

które wywołały chorobę, której z kolei następstwem jest gorączka. A to można zrobić tylko środkami politycznymi.

Od metody myślenia kategoriami realnymi odbiegali także ci, co w dziejach Europy nie chcieli widzieć tego, co w czasie od XIV do XX wieku stanowiło proces istotny i główny, a mianowicie powstawania państw narodowych, a następnie narodów jako indywidualności zbiorowych. Nowa Europa nie będzie plodem niczyjej fantazji, lecz rezultatem dalszego rozwoju jej życia historycznego. Nie będzie ona Europą dawną, bo zmieniło się położenie ludów naszego kontynentu w świecie i zmieniają się te ludy same pod wpływem wielkiego przeobrażenia społecznego, lecz nie będzie również taką, o jakiej się marzy oderwanym od życia myślicielom.

*Stanisław Kozicki*

*Plk Władysław Zackiewicz: Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej 1939 r. 1947. Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy. Str. 289 + 3 mapki.*

Bezpośrednio po zakończeniu tragicznej kampanii wrześniowej przypisywano powszechnie naszą klęskę zupełnemu panowaniu Niemców w powietrzu. Tymczasem na zwycięstwo niemieckie złożyło się wiele przyczyn natury geostrategicznej i taktycznej, przy czym jedną z najważniejszych było posiadanie przez nieprzyjaciela szybkich formacyj pancernych, ale niewątpliwie dysproporcja sił między lotnictwem naszym a nieprzyjacielskim odegrała bardzo doniosłą rolę.

Lotnictwo polskie było dopiero w początkowej fazie rozwoju, a z posiadanych 1370 samolotów ogromna większość znajdowała się w szkolnictwie, które było szeroko rozbudowane, mając dopiero w przyszłości dać liczne kadry naszym siłom powietrznym. Tymczasem w formacjach liniowych znajdowało się tylko 401 samolotów, które też faktycznie wzięły udział w walkach. Wśród nich jedynie 36 średnich bombowców typu „Łoś” posiadało pełną wartość bojową, podczas gdy 120 samolotów rozpoznawczo-bombowych „Karaś” było już przestarzałych i tym samym zbyt powolnych. Jeszcze gorzej przedstawiała się sprawa z lotnictwem

myśliwskim, które posiadało 161 samolotów słabo uzbrojonych i powolnych, w czym 20% stanowiły maszyny typu P. 7, nie nadające się zupełnie do użytku ze względu na przestarzałe uzbrojenie. Resztę naszego lotnictwa I linii stanowiły samoloty obserwacyjne i łącznikowe.

Lotnictwo niemieckie w tym samym czasie posiadało 3720 samolotów pierwszej linii, w czym 1800 bombowców i 1224 myśliwców. Przewaga niemiecka w lotnictwie bombardującym była niemal 12-krotna, a w myśliwskim 8-krotna. W rzeczywistości ta przewaga była bez porównania większa, jeżeli uwzględnimy wyższość techniczną samolotów niemieckich, bez wyjątku nowoczesnych.

Ten stan rzeczy jest zrozumiały, gdy uwzględnimy, że niemiecki budżet lotniczy w 1939 r. wyrażał się globalną cyfrą 2550 milionów dolarów, co stanowiło 26% ogółu wydatków militarnych, podczas gdy wydatki na lotnictwo w Polsce wynosiły 17 milionów dolarów, co stanowiło jedynie 12% całego budżetu wojskowego.

Polskie przygotowania wojenne były nie tylko niedostateczne, lecz zostały rozplanowane tak, jakby konflikt zbrojny mógł grozić dopiero w dalekiej przyszłości. W rezultacie posiadaliśmy silnie rozwinięte szkolnictwo lotnicze, przemysł samolotowy w rozbudowie, który przygotował kilka doskonałych

prototypów, lecz nie mieliśmy maszyn bojowych.

W ostatniej chwili próbowano ratować sytuację przez zamówienie 100 lekkich bombowców w Wielkiej Brytanii i 160 myśliwców we Francji, z którą zawarto również umowę, przewidującą przysłanie do Polski w razie wojny 5 kompletnych eskadr, lecz szybki bieg wypadków pokrzyżował te plany.

Pułk. Zackiewicz po krótkim omówieniu sytuacji lotnictwa polskiego przed wybuchem wojny przechodzi do bardzo szczegółowego opisu działań poszczególnych jednostek. Nasze siły powietrzne nie zostały zniszczone na lotniskach przez naloty nieprzyjacielskie w pierwszych dwóch dniach wojny, jak twierdziły komunikaty niemieckie, gdyż polskie eskadry już przed rozpoczęciem działań zajęły stanowiska na dobrze zamaskowanych lotniskach polowych i straty wskutek bombardowań były małe. Lotnictwo polskie było po prostu zbyt słabe ilościowo i technicznie, by mogło wywrzeć wpływ na przebieg wypadków.

Gwałtowny spadek naszej aktywności w powietrzu po upływie pierwszego tygodnia wojny był spowodowany, oprócz poniesionych ciężkich strat w walkach, przede wszystkim przez utratę na skutek działań naziemnych dotychczasowych lotnisk. Ze względu na to, że polski plan wojenny nie przewidywał rozbudowanej na dużą głębokość strategiczną obrony, nasze eskadry znalazły się na wschód od Wisły bez koniecznych urządzeń naziemnych, co ostatecznie sparaliżowało ich działalność.

Brygada pościgowa, stanowiąca rdzeń naszego lotnictwa myśliwskiego, mająca wymi 45 samolotami P. 11 bronić wnętrza kraju ze stolicą w pierwszym rzędzie i stanowić równocześnie odwód operacyjny, straciła w pierwszym tygodniu 42 samoloty nieprzyjacielskie. Po ewakuacji lotnisk podstawowych, mimo uzupełnienia stanu eskadrami wycofanymi z poszczególnych armii, bry-

gada uzyskała w czasie pozostałych 10 dni działalności jedynie 3 zestrzały.

Ze wszystkich armijnych dywizjonów myśliwskich najlepsze wyniki uzyskał dywizjon poznański, działając bez przerwy do 17 września i strącając 36 samolotów.

Brygada bombowa działała też niemal do końca, atakując bez osłony myśliwskiej kolumny nieprzyjacielskie. W sumie straciliśmy w walkach 78% stanu samolotów i tylko 93 samoloty pierwszej linii przeleciały w dniu 17 września granicę rumuńską. Pułk. Zackiewicz nie podaje strat lotnictwa nieprzyjacielskiego, lecz podsumowanie cyfr zawartych w tekście daje nam 137 zestrzałów w walkach powietrznych.

Książka, podając dokładną statystykę działalności poszczególnych jednostek i rodzajów lotnictwa, nie daje nam cyfrowej syntezy całokształtu walki naszych sił powietrznych. Autor, zgodnie zresztą z tytułem swej pracy, nie daje nam opisu działań lotnictwa niemieckiego, jak również całej akcji polskiej O. Pl. naziemnej.

Polska artyleria przeciwlotnicza mimo swej słabości liczebnej ( $\frac{1}{3}$  dywizyj piechoty nie posiadała w ogóle baterij przeciwlotniczych) dźwigała na swych barkach główny ciężar obrony przeciwlotniczej i osiągnęła większą ilość zestrzałów od lotnictwa. Pułk. Zackiewicz wymienia tymczasem liczne niestety wypadki strącenia własnych samolotów i wspomina o kilku wypadkach zestrzeżenia samolotów niemieckich, wywołując w czytelniku fałszywe wrażenie, że cała działalność polskiej artylerii przeciwlotniczej ograniczyła się do tego.

W sumie omawiana książka przynosi dużo materiału do historii kampanii wrześniowej, obrazując równocześnie ciężkie warunki pracy naszego lotnictwa. Dotkliwym brakiem książki, opartej przede wszystkim na materiale cyfrowym, jest niestaranna korekta.

Witold Supiński