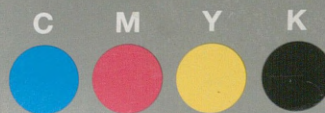


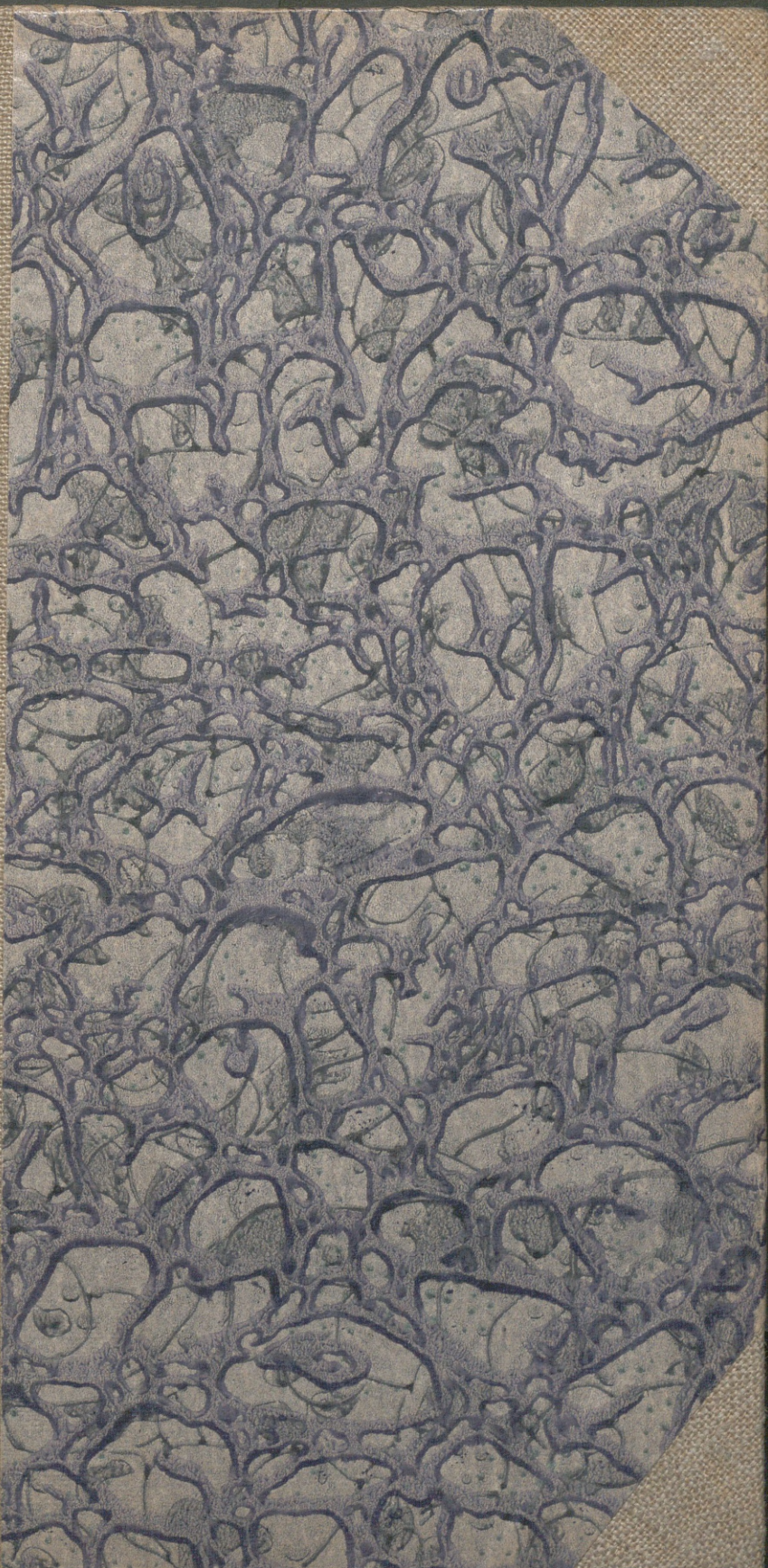
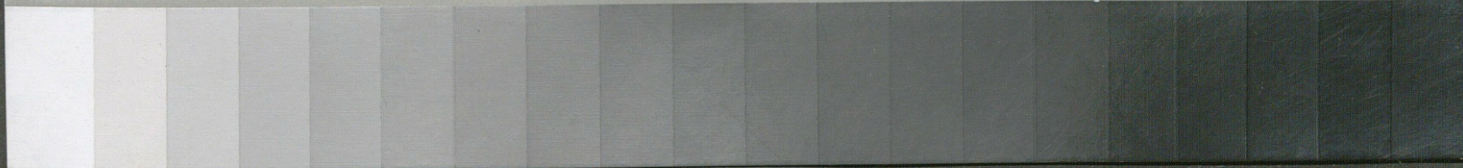
Grey Scale #13

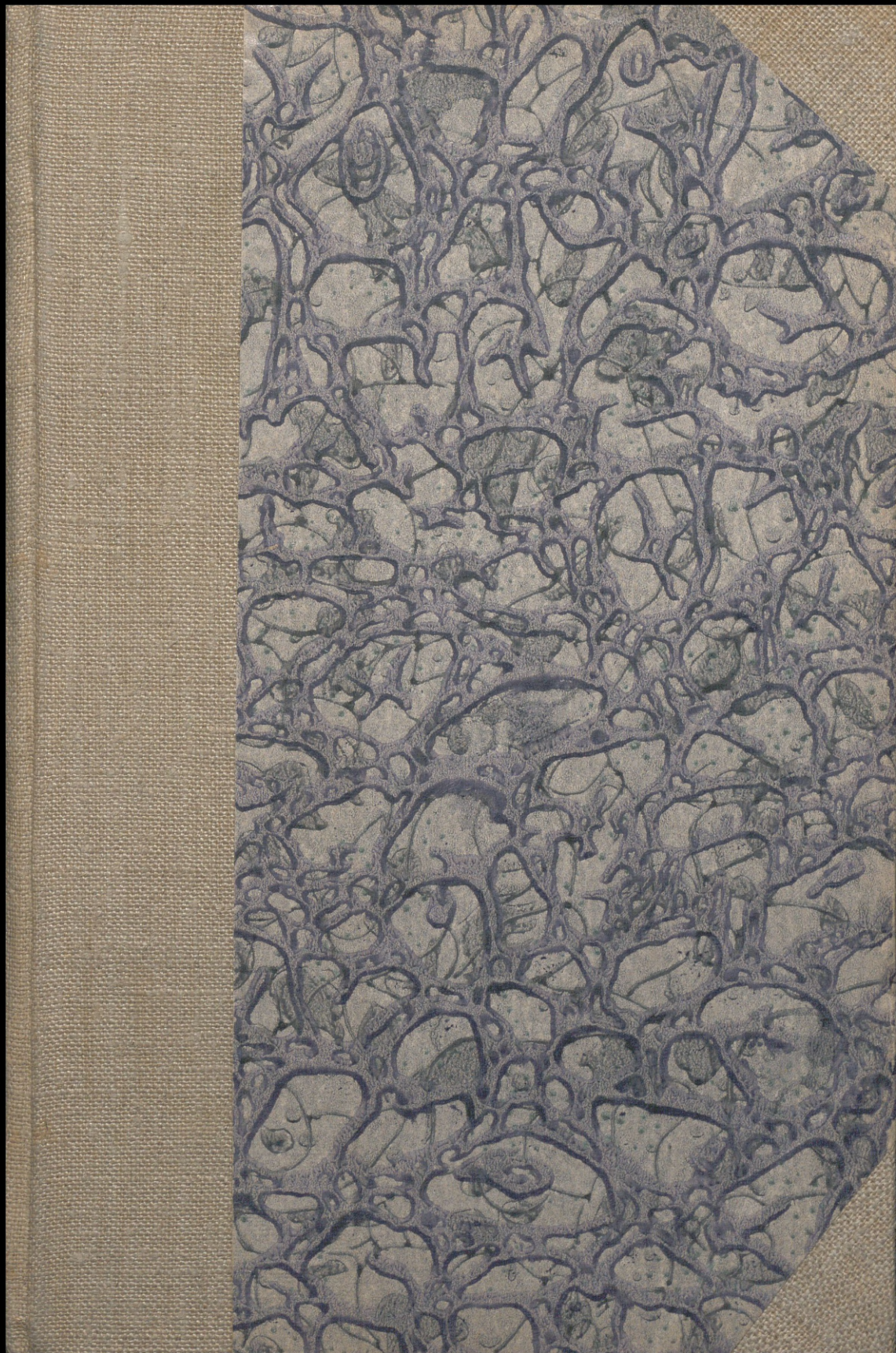


Part Code
ST1316

DANES
-PICTA
.COM

A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19





ZA KULISAMI LOTNICTWA.

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE.

ODBITO CZCIONKAMI DRUKARNI LOTNICZEJ
POZNAŃ, STARY RYNEK 95/96.

GEORGES HUISMAN

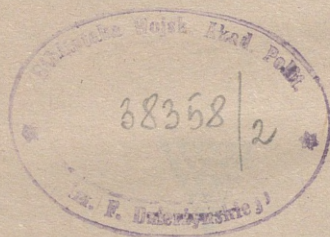
ZA KULISAMI LOTNICTWA

TŁUMACZYŁ P. A.



1 9 2 7

NAKŁADEM KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO L.O.P.P.
W P O Z N A N I U



PRZEDMOWA.

Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Poznaniu postanowił — z upoważnieniem Autora — wydać w polskim przekładzie dzieło p. Georges Huisman'a, szefa gabinetu francuskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, zatytułowane „Dans les Coulisses de l'Aviation“.

Po krótkiej wzmiance we wstępie o narzekaniach podczas wojny światowej „frontu“ na „tyły“ i „tyłów“ na „front“, p. G. Huisman zaznacza, że nie ukrywa wszystkich trudności wydania sądu sprawiedliwego.

„Bardzo mało bowiem jest jeszcze poważnych prac, dotyczących historii tej wojny, napisanych fachowo — większość zaś przedstawia pamflet lub coś w rodzaju „Żywotów Świętych“. Słowa te dadzą się zastosować w zupełności i do nas.

Autor, aczkolwiek narzeka na brak dostępu do archiwum lotnictwa wojskowego, korzysta ze źródeł bardzo poważnych, co stwierdziłem niejednokrotnie porównyując cyfrowe dane przytoczone przez p. Huisman'a z francuskimi wydawnictwami oficjalnymi.

Poważnych, a dostępnych prac historycznych z dziedziny polskiego lotnictwa, oprócz kilku broszurek popularnych i ogólnikowych również nie mamy.

Szczęśliwie nie mamy „Żywotów Świętych“, o których wspomina p. Huisman, natomiast zaznajamiamy się z pamfletami i to o poziomie myślowym bardzo nie wysokim.

Pewne okresy wojny polsko-bolszewickiej ujrzały światło dzienne w doskonałym opracowaniu biura wojskowo-historycznego, a to w postaci kilku tomów studjów taktycznych i operacyjnych. Napróżno jednak doszukiwałem się wzmianki o lotnictwie. Zresztą dzieła wydane przez biuro historyczne są częstokroć zbyt fachowe dla przeciętnego czytelnika nawet wojskowego.

Dlatego też wypada nam zapoznać się z surową, lecz jednocześnie i poważną krytyką metod, zastosowanych przy organizacji i użyciu najpotężniejszego w świecie lotnictwa, — lotnictwa naszej sojuszniczki Francji.

Studując „Za kulisami lotnictwa“ rzuciła mi się w oczy pewna analogja stosunków, które panowały w lotnictwie polskim i francuskim.

Widzimy naprzykład niezrozumienie znaczenia lotnictwa u Francuzów nie tylko przed wojną światową, lecz i na jej początku. To samo było u nas w czasie wojny z bolszewikami. — Lotnictwo tworzyło się samorzutnie, walcząc z rozmaitemi trudnościami organizacyjnymi. Dowództwa częstokroć nie miały do niego zaufania, ponieważ zresztą słusznie, gdyż personel lotniczy, zebrany ze wszech stron świata, nie zawsze stał na wysokości swego zadania. Wyszkołenie, tradycje, zapat do pracy nie były jednolite.

Odczuliśmy, jak i Francuzi, zbytne faworyzowanie wojsk balonowych na niekorzyść lotnictwa.

Gdy p. G. Huisman wspomina o chaotycznem zaopatrywaniu frontu, przypominają mi się wędrówki naszych lotników do Warszawy po samoloty, motory, samochody i części zamienne, — wędrówki przeważnie bezowocne, — gdyż magazyny były puste lub nolens volens zawałone szmelcem, pozostawionym przez okupantów.

Gdy napotkałem skargi za niedotrzymanie terminów przez dostawców samolotów, przypominałem nasze błagające się po Europie lotnicze transporty z zagranicy.

Ta różnorodność typów płatowców, na którą cierpieli Francuzi, w naszej wojnie była jeszcze większą, gdyż posługiwaliśmy się samolotami wszystkich państw Europy. Niedomagania szkolnictwa francuskiego dadzą się porównać z naszym nauczaniem lotników według metod francuskich, niemieckich i austriackich przy zastosowaniu ponadto instruktorów ze szkół rosyjskich.

Wszystkie nasze braki nie ujawniały się na froncie tak jaskrawo, jak to miało miejsce na zachodzie, tylko dlatego, że na pomoc pospieszyli nam sami bolszewicy, niszcząc podczas rewolucji swoje własne lotnictwo. Natomiast przekonany jestem, że gdyby lotnictwo nasze było silniejsze i sprawniejsze — wojnę polsko-bolszewicką zakończylibyśmy szybciej, z mniejszem przelewem krwi żołnierskiej.

Jesteśmy zbyt pochopni do jaknajsurowszej krytyki, przedewszystkiem wszystkiego co jest nasze, — rodzime. Szczególnie mówiąc o lotnictwie wskazujemy na Francję, jako na wzór nieosiągalny.

Dotychczas pokazywano nam jedną stronę medalu i mówiono też o jednej. Pan Georges Huisman pokazał nam drugą.

Zobaczmy, że wspaniały rozwój lotnictwa francuskiego w roku 1918, nie przyszedł łatwo, bez tarć, bez zgrzytów i omyłek.

Porównanie dziejów naszej organizacji lotnictwa z tem co opowiada nam G. Huisman powinno dodać nam otuchy. Wydaje się zresztą, żeśmy wkroczyli obecnie w okres intensywnej i racjonalnej pracy do którego Francuzi doszli dopiero w roku 1918, przeboleliśmy choroby dziecięce każdego lotnictwa wchodząc w wiek zdrowego młodzieńczego rozwoju.

W pewnych poszczególnych wypadkach krytyka G. Huisman'a wydaje mi się być za surową. Dotychczas jeszcze lotnictwo szuka swych dróg organizacyjnych, pomimo, że od zakończenia wojny światowej upłynęło 8 lat. — Gdy Włosi i Anglicy stworzyli dla lotnictwa odrębne ministerstwa, Francuzi skasowali swój podsekretnarjat stanu.

Gdzie prawda — pokaże przyszłość.

S. A.

WSTĘP.

Przenieśmy się na chwilę w obręb jednego z wielu lotnisk frontowych czasu wielkiej wojny. Tam, przed hangarami Bessonnenaux, zielonymi lub koloru khaki, w atmosferze słodkawego zapachu świeżego lakieru i wyziewów benzyny, niewielka grupa pilotów, obserwatorów i mechaników krząta się koło samolotów, mających niebawem wyruszyć na swą codzienną pracę. Wkrótce maszyny te, lekkie i ciężkie, szybkie i powolne, jedna po drugiej wzbiją się i znikną w przestworzach. Ruch ten można obserwować zarówno w piękne poranki wiosenne jak i w dniu ponurej jesieni, przy niebiosach jasnych, i w ciemnościach lodowatych nocy zimowych.

Zdarzyło się właśnie, że mimo nadludzkich wysiłków mechaników, silnik jednego z płatowców nie dał się uruchomić. Po godzinie najrozmaitszych zabiegów doświadczonych mechaników eskadowych musiano zaniechać wszelkich prób i uznać się za zwyciężonych przez gnuśną maszynę.

Wprowadzono bezużyteczny samolot z powrotem do hangaru, a rozżalony szef mechaników, założywszy ręce w kieszenie swego niebieskiego kombinezonu, zdecydował z goryczą, rzucając niezbyt czułe spojrzenia w stronę upartej maszyny: „Cóż dobrego można się spodziewać od tyłów“!

W ciągu całej wojny prawie zawsze można było usłyszeć taką piosnkę. — Karabin maszynowy zaciął się w trakcie walki powietrznej, zapalnik od bomby nie funkcjonował — „a cóż oni tam na tyłach robią“ mówili do siebie pilot i obserwator. Psuła się chłodnica, silnik szwankował, łamał się płatowiec — wszystko było winą tyłów.

W przekonaniach frontu urzędy aeronautyczne tyłów były jakimiś oazami stałego wypoczynku, zaludnionymi gnuśnymi łazikami, którzy zrzadka, i to pomiędzy pierwszym a drugim śniadaniem, znajdowali chwilę czasu by podpisać niezbędne papierki, dotyczące organizacji lub administracji piątego rodzaju broni.

Spójrzmy teraz na inny obrazek. — Siedziba Palais Bourbon w czasie wojny, gdzie dumni deputowani przechadzają się leniwie wśród odzwiernych w purpurowych kołnierzach. Sala redakcyjna udekorowana nożyczkami, flaszkami z klejem i kolorowymi ołówkami.

A oto pierwsze lepsze biuro służby aeronautycznej, składające się z jednego oficera, który, nawiasem mówiąc, nigdy nie był w powietrzu, z jednej stenotypistki i maszyny do pisania.

W środowiskach tych też coś niecoś wiedzą o lotnictwie i ubolewają, iż nie może ono w żaden sposób osiągnąć przewagi w powietrzu. „Czyja wina?“ zapytują oni wszyscy; i wszyscy są zgodnego zdania, że winę ponoszą tamci na froncie, broń Boże nie piloci i nie obserwatorowie, których odwagi, na szczęście, nikt tu nie kwestionuje, lecz Główny Dowództwo Armji, odpowiedzialne za wszystkie nieszczęścia i błędy. „Cóż dobrego spodziewać się można od frontu i od Głównego Dowództwa“; taką była opinja ogółu we wspomnianych urzędach.

Niema potrzeby rozwodzić się, czy ta opinja była słuszną, czy też lekkomyślną i błędną. Dla ludzi wartościowych sam fakt przeniesienia ich do G. Q. G., lub do Podsekretariatu lotnictwa nie wpływał decydująco na ich zdolności i nie zmieniał metod ich pracy i jej wydajności. Ludzi światłych było dość tak na froncie, jak i na tyłach. Przyznać trzeba, że na froncie ich było więcej, gdyż tam otwierało się przed nimi szersze pole do twórczości. Jak by nie było, z tych sprzecznych wzajemnych sądów wyłania się fakt stwierdzony przez ogół, że od początku i do końca wojny nie uzyskaliśmy nigdy absolutnej przewagi w powietrzu, na którą zasługiwał, dzięki swej nadludzkiej odwadze, personel latający. W walkach powietrznych z wrogiem nasi piloci i obserwatorowie dokonywali czynów bohaterskich. Za kulisami lotnictwa kierownicy cywilni i wojskowi nie doceniali należycie tych zwyciężkich wysiłków walczących.

Gdy z jednej strony niektórzy kierownicy wojskowi lub cywilni świetnie wywiązywali się ze swych zadań, inni przeciwnie, błędząc na każdym kroku i psując pracę w samym jej zarodku, poważnie zagrażali rozwojowi nowego rodzaju broni.

Postaramy się naszkicować tu te następujące po sobie grzechy naszych „bożków“ aeronautyki, oraz zasługi głównych dowódców tej broni.

W tej książce czytelnik nie znajdzie malowniczego opisu walk powietrznych, atoli spotka się z prawdziwym i bezstronnem dążeniem scharakteryzowania ludzi odpowiedzialnych za dzieje naszego lotnictwa.

Nie ukrywam wszystkich trudności podobnego przedsięwzięcia.

Bardzo mało jest jeszcze poważnych prac dotyczących historii tej wojny napisanych fachowo; większość zaś przedstawia pamflet lub coś w rodzaju „Żywotów Świętych“. Czytelnicy moi napewno będą zdziwieni, gdyż nie będą mogli zaliczyć mnie ani do stronników G. Q. G., ani do sympatyków tyłów.

Coby nie wymyślali na mnie ludzie zawodowo handlujący historją, zapewniam, że nie zawahałem się nigdy przed wypowiedzeniem li tylko samej prawdy, co może być dowodem, że odnoszę się z równym szacunkiem do Głównego Dowództwa jak i do tyłów, że wyrażam się z równym uznaniem tak o zasługach p. René Besnard, podsekretarza Stanu Aeronautyki, jak i generała Duval, szefa sztabu G. Q. G. Wymieniłem bezstronnie błędy tyłów i frontu. Nie zapomniałem opisać słabe strony nawet tych, których świetne pomysły wychwalałem na początku ich kariery.

Kto nie chce wpaść w apologję lub pamflet, winien historję współczesną przestudjować gruntownie i bezstronnie. Piszac tą książkę chciałem być tak obiektywnym, jak gdybym traktował o obronie Paryża przeciw inwazji Normanów, lub o przełomie w sposobach walki, wywołanych zastosowaniem artylerji w czasie wojny Stuletniej.

Lecz chcąc tworzyć prawdziwą historję wojny, napotyka autor poważne trudności, gdyż wgląd do archiwów wojennych, mieszczących się w budynkach rządowych ulicy Babyłone, możliwy jest tylko dla jednego lub dwóch uprzywilejowanych historyków cywilnych. Trudno mi jest domyśleć się właściwych powodów dla których Dowództwo z czasów wojny roku 1918 zakazało ujawnienia treści oryginałów oficjalnych rozkazów; musiałem więc zrezygnować z badania masy przechowywanych tam dokumentów, dotyczących lotnictwa, artylerji i piechoty. Z tych to przyczyn zmuszony byłem zasięgnąć informacji u ludzi, którym piąty rodzaj broni zawdzięcza swe triumfy. Większa część tych, na barkach których spoczywał los armji powietrznej, liczni przyjaciele, oficerowie, cywilni, posłowie, — wszyscy ci, którzy przyczynili się do zwycięstwa — udzielili mi chętnie, jedni swych wspomnień, drudzy potrzebnych dokumentów. Jestem im niezmiernie wdzięczny,

gdyż dostarczając takiej ilości dokumentów dali mi możność napisania książki, treść której jest tak bogata w materiał długo studjowany, badany i rozważany. Dzięki właśnie tym cennym przyjaznym stosunkom i dostarczonemu mi licznemu, obszernemu materiałowi mogłem wskrzesić kolejno nieprawdopodobne dzieje wojny w tym stopniu, jak gdybym osobiście był świadkiem wypadków na froncie i tyłach. „Quaeque ipse miserrima vidi“.

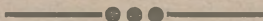
* * *

Chciałbym jeszcze zaznaczyć jakie korzyści wyciągnąłem z pewnych dwóch prac, z których korzystałem przy pisaniu tej książki.

Pierwszą był raport p. d'Aubigny, posła z okręgu Sarthe zatytułowany: „Raport o pracach Wojennej Komisji za czas wojny 1914—1918“ (aeronautycznej)“; (Paris, Martinet, 1919, Chambre des députés. Onzième législature, session de 1919 Nr. 6999. Annexe au procès-verbal de la deuxième séance du premier octobre 1918, 148 p., in 8^o carré).

Mimo, że nigdy nie byłem, w kwestjach dotyczących aeronautyki, tego samego zdania co p. d'Aubigny, jednakowoż muszę tu podkreślić cenność tego raportu odczytanego swego czasu w Sejmie, zaopatrzonego obficie w tablice i cyfry, które mi wielokrotnie ułatwiły badanie sprawy.

Druga praca, którą zawsze miałem w trakcie badań pod ręką była: „L'Aéronautique pendant la guerre mondiale (1914—1918)“, wydana przez p. Maurice de Brunoff. Ta wielka praca zawierająca 735 stron, której wydaniem kierował p. Marchis, profesor lotnictwa w Sorbonie, „przy współpracy głównych kierowników podsekretarjatu Stanu Aeronautyki lądowej i morskiej, a także licznych stowarzyszeń syndykatów przemysłu aeronautycznego“, bogato zaopatrzona w rysunki, diagramy i tablice, stanowiła prawdziwą encyklopedję wyśiłków wojennych, morskich, administracyjnych i przemysłowych poczynionych przez lotnictwo w trakcie wojny. Pracę tę studjowałem z niesłabnącem nigdy zainteresowaniem.



ZA KULISAMI LOTNICTWA.

ROZDZIAŁ PIERWSZY.

Pierwsze występy lotnictwa. — Dzieło płk. Barès i generała Hirschauer'a

(sierpień 1914 — wrzesień 1915).

W środę 5-go sierpnia r. 1914 w jednej z sal męskiego gimnazjum Vitry-le-François kierownictwo służby lotniczej przy Głównym Dowództwie (G. Q. G.) rozpoczęło swą pracę.

Bez archiwów przygotowanych w dni poprzedzające mobilizację, bez regulaminów, bez maszyny do pisania szefostwo lotnictwa wyglądało nader smutnie, w porównaniu do trzech szefostw innych rodzaj broni przy G. Q. G., sformowanych z fachowych oficerów, którzy obecnie z łatwością przeszli od często powtarzanych gier wojennych, do wojny prawdziwej.

Lotnictwo traktowano po macoszemu i można wydział operacyjny ledwo raczył udzielać mu swej protekcji, jak to robił z wydziałem radiotelegraficznym, będącym również pod jego rozkazami. Potrzeba było długich i żmudnych wysiłków kierowników aeronautyki, ażeby ich traktowano na równi z innymi oddziałami Głównego Dowództwa, i żeby sztabowcy uznali, że lotnictwo, choć nie używane przez Napoleona I-go, jest również w stanie odegrać ważną rolę w bitwach współczesnych.

5-go sierpnia r. 1914 nikt, tak z kierownictwa aeronautyki przy G. Q. G., jak i w Szefostwie Aeronautyki wojskowej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych (12-ty Dep.) nie wierzył w świetną przyszłość lotnictwa. I w ciągu całej wojny będzie ono odczuwać te wahania opinii i niepewność swych losów, które cechowały stosunek do nowego rodzaju broni w pierwszych tygodniach wojny.

*

*

*

Podczas gdy gimnazjum Vitry-le-François, w czasie swych wakacji zostało gwałtownie zbudzone ze snu przez nocne najście adjutantów, ordynansów i żandarmów, i napełniło się stukaniem aparatu Japy i nawoływaniem telefonistów, — szefostwo aeronautyczne Głównego Dowództwa obliczało swoje siły. Niewielkie one były: przy Głównym Dowództwie trzech oficerów i dwóch adjutantów; w polu 22 eskadry przy armjach i 2 eskadry kawaleryjskie — wszystkie po 6 samolotów; razem 144 samolotów. Główne Dowództwo nie wiedziało nawet gdzie te eskadry są rozlokowane, a eskadry i armja zwlekały z nawiązaniem łączności z Głównym Dowództwem.

Stosunki pomiędzy dowódcami lotnictwa armji, oficerami sztabu, którzy z ramienia Głównego Dowództwa kierowali przeprowadzeniem wywiadów lotniczych, i szefem lotnictwa przy Głównym Dowództwie były uregulowane instrukcją czasu pokojowego, nie rokującą wielkich sukcesów dla przyszłości lotnictwa. 5-go sierpnia r. 1914 lotnictwo było bronią kompletnie uzależnioną, czymś pośrednim między balonami, a kawalerją. Dowództwu wydawało się wprost niemożliwem wymagać od lotnictwa wykonania zadań poważnych i odpowiedzialnych.

Natomiast od pięciu sterowców, które otrzymały rozkaz wyruszenia do ważnych strategicznych punktów, spodziewano się nadzwyczajnych czynów. Tymi ważnymi punktami były: Toul, d'Epinal, Belfort, Maubeuge i Verdun. Znamiennem jest dla ówczesnych pojęć, że właśnie sterowce otrzymały polecenia odpowiedzialnych wywiadów i bombardowania, o nich to troszczył się szef aeronautyki przy Głównym Dowództwie. Główne Dowództwo prawie nic nie wiedziało o swych 27*) eskadrach, o ich rozlokowaniu i zaopatrzeniu, natomiast, z dokładnością aż do 1-go metra kubicznego, było poinformowane o zaopatrzeniu w wodór sterowców i wyżej wymienionych punktów węzłowych. Nie można się więc dziwić, a tem bardziej byłoby niesprawiedliwem robić zarzuty tym z Głównego Dowództwa z r. 1914, którzy mieli honor kierowania pierwszymi krokami rozwijającego się dopiero lotnictwa, iż nie umieli go wykorzystać.

Sztab armji i Dep. aeronautyki wojennej przy M. S. Wojsk. bezgranicznie ufając sterowcom, a zupełnie ignorując lotnictwo, przydzielili do wydziału aeronautycznego przy Głównym Dowództwie samych specjalistów aerostatyki — pilotów

*) 3 eskadry sformowano dodatkowo w czasie mobilizacji.

balonowych, natomiast ani jednego lotnika. 5-go sierpnia 1914 r. kierownictwo oddziału aeronautycznego objęli: ppłk. Voyer, pilot sterowców, kpt. Jaillet pilot sterowców i technik kpt. Pichot — Duclos obserwator. Po dwóch dniach pobytu w wydziale aeronautycznym ten ostatni postarał się o przeniesienie go do 3-go oddziału, a ppłk. Voyer i kpt. Jaillet pozostali na stanowisku na przeciąg całej jesieni jako odpowiedzialni kierownicy połączonych wojsk balonowych i lotniczych. Ppłk. Voyer (który później przewodniczył w procesie Bolo) faworyzował aerostatykę, natomiast nie miał najmniejszego zaufania do lotnictwa. Nie mieli go również ludzie nauki: profesorowie politechniki, znakomici matematycy, spędzający całe dnie upałów jesiennych przy obliczeniach pracy jaką mogą wykonać faworyzowane sterowce. Niepowodzenia, których doznały sterowce przy pierwszych już operacjach wojennych (będące teoretycznie, niby to w ciągłym ruchu, a faktycznie rzadko kiedy pożyteczne), sprawiły ppłk. Voyer bolesne rozczarowanie.

Kilku młodych pilotów i obserwatorów sterowcowych wyraziło chęć porzucenia pokładów swych wielkich maszyn i przeniesienia się do eskadr, które wzbudziły w nich wielkie zainteresowanie; dążenia te były nader niemiłe dla ppłk. Voyer'a, lecz zdrowy rozsądek nie pozwalał mu sprzeciwić się im. Wkrótce zdarzył się wypadek który przypisał go o jeszcze większe zmartwienie. Sterowiec „Dupuy-de-Lôme“ lecący z osaczonego Maubeuge został zestrzelony przez własne wojska w Reims, przyczem zabito jednego oficera załogi. Mimo wydanego przez Główne Dowództwo rozkazu zawiadamiającego władze tych rejonów, przez które miał przelatywać sterowiec cały garnizon i ludność Reims, zbałamucona panicznymi wieściami, które zwykle wyprzedzają nieszczęścia, brali udział w ostrzeliwaniu „Dupuy-de-Lôme“, lecącego bardzo nisko, by można było widzieć jego znaki rozpoznawcze.

W ciągu dwóch tygodni wojny ujawniły sterowce swoją niemoc. Z pięciu jeden został przedziurawiony kulami francuskimi, cztery zaś wykonały pracę bojową, tak mało wartościową, że wspominać o niej nie warto. Łudziliśmy się długo, że te niepewne a drogie maszyny będą w stanie wykonywać dłuższe loty i przeprowadzać bombardowanie zakreślone na większą skalę, jak nas o tem zapewniali baloniarze, popierani w swym mniemaniu przez saperów i artylerzystów.

Zasługą kpt. Jaillet, fanatycznie oddanego swej pracy było to, iż on jeden rozumiał, że dla uratowania sterowców od niechybnej zagłady, trzeba było przewszyskiem wyko-

rzysłać lotnictwo i jego siłę, zaopatrzywszy go poprzednio we wszystkie niezbędne do pracy na froncie zapasy. Płk. Voyer i kpt. Jaillet całą duszą oddali się swej pracy, ale zadanie ich nie było łatwe do wykonania. W sierpniu 1914 r. Dowództwo Armji traktowało lotnictwo jako sport, nie zaś jako broń. Szef był saperem, a większość jego współpracowników — artylerzystami, którzy przesadzali znaczenie nowozmontowanych sterowców dla operacji wojennych. Kilku oficerów sztabu, którzy latali na manewrach w charakterze obserwatorów, postanowiło rozproszyć istniejące przeciw lotnictwu uprzedzenie, ale im, maluczkim porucznikom i kapitanom, nie udało się zmienić opinii pułkowników i generałów. Wypadło też tak, że od dnia 25 sierpnia 1914 roku sytuacja armji była zanadto poważną, by można było zajmować się na froncie organizacją nowej broni, i 27 znajdujących się już w polu eskadr nie miały prawie żadnej wartości bojowej.

W tych eskadrach można było znaleźć samoloty najrozmaitszych typów i kategorii: Maurice Farman, Henri Farman, Voisin, Blériot, Deperdussin, Caudron, Rep, Nieuport, Bréguet, Morane, Dorand — czyli aż jedenaście typów na ilość 162 czynnych samolotów. Niemniejszą różnorodność przedstawiał stan silników; były to: Renault 70 MK, Gnôme 60 i 80 MK, Rhône 80 MK, Canton Unné 120 MK i Anzani 80 MK. Niełatwo było zaopatrzyć tę mozaikę lotniczą w części zapasowe. Oprócz tego, te mało wartościowe samoloty, o małej szybkości i niedostatecznych właściwościach obserwacyjnych, miały braków co niemiara. Były one zupełnie nieuzbrojone, gdyż jesienią 1914 r. na całe lotnictwo frontu było tylko 2 karabiny maszynowe, a zaopatrzenie w przybory fotograficzne i do bombardowania egzystowało li tylko w projekcie. Dla ułatwienia pracy tym fantastycznym eskadrom, jeszcze w czasie pokoju wydano instrukcję traktującą o urządzeniach tyłowych, jak S. F. A. (le service des fabrications de l'aviation), które miały za zadanie rozsegregować części zapasowe i składowe samolotów, silników i całego materiału niezbędnego dla tych eskadr pomiędzy dwoma składami, mającymi odgrywać rolę parków lotniczych czyli magazynów drugiej linii w Versailles-Saint-Cyr i Dijon-Longvic. Te magazyny ze swej strony miały wysłać niezbędny materiał na front i do magazynów pierwszej linii, umieszczonych na dworcach przyfrontowych; stąd z kolei materiały miały być przesyłane do parku aeronautycznego, który wreszcie dostarczał je na zapotrzebowanie eskadrom! Ten system, doskonały na papierze, był nie do pomyślenia

w wypadku, gdy armje były w marszu, lub co gorzej — cofały się. Regularne zaopatrzenie lotnictwa od dnia 20-go sierpnia aż do bitwy na Marnie w praktyce nie dało się przeprowadzić; a gdy lotnicy z frontu postanowili osobiście i energicznie upominać się o potrzebne im zapasy, sytuacja szybko się wyjaśniła: części zapasowych do samolotów i silników prawie wcale już nie było. Wybraliśmy się jakoby na 6-cio tygodniową wojnę.

Nieszczęście chciało, że lotnictwo wewnątrz kraju przeszło pod opiekę zupełnie niekompetentnego dowództwa. Jako potwierdzenie mogę przytoczyć fakt, że pierwszym zarządzeniem generała Bernard, ówczesnego szefa aeronautyki, było zamknięcie wszystkich szkół lotniczych. Parki grup lotniczych musiały oddać najlepszych mechaników płatowcowych, którzy po ogłoszeniu rozkazu mobilizacyjnego musieli porzucić warsztaty lotnicze (płatowcowe i silnikowe), ażeby zameldować się w koszarach, skąd kierownictwo aeronautyczne odesłało ich niezwłocznie do pułków piechoty! A później trzeba było aż do wiosny r. 1915 wyteżać wszystkie siły, by zebrać z powrotem tych pierwszorzędných fachowców, porozrzucanych po wszystkich formacjach piechoty, która w dodatku wcale nie miała ochoty ich odstąpić.

Gdy weźmiemy pod uwagę mierny rozwój produkcji większości warsztatów lotniczych, to skonstatujemy, że trzeba było z chwilą mobilizacji zorganizować natychmiastową ich rekwizycję, lub też zmusić do ścisłej współpracy z państwem na mocy zawartych już w czasie pokoju kontraktów. Tym sposobem zmniejszyłoby się napotykanе wciąż trudności i kosztą produkcji, tak niezmiernie obciążające budżet państwowy. Tylko dzięki wielkiemu patriotyzmowi konstruktorów i gorącemu pragnieniu ich uzyskania przewagi lotnictwa francuskiego nad niemieckiem, państwo mogło wymagać od nich największych ofiar; w sierpniu 1914 r. wszyscy byli gotowi na bezgraniczne poświęcenie się! Lecz państwo, reprezentowane w osobie Głównego Szefa aeronautyki, nie zwróciło się wcale do nich i wszystkie zamówienia na samoloty i silniki wykonywano „conformément aux errements“, jak w czasie pokoju.

Główne Dowództwo dziwiło się, że 12 Departament (lotniczy) nie utrzymuje z nimi regularnego kontaktu dla umożliwienia zapoznania się z planami na przyszłość i z pracą bieżącą. Lecz 12 Departament nic nie robił i nic nie projektował. Ten „władca tyłów“ zamykał szkoły lotnicze i rozsyłał mechaników po pułkach piechoty, nie interesując się wcale

potrzebami frontu, a „faktyczny władca frontu“ — Głównie Dowództwo, nie miało prawa ani dawać swych wskazówek, ani protestować przeciw zarządzeniom 12-go Departamentu. Dekret Sejmu z 21 października i 2 grudnia 1913 r. wytworzył głęboką przepaść pomiędzy aeronautycznym dowództwem frontu a tyłów, i trzeba było wszystkich lat wojny, ażeby stosunki te unormować.

W sierpniu r. 1914 lotnictwo podporządkowane kierownictwu młodemu i nie zrównoważonemu, jako broń zupełnie nowa, ze swym materiałem, nową taktyką, nauką i nie zorganizowanym zaopatrzeniem, musiało torować sobie drogę na ziemi i w przestworzach. Przypominało ono potwornego ptaka o dwóch głowach, gdyż opiekowały się nim dwa odrębne dowództwa przepełnione oficerami wszystkich rodzajów broni, brakło tam tylko lotników. Większość braków na które cierpiało lotnictwo pochodziło od tego sankcjonowanego dualizmu. Tym zasadom dwoistości w kierowaniu lotnictwem na froncie i tyłach zawdzięczaliśmy wahania i powstałe anomalja, które trzeba było za wszelką cenę usunąć. Walczyć trzeba było z brakiem przemysłu lotniczego, z brakiem techników i mechaników, niewystarczalnością uzbrojenia, różnorodnością typów płatowców.

Gdyby pożądana jedność w kierownictwie była wprowadzona w sierpniu 1914 r., odzyskalibyśmy, dzięki waleczności pilotów i obserwatorów, przewagę powietrzną jeszcze przed 11 październikiem 1914 r.

Muszę tu zaznaczyć, że tylko zalety osobiste dowódców i podwładnych pozwoliły nam ją utrzymać. Osiągnięte rezultaty, z których lotnictwo, zwłaszcza lotnictwo frontowe, może być dumne, podkreślają nadzwyczajną jego żywotność; również świadczy o tem fakt, że w sierpniu r. 1914 oparło się ono wszystkim nieudolnym eksperymentom niefachowych i sceptycznych urzędników, otaczających jego kolebkę.

*

*

*

Podczas gdy gwiazda sterowców chyliła się ku zachodowi, lotnictwo zaimponowało dowództwu, generałom dowodzącym armjami i głównodowodzącemu doniosłością i regularnością swej pracy, wykonywanej przez pilotów i obserwatorów. Porucznik Césari i kapral Prudhommeau zbombardowali dnia 16 sierpnia 1914 r. hangary zeppelinowe w Metz-Frescaty. 18 sierpnia pilot Finck szybował nad tym samym miejscem, gdzie 15 sierpnia 1914 r. zginął pilot Garaix, i zestrzelił 3 samoloty Taube i 1 zeppelin. Narodziło się też

lotnictwo niszczycielskie, posiadające narazie bardzo liche przyrządy do bombardowania; lecz i te nieliczne sukcesy zachęciły Dowództwo do popierania nowej broni. Lotnicze wywiady dostarczały każdego dnia dokładnych i cennych wiadomości, co było dowodem iż broń ta zaczęła odgrywać rolę oka armji. Wywiady kpt. Pujox i kaprała pilota Brindejone des Moulinais, odwaga Métairie, Pinsard, czyny bohaterskie kapitana de Rose, podchorążego Didier, nieustraszonosc porucznika Roeckel, lądującego na swym samolocie wśród linii nieprzyjacielskich i pod gradem kul i granatów zapuszczającego wraz ze swym obserwatorem silnik, bohaterstwo kapitana Mendès, który wolał umrzeć pod ciosami ułanów, atakujących pole Châlons, niż startować przed odlotem wszystkich samolotów swej eskadry, — wszystkie te czyny piękniejsze nad najpiękniejsze epopeje, były dla dowództwa wszystkich rodzaj broni pod każdym względem imponujące.

Zaznaczę tu, że poprzednio prawie nigdy nie doceniano wartości wiadomości dostarczanych przez lotnictwo; nie doceniono je też przy rozpoczęciu walk nad Marną. Jeden z dokumentów Głównego Dowództwa wykazuje, że lotnicy 6-tej armji na długo wyprzedzili wszystkie informacje dostarczone generałowi Joffre, jak i generałowi Gallièni, o zbliżającej się od wschodu armji niemieckiej. Pierwsze wiadomości dostarczone przez lotników wydawały się sztabowi 6-tej armji niewiarogodnymi i dopiero powtórne wywiady zdołały ich przekonać. Lecz już nad Marną generał Joffre i jego współpracownicy odnoszą się do lotnictwa z pełną ufnością, uznając jego niezaprzeczalne, wielokrotne zasługi. 15 dni wystarczyło do pełnego upadku aerostatyki! Lotnictwo zaś w przeciągu miesiąca zdobyło sobie prawo na dalszy rozwój.

W tym właśnie czasie generał Joffre, generał Berthelot, a przede wszystkim płk. Bel, jeden z najprzezorniejszych umysłów Głównego Dowództwa, zrozumieli, że organizacja lotnictwa na tyłach i froncie nie odpowiadała znaczeniu jakie odegrało ono w ostatnich walkach. Generał Joffre, będący w stosunkach niezbyt przyjaznych z generałem Bernard, nie mając władzy rozkazodawczej w stosunku do tyłów, mógł podjąć się tylko reorganizacji lotnictwa frontowego. Otóż za wielką zasługę przyznać mu trzeba, iż uznał on za niezbędne powierzyć dowodzenie lotnictwem frontowym lotnikowi, wychodząc z założenia, że powiększy to niezmiernie wydajność pracy eskadr frontowych. Do 4-ego sierpnia roku 1914 na czele Aeronautyki przy Głównem Dowództwie stał balonowiec, gdyż w pierwszych dniach wojny cała nadzieja

spoczywała na sterowcach. Jednak z chwilą, gdy niepowodzenie tych ostatnich stało się faktem dokonany, kierownictwo sił napowietrznych postanowiono powierzyć lotnikowi. Wybór padł wkrótce na szefa Aeronautyki 6-tej armji majora Barès, którego eskadry świetnie wywiązały się z zadań bojowych, a który wzbudzał podziw i poszanowanie ogółu swą głęboką wiarą w światłą przyszłość nowej broni. Stałe w powietrzu, stale wśród niebezpieczeństwa, od samego początku kampanji okazał on niezmordowaną energję i niewyczerpaną inicjatywę. Już w początku sierpnia 1914 r. podkreślał potrzebę i możliwość używania samolotów jako środka łączności między wszystkimi rodzajami broni i osobiście próbował nawet nawiązać łączność powietrzną między G. Q. G. a 6-tą armją. On też wskazał na rolę, jaką lotnictwo może odegrać przy bombardowaniu i użył do tego celu samolotów Voisin. Sportowiec, zahartowany, energiczny i młody, głęboko wierzący w przyszłość nowej broni, posiadał major Barès duszę światłą i potrafił wpoić swą wiarę w otaczających go. We wrześniu 1914 roku był on jedynym starszym oficerem-pilotem, który dotychczas latał i to regularnie; wreszcie miał tę rzadką zasługę, że był jedynym oficerem lotnikiem armji francuskiej, który posiadał znajomość wojny powietrznej, gdyż jako ochotnik pilot brał udział w wojnie Bałkańskiej.

Generał Joffre uznał, że major Barès, dzięki swym zaletom i zdolnościom, zasłużył na objęcie stanowiska szefa lotnictwa przy G. Q. G., i 25 września 1914 r. w asyście kpt. Tulasne, majora Girod, (posła z okręgu Doubs), major Barès objął nowe stanowisko. A więc myśl powierzenia lotnictwa lotnikowi powstała na froncie, a nie na tyłach. Reforma ta po myśli Głównego Dowództwa — zastąpienie balonowca lotnikiem, i teoretyka fachowcem, — stanowiła wstęp do ważnych reorganizacji w przyszłości, które miałyby zapewnić nam przewagę niezdobytą dotychczas w bojach.

We wrześniu też 1914 r. generał Joffre i jego współpracownicy doszli do przekonania, że dla rozwoju lotnictwa niezbędnym jest przede wszystkim jeden warunek — autonomia.

* * *

Nie wiele było w czasie wojny ludzi, o których by tak pisano, nad działalnością których tak debatowano i których by tak oczerniano jak płk. Barès.

Gdy w roku 1917 wystąpił płk. Barès z lotnictwa — miał przeciw sobie całą koalicję zajadłych polityków, przemysłowców i lotników wszystkich stopni, tak że w tym koncercie

złorzeczeń ginęły głosy jego najwierniejszych przyjaciół. Trzeba podkreślić, że większa część tej nienawiści, która otaczała płk. Barès miała swe źródło wśród deputowanych, których niekompetentną opinię płk. lekceważył sobie, a podpisywała się przez przemysłowców, którym zwykł krzyżować plany interesów osobistych, i tych małowartościowych oficerów-lotników, których ambicje sobie narażał. Taki płk. Barès i taki p. René Besnard padli w r. 1916 ofiarą sprzymierzenia nieczystych interesów. Od roku 1914—1917 płk. Barès był twórcą i organizatorem reorganizacji lotnictwa polowego i żaden wielki dygnitarz cywilny lub wojskowy nie jest w stanie pozbawić go tego zaszczytnego tytułu. W tej epoce, gdy wszystko dopiero co się tworzyło, gdy trzeba było wyjątkowej inicjatywy, nadzwyczajnej śmiałości, a przede wszystkim głębokiej ufności w samą sprawę — płk. Barès tworzył wszystko, ważył się na wszystko i wierzył. Jego głęboka wiara w znaczenie nowej broni zwyciężyła w końcu nieufność sztabu generalnego, lecz nie przekonała biurokratów i nie przełamała uprzedzenia uczonych wojskowych; niestety, nie uchroniła go ona od oszczerstw i zniewag w czasie ostatnich dni jego pobytu w Głównym Dowództwie, gdzie musiał przechodzić istne katusze moralne! Ale dumny ze spełnionego obowiązku i zadowolony z przeprowadzonych zasadniczych zmian w tym tak niepozornym w r. 1914 lotnictwie, płk. Barès, oddany całą duszą swej pracy, jak gdyby nie zwracał uwagi na te zdradzieckie ataki wewnętrzne.

W swych twórczych pracach posługiwał się on kilkoma pomocnikami. Gdy przybył do Głównego Ddwództwa znalazł tam kpt. de Goys, który stał się wkrótce organizatorem grupowego bombardowania i kpt. Jaillet, rzeczoznawcy spraw balonowych, który na początku wojny pozycyjnej stworzył kompanję balonów polowych, to znaczy zorganizował obserwację z balonów na uwięzi.

Płk. Barès zabrał ze sobą z 4-tej armji kpt. Tulasne, pilota-lotnika i oficera sztabu generalnego, który mu opracowywał plany organizacyjne; prócz tego majora Girod byłego organizatora obrony przeciwlotniczej fortów Paryża i głównego inspektora szkół i portów lotniczych, człowieka nader odważnego, który nieraz z narażeniem życia przeprowadzał próby działania nowych bomb lotniczych latając nad okopami wroga. W ciągu miesięcy października i listopada lotnictwo wzmocniło się jeszcze dwoma oficerami lotnikami; byli nimi: kpt. Berger, oficer sztabu generalnego, specjalista do spraw personalnych, i kpt. Pierra, artylerzysta obznajmiony bardzo

dokładnie z zaopatrzeniem materiałowym lotnictwa; ten ostatni całą swą głęboką wiedzę poświęcił ulepszeniom technicznym nowej broni.

Wszyscy ci współpracownicy płk. Barès byli młodzi, żądni czynów, pełni szlachetnych porywów. W Głównem Dowództwie znajdowali się oni tylko tyle czasu, ile potrzeba było do załatwienia najniezbędniejszych spraw, dotyczących tworzącego się lotnictwa, a wykorzystywali każdy pogodny dzień, by samolotem lub samochodem odwiedzić frontowe eskadry, dzięki czemu pomiędzy Głównem Dowództwem a armjami ustaliła się łączność. Płk. Barès uważał Szefostwo lotnictwa za bezpośrednie linjowe dowództwo wojsk napowietrznych i obawiając się narodzenia w niem biurokratyzmu, starał się unikać powiększenia liczby swych biur w stosunku do liczbowego i jakościowego rozwoju lotnictwa armji. Było to swoją drogą błędem z jego strony, gdyż nastąpił moment, kiedy lotnictwo frontowe urosło w „nader wielki kadłub przy bardzo małej głowie“.

Płk. Barès z zawodu piechur, lecz duchem i usposobieniem kawalerzysta, obawiał się, że tak odpowiedzialne obowiązki, jakie on pełnił przy G. Q. G., mogą mu przeszkodzić bezpośrednio kierować akcją eskadr na froncie gdyż chciał koniecznie osobiście wziąć udział w walkach pod Verdun i Sommą.

Widzimy, również że jeden z jego głównych współpracowników kapitan Pierra, w maju 1915 r. przeprowadził nalot i bombardowanie Ludwigshafen-Mannheim'u z pierwszą grupą lotniczą (bombardement); nalot ten zaliczyć trzeba do pierwszych naszych głębokich rajd'ów. Jak wynika z powyższego, tendencją Dowództwa lotniczego przy Głównym Dowództwie było mieć jak najmniej biurokratów, a jaknajwięcej ludzi czynu.

W tych wysiłkach, skierowanych ku rozwojowi lotnictwa i spotęgowaniu jego siły bojowej, płk. Barès i jego współpracownicy znaleźli bezwzględne poparcie w osobie generała Joffre'a i jego zastępców. Opowiadano sobie w eskadrach wersje, że, gdy 8 września 1914 r. pułkownik Barès przedłożył generałowi Joffre do zatwierdzenia pierwszy projekt reorganizacji lotnictwa, zawierający powiększenie eskadr z 27 na 65 — głównodowodzący osłupiał ze zdziwienia i z niedowierzaniem spojrzął na pułkownika. Ale niedowierzanie to ustąpiło wkrótce miejsca podziwu dla tego człowieka nie-spożytej energii.

Generał Pellé, szef sztabu, szefowie oddziałów, generałowie Berthelot, Nudant, Hellot ze swej strony wszelkiemi

siłami pomagali pułkownikowi Barès w jego dążeniu powiększenia i wzmocnienia lotnictwa. Generał Pellé, jeden z pierwszych, poza skrytością i złośliwym spojrzeniem płk. Barès odgadł duszę prawą i entuzjastyczną.

Biorąc pod uwagę przytoczone fakta, sprostować musimy jeszcze jedną plotkę wówczas bardzo popularną, jakoby Główne Dowództwo było wrogo usposobione dla lotnictwa i pogardliwie traktowało 5-tą broń, a projekt powiększenia jej aprobowало tylko platonicznie.

*

*

*

W Châtillon-sur-Seine, w małej wilgotnej komórcie, pośród winorośli spokojnego pejzażu Burguńskiego Romilly, pewnego szarego popołudnia pułkownik Barès i jego współpracownicy rozpoczęli pracę. Szkolna sala zajęta przez nich na biuro, ponura choć, obszerna nie posiadała najpotrzebniejszych wygod.

Doświadczenie pierwszych dwóch miesięcy wojny ujawniło bezwartościowość samolotów pracujących na froncie. Major Girod, wysłany z poleceniem do Paryża i Bordeaux, skonstatował, że przemysł lotniczy de facto nie istniał; a ponieważ nie było żadnej nadziei na skuteczną i niezwłoczną pomoc tyłów, i w Głównym Dowództwie nikt już się nie łudził, że walka może zakończyć się w najbliższych miesiącach, pułkownik Barès postanowił zaniechać wszystkich starań na tyłach i rozpocząć reorganizację lotnictwa z tymi środkami, jakimi dysponował. Myśl była zuchwałą, ale ona jedna mogła zapewnić uratowanie posiadanego już materiału lotniczego. Na wielkie cierpienia, środków trzeba radykalnych!

W październiku 1914 r. lotnictwo dogorywało.

Wojna już wykazała, że samoloty powinny być wypełniać cztery odrębne zadania: wywiady, bombardowanie, korygowanie artylerji i pracę myśliwską, (polowanie na samoloty nieprzyjacielskie). Trzeba było więc wyćwiczyć przyszłe eskadry w tych specjalnych działach taktyki powietrznej. Dla tej to przyczyny projekt z 8-go marca 1914 r., wysłany do zatwierdzenia przez M. S. Wojsk. podkreślał, że 65 eskadr znajdujących się obecnie na froncie trzeba podzielić następująco:

16 eskadr dla armji — wyćwiczonych w wywiadach i myślistwie,

30 eskadr przy korpusach armji do korygowania ognia artylerji i patrolowania,

16 eskadr do bombardowania,

3 eskadry kawaleryjskie oddane do dyspozycji korpusów kawalerji na wypadek większych rajdów.

Dla uniknięcia trudności w dowodzeniu, organizacji i zaopatrzeniu, i dla pozbycia się na zawsze różnorodności typów samolotów, Główne Dowództwo wniosło projekt zatrzymania tylko czterech typów, ze wszystkich używanych dotychczas płatowców, które zostały uznane za najodpowiedniejsze do prowadzenia wojny powietrznej. Były to — Morane-Saulnier (typ myśliwski), Maurice Farman (typ wywiadowczy), Caudron (do korygowania ognia art.) i Voisin (typ niszczycielski). Wszystkie inne typy uznane zostały za nieużyteczne i tylko trzem eskadrom kawaleryjskim pozostawiono chwilowo Blériot'y. Ażeby ocenić ważność tego postanowienia trzeba sobie uprzytomnić, że we wrześniu roku 1914 lotnictwo wciąż jeszcze było uważane za sport, a nie za broń, i że piloci czasu przedwojennego, (których na razie była większość) woleli latać na samolotach, które im znane były z czasów szkolenia; a tacy piloci jak Dorand, Rep lub Deperdussin twierdzili, że mogą latać tylko na własnych typach. Podkreślić tu trzeba, iż wymienione przyczyny prócz wszystkiego mogły bardzo ujemnie wpłynąć na konkurencję fabrykacji lotniczej.

Prawda, narazie niebezpieczeństwo to nie było tak groźne, gdyż poczucie ważności sprawy i zapał płk. Barès udzielały się i innym, nie mówiąc już o uczuciach patryotycznych konstruktorów i wszystkich innych pracowników lotnictwa.

Piloci Blériot i Deperdussin przeszli na Nieuport'y lub Farman'y, a konstruktorzy, których samoloty uznano za nieodpowiednie i wycofano z użytku, zaczęli pracować nad udoskonaleniem tych, które pozostawiono w armji. Ze względu na płk. Barès i dobro ogółu zapomniano narazie o korzyściach osobistych.

Rozwój i przyszłość lotnictwa wymagały dokładnego i systematycznego doboru typów nadających się do wojny; każdy okres osłabienia naszej armji powietrznej charakteryzował się nagromadzeniem w lotnictwie samolotów rozmaitej wartości. Gdyby w urzędach lotnictwa na tyłach zrozumiano odrazu doniosłość i znaczenie tych objawów, można by było wstąpić na drogę ustalenia w produkcji typu samolotu na samym początku wojny, ale na ten czyn stanowczy nie mogliśmy się zdobyć, aż do chwili zawieszenia broni! Pierwszy skromny plan zaopatrzenia frontu w 390 samolotów został

zrealizowany na początku wiosny r. 1915. Ale płk. Barès i jego współpracownicy nie byli tym zadowoleni.

Porzuciwszy skromny domek szkolny w Romilly i rozlokowawszy się w nieumeblowanych sypialniach hotelu Grand-Condé w Chantilly, dowództwo lotnicze opracowało całą serię nowych projektów organizacyjnych, które zawierały okazałą cyfrę 78, a później 119 eskadr. 30 marca r. 1915 liczono na froncie francuskim 51 eskadr, 11 parków i 9 składów pierwszej linii, oprócz osobnych eskadr — serbskiej i jednej, przeznaczonej do dyspozycji korpusu, tak zwanego, wschodniego. Od tej daty siły lotnictwa wzrosły do 130 oficerów, 500 pilotów, 240 obserwatorów i 4350 szeregowych. 15 lipca roku 1915 lotnictwo posiadało:

38 eskadr przy korpusach armii po 6 samolotów,

11 eskadr myśliwskich po 6 samolotów,

10 eskadr wywiadowczych po 6 samolotów,

6 sekcji (plutonów) d'avions canons,

razem 525 samolotów, nie licząc 593 przeznaczonych do obrony terenów wewnętrznych państwa. Projekt uzbrojenia z 7-go września 1915 r. przewidywał sformowanie, i to w najbliższym czasie, 111 eskadr co stanowiło 1190 płatowców i personel złożony z 400 oficerów, 1400 pilotów i obserwatorów i 10.000 szeregowych.

Główne Dowództwo nie zadowolilo się ograniczeniem typów samolotów odpowiadających wymaganiom frontu; zwracało ono baczna uwagę na jakość konstrukcji, silników, uzbrojenia i ekwipunku. Czujność jego na wszystkie potrzeby frontu nigdy nie słabła. Mówiono, iż od roku 1914 do 1915 Główne Dowództwo zupełnie nie interesowało się stanem lotnictwa niszczycielskiego. Ale 21 stycznia 1915 r. z liczby 75 eskadr frontowych Główne Dowództwo prosiło wyznaczyć mu 21 eskadr do bombardowania; 8 czerwca tegoż roku prosiło o wzmocnienie posiadanych 126 samolotów; potrzebę określono na 500 płatowców niszczycielskich podzielonych na 50 eskadr; w liczbę tą nie wchodziła grupa Bréguet-Michelin.

W grudniu roku 1914 Główne Dowództwo wysłało do M. S. W. kilka pism z żądaniem samolotów nazwanych „d'Essen“. Miały to być samoloty. nadające się do najdłuższych przelotów, przy wykonywaniu zadań większej wagi. Czy jesteśmy w stanie ocenić poświęcenie lotnictwa niszczycielskiego r. 1914, biorąc pod uwagę wszystkie trudności takiej ryzykownej wyprawy aż na Essen!

Równocześnie z tą ciężką pracą lotnictwa, Główne Dowództwo robiło wszystko możliwe, by polepszyć stan mater-

jałowy oddziałów i wykształcić jaknajwiększą ilość pilotów, obserwatorów i mechaników. A na tyłach, jak to poprzednio już zaznaczyliśmy, zamykano szkoły lotnicze i wyludniano warsztaty na korzyść pułków piechoty! I zadaniem frontu było naprawiać wszystkie te błędy, ażeby uniknąć haniebniej porażki. Z chwilą gdy front się ustalił, eskadry otrzymały rozkaz przystąpienia do szkolenia pilotów. Zmontowano do tego celu samoloty z podwójnym sterowaniem i nadano im nazwę szkolnych. Obserwatorowie, mechanicy, podoficerowie zawodowi, na froncie zdobywali brevet pilota - lotnika i zapewniali powstające w eskadrach bojowych luki. Komisja Sejmowa nazwała to później „marną metodą, szafowaniem materiału, nieumiejętnem wykorzystaniem personelu“, — możliwe, ale gdy Główne Dowództwo tolerowało te sposoby — szkół lotniczych już przecie nie było, i żeby wypełnić straty personalne w eskadrach trzeba było coś robić. Gdy nareszcie doszło do porozumienia tyłów i frontu, i piloci mogli szkolić się we właściwych nowo utworzonych i zreorganizowanych szkołach, pułkownik Barès robił wszystko, ażeby wysłać tam jaknajwiększą ilość frekwentantów.

Wiadomym jest, iż porywczy kawalerzysta więcej odpowiada warunkom służby lotniczej, niż piechur lub saper; dlatego też pułkownik Barès zwrócił się do oficerów i podoficerów kawalerji z propozycją przeniesienia się na ochotnika do lotnictwa. Podania o przeniesienia napływały setkami; pierwszą część przyjęto w ostatnich dniach listopada 1914 r. Był to kwiat oficerów i podoficerów korpusu kawalerji, którzy w przyszłości okryli chwałą piąty rodzaj broni. Cała fala petentów zalała biura Głównego Dowództwa. Lotnicy byli wzruszeni tą ilością żądnych walki o laury nowej broni; szefowie sztabów, zaniepokojeni tym dziwnym zapałem do walki powietrznej, zwrócili się do pułkownika Barès, ażeby zaprzestał swego werbunku. Pułkownik Barès potrafił jednakże wytłomaczyć wszystkim dlaczego nie powinni robić żadnych trudności tym emigrującym z kawalerji i artylerji zapaleńcom, dążącym do szkół i eskadr lotniczych. Wzmocnienie lotnictwa było koniecznością, a siły czerpać było można tylko z pośród setek tych młodych, świeżych jednostek.

W zapale swym, w odwadze i pożądaniu sławy, wszyscy ci którzy porzucali szwadrony i baterje dla nowej broni podobni byli do conquistadorów poszukujących Eldorado.

Co się tyczy mechaników, to brak ich lotnictwo odczuwało bardzo ostro. W ciągu całej zimy r. 1915 armji zdołały zmobilizować zaledwie kilku mechaników dla swych eskadr.

Na wiosnę r. 1915 okazało się niezbędnem wydać specjalny rozkaz, który by dopomógł eskadrom powiększyć liczbę brakujących specjalistów a przede wszystkim stworzyć kadry dla przyszłych eskadr. Głównodowodzący zażądał od wszystkich formacji wykazów zawodowych mechaników a także opinii o tych szoferach-mechanikach, którzy by wyrazili chęć służenia w lotnictwie. Żądane wykazy po długich tygodniach nadeszły do hotelu Grand-Condé. Oddział żandarmerji polowej, który przeprowadzał podział oficjalnej korespondencji nie mógł podołać olbrzymiej pracy, gdyż każda armja nadsyłała tysiące żądanych kwestjonariuszy. W hotelu Grand Condé, przeznaczonym dla archiwum lotniczego, pliki tych wykazów gromadziły się aż do sufitu, i ponury pokój był zapełniony tą olbrzymią ilością kandydatów. Przydzielono z powrotem do formacji lotniczych tych mechaników, którzy byli poprzednio rozpedzeni przez generała Bernard. Około tysiąca zostało wysłanych wewnątrz kraju dla specjalnego przygotowania ich na mechaników lotniczych. Oprócz tego front uzupełniał swoje braki materiałowe i personalne, na które cierpiał od początku wojny. Jednostki nie należące do personelu latającego i przemęczeni dowódcy eskadr zostali wycofani ze swych oddziałów i zastąpieni przez pilotów pełnych junactwa i odwagi, do których płk. Barès miał głębokie zaufanie.

Dumny ze swego personelu latającego, oficerów i podoficerów, których prawie wszystkich znał po imieniu, płk. Barès hojnie awansował, wynagradzał i chwalił ich w rozkazach za każdy czyn bojowy.

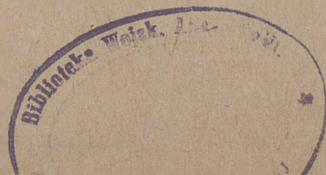
Rok 1915 został zapisany złotemi głoskami w historii lotnictwa. Niewielkie, dowodzone przez lubianego ogólnie szefa, lotnictwo rzeczywiście było jedną zgodną rodziną w której każdy lotnik dumny był z należenia do niej.

* * *

Ale wszystkie te wysiłki nie przyniosłyby pożądanых owoców, gdyby całość organizacji służby aeronautycznej nie była polepszoną.

W ostatnich dniach r. 1914 płk. Barès powołał do życia kilka wydziałów broni aeronautycznej, które przetrwały aż do końca wojny, co może służyć dowodem jak były one niezbędne dla dobra całej sprawy.

Do skomplikowanego systemu zaopatrzenia, o którym wspominałem poprzednio, wprowadzono następujące zmiany: stworzono t. zw. Główną Rezerwę (personalną i materiałową),



mieszczącą się w Bourget (Dugny), w której koncentrowano wszystkich pilotów po ukończeniu przez nich szkół lotniczych wewnątrz kraju; dzielono ich następnie pomiędzy cztery dywizjonami, odpowiadającymi rodzajom lotnictwa frontowego (niszczycielskie, myśliwskie, wywiadowcze i artyleryjskie). Na zapotrzebowanie brakującego w eskadrach personelu latającego, Główna Rezerwa wyznaczała pilota, który na otrzymanym na miejscu samolocie odlatywał na front do swego miejsca przydziału. Wszystkie zapotrzebowania na personel nie latający jakoteż na materiały taborowe zaspokajała też Główna Rezerwa.

Magazyny drugiej linii, mieszczące się w Mortemets w pobliżu Versailles, otrzymały rozkaz przesłania do składów pierwszej linii, rozładowanych z materiałów taborowo-lotniczych, surowców i części zapasowych, czyli materiału potrzebnego oddziałom do użytku codziennego.

W ten sposób składy pierwszej linii i parki frontowe rozładowane z nagromadzonych tam materiałów, mogły być wykorzystane jako etapy transportowe i warsztaty reperacyjne. Mogły one zająć się wreszcie wyekwipowaniem i uzbrojeniem samolotów, czego dotychczas były wykonać nie potrafiły.

Tego rodzaju organizacja służby aeronautycznej (frontu) umożliwiła do pewnego stopnia, (poczynając od roku 1915), rozwój nowej broni.

Poprzednia organizacja niewydajna i skomplikowana, przeprowadzona na wzór organizacji artylerji lub intendantury, nie mogła dorównać nowemu systemowi zastosowanemu do potrzeb najżywotniejszych, do charakteru służby i warunków pracy; utworzenie składów, drugiej linii zaopatrzenia, oraz Głównej Rezerwy lotniczej przyczyniło się też niemało do powodzeń lotnictwa w r. 1915. Wiosną tegoż roku dała się zauważyć znaczna przewaga naszego lotnictwa nad przeciwnikiem, którą, prócz innych przyczyn, zawdzięczaliśmy zwycięskim lotom Frantz'a, Stribick'a, Pelletier d'Oisy, Gilbert'a, Navarre'a, Métairic'a, Pégoud'a i Garros'a. W okresie pracy tych „asów“, samoloty niemieckie coraz rzadziej ważyły się na przekroczenie linii naszego frontu.

Eskadry M. S. 12. i M. S. 3 z własnej inicjatywy szkoliły nasze lotnictwo myśliwskie. W czerwcu r. 1914 eskadra M. S. 3 przyjęła w swój poczet pilota kaprała Guynemer'a, przyszłego Achillea tej epopei powietrznej.

Lotnictwo wywiadowcze tego okresu zostało prawie zupełnie zorganizowane. Już minęły te czasy, gdy przyłot jednego samo-

lotu nieprzyjacielskiego, nieuchwytnego dla nas, wywoływał wybuchy kanonady naszej artylerji i piechoty. Wiosną roku 1915 nasze samoloty krążyły nad pozycjami nieprzyjaciela i korygowały ogień naszych baterji. Artylerzyści zdążyli ocenić znaczenie pomocy lotniczej; głęboka, fantastyczna wiara pułkownika Barès zwyciężyła i ich nieufność. Nasze lotnictwo niszczycielskie górowało obecnie nad lotnictwem wroga. Operacje wojenne jesienią r. 1914, jak bombardowanie Thielt, gdzie stały tabory Wilhelma II, lub nalot na lotnisko Fribourg-en-Brisgau przeraziły i zdumiły nieprzyjaciela. W grudniu 1915 r. sformowano już, w czasie ofensywy na Artois, grupę eskadr niszczycielskich. 27 maja 1915 roku bombardowanie Ludwigschafen-Mannheim przez 18 samolotów 1-szej grupy, podkreśla naszą siłę i odwagę, przewyższające w tym okresie siły nieprzyjacielskie. Wiosną 1915 r. przewagi naszej nikt nie mógł już kwestjonować. Ale trzeba było ją za wszelką cenę zachować.

Jednakowoż, gdy Główne Dowództwo postanowiło przeprowadzić przygotowania ofensywy lotniczej w Champagne (wrzesień 1915 r.), wyszło na jaw, że lotnictwo niemieckie w swym rozwoju znów nas wyprzedziło. Nasze płatowce niszczycielskie powolne i za słabe mogły działać li tylko w większych ilościach i w szyku zwartym, a wywiadowcze i myśliwskie nie dorównywały jakością samolotom niemieckim. Trudno opisać rozpacz lotników gdy się spostrzegli, że mniej niż w trzy miesiące Niemcy znów mieli przewagę. Wyteżano myśl, by rozwiązać zagadkę tego powodzenia, porównywano wartość organizacji lotnictwa francuskiego i niemieckiego, a tymczasem tajemnica nie była tak trudną do odgadnięcia: — u nas nie było współpracy frontu i tyłów.

Podczas gdy front tworzył, wprowadzał polepszenia i szukał nowych problemów, nowych rozwiązań, — tyły, zapomniawszy o swym przeznaczeniu i obowiązkach stosowania się do potrzeb walczących, pracowały starym, przedwojennym systemem. Front odrzuciwszy stare nieudolne sposoby pracował nad nową budową, tymczasem gdy tyły uporczywie próbowały umieścić parę dachówek na swym rozpadającym się domie. Front wyrzucał wszystkich niezdolnych by mieć na każdym stanowisku ludzi dzielnych, tam, na tyłach, wszystko pozostawało na swych wygrzanych miejscach zadowolając się przeniesieniem jednych nieudolnych na miejsce drugich. Front wyzbył się wszystkich błędów w jakie obfitowała organizacja pierwszych miesięcy wojny, — tyły przechowywały skrzętnie swoje przestarzałe regulaminy; pozostawiono też w stanie

przedwojennym XII Departament, absolutnie podporządkowany Ministerstwu Wojny. Kierownictwu przemysłu lotniczego i Wydziałowi technicznemu ze wszystkimi ich błędami i szkodliwymi przywilejami. Widzimy więc, że lotnictwo frontowe skazanem było wlec za sobą jak kulę armatnią, błędy organizacji tyłów.

Winy za ten stan rzeczy nie można przypisywać ani generałowi Hirschauerowi, szefowi lotnictwa od 11 października 1914 r., ani jego zastępcy generałowi Bouttieaux. Obaj zdawali sobie sprawę z potrzeb lotnictwa i jeszcze w czasie pokoju dużo dla niego zdziałali. Jeden i drugi dali w czasie tej wojny dowody swej troski o rozwój nowej broni.

Jesienią roku 1914 generał Hirschauer obstałował 2300 samolotów, 3400 motorów i 1050 samochodów dla eskadr.

Dzienna produkcja aparatów wynosiła w sierpniu 1914 r. 1,5, w listopadzie wzrosła ona do 4,5, w lutym do 10, a w marcu aż do 14-tu.

W listopadzie ponownie otwarto szkoły lotnicze w Pau i d'Avord; zimą 1915 r. utworzono szkołę lotniczą w Chartres i zmilitaryzowano cywilne szkoły w Buc, Etampes i Crotoy, a w ciągu lata 1915 uruchomiono jeszcze szkoły w Dijon i Ambérieu. Kierownictwo lotnictwa wojskowego odznaczyło się w tym czasie niebywałą twórczością.

Ale, niestety, lotnictwo tyłów było li tylko Departamentem, to znaczy jednym z biur Ministerstwa Spraw Wojskowych w absolutnej od niego zależności i pod ścisłą jego kontrolą. I lotnictwo frontu podobnym było do pięknej, szlachetnej rośliny o zdrowych i silnych korzeniach, która pragnęła wyrosnąć do rozmiarów dużego drzewa, lecz zamknięto ją w ciasnej oranżerii, gdzie ona stopniowo karłowaciała.

Wielu też oficerom brakowało silnej wiary; wielu z nich wyśmiewało zamierzenia frontu, i w głowie im się zmieścić nie mogło, jak można było nawet marzyć, by w niespełna rok od początku wojny, wykonać reformę, która w ciągu pięciu lat pokoju nie mogła być przeprowadzoną. Na tyłach wcale nie troszczono się o udoskonalenie nowego materiału technicznego, wtenczas gdy front starał się możliwie powiększyć liczbę samolotów i pilotów. Ze smutkiem muszę tu podkreślić, że nawet zawodowi technicy lotnictwa wojskowego w r. 1815 nie rozumieli zupełnie naglącej potrzeby bezustannego powiększenia siły motorów lotniczych, i niedoceniali znaczenia uzbrojenia samolotów. Brakowało im też w ich pracach systemu i wytrwałości.

Historja lotnictwa niemieckiego natomiast wykazuje zupełny brak tych błędów i charakteryzuje się zacieklą wy-

trwałością i ciągłością w dążeniu wprowadzenia ulepszeń w raz obrane typy konstrukcji samolotów, silników i karabinów maszynowych.

Wyżej wyszczególniona różnica zapatrywań na sprawy zasadnicze doprowadziła wreszcie do konfliktu pomiędzy frontem a tyłami. Stosunki pomiędzy Głównym Dowództwem a 12 Departamentem uległy z czasem pogorszeniu, wytwarzając niechęć jednych w stosunku do drugich; ścisła współpraca, tak niezbędna dla rozwoju unowej broni, ustąpiła miejsca obopólnemu niedowierzaniu i zniechęceniu. Każde z dowództw zarzucało sobie nawzajem naruszenie swych praw. Potworzyły się partje i każda miała swych stronników; tyły zarzucały frontowi, że daje wskazówki konstruktorom, że układa programy dla przemysłu, zamiast wymieniać tylko swe braki i prosić o zaspokojenie swych potrzeb. Do pewnego stopnia zarzuty te były słuszne, gdyż w ciągu lata r. 1915 Główne Dowództwo dość często zapominało, że jest tylko wykonawcą natomiast zdradzało często pretensje do kierowania urządzeniami tyłowemi.

Ten kryzys w samej organizacji — (dalej zobaczymy, że wszelkie kryzysy w lotnictwie były zawsze ściśle związane z jego organizacją) — nie uszedł uwagi Komisji Sejmowych. Dnia 5-go czerwca 1915 r. taka Komisja Wojskowa (Podkomisja Aeronautyczna) zwróciła uwagę Ministra Wojny na nagłą potrzebę: „natychmiastowego przystąpienia do reorganizacji wszystkich wydziałów aeronautyki i wydania rozkazu, by wydziały te w pracach swych więcej liczyły się z rzeczywistością, ściślej wykonywały swe obowiązki i pamiętały o ciężkiej ich odpowiedzialności“.

Podkomisja aeronautyki przy Sejmowej Komisji Wojskowej, która już w dniach 2-go kwietnia i 1-go maja r. 1915 wysłuchiwała sprawozdania p. Gastona Mennier, podkreślającego stosunki panujące w aeronautyce i krytykującego niektóre pojęcia Głównego Dowództwa, dnia 3 sierpnia r. 1915 ponownie przyjęła do wiadomości sprawozdanie tegoż referenta.

Główne szczegóły najwięcej ważnych i rozumnych wniosków wyciągniętych z tych sprawozdań przytoczę:

„Komisja Senatu dla spraw wojskowych, przyjąwszy do wiadomości sprawozdanie p. Gastona Mennier o obecnej sytuacji aeronautyki, i wzięwszy pod uwagę, że potęgą tej nowej broni zapewnić może obronę narodową, uważa za niezbędne powiększyć intensywność produkcji samolotów i określić liczbę płatowców wywiadowczych oraz artyleryj-

skich w takiej ilości, by mogły one służyć z jak największą korzyścią wszystkim oddziałom armji walczącej“.

„Uznając ważność obecnych wysiłków, dążących do zwiększenia produkcji samolotów będących w użyciu typów, uważa jednak za sprawę jeszcze większej wagi natychmiastowe rozpoczęcie konstruowania poważniejszej liczby płatowców potężnych, szybkich, zdolnych i na przyszłość zapewnić nam przewagę powietrzną i mogących poprzeć naszą ofensywę“.

„Następnie, podkreślając ważność jaknajrychlejszego rozwiązania konstrukcji samolotów dwu i trzechmotorowych, potężnych olbrzymów, któreby miały wszelkie szanse do skutecznego przeprowadzenia bombardowań nieprzyjacielskich zakładów wojskowych, kolei żelaznych, oraz większych zgromadzeń wojsk nieprzyjacielskich...“.

„Prosi Rząd przedewszystkiem o wydanie odpowiednich zarządzeń celem dostarczenia fabrykantom stali i surowców w takiej ilości, by brak ich nie wywołał najmniejszej zwłoki w produkcji“.

„Następnie wzywa Rząd do zatwierdzenia nowego programu zapewniającego powiększenie czynnej floty powietrznej, gdyż wydany poprzednio jest niewystarczający“.

W ten sposób Sejm i Senat rozwiązywały kwestję w sposób ścisły i jasny. Przyszłość lotnictwa uzależnioną była od organizacji i produkcji. Powstawszy z nicości, lotnictwo już tworzyło cuda; trzeba było cuda te utrwalić, lecz, podkreślam tu znowu, tylko jedność w kierownictwie mogła nam zapewnić przewagę powietrzną.

Lotnictwo tak tyłów jak i frontu pragnęło mieć jednego dowódcę.

Piloci frontu wyrażali swoje zaniepokojenie, oficerowie tyłów swoje niezadowolenie. Rząd wreszcie zdecydował się zmienić ten stan rzeczy i postanowił zastąpić kierownictwo aeronautyki wojennej przez Podsekretarjat — znany nam już środek patentowany na wszystkie choroby, lekarstwo używane podczas wojny do leczenia wszystkich bolączek wewnętrznych i zewnętrznych!

Pan Millerand, minister wojny, wystawił kandydaturę na stanowisko podsekretarza pana P. E. Flandin, posła z Yonne, oficera do zleceń przy generale Hirschauer. Pan Viviani, prezes Rady proponował płk. Girod, posła z Doubs, lotnika przedwojennego, który, jak poprzednio widzieliśmy był tak odważnym i walecznym pilotem, jak i świetnym organizatorem.

Ażeby rozwiązać kwestję kandydatury wymienionych panów, p. Poincaré proponował Radzie Ministrów swego

kandydata p. René Besnard'a, głównego referenta budżetu wojennego. Rada Ministrów przychyliła się jednogłośnie do tego wyboru i 13 sierpnia r. 1915 p. René Besnard, deputowany z Indre-et-Loire został mianowany Podsekretarzem Stanu Aeronautyki wojennej.

*

*

*

W ciągu piętnastu miesięcy wojny lotnictwo wojskowe powstałe z nicości zdążyło wykazać całą swoją potęgę i ujawnić jednocześnie swe słabości. Siła jego wynikała z niebywalej odwagi i poświęcenia się walczących na froncie. Słabość swoją zawdzięczało dualizmowi kierownictwa, nieudolnej organizacji służby tyłów, braku autonomji w stosunku do departamentów ministerstwa wojny i kierownictwa wojennego.

Do 11-go listopada 1918 r. zmaganie się odważnych pilotów i obserwatorów na froncie nie ustało ani na chwilę, lecz do tejże daty, mimo niesłabnących wysiłków najlepszych swych dowódców, nie mogło lotnictwo pozbyć się raz na zawsze swych wad organicznych i najboleśniejzych.



RECEIVED OF THE
TREASURY DEPARTMENT
THE SUM OF
DOLLARS AND CENTS
FOR THE YEAR
ENDING

THIS RECEIPT IS VALID
ONLY WHEN SIGNED BY
THE PROPER OFFICIALS
OF THE DEPARTMENT
AND WHEN THE
NECESSARY CHECKS
ARE ATTACHED

THE RECEIPT IS VALID
ONLY WHEN SIGNED BY
THE PROPER OFFICIALS
OF THE DEPARTMENT
AND WHEN THE
NECESSARY CHECKS
ARE ATTACHED

77

ROZDZIAŁ DRUGI.

Dzieło Pana René Besnard.

· (13 września 1915 — 8 lutego 1916 roku).

Pan René Besnard jest jedną z najwięcej interesujących współczesnych postaci. Rozpoczął swą działalność społeczną bardzo wcześnie — bo już w 34-tym roku swego życia był ministrem pracy. Dzięki swym niezwykłym zaletom umysłu i serca łatwo mu było pozyskać szacunek i mir wśród współpracowników w Sejnie. Był on niezmordowany w pracy i obdarzony głębokim i bystrym umysłem, jak wszyscy ci co się urodzili w Touraine.

Myśl zorganizowania licznych działów lotnictwa i pomyslnego rozwoju 5-tego rodzaju broni, porwała tego człowieka czynu. Młody, porywczy i fanatycznie oddany sprawie uzdrowienia tej nowej broni, miał p. René Besnard wszelkie dane pomyslnego spełnienia swego zadania i pogodzenia zwaśnionej braci frontu i tyłów.

Cały szereg powodów, o których do dzisiejszego dnia wolał nie mówić, nie pozwolił mu jednak wykonać wszystkich zamierzeń. W samym zaczątku pracy, nim jeszcze wyniki rozpoczętej działalności stały się widoczne, nim nawet zaprojektował sposób, w jaki chciał doprowadzić lotnictwo do decydującego zwycięstwa, — został już dzięki prywacie zniesławiony i wyśmiany, a echo tych głosów brzmi do dziś dnia po wszystkich krajach.

Czas potemu, by uczynić zadość temu pięciomiesięcznemu podsekretarzowi stanu i dowieść, iż napewno byłby doprowadził lotnictwo do szczytów sławy, gdyby mu dali możliwość w spokoju dokończyć rozpoczęte dzieło.

*

*

*

Kryzys, który przechodziło lotnictwo we wrześniu 1915 roku wywołany został przede wszystkim błędami w samej organizacji. Front miał dotychczas tą przewagę nad tyłami, iż był bez przerwy czynnym, wtenczas gdy na tyłach prawie

nie się nie robiło. Wreszcie nastąpiła chwila, gdy front musiał ograniczyć swoją działalność do taktycznego kierownictwa lotnictwem, pozostawiając tyłom wolną rękę w administracji i w rozstrzyganiu zagadnień związanych z przemysłem i fabrykacją.

Podporządkowanie „biernego“ frontu pod każdym względem „kompetentnym“ tyłom, uważano za warunek najważniejszy do osiągnięcia przewagi powietrznej.

W istocie zaś dla wszechstronnego rozwoju potęgi lotniczej przede wszystkim tyły winne były rozpocząć twórczą pracę, rozszerzyć swe poglądy, a nie trzymać się kureczowo przestarzałych przedwojennych zasad i starać się je narzucać frontowi.

Powyższą zasadę, jako najniezbędniejszą, podkreślił pan d'Aubigny w swym sprawozdaniu i do indentycznych wniosków doszedł pan P. E. Flandin, obaj wybrani 8-ego lipca 1915 roku do Podkomisji aeronautycznej Sejmu.

Pan René Besnard, z chwilą objęcia władzy, zrozumiał ogrom potrzeb i nieodzownych reform i z zapałem podjął się tej ciężkiej pracy. Jednym z pierwszych jego zadań było stworzenie przy Podsekretarjacie, mieszczącym się na placu St. Germain nr. 280, biura statystycznego, które by prowadziło dokładną ewidencję całego materiału lotniczego i taborowego aeronautyki. Konieczność stworzenia takiego biura niezbędna była z tego względu, że nieład panujący w gospodarce lotniczej wzrastał z niepomiarłą szybkością.

Formacje frontu (eskadry i parki) posiadając bardzo szczupły personel, książkowości prawie nie prowadziły, a inwentarz był w stanie godnym pożałowania. Na tyłach nieład był jeszcze większy; urzędy zupełnie nie posiadały danych co do ilości będących w użytku silników, karabinów maszynowych, części do nich, jako też liczby hangarów, motocykli i t. p. Gdy się zdarzało, że w Sejmie ktokolwiek z deputowanych podnosił kwestje dotyczące gospodarki materiałowej, kierownictwo aeronautyki zmuszone było zwlekać z odpowiedzią aż do chwili otrzymania dokładnych informacji z oddziałów frontowych.

Lotnictwo, obywając się bez ściśle prowadzonej ewidencji materiałowej, marnowało drogocenny materiał i trwoniło tym sposobem grosz publiczny.

Przytoczę tu przykład, który da nam pojęcie o tym nieładzie jaki panował skutkiem niepomiarnej szybkości rozwoju lotnictwa w czasie wojny. — W styczniu roku 1916 mimo usilnych poszukiwań nie mogli odnaleźć samolotu Henri Far-

man 60 MK. nr. 69, który jeszcze w sierpniu 1914 roku zarekwirowano baronowej De La Roche (pilotka). W sierpniu roku 1914 z rozkazu dowódcy lotnictwa de Mourmelon, pilot de Ram odtransportował ten płatowiec z Châlons do Saint-Cyr, a następnie z Saint-Cyr do Buc; ani w Saint-Cyr, ani w Buc nie mogli później znaleźć żadnego śladu, który by stwierdził bytność tego samolotu w tych miejscowościach; nie doreczono też pani de La Roche żadnego pokwitowania, żadnego dokumentu stwierdzającego rekwizycję; i tylko dzięki potwierdzeniu świadków, że wymieniony samolot rzeczywiście przelatywał z Châlons do Saint-Cyr, zapłacono właścicielce za ten jakoby zarekwirowany płatowiec!

Można by było przytoczyć setki spraw podobnych do wymienionej.

Biuro statystyczne, utworzone przez P. René Besnard miało właśnie za zadanie prowadzić dokładną ewidencję materiału aeronautycznego tyłów i frontu, i dopiero od chwili jego utworzenia można było jako tako zorientować się wśród niezliczonej ilości materiału oddziałów frontowych oraz zakładów tyłowych.

Nieodzownym warunkiem dokładnego prowadzenia ewidencji, były częste inspekcje materiałowe przeprowadzane przez fachowców. Nie chodziło w tym wypadku tylko o to by prowadząc inwentaryzację sporządzić Główną Księgę ewidencyjną materiału lotniczego, lecz o skonstatowanie, czy obrót materiałem był racjonalny, czy silniki, samochody i broń odpowiadały swemu przeznaczeniu i wymaganiom technicznym, i czy materiał, który po reperacji mógłby być jeszcze używany, nie został przez niedbalstwo skasowany.

Od przeprowadzenia dokładnej ewidencji w połączeniu z kontrolą techniczną, można było się spodziewać osiągnięcia znacznych oszczędności w budżecie państwa. Ponieważ trudno było się spodziewać, by urzędy lub formacje w stosunku do samych siebie były bezstronne, p. René Besnard proponował płk. Barès, by inspekcje materiałowe oddziałów frontowych były przeprowadzane przez urzędników tyłów, i by ta inspekcja materiału aeronautycznego (I. M. A.) była pod bezpośrednim kierownictwem Podsekretarjatu.

Płk. Barès obawiając się, by władze cywilne nie wkroczyły w jego kompetencje czysto wojskowe, przyjął tą propozycję, lecz bardzo niechętnie.

Prawdę powiedziawszy frontowe lotnictwo nie osiągnęło jeszcze szczytów niezbędnej dyscypliny wewnętrznej, i nie było o tyle już uporządkowane, by te inspekcje techniczne

mogły przynieść narazie pożądane rezultaty. W broni tej zanadto górowało uznanie dla pracy indywidualnej i pogardało się twórczością zbiorową. Srogie inspekcje przeprowadzane u młodych dowódców eskadr, dobrych żołnierzy, lecz mierzalnych administratorów, mogłyby mieć ten skutek, iż zapał bojowy ich mógł by się zmniejszyć, a korzyść osiągniętych rezultatów była by czysto platoniczna. Bojownicy lotnicy nigdy nie zdradzali wielkiego zamięłowania do papierków i biurokratów! Z tych to względów płk. Barès zaproponował utworzenie tylko jednej komisji dla inspekcji materiałowej, jemu podporządkowanej, jak to było przewidywane w czasie mobilizacji; na tyłach zaś miała działać druga komisja kontrolna przy Podsekretarjacie Stanu, odpowiedzialna za materiał lotniczy szkół i warsztatów. Pan René Besnard rozumiejąc wrażliwość ambicji i psychologię młodej broni, zgodził się na kompromis.

Może powstać pytanie, czy nie było rzeczą nader ważną, ażeby front zastosował się do zasad i wymagań ogólnej gospodarki? Na pytanie takie należy odpowiedzieć twierdząco, i jak zobaczymy dalej, front zastosował się do nich.

W roku 1917 zorganizowano po myśli p. René Besnard główną kontrolę materiałów lotniczych (I. G. M. A.), do kompetencji której należała tak kontrola frontu, jak i tyłów.

Główne swe wysiłki p. René Besnard skierował na zasadnicze reformy w produkcji lotniczej i na zabiegi o jej powiększenie. Niewdzięczne to było zadanie, gdyż warsztaty, którym polecono produkcję materiałów lotniczych, były przerobione i zastosowane do potrzeb wojny dopiero od czasu mobilizacji i pracowały wciąż według systemów czasów pokojowych; a kierownicy tych zakładów, zaśniedziali w swym fachu i biurokratyzmie, protestowali i narzekali, skarżąc się na każdym kroku, gdy p. René Besnard wtrącał się chociażby w najdrobniejsze sprawy.

Ze wszystkich pracowników tyłów, na barkach których spoczywał ten ciężki obowiązek kierowania powstającym lotnictwem, panu René Besnard przypadł najgorszy udział. Przecież on to karczował i uprawiał rolę, której plonów nawet nie zobaczył; zburzył chałupę ażeby wybudować gmach, ale nie miał czasu aby w nim zamieszkać!

We wrześniu 1915 roku cała odpowiedzialność za produkcję lotniczą ciążyła na trzech urzędach tyłowych: na sekcji technicznej, mającej za zadanie przeprowadzanie różnego rodzaju badań i studjów; na kierownictwie przemysłu lotniczego, które regulowało zamówienia i przeprowadzało

kontrolę nowego materiału; wreszcie na centralnych warsztatach reperacyjnych, które naprawiały materiał dostarczony z frontu.

Każdemu z tych urzędów brakowało powagi, doświadczenia i rozumnego, odpowiadającego wymaganiom chwili, poglądu na sprawę. Funkcjonowanie tych urzędów wcale nie odpowiadało szybkiemu rozwojowi lotnictwa; byłyby one dobre dla floty powietrznej dysponującej jakimś 200-ma płatowcami.

Pan Renè Besnard rozpoczął od rozszerzenia funkcji wydziału technicznego i warsztatów reperacyjnych. Te ostatnie, pracując dotąd z minimalną wydajnością, mogły od tej chwili zwracać się w razie potrzeby do przedsiębiorstw prywatnych, odstawiając im materiał potrzebujący naprawy. Sekcja techniczna, której funkcje były pogmatwane, a wydajność bardzo mierna, została zreorganizowana podług nowego planu i podzielona na trzy pododdziały: uzbrojenia, właściwego lotnictwa i aerostatyki. Od tej chwili mogła ona pracować tak, jak tego wymagała sytuacja. Daleko trudniejszą do przeprowadzenia była reorganizacja S. F. A. (Wydział fabrykacji lotniczej), którego praca zorganizowana była też na przestarzałych podstawach. Zakłady te zostały poprzednio podzielone na kilka odrębnych działów i to: dział kadłubów, dział komór skrzydłowych, śmig, silników i t. d., w których każdy kierownik działu ponosił całkowitą odpowiedzialność za „przestrzeganie ustalonego porządku, odbiór materiałów, kontrolę produkcji i przestrzeganie warunków techniczno-handlowych“.

Doskonałość tego systemu była tylko pozorna, gdyż zastosowany w całości do produkcji lotniczej, dawał wyniki liczbowo bardzo słabe, dowodem czego było nasze lotnictwo roku 1914.

Przemysł lotniczy, produkujący według tego wzoru, już w roku 1914 nie mógł podołać swemu zadaniu. Zaopatrzenie frontu było w stanie beznadziejnym i dostawa potrzebnych materiałów zawsze opóźniona. Podobna organizacja przemysłu, tak przeciążona najrozmaitszymi działami i tak skomplikowana, była tylko kulą u nogi dla całego lotnictwa.

Ażeby nowa broń mogła rozwijać się pomyślnie, trzeba było funkcje pododdziałów S. F. A. oprzeć na zasadach podziału pracy, to znaczy, żeby jeden dział obejmował obstacki techniczne, drugi kontrolę obróbki materiałów, a trzeci koncentrował w swych rękach zaopatrzenie w surowce i zaspokojenie najważniejszych potrzeb formacji frontowych.

Nieograniczone rozmnożenie się małych warsztatów, które pracowały bez wzajemnego porozumienia się i odpo-

wiedniego kierownictwa (produkując n. p. śmigła w chwili, gdy potrzeba na nie już minęła, lub gdy cała masa nowych znajdowała się w hangarach), — tamowało także rozwój i osłabiało siły lotnictwa. Ażeby rozszerzyć fabrykację niezbędnem było odrazu ustalić politykę przemysłową, opartą na podstawach solidnych i opracować plan wykorzystania posiadanych materiałów i najlepszych sił roboczych. Gdyby pan René Besnard nie odrzucił przedhistorycznej organizacji S. F. A., nie moglibyśmy nawet marzyć o podniesieniu miesięcznej produkcji samolotów do liczby osiągniętej. Proszę sobie wyobrazić fabrykę Forda produkującą potrzebne mu karoserje w atelier wiejskiego stelmacha, lub ten ostatni warsztat zamierzający budować kasy ogniотrwałe, maszyny do pisania, pilniki lub coś w tym rodzaju! Otóż S. F. A., twór przedwojenny, w stosunku do lotnictwa końca r. 1915, przedstawiał coś podobnego do wyżej opisanego warsztatu.

I naraz pan René Besnard podpalił tą spróchniałą budowę, — ładny to był koncert hałasu, protestów i oburzenia!

Zaczął on od wydzielenia z S. F. A. działu przemysłu, powierzając kierownictwo pułkownikowi Gerard (listopad roku 1915), który zajmował do marca 1915 roku stanowisko kierownika S. F. A. Wydział przemysłu został przeniesiony z Chalais-Meudon, siedziby S. F. A., na Boulevard St.-Germain do Podsekretarjatu, mylnie nazwanego przez jedno z pism angielskich „Głównym sztabem lotnictwa“. Wydziałowi temu powierzono poszukiwanie i dostarczanie pierwszorzędných materiałów i rąk roboczych dla konstruktorów lotniczych, kierowanie nowymi udoskonalonemi warsztatami i praca nad powiększeniem i rozszerzeniem programu produkcji. Były to główne wytyczne dla stworzenia tak zwanej polityki przemysłowej. Łącząc się z urzędami pana Albert Thomas, przemysł mógł by liczyć już na wzmocnienie nowej broni, gdyż znajdował by się w rękach fachowych. Lecz nim on zaczął funkcjonować, już posypały się protesty przeciw jego istnieniu.

Protestowano przecież i wówczas, gdy pan René Besnard miał reorganizować S. F. A. i wydał instrukcję z dnia 21-go grudnia 1915 roku o wewnętrznej organizacji urzędów przemysłu lotniczego S. F. A. Od tego czasu urzędy te podzielono na cztery wydziały, nie licząc kierownictwa:

- 1^o wydział badań;
- 2^o wydział kontroli przemysłu lotniczego;
- 3^o wydział zaopatrzenia;
- 4^o wydział konstrukcyjny.

Na czele każdego z tych czterech wydziałów stał oficer sztabowy.

Wydział badań wyjątkowo był przeładowany pracą nad udoskonaleniem urządzeń i dostaw materiałowych, ustaleniem cen zakupów technicznych, badaniem i klasyfikacją dokumentów technicznych, dotyczących lotnictwa, wyznaczeniem i kooptacją cen na otrzymywany materiał i t. p.

Kontroli przemysłu lotniczego przypadło w udziale: „czuwanie nad obróbką materiałów, sprawdzaniem tych, które przybywały z warsztatów prywatnych, nad przeznaczeniem ich w myśl wskazówek szefa lub odpowiednich instrukcji, kontrola fachowości i pracy szeregowych, będących na usługach, przemysłu, zastosowanie przy fabrykacji sposobów, któreby pozwalały na dokładne oszacowanie wyprodukowanego materiału, zasięganie informacji o wszystkich poprzednio zrealizowanych przez przemysł wynalazkach i projektach, zapewnienie lub też zaopiekowanie się przesyłką materiałów wyprodukowanych lub wyreperowanych do miejsc odbioru, lub do warsztatów i oddziałów“.

Ażeby wykonać te tak różnorodne funkcje Kontrola była podzielona na pododdziały, t. zw. „Podinspekcje fabrykacji lotniczej“, których kompetencje rozciągały się na zakład lub grupę zakładów pracujących dla lotnictwa.

Dalej wydział zaopatrzenia pełnił obowiązki związane z zaopatrzeniem w materiały, a wydział konstrukcyjny tylko te, które dotyczyły konstrukcji i remontu, przypadających na warsztaty S. F. A.

Mówiliśmy już, że reforma pana René Besnard była pierwszą próbą, którą chciano przeprowadzić wewnątrz kraju, udoskonalić urządzenia tyłowe, jak tego wymagała intensywna praca eskadr znajdujących się na froncie. Stworzenie Kontroli przemysłu lotniczego, podzielonej na podkontrole lokalne, stało się doskonałym środkiem dla uzgodnienia pracy organizacyjnej i konstrukcyjnej wszystkich działów lotnictwa. Taka jaką ona była, instrukcja ta zupełnie nie krępowała S. F. A.; dawała ona tylko wskazówki, określała stadium rozwoju produkcji lotniczej, dając jednocześnie możność ścisłego podziału pracy i warunków sine qua non rozwoju.

Jednocześnie tępiła ona wszelkie szkodliwe nawyczki i rutynę, rozpędzała leniwych paniczików z ich miejsc ogrzanych, odbierając im dawne przywileje, zmuszała cały personel S. F. A. do ciągłych wysiłków i twórczej pracy. Widząc takie niemiłe dla siebie zmiany, większość dawnych pracowników S. F. A. zaczęła narzekać i roznosić swoje skargi

i żale tym, którzy mieli ochotę ich słuchać. Projekty pana René Besnard uważano co najmniej za lekkomyślne, jeśli nie za niebezpieczne.

Wobec braku oficerów lotników nadających się do kierowania odpowiedzialną pracą wewnątrz kraju, (w ciągu całej wojny lotnictwu wciąż brakowało oficerów techników) pan René Besnard wyznaczył na kierowników pododdziałów S. F. A. trzech oficerów rezerwy, z których jeden poprzednio miał przedstawicielstwo maszyn rolniczych, i naturalnie znał się na prowadzeniu interesów, a dwaj inni byli inżynierami w przemyśle tytoniowym.

Nim jeszcze S. F. A. mogło na coś się uskarżać, panu René Besnard czyniono już zarzuty, których wyrazicielem był pan d'Aubigny, poseł; wysłał on do Podsekretarza Stanu list protestujący przeciw zamierzonym reformom w S. F. A.

„Decyzje dopiero co powzięte celem reorganizacji S.F.A.“, — pisał pan d'Aubigny w swym raporcie z dnia 27 grudnia 1915 roku, — „wywołują przerażenie wśród lotnictwa tak patriotycznego, tak sławnego, wiernego i walecznego... W imię rozsądku proszę wpłynąć na Kierownictwo aeronautyki, by zaniechało burzenia i eksperymentów pod strzałami armat nieprzyjacielskich, by nie rujnowało organizacji, kosztującej Rząd 50 milionów miesięcznie, jednym pociągnięciem pióra; niemożna się pogodzić, by w czasie tej wytężonej pracy zmieniali doświadczonych szefów i wyznaczali na ich miejsce ludzi niekompetentnych.

„Przyszłość lotnictwa w waszych rękach:

„Ratujcie je!

„Dziś jeszcze czas.

„Jutro będzie już zapóźno!“.....

Lecz by ratować lotnictwo, trzeba je było najpierw wyciągnąć z chaosu anarchji w jakiej ono żyło od chwili mobilizacji. By je rekonstruować, trzeba było przede wszystkim je zburzyć. Nie pomyślano wcale, iż niemożliwym jest budować nowy i obszerny gmach na gruzach starego.

*

*

*

Jako na jedną z wielu innych reform wskażemy tu na wprowadzenie przy podsekretarjacie aeronautyki, „podkomisji kontraktowej“. Późniejsze fakta dowiodły, że pan René Besnard miał zupełną rację tworząc tą podkomisję, która miała za zadanie, według zdania jednego z angielskich żurnalistów, coprawda nie zupełnie ścisłego, „dawać wskazówki co do ceny i warunków przy zawieraniu wszystkich kontraktów,

a także regulować sprawy pomiędzy przedsiębiorstwami, zatrudnionymi dostarczeniem materiału aeronautycznego. Sposobem tym zorganizowano nieprzerwaną akcję zaopatrzenia w materiał najniezbędniejszy, włączając i ten, który „używano do bombardowania miast niemieckich“. Komisja kontraktów, utworzona i pracująca w ścisłej łączności z panem Albert Thomas, miała za zadanie jako główną funkcję, ustalenie dokładnych cen na otrzymywany materiał lotniczy. Lecz, niestety, nie wykorzystano nigdy jej cennych wskazówek.

Następnie troszcząc się o przyszłość personelu i dla przekonania formacji frontowych o większej wartości tych pilotów, którzy przeszli szkolenie w szkołach lotniczych wewnątrz kraju, pan René Besnard dnia 25 listopada 1915 roku wydał rozkaz, zaaprobowany przez generała Galliëni, o wprowadzeniu nowego regulaminu w Szkołach lotniczych wojennych i Szkołach strzelania powietrznego. Dotychczas pewna ilość szkół lotniczych miała organizację przedwojenną szkół prywatnych, które z początkiem wojny musiały szkolić pilotów wojskowych. Z chwilą wydania powyższego rozkazu wszystkie szkoły zmilitaryzowano i wprowadzono do nich jednolity regulamin i rygor wojskowy.

Zawsze, czy to przy reorganizacji przeładowanych prac zakładów, czy przy uporządkowaniu szkół lotniczych, pan René Besnard postępował z nadzwyczajną systematycznością. Poinformowany przez biura, które były czynnikami przygotowawczymi i wykonawczymi, — (ostateczna decyzja należała do Podsekretarza Stanu), — w stałej łączności z Głównem Dowództwem i przemysłem, pan René Besnard pracował nad rozwojem wszystkich gałęzi lotnictwa, z zainteresowaniem śledząc codzienny rozwój produkcji i jej potrzeb. I oto ta produkcja, która dotychczas dawała wyniki tylko ujemne, produkcja magnetów, karabinów maszynowych, zbiorników do tlenu i bomb lotniczych, zaczęła wzrastać z dnia na dzień. Lotnictwo wewnątrz kraju przypominało olbrzymi wspólny warsztat, w którym wrzała zgodna praca.

Lecz w tym olbrzymim warsztacie brakowało dostatecznej ilości fachowych kierowników, którzy by tą pracą odpowiednio pokierowali. Ogrom reorganizacji, przedsięwziętej przez pana René Besnard, wymagał przede wszystkim ścisłej współpracy personelu lotniczego formacji frontowych, który był w stanie, dzięki swej energii, podnieść te wysiłki do wysokości czynów bohaterskich, podobnych do dokonywanych przez pilotów i obserwatorów na froncie. Lecz mimo całej swej sympatii i wdzięczności dla pana René Besnard, za pełną

poświęcenia pracę, Główne Dowództwo nie mogło zdobyć się na wysłanie do urzędów wewnątrz kraju niezbędnej ilości fachowych oficerów lotników. Główne Dowództwo doskonale rozumiało, że na tyłach pracują dla tegoż wspólnego im wielkiego celu; lecz uczucie „patriotyzmu lokalnego“ bardzo rozpowszechnione wśród wojskowości, wstrzymywało go od wysłania lepszych oficerów na tyły. Zdarzało się nawet bardzo często, że płk. Barès w stosunku do mniej starannych oficerów oddziałów frontowych używał jako groźbę odesłanie ich do S. F. A., gdzie, mawiał on, praca ich może być więcej pożyteczną. W opinii całego personelu latającego odkomenderowanie na tyły było dowodem niełaski, a nawet do pewnego stopnia degradacji.

Jednakowoż już w ciągu jesieni 1915 roku i zimy lat 1915 i 1916, wyłoniła się konieczność zamiany personelu latającego na froncie. Koniecznym było, by ci rycerze powietrza, którzy od 2 września 1914 roku dokonywali cudów na froncie, wnieśli trochę swego entuzjazmu i zapału do sennych urzędów tyłów. Tedy wspierany przez zwarte szeregi dzielnych pracowników przybyłych z frontu, pan René Besnard mógłby bardzo szybko doprowadzić do końca wielkie dzieło przedsięwziętej reorganizacji.

* * *

Główne Dowództwo powitało z radością utworzenie Podsekretariatu aeronautyki, wierząc iż nastąpi teraz ta przełomowa chwila w produkcji lotniczej, której z takim upragnieniem oczekiwali piloci i obserwatorowie. U wszystkich żyło jeszcze w pamięci lato 1915 roku, gdy nasze eskadry znajdowały się w stanie godnym pożałowania i nie mogły dorównywać eskadrom przeciwnika, systematycznie i nieustannie wzmagającym się dzięki wytężonej i na naukowych podstawach opartej, pracy.

Ażeby pozyskać przewagę powietrzną, nie wystarczało nam być tylko na równi z przeciwnikiem, — trzeba było go wyprzedzić technicznie conajmniej o sześć miesięcy.

Gdy jakikolwiekby z naszych samolotów lub silników trafiał przypadkowo do rąk niemieckich, oni natychmiast go kopjowali. Tym sposobem skopjowano nasz wynalazek przyrządu, pozwalającego strzelać przez śmigie; ich samolot Gotha był też kopją jednego z samolotów angielskich Handley-Page. Dla zwycięstwa potrzebna nam była nietylko przeważająca liczba samolotów i silników, lecz i odpowiednia jakość całego materiału lotniczego; opóźniliśmy się w swych

pracach o całe sześć miesięcy — okres wystarczający dla wyprodukowania w warsztatach całej serii nowych samolotów — w tym czasie przeciwnik mógł nas nie tylko dopędzić, lecz i wyprzedzić. Wreszcie, przewaga powietrzna podczas całej wojny zależała od produkcji nowych środków walki, coraz doskonalszych i pomyślniejszych; myśmy zaś posiadali materiał prowizoryczny, który ciągle wymagał naprawy. Żaden inny przemysł wojenny nie miał nigdy takich charakterystycznych cech zmienności i nieustannego rozwoju. Właśnie zawdzięczając tej zmienności musieliśmy wyposażać eskadry frontowe w roku 1918 w płatowce o szybkości 300 klm. na godzinę z silnikiem 300 MK, wtenczas gdy jeszcze w roku 1914 posiadały one płatowce o szybkości 60 klm./godz. z silnikiem 50 MK.

Płk. Barès, troszcząc się o zapewnienie francuskiemu lotnictwu przewagi na całą letnią kampanję 1916 roku, już jesienią roku 1915, wraz ze swymi współpracownikami, opracował plan, którego bezgraniczna śmiałość przeraziła wprost fachowców wojskowych i przemysłowców. Za tak śmiałą i stanowczą decyzję stworzenia w przyszłości potężnego i zwycięskiego lotnictwa i chęć wytępienia szkodliwej rutyny i ślepego trzymania się przestarzałych formułek, płk. Barès został osławiony jako niebezpieczny ryzykant, nawet zbrodniarz. Zarzucano mu, że dla wypróbowania swego planu doprowadził lotnictwo francuskie do ruiny, mimo zapewnień z jego strony, że zrealizowanie tego projektu musi spowodować rozwój wszystkich gałęzi przemysłu.

21-ego listopada roku 1915 Główny Dowództwo zatwierdziło program lotniczy, który miał być zrealizowany do wiosny roku 1916.

W cyfrach przedstawiał się on następująco:

45 eskadr różnego przeznaczenia przy korpusach armji
po 10 samolotów — 450 samolotów.

34 plutony samolotów artylerji ciężkiej po 5 samolotów
— 170 samolotów.

20 plutonów t. zw. „renforcement“ po 5 samolotów —
100 samolotów.

15 eskadr wywiadowczych lub myśliwskich po 10 samolotów — 150 samolotów.

8 plutonów „renforcement“ po 10 samolotów — 80 samolotów.

6 grup niszczycielskich po 50 samolotów — 300 samolotów.

2 grupy niszczycielskie po 30 samolotów — 60 samolotów.

Co stanowiło razem 1300 samolotów bojowych na frontach północnym i północno-wschodnim (wiosna 1916 roku).

Ten wzrost ilościowy lotnictwa wyda się nie tak już znaczny, gdy się weźmie pod uwagę wymagania Głównego Dowództwa co do ilości i jakości potrzebnych samolotów i silników. Z samolotów będących w użytku, Głównie Dowództwo odrzucało te, które zbliżały się konstrukcyjnie do typów sportowych roku 1914, żądając natomiast zaopatrzenia w samoloty przeważnie trzymiejscowe bojowe, nadające się tak do walki na froncie, jak i do obrony tyłów. Pokładając wielkie nadzieje na dwusilnikowe płatowce budowane w tym czasie przez firmę Caudron, płk. Barès zażądał ażeby produkowano je odrazu w większych ilościach, a całą produkcję silników postanowił zmusić do wyrabiania li tylko silników Hispano-Suiza, o doskonałych właściwościach których zdołano się już przekonać. Żądanie wyprodukowania możliwie większej ilości dwusilnikowych - trzymiejscowych płatowców tłómaczy się nietylko tem iż odpowiadały one wymaganiom wojskowym, posiadając doskonałe warunki strzelania z nich, lecz jeszcze i dlatego, że maszyny te mogły odgrywać rolę wszechstronną, co znaczy mogły być używane, dzięki doskonałym właściwościom obronnym i zaczepnym, tak do wywiadów i bombardowania, jak i do służby myśliwskiej.

A więc, — jeśli się porówna to lotnictwo, o którym marzył płk. Barès, z tym które w rzeczywistości mieliśmy do grudnia roku 1915, łatwo zrozumieć jaki przewrót zamierzało wykonać Głównie Dowództwo.

Zastąpić system samolotu jednosilnikowego - dwusilnikowymi, używany dotychczas płatowiec dwusiedzeniowy — trzysiedzeniowym, a silnik rotacyjny (wirujący) o małej mocy, silnikiem stałym i potężnym! — Takie było zadanie lotnictwa. — Olbrzymi to przewrót, którego nie zaznała żadna inna broń w czasie wojny!

Minęło kilka lat od czasu wojny, lecz i teraz jeszcze takie raptowne i olbrzymie inowacje wywołałyby, jak i wtenczas, u większości z nas głosy protestu i niedowierzania. Nie trzeba więc dziwić się temu koncertowi złorzeczeń, który został wywołany wyżej przytoczonym projektem płk. Barès.

Lecz mimo wszystko projekt ten został zrealizowany.

Wykonanie jego należy wprawdzie zawdzięczać sprytowi pana René Besnard, ale w gruncie rzeczy nie zawierał on żadnych niemożliwości; dowodem tego jest szybkość z jaką przemysł lotniczy pozbył się swych starych metod i w produkcji swej zastosował się do sposobów amerykańskich,

polegających na przejściu od małego przedsiębiorstwa do potężnego konsorcjum nie drogą ewolucji, lecz nagłym zerwaniem ze wszystkim co nie odpowiadało wymaganiom chwili bieżącej.

Najwięcej zarzucano Głównemu Dowództwu wydanie rozkazu, wstrzymującego całkowicie produkcję wszystkich innych silników prócz Hispano-Suiza, mało popularnego, który dopiero w ostatnich trzech miesiącach roku 1915 wytrzymał kilka prób.

Muszę zaznaczyć, że zarzut to był właściwie niesłuszny, gdyż w październiku roku 1915 produkowanie tego typu silnika nie było dla francuskiego przemysłu lotniczego niemożliwością. Silnik Hispano-Suiza, skonstruowany w Hiszpanji, wytrzymał już poprzednio kilka dodatknych prób w Barcelonie. W maju roku 1915 na żądanie płk. Barès do Barcelony została wysłana komisja, w skład której wchodził major Gerard i kapitan Martinot-Lagarde, specjaliści znani ze swych studiów nad silnikami, dla zbadania tych silników, konstrukcję których uznano za nadzwyczaj pomysłową; dwa takie zostały nabyte przez rząd francuski. Pierwsza oficjalna próba odbyła się w Chalais-Meudon 21 lipca 1915 roku i dała wyniki zupełnie zadawalające. Silnik Hispano-Suiza pracował 15 godzin w warunkach specjalnie ciężkich. W grudniu tenże silnik pracował podczas dwóch prób 50 godzin bez najmniejszego defektu. Z punktu widzenia czysto technicznego wcale nie było niemożliwym, przy powiększeniu intensywności produkcji, zbudować pierwszą serję w ilości 1600 tych silników, obstalowanych przez rząd francuski. Prócz tego próby w locie, wykonane na samolocie Nieuport z tymże silnikiem, udały się znakomicie.

Powyżej przytoczone fakta dowodzą, że wszystko to co mówiono w lotnictwie współczesnem o wartości silnika Hispano-Suiza było częścią paplaniną. A jeżeli w trakcie produkcji, szczególnie w chwili konstruowania tak wielkiej dla nas serji silników Hispano-Suiza powstały trudności, to nie miały one charakteru poważniejszego; trzeba było je zwyciężyć, jeśli się wogóle chciało zwyciężyć.

Konstruowanie wszystkich silników lotniczych napotyka zwykle wielkie trudności, które rosną w stosunku prostym do ich mocy. Czy warto przypominać tu narzekania na silnik Renault 130 MK, po tych wszystkich pochwałach, które przypadły w udziale temuż silnikowi o mocy 80 MK? W grudniu roku 1915 można było odnosić się z zaufaniem do nowej konstrukcji silnika Hispano-Suiza; (obawy co do

wartości technicznej jego byłyby zupełnie uzasadnione w roku 1917, gdyż moc jego w krótkim czasie zmieniała się ze 150 MK na 200 i 300 MK). W roku 1915 obawy techników były więc zupełnie nieuzasadnione; wystarczyło mieć dobrych konstruktorów.

Oskarżano też Główne Dowództwo o usiłowanie produkowania za wszelką cenę silników samolotowych, które według opinii ogółu nie mogły być ukończone ani w listopadzie ani w grudniu roku 1915. Wkrótce zdarzył się też wypadek, który w całym lotnictwie wywołał nietylko smutek, lecz i obawy o przyszłość tych samolotów: Gaston Caudron, znakomity inżynier, zabił się w Lyon pilotując dwusilnikowy aparat typ. R. 5 (dwusilnikowy, Renault 220 MK).

Dzieje późniejsze dowiodły, że zbudowanie dwusilnikowych płatowców nie przedstawiało większych trudności niż jednosilnikowych. Dwusilnikowy Caudron, typ R. 4 w roku 1916 na Sommie oddał nieocenione usługi, wbrew wróżbom zawodowych techników, którzy uważali, że jest to samolot zbyt ciężki. Próby z dwusilnikowym G. 4 dały takie rezultaty, iż można go było uważać za najlepszy samolot wywiadowczy i niszczycielski. Możemy twierdzić, że w roku 1915 nie było poważniejszych technicznych przeszkód do produkowania samolotów dwusilnikowych — trzymiejscowych. Dwusilnik Caproni, proponowany przez Główne Dowództwo w roku 1915 dla frontu francuskiego, pracował we Włoszech aż do końca wojny. Że nasza produkcja mogła wytwarzać podobne samoloty, dowodzi fakt, iż firmy Nieuport i Morane budowały dwusilnikowe maszyny pod wymienioną nazwą, li tylko wysiłkiem własnego personelu technicznego pod kierownictwem techników rządowych.

W roku 1915 najwyraźniej ujawniają się tendencje w całej hierarchji technicznej do budowania samolotów olbrzymów, które odegrały tak ważną rolę w rozwoju lotnictwa pokojowego.

Przy opracowaniu swego programu zaopatrzenia, jesienią roku 1915, płk. Barès użył całej swej głębokiej znajomości spraw lotniczych i myślał nietylko o operacjach wojennych lata 1916 roku, lecz tworzył jednocześnie dla przyszłości.

Można śmiało twierdzić, że wśród wyższych kierowników jedynie pan René Besnard doskonale rozumiał znaczenie tych całkiem nowych i rzadkich pomysłów.

Do Naczelnego Dowództwa popłynął nieprzerwany potok skarg i protestów od postów i przemysłowców; podobno jakiś mniej odważny sekretarz z ministerstwa podał się do

dymisji w obawie przed odpowiedzialnością. Pan René Besnard nie ustępuje. Spokojnie wysłuchuje zarzutów podkomisji aeronautycznej przy Radzie wojennej i narzekañ konstruktorów. Jemu nawet na myśl nie przychodzi wpłynąć na Główne Dowództwo i zmusić do cofnięcia tych śmiałych projektów.

Pan René Besnard troszczył się przedewszystkiem o zaopatrzenie frontu w nowe samoloty, które by odpowiadały współczesnym wymaganiom walki powietrznej. Byłoby niedorzecznością przecież, gdyby tyły narzucały w sprawach taktyki powietrznej swe zdanie; praca ich powinna być zastosowana do wysiłków walczących! O takim właśnie pojmowaniu roli frontu i tyłów pisał pan René Besnard do pana d'Aubigny, przewodniczącego Podkomisji Aeronautyki Wojskowej przy Radzie Wojennej, wyłuszczając śmiało swoje poglądy.

Nr. 36750 4/12.

Paryż, 21 grudnia 1915 r.

Szanowny Panie Prezesie!

Otrzymawszy od Szanownego Pana Prezesa streszczenie raportu Pana Flandin, spieszę, stosownie do życzenia podkomisji aeronautycznej, przesłać Szanownemu Panu Prezesowi moje spostrzenia i przedstawić Panu następujące uwagi:

Program, zawierający na końcu ustęp o wojennych operacjach lotnictwa, był szczegółowo opracowany z punktu widzenia czysto wojennego i w przekonaniu, że przemysł może okazać nieocenione usługi przy realizacji myśli Głównego Dowództwa.

Dotyczy on przeważnie określeń jakości samolotów wojskowych, przeznaczonych dla operacji wojennych, wymienionych w tymże programie. Taki jest sens tych propozycji. Podsekretarjat Stanu ze swej strony był obowiązany wyteżyc wszystkie siły, aby dać do dyspozycji Głównego Dowództwa samoloty potrzebne do prowadzenia walki powietrznej: myśliwskie, wywiadowcze i niszczyielskie. Wymagania te były minimalne i Główne Dowództwo zrzec się ich nie miało prawa, a zaspokojenie tych potrzeb zależało li tylko od Podsekretarjatu Stanu.

Z drugiej strony, zdrowy rozsądek dyktuje, iż poważnych zmian w przemyśle nie wolno robić nagle, szczególnie w chwili, gdy się zamierza znacznie powiększyć produkcję; stąd konieczność chwilowego utrzymania typów samolotów i silników starych, lecz odpowiadających wymaganiom i mogących pracować w warunkach bojowych.

Idąc śmiało w przyszłość drogą wytkniętą przez tych, którzy walczą na froncie, stosując wzrastające i niezbędne zmiany, musimy unikać jednocześnie niebezpiecznego nadwyreżenia produkcji i zmniejszenia wydajności pracy eskadr; taka jest przewodnia idea, która kierowała nami przy opracowaniu programu.

Postępując inaczej, ryzykowalibyśmy pozostać na zawsze w tyle w stosunku do naszego wroga. Byłoby dowodem słabości naszej zatrzymać się przed trudnościami produkcji możliwymi do pokonania; znaczyłoby to przedewszystkiem iż zapomnieliśmy o tych, którzy walczą i którzy mają prawo żądać od pracujących na tyłach czegoś więcej niż niezdecydowanego deptania na miejscu.

Samoloty ciężkie i potężne, samoloty szybkie i lekkie, (których produkcja jest w toku) są również niezbędne. Są one przewidziane w programie i wkrótce będą gotowe.

Przy opracowaniu tego programu, ułożonego przez Głównie Dowództwo w ścisłym porozumieniu z Podsekretarjatem Stanu i przy aprobachie Ministra Wojny, panowała najzupełniejsza jednomyślność co do jego celowości.

Zdawało się, że i celowi taktycznemu, który mieliśmy zamiar osiągnąć, program ten też odpowiadał. Zostały poczynione wszystkie kroki celem wzmocnienia i zorganizowania produkcji.

Bardzo ważna kwestja surowców i robotników fachowców uważana była za najpilniejszą, lecz nie jest dotychczas rozwiązana, i w tem właśnie szukać trzeba głównej przyczyny napotykaných trudności.

Wojskowe lotnictwo przechodzi obecnie krytyczną chwilę rozkwitu i nikt nie ma prawa zatrzymać go w tym rozwoju, lecz obowiązkiem każdego jest otoczyć tą broń najtroskliwszą opieką.

Wykonanie tego przejściowego programu musi być przeprowadzone w najdrobniejszych szczegółach z wykorzystaniem wszystkich nowoczesnych środków.

Żądać obecnie produkowania w większych ilościach samolotów Maurice Farman 80 MK, szybkość których nie przekracza 90 klm./godz., jest dla naszej produkcji rozwiązaniem coprawda łatwem, lecz nie wystarczającem, gdyż stwierdzono, iż wróg nasz obecnie dąży do budowy samolotów potężnych i szybkich. Wykonanie każdego śmiałego przedsięwzięcia zależy od okoliczności. W czasie wojny zdarzają się sytuacje, kiedy trzeba wszystko postawić na jedną kartę, jeżeli się ma pewne szanse na wygranie i mocno

wierzyć, że przyszłość będzie lepszą od rzeczywistości. My posiadamy te niezbędne szanse. Możemy bez obawy i z zaufaniem, opartym na pierwszych próbach, oczekiwać rezultatów, odpowiadających najgorętszym życzeniom frontu.

Miałem zamiar, Szanowny Panie Prezesie, temi kilkoma ogólnemi uwagami odpowiedzieć na poszczególne punkta raportu pana Flandin.

Proszę przyjąć, Szanowny Panie Prezesie, wyrazy mego głębokiego poważania.

Podsekretarz Stanu Aeronautyki Wojennej,

(—) René Besnard.

W ten bardzo jasny i zwięzły sposób pan René Besnard przedstawił rozwiązanie zagadnienia lotniczego, w myśl którego lotnictwo na polach walki stanowczo musi być wzmocnione, a produkcja wewnątrz kraju zorganizowana w taki sposób, by stale mogła odpowiadać wymaganiom rozwoju jednostek bojowych, które dotychczas nie robiły żadnego postępu w znaczeniu militarno-technicznym, t. zn., wciąż używały jedne i te same mierne silniki i mało wartościowe, pod względem konstrukcyjnym, płatownice. Lecz cóż w rzeczywistości proponował pan Flandin; jak zrozumiał wyżej przytoczony projekt, przemawiając w imieniu Wojskowej Komisji na zapytanie Głównego Dowództwa? W sprawozdaniu z dnia 16 grudnia 1915 roku, przedstawionym Podkomisji Aeronautycznej przy Ministerjum Wojny przez tego posła z Yonne, słyszymy takie określenie sytuacji: „Kwestja ta wymaga przekonania się, czy wszystkie wydane w tym kierunku zarządzenia pozwolą nam utrzymać się na tym poziomie naprężenia naszych sił, którego wymaga od nas front. W istocie sprawa ta nie przedstawia się niemożliwą do wykonania przy zastosowaniu następujących środków“:

„Użycie możliwie większej ilości samolotów M. F. 80 MK w eskadrach korpusów armji i wzmocnienie ich siły obronnej wcieleniem do tychże eskadr samolotów myśliwskich; zaopatrzenie wszystkich oddziałów myśliwskich w samoloty lekkie jednomiejscowe, z rotacyjnym motorem i przyrzędem do strzelania przez śmigło, jako najwięcej zdolnych do walki powietrznej; zastosowanie motoru Renault i nowego silnika Canton Unné 200 MK na wszelkich bojowych samolotach. Wszystkie te środki mogą być zrealizowane bez obawy zmniejszenia wartości przedłożonego nam projektu“.

Takie zapatrywanie Podkomisji Aeronautycznej było zupełnie sprzeczne z oceną tej kwestji przez Główne Dowództwo i pana René Besnard.

Historja lotnictwa naszego z lat 1916, 1917 i 1918 pokazała dobitnie o ile zapatrywanie płk. Barès i p. René Besnard były słuszniejsze.

*

*

*

Zaznaczyliśmy już, że program wiosenny w tej formie, w jakiej go przedłożył płk. Barès napotkać musiał na wiele trudności przy zrealizowaniu go.

W istocie, czy można było być pewnym, że przy wprowadzeniu potrzebnych zmian w produkcji lotniczej, silniki i płatowce będą gotowe na wyznaczony termin? Czy zastosowanie gwałtownych zmian nie spowodowałoby dłuższej przerwy w samej produkcji?

Otóż pan René Besnard przewidywał wszystkie te możliwe trudności, i mimo pragnienia zaopatrzenia lotnictwa jaknajprędzej w materiał nowy, mimo swych zwycięsko przeprowadzonych poprzednio reform, które napotykały tyle przeszkód, a jednocześnie wywoływały takie entuzjastyczne uznanie oddziałów frontowych, — postanowił na jakiś czas nie przerywać fabrykacji samolotów i silników, będących już w użyciu. Dlatego też nie wstrzymano zamówień na samoloty Nieuport i silniki Gnôme-Rhône i Clerget, a płatowce Farman, Bréguet, Voisin i Schmitt przeznaczono dla uzupełnienia ewentualnych strat. Gdyby więc nagle powstały jakieś nieprzewidziane trudności w produkcji nowych samolotów i silników, żądanych przez Główne Dowództwo, wspomniany wyżej kryzys przemysłowy nie groziłby nam niebezpieczeństwem. Dzięki wysiłkom pana René Besnard trudności zrealizowania programu zostały narazie usunięte. Zaznaczymy tu, iż ciężkiej tej pracy nikt nie doceniał, a większość nawet ją bagatelizowała.

Nawet Główne Dowództwo nie zdawało sobie sprawy na jakie trudności napotykał pan René Besnard dążąc do urzeczywistnienia powziętych zamiarów. Napadano na niego ze wszech stron za to, iż całą duszą oddał się idei zorganizowania lotnictwa, uznanej przez Główne Dowództwo za niezbędną dla przyszłości i rozwoju nowej broni. Wydział Aeronautyczny przy Głównej Kwaterze taki czynny, gdy chodziło o obronę swych interesów, pozostał w tej nierównej walce całkiem neutralnym, nie zdając sobie sprawy, że nieprzyjaciele pana René Besnard są również ich wrogami

i że jeśli Podsekretarz Stanu zostanie zwyciężony w swych zamiarach, to w najbliższej przyszłości ten sam los spotka Główne Dowództwo. Pan René Besnard był wiernym i nieustrudzonym obrońcą płk. Barès i jego pomysłów, a więc chociażby tylko dla tego ten ostatni powinien był wszelkimi siłami pomagać panu René Besnard. Jakaś niezrozumiała obojętność Wydziału Aeronautycznego Głównego Dowództwa przegląda w bierności, z jaką traktował swój obowiązek obrony pana René Besnard. Decyzja Podsekretarza Stanu w sprawie dalszego produkowania samolotów i silników typów starych uważana była przez Główne Dowództwo za obrażające lekceważenie jego doktryny; jego rozważę tłumaczono sobie niezdecydowaniem, a jego powściągliwość w ostatecznych decyzjach, za obawę odpowiedzialności. Oto przykład stałego nieporozumienia władz cywilnych i wojskowych w czasie wojny, a jego skutki — stracone tygodnie, miesiące i lata, i niezliczone ofiary ludzkie!

*

*

*

Na początku swej pracy na stanowisku Podsekretarza Stanu, pan René Besnard stworzył Komitet doradczy Aeronautyki, do którego powołał specjalistów ze wszystkich dziedzin wiedzy związanej z lotnictwem jako to: przemysłowców, techników, profesorów, przedstawicieli Aeroklubu, oficerów z frontu i tyłów. Pracując w ścisłym kontakcie z płk. Barès lub z jego podwładnymi, przemysłowcy łatwo mogli zrozumieć konieczność zrealizowania nowych planów. Współpraca ta dawała im możliwość ocenić wysiłki, skierowane do zorganizowania intensywnej produkcji silników Hispano-Suiza, i dążenie do stałego powiększenia wydajności tej produkcji. Pozwolę sobie tu podkreślić to nadzwyczajne zaufanie z jakim pan Robert Esnault-Pelterie, Prezes Syndykatu przemysłu aeronautycznego, współpracował z Podsekretarzem Stanu, jak również wytknąć ciągle nieporozumienia, które istniały między nim, a Firmą Salmson, fabrykującą silniki Canton-Unné.

Od początku wojny mieliśmy silniki Canton-Unné 130 MK, 140 MK, następnie 150 MK.

Silnik 130 MK posiadał właściwości dobre; silnik 140 MK dawał średnie wyniki; co się zaś tyczy silnika 150 MK, to już w ciągu października roku 1915 skonstatowano, że był on niedostateczny, wadliwy i nie wzbudzał najmniejszego zaufania u pilotów. Silnik ten posiadał wady tak znaczne, że były one przyczyną utraty jednego samolotu wraz z załogą pierwszej grupy niszczycielskiej.

Po gruntownych badaniach laboratoryjnych na tyłach, i praktycznych na froncie, skonstatowano, że braki tego silnika powstały dzięki:

1) nieodpowiedniej jakości materiałów używanych do budowy części wewnętrznych silnika przez fabrykę Salmson;

2) małej wytrzymałości poszczególnych części silnika; jak na przykład: karteru z aluminium, wału rozdzielczego, lub zaworów oraz tłoków, których waga była mniejszą o 150 gramów, niż tego wymagała konstrukcja;

3) wadliwemu montażowi wszystkich tych serji silników Salmsona, które znaczone były numerami od 3000 wzwyż; braki te powstały skutkiem niedozoru przy montażu.

Cała ta sprawa była dla nas nader ważną, gdyż na wszystkich samolotach Voisin, które tworzyły nasze lotnictwo niszczycielkie, zastosowano właśnie te silniki Canton-Unné. Wymienione wyżej usterki mogły być łatwo usunięte, ponieważ przyczyny ich były dokładnie znane i bardzo starannie notowane.

Wobec tego p. René Besnard, Podsekretarz Stanu, stanowczo zażądał, by Firma Salmson wprowadziła niezwłocznie ściślejszą kontrolę produkcji i wyszczególnione wyżej braki usunęła, grożąc cofnięciem dalszych zamówień. Jednakowoż Firma ta w osobie pana Karola Humbert'a, senatora z Mozy, nie mniej energicznie zaatakowała p. René Besnard w Komisji wojennej Senatu. Pan René Besnard nie zmienił jednakowoż swych zarządzeń w stosunku do Firmy Salmson i wymienionych wymagań od fabrykatów tej firmy.

Skutkiem tego prasa, na czele z p. Karolem Humbertem, starała się go zdyskredytować w oczach ogółu, wnosząc zamęt w środowiska przemysłowe i zniweczyła zaufanie lotników do Podsekretarza Stanu i jego wysiłków. Wszędzie mówiono o głośnym kryzysie w lotnictwie; faktycznie zaś stworzono umyślnie w umysłach ogółu kryzys i poderwano zaufanie do pracy Podsekretarza Stanu, która wymagała bezwzględnego podporządkowania się jednej woli i kierownictwu.

Pan René Besnard chcąc naprawić błędy swych poprzedników i zorganizować pracę na tyłach w ten sposób, jak to już było zrobione z eskadrami na froncie, chcąc podnieść intensywność produkcji, tak liczbowo, jak i jakościowo, — tak naraził sobie wszystkich tych, których osobiste interesa przy tem cierpiały, że wystąpiły w końcu przeciw niemu nie tylko osoby pojedyncze, prześladowające go swą nienawiścią, lecz zmobilizowała się teraz cała horda urzędników, pracujących w aeronautyce, protestujących przeciw zapoczątkowanym

zmianom, które wymagały od nich rzetelnej pracy i spłoszyły ich z miejsc wygodnych i wygrzanych. Byli to przeważnie, że tak powiem, handlarze lotnictwa, oburzeni śmiałością i nowatorstwem Podsekretarza Stanu, uczniowie piloci wyrzuceni z szeregów personelu latającego szkół, za niesubordynację i niezdarność, wszyscy oni na każdym kroku z nienawiścią wykrzykiwali na Podsekretarza Stanu, mając na czele swoim p. Jerzego Clemenceau, prześladowającego pana René Besnard'a swą zjadliwą ironją. Poczynając od Senatu i Sejmu, a kończąc na piśmie „L'homme enchaîné” wyszydzano każdą, chociażby najdrobniejszą z reform pana René Besnard. Krytykowano usilnie każdy szczegół przedsięwziętego dzieła; ażeby tem skuteczniej obalić Podsekretarza, przeciwnicy dostarczali sobie nawzajem broni.

*

*

*

Rząd zaniepokojony taką agitacją i wiadomościami rozpowszechnionymi przez prasę i Sejm, zaprojektował zwołać na 10 i 11 stycznia 1916 r. coś w rodzaju Komisji lotniczej, przewodnictwem nad którą miał objąć generał de Castelnau, szef sztabu armji. Ta Komisja, w myśl propozycji generała Galliéni i Rady Obrony Narodowej, miała zasadniczo ustalić „wytyczne, które by służyły za podstawę definitywnego rozwiązania programu lotniczego“^{*)}.

Dało to możność Rządowi i Radzie otrzymać zupełnie bezstronną opinię co do realizacji programu lotniczego na wiosnę 1916 r. Jednocześnie gen. de Castelnau przekonał się, że kryzys w lotnictwie minął i że można było z ufnością patrzeć w przyszłość wojny powietrznej.

Komisja ta ustaliła nieodzowne potrzeby lotnictwa obserwacyjnego, bojowego i niszczyielskiego. Wreszcie przekonała się, że wykonanie programu Głównego Dowództwa, ściśle uzależnione jest od wytwórczości przemysłu aeronautycznego i może podołać swemu zadaniu, o ile go się nie obciąży obowiązkiem dostarczania samolotów typu przejściowego. Taka była treść tego interesującego dokumentu.

Słowem, Komisja pod przewodnictwem gen. de Castelnau uwydatniała wartość dzieła p. René Besnard i w zupełności zaaprobowała jego zamiary.

*

*

*

^{*)} Wyciąg ze sprawozdania generała de Castelnau jako protokół posiedzeń Komisji.

Lecz o ile protokół Komisji z dnia 10 i 11 stycznia 1916 r. rozproszył obawy Rządu i gen. Galliéni, o tyle wnioski tejsze Komisji nie zdołały powstrzymać kampanji przeciw Podsekre-tarzowi Stanu.

Z chwilą gdy p. René Besnard zobaczył, że ta kampanja godziła w jego osobę więcej niż w przeprowadzane przezeń reformy, a mając jak zawsze wyłącznie dobro sprawy na względzie, podał się do dymisji. Lecz p. Aristide Briand prośbie tej odmówił i znów p. René Besnard bez szemrania podjął na nowo swą pracę.

Lecz w styczniu ponownie złożył podanie Prezesowi Rady z prośbą o dymisję, w takim oto liście pełnym godności:

Szanowny Panie Prezesie!

15 listopada swracałem się go Szanownego Pana Prezesa z prośbą o dymisję; przedstawiłem wówczas Szanownemu Panu Prezesowi tą okoliczność, iż zajądła kampanja kilku dzienników pozbawiła mnie swobody działania i poderwała mój autorytet, uniemożliwiając mi temsamem pracę w zakresie obrony narodowej.

Szanowny Pan Prezes prosił mnie wówczas o wytrwanie na mym posterunku społecznym; uczyniłem tej prośbie za-dosć i podjąłem się na nowo ciężącego na mnie obowiązku.

Otóż napaści obecnie nietylko nie ustały, lecz przeciwnie — przyjęły taki obrót, że uważam dalsze bagatelizowanie ich za niemożliwe.

Wyjaśniłem szczegółowo Komisjom Sejmowym i całemu Rządowi detale mej współpracy z Dowództwem. Objasnienia te przyjęte zostały przychylnie. Jednocześnie Dowództwo powiadomiło Rząd, że wyniki trzymiesięcznych wysiłków skierowanych do zabezpieczenia naszego frontu jak i wscho-dniego są zupełnie zadawalające. Dotyczyło to materiałów lotniczych już otrzymanych, jak również i zrobionych za-pasów na przyszłość.

Jednakowoż uznanie i zadowolenie Dowództwa nie wy-starcza gdy chodzi o obronę kraju; niezbędnem jest pozy-skanie zaufania ogółu, który, niestety, do dnia dzisiejszego posiadając mylne informacje, trwa w błędzie i wzburzeniu, szczególnie niebezpiecznym w okresie wojny. Niedopusz-alnem też jest, by urzędy większą część swego drogocennego czasu zużywały na ciągłą walkę z tym stanem rzeczy i by miały, myśl zaprzątniętą li tylko troską o swoją obronę.

Musimy się też wystrzegać by z tego rodzaju prowokacyjnych wystąpień przeciw oficerom stojącym na czele służby wojskowej, nie narodziła się w teście zgubna niekarność.

Biorąc zaś pod uwagę systematyczne urabianie mi ujemnej opinii widzę, że moja osoba w tych warunkach tylko hamuje i przeszkadza planowej pracy władz, odpowiedzialnych za aeronautykę wojskową. Uważam więc za moją powinność ustąpić miejsca temu, którego Szanowny Pan Prezes uważać będzie za najzdolniejszego do pokonania oporu, stawianego przez niektóre czynniki, przeciw przeprowadzeniu programu ustalonego przez Dowództwo i Podsekretariat Stanu.

Mając na celu wyłącznie dobro właśnie tej sprawy, mam zaszczyt zgłosić Szanownemu Panu Prezesowi moją dymisję ze stanowiska Podsekretarza Stanu Aeronautyki Wojskowej, a wycofując się prosić jednocześnie Szanownego Pana Prezesa, by moje odejście nie wpłynęło ujemnie na kompetencje moich pozostających współpracowników, których darzyłem swym zaufaniem li tylko na podstawie ich niezaprzeczalnych zdolności, ich wiedzy, zalet umysłu, pracy i charakteru.

Nadejdzie czas gdy, odzyskawszy możność swobodnego wypowiedzenia się, będę mógł poinformować ogół o moich przedsięwzięciach, w obecnej zaś sytuacji byłoby to niebezpieczne ze względu na możliwe przesilenia w urzędach, do których ja wszelkimi siłami starałem się wnieść światło, zrozumienie celowości pracy, systematyczność i ścisłą karność.

Łączę wyrazy najgłębszego szacunku

oddany

(—) *René Besnard.*

W odpowiedzi Pan Prezes Aristide Briand zażądał ponownie, by pan René Besnard kontynuował rozpoczęte dzieło, co też ten ostatni uczynił i, pewny znaczenia i wartości swych wysiłków, pokornie dźwigał ten ciężar świadom iż pracuje dla przyszłości nowej broni. Jego odpowiedzi i listy pisane do Komisji Sejmowych w przeciwstawieniu do szorstkich pytań a nawet zaczepki skierowanych przeciw niemu, mogą być wzorem spokoju i równowagi duchowej. Widać to chociażby z takiego oto listu pisanego do pana d'Aubigny:

Podsekretariat Stanu Aeronautyki Wojskowej.

Paryż, 31 stycznia 1916 r.

Szanowny Panie Prezesie i kochany Kolego!

W odpowiedzi na list Szanownego Pana z dnia 26-go stycznia mam zaszczyt przesłać Szanownemu Panu żądane objaśnienia.

Plan zaopatrzenia przewidziany na 1 kwietnia 1916 r. wynosi maksymalną liczbę samolotów, jaką możemy dać, uwzględniając zapasy silników, wydajność pracy warsztatowej i pokrycie kosztów robocizny.

Zgodnie z poprzedniem mojem uzasadnieniem, zamierzam skierować swe wysiłki na uzupełnienie samolotów myśliwskich i bojowych. Dlatego też przedsięwziętem środki celem zwiększenia w granicach możliwości produkcji silników potrzebnych dla tego typu płatowców.

W ostatnim tygodniu stycznia wysłaliśmy następujące zamówienia dodatkowe:

Na 200 silników Hispano-Suiza u Bratier'a.

Na 200 Clerget 110 MK

Na 50 Rhône 110 MK

Pozatem zamówienie na 10 jednomiejscowych Nieuportów 80 MK i drugie dodatkowe zamówienie na 20 jednomiejscowych Nieuportów 80 MK.

Przytem upewniłem się, iż montaż płatowców nastąpi niezwłocznie po dostarczeniu silników.

Zwracam jednakowoż uwagę Szanownemu Panu Prezesowi na to, że wymienione dodatkowe zamówienia będą w większości wykonane dopiero po 1-ym kwietniu.

Jak Szanownemu Panu Prezesowi wiadomo produkcja samolotów jest chwilowo zahamowana dzięki nieregularności dostawy silników, ale zaręczam Szanownemu Panu Prezesowi że:

1^o. Przyspieszę jaknajenergiczniej produkcję silników 150 i 110 MK.

2^o. Wszystkie te silniki przeznaczone zostaną dla samolotów bojowych i będą dostarczane aż do chwili osiągnięcia zupełnej jednolitości we wszystkich oddziałach.

Prócz tego postaram się użyć możliwie większą ilość silników 80 MK dla jednomiejscowych Nieuportów. Lecz zaznaczyć muszę, że napotkam tu prawdopodobnie na znaczne trudności, gdyż silniki te niezbędne są też dla samolotów Caudron G. — 4, również nie mogą się obejść bez nich szkoły lotnicze, znaczenie których z każdym dniem zwiększa się.

Pożądaniem jest także przyspieszyć badanie właściwości płatowców z 200-konnym silnikiem.

Specjalna Komisja pod przewodnictwem generała de Castelnau, zadaniem której było zbadanie jakości samolotów bojowych, w swym sprawozdaniu podała tylko ogólnikową charakterystykę samolotów będących w użyciu i obecnie konstruowanych, nie wyszczególniając skonstatowanych braków i wymagań frontu, wobec czego nie mogliśmy podać kon-

struktorom żadnych instrukcji określających nasze wymagania. Ale okólnik, który Szanowny Pan Prezes wkrótce otrzyma i który będzie równocześnie skierowany do odpowiednich konstruktorów, jaknajdokładniej określi wymagania Głównego Dowództwa i poda w sposób właściwy instrukcje dla prowadzenia badań w dziedzinie przysposobienia i urządzenia różnorodnych samolotów wojskowych (samolotów artyleryjskich, bojowych i niszczycielskich).

Obecnie silnik Renault 150 MK zwycięsko wytrzymał 50-godzinną próbę i zastąpi nam silnik 130-konny, gdy tylko na to warunki produkcji pozwolą. Ta zamiana będzie o tyle utrudnioną, że silnik ten posiada wodny system chłodzenia bardzo precyzyjnej konstrukcji i wymaga pewnych zmian.

Co się tyczy Służby Fabrykacji Lotniczej, której znaczenie podkreśliła Komisja Wojskowa i której zdanie w zupełności podzielam, to mogę zakomunikować, że wraz z płk. Régnier, delegowanym w tej sprawie do mnie, kwestję tę badamy jaknajusilniej i gdy tylko zostanie ona przez nas rozwiązana, pospieszę donieść Szanownemu Panu Prezesowi o rezultatach naszych wysiłków.

Proszę przyjąć wyrazy mego głębokiego szacunku

(—) *René Besnard.*

Lecz ani spokojem, ani energią nie mógł pan Réne Besnard stłumić rosnącego niezadowolenia. Skierowana przeciw niemu akcja wydała oczekiwane przez sprawców owoce. Mimo poparcia Komisji, na czele której stał generał de Castelnau, i lotników frontu francuskiego i wschodniego, i mimo to, że Głównie Dowództwo miało do pana Réna Besnard bezwzględne zaufanie, ogółem walczących i techników broni oświadczyło przekonanie, że lotnictwu grozi niebezpieczny kryzys za który odpowiedzialność ciąży jedynie na cywilnym szefie jego. Podsekretarz Stanu znalazł się w bardzo ciężkiej sytuacji. Ażeby nie osłabić ducha lotników i by uniknąć szerszenia się niesubordynacji w lotnictwie, pan Réne Besnard zgłosił dnia 8-ego lutego 1916 roku po raz trzeci swą dymisję. Tym razem została ona przyjęta. A wkrótce potem odbył się nalot zeppelinów na Paryż!

* * *

Wiadomem jest, że dnia 22 września 1915 roku, to znaczy w parę dni po objęciu urzędowania przez pana Réne Besnard, pan d'Aubigny w swym sprawozdaniu przedłożonem

Komisji Wojskowej*) wyraził życzenie, by nowy Podsekretarz dołożył wszelkich starań dla wprowadzenia w urzędach lotnictwa współpracy i kontroli a także wyłączenia marnotrawstwa, (jakim był na przykład stały deficyt w magnetach). By przyspieszyć powiększenie ilości samolotów i silników wychodzących z remontu i otworzył nowe szkoły mechaników i pilotów. Pan d'Aubigny pragnął także, by wprowadzono jednakowe regulaminy do szkół lotniczych, by wzmożono wreszcie pracę dla przyspieszenia wykonania zamówień we warsztatach lotniczych.

Pan René Besnard miał za zadanie w ciągu paru miesięcy i na każdym polu osiągnąć dodatnie wyniki. Objęcie przez niego Podsekretarjatu Aeronautyki stanowi punkt zwrotny ku lepszemu w rozwoju lotnictwa na tyłach. Otóż w niespełna rok po opuszczeniu Podsekretarjatu przez pana René Besnard, (Sejm) Izba na tajnym posiedzeniu w grudniu 1916 roku uznała całą głębię niesprawiedliwości i krzywdy wyrządzonej Podsekretarzowi Stanu i należycie oceniła jego zasługi.

Sam fakt że człowiek tej miary mógł paść ofiarą uplanowanej prywaty, daje dużo do myślenia. Nie ulega wątpliwości że lotnictwo, podlegając ciągłej i szybkiej ewolucji, potrzebowało też i swych ofiar, — pochłaniając w swym rozwoju energię i młode siły; słusznem jest zdanie, że pan René Besnard został usunięty dzięki temu, że nie znalazł dostatecznego poparcia ze strony swego zwierzchnika — Ministra Wojny; ma swoją rację mniemanie, że Główne Dowództwo nie stanęło tak energicznie w obronie pana René Besnard, jak to robiło dla obrony swych interesów; lecz gdyby nawet we wszystkich tych wypadkach los sprzyjał mu bezwzględnie, dzieło jego niemniej byłoby ostro krytykowane, i również pewną byłaby jego porażka, gdyż, niestety, przyczyny tego szukać trzeba było nie w lotnictwie! Choroba tkwiła w tem, że POLITYKA i PRYWATA zwalczały się bez przerwy.

Czyż można wobec tego się dziwić, że w chwili gdy wróg zaatakował Verdun, eskadry nasze znajdowały się w stanie daleko gorszym i niebezpieczniejszym niż w sierpniu 1914 roku?

*) str. 19 i następne tego sprawozdania są stenografowane.

ROZDZIAŁ TRZECI.

Od jednego Podsekretarza do drugiego. Artylerzyści, tajne Komisje, Komisje Sejmowe.

(luty 1916 — marzec 1916).

Z chwilą przyjęcia dymisji pana René Besnard, za kulami rozpoczęto głowić się nad wyborem nowego kandydata wśród wyższych, mających szanse wojskowych i cywilnych. Na kandydatów wymieniono nazwiska posłów, przemysłowców i wyższych dowódców wojskowych. Ponieważ Rząd za jedyną przyczynę nalotu Zeppelinów na Paryż uważał istnienie w nim Podsekretarjatu Stanu lotnictwa, pospieszył on ogłosić, że urząd ten będzie zniesiony. Wieść ta wpłynęła uspakajająco na wzburzone umysły Paryżan.

Dla wojskowych zaś, tak frontu jak i tyłów, pogłoski te brzmiały też melodyjnie, gdyż znaczyło to że stanowisko łącznika pomiędzy nimi a generałem Galliéni, pełnione przez osobę cywilną tak niemile widzianą, będzie skasowane. Minister Wojny odnosił się do losów Podsekretarjatu Stanu więcej niż obojętnie, gdyż osobiście wolał, niestety, pracować z Wydziałami Ministerstwa, z ich przestarzałą biurokratyczną administracją, która najpilniejsze sprawy, najgłębsze myśli potrafiła przechowywać „pod suknem“ lub przesyłała je miesiącami z biura do biura, jak całkiem bezużyteczne papierki.

Do przeciwnego obozu należeli ci, którzy pragnęli uratować Departament Aeronautyki z tego stęchłego bagna.

Pan René Besnard i jego młodzi współpracownicy usiłowali wprowadzić do 12-ego Departamentu metody szybkiej nowoczesnej pracy i zmysł jakiego wymagała wojna. Młody kierownik wierzył w przyszłość nowej broni wiarą, która potrafi dźwigać góry, lecz i ona była bezsilna wobec ówczesnej gospodarki wojskowej. W kronikach wojny nie znajdziemy przykładu by jakowaś wewnętrzna administracja wojskowa dała się przemóc, zmienić lub przekształcić.

Minister Wojny przejął tedy całkowitą odpowiedzialność za lotnictwo na siebie. Opróżnione przez pana René Besnard miejsce zajmie wojskowy jako szef aeronautyki. Czy można było się spodziewać, że ten nowy szef, którego zakres działania był mocno ucięty i zmniejszony, i który był całkowicie podporządkowany Ministrowi i bezsilny wobec posłów, mających tendencję traktowania go jako podwładnego — czy można było się spodziewać, że w sprawach lotniczych będzie on miał kompetencję nieograniczoną? Pan Gustaw Hervé w artykule dziennika „VICTOIRE” z dnia 10. lutego 1916, poświęconym kwestji KRYZYSU LOTNICZEGO podał mądrą radę, by generał Gallieni mianował szefem lotnictwa „oficera lotnika latającego, który już brał udział w walkach powietrznych — jednego z szefów lotnictwa frontu — i wyznaczył by mu do pomocy technika cywilnego, niekoniecznie nawet z ukończoną Politechniką, który by mógł jednakże zorganizować produkcję lotniczą podług najnowszych wzorów, zaniechawszy martwego biurokratyzmu”.

Tegoż samego dnia w którym pan Gustaw Hervé opublikował wymieniony artykuł, LE JOURNAL OFFICIEL ogłosił nazwisko następcy pana René Besnard:

„Dekretem z dnia 11. lutego 1916 na wniosek Ministra Spraw Wojskowych pan płk. artylerji Régner (Henri Jacques) był kierownik centralnej wojennej szkoły pirotechnicznej, został mianowany szefem wojennego lotnictwa przy Ministerstwie Wojny.”

Miał być to rewanż ze strony wojskowych. —

*

*

*

Pułkownik Régner, któremu swego czasu pan René Besnard polecił organizację Służby Fabrykacji Lotniczej, był jako pracownik niestrudzony. Spędzając całe dnie w swym gabinecie na studjowaniu plik aktów, przesiadywał tam czasem do późnej nocy. Metodyczny, wymagający, miał on na myśli wprowadzić w organizację lotnictwa zasady uznane w najrozmaitszych wydziałach tyłowych artylerji za niezbędne. Jego zdaniem produkcja płatowców i silników powinna być zorganizowaną na wzór przemysłu artyleryjskiego, a zaopatrzenie w samoloty i silniki eskadr frontowych na wzór zaopatrzenia oddziałów artylerji. Jednem słowem, przy najlepszych chęciach płk. Régner był zahypnotyzowany powodzeniem osiągniętym przez jego broń macierzystą i miał zamiar wyeliminować z lotnictwa wszystko to, co stanowiło jego cechy charakterystyczne, idywidualne. Pułkownik Régner

miał zamiar wytepić w zarodku V-tej broni przede wszystkim brawurę niezbędną, według jego mniemania, tylko dla kawalerzysty, pozbawić ją jej przywilejów i niezależności, chciał rządzić lotnictwem i wziąć je pod opiekę jako syna marnotrawnego. Zaryzykował on także skasować zupełnie lotnictwo myśliwskie i niszczycielskie; uznawał tylko samoloty artylerji, którymi tak na froncie, jak i na tyłach rządzili wkrótce tylko artylerzyści.

Dzięki tym zupełnie mylnym zasadom sprzecznym z tendencjami Głównego Dowództwa wywołano nieuniknione starcie pomiędzy tyłami a frontem. Niechęć, z początku ukryta, a wkrótce jawna, zaznacza się w raportach wewnętrznych obu obozów; niedługo przeistacza się ona w jawną walkę na papierze, w rozmowach telefonicznych i w depeszach pomiędzy biurami frontu i tyłów.

Generał Galliéni, następnie generał Roques, późniejszy minister wojny, byli naturalnie po stronie płk. Régnier, ich pomocnika. Z drugiej strony, generał Joffre, generał Pellé i szefowie sztabu Głównego Dowództwa solidaryzowali się z płk. Barés i jego pomocnikami, oskarżając urzędy tytułowe. W rezultacie cała ta kwaśna i zgryźliwa korespondencja stała się podobną do biurokratycznego match'u, którego gracze zjadadłe między sobą się kłócili. A lotnicy z eskadr bojowych — przynajmniej ta część ich, która orjentowała się w sytuacji — ze ściśniętym sercem przyglądała się tej walce, widząc jednocześnie, jak eskadry ich dekompletowano lub zaopatrywano w stare graty.

*

*

*

26 stycznia 1916 roku Główne dowództwo wyruszyło pod Verdun by stawić czoło skierowanemu na ten punkt potężnemu natarciu wroga. Już po kilku dniach walk powietrznych łatwo było niestety skonstatować spustoszenia poczynione w V-tej broni przez niecną kampanję przeciwników pana René Besnard. Lotnictwu brakowało wszystkiego; lotnictwo wroga przewyższało nasze tak liczbowo jak i jakościowo. Samoloty nasze okazały się przestarzałe, karabiny maszynowe zacinęły się, a bomby ledwo odpowiadały naszym wymaganiom. Już w pierwszych godzinach walki błędy tych, którzy przeszkadzali panu René Besnard w jego spokojnej twórczej pracy nad udoskonaleniem lotnictwa, rzucały się każdemu w oczy. Załączona tablica lepiej niż wszelkie inne komentarze wykazuje stan ilościowy i jakościowy naszego lotnictwa w lutym 1916 roku.

Stan samolotów czynnych na dzień 1 lutego 1916 roku.
(Tablica ta wykazuje tylko samoloty w stanie czynnym).

T Y P		Na froncie	Zewne- trzny rejon opera- cyjny	G. R. P.	W kraju	Razem
M. Farman	Renault 80	271	16	18	52	359
	Renault 130	101	—	26	49	176
	A. M.	7	—	—	—	7
	Szkoły	—	—	—	95	95
Voisin		159	17	4	132	312
	uzbrojony w ar- matkę	25	2	6	—	33
Caudron	G. 3	141	7	—	159	307
	G. 4	167	1	3	25	196
	R. 4	1	—	—	—	1
Nieuport		210	28	30	29	397
Caproni		7	—	—	3	10
Breguet	myśliwski	11	—	—	—	11
	Michelin	22	—	—	9	31
Morane-Saulnier		18	—	—	41	59
Spad-Bechereau		4	—	—	5	9
Ponnier		5	—	—	—	5
Blériot		—	—	—	71	71
Henri Farman		—	—	—	15	15
Różne		—	—	—	6	6
		1149	71	87	691	
		Ogółem: 1998				

Zdawało się, iż sytuacja lotnictwa była beznadziejną, lecz pułkownik Barés jeszcze nie stracił nadziei. Ci, którzy brali bezpośredni, bądź pośredni udział w tych zapasach powietrznych, i wspomnienia których wskrzeszają wspaniałą epopeę naszego lotnictwa, pamiętają jeszcze jej zachwycające epizody.

Płk. Barés przeniósłszy chwilowo swoją kwaterę z Chantilly do Barle — Duc, zaczął ściągać do siebie najlepszych szefów lotnictwa armji, najlepsze eskadry. W ciągu trzech dni mimo trudności i długości lotów zimowych, koncentracja wojsk lotniczych była zupełnie ukończoną. Na reszcie frontu pozostało ledwie kilka eskadr detaszowanych, mało zdatnych do obrony lub ofensywy. Cała armja powietrzna była skon-

centrowaną pod Verdun, gdzie załogi mimo bezwzględnej przewagi wroga dały dowody swej odwagi i hartu ponad wszelkie pochyty. Asy robili wyprawy po 4 i 5 razy dziennie. Zachęcane przez płk. Barés i jego pomocników eskadry, wykonywały swe zadania we dnie i w nocy. Piloci i obserwatorzy wszystkich stopni ginęli na polu chwały; straty lotnicze w ciągu trzech miesięcy były cięższe niż były poprzednie w ciągu całego roku. Oto jakie były skutki tej chwalebnej improwizacji, która pociągnęła za sobą tyle ofiar ludzkich; i tylko za cenę tych ofiar eskadry frontowe mogły wyzwolić się z tej przepaści, w którą je wciągnęła prywatna tyłów.

*

*

*

Ten właśnie poważny moment był odpowiednim do ponownego poruszenia sprawy kryzysu lotniczego.

Produkcja samolotów była wstrzymana; produkcja warstatów silnikowych mimo powagi sytuacji postępowała żółtym krokiem. Eskadry na froncie nadal otrzymywały tylko przestarzałe płatowce jak Maurice Farman, Voisin, Renault, dwumotorowy typ Caudron G-4 i Nieuport. Na tych to Farman'ach, i Caudron'ach walczyło nasze lotnictwo pod Verdun. Trzymiejscowe bojowe maszyny R-4 były bardzo rzadkie, a właściwości Spad'a dopiero badano. Ponieważ zakłady lotnicze wewnątrz kraju nie były w stanie zaopatrzyć nawet nasze biedne frontowe oddziały, zmuszeni byliśmy odmawiać zapotrzebowaniom na materiał lotniczy naszym sprzymierzeńcom, gdyż nie byliśmy wprost w stanie je wykonać. Podkreślić należy, że stworzywszy broń i jej taktykę nie umieliśmy wykorzystać wysiłków naszych żołnierzy i wynalazków naszych inżynierów. Otóż na wiosnę roku 1916 sytuacja stała się zatrważającą i cała odpowiedzialność za nią obciążyła tyły. Jeden z oficerów, pilot i technik, przedstawił niebezpieczeństwo jakie zagrażało naszemu lotnictwu w takich nadzwyczaj trudnych, a dotychczas nieopublikowanych zdaniach, pisanych w maju 1916 roku.

Uwagi o lotnictwie w maju 1916 roku.

„Lotnictwo frontu francuskiego północno-wschodniego w maju 1916 roku składa się z setki eskadr maximum, po 10 samolotów w każdej. Od maja roku 1915 wzrasta ono bardzo nieznacznie, natomiast w ciągu sześciu miesięcy poprzednich, a mianowicie od listopada 1914 roku do maja 1915 roku zwiększyło się ono z 30 do 80 eskadr.

Oprócz tego na wiosnę 1915 roku mogliśmy zaopatrzyć naszych sprzymierzeńców w dostateczną ilość materiału lotniczego; obecnie zaś alianci zasypują nas prośbami, a my możemy bardzo niewiele im obiecywać, a jeszcze mniej możemy dać. Byłoby nadzwyczaj pożądanem z punktu widzenia ekonomicznego i patriotycznego, ażeby Francja stała się światowym dostawcą materiałów lotniczych i by po wojnie inne mocarstwa pozostały stałymi odbiorcami tychże. Obecnie zaś rzecz przedstawia się tak, że mogąc zaspokoić tylko nieznaczną część zapotrzebowań aliantów, tym samym zmuszają ich do zakładania własnych fabryk i warsztatów, co w przyszłości odbije się bardzo ujemnie na rozwoju naszego przemysłu lotniczego.

Komu zawdzięczamy podobny stan rzeczy? Mamy warsztaty silnikowe zorganizowane według najnowszych wymagań techniki, ale większości warsztatów płatowcowych brakuje fachowego kierownictwa i zmysłu kupieckiego.

Żaden z tych warsztatów nigdy nie był w stanie zorganizować produkcję na większą skalę. Zakłady te z braku odpowiednich pomieszczeń, większych hal warsztatowych i składowi zmuszone są oddawać część swej pracy do wykonania drobnym stolarniom lub warsztatom żeglarskim, względnie — montować samoloty na lotniskach, co naturalnie bynajmniej nie wpływa dodatnio na jakość zmontowanych tym sposobem płatowców. Gdy zarzuca się konstruktorom, że ich pomysły, jak i ich przedsiębiorstwa są nędzne, usprawiedliwiają się oni tem, że częste zmiany typów samolotów przeszkadzają im zorganizować produkcję seryjną; jasnem jest, że argument taki nie wytrzymuje krytyki. Nietrudno zrozumieć, że typy samolotów bojowych muszą być często zmieniane ze względu na wymagania postępu technicznego, lecz także i przede wszystkim dlatego, że nieprzyjaciół udoskonala swoją broń bezustannie; zmiany te są nieuniknioną koniecznością, jeśli chcemy mieć przewagę w powietrzu.

W rzeczywistości więc służy to dowodem, że wszystkie te przedsiębiorstwa lotnicze, których stan obecny jest tak niepewny, nie są finansowane przez poważne instytucje, dla których strata jednego lub kilku samolotów, zbudowanych na próbę, groziłaby ruiną materialną, lecz przedstawiają własność i cały majątek drobnych przedsiębiorców, którzy jeszcze w czasie pokoju zbankrutowali i właśnie w obecnej chwili szukają sposobności powetowania swych strat, tworząc bardzo mierną produkcję, opartą na przestarzałych zasadach i tak biedną w pomysły.

Nic dziwnego, że w tych warunkach posiadamy bardzo mało dobrych inżynierów lotniczych. Każdy z nich obiera sobie jakiś typ płatowca i tylko nim zaprzęta sobie głowę myśląc o zrobieniu reklamy przy pomocy nowych rekordów.

Nie egzystują także większe towarzystwa akcyjne lub państwowe, któreby się podjęły trudu, obrawszy jakibądź typ samolotu, bez uprzedzenia do niego i nie goniąc za rekordami, po większej części iluzorycznymi, szybko doprowadzić go do doskonałości. Takie towarzystwo zabezpieczone wielkim kapitałem, pewne i zyskowne, zwerbowałszy naszych najlepszych inżynierów, mogłoby produkować samoloty szybko, w wielkich ilościach i zaspokoić nie tylko własne potrzeby, lecz i wszystkich naszych sojuszników. Tym sposobem kraj nasz stałby się głównym światowym rynkiem handlu i przemysłu lotniczego, który obecnie pomału wymyka się z naszych rąk.

Nieudolność naszych przedsiębiorstw lotniczych jest widoczna, a co najgorsze, pozostają one w ciągu 22 miesięcy wojny w tym stanie w jakim widzieliśmy je przed wojną. W ciągu całej kampanji Ministerstwo, które by mogło kierować inżynierami i dopomóc im wyjść na szersze tory, nie zrobiło nic by opisanemu stanowi rzeczy zapobiec lub też przyczynić się do rozwoju tej gałęzi przemysłu narodowego. Wręcz przeciwnie: — przygodne przedsiębiorstwa produkują mierne samoloty i w miernych ilościach, a Ministerstwo nigdy nie podkreśla niezbędności skonsolidowania produkcji, ryzykując narazić się pewnego pięknego dnia na zatrzymanie i tych nielicznych warsztatów. Nigdy też ono nie próbuje racjonalnie powiększyć wydajności zakładów wprowadzając pracę nocną lub świąteczną; u konstruktorów, którym brakuje kapitałów i funduszy zakładowych, a którzy chcą zrealizować swe nowe wynalazki w lotnictwie zamawia się nowe typy **WARUNKOWO**, nie licząc się wcale z tym, czy taki konstruktor znajdzie potrzebne mu fundusze dla wykonania tego rodzaju zamówień.

Trzebaby w tym ostatnim wypadku, uwzględniając wymienione warunki w jakich się znajdują konstruktorzy lotnictwa, zawierać z nimi umowy odmienne od tych, które są przyjęte przy zawieraniu umów z fabrykami produktów i materiałów artyleryjskich; na przykład zaofiarować bardzo wysoką nagrodę za jeden lub dwa typy nowego pomysłu, nie przesądzając ceny i ilości przyszłych zamówień na te samoloty.

Postulaty te były już ogólnie znane w chwili gdy podwójna wieść pochodząca z Sejmu i żurnalistyki oznajmiła wszędzie nowy kryzys lotnictwa! Od dnia, w którym Pod-

sekretarz Stanu Lotnictwa opuścił swój urząd, kryzys trwał nadal, lecz dzięki tajnie zawartemu przymierz między Prasą, Sejmem i Ministerstwem nie było wolno o nim nietylko mówić, lecz i robić najmniejszej chociażby alluzji o jego istnieniu. Powiemy więcej: Główne Dowództwo pisało w różnych odstępach czasu stanowcze listy, niestety bezowocne, skarżąc się na brak samolotów na froncie i na trudności w produkcji, lecz Ministerstwo odrzucało te upomnienia z obłudnym optymizmem wyrażając zdziwienie z powodu krytyki i wychwalając jednocześnie sprawność zorganizowanego przez się przemysłu. W ten sposób Ministerstwo, podkreślając polepszenie ogólnego stanu rzeczy, zamykało usta Głównemu Dowództwu; front przestaje zupełnie uskarżać się tyłowi na swe braki i niedomagania i Komisja Sejmowa nie potrzebuje odgadnąć wtrącać się w sprawy, w których, jak zaznacza Ministerstwo, więcej nic nie da się zrobić!

I wreszcie w maju 1916 roku kryzys w przemyśle lotniczym przybiera rozmiary daleko więcej zatrważające, niż to miało miejsce w grudniu roku 1915; by o tem przekonać się wystarczyłoby zbadać jeden chociażby dział produkcji, dział samolotów niszczycielskich.

Dzięki temu, iż w Głównym Dowództwie i Ministerstwie było kilka ważnych osobistości, które wciąż faworyzowały lotnictwo artyleryjskie na niekorzyść niszczycielskiego pod pretekstem minimalnej wartości tegoż z punktu widzenia wojkowego, nie mamy dotychczas żadnego samolotu nadającego się do zorganizowania nalotów przeciw Niemcom w ciągu wiosny i przyszłego lata.

Samoloty w które uzbrojono nasze grupy niszczycielskie są tylko parodią płatowców, których w rzeczywistości potrzebujemy; przy największych wysiłkach nie mogły one wykonać nalotu na wewnętrzne linje wroga. Płatowce Maurice Farman i Voisin, które w zeszłym roku bombardowały Ludwigshafen, Trèves, Stuttgart, Rottweil i Friedrichshafen nie mogą walczyć ze samolotami przeciwnika, które już w roku 1915 były o wiele szybsze i lepiej uzbrojone; ponieważ ostatnie operacje niszczycielskie wznowione na początku zimy 1916 roku przyniosły nam tylko same straty, byłoby zbrodnią nadal wymagać niepotrzebnych ofiar w ludziach i maszynach. Samoloty Bréguet-Michelin, zgrupowane w dwa oddziały przeznaczone dla obrony wewnętrznej, wzmocnione materialnie i personalnie, są tylko zdadne do lotów nocnych na małe odległości. Co się tyczy samolotów Caproni, na których Ministerstwo zdaje się pokładało wielkie nadzieje, nie przekro-

czyły one nigdy wysokości 2000 metrów i dzięki temu są skazane na bezczynność na czas nieokreślony.

Gdybyśmy jutro chcieli wykonać nalot na Trèves albo Mannheim, nie moglibyśmy tego dokonać, ponieważ nikt nie mógłby dać fachowych wskazówek konstruktorom do zbudowania samolotów niszczycielskich, któreby odpowiadały wymaganiom technicznym i wojskowym kampanji 1916 roku. Tej właśnie kategorii samolotów potrzebowało Główne Dowództwo przewidując już w roku 1915, iż w krótkim czasie niedoskonałość Maurice Farman'ów, Voisin'ów i Bréguet-Michelin'ów stanie się aktualną. Od wiosny 1916 roku samoloty niszczycielskie Nieuport 220 MK, Spad, lub dwusilnikowy Morane-Saulnier nie były dostatecznie wypróbowane, względnie udoskonalane, na tyłach; dzięki temu nie można było zupełnie przewidzieć, kiedy nasze lotnictwo niszczycielskie będzie zaopatrzone w te nowe typy. Niedomagania naszego lotnictwa są groźne i wymagają środków niezwłocznych i energicznych. Kryzys w przemyśle mógłby być zażegnany, gdyby Rząd lub kapitaliści zgrupowali się pod jednym kierownictwem i skupili rozproszone i jałowe wysiłki współczesnych konstruktorów. Koniecznem też jest ustalenie rzeczywistej odpowiedzialności tych, którzy tolerowali istniejące zło, jego wzrost i rozpowszechnienie, by dać możliwość prawdziwym kierownikom przemysłu lotniczego dążyć do celu drogą prostą i wytkniętą, bez obawy o przyszłość. Trzeba użyć tych samych środków przeciw „winowajcom kryzysu lotniczego“, jakie zastosowane zostały przeciw tym, którzy doprowadzili naszą artylerję do stanu w jakim się ona znajdowała zimą 1915 roku. Niechże Komisje Sejmowe zażądają wyjaśnień i odnajdą winnych na froncie czy na tyłach, niechże pociągną do odpowiedzialności winowajców, by wreszcie lotnictwo nasze mogło się zorganizować i rozwinąć swą produkcję w tej mierze, na jaką zasługuje geniusz naszego narodu“.

Zasługę tych surowych uwag stanowi nietylko wyliczenie braków i przyczyn tej beznadziejnej sytuacji, lecz i cały szereg podanych skutecznych środków zaradczych.

Istotnie można stwierdzić, że w ciągu lutego 1916 roku nowe Dowództwo nie zwiększyło w potrzebnym stosunku produkcji samolotów i silników. Fabrykanci, których by nie trzeba było pobudzać do powiększenia wydajności ich produkcji, należeli do wyjątków. Równocześnie długotrwałość wojny i nieuniknioność zamówień długoterminowych zmusiła

większą część techników na tyłach zdecydować się na wzmożenie produkcji artyleryjskiej. Dowództwo zaś lotnicze w swych zamówieniach na niezbędny materiał postanowiło ściśle zastosować się do programu Głównego Dowództwa, lecz produkcji prztem wcale nie powiększyło. Wielu członków Tajnej Komisji już w czerwcu 1916 roku mówiło o niezbędności przygotowania się do kampanji zimowej. Płk. Barès stale twierdził że bitwa pod Verdun dowiodła, iż wojna przeciągnie się jeszcze conajmniej na dwa lata. Dowództwo lotnictwa było przekonane, że nieufność artylerzystów uważających swoją broń za „królowę pól“ nie da się przekonać, nawet gdyby V-ta broń znacznie licznie wzrosła — i w tym przekonaniu wytrwałe jak mrówka, pracowało nadal, ale bez zapału, bez ideałów, i bez nadziei na przyszłość. Rok 1916, który powinien być być dla lotnictwa rokiem wyraźnego wzrostu produkcji był zmarnowany.

Odpowiedzialność za kryzys w produkcji bezsprzecznie spadała na Kierownictwo lotnictwa wojennego. Lecz powodowany pospolitą wadą uchylania się od odpowiedzialności za swe winy, XII-ty Departament zaczął dowodzić technikom i fabrykantom, że Szefostwo lotnictwa przy Głównem Dowództwie jest głównym winowajcą wszystkich tych błędów. Głównie Dowództwo — twierdzili oni — jest winnem temu, że fabrykanci otrzymywali od XII-ego Departamentu zamówienia w aptekarskich dozach. To вина Głównego Dowództwa, zapewniali oni, że warsztatom brakowało surowca lub pracowników. To вина tegoż Dowództwa, że konstruktorzy nie mogli przejść na produkcję seryjną, lecz zmuszeni byli budować od 2 sierpnia 1914 roku jeden i ten sam typ samolotu, względnie silnika!

Argumenty te XII-ego Departamentu znalazły posłuch wśród oficerów lotnictwa wewnątrz kraju i w Sejmie, a zřęcznie pusczone w obieg, zachwiały dotychczasową wiarę i zaufanie do oficerów aeronautyki znajdujących się przy Głównem Dowództwie, wykonywujących rzekomo wolę swego szefa, naokoło którego zaczynały się gromadzić chmury.

Ogół konstruktorów stosował względem płk. Barès i jego pomocników specyficzny system napadu; zarzucano im, że zachwyćali się jakimś typem samolotu lub silnika, by wkrótce uznać go niezdatnym, że robili terminowe zamówienia na samoloty lub silniki, by uznać je po przybyciu na front za przestarzałe lub wadliwe, jednym słowem, że te kolejne zachwyty i narzekania były bezpodstawne i niefachowe. Wyteżona praca płk. Barès i jego lotne myśli poświęcone całko-

wicie rozwojowi lotnictwa przedstawiano jako całkiem pozbawione zdrowego sensu.

I tak wiosną 1916 roku nikt na tyłach nie przypuszczał, że lotnictwo frontowe musi jeszcze szukać rozwiązania swych form bytu i przejść ciężką drogę, by osiągnąć przewagę powietrzną.

Kierownictwo lotnictwa wojennego powinno było grać rolę pojednawczą pomiędzy frontem żądającym nagłych reform a urzędami tyłowymi, zbyt wolno działającymi, łagodząc żądania pierwszych, a pobudzając drugich do czynu. Lecz XII-ty Departament miast naoliwiać łożyska tej skomplikowanej maszyny, dolewał benzyny na rozżarzone węgle wzajemnej niechęci. Nie chciał on też uznać, że w lotnictwie jakoś jest ważniejszą od ilości, że dobry samolot wypuszczony z warsztatów, traci swą wartość nim dojdzie na front, gdyż w ciągu tego czasu przeciwnik zdąży wyprzedzić ten typ pod względem konstrukcyjnym; że lepiej unieważnić największe chociażby zamówienie, niż zaopatrzyć eskadrę w mierne silniki lub samoloty, jednym słowem powinien był uznać, że nawet nadmiernie wygórowane żądania frontu zawsze były ważniejsze od największej chociażby uzasadnionych pretensji fabrykantów na tyłach. By zapanowały takie zasady musiałyby kierownictwo aeronautyki składać się z większości pilotów i obserwatorów frontowych, lecz niestety, w skład jego wchodził przeważnie artylerzyści, oficerowie sztabu generalnego lub piloci starzy i już nie latający.

* * *

Ta krytyczna sytuacja była zupełnie ignorowana przez ogół, gdyż umyślnie starano się zamilczeć wszystkie sprawy związane z lotnictwem i jego przyszłością.

Prasa wytykająca ongiś tak zajadle i prawie codziennie dążenia pana René Besnard do czynów, obecnie nie poświęcała ani jednego wiersza dla zwrócenia uwagi na opłakany stan samolotów i ubóstwo jakościowe i ilościowe eskadr frontowych. Wojenna Komisja Sejmowa też była niemą; zdawało się, że Sejm i opinię publiczną nie obchodziło lotnictwo i jego przyszłość.

Świadczy o takim stanie posiedzenie Tajnej Komisji odbyte 16 czerwca 1916 roku. Na posiedzeniu 17 czerwca w trakcie sprawozdania o produkcji materiałów przeznaczonych dla zaopatrzenia piechoty i o zakupie trzody intendenckiej, generał Roques, minister spraw wojskowych, pobieżnie i pośpiesznie wzmiankował o stanie lotnictwa w sposób następujący:

Zabiera głos pan minister spraw wojskowych. — „Przystępuję do omówienia spraw lotniczych.

Oddziały lotnicze w czasie mobilizacji składały się: z 21 eskadr przy armjach po 6 samolotów, 2 eskadry kawaleryjskie po 5 samolotów, razem: 136 samolotów w pierwszej linii. Oprócz tego znajduje się w rezerwie, podzielone na rezerwę pierwszą i drugą po 6 samolotów na eskadry armji i po 5 samolotów na eskadrę kawaleryjską: razem 136 samolotów, czyli z poprzednimi 272 samolotów.

Oprócz tego są jeszcze samoloty w szkołach.

Stan lotnictwa na 1-ego czerwca.

Formacje lotnicze składają się z oddziałów na froncie francuskim i wschodnim, z armji serbskiej, z oddziału dla obrony Wenecji i eskadr obrony Paryża.

Wewnątrz kraju eskadry i oddziały do dyspozycji obrony wewnętrznej.

Na froncie francuskim było na 1 czerwca: 45 eskadr korpusów armji po 10 samolotów, 24 eskadry artyleryjskie po 5 samolotów, 19 eskadr myśliwskich po 10 samolotów, 21 eskadr niszczycielskich po 10 samolotów, (z których 4 samoloty uzbrojone w armatki), razem: 1120 samolotów w pierwszej strefie, zamiast 272 posiadanych w czasie mobilizacji.

W armji wschodniej: 9 eskadr po 4–6 samolotów, 4 eskadry myśliwskie po 6 samolotów; razem 78 samolotów.

Na obronie Paryża: 6 eskadr różnego przeznaczenia t. zn. posiadających samoloty niszczycielskie, myśliwskie i artyleryjskie, razem 231 samolotów.

Suma samolotów, którą dysponują armje frontu pierwszej linii wynosi: 1299; w rezerwie 231 samolotów.

Razem 1530 samolotów.

Pan Adrien Veber. — I zawsze jeszcze ich zamało!

Pan Minister Spraw Wojskowych. — Zupełnie słusznie, wciąż ich jeszcze za mało. To jest materiał, którego nigdy nie będzie za dużo. Już to dawno zaznaczyłem. (Oklaski). Nie czekałem też na wojnę, by to podkreślić (nowe oklaski) i narazić się na napaści, które jeszcze dobrze pamiętam, o ile inni je zapomnieli.

Pan Adrien Veber. — Chciałem tylko zaznaczyć, że brakuje nam mimo wszystko samolotów.

Pan Minister Spraw Wojskowych. — Dla rozwoju środków obserwacji powietrznej niezbędnem nam było stworzenie:

51 parków balonowych w polu, które są częściowo sformowane; oprócz tego mamy 220 balonów na uwięzi, 70 nowych balonów itd.; 164 aparatów foto; i 15 sterowców, z których 7 jest w trakcie budowy.

Teraz, streszczając swój referat, przechodzę do zakupu zwierząt. (Głosy: bravo, bravo!)......

Wnioski pana André Veber'a i parokrotnie powtórzone aplauzy z powodu oświadczenia generała Roques, „że nam nigdy nie będzie za dużo samolotów“, miały charakter czysto platonicznej manifestacji. Na tajnem posiedzeniu 21 czerwca p. Raoul Anglès w ten sposób interpelował Rząd o sytuacji naszej aeronautyki wojskowej:

Pan Raoul Anglès. — „Chciałbym rozpocząć głębszą dyskusję o uzbrojeniu artylerji, dyskusję, któraby pozwoliła wyjaśnić w czasie tych ważnych posiedzeń ogólne liczby, które nam przedłożył p. Podsekretarz Stanu Artylerji.

Co się tyczy aeronautyki, chciałbym po exposé pana Ministra Spraw Wojskowych, exposé w którym pan Minister podał również ogólne liczby, by były one sprawdzone, gdyż następuje się wciąż następująca kwestja: czy jesteśmy w stanie przedsięwziąć i prowadzić z powodzeniem większe wojskowe operacje w najbliższym czasie? — Chciałbym, podkreślam, omówić te cyfry i przedstawić zebraniu sytuację, którą uważam za bardzo poważną...

Pan Henryk Laniel. — Tak, to prawda.

Pan Raoul Anglès. — ... tak z punktu widzenia ofenzywy, jak i z punktu ewentualnego napadu na Paryż. To jest kwestja, która zasługuje na uwagę Komisji.

Jestem gotów zrezygnować na dzisiaj z mej interpelacji, jeśli Komisja inaczej o tem sądzi; ponieważ jednak wniosek mój został przez Rząd przyjęty, proszę o wyznaczenie dnia w którym będziemy mogli tę kwestję rozpatrzyć. (Oklaski na lewicy).

Lecz większość Sejmu była zniecierpliwiona temi debatami w Tajnej Komisji i żądała ponownego otwarcia jawnego zebrania, a żądanie pana Raoul Anglès zostało odrzucone jawnym głosowaniem. Wreszcie w końcu czerwca 1916 roku, podczas gdy Dowództwo aeronautyczne zaczęło się skarżyć na brak materiałów, które miały mu dostarczać tyły, gdy pilotom na froncie zabrakło karabinów maszynowych, bomb, silników i szybkich samolotów, Kierownictwo Aeronautyki Wojskowej zadowolone ze swej pracy, zakomunikowało Ministrowi Spraw Wojskowych ilość samolotów bojowych uchwaloną przez większość Sejmu. Możliwe że interpelacja pana

Anglès byłaby przekonała większość posłów o wyjątkowym niebezpieczeństwie, które zagrażało lotnictwu, gdyby ją przedstawiono ogółowi. Lecz Tajna Komisja nic sobie nie robiła z losu, który czekał lotnictwo. Trzeba było czekać aż do grudnia 1916 roku, to znaczy zupełnie zmarnować sześć miesięcy, by Rząd i Sejm zdecydowali się przyjść lotnictwu z pomocą i zająć się jego odrodzeniem.

Wszystkie te fakty nabierają szczególnej wagi, ponieważ w jaskrawych barwach rysują nam wzajemne stosunki tych, którzy byli odpowiedzialni za przeciąganie wojny.

* * *

Napędce złożone przez generała Roques 17 czerwca liczbowe sprawozdanie podkreśliło tylko ilościową różnicę pomiędzy lotnictwem które posiadaliśmy w dniu 1 czerwca 1916 roku (1530 samolotów), a lotnictwem w dniu 1 sierpnia 1914 roku (272 samolotów), lecz byłoby nierozsądnym zapatrywać się z tego powodu optymistycznie na całokształt sprawy.

Wspaniałe zachowanie się naszej armji powietrznej w pierwszej bitwie na Sommie (latem 1916 r.), gdzie prawie stale mieliśmy przewagę powietrzną, zawdzięczamy więcej doskonałej organizacji natarcia i obrony, niż naszej przewadze technicznej. Ułożony i przeprowadzony po raz pierwszy pod Verdun pomysł powietrznego sektora został pod kierownictwem płk. Duval, szefa sztabu 6-tej armji, ponownie ściśle zastosowany w bitwie powietrznej na Sommie. Sektory lotnicze Villers-Bretonneux, Hamel, Morlancourt i grupy myśliwskie Cachy stanowiły dla dowództwa wspaniałe środki działań, które pracowały w ścisłej łączności z innymi rodzajami broni. Jednym słowem aż do chwili pojawienia się na horyzoncie wielkiej ilości samolotów niemieckich L. V. G., lotnictwo nasze, choć uzbrojone w mierne aparaty, spisywało się chlubnie. Jakież wspaniałe sukcesy moglibyśmy osiągnąć, gdyby organizacja naszego przemysłu była na wysokości organizacji taktycznej frontu!

Od tego momentu Komisja Sejmowa zainteresowała się reorganizacją produkcji; zgodnie, wszyscy od Senatu do Sejmu zainteresowani lotnictwem, studjowali problem, który od czasu pana René Besnard ani w zasadach, ani w sposobie rozwiązania, zupełnie się nie zmienił, i szukali środków zaradczych. Tak smutnie rozpoczęty dla lotnictwa rok 1916 dał w końcu nowej broni pierwszy decydujący program, ustanowiony przez Komisje Sejmowe. Nie możemy przytem

zamilczeć sprawozdania p. Daniel Vincent, referenta budżetu aeronautycznego, przedstawionego 1 grudnia 1916 roku Komisji budżetowej i Sejmowi, a także streszczonego na posiedzeniu Tajnej Komisji 6 grudnia 1916 roku.

Sprawozdanie to zrobiło na większości deputowanych wrażenie piorunujące. Po ustąpieniu pana René Besnard miano ogół pięknymi zdaniem i 409 samolotów, przeznaczonych na zamianę i stanowiących Główną Rezerwę lotniczą. Zostało więc w eskadrach 1418 samolotów które można było podzielić na: 328 samolotów myśliwskich, 837 samolotów wywiadowczych i 253 samolotów niszczycielskich. Z tych 328 samolotów myśliwskich 82 samoloty, jako typy przestarzałe, zadań swych wykonywać nie mogły. Prócz tego pozostałe nie mogły nam zapewnić bezpieczeństwa frontu i opieki nad samolotami wywiadowczymi, dzięki małej ich ilości. Najszybszy pławiec, który mieliśmy dotychczas, Spad, był jeszcze mało znany w eskadrach frontowych i w tej liczbie 328 figurowało tylko 25 Spadów.

Z 2023 samolotów, rzekomo czynnych na froncie francuskim 20 listopada 1916 roku, pan Daniel Vincent odliczył przedewszystkiem 196 samolotów szkolnych, znajdujących się w grupie dywizjonów treningowych i 409 samolotów, przeznaczonych na zamianę i stanowiących Główną Rezerwę lotniczą. Zostało więc w eskadrach 1418 samolotów które można było podzielić na: 328 samolotów myśliwskich, 837 samolotów wywiadowczych i 253 samolotów niszczycielskich. Z tych 328 samolotów myśliwskich 82 samoloty, jako typy przestarzałe, zadań swych wykonywać nie mogły. Prócz tego pozostałe nie mogły nam zapewnić bezpieczeństwa frontu i opieki nad samolotami wywiadowczymi, dzięki małej ich ilości. Najszybszy pławiec, który mieliśmy dotychczas, Spad, był jeszcze mało znany w eskadrach frontowych i w tej liczbie 328 figurowało tylko 25 Spadów.

Na 837 samolotów wywiadowczych przypadało 488 Maurice Farman'ów i 314 Caudron'ów starych typów, co razem stanowi 802 pławce, typów bezwzględnie przestarzałych. 314 samolotów myśliwskich nie było w stanie dotrzymać pola niemieckim samolotom myśliwskim roku 1916 i skutkiem tego stanowiły łatwą zdobycz dla pilotów nieprzyjacielskich. I tylko kilka Nieuport'ów i Sopwith'ów wykonujących pracę wywiadowczą świadczyły o egzystencji postępu w sposobach prowadzenia wojny powietrznej. Pokładano wówczas wielkie nadzieje w samolotach Sopwith, które wykazały wielkie zalety jako maszyny wywiadowcze; lecz było ich siedem na cały front.

Wreszcie 253 samolotów niszczycielskich przedstawiały olbrzymie zbiorowisko różnorodnych typów, których charakterystyczną i jednakową cechą była — miernota. Kierownictwo Aeronautyki Wojskowej zdawało się nie miało zamiaru wystąpić energicznie przeciw temu chaotycznemu stanowi rzeczy. Nasze lotnictwo myśliwskie potrzebowało minimum 1000 Spad'ów: a kierownictwo zamówiło tylko 629. W lotnictwie

wywiadowczym niezbędnym nam był typ zupełnie nowy, któryby stał znacznie wyżej pod względem jakości od samolotów dotychczas używanych; zamówiono 725 A. R.; był to samolot skonstruowany przez Wydział Techniczny aeronautyki, i przy najoptimistyczniejszych dla niego horoskopach, niewiele więcej był wart od Farman'a. Naszemu lotnictwu niszczycielskiemu brakowało wszystkiego: potrzeba mu było przyspieszonego systemu zaopatrzenia w nowe typy samolotów zdolne do wypraw dziennych i nocnych; Kierownictwo wojenne poczyniło kilka zamówień próbnych, by w ten sposób przedłużyć używanie na froncie szeregu miernych samolotów już istniejących. Czy w tym stanie mogliśmy mówić o przewadze w powietrzu? Czy mogliśmy także mieć nadzieję, wnioskując z rodzaju zamówień XII-ego Departamentu, uzyskać z powrotem przewagę powietrzną, którą mieliśmy w roku 1915?

Dla bezstronnego obserwatora posiedzenia Tajnej Komisji i raport p. Daniela Vincent ujawniły dobitnie chorobę na którą cierpiało lotnictwo: nieład w kierownictwie. Główne Dowództwo, poinformowane o potrzebach i sprawach eskadr, nie miało żadnego wpływu na czynności Kierownictwa Wojskowej Aeronautyki. Sejmowa Komisja Wojenna przedkładała Ministerstwu żądania, które nigdy nie zostały uskutecznione. Anarchja administracyjna spowodowała utratę przewagi powietrznej, którą początkowo osiągnęliśmy i powinniśmy byli utrzymać.

Gdybyśmy byli potrafili na początku roku 1917 zaniechać wszelkich kombinacji polityczno-wojskowych na froncie i tyłach i porzucić towarzyszące im nędzne kłótnie inżynierów z piechurami, techników z kawalerzystami, tobyśmy mieli do rozwiązania tylko następujące kwestje:

- 1-o. Stworzenie z lotnictwa broni autonomicznej;
- 2-o. Absolutne wyzwolenie urzędów aeronautycznych tyłów z pod opieki Kierownictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych i biur uzbrojenia; nadanie zupełnej *autonomji* produkcji lotniczej t. zn. uniezależnienie warsztatów, robotników, i surowców od opieki wszelkich urzędów M. S. Wojsk.
- 3-o. Nadanie dowódcy aeronautyki przy Głównem Dowództwie, niezależnie od jego szarży, autorytetu równego znaczeniem i niezależnością temu, jakie mają przy Głównem Dowództwie szefowie innej broni, to znaczyłoby zrobić Dowództwo aeronautyki przy Główniej Kwaterze faktycznym dowódcą lotnictwa, a nie tylko referentem, jak to było dotychczas; podobnież trzeba było nadać prawa szefom lotnictwa armji,

by wyjąć ich z pod biurokratycznej opieki szefów sztabów większych jednostek, jednym słowem stworzyć z lotnictwa broń autonomiczną, gdyż ta nowa broń nie mając ani bliskiego, ani dalszego pokrewieństwa z każdą inną, mogła rozwijać się tylko własnymi siłami;

4-o. Postawienie na czele lotnictwa Ministra Sił Powietrznych, któregoby władza rozpościerała się na front i tyły i który by potrafił stworzyć z V-tej broni jeden z najważniejszych środków zwycięstwa.

Na początku roku 1917 mieliśmy jeszcze czas do zrealizowania tych postulatów; zabezpieczyło by to nas przynajmniej od nalotów i bombardowań, które w roku 1918 były na porządku dziennym. Lecz śledząc, w miarę naszego sprawozdania, z jaką powolnością niektóre z tych reform i tylko niektóre — były wykonywane aż do 11 listopada 1919 roku, nikt się nie zdziwi, że i te skromne plany pozostawały na papierze aż do początku 1917 roku.

* * *

Projekta takie zupełnie nie były w guście tych z Kierownictwa Aeronautyki Wojskowej, którzy w swym raporcie z dnia 12 stycznia 1917 roku do Ministra Spraw Wojskowych zaznaczali, że lotnictwo ma za dużo samodzielności i że ją trzeba ograniczyć. Treść niżej przytoczonego dokumentu przekona czytelników mniej obeznanych ze sposobami walki biurowej, jaką wojnę prowadziły urzędy w czasie gdy Niemcy byli pod Saint-Quentin.

MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH

Kierownictwo Aeronautyki Wojennej.

Szef Departamentu.

Nr. 2904 A 12.

Paryż, 12 stycznia 1917.

Odpowiedź XII-ego Departamentu na pismo L. 8761 DD z 4 grudnia 1916 roku w sprawie redukcji organów administracyjnych i urzędów tyłowych armji północnej i północno-wschodniej.

„Niniejszym Szef Departamentu zawiadamia, że byłoby pożądanym skasować Dowództwo Aeronautyczne przy armjach i podzielić jego funkcje pomiędzy pierwszym i trzecim wydziałem Głównego Dowództwa, któremu by się przydzieliło następnie niezbędny personel techniczny.

„Możnaby przecież usprawiedliwić istnienie osobnych dowództw artylerji, saperów lub kawalerji przy armjach, a nietylko

w lotnictwie. Dzięki właśnie temu uprzywilejowanemu stanowisku wyżej wymienionego Dowództwa aeronautyki przy Głównem Dowództwie pozwala ono sobie wtrącać się w sprawy XII-ego Departamentu w kwestjach należących wyłącznie do urzędów tyłowych i dotyczących przemysłu i zaopatrzenia.

„Otóż dowódcy ci bardzo często wydają przemysłowcom lub podwładnym XII Dep. bezpośrednio zlecenia i rozkazy bardzo ściśle dotyczące wymienionych dwóch działów, czyli przemysłu i zaopatrzenia, bez wiedzy Ministra, który wyłącznie ponosi odpowiedzialność za skutki tej samowoli i za powstające stąd przykre następstwa dla fabrykacji lub doświadczeń.

„Dalej, nie orjentując się zupełnie w sytuacji w jakiej znajduje się przemysł, podają oni mylne informacje państwu o sprzonym lub co najważniejsze naszemu personelowi latającemu o rzekomo nowozbudowanych samolotach, w które faktycznie ich zaopatrzyć nie mogą, zniechęcając tem samem lotników do samolotów posiadanych i będących już w użyciu.

„Postępując w ten sposób, utrudniający podtrzymanie dyscypliny wśród personelu, psują tem samem stosunki z naszymi sojusznikami, którzy dochodzą do przekonania, że ostatnio dostarczone przez nas samoloty są marnymi resztkami naszych zapasów i stanowczo żądają dostarczenia im samolotów tylko pewnych określonych typów, wyprodukowanych u nas w bardzo nieznacznej ilości.

„Dowództwo aeronautyczne przy Głównem Dowództwie, stojące na czele jednostek lotniczych frontu, musi podporządkować się dowódcom większych jednostek do dyspozycji których są przydzielone oddziały lotnicze i aerostatyczne; to rozdzielenie władzy ma często ten skutek, że dowództwo większych jednostek do których lotnictwo jest tylko przydzielone, zmusza się do podporządkowania się w niektórych wypadkach działaniom tych formacji lotniczych.

„Pozostawienie przy Głównem Dowództwie tych nieodpowiedzialnych dowódców utrwała najrozmaitsze trudności w zakresie dowodzenia, dzięki temu dualizmowi.

„Są oprócz tego w formacjach frontowych cztery jednostki, któreby warto podporządkować bezpośrednio Ministrowi, są to: *Główna rezerwa lotnicza w Bourget*; *druga rezerwa aeronautyczna w Mortemets w pobliżu Wersalu* i *dwa porty lotnicze Saint-Cyr i d'Issy-les-Moulineaux*.

„Dwie pierwsze, które stanowią wprawdzie składy materjałów, powinny być wykorzystane jako składy zapasów artyleryjskich lub też stałych składnic, to zn.: trzeba utwo-

rzyć z nich magazyny, któreby mogły zaspakajać niezwłocznie wielkie zapotrzebowania frontu i których zapasy byłyby uzupełniane na bezpośrednie rozkazy Ministra, dokładnie poinformowanego o ich stanie.

„Dwa porty węzłowe Issy-les-Moulineaux i Saint-Cyr są zarezerwowane dla prób balonów i sterowców (przed ich wysłaniem do armji), skonstruowanych u nas w kraju; port Saint-Cyr posiada prócz tego warsztat dla poważniejszych reperacji balonów obserwacyjnych i szkołę pilotażu.

Same przeznaczenie tych urządzeń jak i ich odległość od frontu, nie usprawiedliwia podporządkowanie tychże Głównodowodzącemu, przeciwnie, przemawia za tem, by przydzielić je do oddziałów tyłowych.

Szef Departamentu:

„Regnier“

Argumenty Kierownictwa Aeronautyki miały odcień beznadziejności! Wszystko szło źle dlatego, że prerogatywy tego kierownictwa były do pewnego stopnia ograniczone; myślano że z chwilą gdy Szefostwo Aeronautyczne przy Głównem Dowództwie będzie skasowane, wszystko pójdzie dobrze. A gdyby przypadkowo było źle, któżby mógł to skonstruować; przecież nie byłoby przy Głównem Dowództwie żadnej siły fachowej, któraby otrzymywała sprawozdania z działalności aeronautyki frontu! Zgroza ogarnia na myśl jakieby zgubne skutki dla lotnictwa spowodowało zastosowanie podobnych postulatów.

Na szczęście generał Lyautey nie dał się zupełnie przekonać temi argumentami i przedsięwziął kroki celem polepszenia panujących stosunków w lotnictwie. 26 stycznia 1917 roku dał generałowi Guillemin zlecenie, które umożliwiło zasięgnięcie dokładnych wiadomości o przyczynach kryzysu lotniczego, tak na froncie, jak na tyłach:

Paryż, 26 stycznia 1917 roku.

ROZKAZ WYKONAWCZY.

Niniejszem przydzielam pana generała Guillemin do Ministerstwa Spraw Wojskowych celem *badania* stanu lotnictwa, tak w rejonie formacji frontowych, jak i na tyłach i pobudzeniu ich do spotęgowania wydajności pracy dla zapewnienia jej *unifikacji* i reorganizacji.

Dla ułatwienia Panu Generałowi wykonania tej misji Ministerstwo udzieli mu jaknajszerszych pełnomocnictw w stosunku do Kierownictwa Aeronautyki i podwładnych mu organów.

Wszelkie ułatwienia będą mu udzielone również przez Głównodowodzącego dla zapewnienia badania sytuacji na miejscu funkcjonowania oddziałów aeronautycznych w rejonie armji czynnej i ustalenia ściślejszej łączności pomiędzy tymi oddziałami a tyłami, celem ujednostajnienia kierownictwa i współpracy.

Generał Guillemín wnioski niezbędne dla osiągnięcia wyżej wymienionego celu przedłoży Ministrowi.

podp.: LYAUTEY

10 lutego 1917 roku w dniu ogłoszenia projektu pana Anglès dotyczącego organizacji aeronautyki, wyszedł rozkaz Ministerstwa zatwierdzający organizację wyższych władz aeronautyki z szefem generałem Guillemín na czele.

Ciekawy jest tekst tego rozkazu:

Ministerstwo
Spraw Wojskowych.

Rozkaz utworzenia Głównego Dowództwa Aeronautyki i ustalenia praw Szefa.

Szef aeronautyki podlega bezpośrednio Ministrowi i ma za zadanie ujawnić Głównemu Kierownictwu działów aeronautyki tak na froncie, jak i na tyłach, wprowadzić ścisłą łączność i współpracę z aeronautyką morską i armjami sprzymierzonymi.

Kierownik aeronautyki, (odpowiedzialny za urzędy tyłowe), podlega mu bezpośrednio.

Szefowie oddziałów aeronautycznych przydzieleni do dowódców różnych frontów operacyjnych i do szefów misji francuskich przy armjach sprzymierzonych, podlegają mu pod względem technicznym, lecz jego kompetencji nie podlega taktyczne dysponowanie lotnictwem.

Szef poleca kierownikowi aeronautyki kontrolować pracę konstruktorów, by projekty samolotów przez nich wykonane i przedłożone mu do aprobaty były przystosowane jaknajlepiej do potrzeb wojny i ich przeznaczenia.

Do obowiązków szefa należy też badanie wszelkich środków, które by mogły być zastosowane do podniesienia produkcji samolotów, wyszkolenia pilotów i mechaników i do zaopatrzenia jednostek w tabory, hangary, broń i ekwipunek lotniczy, potrzebne dla rozwoju aeronautyki.

Szefowi też podlega bezpośrednio główna inspekcja materiałowa, mająca za zadanie kontrolować i badać wszelkie zarządzenia, któreby mogły zapewnić jaknajlepsze wykorzystanie materiału, polepszenie jego jakości, konserwacji i reparaacji, stosując się do zarządzeń wydanych przez Szefa w tym kierunku.

Szef Aeronautyki musi być szczegółowo poinformowany o stanie produkcji krajowej, o wartości nowo budujących się samolotów t. zn. zaaprobowanych i tych, które są zaprojektowane, o powiększeniu personelu latającego, technicznego i t. d.

Szef Aeronautyki ma wolny wstęp do Ministra dla zasięgnięcia informacji o zamiarach Głównego Dowództwa Armji dotyczących aeronautyki, o przewidzianych operacjach wojennych, o wymaganiach frontu co do jakości potrzebnych płatowców, o ilości formacji lotniczych, niezbędnych dla tychże operacji i o wartości bojowej i technicznej dostarczonego materiału. Dla powzięcia decyzji we wszystkich powyższych sprawach żąda on odnośnych sprawozdań, sporządzenia planów, wprowadzenia statystyki i t. d.

By uniknąć wszelkich nieporozumień i zwłok Szef Aeronautyki ma prawo osobistego wglądu, lub też przez oficerów swego sztabu, w sprawy wszystkich jednostek aeronautyki wojskowej i czynności ich dowództw.

W ten sposób Szef Aeronautyki posiadając ściśle informacje o potrzebach armji i orjentując się w sytuacji wewnątrz kraju ma możność odpowiedniego kierowania fabrykacją.

Wykorzystując personel i środki materialne otrzymywane za pośrednictwem Ministra organizuje on niezbędne dla armji nowe formacje wykorzystując do tego celu zarówno zapasy armji czynnej, jak i te które się znajdują wewnątrz kraju.

Przygotowanie niezbędnych środków i w odpowiednim terminie do formowania kadr, parków, taborów i t. p. należy też do niego.

Poinformowany z jednej strony przez Dowództwo Armji o codziennych potrzebach formacji różnych frontów, z drugiej strony przez ministerstwa o potrzebach nadzwyczajnych, związanych z przeszłymi operacjami, a także przez szefów misji francuskich przy armjach sprzymierzonych o ich bra-

kach, przedkłada on Ministrowi projekt podziału nowo sformowanych jednostek, personelu i materiału.

Lyautey.

Instrukcja ta była zredagowana przez majora Armengaud, który wraz z majorem Boucher, był przydzielony do dyspozycji generała Guillemin i przyznać trzeba, że, będąc świetnie obmyśloną, mogła przyczynić się w wysokim stopniu do definitywnego rozwoju nowej broni. Lecz, niestety, generał Guillemin powołany na Szefa Aeronautyki nie posiadał niezbędnych kwalifikacji, dlatego też musiał wszystkie kwestje dotyczące lotnictwa badać od początku, a choroba na którą cierpiało lotnictwo była zbyt groźną, by można było czekać, aż chirurg nauczy się władać instrumentami! Do tego też wniosku doszły Komisja Wojskowa, Sejm i Komisja Budżetowa; nie miały one zaufania do generała Guillemin i jego współpracowników, gdyż kwestja obrony kraju nie cierpiała najmniejszej chociażby zwłoki.

Główna Kwatera też niechętnem okiem patrzyła na stworzenie Głównego Dowództwa Aeronautycznego i wyraziła w liście z dnia 13 lutego 1917 r. następujące na tę sprawę poglądy i zastrzeżenia:

GŁÓWNA KWATERA.

Szefostwo Aeronautyki Armji.

Nr. 12597.

13 lutego 1917 r.

Głównodowodzący do p. Ministra Spraw Wojskowych.

Stosownie do przesłanego mi dnia 10 lutego 1917 roku rozkazu dotyczącego stworzenia Głównego Dowództwa Aeronautyki i ustalenia praw Szefa, mam zaszczyt zakomunikować Szanownemu Panu Ministrowi w tej kwestji parę następujących uwag.

1°. Podporządkowanie z punktu widzenia technicznego szefa wydziału aeronautycznego może być stosowane wyłącznie w dziedzinie ogólnej administracji technicznej, dotyczącej używania, konserwacji i inwentaryzacji materiału oraz jego podziału i odstawiania zużytych materiałów na tyły. Natomiast w żadnym wypadku Główny Szef Aeronautyki nie może mieć kompetencji w sprawach personalnych i podziału materiału między poszczególne formacje.

3°. O ile Szef Aeronautyki uważa za niezbędne, by oficerowie jego sztabu osobiście zasięgaliby informacji w od-

działach aeronautycznych, względnie u dowódców tychże, jest koniecznym, by w każdym z tych wypadków czynności te wykonywane były w ścisłym porozumieniu ze mną. Proszę więc Szanownego Pana Ministra, by Szef Aeronautyki każdorazowo zechciał powiadomić mnie o takich inspekcjach i wymienić formacje, które mają być kontrolowane. Uważam też za niezbędne, by po ukończeniu podobnej inspekcji oficer przeprowadzający ją przysłał mi w jednym egzemplarzu raport, zawierający sprawozdanie z odbytej czynności, gdyż uważam za niedopuszczalne, by treść takiego protokołu nie była mi znana.

4°. Wykorzystanie zasobów armji dla tworzenia nowych oddziałów ujemnie odbiłoby się na budżecie frontu północno-wschodniego, niezależnie od tego jakby one zostały zużytkowane, wobec tego, nie może to mieć miejsca bez mej wiedzy i zgody.

Takich błędów dopuszczają się zresztą i inne szefostwa jak n. p. Szefostwo Sanitarne.

Nivelle.

Jak widzimy więc wojna papierowa nie miała końca. Główna Kwatera protestowała nie tyle przeciw niefachowości generała Guillemin, ile głównie przeciw ewentualnemu wtrącaniu się nowego szefa w obwarowane odcinki frontu. Walka biurokratyczna rozpoczęta w roku 1914 trwa do roku 1917.

Niewiadomo czy dla uniknięcia stałego naprężenia stosunków pomiędzy tyłami a frontem, czy dla zadośćuczynienia artylerzystom rządzącym na tyłach, czy też dla zaspokojenia tych, którzy od chwili utworzenia nowego Szefostwa t. zn. od dwóch lat, woleli widzieć na czele lotnictwa przy Głównej Kwaterze kogoś innego, — dla tych czy innych powodów dnia 15 lutego 1917 r. płk. Barès opuścił swe stanowisko na rozkaz Ministra Spraw Wojskowych. Dzięki bardzo powierzchownym informacjom większość posłów, którzy się niepokoiili obecną sytuacją na froncie, jak i nadmierną ilością przestarzałych i niegodnych samolotów, uważała płk. Barès za sprawcę wszystkiego złego. Jemu to, — twierdzono — trzeba zawdzięczać wprowadzenie do lotnictwa na czas nieograniczony samolotów Maurice Farman! Niewiele brakowało, by go zniesławiono mianem złoczyńcy! Doszło do tego, że na posiedzeniu Tajnej Komisji w marcu 1917 roku generał Lyautey, zbadawszy gruntownie całokształt sprawy, musiał ręczyć własnym honorem o niewinności płk. Barès, by położyć kres

potwarzom. Oszczerstwa te były podwójnie ohydne, gdyż z jednej strony zachoć i uczciwość płk. Barès były powszechnie znane i cenione wśród jego podwładnych, z drugiej strony co do zarzutów w sprawie samolotów Maurice Farman wiadomem było, że już 21 kwietnia 1916 r. Szefostwo Aeronautyki przy Głównej Kwaterze pismem L. 14059 żądało od XII-ego Departamentu usunięcia tych samolotów z frontu*).

W lutym 1917 roku płatowce Maurice Farman, mimo stanowczych protestów Komisji budżetowej nadal produkowano. Zarzucano więc płk. Barès błędy, których faktycznie nie popełnił. Przemysłowcy utrzymywali, że płk. Barès zbyt często zmieniając swe zdania — naruszał ciągłość zaopatrzenia w silniki, gdyż nadawał fałszywy kierunek wysiłkom przemysłu, żądając produkowania silników stałych, niedostatecznie jeszcze

*) KWATERA GŁÓWNA.

Szefostwo Aeronautyczne.

Nr 14059

21 kwietnia 1916 r.

Głównodowodzący do Ministerstwa Spraw Wojskowych.

XII-ty Departament.

Samoloty Maurice Farman mimo usług, które nam oddały i mimo stałego ich udoskonalenia posiadają ten zasadniczy błąd konstrukcyjny, że nie pozwalają strzelać ku tyłowi.

Bitwa pod Verdun dowiodła dobitnie, że ten typ samolotu nie powinien być w armii długo utrzymanym, gdyż w przeciwnym wypadku nasze młode lotnictwo zostanie w bardzo krótkim czasie wyprzedzone przez lotnictwo nieprzyjacielskie.

Stosownie do poczynionych zamówień do końca czerwca 1916 roku powinniśmy otrzymać jeszcze 800 samolotów Maurice Farman, z tego 130 z silnikiem 220 MK (wliczając tu zaopatrzenie armii wschodniej i C. R. P.).

Uwzględniając wydajność produkcji firmy Farman sądzę, iż na dostawę tych 800 samolotów będzie potrzebować ona około sześciu miesięcy, to znaczy, że ostatnie samoloty tego typu wyjdą z warsztatów niewiele więcej niż września-października 1916 r.; tym sposobem na wiosnę 1917 roku będziemy jeszcze mieć w użytku pewną ilość tych samolotów.

Chodzi więc o to, by zażądać od tej firmy produkowania innych samolotów, któreby przede wszystkim miały wolny obstrzał i następnie odpowiadały warunkom technicznym określonym nowoczesnymi projektami, jak to zresztą już zostało przeprowadzone w stosunku do innych firm. Moglibyśmy też zażądać od firmy Farman budowania samolotów już wypróbowanych, dwupłatowców ze śmigłą na przodzie i stałym silnikiem względnie dwupłatowców dwusilnikowych.

Myślę, iż firma ta mając sześć miesięcy czasu do zrealizowania wyżej wymienionego projektu nie ucierpiłaby ani pod względem wydajności swej pracy, ani w organizacji wewnętrznej

General Pellé.

8-go października 1914 roku, gdy Główne Dowództwo przewidywało w swym ogólnym programie powiększenie eskadr czynnych, została też ustalona następująca proporcja:

- 2 eskadry Caudron po 15 samolotów.
- 2 eskadry Morane po 10 samolotów.
- 3 eskadry Voisin ilość nieokreślona.
- 15 eskadr Farman po 20 samolotów.

Z tego zestawienia widzimy, że jakoś samolotów Farmana ceniona niezbyt wysoko. Prócz tego w październiku roku 1915 samoloty Farman nie figurują już jako SAMOLOTY KORPUSÓW, WZGLĘDNIE ARMJI; jest tylko pięć eskadr niszczycielskich pozostawionych celem wypróbowania ich wartości.

udoskonalonych, a wstrzymując równocześnie fabrykację silników rotacyjnych. Wreszcie zarzucano mu lekceważenie lotnictwa niszcycielskiego.

Była to z pewnością spleciona sieć intryg *) rozpowszechnianych, komentowanych i wykorzystywanych dla osobistych celów przez kilku oficerów lotników, których, dzięki ich miernej wartości fachowej, „wylano“ z oddziałów frontowych i osadzono w różnych urzędach tyłowych.

Ze środowisk wojskowych plotki te przenikały do wiadomości ogółu i szybko się rozpowszechniały. Wersje te powtarzane od ucha do ucha „pod wielkim sekretem“ po modnych lokalach przybrały z czasem charakter autentyczności.

Usunięcie płk. Barès z Głównej Kwatery zostało przeprowadzone wbrew woli generała Nivelle. Dowództwu dokładnie było wiadomem o wszystkich pomyślnie przeprowadzonych przez płk. Barès reformach skierowanych ku uratowaniu lotnictwa od zagłady, i o jego zamierzeniach na przyszłość. Widziano też z jaką fantastyczną wiarą, poczynając od roku 1914, usiłował on przekonać najwięcej nawet krytycznie usposobionych dowódców o konieczności stworzenia licznego, potężnego i zwycięskiego lotnictwa. Znanem też było jego osobiste poświęcenie się, gdyż nieraz na swym samolocie szybował nad pierwszemi linjami i nad okopami nieprzyjacielskimi towarzysząc falam nacierającej pod Sommą piechoty, lub spędzał dnie i noce na lotnisku w dniach tragedji Verdun. Zasługa przeprowadzenia bombardowań grupowych, poczynając od maja 1915 roku, należała też do niego. Lecz wspomnienie oddanych przez niego usług znanych i stwierdzonych przez wszystkich lotników frontu, zostało, niestety, rozwiane przez złośliwy wiatr, który wiał od tyłów. Płk. Barès, twórca

*) Oskarżano między innemi płk. Barès o skasowanie silnika rotacyjnego. Raport zaś z 2 sierpnia 1915 roku brzmiał w ten sposób: „Co się tyczy fabrykacji motorów rotacyjnych trzeba ją wspierać bardzo ogólnie, mając na myśli możliwość wstrzymania jej z dniem ukończenia badań nad silnikiem stałym, pewnym i potężnym“. W maju 1915 roku Główne Dowództwo zażądało wysłania specjalnej Komisji do Barcelony celem przeprowadzenia studiów nad silnikiem Hispano. Silnik ten u nas został zbudowany dopiero w czerwcu 1916 roku, od tego czasu mógłby on zapewnić naszemu lotnictwu bezwzględna przewagę w szybkości.

Gdyby w roku 1915 urzędy posłuchały rad płk. Barès nasze bojowe lotnictwo miałoby już w roku 1915 silniki Hispano-Suiza, my zaś otrzymaliśmy je w dostatecznej ilości dopiero latem 1917 r. Usłuchawszy rad płk. Barès zyskalibyśmy na czasie o cały rok.

Oskarżono też płk. Barès o to, iż marzył on o jakimś uniwersalnym samolocie. W rzeczywistości Główne Dowództwo domagało się tylko skonstruowania samolotów 3 lub wielomiejscowego, szybkiego, potężnie uzbrojonego. Mieliśmy właśnie taki typ samolotu, lecz niestety był on skonstruowany o dziesięć miesięcy później i w bardzo szczupłej ilości — był to typ R. 4; oddał on w roku 1916 nieocenione usługi naszemu dowództwu nad Sommą w eskadrze C. 46. Użycie takich właśnie samolotów w większej liczbie byłoby podstawą taktyczną dla naszego lotnictwa bojowego w roku 1916, którego właśnie brak, tak dotkliwie odczuwaliśmy. (Wyciąg z notatek sporządzonych przez jednego z walczących na froncie w roku 1917).

naszej taktyki lotniczej, pierwszy organizator naszej armji powietrznej, opuścił stanowisko w Szefostwie aeronautyki przy Głównem Dowództwie z głową podniesioną, lecz z oczami pełnemi łez.

Nagła ta dymisja wybitnego pod każdym względem szefa, miała poważne konsekwencje dla naszego lotnictwa. Ustąpienie płk. Barès — jak to zresztą było do przewidzenia — wcale nie polepszyło sytuacji w przemyśle lotniczym. Samoloty Farman i A. R. były w dalszym ciągu używane na froncie, a liczba samolotów niszczyielskich wcale nie powiększyła się. Przeciwnie, od dnia objęcia kierownictwa aeronautyki przez nowego szefa du Peuty (21 lutego 1917 r.), — do osobistych zalet i czynów którego powrócimy później — znaczenie lotnictwa pod względem wojskowym podupadło, gdyż nowy szef nim mógł rozpocząć swą pracę, musiał poświęcić dużo czasu na zaznajomieniu się z sytuacją. O ile generał Lyautey uważał za konieczne i niezbędne hamować porywczosć i zapał płk. Barès, można było przecież przydzielić go jako szefa sztabu do jakiegoś generała, który by chwilowo objął dowództwo nad lotnictwem frontu. Oprócz tego, tak generał Guillemin na tyłach, jak i major du Peuty na froncie, pomimo swych dobrych chęci, mało nadawali się do wykonania tego nowego zadania, które im przypadło w udziale. W takich to warunkach armja powietrzna musiała przygotować się do ofensywy 16 kwietnia.

* * *

Na początku roku 1917 sytuacja lotnictwa staje się specjalnie zawiłaną i niewyraźną. Na nic by się nam nie przydała krytyka usiłowań generała Guillemin, bo w niczem nie mogłaby ona polepszyć tego stanu. Wszystkie zamierzenia generała Guillemin były zresztą godne uznania; miał on do pomocy dwóch bardzo dobrych współpracowników: majora Armangaud, szefa sztabu, i majora lotnika Boucher. Ten ostatni zasłużył się dla Francji będąc szefem lotnictwa IV-tej armji w czerwcu 1918 roku jako najlepszy współpracownik — lotnik generała Gouraud i sławny żołnierz w zwycięskich walkach w Champagne. Lecz, jak już zaznaczyliśmy, kryzys w lotnictwie przybierał groźne rozmiary. Dostarczone samoloty były niedobre; kalkulacje tyłowych biur konstrukcyjnych zawsze były niedokładne. Przytoczona tabela wykazuje produkcję pewnej ilości samolotów pomiędzy 10-tym czerwcem 1916 roku a 25 lutym 1917 roku.

Typy samolotów	3-ci kwartał 1916		4-ty kwartał 1916		1 kwartał 1917		Data 1-go zamówienia każdego typu
	Przewidzianych	Dostawa	Przewidzianych	Dostawa	Przewidzianych	Dostawa	
Sopwith	kilka we wrześniu	0	180	22	500	54	10 maja 1916
Morane parasol	15	16	25	24	100	8	4 kwiet. 1916
A. R.	0	0	kilka w grudniu	0	645	0	4 paźdź. 1916
Morane dwusilnikowy	0	0	—	0	90	—	22 sierp. 1916
Letord	0	0	—	0	175	0	12 paźdź. 1916
Spad	50	24	280	143	470	101	10 maja 1916

Stosunek brakujących samolotów w różnych kwartałach był różny, lecz same braki były zawsze olbrzymie. Dzięki takiemu stanowi rzeczy byliśmy bardzo daleko od tego, by mieć na froncie 3000 czynnych samolotów, jak tego p. Daniel Vincent żądał w swym referacie, przedstawionym Komisji budżetowej dnia 2 lutego 1917 roku. Zamiast przewidzianych programem r. 1916 1950 samolotów czynnych na froncie, mieliśmy ich tylko 1420. Na 1375 samolotów wywiadowczych posiadaliśmy 600 Farman'ów, 760 Caudron'ów i 15 Sopwith'ów. Co się tyczy lotnictwa niszczycielskiego liczyło ono 195 samolotów!

Na domiar złego od chwili powstania Tajnej Komisji, to znaczy od grudnia, XII-ty Departament nie zerwał kontraktu ani na samoloty Farman, ani też na A. R. Przeciwnie 1-ego listopada 1916 roku zostało zamówionych 725 samolotów A. R., a 1-ego stycznia 1917 roku aż 1435! I rzecz ciekawa, że referent budżetu aeronautycznego nie otrzymał żadnych wiadomości co do skutków badań nad tymi samolotami pomysłu Wydziału technicznego. Niszczycielskie samoloty Sopwith obstalowano w ilości niedostatecznej. Zamówienia przeciętne były wykonywane przez firmy bardzo poważne, ważne zaś obstalunki wykonywały firmy mierne. Wreszcie Komisja budżetowa zaniepokojona sprawozdaniami swego referenta powzięła następującą decyzję:

Komisja budżetowa jednomyślnie z przykrością skostatowała:

1°. Że nie stosowano się do wskazówek podanych przez nią 1 grudnia 1916 roku i zakomunikowanych Sejmowi na Tajnem posiedzeniu w dniu 8 grudnia;

2°. Że faktyczna liczba czynnych samolotów na froncie północno-wschodnim na 1 stycznia 1917 roku wynosi 1420; liczba ta jest zupełnie niewystarczającą i nieodpowiadającą ustalonej programem z dnia 10 i 11 stycznia 1916 roku uzupełnionego następnie programem sierpniowo-listopadowym 1916 roku;

3°. Samoloty Farman, z kórych 600 jest czynnych, a 328 zamówionych, są ogólnie bardzo ostro krytykowane i chociażby z tego względu obstalunki na nie winne być cofnięte;

4°. Że w okresie czasu między 1-ym listopadem a 1-ym styczniem dokonano podwójnego zamówienia samolotów A. R. (podwyższając liczbę ich na 1435), chociaż typ ten zupełnie nie był wypróbowany na froncie i że do dnia dzisiejszego referent nasz nie otrzymał żadnych dokumentów dotyczą-

cych produkcji tego samolotu mimo, że zostały one zażądane dnia 5 stycznia *).

„Komisja budżetowa zwraca niniejszem uwagę Rządu na wyżej wymienione uchwały i podkreśla, że pozostawia sobie wolną rękę do powzięcia decyzji, której będzie wymagała sytuacja po 15 lutym, to znaczy z chwilą, gdy jej zostaną przedłożone do uchwalenia prowizoryczne kredyty na drugi kwartał 1917 roku“.

Naturalnie, że Generał Guillemin nie mógł być całkowicie odpowiedzialnym za całokształt tego stanu rzeczy, lecz Komisja Sejmowa nie mogła pogodzić się z tym, że wobec tak groźnego kryzysu, generał Lyautey mógł się zdecydować na postawienie na czele lotnictwa kierownika narazie zupełnie nieobebranego i nieorientującego się w sytuacji aeronautyki. Takie kierownictwo, chociaż zostało powierzone osobie wojskowej, miało wszystkie cechy nie tak dawno skasowanego Podsekretarjatu. Jednakowoż generał Guillemin i jego współpracownicy pracowali nad zmianą i zrealizowaniem niezbędnych naówczas programów. Na wniosek Głównodowodzącego zostało postanowione, że lotnictwo frontu francuskiego będzie się składało z następujących jednostek:

45 eskadr przy korpusach po 15 samolotów . .	razem	675
20 eskadr przy korpusach różnego przeznaczenia po 15 samolotów	razem	300
34 eskadry artyleryjskie po 10 samolotów . .	razem	340
60 eskadr myśliwskich po 15 samolotów . .	razem	900
30 eskadr niszczycielskich po 15 samolotów . .	razem	450
Razem		2.665

Program ten 2665 samolotów to znaczy projekt pierwotny 1950 samolotów zwiększony o 715 jednostek, mógł być zrealizowany dopiero na jesień roku 1917. Prócz tego generał Guillemin dał do zrozumienia Głównodowodzącemu, że uważa „ten program za przejściowy, który się zatrzyma aż do chwili gdy będzie możliwem zastosowanie w lotnictwie systemu

*) Z odpowiedzi otrzymanej przez referenta budżetu aeronautycznego z gabinetu Ministra Spraw Wojskowych 4 lutego 1917 roku wynika: że

a) Wydział techniczny aeronautyki obrał typ samolotu A. R. ze smigą ciągłą, ponieważ konstruktorzy nie byli w stanie wykonać narzuconego im programu.

b) Że do tych samolotów został użyty silnik A. M. ponieważ silniki Hispano musiały być zarezerwowane dla samolotów o wielkiej szybkości.

c) Że pierwsza próba samolotu A. R. została przeprowadzona 24 września 1916 r. (lot na 2000 metrów w min. 14 sek. 50, osiągnięta szybkość na 2000 mtr. 145 km. na godz.).

d) Że lot próbny wykonany 18 października 1916 r. przeprowadzony został w grupie dywizjonów treningowych.

e) Że już 4 października to znaczy przed lotem kontrolnym było zamówionych 1950 samolotów A. R.

Ciekawem jest, że urzędy aeronautyki wojskowej nigdy nie zastosowały takiej szybkości przy wykonaniu zamówień jak na samoloty A. R.

organizacji jak najwięcej zbliżonej do organizacji innych rodzajów broni, co ułatwiłoby lotnictwu współpracę z temi ostatniemi". Podjęto się natychmiast pracy i zażądano od Rady Wojennej uzupełnienia personelu i zapasów surowca, by zapewnić jaknajwiększą wydajność warsztatów lotniczym i dać im możność produkować bez przerwy dniem i nocą. Lecz ta ożywiona działalność i potok projektów wyprodukowanych przez biurokratów XII-go Departamentu zostaną nagle przerwane.

14 marca 1917 roku na zebraniu Tajnej Komisji wygłosił p. Raoul Anglés długą i wyczerpującą przemowę o lotnictwie. Pan Raoul Anglés był jaknajlepiej przygotowany do tego wystąpienia, gdyż będąc kapitanem-pilotem dłuższy czas pełnił służbę w powietrzu nad linjami nieprzyjacielskimi i do roku 1917 ku chwale lotnictwa narażał swe życie. Jego akt oskarżenia zręcznie ułożony i przepełniony przekonującymi argumentami składa się z trzech części. Na początku pan Raoul Anglés określił „ogólną organizację naszego lotnictwa wojskowego w świetle tego poważnego kryzysu, który przeżywało". Następnie wyłuszczał „wpływ tego stanu rzeczy na rozbudowę i dalsze projekta". Wreszcie krytykując poczynania generała Guillemin wyciągał wnioski „w jakiej mierze w stosunku do całokształtu sprawy te poczynania mogą uleczyć kryzys".

Wykazawszy całe zło, które zostało wyrządzone nowej broni przez ciągłe niesnaski pomiędzy frontem a tyłami, wykazawszy błędy metod, których tak długo się trzymano, pan Raoul Anglés przystąpił do charakterystyki sytuacji lotnictwa na froncie z dnia 1-go marca 1917 roku. Pozostawiała ona wiele do życzenia. Na 1586 samolotów czynnych (zamiast 1850 uchwalonych na konferencji w Castelnau w styczniu i wrześniu 1916 roku), tylko 411 samolotów było na wysokości wymagań wojskowych, reszta zaś przedstawiała typy zupełnie przestarzałe. Sytuacja ta, tak dla nas ważna, nie miała, twierdził pan Anglés, żadnych widoków na polepszenie w najbliższych miesiącach, chociażby z tego powodu, że urzędy obstałowały samoloty o tak miernej wartości, jak typ A. R., owoc pracy Wydziału Technicznego. Rozpaczliwą tą sytuację lotnictwo zawdzięcza następcom pana René Besnard.

Rozpatrując kolejno wszystkie poczynania generała Guillemin, pan Raoul Anglés dowodzi, że powołanie nowego kierownictwa nie przyniosło żadnego polepszenia w stanie nowej broni. Usunięciem płk. Barès, i płk. Stammera, kierownika S. É. A. z Chalais-Meudon niczego się nie dopięło. „Ogólne kierownictwo i dysponowanie" materiałem aeronautycznym

nadal wymykało się z rąk urzędów tyłów*) ponieważ nowe kierownictwo było daleko mniej kompetentne w sprawach zaopatrzenia eskadr w materiał, niż Komisja Wojenna! Tembardziej nowe kierownictwo nie będzie w stanie zastosować swych zasad w stosunku do lotnictwa niszczycielskiego lub zmienić rażąco nieproporcjonalność pomiędzy ilością personelu na tyłach i froncie: „na froncie mamy w lotnictwie 15534, a na tyłach 19.350 — żołnierzy; pilotów — na froncie 15.550, na tyłach 729, nie licząc w tem uczniów“. I w dalszym ciągu wykazując do jakiego stopnia praca nowego Dowództwa była bezowocną, i że cała mniemana reforma została uskutecznioma li tylko na papierze, pan Raoul Anglés w takich słowach kończył swój bezwzględny akt oskarżenia:

„Utrzymują, że generał Guillemain ma za zadanie zrobić wszystko możliwe celem zwiększenia i przyspieszenia produkcji. A czyż ma on możność powołania niezbędnych mu specjalistów do warsztatów? A czyż zmienił nieodpowiedni podział obstalunków, czy zmniejszył liczbę typów samolotów używanych, by zwiększyć wydajność produkcji? Czy ma on wpływ na wyprodukowanie nowych typów samolotów, brak których w naszym podrzędnym lotnictwie jest daleko większą bolączką, aniżeli mała wydajność liczbowa naszej produkcji? W jego działalności nie zauważymy nawet śladu podobnych dążeń. I w dalszym ciągu sprawę produkcji lotniczej będzie się traktowało podobnie jak sprawę produkcji armat, gdyż generał Guillemain jak i jego współpracownik płk. Régnier są artylerzystami. Teoretycznie pan generał Guillemain ma za obowiązek kierować ogólną pracą konstrukcyjną i baczyc, by nowo konstruowane samoloty odpowiadały nowoczesnym wymaganiom techniki i wojny! Czy nie jest to czcze gadanie świadczące o naszej nieudolności w dziedzinie organizowania aeronautyki; bo w jakiż sposób pan generał Guillemain, nie mając możności kierowania lub też kontrolowania faktycznej użyteczności materiału dostarczanego na front i nie znając opinii personelu latającego i wszystkich tych, do użytku których materiał przeznacza się, może sądzić o przydatności jego? Czy zaszły jakiekolwiek bądź zmiany w organizacji tak wadliwej jak Komisja zamówień? Czyż instytucja ta, ze wszystkimi stwierdzonemi błędami nie istnieje jako nieodpowiedzialna organizacja, opracowująca wszystkie projekta? I czy te projekta zostały kiedykolwiek przez pana generała Guillemain zmienione, mimo że już od sześciu tygodni zajmuje on swe stanowisko? Panowie!

*) P. Anglés przytoczył dosłownie list Gł. Dow. z dn. 13. 2. 1917 powyżej cytowany

czas nagli! O ile nie chcemy by w ciągu roku 1917 spotkała nas klęska w powietrzu, musimy przeprowadzić gruntowną reorganizację.

Z przykrością muszę stwierdzić, że pierwszą czynnością generała Guillemina było powiększenie zamówienia na samoloty Dorand faworyzowane przez Wydział techniczny. Wprawdzie zamówienie 100 nowych samolotów tego typu w firmie Farman podpisane było przez płk. Régnier, lecz mam nadzieję, że nie znaczy to by generał Guillemin nie ponosił za to odpowiedzialności, lub że zamówienie to zostało wykonane bez jego wiedzy, gdyż nie dopuszczam myśli, by Szef Aeronautyki nie posiadający wprawdzie kompetencji w sprawach dotyczących frontu nie posiadał jej też wewnątrz państwa. Fakt ten miał miejsce wtedy, gdy już egzystował inny typ samolotu — Sopwith, który mógł być przy lepszym zaopatrzeniu w narzędzia, przy innym podziale obstalunków i przy powiększeniu wydajności produkcji, dostarczony naszej armii powietrznej. Szef Lotnictwa jest obdarzony wolą Sejmu władzą, która mu pozwala z jednej strony unieważnić nieodpowiadające potrzebom chwili kontrakty, z drugiej zaś daje mu wolną rękę w powzięciu decyzji co do fabrykacji niezbędnych materiałów; i cóż uczynił gen. Guillemin posiadając taką władzę? — Natychmiast po objęciu urzędowania powiększa zamówienia samolotów typu, który był uznany na posiedzeniach Sejmowych za nieodpowiadający naszym potrzebom. Z tego wynika panie Ministrze, że nowe Kierownictwo w dalszym ciągu nie zważa na konkretne potrzeby nowej broni, nie stosując się do wydanych mu w tym kierunku rozkazów i traktuje produkcję w ten sposób, jakoby ona egzystowała sama dla siebie a nie dla zaspokojenia stale zmieniających się potrzeb frontu. Wobec braku u nowego Szefa kompetencji, nie posiadamy tak niezbędnej nam organizacji, któraby podtrzymywała i utrzymywała ścisłą i bezustanną łączność pomiędzy frontem a tyłami, pomiędzy potrzebą a możliwością. Jednym słowem panuje zgubna dwoistość pod zewnętrzną jednością, w tej rzekomo przeprowadzonej papierowej reorganizacji“.

Mowa pana Raoul'a Anglès wywarła na Sejm silne wrażenie. Wielka rozprawa o stanie lotnictwa, zapowiedziana już oddawna, lecz stale zwlekana, miała się niezawodnie rozpocząć. Ciekawe są wypadki zaszłe w ciągu tego posiedzenia. Generał Lyautey, minister wojny, oskarżony przez pana Raoul Anglès na tem tajnem posiedzeniu odmówił odpowiedzi na postawione mu zarzuty i oznajmił, że przemawiać będzie tylko na posiedzeniu jawnem. Odpowiedział mu na to ogólny

okrzyk oburzenia. Rozprawa o lotnictwie odroczonej jeszcze raz na czas nieokreślony zanikła w odmętach burzy ministerjalnej, która wtedy dopiero się rozpoczynała. W związku z ustąpieniem generała Lyautey ustąpił też ze swego stanowiska prezes Rady pan Aristide Briand, a miejsce jego zajął pan Ribot. Dnia 20 marca 1917 r. został utworzony nowy gabinet. Jednocześnie został mianowany Podsekretarzem Stanu Aeronautyki pan Daniel Vincent, nazwisko którego stało na pierwszym miejscu na liście nowego gabinetu.

* * *

Okres powyżej opisany jest w historii lotnictwa najmocniej zawiłym; dlatego też musieliśmy, dla lepszego zrozumienia go, uzupełnić istniejące luki przytaczaniem najważniejszych dokumentów.

Ale z tego chaosu i perpeccy w okresie po ustąpieniu pana René Besnard wyłoniło się kilka bardzo ważnych myśli.

Przedewszystkiem musimy sobie uprzytomnić, że lotnictwo nasze nigdy nie było wyposażone w tak lichy materiał, jak właśnie w tym okresie; wywołało to skierowaną przeciw panu René Besnard kampanję, która naprzód już zniechęcała do pracy i zastosowania nowych pomysłów następców jego.

Powtóre, konstatuje się rzecz bardzo ciekawą, a mianowicie, że front, tak zawzięcie krytykowany, niejednokrotnie ratował zagrożoną sytuację lotnictwa, przeciwstawiając w takich chwilach potęgę organizacji taktycznej demoralizującemu wpływowi mierności naszych samolotów i materiału.

I jeszcze zauważymy, że w tym okresie Komisje Sejmowe zwiększały chaos panujący w urzędach administracyjnych tyłów przez narzucanie swych rzekomo łatwych do przeprowadzenia rozwiązań i przez ciągłą krytykę.

Jednym słowem od lutego 1916 roku do marca 1917 roku panowało w lotnictwie stałe przesilenie nieznane szerszemu ogółowi, lecz nie mniej przez to pełne doniosłego znaczenia; przesilenie to miało miejsce dzięki braku jedności i łączności między frontem a tyłami.

A więc, podczas całego tego okresu o którym wyżej mówiliśmy, przepaść pomiędzy frontem a tyłami pogłębiała się coraz bardziej. Podczas gdy nasi sprzymierzeńcy i nasi wrogowie wprowadzali jedność w dowództwie i zgodność w pracy i w zasadach, u nas niesnaski i nieporozumienia pomiędzy frontem a tyłami zaostrzały się i przeciągały się w nieskończoność.

Jedną z pierwszych czynności generała Guillemin było skasowanie wojennego dowództwa aeronautyki, stworzonego przez płk. Barès specjalnie po to by móżd kierować losami wojny powietrznej; zamieniono je ponownie na Kierownictwo Służby Aeronautycznej przy Głównem Dowództwie.

Była to myśl błędna w samym zarodku, następstwa której mogły być dla nas fatalne; pomysł ten charakteryzuje nam ówczesny stan umysłów, tak niebezpieczny i szkodliwy dla rozwoju nowej broni.

Dla możliwie pełnego scharakteryzowania tej epoki przytoczę następujące uwagi skreślone w lutym 1917 roku przez jednego z najznakomitszych pracowników frontu, który jasno sobie zdawał sprawę na jakie bezdroża zostało popchnięte nasze lotnictwo:

„Dowództwo Aeronautyki przy armjach zostało powołane do życia dnia 21 maja 1916 roku celem skoordynowania, ściśle w myśl wskazówek Głównodowodzącego działalności najrozmaitszych oddziałów lotniczych i zorganizowania jednej władzy, która by w ciągu operacji zapewniła nam przewagę powietrzną.

„Dowódca aeronautyki był doradcą technicznym Głównodowodzącego we wszystkich sprawach dotyczących aeronautyki; był też bezpośrednim przełożonym dla wszystkich oddziałów aeronautyki nie oddanych do dyspozycji armji względnie grup armji; jego trosce i kontroli oddane były sprawy techniczne wszystkich oddziałów aeronautycznych, znajdujących się w polu.

„Mógł on na rozkaz Głównodowodzącego objąć bezpośrednio dowodzenie wszystkimi oddziałami aeronautyki armji lub grupy armji skoncentrowanymi w operacyjnym rejonie.

„Ta organizacja odpowiada pewnej zasadzie działania, która coraz więcej będzie odpowiadać sposobom użycia nowej broni.

„Na początku wojny lotnictwem bojowym dysponowała armja a nawet korpusy armji. W roku 1916 pracowało ono już dla grup armji pod jednym kierownictwem; wkrótce nastąpi dzień, gdy front jednej grupy armji będzie za ciasny dla działania naszych samolotów bojowych. Prócz tego operacje lotnicze, mające na celu zniszczenie lotnictwa nieprzyjacielskiego, paraliżowane przez przewyższające siły nieprzyjacielskie, będą coraz więcej niezależne od operacji lądowych. Egzystuje manewr powietrzny przy którym koncentracja sił powietrznych, bądź do natarcia, bądź przy odwrocie, przeprowadza się niezależnie od koncentracji

wojsk lądowych. (Przykład: zaciekle walki lotnicze w Artois i w Alzacji zimą 1915 roku; także walki w Champagnji i Lotaryngji w roku 1916).

„Konieczność ugrupowań lotniczych pod rozkazami jednego dowódcy została uznana przez Anglików z chwilą utworzenia Royal Flying Corps. To R. F. C. figuruje w szeregu ordre-de-bataille armji angielskich. Dowodzi im generał (Trenchard), który podlega Głównodowodzącemu na prawach dowódcy armji. R. F. C. stanowi, jeśli się tak można wyrazić, osobną armję angielską, której pewne części są oddane do dyspozycji armji, a inne są bezpośrednio podporządkowane generałowi Trenchard.

„Organizacja Niemców jest posunięta jeszcze dalej w kierunku wymienionym. Do listopada 1916 roku Głównie Dowództwo nad lotnictwem sprawował ppłk. Thomsen, któremu podlegały siły powietrzne frontu, rezerwy i szkoły wewnątrz kraju. Od listopada 1916 roku wszystkie środki i jednostki lotnicze (włącznie obrona przeciwlotnicza) znajdują się pod wyłącznem dowództwem generała von Hoepfner tak pod względem wyszkolenia, jak i pod względem organizacji, którą ma ppłk. Thomsen jako szef sztabu.

„Rozwiązanie niemieckie jest racjonalne: ono jedynie pozwala lotnictwu pracować w swym zakresie jako broń samodzielna, na wzór marynarki, w kierunku jej właściwym.

„We Francji zasada ta nie jest uznana za słuszną, mimo zainteresowania którem darzą nowo powstającą broń, prawdopodobnie dlatego, że nie chcą odstąpić jej pierwszeństwa; artylerja jest niepocieszona, że lotnictwo jej nie podporządkowano, a wydziały sztabu generalnego nie chcą pozwolić, by lotnictwo było wciśnięte w ramki aktualnej organizacji wojskowej, starej jak świat!

U nas XII-ty Departament zupełnie otwarcie zażądał „skasowania osobnego Dowództwa aeronautycznego i podzielenie jego funkcji zależnie od ich rodzaju między pierwszym i trzecim oddziałem Głównego Dowództwa i przydzielenia im niezbędnego personelu technicznego“, co było bardzo mile widziane w naszych sztabach.

„Reasumując powyższe stwierdzamy, że skasowanie specjalnego dowództwa aeronautyki jest błędem zasadniczym; jest to czyn przeciwny normalnemu rozwojowi organizacji „sił powietrznych“ i wcześniej czy później, trzeba będzie przyjąć rozwiązanie tego zagadnienia na wzór Niemców. Stworzenie „Głównego Kierownictwa“ nie można porównywać z „dowództwem“ sił powietrznych istniejącym u Niemców, po-

nieważ „Kierownictwo“ nie dysponuje lotnictwem pod względem taktycznym.

„Głównym błędem organizacji aeronautyki we Francji (Dowództwo aeronautyki na froncie, XII-ty Departament, Główne Kierownictwo) jest to, że brakowało jej odpowiedniego i fachowego szefa, który by mógł jednocześnie dowodzić i kierować produkcją. Te kompetencje Szefa, gdyby je posiadał, musiałyby być przede wszystkim skierowane na odpowiednie kierowanie produkcją, na wybór nowych aparatów i periodyczne ustalenie planów obrotów; więc są to w lotnictwie rzeczywiste zalety dowodzenia przy których odgrywa rolę kompetentność i wchodzi w grę odpowiedzialność tego, który decyduje.

Jest to kompetencja i odpowiedzialność prawdziwego dowódcy i szefa, który musi dokładnie zdawać sobie sprawę z potrzeb aktualnych i niezbędnych zmian i kierując się nimi, samodzielnie decydować i dawać fachowe wskazówki konstruktorom. Prócz tego do tych zalet dowodzenia niezbędną jest gruntowna znajomość środków produkcji i fachowy autorytet, któryby pobudzał wszystkich do rozwoju produkcji i zgłębiania badań w tej dziedzinie.

„Dlatego też w kwestjach lotniczych zależność pomiędzy produkcją a potrzebami jest taka, że *produkcja musi się dostosować do potrzeb*. Musimy mieć konieczną dowódcę sił powietrznych podporządkowanego głównodowodzącemu, jak to jest w lotnictwie niemieckim, o prawach równie rozciągłych“.

Nie mieliśmy niestety nigdy w ciągu tego okresu ani podporządkowania produkcji potrzebom lotnictwa, ani też planu wymagań zastosowanych do możliwości naszej produkcji! Stąd cały szereg wszystkich naszych nieszczęść.



ROZDZIAŁ IV.

Powodzenie prac pana Daniela Vincent. Przybycie do Głównej Kwatery generała Duval.

(Okres od 20 marca 1917 roku do 12 października 1917 roku).

Okres w którym pan Daniel Vincent był Podsekretarzem Stanu Aeronautyki, był w historii lotnictwa nadzwyczaj znaczącym.

Pan René Besnard miał zamiar przeprowadzić gruntowną reorganizację broni, lecz sprzysiężeni przeciwnicy reform wykorzystali moment, gdy nowy minister obejmował swój urząd, by wszelkimi środkami, jakie posiadali do dyspozycji, stworzyć mu jaknajwiększe trudności. Pan Daniel Vincent objął swe stanowisko będąc doskonale obeznany ze wszystkimi sprawami dotyczącymi aeronautyki; jako sprawozdawca budżetu aeronautycznego od roku 1915 dokładnie znał on wszelkie projekta i zamierzenia, których rozwiązanie umykało się wielokrotnie XII-emu Departamentowi; następnie, jako podporucznik obserwator w eskadrze W 116 poznał on życie eskadr frontu, dzieląc wraz z personelem latającym ich nadzieje i rozczarowania. Ta podwójna znajomość bolączek frontu i tyłów, znajomość psychologii pracowników frontu i tyłów, była właśnie najgłówniejszym powodem, który wpłynął na decyzję Tajnej komisji w grudniu 1916 roku przeprowadzenia nacisku na Sejm, celem powołania pana Daniela Vincent na stanowisko Podsekretarza. Od dnia ogłoszenia swego znakomitego sprawozdania, broniącego interesów lotnictwa, pan Daniel Vincent był ubóstwiany, i zarówno deputowani, jak i lotnicy pragnęli, by właśnie on objął kierownictwo V-tej broni.

Nowy Podsekretarz Stanu posiadał wreszcie swoje zdecydowane zdanie o wartości urzędów, miał swoje własne zasady, przewodnią myśl i wyraźny plan na przyszłość.

Ale należy zaznaczyć także, że jego znajomość rzeczy i jego poprzednie doświadczenia nie ochroniły go zupełnie

od niespodzianek i ataków; o ile prasa i lotnicy frontowi byli zawsze jednomyślni w ocenie wysiłków nowego Podsekretarza Stanu, o tyle ukryta kampanja zaczęła wkrótce atakować pana Daniela Vincent, przerywając jego pracę i zmuszając go powoli do zaniechania przedsięwziętego dzieła. Zły duch, włóczący się nieustannie za kulisami lotnictwa, nie miał więcej litości dla pana Daniela Vincent, niż dla pana René Besnard. Lotnictwo, przynajmniej wewnątrz kraju, coraz więcej przestaje pociągać ku sobie ludzi dobrej woli.

* * *

Posiedzenie Tajnej Komisji, wynurzenia pana Daniela Vincent, raport pana Raoul Anglès i częste doniesienia Komisjom Sejmowym pana Laurent Eynac, posła i odważnego lotnika obserwatora, ujawniły, że kryzys w lotnictwie spowodowany został nietylko nierozwiązaną kwestją dowodzenia, lecz i nierozstrzygniętą kwestją produkcji. Samoloty i silniki wychodziły z warsztatów nieregularnie i w ilościach niedostatecznych. Warunki produkcji przemysłu aeronautycznego musiały być zreorganizowane zupełnie. Nasamprzód nowy Podsekretarz Stanu zażądał od konstruktorów samolotów i silników opinii co do niezbędnych zmian, któreby należało zastosować dla polepszenia produkcji. W ciągu szeregu narad, od 24 — 30 marca ze wszystkimi konstruktorami aeronautyki, pan Daniel Vincent miał możność stopniowo ocenić wszystkie niedomagania naszej produkcji aeronautycznej.

Pan Esnault-Pelterie, prezes Izby przemysłu aeronautycznego, panowie Renault, Bréguet, Nicaise, dyrektor towarzystwa Lorraine-Diétrich, Béchereau i Blériot postanowili jednogłośnie wszelkimi siłami ułatwiać produkcję silników i samolotów i pobudzać rozwój produkcji; lecz urzędy tyłowe dzięki swym tarciom biurokratycznym hamowały pracę konstruktorów, paraliżując ich wysiłki.

Sekcja techniczna aeronautyki i Wydział fabrykacji lotniczych pracujące zwykle z osobna i jakby rozdzielone murem, zdawało się połączyć się w wysiłkach zwalczania żmudnej pracy konstruktorów. Żaden z tych urzędów nigdy nie przyszedł z pomocą finansową przemysłowcom; inicjatywa osobista konstruktorów i Izby przemysłowej musiała wszystko tworzyć na własną odpowiedzialność. XII-ty Departament i Wydział fabrykacji lotniczych sprzeciwiali się przejściu na produkcję seryjną, dając fabrykom drobne zamówienia hamujące rozwój

produkcji. Warunki, którym musiały odpowiadać nowo budowane samoloty, nie były nigdy ściśle określone; za każdym razem, gdy trzeba było zamawiać nowy typ samolotu, urzędy marnowały całe miesiące na omawianiu wymaganych właściwości, a konstruktorzy ze swej strony na uwagi o niezbędnych udoskonaleniach. Byłoby przecież daleko praktyczniej, po trzech latach doświadczeń, które dała wojna, posługiwać się typem już znanym, wprowadzając tylko niezbędne zmiany i udoskonalenia. Otóż zupełny brak określonych dla konstruowania warunków, i to, że żaden z konstruktorów nie mógł liczyć na jakąkolwiek bądź pomoc finansową przy realizowaniu swych wynalazków, zniechęciło pomału tak wynalazców, jak i uczonych. Zdawało się niemożliwym, żeby w roku 1917 wynalazcy mogli być w niełasce, a konstruktorzy rządowi z XII Depart. którzy nie wyprodukowali żadnego nowego typu silnika lub samolotu od dnia mobilizacji, byli faworyzowani. Nie było żadnych poważniejszych trudności dla zwiększenia i uregulowania produkcji, lecz trzeba było, i to niezwykle, zwiększyć ilość robotników przydzielonych do poszczególnych warsztatów, ponieważ z braku ich we wszystkich fabrykach jedna trzecia część obrabiarek nie była wykorzystaną. W firmie Renault na przykład 33% maszyn było nieczynnych do 24 marca 1917 roku. Oto w jaki sposób urzędy aeronautyczne pojmowały wzmocnienie produkcji.

Obecnie zostały poczynione szybkie zmiany, które dały w rezultacie podniesienie produkcji samolotów i silników do liczby dotychczas nieznanej; ten postęp ujawnił się jeszcze więcej pod kierownictwem pana Jacques-Louis Dumesnil, spadkobiercy reorganizacji przedsięwziętej przez pana Daniel Vincent.

Wszystkie urzędy Podsekretarjatu otrzymały rozkaz wziąć jaknajczynniejszy udział w rozwoju fabryk budujących samoloty i rozłoczyć nad nimi swą opiekę i czuwać by pracowały one jaknajwydatniej. Zdarzało się często, że firmy przedwojenne, które produkowały u siebie samoloty typów starych, nieodpowiadających wymaganiom frontu, wykazywały w tym okresie swą złą wolę, nie chcąc budować samolotów nowych typów potrzebnym kierownictwu aeronautyki.

Wobec takich fabrykantów zostały zastosowane jaknajostrzejsze środki, by przeciąć podobne sposoby sabotażu, tak szkodzącego ogólnym interesom i potrzebom walczących. Podsekretarjat Stanu zmuszony był zagrozić tym firmom rekwizycją, względnie odebraniem im robotników dla oddania lojalnym konkurentom. Oprócz tego urzędy starały się

ograniczyć ilość nowozakładanych mniejszych fabryk, by nie osłabiać intensywności produkcji firm już egzystujących. Zarządzenie to rzeczywiście było racjonalne, gdyż każda nowo powstająca firma samolotowa odciągała przynętą większej płacy pewną ilość wermistrzów lub fachowców niemobilizowanych, zatrudnionych w firmach starszych. Skutkiem tego sposobu bywało to, że fabryki już pracujące na zamówienie wojskowe miały chwilowe kłopoty, a warsztaty nowopowstałe nie mogły, mimo największych wysiłków, w terminach potrzebnych wykonywać swej pracy. Ogólna produkcja cierpiała natem bardzo, a więc trzeba było zamiast organizowania nowych warsztatów, popierać istniejące, pozwoliwszy tym nowym przedsiębiorcom angażować się do tych ostatnich na prawach wspólników. Taką też była polityka obrona przez Podsekretarza Stanu i zastosowana przez jego podwładnych.

Produkcja silników nie mogła być rozpatrywana z osobna. Dążąc do nieograniczonego rozwoju produkcji konstrukcji samolotowych, ryzykowało się dojść do stanu nadprodukcji, z powodu braku silników; byłoby to znów zjawiskiem szkodliwym — trwonieniem surowców. Brak fabryk silnikowych był tak znaczny, że żadna ilość robotników w nich zatrudnionych, nie byłaby dostateczną, ażeby zaspokoić nasze potrzeby. Dla dobrego funkcjonowania oddziałów frontowych potrzeba byłoby na każdy nowo zbudowany samolot wyprodukować dwa silniki. Oprócz tego silniki potrzebne były też dla lotnictwa morskiego i dla państw sprzymierzonych. Jednym z koniecznych warunków przewagi powietrznej była bezwzględna przewaga w produkcji silnikowej.

Dlatego też urzędy otrzymały od Podsekretarza Stanu następujące dyrektywy. Przedewszystkiem: uzupełnić personel firm silnikowych już egzystujących i dopomóc im w powiększeniu ich produkcji. Następnie, wyszukać nowe budynki dla ulokowania fabryk silnikowych i ułatwić przemysłowcom, pracującym dla artylerji przejście na fabrykację silników lotniczych. Pozatem musiały one starannie badać wszystkie nowe typy silników dla przyspieszenia rozwoju lotnictwa, by i w tym kierunku zapewnić ciągłą ewolucję.

Zamiary Podsekretarza Stanu zostały zrealizowane tylko w stosunku do pierwszych dwóch punktów: miesięczna produkcja silników samolotowych podwoiła się, lecz niepoprawna ingerencja naszych urzędów technicznych wciąż stała na przeszkodzie seryjnej ich produkcji. Dlatego to, mimo parokrotnych osobistych upomnień Podsekretarza Stanu, nie można było się doczekać, by próby silnika Bugatti 400 MK, którego

piloci na froncie tak niecierpliwie oczekiwali, zostały ukończone; przeszkadzali im inżynierowie tyłów, krytykujący ten silnik i osądzając go jako nie nadający się narazie do użytku, prawdopodobnie w obawie konkurencji.

Jakby nie było, silne postanowienie, powzięte przez Podsekretarza Stanu od chwili objęcia władzy, by osiągnąć możliwie najlepszą wydajność przemysłu aeronautycznego, wydało swe owoce.

Mimo nieuniknionych trudności w roku 1917, mimo opieki Ministerstwa Spraw Wojskowych i nadzwyczajnej zrzeczności Ministerstwa Uzbrojenia, pan Daniel Vincent doprowadził fabryki samolotowe i silnikowe do pełnej wydajności. Zaniechano zamówień na 30—50 samolotów, które tylko szkodziły przemysłowi, gdyż nie pozwalały ustalić potrzebnej ilości zapasów surowca; robiono większe zamówienia na samoloty lub silniki na początku każdego kwartału, co pozwalało fabrykantom zorganizować poprawnie pracę i ulepszyć środki produkcji. Dawniej było w zwyczaju rozmawiać z przemysłowcami w ten sposób: „W jakiej cenie produkuje pan samoloty i silniki?“ I po długich miesiącach pertraktacji nie zamawiano ani samolotów, ani silników. Obecnie postanowiono sprawę z przemysłowcami załatwić inaczej: — „Proszę zbudować nam możliwie większą ilość dobrych samolotów i silników“. Skrupulatnie badane przez biuro administracyjne wydziału fabrykacji samolotów, kwestje finansowe ściśle uzależniano od ilości wyprodukowanych silników i samolotów. Zasilone nowymi robotnikami, otrzymanymi po wielokrotnych debatach z Radą Wojenną, wytwórnice samolotowe i silnikowe mogły wreszcie wyzwolić się z biedy materialnej, którą cierpiały od roku 1914. W ciągu lata i jesieni 1917 roku zmiany i rozwój w fabrykach zrobiły znaczne postępy. A gdy produkcja samolotów lub silników przestarzałych była ostatecznie wstrzymana, cały wysiłek został skierowany na konstruowanie typów nowych, zastosowanych do potrzeb frontu takich jak Spad, Bréguet, Renault, Hispano-Suiza i t. d.

*

*

*

Równolegle z tą ciężką pracą reorganizacji przemysłu lotniczego Podsekretarz Stanu rozpoczął uporządkowanie wszystkich urzędów tyłowych; było ono niezbędnem dla skutecznego przeprowadzenia reorganizacji przemysłu, lecz napotykało na znaczne trudności.

Zaznaczyć trzeba, iż w wydziałach XII-go Departamentu pracowano zawsze dużo. Większość urzędników spędzało ponad 9 godzin dziennie przy swych biurkach, zabierając prócz tego wieczorami do domu piki niezłatwionych spraw. Płk. Régnier w swej wytrwałej pracy był zawsze przykładem dla innych. Jego zastępca ppłk. Faure i szefowie czterech wydziałów XII-go Departamentu: ppłk. Guéry, major Casse, major Bocquet i major Dô, wszyscy nie szczędzili swych sił i pracowali nie uznając ani dni świątecznych, ani urlopów. Lecz wyteżona i pełna poświęcenia praca tych oficerów nigdy nie dawała pozytywnych rezultatów, ponieważ organizacja tej pracy nie przewidywała dokładnego i ścisłego podziału obowiązków poszczególnych wydziałów wymienionego Departamentu.

Prócz tego, ciągle wtrącanie się posłów w sprawy lotnictwa związane z jego kryzysem, dostarczanie im materiału informacyjnego potrzebnego dla zaspokojenia interpelujących dygnitarzy, Komisji wojskowych i budżetowych, Sejmu lub Senatu, — wszystko to wprowadziło taki chaos w urzędach aeronautyki, jaki można byłoby spotkać chyba tylko w armjach Haiti lub San-Domingo! Całą tę sytuację pogarszał jeszcze fakt, że w tym zamieszaniu brała udział część oficerów, którzy przy każdej sposobności wygłaszali swe poglądy i zasady, krytykując wszelkie zarządzenia i narzucając wszędzie swe zdanie. Oni to pisali raporty, które dostarczano nie ich właściwym przełożonym, lecz posłom i żurnalistom, oni to podzegli potajemnie prowodyrów kampanji prasowej, oni rozpowszechniali przez specjalnych agitatorów i pośredników najrozmaitsze niepokojące pogłoski, które obiegłszy labirynt Palais-Bourbon, rozbrzmiewały na salach Komisji Sejmowych. Ludzie ci ufali tylko sobie i swemu doświadczeniu nabytemu w ciągu wielu miesięcy służby na tyłach, do których się przylepili jak ślimaki do skały, i choć marną była ich praca, uważali się za „bożków“, których usunięcie z piedestałów musiałoby spowodować kataklizm; i oto gdy Podsekretarz Stanu ośmielił się usunąć jednego z oficerów-lotników „haremovych“, natychmiast pojawili się u niego jeden, drugi, trzeci, nawet czwarty poseł i każdy z nich bronił swego protegowanego — wiernego agenta-informatora, — grożąc Podsekretarzowi natychmiastową interpelacją. Tego rodzaju oficerowie znajdowali protektorów na wszystkich ławach sejmowych; dlatego też zdarzyło się, że w jednym i tym samym dniu, załedwie z kilku minutową przerwą, pojawili się w gabinecie Podsekretarza Stanu w obronie usuniętego oficera, tak poseł skrajnej prawicy, jak i lewicy.

Zaznaczyć trzeba, że podobne jednostki godne pronunciamentos stanowiły tylko nieznaczną część w olbrzymiej większości ludzi pracowitych, ideowych i dyscyplinowanych. Lecz właśnie ta część oficerów bez skazy, najwięcej może wtajemniczona we wszystkie sprawy, zachowywała się skromnie i była mało znaną, podczas gdy plotki czterech czy pięciu intrygantów robiły więcej hałasu, niż wszystkie silniki grupy niszczyielskich samolotów powracających w szyku bojowym. Chwasty niszczyły sławę dobrego nasienia.

By uzdrowić atmosferę panującą w urzędach i uruchomić wreszcie bez przeszkód ich mechanizm administracyjny, pan Daniel Vincent postanowił przedewszystkiem jasno określić funkcje każdej jednostki; sam zaś skromnie zainstalował się na bulwarze St. Germain, i, by nie utworzyć jeszcze jednego urzędu, rozmyślnie nie mianował nikogo szefem gabinetu. Otaczający go obecnie oficerowie nie tylko że nie starali się brać na siebie roli pośredników pomiędzy nim a swymi kolegami z biur i urzędów, lecz przeciwnie, dążyli ku temu, by najpoważniejsze jednostki wśród techników i administratorów zmusić do uznania kompetencji swego szefa i konieczności podporządkowania się się jemu. W przeciwieństwie do większej części wyższych urzędników wojennych i cywilnych, Podsekretarz Stanu miał zawsze drzwi otwarte dla oficerów XII-ego Departamentu. Zgoda zapanowała w pracy wszystkich biur. Pułkownik Régnier pozostał na swoim stanowisku do 30 czerwca 1917 roku, opuszczając je na własną prośbę a zastąpił ppłk. Guiffart. Ten ostatni pracował poprzednio (poczynając od dnia 26 lutego 1917 r.) jako kierownik wydziału fabrykacji aeronautycznej i włożył w tę sprawę dużo zdrowego rozsądku i umiejętności, jakimi się odznaczał w czasie pokoju w Dyrekcji sieci tramwajowych w Marsylii.

Zresztą szefostwo aeronautyki wojennej funkcjonowało prawie normalnie; urzędy jego pracowały powoli, lecz solidnie, a każdy z jego wydziałów mógł służyć za wzór przesadnego biurokratyzmu, — ministerjalne rozporządzenia doręczano do podpisu Podsekretarzowi Stanu w luksusowej teczce, zaopatrzone w koszulki z bruljonami i okładkami, które mogły wywołać podziw i poszanowanie największych biurokratów przedwojennych; wiele dni potrzeba było, by te rozporządzenia, odbywające swą wędrówkę hierarchiczną, dotarły do właściwego celu: (jak twierdzili złośliwi z Boulevard St. Germain, po jednym dniu dla przejścia z jednego piętra na drugie). Taki biurokratyzm był dowodem tego, że odgłosy

wojny nie docierały już do progu Podsekretariatu Aero-nautyki, i nie zakłócały panującej tam ciszy i spokoju. Czy mamy prawo osądzić ich za panujące tam wówczas stosunki, wzięwszy pod uwagę ich wiarę w pożyteczność swej pracy? Historycy jeszcze dotąd nie ustalili dokładnie, kto więcej przyczynił się do reorganizacji armii rewolucyjnych — Komitet Bezpieczeństwa Publicznego, czy też Komisje Wojenne. Jakżeż możemy my zaledwie po czterech latach ocenić ujemnie lub dodatnio nieznanych pracowników biurowych, którzy wśród ciągłych zmian organizacyjnych, wykonywali swą codzienną pracę automatycznie, jak majtkowie na okręcie nie zdający sobie sprawy z zamiarów nieobecnego kapitana.

Przyspieszono wykonywanie wszelkich prac podrzędnych; zmniejszono panującą formalistykę i duch panujący na froncie powoli zaczął przenikać do „Wieży Milczenia“ na Boulewarze St. Germain. Panu Daniel Vincent pozostawało tylko wykonanie reformy biurokratycznej, t. zn. musiał on stopniowo usunąć z urzędu wszystkich oficerów nie lotników, by zastąpić ich pilotami, względnie obserwatorami.

W samym Podsekretariacie było kilku oficerów, którzy swe pojęcia o wojnie powietrznej nabyli w kinematografie; w wydziale technicznym, w fabrykacji lotniczej itp. było ich jeszcze więcej. Ta zupełna ignorancja spraw lotniczych przez tych, których znany pilot Navarre ochrzcił mianem „pełzających“ (rampants), wytworzyła w tych urzędach fałszywy pogląd na całokształt pracy. Ludzie ci zamiast pozyskać sobie względy i wyrozumiałość personelu latającego na froncie, lekceważyli ich ciężką pracę, charakteryzując życie eskadowe jako szereg dni absolutnej beztroski, a asów za ludzi bawiących się strzelaniem do celu. Ciężkim był los tego z lotników frontowych, który ryzykował zgłosić się po jakiegokolwiek bądź informacje techniczne lub po niezbędne materiały do tych mandarynów techniki! Przyjmowano tego śmiało wesółymi docinkami, którym towarzyszyły rozbawione spojrzenia masyżnistek; środek ten był niezawodnym dla odebrania chęci najodważniejszym do powtórzenia wizyty w tych gościnnych biurach. Nawet sam widok masy biur tyłowych, szczególnie w wydziale fabrykacji lotniczych w Nanterre, przepętnionych niezliczoną ilością oficerów niefachowych, a zgryźliwych, ten jeden widok, powiadam wystarczał, by pomiędzy pracownikami frontu a biurokratami tyłów, urósł mur chiński. Parokrotne zetknięcie się frontowych oficerów z kilkoma miernymi i leniwymi urzędnikami tyłowymi wyrobiło u tam-

tych zdanie, że na tyłach nikt wogóle nie myśli wspierać ich wytężonej pracy. Kapitan Guynemer, latem roku 1917 kilkakrotnie mówił, że ilekroć musiał zwiedzać te archaiczne biura, zawsze miał ochotę urządzić tam wielką awanturę. Wprawdzie, pomiędzy frontem a tyłami były tylko nieporozumienia drobniejsze lecz miały one zawsze charakter bardzo zaciekły; jeszcze raz możemy skonstatować, że dzięki niedbalstwu nielicznej grupy ludzi, ignorowało się pracę ludzi dobrej woli, których było znacznie więcej. Dla usunięcia podobnych stałych nieporozumień pomiędzy lotnikami frontu a tyłów, trzeba było utworzyć stały kontakt pomiędzy jednymi a drugimi i raz wreszcie sobie powiedzieć, iż taki stan nie może trwać wiecznie, i że trzeba go za wszelką cenę zmienić. Pan Daniel Vincent, więcej niż ktokolwiek inny, był przekonany o konieczności podobnej zmiany stosunków, i tylko brak personelu w oddziałach frontowych nie pozwalał mu przeprowadzać niezbędnej reformy. Główne Dowództwo nie zgadzało się na przeniesienie oficerów tak młodszych, jak i starszych na tyły, pod pretekstem ich niezbędności na froncie, chociaż było zupełnie jasne, że wielu z nich miało wszelkie dane, by zająć odpowiedzialne stanowiska w Podsekretarjacie, w Wydziale Technicznym, w warsztatach reperacyjnych w Saint-Cyr lub w Wydziale fabrykacji lotniczej w Nanterre. I przeciwnie, gdy Główne Dowództwo do swej dyspozycji otrzymywało oficerów pilotów lotników oderwanych od pracy biurowej, oznajmiało wówczas, że zupełnie nie ma możliwości wykorzystania ich i proponowało zabrać ich z powrotem do oddziałów macierzystych. W ten sposób egzystencja partyj w lotnictwie i podział na obozy wzmacniały trawiącą go chorobę: lotnictwo nadal składało się z dwóch ciał, miało dwie głowy i dwa mózgi, zamiast tak mu niezbędnej jedności. Wprowadzenie tej jedności w życie nie było dla Podsekretarza Stanu rzeczą łatwą, gdyż osobiście nie brał on nigdy udziału, ani w naradach Rządu, ani też w posiedzeniach Rady wojennej i mógł tylko w formie czysto platonicznej wyłuszczać swe poglądy Ministrowi Wojny i Prezesowi Rady Ministrów. A trzeba zaznaczyć, że ani pan Painlevé, ani pan Ribot nie zaprzęтали sobie głowy zmianą stosunków w lotnictwie.

Dzięki zupełnej zmianie personelu biurowego na tyłach udało się panu Danielowi Vincent naprawić błędy organizacji wydziałów technicznego i fabrykacji lotniczej, które z powodu źle rozgraniczonych funkcji były w ciągłych pomiędzy sobą tarcia. Wydział fabrykacji lotniczych (S. F. A.) rozrósłszy się niepomiarnie szybko w ciągu trzech lat wojny, wyrugo-

wany do Nanterre i rozlokowany w ubikacjach niewygodnych i zrninowanych, zamiast kierować i nadzorować nad fabrykacją lotniczą, — przeistoczył się, mimo wysiłków pana René Besnard, w służbę techniczną i administracyjną, stał się skarbnicą części zapasowych, samochodów, maszyn do pisania, magazynem silników i nowych samolotów. Wszystkie te niewłaściwe funkcje powodowały zaniedbanie głównego zadania S. F. A.: kierownictwa i nadzoru nad fabrykacją, a rozproszenie się na niezliczoną ilość czynności, zrobiły go podobnym do jakiegoś wielkiego domu handlowego, dzięki czemu wszystkie zakłady techniczne w Nanterre zostały ochrzczone przez przemysłowców: *Aux cent mille chemises*.

Pan Daniel Vincent postanowił w porozumieniu z ppłk. Guiffart, dyrektorem tych zakładów, przeprowadzić generalną reorganizację ich, by mogły zająć się wykonywaniem właściwego swego zadania, a mianowicie: kierownictwem i kontrolą fabrykacji lotniczej. Od tej chwili S. F. A. miało być jedynym kompetentnym urzędem w zawieraniu kontraktów i opinowaniu celowości obstalunków na nowe typy samolotów lub silników, miało badać właściwości techniczne tychże w wydziale technicznym (S. T. Aé.), i z punktu widzenia możliwości przemysłowych wydawać opinię o całokształcie prac w tej dziedzinie i ustalać plany na przyszłość. Co do samolotów, względnie silników, obstalowanych przez front, to jedynym obowiązkiem S. F. A. było kontrolować jakość fabrykatu i stopień przydatności otrzymywanego materiału dla potrzeb jednostek bojowych. Tym sposobem unikało się zwłok w produkcji, powstających ze sprzeczności zarządzeń wydawanych przez kontrolujących przedstawicieli raz S. A. F., to znów S. T. Aé.

By Wydział fabrykacji lotniczych (S. F. A.) wybawić z roli centralnej składnicy, — pan Daniel Vincent powziął zamiar utworzyć *wydział składów lotniczych*, którym by połączono przechowywanie samolotów, motorów, samochodów, broni, amunicji, słowem całego materiału niezbędnego eskadrom do prowadzenia wojny. Dla zwiększenia wydajności prac związanych z naprawą uszkodzonego materiału lotniczego, jak również w celach oszczędnościowych, postanowiono zreorganizować *warsztaty reperacyjne samolotowe* w Saint-Cyr przy wydziale remontu samolotów; miały by one reperować samoloty i samochody, tak frontu, jak i tyłów; niezawodnie zmniejszyłoby to znacznie wydatki na zakupywanie materiału nowego.

Te dwa projekty, gruntownie obmyślane przez pana Daniel Vincent i jego współpracowników, narazie z braku czasu nie zostały wprowadzone w życie. Zrealizuje je z czasem pan Jacques-Louis Dumesnil.

Równocześnie zarządzono reorganizację Wydziału technicznego aeronautyki (S. T. Aé.) W ciągu roku 1916 płk. Dorand, szef S. T. Aé. i jego współpracownicy stopniowo zostali usunięci ze swych stanowisk. Oficerowie techniczni frontu i tyłów, których obowiązkiem było dostarczać fachowych wskazówek przy konstruowaniu nowych typów silników i samolotów, zaczęli przekształcać się wraz z oficerami S. T. Aé. w rzekomych konstruktorów. Pod pozorem wykorzystania wielkiej ilości silników 150 KM Renault z wodnym chłodzeniem, Wydział fabrykacji lotniczych obstałował i wymagał fabrykowania samolotu A. R., swego własnego pomysłu, który pod względem jakości miał tylko tą zaletę, że był typem płatowca rządowego. A. R. był samolotem więcej niż miernym i, mimo godnych pochwały wysiłków S. T. Aé., nie było żadnej nadziei, by mógł on być udoskonalony. Jakiż autoritet mogli mieć ci oficerowie-inżynierowie-technicy z S. T. Aé., którzy mieli za zadanie badać i krytykować prace najlepszych inżynierów lotniczych nie należących do S. T. Aé., gdy sami mogli pochwalić się tylko taką fuszerką, jaką był samolot A. R.? Czy można było przypuszczać, że S. T. Aé., kontrolując samoloty, będzie bezstronnym sędzią w stosunku do innych konstruktorów? O ile w S. T. Aé. byli oficerowie zdolni do prac technicznych, którzy by chcieli zrealizować swe pomysły w dziedzinie lotnictwa i sprojektowali samolot, silnik, lub karabin maszynowy, — powinni oni byli, otrzymawszy odroczenie powołania do wojska, zabrać się do tych drugich obowiązków. Było zjawiskiem anormalnem, że oficerowie-przedstawiciele Rządu — wykonywali podwójne, sprzeczne czynności oficerów i przemysłowców jednocześnie.

Było to jedną z przyczyn, które zmusiły pana Daniel Vincent przedsięwziąć reformę Wydziału Technicznego Aeronautyki, który widząc siebie coraz więcej atakowanym przez przemysłowców i przez posłów, wystosował do Parlamentu usprawiedliwiającą memorjał. *)

*) W tym drukowanym memorjale S. T. Aé. oczekiwało wyjaśnienia i osądzenia dwóch czynionych mu zarzutów:

1. Ze S. T. Aé. wskutek rozmyślnego tamowania prac w dziedzinie badań nad nowymi silnikami pomysłu krajowego, jak również i aliantów, przyczyniło się do zwłoki w produkcji.

2. Ze wykazało bezwzględną stronniczość, stwarzając najrozmaitsze trudności przy produkowaniu dobrych samolotów, jak Morane monocoque, Bréguet, Sopwith, Letord, a faworyzując natomiast swój twór: „Samolot A. R.”.

Zmiany wspomniane te miały polegać na następujących powierzonych S. T. Aé. zadaniach; po pierwsze: przy pomocy danych, dostarczanych przez Główne Dowództwo i informacji o lotnictwie nieprzyjacielskim, zbieranych przez swych oficerów, powinno było ono starać się rozwiązać problem techniczny samolotów przyszłości, t. zn. poświęcić się badaniom czysto laboratoryjno — naukowym nad silnikiem i całą konstrukcją płatowca T. S. F., nad ich uzbrojeniem, nad fotografią lotniczą i wszystkim tym, co jest ściśle związane z prowadzeniem wojny powietrznej. Badania S. T. Aé. powinny być prowadzone li tylko z punktu widzenia naukowego, i w żadnym wypadku urząd ten nie mógł być współzawodnikiem konstruktorów prywatnych. Ażeby ustalić niezbędną współpracę i możliwie ścisłą łączność pomiędzy konstruktorami a S. T. Aé., które było obarczone masą prac technicznych, niezbędnych do rozwijania się przemysłu lotniczego, postanowiono go przekształcić w **w y d z i a ł b a d a ń** przy Syndykacie przemysłu aeronautycznego. Kierownictwo nad tym związkiem powierzono panu Marchis, profesorowi Sorbony.

Jednocześnie postanowiono, i to raz na zawsze, że S. T. Aé. wydaje swą opinię o nowych typach samolotów tylko z punktu widzenia technicznego, zaś całą odpowiedzialność za fabrykację spoczywa na S. F. A.

Wszystkie te zarządzenia zmieniły gruntownie system pracy w urzędach tyłowych, który panował tam w ciągu bardzo długich miesięcy. Lecz pozytywne rezultaty można było skonstatować dopiero po długich i energicznych wysiłkach Podsekretarza Stanu. Dzięki niemożliwości otrzymania dostatecznej ilości oficerów techników z frontu, dzięki inercji, oporowi biurokratów, którym zakłócono spokój, i intrygom niektórych oficerów, o których wspominaliśmy powyżej, — Podsekretarz Stanu nie mógł nawet marzyć, by za jednym zamachem zreorganizować funkcjonowanie urzędów, gdyż ryzykowałby wzbudzić przeciw sobie skrytą opozycję wszystkich swoich urzędów.

Plan ten był prawie zupełnie doprowadzony do końca po myśli pana Daniel Vincent, gdy, dzięki przyczynom nie

Cała ta obrona **pro domo**, pełna głębokiej pogardy dla „oszczerców” S. T. Aé., była utrzymana w tonie wysoce patetycznym. Kończyła się ona w ten sposób: „Historja wojny pokaże niezawodnie, że naukowe badania — (aeronautyczne) — powstały w S. T. Aé. i powinny być nadal przez S. T. Aé. prowadzone jak dotychczas, lub zupełnie muszą ustać. Jeżeli badania samolotów i silników będą nadal prowadzone pod kierownictwem S. T. Aé., które tym się zajmuje od 1916 roku, to rozwój naszego lotnictwa będzie zabezpieczony, w przeciwnym wypadku grozi mu kompromitacja i zagłada”.

mającym nic wspólnego z lotnictwem, zmuszony on był swoje stanowisko opuścić.

* * *

Pomyślna reorganizacja urzędów aeronautycznych nasuwała panu Daniel Vincent myśl połączenia lotnictwa morskiego z lądowym; lecz i ta sprawa nie poszła gładko.

Jeszcze 15 lutego 1916 roku p. d'Aubigny, deputowany z Sarthe, w swym raporcie do Komisji Wojennej zwraca uwagę Rządu na niezbędną „połączenia kierownictwa morskiego i lądowego”. Myśl ta przychylnie była przyjęta przez komisję wojskowe Sejmu i Senatu, tym bardziej, że poprzednio już p. d'Estournelles de Constant, senator, zwracał ich uwagę na zło, które powstało ze złe zrozumianego partykularyzmu w lotnictwie morskiem.

Z inicjatywy p. Daniela Vincent i wbrew początkowemu oporowi marynarki, sformowano 7 eskadr, takzwanych nadbrzeżnych*), które w myśl ich twórcy miały odegrać bardzo ważną rolę w walce z łodziami podwodnemi.

Dla rozwoju i umożliwienia działania tej broni wyłoniła się też potrzeba udoskonalenia przemysłu i techniki lotnictwa morskiego i zorganizowania ich z największą dokładnością.

Lotnictwo morskie przedstawiało się następująco: w roku 1916 posiadało 226 wodnopłatowców, w 1917 — 297, a w okresie r. 1918 wszystkiego 550 w. płatowców i 330 silników; jasnym było, iż lotnictwo morskie nie było w stanie zaopatrzyć swe oddziały w niezbędną ilość materiału i zmuszone było zwrócić się do lotnictwa lądowego przedewszystkiem o zaopatrzenie w silniki. XII Departament postanowił oddawać dla potrzeb marynarki 10% produkowanych silników, a pan D. Vincent podniósł tą liczbę do 15%; lecz i to okazało się niewystarczającym, gdyż potrzeby marynarki wzrastały z każdym dniem.

W swych żądaniach silników, lotnictwo morskie nie chciało wcale liczyć się z potrzebami lotnictwa lądowego i wymagało dostarczania mu silników typów najnowszych, tak niezbędnych eskadrom na froncie północnym i północno-wschodnim, co doprowadziło wkrótce odnośne urzędy do biurokratycznej kłótni. Lotnictwo morskie poczęto traktować

*) 7 tych eskadr „nadbrzeżnych” składały się przeważnie z samolotów lądowych typów Voisin-Peugeot lub Letord zaopatrzonych częściowo tylko w pływaki. Rozmieszczone były one w Eu, Lion sur Mer, Baule, Quiberon, Sables — d'Olonne, Verdon i Marseille.

Płatowce te pełniły obowiązki konwojentów transportowców wojennych lub okrętów handlowych i bardzo często wykonywały swe zadanie lepiej od wodnopłatowców marynarki i wkrótce zasłużyły pełne uznanie D-wa marynarki, które napoczątku sprzeciwiało się ich tworzeniu.

jako dokuczliwego i wiecznie niezadowolonego klienta, zaś lotnictwo morskie traktowało urzędy lotnictwa lądowego li tylko jako dostawcę, i to mało gorliwego i niesłownego.

Wreszcie ustawiczne żądania przez lotnictwo morskie samolotów myśliwskich Nieuport i Spad dla rzekomego zaopatrzenia swych baz, (takich jak Saint-Pol-sur Mer), zmusiło Departament do energicznego wystąpienia przeciw lotnictwu morskiemu i do wprowadzenia ścisłej kontroli nawet najmniejszych ich zapotrzebowań.

Kres podobnym tarciom mogła położyć tylko jakaś nowa organizacja, jakaś inna władza.

Trzeba nadmienić, że lotnictwo morskie szkoliło swych pilotów w osobnej szkole Saint-Raphaël, właściwie ich tam przeszkolano tylko, gdyż szkolenie początkowe odbywało się w szkołach lotnictwa lądowego.

Marynarka posiadała w swych najrozmaitszych oddziałach znakomitych techników i inżynierów morskich, świetnych oficerów technicznych, składowych i mechaników, którzyby mogli pełnić najpoważniejsze funkcje w fabrykacji połączonych lotnictw morskiego i lądowego. Lecz Ministerjum Marynarki nie tylko nie chciało, słyszeć o oddaniu chociażby części ich dla potrzeb lotnictwa, lecz prosiło natomiast Podsekretarjat Stanu o odkomenderowanie zpowrotem do Marynarki kilku swych oficerów, techników, którzy od paru lat pełnili służbę przy S. T. Aé.

Szczegół ten charakteryzuje opłakany stan pojęć, które panowały w różnych Departamentach Ministerstwa Wojny i niezrozumienie ważności współpracy dla obrony narodowej.

Bardzo często departamenty, zamiast kierować się li tylko myślą o ojczyźnie i współpracy wszystkich rodzaj broni dla zwycięstwa, oddawali się hazardowo wojnie papierowej walcząc o „swych oficerów“ o „swój personel“ i o „swój materiał“.

W rozmowach prowadzonych z prezesem Rady i ministrem Marynarki panem J.-L. Dumesnil (byłym sprawozdawcą budżetu aeronautycznego i nowomianowanym Podsekretarzem Stanu Marynarki) i z admirałem De-Bon, szefem sztabu Marynarki, p. D. Vincent niejednokrotnie podkreślał, że dla dobra ogółu, dla uniknięcia zwłoki w produkcji i zaoszczędzenia materiałów, dla zapewnienia pełnego rozwoju lotnictwa morskiego, niezbędnym jest, by Podsekretarjat Stanu lotnictwa wojennego był także odpowiedzialny za stan lotnictwa morskiego, za jego fabrykację i sprawy personalne. Uważał on anormalnym zjawisko, że obok wydziału technicznego lo-

tnictwa lądowego egzystował wydział techniczny i przemysłowy lotnictwa morskiego. Czyż nie było nonsensem, że te dwa wydziały dokonywały, każdy na własną rękę, badań w dziedzinie lotnictwa, bardzo często identycznych? Czy nie byłoby racjonalnym, by szef sztabu marynarki współpracował z Podsekretarzem Stanu Aeronautyki w charakterze dowódcy sił powietrznych morskich, przedstawiając swe żądania co do ilości i jakości potrzebnych materiałów i personelu, a wykonanie pozostawiając podsekretarzowi?

Takie właśnie rozwiązanie kwestji pozwoliłoby wprowadzić jedność w kierownictwie całej aeronautyki — której niestety ona nigdy nie miała — i usunąć główne przyczyny bezcelowej zatury energii.

Niestety, takie rozwiązanie uważano za zbyt proste, by mogło ono być przyjętym. Osobiste ambicje i egoizm szefa sztabu marynarki, który niechciał podporządkować cywilnemu szefowi lub też Ministrowi wojny, ani jednego wodnopłatowca, ani jednej łodzi, ani jednej boji, doprowadziły do tego, iż dekret ogłoszony w Journal Officiel z d. 18. sierpnia 1917 r., którym aeronautykę morską przydzielało się do aeronautyki lądowej, kwestji wcale nie rozwiązał, i chociaż w myśl tegoż dekretu p. D. Vincent otrzymał podwójny tytuł Podsekretarza aeronautyki morskiej i lądowej, stan rzeczy zmienił się tylko na papierze. Jedynym dodatnim wynikiem tego dekretu można było uważać przeniesienie kilku znakomitych inżynierów morskich na bulwar Saint-Germain wraz z wydziałem technicznym aeronautyki morskiej, (dla którego zabrakło miejsca na ulice Royale). Praktycznemu zastosowaniu tego projektu, jak i w wielu innych wypadkach, stała na przeszkodzie prywatna, zwalczająca wszelkiemi środkami zbawienną myśl pana Daniel Vincent.

* * *

Jednakże musimy zaznaczyć, że wyniki pracy p. D. Vincent na polu reorganizacji miały też i dodatnie strony. Stosunek z Gł. Dowództwem, które skonstatowało niebawem znaczną poprawę zaopatrzenia w materiał lotniczy, uległy zmianie na lepsze, co można było wnioskować chociażby z korespondencji pomiędzy frontem a tyłami, która nie nosiła już tego piętna antagonizmu, jakim odznaczała się w r. 1916, a także z zaniechania przez Gł. D-two tego trochę ironicznego tonu, jaki charakteryzował jego stosunek do deputowanych, wyznaczanych na stanowisko podsekretarza Stanu Aeronautyki; p. D. Vincent potrafił zjednać sobie sympatje d-ców frontów,

i pełne zaufanie we wszystkich poczynaniach. W tym właśnie okresie można było podziwiać jako wyjątkowy wypadek w stosunkach frontu i tyłów, niezamąconą jedność i wspólpracę.

W okresie od 21. lutego do 2. sierpnia r. 1917-go Szefem aeronautyki przy Gł. D-twie był major de Peuty. Człowiek ten, jeszcze za czasów pokojowych, należąc do oddziałów marokańskich spahisów, wyróżniał się wyjątkową odwagą i dzielnością. Do lotnictwa przenosi się w r. 1915 i wkrótce zostaje mianowany dowódcą eskadry, następnie Szefem lotnictwa armji Lotaryngskiej, i wreszcie Szefem lotnictwa przy Głównym D-twie. Będąc sam świetnym pilotem bojowym, major du Peuty stanawszy na czele lotnictwa, nie zaprzestaje swych lotów i prawie codziennie wraz z podległymi oddziałami, bierze udział w ćwiczeniach i wyprawach bojowych, podnosząc ich ducha sprawności bojowej i osobistym przykładem zmuszając młodą broń do doskonalenia się w swym fachu.

Wymagający służbista, major du Peuty nie zawahał się powyrzucać z lotnictwa i odesłać do oddziałów macierzystych pewnej liczby oficerów pilotów z czasów przedwojennych, którzy pod różnymi pretekstami uchylali się od latania, wsiadając do płatowca raz na 6 miesięcy. Decyzje tego rodzaju były u majora de Peuty zawsze bezwzględne i szybkie, a czasem nawet nie zupełnie racjonalne, gdyż takich starych a Nielatających pilotów można było użyć do innych prac, na przykład organizatorskich, do których oni dzięki praktycznemu doświadczeniu i zdolnościom nadawaliby się doskonale. Lecz w gruncie rzeczy zarządzenia jego imponowały. Pułkownik Barés w ciągu ostatnich miesięcy, przemęczony nieprzerwaną walką z tyłami, nie okazywał już potrzebnej energii, i kadry jego dawno potrzebowały odświeżenia. Major de Peuty, z właściwą sobie stanowczością, przystąpił do zmiany przepracowanych dowódców eskadr i grup lotniczych, stawiając na ich miejsce młodych oficerów-pilotów palących się do czynów walk i latania.

Dla uzupełnienia kadr lotnictwa w odpowiedni personel, major de Peuty, jako były kawalerzysta, zwracał się przeważnie do oddziałów kawalerji, dobierając z pośród tych sportowców najodpowiedniejszych, którzy następnie swemi zaleceniami niemało przyczynili się do rozkwitu nowej broni. Właściwie major de Peuty, gdyby nawet chciał, nie miał z czego wybierać, bo ani artylerja, tak wysławiana przez starych lotników, ani piechota, nie chciały odstąpić ani jednego ze swych

oficerów; i tylko kawalerja, która miała stosunkowo najmniej strat w ludziach mogła podzielić się z lotnictwem swemi młodem siłami. Ten fakt, werbowania lotników z pośród kawalerji, z jednej strony przyczynił się znacznie do rozwoju lotnictwa myśliwskiego, które tak pociągało młodych sportowców, — z drugiej zaś do uszczuplenia lotnictwa wywiadowczego i prawie zupełnego zaniedbania lotnictwa niszczycielskiego.

*

*

*

Projekt p. D. Vincent zaopatrzenia lotnictwa w 2665 płatowców datowany był 2 marca 1917 r.

Te 2665 samolotów miały być podzielone, jak to poprzednio zaznaczyliśmy, pomiędzy 65 eskadr korp. armji, 34 esk. artyleryjskie, 60 eskadrami myśliwskimi i 30 esk. niszczycielskimi. Wspomnijmy tu też że generał Guillemin jeszcze przed swym ustąpieniem w liście do prezesa Komisji Wojennej dnia 20 marca 1917 roku podkreślił potrzebę 4000 samolotów bojowych dla armji północnej i północno-wschodniej na rok 1918.

4-go kwietnia 1917 roku, w liście za nr. 2229 Wydział Aeronautyki, Generał Nivelle pisał, że takie efektywne wzmocnienie lotnictwa nie jest jeszcze głównym zadaniem jakie musimy wykonać w obecnej chwili. — „Chodzi przede wszystkim o to, pisał gen. Nivelle, inspirowany przez majora du Peuty, że nietylko musimy zaopatrzyć lotnictwo w 2665 samolotów najnowszych typów, lecz liczbę te utrzymać stale. Dlatego też przede wszystkim trzeba powiększyć produkcję, i jaknajrychlej przystąpić do konstruowania niezbędnych nowych typów samolotów i organizowania potężnych środków przemysłu lotniczego. *Jakość* samolotów ma dla nas znaczenie nawet większe niż ich *ilość*“.

Otóż p. D. Vincent najzupełniej zgadzał się z tym punktem widzenia i całą duszą oddał się zrealizowaniu tego programu; — wprost śmiesznym wydaje się zarzut, czyniony rządowi w osobach p. D. Vincent jako Podsekretarza Stanu i pana Painlevé jako ministra wojny, przez większość deputowanych, że ofensywa 16 kwietnia nieudała się tylko dla tego, iż przychyłili się oni do projektu gen. Nivelle. „Cóż by się stało, twierdził pan d'Aubigny, gdyby rezerwy niemieckie, tak poturbowane przez parę naszych samolotów niszczycielskich, wypróbowałyby ognia tysiąca tychże płatowców, które byśmy mieli przy przyjęciu programu na 4000 maszyn, proponowanego przez gen. Guillemin w styczniu 1917 roku“.

Lecz zadania Głównego Dowództwa i Podsekretarza Stanu nie kończyły się li tylko na sporządzaniu projektów — trzeba było mieć możliwość zrealizowania ich, a możliwem było to tylko przy odpowiedniej reorganizacji przemysłu, od którego zależała realizacja tych czy innych programów. Poprzednio natomiast już widzieliśmy w jakim stanie dezorganizacji tak produkcji, jak i administracji objął p. D. Vincent kierownictwo aeronautyki; brakowało mu robotników, brakowało techników, surowców i materiałów technicznych. W takich warunkach było zupełną niedorzecznością myśleć o posiadaniu 4000 płatowców na froncie w marcu 1917 roku, jak również robić zamówienia na 300 MK silniki w sierpniu 1914 r. w nadziei otrzymania ich na wiosnę. Projekty gen. Guillemin może i były dobre, lecz, niestety, nieaktualne, przedwcześnie. Główne Dowództwo nie myślało wcale ukrywać słabości lotnictwa w kwietniu 1917 roku i zasłaniać się tarczami papierowymi z nieużytecznymi liczbami, — dla tego też energicznie przystąpiło do realizacji projektu na 2665 samolotów.

Przytoczone tabele wykazują stan aeronautyki w dniu 1 kwietnia 1917 roku i podkreślają jak materiał lotniczy stopniowo był polepszany. Samolotów przestarzałych, które jeszcze w grudniu 1917 roku stanowiły większość naszego materiału, pozbyliśmy się w tym czasie prawie zupełnie, a liczbowe wykonanie zaopatrzenia przedstawiało się jak wykazuje tablica na str. 104. Widzimy tedy, że brakowało tylko 330 samolotów, aby ten program 2665 płatowców został zrealizowany.

Do tego czasu front nie miał nigdy tak regularnego i planowego zaopatrzenia. Ta liczba samolotów 2335 na naszym froncie i 1200 na froncie angielskim stanowiła poważną siłę wobec lotnictwa nieprzyjacielskiego, które podług obliczenia francuskiego posiadało 1980 samolotów, a podług obliczenia dowództwa angielskiego 2028 płatowców.

* * *

Do przytoczonych powyżej liczb trzeba jednakże odnosić się z pewną rezerwą, gdyż nieudana ofenzywa 16 kwietnia wywołała obszerną, wprawdzie nieuzasadnioną, krytykę naszego lotnictwa. Łatwo zrozumieć iż szukano ofiar niepowodzenia, a wszyscy tacy i strategicy tyłów bardzo chętnie zwaliliby całą winę na nową broń. I tu musimy zmartwić wszystkich amatorów tych tanich wiadomości historycznych twierdzeniem, że lotnictwo wykonało w tym okresie rolę bardzo zaszczytną, o czem świadczyć mogą następujące rozkazy: podziękowanie

Sytuacja armji północnej i wschodniej na 1 kwietnia
1917 roku. Samoloty.

T Y P	Eskadry i parki	R. G. A.	G Używalne	W. E. Nie używal.	Razem
M. Farman Ren 80	1	—	3	—	4
— — 130	70	8	46	4	128
— — 170	35	2	10	1	48
— — 220	1	3	—	—	4
— de Dion 130	4	—	—	—	4
— A. M. 110	1	—	—	—	1
— — 150	41	3	13	2	59
Voisin C. U.	2	—	14	2	18
— Peugeot . . .	51	10	14	6	81
— can. Peugeot	33	26	4	1	64
Caudron G. 3	11	7	—	—	18
— G. 4	139	8	67	1	215
— G. 6	133	162	7	—	302
— R. 4	53	—	10	—	63
Nieuport Rhône 80	15	1	12	—	28
— — 110	317	90	53	9	469
— Clerget 130	4	—	10	1	15
— Hispano . .	16	3	2	1	22
Breguet B. M. . . .	67	36	—	—	103
— type XII . .	1	—	—	—	1
— sil. z przodu	24	3	—	—	27
Morane parasol . . .	61	52	3	2	118
Spad Hispano 150	445	32	15	3	495
— 200 jedno- miejskowe	2	—	—	—	2
— 200 z armatką	1	—	—	—	1
— 200 z 2 karabin. maszynow.	17	6	—	—	23
Salmson	26	3	3	—	32
Schmitt	43	7	7	1	58
Caproni	16	—	—	—	16
Sopwith C. A. . . .	234	130	12	1	377
— Niszczycielski	142	163	12	3	320
A. R.	216	80	15	5	316
Letord 2-silnikowy	89	6	3	—	98
Różne	1	—	9	3	13
Moran Rhône 120	—	13	—	—	13
2-silnikowy	—	—	—	—	—
Razem	2312	851	347	46	3556

Sytuacja lotnictwa w dniu 1 sierpnia 1917 roku.

	E S K A D R Y					S A M O L O T Y				
	Korpusów armji po 15 płat.	Specjalnego przeznaczenia	Artyleryjskie po 10 płat.	Niszczycielskie po 15 płat.	Myśliwskie po 15 płat.	Korpusów armji specj. przezac.	Artyleryjskie	Niszczycielskie	Myśliwskie	
Program w roku 1917	45	20	34	30	60	975	340	450	900	= 2665 płatowców
Stan rzeczywisty . .	38	20	30	25	50	570 340	300	375	750	= 2335 płatowców
Pozostaje do stworzen. { wewnątrz kraju . . frontu .	7 —	— —	— 4	5 —	8 2	— —	— —	— —	— —	

gen. Maistre d-cy 6-tej armji bojowej grupie lotn. de Bonne-Maison (rozk. 10 maja 1917 r. Nr. 21495), uznanie gen. Duchène d-cy 10-tej armji za działalność lotników (rozk. tajny 558 z dnia 4 maja 1917 r. i z dnia 6 maja 1917 r.). Dokumenty te dokładnie charakteryzują działania napowietrzne, że w ciągu kwietnia 1917 roku nasze samoloty straciły 146 samolotów nieprzyjacielskich, a na ogólny stan mniej więcej 2000 pilotów i obserwatorów, biorących udział w walkach zginęło 7—8%, jeszcze raz dowodzi, że obowiązek swój lotnictwo umiało spełnić.

Niezbędnem jest podkreślić, że ta ofenzywa kwietniowa dała nam bardzo cenne wskazówki, których Podsekretarz Stanu nie omieszkiał podkreślić na posiedzeniach komisji wojennych Sejmu i Senatu. Przedewszystkiem ofenzywa rozpoczęła się w okresie dla nas bardzo niepomyślnym, gdyż działalność lotnictwa tak wywiadowczego, jak i myśliwskiego była słaba; prócz tego Dowództwo zakazało wszelkich akcji zaczepnych lotnictwu myśliwskiemu przed rozpoczęciem działań wojsk lądowych, a 16 kwietnia chmury były tak nisko, że samoloty myśliwskie zmuszone były latać poniżej 200 metrów i powracały podziurawione kulami piechoty, nie będąc w stanie wypełnić swego bezpośredniego przeznaczenia.

Trzeba zaznaczyć, że użycie samolotów myśliwskich było przez Dowództwo zasadniczo przeprowadzone prawidłowo, to znaczy, iż używano ich w masach, i do eskortowania płatowców wywiadowczych na większe odległości przy przełocie linii nieprzyjacielskich; lecz praca ich dała nikłe wyniki, tylko dzięki niesprzyjającym warunkom atmosferycznym.

Przypomnę tu, iż Anglicy mieli na froncie 270 samolotów myśliwskich i 125 samolotów wywiadowczych przy korpusach armij, co stanowiło — 2 samoloty myśliwskie na jeden wywiadowczy. Stosunek w naszych 3 grupach był: 1 samolot myśliwski na 2,5 samolotów wywiadowczych (360 samolotów myśliwskich i 840 samolotów wywiadowczych). Jak widzimy organizacja angielska była racjonalniejsza od naszej, i to z tego powodu, że my zawczasu nie zażądaliśmy od Podsekretarza Stanu uzupełnienia naszych sił. Lecz pan D. Vincent niebył nawet powiadomiony o projektowanej ofenzywie i tylko przypadkowo z własnej inicjatywy przybył 12 kwietnia do Głównej Rezerwy Lotniczej, gdzie miał osobiście dopilnować wykonania zaopatrzenia oddziałów frontowych i rozładowania rezerwy, przepełnionej samolotami wszelkich typów i gatunków.

Przewaga organizacji angielskiej polegała jeszcze na tem, iż mieli oni przeważnie świeżych, młodych i dzielnych pilotów — sportowców, i chociaż straty stosunkowo ponieśli większe od naszych, — rezultat przez nich osiągnięty był znacznie lepszy. Powinniśmy byli też czuwać nad mobilizowaniem naszego personelu latającego, usuwać pilotów starszych (ponad 30 lat), wcielać systematycznie sportsmenów z innych rodzaj broni, jednym słowem oddawna zastosować system wprowadzony dopiero co przez Podsekretarza.

Otóż jeszcze raz stwierdzamy fakt, iż w lotnictwie, jak zresztą i w innych rodzajach broni, dla osiągnięcia pełni powodzenia nie wystarczała osobista odwaga, dzielność walczących, lecz niezbędną była jaknajściślejsza łączność i współpraca wszystkich rodzaj broni, a przede wszystkim dokładna organizacja, tak samych oddziałów, jak i tej współpracy.

Nadzwyczajne uznanie należy się gen. Pétain, który objawszy Główne Dowództwo zrozumiał doskonale jakiej właściwie organizacji potrzebuje młoda broń — lotnictwo, by mogło bez przeszkód i w szybkim tempie rozwijać się i doskonalić. Dążeniem generała było podnieść znaczenie nowej broni, powiększyć jego niezależność i rozszerzyć zakres działania oddziałów frontowych, wspierając tym samym wysiłki Podsekretarza reorganizującego lotnictwo wewnątrz państwa. Powołanie do Głównej Kwatery pułk. Duval, w lecie roku 1917, podkreśla znaczenie jakie przywiązywał gen. Pétain do przyszłej wojny powietrznej. Ten właśnie okres stanowi moment decydujący w historii rozwoju piątej broni.

Pułk. Duval był poprzednio dowódcą 314 brygady, która pod jego świetnym dowództwem chlubnie zapisała się na kartach historii wielkiej wojny w czasie ofensywy pod Somme (lato 1916 r.). Następnie, na stanowisku Szefa Sztabu 6-tej armji, odznaczał się niezrównanemi zaletami organizatorskimi i kierowniczymi, i śmiało można twierdzić, że niewiele było oficerów w naszej armji podczas wojny, którzyby byli w tej mierze obdarzeni taką wybitną inteligencją i jasnością myśli, spotęgowanych zmysłem twórczym.

Z rozkazu gen Debeney pułk. Duval otrzymał polecenie dokładnego zapoznania się ze wszystkimi kwestjami dotyczącymi aeronautyki, w tym celu by Główne Dowództwo mogło mu powierzyć całkowite kierownictwo tą bronią.

Powołanie na to odpowiedzialne stanowisko pułk. Duval nastąpiło nie dlatego, że gen. Pétain był niezadowolony z pracy majora du Peuty, któremu jako świetnemu pilotowi

i fachowcowi nie można było nie zarzucić, lecz dlatego, że gen. Pétain sięgał swym wzrokiem w przyszłość i wielkość nowej broni, i wnikając w intencje p. D. Vincent, uznał za potrzebne na szerszą skalę budować i rozwijać cały skomplikowany aparat organizacyjny i kierowniczy, której to pracy nie mógłby podołać nawet tak świetny d-ca eskadry jakim był du Peuty. Niezbędnym było, by na czele lotnictwa stanął starszy oficer, któregooby można było w krótkim czasie awansować na generała; trzeba było stworzyć dla lotnictwa nowy sztab, wprowadzić nową taktykę po myśli Głównodowodzącego, słowem *w nowym* sposobie prowadzenia wojny, jaki chciał zastosować gen. Pétain, trzeba było całkiem *nowej* organizacji lotnictwa. Wykonanie tego ciężkiego zadania przypadło w udziale pułkownikowi Duval.

I nadzieje pokładane na niego przez gen. Pétain nie zawiodły; już w ciągu paru tygodni pułk. Duval, którego stosunki z Podsekretarzem Stanu były jaknajserdeczniejsze, ujął i zrozumiał wszystkie najtrudniejsze kwestje z dziedziny aeronautyki i 2-go sierpnia 1917 r. otrzymał tytuł Naczelnego Dowódcy Aeronautyki. Z tą chwilą stało się jasnem, że lotnictwo przestało już być podrzędną służbą, podporządkowaną najrozmaitszym i do tego nieufnym wydziałom Głównej Kwatery; z tą chwilą Szef jego był jednym z 4 lub 5 szefów broni przy Głównym Dowództwie, to znaczy jednym z najbliższych doradców i współpracowników Naczelnego Wodza. Czyż nie był to postęp nadzwyczajny zrobiony w okresie od dnia 4-go sierpnia 1914 r. do 2-go sierpnia 1917 r.!

Nadmieniam tu, iż Major du Peuty, czując się do pewnego stopnia pokrzywdzonym, i mając charakter wyjątkowo niezależny, postarał się o przeniesienie wpraw z Głównej Kwatery, a następnie wogóle z lotnictwa. Odrzucając propozycję objęcia dowództwa grupy myśliwskiej i powracając do swych żuawów, pozostawił po sobie niezapełnioną lukę i chlubne stronnice w dziejach lotnictwa. Wiosną r. 1918 na czele swego bataljonu żuawów zginął on śmiercią bohatera na polu chwały.

*

*

*

Pułk. Duval po objęciu Dowództwa aeronautyki przy Głównym Dowództwie zastosował się w swych pracach do postulatów p. D. Vincent, przeprowadzając je w najdrobniejszych szczegółach. Z tą chwilą pomiędzy podsekretarzem, a Głównym Dowództwem zapanowała jaknajlepsza zgoda a miesięczne zebrania szefów wydziałów ministerstwa i delegatów Głównego Dowództwa miały charakter rzetelnej współpracy i porozumienia.

Pierwsze takie zebranie, zwołane depeszą Ministerstwa № 84978 z dnia 18 sierpnia — odbyło się dnia 21 sierpnia. Zebranie to przyniosło od razu korzyści realne, gdyż za ogólną zgodą powiększono program zaopatrzenia lotnictwa frontowego z 2665 samolotów do 2870 wyznaczając termin zrealizowania takowego na 6 września 1917 r.

Uważamy za niezbędne przytoczyć to pismo in extenso, gdyż jest to bardzo ważny dokument określający sytuację lotnictwa za cały rok 1917.

Naczelne Dowództwo
Aeronautyki
№ 6408.

Kwatera Główna
6 września 1917 r.

Szef Broni

Do Pana Podsekretarza Stanu Aeronautyki Wojennej
w P a r y ż u.

Listem za № 234 z dnia 15 marca 1917 roku zechciał Szanowny Pan zaakceptować projekt sił lotniczych, który mu przedłożyłem w dniu 2 marca 1917 r. za № 1118.

Projekt ten przewidywał następującą organizację dla naszego lotnictwa:

1. 65 eskadr typu C. A. po 15 płat. (corp. d'Armée).
2. 34 eskadr artyleryskich po 10 samolotów.
3. 30 eskadr niszczycielskich po 15 samolotów.

Rozwój lotnictwa i aerostatyki i znaczenie jakie one zyskały w bitwach, zmusiły nas do utworzenia na frontach Dowództw aeronautyki „C. A.”, dla organizacji których Szanowny Pan poświęcił wiele pracy, układając ich stan bojowy w projekcie z 15 kwietnia 1917 roku.

Stworzenie tych „Dowództw aeronautyki”, które ja starałem się wprowadzić i przy korpusach, dało wynik bardzo dodatni, jak również i utworzenie dowództw lotnictwa przydanego korpusom armji i ciężkiej artylerji; taka organizacja nadzwyczajnie sprzyjała współpracy z innemi rodzajami broni. Ale ta współpraca będzie dopiero wtenczas kompletna, gdy oddziały tworzące aeronautykę jednego korpusu armji będą definitywnie podporządkowane C. A. Racjonalna organizacja C. A. możliwa w warunkach takich: Dowództwo aeronautyki C. A., — jedna eskadra i jeden balon C. A., zapewniające wykonanie zadań C. A. (wywiad C. A., fotografowanie, koregowanie

ognia artylerji ciężkiej i dalekonośnej i t. p.). Jedna eskadra i jeden balon na dywizjon. Do tych elementów organicznych należałoby dodać w sektorach (odcinkach) aktywnych eskadry i balony pułków art. ciężkiej. Niestety ta organizacja, wymagająca znacznego powiększenia personelu i materiału, przedstawiałaby wiele trudności przy zrealizowaniu w warunkach aktualnych, z powodu niezadowalającego stanu naszego przemysłu lotniczego i dzięki temu, że wielką ilość zapasów przyznano naszym sprzymierzeńcom. Z tych to powodów musimy zadowolić się chociażby częściowym wykonaniem naszych zamiarów, a mianowicie: jaknajlepiej wykorzystać środki jakimi dysponujemy. Rozwiązanie, o za-twierdzenie którego proszę, jest następujące:

a) Lotnictwo:

Stan czynny naszych eskadr typu C. A. (eskadry przy-dane na stałe C. A. i eskadry rezerwowe) wynosi 15 pła-towców na eskadrę; redukując tą liczbę do 10 i ułatwiając w ten sposób dowodzenie temi jednostkami (stan eskadr artyleryjskich) moglibyśmy przy nieznacznym uzupełnieniu stworzyć 100 eskadr i podzielić w sposób następujący:

Korpus Armji z 4 Dywizji piechoty (1)	{ 1 eskadra C. A. 2 eskadry D. I.
Korpus Armji z 2 Dywizji piechoty (1)	{ 1 eskadra C. A. 1 eskadra D. I.
Dywizja piechoty samodzielna	1 eskadra D. I.

Dzięki temu podziałowi każdy dowódca dywizji będzie miał do całkowitej swej dyspozycji jedną z eskadr, która wchodzi w skład C. A.

Prócz tego 6 eskadr (typu D. I. albo C. A.) pozostają do dyspozycji Głównodowodzącego na każde jego zapotrze-bowanie (zadania specjalne, ćwiczenia i t. p.). Taka organi-zacja wymaga tylko nieznacznego zwiększenia ilości samo-lotów przewidzianych programem 2 marca, (o 25 płatowców) lecz dużego, bo aż o 2245 żołnierzy, zwiększenia personelu pomocniczego z powodu dodania nowym oddziałom 105 samo-chodów, 280 samochodów ciężarowych, traktorów i innego materiału taborowego.

b) Wojska balonowe:

Dla wojsk balonowych potrzeba przeprowadzić następu-jącą organizację:

Na Korpus Armji z 4 Dywizji piechoty { 1 balon C. A.
2 balony D. I.

Na Korpus Armji z 2 Dywizji piechoty { 1 balon C. A.
1 balon D. I.

Prócz tego pewną ilość balonów rezerwowych trzeba oddać do dyspozycji Głównodowodzącego; te balony mogłyby obsługiwać detaszowane dywizje w razie potrzeby powiększenia liczby balonów odcinków aktywnych i zapewnienia pracy szkolnej, co stanowiłoby razem 189 kompletów balonowych.

Ponieważ obecnie mamy:

32 kompanje stałe C. A.
43 kompanje rezerwowe = 75

więc przewidziana nowa organizacja wymagałaby stworzenia 23 oddziałów, co wymaga powiększenia personelu o:

46 oficerów instruktorów,
92 obserwatorów,
3542 szeregowych,
a materiału o: 23 windy i 23 tendery,
189 ciężkich samochodów,
50 półciężarowych samoch.,
23 samochody osobowe,
100 dźwigarek T. P.,
23 dźwigarek zapasowych,
23 motocykle,
92 rowery,

prócz innego niezbędnego na 23 jednostki materiału technicznego. Nowa organizacja lotnictwa musi być przeprowadzona do 1 lutego; co się tyczy wojsk balonowych, to jasnym jest, że można uzupełnić ją tylko stopniowo i to w granicach posiadanych zapasów mat. technicznych i personelu.

Prócz tych powiększeń, wynikających z przytoczonej reorganizacji, wyłoniły się nowe potrzeby z chwilą przyjęcia projektu z dnia 2 marca 1917 r.

Utworzenie 10 pułków artylerji ciężkiej i 4 pułków A. L. G. P. zostało uchwalone: pociągnęło to za sobą potrzebę sformowania 10 eskadr artyleryjskich i 4 eskadr A. L. G. P., w których liczba samolotów powinna była wynosić 15 na eskadrę.

W tych warunkach wykonanie programu lotniczego dla armji północnej i północno-wschodniej przedstawia się na przyszły kwartał jak podajemy niżej i musi być narazie przyjęte zamiast projektu z 2 marca 1917 r.

100 eskadr C. A. lub D. I. po 10 samolotów (1)

40 eskadr artyleryjskich po 10 samolotów (1)

60 eskadr myśliwskich po 15 samolotów

8 eskadr A. L. G. P. po 15 samolotów (1)

30 eskadr niszczycielskich po 15 samolotów

To powiększenie sił pociągnie za sobą powiększenie personelu i materiału (samoloty, samochody i t. d.)

Personel	{	205 pilotów
		148 obserwatorów i strzelców płat.
		3400 szeregowych
Materiał	{	147 samochodów lekkich
		392 samochodów ciężarowych
		390 K. M.
		205 samolotów.

Proszę Szanownego Pana o jaknajrychlejsze powiadomienie, czy Sz. P. projekt ten zaakceptuje, abym mógł niezwłocznie przystąpić do prac przygotowawczych i wydania niezbędnych zarządzeń związanych, z tym nowym, wyżej wymienionym projektem. Prócz tego prosiłbym o powiadomienie mnie, czy ogólne środki materialne kraju pozwolą na zrealizowanie tych zamiarów na 1 lutego.

Pétain.

Mamy przed sobą dowód udoskonalonej współpracy tyłów i frontu. Podsekretarz Stanu jak i Głównodowodzący, w głębokim zrozumieniu niezbędności wszechstronnego rozwoju lotnictwa, pracowali niezmordowanie nad wcieleniem w życie swej myśli. Gdyby ta współpraca potrwała chociażby pół roku, lotnictwo wzrosłoby do potęgi jeszcze niewidzianej. Lecz, jak dotychczas zauważyliśmy, wszystkie wysiłki i prace nad rozwojem piątej broni napotykały na najrozmaitsze trudności i miało się wrażenie, jak gdyby sprzysiężenie jakichś ciemnych sił nie chciało dopuścić do ostatecznego triumfu floty napowietrznej.

I jesień r. 1917 nie przyniosła żadnej zmiany.

* * *

Pan D. Vincent objąwszy kierownictwo utworzył przy Podsekretarjacie wydział dla spraw lotnictwa *sprzymierzonego* i powierzył go panu G. Flandin, deputowanemu z Yonne, nadając mu tytuł -- *Delegata do spraw sprzymierzonych*. Wydziałowi temu przypisywano rolę nader doniosłą, a miano-

wicie: miał on regulować stosunki z lotnictwem państw sprzymierzonych, prowadzić ewidencje materiałów dostarczonych im przez Francję, jak również odebranych w zamian surowców, następnie zbierać wszelkie wiadomości i dane dotyczące udoskonaleń technicznych w dziedzinie lotnictwa całego świata. Lecz już po paromiesięcznej współpracy z G. Flandin, z pracy którego p. D. Vincent był bardzo zadowolony, urząd ten postanowiono skasować i zastąpić go zwyczajnem biurem (piątym), na czele którego postawiono majora Pierra, byłego dowódcę Dyonu lotniczego przydzielonego do XII Departamentu (29 lipca 1917 roku). Decyzję tę łatwo zrozumieć, gdyż była ona skutkiem konsekwentnym dążeń p. D. Vincent do unifikacji wszystkich urzędów broni; zamiast kierować placówką tak odpowiedzialną i ważną przez osobę trzecią, wołał on, by ona ściśle mu podlegała i była pod jego bezpośrednią kontrolą i kierownictwem. Ta zmiana i usunięcie p. G. Flandin wywołała niezadowolenie p. p. Ministra Wojny — p. Painleve i p. d'Aubigny — Prezesa Podkomisji aeronautycznej. W gabinecie Ministra Wojny uważano, iż zmiana osobnego urzędu dla spraw sojuszniczych na skromny wydział XII Departamentu mogłaby ujemnie wpłynąć na stosunki i współpracę z lotnictwem Ameryki. Lecz obawy te były bezpodstawne, gdyż 30 sierpnia 1917 r. p. D. Vincent w imieniu Rządu francuskiego zawarł umowę znaną pod nazwą „contrat Pershing” zapewniającą nam współdziałanie Stanów Zjednoczonych. Później powrócimy jeszcze do tego ciekawego dokumentu.

Lecz Gabinet Ministra Wojny rozpoczął w sierpniu swą ofensywę na p. D. Vincent, bombardując go niezliczoną ilością papierków urzędowych, zawierających najrozmaitsze zapytania, rozkazy, urgensy i t. p. Od tej chwili p. D. Vincent większą część swego czasu musiał poświęcić korespondencji z Gabinetem Ministra, odpowiedziom i wykazom żądanym przez niego, które dotyczączyły stanu lotnictwa francuskiego, niemieckiego i sprzymierzonego, ilości samolotów i silników wyprodukowanych w fabrykach krajowych, umów zawartych ze sprzymierzonymi, zarządzeń wydanych celem wykorzystania lotnictwa amerykańskiego, celowości i sposobów realizacji projektów Głównego Dowództwa, treści zawartych kontraktów, zaopatrzenia w surowce warsztatów, rozmiarów osiągniętych oszczędności, importu materiałów pędnych, uzbrojenia i reperacji samolotów i silników dostarczanych z frontu itp. Wszystko interesowało obecnie Gabinet Ministra, który chciał wszystko widzieć i wszystko wiedzieć. Cały ten

system pytań i urgensów miał na celu stworzenie pretekstu do usunięcia pana D. Vincent z zajmowanego stanowiska; i godnym podziwu jest spokój z jakim p. D. Vincent punkt za punktem odpowiada na zadawane mu pytania, mimo, że każda jego odpowiedź wywoływała podwójne ataki Gabinetu Ministra. Wreszcie dnia 8 września p. D. Vincent daje swym napastnikom taką szczerą i śmiałą odpowiedź na nieustające napady, że te nagle ustają. Lecz była to cisza przed uderzeniem piorunu; dnia 12 września 1917 roku, gdy miejsce p. Ribot, prezesa Rady objął p. Painlevé, przeniesiono natychmiast p. D. Vincent do Ministerstwa oświaty. Wielką stratę poniosło Ministerstwo Wojny w jego osobie, lecz nie pomogły prośby Głównego Dowództwa, postów i alarm w prasie. Jedynie co udało się po długich staraniach uzyskać p. D. Vincent, to to, że Podsekretarjat aeronautyki powierzono panu Jacques Louis Dumesnil, Podsekretarzowi Stanu marynarki i byłemu referentowi budżetu aeronautyki przy Sejmowej Komisji budżetowej.

Widzimy tedy, że znowu dzięki zakulisowym intrygom anonimowych konspiratorów została popełniona jeszcze jedna zbrodnia w stosunku do lotnictwa; został usunięty człowiek energiczny o niepospolitych zaletach, gruntownie obeznany z całokształtem pracy i całą duszą oddany sprawie uzyskania przewagi i pokonania wroga.

* * *

Gdy 22 marca p. D. Vincent objął kierownictwo aeronautyki, Sejmowa Komisja Wojenna podała mu do wiadomości swe życzenia streszczone w końcu referatu pana d'Aubigny sporządzonego dla Rządu. Życzenia te były następujące:

1. Przeprowadzić niezwłocznie centralizację kierownictwa aeronautyki, powierzając takową Podsekretarzowi Stanu; rozporządzenie to nie dotyczy działu taktycznego, który pozostaje w kompetencji dowódców oddziałów.

2. Zbadać możliwość połączenia urzędów aeronautyki lądowej i morskiej pod jednym kierownictwem Podsekretarza Stanu. Z drugiej strony proszono Podsekretarza Stanu by:

1. Uregulował wykonanie programów wojskowo-technicznych i przemysłowych przy produkowaniu samolotów myśliwskich, obserwacyjnych i niszczycielskich, uwzględniając wskazówki zawarte w załączonym sprawozdaniu p. d'Aubigny.

2. Zorganizował stałe biuro aeronautyki państw sprzymierzonych, dla ześrodkowania wszystkich spraw dotyczących współpracy lotniczej i kwestji dotyczących zwiększenia wspólnymi siłami produkcji lotniczej.

Jak mieliśmy sposobność skonstatować, p. D. Vincent, projekt ten prawie w zupełności zrealizował. Prócz tego, sześciomiesięczny pobyt jego w Podsekretarjacie dał następujące ważne wyniki: miesięczna produkcja samolotów i silników od lutego 1917 r. do września tegoż roku wzrosła z 820 płat. i 1204 silników do 1263 płat. i 1838 silników, a liczba produkcji październikowej przewyższała już i te cyfry dając 1464 samoloty i 2012 silników.

Co do samego frontu, to skutkiem reorganizacji widzimy, że na 1. sierpnia 1917 roku samolotów było 3556, zamiast 2363 posiadanych w styczniu, przyczem trzeba zaznaczyć, że $\frac{3}{4}$ produkowanych samolotów należały do typów najnowszych. Zaopatrzenie zaś oddziałów w części zapasowe ostatecznie uregulowano, a naprawa płatowców i silników zużytych została powiększona w następującym stosunku: w styczniu 1917 r. naprawiono 193 samolotów i 615 silników, a w lipcu tegoż roku 368 samolotów i 1034 silników. Ostatecznie też uregulowano zaopatrzenie w drzewo, płótno, duraluminium, benzynę i rycynę.

Nie mniej ważne rezultaty osiągnięto w zaoszczędzeniu wydatków w dziale fabrykacji lotniczych (S. F. A.); różne przyrządy i przybory pokładowe, które dawniej kosztowały nas przeciętnie od 35 do 160 franków, kalkulowały się teraz od fr. 14 cent. 75 do 84 franków, co dało możność zmniejszyć wydatki na te tylko przedmioty o 2.486.500 fr. Na produkcji samolotów zaoszczędzono przeszło 10.000.000 fr. a na silnikach 13.448.750; na częściach zapasowych do samochodów 1.500.000 fr.

Jak widzimy praca p. D. Vincent na stanowisku Podsekretarza Stanu Aeronautyki, mimo że trwała tak krótko, dała wyniki nadzwyczajne. Lecz w chwili gdy już p. Painlevé jako prezes Rady mógł wreszcie dokładnie ująć wszystkie zagadnienia związane z aeronautyką, w chwili gdy lotnicy frontowi dzięki wysiłkom p. D. Vincent zaczęli z ufnością odnosić się do pracujących na tyłach towarzyszy broni i wspólnymi siłami starali się doprowadzić unifikację broni do pomyślnego końca, by wreszcie uzyskać decydującą przewagę w powietrzu i uniemożliwić naloty nieprzyjacielskie na nasz kraj, w takiej to właśnie chwili, rozniosła się błyskawiczna wieść, że ich ukochany Podsekretarz Stanu opuszcza swe stanowisko i obejmuje Ministerstwo Oświaty. I oto jeszcze raz reorganizacja aeronautyki musiała rozpocząć się nanowo.



ROZDZIAŁ V.

Ostatnie miesiące wojny.

Porażki tyłów i zwycięstwa frontu.

(Wrzesień 1917 — listopad 1918).

Pan J. L. Dumesnil, którego niezbadane racje polityczne przerzuciły z Podsekretarjatu Marynarki do Podsekretarjatu Aeronautyki, był na szczęście do pewnego stopnia obeznany z większą częścią zagadnień lotniczych, gdyż na początku wojny jako obserwator odbył kilkomiesięczny stage w eskadrze C. 13, a od kwietnia do czerwca 1917 roku kontrolował budżet aeronautyki jako referent Sejmowej Komisji Budżetowej. To też lotnicy powinni byli się tylko cieszyć, że nie spotkała ich większa próba i nie wyznaczono im na szefa kapelmistrza lub ogrodnika.

Nowy Podsekretarz Stanu posiadał zalety, które powinny były pozyskać mu lotników: młodość i wiarę. P. Dumesnil miał zaledwie trzydzieści parę lat, gdy obejmował tak wysoki urząd; natychmiast po jego objęciu z całą energją przystąpił on do rozwiązania kwestji dotyczących zaopatrzenia, materiałów i personelu lotniczego. Od najwcześniejszego rana był zawsze przy biurku w swej pracowni, opuszczając ją przeważnie o północy i wymagając od swych podwładnych nie mniej wyteżonej pracy, wzbudzając swą niezmordowaną energją podziw i szacunek nawet wśród delegatów państw sprzymierzonych, którzy się zbierali od czasu do czasu na konferencje lotnicze. Były to zalety nader cenne u Podsekretarza Stanu lotnictwa, gdyż młoda broń wymagała i sił świeżych, tak w swych szeregach, jak i na czele u swego dowódcy, który wniósł by ze sobą inną atmosferę w nasze zatęchłe biurokratyczne urzędy. Może właśnie dla tych jego przymiotów nie oszczędzili mu zawiści i potwarzy jego współpracownicy ministerjalni, wszystko krytykujący, pod każdego podkopujący się. Kiedy podpisywał swym szerokim pismem „zatwierdzam” — przedkładane mu nowe projekta i plany, — tłómaczono

to w ten sposób, że podsekretarz nie miał w dostatecznej mierze charakteru by przedkładanym projektom sprzeciwić się; tymczasem on pragnął gorąco wszechstronnego i rychłego rozwoju każdej dziedziny nowej broni; zasypywany wprost plikami najrozmaitszych spraw, nie miał już czasu na konferowanie z poszczególnymi referentami wydziału podsekretarjatu, to też rozpowszechniano plotki, że podsekretarz jest pilnie strzeżony przez „klikę“ bliższych a zazdrosnych, mających na niego wpływ, urzędników.

Tymczasem było zdaje się inaczej; prędzej było można mu zarzucić zbyt dużą samodzielność i impulsywność, gdyż bardzo często nie zwracał uwagi na ostrzegawcze głosy ludzi doświadczonych, umiarkowanych i zrównoważonych ze swego sztabu. Trzeba było, twierdził Podsekretarz Stanu, działać i to szybko działać. Niemcy, którzy poprzednio opuścili byli Noyon mieli zamiar nie tylko tam powrócić, lecz i posuwać się dalej. A więc nie było czasu do bawienia się w formalistykę biurokratyczną; trzeba było na każdy pożyteczny czyn decydować się szybko i nie tamować procedurą biurokratyczną jego zrealizowania. Badając pracę p. J. L. Dumesnil, nie wolno nam zapominać, że musiał on działać w najkrytyczniejszym okresie wojny, przy nader częstych nalotach na stolicę „Gothów“, które denerwowały i wyprowadzały z równowagi nie tylko członków Rządu i Sejmu lecz i całą ludność Paryża. Trzeba przypomnieć jak nieprzychylnie odnosili się paryżanie do naszej broni i jak ją klęli, gdy odgłosy sygnałów alarmowych zwiastowały nowy nalot samolotów nieprzyjacielskich. Przypomnijcie sobie też niezliczoną ilość artykułów w pismach i gazetach, jakie pojawiały się po każdym chociażby najmniejszym bombardowaniu okolic paryskich.

Praca Podsekretarza wogóle nie należała do łatwych, a w warunkach jakie się utworzyły wtenczas, była ona tem trudniejsza, że naokoło siebie słyszał tylko sceptyczne uwagi o niemożliwości znalezienia jakiegokolwiek bądź rozwiązania i histeryczną gonitwę pogoni za niewiadomym winowajcą naszych niepowodzeń. Nie można więc czynić odpowiedzialnym p. J. L. Dumesnil za wszystkie te niezliczone trudności, które napotykała w swym rozwoju aeronautyka od września 1917 r., chociażby ta myśl mimowoli powstawała u powierzchownych badaczy tylko dlatego, że teoretycznie na nim ciążyła cała odpowiedzialność!

Najlepszym przykładem stosunków z przeszłości może nam służyć okres p. René Besnard i płk. Barès, kiedy to widzieliśmy jakie sprzysiężenie osobistych interesów i ambicji

utworzyło się na oboczu i wszystkie nasze niepowodzenia starało się zwalić na barki tych ludzi bez skazy. I fakta wskazują, że i p. J. L. Dumesnil w czasie pełnienia swego nawpół tylko samodzielnego, urzędu, nie mógł ponosić całkowitej odpowiedzialności za wszystkie błędy organizacji i narzuconych mu doktryn. Był on wciąż tylko Podsekretarzem Stanu, t. zn., według pojęć i praw przedwojennych, ministrem na papierze, faktycznie zaś podwładnym Ministra Wojny i Prezesa Rady i podporządkowany Ministrom Marynarki, Finasów i Komunikacji jednym słowem uzależniony do pewnego stopnia od nich wszystkich.

Ani ministrowi Clemenceau, ani jego następcy pp. Painlevé, Ribot lub Briand, ani Rząd nie myśleli wcale o tem, by przekształcić Podsekretariat Aeronautyki w Ministerstwo Powietrza. A mimo to wspaniały triumf nowej broni był pewny i wynikł właśnie z działalności Podsekretariatu.

* * *

Pan D. Vincent zostawił w spuściznie p. J. L. Dumesnil tak przygotowaną reformę, że przy odpowiednich wysiłkach i energicznym kierownictwie szefa wystarczyłoby przeprowadzić parę nieznacznych zmian, by ta reforma, jako idealna, mogła być zrealizowana.

Przychylny dla tyłów nastrój Głównego Dowództwa, oraz zgodna współpraca pułk. Duval z p. Danielem Vincent, stworzyły warunki umożliwiające osiągnięcie powodzenia na przyszły okres. I obecnie pan J. L. Dumesnil mógł całkowicie poświęcić się zrealizowaniu projektu zaopatrzenia oddziałów frontu. Krótco przed ustąpieniem p. D. Vincent, głównodowodzący, pismem za Nr. 6,408 z dn. 6 września 1917 r., — zmienił trochę projekt zaopatrzenia eskard w samoloty, które miały być dostarczone na dzień 1 lutego 1918 r. Liczbę 2.665. — powiększył do 2,870 płat. dla frontów — północnego i północno-wschodniego.

A więc ułożony przez Gen. Pétain i pułk. Duval program wyglądał tak:

100 eskadr C. A. albo D. J.	po 10 samolotów,		
40 „	artyleryjskich	„	„
8 „	A.L. G.P.	„	15 „
60 „	myśliwskich	„	„
30 „	niszczycielskich	„	15 „

Czyli razem: 2,870 samolotów*)

*) Dla ujęcia całości niezbędnem jest uwzględnić ilość materiałów potrzebnych dla nowo sformowanych jednostek wtedy tylko znaczenie zwiększenia tego programu będzie jasnym.

To powiększenie stanu sił zbrojnych zostało niezwłocznie zaakceptowane i urzeczywistnione; szczegóły porozumienia potwierdza depesza ministerstwa z dnia 18 października 1917 roku za Nr. 20879 2/12, adresowana do Głównego Dowództwa.

Znamiennym jest że program 2870 samolotów został faktycznie przekroczony jeszcze przed ostatecznym terminem, ponieważ p. Dumesnil w porozumieniu z pułk. Duval uznał za możliwe przystąpienie do zrealizowania myśli gen. Guillemin'a, to znaczy, do powiększenia ilości samolotów do 4.000 na frontach: północnym i północno-wschodnim. Ciekawem będzie zaznaczyć się z zestawieniem streszczonych rezolucyj Komisji Wojennej, powziętych w tej sprawie dnia 8 października 1917 r., charakteryzujących Podsekretarjat czasów p. J. L. Dumesnil.

Rezolucje Komisji Wojennej z dnia 8 października 1917 roku.
Postanowienia: Zatwierdzenie programu na 2870 samolotów.

Wyrażenie zgody na zaproponowany przez Podsekretarza stanu powiększony do 4.000 samolotów projekt zaopatrzenia frontów: północnego i północno-wschodniego, z zastrzeżeniem, że liczba ta nie powinna być brana jako ostateczna lecz musi być tylko wytycznym etapem dla dalszego nieograniczonego rozwoju fabrykacji.

Komisja postanowiła poprzeć ten projekt wszelkimi znajdującymi się w jej dyspozycji środkami.

Uznano za niezbędne by wszystkie 4.000 samolotów były oddane do dyspozycji frontu nie w październiku 1918 r., lecz jak najwcześniej

Praca. Komisja Wojenna przyrzekła, że odda w najkrótszym czasie do dyspozycji Podsekretarza siły robocze, niezbędne dla zrealizowania „powiększonego“ programu, dotyczącego lotnictwa francusko-amerykańskiego i morskiego.

Jednocześnie zostało stwierdzone, że dla zrealizowania tego powiększonego programu, sił roboczych mogłoby zabraknąć. Wobec tego Komisja Wojenna, zgodnie z propozycją Podsekretarza i Ministra Uzbrojenia, zadecydowała by fabrykację silników i większych części zapasowych w większych ilościach zorganizować niezwłocznie.

Dlatego też polecono panu Podsekretarzowi, przyrzekając dostarczenie wszelkich niezbędnych środków, porozumieć się z Ministerstwem Uzbrojenia celem dokładnego rozpatrzenia i organizacji tej fabrykacji,

a z Głównodowodzącym, celem obrania najodpowiedniejszego typu silnika lotniczego.

Bombardowanie. Komisja Wojenna stawia propozycję zbadania ewentualnego wstrzymania fabrykacji niszczyielskich samolotów Sopwith i Voisin-Peugeot. Natomiast proponuje zorganizować we Francji fabrykację trzysilnikowych samolotów bombardowania nocnego „Caproni” 210 MK, do których silniki można było by sprowadzać z Włoch, względnie zastosować odpowiedniej mocy silniki francuskie.

Rozpocząć laboratoryjne poszukiwania płatowca o wielkiej sile nośnej do bombardowań nocnych na tyłach nieprzyjaciela i jednocześnie powiększyć wogóle fabrykację samolotów niszczyielskich.

Ujednostajnienie typów samolotów. Zredukować do dwóch-trzech obranych typów produkcję, uwzględnić przeznaczenie ich (myśliwskie, bojowe i niszczyielskie), by tem samem powiększyć i ułatwić produkcję seryjną. To samo należy zrobić z silnikami.

Silniki. Po myśli Głównodowodzącego należy dążyć do powiększenia, i to w najszybszym czasie, produkcji silników do 10.000 miesięcznie, licząc się z tem, że stosunek miesięcznej produkcji silników do samolotów, musi być 2 : 1, a nie 1,7 : 1.

Personel. Wysyłać na front pilotów z tyłów, ustanawiając dla instruktorów i personelu stałego szkół kolejkę pobytu na froncie, by nie pozostawali oni na tyłach dłużej niż 6 miesięcy.

Ustalenie programów fabrykacji. Dla zapewnienia jaknajwiększej wydajności produkcji samolotów, Komisja Wojenna uznała za nieodzowne by, mimo dalszych badań nad nowymi typami płatowców i silników, fabrykacja już przyjętych typów nie ustawała, szczególnie w czasie wzmożonych działań wojennych.

Decyzja Komisji Wojennej była zupełnie wyraźna: oddać wszystkie środki, które mogą być pomocne do zrealizowania programu dyspozycji Podsekretarza Stanu.

Ze smutkiem musimy stwierdzić, że mimo tych rezolucyj, prawie żadne z postanowień zatwierdzonych przez Komisję Wojenną i zaopatrzonych w komentarze Komisji Sejmowej, aż do chwili ogłoszenia zawieszenia broni, nie zostało spełnione.

I pan d'Aubigny miał zupełną słuszość, powiedziawszy w swem sprawozdaniu przed Komisją Wojenną, dnia 3 maja 1819 roku: „Muszę tu stwierdzić niedotrzymanie zobowiązań wobec Komisyj Sejmowych“.

11 listopada projekt 2870 samolotów nie był jeszcze zrealizowany, a co do projektowanych 4.000, to w tym czasie nawet nie rozpoczęto go. Obliczone siły robocze nie zostały dostarczone, fabrykacja wielkich samolotów niszczyielskich posunęła się nieznacznie, ujednostajnienie typu silników i samolotów pozostało nadal na papierze, a największa liczba wyprodukowanych w czerwcu 1918 roku silników wynosiła 4.490.

Czemu lub komu należy przypisać te wszystkie błędy, to niewykonywanie postanowień, zatwierdzonych przez dostojników odpowiedzialnych za naszą politykę wojenną? Były dwie ku temu przyczyny: pierwsza, to ogólne i rzeczywiście olbrzymie trudności, na które się napotykało przy próbach zrealizowania tych teoretycznych zamiarów, a druga, to opłakane kierownictwo aeronautyki, jakie mieliśmy od listopada 1917 przy organizacji tyłów, nie wymieniając naturalnie Podsekretarza.

*

*

„Każdy program lotniczy“ opiewała mentorskim tonem, sporządzona przez biura tyłowe dla użytku Podsekretarza Stanu przezorna instrukcja, „każdy program lotniczy, dla jego wykonania potrzebuje odpowiedniej ilości robotników“.

Sprawa robotników dla przemysłu aeronautycznego, przedstawiała się następująco: do wyprodukowania dla lądowego lotnictwa francuskiego 2870 płatowców i pewnej ilości dla lotnictwa morskiego i amerykańskiego, na 1 października mieliśmy 14.478 robotników fachowców, zamiast 22.050 niezbędnych dla tej produkcji.

Jasnym jest, że brak ten stał się dotkliwszym po przyjęciu programu 4.000 samolotów, a że nie został usunięty i później, należy tłumaczyć tem, że sztaby frontów, a przede wszystkim departament samochodowy, wykazały bezwzględnie złą wolę, gdyż mieli możność oddać znajdujących się w ich szeregach fachowców do dyspozycji przemysłu Aeronautycznego, zamieniając ich na przybywających z Ameryki mechaników kontraktowych. Wszystkie propozycje zwrócone w tym sensie do parków aeronautycznych i samochodowych, zostały odrzucone jakoby z tego powodu, że amerykański robotnik nie nadawał się do tej pracy.

Wykaz surowców potrzebnych do wykonania francuskiego programu aeronautycznego w 4-m kwartale 1917 r. i w dwóch pierwszych kwartałach 1918 r.

T a b l i c a .

	4 kwartał 1917	1 kwartał 1918	2 kwartał 1918
Drzewa	Francja i kolonie 135 940 m ³ Import: 25 050 m ³	Francja i kolonie 158 720 m ³ Import: 30 040 m ³	Francja i kolonie 181 815 m ³ Import: 33 000 m ³
Produkty chemiczne	Francja: 13345 Import: 14505 27850 t	Francja: 14716 Import: 16504 31220 t	Francja: 12306 Import: 19094 31400 t
Esencje	Import: 210000 hl	300000 hl	360000 hl
Alkohole	Francja: 4940 hl	8010 hl	9810 hl
Wodoród i Kwasoród	Francja: 1455000 m ³	2400000 m ³	3255000 m ³
Tekstylne	Tkaniny 2628000 m ² Wstęgi 2765000 mtr. Plecionki 69500 mtr. Extenseurs 309000 mtr.	3116000 m ² 3080000 mtr. 91000 mtr. 342000 mtr.	3379000 m ² 3210000 mtr. 127000 mtr. 355000 mtr.
Stal	Francja: 24000 Import: 7000 31000 t	Francja: 26000 Import: 10000 36000 t	Francja: 30000 Import: 13000 43000 t
Produkty miedziane i różne metale	Prod. fr. 3800 Import: 400 4200 t	Prod. fr. 4550 Import: 500 5050 t	Prod. fr. 5300 Import: 600 5900 t
Aluminium	Francja: 2100 Import: 700 2800 t	Francja: 2500 Import: 800 3300 t	Francja: 2900 Import: 900 3800 t

Do fabrykacji silników i samolotów potrzebne były znaczne zapasy surowców. Otóż ciekawe dane dotyczące tej kwestji możemy znaleźć w przytoczonej dopiero co tabeli, wykazującej niezbędną ilość surowców dla warsztatów (od października 1917 r. do czerwca 1918 r.).

Ciągły brak stali, cyny, płótna lub lakierów, wywoływał wstrzymywanie pracy w warsztatach silnikowych względnie samolotowych, tworząc lukę w produkcji miesięcznej. Zależność od importu kolejną lub drogą morską i niepewność tego sposobu zaopatrzenia, uzależniały nasz przemysł od najrozmaitszych niespodzianek. Prócz tego kwestja frachtów

przyczyniła się niemało do tamowania produkcji. Na nic się zdały przyznane na międzyministerjalnych konferencjach ulgi, polegające na tem, że aeronautyka wojskowa, zredukawszy swe potrzeby do najniezbędniejszego minimum, powinna mieć pierwszeństwo w stosunku do innego przemysłu; i gdy porównamy tonnage aeronautyki chociażby z tonnage artylerji, zobaczymy, że pierwszeństwo to było fikcyjne.

Biurokratyczna rywalizacja najrozmaitszych departamentów ministerjalnych doprowadziła do tego, że bardzo często ładunki przeznaczone dla lotnictwa wstrzymywano na dłuższy czas. Dzięki temu stwarzała się taka sytuacja, że loty eskadr frontowych i szkolnych, lada chwila mogły ustać z braku rycyny, która nie mogła być przez właściwe urzędy załadowana w Indjach na okręty.

A więc stworzenie potężnego lotnictwa możliwe byłoby wtedy, gdyby podobne i masa innych trudności zostały w zarodku i za wszelką cenę wytępione.

* * *

Wszystkie te trudności mogłyby być zwalczone przy nadaniu, od samego początku, Podsekretarzowi władzy, pozwalającej mu wkraczać natychmiast, jak tylko departamenty Ministerstwa stwarzały jakiegokolwiek bądź trudności w rozwoju produkcji, niedostarczając w terminach wyznaczonych surowców, lub robotników, przeznaczonych przez Komisję Wojenną dla piątej broni.

Cały okres pracy nad rozwojem aeronautyki wykazuje stopniowe zmniejszenie znaczenia władzy naczelnej w tej broni i tylko pp. René Besnard i Daniel Vincent zdołali używać prawie pełnię władzy rozkazodawczej, równoznacznej władzy ministrów, reszta byli tylko Podsekretarzami Stanu. Szczególnie potwierdza to okres p. J. L. Demusnil, który w końcu był tylko szefem działu personalnego, uzależnionym i od Ministra Wojny i Ministra Uzbrojenia, niewładnym zupełnie w sprawach materiałowych, i pełniącym funkcję jakiegoś łącznika pomiędzy Głównodowodzącym a Ministrem Uzbrojenia.

Niewiadomo jakie zakulisowe intrygi i machinacje ministerjalne wpłynęły na Prezesa Rady Ministrów że on zgodził się podpisać dekrety z 19 i 22 listopada 1917 r. zredagowane w takim duchu, jakoby miały za cel zniszczenie całej organizacji lotnictwa. Dekrety te często zupełnie niejasne, były zredagowane w sposób niżej przytoczony.

Tonnage potrzebny aeronautyce wojskowej od 1-go październ. 1917 r. do 1-go października 1918 r.

Rodzaj Importu	Anglja	Stany Zjedn.	Brazylja	Argentyna	Indje Angl.	Indje Holen.	Indochiny Siam	Marokko	Q.O.F. A.E.F.	Razem	U W A G I
Narzędzia	3600	10000	—	—	—	—	—	—	—	13600	
Octany wapna.	—	12000	—	—	—	—	—	—	—	12000	
Rozmaite prod. chem. . . .	—	7000	—	—	—	—	—	—	—	7000	
Płótno	1200	—	—	—	—	—	—	—	—	1200	
Kauczuk	—	—	—	—	—	—	230	—	—	230	
Razem Ton	4800	29000	—	—	—	—	230	—	—	34030	
Uzbrojenie - Rozm. prod. metal.	20400	30000	—	—	—	—	—	—	—	50400	
Przemysł - Olej i ziarno ryc.	5000	1000	3000	5000	25000	5000	10000	1500	1000	64500	
Inspek. gen. drzewa	{ Spruce i roz. drz. Bang Long Okonnie Mahoń	20000	—	—	—	—	—	—	—	20000	Których około 10 ⁰ / ₁₀ jest oleju. Trzeba dodać dla pamięci fracht „interallie“ który dla Francji transportuje miesięcznie 4000 m ³ drzewa, fracht który będzie musiał być progresywnie podwyższony w ciągu 1913 r. albo przez fracht „interallie“ albo przez fracht „officiel“ w proporcji 30 ⁰ / ₁₀ w I. kw. 1918 r. i 60 ⁰ / ₁₀ w II. kwartale.
		—	—	—	—	—	10000	—	—	10000	
		—	—	—	—	—	—	—	8000	8000	
		—	—	—	—	—	—	—	3000	3000	
Oleje mineralne	—	3000	—	—	—	—	—	—	—	3000	
R a z e m	25400	54000	3000	5000	25000	5000	20000	1500	12000	158900	
O g ó ł e m	30200	83000	3000	5000	25000	5000	20230	1500	12000	192930	

1. Dekret z 19 listopada 1917 r. (dziennik rządowy z 21 listopada 1917 r., str. 9355—9356).

Ministerstwo Uzbrojenia
i Fabrykacji wojennych.

Paryż 19 listopada 1917 r.

Do Prezydenta Republiki Francuskiej.

Szanowny Panie Prezydencie!

Aktualny program lotniczy został znacznie rozszerzony co pociągnęło za sobą niezbędność zwiększenia środków produkcji; dla racjonalnego podziału sił i ich wykorzystania niezbędnem jest skoordynowanie rozdrobnionych wysiłków Ministerstwa uzbrojenia i fabrykacji wojennych. Dlatego też Podsekretarz Stanu Aeronautyki lądowej i morskiej, pozostając do dyspozycji Ministra Uzbrojenia i zatrzymując bezpośrednio kierownictwo wszystkich innych działów administracji, będzie w sprawach fabrykacji współpracować z Ministrem.

To jest najgłówniejszy cel tego projektu dekretu, który mam zaszczyt Szanownemu Panu Prezydentowi przedłożyć do podpisu o ile treść jego zostanie zaaprobowana.

Proszę przyjąć Szanowny Panie Prezydencie wyrazy głębokiego szacunku i oddania.

Prezes Rady i Minister Wojny

Georges Clemenceau

Minister Uzbrojenia i fabrykacji wojennych

Loucheur

Minister Marynarki

Georges Leygues.

Prezydent Republiki Francuskiej.

Na raport Pana Prezesa Rady, Ministra Wojny i Ministra Uzbrojenia i Fabrykacji Wojennych.

Biorąc pod uwagę dekret z dnia 30 grudnia 1916 roku, określający zakres władzy Ministra Uzbrojenia i Fabrykacji Wojennych i zważywszy dekret z d. 27 kwietnia 1917 r., określający kompetencje Podsekretarza Stanu Aeronautyki Wojennej postanawiam:

pkt. 1. Urząd fabrykacji lotniczych wraz z podległymi mu wydziałami podporządkowuje się Ministrowi Uzbrojenia i Fabrykacji Wojennych.

- pkt. 2. Podsekretarza Stanu Aeronautyki Lądowej i Morskiej podporządkowuje Ministrowi Uzbrojenia by zgodnie z nim zapewnił normalne funkcjonowanie fabrykacji lotniczej.
- pkt. 3. Prezes Rady, Minister Wojny oraz Minister Uzbrojenia są obowiązani, każdy w swym zakresie, wykonać ten dekret, który zostanie opublikowany w Dzienniku Ustaw Republiki i wciągnięty w Biuletyn Praw.

Sporządzono w Paryżu 19 listopada 1917 r.

R. Poincaré.

Za zgodność:

Prezes Rady i Minister Wojny
 Georges Clemenceau
 Minister Uzbrojenia i Fabrykacji Wojennych
 Loucheur
 Minister Marynarki
 Georges Leygues.

Drugi dekret ministerjalny z dnia 22 listopada 1917 r. (Dziennik rządowy z d. 25 listopada 1917 r. str. 9504).

Ministerstwo Uzbrojenia
 i fabrykacji Wojennych.

Postanowieniem ministerjalnem z d. 22 listopada 1917 r., powziętem na mocy dekretu z d. 19 listopada 1917 r. (Dziennik rządowy z d. 21 listopada), powołany został do życia przy Ministerstwie Uzbrojenia i Fabr. Woj. — Centralny Urząd Fabrykacji Lotniczych (S. C. F. A.).

W myśl tegoż dekretu pan Gille, główny inżynier-konstruktor Marynarki Wojennej, mianuje się Szefem Urzędu Centralnego Fabrykacji Lotniczych przy Ministerstwie Uzbrojenia i Fabrykacji Wojennych.

Po przeczytaniu tych dwóch dekretów, wszystkich oficerów, należących do najrozmaitszych wydziałów aeronautyki, ogarnęło zdumienie. Nikt nie mógł zrozumieć znaczenia tych dekretów, celu jaki miały osiągnąć i polepszeń jakie miały spowodować. Przecież nawet sam pan Loucheur nie mógł myśleć, że samo tylko podporządkowanie mu urzędów aeronautyki, jakby na skinienie różdżki czarodziejskiej, spowoduje zjawienie się potrzebnej ilości potężnych silników i samolotów nieszczyielskich. Logicznie myśląc, powinno było się postąpić wręcz przeciwnie, to znaczy, widząc dobrą wolę i zapał do pracy p. J. L. Dumesnil, podporządkować mu pod każ-

dym względem całą fabrykację lotniczą z którą on doskonale się zapoznał, a która, w dodatku, miała bardzo mało cech wspólnych z fabrykacją artyleryjską.

Miałożby lotnictwo, tyle razy już zagrożone poważnie dzięki wtrącaniu się techników artyleryjskich, teraz przejść nieodwołalnie pod rozkazy wielkiego cywilnego szefa artylerji?

Za nadzwyczajną zasługę trzeba uważać Generałowi Pétain i Pułkownikowi Duval, że oni natychmiast ocenili sytuację i niebezpieczeństwo jakie zagrażało piątej broni. 21 listopada 1917 r., o godzinie 15-ej kapitan Balleygnier, jeden z najlepszych oficerów lotników przy Głównem Dowództwie, własnoręcznie dostarczył dwa listy, których odbiór pokwitował p. Lallemond, szef gabinetu cywilnego. Przytaczamy je bez żadnych komentarzy, gdyż mówią one same za siebie i jaskrawo określają niebezpieczeństwo wytworzonej sytuacji.

Kwaterna Główna Frontów
Północnego i Półn. wschodniego.

Nr. 23887.

21 listopada 1917 r.

Głównodowodzący armij Frontów Północnego i Północno-wschodniego.

Do Pana Prezesa Rady i Ministra Wojny.

Mam honor przesłać Szanownemu Panu raport, otrzymany od pułkow. Duval, Szefa Sztabu i Szefa Aeronautyki, który ze swej strony gorąco popieram.

Oficer ten w słowach bardzo ważkich zwraca moją uwagę na niepokojącą sytuację lotnictwa frontowego jak również na to, że przy obecnym stanie organizacji wewnątrz kraju, przeprowadzenie polepszeń w oddziałach frontowych stanowi się niemożliwością nawet na przyszłość.

Koniecznem jest by jedna silna władza objęła wszystkie urzędy lotnicze, których kompletna reorganizacja wymaga całkowitej odpowiedzialności za jej przeprowadzenie.

Obawiam się by nowa organizacja, którą przewiduje wydany dopiero co dekret, nie podkopała autorytetu władz naczelných i nie uczyniła ich nieodpowiedzialnemi.

Zwracam uwagę Szanownego Pana na wielkie znaczenie jakie odgrywa lotnictwo w wojnie obecnej; znaczenie to będzie się potęgować coraz więcej. Osobiście uważam że ile-

byśmy nie robili dla tej sprawy, — nigdy nie zrobimy za wiele, o ile chcemy uzyskać przewagę nad wrogiem. Dziś jeszcze mamy tę możliwość — jutro może być zapóźno: Musimy się zdobyć na największy wysiłek w tym kierunku. Pétain.

Raport Pułkownika Duval.

Kwatera Główna. Aeronautyka.

Nr. 2237.

20 listopada 1917 r.

Pułkownik Duval Szef Sztabu i Szef Aeronautyki

Do Pana Generała Głównodowodzącego Armij Północnej i Północno-wschodniej.

Jako szef broni aeronautycznej uważam za swój obowiązek zwrócić Panu Generałowi uwagę na tę poważną sytuację, która wytworzyła się obecnie w lotnictwie.

Instrukcje, które mi wydał pan Generał, oraz jednogłówna opinia tych, którzy śledzą rozwój wojny bieżącej, dowodzą że w przyszłych operacjach wojennych lotnictwo będzie odgrywać rolę decydującą. Dla wszystkich jest to zupełnie jasne. Osobiście twierdzę, że o ile nie będą natychmiast zastosowane wszystkie możliwe środki zaradcze na nasze bolączki, lotnictwo nie będzie w stanie wykonać swego zadania wiosną 1918 r. Główne Dowództwo stanie wobec wypadków nader groźnych w swych skutkach.

Nie mogę nie zakomunikować panu Generałowi mego wewnętrznego przekonania i nie podkreślić faktów z których ono powstaje w chwili gdy wydane wewnątrz kraju zarządzenia nie tylko sytuacji nie polepszają, lecz przeciwnie, zagrażają nam wyraźną szkodliwością.

Miałem już zaszczyt parokrotnie podkreślić wadliwość poprzednio wydanych zarządzeń. Są one oddawna znane Podsekretarzowi Stanu, co da się stwierdzić z obszernej korespondencji na ten temat pomiędzy Podsekretarzem a Szefostwem Aeronautyki, jak również i na podstawie protokołów miesięcznych konferencyj w dniach 21 sierpnia, 9 października i 16 listopada 1917. Kwestje techniczne, fabrykacja i wyszkolenie personelu, stanowią podstawę całej organizacji lotnictwa frontowego. Bez samolotów, odpowiadających nowoczesnym wymaganiom, trwałych i pewnych, zdolnych do ciężkiej pracy frontowej, bez dostatecznej ilości części zapasowych do nich, bez uzbrojenia i amunicji, bez, tak zdawałoby

się drobnych, a tak niezbędnych rzeczy jak materiał elektro-techniczny, instrumenty i przybory pokładowe, ciepła odzież lotnicza i t. p., nie można nawet marzyć o zorganizowaniu akcji lotniczej na szeroką skalę.

W chwili obecnej faktyczny stan eskadr przedstawia się nieco inaczej niż to się wydaje na pozór, gdyż jednostki nasze mają samoloty przeważnie przestarzałe, bez porównania gorsze od niemieckich, zaopatrzonych po większej części w silniki stałe; nie posiadamy też uzbrojenia, ekwipunku, zapasów i t. d., i t. d. Oto to co mamy obecnie do swej dyspozycji:

W lotnictwie C. A. (przy korpusach, wywiadowcze) samoloty typu Sopwith i A. R., które napewno już w ciągu 1918 r. nie będą mogły nas obsługiwać; dwumiejscowe zaś Spad'y na trzy dni pracują tylko jeden, ponieważ postawiony na nich silnik 200 MK Hispano-Suiza nie jest jeszcze udoskonalony i źle funkcjonuje.

W lotnictwie myśliwskim mamy płatowce „Nieupor“, które jedynie mogą dorównać samolotom myśliwskim niemieckim. Płatowce zaś myśliwskie Spad nie różnią się od dwumiejscowych, gdyż mają ten sam silnik i katastrofy na nich są także częste, jak i na tantych. W lotnictwie niszczeniowym mamy „Sopwith“ podnoszący tylko 60 kg bomb, a w nocnym „Voisin-Pegot“ — prawie nie nadających się do użytku, dzięki wadliwościom silnika; i wreszcie parę zużytych Caproni, mogących nam służyć nie dłużej jak parę tygodni.

Do tego trzeba jeszcze wziąć pod uwagę iż uzbrojenie tych samolotów też jest niedostateczne gdyż brakuje nam odpowiedniej ilości karabinów maszynowych Vickers, brak amunicji i bomb lotniczych, które oprócz tego są znacznie gorsze od niemieckich.

Niema ani jednej formacji w lotnictwie francuskim nieodczuwającej tych groźnych wprost braków i wypadków, które zdarzają się zbyt często, pogarszają, i tak wprawdzie marną, naszą sytuację.

Niejednokrotnie meldowałem już o tych środkach zaradczych, które należałoby zastosować, by sytuację poprawić, ale, niestety, na próżno; czas mija; jakotako próbują zmieniać drobności, lecz nam potrzeba środków radykalnych, obejmujących wszystkie detale naraz, organizacji wewnętrznej, któraby zaradziła wszystkim naszym bledom i wymaganiom chwili. Jak wszystkim wiadomo, organizacja obecna pozostawia wiele do życzenia. Urzędy pracują każdy na swoją rękę i odpowiedzialność, wykonują często jedną i tą samą pracę naraz, lub też wzajemnie sobie przeszkadzają w jej wyko-

naniu; a wyniki możemy obserwować na każdym kroku; wystarczy przejrzeć chociażby wszystkie te reklamacje, które wysła Głównie Dowództwo po otrzymaniu każdego samolotu; pisze się tam o brakach przyrządów pokładowych, stójek, sterów i t. p. części i przyborów do płatowców; o brakach gazowników, chłodnic i zbiorników do silników otrzymanych, słowem praca oddziałów staje co chwila dzięki tym brakom, i wiele, wiele jeszcze smutnych przykrych rzeczy mamy do zanotowania. Otóż o ile taki porządek rzeczy nie będzie radykalnie zmieniony, to przyszłość nasza na wiosnę 1918 r. będzie mniej więcej tak wyglądać:

1. **Lotnictwo korpusów armij.** Na liczbę 1530 samolotów tylko około jednej trzeciej, składającej się z Bréguet'ów, Salmson'ów i R. II, można będzie używać do pracy; lecz właśnie te typy samolotów już nie mają silników i części zapasowych.

Większa część innych maszyn, i to przeważnie o właściwościach niezadowolniających, jest bardzo słabo uzbrojona z powodu braku K. M. Vickers.

2. **Lotnictwo myśliwskie.** Całe to lotnictwo ma być zaopatrzone w płatowce jednomiejscowe Spad; płatowce dwumiejscowe wykluczono zupełnie z lotnictwa bojowego. Samolot Spad jednomiejscowy z silnikiem 200 MK Hispano-Suiza też, jak wspomniałem wyżej, nie odpowiada właściwie wymaganiom obecnym.
3. **Lotnictwo niszczycielskie.** Lotnictwo niszczycielskie dzienne może być zaopatrzone w płatowce Breguet, których posiadamy ilość dostateczną. Co do lotnictwa niszczycielskiego nocnego, które powinniśmy uważać za ważniejsze, ponieważ wyniki jego działań są bez porównania skuteczniejsze; liczyć na nie będzie można li tylko wtedy, gdy będziemy posiadać maszyny potężne. Przyzwyczailiśmy się używać do lotów nocnych każdy samolot, który nie nadawał się już do lotów dziennych; na wyniki tego systemu nie będziemy długo czekać, gdyż już na wiosnę nie zostanie ani jednego samolotu specjalnie zbudowanego do bombardowań nocnych.

Identycznie przedstawia się sprawa bomb lotniczych. Posiadamy tylko bomby 50 kg o małej sile wybuchowej; Niemcy zaś rzucają na Nance bomby 100, 200 i 300 kg. Bomby te specjalnie skonstruowane do zrzućania z samolotów i posiadają wspaniałe właściwości **druzgocące i przebijające**. Nasze są przerobione ze starych pocisków artyleryjskich i zupełnie nie odpowiadają swemu przeznaczeniu.

Wszystkie ważniejsze braki mamy dzięki: (podkreślam tu powody najważniejsze).

1. Nieudolności urzędów technicznych.
2. Nieudolności fabrykacyj lotniczych (S. F. A.).

Co do p. 1. **Urzędy techniczne** mające za zadanie oświełać drogę, którą postępuje lotnictwo, prowadzić badania i rozwiązywać zagadnienia dotyczące samolotów, silników, uzbrojenia, materiałów i t. d. i t. p., pozostają na martwym punkcie od początku wojny. Zdawałoby się iż urzędy te powinny były przodować w doskonaleniu się, pełnić funkcje doniosłe, decydujące, — tymczasem wszystko tam pozostało bez zmiany, praca idzie powoli, i po omacku, nie przynosząc owoców, nie osiągając nigdy właściwego celu. Przy tego rodzaju pracy urzędów absolutnie nie jest możliwem określić gdzie się kończy okres badań, a gdzie zaczyna się właściwa produkcja. Fabrykacja dla oddziałów; ten okres badań trwa zawsze bez końca. Gdy jakiś samolot lub silnik zostaje wreszcie uznany za odpowiedni i przyjęty do użytku, — badania i doświadczenia nad szczegółami trwają w dalszym ciągu. Samoloty oddawane w czasie wojny na front, dla prawdziwej pracy frontowej, w swym stanie początkowym zwykle nie nadają się: muszą one być jeszcze gruntownie „wykańczane“.

To „wykańczanie“ w rzeczywistości nie dotyczy jakichś drobnych szczegółów, lecz bardzo często polega na gruntownej zmianie całej konstrukcji. Dla przykładu zwrócę uwagę na silnik Peugeot 220 MK, który po dwóch latach badań dotychczas nie jest ostatecznie wykończony. Ten sam los spotkał Rhône 120 MK, silnik Hispano 200 MK został obecnie ostatecznie przyjęty i zamówiono 20.000 tego typu, jednakowoż nikt nie mógłby z pewnością twierdzić, że silnik ten jest bez zarzutu i że w najbliższej przyszłości nie ulegnie modyfikacji; a w silniku Gnôme Monosupap 150 MK bardzo niedawno stwierdzono znaczne pomyłki konstrukcyjne. Badania i doświadczenia z materiałem lotniczym powinny w rzeczywistości trwać stale; stadjum badań nigdy w tej dziedzinie nie mija, koniec ich zawsze w przyszłości, stale niepewny, gdyż wyniki daje bardzo często jałowe, to też niezbędnem jest w zakres tych badań technicznych wprowadzić stałą metodę i organizację; są one podstawą naszych wysiłków i, zdaniem mojem, dzięki brakowi ich, lotnictwo nasze jest tak słabe. Oile w pierwszym rzędzie tym kwestjom nie uczynimy zadość, nie będziemy mogli nigdy postawić produkcji na wysokości jej zadań. Nasze urzędy techniczne w swych zamierzeniach nigdy jeszcze nie osiągnęły celu, a w wykonaniu — ścisłości i precyzności.

Co do p. 2. **Urzędy fabrykacji.** Wspomniane wyżej niepewne i wiecznie zmienne dane, dostarczane przez urzędy techniczne, służą za podstawę do prac fabrykacji. Niestety, prace te już w swym zarodku są błędne, ponieważ w poprzedzających je badaniach urzędów technicznych, zawsze brakuje wszechstronnego i ścisłego opracowania. Do tego dochodzą jeszcze: słaba kontrola, niefachowość komisij odbiorczych i niefachowość zwierzchności w sprawach technicznych i konstrukcyjnych. Stan rzeczy pogarsza jeszcze się tem, że inżynierowie bardzo często swe osobiste interesy załatwiają ze szkodą dla państwa. Lecz o takich sprawach wolę tu nie wspominać. Wad naszego przemysłu też poruszać nie będę, gdyż nie jestem na to dostatecznie kompetentny i zresztą są one znane Podsekretarzowi lepiej niż mnie.

Z powyższego wynika, iż gruntowna reforma jest nam niezbędna, szczególnie w urzędach Podsekretarjatu; tymczasem widzimy objawy wręcz przeciwnie, jakgdybyśmy się zbliżali do zupełnej anarchji. Nie podejmuje się wcale trudu doszukiwania się przyczyn tego, utrzymuję tylko, że jeżeli chcemy mieć na wiosnę lotnictwo, — nie możemy tolerować tego stanu zrzekając się wszelkiej za niego odpowiedzialności; gruntowna, wszechstronna reorganizacja jest niezbędna, gdyż w przeciwnym razie zmarniejemy. Jestem tak głęboko temi myślami przejęty, że uważam za swój święty obowiązek zakomunikować to Szanownemu Panu.

M. Duval.

Pan Clemenceau zaniepokojony przytoczonym listem, zaprosił do siebie pułk. Duval na dzień 23 listopada. Gen Pétain i pułk. Duval mieli nadzieję iż sprawa ich jest wygrana. Pułk. Duval wraz z Głównodowodzącym i Gen. Debeney opracowali plan reorganizacji aeronautyki, który miał być wręczony Clemenceau. Plan ten ujmował rzecz w sposób następujący: trzeba było postawić na czele aeronautyki wewnątrz kraju, jednego szefa, odpowiedzialnego za funkcjonowanie wszystkich urzędów aeronautyki, działającej w ścisłym porozumieniu z głównodowodzącym; szef ten miałby dysponować wszystkimi pracownikami i materiałem wewnątrz kraju i, stojąc na czele aeronautyki, być jednocześnie ministrem Uzbrojenia i Aeronautyki; lub też sprawę załatwić tak: powierzyć Ministrowi Uzbrojenia **wszystkie urzędy** mające do czynienia z fabrykacją; tworzyłyby one przy ministerstwie uzbrojenia Wydział Materjałów Aeronautycznych; przy Ministerstwie Wojny zaś stworzyć Wydział personalny i organizacyjny. To ostatnie rozwiązanie może jest gorsze od poprzedniego, gdyż mogłoby być tylko wtedy zastosowane, gdy-

by ministrowie Wojny i Uzbrojenia działali w ścisłym porozumieniu z Głównodowodzącym.

Pułk. Duval szczególny nacisk kładł na niezbędność takiego ścisłego porozumienia, **szczególne w kwestjach materjałowych.** „Uważam, mówił, za niebezpieczną i zgubną taką organizację, któraby godziła w to porozumienie“.

23 listopada pułk. Duval został przyjęty przez p. Clemenceau, który powiedział mu bardzo dużo miłych rzeczy, lecz wcale nie chciał słyszeć o proponowanych reformach a tembardziej dysputować nad projektem, mówiąc za mając tak dzielnych oficerów w lotnictwie potrafi i tak wszystkie bolączki usunąć i wszystkie kwestje rozwiązać. I pułk. Duval powrócił do Głównej Kwatery z wielkim zapasem komplementów i gorących zachęceń, lecz bez najmniejszych widoków w zrealizowaniu swych planów.

Mijał czas a stan lotnictwa nietylko że nie polepszał się, jak to przyrzekł, wprawdzie bardzo niejasno p. Clemenceau, lecz przeciwnie, z każdym dniem było coraz gorzej.

Wtedy Gen. Pétain, nie licząc się z wrażeniem jakie mogą zrobić jego słowa, z bezwzględną szczerością, jakiej wymagała groza sytuacji, pisze i wysyła za pośrednictwem ppułk. Duchêne list, który został doręczony p. Clemenceau 2 grudnia. List ten, jak i poprzednio dwa przytoczone, stanowi dla historii lotnictwa dokument bardzo ważny.

Kwaterna Główna Armij Frontów
Północnego i Półn. Wschodniego.

1 grudnia 1917 r.

Głównodowodzący Armij Północnej i Północnowschodn.
do Pana Prezesa Rady i Ministra Wojny w Paryżu.

Listem mym z dnia 21 listopada zwróciłem uwagę Szanownego Pana na ciężką sytuację w jakiej znalazło się lotnictwo i podkreśliłem niezbędność wprowadzenia wewnątrz kraju jedynego kierownictwa o pełnomocnictwach nieograniczonych i całkowitej odpowiedzialności.

Pozwalam sobie jeszcze raz dzisiaj podkreślić całą ważność tej kwestji. By uzyskać powodzenie naszego oręża wiosną 1918 r. uważam za niezbędne przede wszystkim uzupełnić najniezbędniejsze chociażby braki ilościowe i jakościowe. Gdy z tego punktu widzenia rozejrzymy się w sytuacji, skonstatujemy iż pogarsza się ona z dnia na dzień.

Ograniczając się przytoczeniem faktów niedalekiej przeszłości, stwierdzimy, że przeprowadzone do **listopada** zaopatrzenie w samoloty Bréguet, Salmson i R II przedstawia się tak:

15 samolotów	Bréguet
39 „	Salmson
0 „	R. II.

projekt Podsekretarza zaś przewidywał na ten miesiąc:

w sierpniu	80 samolotów	Bréguet
	60 „	Salmson
w październiku	75 „	Bréguet
	60 „	Salmson
	15 „	R. II.

Dostawa silników zapasowych w ciągu ostatniego tygodnia (19-25 listopada) przedstawia się tak:

Żądano silników	Hispano	175	—	otrzymano	34
„	Renault	95		„	4
„	Canton Unné	16		„	5

Zapotrzebowania te zrobiono nie dla uzupełnienia zapasów, wtenczas już zupełnie wyczerpanych, lecz dla zaspokojenia najniezbędniejszych potrzeb eskadr.

Widzimy więc, że o ile zobowiązania zaciągnięte wobec armji amerykańskiej mają być dotrzymane, co właściwie mnie już wcale nie dotyczy, to staniemy wówczas już nietylko wobec niedostateczności zaopatrzenia, lecz wobec zupełnego wstrzymania dostaw dla armji Północnej i Północno-wschodniej. Mimo tak niedostatecznego stanu zaopatrzenia naszej armji, Rząd Francuski zobowiązał się dostarczyć do miesiąca sierpnia dla Ameryki 5 tysięcy samolotów i 8.500 silników na warunkach wyszczególnionych w przytoczonej niżej tablicy.

Nie trzeba więc zamykać ocz na grożący nam kryzys, który może lada chwila nastąpić, lecz, jeżeli się chce go uniknąć, natychmiast zastosować środki radykalne i energiczne, bacząc by były ściśle wykonane. Dekret 19 listopada 1917 r. nie określił natomiast dokładnie ani praw kierownictwa, ani jego obowiązków i odpowiedzialności.

W myśl tego dekretu Ministrowi Uzbrojenia podporządkowano fabrykację lotniczą, a Podsekretarz Stanu jest jego podwładnym; nie posiadam żadnego uzupełniającego i dokładniejszego wyjaśnienia, któreby określało szczegółowo ich zakres działania i ich wzajemny stosunek służbowy.

W tych warunkach współpraca frontu z tyłami jest niemożliwa, a przecież tak niezbędna, gdyż zaspokojenie potrzeb

Miesiące	Bréguet	Spad	Nieuport lub Spad (nowotypy)	Renault Hispano Gnôme		
	S a m o l o t y			S i l n i k i		
Październik . .	60	„	„	60	„	„
Grudzień . . .	60	„	„	60	„	„
Styczeń	460	„	50	460	135	400
Luty	460	135	100	460	375	400
Marzec	460	300	200	460	565	400
Kwiecień	„	400	300	„	755	600
Maj	„	550	350	„	945	600
Czerwiec	„	615	500	„	1225	600
Razem	1500	2000	1500	1500	4000	3000
	5000			8500		

oddziałów frontowych zależy od urzędów tyłowych, które o tych potrzebach muszą być dokładnie poinformowane. Osobiście zupełnie nie jestem poinformowany o organizacji tych urzędów i pracy w nich skutkiem czego bezpośrednie porozumienie się staje się niemożliwym i mam pewne dane do obawy, że inżynierowie i technicy często są źle poinformowani o sytuacji u nas co może być przyczyną ciężkich dla armji niepodzianek.

W każdym razie uważam za konieczne i bardzo ważne być poinformowanym o zarządzeniach wykonawczych wydanych w związku z dekretem 19 listopada i dlatego proszę mnie o nich donieść.

Prócz tego proszę Szanownego Pana wydać najniezbędniejsze chociażby zarządzenia, celem najrychlejszego polepszenia obecnej sytuacji“.

W ten sposób określili się wzajemny stosunek dwóch obozów; front bardzo ostro zaznaczył do jakich nowych klęsk i nieporządków mogły doprowadzić świeżo wydane dekrety.

Lecz na wszystkie te nawoływania i projekty Ministerstwo Wojny nie dało żadnej odpowiedzi.

*

*

*

Mimo oficjalnych protestów Głównodowodzącego, który parokrotnie podkreślał niebezpieczeństwo grożące lotnictwu, mimo rezolucji Sejmowej Komisji Wojennej, która zwracała

uwagę Prezesa Rady na szkodliwość podziału władzy wbrew opinii fachowców o anormalności wytworzonych stosunków, dekrety zachowały swą moc obowiązującą. Zapanował więc wkrótce ogólny zamęt i rozpręczenie w stosunkach.

Żaden bezwład i nieporządek w jakimkolwiek bądź z urzędów wojskowych lub innego ministerjum nie mógł być nawet porównany do tego, jaki panował w Podsekretarjacie Aeronautyki w listopadzie 1917 r.; a co najgorsze, bezład ten stworzono z pełną świadomością! Ani w 12 Departamencie, ani S. F. A. lub S. T. A.é. w Saint Cyr lub też w Nanterre, nikt nie wiedział komu zawdzięczać należy narodziny tego chaosu, kto był winowajcą jego powstania. Zdaje się, że i właściwi winowajcy byli tego nieświadomi.

Doszło wreszcie do sytuacji wprost humorystycznych. Pan J. L. Dumesnil, Podsekretarz Stanu Aeronautyki (podlegały mu sprawy personalne i administracja) potrzebował utworzenia biura, któreby zajmowało się badaniem materiałów dostarczanych dla szkół, jak również i rozpatrywaniem najrozmaitszych projektów i planów z tejże dziedziny; załatwić taką sprawę, w myśl nowego dekretu, musiał p. Loucheur, kierujący Wydziałem materiałowym (fabrykacja całego materiału aeronautycznego) jako Minister Uzbrojenia. Z drugiej strony, on że, jako urzędnik p. Dumesnil przykomenderowany do drugiego oddziału, musiał robić to zapotrzebowanie i kierować tę sprawę do ministra uzbrojenia — czyli do samego siebie. Zapoznawszy się z treścią pisma, które sam do siebie napisał, układał jako referent p. Loucheur odpowiedź do p. Loucheur, lecz już w charakterze szefa oddziału drugiego, urzędnika pana Dumesnil, i starannie klasował swoje własne odpowiedzi do teczki by, referować je Podsekretarzowi!

Takie poszanowanie dla biurokratyzmu wywołałoby zachwyt w czasie pokojowym całego sztabu generalnego. Lecz niestety, te autentyczne wypadki miały miejsce w listopadzie 1917 r. gdy każdego dnia na przestrzeni od Dunkierki do Wogez ginęli za Ojczyznę lotnicy.

Wreszcie czynniki odpowiedzialne zrozumiały, że dalej w ten sposób postępować nie wolno i że ten karnawał biurokratyczny trwa za długo. Któż to postarał się ten stan rzeczy wreszcie zlikwidować? Jest również nie możliwem wymienić te osoby, jak i tych, którzy się do tego nieładu przyczynili.

19 grudnia 1917 r. zapada decyzja, że wszystkie kwestje dotyczące spraw materiałowych, podzielone dotychczas do-

wolnie pomiędzy pp. Loucheur i Dumesnil, będzie załatwiał pułkownik Dhé.

Pułkownik Dhé został mianowany szefem aeronautyki wojennej w parę dni po utworzeniu gabinetu p. Clemenceau — 23 listopada 1917 r., a jego poprzednik ppłk. Guifort — człowiek i pracownik pod każdym względem bez zarzutu — został usunięty.

Nowomianowany szef musiał dopiero zapoznać się ze wszystkimi sprawami, tak personalnymi jak i materiałowymi, piątej broni. Jak wyżej wspomnieliśmy, 19 grudnia pułkownikowi Dhé zostały powierzone centralne urzędy fabrykacji lotniczych (S. C. F. A.), to znaczy musiał on uporządkować sprawy zagmatwane przez najnowsze dekrety i pozostawione mu przez p. Loucheur i p. Dumesnil. Obowiązki na tem nowem stanowisku niełatwo było ani określić, ani je dokładnie ująć, i trzeba by było posiadać wiedzę i erudycję teologa bizantyckiego, by wyłomaczyć tajemnicę tej trójcy: pp. Dumesnil, Loucheur i Dhé.

Pułkownik Dhé był uprawniony przez p. Loucheur do załatwiania wszystkich spraw dotyczących materiału aeronautycznego, a od pana Dumesnil otrzymał polecenie samodzielnego kierowania dostawami materiałowymi i programami lotniczymi. Pełniąc dwie funkcje, szefa aeronautyki wojennej i kierownika S. C. F. A., pułkownik Dhé, teoretycznie posiadał więcej władzy niż p. Ducher, gdyż rządził jednocześnie materiałem lotniczym (zakres p. Loucheur) i personelem (który nie podlegał p. L.), a jego kompetencje przewyższały kompetencje p. Dumesnil, gdyż oprócz spraw personalnych kierował też sprawami materiałowymi w których p. Dumesnil nie był kompetentny. To są wnioski teoretyczne, w rzeczywistości zaś pułk. Dhé był podwładnym tak p. Dumesnil jak i p. Loucheur. Tak wyglądał system rządzenia, trwający do listopada 1918; czyż można było spodziewać się, że sprawy produkcji silników i samolotów nie ucierpią na tem?

Należy też podziwiać, że cały ten chaos w stosunkach zwierzchnictwa nie doprowadził naszego przemysłu do zupełnej zagłady.

A oto z tej dziedziny jeszcze jaskrawszy przykład:

Rozkazem S. C. F. A. 370 F. A. 4/12 z dnia 1 lutego 1918 r., podpisanym przez p. Loucheur, został p. Lazare Levy, osobistość zupełnie nieznana lotnikom tak frontu jak i tyłów, przydzielony czasowo do Ministerstwa Uzbrojenia. Główne jego obowiązki polegały na:

Badaniu całości mechanicznej fabrykacji lotniczej pod względem:

Metod pracy;

Najlepszego wykorzystania zasobów obrabiarek i robotników;

Celowego zastosowania narzędzi fabrykacji;

Ustalenie typów samolotów, ich udoskonalenia i t. p.

Wyniki tych badań, jako swoje wnioski, miał przedłożyć p. Levy do aprobaty p. Loucheur i aprobaty szefa centrali fabrykacji aeronautycznej; powyższe wnioski musiały zawierać wnioski dotyczące:

Polepszenia metod pracy;

Udoskonalenia samolotów;

Stopniowej zmiany samolotów nie nadających się do użytku i t. d.

Badania te zawierać musiały warunki prób, montażu i używania samolotów, jak również konserwacji i reparacji ich.

Wreszcie p. Lazare Levy miał poświęcić takąż uwagę wszystkiemu co dotyczy części składowych samolotów, seryjnej produkcji płatowców, śmig i t. p.

Ażeby wykonać tą misję p. Lazary Levy musiał posiadać do pomocy liczny sztab i dwóch starszych oficerów. Jednym słowem, było to nowe jakieś szefostwo lotnictwa, powstające obok istniejących już urzędów. Lecz na szczęście rozkazem z 4 kwietnia r. 1918 l. 503 F. A. 4/12 zostało ono skasowane ze wzmianką, że: „stan zdrowia p. Levy nie pozwala mu chwilowo wykonać powierzonej misji“.

Skutek tych dwóch rozkazów był ten, że major Menier, jeden ze starszych oficerów, który miał być przydzielony do dyspozycji p. Lazare Levy, został mianowany Inspektorem Technicznej Kontroli Fabrykacji Lotniczej (I. T. C. F. A.). Pojawiła się nowa machina biurokratyczna zupełnie bezużyteczna w szeregu urzędów: Fabrykacji Lotniczej, sekcji technicznej i Głównej Inspekcji Materjału aeronautycznego. W taki sposób pracowano nad uproszczeniem systemu urzędów aeronautycznych wewnątrz Państwa i nad zjednoczeniem kierownictwa, o które ciągle upominali się pracownicy frontu, technicy na tyłach i różne Komisje Sejmowe.

*

*

*

Jeśli mimo panującego chaosu administracyjnego warsztaty w dalszym ciągu mogły produkować samoloty i silniki, jeśli mimo ciągłego tarcia na tle najrozmaitszych zakresów

działania w urzędach piloci na froncie dysponowali dostatecznymi środkami do zwalczania lotnictwa nieprzyjacielskiego, musimy to wszystko zawdzięczać wysiłkom p. J. L. Dumesnil, a przede wszystkim temu doskonałemu systemowi, na którym oparły swą pracę biura Głównego Dowództwa.

Każdy inny na miejscu p. J. L. Dumesnil straciłby głowę pracując w takich okropnych warunkach.

Jako największą jego zasługę, trzeba podkreślić to, iż on nigdy nie zapominał o walczących na froncie, krocząc do swego celu wśród biurokratycznych pułapek, które zawierała każda najdrobniejsza sprawa. I ci, którzy znajdowali się wtenczas w eskadrach na froncie muszą zachować dla p. Dumesnil tem więcej wdzięczności, iż był on dość często przez nich posądzany o błędy, nigdy w rzeczywistości nie popełnione. Opinia publiczna wcale nie wiedziała o tych nieporządkach, które wraz z reorganizacją wkraśniały się do lotnictwa, natomiast braki jego przypisywano czynnościom p. Dumesnil. Musiał on wysłuchiwać gorzkich zarzutów Prezesa Rady Wojennej, skargi konstruktorów, krytyki posłów; znosił to wszystko cierpliwie, gdyż dodawała mu siłę wiara w zwycięstwo nowej broni i przekonanie, że lotnictwu, którego postępy mógł już konstatować od 2 sierpnia 1914 r., uda się pokonać wszystkie zaburzenia biurokratyczne, prowadzące go na zagładę.

Korespondencja Podsekretarza Stanu z Głównym Dowództwem uwidacznia tą głęboką, godną pochwał, wiarę w triumf nowej broni: „...Jestem w ciągłej współpracy z jej przedstawicielami“, pisał J. L. Dumesnil 21 grudnia 1917 r. do Głównodowodzącego (list taj. 26478 2/12), „którzy mogą zdać sobie sprawę ze wszystkich trudności pracy twórczej przy ogromie naszych potrzeb i tych wysiłków, których musimy dokonać by dojść do celu“. Wysiłki te trwają bez przerwy do 11 listopada 1918 roku i współpraca Głównego Dowództwa i S. S. E. nie słabnie ani na chwilę. Na każdej miesięcznej konferencji Głównego Dowództwa i oddziałów frontowych, na każdym zebraniu Wyższej Rady Aeronautycznej ustalonej przez p. Loucheur, na naradach prawie codziennych Ministra Uzbrojenia z Gen. Duval, — wszędzie uwidoczniło się dążenie Podsekretarza Stanu do najrychlejszego zaopatrzenia frontu w doskonałe samoloty i silniki. Ponadto, nie zrażony trudnościami napotykanymi przy realizacji programu przewidującego 4.000 samolotów, p. Dumesnil myśli już o powiększeniu liczby samolotów czynnych na frontach północnym i północno-wschodnim do sześciu tysięcy.

Depeszą ministerstwa L. 3619 4/12 z dn. 17 kwietnia 1918 r., potwierdzoną pismem Głównego Dowództwa (Aeronautyka) z dn. 25 kwietnia 1918 r., powiększenie to zostało uchwalone.

Taka przezorność Podsekretarza Stanu świadczyła o mocnem postanowieniu doprowadzeniu naszej broni do zwycięstwa; lecz zrealizowanie tego projektu, które mogło nastąpić nie wcześniej niż w lipcu r. 1919, wymagało wprowadzenia systemu i jeszcze raz systemu do pracy naszych urzędów opanowanych dotychczas przez bezład. Jak już zaznaczyliśmy przeważną część wszystkich ważniejszych dezyderatów egzystowała, niestety, tylko teoretycznie.

W miarę jak bezład opanowywał wewnątrz kraju nasze urzędy, przepełnione personelem mało wartościowym i demoralizowanym sprzecznymi rozkazami, tworząc w ich stosunkach wzajemnych nieprzeniknione przegrody; porządek coraz większy panował na froncie, gdzie generał Duval, szef sztabu i szef broni aeronautycznej, starał się uporządkować stosunki i wprowadzić jaknajwiększą karność nowej broni, zmuszając do pracy wszystkich bez wyjątku.

Dzięki zaufaniu którem Głównie Dowództwo darzyło oddanych do jego dyspozycji oddziały lotnicze, następnie dzięki dostatecznej ilości starszych oficerów na najrozmaitszych stanowiskach w aeronautyce, mógł generał Duval ukończyć w roku 1918 dzieło reorganizacji, rozpoczęte przez płk. Barès w roku 1914. I na wiosnę r. 1918, zamiast 120 samolotów, które posiadał front w sierpniu 1914, — liczono ich przeszło 2.000; wydajność produkcji warsztatów podnosiła się z 50 samolotów i 107 silników do 2150 samolotów i 4019 silników *).

Mimo ciągłych zmian w kierownictwie i zasadniczych błędów w podstawach organizacji, lotnictwo rozwijało się i rosło nieustannie...

Wprowadzenie na froncie organizacji i systematyczności dały możność lotnictwu rozwijać się w kierunku wymagań nowoczesnych sposobów walki.

Utworzenie dywizyj powietrznych, jako jednego z czynników naszego zwycięstwa powietrznego, zawdzięczamy też podjętej reorganizacji.

W roku 1916, w czasie walk pod Verdun, wyłoniła się potrzeba stworzenia potężnych ugrupowań lotniczych. W miarę jak w dwóch obozach przeciwnych

*) Najwyższa liczba produkcji w czasie całej wojny wynosiła w sierpniu 1918 roku 2.853 samolotów i w czerwcu tegoż roku 4.490 silników.

aparaty lotnicze stawały się coraz szybsze i liczniejsze — taktyka lotnictwa musiała zastosować się do wspólnej wszystkim rodzajom broni zasadzie — koncentracji. Ponieważ nie można było być jednakowo silnym na wszystkich punktach i o każdej porze, Dowództwo, dla osiągnięcia przewagi powietrznej w pewnym obranym punkcie i w ciągu niezbędnego czasu, koncentrowało prawie wszystkie posiadane środki walki.

By taka koncentracja mogła odbywać się w możliwie krótkim czasie, trzeba było lotnictwo bojowe połączyć w oddziały większe, niezbędność których i znaczenie wzrasta w ciągu lat 1917 i 1918. Pierwszą próbą zrealizowania zasady masowania było zgrupowanie pod jednym dowództwem lotnictwa myśliwskiego Bachy, którego eskadryle dotychczas były podzielone pomiędzy armjami; a więc w r. 1917 pojawiły się grupy lotnicze a w roku 1918 już całe pułki bojowe *) (eskadres de combat).

Generał Duval w r. 1918 uzupełnił tę organizację, tworząc zgrupowania, składające się nie tylko z eskadr przeznaczonych do walk powietrznych lecz uzupełnia je jeszcze oddziałami bombardowania dziennego; zgrupowania te były pod jednym dowództwem i nosiły nazwę **Dywizyj Powietrznych**.

Oddziały dziennego bombardowania, które zanikły prawie z pojawieniem się na froncie samolotów myśliwskich (jednocześnie i bardzo szybkich), odradzają się znowu w r. 1918 z chwilą zbudowania płatowca Bréguet z 300 MK silnikiem Renault, gdyż na tym samolocie można było prowadzić walkę z samolotami myśliwskimi wroga przy powrocie z bombardowania.

Jednakowoż mimo tych samolotów lotnictwo niszczyielskie mogło bezpiecznie pracować tylko pod ochroną specjalnych, przeznaczonych do walki powietrznej, maszyn. Nasze lotnictwo bombardowania dziennego otrzymywało bardzo często zadania identyczne z zadaniami lotnictwa bojowego, mianowicie — niszczenie lotnictwa nieprzyjacielskiego i demoralizowania jego oddziałów.

Taka szczęśliwa koncepcja — szybkiej koncentracji wielkich mas lotnictwa w punkcie, gdzie odbywała się bitwa decydująca w połączeniu z ścisłą i bezustanną współpracą lotnictwa bojowego i niszczycielskiego (przewidzianego organizacją pierwszej Dywizji Lotniczej) — dała bardzo po-

*) W nowoczesnej organizacji „eskadres de combat” odpowiada pułkowi lotniczemu.

myślne wyniki w ciągu ciężkich walk od lipca do sierpnia 1918 roku.

Zaznaczamy tu iż tylko jedna pierwsza Dywizja Powietrzna została sformowana przed zawieszeniem broni, lecz program obliczony na 4.000 samolotów przewidywał takich Dywizyj dwie.

Dywizja powietrzna składała się:

z jednej brygady niszczycielskiej w składzie:

12 eskadr niszczycielskich	po 15 płat.	= 180
8 „ myśliwskich	„ 15 „	= 120

i jednej brygady bojowej (walki) w składzie:

24 „ myśliwskich	„ 15 „	= 360
2 „ dalekich wyw.	„ 15 „	= 30

Razem: 690 płatowców

Instrukcja tajna L. 12285 z dn. 11 lutego 1918 r., wydana oddziałowi II i urzędowi aeronautyki, określała ogólną organizację aeronautyki bojowej. Określała ona też zupełnie dokładnie i wyraźnie przeznaczenie poszczególnych frontowych formacji lotniczych jak również prawa i obowiązki dowódców tychże. Lotnicy nie znali regulaminu lub instrukcji ułożonej jaśniej i mającej większy pożytek niż ta *). Poczynając od praw i obowiązków dowódcy eskadry A. E. G. P. i kończąc na szefie lotnictwa przy Głównym Dowództwie, wszystko tam było przewidziane i określone, wobec czego stanowi ona bardzo ważny dokument przy badaniu przez historyków sposobów prowadzenia ówczesnej walki powietrznej.

Regulamin z dnia 11 lutego 1918 r. przewidywał przy Głównym Dowództwie oprócz właściwego sztabu jeszcze sztab aeronautyki, stanowiący część Kwatery Głównej.

Regulamin określał (p. 3):

„Oficerowie Sztabu Aeronautyki podlegają bezpośrednio szefowi sztabu Głównego Dowództwa i są podzieleni na różne oddziały.

- | | |
|-------------|--|
| Lotnictwo | 1. Ogólno-organizacyjny. Personalny. |
| | 2. Materjał. Administracja. |
| | 3. Operacyjny, informacyjny, instrukcyjny. |
| Aerostatyka | 4. Sprawy wyłącznie aerostatyki. |

*) Druga część tej instrukcji pojawiła się 19 stycznia 1918 r. (Nr. 20368) i pod tąże liczbą została zarejestrowana. Te obie instrukcje były zatwierdzone przez gen. Pétain.

„Oficerowie (za wyjątkiem oficerów administracyjnych) są wybierani zasadniczo tylko z pośród personelu latającego (pilotów i obserwatorów). Na czele każdego wydziału stoi oficer sztabowy“...

Taki podział funkcji zgadzał się z projektowanym jeszcze w r. 1914 przez pułk. Barés podziałem ich między czterema oficerami.

Tym właśnie ściśłem określeniem obowiązków i podziałem pracy tłumaczy się jasność i wartościowość każdego pisma wysyłanego z Głównego Dowództwa w ciągu r. 1918 do Podsekretarza Stanu za podpisami generałów Duval lub Pétain.

Regularnie i niezależnie od danych przedkładanych na rocznych zebraniach, Główne Dowództwo wysyłało Podsekretarzowi wykazy i zestawienia, dokładnie określające stan eskadr frontowych i bezstronnie przedstawiające dodatnie i ujemne strony wszelkich projektów i zamierzeń, jak również osiągnięte rezultaty lub zamierzone prace. Dokumenty te, niezawierające cienia nawet polemiki biurokratycznej, lub też chęci ukrywania prawdy, przynoszą zaszczyt jak tym którzy je pisali, tak i tym którzy moralnie autorów ich popierali. Te właśnie dokumenty powinny być źródłem dla historyków, którzy by chcieli opisywać wszystkie fazy walk powietrznych.

Odczytując podobne pozostawione nam dokumenty zrozumieśmy łatwo metody pracy Głównego Dowództwa i ściśłość jego programów aeronautycznych. Dokumenty te uwypuklają lepiej niż wszelkie komentarze systematyczną wytrwałość z jaką Główne Dowództwo dążyło do powietrznego zwycięstwa.

Jakież wspaniałe wyniki moglibyśmy osiągnąć gdyby jedność kierownictwa w lotnictwie została urzeczywistniona i gdyby metody stosowane przez Główne Dowództwo znalazły odzwiek w urzędach wewnątrz kraju!

* * *

W roku 1918 ponownie, jak to było w 1916 r., praca indywidualna w aeronautyce przeważa nad pracą zbiorową.

Spodziewano się znacznego powiększenia produkcji samolotów i silników, lecz dzięki objęciu całej fabrykacji przez Ministerstwo Uzbrojenia, nadzieje te zostały udaremnione. I dzięki metodycznej pracy i wysiłkom Głównego Dowództwa mogła piąta broń wybrnąć ze wszystkich kłopotów, a heroizm lotników i obserwatorów okrył ją wieczną chwałą. Już od 2 sierpnia 1917 osiągnęliśmy niezaprzeczalną wyższość jakościową naszego lotnictwa; powinniśmy byli stworzyć i potężną przewagę liczbową.

W r. 1918 pod dwoma względami byliśmy nie na wysokości zadania; słabemi punktami były: lotnictwo niszczyielskie i współpraca z Ameryką.

Typ samolotu niszczyielskiego był obiektem nieustannej polemiki, która zresztą i dotąd trwa. Przypomnijmy sobie iż w r. 1914 pułkownik Baré i jego współpracownicy sformowali grupę niszczyielską, powierzoną dowództwu majora de Gois. Wiosną 1915 r., z inicjatywy zawsze energicznego pułk. Barés, nasze samoloty Voisin wykonały grupowe bombardowanie Ludwigshafenu, tracąc przy tej wyprawie sierżanta Banau — Varilla i majora de Gois, który trafił do niewoli. W tej epoce nasze lotnictwo niszczyielskie górowało nad lotnictwem tak naszych sojuszników jak i wrogów, a organizacja jego rozwijała się nadzwyczaj pomyślnie gdyż, jak potwierdzili fachowcy, w tej dziedzinie pułk. Barés był zwiaśtunem całkiem nowych zasad i metod. Niestety w rok później ci sami fachowcy zohydźzali tegoż pułk. Barés: Nagła ta zmiana opinii tłumaczy się tem, że zostały poruszone przez niego dwie kwestje: kwestja użyteczności samolotów Voisin i Breque Michelin.

W maju 1915 r. samolot Voisin z silnikiem Canton — Uné posiadał opinię bardzo dobrego i personel latający miał pełne zaufanie do tej maszyny. Parę miesięcy później zaufanie to bardzo szybko ustąpiło miejsca niezupełnie uzasadnionej nieufności, bo chociaż zdarzyło się kilka wypadków zapalenia się tego płatowca, to jednak wypadków tych można było łatwo uniknąć przez staranne, dokładne czyszczenie silników i umieszczenia pod nimi blachy. Uczucie niebezpieczeństwa powstałe wskutek tych pożarów, jak również pojawienie się na froncie kilku typów samolotów nieprzyjacielskich bardzo szybkich, przewyższających samolot Voisin, spowodowało zniechęcenie się pilotów i obserwatorów do tej maszyny. Zmusiło to pułkownika Berés do rozwiązania tej grupy niszczyielskiej gdyż praca jej byłaby w takich warunkach bezwartościową. Z drugiej strony, powody natury czysto technicznej nagle zatamowały rozwój naszego lotnictwa niszczyielskiego; lecz dla opinji ogółu łatwiej było zrobić za wszystko odpowiedzialnym pułkownika Barés, szefa służby aeronautycznej; i z zadziwiającą lekkomyślnością zarzucano mu niepowodzenia, których doznawaliśmy dzięki wadliwościom Voisin'a.

W listopadzie 1914 r. p. p. Michelin „wspaniałomyślnie“ zaofiarowali rządowi 100 samolotów, które miały być wykonane w ich warsztatach. Samoloty te rzekomo mogły podnosić do 400 kg materiałów wybuchowych i miały jakoby pro-

mień działania 400 km, nadając się do pracy w grupach, do lotów głębokich i dla niszczenia kolei żelaznych na tyłach nieprzyjacielskich, co mogłoby powodować odcięcie oddziałów frontowych od reszty kraju. Rząd natychmiast wyraził swą zasadniczą zgodę na tę ilość 100 samolotów, prosząc zarazem by panowie Michelin, po myśli Głównego Dowództwa, zechcieli dostarczyć zamiast proponowanego typu, samoloty na jedną grupę niszczycielską typu Voisin. Lecz panowie Michelin woleli naturalnie rozpocząć budowę własnego typu. Na szczęście plan ich się nie udał. Samoloty Bréguet-Michelin (B. M.) tak z silnikiem Canton-Unné 200MK, jak i z Renault 220 potrzebowały na fabrykację badzo dużo czasu. Panowie Michelin przyrzekli że 50 B. M. będą zupełnie gotowe w czerwcu 1915 r. Lecz w czasie ofensywy w Szampanji (wrzesień 1915 r. tylko 7 tych płatowców tworzyło grupę pod nazwą B. M. w Oizy. Praca tych 7 samolotów była nader podrzędną i zawiodła pokładane nadzieje. Grupa tychże B. M. znajdująca się zimą 15 i 16 r. w Ochej (Lotaryngja), mimo wysiłków personelu, nie była w stanie wykonywać powierzonych jej zadań.

Oprócz tego B. M. był niebezpieczny i z powodu wielkiej ilości śmiertelnych wypadków został przez pilotów uznany za nieużyteczny.

Ostatecznie firma Michelin dotrzymała przyrzeczenia dostarczając Rządowi z końcem maja 1916 roku 100 płatowców, lecz przy pracy nie dały one wyników, których od lotnictwa niszczycielskiego spodziewano się. Najmądrzejszem załatwieniem sprawy byłoby wyszukanie sposobu udoskonalenia tych samolotów B. M. zbudowanych już w takiej ilości, lecz panowie Michelin z jednej strony, a pułkownik Barés z drugiej, wypowiedzieli sobie wojnę, nie myśląc o załatwieniu sprawy wspólnymi siłami. Powstała utarczka na piśmie, zawiązała się polemika, która wkrótce z biur ministerjalnych przeniosła się do Sejmu, gdzie przeciwnicy pułkownika Barés samolot B. M. wychwalali pod niebiosa, a jego zwolennicy zakwalifikowali tę maszynę na szmele.

Ponieważ pułkownik Barés nie miał pewności iż otrzyma w krótkim czasie potrzebne mu ciężkie niszczycielskie samoloty, postanowił wszcząć starania o samoloty lekkie, lecz nadające się do bombardowania, wybierając samolot Sopvith, na którym Beauchamp i Daucourt robili wyprawy na Essen. Ten nowy projekt wywołał ponowną gwałtowną polemikę, gdyż twierdzono, zresztą zupełnie słusznie, że lotnictwo za wszelką cenę powinno być zaopatrzone w ciężkie samoloty niszczycielskie, któreby unosiły dużą ilość bomb i pozwalały wykonać bombardowanie z większym skutkiem. I czyż w rze-

czywistości nasz przemysł okazał się tak bezsilnym przy próbach skonstruowania takiego samolotu? Przecież mieliśmy eskadrę Farmanów F. 25 z silnikami 130 MK, która osiągnęła nadzwyczajne wyniki przy przeprowadzaniu regularnych bombardowań pod dowództwem niezrównanego kapitana Personne. Lecz nie mogliśmy poważnie liczyć aby nasze warsztaty były w stanie zbudować samoloty olbrzymy, coś w rodzaju Hendley-Page, o których nasi sojusznicy Anglicy opowiadali takie nadzwyczajne historie i które tak wychwalali, dzięki temu iż mogły one podnosić nieprawdopodobną wprost ilość materiału wybuchowego.

Będące w użytku od chwili objęcia władzy przez p. D. Vincent samoloty Paul Szmitt, nie wiele czem się różniły od Bréguet-Michelin. Budowa samolotu niszczycielskiego, mimo możolnych poszukiwań wydziału technicznego i przyrzeczeń konstruktorów, wymykała się wciąż i pozostała niedoścignionem zdawało się marzeniem dla naszego geniuszu lotniczego.

W obliczu tak poważnych komplikacyj pan Daniel Vincent miał właściwie tylko jedno rozwiązanie: powiększyć produkcję samolotów Bréguet, które zapowiadały się jako stosunkowo najlepsze płatowce bombardowania **dziennego**. I p. Daniel Vincent zrobił wszystko co było w jego mocy, by produkcję tych samolotów powiększyć. Lecz sprawa samolotów niszczycielskich **nocnych** nadal pozostawała nierozwiązaną; samoloty Voisin z silnikiem Peugeot lub Renault stosowane do bombardowań nocnych nie mogły unosić takiej ilości materiału wybuchowego, któraby choć w przybliżeniu odpowiadała potrzebom i dorównywała nośności samolotów niemieckich. Trójpłatowiec Voisin i czteromotorowy Blériot nad którymi pracowali konstruktorzy w r. 1917, nie dawały żadnej nadziei na ich szybkie ukończenie; oprócz tego ich wartość praktyczna była prowizoryczną.

W listopadzie r. 1917 lotnictwo niszczycielskie frontów Północnego i Północno-wschodniego dysponowało następującymi samolotami.

Do bombardowań dziennych:

doskonały samolot Bréguet-Renault typ XIV . . . 95 szt.

Do bombardowań nocnych:

kilka samolotów Voisin-Renault — niezłych lecz podnoszących małą ilość bomb.

Płatowce Caproni o właściwościach miernych . . . 11 szt.

„ Bréguet-Michelin bardzo słabych . . . 52 szt.

W rzeczywistości więc kryzys lotniczy przedstawiał się daleko groźniej niż to sobie przedstawiali w Komisjach Sejmowych i gabinetach ministrów. Lotnictwo niszczycielskie de facto nie egzystowało.

Na żądanie Głównego Dowództwa przystąpiono wewnątrz kraju do:

- 1) powiększenia produkcji Voisin-Renault, które uważano za płatowce przejściowe;
- 2) budowy, i to w najkrótszym terminie, samolotów Caproni;
- 3) przerabiania samolotów wywiadowczych Letord na niszczycielskie; i
- 4) do badań nad samolotem Letord o powierzchni nośnej 100 m², przeznaczonym do bombardowań nocnych.

Prócz tego Podsekretarz Stanu postanowił użyć wszelkich starań by otrzymać od anglików dostateczną ilość samolotów Hendley-Page, a od włosków Caproni. Ażeby ten plan wykonać zostały użyte wszystkie środki. Kapitanowi Kérillis (as lotnictwa niszczycielskiego) powierzono misję zlikwidowania w najszybszym tempie tego kryzysu. Nasze misje w Anglii i Włoszech, a w szczególności Major Pierra w Turynie i Rzymie nie szczędziły wysiłków by uzyskać od sprzymierzeńców cesję na wielkie samoloty niszczycielskie. Pan J. Dumesnil zużył całą swą zręczność dyplomatyczną dla pomyślnego załatwienia tej sprawy z szefami aeronautyki angielskiej i włoskiej. Sytuacja, pozostając nadal poważną, zaczęła powoli naprawiać się, chociaż, mimo przyrzeczeń mocarstw sprzymierzonych nie mieliśmy nigdy do swej dyspozycji takiej ilości niszczycielskich samolotów, jakiej w rzeczywistości potrzebowaliśmy i jakich żądano na froncie. Ciężkie niszczycielskie samoloty używane do bombardowań nocnych jak dwusilnikowy Farman (F. 50 typ. B. N. 2) i Coudron (C. 23) posiadaliśmy w dostatecznej ilości w momencie gdy zawieszenie broni zostało definitywnie już podpisane.

Czy mogliśmy wobec tych faktów twierdzić wraz z Komisją Wojskową Sejmu, że odpowiedzialne czynniki wojskowe frontu niedość energicznie starały się o otrzymanie tak niezbędnych wówczas maszyn? My w to nie wierzyliśmy. Wytknęliśmy błędy które sparaliżowały w roku 1918 produkcję samolotów i silników. Lecz te błędy nie tłumaczą wyczerpująco wyjątkowego kryzysu lotnictwa niszczycielskiego. Trzeba mieć odwagę samokrytycyzmu i powiedzieć sobie, że budowa dużych niszczycielskich samolotów nigdy nie była w guście naszych inżynierów niezaprzeczanych mistrzów w konstruowaniu samolotów lekkich i szybkich; z drugiej zaś strony również i dla pilotów naszych, dla ich temperamentów

odpowiedniejszym był Spad niż każda inna cięższa maszyna. To też lotnictwo francuskie, tak szczytnie wyróżnione w walkach myśliwskich i pracy wywiadowczej, powinno, odczuwszy fałszywy wstyd, przyznać się do tej, prawdopodobnie przejściowej słabości i powiedzieć szczerze że dzięki jej nie było na wysokości zadania w chwilach krytycznych *). Prócz tego nasi sprzymierzeńcy angielscy i włoscy wcale nie spieszyli z dostawą nam potrzebnych ciężkich maszyn jak to robiliśmy zaopatrując ich w samoloty myśliwskie i potężne silniki. Liczba samolotów Handley-Page odstąpionych nam przez Anglię była znikomą, a płatowce włoskie Coproni dostarczane ze zwioką ogromną to też były to środki które nie były w stanie zaradzić tym potrzebom, któreśmy odczuwali w tych właśnie ciężkich maszynach.

Powody niezadowolniajacego współdziałania z nami Ameryki były również bardzo zawile. Prasa amerykańska z chwilą przystąpienia Stanów Zjednoczonych do wojny, głosiła że Ameryka będzie mogła z łatwością dostarczyć nam 4, 5 a nawet 6 tysięcy samolotów. Błaga ta przynosiła szkodę ogólnym interesom lotnictwa i zmusiła p. D. Vincent za stosować presję pod postacią specjalnej cenzury lotniczej, pracującej przy ogólnym urzędzie cenzury.

Dnia 30 sierpnia 1917 r. pomiędzy p. D. Vincent a generałem Pershing została zawarta umowa znana pod nazwą Kontrakt Pershinga, w myśl której rząd francuski zobowiązał się dostarczyć amerykańskiemu korpusowi ekspedycyjnemu 500 Bréguet'ów wywiadowczych, 1000 Bréguet'ów niszczycielskich i 2000 Spad'ów lub Nieuport'ów, co stanowiło w sumie 5000 samolotów.

Umowa ta została w dniu 3 maja 1918 r. anulowana, ponieważ amerykańanie nie dostarczyli nam ani obrabiarek ani surowców, niezbędnych do wykonania wymienionych samolotów, co uniemożliwiło wykonania zobowiązania z naszej strony. Następnie Rząd francuski zobowiązał się „aż do chwili gdy armja amerykańska będzie samowystarczalną pod względem zaopatrzenia się materiałem lotniczym” dostarczać Stanom Zjednoczonym materiał lotniczy który by odpowiadał

*) Trzeba było ogromnych wysiłków ze strony Rządu, by uruchomić produkcję samolotów F. 50; lecz już w lutym 1920 r. Kierownictwo Aeronautyki zmuszone było wycofać z eskadr samoloty Coudron typ C. 23 z powodu braku pilotów zdolnych do latania na ciężkich maszynach.

wielkości oddziałów biorących udział w działaniach na naszym froncie.

W dniu 1 listopada 1918 r. lotnictwo amerykańskie posiadało w pierwszych linjach i na tyłach 930 samolotów.

Jakież były przyczyny tej ciągłej regresywności?

Bardzo liczne i natury delikatnej, które warto rozpatrzyć szczegółowo. Z końcem czerwca r. 1917 major Tulasne, szef misji francuskiej dla spraw lotnictwa w Stanach Zjednoczonych, tłumaczył w końcu swego raportu sprawozdawczego, opracowanego na podstawie długich i gruntownych badań spraw wojskowych i przemysłowych, wszystkie trudności tego problemu w sposób, który podaję niżej w streszczeniu.

Czego można spodziewać się od współpracy z Ameryką w sprawach lotniczych?

Badania przeprowadzone przez misję lotniczą pozwalają ustalić fakty następujące:

Liczba tych, którzy chcieliby wyszkolić się w służbie lotniczej jest nieograniczona. Rezerwa młodych inteligentnych sportowców jest niewyczerpalna; zawierają ją Uniwersytety, których jest w Stanach Zjednoczonych wielka ilość, tak że w sumie przedstawia ona liczbę do 100 tysięcy młodzieży w wieku od 18 do 25 lat; nieograniczona jest także ilość mechaników zatrudnionych w Stanach Zjednoczonych, gdzie kursuje około 3,5 milionów samochodów. Bardzo znaczną liczbę stanowią mechanicy specjaliści w budowie silników i reparacji ich (wielka ilość warsztatów).

Ilość surowców jest też nadzwyczaj wielka i chociaż Ameryka nie posiada tych samych gatunków stali co Europa, to jednakże produkuje równowartościowe.

Firma Vechnie Co, by wykonać obstalowane przez Anglię silniki Gnôme, zmuszona była szukać i znalazła stal tego samego gatunku co i angielska.

Nieograniczoną jest też ilość obrabiarek ponieważ wszystkie warsztaty posiadające ich wielką liczbę, a niektóre mają nawet nadmiar jako zapas.

Z danych tych wynika, że dla szybkiego rozwoju lotnego i potężnego lotnictwa w Stanach Zjednoczonych niema żadnych przeszkód.

A że Rząd Ameryki rozumie potrzebę rozwoju nowej broni, dowodzi program, ułożony ostatnio i przedłożony na aprobatę kongresowi.

Pozostaje jeszcze ostatni czynnik **czas**.

Na razie trudno określić ile czasu potrzeba by było na przygotowanie i uruchomienie tych licznych warsztatów, które by nadawały się do wspomnianej pracy.

Jednakowoż można wymienić te trudności, które by mogły produkcję do pewnego stopnia opóźnić.

po 1. Poszukiwanie surowców równowartościowych tym, które są używane przy produkcji silników francuskich.

Ułatwić tę pracę możnaby było w ten sposób, by kilku inżynierów-metalowców, wchodzących w skład Misji Przemysłowej, wysłać na jakiś czas do Francji; podkreślić należy że amerykańanie już poprzednio budowali silniki Gnôme i Hispano co dało im pewne doświadczenie, wobec czego ta kwestja już się upraszcza.

po 2. Wprawienie się inżynierów i mechaników do precyzyjnej fabrykacji silników lotniczych.

Ta sprawa dałaby się załatwić w ten sposób: Wystarczyłoby wysłać na praktykę do Francji na przeciąg kilkunastu tygodni komisję, składającą się z 93 inżynierów i werkmistrzów, którzy powróciwszy z Ameryki z pewnym zapasem doświadczenia, mogliby uruchomić liczne warsztaty i pokierować amerykańskimi robotnikami, posiadającymi zdolność do robót precyzyjnych w stopniu daleko większym niż Europejczycy.

O tych ich zdolnościach mogłem się przekonać zwiedzając zakłady Pierce Arrow, Packard i National Cash Register Co., wykonujące precyzyjne maszyny.

po 3. Pożądaniem by było również by kilku inżynierów francuskich (po jednym na każdy typ silnika) przyjechało z powracającą Misją Przemysłową, by udzielić wskazówek przy fabrykacji na wypadek powstania możliwych a niespodziewanych trudności. Biorąc pod uwagę poprzednie warunki można być pewnym, że warsztaty, którym rząd zamierza powierzyć skonstruowanie silników francuskich, będą w stanie rozpocząć serijną produkcję już w 6—7 miesiącu po dostarczeniu im planów i modeli.

Po 10 zaś miesiącach każdy warsztat będzie w stanie produkować do 10 silników dziennie. Liczba ta może być znacznie powiększona przy zastosowaniu pracy nocnej, wprawdzie, dotychczas w Stanach Zjednoczonych niepopularnej, lecz tak niezbędnej w czasie wojny.

Ponieważ stało się wiadomem iż Rząd francuski nie chciał, przynajmniej na razie, wysłać do Ameryki modeli sil-

ników, a wysłanie inżynierów i majstrów uważał wogóle za niemożliwe — zdecydowano wysłać do Francji Misję Przemysłową. Misja ta wyjechała do Francji w 35 dni po przybyciu do Waszyngtonu Misji Lotniczej francuskiej; powrócić zaś miała 15 sierpnia. A więc produkcję seryjną można byłoby rozpocząć w najlepszym wypadku 15 lutego 1918 roku.

O ilebyśmy pokładali nadzieję jedynie na przemysł amerykański, to skuteczną pomoc dla naszego lotnictwa moglibyśmy otrzymać dopiero na początku 1918 roku.

Trzeba więc radzić samym sobie i szukać zaspokojenia potrzeb w rozwoju warsztatów francuskich, które dzięki pomocy Ameryki (surowce, robotnicy, maszyny i narzędzia) mogłyby obecnie pracować bardzo intensywnie.

Podczas pobytu Misji Amerykańskiej w Paryżu trzeba będzie dokładnie rozpatrzyć dwie sprawy: jedna — dotyczy fabrykacji amerykańskiej, druga — rozwoju warsztatów i fabryk francuskich.

Pierwsza sprawa wymaga jaknajrychlejszego rozwiązania kwestji licencji.

Depeszą z dnia 9 czerwca Rząd amerykański zawiadomił, iż nie będzie mógł przystąpić do intensywnej produkcji dopóki nie stworzy wielkiej organizacji pod kierownictwem i kontrolą organów rządowych.

Wtedy inżynierowie amerykańscy nie potrzebowaliby prowadzić osobiście pertraktacyj z firmami francuskimi i wszystkie niezbędne modele i rysunki otrzymaliby wprost od swego Rządu.

Rząd amerykański był zdania, że w czasie wojny konstruktorzy powinni pracować dla dobra ogółu, zadawalając się minimalnym zyskiem zgóry przez miarodajne czynniki unormowanym.

Musimy postarać się o jaknajdogodniejsze warunki otrzymywania licencji, co można łatwo osiągnąć przy porozumieniu się rządów i po ustaleniu prawa wzajemnej dobrowolnej zamiany. Naturalnie że to prawo nie będzie dotyczyło umów już dokonanych w ciągu dwu i pół lat wojny, a mających dotychczas moc obowiązującą.

Gdy się weźmie pod uwagę znaczenie jakie będzie miała konkurencja amerykańska w bliskiej przyszłości, natenczas kwestja tych udzielonych licencji nie będzie dla nas mieć większej wartości.

Koszta zaś kupna licencji przez Rząd francuski nie będą zbyt ciężkie, gdyż jednocześnie mielibyśmy następujące korzyści:

1. Płacilibyśmy minimalne ceny za surowce i obrabiarki przy bezpośrednich zamówieniach u Rządu amerykańskiego dla całego przemysłu.
2. Otrzymalibyśmy powiększenie produkcji francuskiej, dzięki nadesłanym z Ameryki robotnikom i materiałom technicznym, któreby Rząd, według swego uznania, mógł podzielić na poszczególne gałęzie przemysłu.

Major Tulasne wcale nie bagatelizował kwestji współdziałania z Ameryką, rozumiejąc wszystkie istniejące trudności, lecz proponował tylko sposoby, ułatwiające załatwienie i, podkreślając jednocześnie pilność i znaczenie tego zagadnienia.

Lecz niestety, żaden z proponowanych sposobów nie miał powodzenia i współpraca amerykańsko-francuska w sprawach lotniczych nie dała pozytywnych wyników i to z winy kierownictwa tak francuskiego, jak i amerykańskiego.

I tu trzeba zaznaczyć, że kierownictwo aeronautyki francuskiej popisało się zupełną nieznajomością stosunków i narodu amerykańskiego, nieznajomością, która, niestety, charakteryzuje nas zwykle przy stykaniu się z obcokrajowcami. Ludzie pracujący w urzędach francusko-amerykańskich w Paryżu nie mieli pojęcia o stanie lotnictwa amerykańskiego i nawet za czasów kpt. Boulanger i por. Istel, zdawałoby się najwięcej orjentujących się w tych sprawach, popełniono niestychane błędy, których następstw nie dało się już naprawić.

Nasza Misja dla spraw lotniczych w Stanach Zjednoczonych, nie poinformowana dostatecznie o swych zadaniach i nie posiadająca upoważnienia do bezpośredniego pertraktowania z Rządem amerykańskim dla obrony naszych interesów, traciła miesiące w oczekiwaniu odpowiednich informacji z Paryża. W r. 1917 urzędowi Podsekretarjatu bardzo by się przydały wskazówki i informacje francuzów z Ameryki, jakiej polityki mają one trzymać się w stosunku do Amerykanów, gdyż traktowały one przemysłowców amerykańskich zupełnie tak samo, jak swych rodaków i to było przyczyną wielu przykrych nieporozumień.

Amerykanie upominali się o projekty i modele silników i samolotów by po zbadaniu ich w swych fabrykach, przystąpić do produkcji na większą skalę. Lecz ani urzędy ani tembardziej przemysłowcy nie odpowiadali im, obawiając się, że wysłanie wzorów i projektów najlepszych, udoskonalonych silników i samolotów może stać się niebezpiecznym dla sprawy obrony narodowej, gdyż te modele mogą być skopjowane przez amerykańskich germanofilów lub też przychwycone w drodze do Ameryki przez łodzie podwodne.

Jeśli się zważy nasz słaby nadzór nad lotniskami i niedostateczną kontrolę w naszych fabrykach, obawy wyżej przytoczone brzmią wprost śmiesznie. Nie miały one racji jeszcze dlatego, że sam charakter wojny powietrznej, jak poprzednio zaznaczyliśmy, wykluczał możliwość utrzymania jakiegokolwiek bądź tajemnicy konstrukcyjnej w ciągu dłuższego czasu, gdyż samoloty, dostające się z tych czy innych przyczyn do rąk wroga — tajemnicę tę ujawniały. Lecz u nas te blache powody uznawano za rozstrzygające!

Potrzeba było długich miesięcy nim zdecydowano zamiast bezwartościowych „niebieskich paczek“ *) wysłać modele silników i samolotów.

A wtedy było już zapóźno; — przemysł lotniczy angielski wyprzedził przemysł francuski i opanował niepodzielnie przemysł lotniczy amerykański.

Przemysłowców amerykańskich dziwiła niemało nasza powolność i brak dobrej woli przy załatwianiu kwestji licencji.

Wiadomem jest, że budować samoloty jakiegokolwiek bądź znanego już typu, np. Bréguet, Spad, Renault, ma prawo tylko ten przemysłowiec, który zapłacił konstruktorowi wynalazcy pewną sumę za prawo produkcji; — otrzymanie tym sposobem prawa produkcji nazywa się **licencją**: amerykanie byli bardzo zdziwieni, gdy my, na ich propozycję budowania samolotów Bréguet, Spad, Renault i t. d. w większych ilościach, zażądaliśmy od nich **wykupienie licencji** na korzyść naszych konstruktorów-wynalazców. Prawo takie w Ameryce wcale nie było znane.

Przemysłowcy amerykanie uważali, że samoloty, któreby były zbudowane u nich obroniłyby Francję, a zarazem fabryki nasze i warsztaty wraz samolotami francuskimi, lepiej niż wszystkie licencje świata.

Przemysłowcy francuscy pod tym względem przyznawali im rację, lecz z drugiej strony obawiali się by po wojnie, na czas której przemysł amerykański byłby zwolniony od nabywania licencji, rynek światowy nie został zasypany wprost silnikami i samolotami tychże typów, wyprodukowanych w olbrzymiej ilości przez Amerykę w czasie wojny.

Stanowisko tak jednej strony, jak i drugiej było nieprzejednane. Wreszcie amerykanie skonstruowali własny silnik Liberty i skopjowali angielski płatowiec D. H. 4; od tej chwili Francja nie potrzebowała prowadzić tych żało-
wych pertraktacji o licencjach, a front francuski pozostał

*) Rysunki, plany zrobione na niebieskim papierze, (przyp. tłomacza).

też bez tej wielkiej ilości samolotów, o jakiej myśmy marzyli.

Ta nieznamość stosunków i stanu przemysłu amerykańskiego doprowadziła nas do popełnienia błędów jeszcze większych; w okresie gdyśmy żądali od amerykańców produkcji jaknajintensywniejszej — warsztaty ich ledwie mogły podołać produkcji seryjnej, gdyż posiadały na razie personel stosunkowo mało obeznany z precyzyjną i bardzo dokładną pracą, której wymagała produkcja lotnicza.

Z drugiej strony, trzeba to zaznaczyć, sami Amerykanie też nie byli dokładnie poinformowani o stanie swego przemysłu.

Wiadomem jest że budowa najprzeciętniejszego chociażby silnika lotniczego wymaga niezrównanie większego nakładu pracy niż naprzykład samochodu Forda, lub lokomotywy, któremi tak się szczycili Amerykanie.

W czasie wojny ujawniło się, że mimo tak rozwiniętego przemysłu, jaki posiadali Amerykanie budujący masami traktory, samochody i wagony po nadzwyczaj niskich cenach, nie mogli oni jednakże w r. 1917 w szybkim tempie uruchomić produkcji lotniczej, wymagającej przede wszystkim nadzwyczaj wprawnych, zręcznych fachowców-pracowników; przeciętnej, nawet średniej wartości metalowiec lub stolarz nie jest w stanie wykonać pracy potrzebnej do zbudowania precyzyjnego silnika, lub całego samolotu. Na początku wojny nie mieliśmy we Francji, za wyjątkiem Paryża i okolic, robotników, którzyby się nadawali do pracy w tym przemyśle; jedynie majstrzy z rejonów Issy-les-Moulineaux, Puteaux, Villacoublay i Levallois-Perret odpowiadali wymaganiom fabrykacji; dzięki długiej i zmuśnej pracy naszych przemysłowców wyszkoliliśmy później niezbędne nam kadry fachowców i z innych miejscowości kraju.

Otóż przemysłowcy amerykańscy ze zdziwieniem musieli skonstatować, że pierwsze próby na tem polu zawiodły i ich wysiłki i ich nadzieje; spodziewali się oni że odrazu będą mogli produkować silniki i samoloty w takiej ilości w jakiej budowali samochody, motocykle i wagony. Lecz konstruowane silniki źle funkcjonowały, a płatowce były źle wykończone; potrzeba było dużo zmuśnej, drobiazgowej pracy, by produkcję aeronautyczną udoskonalić. I dopiero z chwilą zawieszenia broni udało się im osiągnąć rezultaty zadawalające.

I tak, dzięki obopólnej nieznamomości potrzeb i środków, dzięki temu że we Francji nikt **oficjalnie** nie sformułował planu odpowiednio zorganizowanej współpracy, — mogliśmy

obserwować takie paradoksalne zjawisko: nasi sojusznicy amerykańscy, zupełnie nie zorganizowani militarnie, lecz posiadający niewyczerpalne zasoby przemysłowe, nawodnili nasz kraj nie **materjałem**, jak można było logicznie myśleć, lecz **ludźmi**. Zjawisko to było w zupełnej sprzeczności z teorjami ekonomistów cywilnych i wojskowych. Otrzymaliśmy pod dostatkiem (i mogliśmy otrzymać jeszcze więcej) nadzwyczaj dzielnych pilotów, obserwatorów i mechaników amerykańskich, lecz nie dostarczono ani nam ani oddziałom amerykańskim przez cały czas wojny dostatecznej chociażby ilości samolotów lub silników.

Bez przygotowania militarne go, lecz dzięki swej wspólniejszej organizacji, Ameryka stała się niewyczerpalną rezerwą bojowników armji powietrznej.

Jakież nadzwyczajne korzyści moglibyśmy osiągnąć ze współpracy z Ameryką, gdybyśmy potrafili skłonić przemysłowców amerykańskich do przyjęcia naszego planu, zawierającego niezbędny dla nas warunek: produkowanie w wielkich serjach poszczególnych części samolotów i silników, któreby następnie były montowane w naszych warsztatach i przez naszych robotników.

*

*

*

A teraz, po tych wszystkich uwagach, musimy skonstatować że 11 listopada 1918 r. bojowe lotnictwo, dzięki nadzwyczajnym zaletom naszego personelu latającego i wyjątkowej organizacji, która została przeprowadzona na froncie, znajdowało się już w stanie dobrym; a dezorganizowane przez ciągłe zmiany kierownictwa tyły, — nie mogły mu dorównać.

Wojna powietrzna zakończyła się w roku 1918 w takich warunkach, w jakich rozpoczęła się w roku 1914: na froncie widzimy wciąż heroizm, poświęcenie się i niesłabnącą inicjatywę, na tyłach niesnaski i bezład.

Zakończenie.

1

Na szczęście lotnictwo nasze często miało na czele ludzi wybitnych, dążących do stworzenia z niego broni zwycięskiej, zdolnej do poskromienia wroga. Takim niezmiernym i niepospolitym działaczom, jak pułk. Barès, generał Duval, p. R. Besnard i p. D. Vincent, w różnych stopniach, zależnie od warunków w jakich pracowali, zawdzięczamy uzyskaną wreszcie przewagę powietrzną; żaden z nich co prawda nie

doprowadził swej pracy do triumfalnego końca, lecz winę w tym wypadku ponoszą ci co nie dostarczyli im niezbędnych środków.

Jak na początku wojny w r. 1914 tak i przy jej zakończeniu panował w lotnictwie dualizm.

Brakowało tam jednej władzy, jednej silnej ręki i, jak widzieliśmy, rywalizacja frontu i tyłów aż do końca była przyczyną całego zła lub conajmniej jego większej części.

Kwestję tą można było rozwiązać postawiwszy na czele lotnictwa Ministra jako absolutnego władcę frontu i tyłów, przykomenderowawszy mu do pomocy adjutanta — fachowca wojskowego; lub też wyznaczywszy na to stanowisko jednego z najstarszych dowódców lotnictwa, któremu by pomagał w pracy wybrany fachowiec, znawca spraw organizacji przemysłu.

Jak jedno tak i drugie rozwiązanie byłoby skuteczne; trzeba było tylko na jedno z nich zdecydować się. Lecz niestety sprawę tą bagatelizowano. Wobec tego nie można zarzucać bezpośrednim kierownikom lotnictwa iż nie mogli osiągnąć upragnionej w tej broni solidarności. Wojskowi czy cywilni, pułkownicy czy podsekretarze stanu na swych stanowiskach, zawsze byli uzależnieni ściśle od prezesa Rady Wojennej, ministrów lub głównodowodzących.

Dlaczegoż na naradach Rządu, na posiedzeniach Rady Wojennej nie wzięto nigdy stanowczej decyzji o uniezależnieniu lotnictwa i nadaniu mu autonomji? Przecież wszyscy ci dla których ta sprawa i jej znaczenie było łatwe do zrozumienia i bliskie, uporeczywie upominali się o to! Czyż ci, w rękach których znajdowała się najwyższa władza nie czuli się obowiązani zrobić to ustępstwo, chociażby w interesie ogółu, jeżeli zapominali o bohaterskich wysiłkach pilotów i obserwatorów bez szemrania ginących na froncie?

Brak jedności w kierownictwie tak frontowym, jak i na tyłach sprawił, że mimo wybitnych zdolności pracowników frontu i dobrej woli tyłów nie osiągnięto nigdy trwałego tryumfu.

Te same przyczyny naraziły lotnictwo na szereg ciężkich kryzysów, rzuciły go na brzeg przepaści i o mało nie pograżyły w otchłani dezorganizacji i biurokratyzmu.

I dużo krwi ofiarnej przelano, dużo wysiłków zużyto na marne. Tem smutniejszym wydaje się to wszystko, że tak na scenie jak i za kulisami mieliśmy ludzi bardzo dzielnych.

* * *

Opisaliśmy szczegółowo rozmaita wartość reform różnych szefów i dowódców tak cywilnych jak i wojskowych.

Za nimi stoi w cieniu cała armja ideowych i zapalonych techników, o ciężkiej wytrwałej pracy, o których ogół nie wie: działali: byli nimi na froncie płk. Pujo, majorowie Vigne, Meuchard, Watteau i kapitan Walkenaer; na tyłach: pułkownicy Loubignac d'Abrantès, Lalanne, kapitanowie Rollan, Riché, Routy, de Geyer — wszystko to twórcy wielkiego dzieła lotnictwa, któremu oddali się całą duszą.

I tu znów musimy podkreślić, iż właśnie dzięki brakowi jedności w kierownictwie wysiłki wszystkich tych dzielnych ludzi też się zmarnowały.

Stronnictwa polityczne, intrygi zakulisowe, tarcia w przemyśle, wszystko to mogło stworzyć taką sytuację, iż najdrobniejsze niepowodzenie na froncie byłoby dla nas w skutkach swych nieobliczalne; chwilowe niedomagania mogłyby przejść w nieuleczalną chorobę, a drobne porażki zakończyć się olbrzymią klęską. Jednem słowem, lotnictwo francuskie od r. 1915 do 1918 dało Francji takich ludzi, jak Guynemer i Fonck, lecz, niestety, nie wysunęło na czoło tej broni swego Lazare — Carnot'a.

I dopiero wypadki roku 1918 u sprzymierzonych, zmusiły nas do ustalenia jedności w dowództwie aeronautycznym.

Lecz już w czerwcu roku 1921 znów popełniamy ten sam fatalny błąd roku 1915, i dzielimy władzę nad lotnictwem pomiędzy podsekrejtarjatem stanu i szefem lotnictwa wojennego, zamiast, jak tego wymaga dobro broni i jej rozwój w czasie pokoju, stworzyć „Ministerstwo Powietrza“.

K O N I E C





38358/
12