

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia Historica XIV (2013)

Wojciech Mazur

Uniwersytet Jagielloński

Broń ostatniej szansy. Zagraniczne zakupy sprzętu wojskowego dla armii II Rzeczypospolitej (wiosna–lato 1939 r.)

Weapon of last resort. Foreign purchases of military equipment for the army of the Second Polish Republic (spring–summer 1939)

Abstract

Already at the beginning of independence, a conviction was formed at the top of the military hierarchy of the Second Polish Republic that the equipment of the army should be based on native production. The idea was accepted as a sort of an axiom, and was realized consistently, although with some flexibility. In the second half of the 1930s, negative consequences of such an armament policy were becoming more and more visible. In many cases, Polish design offices turned out to be incapable of keeping up with world leaders, and the process of implementing foreign licenses and starting up a production on their basis was too slow. In spite of the worsening international situation, the decision of launching an intervention purchase of modern equipment abroad was postponed until the middle of March 1939. Negotiations concerning armament loans that began in May 1939 in London and Paris turned out to be delayed – the final agreements were signed on 2nd and 18th August 1939. They made it possible to make the most urgent purchases, however, the acquired equipment that was immediately dispatched did not manage to reach Poland before the end of the September Campaign of 1939.

The tragic end demonstrates the dramatic character of the decision with which the constructors of the armament policy of the Second Polish Republic were faced. The strategic conditions in which the policy had to develop did not provide any fully rational solutions to their dilemmas.

Słowa kluczowe: II Rzeczpospolita, siły zbrojne, zbrojenia 1939, sprzęt wojskowy, produkcja i handel

Key words: Second Polish Republic, armed forces, armament 1939, military equipment, production and trade

Niemal od początku istnienia II Rzeczypospolitej kierownictwo jej sił zbrojnych dążyło do oparcia zaopatrzenia armii na dostawach realizowanych przez przemysł krajowy. Koncepcja ta narodziła się jeszcze w początkach lat 20., odwołując do świeżych doświadczeń z wojny z bolszewikami oraz analizy strategicznego położenia państwa, otoczonego przez niechętnie w większości nastawionych sąsiadów i pozbawionego niemal szlaków dowozu zaopatrzenia, które by uznać można było za bezpieczne – i niebawem stała się niemal aksjomatem, na którego straży stały rozkazy ministrów spraw wojskowych. Ich autorzy zastrzegali, że armia zagranicą nabywać może jedynie materiał wzorcowy, względnie taki, którego ze względu na niewielkie zapotrzebowanie wytwarzać się nie opłaca, wreszcie także i sprzęt

niedostępny w kraju „czy to z powodu braku surowców, czy też z powodu przeszkód fabrykacyjnych”. Nawet jednak w przypadku uzyskania zagranicznych kredytów dążyć należało do zakupu przede wszystkim surowców oraz maszyn i urządzeń mających posłużyć do uruchomienia krajowej produkcji¹.

W praktyce idea zbrojeniowej autarkii stosowana była dość elastycznie – i choć ograniczała dokonywane zagranicą zakupy, to zwykle nie hamowała ich, gdy były istotnie niezbędne. Służąc realizacji zgłoszonego przez wojskowe elity postulatu zabezpieczenia względnej pewności wojennych dostaw, wspomagała równocześnie rozwój ekonomiczny państwa i sprzyjała jego unowocześnianiu.

Niedogodności przyjętej formuły dostrzegano – wliczając je do ogólnego rachunku zysków i strat, wciąż wartego – jak uznawały wojskowe elity – zapłacenia. W miarę jednak zbliżania się schyłku lat 30. opinia ta stawała się coraz mniej jednoznaczna. Okazało się bowiem, że w warunkach coraz szybszego postępu technicznego i technologicznego polskie biura konstrukcyjne zdają się tracić powoli zdolność do utrzymywania kontaktu ze światową czołówką (do której ledwie kilka lat wcześniej udało im się wdrzeć), stosunkowo długi czas niezbędny dla wdrożenia przez fabryki masowej produkcji najnowszych wzorów sprzętu oddala perspektywę nasycenia tym sprzętem oddziałów. Prowadziło to do sytuacji lapidarnie opisanej w raporcie oficerów broni pancernej latem 1938 r.: „armia nasza nie posiada zupełnie nowoczesnego sprzętu czołgowego, mogącego wspierać piechotę w natarciu, a wyprodukowanie go w kraju trwałoby co najmniej 5 lat przy koszcie przeszło dwukrotnie wyższym – przeto szybkie zakupienie go we Francji jest jedynym rozwiązaniem”². Dodajmy – zgłoszona uwaga odnosiła się do szerszego zjawiska – podobnie sprawy się miały w przypadku kilku co najmniej innych działów zbrojeniowej wytwórczości, np. produkcji niezbędnych siłom powietrznych płatowców myśliwskich. Wyraźnie zaś pogarszająca się koniunktura międzynarodowa skłaniać mogła do przypuszczeń, że na ewentualne korekty zbrojeniowej polityki nie zostało już wiele czasu.

Kluczowe decyzje zapadać zaczęły jednak dopiero w połowie marca 1939 r., gdy przeprowadzona skutkiem działań Rzeszy likwidacja niezależnej Czecho-Słowacji spowodowała drastyczne pogorszenie strategicznego położenia Rzeczypospolitej. Do fabryk, które jeszcze niedawno sygnalizowały spowodowaną niedostatkiem zamówień konieczność redukcji liczby pracowników, powędrowały nakazy wzmożenia produkcji. Jednakże władze wojskowe zdawały sobie sprawę, że na efekty nowych zarządzeń przyjdzie czekać długo – być może zbyt długo – jeśli zważyć na coraz szybsze tempo rozwoju politycznych wydarzeń. Stąd też podjęcie prób

¹ Centralne Archiwum Wojskowe [dalej: CAW], Oddział I Sztabu Głównego, I.303.3.559, pismo L. 0780-Z/P.W. Ministra Spraw Wojskowych wz gen. bryg. dr Sławoj Składkowski z 13 I 1932 r., wg rozdzielnika; pismo L. 1685/tj. II wiceministra spraw wojskowych i szefa Administracji Armii gen. bryg. Aleksandra Litwinowicza z 8 X 1938 r., wg rozdzielnika.

² CAW, O. I SG, I.303.3.750, niedatowane [po 30 VIII 1938 r.] „Sprawozdanie z podróży do Paryża w sprawie badania nowych czołgów francuskich i sprecyzowania warunków ewent. ich zakupu” zastępcy Dowódcy Broni Pancernych płk. Eugeniusza Wyrwińskiego i ppłk. Władysława Liro.

nabycia sprzętu zagranicą stawało się wręcz nakazem chwili. Widomą oznaką do-
rażnej, ale znaczącej korekty dotychczasowej polityki stał się rozkaz ministra spraw
wojskowych gen. bryg. Tadeusza Kasprzyckiego z 28 marca 1939 r., w którym na-
kazano, by Dowódca Lotnictwa MSWojsk. „przystąpił niezwłocznie do zakupów
zagranicznych”³.

Czas wszakże nie był dla realizacji tych nowych zamierzeń dogodny. Nie tylko
bowiem Polska w coraz bardziej niepewnej sytuacji zdecydowała się na przyspie-
szenie przygotowań militarnych. Co gorsza, ograniczona była także i dostępność
najbardziej nowoczesnego sprzętu. O zapewnienie sobie jego dostaw zabiegała te-
raz większość państw europejskich, co wobec stosunkowo niewielkiej liczby dys-
ponujących odpowiednią ofertą producentów, zwykle w dodatku zobligowanych
do przyznania priorytetu zamówieniom rodzimych sił zbrojnych, stawiało pod zna-
kiem zapytania szanse na szybkie zawarcie kontraktów.

Najbardziej oczywistym z potencjalnych źródeł zakupów była Francja – sojusz-
niczka Rzeczypospolitej, od lat wspierająca modernizację wyposażenia armii part-
nerki znad Wisły sprzętem oferowanym w ramach kolejnych zbrojeniowych kre-
dytów⁴. Ostatni z nich, udzielona we wrześniu 1936 r. tzw. pożyczka z Rambouillet,
wciąż znajdował się w fazie realizacji. Niestety – wiosną 1939 r. większość przyzna-
nych na zakupy materiałowe sum została już rozdysponowana. Tam zaś, gdzie kon-
takty wciąż były negocjowane, strona francuska zachowywała daleko idącą powścią-
gliwość – dążąc przede wszystkim do pokrycia własnych potrzeb. Od wielu miesięcy
pozytywnej odpowiedzi nie mógł doczekać się jeden z najistotniejszych polskich
postulatów, dotyczący zakupu czołgów lekkich. Zabiegi o uzyskanie zgody na za-
kup uznawanego za jeden z najnowocześniejszych w Europie czołgów Somua S-35
nie przyniosły powodzenia, mimo deklaracji producenta, który zgłaszał gotowość
podjęcia dostaw „w ilości 5 sztuk miesięcznie”. Strona polska – świadoma słabości
swej broni pancernej – skłonna była nabyć mniej zaawansowane i skutkiem słab-
szego uzbrojenia wyraźnie mniej groźne dla nieprzyjacielskich czołgów konstrukcje
Renault R-35 lub Hotchkiss H-39. Ale mimo zaangażowania w sprawę najwyższych
wojskowych czynników, w tym Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych marszał-
ka Edwarda Śmigłego-Rydza i Szefa Sztabu Głównego gen. Wacława Stachewicza,
wynik negocjacji wciąż pozostawał niepewny. Jasne też było, że forsowany przez

³ CAW, Dyrekcja Państwowych Wytwórni Uzbrojenia, I.363.2.60, protokół ze 105 po-
siedzenia Rady Administracyjnej Państwowych Wytwórni Uzbrojenia z 27 III 1939 r.; O. I SG,
I.303.3.779, pismo L. 579/mob.39 gen. bryg. Mieczysława Maciejowskiego, Ministra Spraw
Wojskowych z 28 III 1939 r., wg rozdzielnika (publikacja: *Wojna Obronna Polski 1939. Wybór
źródeł*, pod kier. E.J. Kozłowskiego, Warszawa 1968, s. 215 i n.).

⁴ Ch. Laforest, *La stratégie française et la Pologne (1919–1939). Aspects économiques et
implications politiques*, Lille 2001; W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów” do Rambouillet. Fran-
cja a zaopatrzenie materiałowe lotnictwa wojskowego II RP (1926–1936)*, „Rocznik Archiwal-
no-Historyczny CAW” 2010, nr 3/32, s. 86 i n.

warszawskie czynniki wojskowe zakup większej liczby czołgów wymagać będzie zawarcia kolejnej umowy kredytowej⁵.

Mimo rysujących się coraz wyraźniej perspektyw politycznego zbliżenia z Wielką Brytanią w marcu czy nawet początkach kwietnia 1939 r. nie podejmowano natomiast jeszcze istotniejszych prób uzyskania dostaw sprzętu wojskowego od tamtejszych producentów. W Warszawie powoli krystalizowała się koncepcja sięgnięcia po brytyjskie kredyty i dostawy sprzętu wojskowego, ale podczas swej londyńskiej wizyty min. Beck w rozmowie odbytej 5 kwietnia 1939 r. wręcz ostentacyjnie zignorował próbę podjęcia kwestii polskich zbrojeń przez premiera Chamberlaine'a – podkreślając spory zakres samowystarczalności armii Rzeczypospolitej w zakresie zaopatrzenia w materiał uzbrojenia⁶.

Z rezerwą traktowano natomiast liczne oferty napływające z USA. Tamtejsi producenci – odmiennie niż miało to miejsce w Europie – wciąż aktywnie poszukiwali odbiorców wytwarzanego sprzętu. Rynek ten jednak był dość odległy i stosunkowo słabo znany polskim wojskowym – niepewne też były możliwości sfinansowania ewentualnych transakcji. Amerykańskie oferty zbywano zazwyczaj grzecznym podziękowaniem, równocześnie wzbogacając stopniowo wiedzę o zbrojeniowym przemyśle zza Atlantyku poprzez coraz częstsze wizyty wojskowych specjalistów. Bardzo aktywnie zbierał też odpowiednie informacje attaché wojskowy i lotniczy RP w Waszyngtonie ppłk pil. Andrzej Chramiec.

Wśród stosunkowo nielicznych amerykańskich propozycji, które wiosną 1939 r. wzbudziły w Warszawie żywsze nieco reakcje, wymienić można czołg opracowany przez wynalazcę i konstruktora Jamesa Waltera Christie, z długą już zresztą i skomplikowaną „polską” historią oraz forsownie promowane w Europie płatowce pościłowe Seversky. „Bardzo interesować” miał też warszawskie władze wojskowe karabin samopowtarzalny M1 Garand. Podjęte zostały wreszcie starania o zakup w USA strategicznych surowców. Wszystko to jednak odbywało się przy względnie małej aktywności wyższych szczebli polskiej dyplomacji, najwyraźniej nieprzekonanych o konieczności podjęcia na tym polu bardziej energicznych działań⁷.

⁵ CAW, O. I SG, I.303.3.663, pismo L. 1776 Dowódcy Broni Pancernych gen. bryg. Stanisława Kozickiego do Szefa Sztabu Głównego z 31 III 1939 r. i inne dokumenty; *Documents diplomatiques français 1932–1939. 2e série. (1936–1939)* [dalej: DDF], t. XV, (16 mars – 30 avril 1939), Paris 1981, doc. 112, s. 158 i n., doc. 214, s. 324 i n.; W. Mazur, *Po obu stronach lustra. Polskie zabiegi o zakup czołgów we Francji w świetle archiwaliów polskich i francuskich (1936–1939)*, „Poligon” 2012, nr 1, s. 4 i n.

⁶ H. Jackiewicz, *Brytyjskie gwarancje dla Polski w 1939 roku*, Olsztyn 1980, s. 179 i n.; A. Koc, *Wspomnienia*, Wrocław 2005, s. 244 i n.; *Polskie dokumenty dyplomatyczne 1939, styczeń–sierpień* [dalej: PDD 1939a], oprac. S. Żerko, Warszawa 2005, dok. 180, s. 297.

⁷ AAN, Ambasada RP w Waszyngtonie, t. 2322, kopia niesygnowanej i niedatowanej notatki L. 745/a/SZ.tjn.123 [dla ministra przemysłu i handlu Antoniego Romana?] „Możliwości zakupów wojskowych w Stanach Zjednoczonych” z wiosny 1939 r. i in. dok.; t. 2324, pismo firmy American Armament Corporation do attaché wojskowego i lotniczego RP w Waszyngtonie ppłk. Andrzeja Chramca z ? III 1939 r. i in. dok.; t. 2325, pismo KZ/It firmy Eksport Wytworów Polskiego Przemysłu SEPEWE S.A. do Konsulatu Generalnego RP w Nowym Jorku z 22 VI 1939 r.; CAW, O. I SG, I.3030.3.779, korespondencja w sprawie prezentacji w Warsza-

Przez chwilę natomiast liczono w Warszawie, że rozwiązanie części przynajmniej zbrojeniowych problemów znaleźć będzie można dosłownie o krok – w fabrykach Czecho-Słowacji. Co prawda złożone jesienią 1938 roku propozycje nabycia znaczących ilości sprzętu z magazynów tamtejszej armii uznano za niezbyt interesujące, ale sprawy z ofertą na sprzęt pancerny z bieżącej produkcji miały się już zgoła inaczej. Tyle, że wydarzenia toczyły się zdecydowanie szybciej, niż zdolne były działać warszawskie czynniki. Cóż z tego bowiem, że przybyła do Czecho-Słowacji 1 marca 1939 r. komisja Dowództwa Broni Pancernych MSWojsk. w ciągu kolejnych dwóch tygodni zdołała po odwiedzinach w fabrykach południowego sąsiada dokończyć wstępny wybór przeznaczony do zakupu sprzętu i nawet uzyskać nań wstępną ofertę, skoro ta ostatnia stała się faktycznie nieaktualna w dniu jej sformułowania – 15 marca, wraz z wkroczeniem do Pragi wojsk niemieckich? Zaskoczonym klientom znad Wisły pozostało jeszcze łudzić się przez kilka tygodni, że zakup mimo wszystko będzie mógł dojść do skutku, ale w zaistniałych okolicznościach ich rachuby ostatecznie musiały okazać się płonne⁸.

Wydarzenia z przełomu marca i kwietnia 1939 r. na nowo jednak zdefiniowały sytuację, także na zbrojeniowym polu. Brytyjskie gwarancje, a następnie wzmiankowana już wyżej wizyta, złożona na Wyspach przez polskiego ministra spraw zagranicznych J. Becka, oznaczały zbliżenie Warszawy i Londynu, których stosunki grawitować zaczęły teraz w kierunku polityczno-militarnego sojuszu. W tych warunkach stan materiałowego wyposażenia sił zbrojnych Rzeczypospolitej nie mógł pozostać dla ostatniej z wymienionych stolic obojętny. Nad Wisłą zresztą wręcz oczekiwano brytyjskiej w tym względzie aktywności – stąd też pominięcie kwestii finansowej pomocy *for the general rearmament of Poland* w trakcie londyńskiej wizyty szefa polskiej dyplomacji spotkało się w warszawskich kręgach gospodarczych

wie płatowca Seversky z V 1939 r.; J. Szembek, *Diariusz i teki... (1935–1945)*, t. IV, *Diariusz i dokumentacja za rok 1938. Diariusz i dokumentacja za rok 1939*, oprac. J. Zarański [dalej: DTJS], London 1972, s. 618; B.W. Winid, *W cieniu Kapitolu. Dyplomacja polska wobec Stanów Zjednoczonych Ameryki, 1919–1939*, Warszawa 1991, s. 221 i n.; J. Smoliński, *Polsko-amerykańskie stosunki wojskowe 1776–1945*, Warszawa 2004, s. 314 i n.; W. Mazur, *Cztery lata niezakupów: „polskiego” czołgu Christie historia ucieszna, a pouczająca*, „Poligon” 2011, nr 4, s. 40. Wśród złożonych wiosną 1939 r. stronie polskiej propozycji zakupów znalazły się m.in. działa przeciwpancerne i przeciwlotnicze 37 mm, haubice 75 mm, moździerzce rozmaitych kalibrów (do 105 mm włącznie), bomby lotnicze, pociski artyleryjskie, granaty ręczne, maski przeciwgazowe, materiały wybuchowe, hangary lotnicze itp. Sądzić też można, że w mocy pozostawały także inne liczne oferty – złożone w poprzednich miesiącach i pozostawione bez pozytywnej odpowiedzi.

⁸ M.P. Deszczyński, *Ostatni egzamin. Wojsko Polskie wobec kryzysu czechosłowackiego. 1938–1939*, Warszawa 2003, s. 323; K. Rudy, *Polski czołg A.D. 1939. Oczekiwania i rzeczywistość*, „Nowa Technika Wojskowa” 2009, nr specjalny 4, s. 15 i n.; *Stosunki polsko-czechosłowackie w relacjach dyplomatów II Rzeczypospolitej*, oprac. S.M. Nowinowski, Łódź 2006, s. 98 i n.; CAW, O. I SG, I.303.3.799, pismo Towarzystwa Handlowego Gokkes S.A. do [szefa?] O. I SG z 25 X 1938 r.; I. 303.3.718, pismo I zastępcy Szefa Sztabu Głównego gen. bryg. Tadeusza Malinowskiego do Szefa O. I SG z 30 XI 1938 r.; I.303.3.738, korespondencja w sprawie oferty czechosłowackiej na sprzęt wojskowy z XII 1938 r.; I.303.750, pismo L. 94/39 b. attaché RP w Pradze ppłk. dypl. Bronisława Noëla do szefa O. II SG z 2 IV 1939 r.

i finansowych – jak donosił przełożonym 22 kwietnia 1939 r. ambasador Howard Kennard – z zaskoczeniem i rozczarowaniem. Już dzień później i sam minister Beck podjął w rozmowie z Kennardem problematykę ewentualnej zbrojeniowej pożyczki, podkreślając zresztą – wbrew faktom (choć niekoniecznie własnej wiedzy) – że armia Rzeczypospolitej jest w pełni wyposażona i gotowa do walki, a dodatkowe środki potrzebne są jedynie dla wyekwipowania nowych oddziałów i zgromadzenia zapasów strategicznych surowców⁹.

Wobec braku oczekiwanej reakcji strony brytyjskiej sprawę podniósł ponownie ambasador RP w Londynie Edward Raczyński. W rozmowie odbytej 12 maja 1939 r. z ministrem spraw zagranicznych lordem Halifaxem przedstawił ją już jako niezwykle pilną, określając jednocześnie zgodnie z otrzymanymi instrukcjami polskie potrzeby na około 60 milionów funtów. Suma ta okazała się zbyt wysoka dla strony brytyjskiej, która 20 maja udzieliła odpowiedzi odmownej na złożone w trakcie wzmiankowanej rozmowy memorandum, motywując ją potrzebami własnego programu zbrojeń, które uniemożliwiać miały udzielenie finansowej pomocy w sugerowanej skali. Równocześnie jednak – co polski dyplomata uznał za krok w stronę kompromisu – Brytyjczycy wyrazili gotowość przyjęcia w Londynie delegacji rządu RP dla dalszych dyskusji w przedmiotowej sprawie¹⁰.

Trudno sądzić by w Warszawie spodziewano się jednoznacznie pozytywnej reakcji Rządu Jego Królewskiej Mości na zgłoszone postulaty. Wydaje się, że miały one charakter wstępny, suma zaś oczekiwanych kredytów – istotnie odzwierciedlając rozmiary najpilniejszych potrzeb armii – została w ramach przyjętej taktyki negocjacji rozmyślnie zawyżona. Choć oficjalnie rząd polski wyraził ustami swego ambasadora wielkie rozczarowanie zajęтым przez Brytyjczyków stanowiskiem, to równocześnie zdecydował się skorzystać z oferty skierowania nad Tamizę misji celem przeprowadzenia dalszych, w założeniu bardziej już konkretnych pertraktacji¹¹.

Już 11 czerwca wyruszyła do Londynu wojskowa delegacja pod kierownictwem byłego Dowódcy Lotnictwa MSWojsk. gen. Ludomiła Rayskiego, wioząc ze sobą – zgodnie z ustaleniami ostatniego posiedzenia polsko-brytyjskich rozmów międzysztabowych, które miały miejsce w Warszawie od 24 do 30 maja 1939 r.

⁹ *Documents on British Foreign Policy 1919–1939* [dalej: DBFP], Third Series, vol. V: 1939, ed. by E.L. Woodward, R. Butler, London 1952, doc. 266, s. 283 i n.; doc. 273, s. 289; DTJS, s. 574 i n., 577, 588; H. Jackiewicz, *Brytyjskie gwarancje...*, s. 180 i n.; A. Prażmowska, *Britain, Poland and the Eastern Front, 1939*, Cambridge 1987, s. 113 i n.

¹⁰ Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Władysława Sikorskiego w Londynie [dalej: IPMS], A.I 4/1/10, pismo L. 186/39 attaché wojskowego i lotniczego RP w Londynie ppłk. dypl. pil. Bohdana Kwiecińskiego do I zastępcy Szefa Sztabu Głównego gen. bryg. Tadeusza Malinowskiego z 7 VI 1939 r.; DBFP, Third Series, vol. V, doc. 608, s. 539 i n.; doc. 562, s. 604 i n.; DTJS, s. 608, 742 i n.; PDD 1939a, dok. 330, s. 556 i n.; H. Jackiewicz, *Brytyjskie gwarancje...*, s. 181; A. Prażmowska, *Britain, Poland...*, s. 115 i n.

¹¹ DBFP, Third Series, vol. V, doc. 692, s. 747 i n.; doc. 725, s. 778 i n. Ze sporządzonej 28 VI 1939 r. notatki wiceministra spraw zagranicznych Jana Szembeka wynika, że realny poziom polskich oczekiwań sięgał 20 milionów funtów, z czego kredyt towarowy wynieść miał 10 milionów funtów (DTJS, s. 645).

– listę konkretnych zapotrzebowań sprzętowych polskich sił zbrojnych. 14 czerwca przybyła też do Wielkiej Brytanii delegacja dla przeprowadzenia negocjacji finansowych, mających stanowić podstawę dla planowanych zakupów. Na jej czele stanął, jako zaufany marszałka E. Śmigłego-Rydza były podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu, obecnie zaś wiceprezes warszawskiego Banku Handlowego płk Adam Koc.

Materiałowe postulaty, które miały stać się podstawą podejmowanych w Londynie rozmów, zestawione zostały na podstawie opracowań Sztabu Głównego, przygotowanych pod nadzorem Szefa SG, gen. Wacława Stachewicza. Podzielono je na część gotówkową i materiałową. W ramach tej pierwszej zakładano pozyskanie środków na rozbudowę służb (w szczególności – warsztaty, parki i urządzenia tyłowe) oraz rozbudowę fortyfikacji i przemysłu zbrojeniowego. Z kolei nabytki w postaci gotowego sprzętu dotyczyć miały przede wszystkim lotnictwa, artylerii ciężkiej (ewentualnie też możliwości jej motoryzacji), łączności (dalekopisy), saper-skiego (reflektory, materiały wybuchowe, ciągniki do ruchomych mostów), marynarki wojennej (okręty podwodne). Priorytetowo potraktowany został sprzęt lotniczy – przewidywano zakup 150 płatowców myśliwskich „Spitfire lub pod.[obne]”, 100 płatowców bombowych Bristol Blenheim lub Fairey Battle, 500 silników Rolls-Royce Merlin, części zamienne, narzędzia i sprzęt lotniskowy o łącznej wartości 147 351 000 zł. Ogólnie lotnicze zakupy, obejmujące również sprzęt radiowy, fotograficzny, uzbrojenie, amunicję, przyrządy pokładowe, a także obrabiarki dla fabryk i jednostek lotniczych, półfabrykaty oraz 2000 t duraluminium kosztować miały 250 mln zł. Równie rozbudowane (i kosztowne) były też inne pozycje listy – dotyczące np. zamówień Marynarki Wojennej (115 155 625 zł – w tym 6 okrętów podwodnych i 2 monitory dla obrony wybrzeża) czy sprzętu obrony przeciwlotniczej (m.in. reflektory przeciwlotnicze, samochody i ciągniki o wartości łącznej ok. 40 mln zł)¹².

Strona polska zdecydowała się na przedstawienie w Londynie swych maksymalnych, ale i mało realnych oczekiwań. O tym, że ich pełne zaspokojenie przekracza o wiele aktualne brytyjskie możliwości „ponieważ zbrojenia własne wymagają jeszcze dużego wysiłku ze strony władz”, członkowie misji gen. Rayskiego poinformowani zostali już w dzień po przybyciu, na spotkaniu, które odbyli 13 czerwca u ministra ds. koordynacji obrony lorda Chatfielda. I choć w obrębie brytyjskiego gabinetu ścierały się sprzeczne racje – a lord Halifax ostro krytykował nazbyt „kupieckie” podejście części kolegów, dowodząc, że *the financial help which we afforded, to Poland [...] must be regarded from the military rather than from the commercial point of view*, to oczywiste było, iż polskie postulaty ulec muszą bardzo znaczącej redukcji. Najpilniejsze z nich, dotyczące sprzętu sił powietrznych, uzgodnione zostały

¹² IPMS, A.I 4/1/14, pismo L. 2057/Tj./39 II wiceministra spraw wojskowych i szefa AA gen. A. Litwinowicza do przewodniczącego komisji, gen. bryg. pil. inż. Ludomiła Rayskiego z 10 VI 1939 r. i inne dok.; Lot.A.I.19/1b/2, zestawienie „Wyjaśnienie do wykazu IV. Gotowy sprzęt” z 23 V 1939 r. i in. dok.; CAW, O. I SG, I.303.3.586, niedatowana „Notatka służbowa (w sprawie kredytu angielskiego)”; A. Koc, *Wspomnienia...*, s. 249 i n.; E.R. Sword, *The Diary and Despatches of a Military Attaché in Warsaw*, ed. by E. Turnbull and A. Suchcitz, London 2001, s. 43 i n.; A. Prażmowska, *Britain, Poland...*, s. 122 i n.; T. Skinder-Suchcitz, *Rok 1939. Polsko-brytyjska polityka morska*, Warszawa–Londyn 1997, s. 99 i n.

wstępnie na konferencji w Ministerstwie Lotnictwa 30 czerwca 1939 r. Brytyjczycy zgodzili się na dostarczenie do Polski 14 samolotów myśliwskich Hawker Hurricane, 100 bombowców Fairey Battle, wyposażenia dla płatowców i obsługi naziemnej, 57 zapasowych silników Rolls-Royce Merlin III, części zapasowych na 12 miesięcy pokoju lub 3 miesiące działań wojennych, bomb, a także pojazdów obsługi. Realizacja owych uzgodnień nie mogła jednak nastąpić ze względu na przeciągające się negocjacje finansowe, w których kością niezgody okazał się spór wokół gotówkowej części postulowanego przez stronę polską kredytu¹³.

Wydarzenia wiosny 1939 roku przyczyniły się także do ożywienia sojuszu polsko-francuskiego. 13 kwietnia Paryż przyłączył się do gwarancji udzielonych Polsce przez Brytyjczyków, dzień zaś później reprezentujący nad Sekwaną interesy Rzeczypospolitej ambasador Juliusz Łukasiewicz w korespondencji skierowanej pod adresem ministra Becka wystąpił z propozycją, by „podjąć wysiłki w celu uporządkowania [...] stosunków sojuszniczych”, a następnie „dążyć do uzyskania konkretnych rezultatów, zwłaszcza w dziedzinie współpracy dobrojeniowej”¹⁴.

Ta ostatnia propozycja odpowiadać musiała polskim kręgom wojskowym, w których co najmniej od kilku tygodni kiełkowała myśl, by coraz bardziej niezbędną rozbudowę materiałowego wyposażenia armii wesprzeć pieniędzmi z kolejnego zaciągniętego we Francji kredytu. W tym kierunku też polscy wojskowi starali się oddziaływać na czynniki francuskie. Rząd RP nie zwlekał nadto z decyzją. 12 maja ambasador Łukasiewicz poinformowany został depeszą, że winien podjąć „próbę rozszerzenia naszych kredytów we Francji w dziedzinie finansowej i materiałowej”¹⁵.

¹³ IPMS, Lot. A.I 2/15/16, pismo L. 251/39 ppłk. dypl. B. Kwiecińskiego do Szefa Sztabu Lotnictwa Sztabu Głównego z 23 VII 1939 r. i in. dok.; The National Archives (Kew) [dalej: NA], CAB/23/100, *Meeting of the Cabinet to be held on 21st June, 1939, Meeting of the Cabinet to be held on 12th July, 1939; Meeting of the Cabinet to be held on 19th July, 1939; Conclusions of a Meeting of the Cabinet held on 26th July, 1939*; PDD 1939a, dok. 394–396, s. 682 i n.; dok. 400–402, s. 690 i n.; E. Kwiatkowski, *Dziennik czynności Ministra Skarbu*, oprac. J. Rakowski, „Zeszyty Historyczne” (Paryż) 1991, z. 96; A. Prażmowska, *Britain, Poland...*, s. 120 i n., H. Jackiewicz, *Brytyjskie gwarancje...*, s. 183 i n.; T. Skinder-Suchcitz, *Rok 1939...*, s. 117. Kwestia wewnątrzbrytyjskich sporów oraz faktycznych możliwości zaspokojenia polskich postulatów wykracza poza ramy niniejszego tekstu. W tej sprawie zob.: A. Prażmowska, *Britain, Poland...*, s. 116 i n.; G. Stone, *The British Government and the Sale of Arms to the Lesser European Powers, 1936–1939*, [in:] *Power and Stability in British Foreign Policy, 1865–1965*, London 2005, s. 227 i n. oraz NA, CAB/23/100, *Meeting of the Cabinet to be held on 28th June 1939*; CAB/24/287, „Note on the Financial Situation” brytyjskiego Ministerstwa Skarbu z 3 VII 1939 r.

¹⁴ J. Łukasiewicz, *Dyplomata w Paryżu, 1936–1939. Wspomnienia i dokumenty Juliusza Łukasiewicza Ambasadora Rzeczypospolitej Polskiej*, oprac. W. Jędrzejewicz i H. Bułhak, Londyn 1989, s. 235 i n. Zachowany w zasobie warszawskiego Archiwum Akt Nowych egzemplarz cytowanej korespondencji (Ambasada RP w Paryżu, 111A) nosi jednak datę nie 14, ale 15 IV 1939 r.

¹⁵ IPMS, A II.49/F/6, „Instrukcja dla Paryża w spr.[awach] kredytowych z 11 V 39 oraz kopia depezy min. J. Becka z 11 V 1939 r.; J. Łukasiewicz, *Dyplomata w Paryżu...*, s. 252 i n. oraz przypis 21 ze s. 254; DDF, t. XV, doc. 279, s. 473; doc. 335, s. 540. Instrukcja min. Becka wysłana została wieczorem 11 V – w paryskiej ambasadzie odszyfrowano ją jednak dopiero w dniu następnym.

Związane z podejmowaną akcją oczekiwania sił zbrojnych sformułowane zostały już wcześniej. 2 maja 1939 r. Generalny Inspektor Sił Zbrojnych marszałek E. Śmigły-Rydz wydał „Instrukcję dla rozmów z francuskim Sztabem Generalnym”, postulując rozszerzenie wobec dewaluacji franka (spadku realnej wartości kredytu, który ostatecznie zamiast 700 mln zł wyniósł jedynie 427 mln zł) układu z Rambouillet. Za uzyskane w ten sposób środki nabyte miały zostać czołgi, ewentualnie też sfinansowany zwrot sprzętu sprzedanego uprzednio przez Polskę republikańskiemu rządowi Hiszpanii, który – niedostarczony z powodu upadku tego ostatniego – wciąż znajdował się we Francji. Wśród formułowanych względem sojusznika znad Sekwany oczekiwań znalazło się także przyspieszenie realizacji kredytu z Rambouillet, np. poprzez wykonanie części zamówień w polskich fabrykach na koszt francuski. Tak nakreślony wstępnie schemat rozwinięty został dziesięć dni później. Autorzy datowanej 12 maja „Notatki służbowej w sprawie zwiększenia kredytu francuskiego” wyjaśniali, że zdaniem Ministerstwa Skarbu „koncepcja rewaloryzacji układu w Rambouillet [...] posiada szereg poważnych stron ujemnych”, stąd bardziej dogodnym rozwiązaniem będzie podjąć pertraktacje o nową pożyczkę, która oddana została do polskiej dyspozycji „na warunkach analogicznych do Rambouillet tj. przynajmniej w połowie w gotówce [...], w połowie w materiale”. Bardziej szczegółowo precyzowali też listę postulowanych zakupów, umieszczając na niej czołgi (około 300 sztuk) R-35 lub Hotchkiss, 9 baterii artylerii najcięższej lub moździerzy, ciągniki i amunicję do nabytych kilka tygodni wcześniej dział przeciwlotniczych 90 mm, karabiny Mausera (ok. 40 000 sztuk pochodzących z niedoszłych „hiszpańskich” dostaw), 500 ton melinitu (kruszącego materiału wybuchowego), ewentualnie wreszcie „pieniądze i surowce na produkcję sprzętu i amunicji art. [...] przez fabrykantów francuskich w Polsce, dla Polski ew. dla Francji”¹⁶.

Niestety wizyta złożona w Paryżu od 14 do 20 maja 1939 r. przez misję wojskową pod kierownictwem ministra spraw wojskowych Tadeusza Kasprzyckiego (w tym wypadku jako przedstawiciela Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych) nie przyniosła w kwestii kredytowych starań rozstrzygnięcia. Co prawda, w podsumowującym ją protokole z 19 maja zapisano, że obie strony uznają konieczność „udzielenia Rządowi Polskiemu [...] natychmiastowej pomocy materiałowej i finansowej”, ale wejście w życie tego dokumentu uzależnione zostało od podpisania porozumienia politycznego. Od tego ostatniego zaś kroku strona francuska miała się przez następne miesiące uchylać. Sformułowana w trakcie wizyty gen. Kasprzyckiego obietnica niezwłocznej wypłaty 135 mln fr. fr. należnych Polsce z przypadającej na rok 1940 raty układu z Rambouillet oraz pomyślnego załatwienia sprawy przyznania rządowi z Warszawy 1 mld franków kredytu materiałowego pozostawały faktycznie w zawieszeniu. Co więcej, kwestie pomocy finansowej stały się teraz – jak uważał

¹⁶ CAW. O. I SG, I.303.3.663, niesygnowana „Notatka służbowa w sprawie zwiększenia kredytu francuskiego” z 12 V 1939 r.; 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. 725; W. Mazur, *Po obu stronach lustra...*, s. 9 i n.

ambasador Łukasiewicz – środkiem nacisku, wykorzystywanym przez Paryż celem wywarcia presji w związku z rokowaniami politycznymi. Postępowi negocjacji nie sprzyjało też forsowane przez Francuzów łączenie ich z przebiegiem rozmów prowadzonych równoległe w Londynie¹⁷.

Stronie polskiej, żywotnie zainteresowanej poprawą stanu wyposażenia swej armii w możliwie najkrótszej perspektywie, pozostało efektywne wykorzystywanie istniejących już możliwości. Najistotniejszą z podjętych w ich ramach decyzji stał się zakup baonu czołgów R-35, dokonany na podstawie polecenia przesłanego do paryskiego wojskowego attachatu pismem z dnia 15 czerwca 1939 r., natychmiast po uzyskaniu informacji o zaaprobowaniu transakcji przez gen. Gamelina. 50 nabytych czołgów R-35 oraz 3 czołgi Hotchkiss H-35 mod. 1939, 2 specjalne samochody warsztatowe, 5 terenowych samochodów osobowych Laffy S.15.R z wyposażeniem, komplety części zaopatrzenia i amunicję zakupione dla celów szkolnych ekspedowano do kraju bezzwłocznie – 10 lipca, na polskim statku Lewant. Owa „pancerna” transakcja była ostatnim istotniejszym nabytkiem dokonany w ramach wykonywania uzgodnionego w Rambouillet kredytu materiałowego. Wedle stanu z połowy lipca 1939 r. z przyznanego na ten cel miliarda franków strona polska wykorzystwała, zawierając kontrakty, 899 837 217,90 fr. fr. Pozostała reszta zarezerwowana została przez francuski Crédit National na pokrycie rewizji cen¹⁸.

Jednak znaczących ilości pożądaných również mocno jak czołgi nowoczesnych samolotów myśliwskich polscy przedstawiciele nie byli w stanie – przynajmniej na razie – uzyskać ani w Paryżu, ani w Londynie. W Warszawie zdecydowano poddać bardziej szczegółowej analizie traktowane do niedawna z dystansem propozycje amerykańskie. Firma Seversky samolotami myśliwskimi swej produkcji starała się zainteresować stronę polską co najmniej od wiosny 1938 r., zaś 5 maja 1939 r. złożyła wstępną ofertę sprzedaży jednomiejscowych myśliwców EP-1 i EP-2 oraz dwumiejscowych samolotów myśliwskich 2PA i 2PA-2. W czerwcu wpłynęły także konkurencyjne propozycje sprzedaży samolotów myśliwskich Curtiss Hawk 75A (P.36), Brewster F2A Buffalo i Grumman G-37. 11 lipca 1939 r. w Inspektoracie Obrony Przeciwpowietrznej i Przeciwgazowej odbyła się konferencja zwołana w celu wyboru typu samolotu pościgowego, który ma być zakupiony w Stanach Zjednoczonych

¹⁷ J. Ciałowicz, *Polsko-francuski sojusz wojskowy 1921–1939*, Warszawa 1970, s. 285 i n.; J. Łukasiewicz, *Dyplomata w Paryżu...*, s. 259 i n.; PDD 1939a, dok. 302, s. 503 i n.; dok. 312, s. 524 i n.; dok. 315, s. 530 i n.; dok. 325, s. 549 i n.; dok. 383, s. 671 i n.

¹⁸ CAW, O. I SG, I.303.3.663, pismo L. 1899/Tjn.39 II wiceministra spraw wojskowych i Szefa Administracji Armii wz gen. Mieczysława Maciejowskiego do attaché wojskowego i morskiego RP w Paryżu z 15 VI 1939 r.; list odręczny attaché wojskowego i morskiego w Paryżu płk. dypl. Wojciecha Fydy do Szefa O. I SG płk. dypl. Józefa Wiatra z 3 VII 1939 r.; pismo L. 316/tj. 39 płk. Fydy wg rozdzielnika z 17 VII 1939 r. i in. dok.; K. Rudy, *Polski czołg A.D. 1939...*, s. 20; W. Mazur, *Po obu stronach lustra...*, s. 10 i n. Jeszcze w kwietniu Francuzi próbowali sprzedaż czołgów oprzeć na wymianie – w zamian za swój sprzęt uzyskując produkowane w Polsce na szwedzkiej licencji 40 mm działa przeciwlotnicze wz. 36 (zob: DDF, t. XV, doc. 509, s. 844 i n.). Dodać należy, że polecenie z 15 VI nakazywało zakup nie 53, ale 60 czołgów, nie zdołano go zrealizować w pełni.

A.P. W jej trakcie rozpatrywano jedynie dwa z oferowanych płatowców – Seversky EP-1 oraz Curtiss Hawk 75A. W toku dyskusji uczestnicy zdawali się przychylić do propozycji Curtissa, jednak ostatecznej decyzji nie podjęto, postulując przestudowanie pełnej oferty firmy Seversky (jeszcze jej nie posiadano) oraz odbycie planowanych „w najbliższym czasie” lotów na płatowcach Curtiss dla sprawdzenia ich właściwości technicznych. Równocześnie ppłk Chramiec podjął w Waszyngtonie kroki w celu uzyskania opinii tamtejszych władz wojskowych na temat oferowanych płatowców i informacji o ich standardowym uzbrojeniu¹⁹.

Zebrane w ciągu następných dwóch tygodni informacje ostudziły jednak ewentualne zapęły do zaoceanicznych nabytków. Proponowane samoloty okazały się drogie, najtańszy z nich – Grumman G-37 kosztować miał 43 000 dolarów amerykańskich, tj. ok. 228 330 zł (była to maszyna morska – przeznaczona do operowania z pokładu lotniskowców); najdroższe – Brewster Buffalo i Seversky EP-1 – po 52 000 dol. am., tj. ok. 276 120 zł. Samoloty Brewstera nie posiadały w dodatku zgody na ich sprzedaż zagranicę, a próba uzyskania wiążęcej odpowiedzi amerykańskich władz wojskowych na pytanie o perspektywy zmiany tego stanu rzeczy zakończyła się niepowodzeniem. Płatowiec Curtissa oferowany był w ramach kredytu, ocenionego przez waszyngtońską ambasadę RP jako „nie do przyjęcia”, a w przypadku maszyn Seversky informacje o kredytowaniu ewentualnej transakcji w ogóle nie zostały przekazane. Dość odległe – biorąc pod uwagę sytuację – były też proponowane terminy dostawy. Teoretycznie najwcześniej – po 120 dniach – dostarczone być mogło pierwsze 30 egzemplarzy samolotów Brewster Buffalo (jeśli tylko uzyskałyby licencję eksportową) oraz samoloty Seversky, na początek dostaw pozostałych maszyn należało czekać od 150 do 210 dni. Także i amerykańska róża okazała się mieć niemało kolców²⁰.

Dalszy los ofert zza Atlantyku przesądzony został jednak w znacznej mierze przez wydarzenia rozgrywające się we Francji. Tam zaś uparte działania polskich dyplomatów powoli przynosiły efekty. 7 lipca 1939 r. francuski minister skarbu Paul Reynaud w trakcie rozmowy z ambasadorem Łukasiewiczem przekazał informację o przyznaniu Polsce kredytu materiałowego w wysokości 430 mln franków. Następnego dnia płk Fyda poinformował o tym swych warszawskich przełożonych, precyzując, że „realizacja pożyczki przewidywana jest w formie odstąpienia sprzętu wojennego przez wojsko francuskie jako częściowe załatwienie listy materiałowej, złożonej podczas pobytu min. Kasprzyckiego”²¹. Depesza zawierała też prośbę

¹⁹ IPMS, Lot A.I 2/16/10, „Protokół konferencji odbytej dnia 11 VII [1939 r.] w Inspektoracie OPP”; CAW, O. I SG, I.303.3.779 – dokumenty dotyczące oferty firmy Seversky na samoloty myśliwskie; AAN, Ambasada RP w Waszyngtonie, t. 2323, kopia pisma 745-c/SZ-t-107 ppłk. A. Chramca do admirała S.W. Andersona, Intelligence Division, Navy Department w Waszyngtonie z 6 VII 1939 r.; J.B. Cynk, *Polskie Lotnictwo Wojskowe w okresie międzywojennym*, cz. IV: *Perspektywy przezbrojenia w latach 1940–1942*, „Lotnictwo” 2004, nr 11, s. 56.

²⁰ IPMS, Lot A.I 2/16/10, depesza szyfrowa L. 339 ppłk. Chramca do Szefa O. II SG z 22 VII 1939 r.; Lot A.I 2/14/9, Referat L. 798 ppłk. Filipowicza dla Szefa SG z 22 VII 1939 r.

²¹ CAW, O. I SG, I.303.3.663, odpis telegramu szyfrowego płk. W. Fydy z Brukseli [sic!], otrzymanego 8 VII 1939 r.

o przysłanie w przyszłym tygodniu komisji w celu dokonania odpowiednich uzgodnień. Wyjazd podobnej grupy oficerów pod kierownictwem Dowódcy Saperów MSWojsk. gen. bryg. Tadeusza Kossakowskiego polskie czynniki wojskowe, zaniepokojone stosunkowo wolnym tempem pozyskiwania francuskiego sprzętu, przygotowywały już od pewnego czasu. Teraz przyszło jedynie dokonać pewnych korekt w przekazanych jej poleceniach. 15 lipca gen. bryg. Mieczysław Maciejowski, działając w imieniu II wiceministra spraw wojskowych i Szefa Administracji Armii gen. bryg. Aleksandra Litwinowicza wydał instrukcję dla gen. Tadeusza Kossakowskiego, jako cel jego wyjazdu określając „zorientowanie się w możliwościach dostaw [sprzętowych] i terminach oraz wypośrodkowanie cen”. Instrukcja precyzowała, że przedmiotem zainteresowania misji winny stać się w kolejności: „1. Czołgi, 2. Artyleria ciężka i górską z amunicją i art.[ylerią] pomiarową, 3. Ciągniki, 4. Materiał wybuchowy, 5. Łączność dla lotnictwa, 6. Sprzęt dla marynarki, 7. Ewentualne uzupełnienie sprzętu dla przemysłu”. Zawierała też informację o postulatach Sztabu Głównego co do typów sprzętu, gen. Kossakowskiemu i przydzielonym doń oficerom pozostawiając jednak „wypośrodkowanie możliwości zakupu” w razie gdyby suma kredytu okazała się niewystarczająca – i zaznaczając, że „krótkość terminów dostaw powinna mieć wpływ decydujący”²².

Niebawem okazało się, że inicjatywa ministra Reynaud nie uzyskała zawczasu aprobaty francuskich czynników wojskowych, które nie posiadając gwarancji, iż Ministerstwo Skarbu zwróci im w gotówce wartość oddawanego sojuszniczej armii sprzętu nie kwapiły się bynajmniej do przeprowadzenia tej operacji, rozmowy z przybyłą znad Wisły komisją prowadząc jedynie „pod przymusem”. Owa gra na zwłokę była tym łatwiejsza, że udzielona 7 lipca obietnica kredytu miała jedynie charakter ustny, a przekształcenie jej w formalną umowę przez kilka następnych tygodni nie mogło doczekać się realizacji. Problemy udało się rozwiązać dopiero w pierwszej dekadzie sierpnia, zaś 10 sierpnia 1939 r. negocjujący porozumienie Naczelnik Wydziału Kredytu Zagranicznego Ministerstwa Skarbu (i b. radca finansowy Ambasady RP w Paryżu) Wacław Mohl mógł wreszcie poinformować ambasadora Łukasiewicza o uzgodnieniu zasadniczej części tekstu układu i zgodzie ministra skarbu na jego podpisanie. Jedynie stosunkowo drobne kwestie formalne (zawinione głównie przez stronę polską) spowodowały dalsze kilkudniowe opóźnienie.

²² CAW, O. I SG, I.303.3.663, pismo L. 2575/tj. K.F.II II wiceministra spraw wojskowych i Szefa Administracji Armii wz gen. M. Maciejowskiego do gen. bryg. T. Kossakowskiego z 15 VII 1939 r.; pismo L. 345/tj.39 płk. W. Fydy do Szefa Sztabu Głównego z 31 VII 1939 r.; J. Łukasiewicz, *Dyplomata w Paryżu...*, s. 274 i n., PDD 1939a, dok. 389, s. 677 i n. Postulaty Sztabu Głównego obejmowały 300 czołgów Renault, Hotchkiss „oraz jeden baon Somua”, haubice 155 mm, 4–6 dywizjonów artylerii górskiej, 20 egzemplarzy 10-tonowych ciągników dla artylerii przeciwlotniczej 90 mm, 100 ciągników dla artylerii lekkiej oraz ciężkiej („i ewentualnie ciągniki dla komp.[anii] mostów kolejowych”), 1000 ton melinitu. Wg E. Pławskiego, *Fala za falą. Wspomnienia dowódcy ORP Piorun*, Gdańsk 2003, s. 299 misja gen. Kossakowskiego (której ówczesny kmdr. por. E. Pławski był uczestnikiem) opuściła Warszawę dopiero 6 VIII 1939 r.

Ostatecznie układ o otwarciu przyznanego Polsce kredytu w wysokości 430 mln franków fr. sygnowano w Paryżu 18 sierpnia 1939 r.²³

Postęp toczonych w Paryżu negocjacji w nowym świetle postawił atrakcyjność amerykańskich lotniczych ofert. 22 lipca 1939 r. Szefowi Sztabu Głównego gen. bryg. Wacławowi Stachiewiczowi przedstawiony został referat „Zakup jednomiejscowych samolotów pościgowych zagranicą”. Autor, zastępca Szefa Sztabu Lotniczego Sztabu Głównego ppłk pil. Stanisław Karpiński poddał w nim ponownej analizie walory techniczne maszyn brytyjskich (Hawker Hurricane), amerykańskich (Seversky EP-1 i Curtiss Hawk 75A) oraz francuskich (Morane Saulnier MS-406), a także ceny i warunki dostawy, dochodząc do wniosku, że w tej pierwszej kategorii przeważa samolotów zza Atlantyku „jest tak niewielka [...] że właściwie nie jest przeważną istotną, jeżeli się weźmie pod uwagę ich gorsze uzbrojenie oraz silnik o znacznie większej mocy” (to ostatnie stanowić miało jego zdaniem wadę ze względu na większą konsumpcję mieszanki paliwowej, w przypadku maszyn amerykańskich w dodatku znacznie droższej i trudniej dostępnej, bo 100-oktanowej). Podkreślił też wysokie ceny sprzętu z ofert Seversky’ego i Curtissa, sugerując, że zostały one znacznie zawyżone przez pośredniczące „firmy finansowe obsadzone amerykańskimi żydami, którzy [...] chcą przy tej transakcji zrobić gruby interes” [ortografia oryginału – W.M.] oraz zwrócił uwagę na stosunkowo odległe terminy dostaw. W konkluzji dokumentu postawiony został wniosek o zrezygnowanie z obarczonych takimi wadami propozycji, w zamian zaś – „natychmiastowy zakup samolotów francuskich «Morane Saulnier 406» łącznie z angielskimi «The Hawker Hurricane» z tym, by przez specjalny nacisk na Ministerstwo Lotnictwa Francji uzyskać działka do tych samolotów”. Kilka dni później Generalny Inspektor Sił Zbrojnych marszałek E. Śmigły-Rydz, któremu wzmiankowany referat przedłożył gen. Stachiewicz, podjął ostateczną decyzję o rezygnacji z amerykańskich zakupów „ze względu na [...] trudne warunki dostawy tak pod względem cen, jak i zbyt bliskich terminów płatności”. O wyniku przeprowadzonych w Warszawie konsultacji przebywający wciąż w Waszyngtonie ppłk Chramiec powiadomiony został depeszą z 1 sierpnia 1939 r.²⁴

Stanowisko zajęte przez Sztab Lotniczy i podtrzymane przez marszałka miało dla lotniczych zakupów konsekwencje natychmiastowe. Już 26 lipca płk Fyda

²³ CAW. O. I SG, I.303.3.663, pismo L. 345/tj.39 płk. W. Fydy do Szefa Sztabu Głównego z 31 VII 1939 r.; kopia pisma W. Mohla do ambasadora RP w Paryżu z 10 VIII 1939 r. wraz z załącznikami i in. dok.; E. Kwiatkowski, *Dziennik czynności...*, s. 63 i 71. Tekst układu i protokołu dodatkowego: DDF, t. XVIII, (13 août – 25 août 1939), Paris 1985, s. 173 i n. Charakterystyczne są tu zapisane pod datą 12 VIII 1939 r. uwagi min. Kwiatkowskiego: „Sprawa była gotowa do podpisu na początku tygodnia (8–9 bm.) ale opóźnienie nastąpiło z błahych kwestii podnoszonych przez delegację wojskową. Ponadto – do standaryzowanych wyrobów przemysłu francuskiego przedstawiciele naszej Armii wprowadzają dla zasady i zadokumentowania swej wiedzy – drobne ale anormalne poprawki. Wówczas ustaje seryjność produkcji i dostawa przewleka się miesiącami”.

²⁴ IPMS, Lot. A.I 2/14/9, referat L. 798 ppłk. Filipowicza dla Szefa SG z 22 VII 1939 r. i in. dok.; Lot. A.I 2/16, pismo L. 797/S. Lot.tj. szefa Sztabu Lotniczego Sztabu Głównego gen. bryg. obs. Stanisława Ujejskiego do Szefa O. II SG z 1 VIII 1939 r.

otrzymał telegraficzne polecenie zbadania czy kredyt francuski może zostać zwiększony „na wzięcie kilku eskadr myśliwskich Moranów”²⁵. Dwa dni później mimo pozytywnej odpowiedzi Francuzów dokonany wybór zmieniono, zamiast samolotów MS-406, których tylko 10 egzemplarzy otrzymać można było natychmiast, forsując zakup 150 szybszych i silniej uzbrojonych myśliwców Dewoitine D.520. Płk Fyda nie zdążył jednak jeszcze zapewne dokładniej zapoznać się z wysłaną doń w tej sprawie 2 sierpnia depeszą, gdy już otrzymał nową, z „ostateczną decyzją: Weźmiemy 160 Moranów na warunkach kredytowych z niezbędnym zapasem silników i części zamiennych. [...] Uzbrojonych w działka jak najwięcej, starać się nie zejść poniżej 75% ilości samolotów”. Tego jednak polecenia attaché wykonać w pełni nie był w stanie z braku dostatecznych funduszy, które – jak sceptycznie wyliczył – wystarczyć mogły na około 100 maszyn. Szczęśliwie sceptycyzm ów okazał się zbyt daleko posunięty i już 8 sierpnia paryski lotniczy attachat mógł donieść o złożeniu zapotrzebowania na 120 sztuk myśliwców MS-406 z kompletnym uzbrojeniem, wyposażeniem, amunicją i częściami zapasowymi. Natychmiastowa dostawa objąć miała 50 maszyn, z których pierwsze 20, pochodzących z zapasu francuskiego Ministerstwa Lotnictwa, wedle depestry wysłanej z Paryża wieczorem 23 sierpnia zamierzano wysłać transportem morskim do Gdyni 29 lub 30 sierpnia 1939 r.²⁶

W połowie sierpnia w trakcie negocjacji były i inne znaczące kontrakty. Ich przedmiotem były czołgi R-35 lub H-35 (mod. 1939?), z których jeden batalion (50 egzemplarzy) z nowej fabrycznej produkcji zdawał się do uzyskania w pierwszych dniach września. Podobnie spore szanse na rychłą dostawę rysowały się w przypadku 40 ciągników z magazynów mobilizacyjnych francuskiej armii. Intensywnie negocjowany był zakup najcięższych dział obrony wybrzeża (305 mm), które, po umieszczeniu na ruchomych podstawach kolejowych, zamierzano ulokować na Helu. Okazało się jednak, że takich podstaw nie da się w Polsce wykonać w krótkim czasie – stąd paryskie Ministerstwo Marynarki opracowało projekt prowizorycznego ustawienia ich w wieżach pancernych, z możliwością strzelania do ruchomych celów morskich na odległość do 23 000 m. W ostatnich dniach sierpnia w Warszawie na spotkaniu gen. Malinowskiego z zastępcą II wiceministra spraw wojskowych gen.

²⁵ O. I SG, I.303.3.663, projekt depestry Szefa O. I SG wz płk. dypl. Romana Saloniego do płk. W. Fydy z 26 VII 1939 r.

²⁶ IPMS, A.I 2/14, kopia pisma L. 785/S.Lotn.tj. gen. S. Ujejskiego do attaché lotniczego przy Ambasadzie RP w Paryżu ppłk. pil. obs. Franciszka Ksawerego Pinińskiego z 2 VIII 1939 r.; pismo L. 841/S. Lot.39 gen. S. Ujejskiego do Szefa O. II SG z 5 VIII 1939 r.; pismo L. 365/tj.Lot. ppłk. Pinińskiego do Szefa Sztabu Lotniczego Sztabu Głównego z 8 VIII 1939 r.; depestra szyfrowa L. 3275 ppłk. Pinińskiego do Szefa Sztabu Lotniczego SG i Dowódcy Lotnictwa MSWojsk. z 23 VIII 1939 r. i in. dok.; CAW, O. I SG, I.303.3.663, projekt depestry Szefa O. I SG wz płk. dypl. Romana Saloniego do płk. W. Fydy z 26 VII 1939 r.; pismo L. 381/tj.39 płk. W. Fydy do Szefa SG i II wiceministra spraw wojskowych, Szefa AA z 14 VIII 1939 r. i in. dok.; J.B. Cynk, *Polskie lotnictwo wojskowe....*, s. 56 i n.; Tenże, *Kulisy niedosłej dostawy, „Skrzydłata Polska”* 2009, nr 8, s. 49; J. Chorzępa, W. Nadolny, *Goniąc króliczka – czyli jak nie uzbroić Helu w ciężkie działa*, „*Militaria XX wieku*” 2010, nr 5, s. 59 i n. Strona francuska sygnalizowała, że dostawy samolotów Dewoitine mogą być podjęte dopiero od października lub listopada w ilościach 15–20 maszyn miesięcznie.

M. Maciejowskim zapadła decyzja o zakupie dział oraz opracowaniu przez MSWojsk. odpowiednich podstaw²⁷.

Niemal równocześnie z wejściem w decydującą fazę lotniczych zakupów we Francji aktualna stała się wreszcie realizacja zamówień brytyjskich. Dotychczas na przeszkodzie stały żmudne i skomplikowane negocjacje toczone na Wyspach w sprawie kredytu gotówkowego. Te jednak – wobec rozbieżnych stanowisk stron – zostały na polecenie min. Becka z 24 lipca (z aprobatą marszałka Śmigłego i ministra Kwiatkowskiego, choć wbrew stanowisku amb. Raczyńskiego i kierującego prowadzonymi w Londynie rokowaniami A. Koca) rankiem dnia następnego zerwane przez polskiego negocjatora. Fakt ten – paradoksalnie – otworzył drogę do szybkiej finalizacji rozmów w sprawie kredytu towarowego, które sfinalizowano porozumieniem zawartym 2 sierpnia, przyznając stronie polskiej – zgodnie z propozycją londyńskiego Treasury przedstawioną jeszcze 1 lipca – sumę 8 mln funtów²⁸. Otworzyło to drogę do uruchomienia transportów zamówionego już wcześniej materiału. Wedle informacji ppłk. Kwiecińskiego przekazanych do Warszawy, w kilka godzin po zawarciu kredytowego układu pierwszy z nich miał wyruszyć w drogę około 15 sierpnia. Ustalając kolejność wysyłki brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa starało się uwzględniać polskie postulaty. Jeszcze w lipcu ustalono, że pierwsza transza (mniej więcej dwa pierwsze transporty) obejmować będzie 14 samolotów myśliwskich Hawker Hurricane, 36 samolotów bombowych Fairey Battle, 32 silniki zapasowe Rolls-Royce Merlin III, spadochrony, lotnicze aparaty fotograficzne, 8 kompletów podwójnych sterów do szkolenia pilotów nowo otrzymanych maszyn, wyposażenie obsługi naziemnej, pojazdy specjalne (warsztatowe, ciągniki, cysterne, radiostacje), bomby o wagomiarze od 20 do 500 funtów oraz bomby zapalające i szkolne. Brytyjczycy wyrazili też zgodę na odstąpienie Polsce jednego samolotu myśliwskiego Supermarine Spitfire, na którego uzyskaniu bardzo zależało warszawskim władzom lotniczym ze względu na możliwość jego wykorzystania dla celów porównawczo-doświadczalnych przez polskie zakłady. Gorzej nieco przedstawiała się sprawa zakupów z pozostałych działów. Na przykład w przypadku sprzętu łączności wstępne ustalenia dotyczące odpowiednich procedur poczyniono dopiero 21 lipca, na konferencji w Oddziale Zaopatrzenia Łączności War Office. Podobnie dopiero w fazie wstępnej znajdowały się wówczas zakupy materiału intendenckiego (sukna, skóry itp.). Nieco szybciej natomiast przeprowadzano działania w sprawie nabycia 12 torped 533 mm, 12 dział 3-calowych, 4 dział 6-calowych, amunicji i innych materiałów przeznaczonych dla Marynarki Wojennej²⁹.

²⁷ CAW, O. I SG, I.303.3.663, pismo L. 381/tj.39 ppłk. Fydy do Szefa SG i II wiceministra spraw wojskowych z 14 VIII 1939 r.; pismo L. 4952/tjn.art.39 Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kontradm. Jerzego Świrskiego z 21 VIII 1939 r.; E. Pławski, *Fala za falą...*, s. 302 i n.

²⁸ Formalnie wysokość kredytu wyniosła 8 163 300 funtów, jednak „nadwyżkę” pochłonięć miały opłaty stemplowe i inne koszty związane z jego uruchomieniem.

²⁹ IPMS, Lot. A.I 2/15/8b, odpis pisma L. 250/39 ppłk. dypl. B. Kwiecińskiego do I zastępcy Szefa SG i sekretarza Komitetu Obrony Rzeczypospolitej gen. bryg. Tadeusza Malinowskiego z 23 VII 1939 r. z załącznikami; depesza szyfrowa L. 100 ppłk. Kwiecińskiego do Szefa O. II SG z 2 VIII 1939 r. i in. dok.; AAN, Instytut Hoovera, Ambasada RP w Wielkiej

Załadowywanie pierwszego przeznaczonego dla Polski transportu rozpoczęto w Liverpoolu 14 sierpnia – zakładając, że w Gdyni znajdzie się on dziesięć dni później. Okazało się jednak, że rozmiary opakowania transportowego płatowców Battle uniemożliwiają ich przewóz przez mosty na linii kolejowej Toruń – Sierpc – Warszawa. Związana z tym konieczność przepakowania sprzętu w inne skrzynie opóźniła ekspedycję całości ładunku, który opuścił Liverpool dopiero 28 sierpnia na pokładzie brytyjskiego statku s.s. Lassell. Sytuacja międzynarodowa była już wówczas zbyt napięta, by portem docelowym rejsu uczynić Gdynię. Frachtowiec wziął więc kurs na Gibraltar, zmierzając drogą przez Morze Śródziemne do rumuńskiej Konstancy. Gdy Lassell 30 sierpnia wpływał na wody Zatoki Biskajskiej w Liverpoolu ładowano już kolejny transport – na polski parowiec s.s. Lwów. Przewidywano, że będzie on gotów do drogi już niebawem – 2 września 1939 r.³⁰

Wybuch wojny stworzył w międzysojuszniczych stosunkach Warszawy z Paryżem i Londynem zupełnie nową sytuację. Część przynajmniej dotychczasowych rozbieżności okazała się stosunkowo mało istotna³¹. Negocjacje w sprawie kredytu gotówkowego bez powodzenia prowadzone nad Tamizą w czerwcu i lipcu 1939 r., zostały wznowione w dniu niemieckiego ataku, błyskawicznie – mimo wciąż niechętnej postawy Treasury – prowadząc do zawarcia porozumienia o przyznaniu Polsce 5 mln funtów i 600 mln fr. fr., podpisanego 7 września 1939 r. Co charakterystyczne – część z uzyskanej sumy (1 mln funtów i 175 mln franków) miała zostać udostępniona natychmiast na zakupy w ZSRR, kolejne zaś środki dla opłacania

Brytanii, 93, odpis pisma AS.54683 Air Ministry do ppłk. B. Kwiecińskiego z 19 VII 1939 r., niedatowane „Zestawienie surowców, które mają być nabyte na poczet umowy kredytowej z dnia 2 sierpnia 1939 r.” i in. dok.; DBFP, Third Series, vol. VI, London 1953, doc. 436, s. 479; A. Prażmowska, *Britain, Poland...*, s. 127 i n., T. Skinder-Suchcitz, *Rok 1939...*, s. 116 i n.; J.B. Cynk, *Kulisy niedoszłej...*, s. 50; J. Ciałowicz, *Polsko-francuski sojusz wojskowy...*, s. 342 i n.; S. Kirkor, *Sprawy finansowe Polski w przededniu ostatniej wojny*, „Zeszyty Historyczne” (Paryż) 1972, z. 21, s. 49 i n. W VIII rząd polski starał się gwałtownie nadrobić czas stracony skutkiem negocjacji o kredyt gotówkowy. Minister Kwiatkowski w swym dzienniku zanotował pod datą 7 VIII: „dekret o pożyczce angielskiej kurendą, gdyż właśnie nadeszła wiadomość, że jeżeli sprawa u nas jest ustawowo załatwiona, to samoloty angielskie będą wysłane natychmiast do Polski. Następny statek za 2 tyg.” (*Dziennik czynności...*, s. 49). W VII i VIII 1939 r. płk Kwieciński próbował też wysondować możliwości nabycia w firmie The Bristol Aeroplane Company Ltd. 200 silników Bristol Taurus dla znajdujących się w budowie polskich samolotów myśliwskich PZL P.50A Jastrząb. Zdołał jednak jedynie uzyskać obietnicę udostępnienia dwóch lub trzech egzemplarzy ich najnowszej wersji Taurus III *for prototype purposes* w X bądź XI.

³⁰ CAW, O. I SG, I.303.3.663, pismo L. dz.1072/SE.KOR./Tjn./39 [gen. T. Malinowskiego?] Sekretariatu Obrony Rzeczypospolitej do ministra spraw wojskowych z 30 VIII 1939 r.; J.B. Cynk, *Kulisy niedoszłej...*, s. 51 i n.

³¹ „Sprawa układu finansowego z Anglią i Francją z naszej strony (min. Skarbu) nie ma obecnie tych obiekcji, które istniały w okresie pokoju. Każda suma do wyrwania zagranicą jest pożyteczna” – zapisał pod datą 3 IX minister Kwiatkowski (*Dziennik czynności...*, s. 106).

transakcji na tym rynku (i ewentualnie innych rynkach zagranicznych) kredytodawcy zobowiązywali się oddawać do polskiej dyspozycji „w miarę wykorzystywania”³².

Szanse na uzyskanie nowych dostaw z Zachodu były natomiast problematyczne – z czego strona polska nie w pełni zdawała sobie sprawę. Mianowany 3 września szefem Polskiej Misji Wojskowej w Londynie gen. dyw. Mieczysław Norwid-Neugebauer depešował 11 września optymistycznie: „wszelki stojący do dyspozycji armii angielskiej materiał wojenny jest gen. Ironside [szef brytyjskiego Sztabu Imperialnego – W.M.] gotów wysłać do Polski”. Trzy dni później w podobnym duchu donosił z Paryża gen. dyw. Stanisław Burhardt-Bukacki: „Możliwości zakupu spore. Anglicy i Francuzi też dają dużo na kredyt”. W korespondencji Paryża i Londynu dominował jednak ton zdecydowanie minorowy. W trakcie wizyty złożonej 8 września lordowi Halifaxowi francuski ambasador Charles Corbin uznał, co prawda, za stosowne podkreślić, że szef francuskiego rządu *was greatly impressed with the necessity of doing something to sustain the Polish morale...*, natychmiast jednak dodając *...even if the military value of any action we could take was not very great*. Praktyczne działania sprowadzać się miały do wysłania z Dunkierki do Polski drogą morską 50 samolotów bojowych. Sami Brytyjczycy nie byli skłonni uczynić wiele więcej. Tegoż dnia premier Chamberlain informował swego paryskiego odpowiednika o skierowanym do Polski jeszcze przed wybuchem wojny (którą to okoliczność skądinąd pominął) ładunku Lassalla, dodając, że do załadunku przygotowywane jest 29 kolejnych maszyn Fairey Battle. Dzień później na posiedzeniu londyńskiego War Cabinet przedstawiona została informacja o 40 nowoczesnych myśliwcach, które Francuzi zamierzają wysłać do Polski z Marsylii – i kolejnych 40 lub 50 podobnych samolotach ekspediowanych do Syrii *for forwarding to Poland as and when opportunity offered*³³.

³² NA, CAB/65/1/6, *Conclusions of a Meeting of the War Cabinet held on September 6, 1939* (tu informacja o zawarciu porozumienia *to-day*, a więc 6 IX); *Polskie dokumenty dyplomatyczne 1939, wrzesień–grudzień*, oprac. W. Rojek [dalej: PDD 1939b], Warszawa 2007, dok. 51, s. 58 i n.; A. Prażmowska, *Britain, Poland...*, s. 131; E. Raczyński, *W sojusznicy Londynie. Dziennik ambasadora Edwarda Raczyńskiego. 1939–1945*, Londyn, b.r.w., s. 45; *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej* [dalej: PSZ], t. I: *Kampania wrześniowa 1939*, cz. 3: *Przebieg działań od 9 do 14 września*, Londyn 1959, s. 1 (tu błędna informacja o odrębnym porozumieniu finansowym z Francją 9 IX). Układ stanowił realizację propozycji zawarcia wspólnej pożyczki Paryża i Londynu dla Polski, sformułowanej wobec ambasadora Łukasiewicza jeszcze 5 lub 6 VII 1939 r. [zob. PDD 1939a, dok. 383, s. 671 i n.; dok. 406, s. 699 i n.].

³³ NA, CAB/66/1/16, kopia pisma lorda Halifaxa do ambasadora Wielkiej Brytanii w Paryżu Erica Phippsa z 8 IX 1939 r.; CAB/66/1/17, *War Cabinet. Despatch of Aircraft to Poland, Note by the Secretary E.E. Bridges* z 8 IX 1939 r. z załącznikami; CAB/65/1/9, *Conclusions of a Meeting of the War Cabinet held on September 9, 1939*; PSZ, t. 1, cz. 3, s. 6 i 8. W rozmowie C. Corbina z Halifaxem ten pierwszy, wypowiadając już swe osobiste zdanie, zdystansował się od zbyt powolnych poczynań swego rządu i podkreślił konieczność szybkiego dostarczenia samolotów do Polski – najlepiej drogą powietrzną. Brytyjski minister zaś, wyraziwszy zrozumienie dla takiego stanowiska, zdecydowanie odmiennie rozłożył akcenty: *His Majesty's Government fully realised the importance attaching to psychological considerations of Polish morale and the like, but it was no doubt necessary to strike a balance between those consider-*

Brytyjskie nastawienie znacznie trzeźwiej od nowo przybyłych generałów oceniał rezydujący w Londynie już od dwóch lat i bardzo dobrze w problematyce zorientowany ppłk Kwieciński. W datowanej 10 września 1939 r. korespondencji do gen. A. Litwinowicza informował wprost, że „otrzymanie gotowego sprzętu będzie trudne, a może w niektórych przypadkach niemożliwe”, proponując zaniechać zakupów surowców i półfabrykatów oraz wyposażenia fabryk, w zamian zaś „starać się wydostać sprzęt gotowy do natychmiastowego wprowadzenia do jednostek bojowych”. Wedle wskazówek gen. Norwid-Neugebauera chodzić miało w kolejności o: lotnictwo myśliwskie, umundurowanie i obuwie, materiały wybuchowe i amunicję, sprzęt łączności. Do dyspozycji pozostawała wówczas jeszcze dokładnie połowa sum (100 mln zł) z udzielonego 2 sierpnia 1939 r. kredytu materiałowego oraz uzyskany kilka dni wcześniej kredyt gotówkowy. Konkretyzując propozycje szefa londyńskiej misji ppłk Kwieciński wystąpił do Air Ministry o szybkie odstąpienie Polsce 100 samolotów Hurricane z uzbrojeniem, amunicją i sprzętem pomocniczym – przeznaczając na zakup równowartość 45 mln zł, i planując przesyłanie do kraju nabytych maszyn drogą powietrzną. Kolejne nowe zakupy objąć miały umundurowanie (100 tys. kompletów za 10 mln zł), materiały wybuchowe, sprzęt łączności (5 tys. telefonów polowych i kabel telefoniczny za łączną sumę 4 mln zł) oraz materiał sanitarny o wartości 2 500 000 zł. 15 września w Londynie wciąż czekano na akceptację planowanych zakupów przez zwierzchników z kraju³⁴.

W drugiej dekadzie września część przeznaczzonego dla Polski sprzętu znajdowała się już w transportach lub załadunku. Lassell 3 września dotarł do Gibraltaru – ogłoszone jednak tego dnia przystąpienie Wielkiej Brytanii do wojny spowodowało jego rejs. Transportowiec czekać musiał do 7 września na sformowanie konwoju Green 1, by następnie w jego składzie (i tempie) pożeglować na wschód. W ładowniach statku spoczywały skrzynie z bardzo wyczekiwaną w Polsce zawartością: 14 samolotów myśliwskich Hawker Hurricane, jeden myśliwiec Supermarine Spitfire, 7 rozpoznawczo-bombowych samolotów Fairey Battle, 6000 t bomb³⁵, 2,75 mln szt. amunicji, 150 spadochronów, 112 lotniczych karabinów maszynowych dla samolotów myśliwskich oraz pojazdy obsługi naziemnej lotnictwa. 15 września s.s. Lassell zajmował nieznaną pozycję *on the Mediterranean*, zdążając do Istambułu, który planowo osiągnąć miał rankiem 19 września.

ations on the one hand and on the other the desirability of doing nothing to weaken our strength for the main purpose – which was the defeat of Germany.

³⁴ IPMS, Lot. A.1 2/15/37, kopia pisma L. 350/39 ppłk. Kwiecińskiego do II wiceministra spraw wojskowych i Szefa Administracji Armii z 10 IX 1939 r.; PSZ, t. I, cz. 4: *Przebieg działań od 15 września do 18 września*, Londyn 1986, s. 13.

³⁵ Taka masa bomb (znacząco przewyższająca możliwości frachtowca, na którym się znalazły) znajduje się w większości źródeł. Błąd jest najwyraźniej skutkiem omyłki, którą następnie powielano – w kilku chronologicznie wczesnych dokumentach wielkość „bombowego” ładunku określono bowiem na 66, bądź 500 ton. Bardziej realna wydaje się ta ostatnia liczba. Por.: NA, AIR 8/260, „Reference minute 1. The full reply to Warsaw Telegram No. 350 dated 29th 1939” szefa Dyrekcji Planowania Air Ministry płk. J.C. Slessora z 29 VIII 1939 r.

15 września w położonym na wybrzeżu zachodniej Anglii Ellesmere Port trwał załadunek kolejnego transportu na s.s. Clan Menzies. Ładownie statku wypełniane były stopniowo przez 15 samolotów Battle, 5000 karabinów maszynowych Hotchkiss wraz z 15 mln szt. amunicji oraz 500 000 cywilnych masek przeciwgazowych ofiarowanych Polsce przez Brytyjczyków. Zakładano, że transportowiec wyruszy w rejs 17 września. W drodze do Liverpoolu znajdował się polski s.s. Robur VIII. Port docelowy osiągnąć miał 18 września. Czekają tam nań kolejne 14 maszyn Battle. W skład ładunku Robura wejść miał też inny sprzęt, którego nie zdołałby pomieścić Clan Menzies.

Czy dostawy te dotrą do Konstancy nie było jednak bynajmniej pewne. Już bowiem 15 września strona brytyjska – sceptycznie oceniając szanse dłuższego polskiego oporu – podjęła rozważania czy wymienionymi wyżej ładunkami nie rozporządzić odmiennie od ich pierwotnego przeznaczenia. Rozpatrujący tę kwestię Podkomitet Zastępców Szefów Sztabu zalecał, by decyzję w każdym z przypadków podjął po analizie rozwoju dalszych wydarzeń w Polsce Komitet Szefów Sztabów, czyniąc ewentualnie „zastępczym” odbiorcą sprzętu w kolejności: „1) Turcję, 2) Grecję, 3) Rumunię lub Egipt”³⁶.

Czas rozstrzygnięć nadszedł nadszpiewanie szybko. Dokonana o świcie 17 września inwazja Armii Czerwonej ostatecznie, wedle brytyjskich ocen, przekreślała szanse polskiego oporu. W tym stanie rzeczy, wątpiąc też, by z ewentualnie uzyskanej broni dobry użytek zrobić mogli Rumuni, Komitet Szefów Sztabów rekomendował 18 września przekazanie ładunku s.s. Lassell Turkom, z którymi państwa zachodnie finalizowały właśnie negocjacje o układ sojuszniczy. Po dyskusji postanowiono pozostawić w rękach brytyjskiego ambasadora w Ankarze decyzję czy sprzęt oddany zostanie bezwarunkowo, czy wykorzystany w toczących się rozmowach jako karta przetargowa. Kolejne dwa kierowane do Konstancy statki miały wyruszyć w rejs (już opóźniony – jego początek wyznaczano teraz odpowiednio na 19 i 20 września), oczekując jednak w Gibraltarze i na Malcie dalszych rozkazów. Stronę polską o losie ładunku Lassell zdecydowano poinformować dopiero dwa

³⁶ NA, CAB/66/1/31, kopia raportu „Supply of Armaments to Poland” Deputy Chiefs of Staff Sub-Committee of the Chiefs of Staff Committee dla War Cabinet z 15 IX 1939 r. Wg załącznego do pisma L. 350/39 ppłk. Kwiecińskiego do gen. Litwinowicza z 10 IX 1939 r. „Zestawienia realizacji pożyczki mat.[eriału] ang.[ielskiego]” w ładunku s.s. Lassell powinno być się też znajdować 12 dział 3”, 12 torped 533 mm, 6000 pocisków 40 mm i 5400 pocisków 3” przeznaczonych dla Marynarki Wojennej (IPMS, Lot. A.1 2/15/37). Zastępcy Szefów Sztabu na wzmiankowanym spotkaniu rozważali też przekazanie lotem do Francji 20 samolotów Battle, skąd do Polski – również lotem – przetransportować by je mieli polscy piloci. Na posiedzeniu War Cabinet dzień wcześniej przedstawiona została koncepcja wysłania po tych ostatnich do Polski dwóch samolotów bombowych przystosowanych do transportu samolotów, lub samolotu cywilnego trasą przebiegającą nad Morzem Śródziemnym. 15 IX ppłk Kwieciński wysłał depeszę z prośbą o wysłanie 20 pilotów do Helsinek, skąd do Londynu wziąć by ich miały brytyjskie samoloty cywilne. Depesza ta dotarła do przebywającego wówczas w Kołomyi Sztabu Naczelnego Wodza dopiero 17 IX (NA, CAB/65/1/15, *Conclusions of a Meeting of the War Cabinet held on September 14, 1939*; PSZ, t. I, cz. 4, s. 13).

dni później, równocześnie postanawiając podjąć środki w celu powstrzymania s.s. Robur VIII od opuszczenia Liverpoolu. W samodzielny rejs wyruszył natomiast s.s. Clan Menzies. Gdy jednak 26 września statek ten dotarł na Maltę Komitet Szefów Sztabów zarekomendował, by z jego ładunkiem postąpić w sposób uprzednio zastosowany względem s.s. Lassell. Dzień później Foreign Office przesłało do brytyjskiego ambasadora w Ankarze odpowiednie upoważnienie³⁷.

Jeszcze gorzej przedstawiała się sprawa dostaw podjętych przez stronę francuską. Pierwszy z transportów dla Polski, ładowany na norweski frachtowiec Victo jeszcze przed wybuchem wojny, miał opuścić port około 5 września. Niestety – jego załoga odmówiła rejsu w warunkach wojennych z ładunkiem materiału wybuchowego (300 ton melinitu) na pokładzie – i materiał musiał zostać przeładowany na polski statek Oksywie, który wyszedł w rejs z Brestu 11 września. Ten ostatni statek oraz dwa inne frachtowce – s.s. Warszawa i francuski Rose Schiaffino, które opuściły port w Dunkierce 15 września, wiozły do Polski między innymi 35 samolotów myśliwskich Morane Saulnier MS-406 wraz z częściami zamiennymi, 29 sztuk 2-tonowych ciągników artyleryjskich, 1,6 mln szt. amunicji, 143 lotnicze karabiny maszynowe, 40 radiostacji lotniczych, 300 ton melinitu, 24 tony duraluminium oraz – doładowane w Marsylii – baon czołgów i 5 dywizjonów artylerii 105 mm. Wszystkie te rejsy przerwane zostały już po kilku dniach – jak się wydaje nie później niż 18 września³⁸.

Nie tylko jednak od sojuszników próbowały polskie władze wojskowe uzyskać materiałową pomoc w trakcie jesiennej kampanii 1939 roku. Przeciwnie, desperackie próby zakupu sprzętu wojskowego podejmowano w różnych kierunkach. Wysłaną 9 września depeszą szyfrową rezydujący w Sztokholmie poseł RP Gustaw

³⁷ NA, CAB/65/1/19, *Conclusions of a Meeting of the War Cabinet held on September 18, 1939*; CAB/65/1/21, *Conclusions of a Meeting of the War Cabinet held on September 20, 1939*; CAB/65/1/28, *Conclusions of a Meeting of the War Cabinet held on September 26, 1939*; Muzeum Lotnictwa (Kraków), kopia telegramu szyfrowego No. 387 Foreign Office do ambasadora Wielkiej Brytanii w Ankarze Hugh Knatchbull-Hugessena z 18 IX 1939 r.; kopia telegramu R.8102/G FO do H. Knatchbull-Hugessena z 27 IX 1939 r. Nie jest jasne co działo się z s.s. Lassell między 18 IX (gdy zdaniem źródeł brytyjskich zbliżał się do Stambułu, gdzie był oczekiwany następnego dnia rano), a 30 IX (kiedy to w Stambule najpewniej się ostatecznie pojawił, równoległe z Clan Menzies – zob.: B. Millmann, *The Ill-Made Alliance. Anglo-Turkish Relations, 1934–1940*, Montreal-London-Buffalo 1998, s. 463). Źródła podają sprzeczne informacje o skierowaniu transportowca do Bejrutu „gdyż nie mógł stać dłużej w neutralnym porcie” (*Depesze wojenne Attachatu Wojskowego przy Ambasadzie RP w Bukareszcie 1939–1940*, oprac. T. Dubicki i A. Suchcitz, Tarnowskie Góry 2006, s. 11) lub „dojściu [statku] do swego miejsca przeznaczenia gdzie materiał został rozładowany” – i zarachowaniu przez Brytyjczyków wartości ładunku i kosztów frachtu w poczet udzielonego kredytu (T. Skinder-Suchcitz, *Rok 1939...*, s. 121).

³⁸ T. Dubicki, *Wojsko Polskie w Rumunii w latach 1939–1941*, Warszawa 1994, s. 18. Autorzy PSZ, t. I, cz. 4, s. 23 przytaczają relację zastępcy attaché wojskowego RP w Bukareszcie mjr. dypl. Mariana Zimnala, że „awizowanych było 17 statków z materiałem wojennym z Francji” – co jednak jest sprzeczne z potwierdzonymi źródłowo ustaleniami autora. W błąd wprowadza też informacja z tegoż źródła, iż „na nasze żądanie statki zostały zatrzymane w Turcji, gdzie dotarły 16 czy 17 września”.

Potworowski informował gen. M. Maciejowskiego o złożonych mu propozycjach sprzedaży 200 tys. karabinów Mausera z zapasem 1000 naboji na każdy z nich, 500 ciężkich karabinów maszynowych Hotchkiss i 3 mln naboji do tych ostatnich. Dzień później gen. Maciejowski delegował do Szwecji współwłaściciela Towarzystwa Handlowego SVEA S.A. Tadeusza Śliwczyńskiego z zadaniem zorganizowania dostawy amunicji do dział przeciwpancernych 37 mm i przeciwlotniczych 40 mm. 12 września do Moskwy w celu negocjacji wojskowych zakupów udał się zastępca dyrektora zajmującej się dotąd głównie eksportem polskiego sprzętu wojskowego spółki akcyjnej Eksport Wytworów Polskiego Przemysłu SEPEWE Kazimierz Zarębski, jego zaś bezpośredni przełożony dyr. Władysław Sokołowski wysłany został z takim samym zadaniem do Budapesztu i Bukaresztu. Ateńskie agendy SEPEWE od 4 września negocjowały (ostro się przy tym targując, ze względu na „bardzo wygórowane ceny”) dostawy 40 do 50 mln sztuk amunicji Mausera, niebawem zaś także pocisków artyleryjskich 105 mm i 155 mm oraz „pewne ilości bomb” z nowej fabrykacji konkurencyjnej do niedawna względem polskich producentów greckiej spółki Cartoucherie Hellenique. Oczywiście wobec tempa rozwoju wydarzeń żaden z wymienionych zakupów nie mógł już zostać sfinalizowany³⁹.

Niebawem – jeszcze w początkowym okresie wojny, w atmosferze klęski, koleje losu sprzętowych dostaw z Zachodu stały się częścią rodzącego się mitu „zdrady sojuszników”. W następnych dziesięcioleciach mit ten skwapliwie miał być eksploatowany przez publicystów i część nazbyt skłonnych do kompromisów historyków PRL. Badania nad zasadnością i dziejami jego kształtowania się nadal wydają się warte podjęcia. Przedstawiona wyżej analiza zdaje się jednak wskazywać, że przynajmniej w odniesieniu do finansowo-materiałowej sfery, zdradzieckich poczynań Paryża czy Londynu doszukiwać się trudno. Tu – przynajmniej w większości przypadków – polskiego sojusznika nie łudzono nierealnymi zobowiązaniami, z tych zaś, które podjęto – starano się wywiązywać. I nawet jeśli to ostatnie nie zawsze realizowane było akuratnie – z oczekiwaną przez stronę polską energią – efekt końcowy był konsekwencją nie tyle wiarołomstwa, ile szybkości posuwania się wojsk niemieckich, a następnie radzieckiego „ciosu w plecy”⁴⁰.

Wydarzenia z jesieni 1939 r. poddały też brutalnej weryfikacji autarkiczne założenia polskiej zbrojeniowej polityki. Koncepcja budowy fabryk, które pełne moce

³⁹ AAN, Akta Instytutu Hoovera, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, H/I/243, telegram szyfrowy No. 237 Ambasady RP w Londynie do MSZ z 13 IX 1939 r.; telegram szyfrowy No. 46 Posała RP w Sztokholmie G. Potworowskiego do MSZ z 9 IX 1939 r. i in. dok.; relacja gen. A. Litwinowicza z 31 I 1940 r., [w:] *Wrzesień 1939. Przemysł zbrojeniowy Rzeczypospolitej w relacjach i wspomnieniach*, oprac. W. Włodarkiewicz, Warszawa 2007, s. 38 i n.; M.P. Deszczyński, W. Mazur, *Na krawędzi ryzyka. Eksport polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 2004, s. 363 i n. (tam też dalsze informacje na temat źródła). Dostawa z Grecji miała być zakamuflowana jako przeznaczona dla armii rumuńskiej.

⁴⁰ Oczywiście przedstawione wyżej uwagi nie oznaczają pełnej akceptacji brytyjskich czy francuskich działań czy zaniechań w aspekcie politycznym czy moralnym. Te jednak nie stanowiły przedmiotu rozważań autora.

produkcyjne uruchomiłyby dopiero w momencie mobilizacji, nie miała szans ostać się wobec *Blitzkriegu*. Paradoksalnie jednak – nie oznaczało to wcale tryumfu idei przeciwnej – oparcia zbrojeń na zagranicznych zakupach. Do Polski nie wiodły żadne bezpieczne szlaki wojennych dostaw. Nie było też jednej oczywistej drogi rozbudowy potencjału militarnego II Rzeczypospolitej.

e-mail: womazur@poczta.onet.pl