

MAREK PIOTR DESZCZYŃSKI

Instytut Historyczny
Uniwersytetu Warszawskiego

IMPORT SPRZĘTU WOJSKOWEGO PRZEZ POLSKĘ W LATACH 1921-1939 (WPROWADZENIE DO ZAGADNIENIA)*

Kwestia zakupu za granicą broni, amunicji i ekwipunku używanego przez siły zbrojne II Rzeczypospolitej nie doczekała się dotąd monografii. W odróżnieniu od problemu eksportu sprzętu wojskowego¹, jego importowi poświęcali uwagę, jeśli nie liczyć ujęć syntetycznych dziejów międzywojennego Wojska Polskiego², tylko badacze zajmujący się dziejami poszczególnych broni, w szczególności techniki wojskowej³. Wzmiankują

* Pierwotna wersja tekstu powstała w ramach badania własnego nr 02/E/0009/04, wykonanego w Kolegium Ekonomiczno-Społecznym Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie.

¹ Zob. M. P. Deszczyński, W. Mazur, *Na krawędzi ryzyka. Eksport polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 2004 (tam dalsza literatura i obszernie wskazówki źródłowe, w części przydatne też do studiów nad niniejszym zagadnieniem).

² Wspominają o tym prace: *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. 1: *Kampania wrześniowa 1939*, cz. 1: *Polityczne i wojskowe położenie Polski przed wojną*, Londyn 1951; cz. 5: *Marynarka wojenna i obrona polskiego Wybrzeża*, Londyn 1962; E. Kozłowski, *Wojsko Polskie 1936-1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1974; P. Stawecki, *Polityka wojskowa Polski 1921-1926*, Warszawa 1981; *Zarys dziejów wojskowości polskiej (1864-1939)*, red. idem, Warszawa 1990; A. Rzepniewski, *Wojsko Polskie wobec perspektywy zagrożenia wojennego (13 maja 1935-31 sierpnia 1939 r.)*, Warszawa 1992, powiel., cz. 1-3; M. Cieplewicz, *Wojsko Polskie w latach 1921-1926. Organizacja, wyposażenie, wyszkolenie*, Wrocław 1998. Z dzieł opublikowanych ostatnio warto zwrócić uwagę na pobudzającą do dyskusji monografię T. Pawłowskiego, *Armia Marszałka Śmigłego. Idea rozbudowy Wojska Polskiego 1935-1939*, Warszawa 2009.

³ Por. np. A. Konstankiewicz, *Broń strzelecka i sprzęt artyleryjski formacji polskich i Wojska Polskiego w latach 1914-1939*, Lublin 2003; R. Łoś, *Artyleria polska 1914-1939*, Warszawa 1991; R. Szubański, *Polska broń pancerna 1939*, Warszawa 1989; J. Tarczyński, K. Barbarski, A. Jońca, *Pojazdy w Wojsku Polskim 1918-1939. Polish Army Vehicles 1918-1939*, Londyn-Pruszków 1995; R. Bartel i in., *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Warszawa 1978; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1918-1924*, Warszawa 1997; idem,

też o tym prace dotyczące historii stosunków międzypaństwowych⁴. Jest to temat bardzo istotny dla całokształtu polityki obronnej Polski międzywojennej. Daje bowiem orientację nie tylko w aspektach czysto technicznych, lecz przede wszystkim w gospodarczych i politycznych uwarunkowaniach materiałowej strony obronności kraju. Trzeba go rozpatrywać w kontekście rozwoju całej wymiany towarowej z zagranicą⁵, zagadnień finansowych i naturalnie na tle całokształtu polityki zbrojeń⁶.

Niniejsze opracowanie ma charakter szkicowy. W ograniczonych objętościowo ramach nie jest możliwe wyczerpanie tematu⁷, nad którym do-

Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939, Warszawa 2003; E. Malak, *Administrowanie w lotnictwie polskim 1926–1939 mieniem państwowym w warunkach postępu technicznego*, Toruń 2005; A. Rzepniewski, *Obrona Wybrzeża w 1939 r. na tle rozwoju marynarki wojennej Polski i Niemiec*, Warszawa 1970. Poza tym istnieje wiele opracowań poświęconych poszczególnym rodzajom sprzętu (w latach ostatnich ogłaszanych m.in. na łamach „Lotnictwa”, „Militariów” i „Nowej Techniki Wojskowej”). Wartość ich jest zróżnicowana, także wobec zdarzającego się nierespektowania obyczaju opatrywania publikacji aparatem krytycznym.

⁴ Zob. m.in. J. Ciałowicz, *Polsko-francuski sojusz wojskowy 1921–1939*, Warszawa 1970, passim; H. Bułhak, *Polska — Francja. Z dziejów sojuszu 1922–1939*, cz. 1: (1922–1932), Warszawa 1993, passim; idem, *Polska — Francja. Z dziejów sojuszu 1933–1936*, Warszawa 2000, s. 54 nn.; S. Sierpowski, *Stosunki polsko-włoskie w latach 1918–1940*, Warszawa 1975, passim; M. Nowak-Kiełbikowa, *Polska — Wielka Brytania w dobie zabiegów o zbiorowe bezpieczeństwo w Europie 1923–1937*, Warszawa 1989, s. 244, 540; M. P. Deszczyński, *Nieskonsumowana komplementarność. Polsko-czechosłowacka współpraca zbrojeniowa w okresie międzywojennym*, w: *Między gospodarką a polityką. Księga jubileuszowa Pana Profesora Zbigniewa Landaua*, red. W. Morawski, Warszawa 2001, passim. Przykładem niedoceniaenia znaczenia transferu sprzętu i technologii wojskowych jest ogólnikowa wzmianka na temat transakcji na zakup w Szwecji dział przeciwpancernych, przeciwlotniczych, okrętowych i nadbrzeżnych produkcji koncernu Bofors AB — P. Jaworski, *Polska niepodległa wobec Skandynawii 1918–1939*, Wrocław 2001, s. 71.

⁵ Por. M. P. Deszczyński, [Gospodarka i społeczeństwo], w: *Dwudziestolecie. Oblicza nowoczesności. Konferencja Muzeum Historii Polski. Warszawa, 18–19 listopada 2008 r.*, red. A. Przeszowska, Warszawa 2009, s. 134 nn.; idem, *Import surowców strategicznych przez Polskę w okresie międzywojennym (Zarys zagadnienia)*, w: *Ekonomia — społeczeństwo — polityka. Studia ofiarowane prof. dr. hab. Januszowi Kalińskiemu w 70. rocznicę urodzin*, red. A. Zawistowski, Warszawa 2012, s. 71 nn. Synteza nowoczesnych dziejów handlu kwestię importu militariów w okresie międzywojennym traktuje marginesowo — L. J. Jasiński, *Polskie kontakty z zagranicą w XX wieku*, Warszawa 2003, s. 78 n., 81, 84.

⁶ Por. K. Krzyżanowski, *Wydatki wojskowe Polski w latach 1918–1939*, Warszawa 1976, passim; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski międzywojennej 1918–1939*, t. 4: *Lata interwencjonizmu państwowego 1936–1939*, Warszawa 1989, s. 104 nn., 364 nn.; *Generałowie, pieniądze, fabryki. Dokument do gospodarczo-wojskowych dziejów II Rzeczypospolitej*, oprac. M. P. Deszczyński, PH 89, 1998, 1, s. 113 nn.; M. Jabłonowski, *Wobec zagrożenia wojną. Wojsko a gospodarka Drugiej Rzeczypospolitej w latach 1935–1939*, Warszawa 2001, passim.

⁷ Sam pełny wykaz literatury przedmiotu, choć w znacznej mierze wnoszącej tylko okruszki informacji, zajęłyby ok. 1 arkusza wydawniczego. Na obecnym etapie badań nie jest możliwe w miarę kompletne zestawienie umów dotyczących importu materiału wojennego. Np. liczne kontrakty zawarte w pierwszych latach niepodległości,

głębne studia źródłowe zostały dopiero rozpoczęte⁸. Ma ono na celu zasygnalizowanie zasadności badań, wskazanie kierunków dociekań, wreszcie próbę usystematyzowania dotychczasowych ustaleń, przede wszystkim dotyczących lat 1921–1939. Pierwsza część analizy daje ogólny rys zagadnienia, omawiający jego uwarunkowania i ewolucję w czasie; drugą stanowi przegląd transakcji importowych z podziałem na rodzaje sił zbrojnych. W zakończeniu zawarto, absolutnie wstępną, próbę oszacowania wartości przywozu.

*

W pierwszych latach odrodzonej państwowości zakupy zagraniczne były jednym z podstawowych źródeł — obok przejęcia zasobów odziedziczonych po zaborcach i okupantach, realnego wejścia w posiadanie broni stanowiącej wyposażenie oddziałów przybywających do kraju (np. „Armii Błękitnej” z Francji) oraz wreszcie zdobyczy wojennej — zaopatrzenia armii w sprzęt. Transakcje sprzedaży oraz transfery bezpłatne, jakich dokonywano w okresie zmagania wojennych (listopad 1918–marzec 1921), cechowała doraźność⁹ i pewna nieunikniona chaotyczność. Powołana w tym celu Polska Misja Wojskowa Zakupów w Paryżu usiłowała wprowadzić w te zagadnienia elementarny ład. Uzyskiwana w przymusowych warunkach broń i ekwipunek bywały niekompletne, przestarzałe lub zgoła zużyte, ewentualnie — co dotyczyło także amunicji — pochodziły z gorszej jakościowo produkcji lat 1915–1918, a płacono za nią wygórowane ceny, zaliczane na poczet kredytów przyznawanych Polsce przez

podczas walk o granice i wojny z Rosją Sowiecką, mają dokumentację często szczątkową. Szczególnie trudne, wymagające wielomiesięcznej kwerendy archiwalnej, jest ustalenie wartości poszczególnych transakcji, także tych zawieranych później. Prowadzenie badań uniemożliwia obecnie zamknięcie (do co najmniej 31 grudnia 2014 r.) pracowni naukowej Centralnego Archiwum Wojskowego.

⁸ Zob. W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów” do Rambouillet. Francja a zaopatrzenie materiałowe lotnictwa wojskowego II RP (1926–1936)*, „Rocznik Archiwalno-Historyczny CAW” 3 (32), 2010, s. 86 nn.; idem, *Broń ostatniej szansy. Zagraniczne zakupy sprzętu wojskowego dla armii II Rzeczypospolitej (wiosna–lato 1939 r.)*, w: *Gospodarka i społeczeństwo. Księga poświęcona pamięci Jerzego Gołębiowskiego (1943–2010)*, red. J. Chrobaczyński, Kraków 2012 (w druku).

⁹ Bodaj pierwszy raz sprzęt sprowadzono z Węgier: 29,5 tys. karabinów ręcznych i 355 maszynowych z 9 mln naboju, 18 dział i 30 tys. szt. amunicji. Pochodził on z zapasów niemieckich, a od stycznia do marca 1919 r. dostarczyły go stamtąd francuskie transporty kolejowe. Wkrótce od rządu węgierskiego uzyskano dodatkowo 20 mln naboju 8 mm i 20 tys. różnej amunicji artyleryjskiej, płacąc za to dostawą ok. 500 tys. ton węgla. W Austrii doszło w tym czasie do zakupu 25 tys. karabinów wz. 95 Mannlicher wraz z 5 mln naboju w zamian za 600 wagonów kartofli. Włochy dostarczyły RP na kredyt 162 działa wraz z osprzętem i amunicją — K. Sandomirski, *Polska Misja Wojskowa Zakupów w Paryżu w latach 1919–1920*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 23, 1978, 4, s. 65 n.

rządy Francji i Stanów Zjednoczonych Ameryki¹⁰. W rezultacie siły zbrojne odrodzonej Rzeczypospolitej stały się właścicielem wielce różnorodnej kolekcji sprzętu, której poszczególne wzory wywodziły się z kilkunastu państw¹¹. Przed polskimi władzami wojskowymi stanął więc problem unifikacji posiadanego sprzętu, który — w zależności od rodzaju broni i warunków ekonomiczno-politycznych — musiał zająć czas dłuższy: od kilku do kilkunastu lat. Wstępem do niego stać się musiała racjonalizacja zakupów zagranicznych.

W pierwszej połowie 1921 r., wraz z zakończeniem wyczerpującej wojny z Rosją Sowiecką, choć granice na odcinkach Górnego Śląska i tzw. Litwy Środkowej pozostawały jeszcze przez kilkanaście miesięcy formalnie nieuregulowane, władze wojskowe Polski mogły rozpocząć wstępne prace nad określeniem kierunków polityki wojskowej w dobie pokoju. Oprócz problemu nawiązania więzi sojuszniczych (z Francją i Rumunią) czy współpracy z krajami uznanymi za przyjazne (np. Łotwą, Finlandią), wielce istotnych posunięć reorganizacyjnych, towarzyszących przechodzeniu wojska na stopę pokojową, trzecią istotną kwestią było ustalenie modelu materiałowych przygotowań obronnych.

W grę wchodziły dwa rozwiązania. Pierwsze, jakie stosowano już wcześniej — i co czyniły przez niemal cały okres międzywojenny także inne kraje strefy Międzymorza (np. Litwa)¹² — stanowiło oparcie się na zakupach zagranicznych, z ograniczeniem własnej aktywności w tej mierze do napraw użytkowanego sprzętu, uruchomienia wytwarzania amunicji, ewentualnie powolnego rozwijania produkcji tylko wybranych segmentów wyposażenia. Drugą możliwością było oparcie się na wytwórczości

¹⁰ Por. J. E. Romer, *Pamiętniki*, oprac. J. Odziemkowski, Warszawa [2011], s. 230 nn. Dane o ilości materiału dostarczonego z zasobów francuskich, poza wyposażeniem armii gen. Józefa Hallera, są rozbieżne i trudne do zestawienia — zob. np. K. Sandomirski, op. cit., s. 71 nn., 97; *Zarys dziejów wojskowości*, s. 280 nn.; A. Konstankiewicz, op. cit., s. 55 nn. W każdym razie szło o setki tysięcy karabinów ręcznych, tysiące karabinów maszynowych, setki dział, broń krótką i białą, wielkie ilości amunicji, granaty ręczne i karabinowe, samoloty, pojazdy mechaniczne, konie i wozy konne, sprzęt łączności, saperski i przeciwchemiczny, części zamienne, umundurowanie i ekwipunek. Znaczący wkład wniósł rząd brytyjski, który w 1920 r. przekazał bezpłatnie 50 tys. karabinów wz. 14 Enfield, 80 dział, 50 mln naboji 7,69 mm i 179 tys. szt. amunicji artyleryjskiej oraz 30 samolotów. Materiały te dotarły do Polski częściowo już po minięciu kryzysu w wojnie z Rosją Sowiecką. Zakupów dokonywano również we Włoszech i w ČSR; spożytkowano też część zapasów amerykańskich.

¹¹ Np. broń strzelecka, reprezentująca najbarwniejszą mozaikę, pochodziła z Niemiec, Austro-Węgier, Rosji, Francji, Wielkiej Brytanii, USA, Włoch, Belgii, lecz także z Japonii i Meksyku — A. Konstankiewicz, op. cit., s. 47 nn.

¹² J. Rutkiewicz, W. N. Kulikow, *Wojsko Litewskie 1918-1940. Litewskie formacje zbrojne 1940-1953*, Warszawa 2002, s. 19 nn.; W. Rezmer, *Litewskie lotnictwo wojskowe 1919-1940*, Toruń 1999, *passim*.

krajowej, co z powodzeniem była w stanie uczynić już na początku lat dwudziestych Czechosłowacja, która odziedziczyła po rozpadzie Austro-Węgier znakomicie rozwinięty przemysł zbrojeniowy i elektromaszynowy, zlokalizowany w czeskiej części państwa¹³.

Rzeczpospolita znajdowała się, by porównanie odnieść do obu przytoczonych przykładów, w sytuacji podobnej do niewielkiej Litwy. Na jej terytorium bowiem przemysł wojenny w istocie nie istniał, jeśli nie liczyć wojskowych warsztatów naprawczych czy kilku doraźnie zaangażowanych do zaspokojenia potrzeb armii fabryk cywilnych¹⁴. Wyzwania i aspiracje polityki wojskowej RP były jednak porównywalne — a w istocie przecież większe — z istniejącymi w dużo rozleglejszej niż Litwa i znacznie lepiej rozwiniętej gospodarczo Republice Czesosłowackiej. Wybór opcji „litewskiej” oznaczać musiał przy tym, że brzemień wydatków na uzbrojenie i wyekwipowanie wojska, szczególnie ciężkie dla zrastającego się dopiero po niemal 150 latach zaborów, niezamożnego, wielce wyniszczonego trwającymi sześć i pół roku wojnami kraju, odciskałoby się w dwójnasób. Fundusze przeznaczone na ten cel trafiałyby przede wszystkim za granicę, pozbawiając gospodarkę polską niezaprzeczalnych profitów (zatrudnienie, stymulowanie rozwoju myśli technicznej, podnoszenie poziomu kultury materialnej itp.), jakie mogło dać posiadanie własnej wytwórczości zbrojeniowej. Dochodziły do tego: niebezpieczeństwo ekonomicznego i politycznego uzależnienia się od dostawców, trudności komunikacyjne oraz związana z tym niepewność szybkich dostaw na wypadek poważniejszego zaostrzenia się sytuacji międzynarodowej. Wydarzenia 1920 r. udowodniły to ponad wszelką wątpliwość: strajki dokerów i kolejarzy w Wolnym Mieście Gdańsku i w Czechosłowacji poważnie utrudniły transfer materiału wojennego odstąpionego przez państwa Ententy na potrzeby obrony przed pochodem bolszewizmu. Zmora powtórki tego scenariusza była — jak się wydaje — głównym argumentem, zamykającym się w słowach „w czasie wojny można liczyć na pewno tylko na ten materiał, który jest zmagazynowany względnie wytworzony w kraju”¹⁵. Przesądził on o dążeniu do modelu określonego powyżej mianem czechosłowackiego.

¹³ Por. *Umlčené zbraně. Československá zbrojní výroba 1918–1939*, Praha 1966, passim; *Vojenské dějiny Československa*, t. 3: (1918–1939), red. M. Hronský, F. Nesvadba, V. Vávra, Praha 1987, passim. Z nowszych prac: P. Šrámek i in., *Když zemřít, tak čestně. Československá armáda v září 1938*, Brno 1998, s. 103 nn.; *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami*, red. E. Kubů, J. Pátek, Praha 2000, s. 123 n.; P. M. Majewski, *Nierozegrana kampania. Możliwości obronne Czechosłowacji jesienią 1938 roku*, Warszawa 2004, passim.

¹⁴ Zob. np. J. Gołębiowski, *Przemysł wojenny w Polsce 1918–1939*, Kraków 1990, s. 12 nn.

¹⁵ Tak wypowiedział się w 1940 r. prominentny wojskowy, mogący uchodzić za ojca polskiej wytwórczości zbrojeniowej, gen. bryg. inż. Aleksander Litwinowicz — idem,

Dodać tu można, że także nieudane próby dozbrojenia w 1939 r. WP właśnie poprzez zakupy zagraniczne w znacznym stopniu potwierdziły zasadność tego założenia. Podobną drogą podążały i inne państwa średniej wielkości, takie jak Rumunia (wyraźnie za przykładem sojuszniczki z północnego zachodu), Jugosławia czy Hiszpania¹⁶.

Polska polityka wojskowa w sferze zaopatrzenia materiałowego została zatem nastawiona proautarkicznie: Rzeczpospolita miała produkować własny sprzęt wojskowy, stając się coraz mniej zależną od jego importu. Proces budowy rodzimej wytwórczości zbrojeniowej rozpoczął się w zasadzie w 1922 r. i trwał przez 18 lat, ze zmiennym nasileniem¹⁷. Towarzyszyły temu okresy wzmożenia zakupów zagranicznych, związane przede wszystkim z uzyskaniem, głównie od sojuszniczej Francji, kredytów towarowych na zakup sprzętu wojskowego (otwartych dwukrotnie: w 1924 i 1936 r.), które mogły zostać skonsumowane tylko u producentów z państwa-wierzyciela¹⁸. Rok 1939 miał być kolejnym momentem zwiększenia importu. Lecz pożyczek przyznanych wtedy przez Wielką

Przemysł wojenny w okresie Dwudziestolecia, w: *Materiały do zagadnienia przemysłu wojennego w Polsce*, „Niepodległość” (Londyn) 6, 1958, s. 151.

¹⁶ Na temat armii poszczególnych państw zob. np. klasyczną pracę Mariana Zgórniaka *Europa w przededniu wojny. Sytuacja militarna w latach 1938–1939* (Kraków 1993, passim). Spośród innych nadających się do porównania krajów można wymienić Finlandię i Danię (produkcja amunicji, broni strzeleckiej i ekwipunku, import reszty) oraz Szwecję (amunicja, broń strzelecka, artyleria, okręty własnej produkcji, lecz import np. samolotów). Estonia i Łotwa opierały wyposażenie swych sił zbrojnych w przytłaczającej mierze na imporcie. Grecja podobnie, lecz w końcu lat trzydziestych próbowała wstąpić na drogę budowy własnej wytwórczości zbrojeniowej. Na Austrię, Węgry i Bułgarię nałożone zostały ograniczenia traktatowe, respektowane w zasadzie do połowy lat trzydziestych, co mocno utrudnia porównanie. Albania nie przedstawiała natomiast realnej wartości militarnej. Przykład ČSR warto uzupełnić uwagą, że i jej tak silny w porównaniu z RP przemysł wojenny w latach poprzedzających konfrontację zbrojną zawiódł w kluczowym segmencie obrony powietrznej. W 1938 r. czechosłowackiemu lotnictwu brakowało nowoczesnych maszyn właściwie wszystkich typów poza jedynym, zakupionym w ZSRS modelem: lekkim bombowcem SB-2 *vel* Avia B-71. Nie rozwinięto też na większą skalę produkcji dział przeciwlotniczych — P. Šrámek i in., op. cit., s. 109 nn.; M. P. Deszczyński, *Ostatni egzamin. Wojsko Polskie wobec kryzysu czechosłowackiego 1938–1939*, Warszawa 2003, s. 86, 250 n.

¹⁷ J. Gołębiowski, op. cit., s. 54 nn.; idem, *COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa*, Kraków 2000, passim.

¹⁸ K. Krzyżanowski, op. cit., s. 122 nn., 144 nn. Ostatnią transzę pierwszej pożyczki francuskiej zaczęto realizować w 1931 r. Transzę towarową drugiej pożyczki (tzw. kredytu Rambouillet) wykonano do 1939 r. tylko w ok. 15%, z czego sporą część zakupów stanowiły obrabiarki dla zakładów przemysłu zbrojeniowego — zob. np. P. Stawecki, *Pożyczka francuska z 1936 roku*, KH 24, 1967, 1, s. 64 n.; W. Mazur, *Od „kredytu 400 milionów”*, s. 108 nn. Prócz tego, na początku lat dwudziestych zawarte zostały dwie umowy o kredytową dostawę sprzętu lotniczego z Wielkiej Brytanii (Handley Page) i Włoch (Ansaldo).

Brytanię i Francję Polska w istocie nie zdołała spożytkować na potrzeby zbrojeniowe ze względu na wybuch II wojny światowej¹⁹.

Obrany kierunek oznaczał, że w dłuższym horyzoncie czasowym zakupy zagraniczne będą stopniowo maleć wraz z uruchamianiem w Rzeczypospolitej produkcji coraz bardziej skomplikowanych systemów uzbrojenia. Tymczasem zaś należało dążyć do uzyskiwania jak najlepszego sprzętu²⁰, za możliwie przystępną cenę, przy – jeśli to było konieczne – zagwarantowaniu sobie prawa uruchomienia jego produkcji nad Wisłą. To drugie założenie stało się standardową praktyką umożliwiającą stałe rozszerzanie profilu wytwórczości i inspirującą powstawanie własnych konstrukcji, przeważnie dosyć udanych. Procesowi wyboru towarzyszyło kupowanie testowych egzemplarzy sprzętu – pojedynczych lub krótkich serii²¹.

Ważny był też dostawca. Musiała być to wytwórnia z kraju uchodzącego co najmniej za neutralny względem RP, co w zasadzie powinno eliminować *a priori* sprzęt produkowany w Niemczech i Związku Sowieckim, choć pod koniec badanego okresu powstały w tej regule wyłomy²². Z oczywistych powodów specjalną pozycję, popartą udzielaniem

¹⁹ K. Krzyżanowski, op. cit., s. 145.

²⁰ Było to szczególnie ważne z racji złych doświadczeń z zakupami czynionymi na początku lat dwudziestych (sprzętem cieszącym się szczególnie złą sławą był włoski samolot myśliwski Ansaldo A1 „Balilla”, zwany przez pilotów, wcale nie na wyrost, „latającą trumną” – A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1918–1924*, s. 130 nn. W późniejszych latach nie dochodziło już do tak skrajnych przypadków, choć zdarzało się nabyć sprzęt o umiarkowanych parametrach użytkowych (220 mm moździerz najcięższy wz. 32 Škoda), na dodatek niespecjalnie przydatny z racji ograniczonych możliwości ofensywnych WP – R. Łoś, op. cit., s. 242, 257; M. P. Deszczyński, *Ostatni egzamin*, s. 376.

²¹ Dotyczyło to też systemów, które wtedy traktowano eksperymentalnie, by wymienić pistolety maszynowe (fiński 9 mm wz. 31 Suomi i amerykański 11,43 mm wz. 28 Thompson) lub praśmigłowce (brytyjski wiatrakowiec „Cierva” C-30A, zwany wtedy autożyrem) – A. Konstankiewicz, op. cit., s. 119, 122; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 308 nn.

²² Wobec Niemiec przestrzegano do początku 1934 r. tej zasady dość konsekwentnie. Po podpisaniu deklaracji o nieagresji Warszawa uchylała się od podejmowanych przez III Rzeszę prób nawiązania szerszej współpracy zbrojeniowej, np. w postaci dostaw 37 mm armat przeciwpancernych i przeciwlotniczych, 75 mm armat polowych oraz 105 mm lekkich haubic polowych (odpowiedzi odmownej strona polska udzieliła po ośmiu miesiącach). Powód oficjalny złożenia oferty stanowiła próba uregulowania w ten sposób polskich należności za tzw. tranzyt pomorski. Faktycznie zaś iść mogło o wejście do grona głównych dostawców sprzętu dla WP. Władze wojskowe RP czyniły wyjątki dla zakupu egzemplarzy wzorcowych, wyposażenia fabryk (także w oparciu o niewielki kredyt towarowy otwarty w końcu 1938 r.) oraz dla programu montażu w Polsce pojazdów. Również ZSRS traktowano ze wzrastającym zaufaniem. Dowodził tego choćby fakt wysłania do Moskwy jeszcze 12 września 1939 r. delegata upoważnionego do zawarcia kontraktów ds. zakupów materiału wojennego. Trzeba przy

kredytów, zajmowały sojusznicza Francja, nieraz zresztą traktująca instrumentalnie uzależnionego polskiego partnera, a także Wielka Brytania, do zbliżenia z którą dyplomacja Rzeczypospolitej dążyła przez cały okres międzywojenny. W odtwarzanym *ex post* rankingu liczyły się poza tym Stany Zjednoczone Ameryki, Włochy oraz mniejsze państwa: Czechosłowacja (od połowy lat dwudziestych do połowy następnej dekady), Belgia, Szwecja, Holandia czy Szwajcaria²³. Szanse poszczególnych kontrahentów w zabiegach o konkretne zamówienie dookreślały warunki techniczne, organizacyjne (np. odstąpienie licencji na produkcję i pomoc w jej uruchomieniu) oraz — naturalnie — finansowe, szczególnie w aspekcie kredytowym.

Decyzję o zakupie sprzętu podejmowały najwyższe władze wojskowe: I lub II wiceminister spraw wojskowych, szef Sztabu Generalnego/Głównego, Generalny Inspektor Sił Zbrojnych, w oparciu o rekomendacje odpowiednich departamentów Ministerstwa Spraw Wojskowych oraz wyniki prób technicznych i poligonowych. Asumpt do podjęcia studiów nad jakimś typem mogła dać podróż zagraniczna miarodajnego dostojnika (np. któregoś z inspektorów armii) lub analizy wyposażenia obcych sił zbrojnych dokonywane też przez Oddział I (Organizacyjno-Mobilizacyjny) i II (Informacyjno-Wywiadowczy) SGen/SG. Opiniowaniem zakupów (również zagranicznych) zajmowało się też Biuro Ścisłej Rady Wojennej (do 1923 r.), a od drugiej połowy lat trzydziestych Komitet ds. Uzbrojenia i Sprzętu przy Generalnym Inspektoracie Sił Zbrojnych. W konkretnych sprawach wykorzystywano *attachés* wojskowych RP akredytowanych za granicą, wysyłano specjalne misje, ewentualnie korzystano z pośrednic-

tym pamiętać, że do drugiej połowy lat trzydziestych państwo to nie mogło poszczycić się wybitniejszymi osiągnięciami w zakresie techniki wojskowej — AAN, Sztab Główny Wojska Polskiego (dalej: SGWP), 616/219, s. 324, pismo Dr.Sch/Schi No.A/1404 firmy „Rheinmetall-Borsig” AG do ambasadora RP w Berlinie J. Lipskiego z 13 II 1936 i in. dokumenty; K. Krzyżanowski, *op. cit.*, s. 145; A. Rummel, *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922-1980*, Warszawa 1985, s. 48 nn.; M. P. Deszczyński, W. Mazur, *op. cit.*, s. 258 n., 363 n.

²³ Z Japonią, sukcesywnie rozwijającą swoją wytwórczość w badanej dziedzinie, a z którą starano się utrzymywać dobre stosunki, nie zawarto żadnych transakcji. Tymczasem coraz doskonalszy sprzęt lotniczy powinien wzbudzić zainteresowanie nad Wisłą (np. silniki lotnicze firm Nakajima, Kawasaki i Mitsubishi — por. Z. Flisowski, *Burza nad Pacyfikiem*, t. 1, Poznań 1986, s. 555, 559 n., aneks M. M. Mietelskiego). Udało się dotąd ustalić parę sondaży, w rodzaju zaplanowanej na początek października 1938 r. wizyty w RP delegacji koncernu Mitsubishi — AAN, SGWP, 616/342, s. 226, pismo radcy ekonomicznego Ministerstwa Spraw Zagranicznych L. R.E. 57A/17 T. Lubaczewskiego do Oddziału II SG z 8 IX 1938. Zob. też E. Pałasz-Rutkowska, *Polityka Japonii wobec Polski 1918-1941*, Warszawa 1998, *passim*; eadem, A. T. Romer, *Historia stosunków polsko-japońskich 1904-1945*, Warszawa 2009, *passim*.

twa spółki SEPEWE, zajmującej się przede wszystkim eksportem materiałów użytku wojskowego²⁴.

W pierwszej kolejności, już do połowy lat dwudziestych, udało się opanować w kraju produkcję indywidualnej broni strzeleckiej (karabiny ręczne), amunicji karabinowej i artyleryjskiej oraz prochu i materiałów wybuchowych. W okresie 1926–1935 r., tj. w latach kierowania sprawami wojskowymi przez marsz. Józefa Piłsudskiego, przyszedł czas na broń maszynową (ręczną i ciężką), artylerię polową oraz wozy bojowe (samochody pancerne i czołgi rozpoznawcze). W epoce dowodzenia armią przez gen. (marsz.) Edwarda Śmigłego-Rydza, tj. od maja 1935 r., zaczęto dodatkowo wytwarzanie dział przeciwpancernych i przeciwlotniczych oraz czołgów lekkich. Produkcję seryjną samolotów wojskowych różnych typów opanowano, jeśli pominąć niefortunne początki związane z aparatami Ansaldo (A-1 „Balilla” i A-300-2), w drugiej połowie lat dwudziestych. W końcu następnej dekady wytwarzano już wyłącznie maszyny własnej konstrukcji (myśliwskie, rozpoznawczo-bombowe, bombowe, obserwacyjno-łącznikowe, szkolne itd.). Najpóźniej, co zrozumiałe, nastąpiła budowa okrętów wojennych. Nie licząc małych jednostek rzecznych, zaczęła się ona w 1933 r., gdy położono stępki pod dwa pierwsze minowce. Prace przy jednostkach o większej wyporności (dużych niszczycielach) miały się rozpocząć najwcześniej w końcu 1939 r.²⁵

Znaczące sukcesy osiągnięte na polu produkcji uzbrojenia — warto sobie uświadomić, że u schyłku lat trzydziestych wytwarzano w Polsce niemal cały sprzęt dla wojsk lądowych i lotnictwa wojskowego, i to przeważnie wysokiej klasy — sprawiły, że w końcu analizowanego okresu autarkizacja zaopatrzenia materiałowego stała się naczelną wytyczną polityki zbrojeń. To m.in. stało się przyczyną niewykorzystania stosunkowo jeszcze spokojnego w Europie okresu od 1935 do początku 1938 r. na dokonanie zakupu za granicą tych rodzajów sprzętu, których nie wytwarzano w kraju, gdyż uruchomienie ich produkcji przychodziło z trudem lub też nie udało się wcale. Gdy np. wobec ujawnienia się kryzysu sprzętowego w lotnictwie wiosną

²⁴ Por. T. Böhm, *Z dziejów naczelnych władz wojskowych II Rzeczypospolitej. Organizacja i kompetencje Ministerstwa Spraw Wojskowych w latach 1918–1939*, Warszawa 1994, s. 97 nn.; M. P. Deszczyński, W. Mazur, op. cit., s. 85 n. i in.; D. Koreś, *Komitet do Spraw Uzbrojenia i Sprzętu a przygotowania WP do wojny, 1935–1939*, „Przegląd Historyczno-Wojskowy” 12 (73), 2011, 2, s. 109 nn. Wstępną orientację źródłową w procedurze dają wzmianki w zapiskach zastępcy szefa SGen/SG — K. J. Zamorski, *Dzienniki (1930–1938)*, oprac. R. Litwinski, M. Sioma, Warszawa 2011, *passim*.

²⁵ J. Gołębiowski, *Przemysł wojenny*, s. 54 nn.; J. W. Dyskant, *Polska Marynarka Wojenna w 1939 roku*, cz. 1: *W przededniu wojny*, Gdańsk [2000], s. 5 nn.

1939 r. zapadła słuszna decyzja zwrócenia się także ku dostawom z zagranicy, było już za późno²⁶.

*

Przechodząc do ujęcia chronologicznego, wypada rozpocząć od lat 1921–1926, okresu charakterystycznego ze względu na posunięcia standaryzacyjne. W tym czasie określono podstawowe systemy uzbrojenia we wszystkich tzw. broniach głównych, inne kwalifikując tylko jako tymczasowe. W przypadku broni strzeleckiej wybrano niemiecki 7,92 mm karabin ręczny wz. 98 Mauser oraz wykorzystując ten sam nabój broń maszynową (lekki i ciężki karabin maszynowy wz. 08/15 i 08 Maxim)²⁷. Co istotne, z tytułu uruchomienia produkcji karabinów i karabinków systemu Mausera Polska nie musiała wnieść żadnych opłat. Uzupełnienie stanowiła broń francuska, rosyjska i austriacka.

W artylerii za podstawowe uznano wzory francuskie (armaty i haubice Schneidera, kalibrów 75, 105 mm i 155 mm, odpowiednio wz. 97, 13 i 17 oraz 81 mm lekki moździerz wz. 18 Stokes-Brandt), rosyjskie (76,2 mm lekka armata wz. 02/26, przekalibrowana na 75 mm) i austriackie/czechosłowackie (100 mm lekka haubica wz. 14/19 Škoda). Sprzęt przeciwlotniczy stanowiła też 75 mm armata francuska (wz. 97, 18/20 i 22/24). Dzięki pożyczce francuskiej zakupiono ok. 900 dział różnych typów²⁸. Broń pancerna wykorzystywała przede wszystkim sprzęt francuski (czołgi lekkie wolnobieżne Renault FT 17, samochody pancerne Peugeot wz. 18)²⁹. W lotnictwie po niedługim czasie było podobnie, gdy szybko starzejący się sprzęt sił powietrznych został w latach 1924–1929 zasilony wielkimi zakupami dokonanymi właśnie we Francji. Na poczet przyznanego kredytu sprowadzono wtedy aż 1072 maszyny (m.in. myśliwskie Blériot SPAD, liniowe Potez i Bréguet, bombowe Farman, szkolne Morane-Saulnier i Hanriot, wodnosamoloty Liore & Olivier, Schreck i Latham)³⁰. Lotnictwo cywilne, na wypadek wojny przewidziane do mobili-

²⁶ Towarzyszyło też temu nastawienie się na dalszą rozbudowę przemysłu obronnego, przy utrzymującym się niewykorzystywaniu istniejących mocy produkcyjnych — zob. np. *Generałowie, pieniądze, fabryki*, s. 109 nn.

²⁷ A. Konstankiewicz, op. cit., s. 85 nn. Broń krótką postanowiono zunifikować na końcu. Proces ten rozpoczął się dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych.

²⁸ Ibidem, s. 94 n., 103 nn.; R. Łoś, op. cit., s. 223 nn.

²⁹ R. Szubański, op. cit., s. 38, 41, 45n.; J. Tarczyński, K. Barbarski, A. Jońca, op. cit., passim. Nabyto też partię podwozi półgąsienicowych Citroën-Kègresse, z których 90 wykorzystano do budowy w kraju samochodów pancernych wz. 28.

³⁰ Niektóre z tych aparatów produkowano w kraju na licencji — por. K. Bartel i in., op. cit., s. 420 nn.; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 9. Wspomniane umowy do dziś budzą kontrowersje.

zacji, zaopatrzyło się w jednosilnikowe samoloty niemieckie (Junkers F-13)³¹. Pozostająca w załączku flota wojenna korzystała z otrzymanych w ramach podziału dokonanego przez ententę kilku okrętów poniemieckich (bezpłatnie sześć torpedowców oraz cztery trałowce, te ostatnie kupione *via* Finlandia). Poza tym w końcu 1920 r. nabyto w tym kraju dwie stosunkowo nowe, porosyjskie kanonierki³². Dominacja wzorów francuskich odnosiła się też w pewnym stopniu do mundurów i oporządzenia żołnierskiego³³, a także do parku pojazdów mechanicznych³⁴. Metodą pozyskiwania sprzętu były głównie zakupy gotowego materiału, ponieważ własny przemysł wojenny dopiero powstawał. Przeprowadzono też kilka transakcji wymiany uzbrojenia z państwami strefy Międzymorza³⁵.

Okres lat 1926–1935 pogłębił procesy unifikacyjne i przyniósł uruchomienie produkcji sprzętu systemów zagranicznych w kraju, czasem nawet z ominięciem procedur uzyskania licencji. Nad Wisłą pojawiły się produkty spoza Francji. W przypadku broni strzeleckiej przyjęto modele amerykańskie i belgijskie (ręczne i ciężkie karabiny maszynowe wz. 28 Browning i wz. 30 Browning-Colt), szybko podejmując ich wytwarzanie³⁶. Dla artylerii zakupiono w czechosłowackiej Škodzie licencję na wytwarzanie haubic wz. 14/19, wraz z serią tych dobrych dział, oraz 220 mm najcięższe moździerz wz. 32. Do Polski trafiła też partia 56 zmodyfikowanych 105 mm armat dalekonośnych wz. 29 Schneider, które także zaczęto produkować na podstawie licencji. Wkrótce zakupiono u tegoż wytwórcy licencję na 155 mm haubice wz. 17, z której również skorzystano³⁷. Broń pancerna

³¹ Zob. np. A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 297 n.

³² M. Cieplewicz, op. cit., s. 140; A. Rzepniewski, *Obrona Wybrzeża*, s. 88 n. Kanonierki „Generał Haller” i „Komendant Piłsudski” powstały w stoczni Crichton-Vulcan w Abo.

³³ Przypominającym to reliktem stał się hełm wz. 15 (Adrian), używany w kawalerii jeszcze w 1939 r.

³⁴ J. Tarczyński, K. Barbarski, A. Jońca, op. cit., passim; M. Chrzanowski, *Motoryzacja Wojska Polskiego 1921–1939*, Warszawa 2007, s. 159 nn. Po unifikacji zakończonej w 1922 r. siły zbrojne używały pojazdów amerykańskich (m.in. motocykle Harley Davidson, samochody osobowe Ford, ciężarowe Packard, Pierce-Arrow i White), francuskich (ciężarówka Berliet CBA) i włoskich (ciężarówka Fiat 15 ter). Wskutek konkursu przeprowadzonego dwa lata później zakupiono dodatkowe wozy ciężarowe: 300 włoskich 1,5-tonowych SPA 25 C Polonia (oraz 150 w częściach) oraz 400 3-tonowych Berlietów CBA-9. Stały się one na pewien czas typami standardowymi, przy czym wóz SPA (już jako Ursus A) był modelem wyjściowym do podjęcia produkcji licencyjnej, którą rozpoczęto w 1928 r. W uzupełnieniu sprowadzono z Francji przynajmniej kilkadziesiąt trójosiowych podwozi terenowych Renault MH 2, które posłużyły do zbudowania w kraju serii furgonów do przewozu radiostacji polowych.

³⁵ Por. M. P. Deszczyński, W. Mazur, op. cit., s. 28 nn. oraz tab. 1.

³⁶ A. Konstankiewicz, op. cit., s. 165 nn. W belgijskich zakładach FN zakupiono 10 tys. szt. rkm wz. 28. W przypadku obu modeli nie doszło do formalnego nabycia licencji.

³⁷ *Ibidem*, s. 193; R. Łoś, op. cit., s. 231.

wzbogaciła się o 38 brytyjskich czołgów lekkich Vickers E wraz z licencją, dzięki czemu mogła powstać polska modyfikacja tego modelu – wóz 7 TP. Także w Wielkiej Brytanii nabyto 10 czołgów rozpoznawczych (tankietek) Carden-Loyd, a uzyskana licencja dała początek własnym konstrukcjom wozów TK i TKS³⁸. Sprzęt motorowy miały zasilić nowe samochody ciężarowe. Zakupiono licencje na duże ciężarówki i autobusy szwajcarskiej firmy Saurer, z czego największe znaczenie miało prawo wytwarzania silników wysokoprężnych, same pojazdy bowiem okazały się zbyt drogie dla polskich odbiorców. Na rynku od 1932 r. zaznaczyła się dominująca pozycja Włoch, które wskutek umowy zawartej przez FIAT-a z Państwowymi Zakładami Inżynierii uzyskały – także dzięki preferencjom celnym – na pewien czas nieomal wyłączność zaopatrywania rynku krajowego w wozy osobowe, lekkie ciężarowe oraz specjalne, wytwarzane pod marką „Polskiego Fiata”. Początkowo sprowadzano komplety wszystkich części, później także maszyny, by w 1935 r. uruchomić seryjne wytwarzanie modelu osobowego 508 III oraz 2,5-tonowego ciężarowego 621 (oba w kilku wersjach), z istotnym już udziałem podzespołów krajowych³⁹.

W lotnictwie, obok kolejnych typów samolotów z Francji (patrz wyżej), pojawiły się nowe produkty licencyjne: czechosłowackie (myśliwce Avia BH-33 i silniki Škoda), holenderskie (bombowce Fokker F-VIIm3, także w wersji cywilnej dla Polskich Linii Lotniczych Lot), brytyjskie (silniki Bristol) i amerykańskie (silniki Wright)⁴⁰.

Marynarkę wojenną niemal całkowicie zdominowali Francuzi. To u zamożnego sojusznika zamówiono pierwsze większe jednostki: dwa dość udane niszczyciele (ówcześnie: kontrtorpedowce) typu „Wicher”,

³⁸ R. Szubański, op. cit., s. 39 nn. Obie konstrukcje brytyjskie weszły w postaci oryginalnej lub w formie przeróbek na uzbrojenie wielu armii. W Polsce oprócz czołgu powstały ciągniki gąsienicowe – odpowiednio C7P i C2P. Niepowodzeniem zakończyła się próba zakupu wozu wzorcowego oraz licencji na czołg szybki inż. Waltera Christiego (USA), który w ZSRS posłużył do rozwinięcia wielkoseryjnej produkcji znanych wozów BT – T. Koch, *Czołg pościgowy 10 TP*, „Militaria. Kwartalnik historyczno-modelarski” 3, 1997, 1, s. 43 n.

³⁹ E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982, s. 184 n.; A. Rummel, op. cit., s. 18 nn.; J. Tarczyński, K. Barbarski, A. Jońca, op. cit., s. 22 nn.; M. Chrzanowski, op. cit., s. 166 nn. Poza tym zakupiono we Francji 94 samochody półgąsienicowe Citroën-Kègresse trzech modeli, które wykorzystywano jako ciągniki i wozy specjalne.

⁴⁰ K. Bartel i in., op. cit., s. 462 nn., 631 nn.; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 32 nn. W 1927 r. Polskie Zakłady Škoda rozpoczęły produkcję licencyjną: najpierw jednostek francuskich (Lorraine-Dietrich – dwa modele), potem amerykańskich (Wright J5 „Whirlwind”), a wreszcie brytyjskich (Bristol – do 1939 r. cztery modele, łącznie w ośmiu wersjach). W latach 1934–1935 wytwarzano silniki Škoda G.1620 „Mors” A. W 1935 r. fabrykę przejął rząd i jako Wytwórnię Silników wcielił do koncernu Państwowych Zakładów Lotniczych.

trzy okręty podwodne typu „Wilk” oraz wielozadaniowy duży stawiacz min „Gryf”⁴¹. Większość tych dość szeroko zakrojonych zakupów miała miejsce podczas wielkiego kryzysu i trudności finansowych państwa. Mimo to rządowi udało się wygospodarować niezbędne środki na ten cel, co świadczyło o bardzo poważnym traktowaniu postulatów sił zbrojnych.

W ostatnich latach przed wybuchem II wojny światowej prowadzono w Polsce nasilone zbrojenia w ramach ambitnych planów modernizacji i rozbudowy armii. Istotnym elementem tego programu był dalszy rozwój krajowego przemysłu zbrojeniowego. W tym czasie import sprzętu wojskowego przybrał mniejsze rozmiary. Do odnotowania pozostają zakupy w szwedzkich zakładach Bofors znakomitych 37 i 40 mm dział przeciwpancernych i przeciwlotniczych wz. 36 oraz licencji na ich wytwarzanie⁴². Sprzęt motorowy i technologie do jego wyrobu importowano tradycyjnie z Włoch (licencje FIAT-a na modele 518 i 618, tj. na duży wóz osobowy i ciężarówkę 1,2 t) oraz — już w 1939 r. — z Protektoratu Czech i Moraw (dwutonowe terenowe samochody ciężarowe Praha RV). Nowością było stworzenie w kraju dużych montowni, składających z podzespołów modele samochodów firm amerykańskich, niemieckich i francuskich zrzeszonych w koncernach General Motors Corporation, Renault oraz Deutsche Auto-Union, co przyniosło w latach 1937–1939 dostrzegalne przyspieszenie procesu motoryzacji⁴³.

⁴¹ W La Société des Chantiers Navals Français w Caen powstały oba niszczyciele i okręt podwodny „Żbik”. Stocznice „Augustin Normand” w Hawrze budowały „Gryfa” i okręt podwodny „Wilk”. Trzecią jednostkę tej klasy („Ryś”), wykonała Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de La Loire w Nantes. Stawiacz min raczej zawiódł pokładane nadzieje: niezbyt udany koncepcyjnie, dodatkowo budowany długo, bo niemal cztery lata — A. Rzepniewski, *Obrona Wybrzeża*, s. 93 nn.; E. Kosiarz, *Flota Białego Orła*, Gdańsk 1984, s. 26 n.; M. Borowiak, *ORP Gryf. Największy okręt bojowy Polskiej Marynarki Wojennej*, Warszawa 2010, s. 32 nn.

⁴² A. Konstankiewicz, op. cit., s. 198 n., 206 nn.; R. Łoś, op. cit., s. 277, 282 n. Wytwórnia ta dostarczyła też cztery 152,4 mm armaty nadbrzeżne dla baterii cypłowej na Helu.

⁴³ E. Brzosko, op. cit., s. 185 nn.; A. Rummel, op. cit., s. 46 nn.; J. Tarczyński, K. Barbarski, A. Jońca, op. cit., passim; J. Gołębiowski, *COP*, s. 150 nn.; M. Chrzanowski, op. cit., s. 236 nn. Pierwszą montownię otwarto w warszawskiej fabryce Lilpop, Rau i Loewenstein, gdzie wytwarzano samochody osobowe (Chevrolet „Master”, Chevrolet „Imperial”, Buick 41, Buick 90, Opel P-4, Opel „Olimpia”, Opel „Kadett”) oraz ciężarowe (Chevrolet i Opel „Blitz” o ładowności 1,5–6 t). Uruchomienie produkcji poprzedził w 1936 r. import serii gotowych wozów różnych typów. Druga montownia GMC powstała w Tatarach pod Lublinem. Trzecią i czwartą zamierzała stworzyć Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce SA w macierzystej wytwórni w Chrzanowie i w nowej, pod Nałęczowem, gdzie miano produkować pojazdy osobowe, półciężarowe i ciężarowe firmy Renault. Wreszcie dwie ostatnie (macierzystą w Łagiewnikach Śląskich i nową w Kowalach pod Radomiem) powołała Wspólnota Interesów Górniczo-Hutniczych SA z zamiarem produkcji wozów osobowych (DKW „Meisterklasse”, Mercedes-Benz, BMW, Steyer, Horch) oraz ciężarowych i ciągników (Henschel). Do wybuchu wojny

Lotnictwo nabyło licencje na nowe brytyjskie silniki lotnicze. W budowie we Włoszech znajdowała się seria sześciu ciężkich maszyn dla lotnictwa morskiego typu CANT Z-506B „Airone”⁴⁴. PLL Lot zmodernizowały swój park, kupując kilkanaście samolotów amerykańskich⁴⁵. Flota wojenna powiększyła się o dwa duże, najlepsze w swojej klasie, niszczyciele (kontrtorpedowce) typu „Grom”. Zbudowano je w Wielkiej Brytanii, w stoczni J. Samuel White & Co. w Cowes, gdzie w 1939 r. rozpoczęto także budowę dwóch, pierwszych z przewidywanej dłuższej serii, wielce potrzebnych ścigaczy torpedowych, zamówionych za pieniądze zebrane przez Ligę Morską i Kolonialną. Środki te były pozostałością ze zbiórki społecznej na „Łódź podwodną imienia marszałka Piłsudskiego”, prowadzonej przez Fundusz Obrony Morskiej. Pozwoliła ona wykonać w Holandii, w Koninklijke Maatschappij „De Schelde” we Vlissingen, nowoczesną oceaniczną jednostkę tej klasy — słynny ORP „Orzeł” (bliźniaczego „Sępa”, zbudowanego przez Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, sfinansowano z normalnych kredytów MSWojsk, tak jak niszczyciele zamówione w stoczni brytyjskiej). Francja miała na przełomie lat 1941/1942 dostarczyć dwa dalsze, jeszcze większe okręty podwodne, opłacone z tzw. pożyczki Rambouillet, przyznanej Polsce jesienią 1936 r.⁴⁶

Z zakupami podejmowanymi bezpośrednio przed wybuchem wojny wiążą się sprawy sprzętu, który chciano nabyć za granicą, ale nie udało się to z racji preferowania przez poszczególne kraje własnych interesów militarnych. Dotyczyło to np. 90 mm ciężkich armat przeciwlotniczych, których nie chcieli odstąpić Francuzi, oraz ciężkich dział nadbrzeżnych 280–320 mm, które usiłowano zakupić we Włoszech, Francji i Wielkiej Brytanii (tam w postaci monitorów), czy też nowoczesnych francuskich czołgów lekkich „Somua”, zamiast których sprzedano Polsce gorzej uzbrojone i wolniejsze wozy Renault R-35 (50 szt.) oraz trzy niewiele szybsze Hotchkiss H-35⁴⁷. Zbyt późno natomiast zawarto umo-

produkcję zdołano uruchomić tylko w pierwszej montowni. Natomiast od 1938 r. w kieleckiej Hucie Ludwików SA wytwarzano motocykle (pn. „Niemen” i „Podkowa”), wykorzystując licencję i silniki brytyjskiej firmy Villiers.

⁴⁴ K. Bartel i in., op. cit., s. 465 nn., 632; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 282 nn.

⁴⁵ Były to Douglasy DC-2 (3 szt.), Lockheedy L-10A „Electra” (10 szt.) i L-14H „Super Electra” (14 szt.). Dodatkowo sprowadzono z Niemiec (w charakterze wzoru) 1 maszynę Junkers Ju-52 — T. Pawłowski, *Lotnictwo lat 30. XX wieku w Polsce i na świecie. Wybrane zagadnienia*, Warszawa [2011], s. 111 nn.

⁴⁶ Kontrakt otrzymały ponownie Stocznie „Augustin Normand” — por. np. J. W. Dyskant, op. cit., s. 13 nn.

⁴⁷ W. Stachiewicz, *Wierności dochować żołnierskiej. Przygotowania wojenne w Polsce 1935–1939 oraz kampania 1939 w relacjach i rozważaniach szefa Sztabu Głównego i szefa Sztabu*

wy o zakup we Francji i Wielkiej Brytanii stu kilkudziesięciu nowoczesnych samolotów myśliwskich i dodatkowo — co w zestawieniu z całokształtem polityki sprzętowej w lotnictwie było krokiem mocno dyskusyjnym — 100 brytyjskich lekkich samolotów bombowych Fairey „Battle”⁴⁸. Decyzje w tej sprawie wynikały ze zmiany ekipy kierującej zbrojeniami lotniczymi, do czego doszło w końcu marca 1939 r. wskutek skonstatowania przez marsz. Śmigłego-Rydza krytycznej sytuacji sprzętowej sił powietrznych, spowodowanej m.in. załamaniem się planu szybkiego ich wyposażenia w nowoczesne myśliwce produkcji polskiej. Zorientowanie się w tej materii na sojuszników z Zachodu umożliwiały podjęte równocześnie rokowania o nowe kredyty. Paradoksalnie natomiast rezygnacja na przełomie lat 1938/1939 z zabiegów o zakup partii broni strzeleckiej i artyleryjskiej pochodzącej z zasobów zredukowanej armii czechosłowackiej była — jak się wydaje — słuszna⁴⁹.

Ostatnim akordem poczynań importowych były próby wykonania dostaw sprzętu już podczas działań wojennych. Pierwszy transport francuski dla Polski opuścił jakoby w końcu sierpnia Hawr, wioząc 20 myśliwców Morane-Saulnier MS-406C1. Dalsze transporty, już potwierdzone źródłowo, wyszły 11 i 15 września (odpowiednio m/s „Oksywie” z Brestu oraz s/s „Warszawa” i s/s „Rose Schiaffino” z Dunkierki). Składało się na nie m.in. 35 samolotów MS-406C1 z wyposażeniem i uzbrojeniem, 29 ciągników artyleryjskich, 15 t prochu, 300 t melinitu, 24 t duraluminium oraz wyposażenie dla fabryk. W Marsylii doładowano dodatkowy sprzęt. Wobec rozwoju wydarzeń ekspedycję przerwano po kilku dniach. Następne przygotowywane przez Francję dostawy zostały zatrzymane lub w ogóle nie opuściły portów⁵⁰.

Naczelnego Wodza, oprac. M. Tarczyński, Warszawa 1998, s. 236 n., 278 n.; J. W. Dyskant, op. cit., s. 102; R. Witkowski, *Projekty rozbudowy artylerii nadbrzeżnej na Helu*, „Biuletyn Historyczny Wydziału Historycznego Zarządu Politycznego Marynarki Wojennej” 3 1972, passim. Ostatnio W. Mazur, *Broń ostatniej szansy*.

⁴⁸ Kontrakty na myśliwce opiewały na 120 aparatów francuskich Morane-Saulnier MS-406C1 oraz 15 brytyjskich (14 szt. Hawker „Hurricane” Mk. I i 1 szt. Supermarine „Spitfire” Mk. I) — A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 317 nn. Por. też S. Fleischer, M. Ryś, *Hawker Hurricane*, cz. 1, Gdańsk 1998, s. 54. Równocześnie odrzucono propozycję dostawy amerykańskich samolotów Seversky P-35 (por. przyp. 57).

⁴⁹ Był to dla WP sprzęt w dużej mierze nietypowy i nie zawsze nowoczesny. Parę atrakcyjnych pozycji, np. działa ciężkie, zarezerwowali dla siebie silniejsi kontrahenci (Niemcy, Francja). Stronie polskiej brakowało przy tym walut na uregulowanie należności, co stawiało całą transakcję pod znakiem zapytania — M. P. Deszczyński, *Nieskonsumowana komplementarność*, s. 68 n.

⁵⁰ A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 318; T. Dubicki, *Żołnierze polscy internowani w Rumunii w latach 1939–1941*, Łódź 1990, s. 18 nn., 71 n. Pierwszy statek miał osiągnąć Konstancę, ale wobec odmowy zgody strony rumuńskiej na rozładunek za-

Niejako równolegle zafrachtowano pierwsze ładunki z Wielkiej Brytanii: 37 samolotów wraz z wyposażeniem i uzbrojeniem, 5 tys. ciężkich karabinów maszynowych wz. 14 Hotchkiss, 15 mln naboju oraz 500 tys. masek przeciwgazowych. S/s „Lassell” wyszedł w rejs 28 sierpnia z Liverpoolu; s/s „Clan Menzies” opuścił Ellesmere Port dopiero 17 września. Oba statki zatrzymano w Stambule, odpowiednio 18 i 28 września, by wkrótce, po pozostawieniu ładunku w Turcji, skierować je z powrotem na Wyspy⁵¹. Próba odbioru z Włoch pięciu pozostałych wodnosamolotów CANT Z-506B nie powiodła się. Na niczym spęły też wyjazdy emisariuszy wysłanych w drugim tygodniu kampanii z kraju na Węgry, do Rumunii, Szwecji i ZSRS (!) z zadaniem „zorganizowania [— —] zakupów dla armii w polu”⁵². Na podstawie wstępnych badań wolno wysunąć hipotezę, że sparaliżowanie we wrześniu 1939 r. importu materiału wojennego do broniącej się Polski nastąpiło nie tylko wskutek bardzo szybkich postępów Wehrmachtu, czy też opieszałości sojuszników, ale w istotnym stopniu w rezultacie agresji sowieckiej.

W tym miejscu trzeba postawić pytanie: czy w ostatnich kwartałach przed wybuchem wojny polskie władze wojskowe zabiegały o import broni, i tak trudnej już wtedy do uzyskania, wystarczająco aktywnie? Czy istniały szanse alternatywnego niż uznali decydenci spożytkowania francuskiego kredytu towarowego z Rambouillet (np. poprzez zakup surowców, pojazdów, sprzętu łączności, a nawet amunicji artyleryjskiej), co zwolniłoby kwoty przewidziane w budżecie MSWojsk, pozwalając zamówić za nie więcej sprzętu produkowanego w kraju, ewentualnie szybciej rozbudować fortyfikacje? To jedno z pól wymagających gruntownej analizy. Innym te-

wrócił. Sporo jednak wskazuje, że w istocie transport ten przeładowano jeszcze we Francji na jedną z trzech ww. jednostek. 8 września rano odebrano w Sztabie Naczelnego Wodza depezę *attaché* wojskowego RP w Paryżu płk. dypl. Wojciecha Fydy: „Francuzi wysyłają nam baonczołgów z zapasem amunicji, 5 dyonów [armat] 105 [mm] wz. 1913 z 40.000 (pocisków), nadto 100.000 pocisków do [armat] 75 [mm], 10.000 do [haubic] 155 [mm], 5.000 do [armat] 120 [mm] długich, bomby lotnicze, samochody ciężarowe, 100 traktorów, motocykle i duże T [150 mm ciężkie moździerz okopowe wz. 17 Fabry]. Transporty mają odejść za 8–10 dni z Marsylii do Galați. Proszę o przygotowanie tam odbioru” — *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. 1, cz. 2: *Przebieg działań od 1 do 8 września*, Londyn 1986, s. 436. Por. też *ibidem*, cz. 4: *Przebieg działań od 15 do 18 września*, Londyn 1986 (wyd. II), s. 23. Nieco inaczej W. Mazur, *Broń ostatniej szansy*.

⁵¹ Łącznie przewieziono wtedy wszystkie z 15 sprzedanych myśliwców oraz 22 bombowce — A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 318 n. Szerzej: W. Mazur, *Broń ostatniej szansy*. Zob. też W. Szczerkowski, *ORP „Błyskawica”*, Gdańsk 1970, s. 42 n., 137 n. Poza Turcją część puli niedoszłej pomocy (10 „Hurricane’ów”) trafiła kilka miesięcy później do walczącej z Sowietami Finlandii.

⁵² A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 283; M. P. Deszczyński, W. Mazur, *op. cit.*, s. 363 n.

matem zasługującym na szczegółowe zbadanie byłyby analiza zasadności zakupów poszczególnych modeli i licencji⁵³.

Należy też rozważyć, jaki sprzęt warto było zawczasu zakupić za granicą, a czego nie zrobiono. Chyba największym zaniechaniem była wspomniana już sprawa szybkiego samolotu myśliwskiego w układzie dolnopłata, o ile możliwe z chowanym podwoziem, który posłużyłby jako typ przejściowy, asekurowający rozwój wielce ambitnych własnych programów zbrojeniowych. Zagadnienie to wiązało się z całokształtem polityki sprzętowej i stało się tak palące wobec faktycznego fiaska dwóch projektów: myśliwca dwu- (P.38 „Wilk”) i jednosilnikowego (P.50 „Jastrząb”), które w obliczu nadciągającej wojny padły ofiarą braku odpowiednich jednostek napędowych⁵⁴. Kryzys wynikał poniekąd z niechęci decydentów do rozwijania licencyjnej produkcji silników lotniczych w układzie rządowym oraz rezerwy wobec teoretycznie możliwych do szerszego wykorzystania francuskich silników gwiazdowych dużej mocy firmy Gnôme et Rhône⁵⁵. Problem myśliwca — „brakującego ogniwa” mógł zostać teoretycznie rozwią-

⁵³ W przypadku zbrojeń morskich importowane systemy tworzyły jeszcze w końcu lat trzydziestych zastanawiający konglomerat typów dział okrętowych i nadbrzeżnych tych samych klas, jak np. armaty 100 mm Schneider i Schneider-Canet, 105 mm Schneider i Bofors oraz 120 mm Bofors i 130 mm — por. A. Rzepniewski, *Obrona Wybrzeża*, zał. 15 i 17. Wynikało to zapewne z chęci zmniejszenia zależności od dostawców z Francji, co stało się możliwe przy budowie okrętów w innych państwach. Ale równocześnie komplikowało to zaopatrzenie w amunicję: tylko niektóre jej rodzaje produkowano w Polsce, w rejonie odległym od Wybrzeża, a połączenia transportowe ze Szwecją mogły zostać odcięte.

⁵⁴ PZL P.50 „Jastrząb”, wyposażony w zamysle w silnik gwiazdowy Bristol „Mercury” VIII o mocy 840 KM, zaczął powstawać na przełomie 1936/1937 r. i w ciągu bez mała trzech lat nie zdołał wejść w fazę produkcji seryjnej, ponieważ osiągał szybkość znacznie niższą od zakładanej (tylko ok. 430 km/h) — A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 89 nn. Impas ratujący przynajmniej jeden z programów mógł zostać przezwyciężony przez zakup — najpóźniej w drugiej połowie 1938 r. — licencji (lub dużej partii) silników gwiazdowych w USA, Francji lub Włoszech i (lub) rządowych w Wielkiej Brytanii, Francji lub Niemczech. Na temat polskich zbrojeń lotniczych końca lat trzydziestych por. E. Malak, op. cit., s. 126 nn.; K. Klobuch, *Geneza lotniczego września. Polska doktryna lotnicza i konstrukcje samolotów bojowych na tle wrogów i sojuszników, 1926–1939 r.*, Piekary Śląskie [2009], s. 119 nn. Dylematy związane z importem jednostek napędowych w ostatnich kwartałach przed wojną omawia Wojciech Mazur (*Zagraniczne zakupy silników lotniczych dla polskiego lotnictwa wojskowego 1926–1939*, cz. 3, „Lotnictwo” 11, 2008, 1, s. 90 nn.).

⁵⁵ Silniki GR (typ „Mars” 14M05) montowano tylko we wchodzących na uzbrojenie w 1939 r. maszynach towarzyszących LWS-3 „Mewa”. Inne typy niejako standardowo stanowiły wyposażenie wersji eksportowych polskich płatowców — A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, passim. Ogólne informacje na temat jednostek napędowych — T. Pawłowski, *Lotnictwo lat 30. XX wieku*, s. 85 n.

zany poprzez import z Wielkiej Brytanii⁵⁶, USA⁵⁷, Francji⁵⁸, ewentualnie z Włoch⁵⁹ lub... Niemiec⁶⁰. W każdym wypadku chodziłoby o umowę kredytową opiewającą na dostawę kilkudziesięciu sztuk wraz z licencją produkcyjną. Warianty anglosaskie miały pewną wadę w postaci systemu całkowego (w płatowcach produkowanych w Polsce stosowano system metryczny), co komplikowało proces wytwórczy. Wariant niemiecki obciążały m.in. uwarunkowania polityczne. Optymalny wydawał się wariant francuski. Najistotniejszy był tu czynnik czasu — aby w połowie 1939 r. posiadać przynajmniej kilka eskadr wyposażonych w nowoczesne myśliwce,

⁵⁶ Takie warunki spełniała najlepiej opracowana w 1935 r. maszyna brytyjska Hawker „Hurricane” Mk. I, wyposażona w silnik rządowy Rolls-Royce „Merlin” Mk. II o mocy 1030 KM, oferowana na eksport od 1937 r. Z możliwości nabycia „Hurricane’ów” skutecznie skorzystała m.in. Jugosławia, uzyskując 12 maszyn (wraz z licencją produkcyjną) w okresie od grudnia 1938 do kwietnia 1939 r. — A Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 89 nn., 317 nn.; S. Fleischer, M. Ryś, op. cit., 51 nn.

⁵⁷ Maszyny Seversky P-35, napędzane silnikami gwiazdowymi Pratt & Whitney o mocy 950+1050 KM, miały gorsze osiągi od zamówionych w końcu brytyjskich „Hurricane’ów” i francuskich Morane-Saulnier MS-406C1, lecz wyraźnie lepsze od stanowiących *gros* sprzętu polskiego lotnictwa P.11c — A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 393 nn. M. [M.] Mietelski, *Samolot myśliwski Republic P-35*, Warszawa 1993, s. 20 nn.; L. Davis i in., *P-35*, Carrollton (Texas) 1994, s. 8 nn. Oferta na dostawę tej maszyny wpłynęła 5 maja 1939 r., a w połowie maja nastąpił w Warszawie jej pokaz. Ulepszoną wersję, rozwijającą 452 km/h, kupiła Szwecja, stojąca — podobnie jak Polska — w obliczu konieczności wzmocnienia własnej obrony powietrznej (pierwszy kontrakt: 29 czerwca 1939 r.; dostawy: początek 1940–luty 1941 r.). Istotne jest to, że konstruktorzy Alexander P. de Seversky i Alexander Kartveli szukali nabywców na ten samolot za granicą (nawet w Japonii, prowadzącej już wtedy wojnę z Chinami, której dostarczono 20 szt. w odmianie dwumiejscowej SEV 2PA-B3 „Convoy Fighter”). Inną z teoretycznych opcji, na którą do lata 1939 r. zdecydowały się Argentyna, Chiny, Francja i Syjam, był zakup konstrukcji konkurencyjnej: Curtiss „Hawk” 75 (w odmianie ewolucyjnej z podwoziem chowanym znanej jako P-36 „Mohawk”). Samolot ten osiągał, załężnie od zastosowanego silnika i podwozia, szybkość 450+485 km/h — M. M. Mietelski, *Samolot myśliwski Curtiss Hawk 75*, Warszawa 1987, s. 4 nn. Obie maszyny produkowano seryjnie od połowy 1937 r., także na zamówienie Korpusu Powietrznego Armii Stanów Zjednoczonych. Por. też W. Mazur, *Broń ostatniej szansy*.

⁵⁸ W grę wchodził przede wszystkim produkowany seryjnie od 1937 r. aparat Morane-Saulnier MS-406C1, wyposażony w silnik rządowy Hispano-Suiza 12Y-31 o mocy 860 KM, co pozwalało mu osiągnąć szybkość 480 km/h. Do wybuchu wojny zakupiły go: Szwajcaria, Belgia, Litwa, Chiny oraz, w maju 1939 r., Polska — zob. A. Nieradko, *Samolot myśliwski M.S.-406C1*, Warszawa 1982, s. 2 nn.; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, s. 317 nn.

⁵⁹ Chodzi o samoloty Fiat G 50 „Freccia”, produkowane od 1938 r. także na zamówienie „białej” Hiszpanii. Z silnikami gwiazdowymi typu 74 RC 38 o mocy 870 KM rozwijały one szybkość 471 km/h — P. Babiński, *Fiat G 50*, Warszawa 1998, s. 5 nn.

⁶⁰ Np. myśliwiec Messerschmitt Bf 109 (w wersji C lub D, produkowany seryjnie od wiosny 1938 r., także na zamówienie frankistowskiej Hiszpanii oraz Szwajcarii; z silnikiem Junkers Jumo 210 o mocy 700+720 KM osiągał szybkość 470+499 km/h) — K. Cieślak, W. Gawrych, A. Glass, *Samoloty myśliwskie września 1939*, Warszawa 1987, s. 80 n., 88.

należało złożyć zamówienie najpóźniej przed wrześniową kulminacją kryzysu czechosłowackiego. Wtedy jednak żywiono jeszcze w Warszawie nadzieję na szybkie uruchomienie produkcji własnych samolotów nowej generacji. Odrębny problem stwarzało finansowanie tak dużej dostawy.

Inne ewentualne zaniechania to niedoszły zakup bardzo potrzebnych samochodów pancernych (np. francuski model Panhard 178), które pozwoliłyby wycofać z jednostek własne konstrukcje (wz. 34), posiadające drewniane (!) podłogi, względnie nabycie w Czechosłowacji dobrego czołgu lekkiego TNH, który zastąpiłby niezbyt wydajny program produkcji wozu 7 TP⁶¹. Siłę ogniową piechoty mogło wzmocnić zakupienie licencji na broń stosunkowo niedrogą, tj. najcięższe karabiny maszynowe kalibru 12,7÷13,2 mm (w grę wchodziły modele amerykańskie, włoskie i francuskie)⁶².

*

Import sprzętu wojskowego odgrywał fundamentalną rolę w polityce wojskowej II Rzeczypospolitej. Pozwolił wyjść obronną ręką z batalii toczonych w latach 1918–1921, a po ich zakończeniu rozwinąć, poprzez zakup licencji, krajową wytwórczość zbrojeniową. Próbując oszacować koszty, wskaźmy znane w tej chwili wartości dotyczące lotnictwa, ustalone ćwierć wieku temu, których notabene do tej pory nie próbowano weryfikować. Otóż na zakup 1638 płatowców i 3815 silników oraz dodatkowych materiałów (np. części zapasowe, obrabiarki) wydać miano w latach 1918–1939 sumę 292 mln zł⁶³. Jest to kwota porównywalna z wartością sprzętu wojskowego wyeksportowanego przez Polskę w okresie międzywojennym⁶⁴. Oznacza to, że „bilans handlowy” zbrojeń był wyraźnie ujemny, gdy uwzględni się także drogie okręty wojenne, choć w nieznacznym stopniu (15,5% wartości) wyposażone w osprzęt produkowany w kraju⁶⁵. Doliczenie kosztów uzbrojenia i wyposażenia wojsk

⁶¹ R. Szubański, op. cit., s. 45 n., 48 n.; J. Ledwoch, *Lt vz. 34/vz. 40 TNH*, Warszawa 2000, s. 16 nn.; idem, *AMD 35 Panhard 178. Panzerspähwagen Panhard 178 P 204(f)*, Warszawa 2006, s. 6 nn.

⁶² Por. np. A. Konstankiewicz, op. cit., s. 134 n., 176 nn., 205 n. WP zakupiło 10 szt. 13,2 mm nkm wz. 30 Hotchkiss, lecz wobec rozwoju programu własnej, nieco cięższej broni (20 mm nkm wz. 38), z szerszego jej zastosowania zrezygnowano. W rezultacie podczas kampanii 1939 r. armia miała do dyspozycji tylko kilkadziesiąt szt. sprzętu tej klasy.

⁶³ K. Bartel i in., op. cit., s. 428, 644. Wartość ta jest obecnie podawana w wątpliwość.

⁶⁴ M. P. Deszczyński, W. Mazur, op. cit., s. 378.

⁶⁵ Oto ceny największych nowych okrętów, po odliczeniu wydatków na wyposażenie zamówione w kraju: kontrtorpedowce typu „Wicher” — 2 × 10,7 mln zł; kontrtorpedowce typu „Grom” — 2 × 12,6 mln zł; stawiacz min „Gryf” — 12,4 mln zł; okręt podwodny typu „Orzeł” — 2 × 9,5 mln zł. Łącznie daje to ok. 80 mln zł — por. W. Szczerkowski, op. cit., s. 23 n.; J. Pertek, „Burza”. *Weteran atlantyckich szlaków*, Gdańsk 1970, s. 13;

ładowych oraz zakupów na potrzeby przemysłu obronnego wskazuje, że po dokonaniu ostatecznego obrachunku można oczekiwać parokrotnej przewagi wartości importu nad eksportem. Taka była cena celowego uniemożliwienia przez zaborców rozwoju na ziemiach polskich wytwórczości tej branży.

Próbując sformułować hipotezy podsumowujące, zauważyć trzeba, że w badanym okresie niemal każda armia popełniła jakieś błędy w polityce zbrojeniowej (niewolne były od niej siły zbrojne III Rzeszy i ZSRS)⁶⁶. W przypadku Polski można prawdopodobnie wskazać na niedostateczne wyzyskanie potencjału zbrojeniowego Czechosłowacji⁶⁷, USA⁶⁸, a także —

idem, *Dzieje ORP „Orzeł”*, Gdańsk 1972, s. 15; M. Borowiak, op. cit., s. 34, 47. Do tego trzeba dodać koszt trzech mniejszych okrętów podwodnych typu „Wilk” (ok. 3 × 8,5 mln zł) oraz jednostek kupionych z demobilu: minowców typu „Jaskółka” (4 mln zł?), kanonierek typu „Generał Haller” (6 mln zł?), a także żaglowców „Lwów” i „Iskra”, parowca transportowego „Wilia”, hulku „Bałtyk” oraz małych jednostek pomocniczych. W sumie stanowiło to przynajmniej 120 mln zł.

⁶⁶ Np. brak programu strategicznego samolotu bombowego dalekiego zasięgu dla Luftwaffe, w odróżnieniu od sił powietrznych USA i Wielkiej Brytanii. Roli takiej nie mogła spełnić zaadaptowana do celów wojskowych maszyna komunikacyjna Focke-Wulf Fw 200 „Condor”, zabierająca tylko 1.0+2,9 t bomb, której wyprodukowano niecałe 300 szt. — por. A. Glass, K. Cieślak, W. Gawrych, A. Skupiewski, *Samoloty bombowe września 1939*, Warszawa 1991, s. 10 n., 21 n.; B. Kempski, *Samolot transportowo-patrolowy Fw 200 Condor*, Warszawa 1996, s. 31.

⁶⁷ Nie udało się dotąd odnaleźć śladu takich zamysłów w odniesieniu do firm czeskich, zdolnych dostarczyć po umiarkowanej cenie solidne samochody osobowe i ciężarowe.

⁶⁸ Por. J. Smoliński, *Polsko-amerykańskie stosunki wojskowe 1776–1945*, Warszawa 2004, s. 276 nn. Tytułem przykładu: w połowie 1922 r. zgłoszono za oceanem projekt przekazania Polsce sześciu pancerników (!), które — nawet zakotwiczone — pozwoliłyby ogniem swych dział improwizować osłonę Wybrzeża. Do zawarcia umowy nie doszło, m.in. wobec wejścia w życie traktatu waszyngtońskiego o ograniczeniu zbrojeń morskich. Z kolei w końcu lat trzydziestych nie zdołała rozwinąć się współpraca w dziedzinie broni pancernej i lotnictwa, w tym zwłaszcza silników (por. m.in. przyp. 57). Gdy zaś USA wznowiły program zbrojeń, na szczególnie cenne wynalazki, w tym interesujące stronę polską, Waszyngton nakładał klauzulę ochronną — zob. AAN, SGWP, 616/253, s. 98, pismo L. 096-3294 *attaché* wojskowego, morskiego i lotniczego RP w Rzymie mjr. dypl. C. Niewęgłowskiego do szefa Oddziału II SG płk. dypl. T. Pełczyńskiego z 30 V 1937. Polski *attaché* zasygnalizował, opierając się na doniesieniach prasowych, że amerykańskie „władze wojskowe wypróbowują nowy aparat goniometryczny, służący do notowania pozycji samolotów [— —]. Podczas prób samoloty, specjalnie szybkie, latające bez świateł, były natychmiast dokładnie rejestrowane. Aparat przeprowadza automatyczną triangulację, ustalając najdokładniejszą pozycję samolotu [— —]”. Nieco wcześniej, lecz w odniesieniu do lokalizacji okrętów wojennych, donosiła o tajemniczym urzędzeniu ambasada RP w Waszyngtonie — ibidem, 616/256, s. 177, pismo L. 329-b/SZ-13 radcy Witolda Wańkowicza do Oddziału II SG z 6 IV 1937. W rezultacie działań Konsulatu Generalnego RP w Nowym Jorku uzyskano materiały na temat urządzenia *Hagner Position Finder* produkowanego przez firmę „Fairchild Aviation Inc.”. Okazało się jednak, że „ze względu na spodziewane zamówienie ze strony Marynarki Wojennej] Stanów Zjednoczonych dokładniejsze opisy mają na razie być utrzymane w ta-

czego nie można wykluczyć — nawet Niemiec⁶⁹. Dotyczyło to segmentów niesłychanie istotnych, tj. cywilnych pojazdów mechanicznych, silników lotniczych i, być może, nawet samolotów myśliwskich. Problem motoryzacyjny zaczęto w końcu regulować zgodnie z tą myślą, otwierając się na m.in. na zrzeszone w GMC firmy niemieckie. Naruszenie dominacji FIAT-a dało dobry rezultat, lecz przyszło zbyt późno⁷⁰.

Wolno wydać ocenę, że choć kierunek polskiej polityki w dziedzinie zbrojeń był w latach międzywojennych generalnie słuszny⁷¹, to w końcu tego okresu nastąpiło zachwianie proporcji w dwóch aspektach: zakupów sprzętu względem rozbudowy przemysłu obronnego oraz zbytowego ograniczenia importu na rzecz daleko posuniętej autarkizacji zaopatrzenia

jennicy” — ibidem, 616/255, s. 74, kopia pisma tajnego L. R.371-a-1 konsula dr. J. Szygowskiego do Instytutu Technicznego Lotnictwa z 11 VIII 1937 i nn. dokumenty.

⁶⁹ Vide model zbrojeń przyjęty przez Jugosławię, która własną produkcją lotniczą uzupełniała importem maszyn brytyjskich, włoskich oraz niemieckich. Do początku kwietnia 1941 r. Berlin dostarczył jej m.in. 73 samoloty myśliwskie Messerschmitt Bf 109E i 70 bombowych Dornier Do-17K — J. Rajlich i in., *Sojusznicy Luftwaffe*, cz. 2, Warszawa [1997], s. 5. W przypadku Polski pożądanym byłby zakup jednostek napędowych dużej mocy i ewentualnie myśliwca Bf 109 — por. przyp. 60. Nowoczesny sprzęt, dostarczony na warunkach korzystnych handlowo (*clearing*) i finansowo (kredyt), przy uruchomieniu produkcji części zamiennych, oddawał usługi przede wszystkim odbiorcy. Rezerwę Warszawy powodowała zapewne obawa, by Francja nie wykorzystała faktu zakupu w III Rzeszy materiału wojennego jako pretekstu do dalszego rozluźnienia zobowiązań sojuszniczych. Istniało wreszcie niebezpieczeństwo, że władze Niemiec będą traktować ewentualną współpracę instrumentalnie.

⁷⁰ Było to możliwe już w 1935 r., w związku z zakończeniem wojny celnej między Niemcami a RP. Ubytek wynikający ze zwłoki w zastosowaniu tego rozwiązania kosztował siły zbrojne co najmniej kilkaset nowoczesnych pojazdów, które mogły być zakupione w razie wcześniejszego wyboru tego rozwiązania. Tak czy inaczej, w przypadku samochodów dokonano, choć zbyt późno, stosownej korekty, zezwalając na import kompletów części do ich montażu z Niemiec i równoważąc to zaangażowaniem firm amerykańskich (GMC) i francuskich (Renault); w przypadku lotnictwa takiego wariantu prawdopodobnie wcale nie rozważano.

⁷¹ Narzuca się tu myśl, że mimo ograniczonych środków optymalnie prowadzono zbrojenia morskie — szukano udatnie szans zmniejszenia zależności od stoczni francuskich, monopolizujących początkowo proces rozwoju floty, stopniowo podejmując budowę okrętów w kraju. Zastrzeżenia mogłyby w pewnym stopniu dotyczyć preferowania zamówień na większe jednostki kosztem mniejszych — tańszych i liczniejszych (np. kutrów torpedowych, małych okrętów podwodnych). Lecz te pierwsze spełniły w II wojnie światowej swą rolę z nawiązką, m.in. dlatego, że w 1939 r. udało się ująć z Bałtyku ponad ¼ tonażu rdzenia marynarki wojennej (niszczyciele: „Burza”, „Grom”, „Błyskawica”, odesłano do Wielkiej Brytanii tuż przed wybuchem wojny; dwa okręty podwodne „Wilk” i „Orzeł”, po wyczerpaniu możliwości działań na wodach macierzystych sforsowały Sund i dotarły do portów brytyjskich). Ostatni niszczyciel („Wicher”), pozostawiony decyzją władz wojskowych dla wzmocnienia Morskiej Obrony Wybrzeża, zatonął już 3 września wskutek bombardowania lotniczego w porcie helskim; trzy okręty podwodne („Sęp”, „Ryś”, i „Żbik”) zostały internowane w Szwecji — odpowiednio 16, 17 i 27 września.

w niemal wszystkie rodzaje uzbrojenia⁷². Wiązało się to z mylną kalkulacją oczekiwanego momentu wybuchu wojny (najwcześniej w 1940 r.), jaką przyjęły osobistości odpowiedzialne w drugiej połowie lat trzydziestych za politykę zbrojeniową: II wiceminister spraw wojskowych gen. Aleksander Litwinowicz, dowódca lotnictwa gen. bryg. pil. Ludomił Rayski oraz szef Oddziału I SG, płk dypl. Józef Wiatr⁷³. Jak się wydaje, stali się oni ofiarami nadmiernej wiary w możliwości stworzonego przy ich udziale, w istocie niemal od podstaw, polskiego „kompleksu wojskowo-przemysłowego”, któremu zresztą w kluczowym momencie — od jesieni 1938 r. — zabrakło zasilenia zamówieniami złożonymi przez własnych dysponentów⁷⁴.

Import of Military Equipment by Poland in the Years 1921–1939 (Introduction)

Import of military equipment played an extremely important role in the policy of the Second Republic by making it possible to end successfully the struggle for state frontiers, waged to the end of 1920, in view of the absence of the armament industry in Polish lands. The article presents pertinent historiography, evidence of purchases, reasons for the choice of armament and equipment as well as the firms supplying them, and mentions the categories of equipment imported by Poland.

Expenses connected with the acquisition of arms, ammunition and equipment in 1921–1939 can be estimated as at least 0,5–1,0 billion zlotys (70–130 mln USD). The prime suppliers were firms from allied France, as well as from the United Kingdom, Czechoslovakia, Sweden, The Netherlands and Italy. Apart from purchases of ready equipment Poland sought opportunities to buy a license that would allow her to develop production at home and reduce dependence upon foreign supplies. The intensity of the import fluctuated, and the prevailing tendency was a gradual decrease. Import was connected the longest with the Navy and involved precision instruments for the air force and land forces (e.g. engines, radio equipment). The accepted trend of the armaments policy of the Second Republic was basically correct, but in the second half of the 1930s there took place an excessive reduction of purchases made abroad, even though Polish industry was unable to supply certain categories of equipment (i.a. fighter aircraft). A decision to implement a pro-import trend did not take place until the spring of 1939, i.e. much too late for the Polish Army to obtain in this way necessary supplies of new armaments.

Translated by Aleksandra Rodzińska-Chojnowska

⁷² Znamienna jest kwestia programu budowy w kraju czołgów lekkich. Nie mając w zasadzie zamiaru tworzenia dużych zgrupowań pancernych, przez siedem lat angażowano spore środki w rozwój systemu, który w rezultacie, obok istotnych doświadczeń technologicznych i uruchomieniu produkcji ciągników C7P, dał ok. 120 czołgów, niezupełnie już w 1939 r. nowoczesnych — zob. np. R. Szubański, op. cit., s. 39 nn., 58.

⁷³ Por. np. *Generałowie, pieniądze, fabryki*, s. 111 nn.

⁷⁴ M. P. Deszczyński, W. Mazur, op. cit., s. 350 n.

Aneks

Ważniejsze umowy na dostawę sprzętu wojskowego do Polski w latach 1921–1939

Lp.	Lata dostawy/budowy	Kraj zakupu	Producent/sprzedawca i siedziba	Przedmiot transakcji
1.	Pierwsza połowa lat dwudziestych	Francja	Usines Renault S.A., Billancourt i inne wytwórnie	ok. 30 czołgów lekkich Renault FT 17
2.	1921	Francja	Société Anonyme des Autos et Cycles Peugeot, Issy-les-Moulineaux	18 samochodów pancernych Peugeot mod. 1918
3.	1921	Francja	Société pour L'Aviation et ses Dérivées, Laon lub Grenelle	10 samolotów myśliwskich SPAD XIII C1
4.	1921	Francja	Société Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Bréguet, Villacoublay–Paryż	40 samolotów wywiadowczych Bréguet XIV A2/B2bis
5.	1921	Francja	Société des Avions Caudron, Le Crotoy	10 samolotów szkolnych Caudron G-III E2
6.	1921	Francja	Société Anonyme de Aeroplanes Morane-Saulnier, Puteaux–Villacoublay	ok. 10 samolotów szkolnych Morane-Saulnier MS-30 E1
7.	1921	Francja	Société Anonyme des Etablissements Nieuport, Issy-les-Moulineaux	ok. 14 samolotów szkolnych Nieuport 81 (w wersjach D2, E2 i E1)
8.	1921	Francja	•	1 sterowiec Zodiac VZ-11 „Lech”
9.	1921	Włochy	Società Anonima Italiana Gio. Ansaldo & C., Genua–Turyn	10 samolotów myśliwskich Ansaldo A-1 „Balilla”
10.	1921	Włochy	Società Idrovolanti Alfa Italo, Sesto Calende	9 wodnosamolotów szkolnych FBA S-4
11.	1921	Włochy	Macchi, Varese–Schiranna	7 (oraz 3 w częściach) wodnosamolotów rozpoznawczych Nieuport Macchi M-9
12.	1921	Włochy	Società Anonima Italiana Gio. Ansaldo & C., Genua–Turyn	28 samolotów wywiadowczych SWA-10

L.p.	Lata dostawy/budowy	Kraj zakupu	Producent/sprzedawca i siedziba	Przedmiot transakcji
13.	1921-1922	Austria	•	nieznana ilość amunicji i innych materiałów
14.	1921-1922	Włochy	Società Anonima Italiana Gio. Ansaldo & C., Genoa-Turyń	15 samolotów wywiadowczych Ansaldo A-300-3 (oraz 3 płatowce i 2 silniki)
15.	1921	Dania/Finlandia	Caesar Wollheim, Wrocław/[Hoff-Ström Skogsbyraån], Helsinki	4 pontiemieckie minowce typu „Mewa”
16.	1921	Finlandia	Crichton-Vulcan, Turku	2 kanonierki typu „General Haller”
17.	1921	Francja	•	10 tandemów balonów zaporowych Caquot DCA (N-NN)
18.	1923-1924 ^a	Estonia	Kaitseministeerium, Tallin	190 ciężkich karabinów maszynowych wz. 14 Hotchkiss z częściami zapasowymi i 195 podstawami, 400 ręcznych karabinów maszynowych wz. 15 Chauchat z częściami zapasowymi, ok. 2 mln szt. amunicji karabinowej 7,62 mm
19.	1923-1924 ^a	Finlandia	Puolustusministeriö, Helsinki	267 karabinów i 4905 karabinków wz. 98 Mauser z częściami zapasowymi, 6879 bagnietów niemieckich, 124 ciężkie karabiny maszynowe wz. 08 Maxim z częściami zapasowymi i 139 podstawami
20.	1923-1925 ^a	Rumunia	Ministerul de Război, Bukareszt	41 983 karabiny wz. 98 Mauser, 500 lekkich karabinów maszynowych wz. 15 Bergmann, 660 ciężkich karabinów maszynowych wz. 08 Maxim, 13,133 mln szt. amunicji karabinowej 7,92 mm
21.	1923-1925	Francja	Compagne des Avions Hanriot, Levallois lub Boulogne-Billancourt lub Carrière-sur-Seine	50 samolotów szkolnych Hanriot HD-14E2 wraz z licencją produkcyjną
22.	1924	Włochy	Società Anonima Italiana Gio. Ansaldo & C., Genoa-Turyń	12 samolotów wywiadowczych Ansaldo A-300-4

23.	1924	Francja	Great Lakes Engine Works, River Rouge/Société Nationale d'Affrètements, Paryż-Hawr	1 transportowiec (były frachtowiec) „Warta” przynajmniej 524 lekkie armaty polowe 75 mm wz. 97 Schneider, 40 dalekonośnych armat polowych 105 mm wz. 13 Schneider, 2 ciężkie haubice polowe 155 mm wz. 17 Schneider, kilkanaście samochodowych armat przeciwlotniczych 75 mm wz. 18/24 Schneider-De Dion-Bouton wraz z zapasowymi lufami i przodkami) ^b
24.	[1924–?]	Francja	•	
25.	1924–1925 ^a	Jugosławia	Ministarstvo Vojske i Mornarice, Belgrad	87 lekkich haubic polowych 100 mm wz. 14 Škoda
26.	1924–1925 ^a	Łotwa	Aizsardzības Ministrija, Ryga	12 340 karabinów i 660 karabinków wz. 91 Mosin, 9,5 tys. karabinów wz. 07/15 Berthier z bagnietami, 13 tys. bagnietów rosyjskich, 1 tys. lekkich karabinów maszynowych wz. 08/15 Maxim z częściami zapasowymi i podstawami, 450 ciężkich karabinów maszynowych wz. 08 z częściami zapasowymi, 53 ciężkich karabinów maszynowych wz. 14 Hotchkiss z częściami zapasowymi, 28 lekkich armat polowych 75 mm wz. 97 Schneider z przodkami i jaszczkami, 6,08 mln szt. amunicji karabinowej 7,62 mm (rosyjskiej), 2 mln szt. amunicji karabinowej 8 mm (francuskiej), 37 tys. szt. naboju artyleryjskich 75 mm, 4,2 tys. szt. kompletnej amunicji artyleryjskich (różnej), 22,9 tys. artyleryjskich ładunków prochowych
27.	1924–1925	Francja	La Société de Constructions Aéronautique d'hydroplans „Liore & Olivier”, Argenteuil	4 [7?] wodnosamoloty wielozadaniowe Liore et Olivier LeO H-13 (w wersjach B3 i E)
28.	1924–1926	Francja	André Citroën S.A., Paryż-Courbevoie	134 podwozia półgąsienicowe Citroën-Kègresse B2 10 CV oraz kilkanaście (?) wozów gotowych

L.p.	Lata dostawy/budowy	Kraj zakupu	Producent/sprzedawca i siedziba	Przedmiot transakcji
29.	1924–1927	Francja	Société des Aéroplanes Henry Potez, Méaulte	170 samolotów liniowych Potez XV A2 wraz z licencją produkcyjną
30.	1925	Czechosłowacja	Kopřivnicka vozovka, Kopřivnica	6 motorowych drezyn pancernych „Tatra”
31.	1925	Francja	Flensburger Schiffbau Gesellschaft, Flensburg/?	1 transportowiec (poprzednio frachtowiec) „Wilia”
32.	1925–1926	Włochy	Società Ligure Piemontese Automobili Torino, Turyn	ok. 250 samochodów ciężarowych 1,75 t SPA 25 C Polonia (częściowo do montażu)
33.	1925–1926	Francja	Blériot SPAD, Suresnes	256 samolotów myśliwskich Blériot SPAD S-61C1
34.	1925–1926	Francja	Blériot SPAD, Suresnes	50 samolotów myśliwskich Blériot SPAD S-51C1
35.	1925–1926	Francja	Société Anonyme de Aéroplanes Morane-Saulnier, Puteaux–Villacoublay	70 samolotów szkolnych Morane-Saulnier AR-35EP2
36.	1925–1927	Francja	Société Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Bréguet, Villacoublay–Paryż	256 samolotów liniowych Bréguet XIX (w wersjach B2 i B2GR)
37.	1926	Francja	Chantiers Aéro-Maritimes de la Seine, Saint-Ouen	4 wodnosamoloty szkolne CAMS-30E
38.	1926	Francja	Société Latham, Caudebec-en-Caux	8 wodnosamolotów wielozadaniowych Latham-43HB3
39.	1926	Francja	Franco-British Aviation, Argenteuil	6 wodnosamolotów szkolnych Schreck FBA-17HE
40.	1926	Wielka Brytania	G. M. Müller, Foxholl/A. Kennedy Ltd., Glasgow	1 żaglowiec szkolny (poprzednio masowiec) „Iskra”
41.	1926–1927	Francja	Société des Aéroplanes Henry Potez, Méaulte	90 samolotów liniowych Potez XVII A2 wraz z licencją produkcyjną
42.	1926–1927	Francja	La Société de Constructions Aéronautique d'hydroplans „Liore & Olivier”, Argenteuil	7 wodnosamolotów rozpoznawczo-bombowych Liore et Olivier LeO H-135B3
43.	1926–1928	Francja	Société des Aéroplanes Henry Potez, Méaulte	45 samolotów liniowych Potez XXV (w wersjach A2, B2, C2 i GR) wraz z licencją produkcyjną

44.	1926–1928	Francja	Société des Avions Henri & Maurice Farman, Boulogne-Billancourt	32 samoloty bombowe Farman F-68BN4 „Goliath”
45.	1926–1930 ^a	Rumunia	Ministerul de Război, Bukareszt	18 069 karabinów wz. 07/15 Berthier z bagnietami, 3350 karabinów i 5892 karabinki wz. 98 Mauser z bagnietami, partia karabinów wz. 88 Mauser z częściami zapasowymi, 780 ciężkich karabinów maszynowych wz. 14 Hotchkiss z podstawami, 125 ciężkich karabinów maszynowych wz. 08 Maxim z podstawami, 120 lekkich armat polowych 75 mm wz. 97 Schneider z częściami zapasowymi, 20 tys. szt. naboju artyleryjskich 75 mm
46.	1927	Francja	Franco-British Aviation, Argenteuil	12 wodnosamolotów obserwacyjno-łącznikowych Schreck FBA-17HMT2
47.	1927	Francja	Chantiers de la Méditerranée, La Seyne	1 hulk (poprzednio krążownik pancerno-pokładowy) „Władysław IV” / „Bałtyk”
48.	1927–1932	Francja	La Société des Chantiers Navals Français, Blainville	2 niszczyciele (kontrtorpedowce) typu „Wicher”
49.	1927–1932	Francja	La Société des Chantiers Navals Français, Blainville; Chantiers „Augustin Normand”, Hawr; Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de La Loire, Nantes	3 okręty podwodne (podwodne stawiace min) typu „Wilk”
50.	1928	Włochy	Società Ligure Piemontese Automobili Torino, Turyn	licencja na produkcję samochodów ciężarowych 2+2,5 t SPA 25 C Polonia
51.	1928	Francja	Société des Avions Michel Wibault, Billancourt	1 samolot myśliwski Wibault 70C1 wraz z licencją produkcyjną
52.	1928	Holandia	N.V. Fokker Vliegtuigen, Amsterdam	6 samolotów pasażerskich Fokker F-VIIAm1 ^c
53.	1928	Holandia	N.V. Fokker Vliegtuigen, Amsterdam	1 samolot pasażerski Fokker F-VIIIm3 wraz z licencją produkcyjną (także na wersję bombową)

L.p.	Lata dostawy/budowy	Kraj zakupu	Producent/sprzedawca i siedziba	Przedmiot transakcji
54.	1928	Wielka Brytania	De Havilland Aircraft Co., Stag Lane-Edgware	3 samoloty szkolne De Havilland DH-60 Moth
55.	1928	Wielka Brytania	Vickers-Armstrong Co. Ltd., Newcastle upon Tyne	600 lotniczych karabinów maszynowych Vickers F
56.	[1928]	Wielka Brytania	Vickers-Armstrong Co. Ltd., Newcastle upon Tyne	[kilkaśet] lotniczych karabinów maszynowych Vickers E
57.	1928-1929 ^a	Estonia	Kaitseministeerium, Tallin	3528 karabinów i 278 karabinków wz. 98 Mauser, 275 karabinów wz. 88 Mauser, 2500 karabinów wz. 91 Mosin, 500 bagnetów niemieckich, 33 lekkich karabinów maszynowych wz. 08/15 i 08/18 Maxim, 65 ciężkich karabinów maszynowych wz. 08 Maxim z 89 podstawami, 16 ciężkich karabinów maszynowych wz. 08 Maxim (przerobionych na kaliber rosyjski 7,62 mm), 1500 kotwic do min morskich, ok. 1,5 mln szt. amunicji karabinowej 7,92 mm
58.	1928-1930	Czechosłowacja	Škodovy závody, Pílzno	160 lekkich haubic polowych 100 mm wz. 14/19 Škoda wraz z przodkami, jaszczami i licencją produkcyjną
59.	1929	Wielka Brytania	Vickers-Armstrong Co. Ltd., Newcastle upon Tyne	10 czołgów rozpoznawczych (tankietek) Carden-Loyd Mk. VI wraz z licencją produkcyjną
60.	1929	Czechosłowacja	Avia, Praga	samolot myśliwski Avia BH-33 wraz z licencją produkcyjną
61.	[1929-?]	Czechosłowacja	Česka Zbrojovka. Narodní podnik, Strakonice	ok. 2500 pistoletów automatycznych wz. 28 CZ ^d
62.	1929-1930	Belgia	Fabrique Nationale d'Armes de Guerre S.A., Herstal	10 tys. ręcznych karabinów maszynowych wz. 24 Browning
63.	1929-[1931]	Francja	Usines Renault S.A., Billancourt, Seine	najwyżej kilkanaście samochodów ciężarowych (transporterów czołgów) 7,5 t Renault FU

64. 1930–[?]	Francja	Schneider-Creusot, Le Creusot	94 dalekonośne armaty polowe 105 mm wz. 29 Schneider wraz z licencją produkcyjną na działła, przodki, jaszczki i amunicję
65. Druga połowa lat dwudziestych	Stany Zjednoczone Ameryki	Auto-Ordnance Co., Worcester	100 pistoletów maszynowych wz. 21, 23 lub 28 Thompson ^e
66. Druga połowa lat dwudziestych	Francja	Schneider-Creusot, Le Creusot	4 ciężkie armaty polowe (nadrzędne) 105 mm Schneider (typ grecki i duński)
67. Druga połowa lat dwudziestych	Francja	Schneider-Creusot, Le Creusot	24 armaty przeciwlotnicze 75 mm wz. 22/24 Schneider
68. Druga połowa lat dwudziestych	Francja	Usines Renault S.A., Billancourt i inne wytwórnie	[najwyżej 100] podwozi terenowych samochodów ciężarowych 1 t Renault MH 2
69. Przełom lat dwudziestych i trzydziestych	Włochy	Fabbrica Italiana Automobili Torino, Turyn	kilkadziesiąt samochodów osobowych Fiat 522 i 524 (oba w odmianach C i L)
70. 1931	Francja	Edgar Brandt. Société Armes Matériel de Guerre, Paryż-Châtillon-sous-Bagneux	150 moździerzy lekkich 81 mm wz. 31 Stockes-Brandt wraz z licencją produkcyjną i 92 tys. naboji
71. 1931	Wielka Brytania	Vickers-Armstrong Co. Ltd., Newcastle upon Tyne	103 lotnicze karabiny maszynowe Vickers F
72. 1931–[?]	Szwajcaria	Adolphe Saurer S.A., Arbon	części do montażu kilkudziesięciu samochodów ciężarowych i autobusów 6 t (w wersjach 4 BLD „Żubr”, 4 BLDP, 4 BLDPO „Zawrat”)
73. 1931–1932	Włochy	Fabbrica Italiana Automobili Torino, Turyn	licencja produkcyjna na samochód osobowy/ciążarowy 0,5 t Polski Fiat 508 I oraz części do montażu kilkuset szt.
74. 1931–1933	Francja	•	500 jaszczki dla lekkich armat polowych 75 mm wz. 97 Schneider
75. 1931–1933 ^f	Francja	André Citroën S.A., Paryż-Courbevoie	94 samochody półgąsienicowe Citroën-Kègresse (w wersjach C6 P14, C4 P17, C6 P19)

L.p.	Lata dostawy/budowy	Kraj zakupu	Producent/sprzedawca i siedziba	Przedmiot transakcji
76.	1931–1933	Wielka Brytania	Vickers-Armstrong Co. Ltd., Newcastle upon Tyne	38 czolgów lekkich Vickers E wraz z licencją produkcyjną
77.	1931–[1935]	Francja	[Schneider-Creusot, Le Creusot]	47 ciężkich haubic polowych 155 mm wz. 17 Schneider [z licencją produkcyjną], 500 jaszczy do lekkich armat polowych 75 mm wz. 97 Schneider
78.	1932–1933 ^a	Jugosławia	Ministarstwo Wojske i Mornarice, Belgrad	69 lekkich armat polowych 75 mm wz. 97 Schneider z częściami zapasowymi, części do ciężkich haubic 152,4 mm wz. 09 (rosyjskich), 3,8 tys. szt. naboji artyleryjskich 75 mm
79.	1932–[1933]	Włochy	Fabbrica Italiana Automobili Torino, Turyn	licencja produkcyjna na samochód ciężarowy 1 t Polski Fiat 614 oraz partia podwozi i części do montażu
80.	1932–[1934]	Włochy	Fabbrica Italiana Automobili Torino, Turyn	licencja produkcyjna na samochód ciężarowy 2,5/3 t Polski Fiat 621 (w odmianach L i R) oraz partie części do montażu
81.	[1933]	Finlandia	Oy Tikkakoski AB, Tikkakoski	20 pistoletów maszynowych wz. 31 Suomi
82.	[1933–1934]	Francja	Etablissement Hotchkiss et Cie S.A., St. Denis	28 najcięższych karabinów maszynowych 13,2 mm wz. 30 Hotchkiss wraz z partią amunicji
83.	1933–1937	Czechosłowacja	Škodovy závody, Pilzno	27 moździerzy najcięższych 220 mm wz. 32 Škoda wraz z licencją na produkcję amunicji
84.	1934 ^a	Jugosławia	Ministarstwo Wojske i Mornarice, Belgrad	przodki, jaszcze i części do 75 mm lekkich armat polowych wz. 97 Schneider, drewno orzechowe
85.	1934–1938	Francja	Chantiers „Augustin Normand”, Hawr	1 stawiacz min „Gryf”
86.	1935	Szwecja	AB Bofors, Bofors	4 armaty nadbrzeżne 152,4 mm wz. 30 Bofors wraz z partią amunicji

87. 1935–1938	Szwecja	AB Bofors, Bofors	60 armat przeciwlotniczych 40 mm wz. 34 Bofors (oraz 8 w częściach), wraz z 30 tys. naboji i licencją produkcyjną
88. 1935–1938	Szwecja	AB Bofors, Bofors	300 armat przeciwpancernych 37 mm wz. 36 Bofors (oraz 59 w częściach) wraz z partią amunicji i licencją produkcyjną
89. Pierwsza połowa lat trzydziestych	Stany Zjednoczone Ameryki	Auto-Ordnance Co., Worcester	16 pistoletów maszynowych wz. 21 lub 23 lub 28 Thompson ⁸
90. Pierwsza połowa lat trzydziestych	Finlandia	Oy Tikkakoski AB, Tikkakoski	100 pistoletów maszynowych wz. 31 Suomi ⁹
91. 1936–1937	Wielka Brytania	J. Samuel White & Co. Ltd., Cowes	2 niszczyciele (kontrtorpedowce) typu „Grom”
92. 1936–1939	Holandia	Koninklijke Maatschappij „De Schelde”, Vlissingen; Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdam	2 okręty podwodne typu „Orzeł”
93. [1936]	Włochy	Fabbrica Italiana Automobili Torino, Turyn	licencja produkcyjna na samochód ciężarowy 1,2 t Polski Fiat 618
94. [1938]	[Francja]	•	2 armaty nadbrzeżne 100 mm wz. 93 Schneider-Canet
95. 1938–1939	Stany Zjednoczone Ameryki	General Motors Corporation, Detroit	części do montażu kilkunastu [?] samochodów osobowych Chevrolet „Master” i „Imperial” Limousine
96. 1938–1939	Stany Zjednoczone Ameryki	General Motors Corporation, Detroit	części do montażu kilkudziesięciu samochodów osobowych Buick 41 i 90
97. 1939–1942 ^h	Francja	Schneider-Creusot, Le Creusot	59 armat przeciwlotniczych 90 mm wz. 39S Schneider wraz z partią amunicji i licencją produkcyjną
98. 1939	Francja	Etablissement Hotchkiss et Cie S.A., St. Denis	3 czołgi lekkie Hotchkiss H-35
99. 1939	Francja	Usines Renault S.A., Billancourt	50 czołgów lekkich Renault R-35

L.p.	Lata dostawy/budowy	Kraj zakupu	Producent/sprzedawca i siedziba	Przedmiot transakcji
100.	1939	Protectorat Czech i Moraw	Českomoravská-Kolben-Daněk, Pražska Automobilova Tovarna, Praga	kilkadziesiąt (najwyżej 300) terenowych dwutonowych samochodów ciężarowych Praha RV
101.	1939	Stany Zjednoczone Ameryki	General Motors Corporation, Detroit	części do montażu [kilkuset] samochodów ciężarowych 1+4,5 t Chevrolet (modele 113 HD, 155 FHD, 156 FHD, 157, 158 HD)
102.	1939 ^h	Francja	Usines Renault S.A., Billancourt	50 czolgów lekkich Renault R-35
103.	1939 ^h	Francja		[30–60] armat dalekonośnych 105 mm wz. 13 Schneider, partia 150 mm ciężkich moździerzy okopowych T wz. 17 Fabry, 100 tys. szt. amunicji 75 mm, 40 tys. szt. amunicji 105 mm, 5 tys. szt. amunicji 120 mm, 10 tys. szt. amunicji 155 mm, 15 t prochu, 300 t melinitu, partia motocykli i samochodów ciężarowych, 100 ciągników artyleryjskich, partia bomb lotniczych
104.	1939 ^h	Francja	[Société nationale des constructions aéronautiques de l'Ouest — Société nationale des constructions aéronautiques du Centre — Société nationale des constructions aéronautiques du Midi, Villacoublay–Nantes-Bougeuenais–St. Nazaire–Issy-les-Moulineaux–Bourges–Boulogne-Billancourt–Tuluza] War Ministry, Londyn	120 samolotów myśliwskich Morane-Saulnier MS-406C1
105.	1939 ^h	Wielka Brytania		5 tys. ciężkich karabinów maszynowych wz. 14 Hotchkiss [z podstawami], 15 mln szt. amunicji karabinowej 7,69 mm, 500 tys. masek przeciwgazowych
106.	1939 ^h	Wielka Brytania	[Hawker Aircraft Ltd.], Kingston Brooklands	14 samolotów myśliwskich Hawker „Hurricane” Mk. I

107. 1939 ^h	Wielka Brytania	[Supermarine Aviation Works Co.], Southampton	1 samolot myśliwski Supermarine „Spitfire” Mk. I
108. 1939 ^h	Wielka Brytania	[Fairley Aviation Co. Ltd.], Heaton Chapel	100 lekkich samolotów bombowych Fairey „Battle” Mk. I
109. 1939	Włochy	Cantieri Riuniti dell’Adriatico, Monfalcone	6 wodnosamolotów bombowo-torpedowych CANT Z-506B „Airone” ^{ri}
110. 1939–1940	Wielka Brytania	J. Samuel White & Co. Ltd., Cowes	2 ścigacze artyleryjsko-torpedowe ¹
111. 1939–1942 ^h	Francja	Chantiers „Augustin Normand”, Hawr; Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de La Loire, Nantes	2 okręty podwodne (zmodyfikowanego typu „Orzeł”)

Źródło: Opracowanie autora, m.in. na podstawie: A. Konstankiewicz, *Broń strzelecka i sprzęt artyleryjski formacji polskich i Wojska Polskiego w latach 1914–1939*, Lublin 2003, passim; R. Łoś, *Artyleria polska 1914–1939*, Warszawa 1991, passim; J. Tarczyński, K. Barbarski, A. Jońca, *Pojazdy w Wojsku Polskim. Polish Army Vehicles 1918–1939*, Londyn–Pruszków 1995, s. 24 nn.; J. Magnuski, *Pociąg pancerny „Danuta”*, Warszawa 1972, s. 11n.; A. Morgala, *Samoloty wojskowe w Polsce 1918–1924*, Warszawa 1997, passim; idem, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924–1939*, Warszawa 2003, passim; A. Rzepniewski, *Obrona Wybrzeża w 1939 r. na tle rozwoju marynarki wojennej Polski i Niemiec*, Warszawa 1970, s. 88 n., 95 n., 101 nn., 134 nn. oraz zał. 15, ark. 3–4; J. Pertek, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1976, s. 578 nn.; J. Piwonoński, *Flota spod biało-czerwonej*, Warszawa 1989, s. 239 nn.; J.-W. Dyskant, *Polska Marynarka Wojenna w 1939 roku*, cz. 1: *W przededniu wojny*, Gdańsk [2000], s. 17 n.; M.P. Deszczyński, W. Mazur, *Na krawędzi ryzyka. Ekspert polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 2004, s. 28 nn. i tab. 1.

^a W ramach transakcji o wymianie sprzętu wojskowego.

^b W literaturze wymienia się też liczbę 900 dział kupionych w ramach tego pakietu umów.

^c Rezerwa sprzętowa lotnictwa bombowego.

^d Na wyposażeniu Straży Granicznej.

^e Na wyposażeniu Policji Państwowej.

^f Termin planowany.

^g Na wyposażeniu Korpusu Ochrony Pogranicza.

^h Umowa niewykonana wskutek wybuchu (lub przebiegu) wojny.

ⁱ Do wybuchu wojny srowadzono 1 szt.

^j Umowa częściowo wykonana po wybuchu wojny.

Uwaga: Zestawienie o charakterze orientacyjnym, jest zbudowane w układzie chronologiczno-geograficzno-przedmiotowym (sprzęt dla wojsk lądowych, lotnictwa i floty), dotyczy umów wymienianych w piśmiennictwie, z pominięciem — poza wyjątkami — materiału przekazanego

w ramach podziału wyposażenia sił zbrojnych państw centralnych, niewojskowych pojazdów mechanicznych i statków powietrznych, osprzętu (np. silników, części zamiennych), amunicji oraz wzorów. Dane przypuszczalne ujęto w nawiasy kwadratowe.

Łącznie sprowadzono przynajmniej: 2500 pistoletów, 236 pistoletów maszynowych, 104 tys. karabinów i karabinków ręcznych, 15 700 karabinów maszynowych, 1850 dział, 155 wozów bojowych, 3200 samochodów osobowych, ciężarowych i specjalnych, 1250 samolotów, 20 okrętów oraz 25 mln szt. amunicji strzeleckiej i 200 tys. szt. amunicji artyleryjskiej. Dla broni krótkiej, pojazdów i samolotów liczby są wyższe wskutek zakupów czynionych przez wojskowych oraz osoby i instytucje cywilne.