

WOJCIECH MAZUR

II Rzeczpospolita w planach koalicyjnych działań lotniczych przeciw Niemcom (1921– 1939)

W momencie wybuchu Wielkiej Wojny, która dziś znana jest jako pierwsza wojna światowa, lotnictwo wojskowe stawiało dopiero pierwsze kroki. W ciągu następnych kilku lat przyszło mu jednak poczynić ogromne postępy. Gdy wspomniany konflikt się skończył, przedstawicielom sił zbrojnych trudno już było sobie wyobrazić działania, w których lotnictwo nie odgrywałoby wielkiej roli. Niektórzy z teoretyków zbrojnych konfliktów, jak Giulio Douhet, Billy Mitchell czy Hugh Trenchard, skłonni byli posunąć się jeszcze dalej, mimo wielu szczegółowych różnic zgadzając się zasadniczo, że przyszła wojna rozstrzygnięta może zostać w powietrzu, a za rację istnienia operujących tam sił uznać należy przede wszystkim niszczące bombardowania o strategicznym charakterze.

Takie poglądy w pierwszych powojennych latach zdawały się jednak należeć do kategorii niesprawdzalnych. Wojskowe budżety ulegały właśnie drastycznym niekiedy redukcjom, nie sposób więc było znaleźć w nich środków dla budowy armady niezbędnej do zadania powietrznego ciosu o odpowiedniej skali i sile.

Nie wszyscy jednak mogli pozwolić sobie na względną obojętność wobec potencjalnych lotniczych wyzwań. Nie mogła tego uczynić np. Francja, pragnąca utrzymać w ryzach pokonane z wielkim trudem, ale nie wyzbywające się bynajmniej myśli o rewanżu Niemcy, ani też Polska – zagrożona

nie tylko z zachodu, ale i od strony wschodniej, gdzie niedawno odparty spod Warszawy sąsiad jasno dawał do zrozumienia, że z lotnictwa zamierza uformować potężną pięść, która powali na kolana wszystkich wrogów bolszewickiego imperium. W lutym 1921 r. oba państwa połączyła konwencja wojskowa, w której strona polska zobowiązała się m.in. do rozbudowy swych sił powietrznych¹. Francuzi starali się by wspomniana umowa objęła też eskadry bombowe – przybyli z Paryża instruktorzy dążyli do zaszczepienia nad Wisłą przekonania o konieczności posiadania „nocnego lotnictwa niszycielskiego, które używa aparatów dużo unoszących (aż do 1500 kg. bomb), powolnych, niewznoszących się wysoko i o wielkim promieniu działania”².

Jednak to nie od Warszawy francuscy wojskowi zaczęli układanie kontyentalnej lotniczej układanki. Pierwsze kroki skierowali do Pragi, dla przybyszów znad Sekwany tradycyjnie bardziej życzliwej, nie tylko dlatego, że na czele czechosłowackiego Sztabu Generalnego stał Francuz, gen. Eugène Mittelhauser. W styczniu 1924 r. w Pradze przebywał jako przedstawiciel paryskiego Sztabu Generalnego szef jej III Oddziału, płk Edmond Louis Dosse. W trakcie długiego, trwającego ponad tydzień pobytu (od 7 do 15 stycznia) odbył on szereg rozmów, zaś 11 stycznia reprezentował stronę francuską podczas oficjalnej konferencji międzysztabowej³.

Wśród scenariuszy działań, które rozważano w związku z hipotetyczną możliwością wznowienia przez Węgry lub Niemcy działań zbrojnych uwzględnione zostały także operacje lotnicze, uznane za „najszybszą i najbardziej efektywną” formę pomocy ofierze ewentualnej agresji. W przypadku niemieckiego ataku na Czechosłowację dyslokowane miały zostać na jej terytorium dwie francuskie eskadry obserwacyjne oraz złożony z trzech eskadr dywizjon ciężkich bombowców. Siły te, współdziałając z lotnictwem pozostającym w dyspozycji władz z Pragi, miały następnie podjąć zadania rozpoznania zaplecza przeciwnika, ruchu na jego liniach kolejowych i rejonów koncentracji, równocześnie prowadząc operacje bombowe „w celu zdemoralizowania wroga i zdeorganizowania jego tyłów”⁴.

¹ Tekst konwencji oraz załącznika: *Dokumenty z dziejów polskiej polityki zagranicznej 1918–1939*, t. 1: 1918–1932, red. T. Jędruszczak, M. Nowak-Kielbikowa, przedm. T. Jędruszczak, Warszawa 1989, s. 130 i n.

² Centralne Archiwum Wojskowe w Warszawie (dalej: CAW), Wyższa Szkoła Wojenna, I.340.1.391, Niedatowany [1921 r.?] wykład kpt. Marcela Flouret „Rola Aeronautyki – sprzęt i organizacja” dla I Roczniaka (1921–22) Kursu Doszkolenia w Szkole Sztabu Generalnego. (W tym i wszystkich kolejnych wypadkach cytowane archiwalia nie posiadają paginacji).

³ Service historique de la Défense, Département de l’Armée de Terre, Vincennes (dalej: SHD-DAT), 7 N 3446, Kopia „Compte-Rendu de la Mission du Colonel Dosse du 3^e Bureau de l’Etat-Major de l’Armée, accomplie à Prague du 7 au 15 Janvier 1924” i inne dok.

⁴ SHD-DAT, 7 N 3446, Niedatowana kopia „Proces verbal de la Conférence tenue à Prague, le 11 Janvier 1924 entre les Officiers représentant les etats-Majors Généraux Français et Tchéco-Slovaques”. Wśród rozpatrywanych scenariuszy uwzględniono dwa warianty ataku

Przyjęte uzgodnienia przewidywały utrzymywanie stałej łączności między sztabami obu partnerów, a także wdrożenie dalszych prac o studyjnym charakterze. Było jednak oczywiste, że efektywność objętych planowaniem działań zbrojnych, szczególnie na niemieckim odcinku, uzależniona będzie w wielkim stopniu od możliwości skorelowania ich z poczynaniami Polski. Na przełomie stycznia i lutego 1924 r. czynniki paryskie podjęły w tej kwestii ożywioną korespondencję, analizie poddając zarówno korzyści z ewentualnej wojennej kooperacji Warszawy i Pragi, jak i środki, które umożliwić miały zawczasu jej wdrożenie. Rzecz jasna, zagadnienia lotnicze pozostawały na dalekim marginesie owej wymiany poglądów. Z drugiej jednak strony w jej trakcie coraz wyraźniej krystalizowały się koncepcje, które w ciągu najbliższych miesięcy doprowadzić miały do włączenia także i polskich sił powietrznych w kreślone z inicjatywy Paryża plany antyniemieckiej wojny powietrznej o strategicznym charakterze⁵.

W pierwszych miesiącach 1924 r. nie było to jednak wcale pewne. Choć bowiem ogólna wojenna strategia krok taki czyniła dość oczywistym, co uznawać musiano zarówno nad Sekwaną, jak i nad Wisłą, to już stan wzajemnych stosunków Polski i Czechosłowacji nie ułatwiał bynajmniej wdrożenia odpowiednich decyzji. Ponadto zaś wiano, które w praktyczną realizację dojrzewających właśnie planów wnieść mogła Warszawa określać należało jako więcej niż skromne.

Zakończona przed kilku laty wojna z bolszewikami okryła polskie siły powietrzne chwałą, ale i wpuściła w głęboki kryzys, którego skutki wciąż były mocno odczuwalne. Próby jego przezwyciężenia przy francuskiej pomocy nie przyniosły na razie przełomu. Możliwości lotniczej interwencji poza strefą bezpośrednich działań oraz jej bezpośrednim zapleczem niemal nie istniały. Co prawda 23 lipca 1923 r. minister spraw wojskowych gen. broni Stanisław Szeptycki zaakceptował przedłożony 1 marca 1923 r. przez szefa Departamentu IV Żeglugi Powietrznej MSWojsk. gen. François-Léon Lévêque program rozbudowy lotnictwa, w którym przewidziane zostało m.in. sformowanie dwóch eskadr ciężkich bombowców wyposażonych w nabyte nad Sekwaną maszyny Farman F.60, ale ich zakup wciąż pozostawał w sferze projektów⁶.

na Czechosłowację, obejmujące samodzielną akcję Węgier lub wspólną agresję Węgier, Niemiec i ewentualnie Austrii, a także niemieckie działania podjęte tylko przeciw Francji.

⁵ SHD-DAT, 4 N 93, Pismo No 67/2 przewodniczącego Sojuszniczego Komitetu Wojskowego marszałka Ferdinanda Focha do przewodniczącego Rady Ministrów i ministra spraw zagranicznych, 29 I 1924 r.; *ibidem*, Pismo No 47 premiera i ministra spraw zagranicznych Raymonda Poincaré do marszałka Ferdinanda Focha, 16 II 1924 r. i inne dok.; *ibidem*, 7 N 3005, Pismo No 123 Raymonda Poincaré do ministra wojny, 23 I 1924 r.; H. Bułhak, *Polska-Francja. Z dziejów sojuszu 1922–1939*, cz. 1 (1922–1932), Warszawa 1993, s. 103 i n. Już w lutym i marcu 1924 r. wspomnianą korespondencją objęci zostali także szefowie Sztabów Generalnych Polski (gen. dyw. Stanisław Haller) i Czechosłowacji (gen. Mittelhauser).

⁶ CAW, Oddział I Sztabu Generalnego (Głównego), I. 303.3.65, Rapport du General Leveque, Chef du Departament IV au sujet de la Réorganisation de l'Aéronautique z 1 III 1923 r.

Dojrzewające w Paryżu w pierwszych miesiącach roku 1924 koncepcje mogły pozwolić na przyspieszenie budowy własnego potencjału, a być może także na zasilenie go w razie wojny przybyłymi nad Wisłę jednostkami francuskiego sojusznika. W maju, podczas wizyty złożonej w Paryżu przez szefa Sztabu Generalnego gen. dyw. Stanisława Hallera oraz zastępcę szefa Oddziału IIIa (Operacyjnego) Biura Ścisłej Rady Wojennej ppłk. SG Tadeusza Kasprzyckiego uzgodniono m.in., że wobec niemożności okazania przez Francję zaatakowanej Rzeczypospolitej pomocy z wysuniętych lotniczych baz w strefie nadreńskiej (interwencja lotnicza uznawana była przez Francuzów za możliwą wyłącznie w Niemczech zachodnich – dla ciężkich bombowców do głębokości 300 km) należy wykorzystać jej terytorium jako podstawę do własnych działań lotniczych o charakterze rozpoznawczym (w celu dostarczenie informacji o intencjach niemieckiego dowództwa na froncie wschodnim) oraz misji bombowych, skierowanych przeciw celom o szczególnym znaczeniu – jak np. Berlin. Siły, które francuski sojusznik zamierzał zaangażować do tych poczynań miały być dość skromne, składając się w najlepszym przypadku z dywizjonu rozpoznawczego (w składzie dwóch eskadr) oraz trzyskadrowego dywizjonu ciężkich bombowców. Ale perspektywa podobnej lotniczej kooperacji napawała przybyszów z Warszawy otuchą⁷.

Te wstępne ustalenia zostały skonkretyzowane w drugiej połowie września, w trakcie wizyty złożonej nad Wisłą przez płk. Dosse oraz dwóch innych oficerów francuskiego Sztabu Generalnego. Formalnie przybyli oni na zaproszenie gen. Hallera jako obserwatorzy manewrów wojskowych, faktycznie – dla kontynuacji zapoczątkowanych kilka miesięcy wcześniej w Paryżu międzysztabowych rozmów. W trakcie pobytu Francuzi zlustrowali m.in. pograniczne rejony Górnego Śląska, odbyli także podróż wzdłuż granicy wschodniej na odcinku od Wilna do Prypeci. Wizytę zwieńczyło podpisanie kilku dokumentów, wśród których znalazł się m.in. sygnowany 30 września *proces-verbal*, zawierający zestawienie zasad wojennej współpracy lotnictwa obu sojuszników⁸.

Przyjęte uzgodnienia dotyczyły głównie konkretyzacji zagadnień omówionych wstępnie cztery miesiące wcześniej, w tym przede wszystkim

⁷ SHD-DAT, 7 N 2293, Entretiens entre les Etats-Majors Polonais et Français au sujet de la collaboration des aviations, 30 V 1924 r. (wersja rękopiśmienna, z poprawkami redakcji: SHD-DAT, 7 N 3006) i inne dok.; *ibidem*, 7 N 3447, Note sur la collaboration franco-polonaise dans le domaine de l'aviation militaire No 4/45 Biura Operacji Wojskowych i Ogólnego Wyszkożenia Armii francuskiego Sztabu Generalnego z 1935 r.; H. Bułhak, *Polska-Francja...*, s. 114, 118; W. Mazur, *Pod wiatr, Francja i lotnictwo wojskowe II Rzeczypospolitej (1921–1938)*, Kraków 2015, s. 63 i n.

⁸ Archives diplomatiques (La Courneuve), Correspondence Politique et Commerciale 1914–1940, Europe 1918–1929, Pologne 21, Pismo ministra spraw wojskowych wz. Szefa Sztabu Generalnego gen. Marie-Eugène Debeney do przewodniczącego Rady Ministrów i ministra spraw zagranicznych, 28 VIII 1924 r.; H. Bułhak, *Polska-Francja...*, s. 127.

dalekiego rozpoznania oraz działań ciężkich bombowców. Przebazowanym do Polski francuskim eskadrom rozpoznawczym jako najistotniejsze z zadań powierzyć zamierzano zebranie danych, które pozwolić by mogły na ustalenie, czy główne siły przeciwnika skoncentrowane zostaną na froncie wschodnim, czy też skierowane na zachód. Z kolei ciężkie lotnictwo bombowe miało utrudniać koncentrację tych sił atakując stacje i linie kolejowe, paraliżować niemiecki przemysł zbrojeniowy, bazy lotnicze, a w razie podjęcia odpowiedniej decyzji o charakterze politycznym także „oddziaływać na morale” poprzez uderzenia na miasta: Królewiec (z baz w Toruniu i Warszawie), Frankfurt oraz Szczecin i Berlin (z bazy w Poznaniu)⁹. Cały wysiłek skierować zamierzano ku trzem głównym rejonom: Prusom Wschodnim, Pomorzu oraz Berlinowi, co pociągało za sobą konieczność wykorzystania przynajmniej trzech dywizjonów ciężkich bombowców. Z braku takowych w składzie polskiego lotnictwa pod uwagę wzięte musiały zostać tymczasowo jednostki francuskie. Strona polska zobowiązała się jednak do budowy niezbędnej infrastruktury, przede wszystkim w Poznaniu i Toruniu, a następnie także w Łodzi, przewidywanej jako baza zapasowa w razie zajęcia Poznania przez wojska przeciwnika. Winna była także, gdy tylko będzie to możliwe, dokonać wyboru typu ciężkiej maszyny bombowej i sformować dwa trzyeskadrowe dywizjony (przy czym trzeci dywizjon nadal dostarczony miał być przez lotnictwo francuskie). Część niezbędnego materiału zobowiązali się dostarczyć nad Wisłę Francuzi, produkcję innych elementów (drewniane części zamienne, uzbrojenie, lekkie bomby, materiał łączności) uruchomić zamierzano w Polsce – przy francuskiej pomocy. Polscy uczestnicy rozmów zobowiązali się też do zapewnienia personelu pomocniczego, niezbędnego dla obsługi przybyłych z Francji eskadr¹⁰.

Plany uzgodnione ze stroną polską były już wówczas skorelowane z zadaniami, których wykonywanie podjąć miały siły powietrzne Czechosłowacji oraz dyslokowane na terytorium tego państwa eskadry francuskie. W tym przypadku za główne obszary potencjalnej aktywności sojuszniczego lotnictwa uznano Śląsk, Saksonię i Bawarię. Również i tu postępy działań przeciwnika hamować miały uderzenia lotnicze kierowane na stacje i węzły kolejowe, tereny

⁹ Przeciw celom położonym na obszarze Wrocławia i Drezna działania lotnicze zamierzano podjąć z terenu Czechosłowacji. SHD-DAT, 7 N 3447, Etude sur la cooperation des aviations française et aliées en cas de guerre avec l'Allemagne No 3/11-1 francuskiego Sztabu Generalnego, wrzesień 1924 r. i nast. dok.; I. Davion, *Mon voisin, cet ennemi. La politique de sécurité française face aux relations polono-tchécoslovaques entre 1919 et 1939*, Bruxelles 2009, s. 191 i n.

¹⁰ SHD-DAT, 7 N 3006, Coopération des aviations française et polonaise en temps de guerre, 30 IX 1924 r.; F. Dessberg, *Le triangle impossible: Les relations franco-soviétiques et le facteur polonais dans les questions de sécurité en Europe (1924-1935)*, Bruxelles 2009, s. 49; *idem*, *Les relations franco-polonaises et les problèmes de sécurité en Europe orientale, 1924-1925*, „Revue Internationale d'Histoire Militaire” 2003, nr 83, s. 249 i n.; H. Bułhak, *Polska-Francja...*, s 130.

użytkowane przez wroga lotnictwo oraz rozpoznane uprzednio z powietrza kluczowe strefy koncentracji. Przewidywano też ataki na niemieckie obiekty przemysłowe, z góry zestawiając szczegółowe ich listy. Destrukcyjnie na morale przeciwnika działać miały planowane ataki na główne ośrodki miejskie: Drezno, Lipsk, Magdeburg, Norymbergę, Monachium i Berlin. Jedynie na obszarze Górnego Śląska, który, jak podkreślono w dokumentach, zamieszkiwany był głównie przez ludność polską, bombardowania zdecydowano się ograniczyć jedynie do obiektów o charakterze ściśle wojskowym.

Jako bazy do projektowanych działań bombowych wybrane zostały zachodnioczeskie miejscowości Cheb i Pilzno, Kbely opodal Pragi oraz położone na Morawach Ołomuniec i Prościejów (Prostějov). Do wykonywania powyższych zadań wykorzystać zamierzano ze strony czeskiej jedną eskadrę bombardowania dziennego oraz jedną eskadrę bombardowania nocnego, a także – ewentualnie – trzy eskadry francuskie, które rozmieścić planowano na terytorium Czechosłowacji.

Ostatecznie więc w całościowej wersji planu, w której przewidziano, że na froncie wschodnim przeciw Niemcom działać będą Czechosłowacja i Polska, a z terytorium obu państw operacje podejmą także eskadry francuskie, przedmiotem ataku stać się miały obiekty położone w pięciu strefach. Przy ich przypisywaniu siłom lotniczym każdego z państw dodatkową komplikację stanowił fakt, że Polacy ze względów narodowościowych wzdragali się przed podejmowaniem działań wobec łatwo osiągalnego z baz na ich terytorium Śląska. Ostatecznie więc Śląsk oraz Saksonia przypisane zostały do strefy odpowiedzialności lotnictwa czechosłowackiego. W zasięgu lotnictwa rozmieszczonego w bazach czeskich znalazły się też Bawaria i Turyngia, ale wobec niedostatku sił ich akcję na tym obszarze przewidywano tylko jako opcjonalną, zamiennie z działaniami prowadzonymi z terytorium Francji oraz strefy nadreńskiej. Nieco podobna sytuacja dotyczyła regionu Berlina – tu jednak jako standardowe przewidziano akcje lotnictwa polskiego, operacje z terenu Czechosłowacji przewidując tylko jako ewentualne, w razie konieczności. Podkreślano przy tym, że aby planowane ataki przyniosły pożądaną efekt powinny mieć charakter możliwie zmasowany i skoncentrowany, dotycząc obiektów o kluczowym dla przeciwnika znaczeniu. Jak zakładali sztabowcy francuscy: „operacje lotnictwa bombowego będą skutkować dezorganizacją i demoralizacją o tyle większą, że dotkną żywotnych punktów, najistotniejszych w Niemczech, z których wiele znajduje się w regionach centralnych i wschodnich (Berlin, Saksonia, Śląsk, itp.)”¹¹.

Przedstawione wyżej uzgodnienia z punktu widzenia Paryża miały zresztą znaczenie raczej polityczne niż czysto militarne, służąc głównie ściślejszemu

¹¹ SHD-DAT, 7 N 3447, Note au sujet de la coopération de l'Aviation Française en temps de Guerre avec les aviations polonaise et tchéco-slovaque No 2/24 Oddziału III francuskiego Sztabu Generalnego z 1924 r.; *ibidem*, Note pour la direction de l'Aéronautique No 0.467 3/11-1 szefa Sztabu Generalnego gen. Marie-Eugene Debeneya, 20 IV 1925 r. i inne dok.

wiązaniu z Francją jej partnerów z Europy Środkowo-Wschodniej oraz wzmożeniu ich wysiłków w sferze zbrojeń lotniczych. Nad Sekwaną przyznawano bowiem na własny użytek, że Francja nie ma obecnie do dyspozycji sił, które umożliwić by mogły podjęcie w razie potrzeby przewidywanych działań, a w szczególności nie jest w stanie skierować do Polski i Czechosłowacji sześciu eskadr ciężkich bombowców – z braku tychże. Ów rozdział pomiędzy deklaracjami a realiami miał stać się cechą charakterystyczną lotniczej polityki Paryża względem sojuszników ze wschodu aż po ostatnie lata okresu międzywojennego¹².

Doraźnie jednak Francuzom udało się osiągnąć przynajmniej część pożądanego efektów. W lipcu 1925 r. władze polskie nabyły we Francji 32 ciężkie samoloty bombowe typu Farman F68BN4 Goliath¹³, realizując tym samym zaciągnięte z górami rok wcześniej zobowiązanie. Zrzędzeniem losu zakupione maszyny zaczęły przybywać do Polski latem roku następnego, w zmienionej już diametralnie sytuacji¹⁴. Majowy zamach stanu spowodował w Polsce istotne zmiany na szczytach cywilnej i wojskowej hierarchii, te zaś skutkowały m.in. przyjęciem zdecydowanie odmiennej od dotychczasowej koncepcji wykorzystania lotnictwa. Pod przemożnym wpływem marszałka Piłsudskiego pierwszeństwo w jej ramach zyskały typy lekkie, przeznaczone „dla zapewnienia wywiadu i łączności”. Ciężkie bombowce stały się w tej sytuacji kosztownym a zbędnym obciążeniem, zdatnym głównie do tego by ich rzekomo całkowicie niepotrzebnym zakupem obciążać odsuniętych od władzy politycznych przeciwników. Wykorzystywane w następnych latach głównie do zadań o pobocznym charakterze, stosunkowo szybko zaczęły być kierowane do kasacji¹⁵.

Wyraźna po roku 1926 w polityce warszawskich władz tendencja do rozluźniania więzi z Francją sprawiła, że opracowane w latach 1924–25 plany lotniczego współdziałania z Paryżem dość szybko przestały być rozwijane i uaktualniane. Formalnie nie przekreślano ich, w praktyce wojskowi francuscy jako główną bazę dla swych ewentualnych działań bombowych w regionie

¹² *Ibidem* oraz SHD-DAT, 7 N 2293, Note sur l'Aviation de Bombardement, 1925 r. oraz wykazy stanu samolotów francuskich sił powietrznych. Wedle informacji zawartych w tych dokumentach I VIII 1925 r. w bieżącym użytkowaniu francuskiego lotnictwa wojskowego znajdowało się 49 egzemplarzy ciężkich bombowców typu Farman F.60, a kolejne 69 takich maszyn zatrzymane zostało w rezerwie wojennej. W tejże kwestii zob. też: SHD-DAT, 7 N 3456, Note pour la Direction de l'Aeronautique No 7839 zastępcy szefa Sztabu Generalnego gen. Louisa Bigault du Granrut i Szefa O. I Sztabu Generalnego płk. Parfait, 11 IX 1925 r. i nast. dok.

¹³ CAW, O. I SG, I.303.3.605, Sprawozdanie budżetowe [Departamentu IV MSWojsk.] za lipiec 1925 r.

¹⁴ CAW, O. I SG, I.303.3.654, Nietatowany [jesień 1926 r.?] wykaz stanu realizacji I, II i III raty kredytu francuskiego (za czas od otwarcia kredytu do 1go października 1926 r.).

¹⁵ CAW, Dowództwo Lotnictwa MSWojsk. I.300.38.152, Protokół kasacji samolotu Farman Goliath Nr P.23, 10 VI 1929 r.; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, Warszawa 2003, s. 151 i n.

wskazywali Czechosłowację, z nią też zawierając kolejne w tej kwestii porozumienia¹⁶. Do poświęconych lotniczej kooperacji rozmów z Polską przedstawiciele Paryża próbowali kilkakrotnie powrócić w pierwszej połowie lat trzydziestych. Usiłowania te pozostały jednak bez widocznych efektów¹⁷.

Rzeczpospolita, bynajmniej z francuskiego sojuszu nie rezygnując, starała się w miarę możliwości samodzielnie kształtować swą politykę obronną oraz materiałowe postawy jej realizacji. W tym ostatnim przypadku podejmowane wysiłki skutkowały szeregiem godnych uwagi rezultatów. W przypadku lotnictwa zdawały się one szczególnie wręcz spektakularne, prowadząc m.in. do opracowania nowoczesnego średniego bombowca PZL.37 Łoś.

Rzecznikiem rozwoju rodzimego lotnictwa bombowego był przede wszystkim pełniący od marca 1926 r. funkcję Szefa Departamentu Lotnictwa (Aeronautyki; od 8 sierpnia 1936 r. – Dowódcy Lotnictwa) MSWojsk. płk SG dypl. (od 1 stycznia 1934 r. – generał) pil. inż. Ludomił Rayski. Propozycje swe formułował co najmniej od początku lat trzydziestych, spotykając się zrazu z oporem ze strony Sztabu Głównego, który obawiał się nadmiernie wysokich kosztów realizacji przedstawianych zamysłów, podkreślając też ich potencjalną szkodliwość dla rozwoju uznawanego za priorytet lotnictwa myśliwskiego, o defensywnym z założenia przeznaczeniu¹⁸. W połowie dekady, po śmierci marszałka Piłsudskiego, gen. Rayski jednak zdołał przekonać do swych koncepcji osobistości ze szczytów wojskowej hierarchii. Opracowany latem 1936 r. program rozbudowy lotnictwa zakładał, że podstawą sił powietrznych RP stanie się właśnie lotnictwo bombowe. „Głównym zadaniem lotnictwa samodzielnego jest [...] niszczenie, środkiem do tego lotnictwo bombardujące, sposobem działania zawsze zaczepność” – uzasadniali swe stanowisko autorzy dokumentu, powołując się na szereg ilustrujących ich tezę przykładów z zagranicy¹⁹.

Projektowane „lotnictwo samodzielne” (stanowiące część podporządkowanego Naczelnemu Wodzowi lotnictwa dyspozycyjnego²⁰) realizować mia-

¹⁶ SHD-DAT, 7 N 3447, Proces-verbal des conversations tenues à Paris les 5 et 6 Decembre 1935 entre les représentants de l'Etat-Major General Tchecoslovaque et de l'Etat-Major Général de l'Armée de l'Air Français i nast. dok.; Service historique de la Défense – Département de l'Armée de l'Air (Vincennes) [dalej – SHD-DAA], 2 B 97, Rapport au sujet des conditions de la collaboration des aviations tchécoslovaque et française, 4 V 1933 r. i nast. dokumenty; I. Davion, *Mon voisin...*, s. 396 i n.; T. Vivier, *La politique aéronautique militaire de la France: janvier 1933–septembre 1939*, s. 113 i n., 235 i n.

¹⁷ W. Mazur, *Pod wiatr...*, s. 167 i n.

¹⁸ CAW, O. I SG, I.303.3.847, Nietadatowany referat L. 4100/31 Mob. O. I SG i inne dokumenty O. I SG dotyczące prac budżetowych Departamentu Aeronautyki MSWojsk. z lat 1932/33 – 1934/35; E. Malak, *Prototypy samolotów bojowych i zakłady lotnicze. Polska 1930–1939*, Warszawa 2011, s. 119 i n.

¹⁹ CAW, O. I SG, I.303.3.879, Referat w sprawie rozbudowy lotnictwa, b.d. [lato 1936 r.].

²⁰ Drugą część lotnictwa dyspozycyjnego stanowić miało lotnictwo współpracy, do którego głównych zadań należeć miały: rozpoznanie operacyjne, osłona działań naziemnych o znaczeniu operacyjnym (ruchy odwodów, transporty operacyjne i ich rejonowy wyładowania,

ło zadania wynikające z potrzeb określonych jako strategiczno-operacyjne, występując w szczególności jako:

„- zaczepna broń przeciwlotnicza, zdolna do niszczenia lotnictwa nieprzyjacielskiego (przede wszystkim w jego bazach) [...],

- narzędzie zdolne do niszczenia nieprzyjacielskiej sieci komunikacyjnej,

- narzędzie do wywierania wpływu moralnego na społeczeństwo cywilne przeciwnika przez bombardowanie ważniejszych ośrodków życia politycznego, kulturalnego i przemysłowego, choćby w znaczeniu riposty,

- ruchliwy odwód, [...] zdolny do skutecznej pomocy w decydującej operacji na ziemi lub do interwencji w położeniu krytycznym”²¹.

W razie konfliktu na zachodzie dla lotnictwa samodzielnego, którego trzon stanowić miały samoloty ciężkiego bombardowania, za podstawowe cele ataków uznane zostały „duże miasta z Berlinem włącznie” (jako ewentualna riposta na podobne bombardowania podjęte przez przeciwnika), węzły kolejowe (ze względu na ich liczbę przerwanie sieci kolejowej uznano za możliwe „tylko odcinkami”), mosty kolejowe i drogowe na Bobrze i Odrze, niemieckie bazy lotnicze „mniej więcej na południku Berlina” i obiekty przemysłowe znajdujące się w zasięgu działań („gros znajduje się poza zasięgiem” – zaznaczano z pewnym zawodem)²².

Z kolei w razie ataku ze wschodu proponowano bombardowanie linii kolejowych, w szczególności zaś – „węzłów kolejowych leżących w głębi i wzdłuż [...] granicy wschodniej na ogólnej linii Dźwina-Dniepr, jako cel drugorzędny wskazując większe zgrupowania lotnicze, dyslokowane [...] w pasie przygranicznym do 300 klm w głąb”. W tym przypadku nie wchodziły zasadniczo w rachubę uderzenia na ośrodki miejskie („mało jest większych miast w naszym zasięgu”), czy ośrodków przemysłu wojennego („gros przemysłu leży poza zasięgiem”)²³.

Jako podstawę kalkulacji niezbędnych sił przyjęto zdolność sił bombowych do wykonania czterech głównych zadań, tj.:

„1/ Odcięcia linii transportowych od rejonów koncentracyjnych przeciw Polsce. Równoczesny nalot na Berlin i Szczecin. [...]

2/ Odcięcia linii transportowych na Pomorze Pruskie. Równoczesny nalot na Berlin i Królewiec.[...]

3/ Odcięcia linii transportowych [...] na Śląsk Niemiecki. Równoczesny nalot na Berlin, Królewiec i Wrocław. [...]

przygotowania do decydującego natarcia na wybrany odcinek) oraz utrzymywanie łączności Naczelnego Dowództwa z armiami. Koncepcja lotnictwa samodzielnego przewijała się w polskiej myśli lotniczej od początku lat dwudziestych. W tej kwestii zob. m.in. A. Przedpełski, *Lotnictwo w myśli wojskowej II Rzeczypospolitej*, Toruń 2001; T. Kmieciak, *Węzłowe problemy wykorzystania lotnictwa w przyszłej wojnie w polskiej myśli lotniczej lat 1919–1939*, „Słupskie Studia Historyczne” 2003, nr 10, s. 129 i n.

²¹ CAW, O. I SG, I.303.3.879, Referat w sprawie rozbudowy lotnictwa, b.d. [lato 1936 r.].

²² *Ibidem*.

²³ *Ibidem*.

4/ Odcięcia [rosyjskich] linii transportowych od rejonów koncentracyjnych przeciw Polsce [na linii Dźwiny i Dniepru]²⁴.

13 października 1936 r. Komitet do Spraw Uzbrojenia i Sprzętu na swym XVI posiedzeniu przyjął przedstawione mu założenia programu rozbudowy sił powietrznych, ostatecznie decydując o przyznaniu priorytetu właśnie lotnictwu bombowemu oraz akceptując sformułowany w konkluzji omówionego wyżej dokumentu postulat rozbudowy tego lotnictwa do 21 eskadr zorganizowanych w 7 dywizjonów bombowych²⁵. Szczegółowy plan realizacji tych zamierzeń skonkretyzowany został rok później w dokumencie „Przewidywany plan rozbudowy lotnictwa”, przesłanym szefowi O. I SG 23 października 1937 r. Kilka miesięcy później stało się jasne, że ze względu na trudności finansowe, techniczne i produkcyjne realizacja planu jest zagrożona²⁶. Złożona w marcu 1939 r. wobec coraz wyraźniejszej perspektywy jego fiaska dymisja gen. Rayskiego i związane z nią dalsze personalne przetasowania na szczytach lotniczej hierarchii dokonały reszty. Nowi szefowie polskiego lotnictwa wojskowego za istotniejsze od bombowców uznali bardziej przydatne do obrony coraz bardziej zagrożonego państwa siły myśliwskie²⁷.

Aktualny od 15 maja 1939 r. *Ordre de Bataille* lotnictwa w polu obejmował trzy ujęte w tabelach mobilizacyjnych dywizjony bombowych „Łosi”, z których jednak dwa miały zostać postawione w stan gotowości „w terminie późniejszym”²⁸. W ostatnim znanym projekcie zmian w wyposażeniu i OdB lotnictwa, sygnowanym przez Szefa Sztabu Lotniczego SG gen. bryg. obs. Stanisława Ujejskiego najpewniej w sierpniu 1939 r. odnotowywano już istnienie 2 dwueskadrowych dywizjonów „Łosi” (z dopiskiem – „termin gotowości mob. 1 IV 1940”), przewidując na rok 1940/41 uzyskanie gotowości bojowej przez jeszcze jeden dywizjon²⁹.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ *Ibidem*; CAW O. I SG, I.303.3.700, Zestawienie uchwał KSUS od posiedzenia I z 1 VIII 1935 r. do posiedzenia XVI z 13 X 1936 r.

²⁶ CAW, O. I SG, I.303.3.777, Pismo L. 393/mob.37.Lot. Dowódcy Lotnictwa MSWojsk. gen. Rayskiego do Szefa O. I SG wraz z załącznikami, 23 X 1937 r.; *ibidem*, I.303.3.648, Konferencja u Dowódcy Lotnictwa z udziałem Szefa Sztabu Lotniczego oraz Szefa Oddziału I. Sztabu Głównego w dniu 25 V 1938 r. w sprawie wytycznych do opracowania preliminarza budż. [etu] rez.[erwy] zaop.[atrzenia] na okres 1939/40 i in. dok.; K. Kłobuch, *Geneza lotniczego września. Polska doktryna lotnicza i konstrukcje samolotów na tle wrogów i sojuszników, 1926–1939 r.*, Warszawa 2009, s. 117 i n.

²⁷ CAW, Generalny Inspektorat Sił Zbrojnych, I.302.4.1967, Referat L. 6055/tj.38 „Osiągnięcia w lotnictwie w r. 1937/38 – wnioski” Inspektora Obrony Powietrznej Państwa gen. bryg. dr. Józefa Zajęca, 28 XI 1938 r.

²⁸ Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im gen. Władysława Sikorskiego w Londynie [dalej: IPMS], Lot. A.I.3/1g, Pismo L. 2/tjn.Org.1940 mjr. dypl. Ludwika Szula do gen. bryg. pil. Władysława Kalkusa wraz z załącznikiem, 3 I 1940 r.

²⁹ R. Rybka, K. Stepan, *Najlepsza broń. Plan mobilizacyjny „W” i jego ewolucja*, Warszawa 2010, s. CLXVII.

Zredukowane tak drastycznie względem wcześniejszych założeń możliwości sprzętowe spowodowały też rezygnację z niedawnych projektów lotniczych rajdów bombowych na głębokie zaplecze przeciwnika. Świeżo pozyskani brytyjscy sojusznicy dzień po inauguracji rozpoczętych w Warszawie 23 maja 1939 r. rozmów międzysztabowych poinformowani zostali, że „zasięg działania [polskiego] lotnictwa będzie taki jak zasięg operacji sił lądowych”, zaś siły, które strona polska zamierza użyć w bombardowaniach składają się ledwie z „4 eskadr bombowych, wspomaganych przez 60–70 samolotów liniowych, które będą użyte do bliższych bombardowań”³⁰. Przybysze znad Tamizy przyjęli do wiadomości znany im już zresztą nieoficjalnie skądinąd fakt. W sporządzonych już po powrocie delegatów do Londynu analizach wyrażano nadzieję, że stronę polską uda się przekonać do ataku na bardziej odległe obiekty, w szczególności ulokowane w Szczecinie zbiorniki paliwa oraz bazę morską w Królewcu³¹.

Nie oznaczało to jednak całkowitej rezygnacji z aktywnego udziału w europejskiej wojnie bombowej, która – jak wciąż zakładano – nieuchronnie rozgorzeć musiała wraz z wybuchem kolejnego zbrojnego konfliktu o ponadlokalnym zasięgu. Z braku dostatecznych własnych sił należało jedynie odświeżyć nigdy przecież formalnie nie zarzuconą koncepcję wykorzystania w tej wojnie bazowanych na własnym terytorium jednostek lotniczych zachodniego alianta.

W dalszej części drugiej połowy dekady lat trzydziestych intensywne kontakty wojskowe z Francją ułatwiały próby przekucia podobnych zamysłów w konkretne rozwiązania i plany. W dniach 12–14 i 18 października 1937 r. odbyły się w Paryżu francusko-polskie rozmowy techniczne, poświęcone głównie współpracy w dziedzinie uzbrojenia i łączności. Wymiana informacji oraz podjęte w obu wymienionych dziedzinach prace unifikacyjne miały w przyszłości ułatwić kooperację sojusznicznych sił powietrznych. Ustalono przy tym, że kolejne podobne spotkania odbywać się będą co sześć miesięcy, na przemian w Paryżu i Warszawie³².

Realizacja przyjętych uzgodnień uzależniona została od aprobaty szefów Sztabów Głównych. Ze strony polskiej została ona dokonana w lutym 1938 r.,

³⁰ *Protokół polsko-brytyjskich rozmów sztabowych, odbytych w Warszawie w maju 1939 r.*, „Bellona” Londyn 1957, z. 3–4, s. 37. Podane liczby zostały zresztą świadomie zawyżone przez stronę polską – w rzeczywistości bowiem gotowość osiągnął jedynie jeden z liczących dwie eskadry dywizjonów bombowych, drugi zaś wciąż znajdował się w trakcie organizacji. Zob.: IPMS, Lot. A.I.2/15, Referat L. 389/S.lot.tj. Sztabu Lotniczego Sztabu Głównego, maj 1939 r.

³¹ The National Archives, Kew [dalej: TNA], cab/66/1/2, Anglo-Polish Staff Conversations. Report by the United Kingdom Delegation. Commentary by the Deputy Chiefs of Staff Subcommittee, D.C.O.S. 127, 14 VI 1939 r.

³² IPMS, Lot. A.I.2/8, Conversations techniques Franco-Polonoises – egzemplarz No. 1, przekazany Szefowi polskiego Sztabu Głównego pismem No 16 francuskiego attaché wojskowego gen. Félixu Musse, 28 X 1937 r.; W. Mazur, *Pod wiatr...*, s. 241 i n.

brak jednak formalnej decyzji strony francuskiej uniemożliwił dalszy postęp prac. W celu rozwiązania zaistniałego impasu 4 lipca 1938 r. w Paryżu zorganizowano spotkanie przedstawicieli sił lotniczych obu partnerów. Obradujący odnotowali, że choć przyjęte w październiku poprzedniego roku zasady współpracy nie zostały jeszcze formalnie przyjęte przez Francuzów, to jednak w praktyce uzgodnienia są już realizowane: do Polski przekazano sygnałne egzemplarze francuskich bomb lotniczych i sprzętu łączności. Potwierdzono też wolę kontynuacji okresowych spotkań dwustronnych³³.

Spotkanie istotnie przyspieszyło akceptację październikowej umowy przez szefa Sztabu Generalnego francuskiej *Armée de l'Air* gen. Josepha Vuillemin, który odpowiednie kroki poczynił z początkiem sierpnia 1938 r.³⁴ Niebawem jednak uwagę obu stron przykuł zaostojający się kryzys czechosłowacki. W jego szczytowej fazie, gdy w ostatniej dekadzie września wydawało się, że eskalacja konfliktu doprowadzić może do wybuchu działań zbrojnych, szefowie francuskiego lotnictwa wojskowego rozważali scenariusze ewentualnej wojny bombowej w Europie Środkowej, kluczową rolę wyznaczając w niej nie tyle zachowującemu dystans wobec znajdującej się w opresji Pragi polskiemu sojusznikowi, ile siłom radzieckim. Miały one działać wedle jednego z trzech rozważanych wariantów. Pierwszy z nich przewidywał przelot nad terytorium polskim bez prawa lądowania, co pozwolić miało ciężkim siłom bombowym wschodniego sąsiada Rzeczypospolitej na osiągnięcie celów w Prusach Wschodnich obszaru Rzeszy po wysokość Frankfurtu nad Odrą, średnim zaś oprócz Prus Wschodnich być może także rejonu granicy polsko-niemieckiej na północny-zachód od Katowic. Z kolei wariant drugi, obejmujący możliwość lądowania w Polsce (między Poznaniem i Warszawą) dla zatankowania paliwa podczas powrotu z misji oznaczał wedle francuskich przewidywań wydłużenie zasięgu skutecznych operacji radzieckiego lotnictwa ciężkiego po Frankfurt nad Menem, a operacji średniego lotnictwa bombowego po Magdeburg. Wreszcie najbardziej korzystny wariant trzeci wiązać się miał ze zgodą Polaków na bazowanie ograniczonych sił radzieckich (do 10 dywizjonów, tj. 120 samolotów) na terytorium Rzeczypospolitej (między granicą z Niemcami a południem Warszawy) i korzystanie z polskiej infrastruktury. W takim przypadku w zasięgu sił rozlokowanych w Polsce znaleźć się mogło w praktyce całe terytorium Niemiec³⁵.

Podobnym mało realistycznym z wielu powodów koncepcjom kres położyła konferencja monachijska. Jednak kontrowersje wokół dokonanej

³³ IPMS, Lot. A.I.2/10, Pismo L. 229/tj.38/Lot. attaché lotniczego RP w Paryżu ppłk. pil. obs. Franciszka Ksawerego Pinińskiego do Szefa SG, 15 VII 1938 r. i in. dok.

³⁴ IPMS, Lot. A.I.2/10, Odpis pisma no 1704 2C/E.M.A.A. gen. Josepha Vuillemin do ppłk. Pinińskiego, 4 VIII 1938 r.

³⁵ SHD-DAA, Z 12941, Conditions dans les quelles la Pologne pourrait favoriser une action aérienne de l'U.R.S.S. contre l'Allemagne, b.d. [26 IX 1938 r.?]; T. Vivier, *La politique aéronautique...*, s. 532 i n.; W. Mazur, *Pod wiatr...*, s. 261 i n.

przez Polskę tuż po jej zakończeniu aneksji Zaolzia spowodowały, że wojskowa współpraca Paryża i Warszawy w wielu dziedzinach została niemalże zamrożona. Uprzedni jej rytm przywracać zaczęto dopiero w pierwszych tygodniach roku następnego, czego jednym z pierwszych efektów stała się złożona w Warszawie między 8 a 15 lutego 1939 r. wizyta czteroosobowej delegacji francuskich sił powietrznych. Przybysze znad Sekwany wzięły udział w planowanej od kilkunastu miesięcy konferencji w sprawie lotniczej kooperacji sojuszników. A choć i tym razem obrady nominalnie dotyczyły kwestii technicznych i wywiadowczych, to w dokumentach strony polskiej stwierdzano już bez ogródek „tematem rozmów było: jakie są możliwości z punktu widzenia technicznego, działania lotnictwa francuskiego lub polskiego z terytorium drugiego państwa”³⁶.

W praktyce postęp osiągnięto w kilku jedynie dziedzinach (amunicja i bomby, uzbrojenie pokładowe i łączność), inne zagadnienia przekładając na następne spotkanie. Doszło do niego wcześniej niż przewidywano, w zupełnie już zmienionej skutkiem dokonanej przez III Rzeszę w połowie marca likwidacji resztek suwerennej Czechosłowacji i dalszymi konsekwencjami tego faktu sytuacji polityczno-militarnej. 15 maja w stolicy Francji rozpoczęte zostały rozmowy polskiej delegacji kierowanej przez ministra spraw wojskowych (w Paryżu występującego w roli przedstawiciela Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza) gen. dyw. Tadeusza Kasprzyckiego oraz reprezentantów francuskich sił zbrojnych, z szefem Sztabu Generalnego Obrony Narodowej gen. Maurice Gamelinem na czele. W dniu następnym, podczas pierwszego oficjalnego posiedzenia, obaj przewodniczący uzgodnili wyłonienie podkomisji lotniczej „celem opracowania form współpracy lotniczej polsko-francuskiej na wypadek wojny”³⁷. W trakcie rozpoczętych niemal niezwłocznie obrad tego gremium gospodarze, zapytywani o możliwość podjęcia przez francuskie siły powietrzne działań odciążających zaangażowanego w walkę sojusznika przez działania prowadzone także z jego terytorium, zadeklarowali możliwość takiej pomocy. Francuzi podkreślili przy tym, że w grę wchodzić by mogły jedynie działania

³⁶ IPMS, Lot. A.I.2/11, Referat L. 377/S.Lotn..tj. Sztabu Lotniczego Sztabu Głównego dla Szefa SG, 9 V 1939 r. i in. dok.; SHD-DAT, 2 N 235, Raport No 778 -2.Cf/S EMAA gen. Josepha Vuillemina dla Szefa Sztabu Generalnego Obrony Narodowej, 20 III 1939 r.; T. Vivier, *L'aviation française en Pologne (janvier 1936 - septembre 1939)*, „Revue Historique des Armées” 1993, nr 4 (193), s. 67 (tu błędne datowanie wizyty na marzec; podobnie – *idem*, *La politique aéronautique...*, s. 522); W. Mazur, *U prognozy wrześniowego sprawdzianu – polskie Lotnictwo Wojskowe w oczach sojuszników*, „Poligon” 2011, nr 9, s. 79. W praktyce, jak przyznawano w zacytowanym dokumencie w grę wchodzić mogły jedynie działania lotnictwa francuskiego z terytorium Polski i to właśnie analizie tego zagadnienia poświęcona została większa część obrad.

³⁷ *Protokoły polsko-francuskich rozmów sztabowych, odbytych w Paryżu, w maju 1939*, „Bellona” Londyn 1958, z. 2, s. 174.

ograniczone, podjęte z wykorzystaniem maksymalnie pięciu eskadr samolotów typu (prawdopodobnie) Amiot 143 M, które nad Wisłę dotrzeć by mogły w ciągu kilku dni od wybuchu wojny lotem nad terytorium niemieckim, by powrócić następnie do ojczyzny tą samą drogą. Jednocześnie strona francuska zaproponowała, by „linią rozgraniczenia działań polskiego i francuskiego lotnictwa wojskowego stał się na froncie zachodnim południk Rostock – Lipsk, a w wypadku potężnej akcji niemieckich sił powietrznych stacjonujących w Prusach Wschodnich linia Szczecin – Zgorzelec”³⁸.

Powyższe ustalenia, uzupełnione o niektóre szczegóły dotyczące bazowania w Polsce jednostek francuskiego lotnictwa oraz ich uzbrojenia i zaopatrzenia zawarte zostały w podpisanym 17 maja przez przedstawicieli obu stron *proces-verbal*, który załączony został do sygnowanego 19 maja protokołu końcowego rozmów. Nadal jednak uważano je za wstępne. Strona polska starała się więc uzyskać jednoznaczne deklaracje Francuzów oraz rozwiać inne niejasności. Sposobność po temu zyskano już niebawem, podczas konferencji ekspertów lotnictwa, która obradowała w Paryżu w dniach 25–26 maja 1939 r. Powzięty zamiar w większej części udało się zrealizować, a przyjęte ustalenia potwierdzone zostały przyjętym na zakończenie obrad kolejnym *proces-verbal*³⁹.

Strony dokonały rozgraniczenia stref aktywności lotniczej w początkowej fazie ewentualnej wojny, jako normalny zasięg działań lotnictwa francuskiego wyznaczając linię Brema – Hanower – Erfurt -- Norymberga – Augsburg, dla lotnictwa polskiego Szczecin – Zgorzelec – Brno (Brünn), zaś wspólną dla obu sił powietrznych granicę wyjątkową ustalając wzdłuż linii Rostock – Rathenow – Chemnitz – Linz. Ostateczna decyzja o skierowaniu do Polski w razie wybuchu wojny francuskich jednostek lotniczych uzależniona została od sytuacji na innych teatrach działań wojennych i jako polityczna oddana w ręce rządu francuskiego. Polskiemu Sztabowi Głównemu przyznano jednak w razie zmasowanego ataku sił niemieckich na Rzeczpospolitą prawo wystąpienia z takim żądaniem. W razie jego zaaprobowania nad Wisłę skierowane być miało francuskie zgrupowanie bombowe złożone (w roku 1939) z pięciu eskadr samolotów Amiot 143 M z zadaniem kontratakowania niemieckiej infrastruktury lotniczej i składów na granicy zachodniej Polski oraz bombardowania zgrupowań wojsk niemieckich (przede wszystkim – zmotoryzowanych) zagrażających Polsce⁴⁰.

³⁸ *Ibidem*, s. 174 i n.; M. Gamelin, *Servir*, t. 3: *La Guerre (Septembre 1939 – 10 Mai 1940)*, Paris 1947, s. 52 i n.; P. Armengaud, *Batailles politiques et militaires sur l'Europe. Témoignages (1932–1940)*, Paris 1948, s. 89 i n.; J. Ciałowicz, *Polsko-francuski sojusz wojskowy 1921–1939*, Warszawa 1970, s. 282 i n.

³⁹ SHD-DAT, 2 N 235, *Proces-verbal des conversations tenues au Ministère de l'Air a Paris les 25 et 26 Mai entre les représentants de l'Aviation Polonaise et de l'Armée de l'Air Française*, 27 V 1939 r. (egzemplarz strony polskiej: IPMS, Lot. A.I.2/13).

⁴⁰ *Ibidem*; P. Armengaud, *Batailles politiques...*, s. 91 i n. (gdzie rozmowy datowano błędnie

Dla przybyłych ewentualnie w sukurs zaatakowanej sojusznicze eskadr francuskich strona polska zapewnić miała odpowiednią liczbę lotnisk wysuniętych, rozmieszczonych w trzech strefach, w protokole określonych jak następuje:

- 1/ Tomaszów Mazowiecki – Piotrków (określenie kodowe: Jean),
- 2/ Gniezno – Września (określenie kodowe: Paul),
- 3/ Inowrocław – Aleksandrów (określenie kodowe: René).

Węzły lotnisk podstawowych ulokowane miały zostać w rejonie Radom – Lublin – Międzyrzec (oznaczenie kodowe: Léon), zaś na siedzibę sztabu zgrupowania przewidziano Radom bądź Lublin. Polaków obciążyć też miało poczynienie odpowiednich przygotowań materiałowych (część niezbędnych zapasów dostarczyć mieli zawczasu Francuzi) oraz logistycznych, a także zapewnienie przybyszom z Francji odpowiedniej łączności i niezbędnych informacji, np. meteorologicznych⁴¹.

Zarówno jednak prace nad ustalaniem dalszych szczegółów, jak i same przygotowania postępowaly powoli. Wieczorem 8 sierpnia 1939 r. trasą wiodącą z Le Bourget przez Amsterdam i Kopenhagę zdążył jeszcze przybyć do Polski rozeznający warunki tak dalekiego przelotu francuski Amiot, zaś na dzień przed wybuchem wojny, 31 sierpnia 1939 r. do Paryża miały powędrować kolejne teki opracowanego w Warszawie dokumentu „Cele dla lotnictwa bombowego”, zawierający propozycje obiektów, które zbombardować by mogło w drodze do Polski francuskie zgrupowania bombowe. Na realizację dalszych etapów majowych uzgodnień czasu już jednak zabrakło⁴².

Można zresztą wątpić, czy ewentualnie udzielona przez Francuzów pomoc mogła w znaczący sposób wpłynąć na bieg wojennych działań. Nieco paradoksalnie – w piętnaście lat od zapoczątkowania rozmów na temat współdziałania sił lotniczych sojusznik znad Sekwany zaoferował Rzeczypospolitej wsparcie o rozmiarach niewiele wykraczających poza ustalenia z połowy poprzedniej dekady, znacząco ograniczając przy tym zakres jego praktycznego wykorzystania. Owa wstrzemięźliwość była efektem polityczno-militarnych kalkulacji, w znacznej jednak części wynikała też z rzeczywistej słabości *Armée de l'Air*, przede wszystkim zaś właśnie jej sił bombowych. Zbyt późno podjęta modernizacja realne efekty dać miała dopiero w roku 1940, i wtedy

na czerwiec); T. Vivier, *La politique aéronautique...*, s. 525 i n.

⁴¹ SHD-DAT, 2 N 235, Procès-verbal des conversations tenues au Ministère de l'Air à Paris les 25 et 26 Mai 1939 entre les représentants de l'Aviation Polonaise et de l'Armée de l'Air Française, 27 V 1939 r.; IPMS, Lot. A.I.2/11, Referat L. 396/Mob./S.Lotn.39 Sztabu Lotniczego Sztabu Głównego, 13 VII 1939 r.

⁴² IPMS, Lot. A.I.2/11, Pismo L. 853/S.Lot.Tj. Szefa Sztabu Lotniczego Sztabu Głównego wz. z-cy Szefa Sztabu Lotniczego ppłk. pil. Stanisława Karpińskiego do Szefa O. II SG, 9 VIII 1939 r.; Referat L. 1054/Tjn./S.Lotn.39 ppłk. Karpińskiego, 31 VIII 1939 r. i inne dok.

też proponowano Polakom rewizję *in plus* ustaleń co do wielkości sił przeznaczonych do operacji dokonywanych znad Wisły⁴³.

Ze wspomnianych wyżej okoliczności w Warszawie zdawano sobie sprawę już wcześniej. Do pomocy we własnych działaniach bombowych starano się więc zaangażować także drugiego, brytyjskiego partnera. Przygotowując się do wyznaczonych na ostatnią dekadę maja polsko-brytyjskich rozmów międzysztabowych, zaznaczono przeto, że „współpraca lotnictwa angielskiego może również znaleźć wyraz w działaniu tego lotnictwa z naszego terenu”⁴⁴. Już w trakcie pierwszego posiedzenia wspomnianych rozmów, 23 maja 1939 r. do sprawy tej nawiązał szef polskiego Sztabu Głównego gen. bryg. Waław Stachiewicz, proponując bądź to wykorzystanie baz na terytorium Rzeczypospolitej dla zaopatrzenia bombowców brytyjskich po wykonaniu przez nie misji w Niemczech, bądź też przemieszczenie w razie wojny na teren Polski pewnej liczby eskadr brytyjskiego lotnictwa celem podjęcia operacji przeciw wschodnim obszarom Rzeszy. Przewodniczący delegacji brytyjskiej, brygadier Emilius Clayton do tych propozycji odniósł się sceptycznie, zwracając uwagę na konieczność długotrwałych przygotowań o charakterze organizacyjno-technicznym oraz szczupłość znajdujących się w dyspozycji Londynu sił lotniczych. Ostatecznie jednak, wobec dalszych nalegań strony polskiej zagadnienie uznano za warte przestudiowania⁴⁵.

Nad Tamizą studia takie prowadzono już zresztą od kilku co najmniej tygodni. „Wiele spośród uwzględnionych w naszych planach ważniejszych celów bombardowań jest usytuowanych we wschodnich Niemczech”, w pobliżu polskiej granicy, zauważano w datowanym na 24 kwietnia 1939 r. referacie Dyrekcji Planowania *Air Ministry*, proponując podjęcie ze stroną polską rozmów na temat ewentualnego wykorzystania ulokowanych na terytorium Rzeczypospolitej „wysuniętych lądowisk” do ataków na te cele⁴⁶. Na zawartej w dokumencie wstępnej liście proponowanych do zaatakowania ośrodków znalazły się obszar przemysłowy Magdeburg, Berlin jako polityczne centrum władzy oraz rozmieszczone wokół niego obiekty przemysłu lotniczego, zbiorniki paliwa i rafinerie w Szczecinie, zakłady chemiczne z okolic Lipska, wreszcie – elektrownie. Zdaniem autorów referatu lądowiska w Polsce wykorzystywane być miały jedynie przez krótki czas, głównie dla zatankowania i ponownego wyposażenia w bomby i amunicję przybyłych z zachodu brytyjskich dywizjonów. Te ostatnie

⁴³ *Protokół polsko-francuskich rozmów sztabowych...*, s. 175; P. Facon, *L'Armée de l'Air dans la tourmente. La bataille de France 1939-1940*, Paris 2005, s. 118 i n. W rozmowach z 16 V 1939 r. wzmiankowano jednak możliwość przeprowadzenia „głębszej akcji” podczas przelotu francuskiej formacji nad terytorium niemieckim oraz powrotu.

⁴⁴ IPMS, Lot. A.I.2/15, Projekt rozmów polsko-angielskich w zakresie lotnictwa, L. 398/S. Lotn.tj. z maja 1939 r.

⁴⁵ *Protokół polsko-brytyjskich rozmów sztabowych...*, s. 29 i n.

⁴⁶ TNA, AIR 14/116, Referat Directorate of Plans The operational advantages which would accrue from the use by Bomber Command of advanced landing grounds in Poland in a two-front war against Germany, 24 IV 1939 r.

zaś Polskę osiągać mogły nocnym lotem z Anglii nad Szlezwikiem i Morzem Bałtyckim, by następnie po zwrocie na południe zbombardować Szczecin, Berlin lub Magdeburg. Podobnie dywizjony podejmujące lot z lotnisk we Francji proponowano wykorzystać do wykonywanych w drodze do Polski ataków na cele w okolicach Lipska, w Czechach czy na Śląsku. Następnie, po jednej czy dwóch wyprawach z lądowisk w Polsce samoloty brytyjskie powrócić miały na zachód, by w razie potrzeby ponowić przeprowadzone uprzednio operacje⁴⁷.

Propozycja wywołała nad Tamizą ożywioną dyskusję, w której przeważały głosy sceptyczne. Podkreślono między innymi, że wśród kilkunastu opracowanych w Londynie planów wojny bombowej tylko jeden (W.A.1) przewiduje ataki na cele we wschodnich Niemczech, przy czym stanowią one jedynie stosunkowo niewielką część bardzo szeroko w tym przypadku zakrojonych zadań *Bomber Command*. Co więcej – brytyjskie siły bombowe znajdują się dopiero w trakcie rozbudowy, a skierowanie ich części do Polski wiązać by się musiało z rozproszeniem i tak dalece niedostatecznego potencjału. W sporządzonym 16 maja komentarzu dowódca *Bomber Command Air Chief Marshal*⁴⁸ Edgar Ludlow-Hewitt ataki na Magdeburg, Berlin czy Lipsk uznał za potencjalnie wyjątkowe i niezwykle rzadkie, o naturze kaskaderskich wyczynów, wywodząc, że choć z terytorium Polski ich przeprowadzenie może być istotnie nieco łatwiejsze, to nie odbierze im takiego właśnie charakteru⁴⁹.

Nawet jednak sceptycy nie potrafili się całkiem otrząsnąć z wrażenia, jakie wywierała na nich koncepcja wzięcia Niemiec w kleszcze prowadzonej jednocześnie od zachodu i wschodu ofensywy bombowej. Stąd też prace nad jej realizacją zdecydowano się kontynuować⁵⁰.

Z początkiem lipca 1939 r. Dyrekcja Planowania *Air Ministry* w obszernym dokumencie przedstawiła efekty tych prac. Zwrócono w nim uwagę przede wszystkim na pozytywne efekty ewentualnych ataków bombowych przeprowadzonych z tymczasowych baz w Polsce, takie jak skrócenie czasu przelotu dokonujących ataków maszyn nad terytorium nieprzyjaciela, rozproszenie na kilka kierunków działań wrogich myśliwców i środków obrony naziemnej oraz spotęgowanie oddziaływania bombardowań na morale

⁴⁷ *Ibidem*; A. Prazmowska, *Britain, Poland and the Eastern Front, 1939*, Cambridge – New York 2004, s. 98 i n.

⁴⁸ Polskim odpowiednikiem stopnia, nie odzwierciedlającym w pełni rangi był stopień generała broni.

⁴⁹ TNA, AIR 14/116, Pismo BC/S 22017/Ops. dowódcy *Bomber Command* wz. Air Commodore Normana H. Bottomleya do podsekretarza stanu w *Air Ministry* z 1 VI 1939 r.

⁵⁰ Dobrze owe rozterki ilustruje końcowa partia wspomnianego wyżej komentarza Ludlow-Hewitta. Podkreślając, że jego zdaniem należy strzec się przed uwikłaniem w potencjalnie nieopłacalne działania dywersyjne, szczególnie tak „dzikiego rodzaju”, *Air Chief Marshal* kontynuował: „jednak okazjonalny wypad nad Berlin podjęty w odpowiednim czasie ma efekt polityczny nieproporcjonalny do jego znaczenia militarnego, tak więc wszelkie przygotowania czynione dla przeprowadzenia takich operacji powinny być popierane” (*ibidem*).

ludności. Podkreślając, że „z punktu widzenia operacyjnego [...] wysunięte bazy w Polsce posiadałyby wielkie znaczenie, jeśli nasze samoloty bombowe musiały by zaatakować cele we wschodnich Niemczech”, autorzy dokumentu zaproponowali, by z sześciu dywizjonów średnich bombowców, które w połowie lipca wejdą w skład mobilizowanych sił *Bomber Command* do Polski skierować dwa albo trzy⁵¹. Wchodzące w ich skład maszyny w razie wojny podjąć by miały realizację zadań określonych w planach W.A.5(c) (atak na niemieckie zasoby paliw płynnych) oraz W.A.1 (atak na niemiecki przemysł lotniczy). Jak skrupulatnie wyliczono, spośród przewidzianych do zaatakowania obiektów startujące z baz w Polsce wyprawy zdołają dotrzeć nad siedem niemieckich zakładów lotniczych, trzy wytwórnie aluminium oraz dziewięć instalacji produkcji paliw płynnych, całkowite ich zniszczenie uzyskując po zrzuconiu 1307 ton bomb w trakcie 1335 samolotolotów⁵². W trakcie konferencji przeprowadzonej 14 lipca pod kierunkiem zastępcy szefa brytyjskiego Sztabu Lotnictwa (zarazem dyrektora Operacji i Wywiadu) *Air Vice-Marshal*⁵³ R.E.C. Peirse'a zaaprobowano przedstawione stanowisko, potwierdzając potrzebę kontynuowania odpowiednich przygotowań, już także o czysto organizacyjnym charakterze. Podjęta została też decyzja o poleceniu brytyjskiemu attaché lotniczemu w Warszawie podjęcia ze stroną polską rozmów na temat możliwości bazowania na terytorium Rzeczypospolitej dwóch dywizjonów średnich bombowców typu Vickers Wellington⁵⁴.

Odpowiednie rozmowy istotnie zostały podjęte niezwłocznie, zarówno w Warszawie, jak i w Londynie, gdzie prowadził je m.in. attaché wojskowy i lotniczy RP ppłk dypl. obs. Bogdan J. Kwieciński. Ze strony polskiej kluczowe decyzje w przedmiotowej kwestii podjęte zostały w ciągu kilku tygodni. Przesłana nad Wisłę 10 sierpnia sugestia ppłk. Kwiecińskiego, by wobec coraz bardziej zapalnej sytuacji jedynie zaakceptować niezwłocznie „samą zasadę” proponowanej przez Brytyjczyków współpracy, zaś szczegóły projektu studiować w dalszej kolejności, skwitowana została po tygodniu krótką i jednoznacznie depeszą „Zgoda na L.dz. 282”⁵⁵.

⁵¹ TNA, AIR 14/116, Referat Directorate of Plans Attack of objectives in Eastern Germany by British Bombers operating from temporary advanced bases in Poland, 6 VII 1939 r.

⁵² *Ibidem*, Appendix „A”: Bombs, fuel and aircraft sorties for attack of targets in Eastern Germany from Polish bases, 6 VII 1939 r.

⁵³ Polski odpowiednik stopnia – generał brygady.

⁵⁴ *Ibidem*, Referat Directorate of Plans „Decisions of a conference held by D.C.A.S. on 14.7.39 to discuss the possibility and advisability of operation by Bomber Command from advanced bases in Poland in the event of war”, 19 VII 1939 r.; A. Prazmowska, *Britain, Poland...*, s. 99 i n.

⁵⁵ IPMS, Lot. A.I.2/15, Pismo L. 282/39 ppłk. dypl. obs. Bogdana J. Kwiecińskiego do Szefa Sztabu Lotniczego SG, 10 VIII 1939 r.; Pismo L. 904/S. Lot..Tj. Szefa Sztabu Lotniczego SG gen. bryg. obs. Stanisława Ujejskiego, 16 VIII 1939 r. i in. dok.; TNA, FO 371/23147, Pismo C 10805/G podsekretarza stanu w Foreign Office Orme Sargenta do ambasadora brytyjskiego w Warszawie Howarda W. Kennarda, 4 VIII 1939 r. i in. dok. W kwestii zapoczątkowania

Żadna z deklarujących gotowość do współpracy stron nie zdawała sobie jednak sprawy, że czas na konkretne decyzje i ich realizację kończy się niezwykle szybko. 24 sierpnia podczas obrad Podkomitetu Zastępców Szefów Sztabu poddano analizie kwestie, które pozostały jeszcze do uzgodnienia w rozmowach z polskim sojusznikiem. Wskazane zostały dwa takie zagadnienia, oba związane z problematyką lotniczą: operacje ograniczonej liczby brytyjskich bombowców z terytorium Polski (odnotowano: „została już przedyskutowana ze Sztabem Polskim przez polskiego attaché lotniczego w Londynie”) oraz „polityka bombardowań”, która, jak stwierdzili zebrani, wymaga pilnego przedyskutowania po jej uzgodnieniu z Francuzami⁵⁶.

Tylko to drugie zagadnienie zdążono uregulować przed wybuchem wojny. 26 sierpnia ambasador Howard W. Kennard skierował do polskiego ministra spraw zagranicznych Józefa Becka notę, w której stwierdzono: „Rząd Jego Królewskiej Mości, łącznie z rządem francuskim rozpatrywał zasady, które winny zostać przyjęte w związku z bombardowaniem lotniczym w momencie wybuchu wojny, i doszedł do wniosku, że sprzymierzeni nie powinni rozpoczynać akcji przeciwko żadnym innym, jak tylko militarnym, w najwęższym tego słowa znaczeniu, obiektom, tj. morskim, lądowym i powietrznym instalacjom, oraz – jak dalece jest to możliwe – winien sprowadzić to do obiektów, których zaatakowanie nie wywołałoby niebezpieczeństwa dla życia ludności cywilnej”. W dniu następnym zasady te zostały w imieniu rządu Rzeczypospolitej przyjęte i potwierdzone przez jej adresata⁵⁷.

Gdy wybuchła wojna, brytyjskie lotnictwo bombowe podjęło działania skierowane przeciw niemieckiej marynarce wojennej i jej bazom, przygotowywane od dłuższego czasu w ramach tzw. Planu K. Poniósłszy w pierwszych atakach spore straty, Brytyjczycy w następnych tygodniach poprzestali na lotach rozpoznawczych, patrolowych i osławionych rajdach propagandowych, w trakcie których nad niemieckimi miastami rozrzucano miliony ulotek⁵⁸. Choć na przełomie pierwszej i drugiej dekady września, skutkiem polskich apeli oraz informacji o podejmowanych w Polsce brutalnych atakach *Luftwaffe* rozpatrywano nad Tamizą podjęcie działań na większą skalę, to ostatecznie koncepcja ta nie uzyskała aprobaty⁵⁹. Podjęte ze stroną polską

negocjacji ze stroną polską: IPMS, Lot. A.I.2/15, Odpis raportu ppłk. pil. Wacława Makowskiego dla Dowództwa Lotnictwa, 14 VII 1939 r.

⁵⁶ TNA, CAB 52/4, D.C.O.S./53rd Mtg., 24 VIII 1939 r.

⁵⁷ IPMS, Lot. A.I.2/15, Tłumaczenie na język polski noty Nr 86/240/2/39 amb. Howarda W. Kennarda do ministra spraw zagranicznych RP z 26 VIII 1939 r.; Odpis pisma No. P. II-1/WB/27 Józefa Becka do Howarda W. Kennarda, 27 VIII 1939 r.

⁵⁸ Syntetyczne dane na temat aktywności lotnictwa brytyjskiego we wrześniu 1939 r. TNA, AIR 22/1, Air Ministry War Room. Daily Summary. Sept., 1939. Zob. też: W. Mazur, „Zdrajcy z Londynu”. *Armia brytyjska a koncepcje wojskowej pomocy dla Polski we wrześniu 1939 roku*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 2012, nr 2, s. 52 i n.

⁵⁹ W. Mazur, „Zdrajcy z Londynu”..., s. 60 i n.

rozmowy na temat ewentualnego przebazowania na wschód części sił bombowych RAF wciąż dalekie były od zakończenia, zaś sama idea nie budziła w Londynie większego entuzjazmu – o jakichkolwiek próbach podjęcia jej realizacji nie było więc mowy.

Inaczej nieco miały się sprawy w przypadku francuskiego sojusznika Warszawy. Tu uzgodnienia zdążono poczynić, a przygotowania do ich realizacji znajdowały się w toku. Jak twierdzić miał później gen. Gamelin – strona francuska we wrześniu 1939 r. zamierzała wywiązać się ze swych zobowiązań, wyznaczając do przerzutu do Polski trzy dywizjony samolotów bombowych typu Amiot 143 M. Jednak wykonanie tego zamierzenia uniemożliwiły szybkie postępy wojsk niemieckich, które w ciągu kilku pierwszych dni wojny opanowały przeznaczone do przyjęcia sojuszniczych maszyn rejony w zachodniej Polsce. Generał Vuillemin zalecił miał przeto rezygnację z niemożliwych już do wykonania działań i wykorzystanie francuskiego lotnictwa bombowego do powstrzymania spodziewanego w najbliższych wręcz dniach niemieckiego kontruderzenia na froncie zachodnim, w regionie Saary⁶⁰.

Można zastanawiać się na ile owa złożona *ex post* deklaracja zgodna była z rzeczywistością. Niezależnie jednak od wszelkich wątpliwości zwrócić należy uwagę, że wykorzystanie w razie wojny z Niemcami przez lotnictwo francuskie czy brytyjskie baz w odległej i pozbawionej dogodnej komunikacji z zachodnimi sojusznikami Polsce istotnie stanowić by musiało operację skomplikowaną i trudną do praktycznej realizacji – choć potencjalnie możliwą. Ową hipotetyczną możliwość przekreślał jednak charakter działań podjętych przez agresora. W warunkach narzuconej Rzeczypospolitej wojny błyskawicznej tak ponętnie wyglądająca w teorii koncepcja ujęcia Niemiec w kleszcze dwustronnej, prowadzonej równocześnie ze wschodu i zachodu lotniczej ofensywy okazać musiała się mrzonką.

⁶⁰M. Gamelin, *Servir...*, t. 3, s. 51 i n.

STRESZCZENIE

Wojciech Mazur, II Rzeczpospolita w planach koalicyjnych działań lotniczych przeciw Niemcom (1921–1939)

Odrodzona w roku 1918 Rzeczpospolita, od lutego 1921 r. powiązana z Francją militarno-politycznym sojuszem, szybko uznana została przez Paryż za partnera użytecznego w potencjalnej wojnie lotniczej przeciw Niemcom. Przeprowadzone w 1924 r. rozmowy doprowadziły do wstępnych ustaleń w kwestii takiej współpracy, obejmujących między innymi projekt dyslokowania w Polsce w razie wojny francuskich eskadr rozpoznawczych oraz bombowych. Po roku 1926, wobec pogłębiających się nieporozumień między Warszawą a Paryżem, dalsze uzgodnienia zostały jednak faktycznie zawieszane. Do prób konkretyzacji koncepcji powrócono w roku 1936, w maju 1939 r. finalizując odpowiednie ustalenia. Wiosną 1939 r. strona polska podjęła podobne rozmowy z przedstawicielami lotnictwa brytyjskiego – nie kończąc ich jednak przed wybuchem wojny. We wrześniu 1939 r. kunktatorska postawa Francuzów i szybkie postępy podjętej przez siły Rzeszy ofensywy uniemożliwiły realizację polsko-francuskich planów lotniczej kooperacji.

Słowa kluczowe: Sojusz polsko-francuski, lotnictwo bombowe, wojna powietrzna.

SUMMARY

Wojciech Mazur, The Second Polish Republic in the Allied plans of aerial defense against Germany (1921–1939)

The Polish Republic, reborn in 1918 and since February 1921 linked to France by a military-political alliance, was soon considered by Paris as a useful partner in a potential air war against Germany. The talks held in 1924 led to preliminary arrangements concerning such cooperation, including i.a. the project of dislocating French reconnaissance and bomber squadrons in Poland in case of war. However, after 1926, as the misunderstandings between Warsaw and Paris were deepening, further agreements were in fact suspended. In 1936 attempts at crystallizing the concept were restored and in May 1939 proper arrangements were finalized. In the spring of 1939 Poland initiated similar talks with representatives of the British air forces but had not finished them before the outbreak of war. In September 1939 the dilatory conduct of France and the fast progress of the Reich offensive made it impossible to implement the Polish-French plans of air cooperation.

Keywords: Polish-French alliance, bomber forces, aerial warfare.

РЕЗЮМЕ

Войцех Мазур, 2-я Речь Посполитая в планах воздушных операций коалиции против Германии (1921–1939)

Возрождённая в 1918 году Полская Республика, с февраля 1918 года связанная с Францией военно-политическим союзом, вскоре была признана Парижем полезным союзником в потенциальной воздушной войне против Германии. Проводимые в 1924 году переговоры привели к предварительным соглашениям по вопросам такого сотрудничества, включающим, среди прочего, проект дислокации в Польше, в случае войны французских разведывательных и бомбардировочных эскадрилий. После 1926, ввиду углубляющихся разногласий между Варшавой и Парижем, последующие соглашения были фактически остановлены. К попыткам конкретизации концепции вернулись в 1936 году, в мае 1939 года соответствующие соглашения были завершены. Весной 1939 года польская сторона начала такие переговоры с представителями британской авиации, однако они не были закончены к моменту начала войны. В сентябре 1939 года пораженческая позиция французов и стремительное наступление сил Рейха сделали невозможной реализацию польско-французских планов авиационного сотрудничества.

Ключевые слова: польско-французский союз, Бомбардировочная авиация, воздушная война.