

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia Historica XII (2012)

Mariusz W. Majewski

Instytut Historii UP w Krakowie

Eksport sprzętu lotniczego do Rumunii (1927–1939)

Export of aircraft equipment to Romania (1927–1939)

Abstract

When summing up the history of the aircraft export, it needs to be mentioned that the attempts of expansion were a result of excessive development of the aircraft manufacturers in comparison with the financial capabilities of Poland. It needs to be highlighted that the export of aircraft equipment conditioned the maintenance of the high production potential without breaks between the consecutive production cycles. Another important reason for export production was the mobilisation factor as the stock could be made available to the Ministry of the Military Affairs if the country's existence was threatened.

The expansion of the aircraft industry of the Second Polish Republic was limited not only by the external competition, but primarily by the lack of specialists within SEPEWE (Stowarzyszenie Przemysłu Wojennego, Association of War Industry). The work of Eng Witold Rumbowicz, and partially also of Eng Zbigniew Arndt brought little benefit. It also needs to be pointed out that the export of the aircraft equipment conditioned the development of next constructions. It can be said without exaggeration that over the span of ten years the Second Polish Republic appeared in the elitist group of six countries that exported the aircraft equipment. This ascertainment is even more important when we mention that after regaining independence Poland lacked constructors as well as manufacturers and traditions.

Keywords: History of Poland between 1919–1939, military service, military industry, military air forces

Szybki rozwój przemysłu wojennego w Polsce w latach 1921–1926 spowodował, że część produkcji, wobec niedostatecznego jej wykorzystania przez MSWojsk., mogła być kierowana do innych państw. Należy zauważyć jednak, że ewentualne próby eksportu napotykały na szereg barier. W państwach bałkańskich, gdzie istniało największe zapotrzebowanie na sprzęt wojenny, panowała trudna sytuacja ekonomiczna. Próby penetracji tego rynku, przeprowadzone przez prywatne wytwórnie, zrealizowane zostały nie dość solidnie. Ponadto rząd polski nie posiadał możliwości udzielenia realnej pomocy firmom, które zapoczątkowały tę działalność. Czynnikiem jednak najważniejszym była konkurencja państw zachodnioeuropejskich, nieprzebiegających w środkach, aby do eksportu polskich wyrobów nie dopuścić¹.

¹ Centralne Archiwum Wojskowe (dalej CAW), Oddz. I SG, I 303.3.559. Pismo Dep. X Przem. Wojennego do szefa Sztabu Generalnego z 10 V 1926.

Występujące ograniczenia były czynnikiem mobilizującym do dalszych prób, ponieważ środki finansowe łożone w latach 1924–1926 na powstanie całego szeregu wytwórni produkujących dla MSWojsk. systematycznie wzrastały. Jednak po 1 kwietnia 1926 r. dalsza rozbudowa przemysłu wojennego stanęła pod znakiem zapytania, ponieważ ograniczenia budżetowe MSWojsk. były tak duże, że często brakowało funduszy na zapewnienie minimalnego poziomu produkcji. Jak się wydaje, ten ostatni czynnik miał największe znaczenie dla powstania organizacji międzyministerialnej, jaką był Związek Eksportowy Przemysłu Metalowo-Przetwórczego. Z tego zrzeczenia w początkach 1926 r. wyłoniła się Sekcja Przemysłu Wojennego. Jej przedstawiciele wraz z szefem Administracji Armii gen. D. Konarzewskim byli inicjatorami konferencji zorganizowanej 28 maja 1926 r., na której poruszano, między innymi, sprawy związane z eksportem sprzętu wojennego, rozdziałem kompetencji pomiędzy ministerstwami Przemysłu i Handlu, Skarbu, Spraw Zagranicznych, Sztabem Generalnym, a także pozyskiwaniem gwarancji bankowych, kredytowaniem zamówień, przyznaniem ulg i premii wywozowych².

Ostateczny kształt organizacji został zatwierdzony w kancelarii notarialnej J. Zborowskiego przy Sądzie Okręgowym w Warszawie 5 listopada 1926 roku. Zdecydowano wówczas, że nowo powstała organizacja będzie realizowała następujące cele: sprzedaż wyrobów przemysłu wojennego oraz popieranie krajowej produkcji. Dla zapewnienia statutowych celów Sepewe (Eksport Przemysłu Wojennego) zezwolono na samodzielne zawieranie umów, pośrednictwo, uruchamianie systemu przedstawicielstw zagranicznych, ekspozytur oraz składów³.

W skład nowo utworzonej spółki, ze strony wspomnianej sekcji przy związku eksportowym, weszli: A. Kaapes, Stanisław Surzycki, Józef Lipkowski, Władysław Paschalski, J. Janowicz. Natomiast prace Sepewe ze strony MSWojsk. były nadzorowane przez ówczesnego szefa Departamentu Przemysłu Wojennego gen. Aleksandra Litwinowicza.

Początki działalności Sepewe z lat 1926–1927 znane są jedynie na podstawie dwóch źródeł. Pierwszym z nich jest rękopis Józefa Lipkowskiego, gdzie zauważono jedynie, że za pośrednictwem MSWojsk. doprowadzono do przyjazdu misji wojskowych Rumunii, Turcji, Jugosławii, którym pokazywano wytwórnie pracujące na rzecz armii, i starano się zainteresować je polskim sprzętem⁴.

Drugim źródłem, na podstawie którego można podjąć próbę rekonstrukcji prac spółki, jest sprawozdanie Sepewe za 1936 r., gdzie we wstępie zawarto szereg cennych informacji. Według tych materiałów, spółce przyszło borykać się z dużymi kłopotami finansowymi, gdyż środki łożone na jej utrzymanie musiały zostać wypracowane przez przemysł, co w konsekwencji oznaczało, że jej działalność nie była subsydiowana przez państwo. Środki, które pozostały do dyspozycji, były dość skromne, gdyż każdy z udziałowców przystępujących do spółki zakupywał walory o wartości 200 zł i comiesięcznie wpłacał składkę w wysokości 70 zł. W rezultacie

² CAW, Oddz. II S G, 1773/89/1481. Memoriał w sprawie eksportu przemysłu wojennego z 25 VI 1926.

³ CAW, Oddz. I S G, I 303.3.558. Statut spółki Sepewe – Eksport Przemysłu Obronnego wg aktu spisane przed notariuszem J. Zborowskim, repetytorium nr 1939 z 5 XI 1926.

⁴ K. Krzyżanowski, *Wydatki wojskowe Polski 1918–1939*, Warszawa 1976, s. 121–123; J. Lipkowski, *Pamiętnik, ZN Ossolińskich*, Wrocław, sygn. rękop. 36/69, s. 307–308.

na 19 członków Sepewe aż 16 stale zalegało z wpłatami. Największymi dłużnikami w spółce Sepewe byli: Centralny Zarząd Wytwórni Wojskowych (8000 zł), Pocisk (5934 zł), Ursus (3500 zł), WWS Samolot (2520 zł), Nitrat (2467 zł), Granat (1580 zł), Stąporków (1399 zł)⁵.

Jak wynika z dalszej części sprawozdania, nie tylko trudności finansowe spółki, ale przede wszystkim brak wiary znacznej części udziałowców spowodował wycofanie się niektórych z nich i reorganizację związku w grudniu 1927 r. Podwyższeniu uległ wówczas m.in. kapitał założycielski – z 20 do 30 tys. zł, a następnie w 1931 r. wkłady wzrosły do kwoty 300 tys. zł. Odnotowane w latach 1926–1929 straty kształtowały się na poziomie 276 tys. zł i zostały pokryte z dopłat udziałowców.

Niekorzystna sytuacja finansowa spółki wpłynęła prawdopodobnie na zmiany w zarządzie. Odeszli wówczas prawie wszyscy jej współtwórcy, a władze MSWojsk. dokonały korzystnych, ze swego punktu widzenia, zmian personalnych. W skład zarządu Sepewe weszli: prezes – płk inż. Kazimierz Kieszniewski, zastępcy prezesa zarządu – dyrektor Zakładów Starachowice Czesław Klarner i dyrektor Państwowych Wytwórni Uzbrojenia – Mieczysław Soroko. Pozostałymi członkami zarządu Sepewe byli: płk Bolesław Sikorski, ppłk. Władysław Sokołowski, dyrektor zakładów Ostrowieckich Jan Karszo-Siedlewski oraz Norblina – H. Wolf. Dyrekcję spółki stanowili: Ludwik Zakrzewski, E. Wawrzyniak i Kazimierz Zarębski⁶. Analizując skład Sepewe, należy zauważyć, że przez obsadę kierowniczych stanowisk zarządu przez przedstawicieli departamentu przemysłu wojennego, biura ogólnoadministracyjnego oraz reprezentantów czołowych wytwórni przemysłu zbrojeniowego udało się przeprowadzić korzystne zmiany w działaniach spółki.

Najwięcej udziałów w Sepewe posiadały Państwowe Wytwórnie Uzbrojenia (30) i Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych (20). Pakiety udziałów w wysokości 10 walerów miały: Państwowa Wytwórnia Prochu i Materiałów Kruszących, Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich oraz Fabryka Norblin, Bracia Buch i Werner. Drobnymi udziałowcami Sepewe były wytwórnie: Pocisk, Modrzejów, Nitrat, Ursus, W. Paschalski, Stowarzyszenie Polskich Mechaników, Sochaczew, Granat, Perkun, Pionier. Wytwórnie lotnicze w Sepewe reprezentowane były przez Podlaską Wytwórnę Samolotów, Wielkopolską Wytwórnę Samolotów oraz Państwowe Zakłady Lotnicze⁷.

Na marginesie składu Sepewe warto zauważyć, że pozostałe firmy tworzące polski przemysł lotniczy wchodziły w skład Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych (dalej ZPPL). Organizacja ta powstała w 1927 r. z inicjatywy inż. Zygmunta Zakrzewskiego – dyrektora lubelskich Zakładów Mechanicznych Plage i Laśkiewicz (ZMPiL) oraz Witolda Rumbowicza – zarządcy Fabryki Maszyn Precyzyjnych Avia. Wśród wielu realizowanych przez ZPPL prac należy wymienić: uruchomienie działalności Komisji Lotniczej przy Polskim Komitecie Normalizacyjnym, opracowanie taryf celnych na produkty lotnicze, zasad opłacalności produkcji, prowadzenie propagandy przemysłu lotniczego w kraju i za granicą, organizowanie pokazów

⁵ Archiwum Akt Nowych (dalej AAN), Oddz. II S G, sygn. 616/262. Sprawozdanie Sepewe za 1936.

⁶ CAW, Oddz. I SG, I 303.3.558. Sprawozdanie z działalności Sepewe za 1929.

⁷ Tamże, załącznik 2. Lista udziałowców spółki z o.o. Sepewe. Eksport Przemysłu Obronnego.

lotniczych, wystaw, konkursów, subsydiowanie wydawnictw oraz sprzedaż wyrobów lotniczych za granicą. Chociaż trudno stwierdzić, czy ZPPL miało osiągnięcia w promowaniu sprzętu płatowcowego za granicą, należy podkreślić, że wysiłki eksportowe prywatnych wytwórni lotniczych były przedsięwzięte na ich koszt i ryzyko. Dopiero w 1934 r. doszło do zawarcia umowy syndykackiej między Zrzeszeniem a Sepewe, w myśl której sprawy eksportu sprzętu lotniczego zostały wyłączone z kompetencji ZPPL⁸.

12 października 1934 r. ostatecznie do Sepewe weszły, należące do Zrzeszenia, firmy: Avia, Huta Pokój, H. Liefeldt i Scheffner, Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz, Polskie Zakłady Skody, Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza, W. Szomański, Doświadczalne Warsztaty Lotnicze, Varsoviennes, Vulcanit, J. Wagner, B. Wahren, Bracia Konopaccy. Jeżeli zauważyć, że w 1934 r. do Sepewe wchodziły także Państwowe Zakłady Lotnicze, Podlaska Wytwórnia Samolotów, Polskie Zakłady Optyczne, Państwowe Zakłady Inżynierii oraz Wytwórnia Wyrzutników Bombowych inż. W. Świąteckiego, łącznie 18 wytwórni reprezentowało cały ówczesny przemysł lotniczy II Rzeczypospolitej⁹.

Działalność podejmowana przez Sepewe, mająca na celu promowanie produktów polskiego przemysłu wojennego, prowadzona była zarówno przez przedstawicielstwa rządu – ambasad, konsulaty, jak i przez attachat wojskowy, który sprawował szczególną pieczę. Działalność tego ostatniego zmierzała do informowania zarządów wytwórni lotniczych o występującym zapotrzebowaniu. W sytuacji gdy zgłaszane były postulaty, do akcji wkraczali zagraniczni przedstawiciele Sepewe. Do ich kompetencji należało przede wszystkim zainteresowanie obcych rządów polskim sprzętem, a gdyby ten spotkał się z uznaniem, pilotowanie współpracy aż do podpisania umowy. Za czynności podejmowane w zakresie promowania eksportu sprzętu wojennego przedstawiciele byli wynagradzani albo w systemie prowizyjnym, od 5–12% ogólnej sumy zamówienia, lub też w formie miesięcznych gaży. System pełnomocników Sepewe obejmował w zasadzie większość państw. Niektóre z przedstawicielstw tworzone były za pośrednictwem dużych firm handlowych i obejmowały nie tylko poszczególne państwa, ale nawet całe kontynenty. Szczególnie rozbudowany został system przedstawicielstw w państwach bałkańskich; i tak: w Rumunii Sepewe reprezentowane było przez firmę Władysław Paschalski i S-ka, w Jugosławii – Pawła Gliwę oraz inż. Józefa Sachsa, w Grecji inż. Vlachakisa, a następnie Stroumbosa, w Turcji – gen. Noury Pacha, w Bułgarii – A. Steniczkę. Oprócz oficjalnych przedstawicieli Sepewe niektóre z wytwórni posiadały własnych pełnomocników, i tak PZL reprezentowane było we wszystkich państwach europejskich przez Edmunda de Gavardie, a także przez lokalnych przedstawicieli w Jugosławii – inż. Maselnikowa oraz hr. Scipio del Campo, którzy oddawali szereg drobnych, ale cennych przysług¹⁰.

⁸ CAW, Oddz. I SG, sygn. I 303.3.855. Dziesięciolecie Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych 1927–1937.

⁹ CAW, Oddz. I SG, sygn. I 303.3.558. Sprawozdanie z działalności Sepewe za 1934.

¹⁰ Szerzej na ten temat P. Stawecki, *Przyczynki do historii polskiego przemysłu zbrojeniowego, Sprawozdanie Zarządu Spółki Akcyjnej „Sepewe” za 1938 r.*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1963, nr 1, s. 289–310; M.P. Deszczyński, W. Mazur, *Na krawędzi ryzyka. Eksport polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 2004, s. 70–72; Insty-

Do pierwszych odnotowanych prób eksportu sprzętu lotniczego należy zaliczyć odstąpienie sprzedaży dla sojuszniczej Rumunii, zamówionych uprzednio w nadmiernej ilości przez generałów: Władysława Sikorskiego i Włodzimierza Ostoję-Zagórskiego, z kredytów rządu francuskiego. Bardzo korzystne ceny Potezów XXV (44,7 tys. zł), jak i Farman F-68 Goliath (70 tys. zł) wraz z dodatkowym wyposażeniem (bez uzbrojenia i silników) powodowały duże zainteresowanie władz lotnictwa wojskowego rządu Rumunii. Początkowo zgłoszono chęć nabycia najpierw dwóch, a później czterech samolotów bombowych Farman-Goliath oraz ponad trzydziestu liniowych Potez XXV. Z propozycją zakupów występowali szef Departamentu Lotnictwa gen. Dumitrescu wraz z Inspektorem Lotnictwa gen. Rudeanu. Warunkiem podpisania kontraktu było zaproszenie rumuńskich przedstawicieli i zorganizowanie pokazów sprzętu. O ile kwestie organizacji pokazów samolotów bombowych były dość łatwe do przeprowadzenia, gdyż większość płatowców została już dostarczona i były one użytkowane w lotnictwie polskim, o tyle większe problemy nastęrczały Potezy XXV. Pierwotną przyczyną były błędy w zakupach tych samolotów uczynione przez gen. Włodzimierza Ostoję-Zagórskiego. Wspierając się na kredytach rządu Francji, doprowadzono do jednoczesnego złożenia zamówień płatowców we francuskiej firmie Henri Potez, a po zakupieniu licencji także w rodzimych wytwórniach: Zakładach Mechanicznych Plage i Laśkiewicz oraz Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Pomimo ogólnej korelacji zamierzeń z planem rozbudowy sił zbrojnych gen. dyw. Władysława Sikorskiego nowy dowódca lotnictwa płk Ludomił Rayski słusznie uważał, że należy dokonać redukcji zamierzeń swego poprzednika. Przy nadarżającej się sposobności chciał doprowadzić do odstąpienia Potezów XXV rządowi rumuńskiemu. Szef Departamentu Lotnictwa gen. Dumitrescu po wizycie w zakładach Poteza, w trakcie której przekonał się że samoloty zamówione przez rząd polski istnieją tylko w planach produkcyjnych był oburzony postępowaniem strony polskiej. W rezultacie wycofano się z planowanej transakcji. Generałowie Dumitrescu i Rudeanu ponownie zaczęli interesować się propozycją odsprzedania francuskich płatowców, gdy rozmowy prowadzone z przedstawicielami firm lotniczych Poteza i Farmana zakończyły się fiaskiem. W tym wypadku barierą nie do pokonania była cena sprzętu. Strona polska dążyła bowiem do odsprzedania płatowców, które sama nabyła, po kosztach preferencyjnych tożsamych dla rządu Francji. Rumuni, wietrząc podstęp, samodzielnie chcieli podpisać umowy z firmami francuskimi, które widząc z kolei zainteresowanie swoim sprzętem, doprowadziły do znacznego podwyższenia cen, przeciętnie o 38%. Dlatego rumuńscy generałowie próbowali jeszcze raz do sprawy tej wrócić. W trakcie wizyty gen. Rudeanu w czerwcu 1927 r. w Warszawie padały już nawet deklaracje „o podaniu łaski tonącemu”. W tym jednak wypadku przedstawiciele rządu rumuńskiego musieli ulec wpływom firm francuskich¹¹.

Silna presja, którą wywierano, była spowodowana nie tylko dużo niższymi kosztami ewentualnych polsko-rumuńskich transakcji, ale również zawiązanym francusko-rumuńskim przedsiębiorstwem Industria Aeronautica Romania. Powstało ono 21 października 1925 r. w celu założenia i eksploatacji fabryki

tut Polski i Muzeum Sikorskiego (dalej IPiMS), B. I. 113/D/21. K. Zarębski – kwestionariusz w sprawie Sepewe z 30 IV 1940.

¹¹ AAN, Attaché, A II.31. k. 191, 586. Pismo attaché mjr. W. Ludwiga do szefa Oddz. II S Gen. z 15 IV i 17 V 1927.

silników lotniczych, płatowców i samochodów. Kapitał akcyjny tego przedsiębiorstwa wynosił początkowo 120 mln lei, a jego udziałowcami były następujące instytucje: rząd rumuński 15% (ok. 18 mln lei), Towarzystwo Lotnicze Astra z Aradu 36% (40 mln lei) oraz Bank Kredyt Przemysłowy 4% (7,5 mln lei). Pozostałą część kapitału wpłaciło 11 banków (15 mln lei). Głównymi udziałowcami ze strony francuskiej były firmy Lorraine-Dietrich i Bleriot-Spad, odpowiednio na 25 i 15 mln lei. Już 10 listopada 1925 r. zawiązane przedsiębiorstwo podpisało z rządem kontrakt na dostawę 100 samolotów Spad 61 z silnikami Lorraine-Dietrich 400 KM. Dodatkowo zamówiono również 50 silników tej samej marki. Wartość całego zamawiania wyniosła 24,95 mln lei. Umowa miała zostać ukończona w okresie zaledwie 12 miesięcy. Na realizację umowy oraz w celu zainicjowania procesów budowlanych spółka otrzymała od rumuńskiego Departamentu Lotnictwa zaliczkę w wysokości 10 mln fr.fr. Dodatkowo władze rumuńskie zobowiązały się do zamówienia w czasie 5 lat co najmniej 100 płatowców rocznie oraz przeprowadzania prac remontowych: płatowców, silników i samochodów. W okresie następnego pięciolecia władze wojskowe zobowiązały się do złożenia zamówienia na co najmniej 50% swego zapotrzebowania na sprzęt lotniczy w wytwórni IAR. W podobnej wysokości złożono zobowiązanie na samochody osobowe i ciężarowe. Pomimo podpisanych kontraktów, a nawet wpłaconych zaliczek rumuńsko-francuskie przedsiębiorstwo nie spieszyło z realizacją postanowień. Duży wpływ na spowolnienie procesu budowy i wyposażenia wytwórni miała firma Lorraine-Dietrich, ponieważ nie spieszyła się ani z przekazaniem 25 mln lei do kapitału akcyjnego, ani z udostępnieniem części silników rządowych o mocy 400 KM, których montaż miał zostać rozpoczęty w 1926 r. Jeszcze innym odstępstwem od porozumień zawartych w 1925 r. był brak maszyn dla wytwórni w Brasovie. Zobowiązanie w tej materii podpisały obydwie firmy francuskie: Lorraine-Dietrich oraz Bleriot-Spad. Park maszynowy wytwórni IAR w 1927 r. składał się przede wszystkim z urządzeń udostępnionych przez wytwórnię Astra (około 200 obrabiarek średniej i małej mocy, głównie do prac w drewnie, zakupionych z powojennych zapasów we Francji)¹².

¹² Podpisane umowy francusko-rumuńskie były typowym układem ramowym, który umożliwiał zainicjowanie procesu budowy wytwórni przemysłu lotniczego opartego na kapitałach i doświadczeniu technologicznym firm francuskich. Zawarta umowa nie może wywoływać zdziwienia, gdyż trudno oczekiwać, aby obce firmy angażowały swoje środki finansowe na rozbudowę przemysłu lotniczego na terytorium innych państw w okresie pokoju przy minimalnym zapotrzebowaniu. Zarówno tekst podpisanej umowy, jak i zawartych nieco później porozumień z przedstawicielami francuskiej firmy Lorraine-Dietrich jako żywo przypomina deklaracje Consortium Française, które to w przypadku niedosłego producenta sprzętu lotniczego na terytorium II Rzeczypospolitej Francusko-Polskich Zakładów Lotniczych i Samochodowych powstały w bardzo podobnej atmosferze i miały podobnie negatywny wydźwięk. W przypadku IAR proces przejęcia udziałów firm francuskich był spowolniony. Dopiero w 1935 r. firma z Brasova znalazła się całkowicie w rękach rumuńskich, ale nawet i wtedy rząd w Bukareszcie był całkowicie uzależniony od pożyczek stabilizacyjnych. Wytwórnia IAR w końcu lat trzydziestych XX w. należała do grona największych producentów sprzętu lotniczego (płatowców i silników) oraz samochodowego (ciężarówek, samochodów osobowych i wyczynowych, a także motocykli). Przeciętne zatrudnienie wahało się od 1500 do 3800 pracowników. Przy wytwórni funkcjonowała szkoła rzemieślnicza, do której pierwszeństwo przyjęcia miały dzieci z funkcjonującego w pobliżu wytwórni sierocińca.

Spowolnienie w procesie budowy wytwórni Brasov, a także trudna sytuacja sprzętowa lotnictwa wojskowego – na początku lutego 1927 r. posiadano zaledwie dwadzieścia siedem samolotów rozpoznawczych Potez nadających się do przeprowadzenia lotów bojowych, spowodowały zainteresowanie dyrekcji Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów „Samolot” projektem mającym na celu uruchomienie tam swojej filii. W trakcie spotkania inżynierów: Eugeniusza Rolanda i F. Hanuszkiewicza z attaché mjr. Sztabu Generalnego Włodzimierzem Ludwigiem i radcą handlowym poselstwa dr. Arturem Smutnym; oraz wizyt w Ministerstwie Wojny z generałami: Dumitrescu i Rudeanu padały propozycje nie tylko szybkiego uruchomienia produkcji seryjnej samolotów myśliwskich WZ-X i szkolnych BM-2, ale także powołania wspólnego polsko-rumuńskiego towarzystwa lotniczego i sprzedaży dla rumuńskiego lotnictwa wojskowego aparatów celowniczych Cobra i radiostacji firm Marconi i Telefunken. Zastanawiające jest, iż w prowadzonych rozmowach przedstawiciele poznańskiej wytwórni wykorzystywali listy polecające szefa Departamentu IV MSWojsk. – płk. Ludomiła Rayskiego. Jednocześnie ci reprezentanci poznańskiej wytwórni nie chcieli korzystać z oficjalnych kanałów dyplomatycznych, handlowych i służbowych – attaché, przedstawicielstwa spółki Sepewe oraz Departamentu X Przemysłu Wojennego. Przedsięwzięcia oraz plany inżynierów, choć skorelowane z jednoczesną nagonką prasową na francusko-rumuńskie przedsiębiorstwo i skandalem firmy Fokker (sprzedała ona rządowi Rumunii zużyte silniki lotnicze) nie mogła liczyć na powodzenie. Attaché wojskowy w Bukareszcie mjr Włodzimierz Ludwig dopatrywał się przyczyn w korupcyjnych powiązaniach zarządu przedsiębiorstwa IAR (w osobie ks. Bibescu i Vinitila Bratianu z przedstawicielami rządu ministrami: skarbu – Lepedatu i wojny – Mircesco). Bezpośrednie interwencje przedstawicieli rządu francuskiego i towarzystwa IAR u rumuńskiego dowódcy lotnictwa gen. Rudeanu spowodowały nie tylko wycofanie się z planowanych zakupów samolotów Potez XXV i Farman-Goliath oraz uruchomienia agendy Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów¹³.

Wraz z tymi ostatnimi planami na szczepku Rady Ministrów od 1926 r. zarówno w Warszawie, jak i Bukareszcie rozpatrywano kwestie organizacji komunikacji lotniczej na trasie Gdynia – Warszawa – Lwów – Stanisławów – Czerniowce – Galatz – Constanca – Bukareszt lub Kraków – Cluj – Bukareszt. Przeciągające się rokowania spowodowane były przede wszystkim brakami sprzętu. W konsekwencji na wniosek Ministra Komunikacji stronie rumuńskiej zaproponowano nabycie samolotów Fokker FVII3m lub też jednosilnikowych PWS-20 na warunkach kredytowych. W planach brano pod uwagę sprzedaż 4 płatowców, a ogólny koszt transakcji wynieść miał około 1 mln zł. Dla MSWojsk. korzystne było uruchomienie produkcji w Fokker lubelskiej wytwórni Plage i Laśkiewicz oraz silników Wright w Polskich Zakładach Škody. Pomimo dużego zainteresowania rządu polskiego, który w początkach kryzysu gospodarczego był gotów wyasygnować poważne kwoty w ramach trzyletniego kredytu, nie doszło do sprzedaży samolotów¹⁴. Pełnym sukcesem zakończyła się transakcja handlowa przedsięwzięta przez niewielką firmę z Lublina

¹³ AAN, Attaché, A II.31. Pismo attaché mjr. W. Ludwiga do szefa Oddz. II S. G. z 1 VI 1927.

¹⁴ AAN, KEM, 710, k. 7–10, Uwagi Sekretariatu KEM z 15 XI 1929 w sprawie kredytowej sprzedaży rządowi rumuńskiemu płatowców. Por. też „Przegląd Techniczny” 1929, nr 10, s. 864.

– Wytwórnię Wyrzutników Bombowych inż. Władysława Świąteckiego i Bogdana Marchwińskiego w 1929 r. do płatowców Potez XXV¹⁵.

Powracając jednak do rozważań o dziejach eksportu sprzętu lotniczego, należy przede wszystkim zauważyć, że wytwórnie krajowe w końcu lat dwudziestych XX w. nie posiadały jeszcze prototypów, które mogły ewentualnie zainteresować kontrahentów zagranicznych. Ponadto Sepewe w składanych ofertach popełniła szereg różnych błędów. Ilustruje to referat dla szefa Sztabu Głównego z 1929 r.

Sepewe winno oferować tylko to, co jest dobre i to, co stale może być dostarczane, gdyż tylko stały odbiorca zapewni ciągłość produkcji. Ilość typów samolotów oferowanych jest najdobitniejszym przykładem braku myśli przewodniej w systemie Sepewe. Zamiast ograniczyć się do jednego lub dwu typów samolotów BM4, BM5, PWS 22, sprawdzonych i wypróbowanych, Sepewe wykazuje wszystkie typy eksperymentalne¹⁶.

Na początku lat trzydziestych do wytwórni krajowych: Zakładów Mechanicznych Plage i Laśkiewicz, Podlaskiej Wytwórni Samolotów, Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, XX w. napływały oferty i zapytania innych państw. Turcji – na kupno samolotów wywiadowczych Lublin R-VIII, Jugosławii – na Lubliny R-XIV i R-XIII, Belgii – Lubliny R-XIII, ZSRR – Lubliny R-XVI b, Estonii – Lubliny R-XIII i RWD-8, Hiszpanii – Lubliny R-XIII, wreszcie Litwy, Łotwy, Bułgarii – na PWS-12. Jednak pomimo dużego zainteresowania projektami, a także zaangażowania poszczególnych dyrekcji wytwórni, które na swój koszt, często bez porozumienia z władzami wojskowymi oraz Sepewe, kierowały do zainteresowanych państw swych przedstawicieli, nie dochodziło do finalizacji kontraktów. Wśród przyczyn takiej sytuacji należy przede wszystkim wymienić fakt, że oferowany sprzęt był konstrukcji drewniano-stalowej, przez co wymagał dość kłopotliwych prac konserwatorskich. W większości wymienionych płatowców stosowano amerykańskie jednostki napędowe Wright 220 KM lub francuskie Lorraine-Dietrich 450 KM, które były, co prawda, produkowane w Polskich Zakładach Škody na podstawie umów licencyjnych, jednak bez prawa ich dalszego eksportu. Wreszcie, walory użytkowe tego sprzętu były raczej niskie, co w zakresie np. prędkości przelotowej Lublinów R-XIII 185 km/h na pewno nie zachęcało do nabywania tych płatowców. Kolejną barierą, nie do pokonania dla prywatnych wytwórni lotniczych, było pozyskanie kredytu, niezbędnego do zawarcia ewentualnych umów. Firmy prywatne, same borykające się z dość trudną sytuacją finansową, nie mogły subsydiować produkcji eksportowej bez gwarancji instytucji państwowych. Inaczej przedstawiały się próby eksportu sprzętu lotniczego dokonywane co najmniej od początków lat trzydziestych XX w. przez Państwowe Zakłady Lotnicze. Przyczyn sprzyjających ekspansji PZL było co najmniej kilka – najważniejszą z nich było porozumienie zawarte między dyrekcją PZL a przodującym producentem silników lotniczych – francuską firmą Gnôme-Rhône. Kontrakt zawarty w 1930 r. pomiędzy tymi firmami stanowił, że koszty adaptacji francuskich jednostek napędowych do samolotów PZL będą pokrywane

¹⁵ M.P. Deszczyński, W. Mazur, *Na krawędzi ryzyka. Eksport polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 2004, s. 273.

¹⁶ CAW, Oddz. I S G, I 303.3.558. Referat szefa Administracji Armii z VIII 1929.

wspólnie¹⁷. Zarówno dla Gnôme-Rhône, jak i PZL umowa wydawała się bardzo atrakcyjna, ponieważ dla Francuzów oznaczała wprowadzenie własnych jednostek napędowych do technologicznie zaawansowanych konstrukcji płatowców, które następnie były prezentowane przez wytwórnie Aeroplanes Bernardes jako własny produkt. Dla PZL kontrakt wydawał się równie korzystny, rodzime płatowce otrzymywały doskonałą jednostkę napędową – silnik rzędowy, chłodzony wodą – przez co rozkład zarówno ciężaru, jak i masy kadłuba, a głównie możliwości prowadzenia obserwacji były większe niż przy dotychczasowym silniku gwiazdowym firmy Bristol. Co za tym idzie, taki płatowiec miałby o wiele większe szanse na ewentualne zainteresowanie kontrahentów bałkańskich i zakup. Firmy lotnicze z USA, Wielkiej Brytanii, Francji, Czechosłowacji i Niemiec nie przebrały w środkach, aby zdyskredytować ewentualnych konkurentów. Próby płatowców PZL P-1, PZL P-6, odbyte na przełomie 1929 i 1930 r. w Rumunii nie spotkały się z należyтым zainteresowaniem właśnie z powodu stosowanych w lotnictwie polskim silników. Brane początkowo pod uwagę silniki Bristol Jupiter, a nieco później Mercury mogły być dostarczane przez firmę angielską dopiero od końca 1932 r. w ilościach nie wystarczających na pokrycie ewentualnego zapotrzebowania. Próbowano zapobiec tym problemom, rozpoczynając we francuskim przedstawicielstwie Bristola – firmie Gnôme-Rhône – produkcję angielskich silników. Wobec znacznych różnic w systemach metrycznych i tolerancji pasowań, w zastosowanych materiałach i stopach metali, odmiennych sposobów organizacji produkcji niemożliwe było wdrożenie prac nad angielskimi silnikami we Francji. Warto również podkreślić, że zakupy sprzętu mogły być jedynie finansowane dzięki kredytom rządu Francji, a ta zainteresowana była przede wszystkim wspieraniem rodzimych producentów sprzętu wojskowego. Negatywnie oddziaływały doświadczenia rządu francuskiego, który w poprzednim okresie (1924–1929) udzielał gwarancji finansowych holdingowi firm zbrojeniowych: Vickers, Schneider, Union Parisien, Union Europen, Skody. W rezultacie po ogłoszeniu moratorium na spłatę zadłużenia, a przede wszystkim niewywiązywanie się ze zobowiązań finansowych doprowadziło do zaniechania wszelkich starań. Czynnikiem, który ostatecznie zniechęcił rząd w Bukareszcie do nabycia angielskiej licencji Bristola, była jego wysoka cena. Za pośrednictwem attaché wojskowego w Londynie próbowano zachęcić zarząd Bristola do obniżenia opłat licencyjnych dla rządu rumuńskiego. Jedynym osiągnięciem z prowadzonych negocjacji była obietnica utrzymania dla rumuńskiego sojusznika tych samych warunków, na zasadzie których rząd polski miał prawo do wytwarzania silników lotniczych w Polskich Zakładach Skody. Wobec małego zapotrzebowania na sprzęt płatowcowy rządu rumuńskiego nie było podstaw do podpisania stosownych umów. Różnice cen jednostkowych silników Bristola – Mercury oraz Gnôme-Rhône K9 były równie istotne dla przedstawicieli rządu rumuńskiego – dysproporcje te były niebagatelne i wynosiły na korzyść silników K9 aż o 400 tys. lei. Przy zamówieniu 50 płatowców, z których każdy powinien posiadać rezerwę w wysokości

¹⁷ AP Lublin, ZMPiL, 13. Pismo dyrekcji ZMPiL do Zrzeszenia Pol. Przem. Lotn. z 24 V 1934 ; CAW, Biuro Przem. Wojennego, I 300.56.38. Aide-Memoire pour S. E. Monsieur A. Roman, 22 II 1937.

½ silnika, oszczędności pomiędzy silnikami angielskimi i francuskimi tworzyły niebagatelną kwotę 30 mln¹⁸.

Jak wynika zatem z dotychczasowych analiz, czynnikiem, który warunkował nieudane początkowo próby sprzedaży sprzętu lotniczego w Rumunii, były braki środków finansowych na zakup sprzętu oraz licencji. Możliwości zakupu silników francuskiej firmy Gnôme-Rhône zarysowały się w trakcie bezpośrednich rozmów inżynierów Weillera i Witolda Rumbowicza z gen. Lazarescu, odbytych w początkach stycznia 1932 r. W dalszym ciągu skomplikowana sytuacja ekonomiczna Rumunii uniemożliwiła doprowadzenie do finalizacji kontraktu. Dopiero gdy król Mikołaj podjął decyzję (1 kwietnia 1931 r.), a miesiąc później rząd rumuński wprowadził w życie ustawę, udało się pozyskać częściowo środki na zakup silników oraz płatowców¹⁹. Kolejnym źródłem finansowania zamówień były kredyty rządu Francji. Te jednak początkowo zostały wstrzymane, dopiero gdy Rumuni zobowiązali się do odstąpienia w okresie 10 lat na rzecz Francji dochodów płynących ze sprzedaży ropy naftowej, zamówienia kredytowe w firmie Gnôme-Rhône uzyskały gwarancje rządowe. W konsekwencji sprawa pierwszej umowy eksportowej PZL rozstrzygnięta została ostatecznie nie w Bukareszcie i Warszawie, a w Paryżu²⁰.

Duży wpływ na przebieg rokowań rządu rumuńskiego z przedstawicielami Państwowych Zakładów Lotniczych: płk Henrykiem Abczyńskim i Witoldem Rumbowiczem, attaché wojskowym ppłk. dypl. Romanem Michałowskim, radcą handlowym Poselstwa Rzeczypospolitej Polskiej dr. Zygmuntem Vetulanim oraz dowódcą lotnictwa płk. Ludomiłem Rayskim miały kwestie płatności. Początkowo brane pod uwagę możliwości zapłaty na drodze kompensaty towarowej: zbożem, ziarnem słonecznikowym, kukurydzą, ropą naftową i jej pochodnymi, a nawet prawami eksploatacji lasów, zdecydowanie odrzucono. Dopiero po dalszych rozmowach podsekretarza stanu ds. lotnictwa Radu Irimescu przeprowadzonych w Paryżu w ministerstwach: Skarbu, Spraw Zagranicznych i Wojskowych (poprzedzone były

¹⁸ CAW, Oddz. II SG, I.303.4.7157. Depesza szyfrowa ppłk. dypl. R. Michałowskiego do szefa Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Aeronautyki płk. H. Abczyńskiego z 15 I 1932.

¹⁹ Narodowy Fundusz Lotnictwa powstał dzięki dochodom ze stempli, znaczków, telegramów, biletów kolejowych i autobusowych.

²⁰ Jak wynika z pisma attaché ppłk. R. Michałowskiego do szefa SG z 16 IX 1932 ostateczny kształt lotnictwa w Rumunii był przede wszystkim wynikiem przemysłów króla Mikołaja, który wskutek podpowiedzi ministra Gafenco zdecydował o powstaniu funkcji podsekretarza stanu ds. lotnictwa, w którego rękach zostały skupione funkcje administracyjne, materiałowe i techniczne lotnictwa wojskowego i cywilnego. Bardzo szerokie kompetencje, które otrzymał Radu Irimescu, musiały prowadzić pomiędzy nim a np. dowódcą lotnictwa wojskowego do szeregu konfliktów, zwłaszcza iż podsekretarz stanu był z wykształcenia technikiem, pasjonatem lotnictwa, nieobca była mu problematyka ekonomiczna. Jednocześnie nie należał on do żadnej partii politycznej, daleki był także od wpływów kamaryli dworskiej. Już na początku swego urzędowania, w trakcie spotkania z attaché ppłk. Romanem Michałowskim stwierdził, że cały wysiłek skieruje na zaopatrzenie lotnictwa wojskowego w sprzęt pochodzenia krajowego. Niemniej wobec katastrofalnego stanu zaopatrzenia lotnictwa wojskowego niezbędna była stała współpraca z rządem polskim, zwłaszcza w kwestiach unifikacji sprzętu lotniczego. Więcej AAN, Oddz. II SG, 616/133. Pismo płk. H. Abczyńskiego do attaché wojskowego w Bukareszcie płk. R. Michałowskiego z 9 I 1932 r.; Tamże. Pismo płk. R. Michałowskiego do szefa Sztabu Głównego z 18 III 1932.

spotkaniem m.in. z attaché lotniczym płk. LHermitte) oraz przedstawicielami wytwórni Gnôme-Rhône – inżynierami: Weiller i Lebedeffem uzgodniono ostatecznie warunki trójstronnego porozumienia²¹.

W trakcie listopadowej wizyty w Paryżu rumuńskiego podsekretarza stanu Radu Irimescu doszło także do rozmów z dowódcą lotnictwa płk. Ludomiłem Rayskim. Wobec braku upoważnień ze strony szefa Sztabu Głównego do prowadzenia dalszych rozważań do kolejnego spotkania Irimescu z płk. Ludomiłem Rayskim i ppłk. Henrykiem Abczyńskim doszło 24 lutego 1933 r. we Lwowie. Ustalono wówczas terminy dostaw, wartość płatowców i licencji oraz gwarancje. Ostatecznie warunki umowy zostały przedstawione 2 marca 1933 r. gen. Władysławowi Langerowi – zastępcy ministra spraw wojskowych oraz radcom handlowym z Ministerstwa Spraw Zagranicznych – Schaetzelowi i Młynarskiemu. Po uzyskaniu aprobaty szefa Sztabu Głównego i II wiceministra spraw wojskowych 15 marca 1933 r. doszło do ostatecznego parafowania kontraktu przez Ministra Obrony Narodowej Królestwa Rumunii gen. Nicolae Samsonovici oraz przedstawicieli PZL ppłk. Henryka Abczyńskiego i inż. Witolda Rumbowicza²².

Umowa stanowiła, że Państwowe Zakłady Lotnicze dostarczą 50 płatowców myśliwskich PZL P-11 w cenie jednostkowej 87 015 zł (bez kosztów zakupu jednostek napędowych, które zostały wyłączone z postanowień kontraktu) oraz licencje na budowę nieograniczonej ilości samolotów w Rumunii, jednak bez prawa dalszego ich reeksportu. Całkowita wartość zamówienia przybrała wielkość 4,35 mln zł. Regulacja należności została rozłożona kontrahentowi rumuńskiemu na 4 raty. Pierwsza z nich, w wysokości 1 087 680 zł, miała zostać wpłacona do 15 kwietnia 1933 r. W takiej samej wysokości zostały wyznaczone kolejne, do początków marca: 1934, 1935 i 1936 r. W celu dogodniejszej dla rumuńskiego sojusznika regulacji Rada Administracyjna PZL wyraziła jednocześnie zgodę na rozbić należności rocznych po 217 536 zł.

Ze swej strony mokotowska wytwórnia PZL z kontraktu wywiązała się w sposób właściwy, dostarczając całą serię płatowców od lutego do końca sierpnia 1934 r. Drobne trudności z mocowaniem silników Gnôme-Rhône K9, które powstały w trakcie procesu produkcji samolotów, nie miały zauważalnego wpływu na powstanie opóźnień w programie fabrykacji PZL. Samoloty PZL P-11 oblatywał w Warszawie kpt. pil. Tanasescu. Wraz z tym ostatnim przybył także do mokotowskiej wytwórni rumuński inżynier W. Timoszenko. Jego zadaniem było zapoznanie się z produkcją samolotów w PZL na wypadek gdyby w IAR podjęto decyzje o budowie licencyjnych. Jednocześnie mokotowska wytwórnia wysłała do Brasova personel ekipy montażystów na czele z Konstantym Rydzewskim. Zadaniem tego zespołu był ostateczny montaż płatowców sprawdzonych w Warszawie, zdemontowanych, przewiezionych kolejną i ponownie montowanych w Brasovie. W piśmie gen. Ludomiła

²¹ Tamże. Pismo attaché płk. R. Michałowskiego do szefa Sztabu Głównego z 16 I 1933.

²² CAW, PZL, I 363.3.16. Protokół posiedzenia RA PZL z 2 marca 1933 r. nr 53, por. też Protokół posiedzenia RA PZL z 20 III 1933; AAN, Oddz. II SG, 616/133, k. 207–214. Umowa pomiędzy gen. N. Samsonovici a przedst. PZL płk. H. Abczyńskim i inż. W. Rumbowiczem; AAN, Oddz. II SG, 616/166. Pismo płk. H. Abczyńskiego do szefa Oddz. II SG z 12 VII 1934 r.; AAN, Oddz. II SG, 616/223. Pismo attaché w Bukareszcie ppłk. J. Kowalewskiego do gen. T. Kasprzyckiego z 23 I 1936.

Rayskiego do attaché ppłk. Jana Kowalewskiego informowano, że oprócz satysfakcji z zamówienia płatowców Rumuni zaczną ponosić straty w sprzęcie, gdyż po jego przekazaniu do poszczególnych jednostek jest on pozbawiony obsługi i nadzoru. W konsekwencji gen. Rayski prosił attaché, aby ten zorientował się, czy dowództwo lotnictwa rumuńskiego będzie zainteresowane powstaniem wspólnej eskadry na czas około trzech miesięcy w celu zorganizowania prac. Miejscem jej stacjonowania miał być Bukareszt lub Jassy. Brak odpowiedzi na korespondencję attaché ppłk. Kowalewskiego uniemożliwia jednoznaczne potwierdzenie, że powstanie wspólnej eskadry było ponownie analizowane. Pewne jest tylko to, że projekty takie nie zostały zrealizowane, notabene Rumuni w dość szybkim czasie mieli żałować, iż decyzji proponowanych przez stronę Polską nie chcieli podjąć. Pomiędzy czerwcem a sierpniem 1934 r. w samolotach PZL doszło do co najmniej dwóch katastrof. W trakcie pierwszej kpt pil. Cantacuzino, wykonując przelot (wiraż?) na małej wysokości doprowadził do zatrzymania pracy silnika. W sprawozdaniu podano również, że pilot przed startem nie sprawdził ilości paliwa. Drugi z wypadków miał miejsce w trakcie mityngu lotniczego w Brasovie, w obecności ks. Antoniego Habsburga oraz podsekretarza Radu Irimescu kpt. pil. Hubert w pogoni za balonikiem utracił wysokość, niszcąc całkowicie swój PZL P-11b (ocalał jedynie kadłub za siedzeniem pilota oraz stery). Prawdopodobną przyczyną tych katastrof lotniczych było to, że lotnicy rumuńscy dotychczas użytkowali sprzęt dość wysłużony: SET, Potez XXV, Fokker oraz Gordou Lesseur, pamiętający niejednokrotnie koniec lat dwudziestych XX w., a pod względem konstrukcyjnym okres jeszcze wcześniejszy. Samoloty eskadr rumuńskich wyraźnie były zeterminowane walorami użytkowymi jednostek napędowych²³. Przejście na płatowce inż. Zygmunta Puławskiego i Wsiewołoda Jakimiuka powinno zostać poprzedzone szkoleniami i treningami, tych jednak zaniehdano, w konsekwencji zarówno dużych szybkości rozwijanych przez P-11b oraz niedostatecznej widoczności przy starcie i lądowaniu dochodziło do wypadków.

Komplikacje z użytkowaniem przez stronę rumuńską sprzętem nie były jedynym problemem, gdyż sojusznicy nie byli w stanie wypełnić swoich zobowiązań finansowych. Głównie z tego powodu powstały opóźnienia we wpłacaniu kolejnych rat; i tak 12 lipca 1934 r. zaległości szacowane były przez zastępcę dowódcy lotnictwa płk. Henryka Abczyńskiego na 534 tys. zł. Kolejna zwłoka powstała w 1935 r. – 800 tys. zł, a w 1936 r. – 371 tys. zł. Nieuzgodnione ze stroną polską prolongaty były przyczyną bezpośrednich interwencji w Rumunii, najpierw gen. Rayskiego u inż. Nicolae Caranfila (następcy Radu Irimescu na stanowisku podsekretarza stanu ds. lotnictwa) w początkach stycznia 1936, a następnie gen. Kasprzyckiego u ministra obrony narodowej gen. Angelescu w lutym 1936 r. Dopiero ta ostatnia wywołała natychmiastowy skutek. Należności były realizowane opieszale przez Banco Nationale w wysokości 15 tys. zł miesięcznie²⁴.

W trakcie realizacji umowy na płatowce PZL P-11b rząd rumuński próbował zainteresować swego sojusznika dostawami artykułów wytwarzanych przez rodzimy przemysł lotniczy. Wśród oferowanego sprzętu znalazły się: gaśnice lotnicze

²³ AAN, Oddz. II SG, 616/223. Pismo attaché w Bukareszcie ppłk. J. Kowalewskiego do gen. T. Kasprzyckiego z 23 I 1936.

²⁴ AAN, Oddz. II SG, 616/223. Pismo attaché w Bukareszcie ppłk. J. Kowalewskiego do szefa Oddziału II SG z 3 I 1936.

systemu Barbieri, płyty kauczukowe do impregnowania zbiorników paliwa (pomysł inż. Marcodina) oraz podstawy lotniczych karabinów maszynowych dla płatowców liniowych. Strona polska wykazała zainteresowanie tylko tymi ostatnimi artykułami, gdyż planowano ich wprowadzenie do samolotów bombowych Fokker F-VII3m. Przewidywane zamówienie nie doszło do realizacji. Wytwórnia IAR miała nadzieję, że wydatki poniesione przy kontrakcie na samoloty PZL zostaną skompensowane częściowo zamówieniami na podstawy karabinów. Na zamówieniu takim poważne straty mogła ponieść wytwórnia mokotowska, gdyż umowa na płatowce przewidywała płatności w lejach według kursu złota, natomiast wydatki na podstawy do Fokkerów w lejach zdeprecjonowanych.

Jeszcze w trakcie dostaw P-11b rząd Rumunii zdecydował o kolejnych zakupach sprzętu lotniczego. Jak wynika bowiem ze sprawozdań attaché wojskowego w Bukareszcie ppłk. Jana Kowalewskiego z 18 grudnia 1934 r., zaakceptowano zamówienie w PZL 30 sztuk P-24 oraz prototypu P-11c z silnikiem Gnôme-Rhône K9. Wyraźne odprężenie w stosunkach międzynarodowych w początkach stycznia 1935 r. wpłynęło na odroczenie kupna licencji PZL P-24. Natomiast utrzymano zamówienie egzemplarza wzorcowego PZL P-11c lub według oznaczenia rządu rumuńskiego P-11f. Prototyp tego ostatniego płatowca stanowił dla wytwórni Industria Aeronautica Romana (IAR) w Brasovie podstawę planowanej w latach 1936–1937 produkcji 100 sztuk samolotów. Ostatecznie prototyp P-11c(f) został wysłany do Bukaresztu dopiero po 8 stycznia 1936 r. Przyczyną zwłoki w przekazaniu stronie rumuńskiej płatowca wraz z planami licencji i częściami były, wspomniane wcześniej, opóźnienia we wpłatach należności za PZL P-11b²⁵.

Wdrożenie produkcji samolotów myśliwskich Zygmunta Puławskiego i Wsiewołoda Jakimiuka nadzorował z ramienia Biura Konstruktorskiego inż. Zygmunt Wirzecki. Wraz z 5-osobową ekipą ślusarzy-montażystów sprawował kontrolę w początkowym etapie produkcję płatowców PZL P-11c(f) w Brasovie. Koszty pobytu polskiego zespołu wdrożeniowego pokrywał rząd Rumunii, co wraz z kupnem licencji wyniosło 147 000 zł. Regulacja tych należności nastąpiła bez jakichkolwiek opóźnień.

Po przeszło półrocznych negocjacjach w końcu października 1936 r. chluba Państwowych Zakładów Lotniczych P-24 przedstawiony został przez inż. Szczepana Grzeszczyka i kpt. Bolesława Orlińskiego na poligonie lotniczym w Mamaia. Wyniki osiągnięte w trakcie odbytych prób prędkości – 430 km/h, oraz eksperymenty przeprowadzone z działkami 20 mm Oerlikon okazały się dla strony rumuńskiej tak zachęcające, że postanowiono zakupić 5 sztuk wraz z licencją²⁶.

W przeciwieństwie do kontraktów z 1933 i 1936 r. Rumunia, zakupując P-24 zażądała od strony polskiej kompensacyjnych zamówień na benzynę, ziarno słonecznikowe lub aluminium, zakupione z kolei za należności eksportowe uzyskane we Francji i Niemczech. Wartość nowej umowy została skalkulowana na poziomie

²⁵ AAN, Oddz. II SG, 616/166. Pismo attaché ppłk. J. Kowalewskiego do szefa Departamentu Aeronautyki z 18 XII 1934; tamże, Pismo ppłk. J. Kowalewskiego do szefa Oddziału II SG z 8 I 1936 r.

²⁶ AAN, Oddz. II SG, 616/223. Pismo attaché ppłk. J. Kowalewskiego do szefa Oddz. II SG z 27 X 1936.

637 500 zł²⁷. Natomiast, jak wynika ze sprawozdania inż. Jana Szala, zwiedzającego 25 czerwca 1937 r. wytwórnię IAR, w trakcie prac konstrukcyjnych były już dwa płatowce P-24. Ten, skądinąd udany, samolot posłużył inżynierom rumuńskim za cenną inspirację w trakcie budowy dolnopłatów myśliwskich IAR 80 i 81. Począwszy od końca lutego 1936 r., podsekretarz stanu ds. lotnictwa inż. Nicolae Caranfil wielokrotnie wyrażał w rozmowach z attaché płk. Kowalewskim chęć zakupu 10 sztuk PZL 23 „Karaś” oraz wymienionych poprzednio P-24. Zapewne w celu uzyskania wglądu w najnowsze trendy konstrukcyjne płatowców myśliwskich oraz rozpoznawczo-bombardujących, przedsięwzięta została w lutym 1936 r. przez inż. Nicolae Caranfila wizyta u producentów sprzętu lotniczego we Francji. Jedyną trwałą korzyścią wyniesioną z tych wizyt było pozyskanie pożyczek w zamian za dochody płynące z eksploatacji złóż ropy naftowej w Ploësti. Należności te miały być w części użyte na zakup sprzętu lotniczego w PZL.

Sprawa ewentualnego zakupu PZL 23 „Karaś” przedstawia się nieco bardziej zagadkowo. Na żądanie inż. Nicolae Caranfila prezentacji „Karasia” w Bukareszcie płk Henryk Abczyński w piśmie 26 marca 1936 r. odpowiedział, że płatowiec służy obecnie za pierwowzór do fabrykacji bardzo dużych serii i w związku z przygotowywanymi w PZL szablonami i przyrządami specjalnymi nie może być narażony na uszkodzenie. Jeśli przyjąć, że produkcja „Karasi” ruszyła na przełomie maja i czerwca 1936 r., to zasadne będzie stwierdzenie, że planowana prezentacja nie doszła do skutku. Nieco wcześniej, bo w końcu listopada 1935 r., konstruktorzy z IAR rozpoczęli próby unowocześnienia samolotów Potez XXV B 2 poprzez zabudowanie silników G-R K 14. Dążenia te, według oświadczenia attaché w Bukareszcie kpt. Mariana Zimnala z marca 1937 r., zakończyły się negatywnie, dlatego, przynajmniej teoretycznie, rząd rumuński po raz kolejny zaczął interesować się „Karasiami”. W źródłach archiwalnych Oddziału II Sztabu Głównego nie udało się jednak wyszukać dalszych dokumentów na temat finalizacji zamówienia²⁸.

Szczególną estymą darzyli Rumuni płatowce bombardujące PZL 30 B I „Żubr”. Decyzję rozpoczęcia rozmów na ich temat można datować na koniec wizyty inż. Nicolae Caranfila w Paryżu, tj. 21 lutego 1936 r. W początkach września 1936 r. do płk. Józefa Wiatra w Sztabie Głównym wpłynęło pismo attaché wojskowego w Bukareszcie z prośbą rządu rumuńskiego, dotyczącą przeprowadzenia pokazu dwusilnikowego, trzyosobowego płatowca LWS 6 „Żubr”. Jednak w tym wypadku inż. Nicolae Caranfil został powiadomiony, że samolot ten nie odbył jeszcze prób homologacyjnych, dlatego rozmowy, jak i pokaz w Bukareszcie, zdaniem szefa Oddziału I Sztabu Głównego płk. Józefa Wiatra, były przedwczesne. Należy sądzić, że odmowa przeprowadzenia pokazów wpłynęła na wysłanie do Warszawy przedstawicieli lotnictwa rumuńskiego – kpt. Romana Popescu i kmd. Michaila Pantaziego. Tragedia, która wydarzyła się 7 listopada 1936 r. w trakcie próbnych lotów PZL 30 „Żubr” (LWS 6), oddaliła wszelkie nadzieje na zawarcie umowy. Katastrofa „Żubra” po raz kolejny udowodniła, że na przeprowadzanie wszelkich prób lotniczych trzeba czasu²⁹.

²⁷ AAN, Oddz. II SG, 616/223. Referat dla szefa Oddziału II SG – eksport przemysłu wojennego do Rumunii z 11 II 1937.

²⁸ CAW, Oddz. I SG, I.303.3.855 Pismo attaché kpt. M. Zimnala do szefa SG z 11 III 1937.

²⁹ AAN, Oddz. II SG, 616/223. Pismo płk. J. Wiatra do szefa Oddz. II SG z 5 VIII 1936.

Na skutek wydarzeń 7 listopada 1936 r. rząd rumuński zakupił 24 włoskie samoloty bombardujące Savoya 79 B. Polski przemysł lotniczy i w tym przypadku miał jednak swój udział, ponieważ Rumuni postanowili wyposażyć włoskie płatowce w wyrzutniki bombowe inż. Władysława Świąteckiego³⁰.

Ostatnim typem polskich płatowców, przedstawionych stronie rumuńskiej, był PZL 37 „Łoś” III. W okresie od 28 czerwca do 15 grudnia 1938 r. próby te były prowadzone zarówno w Bukareszcie, jak i w Mamaia. Poza konstatacją wspaniałych osiągnięć w zakresie prędkości, jak i masy użytkowej, strona rumuńska nie angażowała się w prowadzenie ewentualnych rozmów, zmierzających do podpisania kontraktu. Główną przyczyną było posiadanie już bombardujących Savoya 79 B³¹.

Ostatnimi artykułami polskiego przemysłu lotniczego, eksportowanymi w 1939 r. do Rumunii, były części do płatowców P-11 b na sumę 1,01 mln zł i wspomniane wyrzutniki bombowe W. Świąteckiego typu 2X500. W początkach sierpnia 1939 władze rumuńskie były także zainteresowane kupnem szybowców z warsztatów lwowskich i warszawskich³².

Podsumowując dzieje eksportu lotniczego, należy zauważyć, że próby ekspansji wynikały z faktu nadmiernego rozwoju wytwórni lotniczych w stosunku do możliwości finansowych państwa polskiego. Podkreślenia wymaga również fakt, że eksport sprzętu lotniczego warunkował utrzymanie wysokiego potencjału produkcyjnego, bez przerw pomiędzy kolejnymi cyklami produkcyjnymi. Nie mniej ważnym uzasadnieniem produkcji eksportowej był czynnik mobilizacyjny, ponieważ w chwili zagrożenia bytu państwa zapasy te mogły w każdej chwili zostać oddane do dyspozycji MSWojsk.³³

Znacznym ograniczeniem ekspansji przemysłu lotniczego II Rzeczypospolitej była nie tylko działalność obcej konkurencji, ale przede wszystkim brak specjalistów wewnątrz Sepewe. Działalność inż. Witolda Rumbowicza, a częściowo także inż. Zbigniewa Arndta, przynosiła niewiele korzyści. Na zakończenie warto zauważyć, że eksport sprzętu lotniczego warunkował jednocześnie rozwój dalszych konstrukcji. Bez przesady można stwierdzić, że II Rzeczpospolita zaledwie na przestrzeni jednego dziesięciolecia znalazła się w elitarnej grupie sześciu państw, eksportujących wyroby przemysłu lotniczego. Jest to tym bardziej zaskakujące, jeśli przypomnimy, że po uzyskaniu niepodległości przez Polskę brakowało zarówno konstruktorów, jak i wytwórni oraz tradycji.

³⁰ CAW, Oddz. I SG, I 303.3.776. Odpis pisma kpt. M. Zimnała do szefa Oddz. II SG z 18 VI 1936.

³¹ ANN, Oddz. II SG, 616/342. Pismo kierownika samodzielnego referatu Studiów Ogólnych Oddz. II SG kpt. Czerwieńki do attache płk. Zakrzewskiego z VI 1938.

³² CAW, Oddz. I SG, I 303.3.855. Zestawienie zamówień spółki Sepewe z 10 VIII 1939.

³³ L. Rayski, *Słowa prawdy o lotnictwie polskim*, Londyn 1948, s. 45–47; por. też. Zarządzenie gen. M. Maciejewskiego (z upoważnienia Ministra Spraw Wojskowych) w sprawie niezwłocznego podniesienia gotowości wojennej lotnictwa z 28 III 1939.