

Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/archiwum/162347,Mariusz-Niestrawski-Poczatki-produkcji-samolotow-w-niepodleglej-Polsce-19181921.html>
28.02.2026, 11:15



Mariusz Niestrawski: Początki produkcji samolotów w niepodległej Polsce (1918-1921)

Koniec 1918 roku to czas narodzin polskiego lotnictwa wojskowego. Stawiając pierwsze kroki, funkcjonowało ono początkowo dzięki sprzętowi zdobytemu na zaborcach. Jednakże pozostawione samoloty te odznaczały się wysokim stopniem zużycia bądź szybko zużywały się na rozlicznych frontach.

04.04.2022

Brakowało też do nich części zapasowych, a poza tym były to przeważnie samoloty szkolne, kurierskie i przestarzałe wywiadowcze, często reprezentowane w liczbie zaledwie kilku sztuk. Taka sytuacja utrudniała racjonalną politykę sprzętową. Wobec tego wraz z upływem czasu coraz większą rolę zaczęły odgrywać zakupy we Francji, Wielkiej Brytanii i Włoszech.

Wyposażenie dla lotnictwa Armii Hallera udało się nabyć na mocy długoterminowej pożyczki. Około 20 samolotów otrzymano jako dar od rządu brytyjskiego (część nie nadawała się do użycia w walce). Kilkadziesiąt niemieckich maszyn Ententa przyznała II Rzeczypospolitej jako odszkodowanie po I wojnie światowej. W przyszłości producenci samolotów mogli jednak zrezygnować z dogodnych dla Polski warunków. Poza tym zakupiony sprzęt trzeba było dostarczyć nad Wisłę, drogą morską do Gdańska bądź kolejową przez Czechosłowację. Czas transportu zależał więc od dobrej woli czeskich kolejarzy i niemieckich robotników portowych, niezbyt przychylnie nastawionych do II RP. By uniezależnić się od zagranicy, konieczne było rozpoczęcie produkcji w kraju.

Samolot ze Lwowa

Pierwszym ośrodkiem wytwarzania samolotów w niepodległej Polsce był Lwów. Już 9 listopada 1918 r. w warsztatach parku lotniczego rozpoczęto pod kierunkiem inż. Władysława Prawdzic-Rubczyńskiego i inż. Rudolfa Weyde naprawy i przeglądy samolotów. Z dostępnych części zamiennych zaczęło składać również kolejne. Prace przyspieszyły po umieszczeniu na czele Lwowskiej Grupy Lotniczej kpt. pil. Stefana Bastyra, a także skierowaniu do pracy w warsztatach ppor. Tadeusza Florjańskiego. 20 marca 1919 r. został ukończony pierwszy samolot wyprodukowany we Lwowie. Za wzór posłużył austro-węgierski jednosilnikowy, dwumiejscowy, dwupłatowy samolot wywiadowczy Hansa-Brandenburg C.I.

Z czasem do inż. Tadeusza Florjańskiego dołączyli jego bracia Władysław i Marian. Wspólnie zmodyfikowali oni budowę kadłuba Brandenburga, wprowadzili wieżyczkę karabinu maszynowego obserwatora, przekształcili płożę ogonową, zastosowali dwie kabiny zamiast jednej, wspólnej i wyposażyli samoloty w mocniejsze jednostki napędowe.

Do końca 1919 r. zbudowano we Lwowie 10 płatowców. Myślano o rozbudowie bazy produkcyjnej, ale zrezygnowano z koncepcji ze względu na bliskość strefy frontowej, trudności w pozyskiwaniu materiałów i wielki pożar lwowskich warsztatów. W sumie we Lwowie powstało 15 Brandenburgów.

Lwowskie Brandenburgi były uzbrojone w 1-2 karabiny maszynowe, niektóre egzemplarze mogły przenosić 100 kg bomb, bądź zabrać na pokład radiostację nadawczą. Zależnie od użytego silnika rozwijały 160-180 km/h, miały 480 km zasięgu i osiągały pułap 5000 m.

Rakowice pod Krakowem

Drugą bazą lotniczą, w której Polacy kompletowali z pozostawionych części Brandenburgi C.I były Rakowice pod Krakowem. Zakres prac rozszerzył się latem 1920 r., gdy do Krakowa przybyli ewakuowani ze Lwowa konstruktorzy, stolarze i mechanicy. Połączone warsztaty oddano pod dowództwo mjr. obs. Władysława Torunia. W listopadzie tegoż roku szef Departamentu III Żeglugi Powietrznej gen. bryg. Gustaw Macewicz polecił wyprodukowanie w Krakowie 24 płatowców Brandenburg C.I. Prace rozpoczęto w 1921 r. Uwzględniono niektóre modyfikacje braci Florjańskich. Do końca roku oddano do użytku egzemplarz samolotu nazwanego KW-II. W późniejszych latach plan zarzucono. Zaważył wypadek jednego ze skonstruowanych Brandenburgów, a także stosunkowo wysokie koszty.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz z Lublina

Działalność lwowskich i krakowskich warsztatów lotniczych nie była w stanie zaspokoić potrzeb polskiej armii. To zadanie mogło zrealizować przedsiębiorstwo wytwarzające kilkaset kompletnych samolotów rocznie. W drugiej połowie 1919 r. do Ministerstwa Spraw Wojskowych wpłynęło kilka ofert firm pragnących rozpocząć seryjną produkcję samolotów w Polsce. Spośród nich MSWojsk zawierzyło Zakładom Mechanicznym E. Plage i T. Laśkiewicz z Lublina, której poleciło rozpoczęcie produkcji licencyjnej włoskich Ansaldo: jednosilnikowych, jednomiejscowych, dwupłatowych myśliwców A.1 Balilla oraz jednosilnikowych, dwumiejscowych, dwupłatowych samolotów wywiadowczych A.300-2.

W lutym i marcu 1920 r. lubelskie przedsiębiorstwo zawarło kontrakty z Głównym Urzędem Zaopatrzenia Armii na wyprodukowanie 100 myśliwców i 200 maszyn wywiadowczych oraz z Gio Ansaldo na dostarczenie silników. Inne materiały i półfabrykaty planowano pozyskać w Stanach Zjednoczonych, Niemczech, Austrii i Włoszech. Polski przemysł był w stanie dostarczyć tylko drewno, gwoździe i lakiery.

► [Czytaj więcej na portalu przystanekhistoria.pl](http://przystanekhistoria.pl)

[Poprzedni Strona](#)

[Następny Strona](#)

Artykuł