

TADEUSZ KMIĘCIK

WARSZAWA

POLSKIE LOTNICTWO WOJSKOWE W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM

W zespole akt Sztabu Generalnego (Biuro Ścisłej Rady Wojennej) Centralnego Archiwum Wojskowego znajduje się w teczce oznaczonej sygnaturą I. 303.14.27. referat skierowany do szefa Sztabu Generalnego, opracowany na polecenie szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej z lat 1923-1924¹. Na szefa tej instytucji został wyznaczony francuski generał brygady pilot obserwator Francis-Leon Leveque². Jego działalność we Francji nie była do tej pory bliżej polskim historykom znana. W ostatnich latach problem ten szerzej przedstawili Stefan Czmur i Waldemar Wójcik³.

Francis-Leon Leveque urodził się 16 kwietnia 1870 r. w St. Junien, w departamencie Saute we Francji. Od października 1889 r. pełnił służbę wojskową w armii francuskiej. Studiował w École Polytechnique. Po jej ukończeniu skierowano go w październiku 1891 r. do Aplikacyjnej Szkoły Artylerii i Saperów (École d'application de l'artillerie et du génie). We wrześniu 1893 r. promovany został do stopnia podporucznika i przydzielony do 2. pułku saperów w Montpellier. W czasie służby w tej jednostce był dwukrotnie oddelegowany (w 1894 i 1895 r.) do Centralnego Ośrodka Badań Balonów Wojskowych (Etablissement Central d'Aérostation Militaire) w Chalais. W październiku 1895 r. awansował do stopnia porucznika. Od kwietnia 1896 r. do sierpnia 1897 r. był uczestnikiem ekspedycji na Madagaskarze. Po powrocie do Francji w 1897 r. awansował do stopnia kapitana. Będąc nadal oficerem 2. pułku saperów, służył w latach 1900-1902 we francuskim Korpusie Ekspedycyjnym w Chinach. W tym czasie był między innymi szefem francuskiej misji w Pekinie i szefem saperów w Tien-Sin. Po powrocie do Francji przeniesiono go w październiku 1902 r. do 6. pułku saperów w Angers. Od kwietnia 1904 r. oddany był do dyspozycji ministra kolonii z przeznaczeniem do służby we francuskich Indochinach. W latach 1905-1907 brał udział w walkach w Tonkinie, jako oficer dyspozycyjny szefa saperów. W 1907 r. powrócił do Francji, gdzie skierowano go do dyspozycji szefa służby transportowej. W latach 1909-1913 zajmował stanowiska szefa transportu w Rouchen i Verdun. W 1913 r. awansował do stopnia majora. Na początku sierpnia 1914 r., po ogłoszeniu mobilizacji, objął funkcję szefa sztabu 1. Brygady Marszowej w Verdun. W końcu października tego samego roku wyznaczono go na stanowisko szefa sape-

¹ Departament występował kolejno pod nazwami: w 1921 r. – Departament III Żeglugi Powietrznej, od listopada 1921 r. – Departament IV Żeglugi Powietrznej, od czerwca 1926 r. – Departament Aeronautyki, od sierpnia 1936 r. – Dowództwo Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych.

² W niektórych pracach dotyczących międzywojennego lotnictwa polskiego przedstawiany jest jako Armand Leveque.

³ S. Czmur, W. Wójcik, *Dowódcy lotnictwa i obrony powietrznej*, Poznań 1998, s. 63.

rów Dywizji Marszowej. Od lutego 1915 r. był szefem saperów 132. Dywizji Piechoty. W kwietniu 1916 r. został ranny. Po wyleczeniu w tym samym roku oddelegowano go do Rumunii. W lipcu 1917 r. awansowany do stopnia podpułkownika. Po powrocie do Francji od lipca 1918 r. pełnił obowiązki szefa saperów 5. Armii a następnie szefa saperów 13. Korpusu Armijnego, a od grudnia tego samego roku szefa saperów Placu Verdun. W marcu 1919 r. awansował do stopnia pułkownika. Od października 1919 r. był dowódcą 7. pułku w Avignon. Jednocześnie od lutego 1920 r. uczestniczył w kursie w Centrum Wyższych Studiów Wojskowych. Następnie objął stanowisko dowódcy 2. pułku saperów w Montpellier.

W lutym 1921 r. oddelegowany został do lotnictwa. Od sierpnia tego samego roku był na kursie w Centrum Studiów Taktycznych Artylerii (Centre d'études tactiques d'artillerie) w Metz. Po jego ukończeniu, w listopadzie 1921 r. objął stanowisko dowódcy 3. Brygady Lotniczej. W lutym 1922 r. otrzymał licencję obserwatora, a w październiku tegoż roku – licencję pilota wojskowego.

W październiku 1922 r. oddelegowany został do Francuskiej Misji Wojskowej w Polsce, z szeregowaniem do stanu osobowego 33. pułku lotniczego Armii Renu. Z inicjatywy ówczesnego Ministra Spraw Wojskowych gen. Kazimierza Sosnkowskiego rząd polski zwrócił się do rządu francuskiego z prośbą o skierowanie fachowca do spraw lotniczych, który mógłby stanąć na czele polskiego lotnictwa⁴. Spowodowane to było brakiem w owym czasie w Polsce oficera lotnictwa wyższego stopniem, który miałby orientację we wszystkich dziedzinach lotnictwa, zwłaszcza w sprawach technicznych i przemysłu lotniczego. W styczniu 1923 r. gen. Leveque został szefem Departamentu IV Żeglugi Powietrznej. Po objęciu stanowiska oświadczył: „Będę reprezentował w Polsce sztandar francuski, nie przemysł francuski”⁵. Tej maksymy trzymał się przez cały czas swego pobytu w Polsce. W maju 1924 r. awansowano go do stopnia generała brygady. Zyskał opinię doskonałego organizatora i fachowca oraz szlachetnego człowieka. Wniósł do lotnictwa polskiego ład i usystematyzował wiele jego dziedzin.

Gen. Leveque udowodnił, że firma pod nazwą Polsko-Francuski Zakład Samochodowy S.A. „Francopol” jest fikcją, mającą na celu wyłudzenie od rządu polskiego funduszy na uruchomienie w kraju produkcji lotniczej, poprzez pobieranie wyższych o 10% cen za sprzęt sprowadzany z Francji i za te pieniądze wybudowanie w Polsce fabryki⁶. Firma „Francopol” chciała sobie wybudować w Polsce fabrykę za polskie państwowe pieniądze⁷. Gen. Leveque zażądał unieważnienia kontraktu. Rozpoczęły się przewlekłe pertraktacje z firmą, które jednak do końca pobytu gen. Leveque’a nie dały rezultatów⁸. Kilka miesięcy po objęciu stanowiska przedstawił on szefowi Sztabu Generalnego memoriał, który zawierał zarówno ocenę stanu ówczesnego lotnictwa polskiego, jak i plan dalszego rozwoju. Przewidywał on rozbudowę w Polsce lotnictwa myśliwskiego, liniowego (obserwacja i rozpoznanie, bombardowanie dzienne i działania myśliwskie nocne) oraz niszczycielskiego (bombowego) nocnego. Plan rozbudowy i przejście do nowej organizacji lotnictwa zamierzano wykonać w latach 1923-1926. W organizacji pokojowej miało być utworzonych siedem pułków lotniczych⁹ (pięć pułków liniowych i dwa myśliwskie). Chociaż plan rozbudowy lotnictwa nie został zatwierdzony ani przez Sztab Generalny, ani przez ministra spraw wojskowych, to jednak dalsze poczynania gen. Leveque’a były całkowicie z nim zgodne. Wykorzystując swe wpływy we Francji, przyczynił się on do przyznania Polsce pożyczki francuskiej na rozbudo-

⁴ R. Bartel, J. Chojnacki, T. Królikiewicz, A. Kurowski, *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Warszawa 1978, s. 94.

⁵ L. Rayski, *Słowa prawdy o lotnictwie polskim 1919-1939*, Londyn 1948, s. 19.

⁶ J. Wypiórkiewicz, *Orły i pingwiny*, Lublin 1997, s. 66.

⁷ Problemy te bliżej przedstawia książka W. Subotkina, *Z kart historii lotnictwa polskiego*, Szczecin 1985.

⁸ W rozmowach Departament IV reprezentował gen. Leveque lub ppłk pil. inż. Ludomił Rayski, a „Francopol” Piotr Drzewiecki, Natanson-Leski, Waclaw Srzednicki, Leopold Welisz-Wertheim oraz radca prawny adwokat Marceli Levy.

⁹ W momencie powstania planu istniały dwa pułki lotnicze (w Warszawie, Krakowie i Poznaniu).

wę wojska w wysokości 400 milionów franków. Warunkiem przyznania tego kredytu było wydanie pieniędzy tylko we Francji. Na lotnictwo przeznaczono 100 milionów franków¹⁰. Z pierwszej raty pożyczki (miała być zrealizowana w czterech ratach) gen. Leveque zakupił samoloty dla lotnictwa liniowego, a także licencje na nie i odpowiednią liczbę silników. Następne raty miały być przeznaczone na zakup samolotów myśliwskich, bombowych i szkolnych. Trzy istniejące w Polsce wytwórnie rozpoczęły produkcję samolotów według licencji francuskiej. Miało to zapewnić sprzęt dla lotnictwa liniowego na 5-6 lat.

Historycy lotnictwa okresu międzywojennego twierdzą, że błędem gen. Leveque'a było zarządzenie o zlikwidowaniu w 1924 r. Szkoły Obserwatorów i Strzelców Lotniczych w Toruniu¹¹. W jej miejsce zorganizowano w tym samym roku w Toruniu 4. pułk lotniczy¹².

W tym czasie pułki lotnicze wyposażono w samoloty Ansaldo A300-4 produkcji polskiej wytwórni E. Plage i T. Łaskiewicz w Lublinie. Produkcję tych samolotów według licencji włoskiej rozpoczęto w 1921 r. Miały one wadliwą konstrukcję (urywały się skrzydła) oraz nie najsilniejsze silniki, zakupione we Włoszech¹³. Było to przyczyną wielu wypadków, przymusowych lądowań i katastrof. W 1924 r. gen. Leveque wstrzymał ich produkcję i zabronił latania na tych samolotach.

W Polsce obrona przeciwlotnicza nie była związana z lotnictwem. Brak jednolitego kierownictwa lotnictwa i obrony przeciwlotniczej był jednym z wielkich błędów organizacyjnych, na co zwracał uwagę gen. Leveque. Żądał on powołania wspólnego dowódcy tych broni, co nie zostało uwzględnione przez najwyższe władze.

Dalsza realizacja zamierzeń gen. Leveque'a została przerwana wskutek odwołania go z zajmowanego stanowiska. W 1924 r. ministrem spraw wojskowych został gen. Władysław Sikorski. Na szefa Departamentu Przemysłowego powołano Włodzimierza Zagórskiego, który poprzednio, będąc pułkownikiem w stanie spoczynku, był jednym z założycieli „Francopolu”. Jednocześnie awansowany został do stopnia generała brygady¹⁴.

Gen. Leveque odznaczony został Krzyżem Komandorskim, Oficerskim i Kawalerskim Legii Honorowej, rumuńskim Oficerskim Orderem Zasługi, Komandorią Orderu Korony Rumunii oraz polskim Orderem *Polonia Restituta* II klasy. Zmarł 26 października 1955 r. w Villeneuve.

Przygotowując omawiany niepublikowany dotąd dokument do druku, autor stosował się do ogólnych zasad wydawania źródeł. Prezentowany niżej memoriał jest opublikowany w całości, z zachowaniem stylu i składni oryginału.

Ogólny pogląd na lotnictwo polskie. Materiał dla P. Szefa Sztabu Generalnego na komisję sejmową. Szef Sztabu Generalnego – referat. W myśl ustnego rozkazu Pana generała z dnia 4 IV 1924 r. przedkładam:

Lotnictwo polskie będące jeszcze przed laty w powijakach i stanowiące luksusowy dodatek dla armii europejskich, po których obiecywano sobie wówczas wiele lecz bez zbytnej wiary w skuteczność stało się obecnie jedną z broni podstawowych, uzależniło od swej obecności sprawność dowodzenia, strzelania dalekoosnej artylerji, umożliwiło ścisłe i precyzyjne współdziałanie innych broni między sobą, znakomicie wzmocniło łączność. Sprawność i bitność armji pozbawionej lotnictwa, armji zwłaszcza, której przyszłoby się zmierzyć z przeciwnikiem panującym w powietrzu równałaby się zeru.

¹⁰ R. Bartel, J. Chojnacki, T. Królikiewicz, A. Kurowski, *Z historii polskiego lotnictwa...*, s. 95.

¹¹ Tamże, s. 96.

¹² *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, praca zbior. pod red. M. Romeyki, Warszawa 1933, s. 252-253.

¹³ Samoloty te nazywano powszechnie „latającymi trumnami”.

¹⁴ Gen. Zagórski, będąc oficerem wojsk lądowych, poddał się przeszkoleniu w zakresie pilotażu.

Obserwacja ustawicznego postępu w dziedzinie żeglugi powietrznej każe przypuszczać, że znaczenie lotnictwa dla obrony kraju będzie się wzmacniać z dniem każdym. Bez zbytniego fantazjowania można się spodziewać, że wzrastająca wartość lotnictwa pod względem komunikacyjno-transportowym zdolna będzie oddać już nie tylko siłom zbrojnym, lecz i państwu zablokowanemu w czasie wojny lub poważnie zagrożonemu w dowozie z zewnątrz – niezmiernie cenne usługi.

Znaczenie lotnictwa dla armji i państwa polskiego uwypukli się jeszcze bardziej po zbadaniu stanu lotnictwa w państwach ościennych. Zanim to uczynię chciałbym zwrócić uwagę pp. Posłów na niektóre kwestie z dziedziny lotnictwa, które rozwinie szerzej p. gen. Leveque, a które są niezbędne dla wyrobienia sobie jasnego poglądu na całokształt sprawy.

Głównym celem, który pragnąłbym w tym przemówieniu osiągnąć byłoby umotywowanie odnośnej pozycji budżetowej w roku bieżącym, które ściślej mówiąc, powinny być raczej mojem usprawiedliwieniem z powodu szczupłości tej pozycji¹⁵.

I zarys historyczny.

W odróżnieniu od większości broni – podstawą lotnictwa główną jest materiał, jego jakość i ilość. Materiał posiadany obecnie przez nasze lotnictwo (z wyjątkiem nabytków najnowszych) istotnie zasługuje na to, by go traktować przede wszystkim z „historycznego” punktu widzenia.

O muzealnej poniekąd wartości tego materiału świadczy jego pochodzenie z czasów wojny światowej. Złożyły się nań aparaty przede wszystkim niemieckie i austriackie, których okupanci nie zdołali wycofać z zajmowanych terenów, potem francuskie, przywiezione przez armję gen. Hallera. W czasie wojny 1918-1920 zdołaliśmy uruchomić maksymalnie 20 eskadr. Różnorodność typów uniemożliwiała racjonalne zaopatrywanie tych eskadr i, obok wielkich trudności jakie przyczyniła w czasie działań wojennych, spowodowała w skutkach niszczenie materiału pozbawionego ponadto należytej opieki, jaką dają odpowiednio postawione urządzenia techniczne. Urządzeń tych było bardzo mało i znajdowały się one przeważnie na kresach zachodnich. Straty wojenne dopełniły reszty. Po wojnie bolszewickiej z cyfry 20 eskadr spadliśmy na eskadr 13 po 6 aparatów w każdej, tj. razem 78 płatowców. Pod cyfrą tą rozumiem również i konieczną rezerwę. Rezerwa ta była minimalna bo wynosiła wszystkiego po 3 płatowce na każdą eskadrę oraz zaledwie półtora silnika na płatowiec czynny.

Jest to stan z roku zeszłego. Wobec rozwoju lotnictwa w Niemczech i Rosji, która w roku zeszłym była zdolna do mobilizowania ponad 400 aparatów – stan ten należało uznać za katastrofalny, zwłaszcza, że na płatowce nominalnie „czynne” nie

¹⁵ W oryginale zostało przekreślone dokończenie tego zadania, które brzmi następująco: „świadczącej o zbytniej może skromności w żądaniach na cele tak ważne, jak lotnictwo”. W to miejsce znajduje się odręczny dopisek: „Tworząc lotnictwo polskie bez specjalnego nadzwyczajnego budżetu tylko w ramach ogólnego budżetu armji nie można było – niestety – postąpić inaczej”.

można było pewnie liczyć wobec ich zużycia, różnorodność typów i motorów oraz braku części zapasowych.

II Program rozwoju

W celu powstrzymania tego gwałtownego cofania się wstecz, lotnictwo bowiem nasze ilościowe od czasu wojny z bolszewikami nie tylko, że nie stało na miejscu w stosunku do wzrostu lotnictwa u sąsiadów, lecz oprócz tego topniało ustawicznie – należało znaleźć jakiś sposób wyjścia, któryby z jednej strony nie przekraczał naszych zdolności finansowych, z drugiej strony zaspokoił minimalne potrzeby zmobilizowanej armji.

Na podstawie obliczenia tych wymagań został na początku 1923 r. ułożony program rozwoju lotnictwa wojskowego, będący w głównej mierze owocem doświadczenia przodujących w dziedzinie lotnictwa Francji, którego wyrazicielem stał się wielce zasłużony dla tej sprawy pan gen. Leveque.

Program ten został oparty na następujących głównych zasadach:

1. Obejmuje pierwsze stadium rozwoju lotnictwa, tj. okres przejściowy, w którym musimy się oprzeć prawie wyłącznie na zagranicznej produkcji materiału lotniczego, aż do czasu uruchomienia własnej wytwórni.
2. Dąży do możliwie jak najdalszej unifikacji typów płatowców i motorów oraz do osiągnięcia jak największej uniwersalności poszczególnych typów do różnych zadań, jak: obserwacji, walki, bombardowania etc.
3. Kładzie nacisk na zastąpienie niemożliwej na razie do osiągnięcia większej ilości przez zachowanie wyborowej jakości lotnictwa.

W tym celu przewiduje:

- a) obfite rezerwy wojenne materiału, rezerwy te będą się stopniowo zmniejszać w miarę wychodzenia naszego przemysłu ze stanu embrionalnego,
 - b) budowę licznych hangarów, magazynów i urządzeń technicznych bez których wysoki poziom jakościowy jest nie do pomyślenia,
 - c) wyborowe przygotowanie materiału ludzkiego przez reorganizację szkolenia lotniczego.
4. Przygotowanie lotniczego przemysłu krajowego, jako podstawę rozwoju lotnictwa w następnym, drugim jego stadium.

Minimalny ten program odpowiadający niezbędnym elementarnym potrzebom naszej armji dla zachowania jej gotowości bojowej został opracowany na lat 4.

W cyfrach, które uzupełni p. gen. Leveque przedstawia on najogólniej, jak następuje:

Rok 1923 – był rokiem przygotowania, badań i prób. Pod koniec tego roku utrzymaliśmy ilość 13 eskadr po 6 aparatów, tj. 78 aparatów.

Rok 1924 – pod koniec roku mamy posiadać 11 nowych eskadr, po 10 aparatów oraz stare eskadry uzupełnić również do 10 aparatów każdą; ponadto materiał w eskadrach będzie już jednolity, francuski.

Motorów będziemy posiadać 4 (i to nowych) na jeden aparat czynny, bomb – 500 ton. Szkolnictwo zostanie uporządkowane ostatecznie, urządzenia techniczne wybudowane.

Rok 1925 – ma nam przynieść 14 eskadr nowych oraz 2 eskadry o wielkiej nośności (bombardujące). Z chwilą utworzenia ich będziemy posiadać kompletne lotnictwo organiczne dla 5 armji oraz rezerwę pozwalającą zbudować je w jednej armji. Rezerwa bomb wyniesie 1 500 ton.

Rok 1926 – pod koniec roku mamy mieć 10 nowych eskadr oraz wykończyć urządzenia zakładów centralnych. Rezerwa wojenna materiału wyniesie na każdy aparat czynny: 2 płatowce, 6 motorów. Ponadto na każdy aparat i dzień (obliczono na 3 miesiące) po 75 bomb i 100 litrów benzyny.

W ten sposób zakończony by został pierwszy okres rozwoju lotnictwa. Przynieść powinien on w sumie do końca 1926 roku 50 eskadr ugrupowanych w 5 pułkach liniowych i w 2 pułkach myśliwskich oraz w jednym dyonie niszczycielskim¹⁶.

III Realizacja programu

Przechodząc do możliwości wykonania nakreślonego wyżej programu, przedstawię Panom niektóre cyfry które szczegółowo rozwinie p. gen. Leveque.

Środki finansowe otrzymane na rok 1924 pozwalają na zrealizowanie pierwszej fazy programu rozbudowy.

Wynoszą one w ogólnych cyfrach: 45 000 000 zł. z budżetu na rok 1924
9 000 000 zł. z pierwszej raty kred. fr.

Razem 54 000 000 zł.

Za tę sumę będziemy mogli osiągnąć:

- 1) wyposażenie 24 eskadr w materiał techniczny z odpowiednią rezerwą,
- 2) zamówienie i zapłacenie zaliczki na poczet realizacji następującej fazy rozbudowy,
- 3) odpowiednie rozbudowanie urządzeń technicznych (lotnisk, koszar, hangarów etc.) przewidzianych w pierwszej fazie.

O ile warunki finansowe na rynku wewnętrznym i zagranicznym nie ulegną zasadniczej zmianie trzeba liczyć, że przeciętnie realizacja programu wymagać będzie rocznie od 50-60 milionów złotych, tj. około 9-10% rocznego budżetu MSWojsk.

Tegoroczny sposób napływania gotówki daje gwarancję, że prace przewidziane na rok bieżący w całej pełni wykonane zostaną.

¹⁶ Dalej znajduje się następujący odrębny dopisek: „Wynika z powyższego, że proste rozbudowy lotnictwa od 1923 do 1926 r. określa się liczbowo z 13 eskadr a 5 aparatów do 50 eskadr a 10 (15) aparatów czyli przeciętnie z 78 płatowców do 780 płatowców.

Program organizacyjny¹⁷

Lata	Gotowe	Formuje się
1923	1.p. Lotn. Warszawa 1.p. Lotn. Kraków 3.p. Lotn. Poznań	
1924		4.p. Lotn. Toruń (na ukończeniu)
1925		11.p. Lotn. Myśl. – Okęcie
1926	1.p. Lotn. Wołkowysk (z Warszawy)	12.p. Lotn. Okęcie 5.p. Lotn. – Lwów

IV Porównanie z lotnictwem zagranicznym:

Siłę lotnictwa jednego państwa trzeba ocenić przez porównanie z lotnictwem innego państwa. Panowanie w powietrzu nosi charakter relatywny. Porównanie to, jak jaskrawo okazuje się z załączonego grafiku wypada na naszą niekorzyść.

Aż nadto dobrze znane są dobrze pp. Posłom z prasy tendencje, panujące w dziedzinie lotnictwa na zachodzie Europy. Główną ich cechą jest dążenie do stworzenia siły, która by broniła powietrza tak jak dotychczas armja broniła lądu, a marynarka strzegła morza. Anglja tworzy odrębne Ministerjum Lotnictwa, Francja z mniejszą reklamą, lecz po dawnemu kroczy na czele zbrojeń powietrznych. Włochy czynią skuteczne wysiłki w tej dziedzinie, które znalazły nawet oddźwięk w niedawnej mowie królewskiej z okazji otwarcia Parlamentu. Równolegle do powietrznych zbrojeń wojskowych rządy tych państw popierają rozwój lotnictwa handlowego i rozwój przemysłu lotniczego.

Niemcy skrupowani oficjalnie Traktatem Wersalskim położyli główny nacisk na rozwój przemysłu lotniczego i powietrznego komunikacji cywilnej. Doskonalaż zatem bez przerwy konstrukcje samolotów jak to dobitnie wykazują ich znaczne postępy na polu lotnictwa bezsilnikowego oraz kształcą personel latający i pomocniczy. Oto niektóre cyfry: w Niemczech istnieje:

- fabryk samolotów handlowych – 43
- fabryk śmigieł lotniczych – 15
- fabryk silników – 46
- szkół cywilnych lotniczych – 6
- linii komunikacji lotniczej – 13
- fabryk sprzętu pomocniczego – 58

¹⁷ Program organizacyjny nie został przedstawiony zgodnie z oryginałem ze względu na to, że znajdują się w nim nieczytelne odręczne dopiski.

Ilości ludzi zatrudnionych w przemyśle lotniczym dosięga 20 000. Fabryki te zdolne były w roku ubiegłym do produkowania 660 samolotów miesięcznie.

Samoloty te można w każdej chwili przystosować do użytku wojennego, po przeprowadzeniu drobnych zmian, jak przypuszczam z wymienionej liczby 660 aparatów były to:

- typu bombardującego – 124
- typu zwiadowczego – 180
- typu bojowego – 366

Produkcja fabryk lotniczych może normalnie zwiększyć wytwórczość o 20%. W czasach ostatnich, wskutek zastoju przemysłu w Niemczech nastąpiła i w tej dziedzinie przemysłu pewna stagnacja.

Należy zwrócić uwagę na fakt umieszczenia fabryk niemieckich poza granicami kraju, np. Fokker w Holandji, Ad Astra w Szwajcarii, jedna fabryka w Kopenhadze, jedna w Helsingforsie – które produkują intensywnie w tym w wielkiej mierze w Rosji. Oprócz tego przemysł lotniczy rosyjski znajduje się w rękach niemieckich.

Lotnictwo rosyjskie, wojskowe w 1924 roku projektuje budowę 4 000 samolotów. Fabryk samolotów istnieje 17, motorów – kilka wytwórni. Produkcja tych fabryk wynosiła w końcu 1923 r. około 60 samolotów miesięcznie. Prócz tego trwają obfite dostawy z zagranicy przede wszystkim od Fokkera z Holandii.

Stan pokojowy lotnictwa sowieckiego w czasie pokoju przedstawia się jak następuje:

- 41 eskadr wywiadowczych,
- 16 eskadr myśliwskich,
- 12 eskadr niszczycielskich,
- 14 eskadr hydroplanów,

czyli razem 83 eskadry.

Z powyższego wynika, że czynnych aparatów rosyjskich w wypadku wojny wynosiłaby 1826, jeżeli się przyjmie, że w każdej eskadrze 22 aparatów jest czynnych. Gdyby natomiast tylko 10 aparatów czynnych było, stan lotnictwa wynosiłby 830 aparatów. Nie jest dotychczas stwierdzone czy powyższy program lotnictwa należy uważać za realny w tym znaczeniu, że do wszystkich wyliczonych aparatów Rosja posiada odpowiednią ilość pilotów, których produkcja zależy od ilości i jakości szkół lotniczych. Badanie powyższe jest w toku, lecz uwzględniając usilną propagandę lotnictwa w Rosji oraz możliwość zaangażowania sobie pilotów zagranicznych (Niemców) bez przesady stwierdzić można, że lotnictwo rosyjskie jest w roku 1924 trzy razy większe od polskiego.

Wnioski ogólne

Jeśli wziąć pod uwagę tylko Rosję i przypuścić, że rozmach rozbudowy jej lotnictwa będzie przynosił rocznie tylko 1 000 sztuk nowych aparatów, to stosunek na-

szego lotnictwa do rosyjskiego w końcu 1926 teoretycznie wyraziłby się w cyfrze 1:5.

Stąd wniosek, że należy wszystko uczynić, co tylko leży w mocy Rządu, Sejmu i społeczeństwa, zostały uzyskane środki pieniężne dla:

- 1) Rozszerzenia niniejszego programu rozbudowy lotnictwa wojskowego,
- 2) Poparcia rozwoju lotnictwa cywilnego i przemysłu lotniczego w kraju.

Na razie licząc się z przeżywanym kryzysem finansowym musimy wykonać chociażby tylko ten minimalny program rozbudowy, który oczywiście w każdej chwili można i należy rozszerzyć.