

*Jerzy Łazor*

*Szkoła Główna Handlowa w Warszawie*

## **Wywóz polskiego sprzętu do Palestyny w okresie międzywojennym**

Palestyna, dawniej część Imperium Otomańskiego, znalazła się pod brytyjską okupacją w 1918 r. W 1920 r. władzę przejęła cywilna administracja brytyjska, ostatecznie przekształcona w mandat Ligi Narodów. Podczas wojny, pragnąc pozyskać ich dla swojej sprawy, Brytyjczycy złożyli mniej lub bardziej zawołowane obietnice własnej państwowości zarówno Arabom, jak i społeczności żydowskiej, której część była zaangażowana w ruch syjonistyczny, upatrujący przyszłości narodu żydowskiego w powrocie do Erec Israel, czyli Palestyny<sup>1</sup>. Rezultat wojny – brytyjskie panowanie w Palestynie – nie zadowolił żadnej ze stron, choć większe powody ku radości mieli Żydzi, mogący podjąć legalną imigrację w ramach ustalonych przez Brytyjczyków kwot imigracyjnych. Lata międzywojenne związane były z trzema dużymi falami imigracji: tzw. trzecią, czwartą i piątą aliją, odpowiednio w latach 1918–1923, 1924–1926 i 1931–1935<sup>2</sup>. Powodowały one sprzeciw strony arabskiej i zamieszki, z których najważniejsze określane są mianem powstania arabskiego w latach 1936–1939. W rezultacie Arabowie i Żydzi tworzyli w zasadzie odrębne organizmy państwowe – zamieszkiwali różne miejscowości, posiadali własne instytucje. Niestety, państwa te zajmowały to samo terytorium, a wobec polityki brytyjskiej antagonizującej obydwie strony konieczność samoobrony, a w perspektywie – regularnej wojny, znajdowała się

---

<sup>1</sup> Pełna bibliografia zagadnienia znacznie wykracza poza ramy niniejszej pracy. Warto jednak zwrócić uwagę na nową i bardzo solidną publikację J. Schneera, *The Balfour Declaration: The Origins of the Arab-Israeli Conflict*, London 2010. Na polskim gruncie najlepszą pracą pozostaje wciąż synteza autorstwa A. Chojnowskiego i J. Tomaszewskiego, *Israel*, Warszawa 2003.

<sup>2</sup> Ostatecznie ocenia się, że do Palestyny przyjechało w tym okresie około 300 000 Żydów, za A. Patek, *Żydzi w drodze do Palestyny*, Kraków 2009, s. 42.

na porządku dziennym w świadomości ich przywódców. Jej efektem było tworzenie nielegalnych organizacji paramilitarnych, które wymagały uzbrojenia. Również rozsiadane osady żydowskie i arabskie potrzebowały broni do samoobrony, zapotrzebowanie było więc duże. Pod koniec lat 30. jednym z dostarczycieli broni do Palestyny stali się Polacy. W moim wystąpieniu podejmę próbę określenia zakresu tego handlu, jego źródeł, a także jego miejsca w polityce państwa polskiego wobec Palestyny.

W wywozie sprzętu wojskowego do Palestyny można wyróżnić dwa wątki: legalny i nielegalny. Pierwszy dotyczył sprzętu formalnie cywilnego, którego zastosowanie było w zamiśle kupujących wojskowe, drugi zaś: broni. Rząd brytyjski ściśle regulował handel uzbrojeniem – import i sprzedaż wymagały specjalnego zezwolenia<sup>3</sup>, władze nie były więc zainteresowane dozbrajaniem coraz bardziej zbuntowanej ludności. Kwitł zatem przemysł, szczególnie rozwijając się w latach trzydziestych, wraz z bezprecedensowym wzrostem liczby ludności żydowskiej. W ramach przykładu: 16.10.1935 r. przybył do Jaffy na pokładzie belgijskiego statku „Leopold II” transport 537 beczek belgijskiego cementu. Jako nadawca wymieniona była pewna firma belgijska w Antwerpii, a jako odbiorca niejaki J. Kattan w Tel-Awii. Osoba, która podała się w Urzędzie Celnym za Kattana, podpisała dokumenty i wynajęła firmę transportową do wyładowania towaru. Po wypadku i rozbiciu jednej beczki okazało się, że co najmniej 359 beczek zawierało amunicję i broń palną<sup>4</sup>. Środowiska żydowskie wydały rzecz jasna oficjalne dementi, lecz wydarzenie to sprzęgło się z 18 rocznicą deklaracji Balfoure’a, rosnącym niezadowoleniem z olbrzymiej imigracji żydowskiej w 1935 r.<sup>5</sup>, pojawieniem się pierwszych transportów nielegalnych imigrantów oraz początkiem kryzysu ekonomicznego<sup>6</sup> po włoskiej agresji w Abisynii i wywołały ostre protesty. Rezultatem było błyskawiczne zaostrenie ustawodawstwa wobec przemytników broni – już w połowie listopada maksymalny wymiar kary za to naruszenie prawa wzrósł z 3 do 7 lat<sup>7</sup>, w późniejszym zaś okresie, wobec rozwoju powstania arabskiego, wprowadzono dalsze ograniczenia prawne wobec posiadania broni<sup>8</sup>. W takich warunkach funkcjonował polski eksport.

Kwestia eksportu uzbrojenia do Palestyny pojawiła się po raz pierwszy w 1933 r. Wówczas do spółki SEPEWE<sup>9</sup> wpłynęła propozycja od „członka egzekutywy

<sup>3</sup> *Sprawy celne i transportowe*, „Palestyna i Bliski Wschód”, 5 (1936), 3, s. 151.

<sup>4</sup> AAN, Ambasada RP w Londynie [dalej: Amb. Lond.], 862, *Pismo z dnia 13.11.1935 r. nr Prez. 233/PI/8 Z. Kurnikowskiego do Wydziału Wschodniego Departamentu Polityczno-Ekonomicznego MSZ [dalej: MSZ P.III]*, k. 150.

<sup>5</sup> Około 55 tys. osób w okresie I–X 1935 r., wobec około 100 tys. przez całe lata 20.

<sup>6</sup> AAN, Amb. Lond., 292, *Przegląd prasy gospodarczej nr 1 z dnia 9 I 1936 r. nr 39a/PI/1*, k. 6, 10.

<sup>7</sup> AAN, Amb. Lond., 948, *Raport prasowy z dnia 29 XI 1935 r. nr Prez. 329–b/PL/36*, k. 365. AAN, Amb. Lond., 947, *Raport prasowy z dnia 6 III 1935 r. nr Prez. 329–b/PI/11*, k. 196.

<sup>8</sup> AAN, Amb. Lond., *Raport z dnia 23 IX 1938 r. nr 7/Prez./PI/9 T. Piszczkowskiego do MSZ P.III*, k. 238.

<sup>9</sup> SEPEWE Eksport Przemysłu Obronnego Sp. z o.o., zajmująca się eksportem z uzbrojenia z Polski. Szczegółowe, pogłębione omówienie działalności spółki w pracy M. Deszczyńskiego i W. Mazura, *Na krawędzi ryzyka. Eksport polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 2004.

żydowskiej” sprzedaży 1 tys. kb, 100 rkm, 1 tys. granatów ręcznych i 1,2 mln naboji na potrzeby „syjonistycznych związków sportowych”<sup>10</sup>. Materiał ten nie został jednak, z nieznanych powodów wyeksportowany. Sytuacja zmieniła się w 1935 r. po objęciu przez Wiktora Drymmela Departamentu Konsularnego w MSZ, a następnie skupieniu w tej organizacji większości kompetencji dotyczących Żydów. Ministerstwo doszło do wniosku, że „stanowisko Polski niemal całkowicie pokrywa się ze stanowiskiem syjonistów–rewizjonistów” co oznaczało żydowską, niepodległą Palestynę, możliwie jak największą z dostępem do morza<sup>11</sup>. W rezultacie zdecydowano się na popieranie wysiłków organizacji niepodległościowych palestyńskich. Wśród nich liczyły się dwie – rewizjoniści z „Irgun Zwei Leumi” (Narodowa Organizacja Wojskowa) Władymira Żabotyńskiego oraz „Hagana” (Obrona). Szef Irgun, Abraham Sztern, który wolał używać hebrajskiego nazwiska Ben Mosze, odwiedził zresztą Warszawę i sam zgłosił się do MSZ z prośbą o pożyczkę pieniężną, możliwość przeszkolenia wybranych ludzi w dywersji oraz o broń<sup>12</sup>. Po wyrażeniu zgody przez ministra Becka na realizację tego planu rozpoczęły się regularne dostawy broni do Palestyny.

Potwierdzono następujące umowy na dostawę do Palestyny:

- 1936: 20 kbk wz. 29e Mauser, 20 000 naboji kb 7,92 mm, 1 677 kbk wz. 29e Mauser
- 1937: 126 rkm wz. 28e Browning, części zapasowe do rkm wz. 28e Browning i amunicja 7,92mm
- 1938: 40 rkm wz. 28 Browning, 250 000 naboji kb 7,92 mm II gat niełódkowanych
- 1939: 20 000 kb wz. 16 Berthier z bagnetami stokowymi, 250 ckm wz. 14 Hotchkiss, 20 000 000 naboji kb 8 mm fr., kilkaset rewolwerów wz. 30 Nagant (umowa nie została w całości zrealizowana)<sup>13</sup>.

Uzbrojenie eksportowane było produkcji zakładów PWU i KZU (w 1939 r.). Jego przeważająca część pochodziła, podobnie jak broń trafiająca do Hiszpanii, z produkcji pozbawionej znaków, uniemożliwiającej stwierdzenie kraju pochodzenia. Poza Ben Mosze w negocjacjach uczestniczył też niejaki Tenenbaum, który w 1937 r. jeździł do Polski<sup>14</sup>. Ogólnie w ramach tej tajnej wymiany do Palestyny wyeksportowano (wliczając w to częściowo niewykonane umowy z 1939 r., oparte na pożyczce MSZ) broń o wartości około 1,5 mln złotych wedle Marka Deszczyńskiego i Wojciecha Mazura<sup>15</sup>, co

<sup>10</sup> *Ibidem*, s. 260.

<sup>11</sup> Wiktor Drymmer, *Zagadnienia żydowskie w Polsce w latach 1935–1939. Wspomnienia z pracy w Ministerstwie Spraw Zagranicznych*, „Zeszyty Historyczne” 1968, 70.

<sup>12</sup> *Ibidem*, s. 71.

<sup>13</sup> Na podstawie dołączonej luzem do M. Deszczyński, W. Mazur, *op. cit.*, tabela 6. Umowy o eksport sprzętu wojskowego z Polski w latach 1926–1939 oraz tabela 13. Umowy o eksport materiałów użytku wojskowego z Polski zawarte i wykonywane w 1939 r.

<sup>14</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, *Pismo z dnia 30 IV 1937 r. nr 371/PL/2/T od Hulanickiego do MSZ DPE WW*, k. 140.

<sup>15</sup> *Ibidem*, tabela 11. Rzeczywista struktura geograficzna eksportu materiałów użytku wojskowego za pośrednictwem SEPEWE w latach 1927–1939.

stanowiło około 0,5% ogólnego polskiego eksportu broni przez SEPEWE. Broń sprzedawana była *loco* Warszawa, transportem zajmowały się organizacje żydowskie<sup>16</sup>.

Drugim wątkiem polskiego eksportu uzbrojenia do Palestyny były samoloty. Pierwsze loty żydowskie, dokonane wprawdzie na szybowcach, miały miejsce w 1935 r.<sup>17</sup> W sierpniu tego roku do Palestyny przyleciał wspomniany już major Ziemiński, formalnie w celu promocji „polskiego motoru”<sup>18</sup>. W czasie tej wizyty doszło jednak do ciekawego spotkania – przyjęcie na jego cześć wyprawił w Tel-Awiiwie Klub „Gamal Meofef”, żydowski aeroklub, pod nazwą latającego wielbłąda,<sup>19</sup>. Nadaje to tej wizycie, ważnej z punktu widzenia późniejszego utworzenia linii PLL „Lot” do Tel-Awiiwu, nowego znaczenia. „Latający Wielbłąd” był bowiem, podobnie jak liczne inne żydowskie kluby sportowe w Palestynie, ściśle związany z podziemnymi organizacjami irredentystycznymi<sup>20</sup>. Należy więc uznać tę sytuację za wstęp do dalszych transakcji handlowych. Bezpośrednim rezultatem wizyty była podróż inż. Halbersztadta<sup>21</sup> do Polski w celu negocjacji zakupu jednego samolotu i jednego szybowca polskiego. Według prasy żydowskiej starać się miał również w Warszawie o pomoc w szkoleniu pilotów żydowskich. Polsko-Palestyńska Izba Handlowa w Warszawie miała zaś uchwalić założenie towarzystwa przyjaciół żydowskiego aeroklubu i wspomagać go w działaniach. Negocjacje szybko zakończyły się porozumieniem i do Palestyny dotarł szybowiec Wrona-bis, myślano też o Czajce, z RWD-8 pojawił się jednak problem. W wyniku wojny włosko-abisyńskiej w Palestynie rozpoczął się bardzo poważny kryzys ekonomiczny, przyczyniając się do znaczącego spadku imigracji. W rezultacie aeroklub nie był w stanie zapłacić za samolot i cała sprawa została odłożona. Polskie lotnictwo brało jednak udział, w dość ograniczonej formie, w Targach Lewantyńskich w tymże roku (1936). Co warto podkreślić, stronę polską w tych negocjacjach reprezentował, zgodnie z oczekiwaniami, syndykat SEPEWE<sup>22</sup>. Sprawa odżyła tuż po Targach, w czerwcu 1936 r., wraz z drugą wizytą Ziemińskiego (który przyleciał samolotem RWD-8 i jako pierwszy wylądował pod Tel-Awiiwem). Jedną z osób witających go był Izrael Schochat, prezes „Latającego Wielbłąda”. Jak można wywnioskować z raportu polskiego konsula w Tel-Awiiwie,

<sup>16</sup> AAN, Ministerstwo Spraw Zagranicznych [dalej: MSZ], 6275, *Pismo z dnia 15 VII 1936 r. SEPEWE do Szefa II Oddziału SG*, k. 269.

<sup>17</sup> AAN, Amb. Lond., 947, *Raport prasowy z dnia 24 IV 1935 r. nr Prez. 329-b/PL/16*, k. 304.

<sup>18</sup> AAN, Amb. Lond., 948, *Raport prasowy z dnia 26 VII 1935 r. nr Prez. 329-b/PL/27*, k. 154.

<sup>19</sup> AAN, Amb. Lond., 948, *Raport prasowy z dnia 6 VIII 1935 r. nr Prez. 329-b/PL/28*, k. 177, też k. 180.

<sup>20</sup> M. Deszczyński, W. Mazur, *op. cit.*, s. 261. Warto zauważyć, choć obserwacja ta bliska jest banalności, że w przypadku samolotów wymagających infrastruktury i niemożliwego do ukrycia szkolenia pilotów nie jest możliwe zakonspirowanie w tym samym stopniu co w przypadku szkolenia oddziałów bojowych. Stąd np. AAN, Amb. Lond., 948, *Raport prasowy z dnia 21 VIII 1935 r. nr Prez. 329-b/PL/29*, k. 199.

<sup>21</sup> Wcześniej był pracownikiem Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, AAN, Amb. Lond., 1154, *Pismo z dnia 4 III 1937 r nr 371/PL/6 T. Piszczykowskiego do MSZ*, k. 125.

<sup>22</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, *Pismo nr 374-b/PL/1 z dnia 30 III 1936, S. Łukaszewicza do SEPEWE Sp. z o.o.*, k. 34.

doszło wówczas do ostatecznego potwierdzenia zakupu RWD-8, którego przywieziony z Polski model trafił do Muzeum Tel-Awiwu zorganizowanego przez burmistrza Meira Dizengoffa<sup>23</sup>. Jak ujawnia dalsza korespondencja, transakcje te zostały zawarte nie z SEPEWE, lecz bezpośrednią z firmą "J. Herse i Sp.". Wkrótce też liczba szybowców wzrosła do 5<sup>24</sup>. Można mieć wątpliwość co do prawdziwości kolejnych informacji dostarczonych przez stronę palestyńską. W marcu 1937 r. grupa związana z aeroklubem przedstawiła memorandum o utworzeniu lokalnych palestyńskich linii lotniczych, deklarując jednocześnie chęć zakupu 4 dalszych samolotów (2 RWD-11 oraz po jednym RWD-8 i RWD-13), a w perspektywie łącznie 7. Patrząc na załączony do memorandum biznesplan, można mieć poważne wątpliwości co do intencji jego proponentów: operował on nierealnymi liczbami, włącznie ze 100% obsadzeniem wszystkich lotów przez pierwszy rok działalności, bezawaryjnością maszyn itp. Zważywszy na powiązania członków aeroklubu z żydowskim podziemiem<sup>25</sup> oraz zupełnie nierealistyczny biznesplan, można by przypuszczać, że była to kolejna próba obejścia wspomnianych trudności w konspiracyjnym lotnictwie. Ostatecznie przedsięwzięcie pod dyktando zarządcy Targów Lewantyńskich Idelsona rzeczywiście powstało, sprowadzało jednak maszyny z Anglii, co zmniejszało szanse wykorzystania polskich samolotów<sup>26</sup>.

Po wrześniu 1937 r. nowe samoloty nie zostały już do Palestyny sprowadzone. Do tego czasu w kraju znalazło się 5 maszyn z różnych linii RWD, dwa dalsze były w produkcji, pojawiły się jednak problemy. Firma J. Herse i Sp. informowała, że strona angielska odmawia uznania polskich świadectw poprawności technicznej, a przez to stwarza problemy z rejestracją<sup>27</sup>. Pod koniec 1938 r., zaniepokojone brakiem postępów w eksporcie władze otrzymały rozwiewający wątpliwości raport konsula w Palestynie. Otóż okazało się, że wszystkie z wyjątkiem 2 sprowadzone maszyny leżą nieoczone na składzie i nie znajdują nabywców – żydowski klub lotniczy nie miał i nie będzie miał na nie pieniędzy. Nieprawdą okazały się też rzekome utrudnienia ze strony władz brytyjskich – zdaniem konsula te były polskim interesom niezmiernie życzliwe, a przedstawiciele J. Herse najpierw nie dostarczyli żądanych planów w celu potwierdzenia atestu, następnie zaś przestali zupełnie się kontaktować. Interpretacja tego stanu rzeczy była następująca: oto firma J. Herse i Sp. zajmowała się w Polsce jedynie importem, zatem aby uzyskać zezwolenie od „władz gospodarczych” musiała wykazać się eksportem – efektem były samoloty. Potwierdzeniem tego miał być fakt usilnych prób uzyskania przez przedstawiciela

<sup>23</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, *Pismo z dnia 9 VII 1936 r. S. Łukaszewicza do MSZ P.III.*, k. 86.

<sup>24</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, *Pismo z dnia 4 III 1937 r nr 371/PL/6 T. Piszczkowskiego, do MSZ.*

<sup>25</sup> Poza wspomnianym inż. Halberstedtem, który owo memorandum przekazał polskiemu konsulowi, w inicjatywie brał też np. wspomniany już wyżej Tenenbaum, AAN, Amb. Lond., 1154, *Pismo z dnia 30 IV 1937 r. nr 371/PL/2/T W. Hulanickiego do MSZ P. III*, k. 140

<sup>26</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, *Pismo z dnia 25 VIII 1937 r. W. Hulanickiego do MSZ P.I.*, k. 154

<sup>27</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, *Pismo z dnia 7 IX 1937 nr P.I.K.371/a/74 MSZ P.I do Hulanickiego*, k. 150–151.

firmy w Palestynie, Kaliskiego, jakiegokolwiek dokumentu potwierdzającego jeśli nie sprzedaż, to przybycie samolotów do Palestyny, jednak wobec braku adresatów i oclenia nic z tego nie wynikło, a samoloty stały się obiektem drwin palestyńskich lotników<sup>28</sup>. Podobna sytuacja miała również miejsce w Brazylii, gdzie ta sama firma, z pogwałceniem polskich zasad i nie zważając na interesy SEPEWE, eksportowała samoloty<sup>29</sup>.

Można zadać pytanie, dlaczego eksport samolotów sportowych, jakimi były RWD-8, RWD-13 i RWD-15 traktuję jako eksport sprzętu wojskowego. Wydaje się to uzasadnione z kilku przyczyn: po pierwsze, samoloty te były wykorzystywane w działaniach wojennych w omawianym okresie – latały jako samoloty łącznikowe w siłach powietrznych generała Franco w Hiszpanii<sup>30</sup>, w kilka lat później egzemplarze znajdujące się w Stanach Zjednoczonych zostały przejęte przez „National Guard”, zaś niektóre ewakuowane z Polski po wrześniu 1939 r. egzemplarze latały w siłach powietrznych Rumunii. Po drugie – były one w Polsce objęte planem mobilizacji i miały obowiązek uczestniczyć w ćwiczeniach wojskowych, WP zamówiło zaś grupę RWD-15 z myślą o transporcie najważniejszych dowódców w czasie wojny<sup>31</sup>. Po trzecie, podziemnych sił w Palestynie nie było stać na droższe, stricte wojskowe maszyny, ani też nie mogły liczyć na używanie ich w warunkach konspiracji. O wartości samolotów RWD niech świadczy fakt, że RWD-15 ze znakami VQ-PAE używany był jeszcze po drugiej wojnie światowej, „trzynastki” brały zaś udział w wojnie arabsko-żydowskiej w 1947 r.<sup>32</sup>.

Wypada postawić pytanie, w jakim stopniu eksport broni współgrał z polityką zagraniczną II Rzeczypospolitej, w szczególności ze zbliżeniem wobec Wielkiej Brytanii. Zanim jeszcze przystąpię do udzielenia głębszej odpowiedzi, pragnę z zakresu tego pytania wyeliminować eksport samolotów. Realizowany przez firmę J. Herse i Sp., poza zetatyzowanym systemem SEPEWE, nie miał charakteru politycznego, paradoksalnie też miał niewielki charakter handlowy. Podobnie jak w przypadku kontaktów tej firmy z Brazylią, celem był nie tyle zysk (o czym świadczy dostarczanie kolejnych transz towaru mimo braku zapłaty i zupełny brak działań w tej kwestii), co uzyskanie potwierdzenia prowadzenia eksportu w celu dalszego prowadzenia działalności importowej. Sytuacja ta nie wyjaśnia jednak działalności syndykatu SEPEWE.

Na wstępie należy zaznaczyć, że eksport broni dla irredentystów żydowskich nie był jedyną formą pomocy, jaką udzieliło im państwo polskie. Od początku lat dwudziestych rząd polski konsekwentnie starał się wpłynąć na „Foreign Office”

<sup>28</sup> Pismo z dnia 19 XI 1938 r. nr 371/PL/5/T w odpowiedzi na pismo nr 1987/38 z dnia 9.XI.1938 W. Hulanickiego do Bohdana Kwiecińskiego, Attache Wojskowego i Lotniczego w Ambasadzie RP w Londynie.

<sup>29</sup> M. Deszczyński, Wojciech Mazur, *op. cit.*, s. 173.

<sup>30</sup> O eksporcie militariów do Hiszpanii: *Ibidem*, s. 209–237.

<sup>31</sup> A. Morgała, *Polskie samoloty wojskowe*, Warszawa 1972, s. 311 i 314.

<sup>32</sup> L. Dulęba, A. Glass, *Samoloty RWD*, Warszawa 1983, s. 120.

w celu umożliwienia większej liczbie żydów emigrację do Palestyny<sup>33</sup>, wielokrotnie też przedstawiciele Polski wypowiadali się w tym tonie na łonie Ligi Narodów, co przez cały ten okres powodowało entuzjazm palestyńskiej prasy żydowskiej, a protesty arabskiej<sup>34</sup>. Rząd polski sprzyjał też emigracji żydowskiej pośrednio – pomagał omijając brytyjskie zakazy, udzielał wiz turystycznych i przymykał oko na działalność prywatnych firm zajmujących się szmuglowaniem Żydów przez Syrię (gdzie na granicy kontrola nie była tak silna). Bezpośrednia, tajna pomoc dla bojowników (czy też, jak kto woli, terrorystów) żydowskich przybierała też bardziej bezpośrednią formę. Tak „Irgun” – Włodzimierza Żabotyńskiego i Abrahama Szterna, jak i „Hagana”, zbrojne ramię Agencji syjonistycznej otrzymywały pomoc finansową, ich członkowie zaś byli szkoleni w polskich ośrodkach wojskowych – „Irgun” w Andrychowcu, a „Hagana” w Rembertowie<sup>35</sup>. Jednocześnie ze względu na strukturę SEPEWE oraz jej powiązania z państwem nie było możliwe, aby handel ten odbywał się bez wiedzy i zgody osób odpowiedzialnych zarówno za politykę obronną, jak i zagraniczną. W interesującym mnie okresie, SEPEWE kontaktowało się w pierwszym rzędzie z Biurem Ogólno-Administracyjnym, a od 1.08.1936 r. Biurem Administracji Armii, będących organem pracy II wiceministra spraw wojskowych i szefa Administracji Armii. Za przygotowanie decyzji odpowiadał zastępca wiceministra (do 08.1934 – gen. Władysław Langer, do stycznia 1936 r. płk dypl. Juliusz Urlich, do 1938 r. płk Władysław Filipkowski oraz płk, a następnie gen. Mieczysław Maciejowski). Ostatecznie wniosek po konsultacjach w Sztabie Generalnym i różnych departamentach MSWojsk. był przedkładany do decyzji wspomnianemu wiceministrowi<sup>36</sup>. Jednocześnie jednak, jak stwierdzają Marek Deszczyński i Wojciech Mazur, kluczowe znaczenie dla podejmowanych decyzji eksportowych miał MSZ: „jego opinia, wydawana zwykle na zapytanie Oddziału II SGen./SG przesądzała o losach transakcji”. Należy zatem podkreślić, że w podejmowaniu decyzji eksportowych, poza motywami ekonomicznymi, decydujące znaczenie miała opinia zarówno władz

<sup>33</sup> J. Meysztowicz, *Czas przeszły dokonany. Wspomnienia ze służby w Ministerstwie Spraw Zagranicznych w latach 1932–1939*, Kraków 1984, s. 149; zob. AAN, Amb. Lond., 730, *Raport z dnia 5 X 1935 r. T. Komarnickiego do MSZ*; AAN, Amb. Lond., 862, *Pismo z dnia 2 X 1934 roku nr 223/1 Delegata RP do Ligi Narodów E. Raczyńskiego do MSZ*; AAN, Amb. Lond., 945, *Raport prasowy z dnia 12 X 1933 r. nr Prez./329/Pl/41*.

<sup>34</sup> AAN, Amb. Lond. 945, *Raport prasowy z dnia 12 X 1933 r. nr Prez./329/Pl/41*; AAN, Amb. Lond., 949, *Raport prasowy z dnia 10 V 1937 r. nr Prez/329-b/Pl/17*.

<sup>35</sup> J. Meysztowicz, *op. cit.*, s. 149. Należy też dodać, że polscy konsulowie wielokrotnie wstawiali się za zatrzymanymi żydowskimi terrorystami – na tyle często, że W. Hulanicki po sprawie Ben Josefa zmuszony był napisać do MSZ, że w porozumieniu z kierownictwem partii rewizjonistycznej (sic!) postanowił nie wstawiać się za każdym rewizjonistą, w sprawie którego przychodzili do niego ludzie, aby poprzez nadużywanie swojego wstawiennictwa w rządzie Palestyny nie pozbawić się możliwości interwencji w naprawde ważnych wypadkach: AAN, Amb. Lond., *Raport z dnia 20 VII 1938 nr 52/Pl/22 W. Hulanickiego do MSZ P.III*.

<sup>36</sup> M. Deszczyński, W. Mazur, *op. cit.*, s. 105 zob. też szczegółowy opis procedury na stronach następujących.

wojskowych, jak i MSZ, co jednoznacznie przesądza o świadomym wspieraniu tej działalności.

W MSZ zachowały się ślady dyskusji wobec kwestii eksportu broni do Palestyny w 1936 r. Sztab Główny nie widział problemów z eksportem, chciał jednak uzyskać pewność, czy nie istnieją obiekcje natury prawnej<sup>37</sup>. W wymianie listów w obrębie MSZ nie stwierdzono problemów prawnych, zdecydowano też, że nie występują obiekcje polityczne. Jak stwierdzał jeden z listów powstałych w ramach Departamentu Polityczno-Ekonomicznego na temat obawy narażenia się Anglikom: „tych obaw nie podzielam, Anglicy bez skrupułów sprzedają swoją broń komukolwiek się da (np. ostatnio Abisyńczykom) – uważam, że w ramach panujących zobowiązań mamy swobodę działania”<sup>38</sup>. Autor pomija tu zupełnie fakt, że przynajmniej część eksportu musiałaby przyjąć formę przemytu.

Należy rzecz jasna zdać sobie sprawę, że w działalności SEPEWE nie był to wyjątek, a reguła. W zestawieniach przygotowanych przez Deszczyńskiego i Mazura widać, że polskie statystyki ukrywały eksport broni podwójnie – z jednej strony poprzez nieumieszczanie go w oficjalnych zestawieniach handlu zagranicznego, z drugiej zaś – poprzez fałszowanie informacji o rzeczywiście dokonanych transakcjach. W latach 1927–1938 prawie dwie trzecie wartości całego eksportu polskiej broni trafiło do Hiszpanii – w oficjalnych statystykach z tego okresu pierwsze miejsce w zestawieniach zajmuje egzotyczny Urugwaj – 25% eksportu, nie ma zaś Hiszpanii. Do Palestyny około 33% eksportu było ukrywane w zestawieniach<sup>39</sup>.

Na zakończenie wypada postawić pytanie o ekonomiczny wymiar eksportu uzbrojenia do Palestyny. Zbadane dokumenty nie pozwalają wypowiedzieć się w tej sprawie z pełnym przekonaniem, wydaje się jednak, że w przypadku samolotów eksport miał znaczenie bardziej administracyjne niż ekonomiczne. Ciekawiej jednak przedstawia się kwestia z SEPEWE. Przedstawiłem wyżej kwoty, na które opiewały dostawy dla żydowskich organizacji, nie jestem jednak przekonany, w jakim stopniu zostały one rzeczywiście zapłacone. Należy zauważyć, że największe zamówienia z końca 1938 i początku 1939 r. oparte były długoterminowej linii kredytowej. Patrząc, jak trudno przychodziło organizacjom żydowskim zapłata za samoloty<sup>40</sup>, a także zważywszy na ograniczenie emigracji oraz utrudnienia w międzynarodowych przepływach kapitału w latach w których miały miejsce opisane wyżej transakcje, należy przypuszczać, że kontrahenci SEPEWE nie byli w dobrej sytuacji finansowej. Dozbrajanie Żydów nie było, w sprzeczności z innymi przejawami polskiej pomocy dla tych organizacji. Wobec przeciągających się trudności ze stłumieniem powstania arabskiego w prasie żydowskiej pojawiły się pogłoski, że Anglicy rozważają częściową militaryzację

<sup>37</sup> AAN, MSZ, 6275, *Pismo z dnia 21 VII 1936 r. nr 13634/II.S.O./I Zastępcy Szefa Oddziału II SG, pplk dypl. Englichta do MSZ P.III*, k. 267.

<sup>38</sup> AAN, MSZ, 6275, *Wewnętrzne pismo z dnia 22 VII 1936 r. MSZ P.II*.

<sup>39</sup> M. Deszczyński, W. Mazur, *op. cit.*, s. 261.

<sup>40</sup> RWD-13 kosztował około 35 tys. złotych, RWD-15 zaś: ok. 77 tys. zł; za: A. Morgała, *op. cit.*, s. 312 i 314.



ludności żydowskiej. W komentarzu do tych informacji konsul Hulanicki pisał, że jeśli pogłoski te miały okazać się prawdziwe, należałoby rozważyć dalsze „zaopatrywanie w broń lewicowych organizacji żydowskich (po co zaopatrywać ich w broń jeśli robią to sami Anglicy)”<sup>41</sup>. Wydaje się to potwierdzać, że przynajmniej w rozumieniu polskiego konsula generalnego w Palestynie eksport broni miał raczej charakter polityczny niż ekonomiczny.

---

<sup>41</sup> AAN, Amb. Lond., 140, *Raport z dnia 30 IX 1938 r. nr 52/Pl/24/T W. Hulanickiego do MSZ P.III, k. 239–242*. AAN, Amb. Lond., 112, *Pismo nr RM/MG no.7/Pl/317 E. Raczyńskiego do MSZ, k. 4–6*.

