

## **Wilhelm Gibałka i pierwszy PZL P-24 zbudowany w Turcji**

### **Wilhelm Gibałka and the first PZL P-24 built in Turkey**

#### **Abstract**

In the years 1935–1939, Polish National Aircraft Works PZL's all-metal fighter P-24 was ranked among the best fighter planes in the world by aviation experts. It was the developed version of the P-11 for export, powered by 900 HP (662 kW) Gnome-Rhône 14 Kfs. In 1936, the Turkish Aircraft Society purchased the license to build them and ordered 40 P-24 fighters. This article presents history of the production of the first P-24 at the Kayseri Aircraft Factory, on the basis of the extensive article published in 1960 by MSc Wilhelm Gibałka – head of the team of instructors delegated to Turkey.

**Keywords: PZL P-24, Kayseri Aircraft Factory, history of Polish-Turkish relations**

#### **Abstrakt**

W latach 1935–1939 całkowicie metalowy myśliwiec PZL P-24 był zaliczany przez ekspertów lotniczych do najlepszych samolotów myśliwskich na świecie. Był on rozwiniętą wersją P-11 na eksport, napędzaną silnikiem Gnome-Rhône 14 Kfs o mocy 900 KM (662 kW). W 1936 roku Turecka Liga Lotnicza nabyła licencję na ich budowę i 40 gotowych płatowców P-24 (14 szt. P-24A i 26 szt. P-24C). Niniejszy artykuł przedstawia historię produkcji pierwszego P-24 w Wytwórni Samolotów Kayseri na podstawie obszernego artykułu opublikowanego w 1960 r. przez mgr inż. Wilhelm Gibałka – szefa zespołu instruktorów delegowanych do Turcji.

**Słowa kluczowe: PZL P-24, Fabryka Wytwórni w Kayseri, historia stosunków polsko-tureckich**

## Duch czasu

Koniec Wielkiej Wojny przyniósł nowy ład świata, zmiany terytorialne i nowe państwa powstałe w miejsce dawnych wieloetnicznych mocarstw, a jednocześnie rozczarowanie obywateli niektórych krajów zubożałych i wyczerpanych wojną, którzy uznali powojenny ład za niesprawiedliwy i czuli się skrzywdzeni<sup>1</sup>. Ich niezadowolenie otworzyło drogę do władzy „wodzom”<sup>2</sup> obiecującym im sprawiedliwość, przywrócenie godności i wreszcie odbudowę przedwojennego mocarstwa. Nadanie światu nowego porządku wymagało jednak dysponowania potężną machiną wojenną, co zmuszało państwa – zarówno te, które będą agresorami, jak i te, które będą musiały się bronić przed ewentualną agresją – do wyścigu zbrojeń. Ogromne postępy, jakich dokonał przemysł lotniczy w dwudziestoleciu międzywojennym, zwiastowały, że w nadchodzącej drugiej wojnie o nowy podział świata siły powietrzne będą już odgrywać rolę większą niż w pierwszej. Każdy kraj więc w miarę swoich możliwości starał się wzmocnić przemysł lotniczy. Wśród tych państw Polska, leżąca pomiędzy dwoma potencjalnymi agresorami<sup>3</sup>, wyróżniała się na tle reszty świata osiągnięciami swojego przemysłu lotniczego.

---

<sup>1</sup> Zob. przemówienie Adolfa Hitlera wygłoszone 19 września 1939 r. w Gdańsku: „Niemcom nie zdarzyła się dotąd większa niesprawiedliwość niż ta, która dotknęła nas za sprawą traktatu wersalskiego. [...] Traktat wersalski kompletnie lekceważył wszystkie historyczne, ekonomiczne, narodowe oraz polityczne uwarunkowania krajów, których dotknęły jego postanowienia. [...] twórcy traktatu zonglowali całymi regionami Europy, rozdzierając przy tym państwa, dzieląc prowincje, tłumiąc wolę narodów i niszcząc ich kulturę. Państwo polskie powstało właśnie w wyniku tego szaleństwa, a niemieckie Pomorze stało się jedną z jego ofiar”. Zob. A. Kawiński, *Słowa na koniec małego świata*, „Rocznik Gdański” 2017/2018, t. LXXVII/LXXVIII, s. 58–59.

<sup>2</sup> Przede wszystkim we Włoszech, gdzie do rewolucji faszystowskiej doprowadziło „zniechęcenie obywateli polityczną i gospodarczą sytuacją po Wielkiej Wojnie, w tym rozczarowanie traktatem pokojowym i jego następstwami [...] Traktat pokojowy podpisany przez państwa zwycięskie nie spełnił oczekiwań, a także postanowień konferencji londyńskiej, która miała gwarantować Włochom określone korzyści terytorialne”. Zob. E. Chrobaczyńska-Plucińska, *Mussolini – Hitler – Franco. Ich polityka wewnętrzna i zagraniczna w świetle polskiej prasy politycznej dwudziestolecia międzywojennego*, Kraków 2015, s. 11. Oraz w Niemczech, gdzie w 1932 r. Hitlera w wyniku demokratycznych wyborach wyniosły do władzy „desperacja zrodzona podczas wielkiego kryzysu, sentyment za utraconym imperium i traktat wersalski, który w powszechnym odczuciu był uznawany za krzywdzący i upokarzający dla Niemców”. Zob. M. Łabuz, *Dlaczego Niemcy wybrali Hitlera? Przyczyny zwycięstwa nazistów*, <https://warhist.pl/wojna/dlaczego-niemcy-wybrali-hitlera-przyczyny-zwyciestwa-nazistow/> [dostęp: 27.11.2022].

<sup>3</sup> III Rzesza i ZSRR.

Polskie lotnictwo swoimi modelami zaprezentowanymi podczas Międzynarodowego Salonu Lotniczego w Paryżu w 1938 r. w pełni udowodniło już swoją dojrzałość pod względem wysokiej jakości swoich konstrukcji oraz fakt, że polski przemysł lotniczy jest bardzo rozwinięty. Zwłaszcza modele polskich samolotów rozpoznawczych, myśliwskich i bombowych, choć mających pod pewnymi względami niższe standardy niż angielskie i niemieckie samoloty, reprezentują sobą unikatową wartość, jeżeli chodzi o bojową zdolność i skuteczność<sup>4</sup>.

Zwłaszcza polski myśliwiec o konstrukcji całkowicie metalowej P-24A wzbudził wielkie zainteresowanie w świecie lotniczym.

Konstrukctorem tego samolotu był W. Jakimiuk<sup>5</sup>, który swego czasu był pomocnikiem inż. Zygmunta Puławskiego – twórcy słynnych myśliwców „pezetek” [...]. Po śmierci Puławskiego dalszy rozwój jego dzieła prowadził inż. Jakimiuk. [...] Ostatnim samolotem pochodzącym z rozwoju podstawowego typu „pezetelki” był P-24A<sup>6</sup>.

Od lipca 1935 roku turecki Sztab Generalny zaczął się interesować nabyciem licencji na polskie samoloty, zwłaszcza typ P-24 przyciągnął uwagę tureckiego kontrahenta<sup>7</sup>. 30 marca 1936 roku turecka Rada Ministrów podjęła uchwałę o rozpoczęciu negocjacji z Polską w sprawie nabycia P-24<sup>8</sup>. Negocjacje pomiędzy stronami zakończyły się podpisaniem umowy 26 kwietnia tego roku.

Przedmiot transakcji stanowiło 40 kompletnych płatowców P-24<sup>9</sup> (bez osobno nabywanych przez Turków silników, radiostacji i uzbrojenia) oraz elementy do budowy dalszych 20 płatowców<sup>10</sup> w wersji „a”, które strona polska zobowiązała

<sup>4</sup> *Polonya tayyareleri, Almanya için ciddi bir tehlike olacaktır, „Anadolu”* z 8.08.1939, s. 6.

<sup>5</sup> Wsiewołod Jan Jakimiuk.

<sup>6</sup> W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 1], „Skrzydłata Polska” 1960, nr 4 (446), s. 15.

<sup>7</sup> W. Mazur, *Eksport polskiego sprzętu wojennego na Bałkany w latach 1926–1939. Turcja*, „Biuletyn DWS.org.pl” 2008, nr 1, s. 24.

<sup>8</sup> Zob. Cumhuriyet Devlet Arşivleri [Archiwa Państwowe przy Kancelarii Prezydenta – dalej: CDA]. Archiwum: CA [Akta Republiki], jedn. 30-18-1-2, sygn. 63-24-4, 30.03.1936.

<sup>9</sup> Wszyscy tureccy autorzy potwierdzają liczbę 40, chociaż – trzeba zaznaczyć – nie widnieje żadna liczba w udostępnionych przez tureckie Archiwa Państwowe zdigitalizowanych dokumentach dotyczących nabycia P-24.

<sup>10</sup> Zob. pismo ministra obrony RT do premiera z dnia 21 kwietnia 1938 r. Zob. CDA, CA 30-10-00, 59-399-8, informujące o zakończeniu budowy na licencji 20 samolotów myśliwskich PZL w dniu 31.03.1938 r., którą rozpoczęto 1.10.1936 r.

się dostarczyć w ciągu 4 miesięcy, a następnie zmontować w wytwórni w Kayseri z udziałem miejscowych robotników<sup>11</sup>.

## Wytwórnia Samolotów w Kayseri

Współzałożycielami nowego państwa tureckiego byli weterani niemalże wszystkich wojen toczących się w dobie upadku Imperium Osmańskiego<sup>12</sup>. Klęska imperium w pierwszej wojnie nauczyła ich, jak ogromne znaczenie ma dla armii rozwinięte lotnictwo<sup>13</sup>. W chwili wybuchu wojny lotnictwo osmańskie liczyło około 10 pilotów<sup>14</sup> i 13 samolotów<sup>15</sup>, z których tylko cztery skierowano na poszczególne fronty<sup>16</sup>. Około 400 samolotów<sup>17</sup> dostarczonych Turkom przez Niemców od początku 1915 roku do końca wojny<sup>18</sup> niewiele znaczyło wobec ogromnego potencjału Brytyjczyków, których przemysł lotniczy produkował miesięcznie 3500 samolotów<sup>19</sup>. Turcy najdotkliwiej odczuwali skutki słabości lotnictwa na frontach mezopotamskim i palestyńskim, gdzie naloty brytyjskie zadawały ogromne straty wojskom osmańskim. Główną przyczyną klęski wojsk osmańskich w kampanii synajskiej

<sup>11</sup> W. Mazur, dz. cyt., s. 23.

<sup>12</sup> Bunt albański (1910–1911), wojna trypolitańska (1911–1912), wojny bałkańskie (1912–1913), I wojna światowa (1914–1918), wojna o niepodległość [wojna grecko-turecka] (1919–1922).

<sup>13</sup> Zresztą państwo osmańskie, nie tylko w zakresie lotnictwa, ale – jak słusznie zauważa Tomasz Wituch – „nie było pod żadnym względem przygotowane do wojny [...] W porównaniu ze swymi partnerami i przeciwnikami wojennymi Imperium było nieprawdopodobnie słabe [...] w dziedzinie produktów przemysłowych, zwłaszcza broni i wszelkiego wyposażenia wojskowego. [...] Wysilek wojenny przerastał możliwości państwa pod każdym względem – ludzkim, finansowym, organizacyjnym. Zważywszy wszystkie okoliczności, trzeba go uznać za wręcz imponujący. Zarówno jego rozmiary, jak i postawa bojowa armii tureckich były znacznym zaskoczeniem dla wojsk ententy. Zob. T. Wituch, *Tureckie przemiany. Dzieje Turcji 1878–1923*, Warszawa 1980, s. 222, 225–226.

<sup>14</sup> O. Yağın, *Filistin Cephesi Türk Hava Harekatı, „Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi”* [TAED] 2016, nr 55, s. 557–595.

<sup>15</sup> N. Altuncuoğlu, H. Özlem Özhan, Y. Hodancı, A. Erdoğan, *Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketinden (TOMTAŞ) 2'inci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğüne Uzanan Yolda Kayseri Uçak Fabrikaları*, red. N. Altuncuoğlu, Kayseri 2021, s. 55.

<sup>16</sup> Z 6 samolotów znajdujących się w Szkole Pilotażu w Stambule wysłano po jednym na front dardaneelski (desant połączonych sił państw alianckich na półwyspie Gallipoli) i sueski (walki z Anglikami), a 2 samoloty – na front kaukaski (z Rosjanami). Zob. Tamże, s. 56.

<sup>17</sup> One były pilotowane głównie przez Niemców, ponieważ – jak wspomniano powyżej – liczba tureckiego personelu latającego była zbyt mała.

<sup>18</sup> N. Altuncuoğlu, H. Özlem Özhan, Y. Hodancı, A. Erdoğan, dz. cyt., s. 57.

<sup>19</sup> Tamże, s. 34.

i palestyńskiej była dominacja Brytyjczyków w powietrzu<sup>20</sup>. Nic dziwnego więc, że rozbudowa sił powietrznych istniejących od początku XX wieku<sup>21</sup> przyjęta została przez młodą Republikę<sup>22</sup> jako jeden z priorytetowych celów strategicznych<sup>23</sup>. Dlatego też zaraz po proklamowaniu Republiki, w 1925 roku, została utworzona Turecka Liga Lotnicza [Türk Hava Kurumu – THK, dosł. Tureckie Stowarzyszenie Lotnicze – przyp. O.F.B.], która miała prowadzić działalność na rzecz rozwoju cywilnego i wojskowego lotnictwa. Liga posiadała status organizacji pozarządowej, ale była ściśle związana ze strukturami państwowymi. Głównym źródłem jej przychodów były pieniądze pochodzące ze zbiórek prowadzonych wśród obywateli<sup>24</sup>. Była ona podobna:

[...] do polskiej LOPP<sup>25</sup>, mająca na celu propagandę lotnictwa w społeczeństwie i prowadząca szkoły pilotów szybowcowych i samolotowych, Dysponowała ona znacznymi sumami pieniędzy ze składek członków, którymi byli wszyscy funkcjonariusze urzędów i przemysłu państwowego<sup>26</sup>.

Po założeniu Ligi przyszła kolej na otwarcie zakładów lotniczych pod miastem Kayseri<sup>27</sup>. Miasto to leżące w samym sercu kraju między strawulkanem Erciyes i górą Ali wybrano ze względu na jego strategiczne znaczenie i korzystne położenie komunikacyjne<sup>28</sup>. Sytuacja gospodarcza Turcji nie pozwoliła jednak na realizację takiego przedsięwzięcia samodzielnie, bez zagranicznego kapitału<sup>29</sup>. Poszukiwany partner zagraniczny znalazł się w Niemczech: firma Junkers Flugzeugwerke Aktien, niemogąca inwestować w niemiecki przemysł lotniczy w związku z ograniczeniami

---

<sup>20</sup> O. Yalçın, *Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Uçak Fabrikası Kurma Mücadelesinde İlk Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (Tomtaş) ve Kayseri Uçak Fabrikası*, „Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi” 2010, t. 26, nr 78, 2010, s. 564.

<sup>21</sup> Tureckie siły lotnicze zostały utworzone w 1911 r. jako Komisja ds. lotnictwa przy Sztabie Generalnym, a w 1912 r. – Szkoła Pilotażu (później przekształcona w Akademię Lotniczą) i eskadry lotnicze. Zob. O. Yalçın, *Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havaçılığı*, „bilig – Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi” 2021, nr 96, s. 147–176.

<sup>22</sup> Republika została proklamowana 29 października 1923 r. Pierwszym jej prezydentem został Mustafa Kemal Atatürk.

<sup>23</sup> N. Altuncuoğlu, H. Özlem Özhan, Y. Hodancı, A. Erdoğan, dz. cyt., s. 118.

<sup>24</sup> Tamże, s. 112.

<sup>25</sup> Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

<sup>26</sup> L. Duleba, *Lotnicza działalność techniczna Polaków w Turcji podczas II wojny światowej (I)*, „Technika Lotnicza” 1981, nr 7, s. 19.

<sup>27</sup> O. Yalçın, *Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin*, s. 561.

<sup>28</sup> N. Altuncuoğlu, H. Özlem Özhan, Y. Hodancı, A. Erdoğan, dz. cyt., s. 190.

<sup>29</sup> Tamże, s. 112.



**Ilustr. 1.** Samoloty P-24 tureckiej produkcji w hangarze, gotowe do lotu (N. Altuncuoğlu, H. Özlem Özhan, Y. Hodancı, A. Erdoğan, *Tayyare ve Motor Türk*, s. 340).

w produkcji samolotów narzuconymi na Niemcy mocą postanowień traktatu wersalskiego, była zainteresowana ulokowaniem swoich zakładów produkcyjnych w Turcji. Strony zawarły umowę w dniu 15 sierpnia 1925 roku, zakładającą powstanie turecko-niemieckiej spółki akcyjnej pod firmą TOMTAŞ [Tureckie Zakłady Samolotów i Silników Lotniczych SA]. W spółce 51 proc. akcji posiadało tureckie Ministerstwo Obrony, które zakupione zostały za fundusze Ligi. Spółka zbudowała wytwórnię w Kayseri, która została uroczystie otwarta 6 października 1926 roku, oraz zakłady naprawcze w Eskişehir na potrzeby zakupionych przez Turcję Junkersów<sup>30</sup>. W 1927 roku niewywiązanie się Junkersa z umowy w wyniku trudności finansowych doprowadziło do rozwiązania spółki. Wszystkie akcje objęło Ministerstwo, a wytwórnia przerwała działalność do 1931 roku, w którym została ponownie uruchomiona<sup>31</sup>. W latach 1926–1937 wytwórnia prowadziła montaż lub produkcję z licencji samolotów A-20 L (30 szt.), F-13 (3 szt.), Hawk 11 (24 szt.), Fledgling 2C1 (8 szt.), Gotha 145 A (43 szt.)<sup>32</sup>. P-24 miał być pierwszym płatowcem metalowym seryjnie wyprodukowanym w Kayseri<sup>33</sup>.

<sup>30</sup> Tamże, s. 151, 159, 163.

<sup>31</sup> O. Yalçın, *Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin*, s. 561.

<sup>32</sup> Tamże, s. 582.

<sup>33</sup> W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 2], „Skrzydłata Polska” 1960, nr 5 (447), s. 11.

## Budowa pierwszego PZL P-24 w Kayseri

Na początku października 1936 roku dyrekcja PZL [Państwowe Zakłady Lotnicze – przyp. O.F.B.] wyznaczyła kierownika brygady inżynierskiej delegowanej do Turcji. Został nim Wilhelm Gibałka<sup>34</sup> – inżynier mechanik kierujący warsztatem budowy kadłubów i skrzydeł<sup>35</sup>. Dano mu dwa tygodnie na wyjazd do Turcji od daty jego mianowania<sup>36</sup>. Najpierw miał sam dotrzeć do Turcji, a później miało do niego dołączyć pięciu polskich rzemieślników, wchodzących w skład jego brygady, oraz tureccy rzemieślnicy, którzy byli wcześniej skierowani na praktykę do PZL<sup>37</sup>.

Inżynier Gibałka chciał zabrać ze sobą do Turcji małżonkę i ośmioletnią córkę. Jego propozycja została niezbyt przychylnie przyjęta przez dyrekcję PZL, natomiast spotkała się z aprobatą strony tureckiej, która też pokryła koszty przejazdu rodziny do Turcji. Swoje rodziny zabrali również ze sobą pozostali członkowie polskiej delegacji:

Byli to: 1. Starsze małżeństwo Łuszczynskich. Mieli już dorosłe dzieci, więc przyjechali sami. 2. Młode, bezdzietne jeszcze małżeństwo Retelskich<sup>38</sup>. 3. Małżeństwo Bojanków z dwojgiem dzieci – dziewczynką i chłopcem w wieku 5 lat i 3 lata. 4. Małżeństwo Paprockich z dwuletnim Jędrusiem. 5. Jedyny kawaler – Leopold Trzonkowski<sup>39</sup>.



**Ilustr. 2.** Wilhelm Gibałka w latach 30. (archiwum prywatne W. Dąbrowieckiej).

<sup>34</sup> W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 1], s. 15.

<sup>35</sup> W. Dąbrowiecka, *Tam, gdzie nigdy nie biją dzwony...*, niepublikowane wspomnienia w zbiorach autora, s. 768.

<sup>36</sup> W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 1], s. 15.

<sup>37</sup> Tenże, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 3], „Skrzydła Polska” 1960, nr 6 (448), s. 11.

<sup>38</sup> W Kayseri najdłużej został Zygmun Retelski. Umowa o pracę z nim kończąca 8 października 1937 r. została przedłużona do 1 stycznia 1938 r. uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 października 1937 r. (CDA, CA 30-18-1-2/79-85-15)

<sup>39</sup> W. Dąbrowiecka, dz. cyt., s. 93.





**Ilustr. 3.** Eugenia, Wanda i Wilhelm Gibałkowie. Włochy–Warszawa, 1935 (archiwum prywatne W. Dąbrowieckiej).

Inżynier zrozumiał, będąc już w Kayseri, że przyjazd polskich ekspertów do tak odległego kraju wraz z najbliższymi został uznany przez stronę turecką za dowód wysokiej kompetencji polskich specjalistów.

Jak się później okazało – przyjazd rodziny był bardzo dobrym posunięciem, bo Turkom w Tayyare Fabrikasi bardzo się podobało... i za przejazd mojej rodziny zapłacili bez żadnych kwestii. Wyciągnęli oni z tego taki wniosek, że skoro przysłany szef polskiej grupy przywozi ze sobą z tak odległego kraju rodzinę, to musi on się dobrze znać na budowie pezetelowskich myśliwców<sup>40</sup>.

Trzyosobowa rodzina Gibałków dotarła do Turcji w pierwszej połowie października 1936 roku. Inżynier – zanim wyruszył w dalszą podróż do Kayseri – odbył dwa ważne spotkania w Ankarze. Wraz z Hayri Beyem ze spółki „Selahattin Rifat i Mehmet Hayri”, reprezentującej PZL w Ankarze, udał się na spotkanie z ppłk Celalem Yakalem, ówczesnym podsekretarzem stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej ds. lotnictwa oraz doradcą technicznym inż. Brunonem Stephanem, byłym dyrektorem zakładów Fokkera

<sup>40</sup> W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 2], s. 11.



w Niemczech<sup>41</sup>. Po tym spotkaniu z władzami tureckimi, podczas którego bardzo szczegółowo omówiono techniczne aspekty przedsięwzięcia, udał się także do Ambasady RP w Ankarze. Inżynier został przyjęty w ambasadzie dość chłodno. Sekretarz<sup>42</sup> podszedł z rezerwą do działalności podjętej przez PZL w Kayseri z powodu dwóch poprzednich polskich przedsięwzięć w Turcji – jednego w budownictwie i drugiego w spirytusie<sup>43</sup> – które skończyły się wielkimi skandalami i stratą ogromnych sum dla Polski. Najwyraźniej obawiał się on, że ewentualne zakończenie porażką trzeciej polskiej akcji w Turcji spowodowałoby zamknięcie na zawsze drogi polskim przedsiębiorcom na turecki rynek. Gibałka z przykrym wrażeniem opuścił ambasadę. Po latach tak opisał to, co poczuł wtedy:

[...] widocznie nie mają zaufania do mojej osoby, a łączenie poprzednich działalności polskich przedsiębiorstw prywatnych obliczonych na zysk z przedsiębiorstwem państwowym (PZL) obliczonym przede wszystkim na prestiż – nie było słuszne. Obiecałem sekretarzowi przysyłać co miesiąc sprawozdanie o postępie pracy i prosiłem go, ażeby co trzy miesiące przyjeżdżał do Kayseri<sup>44</sup>.

Mimo zaproszenia Gibałka ani sekretarz ani jakikolwiek inny przedstawiciel ambasady RP w Ankarze nigdy – nawet w najważniejszych dla polskiego zespołu momentach – nie pojawił się w Kayseri. Najwidoczniej

<sup>41</sup> Tamże.

<sup>42</sup> Gibałka opublikował swój artykuł w 1960 r., a więc po prawie 25 latach od jego pobytu w Turcji, dlatego – zdaje się – mógł zapomnieć pewnych szczegółów. Merytorycznie rzecz biorąc, musiał on zostać przyjęty w ambasadzie przez radcę handlowego Romana Wegnerowicza. Por. *Rocznik Służby Zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej według stanu na 1 kwietnia 1936*, s. 119.

<sup>43</sup> „Nowela ustawy o monopolu spirytusowym (z 1924 r.) uprawniała do działań eksportowych zarejestrowane podmioty spółdzielcze [...] SA „Eksport Spirytusu” zaangażowała się w Turcji, dzierżwiąc monopol spirytusowy. Umowa refinansowana przez Amstelbank (15 XI 1927 r.) skutkowałą znacznymi stratami finansowymi [...] Zobowiązania spółki przejął Skarb Państwa oraz Zachodnio-Polskie Zjednoczenie Spirytusowe Tow. z ogr. [odp.] Zob. M.W. Majewski, *Biopaliwa w Drugiej Rzeczypospolitej – mały krok do zrównoważonego rozwoju*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 2018, t. 66, z. 4, s. 509–510. Wzmianki w tureckich archiwach państwowych: Uchwała Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 1928 r. w sprawie przejścia w drodze ugody praw i roszczeń polskich grup w upadłym towarzystwie spirytusowym (CDA, CA 30-10-00/59-399-8). Towarzystwo działało pod firmą „İspirto ve İspiritolu İçkiler İnhisarı A.Ş.” [Monopol Spirytusu i Napojów Spirytusowych SA – przyp. O.F.B.], a jego dyrektorem był „monsieur Hoynaski [Chojnacki – przyp. O.F.B.]”. Zob. Propozycja ministra finansów z dnia 26 kwietnia 1930 r., skierowana do prezydenta, o polubownym rozstrzygnięciu sporu w sprawie wniesionym przez monsieur Chojnackiego przeciwko Skarbowi Państwa (CDA, CA 30-11-1-0/55-11-8).

<sup>44</sup> W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 2], s. 11.



**Ilustr. 4.** Wytwórnia Samolotów w Kayseri (N. Altuncuoğlu, H. Özlem Özhan, Y. Hordancı, A. Erdoğan, *Tayyare ve Motor Türk*, s. 355)

ambasada, pod wpływem poprzednich dwóch złych doświadczeń, wolała zachować do końca swój dystans wobec działalności PZL w Kayseri.

23 października 1936 r. na dworcu w Kayseri Gibałków przywitał naczelny dyrektor Wytwórni Samolotów Kayseri Avni Okar z delegacją pracowników wyższej rangi<sup>45</sup>.

Po powitaniach zaprowadzono nas do autobusu, który wiózł nas do zakładów lotniczych odległych o kilka kilometrów od miasta. [...] pasmo górskie widoczne na horyzoncie to Taurus, a ta wspaniała góra to wygasły wulkan Erciyas – najwyższy szczyt w Azji Mniejszej, liczący 3916 m n.p.m. Właśnie jechaliśmy w kierunku tej potężnej góry. Przez bramę z napisem „Turk Tayyare Fabrikasi” – [Turecka Fabryka Samolotów – przyp. O.F.B.] – strzeżoną przez żołnierza, wjechaliśmy na jej teren. Niebawem autobus zatrzymał się przed piętrowym kamiennym budynkiem<sup>46</sup>.

Na roboty dla PZL przeznaczono jedną z hal Junkersa. W sali sąsiedniej niemiecka brygada budowała seryjnie szkolne samoloty Gotha o konstrukcji mieszanej, pokrytej płótnem<sup>47</sup>. Za sprawą tak bliskiego sąsiedztwa

<sup>45</sup> Tamże.

<sup>46</sup> W. Dąbrowiecka, dz. cyt., s. 83–84.

<sup>47</sup> W. Gibałka, *Turecka Kariera Mysliwca PZL P-24* [cz. 4], „Skrzydłata Polska” 1960, nr 7 (449), s. 11.



Ilustr. 5. Hangary i góra Erciyas (domena publiczna).



Ilustr. 6. Budynek dyrekcji (N. Altuncuoğlu, H. Özlem Özhan, Y. Hodancı, A. Erdoğan, *Tayyare ve Motor Türk*, s. 334).

z Niemcami inżynier miał zmagać się jeszcze – obok trudności czynionych przez turecką kontrolę techniczną i braków materiałowych – z niemiecką antypolską propagandą.

Z sąsiadującej z nami hali „Gotha” zaczęły się rozchodzić plotki, że praca w PZL jest wykonywana tandetnie i niesumienne. Wykazało to rzekomo kontrola turecka, bo przedtem, jak jej nie było, to robota szło szybko, a teraz idzie wolno i że na tych samolotach tureccy piloci nie będą latać<sup>48</sup>.

Dzięki interwencji przedstawiciela „SePeWe” [Syndykat Eksportu Przemysłu Wojennego – przyp. O.F.B.] na Turcję Romana Buczyńskiego, który przybył do Kayseri na prośbę Gibałki na rozmowę z dyrektorem, oraz poparciu polskiego stanowiska przez Avni Okara, zmienił się – nastawiony raczej proniemiecko – stosunek tureckiej kontroli technicznej do polskiej brygady, antypolska propaganda Niemców zaś stopniowo się uspokoiła<sup>49</sup>. Stosunki z niemiecką brygadą poprawiły się aż do tego stopnia, że Niemcy w wielu przypadkach zaczęli korzystać z pomocy Polaków.

[...] Niemcy zwracali się do Polaków o pomoc. Za zgodą władz tureckich Polacy pomagali Niemcom. W kołach dyplomatycznych w Ankarze zaczęły teraz krążyć wiadomości, jak to Polacy pomagają w pracy Niemcom w Kayseri przy budowie samolotów dla Turcji. Nasza ambasada nie brała udziału w tej akcji. Sympatia całkowicie przeszła na stronę polską<sup>50</sup>.

Plan produkcji P-24 opracowany przez Gibałkę zakładał rozpoczęcie wstępnego montażu pierwszego samolotu seryjnego na początku lutego, ukończenie zaś 1 maja 1937 roku, a początek serii miał nastąpić dwa miesiące później. Realizacja tego planu była uzależniona od dotrzymania terminów przez dział mechaniczny, które rozpoczął prace dla PZL przy końcu grudnia 1936 roku według planu produkcji opracowanego znowu przez Gibałkę<sup>51</sup>. Z powodu opóźnień działu mechanicznego termin ukończenia pierwszego P-24 został najpierw przesunięty o dwa tygodnie, tj. do dnia 15 maja 1937 roku<sup>52</sup>, potem – jeszcze o 10 dni, czyli do 25 maja 1937 roku<sup>53</sup>. Dnia 4 kwietnia, w którym premier Turcji İsmet İnönü złożył krótką wizytę

<sup>48</sup> Tamże.

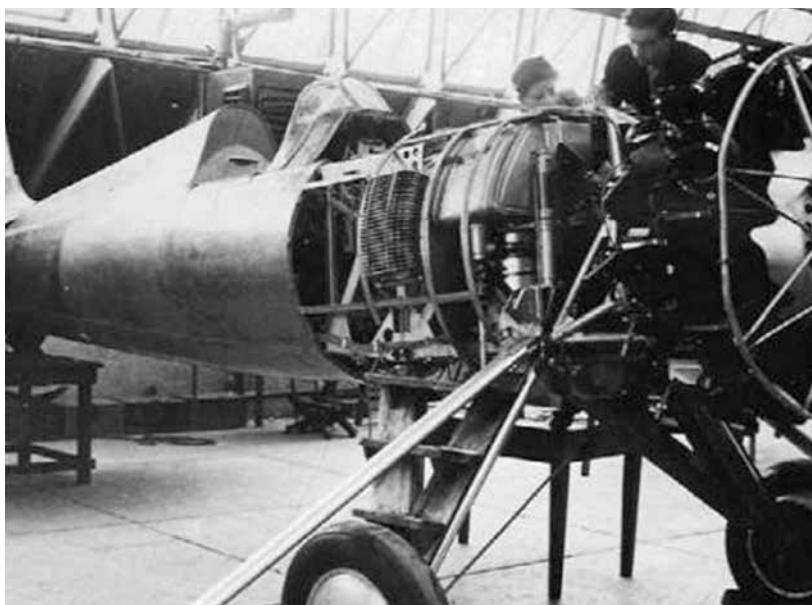
<sup>49</sup> Tamże.

<sup>50</sup> W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 5], „Skrzydłata Polska” 1960, nr 8 (450), s. 14.

<sup>51</sup> Tenże, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 3], s. 15.

<sup>52</sup> Tenże, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 4], s. 11.

<sup>53</sup> Tenże, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 5], s. 14.



**Ilustr. 7.** Montaż przyrządów (N. Altuncuoğlu, H. Özlem Özhan, Y. Hodancı, A. Erdoğan, *Tayyare ve Motor Türk*, s. 339).



**Ilustr. 8.** Budowa kadłuba (2'inci HBFM Arşivi [Archiwum Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 – przyp. O.F.B.]; N. Altuncuoğlu, H. Özlem Özhan, Y. Hodancı, A. Erdoğan, *Tayyare ve Motor Türk*, s. 238).

w wytwórni<sup>54</sup>, budowa pierwszego P-24 była już na dość zaawansowanym etapie: „tył kadłuba samolotu – na ukończeniu, szkielety skrzydeł i ustereżeń – prawie gotowe”<sup>55</sup>. Premierowi towarzyszyło liczne grono dygnitarzy: m.in. minister spraw zagranicznych Rüştü Aras, minister gospodarki Celal Bayar, ambasador Wielkiej Brytanii Sir Percy Loraine<sup>56</sup>. Turecki premier znający język niemiecki<sup>57</sup> rozmawiał z Gibalką<sup>58</sup> bez pomocy tłumacza i ukazał wielkie zainteresowanie stanem prac PZL. Premier zaznaczył, że pierwszy P-24 budowany w Turcji będzie symbolem tradycyjnej przyjaźni turecko-polskiej, a dzień jego oblotu należy obchodzić jak wielkie święto lotnicze<sup>59</sup>.

Po wizycie premiera inżynier otrzymał listy od przedstawicieli PZL na Turcję z informacją, że premier wracał z Kayseri z bardzo pozytywnymi wrażeniami<sup>60</sup>. Stan robót w hali PZL omówiono nawet w radzie ministrów i postanowiono urządzić święto lotnicze w dniu oficjalnego oblotu pierwszego P-24. Dlatego dotrzymanie terminów stało się bardziej istotne, gdyż one już zostały przekazane premierowi i przez niego zaakceptowane<sup>61</sup>. Brygada PZL nadludzkim wysiłkiem dokończyła budowę pierwszego P-24 do dnia 25 maja. Jeszcze w tym samym dniu Polacy przeprowadzili próby silnika, a turecka kontrola techniczna dokonała odbioru końcowego w ciągu dwóch dni (27–29 maja)<sup>62</sup>. Dnia 29 maja 1937 roku por. pil. Irfan<sup>63</sup> wykonał lot próbny<sup>64</sup>.

17 czerwca premier wyruszył do Tunceli na inspekcję oddziałów stacjonujących w mieście oraz działań podjętych przez organy bezpieczeństwa

<sup>54</sup> *İkinci Mensucat Fabrikamız dün Başvekilin eliyle açıldı*, „Kurun” z 5.04.1937, s. 1.

<sup>55</sup> W. Gibalka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 5], s. 15.

<sup>56</sup> *İkinci Mensucat Fabrikamız*.

<sup>57</sup> Powszechnie znana jest pasja Ismeta Paszy do uczenia się obcych języków. W akademii wojskowej uczył się niemieckiego i francuskiego, którym posługiwał się płynnie, a po pięćdziesiątce – angielskiego.

<sup>58</sup> Urodzony w 1893 r. Wilhelm Gibalka pochodził z mieszanej rodziny, jego matka była Niemką, a sam studiował inżynierię mechaniczną w Niemczech na Polytechnische Institut Strelitz. Zob. W. Dąbrowiecka, dz. cyt., s. 173, 768.

<sup>59</sup> W. Gibalka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 5], s. 15.

<sup>60</sup> Tamże.

<sup>61</sup> Tamże.

<sup>62</sup> Tamże.

<sup>63</sup> W artykule Gibalki nie jest podane nazwisko pilota, ponadto jego imię błędnie jest zapisane jako „Izfam”. W tureckich źródłach pilot widnieje także tylko imieniem. Można zaryzykować stwierdzenie, że nazywał się on „Tansel”, bo w tych latach w I Pułku Lotniczym służył faktycznie pewien porucznik pilot Irfan o nazwisku „Tansel”. Młody ten oficer miał w przyszłości zostać dowódcą Sił Powietrznych. Zob. „İrfan Tansel”. [https://tr.wikipedia.org/wiki/İrfan\\_Tansel](https://tr.wikipedia.org/wiki/İrfan_Tansel) [dostęp: 27.11.2022].

<sup>64</sup> N. Altuncuoğlu, H. Özlem Özhan, Y. Hodancı, A. Erdoğan, dz. cyt., s. 238.





**Ilustr. 9.** Wizyta premiera w Zakładach Kayseri, 1937 (archiwum prywatne W. Dąbrowieckiej).

w związku z kurdyjską rewoltą w Dersim<sup>65</sup>. Minister obrony Kazım Özalp przybył do Kayseri pociągiem premiera i tam został, żeby dokonać ostatniej inspekcji w wytwórni przed wizytą premiera, która miała nastąpić w drodze powrotnej z Tunceli<sup>66</sup>. Premier odbył drugą wizytę w dniu 22 czerwca 1937 roku<sup>67</sup>. Zabrał ze sobą znowu grono osobistości piastujących wysokie stanowiska państwowe, przedstawicieli parlamentu tureckiego, licznych korespondentów tureckich i zagranicznych, kilku dyplomatów, w tym ambasadorów Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Również tym razem nikt nie przybył z Ambasady RP. W dniu przyjazdu premiera odbyło się oficjalne oblatanie P-24, ale tym razem przed liczniejszą publicznością niż podczas lotu próbnego. Porucznik Irfan, który podczas oblotu P-24 nie wykonał akrobacji, łączył teraz swój lot z akrobacją zachwycającą widownię. Premier oglądający z podziwem ewolucje wykonywane przez porucznika słuchał jednocześnie informacji na temat przebiegu produkcji P-24, jakie

<sup>65</sup> *Başvekil Tunceli'nde vaziyeti tetkik etti*, „Kurun” z 22.06.1937, s. 1; *Başvekil Şark seyahatine başladı*, „Son Posta” z 18.06.1937, s. 1. Bunt plemion kurdyjskich Zaza w miał miejsce latach 1937–1938 w prowincji Dersim (dziś Tunceli – kurdyjska nazwa miasta została zmieniona w 1936 r.) Rebelianci buntowali się przeciwko rządowemu planowi masowych wysiedleń. Rebelia została bardzo krwawo stłumiona, dlatego niekiedy nazywana jest „masakrą w Dersim”.

<sup>66</sup> *Gl. Kâzım Özalp'ın tetkikleri*, „Ulus” z 21.06.1937, s. 1.

<sup>67</sup> *İnönü, bu sabah üçte Ankara'ya döndüler*, „Anadolu” z 23.06.1937, s. 1.





**Ilustr. 10.** Ostatnia kontrola samolotu P-24 przed startem (2'inci HBFM Arşivi; N. Altuncuoğlu, H. Özlem Özhan, Y. Hodancı, A. Erdoğan, *Tayyare ve Motor Türk*, s. 240).

przekazywał mu pułk. Yakał, podkreślając, jak szybko samolot został zbudowany. Po wylądowaniu premier pogratulował tego wspaniałego lotu, uciskał pilota i wielokrotnie za prace dla Turcji dziękował Gibałce, którego pamiętał z poprzedniej wizyty<sup>68</sup>.

Gibałka w swoim artykule podał, że pierwsza wizyta premiera odbyła się na początku marca 1937 roku<sup>69</sup>, następnie 8 czerwca przybył do Kayseri minister obrony Kazım Özalp i w kilka dni później po jego wizycie premier ponownie przyjechał do wytwórni w dniu uroczystego święta lotnictwa tureckiego<sup>70</sup>, a więc 30 sierpnia – w Święto Zwycięstwa, upamiętniające koniec wojny o niepodległość. Do lat 50. XX wieku obchodzone było pod nazwą „Święto Zwycięstwa i Lotnictwa”. Nie ma jednak w dziennikach z tego okresu żadnych wzmianek sugerujących, że wspomniane wizyty odbyły się w dniach podanych przez Gibałkę<sup>71</sup>. Wizyty, o których wspomina Gibałka, miały miejsce w dniach podanych w poprzednim akapicie. Premier jesz-

<sup>68</sup> W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 6], „Skrzydłata Polska” 1960, nr 9 (451), s. 11.

<sup>69</sup> W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 5], s. 15.

<sup>70</sup> W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 6], s. 11.

<sup>71</sup> Przeanalizowano wszystkie dzienniki zdigitalizowane (od początku marca do połowy września 1937 r.) z kolekcji cyfrowej prasy „Gaste Arşivi”.

cze z innego – i bardzo osobistego – powodu nie mógł przybyć do Kayseri 30 sierpnia: 25 sierpnia 1937 roku zmarł mu brat<sup>72</sup>.

## Podsumowanie

Inżynier Gibałka przebywał w Kayseri w okresie od 23 października 1936 do 8 września 1937 roku. Do dnia jego wyjazdu zbudowano pięć samolotów P-24, a produkcję nastawiano na cztery samoloty miesięcznie<sup>73</sup>. Plan produkcji został zrealizowany z lekką zwłoką, wynikającą z opóźnień działu mechanicznego. Poza tym wszystkie przyrządy przysłane z Warszawy (z wyjątkiem przyrządów do składania przodu kadłuba i goleni podwozia) uległy uszkodzeniu w trakcie transportu, co niewątpliwie spowalniało prace, ponieważ trzeba było poświęcić wiele roboczogodzin na ich naprawy przed montażem. Przyrządy drewniane natomiast w ogóle nie nadawały się do użytku, należało je wyprodukować na miejscu, podobnie jak wszystkie normalki (śruby, sworznie, nakrętki itp.), nienabywane od dostawców<sup>74</sup>.

Pozytywna opinia, na jaką Gibałka zasłużył u Turków swoją suwerenną pracą konstruktorską w Kayseri, przyczyniła się niewątpliwie do decyzji tureckiego rządu o zatrudnieniu grupy polskich konstruktorów i techników lotniczych przy organizacji wytwórni THK Etimesgut w Ankarze i produkcji na licencji samolotów Miles M. 14A podczas II wojny światowej<sup>75</sup>. Turcy specjalnie chcieli, żeby w składzie polskiej grupy znalazł się też Gibałka, którego dobrze pamiętali z jego jednorocznego pobytu w Kayseri. Kiedy tylko rozeszła się wieść o ponownym przyjeździe inżyniera do Turcji, Avni bej od razu zaprosił go do Kayseri. Gibałka był

bardzo mile zaskoczony, że tak żywa była w Kayseri pamięć o nim i że podejmowano go tam tak serdecznie. Szczególnie w fabryce przeżył swój wielki dzień. Po hangarach szło ponoć jak echo – *Mühendis Gibalka geldi! Lehli mühendis geldi!* (tłum. Inżynier Gibałka przyszedł! Polski inżynier przyszedł!) Załoga otaczała go tłumnie żeby się z nim przywitać<sup>76</sup>.

<sup>72</sup> Çok Acı Bir Kayıp. Başvekilimizin Küçük Kardeşi Vefat Etti, „Tan” z 26.08.1937, s. 2.

<sup>73</sup> W. Gibałka, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 6], s. 11.

<sup>74</sup> Tamże.

<sup>75</sup> A. Glass, *Polskie konstrukcje THK w Turcji*, „Polska Technika Lotnicza. Materiały historyczne” 2008, nr 44 (7), s. 1–12.

<sup>76</sup> W. Dąbrowiecka, dz. cyt., s. 247.

## BIBLIOGRAFIA

### ARCHIWALIA

- Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri (CDA). 16.08.1928. CA 30-11-1-0, 55-11-8.  
– 26.04.1930. CA 30-11-1-0, 55-11-8.  
– 30.03.1936. CA 30-18-1-2, 63-24-4.  
– 07.12.1936. CA 30-18-1-2, 70-94-8.  
– 07.10.1937. CA 30-18-1-2, 79-85-15.  
– 21.04.1938. CA 30-10-00, 59-399-8.

### PRASA

- Başvekil Şark seyahatine başladı, „Son Posta”, 18.06.1937.*  
*Başvekil Tunceli’nde vaziyeti tetkik etti, „Kurun”, 22.06.1937.*  
*Çok Acı Bir Kayıp. Başvekilimizin Küçük Kardeşi Vefat Etti, „Tan”, 26.08.1937.*  
*Gl. Kâzım Özalp’ın tetkikleri, „Ulus”, 21.06.1937.*  
*İkinci Mensucat Fabrikamız dün Başvekilin eliyle açıldı, „Kurun”, 5.04.1937.*  
*İnönü, bu sabah üçte Ankara’ya döndüler, „Anadolu”, 23.06.1937.*  
*Polonya tayyareleri, Almanya için ciddi bir tehlike olacaktır, „Anadolu”, 8.08.1939.*

### OPRACOWANIA

- Altuncuoğlu Neslihan, Özhan Ö. Hatice, Hodancı Yağmur i Erdoğan Abdullah.  
*Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketinden (TOMTAŞ) 2’inci Hava Bakım Fabrika Müdürlüğüne Uzanan Yolda Kayseri Uçak Fabrikaları*, red. Neslihan Altuncuoğlu, Kayseri 2021.
- Chrobaczyńska-Plucińska Edyta, *Mussolini – Hitler – Franco. Ich polityka wewnętrzną i zagraniczną w świetle polskiej prasy politycznej dwudziestolecia międzywojennego*, Kraków 2015.
- Dąbrowiecka Wanda, *Tam, gdzie nigdy nie biją dzwony...*, niepublikowane wspomnienia w zbiorach autora.
- Dulęba Leszek, *Lotnicza działalność techniczna Polaków w Turcji podczas II wojny światowej* (I), „Technika Lotnicza” 1981, nr 7, s. 19–23.
- Gibałka Wilhelm, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 1] „Skrzydłata Polska” 1960, nr 4 (446), s. 15.
- Gibałka Wilhelm, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 2], „Skrzydłata Polska” 1960, nr 5 (447), s. 11.
- Gibałka Wilhelm, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 3], „Skrzydłata Polska” 1960, nr 6 (448), s. 11 i 15.
- Gibałka Wilhelm, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 4], „Skrzydłata Polska” 1960, nr 7 (449), s. 11.
- Gibałka Wilhelm, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 5], „Skrzydłata Polska” 1960, nr 8 (450), s. 14–15, 19.

- Gibalka Wilhelm, *Turecka Kariera Myśliwca PZL P-24* [cz. 6], „Skrzydłata Polska” 1960, nr 9 (451), s. 11.
- Glass Andrzej, *Polskie konstrukcje THK w Turcji*, „Polska Technika Lotnicza. Materiały historyczne” 2008, nr 44 (7), s. 1–12.
- Kawiński Artur, *Słowa na koniec mego świata*, „Rocznik Gdański” 2017/2018, t. LXXVII/LXXVIII, s. 55–71.
- Majewski Mariusz W., *Biopaliwa w Drugiej Rzeczypospolitej – mały krok do zrównoważonego rozwoju*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 2018, nr 66 (4), s. 503–523.
- Mazur Wojciech, *Eksport polskiego sprzętu wojennego na Bałkany w latach 1926–1939. Turcja*, „Biuletyn DWS.org.pl” 2008, nr 1, s. 20–25.
- Wituch Tomasz, *Tureckie przemiany. Dzieje Turcji 1878–1923*, Warszawa 1980.
- Yalçın Osman, *Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin Uçak Fabrikası Kurma Mücadelesinde İlk Girişim: Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi (Tomtaş) ve Kayseri Uçak Fabrikası*, „Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi” 2010, t. 26, nr 78, s. 562–588.
- Yalçın Osman, *Filistin Cephesi Türk Hava Harekatı*, „Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi [TAED]” 2016, nr 55, s. 557–595.
- Yalçın Osman, *Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı*, „bilig – Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi” 2021, nr 96, s. 147–176.

## NETOGRARFIA

- Gaste Arşivi*, <https://www.gastearsivi.com/> [dostęp: 23.11.2022].
- İrfan Tansel*, [https://tr.wikipedia.org/wiki/İrfan\\_Tansel](https://tr.wikipedia.org/wiki/İrfan_Tansel). 9.09.2022, [dostęp: 23.11.2022].
- Łabuz Mateusz, *Dlaczego Niemcy wybrali Hitlera? Przyczyny zwycięstwa nazistów*, <https://warhist.pl/wojna/dlaczego-niemcy-wybrali-hitlera-przyczyny-zwyciestwa-nazistow/> [dostęp 27.11.2022].
- Rocznik Służby Zagranicznej Rzeczypospolitej Polskiej według stanu na 1 kwietnia 1936*. Biblioteka Cyfrowa Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie. <http://dlibra.umcs.lublin.pl/dlibra/publication/23447/edition/20605/content> [dostęp 27.11.2022].

## ZALÂÇNIK

Decyzja Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 1936 r., nr 2/5691, w sprawie przyznania etatu W. Gibałce, o który wystąpił Minister Obrony Narodowej, pod warunkiem wprowadzenia do umowy o pracę zapisu zakazującego pracownikowi przelewania gotówki za granicę nie więcej niż jedną piątą brutto jego uposażenia. Pod decyzją widnieje podpis prezydenta Atatürka (CDA, CA 30-18-1-2/70-94-8).

Devlet Arşivi Genel Müdürlüğü

T. C.  
BAŞVEKÂLET  
KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ

Karar sayı  
2

Kararname

T. C.  
BAŞBAKANLIK  
CUMHURİYET KİTAPLIĞI

5891 Ücreti Umumi Muvazene kanununun 5 inci maddesi mucibince 936 malf yılı bütçesinin "B" cetveline dahil 940 inci fasla konulan tahsisattan verilme ve yapılacak mukaveleye her türlü vergi ve tevkifatı çıkarıldıktan sonra alacağı ücretin beşte birinden fazlasını dışarıya çıkarılmayacağına dair bir madde konulmak üzere Kayseri Tayyere fabrikasında "pezetel" tayyerelerinde çalıştırılacak "polonyalı" Mühendis "Wilhelm gibalke" ait ilişik kadronun tesdiki, Millî Müdafese Vekilliğinin 24/10/936 tarih ve 14069 sayılı tenkeresile yapılan teklifi ve Maliye Vekilliğinin 8/12/936 tarih ve III77/4881 sayılı mütaleamesi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 7/12/936 da onanmıştır .

7/12/936

REİSİCÜMÜR  
K. Atatürk

B. V. Ş. Şirini	Ad. V. S. Şirini	M. M. V. K. Özalp	Da. V. S. Kaya
Ha. V. S. Şirini	Ma. V. S. Şirini	Me. V. S. Şirini	Na. V. S. Şirini
İ. V. C. Şirini	S. İ. M. V. S. Şirini	G. İ. V. S. Şirini	Zr. V. S. Şirini

Devlet Arşivi Genel Müdürlüğü

638 38 1 03 70 94 8