabu Lotniczego SG] z 27 V 1939 r. Jednym z argumentów podnoszonych przeciw realizacji tej transakcji były realizowane w tym czasie dostawy przez Polskę zakupionych we Francji silników GR 14N01 dla eksportowa-

Dostarczane do Polski silniki przeszły już francuską kontrolę odbiorczą, nie były przeto ponownie sprawdzane przez stronę polską. Gdy jednak w ręce polskie trafiły pierwsze egzemplarze pozostałej pięćdziesiątki, konieczny okazał się ich zwrot do fabryki, celem usunięcia niezgodności z zamówionym wzorem oraz usterek.

I było to swoiste *memento*. Silniki, które dotarły do Polski, okazały się nie tylko zdekompletowane w stopniu znacznie większym, niż wcześniej sygnalizowano, ale też, zapewne ze względu na wady nie dość szczelnego opakowania, nosiły ślady korozji i rdzy. Co więcej, obiecane uzupełniające dostawy wyposażenia i osprzętu wyraźnie się opóźniały. Do czasu ich uzyskania, co nastąpić mogło najwcześniej z początkiem sierpnia 1939 r., uzyskany sprzęt był faktycznie nie do użytku. I z bardzo nielicznymi wyjątkami takim pozostawał w dniu 1 września[100].

W Polsce nie zdawano sobie sprawy, że opisane wyżej silnikowe perypetie dotyczą nie tylko największej i najważniejszej z zawartych w ramach materiałowo-lotniczej transzy kredytu transakcji, ale też sprzętu, który – choć w praktyce niemal bezużyteczny – stanowi nominalnie najwartościowszą z francuskich dostaw mających do wybuchu wojny dotrzeć nad Wisłę. Było to więc swoiste metaforyczne podsumowanie efektów paruletnich wysiłków.

Wysiłki owe dobiegały zresztą właśnie kresu. 17 lipca 1939 r. płk Fyda meldował: „na podstawie otrzymanego planu zakupów […] oraz zgodnie z wprowadzonymi poprawkami do tego planu zakupy mat. z kredytu francuskiego, wynikające z umowy Rambouillet 1936, zostały ukończone w bieżącym miesiącu. […] Z miliarda franków zawarto kontraktów na sumę 899.837,90 fr., zaś reszta została zarezerwowana przez Crédit National na pokrycie rewizji cen”[101].

---

nych do Bułgarii płatowców rozpoznawczo-bombowych PZL.43A (SHD-DAT, 2 N 236, kopia pisma No. 736/DN.3 gen. Gamelina do przewodniczącego Conseil Supérieur de la Défense Nationale oraz ministra obrony narodowej i wojny z 18 IV 1939 r.).

[100] CAW, PZL, I.363.3.22, odpis pisma L. 772-102/F/703 dowódcy lotnictwa MSWojsk., wz. płk Filipowicza z 29 VII 1939 r. do *attaché* wojskowego RP w Paryżu; IPMS, Lot.A.I.2/11/16, pismo L. 327/tj.lot.39 *attaché* lotniczego RP w Paryżu ppłk. pil. obs. Franciszka Ksawerego Pinińskiego do szefa Sztabu Lotniczego SG z 24 VII 1939 r.; Muzeum Lotnictwa Polskiego (Kraków) [dalej: MLP], niedatowane oświadczenie b. dyrektora technicznego Lubelskiej Wytwórni Samolotów inż. Ryszarda Bartla; W. Mazur, *Zagraniczne zakupy silników…*, cz. 3, s. 93; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce…*, s. 208 n. Odbiór zakupionych silników we Francji organizował początkowo inż. Wacław Litwinowicz, następnie zaś prowadzili go inżynierowie Stanisław Kontowtt i Stanisław Olszewski (MLP, list W. Litwinowicza do Wacława Subotkina z 5 XI 1973 r.). Nieco inne dane: Archives Nationales (Pierrefitte-sur-Seine) [dalej: AN], 496 AP 33, odpis niedatowanej „Liste des officiers et ingénieurs étrangers accredités par le Ministère de l'Air pour suivre dans l'Usine la Réception et la fabrication des Moteurs Mars” (inżynierowie Litwinowicz, Kuczyński, Żuczyński); kopia pisma szefa Division de Contrôle de Paris Ministère de l'Air do dyrektora zakładów Gnôme et Rhône z 12 VIII 1938 r. (Wacław Litwinowicz, Stanisław Czubik, Zdzisław Żuczyński na okres 10 m-cy, Kazimierz Księski i Janusz Zbyszyński na okres 20 dni).

[101] CAW, O. I SG, I.303.3.663, pismo L. 316/tj.39 płk. Fydy do II wiceministra spraw wojskowych szefa AA i szefa SG z 17 VII 1939 r. Zob. też: SHD-DAT, 2 N 236, niesygnowana notatka „Demandes du Gouvernement Polonais” z 17 V 1939 r.

W ostatecznym rozliczeniu lotnictwo okazało się największym beneficjentem kredytowych transakcji, partycypując w nich na kwotę 236 135 980,80 fr. frs., co stanowiło 26,24% ogólnej sumy wydatków[102]. Aż 26 ze 123 zawartych kontraktów dotyczyło sprzętu przeznaczonego dla sił powietrznych. Przy czym przypomnieć wypada, że lotnicy mieli też udział w zakupach dokonywanych formalnie w ramach innych działów, jak np. – by odwołać się do oficjalnej systematyki – obrabiarek czy surowców. Uznać więc można za pewne, że faktycznie na potrzeby lotnictwa przeznaczona została co najmniej ⅓ kwot z materiałowej części kredytu.

Problemem jednak pozostawało – na co wyżej już zwrócono uwagę – wykonanie nabytego materiału oraz jego transport do Polski. Tymczasem wedle stanu z dnia 15 lipca 1939 r. w całości wykonanych zostało jedynie 55 kontraktów, kolejnych zaś 25 – jedynie częściowo. Pod względem wartości realizacja dostaw przedstawiała się znacznie mniej optymistycznie: nad Wisłę zdołano przesłać materiał wart łącznie jedynie 152 518 971,84 fr. frs. (tj. 16,95% wydatkowanych na zakupy sum)[103].

Pozostałe $^4/_5$ materiału trafić miało do Polski drogą przez port w Dunkierce, gdzie płk Fyda wraz z wybranym przezeń do nadzorowania przedsięwzięcia na miejscu pracownikiem Kierownictwa Marynarki Wojennej Józefem Wtorkowskim uruchamiał właśnie bazę załadunkową, z zamiarem jej otwarcia 1 sierpnia. Kolejne transporty do kraju planowano przesyłać na pokładzie transportowca ORP „Wilja", postulując, by dostawy „drobniejsze i pilne" zabierał po drodze z Londynu statek „Warszawa"[104].

Trudno sądzić, by możliwe było pełne zestawienie zawartości skrzyń materiału z kredytowych zakupów, które w tym czasie opuszczały francuskie brzegi. Zapewne jednak partię wyekspediowaną 21 lipca uznać należy za jedną z ostatnich przed wybuchem wojny. Co szczególnie interesujące z punktu widzenia rozpatrywanej problematyki – obejmowała ona (między innymi?) właśnie materiał przeznaczony dla potrzeb lotnictwa. Do 90 skrzyń zapakowano sprzęt łączności, tj. 10 przeznaczonych do samolotów bombowych PZL.37 „Łoś" radiostacji typu SARAM 3-10 (polskie oznaczenie W2L/B) firmy Bronzavia (bez rur antenowych, których wysyłkę kurierem obiecywano za kilka dni), części zapasowe do radiostacji portowych SFR oraz radiostację samochodową SIF odstąpioną z zapasów lotnictwa francuskiego. Ponadto w transporcie znalazło się 10 niecierpliwie wyczekiwanych w Polsce zespołów części do 50 silników GR 14M, 44 skrzynie z generatorami „Labinal" i 70 skrzyń duraluminium. W kolejnej, planowanej na 3 sierpnia przesyłce do kraju pożeglować miało m.in. 6 przeznaczonych „do prototypów PZL" (a szczególnie, jak sądzić wol-

[102] Według danych polskich. Oddział II EMA informował, że łączna wartość kontraktów podpisanych i opatrzonych wizą Ministerstwa Obrony Narodowej i Wojny do 10 V 1939 r. wynosiła 828 528 533,20 fr. frs., w tym udział umów materiałowych określony został na kwotę 253 546 500 fr. frs. (SHD-DAT, 7 N 3012, zestawienie „Montant de contrats polonais passés avec des industriels français au titre des accords de Rambouillet et visés par le Département de la Guerre à la date du 10 Mai 1939").

[103] Ibidem.

[104] Ibidem.

no – myśliwskiej maszyny PZL.48 „Lampart") silników GR 14M wraz z metalowymi śmigłami[105].

Ekspedycja tego ostatniego materiału najpewniej nie nastąpiła przed wybuchem wojny. Z pewnością natomiast ostatnią już z kierowanych nad Wisłę w okresie pokoju dostaw stanowić miał transport, którego odejście do Gdyni planowano na 29 lub 30 sierpnia 1939 r. Także i w nim umieścić zamierzano głównie materiały nabyte z sum zyskanych w Rambouillet: 10 skrzyń z częściami zapasowymi do radiostacji SFR, 53 skrzynie duraluminium, 39 kolektorów spalin do silników GR 14M, 3 skrzynie prądnic, 30 radiostacji SAR z bateriami, 30 zespołów elektrycznych z częściami zapasowymi oraz 20 sztuk rur antenowych do radiostacji (SARAM 3-10?). Wątpić jednak należy, czy w gorących ostatnich dniach sierpnia istotnie podjęto ekspedycję tej dostawy[106].

Wszystkie te podejmowane latem 1939 r. wysiłki na rzecz fizycznego przejęcia możliwie znacznej części zakupionego materiału nie pozwoliły jednak zapewne stronie polskiej uzyskać więcej niż 20% ogólnej jego wartości. I choć terminu, dla którego przychodzi dziś podjąć próbę sporządzenia „bilansu zamknięcia" nie wybrali ani Polacy, ani ich francuski partner, to właśnie podana w poprzednim zdaniu wielkość stanowić musi jedną z istotniejszych przesłanek formułowanych ocen.

Zdecydowana większość spośród autorów, którzy za przedmiot swych analiz obrali sfinalizowane w Rambouillet polsko-francuskie kredytowe negocjacje i realizację poczynionych wówczas uzgodnień, skupiała się na politycznym aspekcie problematyki. Siłą rzeczy na dalszy plan spychane były tym samym zagadnienia zbrojeniowe, choć – o czym niekiedy się zapomina – to właśnie je uznać wypada w tym przypadku nie tylko za pierwotne, ale też (w odróżnieniu od kwestii z zakresu wielkiej polityki) niezmiennie kluczowe dla całego okresu lat 1936-1939.

Gdy jesienią 1935 r. polscy i francuscy wojskowi podejmowali pierwsze, niezobowiązujące jeszcze rozmowy na temat zbrojeniowego kredytu, to właśnie modernizacja i rozbudowa armii II RP zdawała się ich najoczywistszym wspólnym mianownikiem. I choć w pierwszych miesiącach 1936 r. Paryż zdecydował się uczynić ową kwestię osią projektu o znacznie szerszym, wyraźnie już politycznym charakterze,

---

[105] IPMS, Lot.A.I.2/11/16, pismo L. 327/tj.lot.39 ppłk. Pinińskiego do szefa Sztabu Lotniczego SG z 24 VII 1939 r.; D. Bérnad et al., *PZL.37 Łoś*, Gdańsk 2006, s. 47. Gorzej natomiast przedstawiała się kwestia niezbędnych dla wyposażenia powstających w Lublinie samolotów obserwacyjnych LWS-3 „Mewa" piast śmigieł do silników GR 14M. Jak informował ppłk. Piniński, „fabryka do dnia dzisiejszego nie dostarczyła ani jednej sztuki, natomiast według zapewnień poddostawcy Gnôme i Rhône pierwsza seria 50 sztuk ma być gotowa dopiero w połowie sierpnia". Brak piast śmigieł wywołał kryzys uniemożliwiający wprowadzenie większej liczby „Mew" do eskadr bojowych. Podjęta w ostatniej chwili (i realizowana już w trakcie działań wojennych przez kpt. inż. Stanisława Dudzińskiego) próba dostarczenia brakującego materiału (ok. 30 piast) drogą przez Rumunię zakończyła się częściowym tylko powodzeniem – piasty dotarły do Polski, zbyt późno jednak, by mogły zostać zużytkowane. Zob.: MLP, list S. Dudzińskiego do W. Subotkina z 16 IX 1977 r.; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce…*, s. 208.

[106] IPMS, Lot. A.I.2/14/24, depesza szyfrowa L. 3275 *attaché* lotniczego RP w Paryżu do szefa Sztabu Lotniczego SG i dowódcy lotnictwa MSWojsk. z 23 VIII 1939 r.

wiele zdaje się wskazywać, że fiasko tego zamysłu spowodowane zostało w pewnej przynajmniej części brakiem dostatecznego zaangażowania ze strony umundurowanych realizatorów podejmowanych w jego ramach działań[107].

Oczywiście także w następnych miesiącach powodzenie polskich zabiegów o faktyczne uruchomienie uzyskanej pożyczki, a następnie możność zakupu sprzętu wybranych wzorów zależne było od dominujących nad Sekwaną politycznych prądów i koniunktur – na co wyżej już zwracano uwagę. Równocześnie jednak zbrojeniowy program Rzeczypospolitej (oraz francuska w nim partycypacja) zachowywały własne, samoistne niejako znaczenie. Wzmocnienie sił zbrojnych alianta ze wschodu nadal bowiem stanowiło cel, którego implikacji militarnych, ale i politycznych nie sposób było lekceważyć. Znaczna część licznych francuskich niekonsekwencji ery postrambouillańskiej miała więc, jak się zdaje, swój początek w tej oscylacji między doznanym u schyłku lata 1936 r. (i pogłębiającym się z czasem) zawodem a koniecznością realizacji zobowiązań wynikających ze zbrojeniowego kredytu – którego efekty nie były bynajmniej z punktu widzenia Paryża obojętne. Za symbol wywołanego w ten sposób wewnętrznego rozdarcia uznane być mogą wydarzenia z września i października roku 1938, kiedy to stanowisko zajęte przez Warszawę w kolejnej fazie kryzysu czechosłowackiego, a następnie wkroczenie wojsk polskich na Zaolzie spowodowały wstrzymanie zatwierdzania kredytowych kontraktów przez Crédit National oraz informacje gen. Gamelina o zahamowaniu „dostaw nowoczesnego sprzętu dla polskiej armii (m.in. czołgów R 35)"[108]. W obu przypadkach represja była dość iluzoryczna. Wypowiadając się w kwestii sprzętu pancernego, francuski szef Sztabu dla siebie już tylko zachował informację, że Polska nie zdążyła jeszcze złożyć odpowiednich zamówień. Z kolei milczenie Crédit National nie wstrzymało bynajmniej prac przebywających wówczas we Francji polskich komisji, którym w tym czasie udało się uzgodnić

[107] Już 24 I 1936 r. w rozmowie z Janem Szembekiem gen. Sosnkowski z niechęcią wyrażał się o swoim wyjeździe do Londynu (i Paryża) w charakterze osoby oficjalnej (J. Szembek, *Diariusz i teki Jana Szembeka (1935-1945)*, t. 2: *Uzupełnienia do dokumentacji tomu pierwszego. Diariusz Jana Szembeka za rok 1936. Dokumentacja za rok 1936*, oprac. T. Komarnicki, Londyn 1965, s. 51). Z kolei przekazana płk. Fydzie w końcu lipca 1936 r. informacja o zamierzonej wizycie w Polsce gen. Gamelina brzmiała, że jedynym celem tej ostatniej będzie krótka rozmowa „na temat przyspieszenia i omówienia sprawy pożyczki francuskiej na uzbrojenie naszej armii z punktu widzenia wojskowego" (AAN, SG 617/18, pismo L.116/tj.36 płk. Fydy do szefa SG z 29 VII 1939 r.). Trudno sądzić, by takie przedstawienie sprawy miało zamaskować prawdziwy cel wizyty wobec strony polskiej, całkiem nieźle zorientowanej w istocie forsowanych przez Francuzów zamysłów – stąd można przypuszczać, że Gamelin wskazał po prostu kwestię uznawaną za najistotniejszą. Także i Śmigły-Rydz w politycznej części prowadzonych wówczas ze stroną francuską rozmów nie wykazał inicjatywy, odpierając jedynie wywierane nań naciski. Por. H. Bułhak, *Kontrowersja między generałem Gamelinem a marszałkiem Rydzem Śmigłym na tle kryzysu czechosłowackiego w 1938 roku i jej antecedencje z 1936 roku*, [w:] *Europa Środkowa i Wschodnia w XX wieku. Studia ofiarowane Wiesławowi Balcerakowi w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. A. Koryn, P. Łossowski, Warszawa–Łowicz 2004, s. 235 nn.; M. Pasztor, *Wokół wizyty Gamelina…*, s. 71 nn.; W. Mazur, *Droga do Rambouillet…*, s. 42 n.

[108] M. Pasztor, *Wokół wizyty Gamelina…*, s. 85, przypis 59.

szereg kontraktów – także w dziale lotniczym, ani nawet ekspedycji niektórych drobniejszych dostaw (zob. tab. 23)[109].

Jeśli jednak w Paryżu żywiono nadzieje, że kredytowa pomoc wydatnie wzmocni polskiego sojusznika, to *ex post* uznać je wypadnie za płonne. Dobrą ilustracją stać się tu mogą koleje lotniczych transakcji.

Niemal od początku czynionych nad Wisłą przymiarek przyjęto, że znaczna część uzyskanych we Francji sum wykorzystana zostanie do wzmocnienia potencjału sił powietrznych. Wiadome też było, że szef Departamentu Aeronautyki MSWojsk. (niebawem – dowódca Lotnictwa MSWojsk.) gen. Ludomił Rayski otrzymany zastrzyk finansowy wykorzystać zamierza dla ugruntowania realizowanej co najmniej od schyłku poprzedniej dekady autarkicznej polityki sprzętowej – rozbudowując i modernizując rodzimy przemysł lotniczy, przy ograniczeniu pozostałych zakupów do licencji oraz materiałów dla wyposażenia płatowców powstających w krajowych wytwórniach[110].

W praktyce oznaczało to poważne wydłużenie procedur, obejmujących (w uproszczeniu) wstępną selekcję interesującego stronę polską sprzętu, określenie pożądanych jego modyfikacji, negocjacje w sprawie nabycia egzemplarzy testowych, dopiero zaś w dalszej kolejności, po przeprowadzeniu odpowiednich prób – także zasadniczych partii wybranego do zakupu materiału. Faktem pozostaje, że francuski partner do polskich oczekiwań podchodził często bez entuzjazmu i skutkiem świadomej obstrukcji lub też po prostu bałaganu i zwykłej niesolidności dodawał często kolejne nieplanowane miesiące do zawinionych przez Polaków opóźnień[111]. Ponadto – okazało się, że uzyskane z Paryża sumy nie wystarczą na całość przewidywanych wydatków, co wymusiło istotne cięcia w obrębie programu zakupów[112].

Ani więc polskie lotnictwo wojskowe, ani przemysł lotniczy nie zdążyły odnieść istotnych korzyści[113]. Wybuch wojny zastał kredytobiorcę znad Wisły w momen-

---

[109] CAW, O. I SG, I.303.3.663, listy odręczne płk. Fydy do płk. Wiatra z 8 X 1938 r. oraz 4 i 10 XI 1938 r.

[110] W świetle przedstawionych informacji nie można się zgodzić z wnioskiem E. Malaka, że „program zakupu 400 silników [GR 14M] w sposób zasadniczy musi odmienić dotychczasowe […] autarkiczne na polu lotnictwa programy zbrojeń", co wymieniony autor uznał wręcz za „prawdziwą rewolucję" (E. Malak, *Administrowanie w lotnictwie polskim…*, s. 215).

[111] Jak zauważał dobrze tu zorientowany płk Fyda, opóźnienia finalnej dostawy zamówionego sprzętu często nie były zawinione przez finalnego dostawcę, lecz przez poddostawców – znacznie mniej wydajnych ze względu na pozostawanie poza reżimem pracy obowiązującym w ścisłym przemyśle wojennym (AAN, SG, 616/331, pismo L. 108-538/39/K płk. Fydy z 17 II 1939 r.).

[112] Wynikało to zarówno z wyższych niż zrazu przewidywano cen nabywanego sprzętu, jak i skurczenia się ogólnej sumy kredytu skutkiem dewaluacji franka. Ostatecznie wartość uzyskanych w Rambouillet kwot stopniała z 700 mln zł umownych do 427 mln zł (CAW, O. I SG, I.303.3.663, niesygnowana „Notatka służbowa w sprawie zwiększenia kredytu francuskiego" z 12 V 1939 r.). Skutkiem tej konstatacji strona polska zdecydowała się podjąć zabiegi w celu skompensowania powstałej straty przez rewaloryzację kredytu lub udzielenie jej kolejnej pożyczki.

[113] W tym ostatnim przypadku w grę wchodziła też nabyta skutkiem kontaktów z francuskim partnerem wiedza. Z zachowanych informacji zdaje się wynikać, że strona polska szczególnie kon-

cie najmniej chyba dogodnym z możliwych – kiedy wydatkowano już całość kwoty uzyskanej w ramach transzy materiałowej, ale nie zdołano uzyskać jeszcze żadnych dostaw, które w znaczącym stopniu wpłynąć by mogły na wzmocnienie bojowego potencjału sił powietrznych. Rzec by można – ziściła się ponura przepowiednia gen. d'Arbonneau: lotnictwo „państwa biednego, bez wielkiego doświadczenia technicznego, bez wystarczających zasobów materiałowych i finansowych", skłonne przy tym wynosić się ponad własne ograniczenia, najpierw zachłysnęło się perspektywą francuskiej manny, snując plany jej wyzyskania, następnie zaś – bynajmniej nie tylko z własnej winy, racjonalnie spożytkować jej nie zdążyło. Lotnicze wiano Rambouillet, choć niemałe, a z pewnością nietanie, polskim lotnikom szczęścia nie przyniosło.

***

Zabiegi o kredyt zbrojeniowy, a następnie wysiłki na rzecz możliwie optymalnego wykorzystania pozyskanych w jego ramach środków nie były jednak najistotniejsze dla wojskowej współpracy Warszawy i Paryża. Dostarczyć mogły bowiem jedynie instrumentów, które – choć niezbędne – same w sobie nie były w stanie zapewnić sukcesu w ewentualnym zbrojnym starciu. Ten ostatni stać się musiał efektem operacyjnej współpracy sił zbrojnych, zaplanowanej zawczasu i konsekwentnie realizowanej na obu głównych frontach koalicyjnej wojny.

Założenie konieczności współpracy w takiej właśnie formie tkwiło u podstaw polsko-francuskiego sojuszu, w pierwszych latach funkcjonowania aliansu przekuciu go w możliwie konkretne rozwiązania poświęcone zostały liczne studia, spotkania i uzgodnienia. Lotnictwo, w rozważaniach tych początkowo raczej mało istotne, już w połowie lat 20. wyraźnie zyskiwać zaczęło na znaczeniu, z początkiem kolejnej dekady stając się wręcz jednym z częściej podejmowanych elementów dyskusji. Jego znaczenie podkreślano szczególnie ze strony Paryża. Ten ostatni, coraz wyraźniej hoł-

sekwentnie starała się sięgać po francuskie doświadczenia z zakresu produkcji silników lotniczych. W roku 1937 studiować „kute kartery i śmigła" miał we Francji delegowany tam przez Biuro Przemysłu Wojennego inż. Berthelmann, od 15 IX tego roku półroczną praktykę w odlewni i kuźni stopów metali lekkich firmy Gnôme-Rhône podjął inż. Władysław Kwiatkowski, zaś latem roku 1938 Instytut Techniczny Lotnictwa naglił paryską ambasadę RP: „sprawa informacji o urządzniach chłodniczych na hamowni Gnôme-Rhône jest b.pilna, gdyż właśnie ITL zaczyna budowę podobnego urządzenia w kraju". AAN, SG, 616/254, niedatowany [1937 r.] „Wykaz wyjazdów do Francji w r.b. rozmaitych komisji, sporządzony na podstawie notyfikacji wysyłających instytucji wojskowych"; AW, A II/101, pismo L. 772-18/Si/B kierownika Instytutu Technicznego Lotnictwa ppłk. pil. inż. Franciszka Rudnickiego do *attaché* lotniczego w Ambasadzie RP w Paryżu z 6 VII 1938 r.; CAW, BPW MSWojsk., I.300.56.31, pismo WS Pers/SF. PZL do BPW MSWojsk. z 17 VIII 1937 r.; SHD-DAT, 7 N 3014, pismo No. 2816/2/.A.E./E.M.A. ministra obrony narodowej i wojny do ministra lotnictwa z 23 IX 1937 r. i in. dok.

dując koncepcjom defensywnym, właśnie siłom powietrznym wyznaczał rolę czynnika podtrzymującego więź z sojusznikami z Europy Środkowo-Wschodniej i upewniającego ich, że strategiczne zaangażowanie Francji w regionie wciąż ma charakter realny. Choć, dodać trzeba, nad Sekwaną w tym czasie myśli na temat owych sojuszników kierowano raczej ku Pradze czy nawet Moskwie niż w kierunku Warszawy[114].

Dokonana przez Rzeszę w marcu 1936 r. remilitaryzacja Nadrenii wspomnianą tendencję jeszcze wzmocniła. Oczywiście to Paryż winien był czuć się krokiem tym zagrożony bezpośrednio. Generał Gamelin nie pozostawiał jednak złudzeń polskim partnerom, już 12 marca z naciskiem podkreślając w rozmowie z polskim *attaché* wojskowym: „Wybudowanie [w Nadrenii] fortyfikacyj przez Niemców, utrudni Armji francuskiej przyjście z pomocą jej wschodnim aliantom, uniemożliwi zgranie operacyj. […] Niemcy zyskają wielką swobodę operacyjną. Proszę by pan napisał o tem do Warszawy"[115].

W tych warunkach ponowny zwrot ku próbom intensyfikacji polsko-francuskiej lotniczej współpracy stawał się kwestią czasu. I to niezbyt długiego. Początek nowego jej etapu stał się faktem już kilka miesięcy później, kiedy to w trakcie wizyty złożonej w Warszawie w styczniu 1937 r. szef 2ème Bureau EMAA mjr Jean Loriot uzgodnił intensyfikację prowadzonej między Warszawą i Paryżem wymiany informacji o siłach powietrznych Rzeszy, ale także wznowienie zawieszonych *de facto* od początku dekady lotniczych studiów o charakterze operacyjnym[116].

To ostatnie czyniono zresztą dość ostrożnie. Major Loriot wspomniał zrazu jedynie o potrzebie poczynienia zawczasu uzgodnień co do sytuacji, w której francuskie samoloty bombowe, operujące podczas wojny nad Saksonią czy w rejonie Berlina, zmuszone zostałyby do szukania schronienia na terytorium polskim. Ich ewentualne przyjęcie na terenie Polski wymagać by musiało wcześniejszych ustaleń w takich kwestiach jak łączność radiowa czy sygnalizacja, a także – jak postulował gość – wskazania przez stronę polską odpowiednich baz w Poznańskiem oraz zapewnienia na ich terenie podstawowych zasobów materiałowych oraz infrastruktury, np. w celu uzupełnienia zapasów paliwa. Dopiero przychylne potraktowanie tych sugestii przez szefa polskiego O. II SG ppłk. Pełczyńskiego skłoniło przybysza znad Sekwany do wysunięcia koncepcji szerszej współpracy sił powietrznych obu państw. Miała się ona wiązać z ewentualnym rozmieszczeniem w Wielkopolsce francuskich eskadr, których dalsze wykorzystanie mjr Loriot proponował uczynić przedmiotem międzysztabowych uzgodnień. Oznaczało to *de facto* powrót do kwestii ustalonych już w roku 1924, tyle że w znacznie mniej już dla obu stron dogodnej sytuacji

---

[114] T. Vivier, *La politique aéronautique militaire…*, s. 114 nn. Jednakże sformułowana przez tego autora w innym jego tekście (*L'aviation française en Pologne…*, s. 60) teza, że w połowie lat 30. polsko-francuskie stosunki lotnicze znalazły się „w martwym punkcie", musi być uznana za uproszczenie.

[115] AAN, AW, A II/52, pismo L. 46/tj.36 mjr. Łowczowskiego do szefa O. II SG z 13 III 1936 r.

[116] Przygotowania do misji mjr. Loriota podjęte zostały jednak znacznie wcześniej, już na przełomie października i listopada roku 1936. SHD-DAA, 2 B 104, telegram szyfrowy do *attaché* wojskowego w ambasadzie Francji w Warszawie z 4 XI 1936 r. i nast. dok.

polityczno-militarnej. Ponadto postęp techniczny oraz zdecydowanie mniejsza niż przed dekadą kompatybilność sojuszniczych sił powietrznych czyniły proponowane rozmowy kwestią bardziej niż uprzednio złożoną – i zdecydowanie bardziej czasochłonną. Jeszcze przez wyjazdem z Polski francuski oficer miał okazję przekonać się, że zamierzona współpraca posiada akceptację zarówno dowódcy lotnictwa, jak i szefa Sztabu Głównego, a jej realizacji patronować zamierza sam Generalny Inspektor Sił Zbrojnych[117].

Był to niewątpliwie obiecujący początek. W następnych miesiącach strona polska kilkakroć starała się upewniać francuskiego partnera o stałości swego stanowiska – deklaracje w tym duchu składając m.in. w trakcie rozmowy, którą 13 lutego 1937 r. odbył z gen. Stachiewiczem francuski *attaché* wojskowy gen. Musse czy przy okazji wizyty złożonej w końcu kwietnia szefowu Sztabu Głównego przez świeżo nominowanego francuskiego *attaché* lotniczego w Warszawie ppłk. Arbitre'a[118].

Latem 1937 r. gen. Rayski, być może nie mogąc się doczekać bardziej konkretnej reakcji strony francuskiej, raz jeszcze potwierdził gotowość zapewnienia samolotom francuskim możliwości lądowania na terytorium Polski, wskazując równocześnie zagadnienia, które należało rozwiązać, by koncepcja ta mogła zostać zrealizowana możliwie bezkolizyjnie. Wśród tych ostatnich znalazły się m.in. kwestie łączności radiowej (łączność samolot–ziemia, naprowadzanie radiowe, wykorzystywane długości fal, kody itp., a także ujednolicenie sprzętu i metod korespondencji radiowej dla lądowania we mgle) oraz zaopatrywania przybyłych z Francji maszyn (paliwa, smary, części zamienne, bomby…). Dowódca lotnictwa zadeklarował gotowość skierowania do Paryża oficera z misją poczynienia odpowiednich uzgodnień. Równocześnie też prosił o możliwość skierowania na staż do Francji 14 innych oficerów. Mieliby oni następnie objąć funkcje dowódcze i sztabowe w formacjach lotnictwa bombowego, które – jak informował gen. Musse – niebawem zostaną rozbudowane i wyposażone w nowoczesne samoloty typu PZL.37. Okazało się jednak, że przyjęcie tak licznej grupy stażystów przynajmniej doraźnie przekracza możliwości francuskiego Ministerstwa Lotnictwa – realizację zamysłu trzeba więc było rozłożyć w czasie[119].

---

[117] Ibidem, „Note du Commandant Loriot sur la collaboration aérienne franco-polonaise" z 5 II 1937 r.; T. Vivier, *L'aviation française en Pologne…*, s. 62.

[118] SHD-DAT, 7 N 3000, „Rapport du 18 février 1937 No. 15/S" gen. Musse; „Extraits du rapport No. 42/S du 29.4.37 du AM à Varsovie".

[119] Ibidem, „Rapport du 55/S du 8 Juillet 1937" gen. Musse; CAW, Szef SG, I.303.1.107, pismo L. 367/tj.II-1 w imieniu ministra spraw wojskowych Szefa Biura Personalnego płk. Mariana Chilewskiego wg rozdzielnika z 8 III 1938 r. W tym ostatnim dokumencie informowano, że do odbycia „stażu we Francji w bombowych jednostkach lotniczych" wyznaczony został w miejsce przewidywanego uprzednio płk. dypl. Stanisława Ujejskiego płk. dypl. Władysław Heller z 1 pułku lotniczego. Wiadomo jednak, że już między 2 i 15 VIII 1937 r. staż w II Eskadrze Lotnictwa Ciężkiego w Tuluzie odbył kpt. Białowiejski, zaś w dniach 2-14 X tego roku podobny staż w 22 Eskadrze Lotnictwa Ciężkiego w Bricy (a także w I Eskadrze Lotnictwa Lekkiego w Etampes, Groupe Aérien Régional 551 oraz École Nationale Supérieure d'Aéronautique) zaliczył mjr pil. Kazimierz Kielich (AAN, AW, A II/52, pismo No. 3295/IIE dowódcy p. i. II eskadry, mjr. Berthelona z 15 VIII 1937 r.; pismo bez numeru kancelaryjnego dowódcy p. i. 22 Eskadry mjr. Jules'a Edouarda Peyronneta

W następnych tygodniach strona polska kilkakrotnie jeszcze powracała do kwestii podjęcia rozmów technicznych, które poprzedzić musiały porozumienie w sprawie współpracy sił powietrznych obu państw. W lipcu 1937 r. gen. Rayski, spotkawszy się z mjr. Loriotem w Zurichu, wspomniał o konieczności unifikacji bomb, zaś miesiąc później płk Arbitre powiadomiony został, że warszawskie Ministerstwo Spraw Wojskowych oczekuje, iż do 15 grudnia przekazane zostaną mu informacje, które umożliwią złożenie we Francji zamówień na bomby dla uzbrojenia własnych samolotów oraz „ewentualnie, dla zaopatrzenia samolotów francuskich"[120].

Ostatnim z impulsów, za pomocą których strona polska starała się skłonić francuskiego partnera do przyspieszenia działań, stała się wizyta złożona przez gen. Rayskiego w Paryżu na przełomie września i października 1937 r. Dowódca lotnictwa nad Sekwaną zjawił się w charakterze nieoficjalnym, formalnie dla poczynienia uzgodnień w sprawie ewentualnego zakupu materiału firmy Gnôme-Rhône. Jednocześnie jednak, jak uprzedzono gospodarzy – zamierzał podjąć rozmowy w sprawie „pewnych kwestii dotyczących unifikacji materialu strzeleckiego i do bombardowania"[121].

Taki sygnał trudno już było Francuzom zignorować, tym bardziej że przypuszczali, iż polski gość może w zapowiadanej konwersacji przejść do zagadnień bardziej ogólnych, związanych z szerszą współpracą sztabów sojuszniczych sił powietrznych. Oddział II EMAA przygotował więc dokument z zestawieniem dotychczasowych polskich postulatow oraz propozycją, by – na ile to możliwe – zostały one potraktowane życzliwie. Sugerowano też, by nie sprzeciwiać się podjęciu studiów nad zacieśnieniem kolaboracji z polskim partnerem, zastrzegając jedynie, by w sekrecie zachowano „pewne szczegóły naszej organizacji"[122].

Niestety, nie są znane szczegóły rozmów, które w dniach 30 września i 1 października gen. Rayski przeprowadzić miał najpierw z mjr. Loriotem, a następnie z szefem EMAA gen. Philippe'em Féquantem. Na doraźne ich rezultaty nie trzeba było jednak czekać zbyt długo. Niespełna dwa tygodnie później do Paryża zawitała kierowana przez płk. Filipowicza polska delegacja, między 12 i 18 października przeprowadzając serię konferencji z przedstawicielemi l'Armée de l'Air. Poświęcono je w pierwszym rzędzie omówieniu znajdujących się w dyspozycji obu stron bomb lotniczych oraz materiału łączności. Delegaci polscy szczególnie interesowali się nowoczesnymi

---

z 14 X 1937 r. i in. dok. [autor dziękuje bardzo panu mgr. Mariuszowi Mrozowi, który użyczył mu łaskawie kopii tych dokumentów]; SHD-DAA, 2 B 108, pismo No. 4060/2 – M/E.M.A.A. za ministra lotnictwa i z jego rozkazu 2 z-cy szefa EMAA z 27 VII 1937 r.).

[120] SHD-DAA, 2 B 104, „Note pour le Général Chef d'État-Major Général" No. 1833/2C1/EMAA O. II EMAA z 1 X 1937 r.

[121] Ibidem, „Note pour le Général, Chef d'État-Major Général, Vice-Président du Conseil-Supérieur de l'Air" No. 1818 2.M.T.-S/E.M.A.A. z-cy szefa EMAA ppłk. Hara… [?] z 29 IX 1937 r.

[122] Ibidem, „Note pour le Général Chef d'État-Major Général" No. 1833/2C1/EMAA O. II EMAA z 1 X 1937 r. Generał Rayski zaoferował też francuskim gospodarzom wizyty bezpłatną dostawę trzech polskich szybowców: szkolnego, treningowego i wyczynowego. Ministère de l'Air zaakceptowało ofertę, wyrażając za nią podziękowanie osobistym listem ministra Pierre'a Cota (SHD-DAT, 7 N 3000, „Rapport No. 93/S du 28 Octobre 1937" gen. Musse).

bombami lotniczymi (bomby Brandta) produkcji francuskiej, wynikami ich testów oraz możliwościami zakupu odpowiedniej licencji i możliwie rychłego wdrożenia produkcji w Polsce. Rozważano także możliwości unifikacji użytkowanego przez siły powietrzne obu partnerów sprzętu łączności, najwięcej uwagi poświęcając materiałom przeznaczonym dla lotnictwa bombowego (radiostacje typu SFR.203). Uzgodniono wymianę okazowych egzemplarzy bomb, które przeznaczone być miały następnie do dalszych studiów, o bardziej praktycznym charakterze. Komisja zarekomenowała też dostawę do Polski dwóch francuskich radiostacji pokładowych lotnictwa myśliwskiego oraz mobilnej stacji naziemnej, celem przestudiowania na miejscu możliwości utrzymywania z Polski łączności z formacjami myśliwskimi sojuszników. W osobnym *aide-mémoire* sztab l'Armée de l'Air zaproponował polskim partnerom wdrożenie studiów nad możliwościami unifikacji w miarę możności niektórych kategorii materiału lotniczego (płatowce i silniki, uzbrojenie strzeleckie i wyrzutniki bombowe, inhalatory, materiał fotograficzny, materiał do radiotelegrafii i radiotelefonii, paliwa) oraz ujednoliceniem niektórych procedur – dotyczących np. zaopatrywania w paliwo czy napraw sprzętu[123].

Uczestnicy konferencji uzgodnili, że podobne spotkania winny być kontynuowane, uznając zarazem październikową konferencję za pierwszą z cyklu i proponując, by kolejne rozmowy odbywały się w odstępach półrocznych, w Warszawie lub Paryżu. Ustalono też, że sprawy objęte sprawozdaniem końcowym spotkania winny być przedłożone szefom obu sztabów, zyskując moc obowiązującą dopiero po ich aprobacie. Generał Stachiewicz dokonał jej dopiero po kilku miesiącach, 9 lutego 1938 r. Strona francuska zwlekała jednak nadal, co hamowało podjęcie realizacji poczynionych w październiku uzgodnień[124].

Przyczyny tej zwłoki nie są jasne, tym bardziej że ewentualne wątpliwości strony mogły wyjaśnić jeszcze w ostatniej w dekadzie września 1937 r., kiedy to w Paryżu przebywał z nieoficjalną wizytą szef polskiego Sztabu Głównego[125]. Prawdopodobnie w grę wchodziły kwestie techniczne lub zwykła bezwładność wojskowej biurokracji. Faktem pozostaje jednak, że na podejmowane decyzje po obu stronach oddziaływały nie zawsze budujące doświadczenia wcześniejszych etapów współpracy, skłaniając do traktowania partnera i formułowanych przezeń deklaracji z ograniczonym zaufaniem. Po stronie francuskiej w grę wchodziły też obawy o bardziej general-

[123] SHD-DAT, 7 N 3012, „Note pour le Général Chef d'État-Major Général" No. 591 3-0-S/E.M.A.A. O. III EMAA z 22 III 1938 r. (gdzie konferencję połączono, popełniając podwójny błąd, z pobytem we Francji szefa polskiego Sztabu Głównego, którym miał być „Général Ritz Smigly"); 7 N 3000, raport No. 91/S gen. Musse'a dla Ministra Obrony Narodowej i Wojny z 28 X 1937 r.; IPMS, Lot.A.I 2/8, egzemplarz No. 1 protokołu „Conversations techniques franco-polonaises", przekazanego szefowi SG pismem No. 16 gen. Musse'a z 25 X 1937 r.

[124] IPMS, Lot.A.I 2/10, kopia pisma L. 16389/II.Tj. gen. Stachiewicza do płk. Arbitre'a z 9 II 1938 r. i in. dok.; AAN, AW, A II/52, koncept powyższego pisma i in. dok.

[125] SHD-DAT, 7 N 3000, „Rapport No 86/S du 30 Septembre 1937" gen. Musse; 7 N 3034, „Traduction d'un Télégramme Chiffré Reçu le 25 Septembre 1937 à 18 h. 15" *attaché* wojskowego Francji w Warszawie do Ministerstwa Wojny i in. dok.

nym charakterze. Wciąż silne były tam podejrzenia, że jednym z zasadniczych powodów wyraźnego w poprzednich latach rozluźnienia więzów łączących Warszawę z Paryżem był przyjęty w tej pierwszej stolicy kurs na zbliżenie z Niemcami. To zaś, zdaniem niektórych, musiało mieć konsekwencje także w sferze militarnej. W zachowanych w spuściźnie gen. Gamelina, opracowanych krótko po remilitaryzacji Nadrenii, studiach europejskiego układu sił u progu hipotetycznego konfliktu, który mógłby wybuchnąć w końcu 1936 r., pojawiły się więc sformułowania: „niemożliwe jest czynienie dokładnych przewidywań co do stanowiska Polski i Włoch", czy wręcz: „Polska połączona z Niemcami traktatem przyjaźni zachowa prawdopodobnie stanowisko neutralne, co pozwoliłoby Niemcom utrzymać przeciw niej jedynie dywizje Grenschutzu"[126].

Z upływem czasu francuskie wątpliwości bynajmniej nie ulegały rozproszeniu. W rozesłanej 2 lutego 1938 r. ściśle tajnej nocie mającej stanowić podstawę dyskusji szefów francuskich sił zbrojnych nad międzynarodowym kontekstem ich przyszłych działaniań stwierdzono między innymi: „interwencja Polski po naszej stronie ma charakter warunkowy, co nie pozwala liczyć na jej pomoc we wszystkich sytuacjach hipotetycznych"[127].

Tak ostrożne i niejednoznaczne założenia znajdowały odzwierciedlenie w scenariuszach realizowanych w latach 1936-1938 ćwiczeń sztabowych – także tych z wykorzystaniem lotnictwa. Co prawda w ramach ćwiczeń Najwyższej Rady Wojennej na okres 1936-1937 generalny inspektor obrony powietrznej gen. dyw. René Keller wystąpił w roli „pomocnika […] dla kierowania siłami powietrznymi Polski i Małej Ententy", ale w zachowanej dokumentacji rozpatrywanych działań uwzględnione zostało jedynie lotnictwo czechosłowackie[128]. Z kolei w opracowanych wiosną 1938 r.

---

[126] SHD-DAT, 1 K 224/15, niedatowane [po 7 III 1936 r.] i niesygnowane studium „Conflit entre l'Allemagne et les puissantes occidentales (les Tchéco-Slovaquie participant au conflit aux côtés des Puissantes occidentales et la Pologne observant attitude douteuse". Drugi z cytowanych dokumentów stanowi wersję roboczą pierwszego – zacytowana fraza została w nim skreślona i zastąpiona sformułowaniem mniej jednoznacznym, w powyższym tekście umieszczonym w pierwszej kolejności. W jednym z rozważanych mniej więcej w tym czasie (26 VI 1936 r.?) przez Stały Komitet Obrony Narodowej (Comité Permanent de la Défense Nationale) scenariuszy hipotetycznego konfliktu Polska była wręcz jednym z głównych sojuszników Niemiec, zachowujących postawę defensywną względem Zachodu i atakującym sojuszników Francji w Europie Środkowej i Wschodniej (tj. państwa Małej Ententy i ZSRR). W wariancie przeciwnym, przewidującym atak Niemiec w kierunku zachodnim, rozpatrywana była jako jeden z ewentualnych aliantów Francji (SHD-DAT, 2 N 20, zestawienia „1er groupe d'hypothèses de conflit", „2ème groupe d'hypothèses de conflit").

[127] SHD-DAT, 2 N 224, „Note sur les données actuelles du problème militaire français" No. 57/D.N. 3 Sekretariatu Generalnego Rady Najwyższej Obrony Narodowej z 2 II 1938 r.

[128] SHD-DAT, 1 N 76, pismo No. 363-ER/E.M.A.A. szefa EMAA, wiceprzewodniczącego Najwyższej Rady Lotnictwa do wiceprzewodniczącego Najwyższej Rady Wojennej gen. Gamelina z 21 VIII 1936 r. Wśród zachowanych materiałów znalazły się natomiast informacje o potencjale polskich sił powietrznych wedle francuskich przewidywań na 1 V 1937 r. Większość odnalezionej dokumentacji ćwiczeń nie była datowana. Dokument dotyczący udziału w nich gen. Kellera

założeniach ćwiczeń na okres 1938-1939 (odtwarzających hipotetyczną sytuację z wiosny roku następnego) przyjęto, że Rzeczpospolita początkowo pozostanie neutralna, a do działań przystąpi dopiero w drugiej ich fazie, „około początku trzeciego miesiąca wojny". W tym przypadku siłami Małej Ententy i Polski dowodzić miał gen. Henri Dentz, wraz z przydzielonym mu oficerem lotnictwa[129].

Nic więc dziwnego, że w tych okolicznościach w Paryżu na wszelkie oznaki domniemanej wojskowej kooperacji Polski i Niemiec reagowano z większą jeszcze bodaj niż wcześniej nadwrażliwością. Skrupulatnie odnotowywano wszelkie realizowane w Niemczech przez polskie lotnictwo zakupy sprzętu[130]. Nie bez niepokoju komentowana była też przez Francuzów wizyta złożona w Berlinie w grudniu 1937 r. przez polskiego dowódcę lotnictwa na zaproszenie marszałka Hermanna Goeringa. Przyznać trzeba, że takie właśnie reakcje Francuzów pośrednio spowodowała postawa strony polskiej, która sojusznika z zachodu o planowanej podróży poinformowała dopiero w ostatnim momencie[131]. Była to z pewnością spora niezręczność, tym bardziej że Warszawa nie miała w tym przypadku absolutnie nic do ukrycia. Przeciwnie wręcz – gen. Rayski do odwiedzin w stolicy Rzeszy podchodził ze sporym dystansem, kilkakrotnie pod różnymi pretekstami odrzucając wcześniejsze niemieckie zaproszenia[132]. Paradoksalnie – także Niemcom najwyraźniej wadził ówczesny kurs polskiej lotniczej polityki, tyle że w tym przypadku postrzegano go jako… zbyt profrancuski. Za manifestację niechęci do takiego nastawienia wschodniego sąsiada uznać trzeba najpewniej zatrzymanie w Dreźnie 22 lipca 1937 r. i przesłuchiwanie przez Gestapo powracających do kraju z urlopu nad Sekwaną wyższych oficerów polskich sił powietrznych – płk. Karpińskiego i ppłk. Pawlikowskiego, oraz ich żon. Berlin oficjalnie

---

pochodzić musiał np. z okresu po 15 X 1936 r., bo dopiero z tym dniem został on awansowany na generała dywizji.

[129] Ibidem, niedatowany (pieczątka wpływu Gabinetu Ogólnego szefa Sztabu Generalnego z 25 VI 1938 r.) i niesygnowany „Avant-projet pour permettre l'établissement des bases de l'exercice de Conseils Supérieurs de la Guerre de la Marine et de l'Air en 1938-1939". Por. SHD-DAT, 2 N 225, gdzie dokument ten występuje jako załącznik do rozesłanego pismem sekretarza generalnego CSDN gen. Louisa Jameta No. 553/DN.3 z 16 VI 1938 r. programu planowanego na 8 VII spotkania szefów Sztabów Generalnych sił zbrojnych.

[130] SHD-DAT, 7 N 3000, „Bulletin d'Informations Aéronautiques" No. 16/S gen. Musse z 18 II 1937 r. W danym przypadku w grę wchodził zakup samolotów komunikacyjnych Junkers Ju 52, ale także dwóch radiostacji dla łączności pomiędzy samolotami myśliwskimi firmy Telefunken.

[131] Ibidem, „Rapport No. 104/S, du 15 décembre 1937" gen. Musse. Późniejsze nieco francuskie komentarze brzmiały już bardziej uspokajająco – w datowanym 24 XII 1937 r. piśmie No. 3411 ministra spraw zagranicznych do ministra obrony narodowej i wojny podkreślano, że inicjatorem wizyty była strona niemiecka, a podobną wizytę w Berlinie złożyć ma w najbliższym czasie m.in. dowódca sił powietrznych Argentyny (SHD-DAT, 7 N 3016).

[132] CAW, O. II SG, I.303.4.4393, notatka O. II SG z 17 II 1937 r. i nast. dok. Wizyta miała miejsce w dniach od 13 do 17 XII 1937 r. Niewiele wcześniej, 4 X 1937 r., do Paryża z oficjalną wizytą zawitała delegacja przedstawicieli niemieckich sił powietrznych, z sekretarzem stanu w Ministerstwie Lotnictwa gen. Erhardem Milchem na czele (AAN, MSZ, m-film 20027, pismo L. 1-F/25 ambasadora RP w Paryżu Juliusz Łukasiewicza do ministra spraw zagranicznych z 25 X 1937 r.).

za incydent przeprosił, jako przyczynę podając omyłkę w identyfikacji zatrzymanych. Wyjaśnienie, acz oficjalnie przyjęte, nie brzmiało jednak zbyt przekonująco[133].

Walory polskich sił zbrojnych Francuzi oceniali na ogół wysoko, dobrze jednak zdając sobie sprawę z obniżających ich potencjalną efektywność niedostatków. Najistotniejszą bodaj z konstatowanych słabości stanowiło niedostateczne zaopatrzenie w materiał. Mankament ten dotyczył przede wszystkim broni technicznych, w tym także lotnictwa. Choć francuscy analitycy wyszkolenie personelu polskich sił powietrznych, panującego w jednostkach ducha czy poziom utrzymania sprzętu oceniali wręcz w superlatywach, to realne możliwości polskiej aeronautyki traktowane były przez nich z daleko posuniętym sceptycyzmem. „Choć z punktu widzenia kooperacji [z armią lądową] wydaje się wystarczający pod względem ilości i jakości, nie może być użyty ani do obrony powietrznej terytorium, ani do akcji nad terytorium wroga" – raportował w marcu 1937 r. na temat materiału używanego przez polskie lotnictwo wojskowe płk Arbitre. Rok później jego uwagi w Paryżu wciąż uznawano za aktualne, niemal dosłownie powtarzając niektóre ich fragmenty w sumarycznych opracowaniach na temat sił zbrojnych Rzeczypospolitej. Lotnictwo, które wedle tych ocen mogło przenieść w głąb terytorium przeciwnika łącznie 40 ton bomb (z tego jedynie 10 na odległość 350 km – „z Poznania nad Łabę"), trudno było uznawać za poważny czynnik w strategicznej grze sił[134]. „Wsparcie sił polskich jest wątpliwe i będzie zawsze dość słabe", podsumowywano w lutym 1938 r. sytuację w poświęconej lotnictwu części, zawierającej ocenę aktualnych problemów wojskowych Francji, noty Rady Najwyższej Obrony Narodowej[135].

Stronę polską z kolei do traktowania z pewną powściągliwością ponownie rysujących się perspektyw lotniczej współpracy z Francją skłaniały zarówno dotychczasowe w tym względzie doświadczenia, jak i bieżące oceny[136]. Te ostatnie zaś podawały

---

[133] CAW, O. II SG, I.303.4.4393, korespondencja w sprawie zatrzymania w Dreźnie płk. Karpińskiego i ppłk. Pawlikowskiego z żonami.

[134] SHD-DAT, 7 N 3018, pismo No. 22/S pomocnika lotniczego *attaché* wojskowego Francji w Polsce kpt. de Ponton d'Amécourt z 4 III 1937 r.; opracowanie „Études Pologne. Les forces militaires polonaises" ze stycznia–lutego 1938 r. W następnych miesiącach powyższe oceny, w których zaczęto brać pod uwagę samoloty rozpoznawczo-bombowe PZL.23 (w razie skierowania ich w całości do zadań czysto bombowych zdolne do przeniesienia 100 ton bomb na odległość 500 km), a niebawem też samoloty bombowe PZL.37 zaczęły ulegać pewnej poprawie. Jednak konkluzja, wedle której lotnictwo polskie wciąż boryka się z trudnościami natury technicznej, materiałowej i finansowej – niezdolne do dyktowanego mu przez narodową dumę w pełni samodzielnego rozwoju, pozostawała niezmienna. Zob.: ibidem, wykład kpt. Vigana Braqueta „La Pologne et l'Armée Polonaise" w Centrum Wyższych Studiów Wojskowych z 24 II 1938 r. i in. dok.; SHD-DAA, 2 B 58, opracowanie O. II EMAA „Notices sur les forces aériennes de diverses puissances étrangères en Europe" z czerwca 1938 r.

[135] SHD-DAT, 5 N 579, „Note sur les données actuelles du problème militaire francais" No. 68/DN.3 Sekretariatu Generalnego CSDN z 8 II 1938 r. (opublikowana w: *DDF 1932-1939, 2e serie (1936-1939)*, vol. 8: *17 janvier – 20 mars 1938*, Paris 1973, doc. 127, s. 254 nn.).

[136] Po latach oceny te gen. Stachiewicz podsumowywał krótko: „Gorzej od armii lądowej przedstawiało się francuskie lotnictwo. Przechodziło ono w latach 1936 i 1937 poważny kryzys,

niekiedy w wątpliwość pożytki płynące z francuskich nauk. Szef Sztabu Dowództwa Lotnictwa MSWojsk. mjr pil. Stanisław Nazarkiewicz i szef Wydziału Studiów tegoż Dowództwa mjr dypl. pil. Józef Jasiński, którzy staż we francuskim szkolnictwie lotniczym odbyli między 1 października a 14 listopada 1937 r., stwierdzali w podsumowującym pobyt nad Sekwaną sprawozdaniu: „Oficerowie, którzy byli w Polsce, a którzy obecnie dowodzą szkołami lub zajmują w szkolnictwie wyższe stanowiska, niejednokrotnie mówili: «Panowie, u nas nie zobaczycie nic więcej, niż macie u siebie. Wiemy dobrze, że u was pod wieloma względami jest lepiej, niż u nas. Zobaczycie wiele urządzeń prowizorycznych, albowiem nasze szkolnictwo jest w toku reorganizacji»"[137]. W dość chłodnym tonie formułowali też po powrocie z Francji oceny inni polscy stażyści. „Odnośnie programu i metod szkolenia odniosłem wrażenie, że oparte są one na starych zasadach, od których nasze szkolnictwo dzisiaj odstąpiło" – stwierdzał oficer sztabu Komendy Szkół Lotniczych (i słynny pilot myśliwski) mjr pil. Jerzy Bajan. I dodawał: „Eliminacja uczniów prowadzona jest bardzo pobłażliwie. […] Program wyszkolenia pilota myśliwskiego obejmuje właściwie tylko naukę latania na samolocie typu myśliwskiego, nie przygotowuje natomiast ucznia do wykonywania pracy bojowej w eskadrach"[138]. „Ogólnie biorąc, programy opracowane są bardzo schematycznie […]. Na wykłady teoretyczne zwraca się bardzo mało uwagi. […] Kierownictwo i oficerowie nie kryją się wcale z tym, że stawiają sobie za zadanie wyłącznie przygotowanie praktyczne" – informował w podobnym nieco duchu kpt. pil. Henryk Stankiewicz po dziesięciodniowej wizycie w Centrum Wyszkolenia Mechaników Lotniczych w Rochefort[139].

Oczywiście we wszystkich przywołanych wyżej dokumentach znalazły się też uwagi o najzupełniej pozytywnym wydźwięku – ogólny jednak tembr składanych sprawozdań daleki był od entuzjazmu[140]. W porównaniu z sytuacją sprzed lat mniejsza też wyraźnie była, po obu zresztą stronach, gotowość do otwartego dzielenia się

---

z którego zaczęło wychodzić dopiero w 1938 roku" (W. Stachiewicz, *op. cit.*, s. 119).

[137] CAW, Szef SG, I.303.1.107, kopia „Sprawozdania ze stage'u we francuskim szkolnictwie lotniczym, odbytego między 1/X a 14 XI 1937 przez mjra pil. Stanisława Nazarkiewicza, szefa Sztabu Dowództwa Lotnictwa, i mjra dypl. pil. Józefa Jasińskiego, szefa Wydziału Studiów".

[138] CAW, O. II SG, I.303.4.4400, „Sprawozdanie ze stażu w Centrum Lotniczym w Istres, odbytym [*sic*!] w czasie od dnia 5 X – 13 X 1938" mjr. pil. Jerzego Bajana z 17 X 1938 r.

[139] Ibidem, kopia „Sprawozdania z odbytego stażu w myśl rozkazu M.S.Wojsk. Biuro Pers. L.dz.2279/tj.-II/5 z dn. 21 IX przez mjr. pil. inż. Gosiewskiego Antoniego, Komendanta Szkoły Podchorążych Lotnictwa grupa techn. i kpt. pil. Stankiewicza Henryka w czasie od dnia 18 X – 27 X 38 r. w centrum wyszkolenia Mechaników Lotniczych w Rochefort" z 3 XI 1938 r.

[140] Pewien wyjątek stanowiło tu sprawozdanie ze stażu, który między 21 IX a 17 X 1936 r. odbył w 31 Pułku Lotniczym w Tours kpt. dypl. pil. Bohdan Kleczyński z 5 Pułku Lotniczego. W dokumencie uwzględnione zostały jednak głownie informacje dotyczące wykorzystywanego w jednostce sprzętu – przede wszystkim samolotów rozpoznawczo-bombowych Potez 540 oraz ich uzbrojenia i wyposażenia. AAN, SG, 616/331, „Sprawozdanie ze stażu w 31 pułku lotniczym w Tours" kpt. Kleczyńskiego, przesłane szefowi O. II SG pismem L. 195/tj. płk. Fydy z 6 XI 1936 r. Prócz wymienionych wyżej, przedstawicielami polskiego lotnictwa wojskowego, którzy w latach 1936-1938 pobierali nauki we Francji lub też odbywali tam staż, byli m.in. por. mar. Tadeusz Ber-

informacjami. „Informowanie o własnym kraju musi być umiejętne, aby nie spowodować ujawnienia zagadnień stanowiących przedmiot strzeżonych w tajemnicy przygotowań obrony państwa, albo które miałyby uwidocznić słabe strony budowy wewnętrznej", zastrzegał minister spraw wojskowych, kierując na studia w École Supérieure d'Aéronautique por. Stanisława Wojciecha Wesołowskiego[141]. „W czasie pobytu spotkałem się z uprzejmością ze strony dowództwa i oficerów, jakkolwiek dawała się odczuć pewna powściągliwość w udzielaniu informacji" – raportował po powrocie z Francji mjr Bajan[142].

Zauważyć warto, że w drugiej połowie lat 30. sojusznicza Francja nadal pozostawała punktem odniesienia dla polskich studiów lotniczych. To ją w pierwszym rzędzie wskazywał np. jako kierunek wyjazdów realizowanych dla odbycia takich studiów utyskujący na „brak możliwości wykorzystania doświadczeń obcych i zapoznania się z metodami pracy innych wyższych uczelni lotniczych za granicą" komendant Wyższej Szkoły Lotniczej (WSLotn.) płk dypl. pil. obs. Stanisław Kuźmiński. By całkiem nie utracić kontaktu z coraz szybciej ewolującą rzeczywistością światowej lotniczej czołówki, proponował więc odbycie przez wykładowców WSLotn. serii stażów we Francji oraz (w jedym przypadku) we Włoszech[143]. Sugerował też, by zasadą uczynić kilkudniowe wyjazdy oficerów szkoły na większe wystawy lotnicze[144].

---

dysiński (studia w École Nationale Supérieure d'Aéronautique) i ppłk pil. Stefan Pawlikowski (staż w okresie 30 VIII – 18 IX 1937 r.).

[141] CAW, Gabinet Ministra Spraw Wojskowych, I.300.1.575, pismo L. 1809/tj.II-1 w imieniu ministra Szefa Biura Personalnego płk. Ignacego Misiąga wg rozdzielnika z 18 IX 1937 r. Wspomniane studia por. Wesołowski rozpoczął z dniem 1 X 1937 r.

[142] CAW, O. II SG, I.303.4.4400, „Sprawozdanie ze stażu w Centrum Lotniczym w Istres…" mjr. pil. J. Bajana z 17 X 1938 r.

[143] Adnotacje na zachowanym dokumencie oraz koncepty dalszych pism wskazują, że wniosek spotkał się z życzliwym przyjęciem szefa SG. Projektowane we Francji staże dotyczyć miały „metod szkolenia i nowych operacyjnych kierunków użycia" lotnictwa (Dyrektor Nauk WSLotn. ppłk dypl. pil. Marian Romeyko, od 1 V 1938 r.), „metod organizowania ćwiczeń i szkolenia taktycznego" (wykładowca Taktyki Ogólnej Lotnictwa mjr dypl. pil. Mateusz Iżycki, lipiec 1938 r.), oraz „taktyki lotnictwa bombardującego i lotnictwa myśliwskiego/pościgowego" (wykładowcy Taktyki Lotnictwa Bombardującego i Pościgowego – mjr pil. Michał Bokalski i kpt. dypl. Eugeniusz Wyrwicki; od 3 IX). Wspomniane staże najpewniej doszły jednak do skutku jedynie częściowo – i ze sporym opóźnieniem. W każdym razie płk Kuźmiński oraz mjr dypl. Bohdan Kleczyński z WSWoj. staż w Paryżu odbyli dopiero w okresie oraz 17 IV – 2 V 1939 r. Pierwszy z wymienionych oficerów uprzednio spędził dwa lata na studiach we Francji (od 26 VII 1936 r., jeszcze w randzie kapitana). AAN, AW, A II/53, kwit na 812 fr. frs. tytułem ryczałtu na ubranie cywilne dla kpt. pil. Kleczyńskiego i in. dok.; CAW, Szef SG, I.303.1.107, pismo L. 942/tj. płk. Kuźmińskiego do komendanta Wyższej Szkoły Wojennej z 9 XII 1937 r. i in. dok.; O. II SG, I.303.4.4399, informacje o stażach zagranicznych z lat 1938-1939.

[144] Organizowane w Paryżu w odstępach dwuletnich międzynarodowe Salony Lotnicze nadal licznie odwiedzane były przez przedstawicieli polskiego lotnictwa wojskowego i przemysłu lotniczego. Wyjątkowo obszerna lista osób udających się z tej okazji nad Sekwanę w listopadzie roku 1938 obejmowała aż 20 „oficerów i inżynierów centralnych instytucji lotniczych" oraz 36 „inżynierów i pracowników polskich wytwórni lotniczych" (CAW, O. II SG, I.303.4.4395, pismo L. 2030/

O ile przy tym nad Sekwaną skwapliwie odnotowywano wszelkie gesty, które świadczyć mogły o polskich skłonnościach do szukania możliwości zbliżenia z Rzeszą (czy państwami uważanymi za potencjalnych jej klientów, jak np. Bułgaria[145]), o tyle Polacy z napięciem obserwowali wojskowe kontakty Paryża i Moskwy. Także w tym przypadku dostrzegać można było objawy nadwrażliwości – każdy, drobny nawet fakt stawał się niemal natychmiast przedmiotem komentarzy[146].

Wiosną 1937 r. płk Fyda raportował z Paryża: „mam wrażenie, że wojskowa współpraca francusko-sowiecka stale się rozwija i pogłębia tak między armią lądową, jak i armią powietrzną"[147]. Niepokojąco brzmiały przekazane równocześnie doniesienia, że współpraca ta obejmuje także kwestie uzgadniane równolegle z Warszawą – jak np. bomby lotnicze. W konsternację wprawiać mogły również informacje, że częstym i bliskim na terenie Paryża kontaktom *attachés* wojskowych ZSRR, Czechosłowacji i Litwy patronują najwyższe francuskie czynniki wojskowe, w tym i gen. Gamelin[148].

Pomimo jednak wspomnianych problemów wiosną 1938 r. sprawy lotniczej kooperacji Polski i Francji znów ruszyły z miejsca. 30 czerwca niespodziewanie, bez uprzedzenia, do Instytutu Technicznego Lotnictwa nadszedł znad Sekwany transport sprzętu, którego wysyłkę uzgodniono w trakcie październikowych rozmów. Przesyłka zawierała m.in. bomby o wagomiarze od 10 do 500 kg, dwie radiostacje pokładowe Thomson 53 oraz mobilną (umieszczoną na samochodzie ciężarowym) stację SADIR 2301. Dowódca Lotnictwa MSWojsk. wnioskował niezwłocznie, by nad Sekwanę wysłana została odpowiednia partia materiału polskiego. Z akceptacją wniosku się nie ociągano – odpowiedni rozkaz szef Sztabu Głównego wydał już 6 lipca[149].

Stud.Inf. dowódcy lotnictwa wz. płk. inż. Henryka Abczyńskiego do *attaché* lotniczego przy Ambasadzie RP w Paryżu z 21 I 1938 r.). Przy okazji wyjazdów na staże czy Salon Lotniczy często odwiedzano także jednostki i/lub wytwórnie lotnicze. Tak np. gen. Rayski wraz z grupą towarzyszących mu oficerów 27 XI 1936 r. złożył wizytę w 22 Eskadrze Lotniczej w Chartres (SHD-DAT, kopia bez numeru kancelaryjnego pisma za ministra lotnictwa i z jego rozkazu szefa O. II EMAA mjr. Loriota do dowódcy 22 Brygady Lotniczej z 19 XI 1936 r.).

[145] SHD-DAT, 7 N 3016, informacja wywiadowcza z września 1938 r. „Aviateurs bulgares en stage en Pologne" i in. dok.

[146] Tak np. przybycie 19 VIII 1936 r. na francuskie manewry lotnicze (25-28 VIII 1936 r.) delegacji armii radzieckiej na czele z dowódcą Kijowskiego Okręgu Wojskowego gen. (komandarmem I rangi) Joną Jakirem płk Fyda komentował żywo: „Na dworcu kolejowym oczekiwali go przede wszystkim oficerowie Ministerstwa Powietrza. Z Min. Wojny obecny był tylko gen. Paul Henri Gerodias Zca Szefa Sztabu Armii. […] Był on widocznie zażenowany swoją misją urzędową i wyrażał się do oficerów, którzy oczekiwali gen. Gamelin [wracającego z Polski tymże pociągiem], że czułby się szczęśliwym, gdyby miał spotkać swego szefa a nie bolszewików" (AAN, AW, A II/48A, pismo L. 158/tj.36 płk. Fydy do szefa O. II SG z 1 X 1936 r.). Por. też: przypis 477.

[147] AAN, AW, A II/52, pismo L. 73/tj.37 płk. Fydy do szefa O. II SG z 23 IV 1937 r.

[148] Ibidem. Na temat formułowanych w marcu 1938 r. w Paryżu ocen perspektyw lotniczej współpracy z ZSRR zob.: *DDF 1932-1939, 2e serie*, vol. 8, doc. 361, s. 705 nn.

[149] SHD-DAA, „Note pour l'attache de l'air à Varsovie", No. 1105/2 T/S/E.M.A.A O. II EMAA z 27 V 1938 r. i in. dok.; IPMS, Lot. AI 2/10, pismo L. 229/tj.38.Lot. *attaché* lotniczego RP w Paryżu ppłk. pil. obs. Franciszka Ksawerego Pinińskiego do szefa SG z 15 VII 1938 r. i in. dok. W kiero-

Jednocześnie przedmiotem analizy stał się dotyczący współpracy materiałowej memoriał Sztabu Głównego l'Armée de l'Air. Szczegóły jego treści pozostają niestety nieznane. Wiadomo jednak, że strona francuska dążyła do sprecyzowania możliwości unifikacji sprzętu znajdującego się w użytkowaniu sił powietrznych obu sojuszników. W udzielonej 5 lipca 1938 r. odpowiedzi Dowództwo Lotnictwa MSWojsk. zwróciło uwagę na poważne trudności w realizacji tego procesu w tak podstawowych kategoriach jak płatowce i silniki lotnicze (gdyż „każdy z krajów posiada własną produkcję płatowców i silników typów najnowszych", zaś przyjęcie przez jedną ze stron materiału już produkowanego przez drugiego partnera wymagać by musiało czasu, powodując w efekcie „budowanie sprzętu typu przestarzałego") czy uzbrojenie („K.m. lotn. Unifikacja jest niemożliwa ze względu na różne w obu krajach kalibry"; „Wyrzutniki. Unifikacja jest trudna, ponieważ w polskich samolotach stanowią one częściowo integralną część samolotu")[150]. Wedle przedstawionej opinii postulowane przez Francuzów ujednolicenie objąć by mogło głównie elementy wyposażenia i osprzętu, jak butle tlenowe do inhalatorów, materiał foto czy materiał elektryczny. Większych problemów nie powinno też nastręczać stosowanie we francuskich silnikach paliw polskiej produkcji. Dla ewentualnej obsługi przybywających do Polski francuskich maszyn niezbędne natomiast było uprzednie przeszkolenie polskiego personelu, a w razie konieczności dokonywania napraw – także przekazanie surowców, części zamiennych i podzespołów oraz rysunków warsztatowych, wreszcie też – poinformowanie zawczasu gości z zachodu o parametrach i wyposażeniu lądowisk, z których przyszłoby im korzystać[151].

W końcu czerwca uzgodnione zostało kolejne spotkanie przedstawicieli lotnictwa polskiego i francuskiego. Odbyło się ono ostatecznie 10 dni później w paryskim gabinecie z udziałem szefów Oddziałów II i III EMAA. Stronę polską reprezentowali kierownik Zaopatrzenia Lotnictwa płk Tytus Karpiński, dowódca Wojsk Łączności MSWojsk. płk dypl. Heliodor Cepa oraz ppłk pil. obs. Ksawery Piniński, *attaché* lotniczy w ambasadzie RP w Paryżu. Mimo niewątpliwych kompetencji zebranych osób konferencja stanowiła nie tyle kontynuację spotkania z października roku poprzedniego, ile próbę przełamania zaistniałego w podjętych wówczas rozmowach impasu. Cel ten udało się osiągnąć – gen. Keller, powołując się na wysłany kilka tygodni wcześniej do ITL transport francuskiego materiału, zwrócił uwagę, że wykonywanie podjętych w jesieni decyzji zostało, mimo braku formalnej ich akceptacji, rozpoczęte. Zobowiązał się też „w jak najkrótszym czasie" uzyskać brakującą aprobatę szefa Sztabu Generalnego l'Armée de l'Air gen. Josepha Vuillemina i potwierdził wolę kontynuowania polsko-francuskich spotkań w odstępach półrocznych. Zebrani

---

wanym do Francji transporcie znalazły się bomby zapalające i odłamkowe wz. T.34 („myszki"), 1 bomba 12 kg wzór T.33, 4 bomby 50 kg wzór T.32 i 2 bomby 100 kg wzór Z 31.

[150] IPMS, Lot. AI 2/10, pismo L. 2153 dowódcy lotnictwa MSWojsk. wz. płk. pil. Tytusa Karpińskiego do szefa SG z 5 VII 1938 r. Jako „bardzo wskazane" określano natomiast studia nad unifikacją drobnych elementów samolotów, jak koła i ich ogumienie, amortyzatory itp.

[151] Ibidem.

przyjęli, że najbliższa z serii konferencji odbędzie się w Warszawie „z końcem sierpnia, względnie w pierwszych dniach września b.r."[152] Istotnie, pismem z 4 sierpnia 1938 r. gen. Vuillemin potwierdził swą akceptację dokonanych jeszcze w październiku roku poprzedniego uzgodnień[153].

W tym czasie, niejako równolegle, intensywnie rozwijała się prowadzona między Paryżem i Warszawą wymiana informacji wywiadowczych na temat gwałtownie rozbudowującej swój potencjał Luftwaffe. Kooperacja służb informacyjnych obu państw miała w tej dziedzinie długą już tradycję[154], zaś w połowie lat 30., gdy po stronie francuskiej podjęło ją 2ème Bureau EMAA, uległa dalszej intensyfikacji. Wolę jej pogłębienia (ku pewnemu nawet zaskoczeniu Francuzów) kierownictwo Oddziału II Sztabu Głównego zadeklarowało w trakcie złożonej w Warszawie w styczniu 1937 r. wizyty mjr. Loriota.

Uzgodniona przy tej okazji kolejna konferencja ewidencyjna odbyła się w Paryżu 26 i 27 maja 1937 r. Oddział II reprezentował referent lotnictwa Samodzielnego Referatu „Niemcy" mjr obs. Ferdynand Bobiński, gospodarzy – trzech oficerów, specjalistów od problematyki niemieckiej. Wśród omawianych zagadnień znalazły się m.in. organizacja lotnictwa niemieckiego, łączność niemieckich sił powietrznych, organizacja i dyslokacja ich zaopatrzenia i sprzęt lotniczy Luftwaffe. Dokonano także wymiany informacji na temat organizacji niemieckiej artylerii przeciwlotniczej[155].

Do kolejnego z serii spotkań doszło w kwietniu roku 1938 – jednak jego przebieg pozostaje nieznany. Wzmianki w zachowanych dokumentach pozwalają sądzić, że obrady miały raczej charakter techniczny, bez większego znaczenia dla dalszej wywiadowczej współpracy Paryża i Warszawy[156]. Ta ostatnia układała się jednak pomyślnie – o czym w pierwszej dekadzie czerwca informował Paryż ambasador Noël, podkreślając też serdeczne przyjęcie i ostentacyjną wręcz otwartość, których

---

[152] IPMS, Lot. Lot. A.I 2/10, pismo L. 229/tj.38.Lot. ppłk. Pinińskiego do szefa SG z 15 VII 1938 r.

[153] Ibidem, odpis pisma No. 1704/2.C/E.M.A.A. gen. Vuillemina do ppłk. Pinińskiego z 4 VIII 1938 r.

[154] Zob. s. 157.

[155] CAW, O. II SG, I.303.4.2250, „Sprawozdanie z konferencji ewidencyjnej, odbytej w Paryżu z francuskim Oddziałem II Ministerstwa Lotnictwa w Paryżu w dniach 26 i 27 maja 1937 roku". Wzmianki o wizycie w Polsce wiosną 1938 r. przedstawicieli francuskiego wywiadu znaleźć można w: CAW, O. II SG, I.303.4.4351.

[156] Przygotowany w ostatnich dniach czerwca 1938 r. przez O. II SG dokument „Ogólny rzut oka na obecny stan sił powietrznych Niemiec" otwierała fraza „od czasu ostatniej naszej konferencji w jesieni 1937 r. obserwujemy dalszy wzrost sił powietrznych Rzeszy [podkr. – W.M.]". Jednak w innych pochodzących z tego okresu dokumentach Oddziału termin kwietniowy powtórzony został co najmniej dwukrotnie – on więc najpewniej powinien zostać przyjęty jako poprawny (IPMS, A.II.27/25). Skądinąd wiadomo jednak, że w połowie października 1937 r. w Paryżu istotnie przebywał szef O. II SG płk Pełczyński z grupą oficerów – informacja o „jesiennej" konferencji odnosiła się zapewne do tej właśnie wizyty (L. Rivet, *Carnets du chef des services secrets, 1936-1944*, édition annotée et présentée par O. Forcade, S. Laurent, Paris 2010, s. 166 n.).

doznał w trakcie niedawnej wizyty nad Wisłą inspektor generalny aeronautyki Martineau-Lagarde[157].

Już jednak wczesnym latem tego roku przedstawiciele obu Oddziałów II mieli okazję spotkać się ponownie. Ich konferencja odbyła się w Warszawie między 5 a 7 VII. Dokonany przez Rzeszę *Anschluss* Austrii oraz pretensje kierowane pod adresem Czechosłowacji wyraźnie dowodziły, że polityka Berlina wkracza w nową, ekspansjonistyczną fazę. Budziło to zrozumiałe zaniepokojenie służb wywiadowczych sąsiadów, które tym razem miały do omówienia wyjątkowo wiele zagadnień. Stąd też konferencję, planowaną początkowo jako dwudniową, trzeba było ostatecznie przedłużyć do trzech dni.

Strona polska do obrad przystępowała z dość sceptycznym nastawieniem. Przesłane w przeddzień przyjazdu do Polski odpowiedzi Francuzów na kwestionariusz przesłany im po poprzedniej, kwietniowej konferencji nie zostały w Warszawie uznane za zbyt interesujące. „Pokrywają się na ogół z naszymi informacjami. To, co myśmy nie wiedzieli, nie wiedzą. Nie orientują się w organizacji władz powietrznych. […] Dobre wiadomości na ogół znane" – komentowano otrzymaną przesyłkę[158].

Jednak spotkanie z udziałem szefa O. II SG płk. Pełczyńskiego, przedstawicieli Samodzielnego Referatu „Niemcy" w osobach jego szefa, mjr. dypl. Jana Leśniaka oraz „lotniczego" referenta mjr. Bobińskiego, mjr. pil. Józefa Kieconia ze Sztabu Lotniczego SG, a po stronie gości mjr. dypl. Loriota i kpt. pil. Fourniera[159] okazało się relatywnie owocne. W ciągu trzydniowych obrad omawiano kolejno m.in.: zmiany zachodzące w ogólnej organizacji niemieckich sił powietrznych, ich wyszkolenie, rezerwy, produkcję przemysłową i przewidywaną organizację na wypadek wojny, wreszcie – gotowość mobilizacyjną oraz „poszukiwane wiadomości", na których uzyskaniu sojusznikom winno szczególnie zależeć. W podsumowaniu konferencji jej uczestnicy stwierdzili, że:

- Niemcy nie są jeszcze gotowi na odcinku sił pow. do wojny na dłuższą metę, wskutek braku rezerw personalnych,
- na potencjał ich składają się tylko obecnie posiadane jednostki,
- doniosłe znaczenie lotnictwa przejawiło się podczas okupacji Austrii. […] Przesunięcie jednostek i opanowanie lotnisk na terenie Austrii zostało przeprowadzo-

---

[157] *DDF 1932-1938, 2e serie (1936-1939)*, vol. 9: *21 mars – 9 juin 1938*, Paris 1974, doc. 526, s. 1037.

[158] IPMS, A.II.27/25, niedatowany [30 VI 1938 r.?] referat O. II SG „Ogólne dane o materiale przesłanym przez Oddz. II franc. min. Lotnictwa za pośrednictwem Attaché Lotn. w Warszawie". Dokonana kilka dni później, po zakończeniu konferencji ocena tegoż materiału była zdecydowanie mniej kategoryczna: „Materiał przydatny, potwierdzający nasze hipotezy. Proponowane wykorzystanie. Materiał pozostawić w Sam. Ref. «N»".

[159] Kapitan Fournier kilka poprzednich dni spędził w podróżach między Pragą (od 29 VI do 3 VII uczestniczył tam w konferencji z przedstawicielami Sztabu Generalnego armii czechosłowackiej), Berlinem (gdzie spędził 4 VII) i Warszawą. W trakcie powrotu z Polski znów na dwa dni zatrzymał się w Berlinie, do Paryża wracając drogą lotniczą 9 VII. SHD-DAA, 2 B 97, „Compte-rendu de la liaison effectué à Prague du 20 Juin au 7 Juilliet 1938" Fourniera.

ne bardzo szybko i bez trudności, część służb przesunięta została w samolotach transportowych[160].

Od przybyszów z Paryża polscy gospodarze otrzymali 11 materiałów. Cztery z nich określono w Warszawie jako „dobre", sześć jako „przydatne", jeden (wykorzystanie taktyczne dywizjonu bombowego) uznany został za „częściowo przydatny". Nad Sekwanę trafiło 15 materiałów dostarczonych przez wywiad polski[161].

Kilka dni po zakończeniu spotkania z przedstawicielami wywiadu l'Armée de l'Air w Warszawie zjawiła się kolejna grupa oficerów francuskich służb informacyjno-wywiadowczych. Zastępca szefa 2ème Bureau EMA ppłk Joseph Martin de Mierry oraz towarzyszący mu szef Wydziału „Niemcy" mjr Louis Baril przybyli do Polski, by wziąć udział w konferencji ewidencyjnej. Odbyła się ona pod przewodnictwem płk. Pełczyńskiego w dniach 11-13 lipca 1938 r. Przedmiotem obrad była rozbudowa niemieckich sił zbrojnych, ich organizacja oraz możliwości mobilizacyjne. Zachowane sprawozdanie z obrad nie wskazuje, by poruszano w ich trakcie zagadnienia związane z lotnictwem, zapewne jednak pojawiły się one w wątkach o charakterze ogólnym (jak np. stan liczebny sił zbrojnych)[162].

Powolny, ale zauważalny rozwój kooperacji związanej z lotnictwem stanowił w drugiej połowie lat 30. jedyny niemal namacalny dowód trwania militarnego sojuszu Paryża i Warszawy w jego praktycznym aspekcie. Dwie pozostałe sfery wojskowej współpracy stanowiły zagadnienia materiałowe (związane głównie z realizacją kredytu z Rambouillet) oraz wywiad[163]. I tu jednak – jak wyżej wskazano – problematyka lotnicza odgrywała niepoślednią rolę.

---

[160] IPMS, A II.27/25, „Protokół z konferencji z przedstawicielami Oddziału II francuskiego Ministerstwa Lotnictwa. 5-7 VII 1938 r.".

[161] Ibidem, wykazy materiałów dostarczonych przez wywiad polski i francuski podczas konferencji odbytej w dniach 5-7 VII 1938 r. Wydaje się więc, że formułowaną często przez polskich historyków opinię, iż w tym czasie „spotkania przedstawicieli obu stron poza formalną wymianą informacji nie wnosiły nic", zaś „Francuzi […] przekazywali informacje lakoniczne, niepotwierdzone lub trudne do potwierdzenia, rzadko pokrywające się […] z danymi, jakimi dysponował Oddział II" uznać trzeba za znacząco uproszczoną (G. Płachciak, *op. cit.*, s. 245; łudząco podobna fraza w: A. Pepłoński, *op. cit.*, s. 205).

[162] IPMS, A II.27/23-24, „Sprawozdanie z konferencji ewidencyjnej odbytej w Warszawie z przedstawicielami francuskiego Oddziału II Szt. Gł. wojska w dniach 11 do 13 lipca 1938 roku". Raport francuski na ten temat: SHD-DAT, 7 N 3015, „Rapport sur la liaison de 2e Bureau effectué à Varsovie du 11 au 16 juillet 1938" z 18 VII 1938 r. Wedle dokumentów francuskich w skład delegacji udającej się do Polski wchodzili też ppłk Malraison oraz kpt. Navarre (SHD-DAT, 7 N 3034, zgoda na wyjazd w dniach 9-18 VII 1938 r. do Niemiec i Polski ppłk. de Mierry'ego No. 45 z 9 VII 1938 r. i in. dok.).

[163] Podsumowujący w sierpniu 1938 r. stan tej współpracy oficerowie Deuxième Bureau Sztabu Generalnego [EMA] dodawali tu jeszcze „pomoc techniczną, wypływającą z umowy w Rambouillet" oraz „wymianę oficerów-stażystów". Związek obu tych sfer z funkcjonowaniem sojuszu pozostawał jednak w najlepszym wypadku luźny. SHD-DAT, 7 N 3006, niedatowane [VIII 1938 r.] opracowanie „Collaboration militaire franco-polonaise".

Nic więc dziwnego, że zaniepokojone kierunkiem rozwoju sytuacji międzynarodowej wojskowe kierownictwo Rzeczypospolitej właśnie współpracę sił powietrznych zamierzało, jak się wydaje, uczynić punktem wyjścia projektów mających zapoczątkować ponowne zacieśnienie militarnych kontaktów z Paryżem. W datowanej 8 sierpnia 1938 r. korespondencji gen. Musse donosił, że szef polskiego Sztabu Głównego zamierza odwiedzić Francję w końcu września. Formalnym powodem przyjazdu miały być sprawy zdrowotne – cierpiący na dolegliwości wątrobowe gen. Stachiewicz pragnął podjąć kurację w uzdrowisku w Vichy. Jednocześnie jednak przekazywał, że pobyt chce wykorzystać dla odbycia rozmów na temat ewentualnej współpracy obu armii. „Generał, całkiem niedawno, okazał się bardzo skłonny do kontynuowania studiów nad współpracą lotniczą" – komentował rzecz *attaché*[164].

Do Paryża najwyraźniej docierały wówczas i inne sygnały w tej kwestii, skoro jeszcze w sierpniu stała się ona przedmiotem rozważań w tamtejszym Sztabie Generalnym, docierając tam na wysoki szczebel, aż do zajmującego się zagadnieniami współpracy zagranicznej zastępcy szefa gen. Henriego Dentza. W przygotowanym m.in. dla jego potrzeb przez 2ème Bureau EMA opracowaniu zaproponowano, by rysującą się okazję wykorzystać, przyjmując we współpracy z polską armią lądową zasady obowiązujące już w przypadku sił powietrznych, w szczególności zaś periodyczne spotkania przedstawicieli Sztabów Głównych. „Kwestia ta zasługuje na szczególną uwagę Dowództwa w momencie osłabienia siły naszych aliantów czechosłowackich, a […] największą niewiadomą jest wartość ewentualnego wsparcia ze strony ZSRR" – podkreślano, dodając, że istnieją powody do przypuszczeń, iż proponowane kroki zyskają akceptację także ze strony Quai d'Orsay[165].

Typową dla francuskiej wojskowej biurokracji koleją rzeczy sprawa oddana została do dalszych konsultacji, trafiając m.in. na biurka gen. Dentza i płk. Gauché. W obu przypadkach opinia okazała się dla realizacji projektu pozytywna, dalszym jego przeprowadzeniem obarczyć proponowano gen. Musse'a. Wedle zgłaszanych sugestii koncepcja miałaby być poszerzona także o wojskowych rumuńskich, co oznaczało zaangażowanie również francuskiego *attaché* z Bukaresztu płk. Étienne'a Delhomme'a. Zagadnienie stało się przedmiotem dalszych prac, prowadzonych m.in. z udziałem odpowiedzialnego za planowanie operacyjne 3ème Bureau EMA – i najwyraźniej pozostawało aktualne jeszcze późną jesienią czy może nawet w pierwszych miesiącach roku 1939[166].

Na razie jednak, latem 1938 r., w Paryżu z wyraźnym zaniepokojeniem obserwowano kierunek ewolucji sytuacji międzynarodowej. *Anschluss* Austrii oznaczał nie tylko wzmocnienie Rzeszy, ale i skokowy wzrost zagrożenia Czechosłowacji –

---

[164] Ibidem, list gen. Musse'a do szefa EMA gen. Colsona z 8 VIII 1938 r.

[165] Ibidem, niedatowane [VIII 1938 r.] opracowanie „Collaboration militaire franco-polonaise".

[166] Ibidem, odręczne notatki na temat rozwiązań proponowanych przez gen. Dentza i płk. Gauché i in. dok. O aktualności propozycji gen. Musse'a w okresie „pomonachijskim" świadczy wzmianka o płk. Delhomme'ie, który funkcję *attaché* wojskowego Francji w Bukareszcie objął 15 X 1938 r.

najpewniejszego dotąd z ulokowanych w Europie Środkowej sojuszników Francji. W przeprowadzanych nad Sekwaną kalkulacjach równie szybko rosło polityczno-militarne znaczenie Rzeczypospolitej. „Czechosłowacja – obustronnie okrążona, […] Polska – jedyną poważną siłą", stwierdzano w skrajnie lapidarnej, ale celnej ocenie konsekwencji wydarzeń z 12 marca 1938 r., płynnie przechodząc następnie do tchnących pesymizmem rachunków, wedle których w razie zbrojnego konfliktu Rzesza użyje 50 dywizji, aby „załatwić" Czechosłowację i osłonić się od strony zachowującej neutralność Polski, przeciw Francji zaś będzie operować 80 dywizji niemieckich oraz 40 włoskich[167].

Francja, nawet z naddatkiem szacując zarówno siły potencjalnych przeciwników, jak i dane o własnym potencjalne militarnym[168], zdecydowała się na zajęcie u progu nadchodzącego konfliktu postawy defensywnej, stosunkowo wcześnie spisując na straty czechosłowackiego sojusznika[169]. Równocześnie jednak starała się zawczasu możliwie znaczną częścią odpowiedzialności za powstrzymywanie agresywnych poczynań Hitlera (faktycznie zaś – za fiasko takiej akcji) obarczyć partnerów ze wscho-

---

[167] SHD-DAT, 2 N 224, niedatowane [wiosna 1938 r.] zestawienie „Conséquences de l'Anschluss" i in. dok.; por.: *DDF 1932-1939, 2e serie (1936-1939)*, vol. 8, doc. 121, s. 235 nn. Realne siły Rzeszy były nieporównanie mniejsze, w lecie 1938 r. licząc 46 aktywnych dywizji (z tego 38 piechoty) oraz 8 rezerwowych dywizji piechoty i 21 dywizji Landwehry (obrony krajowej). Wydany 1 IX 1938 r. rozkaz uformowania 20 kolejnych dywizji rezerwowych nie mógł zapewne zostać w pełni wykonany do czasu monachijskiego przesilenia kryzysu. Zob.: W. Murray, *The Change in the European Balance of Power, 1938-1939. The Path to Ruin*, Princeton, N.J. 1984, s. 220 n.; M. Zgórniak, *Europa w przededniu wojny. Sytuacja militarna w latach 1938-1939*, Kraków 1993, s. 103 n.

[168] Te ostatnie wedle informacji szefa EMAA gen. Vuillemina w szczycie kryzysu (26 IX 1938 r.) na obszarze Metropolii sprowadzać się miały głównie do 250 samolotów myśliwskich dziennych, 320 samolotów bombowych oraz 130 maszyn rozpoznania strategicznego; *DDF 1932-1939*, *2e série (1936-1939)*, vol. 11*: 3 septembre – 2 octobre 1938*, Paris 1977, s. 575. Por.: W. Murray, *op. cit.*, s. 211; Y. Lacaze, *La France et Munich. Étude d'un processus décisionnel en matière de relations internationales*, Berne 1992, s. 493, *Contacts, Série II, Gallo-Germanica*, 8. Dane gen. Vuillemina były jednak zaniżone. Por. SHD-DAA, 3 B 47, zestawienie „Nombre d'avions par Regions Aériennes. Avions de guerre à la date du 31 Août 1938", gdzie np. suma posiadanych maszyn myśliwskich I linii wyniosła 391. Podobne dane na 1 IX 1938 (358 samolotów myśliwskich zdatnych do akcji w jednostkach oraz 13 w składach – łącznie 371 myśliwców w stanie *disponsibles* [z tego 338 w Metropolii]; w przypadku samolotów bombowych odpowiednio: 530 + 54 – łącznie 584 maszyny [541 w Metropolii]; w kategorii samolotów rozpoznawczych: 255 + 16, razem 271 maszyn [270 w Metropolii] oraz dodatkowo 12 samolotów obserwacyjnych Potez 25 artylerii) w: SHD-DAA, 12 Z 12935, zestawienie „Situations avions de 1ère ligne au la date du 1er Septembre 38" oraz SHD-DAA, Z 12940, „Situations avions de première ligne […] à 1e Septembre 1938" Gabinetu Wojskowego Ministerstwa Lotnictwa. Nieco inaczej (491 samolotów myśliwskich, 879 bombowych i 234 rozpoznawcze) podał na dzień 1 X 1938 r. P. Facon (*L'Armée de l'Air dans la tourmente. La bataille de France 1939-1940, 2e réimpression*, Paris 2005, s. 28). Jednak liczby samolotów gotowych do natychmiastowych działań (do 4 godzin) były od podanych niższe, np. w kategorii samolotów myśliwskich wynosząc 1 X 1938 r. 310 maszyn (SHD-DAA, 12 Z 12935, „Avions de guerre «type moderne». Situation de commandement à la date du 1er Octobre 1938").

[169] M. Gmurczyk-Wrońska, *Polska – niepotrzebny aliant Francji? (Francja wobec Polski w latach 1938-1944)*, Warszawa 2003, s. 31.

du – Moskwę czy też, „niezrozumiale" przeciwną kooperacji z tą ostatnią, a zarazem wrogą względem Pragi, Warszawę. Nad Wisłą syzyfowe zadanie przekształcenia *le triangle impossible* trzech ostatnich stolic w realnie istniejący (pod francuskim w dodatku patronatem) sojusz próbował w sierpniu podjąć były członek Nawyższej Rady Lotnictwa (Conseil Supérieur de l'Air), zwolniony z czynnej służby w roku 1936 gen. Paul Armengaud. Choć do Warszawy przybył (drogą przez Pragę) formalnie jako osoba prywatna, spotkał się z życzliwym przyjęciem, szybko nawiązując liczne kontakty – także (a zdaniem gen. Musse'a wręcz przede wszystkim) w kręgach lotników wojskowych[170]. Przyjmowany na najwyższych szczeblach, w tym przez marszałka Śmigłego-Rydza, w żaden sposób nie był w stanie wpłynąć na zmianę stanowiska zajmowanego względem zaostrzającego się właśnie kryzysu przez polityczno-wojskowe kierownictwo państwa. Jedynym efektem jego zabiegów okazały się wielce kąśliwe komentarze, które na kartach wydanej 10 lat później książki skierował głównie pod adresem polskiego generalnego inspektora, ale też zachowujących się biernie francuskich polityków[171].

W przeprowadzanych nad Sekwaną analizach czynnik lotniczy grał niepoślednią rolę, zarówno jako źródło potencjalnego zagrożenia, jak i jeden z kluczowych elementów gorączkowo montowanej odsieczy[172]. W Paryżu nie spodziewano się raczej, by lotnictwo polskie wprost pospieszyło w sukurs zagrożonej Czechosłowacji[173], skupiając się głównie na próbach skłonienia Warszawy do zgody na przemarsz przez kontrolowane przez nią terytorium oddziałów Armii Czerwonej albo przynajmniej przelot znaczonych czerwoną gwiazdą samolotów[174]. Koncepcję ową forsowano mimo wyrażanych w tym czasie wątpliwości co do walorów posiadanego przez radzieckie lotnictwo wojskowe sprzętu, a także – w większym jeszcze stopniu – kwalifikacji jego personelu. Część francuskich analityków przyznawała zresztą wprost, że idea lotniczej pomocy ZSRR atrakcyjna jest głównie w teorii. Jej praktyczna realizacja, jak stwierdzano, nawet w przypadku przezwyciężenia niebłahych przecież trudności natury politycznej wymagać by musiała długotrwałych przygotowań – przede wszystkim w zakresie infrastruktury i zaopatrzenia[175].

---

[170] SHD-DAT, 7 N 3001, „Rapport No. 89/S, du 1er Septembre 1938" gen. Musse.

[171] P. Armengaud, *op. cit.*, s. 64 nn.

[172] T. Vivier, *La politique aéronautique militaire…*, s. 507 nn.

[173] Jednak na przesłanym 28 VI 1938 r. przez gen. Gamelina do Inspektora Generalnego Sił Powietrznych Teatrów Operacji Lądowych i Rezerw Lotnictwa gen. Houdemona egzemplarzu planu rozpoznania powietrznego na rzecz armii lądowych we fragmencie informującym, że na Wschodzie będzie ono prowadzone przez „Siły Powietrzne aliantów i przez jednostki Francuskich Sił Powietrznych bazowane w Czechosłowacji" znalazł się odręczny dopisek: „albo w Polsce".

[174] I. Davion, *Mon voisin, cet ennemi…*, s. 389 n.; T. Vivier, *La politique aéronautique militaire…*, s. 520 nn.

[175] SHD-DAT, 2 N 235, niesygnowane opracowanie „Aide que U.R.S.S. serait en mesure de fournir à la Tcheco-Slovaquie (de point de vue aérien)" z 22 VIII 1938 r.; „Valeur de la puissance aérienne sovietique" – część 1 studium przesłanego gen. Gamelinowi przez gen. Vuillemina pismem No. 1994/2B//E.M.A.A./S z 16 IX 1938 r. i in. dok.; Y. Lacaze, *op. cit.*, s. 481 n.

W rzeczywistości tymczasem prowadzone po stronie francuskiej działania ograniczały się głównie do prób politycznych nacisków i produkowania papierowych analiz. Przy czym niektóre z tych ostatnich dotyczyły także interesujących nas zagadnień.

W przygotowanym w ostatniej dekadzie września opracowaniu specjaliści nakreślili bowiem równoległe scenariusze wykorzystania Polski i Rumunii w ewentualnych działaniach radzieckiego lotnictwa. W przypadku Rzeczypospolitej w analizie uwzględnione zostały trzy warianty. Pierwszy z nich przewidywał przelot samolotów nad terytorium polskim bez prawa lądowania, co pozwolić miało ciężkim siłom bombowym wschodniego sąsiada Rzeczypospolitej na dotarcie do celów w Prusach Wschodnich oraz obszaru Rzeszy po wysokość Frankfurtu nad Odrą, średnim siłom zaś oprócz Prus Wschodnich być może także na osiągnięcie rejonu granicy polsko-niemieckiej na północny zachód od Katowic. Z kolei wariant drugi, obejmujący możliwość lądowania w Polsce (między Poznaniem i Warszawą czy też raczej – jak wynikało z załączonej mapki – między Płockiem, Łodzią i Warszawą) dla zatankowania paliwa podczas powrotu z misji, oznaczać miał wydłużenie zasięgu skutecznych operacji radzieckiego lotnictwa ciężkiego po Frankfurt nad Menem, a operacji średniego lotnictwa bombowego – po Magdeburg. Wreszcie najbardziej korzystny wariant trzeci wiązać się miał ze zgodą Polaków na bazowanie ograniczonych sił radzieckich (do 10 dywizjonów, tj. 120 samolotów) na terytorium Rzeczypospolitej (między granicą z Niemcami a południkiem Warszawy albo – jak wskazano na załączonej mapce – wzdłuż całej niemal granicy zachodniej, od Bydgoszczy i Lidzbarku na północy po krańce południowo-zachodnie) i korzystanie z polskiej infrastruktury. W takim przypadku w zasięgu sił rozlokowanych w Polsce znaleźć się mogło w praktyce całe terytorium Niemiec[176].

Niejako na marginesie francuscy analitycy dokonali też przy tej okazji jednego z ostatnich w objętym naszą analizą okresie syntetycznego podsumowania potencjału i możliwości polskiego lotnictwa. Liczbę posiadanych przez jego jednostki maszyn oszacowano w nim na 515, dodając, że do liczby tej dodać należy około 800 samolotów („materiał stary") znajdujących się „w rezerwie I linii". Walory personelu określone zostały krótko, ale nadzwyczaj pochlebnie: „doskonały i liczny". Gorzej jednak przedstawiały się szczegóły wyposażenia – rozczarowujące m.in. w przypadku szczególnie interesującego Francuzów lotnictwa bombowego, które wedle przedstawionych ocen zdolne było do przeniesienia od 90 do 100 ton bomb na odległość 600 km. Stan ten ulec miał pewnej poprawie dopiero w końcu roku 1938, kiedy to zdaniem autorów analizy wprowadzone do eskadr 30 nowoczesnych samolotów PZL.37 zapewnić winno Polakom dodatkowe możliwości przeniesienia 45 ton bomb na odległość 1200 km.

---

[176] SHD-DAA, Z 12941, niedatowany [26 IX 1938 r.?] dokument „Conditions dans lesquelles la Pologne pourrait favoriser une action aérienne de l'U.R.S.S. contre l'Allemagne" i in. dok.; T. Vivier, *La politique aéronautique…*, s. 532 n. Por.: T.C. Imlay, *Facing the Second World War. Strategy, Politics, and Economics in Britain and France 1938-1940*, Oxford–New York 2003, s. 44, gdzie jednak zainicjowanie rozważań na powyższy temat błędnie datowano na początek roku 1939.

Tab. 24. Liczba samolotów posiadanych przez polskie lotnictwo wojskowe we wrześniu 1938 r. wg danych francuskich

Kategoria	I Linia		Rezerwa I linii
Myśliwskie	130	przestarzałe	Materiał przestarzały
Bombowe	15	przestarzałe	
Liniowe	180	nowoczesne	
Rozpoznawcze	160	przestarzałe	
Lotnictwo morskie	30	przestarzałe	
Łącznie	515		Około 800

Źródło: SHD-DAA, Z 12941, niesygnowane opracowanie [Ministerstwa Lotnictwa?] „Pologne" z 26 IX 1938 r.

Dane te tylko w ogólnym zarysie odzwierciedlały rzeczywistość. Wedle Francuzów polskie siły powietrzne miały posiadać na przykład jedynie 130 samolotów myśliwskich „I linii" – podczas gdy w istocie nieba nad Polską bronić miało 179 myśliwców typu PZL.11a/c (6 dodatkowych znajdowało się w rezerwie) oraz 91 ich „starszych braci" – wyraźnie już przestarzałych samolotów PZL.7a (kolejne 24 ich egzemplarze pozostawały w rezerwie). Podobnie rzecz przedstawiała się w przypadku samolotów rozpoznawczych (wedle polskiej nomenklatury – towarzyszących), których zdaniem Francuzów Polacy mieli posiadać 160 sztuk. W rzeczywistości było ich jednak wyraźnie więcej – bo aż 225. Dość poprawnie natomiast określili francuscy analitycy liczebność polskiej „rezerwy I linii". Termin taki w Polsce nie był używany – jeśli jednak za „rezerwowe" uznać samoloty szkolne, w części przynajmniej zdatne do wykonywania zadań pomocniczych, to takich maszyn lotnictwo wojskowe znad Wisły posiadało jesienią 1938 r. łącznie 817[177].

Tymczasem w cieniu wielokrotnie już w historiografii analizowanych polityczno-militarnych gier zachodziły wydarzenia, które uznać dziś można za groźne *memento* dla perspektyw lotniczej współpracy Paryża i Warszawy. Już w początkach września minister lotnictwa Guy La Chambre podnosić zaczął trudności w realizacji uzgodnionego z Pragą kilka lat wcześniej (w latach 1933, 1935 i 1937) przekazania do jej dyspozycji w razie zagrożenia dwóch francuskich dywizjonów (po jednym dywizjonie lotnictwa rozpoznawczego i bombowego), prosząc o ostateczną decyzję w tej sprawie. Rozpoczął tym samym obliczoną wyraźnie na wycofanie się z tego zobowiązania grę na zwłokę. Ta okazała się skuteczna – skoncentrowane w bazach w Dijon i Chissey-sur-Loue dywizjony doczekały tam monachijskiego porozumienia, nigdy

[177] SHD-DAA, Z 12941, niesygnowane opracowanie [Ministerstwa Lotnictwa?] „Pologne" z 26 IX 1938 r.; *Wojna obronna Polski 1939…*, s. 187 n. Z kolei jednak zbyt optymistycznie brzmiała informacja o 30 samolotach PZL.37, które będzie posiadać polskie lotnictwo bombowe w końcu roku. Formowanie dwóch wyposażonych w te maszyny eskadr (łącznie 18 samolotów) zdołano zakończyć dopiero wiosną 1939 r.

nie otrzymując rozkazu podjęcia lotu na wschód[178]. Nie była to dobra wróżba dla poszukujących nad Sekwaną gwarancji podobnej asysty Polaków.

Niewiele później ulokowany w Warszawie francuski attachat wojskowy obserował przesunięcie części polskich eskadr, wbrew płynącym z Paryża prośbom i przestrogom kierowanym na południe, ku czechosłowackiej granicy[179]. Tegoż dnia Komitet Materiałowy Ministerstwa Lotnictwa zadecydował o konieczności zarekwirowania samolotów produkowanych we Francji dla zagranicznych odbiorców. Żadna z objętych procedurą maszyn nie była przeznaczona dla Polski (w grę wchodziły samoloty dla Chin, ewentualnie też i Rumunii), ale pewność wykonania przez rząd znad Sekwany realizowanych w warunkach kryzysu dostaw sprzętu uległa zachwianiu[180].

Dla funkcjonowania całości polsko-francuskiego sojuszu niepomiernie istotniejszą, rzecz jasna, okoliczność stanowił fakt, że monachijską zdradę czechosłowackiego sprzymierzeńca Francuzi próbowali ukryć za oskarżeniami kierowanymi pod adresem wojskowo-politycznego kierownictwa Rzeczypospolitej. Wedle konstruowanej nad Sekwaną narracji miało ono najpierw zniweczyć podejmowane przez władze z Paryża próby przeciwstawienia się żądaniom Hitlera, następnie zaś uczestniczyć u boku Rzeszy w podziale zyskanych kosztem Pragi łupów[181].

Przyjęcie takiej optyki godziło w same podstawy zawartych z Warszawą porozumień. Już u progu monachijskich decyzji i polskiej „akcji zaolziańskiej" dobitnie wyraził to gen. Weygand, stwierdzając w rozmowie z zamieszkałym w Paryżu polskim literatem (oraz współpracownikiem istniejącej tamże placówki „Lecomte" O. II SG) Edwardem Ligockim[182], że „na skutek obecnej sytuacji traktat polsko-francuski przestał istnieć"[183]. Dwa tygodnie później doskonale zorientowany w poglądach francuskich elit polski dyplomata Anatol Mühlstein wyjaśniał w rozmowie z podsekretarzem stanu w warszawskim MSZ Janem Szembekiem, że „moralnie alians ten już nie istnieje, a we wszystkich sferach nastroje w stosunku do Polski są bardzo

---

[178] SHD-DAT, 5 N 579, pismo No. 632 C.M/R 2 Guy La Chambre'a do przewodniczącego Rady Ministrów, ministra obrony narodowej i wojny z 7 IX 1938 r. i in. dok.; SHD-DAA, 2B 97, pismo No. 358 D.N. premiera Daladiera do ministra lotnictwa z 9 IX 1938 r.; kopia „Note pour le Monsieur le Général Chef d'État-Major Général Vice-Président de Conseil Supérieur de l'Air" za ministra i z jego rozkazu za Szefa EMAA 2 z-cy szefa EMAA ppłk. Carayona z 11 IX 1938 r.

[179] SHD-DAT, 7 N 3001, „Traduction d'un Télégramme Chiffré reçu le 23 Septembre 1937 à 2 heures 55" No. 103 *attaché* wojskowego Francji w Warszawie do ministra obrony narodowej i wojny z 23 IX 1938 r.

[180] SHD-DAA, Z 12936, „Comité de Matériel. Séance du 23 Septembre 1938 (22 Séance). Procès-verbal". Zob. też: CAW, O. I SG, I.303.3.663, list odręczny płk. Fydy do płk. Wiatra z 8 X 1938 r.

[181] M. Gmurczyk-Wrońska, *op. cit.*, s. 31 n.

[182] P. Kołakowski, *Działalność placówki wywiadowczej „Lecomte" Oddziału II Sztabu Głównego WP w Paryżu Oddziału II Sztabu Głównego WP w Paryżu 1936-1939*, „Dzieje Najnowsze" R. 44, 2012, nr 3, s. 67.

[183] AAN, SG, 616/259, meldunek [O. II SG?] z 28 IX 1938 r. w sprawie rozmowy telefonicznej z mjr. Ligockim.

ostre"[184]. Najwyższe szczeble wojskowej hierarchii nie stanowiły bynajmniej wyjątku. Tu jednak do zarzutów natury politycznej domieszano niekiedy wątki osobiste: gen. Gamelin z pasją oskarżał marszałka Śmigłego-Rydza o złamanie danych mu latem roku 1936 obietnic, że polska armia nigdy nie zaatakuje Czechosłowacji[185].

W podjętych nad Sekwaną dyskusjach, czy aby sojusz z Polską nie powinien przez Paryż zostać zapisany po stronie pasywów, a jeśli tak, to czy warto nadal przy nim trwać, przedstawiciele kręgów wojskowych opowiedzieli się – choć bez entuzjazmu – za utrzymaniem związków z Warszawą. „Z pewnością Polska naraziła się na zarzut dwulicowości przez swój stosunek do kryzysu czeskiego. […] Z drugiej strony wydaje się, […] że […] nieodległy jest moment, w którym Polska […] będzie musiała bronić przed Niemcami swojej […] niepodległości. Byłoby z pewnością przedwczesne […] porzucenie karty polskiej, która ma nadal istotne znaczenie, i ze względu na pięćdziesiąt dywizji i ze względu na blok wschodni: Polski, Rumunii, Jugosławii […], na północy połączony z krajami bałtyckimi, na południu z Ententą Bałkańską, zdolny do zagrodzenia drogi «Drang nach osten»" – wyjaśniał w obszernym wywodzie zastępca szefa EMA gen. Louis Colson. I zwracał uwagę na strategiczne korzyści zastosowania jego opinii w praktyce: „utrzymanie między Niemcami i Rosją buforu utrudniającego tajne porozumienie, o którym niektórzy z niemieckich i rosyjskich rządzących mogą pomyśleć ponownie, oraz umożliwienie Włochom uzyskania wpływu na Europę Środkową i Wschodnią, a w konsekwencji rozerwanie […] w przyszłości osi Berlin–Rzym"[186]. Wcześniej, znacznie krócej, ale wcale nie mniej celnie, drugą stronę pomonachijskiego medalu ujął płk Fyda: „«nieboraczkom» po utracie Czechosłowacji (Och! jak ich to jeszcze boli!) i Rosji nie wiele na świecie oprócz Polski pozostało"[187].

Za utrzymaniem aliansu z Warszawą opowiedział się także generał Vuillemin, podobnie jak Colson indagowany przez Gamelina w kwestii oceny sytuacji wytworzonej przez wydarzenia zachodzące w Europie Środkowej. Szef Sztabu Lotnictwa w swej analizie posunął się nawet dalej niż jego „lądowy" odpowiednik, sugerując wręcz środek, który z pewnością „szybko by przywiódł Polskę z powrotem do naszego obozu": radykalne zerwanie z Moskwą. I tu oczywiście wchodziły w grę nie

---

[184] J. Szembek, *Diariusz i teki Jana Szembeka (1935-1945)*, t. 4: *Diariusz i dokumentacja za rok 1938. Diariusz i dokumentacja za rok 1939*, oprac. J. Zarański, Londyn 1972, s. 308. Por.: M. Gmurczyk-Wrońska, *op. cit.*, s. 43.

[185] Pełna koresponencja w tej kwestii: SHD-DAT, 1 K 224/15. Por. też: SHD-DAT, 5 N 579, pismo No. 4631/S gen. Gamelina do przewodniczącego Rady Ministrów z 12 X 1938 r. i in. dok.; *DDF 1932-1939*, *2e série (1936-1939)*, vol. 12*: 3 octobre – 30 novembre 1938*, Paris 1978, s. 155; M.P. Deszczyński, *Ostatni egzamin. Wojsko Polskie wobec kryzysu czechosłowackiego, 1918-1939*, Warszawa 2003, s. 68 n.; H. Henryk, *Kontrowersja między generałem Gamelinem a marszałkiem Rydzem Śmigłym…*, s. 235 nn.

[186] SHD-DAT, 5 N 579, niedatowana [X 1938] kopia „Note sur la situation actuelle" gen. Colsona przesłana przez gen. Gamelina do przewodniczącego Rady Ministrów, ministra obrony narodowej i wojny pismem No. 935- / DN.3 z 26 X 1938 r. Por.: M. Gmurczyk-Wrońska, *op. cit.*, s. 49 n.

[187] CAW, O. I SG, l.303.3.663, list płk. Fydy do płk. Wiatra z 8 X 1938 r.

tyle propolskie sentymenty, ile rachunek sił – którego wynik był zdaniem Vuillemina drastycznie dla Francji niekorzystny[188].

Francuska polityka okazała się jednak niespójna. Paradoksalnie przy tym, wbrew sformułowanemu przez gen. Vuillemina stanowisku, największą z ofiar wciąż żywych w Paryżu nastrojów nieprzychylnych Warszawie okazała się polsko-francuska współpraca w zakresie lotnictwa wojskowego. Kolejne kroki na drodze do jej zacieśniania stanowić miały dwie planowane na jesień 1938 r. konferencje. Pierwsza z nich oznaczać miała kolejną turę rozpoczętych w październiku roku 1937 rozmów technicznych, druga – poświęcone wymianie informacji na temat Luftwaffe spotkanie specjalistów 2ème Bureau EMAA i polskiego Oddziału II Sztabu Głównego. Obie konferencje planowano odbyć w Warszawie – obie zostały odwołane nagle, bez dłuższych wyjaśnień czy prób wyznaczania nowych terminów. Jedynie francuscy uczestnicy niedoszłych zjazdów otrzymali informację, że o wstrzymaniu ich podróży nad Wisłę przesądziła decyzja podjęta na Quai d'Orsay[189].

Na pozór odwołanie wspomnianych spotkań stanowiło symptomatyczny dla ówczesnych polityczno-wojskowych stosunków Paryża i Warszawy, ale stosunkowo drobny incydent. Jego wagę znacząco podnosiły jednak dwa fakty. Po pierwsze, jak przypomnieć nam przyjdzie raz jeszcze, to właśnie lotnictwo i wywiad stanowiły dziedziny, w których współpraca ta nadal funkcjonowała w praktyce[190]. Po drugie – zegar, który odmierzał czas pozostający wciąż do dyspozycji, tykał coraz szybciej.

---

[188] SHD-DAT, 5 N 579, kopia pisma No. 141/EMGAA/S gen. Vuillemina do gen. Gamelina z 25 X 1938 r. Dwa tygodnie wcześniej (12 X) podobne, choć znacznie krótsze, opinie obu generałów w tej sprawie Gamelin załączył do pisma No. 856 DN.3, które przesłał sprawującemu funkcję premiera i ministra obrony narodowej i wojny Daladierowi. Wedle informacji Vuillemina liczącej 5 tys. nowoczesnych maszyn pierwszej linii armadzie powietrznej Niemiec i Włoch Francja obecnie „nie mogłaby przeciwstawić nic", zaś 1 IV 1939 r. – „mniej niż 500 samolotów" (ibidem, podkr. oryg.). Por.: T.C. Imlay, *op. cit.*, s. 38 n. Ten ostatni autor stosunkowo obszernie przedstawił zajęte przez francuskich generałów stanowiska, w interesującym nas zakresie dość wybiórczo referując jednak treść źródeł – szczególnie w przypadku gen. Vuillemina.

[189] SHD-DAA, 2 B 104, niedatowane [1939 r.] i niesygnowane „Resumé des conversations et des accords d'États-Majors franco-polonais en 1938-1939"; SHD-DAT, 7 N 2525, fotokopie „Compte-rendu de la réunion hebdomadaire [2ème Bureau EMAA] aux Affaires étrangères du 26.10.38", „Compte-rendu de la réunion […] aux Affaires étrangères du 30.11.38"; AAN, AW, A II/116, „Materiały do konferencji z Franc. Oddz.II.Min.Lotnictwa w październiku 1938 r." z 13 X 1938 r. (tu adnotacja z 18 X: „odłożona do nieznanego na razie terminu"); T. Vivier, *La politique aéronautique militaire…*, s. 522; H. Bułhak, *Polska a Francja (październik 1938 – połowa kwietnia 1939 r.). Niektóre aspekty dyplomatyczne i wojskowe*, [w:] *Kampania polska 1939 r. Polityka – społeczeństwo – kultura*, t. 1: *Strategia*, red. M.P. Deszczyński, T. Pawłowski, Warszawa 2013, s. 445 n.

[190] W tym przypadku strona francuska daleka była od konsekwencji. Choć bowiem w ostatnich dniach września 1938 r. działalność funkcjonującej w Paryżu placówki „Lecomte" O. II SG uległa faktycznie zawieszeniu, a kierujący nią rtm. Michał Baliński wezwany został do Warszawy, to już 6 X zaprezentował się ponownie francuskim partnerom. Szef paryskiej Service de Renseignement płk Louis Rivet zanotował przy tej okazji w swym dzienniku jako rzecz poniekąd oczywistą: „La collaboration continue…" (L. Rivet, *op. cit.*, s. 243; P. Kołakowski, *Działalność placówki wywiadowczej…*, s. 68 n.). W grudniu 1938 r. doszło też w Paryżu do spotkania płk. Pełczyńskiego

I coraz głośniej. „Można powiedzieć, że od przyszłej wiosny Niemcy będą w stanie prowadzić wojnę zarazem przeciw Polsce i przeciw Francji. […] Niemcy będą mogły, od tego momentu, rozpalić pożar w miejscu, które uznają za najbardziej dogodne" – stwierdzał gen. Gamelin w piśmie wysłanym do premiera Édouarda Daladiera 3 XII[191]. A kilkanaście dni później postawił kropkę nad i: „pierwszym celem Hitlera jest zniszczenie Polski"[192]. Rozpoczynało się końcowe odliczanie.

---

i płk. Gauché, którzy wraz z gronem specjalistów od spraw niemieckich (w tym majorów Leśniaka i Barila) wzięli udział w polsko-francuskiej konferencji ewidencyjnej. Tematyka spotkania dotyczyła jednak głównie armii lądowej, a sprawy lotnicze poruszane były tylko na marginesie zagadnień natury ogólnej. IPMS, A.II.27/23-24, „Sprawozdanie z konferencji ewidencyjnej z przedstawicielami francuskiego Oddziału II Szt. Gł. wojska odbytej w Paryżu w grudniu 1938 r." L. 19942/II.N.tj.38 mjr. Leśniaka z 15 I 1939 r.; H. Bułhak, *Polska a Francja (październik 1938 – połowa kwietnia 1939 r.)…*, s. 451 (gdzie jednak przyjazd polskich oficerów datowany został błędnie na 3, zamiast 9 XII); P. Kołakowski, *Czas próby. Polski wywiad wojskowy wobec groźby wybuchu wojny w 1939 roku*, Warszawa 2012, s. 255 nn.

[191] SHD-DAT, 5 N 579, kopia pisma No. 5.494/S Gamelina do Daladiera (opublikowana w: *DDF 1932-1939*, *2e série (1936-1939)*, vol. 13: *1 décembre – 31 janvier 1939*, Paris 1979, doc. 23, s. 38 nn.

[192] Ibidem, „Information de Président" Séction de la Defense Nationale z 22 XII 1938 r. Por.: SHD-DAT, 1 N 43, kopia niedatowanego [przed 19 XII 1938 r.] opracowania O. II EMA „Synthèse des propos tenus par une haute personnalité militaire allemagne" i in. dok.; *DDF 1932-1939*, *2e série (1936-1939)*, vol. 13, doc. 178, s. 337 nn.; M. Gmurczyk-Wrońska, *op. cit.*, s. 49; T.C. Imlay, *op. cit.*, s. 40.

DOI: 10.12797/9788376386577.06

Zakończenie

Gdy w lutym 1921 r. następowała formalizacja wojskowo-politycznego sojuszu Paryża i Warszawy, w kręgach decyzyjnych obu stolic panowała atmosfera ostrożnego, ale wyraźnego jednak optymizmu. Zawarte przymierze w większym bodaj stopniu wynikało ze słabości niż siły partnerów, jednak mimo wszelkich zastrzeżeń wspólna droga ku przyszłości wydawała im się zdecydowanie bezpieczniejsza od przebywanej oddzielnie.

Jesienią roku 1938, ledwie kilkanaście lat później, polsko-francuski alians przechodził najgłębszy w swych niedługich dziejach kryzys, który zdawał się wręcz zagrażać istnieniu tego porozumienia. I w Paryżu, i Warszawie dominowało uczucie rozczarowania czy nawet rozgoryczenia, a dzieląca je przestrzeń gęstniała od mijających się w powietrzu oskarżeń o nieuczciwość i dwulicowość.

Zagadnienia związane z lotnictwem wojskowym nie pojawiły się w głównym nurcie wydarzeń ani w momencie zawierania sojuszu, ani kilkanaście lat później, jesienią 1938 r., gdy alians ogarnął najpoważniejszy z kryzysów. Ale ich nieobecność w każdym z tych momentów miała zasadniczo inny charakter.

W roku 1921 związana była z symbolicznym nieledwie potencjałem siły powietrznych Rzeczypospolitej, które, odegrawszy znaczącą rolę w kończącej się właśnie na wschodzie wojnie, do cna wyczerpały swoje szczupłe zasoby. Siły te, aby mogły być uwzględnione w rachunkach, należało najpierw odbudować, zreorganizować i wyposażyć. Naturalne wydawało się, że istotna rola w realizacji wszystkich tych zadań przypaść winna Francuzom – na razie jednak stanowiły one kwestię zbyt drobną, by poświęcić im więcej niż kilka ogólnikowych wzmianek w artykule IV konwencji wojskowej. Pokonane Niemcy w ryzach utrzymywać miały przede wszystkim armie lądowe i to im i zasadom ich współpracy poświęcano wówczas większość uwagi.

Jesienią roku 1938 istnienie polskiego lotnictwa wojskowego nie mogło być już opatrywane znakiem zapytania. Stanowiło ono czynnik o realnym, choć przez francuskiego partnera nie dość chyba docenianym potencjale. Co więcej – stosunkowo daleko posunięta odmienność wykorzystywanego przez Polaków materiału, brak uzgodnień dotyczących wielu istotnych kwestii o charakterze organizacyjno-

-technicznym, a nade wszystko brak konkretnych i zaaprobowanych przez obie strony planów operacyjnej współpracy czyniły współpracę sojuszniczych sił powietrznych zagadnieniem o walorach wciąż głównie teoretycznych. Bardzo zaś jeszcze świeży przykład czechosłowacki dowodził, że nawet przezwyciężenie większości tych problemów i ograniczeń wcale nie musi oznaczać, że współpraca ta w godzinie próby zaistnieje praktycznie.

Tylko dla jednego bowiem z partnerów – Warszawy, alians stanowił polityczne *sine qua non*. Z punktu widzenia Paryża był tylko jednym z narzędzi – istotnym i oczywiście użytecznym, ale mogącym też stanowić zawadę, czy to w próbie wyrównania stosunków z Berlinem, czy w porozumieniu z Moskwą – albo narzędziem wręcz niebezpiecznym, gdyby – jak ujął to gen. Musse – „polityka polska była przyczyną konfliktu i wciągnęła nas weń, podczas gdy żaden interes czysto francuski nie wchodziłby w grę”[1]. To właśnie taki sposób myślenia warunkował konstruowaną nad Sekwaną linię polityczną, ta zaś bezpośrednio w zasadzie oddziaływała na stan i charakter francusko-polskich stosunków wojskowych, w tym także ich segment lotniczy. Nieprzypadkowo więc najbardziej ambitny program lotniczej kooperacji Paryża z Warszawą (a w zamyśle przynajmniej równolegle i Pragą) nakreślony został jesienią roku 1924. Polityka francuska w dobie polokarneńskiej– w coraz mniejszym stopniu skłonna do uwzględniania interesów Rzeczypospolitej, ustępliwa wobec Berlina, na wschodzie w coraz większym stopniu zwracająca się ku Pradze czy nawet Moskwie, nad Wisłą traktowanym co najmniej z dystansem, nie sprzyjała dalszym postępom lotniczych rozmów czy choćby próbom wdrażania wstępnie przyjętych uzgodnień. Wyraźnie bardziej od poprzeników zdystansowana względem francuskiego alianta ekipa marszałka Piłsudskiego nie podejmowała zresztą w tym względzie wysiłków. Szanse na zmianę tego stanu rzeczy, które zdawały się kiełkować od schyłku lat 20., kilka lat później ostatecznie zniweczyła postawa Paryża, znacznie bardziej zainteresowanego dalszym rozluźnianiem swych sojuszniczych zobowiązań wobec Polski niż jakimkkolwiek potwierdzaniem ich aktualności.

Korekty przyniósł tu dopiero nadreński wstrząs z marca 1936 r. Niepowodzenie politycznego planu, który strona francuska próbowała realizować przy okazji zawieranych w Rambouillet porozumień, przyczyniło się jednak do tego, że zapoczątkowane wówczas zbliżenie okazało się relatywnie płytkie. Zgodnie zaś z przyjętą nad Sekwaną w początkach dekady koncepcją, wedle której przy zasadniczo defensywnej doktrynie właśnie siłom powietrznym przypaść winno podtrzymywanie więzi Francji z sojusznikami z Europy Środkowo-Wschodniej, to właśnie lotnictwo stało się głównym beneficjentem nowej fazy wojskowej kooperacji Paryża i Warszawy – i jedyną właściwie dziedziną, w której ta ostatnia istotnie zdawała się funkcjować. Podjęte rozmowy dla każdego z partnerów znaczyły jednak, jak się wydaje, coś innego. Jeśli odwołać się do mało wyrafinowanych, ale czytelnych metafor – z punktu widzenia Paryża były listkiem figowym, który zarówno wobec własnej opinii, jak i międzynarodowego otoczenia skrywać miał faktyczne wycofanie się z realizacji przyjętych

[1] SHD-DAT, 1 K 307, opracowanie gen. Musse'a bez tytułu z marca 1964 r.

w roku 1921 zobowiązań, dla Warszawy z kolei – nicią, którą w momencie niebezpieczeństwa zamierzano przekształcić w linę ratunkową, jedną z bardzo niewielu posiadanych. Konsekwencje wydarzeń z jesieni roku 1938 sprawiły jednak, że nawet te nadzieje zdawały się powoli zanikać – jak uśmiech kota z Cheshire.

Błędem byłoby jednak sprowadzanie całości francusko-polskich lotniczych kontaktów do serii stosunkowo przecież nielicznych uzgodnień, porozumień i nie-porozumień z najwyższych szczebli rządowej czy sztabowej hierarchii. W istocie przecież stanowiły one sumę faktów znacznie drobniejszych, rozgrywających się na różnych poziomach fukcjonowania obu państw, obu społeczeństw czy wręcz całej międzywojennej Europy. Wszystkich ich uwzględnić w podsumowującym uogólnieniu nie sposób. Wydaje się jednak, że w tym przypadku bilans lotniczych kontaktów z Paryżem był znacznie bardziej dla Rzeczypolitej korzystny.

Nie wynikało to przy tym z jakiejś nadzwyczajnej życzliwości francuskiego partnera. Przeciwnie – w większej części było to po prostu efektem obiektywnych uwarunkowań, określanych przede wszystkim przez poziom startu obu stron zawartego w lutym 1921 r. sojuszu.

W przypadku Rzeczypospolitej – państwa odrodzonego jesienią 1918 r. po trwającej pięć ćwierci wieku niewoli – poziom ów był z oczywistych względów niezwykle niski. Odczuwało ono drastyczne braki w zakresie bardziej zaawansowanego przemysłu, *know-how*, specjalistów, kapitałów… Pomoc francuska mogła pozwolić na usunięcie albo przynajmniej poważną redukcję większości tych niedostatków. Choć zaś młody adept musiał tu zapłacić także „frycowe", to nie Francuzi zgarnęli, jak się wydaje, największą jego część. Osławiona „afera Frankopolu" po dziś dzień pozostaje dowodem zarówno autentycznych słabości młodego państwa, jak i możliwości piłsudczykowskiej propagandy – zdolnej za jednym zamachem do rozprawienia się z politycznymi przeciwnikami obozu oraz wpływami istotnie zbyt bezceremonialnie niekiedy poczynającej sobie na gruncie polskim Francji.

Jak bardzo skuteczna okazała się, mimo niewątpliwych niepożądanych skutków ubocznych, „francuska kuracja", świadczyć może tempo, w którym spod wpływów protektorki znad Sekwany emancypowały się od roku 1926 polskie lotnictwo wojskowe i polski przemysł lotniczy. Podkreślić przy tym należy, że zaskoczeni nieco sytuacją Francuzi i tu okazali się pomocni – wspierając polskie wysiłki pomocą specjalistów, sprzedażą sprzętu lub licencji na jego wytwarzanie, niezbędnych, a niedostępnych w Polsce surowców czy półproduktów, wreszcie – ponownie kredytem. Przy tym wbrew żywym wówczas nad Wisłą obawom, uzasadnianym m.in. przez informacje z doniesień wojskowych *attachés* – nie starali się też poważniej przeciwdziałać pierwszym próbom eksportu polskiego sprzętu lotniczego, w dużej mierze lekceważąc konkurenta o tak ograniczonych ich zdaniem możliwościach. Mieli tu zresztą także i własny interes – wszystkie wyeksportowane za granicę polskie samoloty wojskowe napędzane były przez silniki nabyte we Francji lub przynajmniej wykonane wedle uzyskanej stamtąd licencji.

W pierwszej połowie lat 30. niedawny polski podopieczny, dumny ze swych osiągnięć, zaczął wręcz lekceważyć niedawnego francuskiego patrona. Lotnictwo

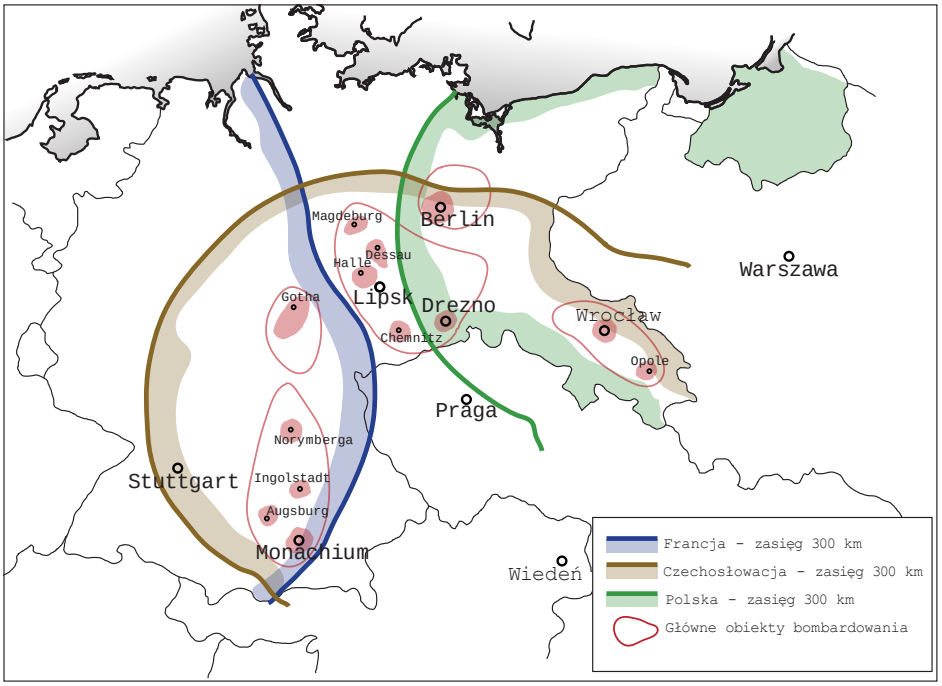
i przemysł lotniczy znad Sekwany istotnie przeżywały wówczas kryzys, nie mając zbyt wiele do zaoferowania. Nie zanikły jednak przecież nabyte w poprzednich dziesięcioleciach wiedza i doświadczenie. Stąd, choć francuscy komentatorzy z uznaniem zwykle komentowali polskie osiągnięcia, to w ich raportach zaczynały się też pojawiać tony obawy czy wręcz alarmu. To wtedy właśnie gen. d'Arbonneau sformułował kasandryczną wypowiedź o wątpliwych perspektywach dalszego rozwoju lotnictwa wojskowego w kraju o poważnym już w tej dziedzinie dorobku, ale „biednym, bez wielkiego doświadczenia technicznego, bez wystarczających zasobów materiałowych i finansowych".

W warszawskim Dowództwie Lotnictwa myśl o istnieniu barier hamujących dalsze postępy prowadzonych prac dopuszczono do głosu nieco później. Podjęta wówczas próba usunięcia ograniczeń przy wykorzystaniu francuskich kredytowych środków, ale wciąż w oparciu o własne koncepcje i własną myśl techniczną, okazała się manewrem podjętym zbyt późno i przeprowadzanym zbyt powoli – być może zresztą ze względu na względną szczupłość pozostających w rozporządzeniu zasobów z góry skazanym na niepowodzenie.

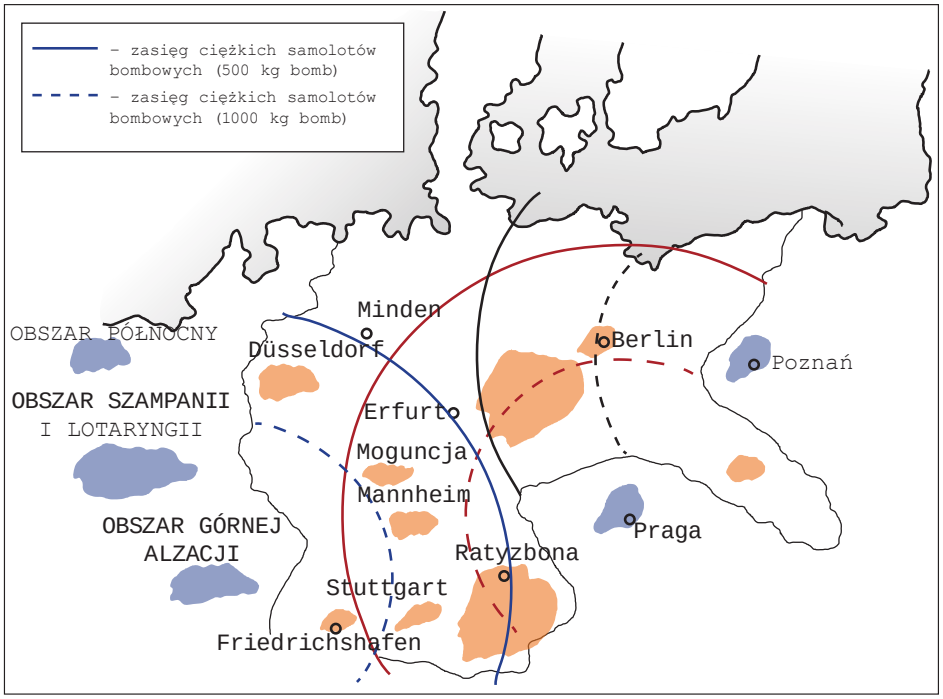
Tak więc jesienią 1938 r. zeszły się w czasie dwa kryzysy. Jeden z nich dotyczył polityczno-wojskowej współpracy Paryża i Warszawy, po raz pierwszy od jej nawiązania realnie zagrożonej zerwaniem. Zahamowanie kooperacji w zakresie lotnictwa wojskowego stanowiło tu część większej całości, ale też – ze względu na znaczenie tej współpracy w latach poprzednich – *memento mori* sojuszu. Kryzys drugi odnosił się już wprost do stanu, w którym znalazły się siły powietrzne II Rzeczypospolitej, a przede wszystkim użytkowany przez nie sprzęt. Wyraźnie wyczerpywał się dotychczasowy, oparty na autarkicznych rozwiązaniach, potencjał ich rozwoju, a szybko upływający czas nie dawał gwarancji, że ewentualne korekty zdążą dać oczekiwany efekt. Rozwiązaniem, przynajmniej doraźnym, stawały się potencjalnie – francuski sprzęt, francuskie kredyty, francuskie eskadry.

Paryż i Warszawa były sobie teraz potrzebne zapewne bardziej niż kiedykolwiek wcześniej w niedługich dziejach sojuszu. Rozpoczynało się – znów sięgnijmy po tekst gen. Musse'a – „pięć miesięcy, które zadecydują o losie świata". Pytaniem pozostawało, jak czas ten będzie wykorzystany[2].

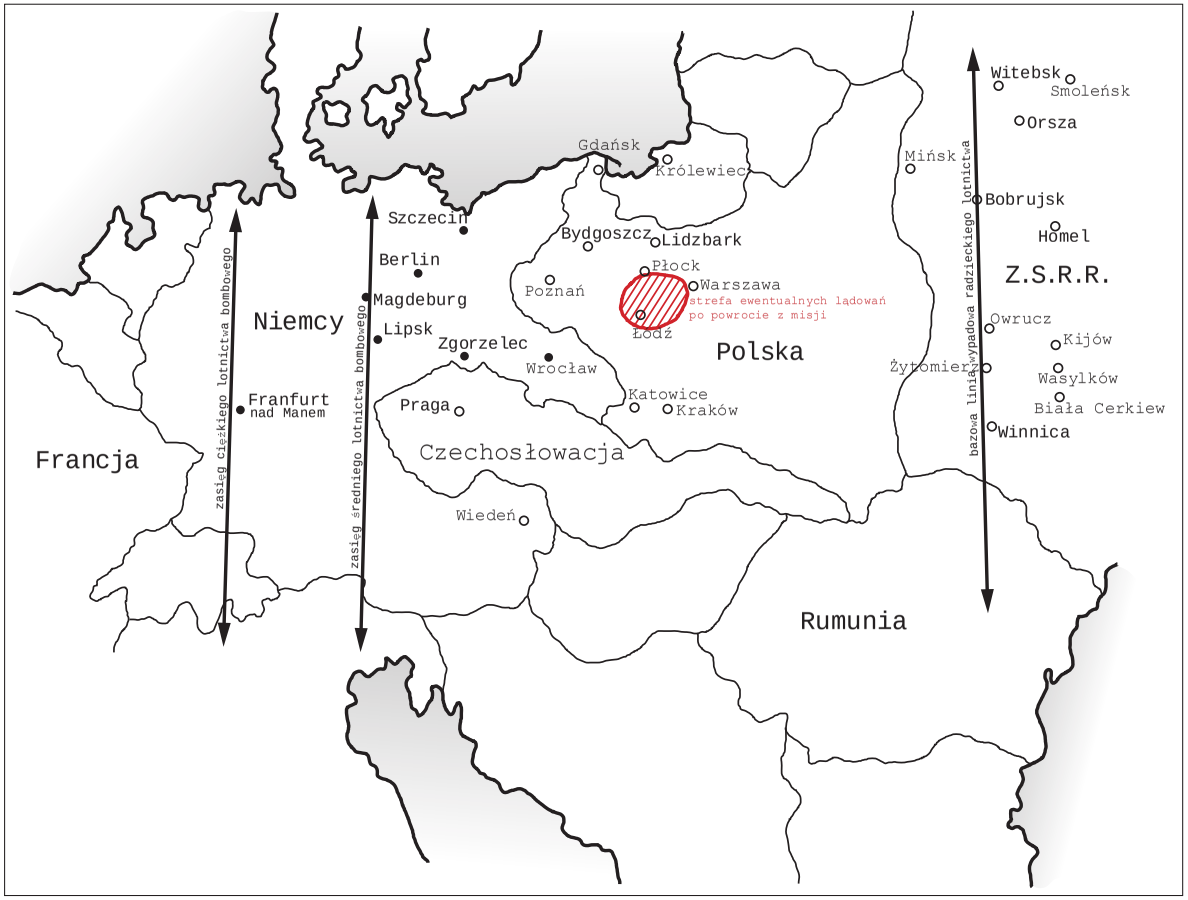
[2] Ibidem.



Mapa 1. Możliwości akcji nad Niemcami lotnictwa bombowego z baz we Francji, Czechosłowacji i Polsce, wrzesień 1924 roku



Mapa 2. Możliwości akcji nad Niemcami francuskiego ciężkiego lotnictwa bombowego, wiosna 1934 roku



Mapa 3. Możliwości bombardowania radzieckiego lotnictwa bombowego ciężkiego i średniego z wykorzystaniem przelotu nad Polską i lądowania na terytorium Polski w drodze powrotnej z misji

Bibliografia

I. Archiwa i muzea

1. Archiwum Akt Nowych (Warszawa)
Akta Instytutu Hoovera, MSZ 1919-1947
Attachaty Wojskowe
Ambasada RP w Londynie
Ambasada RP w Paryżu
Ambasada RP w Waszyngtonie
Komitet Narodowy Polski w Paryżu
Ministerstwo Spraw Zagranicznych
Prokuratoria Generalna Rzeczypospolitej Polskiej
Sztab Główny

2. Centralne Archiwum Wojskowe (Warszawa-Rembertów)
Biuro Administracji Armii Ministerstwa Spraw Wojskowych
Biuro Ścisłej Rady Wojennej
Departament Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych [zespół obecnie nieistniejący]
Departament Sprawiedliwości Ministerstwa Spraw Wojskowych
Departament Techniczny Ministerstwa Spraw Wojskowych
Dowództwo Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych
Gabinet Ministra Spraw Wojskowych 1918-1939
Generalny Inspektorat Sił Zbrojnych, Biuro Inspekcji
Inspektorat Wojsk Lotniczych Ministerstwa Spraw Wojskowych
Korpus Kontrolerów Ministerstwa Spraw Wojskowych
Oddział I Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego
Oddział I Sztabu Głównego
Oddział II Sztabu Głównego
Oddział IV Sztabu Głównego
Państwowe Zakłady Lotnicze
Szef Administracji Armii
Szef Sztabu Głównego
Wojskowa Kontrola Generalna
Wyższa Szkoła Wojenna

3. Muzeum Lotnictwa Polskiego (Kraków)
Materiały różne

4. Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im gen. Władysława Sikorskiego (Londyn)
Akta lotnicze
Komisja Powołana w Związku z Wynikiem Kampanii Wojennej 1939 r.
Ministerstwo Sprawiedliwości
Ministerstwo Spraw Zagranicznych

5. Instytut Józefa Piłsudskiego w Ameryce (Nowy Jork)
Adiutantura Generalna Naczelnego Wodza
Archiwum Józefa Piłsudskiego

6. The National Archives (Kew)
AIR (Air Ministry, the Royal Air Force)
AVIA (Ministry of Aviation and successors)

7. Service historique de la Défense – Département de l'Armée de l'Air (Vincennes)
Série A: Archives de l'aéronautique militaire de la Première Guerre mondiale
– Sous-série 1A: Archives du Ministère de la Guerre et du Grand Quartier Général
Série B: Aéronautique militaire entre les deux guerres jusqu'au 10 juilliet 1940 (1919-1940)
– Sous-série 1B: Ministère de l'Air
– Sous-série 2B: État-major de l'Armée de l'Air
– Sous-série 3B: Directions et services – Service technique et industriel de l'Aéronautique
– Sous-série 1P: Dossiers administratifs du personnel militaire de l'Armée de l'Air
– Sous-série 11Z: Guy La Chambre (1898-1975). Ministère de l'Air et ministre chargé des relations avec les états associés

8. Service historique de la Défense – Département de l'Armée de Terre (Vincennes)
Série N: Troisième République
– Sous-série 1N: Conseil supérieur de la guerre
– Sous-série 2N: Conseil supérieur de la Défense nationale (Commission d'études du C.S.D.N, Secrétariat général de la Défense nationale – 3e section B. politique de défense)
– Sous-série 4N: Comité militaire allié de Versailles
– Sous-série 5N: Cabinet du ministre
– Sous-série 6N: Secrétariat général du ministère de la Défense nationale
– Sous-série 7N: État-major de l'Armée et attachés militaires
– Sous-série 8N: Direction du Contrôle (Cessions de matériels de guerre à des gouvernements étrangers et liquidation de comptes divers)
– Sous-série 9N: Directions (Direction d'Aéronautique)
Série NN: Troisième République. Supplément. Archives rapatriées de Russie
– Sous-série 7 NN : Fonds SR – SCR

9. Service historique de la Défense – Archives Privées
– 1 K 224 – Fonds Gamelin
– 1 K 307 – Fonds Musse

10. Ministère des Affaires étrangères, Archives diplomatiques (La Courneuve)
Correspondance Politique et Commerciale 1914-1940, Europe 1918-1929
– Pologne
Correspondance Politique et Commerciale 1914-1940, Europe 1930-1940
– Pologne
– Roumanie
Relations commerciales 1918-1940

11. Centre des Archives Économiques et Financières (Savigny-le-Temple)
Trésor – Dossiers pays: Europe orientale
– Pologne (1919-1939)
Direction de Finances Extérieures
– Pologne 1924-1943

12. Archives Nationales (Pierrefitte-sur-Seine)
496 AP: Papiers d'Édouard Daladier

13. Archivio Storico Diplomatico – Ministero degli Affari Esteri (Rzym)
Affari Politici 1919-1930
Affari Politici 1931-1945
Archivio del Commercio 1924-1926

II. Źródła drukowane

Documenti per la storia delle relazioni italo-polacche (1918-1940). Dokumenty dotyczące historii stosunków polsko-włoskich (1918-1940 r.), oprac. M. di Simone et al., t. 1-2, Roma 1998.

Documents diplomatiques français 1932-1939, 1re série (1932-1935), vol. 2: *15 novembre 1932 – 17 mars 1933*, Paris 1966; vol. 4: *16 juillet – 12 novembre 1933*, Paris 1968; vol. 6: *13 mars – 26 juillet 1934*, Paris 1972; vol. 7: *27 juillet – 31 octobre 1934*, Paris 1979.

Documents diplomatiques français 1932-1939, 2e série (1936-1939), vol. 3: *19 juillet – 19 novembre 1936*, Paris 1966; vol. 8: *17 janvier – 20 mars 1938*, Paris 1973; vol. 9: *21 mars – 9 juin 1938*, Paris 1974; vol. 10: *10 juin – 2 septembre 1938*, Paris 1976; vol. 11: *3 septembre – 2 octobre 1938*, Paris 1977; vol. 12: *3 octobre – 30 novembre 1938*, Paris 1978; vol. 13: *1 décembre 1938 – 31 janvier 1939*, Paris 1979.

Dokumenty z dziejów polskiej polityki zagranicznej 1918-1939, t. 1: *1918-1932*, red. nauk. T. Jędruszczak, M. Nowak-Kiełbikowa, przedm. T. Jędruszczak, Warszawa 1989.

Dokumenty z dziejów polskiej polityki zagranicznej 1918-1939, t. 2: *1933-1939*, red. nauk. T. Jędruszczak, M. Nowak-Kiełbikowa, Warszawa 1996.

Înzestrarea Armatei Române în perioada interbelică. Documente, t. 1: *1919-1930*, Bucureşti 2000; t. 2: *1930-1935*, Bucureşti 2009.

La doctrine des forces aériennes françaises, 1912-1976. Textes et documents, sous la direction de J. de Lespinois, b.m.w. 2010.

Uwagi o stanie armii gen. Władysława Sikorskiego. W 100 rocznicę urodzin, oprac. M. Cieplewicz, „Wojskowy Przegląd Historyczny" R. 26, 1981, nr 1, s. 174-206.

Wojna obronna Polski 1939. Wybór źródeł, zebr. i oprac. M. Cieplewicz et al., pod kier. E.J. Kozłowskiego, przygot. ed. J. Nadzieja, P. Stawecki, Warszawa 1968.

III. Prasa i periodyki

„L'Aeronautique" 1921-1939
„L'Aérophile" 1924-1936
„Les Ailes" 1921-1939
„L'Année Aéronautique" 1927-1939
„L'Echo Annamite. Journal Quotidien" 1925-1926
„Gnôme-Rhône" 1928-1934
„Gnôme-Rhône Journal" 1934-1935
„Journal de Débats Politiques et Littéraires" 1925-1939
„Journal Officiel de Madagascar et Dépendances" 1925
„Le Figaro" 1925-1937
„Le Petit Parisien" 1928-1939
„Lotnik" 1924-1931
„Lot Polski" 1934-1939
„Młody Lotnik" 1924-1929
„Pilot" 1928-1929
„Plein Ciel" 1935-1939
„Polska Zbrojna" 1921-1939
„Przegląd Lotniczy" 1928-1939
„Revue Aéronautique de France" 1926
„Skrzydlata Polska" 1930-1939

IV. Dzienniki, pamiętniki, wspomnienia

Armengaud Paul, *Batailles politiques et militaires sur l'Europe, témoignages, 1932-1940*, Paris 1948.
Bukowski Jerzy, *Zapiski pamiętnikarskie*, Warszawa 2013.
Gamelin Maurice, *Servir*, t. 2: *Le Prologue du Drame (1930-août 1939)*, Paris 1946.
Géneral Gauché, *La Deuxième Bureau au travail (1935-1940)*, Paris 1953.
Kirkor Stanisław, *Próby dozbrojenia Polski*, „Zeszyty Historyczne" (Paryż) 1971, z. 20, s. 34-42.
Łowczowski Gustaw, *Przymierze wojskowe polsko-francuskie widziane z attachatu paryskiego*, „Bellona" (Londyn) 1951, z. 1-2, s. 44-54.
Łowczowski Gustaw, *O stosunkach polsko-francuskich w okresie remilitaryzacji Nadrenii*, „Wojskowy Przegląd Historyczny" R. 12, 1967), nr 1, s. 485-489.
Łowczowski Gustaw, *Ambasada w Paryżu 1935-1938*, „Więź" R. 15, 1972, nr 7-8, s. 195-211.
Laroche Jules, *Polska lat 1926-1935. Wspomnienia ambasadora francuskiego*, przeł. i oprac. S. Zabiełło, Warszawa 1966.

Łukasiewicz Juliusz, *Dyplomata w Paryżu, 1936-1939. Wspomnienia i dokumenty Juliusza Łukasiewicza, ambasadora Rzeczypospolitej Polskiej*, oprac. W. Jędrzejewicz, H. Bułhak, Londyn 1989.
Makowski Wacław, *Cywil w wojsku – wspomnienia z życia i wojen 1897-1929*, Piekary Śląskie 2010.
Mazurowa Kazimiera, *Skazani na wojnę*, Warszawa 1979.
Modelski Izydor, *Wojskowe przyczyny klęski wrześniowej (próba syntezy)*, cz. 1, „Zeszyty Historyczne" (Paryż) 1990, z. 92, s. 111-181.
Noël Léon, *La Pologne entre deux mondes. Polonia restituta*, Paris 1984.
Prauss Stanisław Paweł, *Z Zakopanego na Stag Lane. Wspomnienia konstruktora lotniczego i pilota. Lata 1910-1970*, oprac. E. Malak, Wrocław 1996.
Rayski Ludomił, *Słowa prawdy o lotnictwie polskim 1919-1939*, Londyn 1948.
Rivet Louis, *Carnets du chef des services secrets, 1936-1944*, édition annotée et présentée par O. Forcade, S. Laurent, Paris 2010.
Romer Jan Edward, *Pamiętniki*, wstęp i oprac. J. Odziemkowski, Warszawa 2011.
Sołtyk Tadeusz, *Dwa żywioły, dwie pasje. Wspomnienia konstruktora*, Warszawa [1997].
Stachiewicz Wacław, *Wierności dochować żołnierskiej. Przygotowania wojenne w Polsce 1935-1939 oraz kampania 1939 w relacjach i rozważaniach szefa Sztabu Głównego i szefa Sztabu Naczelnego Wodza*, Warszawa 1998.
Szembek Jan, *Diariusz i teki Jana Szembeka (1935-1945)*, t. 1: *Wprowadzenie i dokumentacja do lat 1933-1934. Diariusz Jana Szembeka za rok 1935*, oprac. T. Komarnicki, Londyn 1964.
Szembek Jan, *Diariusz i teki Jana Szembeka (1935-1945)*, t. 2: *Uzupełnienia do dokumentacji tomu pierwszego. Diariusz Jana Szembeka za rok 1936. Dokumentacja za rok 1936*, oprac. T. Komarnicki, Londyn 1965.
Szembek Jan, *Diariusz i teki Jana Szembeka (1935-1945)*, t. 3: *Dokumentacja za styczeń-marzec 1937 r. Diariusz Jana szembeka za rok 1937. Dokumentacja do diariusza za rok 1937*, oprac. T. Komarnicki, Londyn 1969.
Szembek Jan, *Diariusz i teki Jana Szembeka (1935-1945)*, t. 4: *Diariusz i dokumentacja za rok 1938. Diariusz i dokumentacja za rok 1939*, oprac. J. Zarański, Londyn 1972.
Umiastowski Roman, *Dziennik wojenny, 18 IX 1939 – 19 IX 1945*, wstęp i oprac. P.M. Żukowski, Warszawa 2009.
Zamorski Kordian Józef, *Dzienniki (1930-1938)*, oprac. nauk. R. Litwiński, M. Sioma, Warszawa 2011.
Zawadzki Władysław Marian, *Dziennik*, wstęp i oprac. J. Mierzwa, Kraków 2010.

V. Opracowania

Abżółtowski Sergiusz, *Powstanie lotnictwa Armji Polskiej we Francji*, „Przegląd Lotniczy" R. 3, 1930, nr 1, s. 11-26.
Album dziesięciolecia lotnictwa polskiego, Poznań 1930.
Alexander Martin S., *The Republic in Danger. General Maurice Gamelin and the Politics of French Defence, 1933-1940*, Cambridge–New York 1992.
Bartel Ryszard et al., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Warszawa 1978.

Bączyk Norbert, *Lotnicza iluzja – efektywność Brygady Bombowej w kampanii 1939 roku*, „Technika Wojskowa. Historia" 2012, nr 5, s. 43 nn.

Bernád Denes et al., *PZL.37 Łoś*, Gdańsk 2006.

Białkowski Rafał, *Plan generała Lévêque – pierwszy kompleksowy program rozbudowy polskiego lotnictwa wojskowego na lata 1923-1926*, „Lotnictwo" 2012, nr 3, s. 88-96.

Boussard Dominique, *Un problème de défense nationale. L'aéronautique militaire au parlement (1928-1940)*, Vincennes 1983.

Boyce Robert (ed.), *French Foreign and Defence Policy, 1918-1940. The Decline and Fall of a Great Power*, London–New York 2005.

Brzeziński Andrzej Maciej, *Warszawa – Paryż – Genewa. Sojusz polsko-francuski a problem rozbrojenia w dwudziestoleciu międzywojennym (1919-1937)*, Łódź 1996.

Böhm Tadeusz, *Z dziejów naczelnych władz wojskowych II Rzeczypospolitej w latach 1918-1939*, Warszawa 1994.

Bułhak Henryk, *Rozmowy polsko-francuskie w Paryżu (październik-listopad 1924)*, „Przegląd Historyczny" 1970, t. 61, nr 4, s. 680-683.

Bułhak Henryk, *Z dziejów stosunków wojskowych polsko-czechosłowackich w latach 1927-1936*, „Studia z dziejów ZSRR i Europy Środkowej" 1975, t. 11, s. 97-146.

Bułhak Henryk, *Polsko-francuskie plany wojny obronnej z Niemcami z lat 1921-1926*, „Studia z dziejów ZSRR i Europy Środkowej" 1979, t. 15, s. 69-94.

Bułhak Henryk, *La Pologne et les ralations franco-allemandes 1925-1932. Perspective polonaise*, „Acta Poloniae Historica" 1982, no. 46, s. 141-158.

Bułhak Henryk, *Polsko-francuskie stosunki polityczne i wojskowe: marzec-wrzesień 1936 r.*, cz. 1, „Wojskowy Przegląd Historyczny" R. 33, 1988, nr 1, s. 172-189; cz. 2, R. 34, 1989, nr 1, s. 35-50; cz. 3, R. 34, 1989, nr 2, s. 125-145.

Bułhak Henryk, *Les relations polono-françaises dans la première période du gouvernement d'Édouard Herriot (juin-novembre 1924)*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne" 1992, z. 98, s. 111-135.

Bułhak Henryk, *Polska–Francja, z dziejów sojuszu 1922-1939*, cz. 1: *1922-1932*, Warszawa 1993.

Bułhak Henryk, *Problem Polski w początkowym okresie rokowań przed Locarno (1925 r.)*, cz. 1, „Niepodległość" 1993, t. 26 (po wznowieniu), s. 191-198; cz. 2, „Niepodległość" 1995, t. 27 (po wznowieniu), s. 218-229.

Bułhak Henryk, *Działalność Władysława Sikorskiego w dziedzinie polityki zagranicznej w latach 1924-1925*, [w:] *Z dziejów polityki i dyplomacji polskiej. Studia poświęcone pamięci Edwarda hr. Raczyńskiego Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej na wychodźstwie*, Warszawa 1994, s. 255-268.

Bułhak Henryk, *Polska–Francja, z dziejów sojuszu 1933-1936*, Warszawa 2000.

Bułhak Henryk, *Kontrowersja między generałem Gamelinem a marszałkiem Rydzem Śmigłym na tle kryzysu czechosłowackiego w 1938 roku i jej antecedencje z 1936 roku*, [w:] *Europa Środkowa i Wschodnia w XX wieku. Studia ofiarowane Wiesławowi Balcerakowi w siedemdziesiątą rocznicę urodzin*, red. A. Koryn, P. Łossowski, Warszawa–Łowicz 2004, s. 235-254.

Bułhak Henryk, *Wokół konwencji wojskowej polsko-francuskiej z 1921 roku*, [w:] *Ku Niepodległej. Ścieżki polskie i francuskie 1795-1918*, red. M. Willaume, Lublin 2005, s. 537-555.

Bułhak Henryk, *Polskie starania o francuską pożyczkę na cele obrony narodowej. Okres uzgadniania koncepcji i sposobów jej realizacji w latach 1929-1930*, [w:] *W kręgu idei, polityki*

i wojska. Studia ofiarowane Profesorowi Januszowi Farysiowi w siedemdziesiątą rocznicę urodzin, red. T. Sikorski, H. Walczak, A. Wątor, Szczecin 2009, s. 361- 372.

Bułhak Henryk, *Przebieg polsko-francuskich rokowań o pożyczkę na cele obrony narodowej w latach 1930-1931*, [w:] *Si vis pacem, para bellum. Bezpieczeństwo i polityka Polski. Księga jubileuszowa ofiarowana profesorowi Tadeuszowi Dubickiemu*, red. nauk. R. Majzner, Częstochowa–Włocławek 2013, s. 69-80.

Bułhak Henryk, *Polska a Francja (październik 1938 – połowa kwietnia 1939 r.). Niektóre aspekty dyplomatyczne i wojskowe*, [w:] *Kampania polska 1939 r. Polityka – społeczeństwo – kultura*, t. 1: *Strategia*, red. M.P. Deszczyński, T. Pawłowski, Warszawa 2013, s. 445-466.

Bułhak Henryk, Stawecki Piotr, *Rozmowy sztabowe polsko-francuskie w Paryżu (maj 1924)*, „Przegląd Historyczny" 1976, t. 67, s. 55-70.

Cain Christopher Anthony, *The Forgotten Air Force. French Air Doctrine in the 1930s*, Washington 2002.

Celek Jan, *Skrzydlata szkoła. Dęblińska Szkoła Lotnicza w latach 1925-1939 i wojenne losy jej wychowanków*, Poznań 2000.

Chadeau Emmanuel, *De Blériot à Dassault. Histoire de l'industrie aéroanutique en France (1900-1950)*, Paris 1987.

Ciałowicz Jan, *Polsko-francuski sojusz wojskowy 1921-1939*, Warszawa 1970.

Cienciała Anna M., Komarnicki Tytus, *From Versailles to Locarno. Keys to Polish Foreign policy, 1919-1925*, Lawrence, Kan. 1984.

Cieślik Agnieszka, *Pierwsze polskie słowniki lotnicze*, [w:] *Środkowoeuropejskie dziedzictwo lotnicze*, Kraków 2005, s. 94-99.

Cieślikowa Agnieszka J., *O człowieku, który się nie zgadzał. Biografia pułkownika Januarego Grzędzińskiego 1891-1975*, Warszawa 2009.

Cieślikowski Zbigniew, *Tajemnice śledztwa KO 1042/27. Sprawa generała Włodzimierza Ostoi-Zagórskiego*, Warszawa 1997.

Czarnecka Regina, *Organizacja Sztabu Generalnego WP (Naczelnego Dowództwa WP) w latach 1918-1921*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej" 2003, nr 26, s. 217-247.

Cynk Jerzy B., *Siły lotnicze Polski i Niemiec. Wrzesień 1939*, Warszawa 1989.

Cynk Jerzy B., *Polskie Siły Powietrzne w wojnie*, t. 1: *1939-1943*, przeł. W. Matusiak, Gdańsk 2001.

Czmur Stefan, Wójcik Waldemar, *Generałowie w stalowych mundurach*, Warszawa–Poznań 2003.

Ćwięk Henryk, *W cieniu sojuszu polsko-franuskiego. Współpraca wywiadowcza między Warszawą a Paryżem w okresie międzywojennym*, [w:] *Studia nad wywiadem i kontrwywiadem Polski w XX wieku*, t. 1, red. W. Skóra, P. Skubisz, Szczecin 2012, s. 167-235.

Davion Isabelle, *Mon voisin, cet ennemi. La politique de sécurité française face aux relations polono-tchécoslovaques entre 1919 et 1939*, Bruxelles 2009.

Davion Isabelle, *Les relations polono-tchécoslovaques dans la politique de sécurité française entre les deux guerres (1919-1939)*, „Revue des Études Slaves" 2005, vol. 76, no. 2-3, s. 365-371.

Davion Isabelle, *Strategiczne stosunki francusko-polskie w latach 1918-1939*, „Rocznik Instytutu Europy Środkowo-Wschodniej" R. 9, 2011, z. 1, s. 113-125.

Dessberg Frédéric, *Stosunki francusko-polskie a Związek Sowiecki od śmierci Marszalka Piłsudskiego do paktu Ribbentrop – Mołotow (Perspektywa francuska)*, [w:] *Polska bez Marszałka. Dylematy piłsudczyków po 1935 roku*, red. M. Wołosa, K. Kania, Toruń 2008, s. 31-49.

Dessberg Frédéric, *Le triangle impossible. Les relations franco-soviétiques et le facteur polonais dans les questions de sécurité en Europe (1924-1935)*, Bruxelles 2009.

Deszczyński Marek Piotr (oprac.), *Generałowie, pieniądze, fabryki. Dokument do gospodarczo-wojskowych dziejów II Rzeczypospolitej*, „Przegląd Historyczny" 1998, t. 39, z. 1, s. 109-124.

Deszczyński Marek Piotr, *Ostatni egzamin. Wojsko Polskie wobec kryzysu czechosłowackiego, 1918-1939*, Warszawa 2003.

Deszczyński Marek Piotr, Mazur Wojciech, *Na krawędzi ryzyka. Eksport polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 2004.

Dreifort John E., *The French Popular Front and the Franco-Soviet Pact, 1936-37. A Dilemma in Foreign Policy*, „Journal of Contemporary History" 1976, vol. 11, no. 2, s. 217-236.

Dunin-Wilczyński Zbigniew, *Od Belwederu do Pałacu Elizejskiego… Polska–Francja w dwudziestoleciu międzywojennym*, Warszawa 2012.

Duroselle Jean-Baptiste, *La décadence 1932-1939*, Paris 1979.

Facon Patrick, *La mission militaire aéronautique en Pologne et la création de l'aéronautique polonaise dans les années vingt*, [w:] *Bâtir une nouvelle sécurité. La coopération militaire entre la France et les états d'Europe centrale et orientale de 1919 à 1929*, Château de Vincennes 2001, s. 561-579.

Facon Patrick, *L'Armée de l'Air dans la tourmente. La bataille de France 1939-1940, 2e reimpression*, Paris 2005.

Facon Patrick, *Histoire de l'armée de l'air*, Paris 2009.

Fijałkowski Zbigniew, *Kształcenie kadr polskiego Lotnictwa Wojskowego w polskich i zagranicznych uczelniach wojskowych do 1926 r.*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej" 2002, nr 25, s. 40-70.

Forcade Olivier, *La République Secrète. Histoire des services spéciaux français de 1918 à 1939*, Paris 2008.

Francuska Szkoła Pilotów, 1919-1920. Historia szkoły, organizacja, działalność w świetle cyfr, Bydgoszcz 1921.

Georgescu Maria, Midan Christophe, *Un exemple de cooperation bilaterale. Les attachés militaires français en Roumanie et roumains en France (1860-1940)*, Bucarest 2003.

Glass Andrzej (red.), *Polska technika lotnicza do roku 1939*, t. 1: *Źródła osiągnięć*, Warszawa 1992.

Glass Andrzej, *Polskie Konstrukcje Lotnicze do 1939 r.*, t. 1, Sandomierz 2004; t. 2, Sandomierz 2007; t. 3, Sandomierz 2008.

Gołębiowski Jerzy, *COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa, 1922-1939*, Kraków 2000.

Gołębiowski Jerzy, *Przemysł wojenny w Polsce 1918-1939*, Kraków 1990.

Griset Pascal, *La mission militaire française en Pologne. Industrie aéronautique et logique militaire*, „Revue Historique des Armées" 1987, no. 167, s. 93-103.

Gmurczyk-Wrońska Małgorzata, *Polska – niepotrzebny aliant Francji? (Francja wobec Polski w latach 1938-1944)*, Warszawa 2003.

Imlay Talbot C., *Facing the Second World War. Strategy, Politics, and Economics in Britain and France 1938-1940*, Oxford–New York 2003.

Imlay Talbot, *Preparing for Total War. The Conseil Supérieur de la Défense Nationale and France's Industrial and Economic Preparations for War after 1918*, „War in History" 2008, vol. 15, no. 1, s. 43-71.

Jordan Nicole, *The Popular Front and Central Europe. The Dilemmas of French Impotence, 1918-1940*, Cambridge–New York 1992.

Kabatek Mateusz, Kuczyński Robert, *Les avions français dans la Pologne en guerre (1919-1920)*, „Avions" 2012, no. 190, s. 72-87; 2013, no. 192, s. 72-86.

Kiesling Eugenia C., *Arming Against Hitler. France and the Limits of Military Planning*, Lawrence, Kan. 1996.

Kłobuch Klaudiusz, *Geneza lotniczego września. Polska doktryna lotnicza i konstrukcje samolotów na tle wrogów i sojuszników, 1926-1939 r.*, Warszawa–Piekary Śląskie 2009.

Kmiecik Tadeusz, *Polskie lotnictwo wojskowe w okresie międzywojennym*, „Słupskie Studia Historyczne" 2009, nr 15, s. 203-211.

Kmiecik Tadeusz, *Węzłowe problemy wykorzystania lotnictwa w przyszłej wojnie w polskiej myśli lotniczej lat 1919-1939*, „Słupskie Studia Historyczne" 2003, nr 10, s. 129-148.

Kmiecik Tadeusz, *Sztab Generalny (Główny) Wojska Polskiego w latach 1918-1939*, Słupsk 2005.

Kołakowski Piotr, *Lotnictwo czechosłowackie w okresie międzywojennym w świetle raportów polskich attachés wojskowych w Pradze*, Ośrodek Badań Historii Wojskowej Muzeum Wojska w Białymstoku, Zeszyt Naukowy 17, Białystok 2004, s. 98-108.

Kołakowski Piotr, *Między Warszawą a Pragą. Polsko-czechosłowackie stosunki wojskowo-polityczne, 1918-1939*, Warszawa 2007.

Kołakowski Piotr, *Działalność placówki wywiadowczej „Lecomte" Oddziału II Sztabu Głównego WP w Paryżu Oddziału II Sztabu Głównego WP w Paryżu 1936-1939*, „Dzieje Najnowsze" R. 44, 2012, nr 3, s. 61-70.

Kołakowski Piotr, *Czas próby. Polski wywiad wojskowy wobec groźby wybuchu wojny w 1939 roku*, Warszawa 2012.

Kopański Tomasz Jan, *16 (39-a) Eskadra Wywiadowcza 1919-1920*, Warszawa 1994.

Kopański Tomasz, *Lotnictwo polskie 1918-1921*, [w:] *90 lat Polskiego Lotnictwa Wojskowego – wyzwania przyszłości*, Dęblin 2008, s. 9-19.

Korczyk Henryk, *Wcześniejsza ewakuacja Nadrenii a „Wschodnie Locarno" i kwestia bezpieczeństwa*, „Studia Historyczne" 1993, t. 36, z. 3, s. 327-342.

Korczyk Henryk, *Działanie i recepcja Locarna 1927-1936*, Warszawa 1999.

Koreś Daniel, *Oddział II Sztabu Głównego Wojska Polskiego pod kierownictwem płk. dypl. Tadeusza Pełczyńskiego w latach 1929-1932 i 1935-1939. Zarys wybranych problemów*, [w:] *Studia nad wywiadem i kontrwywiadem Polski w XX wieku*, t. 1, red. W. Skóra, P. Skubisz, Szczecin 2012.

Kornat Marek, *Dyplomacja polska wobec kryzysu politycznego w Polsce w roku 1926*, [w:] *Zamach stanu Józefa Piłsudskiego 1926 roku*, red. M. Sioma, Lublin 2007, s. 56-78.

Kozłowski Eugeniusz, *Wojsko Polskie 1936-1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1974.

Kozłowski Eugeniusz, Stawecki Piotr (oprac.), *Protokoły z posiedzeń Ścisłej Rady Wojennej i Inspektorów Armii za lata 1925-1932*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości" 1981, t. 24, s. 271-334.

Krząstek Tadeusz, *Związki lotnictwa wojskowego Francji i Polski w latach 1918-1940*, [w:] *Lotnictwo polskie w okresie międzywojennym (materiały z sesji popularnonaukowej)*, Warszawa–Suwałki 1991, s. 153-173.

Kukułka Józef, *Francja a Polska po traktacie wersalskim (1919-1922)*, Warszawa 1970.

Kulka Grzegorz, *Śledztwo i akt oskarżenia przeciwko generałowi Zagórskiemu*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy" R. 12, 2012, nr 3, s. 175-194.

Kuźmiński Tadeusz, *Polska, Francja, Niemcy 1933-1935. Z dziejów sojuszu polsko-francuskiego*, Warszawa 1963.

Lacaze Yvon, *La France et Munich. Etude d'un processus décisionnel en matière de relations internationales*, Berne 1992.

Lacroix-Riz Annie, *La Pologne dans la stratégie extérieure de la France (octobre 1938 – août 1939)*, [w:] *Kampania polska 1939 r. Polityka – społeczeństwo – kultura*, t. 1: *Strategia*, red. M.P. Deszczyński, T. Pawłowski, Warszawa 2013, s. 111-123.

Laforest Christophe, *La stratégie française et la Pologne (1919-1939). Aspects économiques et implications politiques*, Lille 2001.

Laforest Christophe, *Kulisy zrzeczenia się przez Polskę czwartej raty pożyczki francuskiej w 1925 r.*, „Dzieje Najnowsze" R. 31, 1993, nr 3, s. 91-98.

Landau Zbigniew, *Polskie zagraniczne pożyczki państwowe 1918-1926*, Warszawa 1961.

Le Goyet Pierre, *France–Pologne 1919-1939. De l'amitié romantique à la méfiance réciproque*, Paris 1991.

Leczyk Marian, *Polska i sąsiedzi. Stosunki wojskowe 1921-1939*, Warszawa 2004.

Longo Luigi Emilio, *L'attività degli addetti militari italiani all'Estero fra le due guerre mondiali (1919-1939)*, Roma 1999.

Łaptos Józef, *Francuska opinia publiczna wobec spraw polskich w latach 1919-1925*, Wrocław 1983.

Łaptos Józef, *Vers de remaniement de l'accord militaire franco-polonais. La mission de maréchal Franchet d'Esperey à Varsovie du Novembre 1927*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne" 1992, z. 98, s. 149-164.

Łaptos Józef, *Dyplomaci II RP w świetle raportów Quai d'Orsay*, Warszawa 1993.

Łaptos Józef, Majewski Mariusz W., *Francuska pomoc w wyposażeniu armii polskiej (1917-1939)*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica" 2013, t. 14, s. 102-126.

Łossowski Piotr, *Dyplomacja polska 1918-1939*, Warszawa 2001.

Majewski Mariusz, *Początki produkcji silników lotniczych w II Rzeczypospolitej (1921-1926)*, „Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica" 2003, t. 2, Folia 17, s. 201-221.

Majewski Mariusz, *Druga próba uruchomienia produkcji silników lotniczych. Polskie Zakłady Škody (1926-1935)*, „Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica" 2005, t. 4, Folia 28, s. 148-164.

Majewski Mariusz Wojciech, *Samoloty i zakłady lotnicze II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2006.

Majewski Mariusz, *Rozbudowa i dyslokacja wytwórni silników lotniczych w Polsce (1935-1939)*, „Annales Academiae Paedagogicae Cracoviensis. Studia HIstorica" 2007, t. 6, Folia 43, s. 131-161.

Majewski Mariusz Wojciech, *Przemysł lotniczy w Lublinie 1919-1939*, Piekary Śląskie–Warszawa 2009.

Majewski Mariusz Wojciech, *Problemy z LWS-3 Mewa*, „Do Broni" 2009, nr 1, s. 64-71.

Majzner Robert, *Attachaty wojskowe Drugiej Rzeczypospolitej 1919-1945. Strukturalno-organizacyjne aspekty funkcjonowania*, Częstochowa 2011.

Malak Edward, *Prototypy samolotów bojowych, Polska 1936-1939*, Wrocław 1990.

Malak Edward, *Administrowanie w lotnictwie polskim 1926-1939 mieniem państwowym w warunkach postępu technicznego*, Toruń 2005.

Malak Edward, *Silnik PZL WS Foka. Ambicja i obawa elit lotnictwa II RP*, cz. 1-2, „Lotnictwo" 2008, nr 11, s. 86 nn.; nr 12, s. 86 nn.

Malak Edward, *Prototypy samolotów bojowych i zakłady lotnicze. Polska 1930-1939*, Warszawa 2011.

Malak Edward, *Dzieło generała Rayskiego*, ks. 2: *Technika i zarządzanie*, Warszawa 2015.
Mazur Wojciech, *Eksport polskiego sprzętu lotniczego do Rumunii w okresie międzywojennym*, cz. 1, „Lotnictwo" 2006, nr 12, s. 66-73; cz. 2, „Lotnictwo" 2007, nr 1, s. 72-78; cz. 3, „Lotnictwo" 2007, nr 2, s. 76-80.
Mazur Wojciech, *Zagraniczne zakupy silników lotniczych dla polskiego lotnictwa wojskowego (1926-1939)*, cz. 1, „Lotnictwo" 2007, nr 11, s. 58-63; cz. 2, „Lotnictwo" 2007, nr 11-12, s. 60-67; cz. 3, „Lotnictwo" 2008, nr 1, s. 90-96.
Mazur Wojciech, *Foka i inne silniki. Na marginesie ostatniego tekstu profesora Edwarda Malaka*, „Lotnictwo" 2009, nr 1, s. 92-96.
Mazur Wojciech, *Od „kredytu 400 milionów" do Rambouillet. Francja a zaopatrzenie materiałowe lotnictwa wojskowego II RP (1926-1936)*, „Rocznik Archiwalno-Historyczny Centralnego Archiwum Wojskowego" 2010, nr 3(32), s. 86-114.
Mazur Wojciech, *Brytyjski lot „frankofila". Polityczne i wojskowe konteksty podróży gen. Włodzimierza Zagórskiego do Anglii w czerwcu-lipcu 1925 r.*, „Rocznik Archiwalno-Historyczny CAW" 2011, nr 4, s. 11-29.
Mazur Wojciech, *Samolot liniowy Potez XXV w polskim lotnictwie wojskowym*, „Lotnictwo" 2012, nr 1, s. 80-89.
Mazur Wojciech, *Droga do Rambouillet. Rokowania o francuski kredyt zbrojeniowy na modernizację armii II RP (jesień 1935 r. – jesień 1936 r.)*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy" R. 14, 2013, nr 2, s. 29-51.
Mazur Wojciech, *Jeszcze raz o rumuńskim rajdzie polskich myśliwców w 1933 roku*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy" R. 15, 2014, nr 3, s. 203-207.
Mazur Wojciech, *Samolot Potez XXV*, Warszawa 2014.
Mikulski Mieczysław, Glass Andrzej, *Polski transport lotniczy 1918-1978*, Warszawa 1980.
Misiuk Andrzej, *Służby specjalne II Rzeczypospo*litej, Warszawa 1998.
Mordawski Hubert, *Polskie Lotnictwo Wojskowe 1918-1920. Narodziny i walka*, Wrocław 2009.
Mordawski Hubert, *Polskie Lotnictwo Wojskowe 1920-1939. Od tryumfu do tragedii*, Wrocław 2011.
Morgała Andrzej, *Samoloty wojskowe w Polsce, 1918-1924*, Warszawa 1997.
Morgała Andrzej, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924-1939*, Warszawa 2003.
Mousseau Jacques, *Le siècle de Paul-Louis Weiller, 1893-1993*, [Paris] 1998.
Murray Williamson, *The Change in the European Balance of Power, 1938-1939. The Path to Ruin*, Princeton, N.J. 1984.
Niestrawski Mariusz, *Wyższe szkolnictwo lotnicze w II Rzeczypospolitej*, [w:] *Wojsko – Polityka – Społeczeństwo. Studia z historii społecznej od antyku do współczesności*, red. J. Jędrysiak et al., Wrocław 2013, s. 321-344.
Niestrawski Mariusz, *Polskie Wojska Lotnicze w okresie walk o granice państwa polskiego (1918-1921)*, wersja elektroniczna maszynopisu pracy doktorskiej, Poznań 2014.
Paoli François-André, *L'Armée Française de 1919 a 1939*, t. 3: *Le temps de compromis (12 juin 1924 – 30 juin 1930)*, Paris 1974.
Paoli François-André, *L'Armée Française de 1919 à 1939*, t. 4: *La fin des illusions (Juilliet 1930 – juin 1935)*, b.m.w., b.r.w.
Pawlak Jerzy, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa 1989.
Pasztor Maria, *Sprawy polskie w korespondencji dyplomatycznej francuskich kół wojskowych w latach 1926-1932*, „Dzieje Najnowsze" R. 26, 1994, nr 4, s. 41-60.
Pasztor Maria, *Polski korpus oficerski w oczach Francuskiej Misji Wojskowej i attachatu wojskowego Francji w Warszawie (1921-1939)*, „Mazowieckie Studia Humanistyczne" 1998, nr 1, s. 79-101.

Pasztor Maria, *Wokół wizyty Gamelina w Warszawie (12-17 VIII 1936 r.)*, „Kwartalnik Historyczny" R. 105, 1998, s. 69-85.

Pasztor Maria, *Polska w oczach francuskich kół rządowych w latach 1924-1939*, Warszawa 1999.

Patelski Mariusz, *Polska Misja Wojskowa w Paryżu 1919-1920 w świetle raportów gen Tadeusz[a] Rozwadowskiego*, [w:] *Polska między Wschodem a Zachodem*, t. 2: *W kręgu polityki zagranicznej*, red. A. Szczepańska, H. Walczak, A. Wątor, Toruń 2008, s. 74-94.

Pawłowski Tymoteusz, *Lotnictwo lat 30. XX wieku w Polsce i na świecie. Wybrane zagadnienia*, Warszawa 2011.

Pepłoński Andrzej, *Wywiad i dyplomacja II Rzeczypospolitej*, Toruń 2004.

Perrier Patrick, *Relations aéronautiques franco-soviétiques (1933-1939)*, „Revue Historique des Armées" 1991, no. 4, s. 108-116.

Płachciak Grzegorz, *Zarys działalności informacyjnej i wywiadowczej ataszatu wojskowego w Paryżu w latach 1921-1939*, [w:] *Polski wywiad wojskowy 1918-1945*, red. P. Kołakowski, A. Pepłoński, Toruń 2006, s. 237-250.

Przedpełski Andrzej, *Lotnictwo w myśli wojskowej II Rzeczypospolitej*, Toruń 2001.

Rainero Romain H., *Un concurrent peu connu de la France en Pologne. La Mission militaire italienne à Varsovie (1919-1923)*, [w:] *Bâtir une nouvelle sécurité. La coopération militaire entre la France et les états d'Europe centrale et orientale de 1919 à 1929*, Château de Vincennes 2001, s. 581-595.

Romeyko M. (red.), *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, Warszawa 1933.

Rybka Ryszard, Stepan Kamil, *Najlepsza broń. Plan mobilizacyjny „W" i jego ewolucja*, Warszawa 2010.

Sandomierski Krzysztof, *Polska Misja Wojskowa Zakupów w Paryżu w latach 1919-1920*, „Wojskowy Przegląd Historyczny" R. 23, 1978, nr 4, s. 66-98.

Sandu Traian, *La Grande Roumaine alliée de la France. Une péripétie diplomatique des Années Folles? (1919-1933)*, Paris 1999.

Sarmant Thierry, *Les plans d'opérations français en Europe centrale (1920-1939)*, „Revue Historique des Armées" 1999, no. 4, s. 13-22.

Schramm Tomasz, *Francuskie misje wojskowe w państwach Europy Środkowej, 1919-1938*, Poznań 1987.

Soutou Georges-Henri, *L'alliance franco-polonaise (1925-1933) ou comment s'en débarrasser?*, „Revue d'Histoire Diplomatique" 1981, no. 2-3-4, s. 295-348.

Soutou Georges-Henri, *Polska a stosunki francusko-niemieckie w latach 1914-1990*, [w:] *Francja, Niemcy i Polska w Europie nowożytnej i najnowszej*, red. M. Forycki, M. Serwański, Poznań 2003.

Skrzypczak Danuta, *Archiwalia wojskowych misji zagranicznych z lat 1918-1939*, „Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej" 1983, nr 12.

Stawecki Piotr, *Pożyczka francuska z 1936 roku*, „Kwartalnik Historyczny" 1967, nr 1, s. 49-67.

Stawecki Piotr, *Polityka wojskowa Polski 1921-1926*, Warszawa 1981.

Ślipiec Jeremiasz, *Kształtowanie się i główne kierunki działalności służb wojska II Rzeczypospolitej w systemie bezpieczeństwa militarnego lat 1921-1927*, Warszawa 2011.

Thomas Martin, *French Economic Affairs and Rearmament. The First Crucial Months, June--September 1936*, „Journal of Contemporary History" 1992, vol. 27, no. 4, s. 659-670.

Turlotte Michel, *L'Alliance polonaise à travers les archives de l'état-major de 1'Armée*, „Revue Historique des Armées" 1985, no. 4, s. 70-83.

Ulatowski Łukasz, *Polski wywiad wojskowy w 1939 roku. Struktura organizacyjna, składy osobowe, personel, budżet, mob.*, Warszawa 2013.

Vivier Thierry, *L'aviation française en Pologne (janvier 1936 – septembre 1939)*, „Revue Historique des Armées" 1993, no. 4, s. 60-70.

Vivier Thierry, *La coopération aéronautique franco-tchécoslovaque (janvier 1933 – septembre 1938)*, „Revue Historique des Armées" 1993, no. 1, s. 70-79.

Vivier Thierry, *La politique aéronautique militaire de la France (janvier 1933 – septembre 1939)*, Paris 1997.

Wandycz Piotr Stefan, *France and Her Eastern Allies 1919-1925. French-Czechoslovak-Polish Relations from the Paris Peace Conference to Locarno*, Minneapolis 1962.

Wandycz Piotr, *Rozmowa marszałka Piłsudskiego z marszałkiem Franchet d'Esperey 17 listopada 1927 roku*, „Niepodległość" 1982, t. 65, s. 130-136.

Wandycz Piotr Stefan, *The Twilight of French Eastern Alliances, 1926-1936. French-Czechoslovak-Polish Relations from Locarno to the Remilitarization of the Rhineland*, Princeton 1988.

Wandycz Piotr, *Trzy próby poprawy stosunków polsko-czechosłowackich, 1921-1926-1933*, [w:] *Z dziejów dyplomacji i polityki polskiej. Studia poświęcone pamięci Edwarda hr. Raczyńskiego, Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej na wychodźstwie*, Warszawa 1994, s. 223-235.

Wandycz Piotr, *Z Piłsudskim i Sikorskim. August Zaleski minister spraw zagranicznych w latach 1926-1932 i 1939-1941*, Warszawa 1999.

Wandycz Piotr, *Aleksander Skrzyński, minister spraw zagranicznych II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2006.

Wojciechowski Tomasz, *Osłabienie sojuszu polsko-francuskiego na tle zbliżenia między Paryżem a Berlinem i Moskwą w latach 1931-1932*, „Słupskie Studia Historyczne" 2009, nr 15, s. 151-175.

Wojciechowski Tomasz, *Polsko-francuska współpraca wywiadowcza na kierunku niemieckim w latach 1921-1926. Zarys problematyki*, [w:] *Wywiad wojskowy II Rzeczypospolitej*, red. P. Kołakowski, A. Pepłoński, Kraków 2011, s. 83-96.

Wołos Mariusz, *Alfred Chłapowski (1874-1940). Biografia ambasadora Polski we Francji*, Toruń 2001.

Wołos Mariusz, *Francja–ZSRR. Stosunki polityczne w latach 1924-1932*, Toruń 2004.

Wołos Mariusz, *Quai d'Orsay wobec polsko-niemieckiej deklaracji o niestosowaniu przemocy z 26 stycznia 1934 roku*, [w:] *Deklaracja polsko-niemiecka o niestosowaniu przemocy z dnia 26 stycznia 1934 r. z perspektywy Polski i Europy w siedemdziesiątą rocznicę podpisania*, red. M. Wojciechowski, Toruń 2005, s. 80-93.

Woszczyński Bolesław, *Ministerstwo Spraw Wojskowych 1918-1921. Zarys organizacji i działalności*, Warszawa 1972.

Wroniak Zdzisław, *Polityka polska wobec Francji w latach 1925-1932*, Poznań 1987.

Zacharias Michał Jerzy, *Polska wobec zmian w układzie sił politycznych w Europie w latach 1932-1936*, Wrocław 1981.

Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Warszawa-Okęcie". Najstarszy zakłąd lotniczy w Polsce, Warszawa 1988.

Zając Patrycja, *Attachat paryski 1921-1926. Działalność attachatu wojskowego RP w Paryżu w latach 1921-1926*, Szczecin 2011.

Zgórniak Marian, *Europa w przededniu wojny. Sytuacja militarna w latach 1938-1939*, Kraków 1993.

Żukowski Przemysław Marcin, *Na przełomie pokoju i wojny. Francja w oczach polskiej opinii publicznej od wiosny 1938 roku do lata 1940 roku*, Kraków 2012.

Spis ilustracji

1. Polscy i francuscy oficerowie na tle samolotu komunikacyjnego Farman F-60 Goliath francuskich linii lotniczych Compagnie des Grands Express Aériens – podparyskie lotnisko Le Bourget, początek lat 20. XX w. (NAC, sygn. 1-W-1802).
2. Uszkodzony po nieudanym lądowaniu samolot liniowy typu Potez XV A2. Maszyna najpewniej zbudowana została w Polsce, na podstawie nabytej jeszcze w roku 1923 we Francji licencji (zbiory własne autora).
3. Samolot myśliwski Blériot Spad S-51C1 polskiego lotnictwa wojskowego. 50 egzemplarzy tych maszyn nabyła we Francji Polska Misja Wojskowa Zakupów na przełomie lat 1924/1925 (zbiory własne autora).
4. Uszykowane w formację klina polskie samoloty myśliwskie Blériot Spad S-61C1, zakupione we Francji (zbiory własne autora).
5. Samoloty Farman F.68BN4 „strategiczne" bombowce polskiego lotnictwa wojskowego z lat 20. XX wieku przeznaczone do dalekich niszczących rajdów w głąb terytorium przeciwnika. Zakupione we Francji latem roku 1925 miały współdziałać z francuskimi, a być może też czechosłowackimi odpowiednikami (zbiory własne autora).
6. Samoloty liniowe Potez XXVA2 stanowiły jeden z ostatnich polskich lotniczych nabytków we Francji. W kraju, na francuskiej licencji, produkowane były jeszcze w pierwszej połowie lat 30. Na fotografii maszyny 34 Eskadry Liniowej (zbiory własne autora).
7. Fakt użytkowania przez polskie lotnictwo wojskowe francuskiego sprzętu wykorzystywany był przez wytwórców znad Sekwany w celach reklamowych. Na zdjęciu – strona z wydawnictwa firmy Gnôme-Rhône z fotografiami samolotów Spad S-51C1, PWS-A, Farman F.68BN4 oraz Lublin R-IX. Wszystkie te konstrukcje napędzane były przez silniki Gnôme-Rhône Jupiter („Gnome-Rhône" R. 3, 1930, X-XII).
8. Szef Departamentu IV (Żeglugi Powietrznej) Ministerstwa Spraw Wojskowych gen. bryg. pil. Włodzimierz Zagórski (po lewej) wraz z trzymającym pakiet dokumentów adiutantem – Paryż, lato 1925 (zbiory własne autora).
9. Delegacja polska na tle polskiego samolotu myśliwskiego PZL. 1 w trakcie Międzynarodowego Salonu Lotniczego w Paryżu. Stoją od lewej: szef Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych płk pil. inż. Ludomił Rayski (co rzadkie – w cywilnym ubraniu), szef Wydziału Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji płk Czesław Filipowicz, żona Bolesława Orlińskiego, oficerowie francuskiego lotnictwa – płk Pastier i płk Valin, z-ca szefa Departamentu Lotnictwa MSWojsk. płk inż. Henryk Abczyński, konstruktor PZL.1 inż. Zygmunt Puławski, dyrektor PZL inż. Witold Rumbowicz,

pil. Włodzimierz Garliński i mjr pil. Stefan Pawlikowski z 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu – lotnisko Le Bourget pod Paryżem, grudzień 1930 (NAC, sygn. 1-M-678-10).
10. Inspektor generalny Francuskich Sił Powietrznych gen. Émile Hergault z wizytą w Warszawie w rozmowie z witającym go na Lotnisku Mokotowskim szefem Sztabu Głównego gen. dyw. Tadeuszem Piskorem – Warszawa, czerwiec 1931 (NAC, sygn. 1-W-1934-1).
11. Francuska konstrukcja, dla której wyraźną inspiracją stał się polski „mewi" płat inż. Zygmunta Puławskiego – oblatany późnym latem 1934 r. samolot myśliwski Loire 46
12. Minister lotnictwa Francji Laurent Eynac (czwarty z prawej) w towarzystwie dyrektorów fabryki, szefa Departamentu Lotnictwa MSWojsk. płk. pil. inż. Ludomiła Rayskiego (drugi z prawej), szefa francuskiej misji wojskowej w Polsce gen. Victora Denaina (w jasnym mundurze) oraz polskich i francuskich oficerów lotnictwa w hali produkcyjnej Polskich Zakładów Škody SA (producenta silników lotniczych, w tym także na licencji francuskiej) na Okęciu (NAC, sygn. 1-D-685-3).
13. Francuski *attaché* wojskowy gen. Charles d'Arbonneau (drugi od prawej) w otoczeniu polskich oficerów lotnictwa zwiedza wojskowe lotnisko Okęcie – bazę 1 Pułku Lotniczego (zbiory własne autora).
14. Generalny inspektor Sił Zbrojnych RP gen. Edward Rydz-Śmigły (drugi z prawej w pierwszym rzędzie) w towarzystwie francuskiego ministra lotnictwa Pierre'a Cota (pierwszy z prawej w pierwszym rzędzie), szefa francuskiego Sztabu Generalnego Maurice'a Gamelina (drugi z lewej w pierwszym rzędzie) oraz polskich i francuskich wojskowych – baza lotnicza w Reims, wrzesień 1936 (NAC, sygn. 1-D-569-5).
15. Generał Edward Rydz-Śmigły (szósty z lewej) i prezydent Francji Albert Lebrun (piąty z lewej) w towarzystwie ministra spraw zagranicznych Francji Yvona Delbosa (pierwszy z lewej), premiera Francji Léona Bluma (drugi z lewej), *attaché* wojskowego Francji w warszawie gen. Charles'a d'Arbonneau (trzeci z lewej), ambasadora Francji w Polsce Léona Noëla (czwarty z lewej), szefa Sztabu Głównego gen. Wacława Stachiewicza (drugi z prawej) oraz dostojników francuskich w trakcie negocjacji o kredyt zbrojeniowy – ogród zamku Rambouillet, wrzesień 1936 (NAC, sygn. 1-D-570-3).

Spis map

Mapa 1. Możliwości akcji nad Niemcami lotnictwa bombowego z baz we Francji, Czechosłowacji i Polsce, wrzesień 1924 roku (rys. Oskar Ostafin na podstawie: SHD-DAT, 7 N 3447, „Coopération des aviations").

Mapa 2. Możliwości akcji nad Niemcami francuskiego ciężkiego lotnictwa bombowego, wiosna 1934 roku (rys. Oskar Ostafin na podstawie: SHD-DAA, 2 B 104, Annexe à la Note pour Monsieur le Général Debeney" No. 394 3R E.M.G. 3 Sekcji EMAA z 30 V 1934 r.).

Mapa 3. Możliwości bombardowania radzieckiego lotnictwa bombowego ciężkiego i średniego z wykorzystaniem przelotu nad Polską i lądowania na terytorium Polski w drodze powrotnej z misji (rys. Oskar Ostafin na podstawie: SHD-DAA, Z 12941, niedatowany [26 IX 1938 r.?] dokument, „Conditions dans lesquelles la Pologne pourrait favoriser une action aérienne de l'U.R.S.S. contre l'Allemagne").

Indeks nazwisk

Abżółtowski Sergiusz, płk dypl. 13
Arbitre Louis André, ppłk 212, 246-248, 251
d'Arbonneau Charles Henri Paul, gen. 157, 159, 165-167, 169, 174-177, 184-189, 192-194, 196-197, 244, 272
Archinard Louis, gen. 13
Armengaud Paul 161, 261

Babiński Zbigniew, kpt. 123-124
Bajan Jerzy, mjr 252-253
Baliński Michał, rtm. 266
Barès Édouard, gen. 32, 135-136
Baril Louis, mjr 258, 267
Barjou Henri 113-115, 117
Bartel Ryszard 7, 147
Barthou Louis 28, 166-167, 169, 175
Bączyk Norbert 60
de Beaurain Janusz, płk 125
Beck Józef, ppłk 135
Bellonte Maurice 122-123
Belluzo Giuseppe 105
Beneš Edvard 166
Berdysiński Tadeusz, por. 252
Bernád Denes 241
Berthelmann, inżynier 244
Berthelon, mjr 246
Berthelot Philippe 129, 134, 141, 146
Białkowski, inżynier 225-226
Białkowski Rafał 36, 61, 79
Białowiejski, kpt. 246
Bigo Jan, płk 106, 121
Bineau Henri, gen. 97, 162
Blaicher Michał, por. 121
Blum Léon 213-214
Błeszyński Jerzy, płk 138-140, 150-151, 177-179, 183
Bobiński Ferdynand, mjr 256-257
Bobiński Zbigniew, por. 83
Bociański Ludwik, ppłk 172
Bohuszewicz Władysław, kpt. 183
Bokalski Michał, kpt. 84, 253
Bonnet Georges 235
Borejsza Jerzy, kpt. 18, 88, 90, 96, 104
Borejsza Piotr 83
Borowiak, inżynier 82
Boussard Dominique 127
Braquet Vigan, kpt. 251
Briand Aristide 106, 133-136, 139, 142
Brzeziński Andrzej Maciej 160
Buat Edmond, gen. 15, 28
Buchowski Witold, mjr 208
Buckiewicz Antoni, płk 84
Bukowiński Jerzy, kpt. 201-203
Bułhak Henryk 8, 10, 15, 25, 27, 32, 64-66, 68, 70, 90, 99, 108, 126, 129-134, 136-138, 140, 142-143, 160, 162-163, 165-166, 174, 195-198, 242, 266-267
Bylewski Jerzy, por. 84, 201-202

Caquot Albert 154-155
Cepa Heliodor, płk 255
Chadeau Emmanuel 149
Charpy Charles, gen. 102, 111, 117
Charveriat Émile 177

Chéron Henry 136
Chilewski Marian, płk 246
de Chivré Robert, mjr 17
Chłapowski Alfred 133, 137, 139, 141-142, 144, 194
Chramiec Andrzej, kpt. 60, 81
Ciałowicz Jan 8, 25, 130, 145, 166, 222
Cieplewicz Mieczysław 197
Ciesielski Kazimierz, por. 84
Cieślik Agnieszka 16
Cieślikowski Zbigniew 95-96, 100
Colson Louis, gen. 259, 265
Costes Dieudonné 122-123
Cot Pierre 247
Cybulski Teodor, por. 121
Czarnecka Regina 14
Czerwiński Andrzej, ppłk 164-165
Czubik Stanisław 239
Czuruk Otton, płk 203, 218
Ćwięk Henryk 171-172

Daladier Édouard 196, 264, 266-267
Dame Pierre, ppłk 162
Dasque Aimé, kpt. 17
Davion Isabelle 8, 66, 106, 163, 165-166, 261
Debeney Marie-Eugène 132, 134-135, 167-170
Delhomme Étienne 259
Demel Franciszek, mjr 172
Denain Victor, gen. 132, 135, 137-138, 140, 143, 147-148, 172, 175, 183
Dentz Henri 250, 259
Dessberg Frédéric 8, 66, 166
Deszczyński Marek Piotr 158, 192, 212, 265-266
Di Simone Mariapina 23
Dosse Edmond Louis, płk 65-68, 107, 112
Douchy Gustaw 124
Doumer Paul 28
Doumergue Gaston 137
Douzeau, kpt. 172
Dowbor Witold, mjr 81
Dubrowski Adolf, por. 84
Dudziński Stanisław, ppłk 159, 241
Dumazet Ardouin, mjr 77
Dumesnil Henri, gen. 35, 52, 54, 72, 85
Dumesnil Jacques-Louis 143
Dupont Charles, gen. 17, 27, 31-33, 42
Duroyon Pierre 124
Duval Marie-Charles, gen. 14
Duvernoy René, ppłk 175, 191-192, 194
Dzienniak Józef 83

Englicht Józef, płk 177
Eynac Laurent 49, 70, 85, 97, 108, 110-111, 127

Fabrycy Kazimierz, gen. 116, 121, 135
Facon Patrick 8, 16-17, 23, 78, 260
Fajfr Jaroslav, gen. 164-165
Faury Louis, płk 17, 59, 82
Féquant Philippe 247
Fiałkowski Karol, por. 82
Fieldorf Jan 83
Fijałkowski Zbigniew 16, 81
Filanowicz Bolesław, kpt. 182
Filipowicz Czesław, kpt. 37, 81, 153, 159, 185, 201, 203-207, 210, 215, 220, 223, 232-235, 239, 247
Florer Roman, płk 84
Flouret Marcel, kpt. 17, 37
Foch Ferdynand, marsz. 15-16, 31-33, 50, 58, 60, 69, 78, 80, 85-86, 94-95, 97, 104
Forcade Olivier 170, 256
Fournier, kpt. 18, 43, 257
Franchet d'Espèrey Louis, marsz. 129-130, 143
Fyda Wojciech, płk 177, 180, 196, 202-203, 209-210, 213, 219-223, 232-235, 239-240, 242-243, 252, 254, 264-265

Gamelin Maurice, gen. 161-162, 196-198, 213, 239, 242, 245, 249, 254, 261, 265-267
Gauché Maurice-Henri, płk 171, 220-221, 223, 259, 267
de Gavardie Edmund, por. 17
Gaweł Marian, mjr 18
Gawlikowski Jan, kpt. 220
Gąsiorowski Janusz, płk 132, 144, 165, 174
Germain-Martin Louis 137
Gerodias Paul Henri, gen. 254
Giedgowd Ignacy, kpt. 83
Gilewicz Juliusz, mjr 83

Gizaczyński Henryk, kpt. 183, 201, 203, 205, 220, 225
Glass Andrzej 49, 81, 148, 185
Gliński Władysław, mjr 184
Gmurczyk-Wrońska Małgorzata 260, 264-265, 267
Goering Hermann 250
Gołębiowski Jerzy 223
de Gontaut-Biron Guillaume 95, 97
Gosiewski Antoni, mjr 84, 252
Górecki Roman, gen. 89, 92, 123
Grard, dyrektor *École Nationale Supérieure de l'Aéronautique* 183
Gressot, por. 21
Griset Pascal 8, 23, 31, 49, 59, 78, 105
Grudzień Jan, mjr 159
Grzędzielski Aleksander 201-202, 208
Gubarow Włodzimierz, por. 83
Guillemeney Edmond, ppłk 124
Guinand Pierre M., gen. 118, 139
Guitry Jean, gen. 130, 135
Guttmajer Eugeniusz, por. 83

Haller Józef, gen. 13-14, 19
Haller Stanisław, gen. dyw. 14, 49, 63, 65, 81, 88, 107-108
Heller Władysław, płk 84, 246
Henrys Paul, gen. 15, 17
Herforth Adolf, gen. 37
Hergault Emile, gen. 32, 48, 80, 143
Hirszbandt Robert, kpt. 201
Hitler Adolf 260, 264, 267
Houdemon Jean-Paul, gen. 261

Idzikowski Ludwik, kpt. 83, 121-123
Iliński Janusz, mjr 177
Imlay Talbot 262, 266-267
Irimescu Radu 157, 184-186
Iwaszkiewicz Wacław, płk 84
Iżycki Mateusz, kpt. 147, 183, 253

Jakimiuk Wsiewołd 186
Jakimowic Władysław, sierż. 83
Jakir Jona, gen. 254
Jamet Louis, gen. 250
Jarina Tadeusz, kpt. 83
Jarzębiński Kazimierz, kpt. 150, 178
Jasiński Józef, ppłk 123, 252
Jawdyński Leon, sierż. 83
Jędruszczak Tadeusz 25, 197
Jędrzejewicz Wacław 196
Jordan Nicole 197
Jungraw Józef, kpt. 143

Kabatek Mateusz 17
Kaczmarek Stefan, płk 104
Kalina Kazimierz, kpt. 83, 124, 183
Kalinowski Franciszek 221
Karaszewicz-Tokarzewski Michał, gen. 121
el-Karim Abd 87
Karpiński Tytus, płk 153, 184, 202, 238, 250-251, 255
Kasprzycki Tadeusz, gen. 64, 77, 132
Keller René, gen. 232-233, 249, 255
Kiecoń Józef, mjr 257
Kielich Kazimierz, mjr 246
Kirkor Stanisław 136
Kleczyński Bohdan, kpt. 252-253
Kleeberg Juliusz, płk 70, 86-87, 99, 119, 121
Klement Václav 107
Kłobuch Klaudiusz 7
Kłoczkowski Wacław, gen. bryg. 52
Kłosiniak Stefan 83
Kmiecik Tadeusz 16, 59
Koc Adam 142
Koeltz Louis Marie, ppłk 162-163
Kołakowski Piotr 163, 165, 171-172, 264, 266-267
Komarnicki Tytus 166, 242
Konarski Mieczysław, ppłk 83-84, 220
Konarski Józef, por. 183
Konarzewski Daniel, gen. 91, 93, 145
Kondratiuk Włodzimierz, por. 84
Kontowtt Stanisław 225, 239
Kopański Stanisław 169
Kopański Tomasz Jan 13-14
Koreś Daniel 170-172
Kornat Marek 99
Koryn Andrzej 242
Kowalewski Jan, ppłk. 157, 165, 184-186
Koza Marian 84
Koziełło Konstanty, kpt. 83
Kozłowski Eugeniusz 115, 195, 197
Krząstek Tadeusz 8, 13

Krzyczkowski Józef, mjr 83
Księski Kazimierz 187, 239
Kubala Kazimierz, mjr 84, 122
Kubiak Leon, sierż. 84
Kuczyński Robert 17, 239
Kukułka Józef 8
Kulka Grzegorz 100
Kurczewski Mieczysław, kpt. 179, 181, 191-192, 194
Kutrzeba Tadeusz, gen. 130
Kuźmiński Stanisław, płk 121, 123, 182-183, 253
Kuźmiński Tadeusz 166
Kwiatkowski Władysław 244

l'Hermite Joseph, ppłk 157, 185
Labouret Albert-Camille 146
Lacaze Yvon 260-261
La Chambre Guy 238, 263-264
Lacroix-Riz Annie 64
Lafon, por. 143, 175
Laforest Christophe 8, 51, 68, 90, 94, 139, 141, 196-197, 214, 222
Lainey Robert, płk 132
Langner Władysław, płk 152
Laroche Jules 105, 116-118, 136, 138-139, 142-144, 146, 156, 159, 165, 170, 174-175, 177
Lasalle Victor, por. 124
Lasota Aleksander 82
Le Goyet Pierre 8
Leonkow Antoni, ppłk 84
Lepszy Leonard, mjr 83
Leśniak Jan, mjr 257, 267
Lévêque François-Léon 22, 32, 35-37, 42, 48-51, 53-61, 63, 69, 73, 77, 79-81, 86, 94, 96, 100, 103, 115, 120
Lewoniewski Józef, por. 121
Ligocki Edward 264
Lipkowski Józef 22-23, 223, 233
Lipski Józef 136, 170
Litwinowicz Aleksander, gen. 203, 210, 212-213, 223, 233-234, 239
Litwiński Robert 142
Loriot Jean, mjr 171, 211-213, 245-247, 254, 256-257
Ludwig Włodzimierz, gen. 118
Łaptos Józef 8, 126, 130
Łossowski Piotr 242
Łowczowski Gustaw, mjr 179-180, 192, 245
Łoyko-Rędziejowski Aleksander Otton 18, 21, 33, 37, 42, 51, 55, 59, 69-70, 72-73, 77, 81, 86, 89-93, 108-110, 113, 122, 139, 145, 149
Łoziński Stanisław, kpt. 84
Łubieński Aleksander, mjr 140, 144-145, 183
Łukasiewicz Juliusz 196-197, 202, 205, 213-214, 235, 250

Macewicz Gustaw, gen. 17, 25, 32
Maginot André 137
Majewski Mariusz 22, 49, 51, 59, 103-104, 106-107, 126, 150, 195, 205-206, 223, 232-234
Majewski Stefan, gen. 53, 55-57, 59, 68, 71, 74, 76, 86
Majzner Robert 137, 178, 212
Makowski Wacław, kpt. 59-60, 81, 83, 86
Malak Edward 7, 149, 193, 202, 221, 234, 243
Malczewski Juliusz, gen. 24, 100
Malinowski Tadeusz, gen. 82, 212, 215, 234
Malraison, ppłk 258
Markiewicz Andrzej, kpt. 203
Markiewicz Witold, mjr 82
Martineau-Legarde 257
Mayer Stefan, ppłk 176
Mazur Agnieszka 16
Mazur Wojciech 16, 42, 78, 86, 89, 96, 101, 116, 121, 125-126, 138, 149, 153, 157-158, 172, 178, 192, 195-198, 202, 215, 221, 232-234, 239, 242
Mazurowa Kazimiera 161, 192
Mendigal Jean Achille Henri, gen. 170
de Mery Martin, mjr 171
Michalak Stanisław 84
de Mierry Joseph Martin, ppłk 258
Mikulski Mieczysław 49
Milchem Erhard, gen. 250
Miłkowski Eugeniusz, por. 121
Mincu Constantin, ppłk 176
Misiąg Ignacy, płk 183, 253
Misiuk Andrzej 170
Mohl Wacław 205, 214
Mordawski Hubert 7, 13, 17, 81, 95-97, 100

Morgała Andrzej 18, 27, 95, 122, 125-126, 148, 239, 241
Mouget Georges 130
Mrozowski Jan Władysław 137
Mróz Mariusz 247
Mühlstein Anatol 264
Murray Williamson 260
Mussat Małgorzata 124
Musse Félix, gen. 211-214, 221, 246-248, 250, 259, 261, 270, 272
Mussolini Benito 105-106

Nadzieja Jadwiga 197
Nadźwiecki Kazimierz, por. 183
Nalborski Jan 187
Navarre Henri, kpt. 258
Nazarkiewicz Stanisław, mjr 84, 252
Niessel Henri, gen. 16, 22, 24, 26, 85, 112
Nowak-Kiełbikowa Maria 25, 197

Odziemkowski Janusz 18
Olivain Artur, mjr 17
Olszewski Stanisław 239
Orliński Bolesław, por. 99, 121-122, 150-151

Paczoski Włodzimierz, kpt. 183
Painlevé Paul 110-111, 162
Palasse Auguste Antoine, ppłk 156
Pankratz Wilhelm, kpt. inż. 225-226
de Panafieu Hector André 104
Paoli François-André 131
Paprocki Henryk, sierż. 84
Pasztor Maria 8, 100, 174, 177, 192, 196-197, 213, 242
Patelski Mariusz 18
Pawlak Jerzy 7
Pawlikowski Stefan, ppłk 83, 250-251, 253
Pawlowski Stanisław, kpt. 83
Pawluś Stanisław, por. 83
Pawłowski Tymoteusz 7, 266
Pelletier d'Oisy Georges 99, 122, 124
Pełczyński Tadeusz, płk 131, 133, 136-139, 211, 213, 245, 256-258, 266
Pepłoński Andrzej 170-172, 192, 258
Perrier Patrick 166, 191
du Périer de Larsan Geoffroy, ppłk 144, 156, 172, 174, 177
Pétain Philippe 85, 167
Pétin Victor, gen. 167
Peyronnet Jules Edouard, mjr 246
Piątkowski Zygfryd, por. 82-83, 100
Pietraszek Mieczysław, mjr 81-82, 104
Pietraszkiewicz, por. 176
Piłsudska Aleksandra 164
Piłsudski Józef 18, 32, 35, 97, 99-100, 106, 115, 129-130, 133, 135-136, 143-144, 164-165, 167, 174, 270
Piniński Franciszek, mjr 212
Piniński Ksawery, ppłk 232, 235, 239, 241, 254-256
Piskor Tadeusz, gen. 66, 116-117, 137-140, 142-144, 174
Pistl Zygmunt, kpt. 83
Płachciak Grzegorz 172, 191, 258
Poklękowski Jan 82
Pomiankowski Józef 18
de Ponton d'Amécourt Albert, kpt. 175, 185, 187, 251
Potez Henri 44, 80, 185
Potocki Jerzy 213
Prauss Stanisław Paweł 149
Prauss Tadeusz, mjr 83
Prioux René, płk 141, 144, 148, 174
Przedpełski Andrzej 16-17, 59, 61
Przeradowski, mechanik 83
Przestwór Jan 84
Puaux Gabriel 156
Pujo Pierre, płk 42
Puławski Zygmunt 148-150, 153, 155

Ragueneau Camille, gen. 112
Rainero Romain H. 23
Rastawiecki Modest, mjr 156, 186
Ratomski Stanisław, mjr 83
Rayski Ludomił, gen. 30, 48-49, 60, 79-80, 84, 87, 92, 95, 97, 100-102, 115, 120, 124-125, 135, 143, 149-152, 159, 163-165, 169, 175-176, 184, 186, 189, 192, 195-196, 198, 201-203, 205-212, 220-221, 229-230, 232-234, 243, 246-247, 250, 254
Renom de la Baume Robert 136
Rivet Louis, płk 256, 266
Romer Jan, gen. 18
Romeyko Marian, mjr 13, 183, 203, 253

Rougueron, inżynier 204
Rudeanu Vasile, gen. 117-118
Rudlicki Jerzy, kpt. 37
Rudnicki Franciszek, ppłk 244
Rudnicki Jerzy, kpt. 60
Rumbowicz Witold 154-156, 158
Rybak Józef, gen. 53
Rybka Ryszard 79, 89, 92

Sandomierski Krzysztof 18-19
Sandu Traian 162
Sarmant Thierry 284
Saulnier Raymond 22
Schlesser Guy, mjr 166
Schneider Eugène 44, 106, 142, 210, 227
Schramm Tomasz 15, 17, 22, 31-32, 49, 59-60, 100, 120, 174
Seńkowski Aleksander, kpt. 84
Serednicki Aleksander, płk 80, 84
Serrigny Bernard 33, 35, 111
Sikorski Tomasz 136
Sikorski Władysław, gen. 31-32, 49, 58, 63-64, 70-74, 78-79, 81, 86, 90, 92, 94, 107-108, 130
Sioma Marek 100, 142
Sipowicz Aleksander, kpt. 82
Składkowski Felicjan Sławoj, gen. 153, 195
Skóra Wojciech 171
Skrzydlewski Józef, mjr 171
Skrzyński Aleksander 87, 97
Skrzypczak Danuta 18
Skubisz Paweł 171
Sosnkowski Kazimierz, gen. 15, 18, 26-28, 31, 49-50, 195, 242
Soutou Georges-Henri 8
Stachiewicz Wacław, gen. 194, 196, 198, 208, 211, 246, 248, 251-252, 259
Stachoń Bolesław, kpt. 84
Stachowiak Józef 83
Staff Marian, kpt. 121
Stankiewicz Henryk, kpt. 252
Starzyński W., prawnik 105
Stawecki Piotr 115, 196-197, 213
Stepan Kamil 79, 89, 92
Stpiczyński Wojciech 94, 96
Stronk Marcin 82
Subotkin Wacław 159, 239, 241
Suchos Franciszek, mjr 148
Suryna Roman, kpt. 201-202
Syrový Jan, gen. 162-163, 165
Szalas Kazimierz, por. 83
Szczekowicz Stanisław, kpt. 83
Szczepańska Anna 18
Szembek Jan 166-167, 242, 264-265
Szeptycki Stanisław, gen. 36, 49-50
Szwedowski Henryk 83
Szymański Stanisław 84
Szystowski Edward, por. 82

Śmigły-Rydz Edward, gen. 196-197, 212, 242, 261, 265
Świątecki Władysław, kpt. 59

Tardieu André 137, 139
Targowski Józef 144
Têtu Marcel, mjr 16-17, 22-24, 31-32
Thabourney, kpt. 143
Thierry Joseph, ppłk 118
de Thomason de St. Pierre Bernard 148
Thoret Juste, por. 124
Tłuchowski Michał, ppłk 18, 153
Treillard Charles 116
Tripier Jean 133-134
Trousson Eugène, płk 17
Turbiak Tomasz, mjr 120
Tuskiewicz Olgierd, por. 83

Ujejski Stanisław, płk 143, 246
Umiastowski Roman 151

Valin, mjr 130
de Vergnette François, ppłk 14
Villechanoux Raymond 124
Vivier Thierry 8, 163-164, 166-168, 170, 191, 193, 211, 245-246, 261-262, 266
Vuillemin Joseph, gen. 232, 255-256, 260-261, 265-266

Walczak Henryk 18, 136
Walicki Aleksander, kpt. 121
Wandycz Piotr Stefan 8, 10, 131-133, 137, 144, 160-161, 163, 166-167, 169
Wańkowicz Aleksander, płk 16, 31
Wątor Adam 18, 136

Weiller Paul-Louis 149, 155, 158, 186, 234
Wesołowski Stanisław Wojciech, por. 253
Weygand Maxime, gen. 161, 264
Wiatr Józef, płk 221
Widawski Jerzy 83, 124
Wiedeń Franciszek, mjr 84, 86
Willaume Małgorzata 15, 278
Witkowski Jerzy, kpt. 84
Witos Wincenty 50, 100
Witulski, kpt. 82
Wojciechowski Józef, kpt. 83
Wojciechowski Tomasz 171-172
Wojciechowski Zygmunt, kpt. 183
Wojtarowicz Bronisław, kpt. 83
Wojtyga Adam, ppłk 188, 203
Wolski Władysław, mjr 203
Wołos Mariusz 64, 68, 131, 133, 141-142, 160, 172
Woroniecki Ryszard, kpt. 84
Wójcicki Adam, por. 183
Wtorkowski Józef 240
Wyrwicki Eugeniusz, kpt. 253
Wysocki Alfred 131, 133, 137
Wysocki Ludwik 187
Zacharias Michał Jerzy 169
Zagórski Włodzimierz, gen. 56, 58, 69, 73, 77-79, 83-87, 89, 93-9, 100, 103-104
Zając Józef, gen. 79, 92
Zakrzewski Tadeusz, mjr 137, 139
Zaleski August 131, 133, 136, 139, 142, 144
Zamiara Leon 84
Zamorski Józef Kordian, gen. 139-140, 142-143
Zarański Józef 265
Zbyszyński Janusz 187, 239
Zejfer Ludwik, kpt. 37, 49, 82
Zgórniak Marian 260
Ziętek Franciszek 83
Zych-Płodowski Zdzisław, ppłk 82, 107

Żardecki Jan, kpt. 121
Żebrowski Apolinary, ppłk 220
Żeligowski Lucjan, gen. 96-97
Żuczyński Zdzisław 239
Żukowski Przemysław Marcin 151
Żymierski Michał, gen. 72, 89, 91, 104

Against the wind

France and the Air Force of the 2nd Polish Republic, 1921-1938

The Polish Air Force was established in autumn 1918, simultaneously with the post-annexation resurgence of the Polish Republic. In the initial stages of its existence, the Air Force was forced to resort to foreign organisational patterns, technology and imported equipment. During this period, cooperation with France became particularly important for the development of the Polish Air Force. France and Poland became formal allies in February 1921. The French influence was particularly noticeable in the 1st half of the 1920s. In the following years, after the coup of May 1926 and the takeover of power by Marshal Józef Piłsudski, this influence clearly weakened. However, the previously developed organisational and doctrinal solutions remained a part of the Polish Air Force until the last years of the 2nd Polish Republic.

From the late 1920s the commanders of the Polish Air Force emphasized their independence in relation to the French partner. Equipment imported from France was gradually replaced by Polish one, which often had very successful design. In the 1st half of the 1930s, young Polish aviation industry even began to compete with its French counterpart. The weakening political cooperation between Warsaw and Paris led to the suspension of talks on wartime cooperation between the two states' Air Forces which had been undertaken in mid-1920s.

Attempts to modernise the Polish Armed Forces, initiated in 1936 due to the intensifying threat of another European war breaking out encouraged military leaders to re-approach France for financial assistance. In September 1936, the Rambouillet Agreement was concluded on these matters. A large part of the loan given to Poland was used for the Air Force. Both sides were to blame for the fact that the conclusion of agreements with French industrialists and the deliveries were delayed, and thus, only a small part of the purchased materials reached Poland before the breakout of the war.

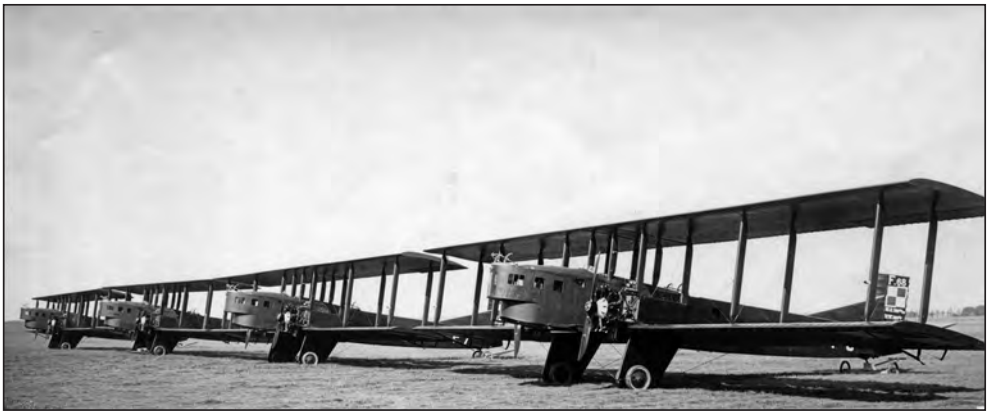
In this period, the concern of Paris and Warsaw over Nazi Germany's aggressive policies resulted in intensified cooperation between the French and Polish

1. Polscy i francuscy oficerowie na tle samolotu komunikacyjnego Farman F-60 Goliath francuskich linii lotniczych Compagnie des Grands Express Aériens – podparyskie lotnisko Le Bourget, początek lat 20. XX w.

2. Uszkodzony po nieudanym lądowaniu samolot liniowy typu Potez XV A2. Maszyna najpewniej zbudowana została w Polsce, na podstawie nabytej jeszcze w roku 1923 we Francji licencji

3. Samolot myśliwski Blériot Spad S-51C1 polskiego lotnictwa wojskowego. 50 egzemplarzy tych maszyn nabyła we Francji Polska Misja Wojskowa Zakupów na przełomie lat 1924/1925

4. Uszykowane w formację klina polskie samoloty myśliwskie Blériot Spad S-61C1, zakupione we Francji



5. Samoloty Farman F.68BN4 „strategiczne” bombowce polskiego lotnictwa wojskowego z lat 20. XX wieku przeznaczone do dalekich niszczących rajdów w głąb terytorium przeciwnika. Zakupione we Francji latem roku 1925 miały współdziałać z francuskimi, a być może też czechosłowackimi odpowiednikami

6. Samoloty liniowe Potez XXVA2 stanowiły jeden z ostatnich polskich lotniczych nabytków we Francji. W kraju, na francuskiej licencji, produkowane były jeszcze w pierwszej połowie lat 30. Na fotografii maszyny 34 Eskadry Liniowej

« Gnome-Rhône » en Pologne

UN AVION D'UNE ESCADRILLE POLONAISE DE « SPAD-51-GNOME-RHONE-JUPITER »
A PLANE OF A POLISH SQUADRON : SPAD-51-GNOME-RHONE-JUPITER
EIN FLUGZEUG EINER POLNISCHEN STAFFEL : SPAD-51-GNOME-RHONE-JUPITER

Les moteurs *Gnome-Rhône-Jupiter* équipent de nombreux appareils de chasse *Spad-51*, *Wibault*, *Avia* et le tout récent *P. Z. L.* à *Jupiter* SURALIMENTÉ, des *Farman-Goliath* de bombardement et le *Ruckliski*, triplace de reconnaissance.

D'autre part, plusieurs centaines de ces moteurs sont actuellement en construction à Varsovie sous licence *Gnome-Rhône*, pour le compte de l'aviation militaire polonaise, en vue d'équiper les nouveaux appareils en préparation. Dans l'aviation marchande, on trouve le *Lublin-RIX-Gnome-Rhône-Jupiter*.

UNE PRODUCTION POLONAISE :
L'AVION DE CHASSE P. W. S. A. « GNOME-RHONE-JUPITER »
A POLISH PRODUCTION : THE FIGHTER P. W. S. A. « GNOME-RHONE-JUPITER »
EIN POLNISCHES ERZEUGNISS :
DAS JAGDFLUGZEUG P. W. S. A. « GNOME-RHONE-JUPITER »

UNE ESCADRILLE « FARMAN-GOLIATH GNOME-RHONE-JUPITER »
A « FARMAN-GOLIATH-GNOME-RHONE-JUPITER » SQUADRON
EINE STAFFEL « FARMAN-GOLIATH MIT GNOME-RHONE-JUPITER

LE « LUBLIN-RIX-GNOME RHONE-JUPITER »
THE « LUBLIN RIX GNOME-RHONE JUPITER »
DAS « GNOME-RHONE-JUPITER » FLUGZEUG « LUBLIN RIX

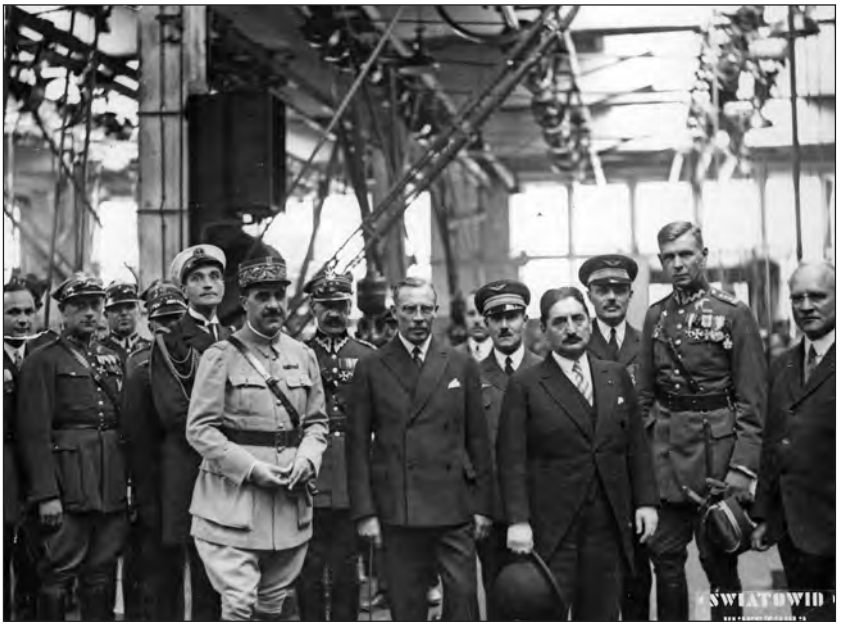
7. Fakt użytkowania przez polskie lotnictwo wojskowe francuskiego sprzętu wykorzystywany był przez wytwórców znad Sekwany w celach reklamowych. Na zdjęciu – strona z wydawnictwa firmy Gnôme-Rhône z fotografiami samolotów Spad S-51C1, PWS-A, Farman F.68BN4 oraz Lublin R-IX. Wszystkie te konstrukcje napędzane były przez silniki Gnôme-Rhône Jupiter

8. Szef Departamentu IV (Żeglugi Powietrznej) Ministerstwa Spraw Wojskowych gen. bryg. pil. Włodzimierz Zagórski (po lewej) wraz z trzymającym pakiet dokumentów adiutantem – Paryż, lato 1925

9. Delegacja polska na tle polskiego samolotu myśliwskiego PZL. 1 w trakcie Międzynarodowego Salonu Lotniczego w Paryżu. Stoją od lewej: szef Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych płk pil. inż. Ludomił Rayski (co rzadkie – w cywilnym ubraniu), szef Wydziału Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji płk Czesław Filipowicz, żona Bolesława Orlińskiego, oficerowie francuskiego lotnictwa – płk Pastier i płk Valin, z-ca szefa Departamentu Lotnictwa MSWojsk. płk inż. Henryk Abczyński, konstruktor PZL.1 inż. Zygmunt Puławski, dyrektor PZL inż. Witold Rumbowicz, pil. Włodzimierz Garliński i mjr pil. Stefan Pawlikowski z 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu – lotnisko Le Bourget pod Paryżem, grudzień 1930

10. Inspektor generalny Francuskich Sił Powietrznych gen. Émile Hergault z wizytą w Warszawie w rozmowie z witającym go na Lotnisku Mokotowskim szefem Sztabu Głównego gen. dyw. Tadeuszem Piskorem – Warszawa, czerwiec 1931

11. Francuska konstrukcja, dla której wyraźną inspiracją stał się polski „mewi" płat inż. Zygmunta Puławskiego – oblatany późnym latem 1934 r. samolot myśliwski Loire 46



12. Minister lotnictwa Francji Laurent Eynac (czwarty z prawej) w towarzystwie dyrektorów fabryki, szefa Departamentu Lotnictwa MSWojsk. płk. pil. inż. Ludomiła Rayskiego (drugi z prawej), szefa francuskiej misji wojskowej w Polsce gen. Victora Denaina (w jasnym mundurze) oraz polskich i francuskich oficerów lotnictwa w hali produkcyjnej Polskich Zakładów Škody SA (producenta silników lotniczych, w tym także na licencji francuskiej) na Okęciu

13. Francuski *attaché* wojskowy gen. Charles d'Arbonneau (drugi od prawej) w otoczeniu polskich oficerów lotnictwa zwiedza wojskowe lotnisko Okęcie – bazę 1 Pułku Lotniczego

14. Generalny inspektor Sił Zbrojnych RP gen. Edward Rydz-Śmigły (drugi z prawej w pierwszym rzędzie) w towarzystwie francuskiego ministra lotnictwa Pierre'a Cota (pierwszy z prawej w pierwszym rzędzie), szefa francuskiego Sztabu Generalnego Maurice'a Gamelina (drugi z lewej w pierwszym rzędzie) oraz polskich i francuskich wojskowych – baza lotnicza w Reims, wrzesień 1936

15. Generał Edward Rydz-Śmigły (szósty z lewej) i prezydent Francji Albert Lebrun (piąty z lewej) w towarzystwie ministra spraw zagranicznych Francji Yvona Delbosa (pierwszy z lewej), premiera Francji Léona Bluma (drugi z lewej), *attaché* wojskowego Francji w Warszawie gen. Charles'a d'Arbonneau (trzeci z lewej), ambasadora Francji w Polsce Léona Noëla (czwarty z lewej), szefa Sztabu Głównego gen. Wacława Stachiewicza (drugi z prawej) oraz dostojników francuskich w trakcie negocjacji o kredyt zbrojeniowy – ogród zamku Rambouillet, wrzesień 1936

intelligence services (including the Air Forces) and in the resumption of talks on Air Force cooperation during wartime. However, these talks progressed slowly and did not bring any serious results until the end of 1938.

In autumn 1938, due to the different attitudes of France and Poland concerning the so-called Sudeten crisis, this cooperation was in serious crisis. Suggestions were even made in Paris that the alliance should be broken. At the end of 1938 France decided that in the new situation the strategic importance of the Polish ally as a potential basis for an Eastern front was greater than ever. Both sides were to search for opportunities to deepen their cooperation. They clearly saw that Air Force would be particularly important for this cooperation.

W serii *Societas* pod redakcją Bogdana Szlachty ukazały się:

1. Grzybek Dariusz, *Nauka czy ideologia. Biografia intelektualna Adama Krzyżanowskiego*, 2005.
2. Drzonek Maciej, *Między integracją a europeizacją. Kościół katolicki w Polsce wobec Unii Europejskiej w latach 1997-2003*, 2006.
3. Chmieliński Maciej, *Max Stirner. Jednostka, społeczeństwo, państwo*, 2006.
4. Nieć Mateusz, *Rozważania o pojęciu polityki w kręgu kultury attyckiej. Studium z historii polityki i myśli politycznej*, 2006.
5. Sokołów Florian, *Nahum Sokołów. Życie i legenda*, oprac. Andrzej A. Zięba, 2006.
6. Porębski Leszek, *Między przemocą a godnością. Teoria polityczna Harolda D. Laswella*, 2007.
7. Mazur Grzegorz, *Życie polityczne polskiego Lwowa 1918-1939*, 2007.
8. Węc Janusz Józef, *Spór o kształt instytucjonalny Wspólnot Europejskich i Unii Europejskiej 1950-2005. Między ideą ponadnarodowości a współpracą międzyrządową. Analiza politologiczna*, 2006.
9. Karas Marcin, *Integryzm Bractwa Kapłańskiego św. Piusa X. Historia i doktryna rzymsko-katolickiego ruchu tradycjonalistycznego*, 2008.
10. *Ideas on Tolerance*, red. Guido Naschert, Marcin Rebes, 2009.
11. Gacek Łukasz, *Chińskie elity polityczne w XX wieku*, 2009.
12. Zemanek Bogdan S., *Tajwańska tożsamość narodowa w publicystyce politycznej*, 2009.
13. Lencznarowicz Jan, *Jałta. W kręgu mitów założycielskich polskiej emigracji politycznej 1944-1956*, 2009.
14. Grabowski Andrzej, *Prawnicze pojęcie obowiązywania prawa stanowionego. Krytyka niepozytywistycznej koncepcji prawa*, 2009.
15. Kich-Masłej Olga, *Ukraina w opinii elit Krakowa końca XIX – pierwszej połowy XX wieku*, 2009.
16. Citkowska-Kimla Anna, *Romantyzm polityczny w Niemczech. Reprezentanci, idee, model*, 2010.
17. Mikuli Piotr, *Sądy a parlament w ustrojach Australii, Kanady i Nowej Zelandii (na tle rozwiązań brytyjskich)*, 2010.
18. Kubicki Paweł, *Miasto w sieci znaczeń. Kraków i jego tożsamości*, 2010.
19. Żurawski Jakub, *Internet jako współczesny środek elektronicznej komunikacji wyborczej i jego zastosowanie w polskich kampaniach parlamentarnych*, 2010.
20. *Polscy eurodeputowani 2004-2009. Uwarunkowania działania i ocena skuteczności*, red. Krzysztof Szczerski, 2010.
21. Bojko Krzysztof, *Stosunki dyplomatyczne Moskwy z Europą Zachodnią w czasach Iwana III*, 2010.
22. *Studia nad wielokulturowością*, red. Dorota Pietrzyk-Reeves, Małgorzata Kułakowska, Elżbieta Żak, 2010.
23. Bartnik Anna, *Emigracja latynoska w USA po II wojnie światowej na przykładzie Portorykańczyków, Meksykanów i Kubańczyków*, 2010.
24. *Transformacje w Ameryce Łacińskiej*, red. Adam Walaszek, Aleksandra Giera, 2011.
25. Praszałowicz Dorota, *Polacy w Berlinie. Strumienie migracyjne i społeczności imigrantów. Przegląd badań*, 2010.
26. Głogowski Aleksander, *Pakistan. Historia i współczesność*, 2011.
27. Brążkiewicz Bartłomiej, *Choroba psychiczna w literaturze i kulturze rosyjskiej*, 2011.

28. Bojenko-Izdebska Ewa, *Przemiany w Niemczech Wschodnich 1989-2010. Polityczne aspekty transformacji*, 2011.
29. Kołodziej Jacek, *Wartości polityczne. Rozpoznanie, rozumienie, komunikowanie*, 2011.
30. *Nacjonalizmy różnych narodów. Perspektywa politologiczno-religioznawcza*, red. Bogumił Grott, Olgierd Grott, 2012.
31. Matyasik Michał, *Realizacja wolności wypowiedzi na podstawie przepisów i praktyki w USA*, 2011.
32. Grzybek Dariusz, *Polityczne konsekwencje idei ekonomicznych w myśli polskiej 1869--1939*, 2012.
33. Woźnica Rafał, *Bułgarska polityka wewnętrzna a proces integracji z Unią Europejską*, 2012.
34. Ślufińska Monika, *Radykałowie francuscy. Koncepcje i działalność polityczna w XX wieku*, 2012.
35. Fyderek Łukasz, *Pretorianie i technokraci w reżimie politycznym Syrii*, 2012.
36. Węc Janusz Józef, *Traktat lizboński. Polityczne aspekty reformy ustrojowej Unii Europejskiej w latach 2007-2009*, 2011.
37. Rudnicka-Kassem Dorota, *John Paul II, Islam and the Middle East. The Pope's Spiritual Leadership in Developing a Dialogical Path for the New History of Christian-Muslim Relations*, 2012.
38. Bujwid-Kurek Ewa, *Serbia w nowej przestrzeni ustrojowej. Dzieje, ustrój, konstytucja*, 2012.
39. Cisek Janusz, *Granice Rzeczypospolitej i konflikt polsko-bolszewicki w świetle amerykańskich raportów dyplomatycznych i wojskowych*, 2012.
40. Gacek Łukasz, *Bezpieczeństwo energetyczne Chin. Aktywność państwowych przedsiębiorstw na rynkach zagranicznych*, 2012.
41. Węc Janusz Józef, *Spór o kształt ustrojowy Wspólnot Europejskich i Unii Europejskiej w latach 1950-2010. Między ideą ponadnarodowości a współpracą międzyrządową. Analiza politologiczna*, 2012.
42. *Międzycywilizacyjny dialog w świecie słowiańskim w XX i XXI wieku. Historia – religia – kultura – polityka*, red. Irena Stawowy-Kawka, 2012.
43. *Ciekawość świata, ludzi, kultury… Księga jubileuszowa ofiarowana Profesorowi Ryszardowi Kantorowi z okazji czterdziestolecia pracy naukowej*, red. Renata Hołda, Tadeusz Paleczny, 2012.
44. Węc Janusz Józef, *Pierwsza polska prezydencja w Unii Europejskiej. Uwarunkowania – procesy decyzyjne – osiągnięcia i niepowodzenia*, 2012.
45. Zemanek Adina, *Córki Chin i obywatelki świata. Obraz kobiety w chińskich czasopismach o modzie*, 2012.
46. Kamińska Ewa, *Rezeption japanischer Kultur in Deutschland. Zeitgenössische Keramik als Fallstudie*, 2012.
47. Obeidat Hassaym, *Stabilność układu naftowego w warunkach zagrożeń konfliktami w świetle kryzysu w latach siedemdziesiątych XX i na progu XXI wieku*, 2012.
48. Ścigaj Paweł, *Tożsamość narodowa. Zarys problematyki*, 2012.
49. Głogowski Aleksander, *Af-Pak. Znaczenie zachodniego pogranicza pakistańsko-afgańskiego dla bezpieczeństwa regionalnego w latach 1947-2011*, 2012.
50. Miżejewski Maciej, *Ochrona pluralizmu w polityce medialnej Włoch*, 2012.
51. Jakubiak Łukasz, *Referendum jako narzędzie polityki. Francuskie doświadczenia ustrojowe*, 2013.

52. *Skuteczność polskiej prezydencji w Unii Europejskiej. Założone cele i ich realizacja*, red. Krzysztof Szczerski, 2013.
53. *Stosunki państwo–Kościół w Polsce 1944-2010*, red. Rafał Łatka, 2013.
54. Gacek Łukasz, Trojnar Ewa, *Pokojowe negocjacje czy twarda gra? Rozwój stosunków ponad Cieśniną Tajwańską*, 2012.
55. Sondel-Cedarmas Joanna, *Nacjonalizm włoski. Geneza i ewolucja doktryny politycznej (1896-1923)*, 2013.
56. Rudnicka-Kassem Dorota, *From the Richness of Islamic History*, 2013.
57. Fudała Piotr, Fyderek Łukasz, Kurpiewska-Korbut Renata, *Budowanie parlamentaryzmu. Doświadczenia z Afganistanu, Iraku i Kurdystanu irackiego*, 2012.
58. Dardziński Piotr, *Kapitalizm nieobjawiony. Doktryna ładu społecznego, politycznego i ekonomicznego w myśli Wilhelma Röpkego*, 2013.
59. *The Taiwan Issues*, ed. Ewa Trojnar, 2012.
60. Kopyś Tadeusz, *Stosunki polsko-węgierskie w latach 1945-1980*, 2013.
61. Kurpiewska-Korbut Renata, *Społeczność międzynarodowa wobec Kurdów irackich*, 2013.
62. Pietrzyk-Reeves Dorota, *Ład rzeczypospolitej. Polska myśl polityczna XVI wieku a klasyczna tradycja republikańska*, 2012.
63. Matykiewicz-Włodarska Aleksandra, *Marion Gräfin Dönhoff. Idee i refleksje polityczne*, 2012.
64. Reczyńska Anna, *Braterstwo a bagaż narodowy. Relacje w Kościele katolickim na ziemiach kanadyjskich do I wojny światowej*, 2013.
65. *Współczesne transformacje. Kultura, polityka, gospodarka*, red. Monika Banaś, Joanna Dziadowiec, 2013.
66. Grott Olgierd, *Instytut Badań Spraw Narodowościowych i Komisja Naukowych Badań Ziem Wschodnich w planowaniu polityki II Rzeczypospolitej Polskiej na Kresach Wschodnich*, 2013.
67. *Teoretyczne i praktyczne problemy kultury politycznej. Studia i szkice*, red. Monika Banaś, 2013.
68. *Podejścia badawcze i metodologie w nauce o polityce*, red. Barbara Krauz-Mozer, Paweł Ścigaj, 2013.
69. *Narratives of Ethnic Identity, Migration and Politics. A Multidisciplinary Perspective*, eds. Monika Banaś, Mariusz Dzięglewski, 2013.
70. *Promoting Changes in Times of Transition and Crisis: Reflections on Human Rights Education*, eds. Krzysztof Mazur, Piotr Musiewicz, Bogdan Szlachta, 2013.
71. Bar Joanna, *Po ludobójstwie. Państwo i społeczeństwo w Rwandzie 1994-2012*, 2013.
72. *Włochy wielokulturowe. Regionalizmy, mniejszości, migracje*, red. Karolina Golemo, 2013.
73. *Stany Zjednoczone wczoraj i dziś. Wybrane zagadnienia społeczno-polityczne*, red. Agnieszka Małek, Paulina Napierała, 2013.
74. Plichta Paweł, *Estera w kulturach. Rzecz o biblijnych toposach*, 2014.
75. Czekalska Renata, *Wartości autoteliczne w kulturze symbolicznej na przykładzie indyjsko-polskich spotkań literackich*, 2014.
76. Włodarski Bartosz, *Szkoła Nauk Politycznych UJ 1920-1949*, 2014.
77. Abassy Małgorzata, *Russian Mason on the Paths of His Native Culture. A Case Study of Nicolas Novikov*, 2014.
78. Bajor Piotr, *Partnerstwo czy członkostwo. Polityka euroatlantycka Ukrainy po 1991 r.*, 2014.

79. Gabryś Marcin, Kijewska-Trembecka Marta, Rybkowski Radosław, Soroka Tomasz, *Kanada na przełomie XX i XXI wieku. Polityka, społeczeństwo, edukacja*, red. Marta Kijewska-Trembecka, 2014.
80. Trojnar Ewa, *Tajwan. Dylematy rozwoju*, 2015.
81. Głogowski Aleksander, *Policja Państwowa i inne instytucje bezpieczeństwa na Wileńszczyźnie w latach 1918-1939*, 2015.
82. Krzyżanowska-Skowronek Iwona, *Teorie zmiany na przykładzie włoskiej polityki wschodniej*, 2015.
83. Rysiewicz Mikołaj, *Monarchia – lud – religia. Monarchizm konserwatywnych środowisk politycznych Wielkiej Emigracji w latach 1831-1848*, 2015.
84. Szymkowska-Bartyzel Jolanta, *Nasza Ameryka wyobrażona. Polskie spotkania z amerykańską kultura popularną po roku 1918*, 2015.
85. Napierała Paulina, *In God We Trust. Religia w sferze politycznej USA*, 2015.
86. Paluszkiewicz-Misiaczek Magdalena, *Szacunek i wsparcie. Kanadyjski system opieki nad weteranami*, 2015.
87. *Детерминанты и перспективы политики европейской интеграции Республики Молдова*, под научной редакцией Петра Байора, 2015.
88. *Eastern Chessboard. Geopolitical Determinants and Challenges in Eastern Europe and the South Caucasus*, ed. Piotr Bajor, Kamila Schöll-Mazurek, 2015.

Wojciech Mazur (ur. 1963 r.) — doktor nauk humanistycznych, adiunkt w Instytucie Studiów Międzykulturowych Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie, historyk i kulturoznawca. Jego główne zainteresowania badawcze koncentrują się wokół problematyki związków łączących siły zbrojne II Rzeczypospolitej oraz polski przemysł zbrojeniowy z międzynarodowym otoczeniem. Jest autorem książki *Na krawędzi ryzyka. Eksport polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym* (wspólnie z dr. Markiem P. Deszczyńskim) oraz kilkudziesięciu innych publikacji naukowych i popularnonaukowych.

Oddawana w ręce czytelnika książka stanowi propozycję […] spojrzenia na dwa pierwsze dziesięciolecia historii sił powietrznych spod biało-czerwonej szachownicy z dystansu wyznaczanego przez oś polityczno-militarnego sojuszu Warszawy i Paryża. […]

Zagadnienia lotnicze nie stanowiły bowiem w wojskowych kontaktach Francji i II Rzeczypospolitej mało istotnego elementu. Przeciwnie — francuska pomoc w pierwszych latach niepodległości umożliwiła […] ostateczne ukonstytuowanie polskich sił powietrznych, następnie zaś nadała ich organizacji czy doktrynie kształty, które zachowały do końca międzywojennego dwudziestolecia. Finansowe wsparcie ze strony Paryża i napływający znad Sekwany lub wykonywany w kraju na podstawie francuskich licencji sprzęt lotniczy w całym tym okresie odgrywały w rozwoju polskiego lotnictwa rolę kluczową. W miarę upływu czasu rosło także znaczenie lotnictwa dla kreślonych przez sztabowców obu państw planów wojskowej kooperacji na wypadek kolejnego europejskiego konfliktu. Siły powietrzne, początkowo w takich ustaleniach niemal nieobecne, od połowy lat 20 zaczęły być darzone coraz większą uwagą, dekadę później stały się wręcz jednym z zasadniczych elementów uwzględnianych w międzysztabowych rozmowach.

Ze *Wstępu*

KSIĘGARNIA AKADEMICKA sp. z o.o. Kraków
www.akademicka.pl

ISBN 978-83-7638-657-7
9 788376 386577