

Mariusz Majewski

Początki produkcji silników lotniczych w II Rzeczypospolitej (1921–1926)

Problemy gospodarcze II Rzeczypospolitej od dawna są zarzewiem wielu sporów wśród historyków. Wyjątkowa zgodność panuje przy każdorazowej próbie opisanie malwersacji finansowych dokonanych przez: Zakłady Amunicyjne "Pocisk", Zakłady Chemiczne "Nitrat", Begijskie Towarzystwo Akcyjne Sochaczewskiej Fabryki Sztucznego Jedwabiu, Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych S.A. oraz Francusko-Polskie Zakłady Samochodowe i Lotnicze. W niniejszej pracy skoncentrowano się na ukazaniu afer gospodarczych dokonanych przez zarząd Frankopolu¹.

Połączone w 1918 r. ziemie polskie stanowiły zlepek terytoriów kresowych Rosji, Austrii, Niemiec. W wyniku celowej działalności zaborców procesy inwestycyjne w tych branżach i gałęziach przemysłu, które miały związek z produkcją sprzętu i uzbrojenia wojskowego były rozmyślnie powstrzymywane, gdyż przewidywano tu w przyszłości wybuch konfliktu zbrojnego. Dlatego też jednym z pierwszoplanowych działań podjętych przez władze polskie były zakupy uzbrojenia wojskowego we Francji, Anglii, Austrii, Włoszech, jak również znalezienie takich rodzimych producentów, którzy mogliby zaspokoić potrzeby armii. Fabrykanci owi jednak ani nie posiadali odpowiednio dużych kapitałów, ani tym bardziej nie chcieli angażować się w długie cykle wytwórcze. Warto w tym momencie podkreślić, że wcale nie mniejszą bolączką polskich władz był prawie całkowity brak odpowiednio wykształconych inżynierów i techników. Zapewne dlatego narodził się pomysł uruchomienia produkcji sprzętu lotniczego przy wykorzystaniu licencji, kapitału i kadry pochodzących z Francji².

¹ T. Grabowski, *Rola państwa w gospodarce Polski 1918–1928*, Warszawa 1967; R. Gradowski, *Polska 1918–1939. Niektóre zagadnienia kapitalizmu monopolistycznego*, Warszawa 1959; P. Stawicki, *Z dziejów przemysłu wojennego w II Rzeczypospolitej*, "Wojskowy Przegląd Historyczny" 1971, z. 1–3; J. Gołębowski, *Przemysł wojenny w Polsce 1918–1939*, Kraków 1990.

² Pierwsze oferty w sprawie uruchomienia produkcji sprzętu lotniczego napływały już w 1920 r. m.in. od firm: Airco (De Havilland), Handley Page, Ansaldo, Austro Daimler oraz Consortium Français d'Aviation (Hispano-Suiza, Bréquet, Blériot-Spad, Farman, Morane Soulnier). Szerzej na ten temat: H. Gliwic,

W kancelarii notarialnej Kazimierza Bara przy Sądzie Okręgowym w Warszawie 11 maja 1921 roku doszło do zawiązania Francusko-Polskich Zakładów Samochodowych i Lotniczych. Inicjatorami powstania Frankopolu ze strony firm francuskich byli inżynierowie Raymond Saulnier oraz Władysław Srzednicki (dyrektor techniczny zakładów Farmana w latach 1915–1919). Założycielami spółki ze strony polskiego kapitału byli: Zdzisław hr Grocholski, Leopold Wellisz oraz Juliusz Leski. Do powstałej polsko-francuskiej grupy zostali następnie zaproszeni: Adam Ernst, Marian Biliński, Leonard Bobiński, Seweryn ks. Czwertynski, Piotr Drzewiecki, Medard Downarowicz, Paweł Heiperin, Kazimierz Hącia, Jerzy Iwanowski, Władysław Kościelski, Andrzej ks. Lubomirski, Janusz ks. Radziwiłł, Stefan Rotermund, Zdzisław Słuszkiewicz, Marcin Szarski, Gustaw Wartheim oraz płk w stanie spoczynku Włodzimierz Ostoja Zagórski³. Większość polskiej grupy Frankopolu była jedynie figurantami pozbawionymi odpowiednio dużych kapitałów, umożliwiającymi rozpoczęcie planowanych inwestycji⁴.

Budowa zakładów miała być finansowana w równych częściach zarówno przez kapitał francuski, jak i przez stronę polską. Władze konsorcjum zastrzegły jednak, że jej wkład będzie polegał na dostarczeniu licencji, udzieleniu pomocy przy uruchamianiu produkcji oraz odstąpieniu parku maszynowego. Polscy dysponenti Frankopolu mieli natomiast wykupić teren pod przyszłe zakłady oraz ukończyć

Kapitał wędrowny w gospodarce światowej, Warszawa 1938, s. 390–393; L. Rayski, *Polski przemysł lotniczy i jego rozwój*, [w:] *Przemysł i Handel*, Warszawa 1928, s. 174–176; F. Suchos, *Polski przemysł i technika lotnicza przed wojną*, „Mysł Lotnicza” (Londyn) 1941, nr 3, s. 3–9; J. Żarnowski, *Rozwój techniki a życie społeczne w Polsce międzywojennej*, „Dzieje Najnowsze”, 1981 z. 1–2, s. 370; P. Stawecki, *Polityka wojskowa Polski 1921–1926*, Warszawa 1981, s. 102; CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I 300.54.61. Protokół komisji pod przewodnictwem mjr. Stachowskiego z 12 listopada 1919; CAW, II Wiceminister Spraw Wojsk. I 300.2.23. Pismo założycieli Frankopolu do wiceministra spraw wojskowych z lutego 1920; ibidem, Odpis notatki GUZA w sprawie zorganizowania przemysłu lotniczego z 10 grudnia 1920 r.; ibidem, Wniosek do Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów w sprawie umowy na aeroplany i silniki z Frankopolu z 20 listopada 1920 r.

³ Włodzimierz Ostoja-Zagórski (1882–1927) – generał brygady, pilot. Do wybuchu I wojny światowej był oficerem w Biurze Ewidencyjnym (K-Stelle) Sztabu Generalnego Austro-Węgier. W 1916 r. powołany do Legionów i Polskiego Korpusu Posiłkowego, pełnił wówczas funkcję dowódcy pułku piechoty oraz szefa Sztabu II Brygady Legionów. Po odzyskaniu niepodległości na stanowiskach dowódcy dywizji oraz szefa Sztabu Frontu Północnego. W 1921 r. przeniesiony został do rezerwy, a następnie zasiadał jako przedstawiciel MSWojsk. w spółce Frankopol – posiadał pakiet 30 akcji o wartości 2 mln mk. Począwszy od 1923 r. sprawował kolejno funkcję szefa: Departamentu X Przemysłu Wojennego oraz Departamentu IV Żeglugi Powietrznej MSWojsk. Tę ostatnią pełnił do 18 marca 1926 r. Szerzej na ten temat: S.P. Prauss, *Z Zakopanego na Stag Lane*, Wrocław 1996, s. 531; A. Przedpełski, *Lotnictwo Wojska Polskiego 1918–1996*, Warszawa 1997, s. 50–51; J.B. Cynk, *Sity Lotnicze Polski i Niemiec. Wrzesień 1939*, Warszawa 1989, s. 24–25; CAW, Odd. II SG, sygn. tymczasowa 1773/29/1456. Protokoły z posiedzeń zarządu Spółki Akcyjnej Frankopol z 16 stycznia 1923 r. i 30 kwietnia 1923 oraz Protokoły przesłuchania Juliusza Leskiego i Kazimierza Kruszewskiego w sprawie KQ 256/26 z 2 lipca 1926 r.

⁴ AP m. st. Warszawy, Rejestr Handlowy Sądu Okręgowego w Warszawie, sygn. RHB VII, poz. 1117. Wpis z 11 maja 1921r. Podnikowy Archiv Škody (dalej PAŠ) Pilzno, Škodapol, sygn. 5024. Protokół rozmów inż. W. Srzednickiego odbytych z dyrekcją wytwórni Farmana inżynierami Vigene i Fichot z 5 grudnia 1920 r. „Monitor Polski” z 14 maja 1921 r., s. 108, s. 4–6, poz. 233.

inwestycje budowlane. Zyski z przyszłej działalności produkcyjnej Frankopolu miały być dzielone proporcjonalnie do wniesionego kapitału. Kapitał nowo utworzonej spółki wynosił początkowo 60 mln mk, a następnie, poprzez emisję akcji, został podwyższony do sumy 300 mln mk. Całość kapitału wpłacono do października 1922 roku. Akcje Frankopolu o wartości po 80 mln zostały nabyte przez konsorcjum oraz Zakłady Amunicyjne "Pocisk". Pozostałe walory zakupiły banki: Przemysłowy 55 mln mk, Kredytowy 37 mln mk, Polski 37,5 mln mk, Dyskontowy 25 mln mk⁵.

Do podpisania umowy między Frankopolem a MSWojsk. doszło 31 maja 1921 r. Sygnatariuszami ze strony spółki byli: Władysław Srzednicki i Marian Biliński, ze strony władz wojskowych – dyrektor Głównego Urzędu Zaopatrzenia Armii płk Józef Lipkowski. Kontrakt ten uzyskał moc prawną dopiero po kontrasygnacie ministra spraw wojskowych gen. Kazimierza Sosnkowskiego, co nastąpiło 16 sierpnia 1921 r.⁶ Umowa zobowiązywała Frankopol do wyprodukowania w okresie 10 lat 2650 samolotów oraz 5300 silników lotniczych. W pierwszych latach funkcjonowania spółki przewidywano fabrykację 300 płatowców rocznie. Typami produkowanych samolotów miały być Brequet XIV oraz Spad Harbemont XX. W następnych latach działalności Frankopolu MSWojsk. wyraziło zgodę na wybór płatowców wytwarzanych przez firmy należące do konsorcjum. Jednostkami napędowymi, które miał produkować Frankopol, były silniki Hispano-Suiza o mocy 300 KM. Początkowo fabrykować miano po 600 jednostek rocznie, a w następnych okresach po 500 sztuk. Frankopol zobowiązał się w umowie z 31 maja 1921 r. do wybudowania wytwórni na swój koszt, co najmniej 100 km od granic państwa. Produkcja płatowców miała zostać uruchomiona do końca 1922 roku, natomiast fabrykacja silników lotniczych w dwa i pół roku od zatwierdzenia umowy, tj. w lutym 1924 r. W kontrakcie Frankopol zobowiązał się do naśladowania najlepszych wytwórni francuskich oraz wyposażenia swojego parku maszynowego w minimum 50% najnowszych obrabiarek⁷.

Kontrakt zawarty pomiędzy GUZA a spółką Frankopol do dnia dzisiejszego wzbudza szereg kontrowersyjnych ocen, albowiem nie tylko został w sposób ewidentny źle sformułowany, ale zobowiązał Ministerstwo Spraw Wojskowych do zakupu w przyszłości dużych ilości sprzętu lotniczego. Inną kwestią, wyłaniającą się z umowy 31 maja 1921 r., była potrzeba posiadania przez siły zbrojne tak dużych zapasów sprzętu lotniczego. W chwili podpisania umowy sytuacja polityczna i militarna II Rzeczypospolitej była już ustabilizowana. Czy liczone się z możliwością wybuchu kolejnego konfliktu zbrojnego, a jeżeli tak, to z kim? Zupełnie niejasne jest również, jak ówczesne władze wojskowe chciały rozwiązać kwestię zgromadzenia

⁵ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I 300.54.19. Sprawozdanie z konferencji odbytej w Wydziale Przemysłu Wojennego w sprawie konsorcjum fabryk lotniczych we Francji i umowy z Frankopolem z 31 października 1922 r.

⁶ CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I 300.58.162. Umowa z 31 maja 1921 r. zawarta pomiędzy płk. J. Lipkowskim a członkami zarządu Frankopolu W. Srzednickim i M. Bilińskim.

⁷ Ibidem, art. II paragraf 3 i 4 oraz art. III paragraf 5, art. IV paragraf 7 i 8.

tak obfitych zapasów, ponieważ hangary, które w pełni nadawały się do tego celu, znajdowały się w pobliżu granic: w Poznaniu–Ławicy, Winiarach, Bydgoszczy i Grudziądzu. Następną wątpliwością, wylaniającą się z umowy Frankopolu, był brak odpowiednio przeszkolonych kadr lotniczych. Pilotów wojskowych w chwili zakończenia wojny polsko-sowieckiej posiadaliśmy jedynie 146. Zupełnie nieliczny był natomiast średni personel techniczny, który mógłby przeprowadzać drobne naprawy, czy chociażby odpowiednio zabezpieczyć zmagazynowany sprzęt. Podsumowując należy zauważyć, że formułując postanowienia kontraktu z 31 maja 1921 r. władze wojskowe nader optymistycznie oceniały potrzeby lotnictwa polskiego w latach 1921–1931, bez analizy uwarunkowań gospodarczych, możliwości technicznych oraz sytuacji społecznej zaistniałych w pierwszych latach niepodległości II Rzeczypospolitej, niemniej zdobyto się jednak na wysiłek założenia wytwórni płatowców oraz silników lotniczych⁸.

Pierwsze przeszkody w realizacji umowy z Frankopolem pojawiły się już w końcu 1921 r. Ich przyczyną była sprawa zaliczek, które zobowiązały się wypłacić władze wojskowe. Przedstawienie tego problemu jest istotne, gdyż jego nieznanomość czyni niezrozumiałą istotę sporu powstałego w przyszłości pomiędzy MSWojsk. a spółką Frankopol. Zgodnie z podpisanym kontraktem, Frankopol po nabyciu terenów pod budowę zakładów otrzymał zaliczkę w wysokości 5% przybliżonej wartości pierwszego zamówienia rocznego. Po zainicjowaniu prac budowlanych spółka miała otrzymać kolejną zaliczkę, tym razem w wysokości 10%. Jeśli przyjąć, że w pierwszym roku działalności Frankopol miał wyprodukować ogółem 300 płatowców, to sumy wypłacone w formie zaliczek umożliwiałyby pokrycie części planowanych kosztów inwestycji⁹.

Na polecenie wiceministra spraw wojskowych oraz szefa Administracji Armii gen. Eugeniusza de Henning Michaelisa wypłacono spółce pierwszą zaliczkę w wysokości 500 mln mk (5% wartości rocznego zamówienia na płatowce). Jednak gdy władze spółki zażądały wypłacenia kolejnej zaliczki – 1 mld mk, spotkały się ze stanowczą odmową władz wojskowych. Zarząd Frankopolu interpretował warunki umowy na swoją korzyść, uważając, że władze MSWojsk. winny wypłacić zaliczki najpierw w wysokości 5%, a następnie 10% od wysokości łącznego zamówienia na płatowce i silniki. W konsekwencji władze wojskowe zorientowały się, że popełniono szereg błędów, formułując warunki umowy i dążyły do jej zmiany począwszy od 1922 roku¹⁰.

⁸ L. Rayski, *Słowa prawdy o lotnictwie polskim*, Londyn 1948, s. 22; Protokół z 316 posiedzenia sejmu RP z 3 lutego 1927 r., s. CCCXVI 11–14; T. Kmieciak, *Kształtowanie się kadr technicznych w lotnictwie*, Warszawa 1989, s. 37–41.

⁹ CAW, Dep. Spraw MSWojsk. sygn. I 300.58.162. Sprawozdanie płk. Z. Płatowskiego z kontroli ksiąg Frankopolu z 15 listopada 1922 r. L. 450/Gr. Org.; E. Malak, *Samoloty bojowe i zakłady lotnicze Polska 1933–1935*, Wrocław 1990, s. 26–28.

¹⁰ AAN, Prok. Gen., sygn. 71. Pismo prezesa Prokuratorii do gen. S. Majewskiego z 18 lipca 1924 r. L. 13284/2306/24 I, s. 8–10.

Warto zauważyć, że do 1922 r. budowa wytwórni była finansowana tylko z udzielonych przez MSWojsk. zaliczek; gdy środki te zostały wydatkowane, a spółka nie otrzymała kolejnych wypłat, prace budowlane przerwano. W tym samym czasie kapitał akcyjny, najpierw w wysokości 300 mln mk, a od 1923 r. 600 mln mk, spoczywał na kontach firmy, nie będąc zupełnie angażowany. Na wypłacone zaliczki MSWojsk. uzyskało od spółki gwarancje, ale nie były one zabezpieczeniami hipotecznymi, a bankowymi, co w konsekwencji powodowało, że przy ewentualnym bankructwie Frankopolu nie było możliwości ich odzyskania, ponieważ próby takie musiałyby zakończyć się ogłoszeniem upadłości banków, a więc stratami dla skarbu państwa. Konkludując należy stwierdzić, że zarząd Frankopolu podjął się budowy wytwórni na koszt i ryzyko państwa¹¹.

Uprzywilejowana pozycja Frankopolu polegała również na zapewnieniu przez MSWojsk. tzw. zaliczek produkcyjnych. I tak, po przystąpieniu do produkcji Frankopol miał otrzymać 30% przybliżonej wartości zamówienia, kolejne 30% miało być wpłacone po zakupie przez Frankopol niezbędnych surowców: drewna, płótna, stali, odlewów, karterów, wałów korbowych. Reszta należności, tj. 40% zamówienia, wypłacona miała zostać Frankopolowi po zakończeniu produkcji i odebraniu sprzętu przez MSWojsk. Warto zwrócić uwagę, że władze wojskowe w tym samym czasie udzielały również pomocy finansowej, w postaci wypłat zaliczek, innym wytwórniom pracującym na rzecz wojska, ale ich wysokość ograniczała się jedynie do pokrycia 10% zakupionych materiałów do produkcji (np. ZMPiL w Lublinie), a reszta należności była wypłacana po zakończeniu produkcji i odebraniu gotowego sprzętu przez MSWojsk.¹²

Odzwierciedleniem przywilejów, które otrzymał Frankopol, było zapewnienie spółce pokrycia wydatków poniesionych na zakup surowców, robociznę, kosztów fabrycznych i ogólnych (generalnych). W tych ostatnich mieściło się m.in. utrzymanie dyrekcji, kasyna, stołówki, urządzeń kulturalnych, domów dyrekcji i urzędników, samochodów osobowych, koni, szkoły, dobroczynności, reprezentacji, podatków, kredytów, kas zapomogowych i emerytalnych oraz pomocy aprowizacyjnej. Oprócz pokrycia tych wydatków MSWojsk. gwarantowało spółce 15-procentowy zysk, który obliczany miał być na podstawie wyżej wymienionych kosztów. Należy zauważyć więc, że im większe kwoty wykazywała spółka, tym wyższe były wypłacane jej zyski. Umowa z 31 maja 1921 r. zastrzegła co prawda, że wysokość cen płatowców i silników nie może być wyższa od analogicznych wartości w wytwór-

¹¹ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I 300.54.124. Pismo ppłk L. Rayskiego do szefa Administracji Armii w sprawie zaliczki 500 mln mk dla Frankopolu z 30 października 1922 r. nr 6182/22/ Żegl. Pow.; L. Rayski, *Polski przemysł lotniczy i jego rozwój*, [w:] *Przemysł i Handel 1918–1928*, Warszawa 1928, s. 174; CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I 300.58.162. Sprawozdanie płk Z. Płatowskiego z 15 listopada 1922 r.

¹² M. Majewski, *Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Przyczynek do dziejów prywatnego przemysłu lotniczego w okresie II Rzeczypospolitej*, Rocznik Naukowo-Dydaktyczny WSP w Krakowie, z. 181. Prace Historyczne XVIII, Kraków 1997, s. 99–102; CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I 300.58.162. Protokół konferencji z 9 marca 1923 r., s. 3.

niach francuskich, ale należy zauważyć, że koszty pozyskania siły roboczej były o 40% niższe niż we Francji. Trudno więc oprzeć się wyrażeniu, że kontrakt ten wręcz zachęcał do grabieży skarbu państwa, a sytuacja miała przecież miejsce w państwie mającym duży deficyt budżetowy¹³.

Oprócz wielu mankamentów występujących w umowie, zawierała ona jednak postanowienia atrakcyjne dla MSWojsk., ponieważ spółka została zobowiązana do zorganizowania biura techniczno-konstruktorskiego. Jego celem początkowym miało być udoskonalenie typów budowanych samolotów oraz silników lotniczych, a następnie samodzielne opracowywanie tych konstrukcji. Gdyby prace te zainicjowano w sposób zgodny z umową, państwo otrzymałoby w połowie lat dwudziestych zespół konstruktorski, który mógłby podjąć samodzielne prace nad jednostkami napędowymi. Brak takiego ośrodka wpływał negatywnie na zaopatrzenie w silniki własnej konstrukcji, zmuszając władze do kosztownego importu¹⁴.

Budowa Francusko-Polskich Zakładów Lotniczych i Samochodowych rozpoczęła się już w październiku 1921 r., po zatwierdzeniu przez Departament Budownictwa MSWojsk. planów wytwórni. W tym celu spółka nabyła teren o powierzchni 20 ha, płacąc dotychczasowemu właścicielowi folwarku Okęcie-Dedale równowartość 15 mln mk swoimi akcjami. Prace budowlane zainicjowane zostały przez firmę inż. Władysława Czarnockiego, która w latach 1920–1921 prowadziła równoległe prace inwestycyjne w zakładach Amunicyjnych „Pocisk” oraz wytwórni granatów Czajkowskiego. Całkowity koszt budowy Frankopolu był obliczony na 20 mln franków francuskich (ok. 20 mld marek polskich). Po ustaleniu przez władze wojskowe, że Frankopol finansuje prace budowlane z zaliczek wypłacanych przez państwo, nie angażując zupełnie środków własnych, prace inwestycyjne na Okęciu zostały przerwane¹⁵.

Sądzić należy, że środki na budowę i uruchomienie Frankopolu zostały spółce udzielone, gdyż państwu zależało na posiadaniu wytwórni. Jednak władze wojskowe chciały posiadać rękojmię, że pomoc, która zostanie udzielona, nie będzie wydatkowana na inne cele. Kwestionowano również nielojalność francuskich dysponentów Frankopolu, którzy doprowadzili do powstania syndykatu; za pośrednictwem tegoż sprzedawano sprzęt lotniczy do Polski o 10% droższy od oferowanego dla rządów innych państw. Kolejną falę dyskusji między Frankopolem a MSWojsk. wywołał typ silników, których fabrykacja miała być zainicjowana. W umowie z maja 1921 r. władze wojskowe zamówiły jednostki napędowe typu Hispano-Suiza 300 KM. W chwili, gdy kontrakt był podpisywany, istniały we Francji próby dostosowania

¹³ Protokół z 282 posiedzenia Sejmu RP z 29 marca 1926 r., s. CCLXXXII/32. CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I 300.58.162. Umowa ze spółką Frankopol z 31 maja 1921 r. paragraf 12.

¹⁴ Ibidem, paragraf 28 i 29 umowy z 31 maja 1921 r.; E. Malak, *Prototypy samolotów bojowych. Polska 1936–1939*, Wrocław 1990, s. 8–9.

¹⁵ *Z budownictwa lotniczego*, „Lot Polski” z marca 1926 r., nr 3, s. 67; CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I 300.58.162. Pismo płk. Z. Platowskiego do ministra spraw wojskowych z 25 listopada 1924 r. L. 466/Gr. Org.

tego silnika do płatowców Brequet XIV i Spad Harbemont XX, jednak ze względów technicznych nie powiodły się one. Władze MSWojsk. zdając sobie sprawę, że warunki umowy zostały zbyt pochopnie sformułowane, dążyły do jej rewizji, na co Frankopol nie wyrażał jednak zgody, tłumacząc się zakupieniem licencji oraz daleko posuniętymi pracami badawczymi. Dopiero w listopadzie 1923 r. władze spółki wyraziły zgodę na anulowanie klauzuli o produkcji silników Hispano-Suiza i rozpoczęcia wyrobu jednostek napędowych Renault 300 KM¹⁶.

Dążeniem władz Departamentu IV Żeglugi Powietrznej, na czele których stał od 1 stycznia 1923 r. francuski generał Armand Leveque, było zabezpieczenie zaliczek udzielonych Frankopolowi. Przeciagające się rozmowy i niepotrzebne kwestionowanie prawa MSWojsk. do rewizji kontraktu doprowadziły w efekcie do wstrzymania wszystkich prac na terenie Okęcia. Chcąc zdobyć niezbędne fundusze na kontynuowanie rozpoczętych inwestycji, francuscy dysponenci doprowadzili do powstania wspomnianego syndykatu. Dzięki inicjatywie gen. A. Leveque'a oraz szefa polskiej Misji Wojskowej we Francji płk Łoyko-Radziejewskiego zamawiany dla lotnictwa wojskowego sprzęt był kupowany przez rząd Francji, a następnie odstępowany władzom polskim. Działalność nowego szefa Departamentu IV Żeglugi Powietrznej MSWojsk. gen. A. Leveque'a doprowadziła nie tylko do wystąpienia przeciwko Consortium Français d' Aviation, ale również do oskarżenia o próbę grabieży państwa polskiego. Należy podkreślić, że Francuz gen. Leveque przez cały okres swojego urzędowania w Departamencie IV twardo trzymał się swojej głównej zasady, że będzie reprezentował sztandar Francji, ale nie przemysł lotniczy tego państwa¹⁷.

Oceniając podjęte przez gen. A. Leveque'a działania należy wskazać, że nie tylko uległ istotnej poprawie stan zaopatrzenia jednostek lotniczych, ale doprowadzono w tym czasie (1 stycznia 1923 – 17 lipca 1924 r.) do uruchomienia dwóch nowych zakładów przemysłu lotniczego: Podlaskiej oraz Wielkopolskiej Wytwórni Samolotów. Zainicjowano również budowę nowej wytwórni silników lotniczych w Dęblinie. Wyrób jednostek napędowych miał zostać powierzony jednej z firm zagranicznych, wyłonionej w drodze konkursu spośród: Fiata, Vickersa, Lorraine-Dietrich, Issota-Francini. Kolejne przesilenia na stanowisku dowódcy Departamentu IV oraz polityka nadmiernych zakupów sprzętu lotniczego zainicjowana przez gen. W. Zagórskiego uniemożliwiły stworzenie konkurencyjnej dla Frankopolu wytwórni.

¹⁶ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I 300.54.124. Pismo gen. G. Macewicza do gabinetu ministra z 31 października 1922 r. Licz. 1639/22. Ż. P. tjn., por. także: Pismo gen. K. Sosnkowskiego do szefa francuskiej Misji Wojskowej w Polsce gen. Charlesa Duponta z 15 listopada 1922 l. 7819/22/GMTT.

¹⁷ CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I 300.58.160. Pismo płk. Fitza do szefa Administracji Armii z 23 kwietnia 1923 r. Liczb. 246/I/?KA/23? tjn.; A. Skwarczyński, *Zbrodniarze*, Warszawa 1925, s. 25. PAŚ Pilzno, *Skodapol*, sygn. 5027. Protokół rozmów dr W. Sykory z gen. W. Zagórskim z 13 marca 1926 r.; L. Rayski, *Stowa prawdy...*, Londyn 1948, s. 19.

Wszystkie działania podjęte przez gen. A. Leveque'a zainicjowane zostały na poczet kredytu udzielonego przez rząd Francji w wysokości 400 mln fr.¹⁸

Gen. A. Leveque, będąc szefem Departamentu IV Żeglugi Powietrznej, dążył do rewizji umowy z Frankopolem. Działania te spotkały się z krytyką na łamach prasy oraz forum parlamentu, a spółka akcyjna wykazywała wrogą obojętność wobec proponowanych przez generała poprawek. W rezultacie wzajemnych nieporozumień A. Leveque chciał doprowadzić do jej zerwania uważając, że "należy dać do zrozumienia spółce, że Państwo Polskie może bez Frankopolu się obejść i nawet dla fabrykacji silników można znaleźć innych [bardziej sumiennych – przyp. M.M.] dostawców"¹⁹.

W końcu czerwca 1924 r., a więc w ostatnich miesiącach urzędowania kompetentnego i uczciwego dowódcy lotnictwa, konflikty narosłe między ministrem spraw wojskowych a nierzetelną spółką były tak duże, że zarówno władze Departamentu Żeglugi Powietrznej, jak i szef Administracji Armii gen. Stefan Majewski wyrażali pogląd:

Obecnie MSWojsk. podejmując próbę rewizji umowy (z 31 maja 1921 r.) przy współudziale firmy dąży do [wprowadzenia – przyp. M. M.] w kontrakcie zmian korzystnych dla MSWojsk., przy wywołaniu w Dęblinie konkurencji firm tego samego typu. Z uwagi na to, że pewne okoliczności wywołać mogą niedojście do porozumienia, gdyż zarysowuje się znaczna różnica poglądów [...] zająć może potrzeba bezwzględnego zerwania kontraktu²⁰.

Szeroko cytowane dokumenty przedstawiają jednoznaczne stanowisko władz wojskowych, które mimo braku wytwórni silników były gotowe z niej zrezygnować, ale uważały, że zmiana kontraktu z 1921 r. jest niezbędna.

Szczęśliwym dla Frankopolu zbiegiem okoliczności, minister spraw wojskowych gen. Władysław Sikorski odwołał dotychczasowego szefa Departamentu IV gen. A. Leveque'a, powierzając pełnienie tej funkcji płk. a następnie gen. bryg. Włodzimierzowi Ostoi-Zagórskiemu. Warto podkreślić, że wchodził on wcześniej w skład zarządu Frankopolu, jednak zgodnie z pragmatyką wojskową 23 sierpnia 1924 r. Zagórski zrezygnował z pełnienia tej funkcji. Wówczas to Frankopol dokończył do swego składu gen. Eugeniusza Michaelisa, na którego rozkaz, przypominajmy, została wypłacona zaliczka w wysokości 0,5 mld mk²¹.

¹⁸ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I 300.54.133. Pismo szefa Departamentu Przemysłu Wojennego gen. A. Litwinowicza do Towarzystwa Lorraine z 22 października 1924 r. nr 4412/24/II; Protokół z 50 posiedzenia Sejmu RP z 6 lutego 1932 r. s. 14; CAW, Odd. I SG, sygn. I.303.694. Referat Ignacego Matuszewskiego dla szefa Administracji Armii z 9 maja 1930 r. Min. Skarbu nr D III. 70/2/tjn/30.

¹⁹ Ibidem, Pismo gen. A. Leveque'a do szefa Administracji Armii z 5 stycznia 1924 r. L.dz. 1804/23.Ż.P.

²⁰ AAN, Prok. Gen., sygn. 71. Pismo szefa Administracji Armii gen. S. Majewskiego do Prokuratorii Generalnej z 23 czerwca 1924 r. L. 7494/tjn.

²¹ AP m. st. Warszawy, Rejestr Handlowy Sądu Okręgowego w Warszawie, sygn. RHB VII poz. 1117 wpis z 26 sierpnia 1924 r.; Sprawozdanie zarządu Francusko-Polskich Zakładów Samochodowych i Lotniczych za 1925 r. s. 2 3. E. Malak, *Samoloty bojowe i zakłady lotnicze*, Wrocław 1990, s. 22 23.

Już w pierwszych miesiącach urzędowania gen. W. Zagórskiego sprawa spółki znalazła szczęśliwe dla niej rozwiązanie. 2 września 1924 r. przedstawiono ministrowi spraw wojskowych projekty dwóch umów ramowych na płatowce i silniki lotnicze. Były to zapewne te same kontrakty, przed podpisaniem których wzbranił się generałowie S. Majewski i A. Leveque. Po częściowym wprowadzeniu poprawek, sugerowanych przez Prokuratorię Generalną i uzgodnieniu ich z Najwyższą Izbą Kontroli Państwa, zostały one parafowane 30 grudnia 1924 r. przez członków zarządu Frankopolu – Piotra Drzewieckiego i Władysława Szrednickiego, a z ramienia władz Departamentu IV przez gen. Włodzimierza Zagórskiego oraz mjr. Czesława Filipowicza. Kontrakty zaczęły obowiązywać dopiero po uzyskaniu kontrasygnaty ministra spraw wojskowych gen. W. Sikorskiego, co nastąpiło 7 stycznia 1925 r.²²

W umowie z 30 grudnia 1924 roku zarówno władze wojskowe, jak i członkowie zarządu Frankopolu zrezygnowali z wykonania kontraktu z 31 maja 1921 r. Jednocześnie spółka zobowiązywała się do wyprodukowania i dostarczenia dla MSWojsk. 500 płatowców w ciągu 5 lat. Oprócz fabrykacji samolotów, MSWojsk. zamówiło również części zamienne w ilości co najmniej 10% kontraktu rocznego. W przypadku gdyby zamówienie nie zostało zrealizowane, MSWojsk. przysługiwało, oprócz nałożenia kar konwencjonalnych, także prawo rezygnacji z wyprodukowanej serii płatowców²³.

Kontrakt ramowy na płatowce zawierał również atrakcyjne warunki dla MSWojsk. Wytwórnia miała być wybudowana i urządzona na koszt spółki, odpowiadać miała ostatnim wymogom techniki i najlepszym wzorom wytwórni francuskich. Wszystkie zainstalowane urządzenia miały być nowe. W artykule 3. umowy przewidywano ostateczny termin uruchomienia działu płatowcowego do 30 sierpnia 1926 r. W jego skład miały wejść: suszarnia drewna, warsztaty do obróbki drewna, stolarnia, montownia skrzydeł, tapicernia, ostateczna montownia płatowców, ślusarnia, warsztat mechaniczny, warsztaty montażu ślusarskiego i mechanicznego, dział prób oraz malarnia skrzydeł. Umowa zobowiązywała wytwórnię do ograniczenia liczby robotników, ale stwarzała dosyć szerokie ramy wyboru systemu produkcji. Typy produkowanych płatowców miały podlegać modyfikacjom, a z czasem przewidywano samodzielne opracowywanie konstrukcji lotniczych przez biuro konstruktorskie²⁴.

Do umowy ramowej na płatowce załączono tzw. szczegółowe zamówienie, które miało obowiązywać po uruchomieniu produkcji przez wytwórnię w pierwszym roku działalności gospodarczej. Frankopol zobowiązał się w nim do wykonania na

²² CAW, Biuro Adm. Armii sygn. I 300.54.123. Wniosek gen. W. Sikorskiego na Komitet Ekonomiczny Ministrów z 7 stycznia 1925 r.

²³ R. Bartel, *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego 1918-1939*, Warszawa 1978, s. 387; CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. 300.58.162. Umowa nr 15 z 30 grudnia 1924 r. zawarta pomiędzy przedstawicielami MSWojsk. gen. W. Zagórskim i mjr. J. Zajączkowskim a przedstawicielami zarządu Frankopolu P. Drzewieckim i W. Szrednickim.

²⁴ Ibidem, artykuł 3.5 umowy z 30 grudnia 1924 r.

rzecz MSWojsk. 100 płatowców Spad 61. Wartość zamówienia została obliczona według cen obowiązujących we Francji, a następnie przeliczona według kursu franka do złotych polskich. Płatowiec kosztować miał 19 926 zł, a całość pierwszego zamówienia rocznego obliczono na 1 992 600 zł. Terminy dostaw 100 płatowców Spad 61 zostały ustalone następująco: począwszy od końca marca 1926 r. – 10 sztuk, a w kolejnych miesiącach, do września 1926 r., po 15 egzemplarzy. W kontrakcie na płatowce zwraca uwagę nie tylko niewielka liczba samolotów zamówionych przez MSWojsk., ale wyraźne ograniczenie czasu fabrykacji Spad 61 tylko do 1928 r.²⁵

Druga umowa ramowa z 30 grudnia 1924 r. została sformułowana niemal tak samo, jak kontrakt na płatowce. Przewidywano wyprodukowanie 2700 silników lotniczych w okresie 10 lat. W pierwszym roku, tj. do końca marca 1927, Frankopol miał wytworzyć 100 jednostek napędowych, w kolejnym 200 silników, a począwszy od kwietnia 1928 r. docelowa wielkość produkcji miała wynosić rocznie 300 jednostek. Spółka zobowiązała się dostarczyć części zamienne do produkowanych silników w ilości 15% przewidywanych zamówień rocznych²⁶. Harmonogram produkcji w pierwszym roku wytwarzania silników został sformułowany w tzw. zamówieniu szczegółowym, które stanowiło integralną część umowy ramowej. Frankopol zobowiązał się do wyprodukowania w 1927 r. 100 jednostek napędowych Lorraine-Dietrich 450 KM o ogólnej wartości 2 150 000 zł. Dostawy miały być zapoczątkowane w październiku 1926 r. – 5 jednostek, w listopadzie i grudniu firma miała dostarczyć 15 egzemplarzy, od stycznia 1927 r. po 20 silników, a w ostatnim miesiącu obowiązywania zamówienia szczegółowego – marcu 1927 r. – 27 silników lotniczych²⁷. W przeciwieństwie do kontraktu na płatowce, który stanowił, że całkowite uruchomienie działu nastąpi do końca sierpnia 1926 r., umowa na silniki przewidywała częściowe oddanie pomieszczeń fabrycznych do 1 stycznia 1927 r. Ostatecznie dział silników miał być uruchomiony po zakończeniu prac budowlanych i montażowych na wydziałach wytłaczania wałów korbowych oraz korbowodów, do 1 maja 1928 r., pod rygorem natychmiastowego zerwania kontraktu²⁸. W dziale silników spółki Frankopol przewidywano funkcjonowanie odlewni aluminium i brązu, kuźni mechanicznej, ślusarni, montażowni warsztatów blacharskich, pieców do obróbki termicznej, lakierni, warsztatów mechanicznych oraz wydziałów obróbki piaskiem, kontroli i prób. Również w dziale silników Frankopolu miało znajdować się biuro konstruktorskie, którego celem początkowym, jak zakładano, będzie udoskonalenie

²⁵ Ibidem, Szczegółowe zamówienie nr 1 z 30 grudnia 1924 r.

²⁶ CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I 300.58.162. Umowa nr 14 z 30 grudnia 1924 r.

²⁷ CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I. 300.58.160. Szczegółowe zamówienie nr 1 do umowy z 30 grudnia 1924 r. na dostawę 100 silników Lorraine 450 KM.

²⁸ CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I 300.58.162. Umowa nr 14 z 30 grudnia 1924 r., artykuł 3, 4, 24. Porównaj także: *Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL Warszawa Okęcie*, Warszawa 1988, s. 27–29.

licencyjnych silników produkowanych przez spółkę, a następnie samodzielne opracowywanie konstrukcji²⁹.

Gen. W. Zagórski, zdając sobie sprawę, że Frankopolu nie stać na ukończenie procesu inwestycyjnego, w kolejnym artykule umowy ramowej na silniki przyznał spółce pożyczkę w wysokości 5 mln fr. francuskich na zakup maszyn, narzędzi i urządzeń fabrycznych. Spłata tej wierzytelności nastąpić miała w okresie 10 lat³⁰.

W przeciwieństwie do umowy z 1921 r., MSWojsk. zażądało, w umowach ramowych z grudnia 1924 r., udzielenia gwarancji hipotecznych na wypłacone zaliczki. Frankopol zobowiązanie to wypełnił jedynie częściowo, przyznając MSWojsk. gwarancje hipoteczne na majątku wytwórni w Okęciu-Dedałach, reszta zobowiązań finansowych została zagwarantowana na majątku wytwórni „Pocisk”. Symptomatyczne jest również, że formułując postanowienia zamówień szczegółowych, określono wartość rocznych dostaw i zastrzeżono, że nie będą one podlegały zmianom po uruchomieniu produkcji³¹.

Zarówno na fabrykację płatowców, jak i silników lotniczych Frankopol otrzymał zaliczki w wysokości 35% zamówienia, odpowiednio 697 tys. zł i 752 tys. zł. Wypłaty kolejnych zaliczek, również w tej samej wysokości, otrzymać miał po rozpoczęciu produkcji, a reszta należności, tj. 30% po zakończeniu cyklu i odebraniu gotowego i sprawdzonego przez MSWojsk. sprzętu³². W początkach stycznia 1925 r. minister spraw wojskowych gen. Władysław Sikorski zwrócił się z uzasadnieniem zawartych kontraktów do Komitetu Ekonomicznego Ministrów. W dokumencie tym swoje stanowisko motywował następująco:

obecnie przedkładane umowy [zostały – przyp. M.M.] uzgodnione w ministerstwach Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wojskowych. Zawierają one spostrzeżenia Prokuratorii Generalnej, w sprawie których ma wypowiedzieć się KEM. [...] Szybkie załatwienie tej sprawy jest niezbędne, gdyż z powodu kończącego się roku budżetowego, kredyty przeznaczone na [Frankopol – przyp. M.M.] musiałyby przepaść. Poza tym prezydent Republiki Francuskiej zwracał się w ostatnim czasie do szefa Misji Francji [w Polsce – przyp. M.M.] gen. Dupont'a z zapytaniem, dlaczego sprawa umowy nie jest jeszcze załatwiona, [gdźz uniemożliwia to – przyp. M. M.] likwidację pierwszej raty kredytu³³.

Pospieszne zawarcie umów z Frankopolem było niewątpliwym błędem generałów W. Sikorskiego i W. Zagórskiego. W rezultacie tego spółka mogła pobierać dalej znaczne sumy pieniężne, nie rozpoczynając produkcji, a niektóre paragrafy umów ramowych stwarzały warunki do nadużyć. Było to rezultatem nie tylko wad

²⁹ CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I 300.58.162. Umowa nr 14 z 30 grudnia 1924, artykuł 3 i 4.

³⁰ Ibidem, artykuł 11 i 12.

³¹ Ibidem, Pismo gen. W. Zagórskiego do szefa Departamentu IX Sprawiedliwości MSWojsk. z 20 lutego 1925 r. L. 2213/Zaop./Bud./25 Ż.P.

³² PAŚ, Pilzno, Frankopol, sygn. 4986. Protokół komisji inwentaryzacyjnej Frankopolu w składzie kpt. Sięnkowski, kpt. Brodowski, inż. Borowiak z 2 października 1926 r.

³³ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I 300.54.123. Wniosek gen. W. Sikorskiego na KEM z 7 stycznia 1925 r.

prawnych przy formułowaniu kontraktów, ale przede wszystkim nieuwzględnienia żądań wysuwanych przez Prokuratorię Generalną oraz poprzednie kierownictwo Departamentu IV Żeglugi Powietrznej. Podstawowym błędem popełnionym przez gen. Zagórskiego było to, że nie zdecydował się wystąpić przeciwko zespolonemu kierownictwu firm Pocisk-Nitrat-Frankopol. Sprawą natomiast otwartą pozostanie możliwość nawiązania bezpośrednich więzów produkcyjnych z firmą Lorraine-Dietrich, z którą rząd polski podpisał w październiku 1924 r. umowę licencyjną na uruchomienie produkcji silników L-D 450 KM³⁴.

Jeszcze w 1924 r. większość akcji Frankopolu została wykupiona przez Zakłady Amunicyjne "Pocisk". W ten sposób, w wyniku celowej i rozmyślnej działalności dysponentów pakietu większościowego akcji firm Pocisk, Nitrat i Frankopol, doszło do próby powstania prywatnego koncernu zbrojeniowego, finansowanego przez skarb państwa³⁵. Ścisłe powiązania między firmami: Pocisk, Nitrat i Frankopol zaowocowały powołaniem tzw. kolegium zarządzającego, w którego skład weszli G. Wartheim, J. Leski, S. Plużański i W. Szrednicki. Zadaniem tego organu było kierowanie wszystkimi wymienionymi wytwórniami. Symptomatyczne jest również to, że firmy te były finansowane przez te same banki. Środki pieniężne, które spływały w formie zaliczek MSWojsk., były przekazywane na wspólne rachunki, gdzie dopiero odbywał się ich podział³⁶.

Zarząd Frankopolu wsparty środkami finansowymi MSWojsk., a także kredytami rządu Francji rozpoczął po raz wtóry prace budowlane na Okęciu–Dedałach. Doprowadziły one w 1925 r. do ukończenia dwóch obiektów fabrycznych. Pierwszym była hala główna, projektowana jako dział płatowców o powierzchni całkowitej 9000 m², w której mieścić się miały, oprócz warsztatów, także pomieszczenia administracyjne oraz biuro konstruktorskie. Drugim z budynków spółki, całkowicie ukończonym i wyposażonym, był dział obróbki drewna o powierzchni 1000 m². Obydwa gmachy były jednopiętrowe, o konstrukcji żelazobetonowej. Należy sądzić, że praca w tych pomieszczeniach została zapoczątkowana jeszcze w 1925 r., podczas gdy pozostałe obiekty były wznoszone³⁷. Jak wcześniej zauważono, Frankopol na dokończenie inwestycji budowlanych oraz zapoczątkowanie produkcji płatowców i silników lotniczych został obdarowany po raz kolejny niskoprocentowanymi pożyczkami, których spłata została rozłożona na 10 lat. Zaliczki udzielone Franko-

³⁴ T. Grabowski, *Inwestycje zbrojeniowe w gospodarce Polski międzywojennej*, Warszawa 1963, s. 63–64; PAŚ, Pilzno, Śkodapol, sygn. 5039. Umowa licencyjna zawarta między przedstawicielem Polskiej Misji Wojskowych Zakupów w Paryżu a dyrektorem firmy Lorraine C. Nicaism z 28 października 1924 r. DMN 7846/ZC.

³⁵ P. Stawecki, *Polityka wojskowa Polski 1921–1926*, Warszawa 1981, s. 102; PAŚ, Pilzno, Śkodapol, sygn. 5024. Protokół z rozmów inż. Klementa i dr Hromadki z dyrektorem Frankopolu inż. J. Leskim z marca 1926 r.

³⁶ "Automobilista Wojskowy" z 15 kwietnia 1926, nr 4, s. 2–3, 6; por. V roczne sprawozdanie Zarządu Zakładów Amunicyjnych "Pocisk" za 1924 r.

³⁷ PAŚ, Pilzno, Śkodapol, sygn. 5024. Uwagi inż. K. Boxanita o pracach budowlanych na terenie Frankopolu. Bez daty, prawdopodobnie z końca marca 1926 r.

polowi w latach 1921–1922, w sumie 840 mln mk, przeliczono na złote polskie, co stanowiło równowartość 488 868 zł, z przeznaczeniem, że zostaną spłacone przez spółkę w czasie realizacji umów ramowych. Frankopol na mocy kontraktów z 30 grudnia 1924 r. pobral kolejne zaliczki na uruchomienie produkcji silników lotniczych i płatowców w wysokości 1449 tys. zł. Oprócz tego spółka otrzymała 4,5 mln fr fr., co stanowiło równowartość 1221 tys. zł, na zakup parku maszynowego. Wyrazem przywilejów, które uzyskiwała nicsolidna spółka od władz Departamentu IV Żeglugi Powietrznej, było zagwarantowanie jej pokrycia cla za sprowadzone urządzenia w wysokości 49 tys. zł. Należy sądzić, że Frankopol, który dysponował sumami rządu kilku mln zł, był niezmiernie zainteresowany wszelkimi dotacjami skarbu państwa, nawet w stosunkowo małej wysokości. Taka działalność spółki w lutym 1926 r. została określona przez gen. Jacynę mianem „komisanta prowadzącego dotychczas za pieniądze rządowe bez wkładu własnego kapitału wszystkie prace związane z [realizacją – przyp. M.M.] umów”. Przyczyną złej kondycji finansowej Frankopolu był przede wszystkim brak własnych środków na kontynuację inwestycji oraz przywłaszczenie części zaliczek wpłacanych przez MSWojsk.³⁸

Do 22 września 1926 r., a więc do czasu wykupienia akcji Frankopolu przez Škodę, nie zostały jeszcze ukończone suszarnie drewna o powierzchni 1000 m², brak było ogrzewania, elektrownia miała niedokończone poszycie dachowe, w kuźni nie było tynków, warsztaty remontowe silników zaledwie zainicjowano, wylewając pod przyszły budynek fundamenty³⁹. Przyczyny nieukończenia prac inwestycyjnych w przewidzianych umową terminach należy upatrywać w przeznaczeniu udzielonych przez MSWojsk. zaliczek na cele nie związane z produkcją ani też z budową wytwórni⁴⁰.

Pożyczka w wysokości 4,5 mln fr fr. została przyznana spółce na poczet zakupów maszyn i narzędzi niezbędnych w wytwórni lotniczej. Nabyto około 680 sztuk, głównie obrabiarek, tokarek, szlifierek, heblarek, pras, wiertarek. Większość z tych urządzeń została zakupiona z wyposażenia fabryk Saurera i Hotchinsa, a około 100 maszyn sprowadzono z Niemiec w ramach rewindykacji. Przy zakupie urządzeń we Francji pośredniczyła francuska firma z Lyonu – Campagne Generale d'Electricque, która za pomoc w przeprowadzeniu transakcji pobrała 10% z globalnego zamówienia⁴¹.

Większość nabytych urządzeń była produkcji amerykańskiej, nieliczne konstrukcji szwajcarskiej i angielskiej. Należy podkreślić jednak, że zakupione wyposa-

³⁸ K. Kozłowski, *Problemy gospodarcze II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1989, s. 61–62. CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I 300.58.160. Protokół komisji w sprawie Frankopolu z czerwca 1926 r., s. 3.

³⁹ Ibidem, s. 7–10.

⁴⁰ PAŠ, Pilzno, Frankopol, sygn. 4986. Protokół komisji inwentaryzacyjnej Frankopolu z 2 października 1926 r.

⁴¹ CAW, Dow. Lotn., sygn. I 300.38.76. Wykaz maszyn zakupionych przez Frankopol z lipca 1925; PAŠ, Pilzno, Škodapol. sygn. 5024. Notatki inż. T. Hayne z rozmów z zarządem spółki Frankopolu z kwietnia 1926 r.

zenie Frankopolu nie było ani nowe, ani też nowoczesne, tym samym władze spółki naruszyły paragraf 3 umowy ramowej z końca grudnia 1924 r.⁴² Park maszynowy Frankopolu o łącznej wadze 815 ton został sprowadzony do Polski w większości drogą morską z Cherbourga do Gdańska, pozostałą część, prawdopodobnie pochodzącą z rewindykacji, przetransportowano koleją. Całość wyposażenia Frankopolu sprowadzono do końca marca 1926 r., sprzęt ten następnie był sprawdzany, a potem przystąpiono do jego montażu w halach fabrycznych⁴³.

Oprócz prac budowlanych i montażowych wykonywano w Frankopolu podczas ostatnich miesięcy istnienia (kwiecień–czerwiec 1926 r.) remonty silników Renault 300 KM oraz zapoczątkowano w marcu 1926 r. działania, mające na celu uruchomienie seryjnej produkcji płatowców Spad 61. Wykonano wówczas m.in. rysunki warsztatowe, sporządzono szereg drobnych elementów kadłuba oraz skrzydeł. Znanie z literatury przedmiotu dwa samoloty, które jakoby zostały wykonane przez Frankopol, były sprowadzone z firmy Bleriot–Spad w celu przeprowadzenia możliwie szczegółowych studiów, porównania poszczególnych elementów konstrukcji, a następnie sporządzenia rysunków warsztatowych. Warto zauważyć, że według szczegółowego zamówienia na płatowce, Frankopol w marcu 1926 miał ukończyć pierwszą serię złożoną z 10 sztuk⁴⁴.

Szef Departamentu IV Żegluga Powietrznej MSWojsk. gen. W. Zagórski wiedząc, że Frankopol naruszy postanowienia umów ramowych i nie będzie w stanie ukończyć budowy wydziału płatowcowego w terminie do sierpnia 1926 r. ani też zainicjować fabrykacji płatowców w przewidywanym okresie, doprowadził do zamrożenia wypłat zaliczek począwszy od połowy grudnia 1925 r. Zaistniała sytuacja doprowadziła władze Frankopolu do gwałtownego poszukiwania źródeł dopływu gotówki, która umożliwiłaby wywiązanie się z podjętych zobowiązań. Podjęto wówczas rozmowy z zakładami Lorraine-Dietrich, jak i koncernem Škody. Przedstawiciele Frankopolu obliczali wówczas swoje potrzeby na około 4 mln zł. Z sumy tej połowa miała być przeznaczona na ukończenie inwestycji budowlanych, druga zaś część na zakup niezbędnych podzespołów do silników Lorraine-Dietrich 450 KM⁴⁵.

Škoda i jej przedstawicielstwo, działające w Polsce od 1925 r., było zainteresowane pozyskaniem już istniejących wytwórni, w rachubę wchodziło jednak samodzielne ich prowadzenie w przyszłości, dlatego też rozmowy, które prowadził Wilhelm Hromadko i Bolesław Avenarius z Juliuszem Leskim i Władysławem Srzednickim, zostały przerwane. Firma Lorraine-Dietrich początkowo była zainteresowana projektem Frankopolu, desygnując w listopadzie 1925 r. swojego dyrektora tech-

⁴² CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I 300.58.162. Umowa nr 15 z 30 grudnia 1924 r., artykuły 3 i 10.

⁴³ CAW, Dow. Lotn., sygn. I 300.28.76. Pismo Frankopolu do szefa Departamentu IV MSWojsk. z 15 czerwca 1925 r. L. 250025.

⁴⁴ PAŠ, Pilzno, Frankopol, sygn. 4986. Protokół komisji inwentaryzacyjnej Frankopolu z 2 października 1926 r., s. 8.

⁴⁵ PAŠ, Pilzno, Škodapol, sygn. 5024. Protokół z rozmów inż. T. Hayne i V. Hromadko z gen. W. Zagórskim z lutego 1926 r.

nicznego Carla Nicaisa do zarządu spółki. Uzgodniono wówczas, że wytwórnia francuska udzieli wsparcia spółce Frankopol w wysokości 2 mln zł oraz dostarczy części silników. Brakującą do ukończenia inwestycji budowlanych kwotę wnieść miały Zakłady Amunicyjne "Pocisk". Jednak przy finalizowaniu kontraktu "Pocisk" odmówił udzielenia wsparcia finansowego. W zaistniałej sytuacji firma Lorraine-Dietrich wycofała się z prowadzonych pertraktacji, unieważniając udzielone pełnomocnictwa inż. C. Nicaisa⁴⁶.

Duży wpływ na zerwanie negocjacji Frankopolu z wytwórnią Lorraine-Dietrich miała Škoda, której członkowie zarządu od lutego 1926 r., prowadzili bardzo szczegółowe rozmowy z generałami W. Zagórskim i M. Norwidem-Neugebauerem. Zaangażowanie Škody polegało również na bardzo dokładnej penetracji prywatnych wytwórni lotniczych, jak i zakładów z nimi kooperujących. Próby nawiązania bezpośrednich więzów kooperacyjnych Frankopolu z wytwórnią Lorraine-Dietrich należałoby uznać za zjawisko pozytywne dla dalszego rozwoju produkcji silników lotniczych, albowiem część personelu działu silników została skierowana na roczną praktykę do firmy francuskiej, co zresztą gwarantowała umowa licencyjna zawarta w październiku 1924 r. Władze spółki Frankopol przewidywały, że przeszkolona we Francji kadra inżynierów i techników zostanie wdrożona w produkcję jednostek napędowych i będzie w przyszłości samodzielny zespołem konstruktorskim. Jednak, po wykupieniu pakietu kontrolnego akcji Frankopol przez Škodę, osoby te zostały zwolnione z pracy bez odszkodowania, w trybie natychmiastowym. Utracono tym samym szansę pozyskania bardzo cennego zespołu ludzkiego, który jednak Škoda wolała zastąpić własnym personelem z zakładów w Pilźnie i Mladá Boleslav⁴⁷. Do końca czerwca 1926 r. Frankopol zatrudniał około 250 pracowników, z czego 50 osób przy remontach silników, kolejnych 50 przy konserwacji parku maszynowego, około 100 przy robotach stolarskich w dziale płatowców, ponad 30 robotników zajmowało się pracami budowlanymi, pozostali, tj. około 20 pracowników, stanowili obsługę i ochronę wytwórni. Całemu personelowi Frankopolu zarząd spółki wypowiedział formalnie umowy o pracę już w końcu czerwca 1926 r. W końcu września pracownicy zostali zwolnieni bez wypłaty stosownych odszkodowań. Należy zauważyć, że sytuacja finansowa pracowników Frankopolu była nie do pozazdroszczenia już od początków stycznia 1926 r., ponieważ wynagrodzenie za luty i marzec otrzymali dopiero w początkach kwietnia 1926 r., co zresztą nastąpiło w wyniku interwencji płk. L. Rayskiego.

W marcu 1926 r. na wniosek posła Mariana Zyndrama Kościalkowskiego Sejm podjął uchwałę o powołaniu komisji do zbadania umów długoterminowych. W jej skład weszli: przewodniczący gen. J. Krzemiński, płk Korpusu Kontrolerów MSWojsk. – Z. Płatowski, mjr Pietrzak z Dep. IV ŻP oraz prof. Mierzejewski z ra-

⁴⁶ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I 300.54.124. Pismo W. Śrzednickiego do gen. W. Zagórskiego z 24 kwietnia 1925 r.

⁴⁷ PAŚ, Pilzno, Škodapol, sygn. 5024. Protokół z rozmów inż. T. Hayne z płk. L. Rayskim z 14 czerwca 1926 r., s. 10-21.

mienia MPiH. Analizie poddano nie tylko sytuację finansową przedsiębiorstwa, ale przede wszystkim starano się dokonać porównania zawartych umów i na tej podstawie dopiero wypracowano wnioski⁴⁸.

Ocena działalności Frankopolu, a szczególnie zawartych w końcu 1924 r. kontraktów, wypadła negatywnie, ponieważ – jak podaje sprawozdanie z 8 marca 1926 r. – postanowienia nowych umów były bardziej niekorzystne od warunków kontraktu z 1921 r., gdyż przewidywały wypłaty nowych pożyczek i zaliczek, nie gwarantując wykonania przez spółkę swoich zobowiązań. MSWojsk. nie skorzystało z uprawnień kontrolnych w stosunku do spółki, odzyskanie pożyczonych kwot oceniono jako niemożliwe, zaś przejęcie majątku spółki nie leżało w interesie władz wojskowych, gdyż wymagałoby to nowych nakładów inwestycyjnych. Spółka, dysponując niskoprocentowanymi pożyczkami, osiągnęła nadzwyczajne korzyści. Dlatego podjęto decyzje o niezwłocznym przeprowadzeniu kontroli finansowej spółki, oszacowaniu majątku i odzyskaniu cel za sprowadzone maszyny⁴⁹. Kontrola Frankopolu, rozpoczęta w marcu 1926 r., z przerwami była kontynuowana do czerwca 1926 r. Wnioski wypracowane na podstawie kompleksowej kontroli konstatowały, iż “zaliczki udzielone firmie na rozbudowę i uruchomienie produkcji w wysokości 2476 tys. zł zostały przeznaczone na inne cele [...] a obecny stan wytwórni nie odpowiada warunkom umowy, dlatego konieczne jest jej zerwanie”⁵⁰.

Wobec stwierdzenia nadużyć finansowych na szkodę skarbu państwa, co w rezultacie było oczywistą przyczyną niedotrzymania terminów fabrykacji płatowców, umowy ramowe powinny być zerwane, a sprawa Frankopolu skierowana na drogę sądową. Tak jednak się nie stało, a przyczyn należy upatrywać nie tylko w długotrwałym i przewlekłym procesie sądowym, ale przede wszystkim w kolejnym przesunięciu terminów uruchomienia wytwórni silników lotniczych i podjęcia w nich produkcji.

Sprawa Frankopolu została zakończona według przewidywań płk. L. Rayskiego oraz szefa Departamentu X Przemysłu Wojennego MSWojsk. gen. A. Litwinowicza, którzy dążyli do odsunięcia grupy akcjonariuszy “Pocisku”, zmniejszenia ilości zamówień na silniki lotnicze do 200 sztuk rocznie, całkowitej likwidacji umowy na płatowce Spad 61 oraz doprowadzenia do odstąpienia wytwórni grupie finansistów, którzy uruchomiliby produkcję jednostek napędowych⁵¹.

Realizując wypracowaną koncepcję, zwrócił się płk L. Rayski z propozycją uruchomienia takiej wytwórczości do firm Lorraine-Dietrich, Issota Francini, Gnome-Rhone, Hispano-Suiza oraz zakładów Škody. Analizując oferty, zdecydowano nie

⁴⁸ CAW, Biuro Adm. Armii, sygn. I 300.54.123. Ścisłe tajny protokół komisji dla zbadania umów długoterminowych z Frankopolem z 8 marca 1926 r.

⁴⁹ Ibidem, Uwagi gen. J. Krzezińskiego, s. 10–11.

⁵⁰ CAW, Dep. Spraw MSWojsk., sygn. I 300.58.160. Protokół z posiedzenia komisji w sprawie umów z Frankopolem z 5 lipca 1926 r.

⁵¹ PAŚ, Pilzno, Škodapol, sygn. 5024. Protokół z rozmów inż. K. Boxanita i T. Haynego z gen. A. Litwinowiczem i płk. L. Rayskim z 4 września 1926 r.

tylko o wyborze najlepszej propozycji (Škoda), ale przede wszystkim opowiedziano się za typem produkowanych w przyszłości jednostek napędowych. Wybór Škody na producenta silników lotniczych w Polsce był spowodowany nie tyle korzyściami technologicznymi, bo te nie były zbyt zachęcające, co przede wszystkim zbliżeniem rządów w Pradze i Warszawie po konferencji w Locarno⁵².

Wbrew twierdzeniom lansowanym przez gen. L. Rayskiego, unicważnienie kontraktu z Frankopolem nie obyło się bez strat dla skarbu państwa, albowiem Škoda, przejmując zobowiązania nierzetelnej spółki, wliczyła je w koszty produkowanych przez siebie silników, co powodowało w konsekwencji drożyznę jej produktów. Straty spowodowane nierzetelnym wywiązywaniem się z umów przez Frankopol można uznać za jeszcze większe, gdy weźmie się pod uwagę, że nie powstał tam zespół konstruktorski umiejący projektować własne jednostki napędowe. Albowiem o ile w pierwszej połowie lat trzydziestych możliwe było skonstruowanie nowoczesnych płatowców, o tyle opóźnień w produkcji silników lotniczych nie nadrobiono do 1939 r.⁵³

Największe korzyści materialne z likwidacji Frankopolu odnieśli faktyczni dysponenti pakietu większościowego akcji, współwłaściciele firm „Pocisk” i „Nitrat” – J. Leski, G. Wartheim, W. Szrednicki, P. Drzewiecki. Otrzymali oni od Škody stosowne odszkodowanie w wysokości 150 tys. dolarów. Nie był to jednak kres afer finansowych, z jakich zasłynęła ta spółka, ponieważ każda z osób wchodzących w skład kolegium zarządzającego dysponowała pakietem akcji imiennych uprzywilejowanych (około 2000 szt.). Notowania tych walorów w kwietniu 1927 r., a więc gdy już Škoda była właścicielem wytwórni silników na Okęciu, wynosiły 10 zł za akcje imienne, uprzywilejowane oraz 10 gr. za akcje zwykłe. Na gwałtownej wyprzedaży akcji zyskali faktyczni dysponenti pakietu własnościowego akcji, natomiast pokaźne straty ponieśli posiadacze małych ilości akcji, których wartość systematycznie malała w drugim półroczu 1926 i początkach 1927 roku⁵⁴.

Nieporozumienia oraz mactwa finansowe Frankopolu miały przede wszystkim tragiczny wymiar dla szefa Departamentu IV Żeglugi Powietrznej gen. W. Zagórskiego. W wyniku nagonki prasowej autorstwa Wojciecha Stpiczyńskiego i kpt. Adama Mrówki w „Głosie Prawdy” i „Robotniku” oraz interpelacji poselskich wniesionych przez Mariana Malinowskiego i Mariana Zyndrama Kościałkowskiego, minister spraw wojskowych gen. Lucjan Żeligowski odwołał dowódcę lotnictwa z zajmowanego stanowiska. Wysunięte zarzuty dotyczyły początkowo pracy w wywiadzie Austro-Węgier (K-Stelle), a następnie zakupów sprzętu lotniczego w ilościach przekraczających potrzeby wojska, uprzywilejowania spółki Frankopolu, na-

⁵² L. Rayski, *Słowa prawdy...*, Londyn 1948, s. 24; J. Faryś, *Koncepcje polskiej polityki zagranicznej 1918–1939*, Warszawa 1982, s. 150.

⁵³ PAŚ, Pilzno, Frankopol, sygn. 4990. Notatki do bilansu Frankopolu z 31 grudnia 1926 r.; W. Rumbowicz, *Dlaczego nie mamy dotychczas silników lotniczych własnej produkcji?* „Lot Polski” 1926, nr 3, s. 76.

⁵⁴ PAŚ, Pilzno, Frankopol, sygn. 4987. Referat w sprawie przejęcia Frankopolu przez Škodę z 14 października 1926 r.; M. Romeyko, *Ku czci poległych lotników*, Warszawa 1933, s. 243.

bycia płatowców niebezpiecznych pod względem warunków wytrzymałościowych oraz przekroczenia budżetu lotnictwa o 70 mln fr fr.⁵⁵

Ocena działalności gen. W. Zagórskiego na stanowisku dowódcy lotnictwa może sprawiać trudności merytoryczne. Jednak należy podkreślić, iż sprowadzała się głównie do realizacji planów mobilizacyjnych armii wypracowanych przez generałów A. Leveque'a oraz W. Sikorskiego. Czy w tym konkretnym wypadku powinien być on pociągnięty do odpowiedzialności karnej i czy na pewno gen. W. Zagórski był właściwą osobą, którą uczyniono winną za wszystkie niedostatki występujące w polskim lotnictwie wojskowym w II połowie lat dwudziestych, tego z całą pewnością stwierdzić jednoznacznie dziś już nie można. Formalnie rzecz biorąc śledztwo przeciwko gen. W. Zagórskiego zostało zainicjowane na wniosek płk. Stefana Kaczmarka za zgodą szefa Administracji Armii gen. Daniela Konarzewskiego – 29 kwietnia 1926 r. (akta sprawy KQ 256/26). Jednak już wówczas prokurator wyrażał wątpliwość czy aresztowanie na tak skromnej podstawie będzie możliwe. W aktach sprawy sądowej nie ma jakiegokolwiek informacji, że do 12 maja 1926 r., podjęto ostateczne rozstrzygnięcia⁵⁶.

Gen. W. Zagórski w trakcie przewrotu majowego został wyznaczony rozkazem naczelnego dowódcy gen. Tadeusza Rozwadowskiego na stanowisko szefa grupy lotniczej. Jednocześnie otrzymał następujące polecenie: „gdyby oddziały maszerujące bezprawnie do Warszawy nieposłuchały rozkazów otrzymanych ma Pan prawo użyć bomb i karabinów maszynowych celem całkowitego rozproszenia oddziałów”. W wyniku podjętych działań gen. W. Zagórski wykonał szereg lotów w dniach 12–14 maja 1926 r., zrzucając ogółem 62 bomby lotnicze i zabijając 13 osób cywilnych oraz 2 wojskowe. Liczba osób rannych na wskutek bombardowań – jak podaje raport Komisji Likwidacyjnej gen. Lucjana Żeligowskiego – przekroczyła 30. Po zakończeniu walk W. Zagórski wraz z innymi generałami: T. Rozwadowskim, W. Malczewskim, B. Jąźwińskim został internowany w Wilanowie, a następnie przewieziony do Wojskowego Więzienia Śledczego w Warszawie, a stamtąd 2 czerwca 1926 r., do wileńskiego Antokołu. W trakcie czternastomiesięcznego pobytu w więzieniu w Wilnie nie przedstawiono generałowi ani też jego adwokatowi Franciszkowi Sznarbachowskiemu ostatecznego aktu oskarżenia w sprawie o nadużycia w lotnictwie. Dlatego warto tu jeszcze raz podkreślić, iż gen. W. Zagórski, jakkolwiek nie pozbawiony całkowicie odpowiedzialności za działalność na stanowisku dowódcy lotnictwa, na pewno nie należał do grona zwolenników marszałka J. Piłsudskiego. Konflikt między nimi rozpoczął się już w 1906 r. i systematycznie

⁵⁵ CAW; Dep. Spraw MSWojsk.; sygn. I 300.58.160. Pismo szefa Departamentu IV do ministra spraw wojskowych z 19 lutego 1926 r. L. Dz. 354/tj/26/z.P.Sz.; A. Przedpelski, *Lotnictwo Wojska Polskiego 1918–1996*, Warszawa 1997, s. 53–54.

⁵⁶ J. Rawicz, *General Zagórski zaginął...*, Warszawa 1963, s. 38–39; Z. Cieślowski, *Tajemnice śledztwa KO 1042/27*, Warszawa 1976, s. 12–15.

narastał nawet po przewrocie majowym⁵⁷. Gen. W. Zagórski, przebywając w więzieniu antokolskim, odgrażał się, że po uwolnieniu przedstawi kopię dokumentów świadczących o współpracy J. Piłsudskiego z K-Stelle. Nie ma potrzeby uzasadniać, iż gdyby takie zarzuty zostały potwierdzone, to mogło grozić destabilizacją sytuacji wewnętrznej w Polsce. Jak pisze Jerzy Halbersztadt

Piłsudski osobiście zażądał od prezesa Sądu Wojskowego gen. J. Krzemińskiego i szefa Departamentu Sprawiedliwości MSWojsk. gen. J. Dańca dostarczenie jakichkolwiek materiałów, na podstawie których można prowadzić śledztwo a chociaż trzymać ich pod aresztem⁵⁸.

Pomimo wielokrotnych zażaleń wnoszonych przez F. Sznarbachowskiego prokuratura nie zarządziła ani uzupełnienia akt śledztwa, ani też nie sporządzono ostatecznie aktu oskarżenia, choć upłynęły wszelkie ustawowe terminy⁵⁹. Dlatego na polecenie szefa Wojskowego Sądu Okręgowego w Warszawie płka Gerarda Armińskiego generał został ostatecznie zwolniony z więzienia w dniu 6 sierpnia 1927 roku. Decyzja ta winna, jak słusznie podkreśla Zbigniew Cieślowski, trafić bezpośrednio do rąk prokuratora i komendanta więzienia w Wilnie. Wybrano jednak inne rozwiązanie, wypróbowane już przy uwolnieniu gen. T. Rozwadowskiego. Postdatowany rozkaz zwolnienia gen. Zagórskiego został przekazany przez płk. G. Armińskiego najpierw gen. Józefowi Dańcowi, ten zaś udostępnił dokumenty ppłk. Aleksandrowi Prystorowi po to, aby ten wyznaczył kpt. Lucjana Miładowskiego do uwolnienia, a następnie asystowania generałowi w wyznaczonej na godzinę 21⁰⁰ audyencji u marszałka Józefa Piłsudskiego⁶⁰.

Po przybyciu do Warszawy adiutant Marszałka mjr Zygmunt Wende przekazał informację, iż w związku z wyjazdem na Zjazd Legionistów w Szczypiornie audyencja zostaje przesunięta na 8 lub 9 sierpnia 1927 r., w związku z czym generał jest wolny. Mjr Wende zaproponować miał także gen. Zagórskiemu podwiezienie do centrum Warszawy. Ostatecznie generał opuścił asystę na Krakowskim Przedmieściu udając się do łaźni rzymskich. Tyle informacji podał komunikat MSWojsk.

⁵⁷ CAW, Odd. II SG, sygn. tymczasowa 1773/89/1468. Pismo szefa SG WP gen. T. Rozwadowskiego do gen. Włodzimierza Zagórskiego; Raport Komisji Likwidacyjnej gen. L. Żeligowskiego do szefa Departamentu Sprawiedliwości z 15 lipca 1926 r.. Lista przyjęć do więzienia w Wilnie z 2 czerwca 1926 r. L. 262/II 26 oraz Decyzja Wojskowego Sądu Okręgowego w Warszawie z 25 maja 1926 w sprawach 256/26 i 15/26; S. Arski, *My Pierwsza Brygada*, Warszawa 1962, s. 34–35; A. Garlicki, *U źródeł obozu belwederskiego*, Warszawa 1983, s. 184–187, 280–281, 288–289.

⁵⁸ J. Halbersztadt, *Józef Piłsudski a mechanizm podejmowania decyzji wojskowych w latach 1926–1935*, „Przegląd Historyczny” t. LXXIV, 1983, z. 4, s. 678–679. CAW, Odd. II SG, sygn. tymczasowa 1773/89/1466; Wyciąg z zarządzeń mjr. W. Mazurkiewicza CCXIV–CCC XXXV.

⁵⁹ Z. Cieślowski, op. cit., s. 25–29, 33–35.

⁶⁰ Z. Cieślowski, op. cit., s. 36–56, 59. Komunikat ministra spraw wojskowych z 13 sierpnia 1927 r. CAW Odd. II SG, sygn. tymczasowa 1773/89/1456. Ulotka endecka z 10 września 1927 r. Protokół przesłuchania Tadeusza Kutrzeby z 6 lipca 1926 r. i zapisek urzędowy mjr. W. Mazurkiewicza o meldunku gen. M. Kukiela z 19 sierpnia 1927 r.

Wiele innych źródeł wskazuje na to, iż to nie generał Zagórski został przywieziony do centrum, co zostało upozorowane po to, aby najprawdopodobniej porwać go jeszcze na dworcu kolejowym. Ulotka endecka z 10 września podaje wiele miejsc, gdzie generał Zagórski miał być owego feralnego dnia brutalnie przesłuchiwany, m.in. prywatne mieszkania: Walerego Sławka, Władysława Kowalewskiego, siedziba Strzelca, a ostatecznym miejscem kaźni był Fort Legionów przy ówczesnej ulicy Zakroczymskiej. Tę ostatnią informację potwierdził także gen. Marian Kukiel.

Doniesienia prasowe, a także oficjalny komunikat MSWojsk. prawdopodobnie spowodowały wdrożenie kolejnego śledztwa skierowanego przeciw generałowi (KQ 1042/27). Co więcej, zainicjowano bardzo szeroko zakrojone poszukiwania W. Zagórskiego najpierw na terenie kraju, Wolnego Miasta Gdańska, Czechosłowacji, a następnie Niemiec, Austrii, Włoch, a nawet w Afryce Północnej i Zachodniej. Tak rozwinięte akcje poszukiwawcze miały przede wszystkim na celu uspokojenie opinii publicznej, ale również odsunięcie bezpośredniego zagrożenia od środowisk bezpośrednio związanych z postacią marszałka J. Piłsudskiego (ppłk A. Prystor, mjr Z. Wenda, płk B. Wieniawa-Długoszowski, ppłk J. Beck oraz gen. D. Konarzewski). Brak postępów śledztwa, a także zmierzające donikąd poszukiwania spowodowały, że sprawa gen. Zagórskiego zniknęła z kręgu zainteresowań władz wojskowych i po 29 września 1927 roku tylko sporadycznie doń wracano.

Podsumowując wysiłki podjęte przez Frankopol w latach 1921–1926, których celem była budowa, a następnie uruchomienie wytwórni silników lotniczych oraz płatowców, należy skonstatować, że doprowadzono jedynie do częściowego uruchomienia wytwórni, wykonano remonty 13 silników Renault 300 KM oraz wdrożono prace nad uruchomieniem produkcji seryjnej samolotów Spad 61. Tym samym trzeba uznać, że starania przedsięwzięte przez władze wojskowe oraz środki finansowe, którymi obdarzono spółkę, zostały zmarnotrawione. Nie wydaje się możliwe, aby rodzimi lub tym bardziej obcy kapitaliści angażowali własne środki w przemysł wojenny, a zwłaszcza lotniczy, gdzie wymagane były bardzo duże zasoby materiałowe, a ryzyko w razie niepowodzenia równoznaczne z bankructwem. Tym bardziej zrozumiałe wydają się decyzje Departamentu IV MSWojsk., który dążąc do uruchomienia produkcji silników lotniczych, zmuszony był do zaangażowania się i udzielania pomocy finansowej. Bezpośredni wpływ na późniejszą kwalifikację poczynań Frankopolu miały oceny gen. L. Rayskiego. Niepodważalnym faktem jest jednak, że kontrakty, będące w toku realizacji, zostały przerwane. Przypadek Francusko-Polskich Zakładów Samochodowych i Lotniczych winien być również rozpatrywany w kontekście stosunków polsko-francuskich, które nie były w myśl układu wojskowego z 19 lutego 1921 r. równouprawnionymi, albowiem weszły one w życie po zatwierdzeniu układu handlowego, który przyznawał Francji jednostronną klauzulę najwyższego uprzywilejowania. Kapitał francuski widział w Polsce (w latach 1919–1924) dogodny dla siebie pole eksploatacji ekonomicznej ubogiego sojusznika. Sądzić przeto należy, że pierwszy kontrakt Frankopolu zrealizowany być nie mógł, bo był on sprzeczny z zamiarami przedstawicieli konsorcjum. Umowy z 30

grudnia 1924 r. prawdopodobnie zostałyby wypełnione z dosyć dużym opóźnieniem, w konsekwencji wydaje się, że nawet pomimo jego zrealizowania państwo nie otrzymałoby zespołu konstruktorskiego, który mógłby podjąć samodzielne prace badawcze w dziedzinie silników lotniczych, co stanowiło zasadniczy cel działań Ministerstwa Spraw Wojskowych⁶¹.

Beginnings of the Production of Aircraft Engines in the Second Republic of Poland (1921-1926)

Abstract

Using, as an example, the activities of the French-Polish Car and Aircraft Works (Frankopol), the author presented difficulties which a modern defence industry of the Second Republic of Poland had to face with. The main objective of the company created in 1921 was to start the production of aircraft engines and to construct aircraft for the organised military aviation. In spite of very favourable financial terms that Frankopol received from the Ministry of Military Affairs, the company did not manage to fulfil the assignment that it was given. The reason were financial scandals accompanying the activities of Frankopol, as well as commercial agreements that Poland concluded with France giving it the most favoured nation clause. It was an opportunity for the foreign capital for abuse and profiteering, which caused the waste of a considerable part of state funds.

Military authorities were not free from blame because they did not always consider technological and financial possibilities of the national industry with reference to the plans of army modernisation and its tasks. The expectations connected with the newly-built aircraft industry with the participation of foreign companies serve as a good example.

⁶¹ E. Malak, *Samoloty bojowe i zakłady lotnicze Polska 1933-1935*, Wrocław 1990, s. 26-28; J. Gołębowski, *Przemysł wojenny w Polsce 1918-1939*, Kraków 1990, s. 46-51, 113-114; K. Krzyżanowski, *Wydatki wojskowe Polski 1918-1939*, Warszawa 1976, s. 122-124; P. Stawecki, *Polityka wojskowa Polski 1921-1926*, Warszawa 1981, s. 52, 53, 64, 65, 67, 68.