

# Spis treści

Kilka słów wstępu .....	9
Prof. dr. hab. Janusza Kalińskiego nota biograficzna .....	11
Bibliografia prac prof. dr. hab. Janusza Kalińskiego za okres 1966–2011 .....	17
<i>Jan Basta</i>	
Sektor komunalny w bankowości polskiej 1944–1948. Stan organizacyjny, działalność, likwidacja .....	35
<i>Robert Ciborowski</i>	
Uwarunkowania współpracy firm a międzynarodowa konkurencyjność technologiczna .....	53
<i>Marek Piotr Deszczyński</i>	
Import surowców strategicznych przez Polskę w okresie międzywojennym (zarys zagadnienia) .....	71
<i>Danuta Drabińska</i>	
Hayek i Keynes – który z nich miał rację? Teorie kryzysu tworzone w fazach rozkwitu i upadku .....	81
<i>Ryta Dziemianowicz</i>	
Efektywność a sprawiedliwość opodatkowania .....	99
<i>Bartosz Dziewanowski-Stefańczyk</i>	
Kwestie pieniężne na sejmie i komisji do spraw monety w 1659 roku .....	115
<i>Leszek K. Gilejko</i>	
Społeczne ruchy pracownicze z czasów PRL i początków wielkiej zmiany .....	137
<i>Zofia Grodek</i>	
Dlaczego nie doganiają? Historyczne uwarunkowania problemów gospodarczych polskich regionów .....	161
<i>Mieczysław Groszek</i>	
Obecny kryzys gospodarczy w oczach praktyka gospodarczego z przeszłością analityczną .....	173

<i>Bogdan Grzełowski</i>	
Na przyjęciu u Woroszyłowych .....	185
<i>Piotr Jachowicz</i>	
Czy David Cameron idzie w ślady Margaret Thatcher? .....	199
<i>Anna Jarosz-Nojszewska</i>	
Ubezpieczenie od bezrobocia w Drugiej Rzeczypospolitej .....	211
<i>Aneta Kargol-Wasiluk</i>	
Teoria dóbr publicznych i jej współczesne implikacje .....	227
<i>Zbigniew Landau</i>	
Czego jeszcze nie wiemy o gospodarce Drugiej Rzeczypospolitej? .....	239
<i>Łukasz Dwilewicz, Jacek Luszniwicz</i>	
<i>Dzienniki polityczne</i> jako klucz do Rakowskiego .....	249
<i>Jerzy Łazor</i>	
Dzieje linii lewentyńskiej Polskich Linii Lotniczych „Lot” w latach 30. ....	277
<i>Stanisław Macioł</i>	
Rozwój szkolnictwa wyższego w Polsce w latach 1990–2010 .....	293
<i>Wojciech Morawski</i>	
Ludowe Wojsko Polskie 1945–1989. Przegląd struktur organizacyjnych .....	313
<i>Czesław Noniewicz, Henryk Ziemiński</i>	
Skutki kolektywizacji rolnictwa na Wileńszczyźnie .....	333
<i>Joachim Osiński</i>	
Anatomia spektakularnego bankructwa. Islandia a kryzys bankowy (finansowy) .....	343
<i>Łukasz Paprotny</i>	
Cnota czy grzech? Ubóstwo w myśli chrześcijańskiej .....	369
<i>Bogusław Pietrzak</i>	
Bank centralny jako instytucja sieci bezpieczeństwa finansowego .....	379

*Aldona Podolska-Meducka*

Wszystko dla wojska. Świadczenia wojenne ludności polskiej latem 1920 roku . . . 393

*Renata Przygodzka*

Sektor publiczny i jego przekształcenia w okresie transformacji  
polskiej gospodarki . . . . . 407

*Wojciech Roszkowski*

Prawda w dobie postmodernizmu . . . . . 419

*Janusz Skodlarski*

Ksiądz Piotr Wawrzyniak jako działacz spółdzielczy (1849–1910) . . . . . 439

*Andrzej Sławiński*

Polityka pieniężna w czasie rzeczywistym . . . . . 457

*Marian Zalesko*

Kształtowanie instytucjonalnych podstaw gospodarki polskiej  
w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości  
w 1918 roku – wybrane aspekty . . . . . 473

*Grzegorz Zamoycki*

Związek Galicyjskich Kas Oszczędności we Lwowie (1902–1914) . . . . . 483

*Andrzej Zawistowski*

Reglamentacja artykułów żywnościowych w Polsce w latach 1976–1989 . . . . . 501

Noty o autorach . . . . . 513

Indeks skrótów . . . . . 517

Indeks nazwisk . . . . . 525

## Dzieje linii lewantyńskiej Polskich Linii Lotniczych „Lot” w latach 30.

Na początku lat 30. polska komunikacja lotnicza miała już za sobą okres niemowlęcy. Minęły czasy, kiedy prasa codzienna ogłaszała nazwiska „śmiałków”, którzy zdecydowali się powierzyć swoje życie pierwszym samolotom komunikacyjnym<sup>1</sup>. Na rynku doszło do centralizacji: w miejsce dotychczas funkcjonujących prywatnych przedsiębiorstw Aerolotu i Aero z dniem 1 stycznia 1929 r. powstały Linie Lotnicze „Lot”, które wkrótce otrzymały przymiotnik „Polskie”. To państwowo-samorządowe przedsiębiorstwo miało formę spółki z ograniczoną odpowiedzialnością o kapitale zakładowym 8 mln zł, od wiosny 1929 r. należało w 86% do Skarbu Państwa, a w 14% do samorządów śląskiego, bydgoskiego i poznańskiego. Otrzymało koncesję, przedłużaną kolejno w latach 1932 i 1939, na eksploatację linii lotniczych na terenie państwa polskiego i poza granicami kraju, z wyjątkiem połączenia Warszawa–Praga<sup>2</sup>. Przed wybuchem II wojny światowej posiadało 18 oddziałów zagranicznych, w tym 3 poza Europą: w Tel-Awivie, Jerozolimie i Bejrucie. Wszystkie obsługiwały południowy odcinek najdłuższej trasy „Lotu”, prowadzącej przez Palestynę<sup>3</sup>, która była jednocześnie najdłuższą magistralą lotniczą północno-południową w Europie<sup>4</sup>. W artykule spróbuję przedstawić genezę tej linii, zwanej lewantyńską, pokazać, jak motywowano jej powstanie oraz jaką rolę odgrywała ona w stosunkach z Palestyną.

---

<sup>1</sup> A. Wygard, *Lotnictwo cywilne*, w: *Dziesięciolecie Polski Odrodzonej. Księga Pamiątkowa 1918–1928*, Kraków 1928, s. 484.

<sup>2</sup> Którą obsługiwało przedsiębiorstwo francuskie, od 1933 r. część Air France. E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982, s. 199; J. Kaliński, B. Liberadzki, *Transport w Polsce 1918–1978. Zarys historii*, Warszawa 1986, s. 59–61.

<sup>3</sup> H. Górecki, *Przeszłość i przyszłość polskiej komunikacji lotniczej*, Londyn 1943, s. 6; E. Brzosko, op.cit., s. 203.

<sup>4</sup> W pełnej długości: Helsinki–Tallin–Ryga–Kowno–Wilno–Warszawa–Ateny–Lydda–Bejrut. H. Górecki, op.cit., s. 8.

Regularna komunikacja lotnicza objęła Palestynę w 1929 r. pod postacią trasy Egipt–Palestyna–Transjordania–Ruthba–Bagdad–Basra, rozszerzonej następnie na Londyn i Karaczi. Samoloty latały wówczas raz na tydzień, obsługa poczty lotniczej trwała średnio pięć dni<sup>5</sup>. Problem komunikacji lotniczej między Polską a Palestyną pojawia się w dokumentach od początku lat 30. W aktach Ministerstwa Komunikacji ustanowienie jej zostaje uznane za cel w 1931 r.<sup>6</sup> W najwcześniejszych planach trasa ta miała przebiegać przez Sztambuł. Na początku 1933 r. w „Palestynie i Bliskim Wschodzie” H. Szoszkies argumentował, poniekąd słusznie, adekwatność istniejącej wówczas technologii do proponowanej trasy. Wcześniej, bo w październiku 1932 r. Palestyna znalazła się na trasie wielkiego rajdu lotniczego Stanisława Karpińskiego (Warszawa–Sztambuł–Bagdad–Teheran–Kabul–Bagdad–Kair–Jerozolima–Sztambuł–Warszawa)<sup>7</sup>. Szoszkies mówił ponadto, że linia lotnicza mogłaby liczyć na zyskowne zaangażowanie w trzech obszarach: ruchu pasażerskiego, obsługi poczty oraz przesyłek towarowych. Zapowiedź takich możliwości widziano w wielkości ruchu pocztowego między obydwoma krajami. Stan tego ruchu pokazują tablice 1 i 2<sup>8</sup>.

**Tablica 1. Ruch pocztowy z Polski do Palestyny w latach 1928–1933**

Rok	Przesyłki listowe (liczba)	Listy wartościowe (liczba)	Wartość (w zł)	Paczki (liczba)
1928	1 755 042	11 178	2 570 828	1 878
1929	2 330 142	15 446	2 590 796	364
1930	2 240 624	1 092	2 338 900	3 650
1931	2 012 270	1 350	395 400	2 760
1932	1 256 702	830	281 400	3 282
1933	1 301 096	1 300	390 000	2 496

Źródło: opracowanie własne na podstawie L. Lewite, *W sprawie komunikacji lotniczej między Polską a Palestyną*, „Palestyna i Bliski Wschód” 1934, nr 10, s. 271.

<sup>5</sup> A. Cejtin, *Środki komunikacyjne na Bliskim Wschodzie i ich rozwój*, „Palestyna i Bliski Wschód” 1932, nr 3, s. 170.

<sup>6</sup> AAN, Ambasada RP w Londynie (dalej: Amb. Lond.), 1154, Uwagi Ministerstwa Komunikacji w sprawie uruchomienia połączenia lotniczego Polski z Palestyną z dnia 14 VI 1936, k. 60.

<sup>7</sup> *Kronika*, „Palestyna i Bliski Wschód” 1932, nr 3, s. 187; por. też A. Mozesówna, *Komunikacja lotnicza na Bl. Wschodzie*, „Palestyna i Bliski Wschód” 1933, nr 7–8, s. 393–397.

<sup>8</sup> H. Szoszkies, *Komunikacja lotnicza z Palestyną*, „Palestyna i Bliski Wschód” 1933, nr 1, s. 2–3.

**Tablica 2. Ruch pocztowy z Palestyny do Polski w latach 1928–1933**

Rok	Przesyłki listowe (liczba)	Listy wartościowe (liczba)	Wartość (w zł)	Paczki (liczba)
1928	1 946 336	4 672	362 762	1 888
1929	2 406 636	5 256	595 672	1 830
1930	3 023 802	4 022	513 140	3 568
1931	2 293 866	6 132	983 390	2 258
1932	1 346 844	8 260	1 160 510	2 750
1933	1 577 554	27 046	3 698 390	4 678

Źródło: opracowanie własne na podstawie L. Lewite, *W sprawie komunikacji lotniczej między Polską a Palestyną*, „Palestyna i Bliski Wschód” 1934, nr 10, s. 271.

Wyjaśnienie zmienności poszczególnych wartości wykracza poza formułę artykułu, należy jednak stwierdzić wysoki poziom wzajemnej wymiany, którego wzrost był prognozowany wraz z rosnącą imigracją oraz aktywizacją imigrantów na terytorium mandatu<sup>9</sup>. Palestyna zajmowała drugie miejsce w ruchu pocztowym Polski z zagranicą<sup>10</sup>. Poza artykułem Szoszkiesza z wnioskiem o utworzenie linii zwrócili się również do rządu przedstawiciele Izby Handlowej Polsko-Palestyńskiej w Warszawie<sup>11</sup>.

Pierwsze doniesienia prasy palestyńskiej o linii można datować na czerwiec 1933 r. – sugerowały one alternatywną trasę, przebiegającą przez Saloniki, dokąd polskie samoloty już wówczas latały. Mówiono także o możliwości zaangażowania w obsługę tej trasy linii lotniczych z państw trzecich (brytyjskie Royal Airways, bądź holenderskie KLM), które w tym czasie obsługiwały Palestynę<sup>12</sup>. Podkreślano nade wszystko znaczenie, jakie jej otwarcie miałyby dla poczty lotniczej.

Komunikacja polsko-palestyńska stanowiła bowiem w tym okresie pewien problem: na odcinku Konstanca–Jaffa/Hajfa nie kursowały jeszcze statki Gdyńia–Ameryka Line (GAL)<sup>13</sup>, pocztę lotniczą ograniczał zaś brak bezpośredniego

<sup>9</sup> Ibidem, s. 3.

<sup>10</sup> L. Lewite, *Działalność Polsko-Palestyńskiej Izby Handlowej w 1932 r.*, „Palestyna i Bliski Wschód” 1932, nr 3, s. 135.

<sup>11</sup> *Z działalności Izby Handlowej Polsko-Palestyńskiej*, „Palestyna i Bliski Wschód” 1932, nr 2, s. 96.

<sup>12</sup> AAN, Amb. Lond., 943, Raport prasowy z dnia 16 VIII 1936 r., k. 224.

<sup>13</sup> S/S Polonia zawinęła do Palestyny po raz pierwszy 1 października 1933 r. Za: AAN, Amb. Lond., 1161, Raport z dnia 12 X 1933 r nr 362/PI/13 Z. Kurnikowskiego do MSZ Dep. Polit. Ekon. Wydział Wschodni, k. 249.

połączenia. Wedle nieco późniejszej oceny Polsko-Palestyńskiej Izby Handlowej w Warszawie, dokonanej w korzystniejszych warunkach, list z Polski do Palestyny szedł przeciętnie dziewięć–dziesięć dni, czasem opóźniając się aż do dwóch tygodni, drogę powrotną pokonywał średnio w siedem–dziewięć dni. W najlepszym wypadku poczta lotnicza zapewniała doręczenie przesyłki w cztery dni w sezonie letnim, w sezonie zimowym okres ten wydłużał się czasem powyżej wyników poczty tradycyjnej<sup>14</sup>. Dane te znajdują potwierdzenie chociażby w czasie dostarczenia dokumentów produkowanych przez polskie placówki konsularne do centrali w Londynie w latach 30. Ponadto przesyłki pocztą lotniczą były drogie: eskpedycja listu przeciętnej wagi kosztowała około 1,80 zł, gdyż w cenę wliczano odrębne opłaty dla greckich i angielskich, względnie holenderskich przewoźników<sup>15</sup>. Utrudniało to nie tylko rozwój stosunków handlowych poprzez wyjątkowe rozciągnięcie w czasie korespondencji; uniemożliwiało także udział polskich firm w licznych przetargach organizowanych przez lokalne władze ze względu na krótki zazwyczaj termin składania ofert<sup>16</sup>. Jednym z efektów tej sytuacji była kluczowa rola przedstawicieli handlowych w handlu lewantyńskim. Handel zaś z Palestyną rozwijał się żywiołowo, co wskazywało na racjonalność utworzenia linii. Jeżeli eksport na terytorium mandatu wynosił w 1930 r. 2,6 mln zł, to w 1933 r. już 5,8 mln zł, zaś w rekordowym 1935 r. – 14,5 mln zł<sup>17</sup>. Spadek w roku następnym traktowano jako tymczasowy, wywołany wyjątkową sytuacją polityczną.

Wyrazem decyzji o utworzeniu linii lotniczej Polska–Palestyna były negocjacje delegacji pod przewodnictwem inż. Aleksandra Bobkowskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Komunikacji, w dniach 2–15 maja 1934 r. z Rumunią, Bułgarią i Turcją<sup>18</sup>. Celem było uruchomienie ww. linii na trasie Bukareszt–Stambuł–Azja Mniejsza–Palestyna. Techniczne możliwości pol-

<sup>14</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, Pismo nr L.dz.2788/36 z dnia 29 II 1936 r. Polsko-Palestyńskiej Izby Handlowej w Warszawie do A. Bobkowskiego, k. 69–70.

<sup>15</sup> H. Szoszkies, op.cit., s. 4.

<sup>16</sup> Przykłady w gospodarczej korespondencji Konsulatu w Tel-Awiiwie: AAN, Amb. Lond., 500, passim.

<sup>17</sup> J. Thon, *Rok 1936 w polsko-palestyńskiej wymianie towarów*, „Palestyna i Bliski Wschód” 1937, nr 2, s. 55.

<sup>18</sup> W skład delegacji wchodził także dr Adam Mikucki z Ministerstwa Spraw Zagranicznych, kpt. Zygfryd Piątkowski z Ministerstwa Komunikacji oraz inż. Waclaw Makowski, dyrektor PLL „Lot” w roli eksperta. Za: AAN, Amb. Lond., 1154, Sprawozdanie z delegacji na rokowania lotnicze z Rumunią, Bułgarią i Turcją, k. 61.

skich samolotów nie pozwalały wówczas na inne rozwiązanie. Zgodę dwóch pierwszych krajów udało się uzyskać bez problemu, Turcja jednak stawiała zdecydowany opór, stając na stanowisku nieudzielania tranzytu przez swoje terytorium. Władze tureckie konsekwentnie broniły swej pozycji, mimo opłakanego stanu własnej komunikacji lotniczej<sup>19</sup>. Delegacja Polska uznała zatem, że pierwszym krokiem będzie uzyskanie połączenia Bukareszt–Stambuł. Warunki Ankarą były jednak nie do przyjęcia<sup>20</sup> i negocjacje zostały zerwane, choć Stambuł pozostał ważnym celem rozwoju sieci „Lotu”<sup>21</sup>.

Mimo odłożenia negocjacji Polska nie przestawała interesować się linią do Palestyny. W szczególności służby konsularne były zaangażowane w sprawę utworzenia lotniska cywilnego na terytorium brytyjskiego mandatu. Dotąd samoloty brytyjskie latały do Gazy (i dalej do Indii). Między środowiskami arabskimi, żydowskimi i rządem Palestyny od połowy lat 30. toczyła się rozgrywka o wybór miejsca pod pierwsze lotnisko cywilne. Strona żydowska, reprezentowana przez współzałożyciela i pierwszego mera Tel-Awiwu Meira Dizengoffa, starała się przeforsować korzystną dla siebie lokację w tym w pełni żydowskim mieście. Podkreślała ona m.in., że odbywają się w nim Targi Lewantyńskie (w latach 1932, 1934 i 1936), nadaje się ono zatem do tego najlepiej. Brytyjczycy popierani przez Arabów wybrali w 1934 r. miejscowość Lydda (dziś Lod)<sup>22</sup> na budowę kilku pasów startowych do obsługi targów, lokalizacja pełnego lotniska nie została jednak wówczas jeszcze wybrana<sup>23</sup>. Oficjalnego otwarcia lotniska na okres targów dokonał Wysoki Komisarz Palestyny Arthur Grenfell Wauchope, który wylądował pierwszym samolotem na lotnisku, gdzie został powitany przez komitet organizacyjny Targów Lewan-

---

<sup>19</sup> „Co się tyczy własnej komunikacji lotniczej, to można stwierdzić, że na obszarze Turcji nie istnieje ona wcale. Brak kompletny samolotów (z 5 samolotów podarowanych przez rząd sowiecki w czasie pertraktacji był czynny tylko jeden, który utrzymywał »regularną« komunikację między Istanbułem a Ankarą)”. Za: *ibidem*, k. 62.

<sup>20</sup> M.in. wykupienie przez Polskę ziemi i zbudowanie lotniska w mało atrakcyjnym miejscu, 30 km od Stambułu. *Ibidem*, k. 63.

<sup>21</sup> J. Kaliński, B. Liberadzki, *op.cit.*, s. 62.

<sup>22</sup> Podczas debaty w Izbie Gmin 23 kwietnia 1934 r. sekretarz stanu ds. kolonii, Sir Philip Cunliffe-Lister, powiedział: „*arrangements are being made for the establishment of a temporary aerodrome near Lydda, which it is hoped will be ready for use when the Levant Fair opens on the 26th April*”. Za: HC Deb 23 April 1934 Vol. 288 cc1361-2 (stosuję tutaj angielski format odwołań do zbioru Hansard).

<sup>23</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, Raport z dnia 30 XII 1934 r. nr 371/Pl-tjn/6, S. Łukaszewicza do MSZ, k. 1–5.



tyńskich<sup>24</sup>. Polska opowiedziała się za umieszczeniem lotniska w Tel-Awiiwie, tam bowiem znajdowało się największe skupisko polskich imigrantów oraz firm prowadzących handel z Polską. Konsul w Tel-Awiiwie, Stanisław Łukaszewicz, odbył w 1934 r. w tej sprawie wielokrotnie rozmowy z Meirem Dizengoffem, a także Robertem Crosbie'em, gubernatorem południowego okręgu jaffskiego.

W praktyce Anglicy kwestią tą interesowali się już od dawna. W grudniu 1934 r. powołali Douglasa Gumbleya, wcześniej poczmistrza i dyrektora lotnictwa cywilnego w Iraku, na analogiczne stanowisko w Palestynie<sup>25</sup>. Na posiedzeniach Izby Gmin sprawę regularnie podnosił Barnett Janner, postulując przyspieszenie budowy lotniska, sugerując też jako lokalizację Tel-Awiiw<sup>26</sup>. Jakkolwiek zbudowano tymczasowe lotnisko w Lyddzie, ostateczna decyzja nie została jeszcze podjęta w chwili przylotu Gumbleya<sup>27</sup>. Ambasada RP w Londynie podobnie jak Meir Dizengoff starała się wpłynąć na Anglików, przekonując do lokalizacji lotniska w Tel-Awiiwie<sup>28</sup>, jednakże bezskutecznie. Jednym z argumentów był arabski charakter Lyddy – w przypadku zamieszek albo konfliktu taka lokalizacja zupełnie odcinała Tel-Awiiw, wówczas nowe miasto z około 100 tys. mieszkańców, od świata, tym bardziej że węzeł kolejowy również znajdował się w Lyddzie (choć negocjowano jego przeniesienie do Tel-Awiiwu<sup>29</sup>), a port cywilny w bliskiej, lecz arabskiej Jaffie. W tej sytuacji oferta Gumbleya zbudowania prostej drogi na 18-kilometrowym odcinku między Lyddą a Tel-Awiiwem i przeznaczenie terenów do niej przylegających pod osadnictwo żydowskie nie została przez środowiska żydowskie zaakceptowana. Żydowskie obawy potwierdziły wydarzenia powstania arabskiego w latach 1936–1939 i spalenie lotniska. Podnoszono też fakt, że lotnisko

<sup>24</sup> *Sprawozdanie komitetu Targów Lewantyńskich za 1934 r.*, „Palestyna i Bliski Wschód” 1934, nr 9, s. 319.

<sup>25</sup> Director of Civil Aviation. Za: *Report by His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the Council of the League of Nations on the Administration of Palestine and Trans-Jordan For the Year 1934*, <http://unispal.un.org/UNISPAL.NSF/0/A212CE7D6EDB27C-6052565D4005AF973> (dostęp 9.09.2009). Reakcje lokalne: Amb. Lond., 1154, „Palestine Post” no 2834 z dnia 30 XII 1934 r., k. 7; Amb. Lond., 947, Raport prasowy z dnia 15 I 1935 nr 329-b/Pl/2, k. 28. Celem Gumbleya miało być wedle palestyńskiej prasy przygotowanie nowego lotniska dla wszystkich linii z Europy, Afryki i Azji.

<sup>26</sup> HC Deb 28 March 1934 vol 287 cc1967-8; HC Deb 23 April 1934 vol 288 cc1361-2; HC Deb 01 November 1934 Vol. 293 cc390-1W; HC Deb 11 December 1934 Vol. 296 cc210-1.

<sup>27</sup> *Ibidem*.

<sup>28</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, List z dnia 19 lutego 1935 r., R. Michałowski do A.R. Boyle'a, k. 23.

<sup>29</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, Pismo z dnia 18 X 1934 r. M. Dizengoffa do płk. H. Burchalla, k. 9; HC Deb 04 July 1934 Vol. 291 c1910W.

w Lyddzie byłoby przystosowane jedynie do lądowań, podczas gdy lokalizacja w Tel-Awiiw umożliwiałaby również wodowanie – ważne dla ówczesnych hydroplanów. Odnośny plan lokalizacji lotniska (na północ od ówczesnego miasta, na północnym brzegu rzeki Jarkon, w pobliżu dzisiejszego Ogródu Pamięci Poległych Żołnierzy Gan HaBanin) przedstawił major Ziemiński; był on drukowany m.in. w polskiej prasie<sup>30</sup>.

Sprawa nie ruszyła jednak przez dwa lata i odżyła dopiero w 1936 r., kiedy dzięki technicznym zmianom możliwe stało się skorzystanie przez samoloty PLL „Lot” z innych tras. Ministerstwo Komunikacji przygotowało w czerwcu tego roku memoriał w tej sprawie, w którym stwierdzało, że ustanowienie połączenia z Palestyną jest ważne dla Polski zarówno politycznie, jak i gospodarczo, a jednocześnie stanowi ważny element na drodze ekspansji polskiego lotnictwa. Z okresu tego pochodzi także wspomniany wyżej list Polsko-Palestyńskiej Izby Handlowej w Warszawie, pokazujący szybki rozwój poczty w Palestynie. Podczas gdy w 1932 r. liczba listów wysłanych do i z Palestyny wynosiła 2,6 mln, w 1934 r. wzrosła już do 3,7 mln. Jeszcze szybciej zmieniały się sumy listów wartościowych w tym okresie. Wedle informacji posiadanych przez Izbę Handlową rząd palestyński był skłonny kierować przesyłki pocztowe z Palestyny do Polski drogą lotniczą zorganizowaną przez PLL „Lot”, pod warunkiem dostosowania polskiej taryfy pocztowej do taryfy linii Imperial Airways<sup>31</sup>. Plan finansowy „Lotu” na 1936 r. stwarzał możliwość eksploatacji nowej linii, także Ministerstwo Komunikacji było zdecydowane poprzeć jej powstanie. Miała mieć ona charakter pasażerski, w pierwszym okresie latać raz w tygodniu, z czasem przelotu zbliżonym do jednej doby.

Pierwotny plan nowej linii zakładał przedłużenie istniejącej linii Warszawa–Saloniki do Aten i stamtąd do Palestyny. Podjęto więc negocjacje, w których uczestniczyły placówki w Grecji, Turcji i Palestynie, ale zakończyły się one najpierw niepowodzeniem. Greckie prawo dawało ustawowe przywileje linii Société Hellénique de Communications Aériennes, zastrzegając jej obsługę

---

<sup>30</sup> K. Ziemiński, *Projekt budowy portu lotniczego w Tel-Awiiwie*, „Palestyna i Bliski Wschód” 1934, nr 10, s. 384–387. W uzasadnieniu autor dodawał z rozbijającą naiwnością: „Wymiary projektowanego lotniska odpowiadają wymiarom amerykańskich lotnisk I-szej klasy i jest mało prawdopodobne, aby kiedykolwiek zaszła potrzeba powiększenia terenów, gdyż przy postępie techniki lotniczej, długość startu zmniejsza się, a nowoczesne samoloty mogą lądować przy zmniejszonej prędkości i na małej przestrzeni”.

<sup>31</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, Pismo nr L.dz.2788/36 z dnia 29 II 1936 r. Polsko-Palestyńskiej Izby Handlowej do A. Bobkowskiego, k. 69–72.

wielu linii kabotażowych, w tym na trasie Ateny–Saloniki. Samoloty innych przewoźników powinny zgodnie z prawem lądować na pierwszym na trasie lotnisku paszportowo-celnym. W praktyce dotyczyło to jedynie linii latających na kierunku południkowym – „Lotu” oraz Lufthansy. Nie egzekwowano bowiem tych zasad wobec linii latających równoleżnikowo, m.in. włoskich. Jakkolwiek wszystkie wymienione kraje były sygnatariuszami Konwencji Lotniczej Paryskiej z 1919 r., gwarantującej równe traktowanie statków powietrznych poszczególnych krajów, nie ułatwiało to negocjacji z Grecją, silnie broniącą pozycji Société Hellénique. Kolejnym proponowanym połączeniem była trasa Saloniki–Smyrna–Rodos–Cypr–Palestyna<sup>32</sup>.

W czasie gdy powstawały te plany i toczyły się zakończone powodzeniem negocjacje z Grekami<sup>33</sup>, do Palestyny przylecieć miał major Kazimierz Ziemiński<sup>34</sup>. Jeszcze w lutym 1935 r. interesował się on budową lotniska w Tel-Awiwie<sup>35</sup>. W lutym 1936 r. zdecydował się na przylot do Palestyny. Po długich rozmowach z Anglikami, w których uczestniczył samorząd Tel-Awiwu z Meirem Dizengoffem na czele, Zarząd Targów Lewantyńskich oraz Flying Sport Club „Hagaman Homeofef”<sup>36</sup>, udało się uzyskać zgodę na jego lądowanie w Tel-Awiwie. Było to o tyle ważne, że rozpoczęły się już wówczas rozruchy arabskie, które przybrały ostatecznie formę powstania, skutecznie ograniczającego rozwój Palestyny w latach bezpośrednio poprzedzających wybuch II wojny światowej.

Przylot miał nastąpić w czasie Targów Lewantyńskich, polscy lotnicy spóźnili się jednak i w Tel-Awiwie pojawili się dopiero 18 czerwca 1936 r. Ze względu na spóźnienie Anglicy wymogli dodatkowe warunki na Polakach<sup>37</sup>:

<sup>32</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, Uwagi Ministerstwa Komunikacji w sprawie uruchomienia połączenia lotniczego Polski z Palestyną z dnia 14 VI 1936, k. 40.

<sup>33</sup> Linia kończąca się na Salonikach została przedłużona do Aten 4 października 1936 r.; L. Jonkajtys, *Historia pisana na niebie – History written in the skies*, b.m.w., 2004, s. 48.

<sup>34</sup> Związany z esportem polskich szybowców i samolotów. Por. M.P. Deszczyński, W. Mazur, *Na krawędzi ryzyka. Eksport polskiego sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym*, Warszawa 2004, s. 261–262; J. Łazor, *Wywóz polskiego sprzętu wojskowego do Palestyny w okresie międzywojennym*, w: *Gospodarka i społeczeństwo a wojskowość na ziemiach polskich*, red. T. Głowiński, K. Popiński, Wrocław 2010, s. 215–222.

<sup>35</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, List z dnia 16 II 1935 r. Z. Kurnikowskiego do mjr. K. Ziemińskiego, k. 18–22.

<sup>36</sup> Dosłownie „Latający Wielbłąd”.

<sup>37</sup> Choć raporty podkreślają bardzo przychylny stosunek Brytyjczyków do całego przedsięwzięcia, po udzieleniu drugiej zgody przez Douglasa Gumbleya. AAN, Amb. Lond., Pismo z dnia 27 V 1936 r.

lot miał mieć ostatecznie charakter jedynie sportowy, bez politycznych wydźwięków, nie ogłoszono też oficjalnie godziny przylotu, by zmniejszyć liczbę witających osób. Mimo to na prowizorycznym lotnisku na samolot czekał tłum przeszło 2 tys. ludzi, na czele z Meirem Dizengoffem, przedstawicielami władz brytyjskich, polskich instytucji, w tym Banku PKO SA i Palestyńsko-Polskiej Izby Przemysłowo-Handlowej oraz konsulami państw obcych. Polskiej delegacji przewodniczył zasłużony dla rozwoju polskiego handlu w Palestynie Stanisław Łukaszewicz, konsul w Tel-Awiiwie. Był on jedynym, który w swoich przemowach trzymał się ściśle warunku „sportowego” charakteru wyprawy. Jeden z pilotów, Kaliski, „wyraził żywą radość z powodu, iż jest pierwszym Żydem, który wylądował w Erec Izrael”<sup>38</sup>. Po licznych przemówieniach podkreślających, że jest to pierwsze połączenie żydowskiej Palestyny z Europą oraz ważny krok w stworzeniu linii lotniczej i lotniska w Tel-Awiiwie, uczestnicy udali się na oficjalne przyjęcie w hotelu San Remo<sup>39</sup>. W trakcie pobytu pilotów w Palestynie podpisano również umowę na dostarczenie polskiego samolotu i szybowców do wspomnianego wyżej klubu lotniczego. Prasa palestyńska, mimo pierwszych negatywnych głosów wynikłych z opóźnienia, odniosła się do przylotu Polaków bardzo pozytywnie. Przeważały głosy powtarzające stwierdzenie z żydowskiego dziennika „Haboker”: „Inicjatorami komunikacji lotniczej między Tel-Awiiwem i światem są Polacy i należy ich przywitać, i powinszować im ich sukcesu”<sup>40</sup>. W drogę powrotną Łukaszewicz nadał paczkę z pomarańczami i sokiem grejpfrutowym. Wizyta miała bardzo silny wydźwięk polityczny – była kolejną oznaką polskiego poparcia dla emigracji żydowskiej, szczególnie w kontekście trwającego w tym czasie powstania żydowskiego. Jej następstwem były szybkie prace nad uruchomieniem linii lewantyńskiej<sup>41</sup>.

Dnia 29 listopada do Haify przyleciał na próbę pierwszy samolot PLL „Lot”, z pasażerami i 740 kg poczty na pokładzie. Wydarzeniu temu towa-

---

nr CA/80/35 D.W. Gumbleya do Konsulatu RP w Tel-Awiiwie, k. 78 oraz Raport z dnia 9 VII 1936 r. S. Łukaszewicza do MSZ, k. 79 i 85.

<sup>38</sup> Ibidem, k. 82.

<sup>39</sup> Charakterystyczny jest fakt, że po udzieleniu wywiadu nagranych kamerą filmową z dźwiękiem Meir Dizengoff z terenu lotniska do hotelu wyjechał na... koniu. AAN, Amb. Lond., 1154, wypis z artykułu z dnia 19 VI 1936 r. w dzienniku „Haaretz”, k. 94–96.

<sup>40</sup> Ibidem, k. 97.

<sup>41</sup> W tym czasie nad uruchomieniem linii do Palestyny pracowali też Włosi, którzy na trasie z Brindisi do Haify odbywali próby wodolotów. AAN, Amb. Lond., 1154, Raport z dnia 20 VII 1936 od nr 371/PI/24 S. Łukaszewicza do MSZ, k. 102–103.

rzyszyły podobne uroczystości jak w przypadku poprzedniego, pociągnęło on za sobą bardziej konkretne rezultaty. Po odlocie samolotu pozostała bowiem delegacja złożona z wicedyrektora „Lotu” Ludwika Zejferta, inż. Pułturaka i mjr. Gabańskiego, posiadająca pełnomocnictwa do prowadzenia negocjacji. Delegacja przed wylotem przygotowała dwa memoranda, które przedstawiła Gumbleyowi i Websterowi jako podstawę do dalszych negocjacji. Zakładały one uruchomienie linii w pierwszej połowie 1937 r. na trasie Warszawa–Lwów–Bukareszt–Sofia–Saloniki–Rodos–Lydda i z powrotem, raz lub dwa razy w tygodniu, przy użyciu samolotów typu „Douglas DC-2” mieszczących po 14 pasażerów. „Lot” zastrzegł sobie prawo zawieszenia lotu w czasie miesięcy zimowych na przeciąg pierwszych dwóch lat, zgłaszając jednocześnie wniosek o udzielenie zezwolenia na okres pięciu lat, bądź bezterminowego. W kwestiach pocztowych polska delegacja sugerowała, aby za przesyłki listowe ważące mniej niż 10 g opłacano taryfę normalną, a dopiero za nadwyżkę wagi pobierana była opłata za przewóz pocztą lotniczą. Na zapis ten nie zgodzili się Anglicy, podobnie jak na propozycję uzależnienia cen płaconych przez Poczta Palestyńską „Lotowi” za przewożenie przesyłek od łącznej masy osiąganey w okresach kwartalnych. Ostatecznie Anglicy zaferowali kwotę 6 franków za kg za 1000 km przelecianych, zgodnie z ustaleniami Międzynarodowego Porozumienia o Poczcie Lotniczej w Kairze<sup>42</sup>. W listopadzie odbył się kolejny lot próbny. W 1936 r. finalizowano budowę lotniska w Lyddzie. Problemem pozostał brak stacji radiowej, a szczególnie meteorologicznej – najbliższa znajdowała się w Heliopolis. Władze mandatowe zatrudniły specjalistę w celu stworzenia odpowiedniej służby w Palestynie.

Na przeszkodzie uruchomieniu linii stała pewna opieszałość strony polskiej, która długo nie potrafiła przesłać Anglikom umowy, ani nie zarejestrowała działalności w Palestynie, mimo wcześniejszych informacji. Polacy starali się uzyskać zgodę na rozpoczęcie lotów przed rejestracją, na co w drodze wyjątku zgodzili się Anglicy, dzięki działaniom konsulatów oraz wysłannika PLL „Lot”, Gabańskiego<sup>43</sup>.

<sup>42</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, Raport z dnia 18 XI 1936 r. nr 371-a/Pl/21/T Z. Kurnikowskiego do MSZ, k. 111–113; Pismo z dnia 8 I 1937 nr P.T. 130/36 od G. H. Webstera do Z. Kurnikowskiego, k. 118–118a.

<sup>43</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, Pismo z dnia 8 I 1937 nr 371-a/Pl/I/T Z. Kurnikowskiego do PLL „Lot”, k. 115–116.

Na miesiąc przed rozpoczęciem lotów do Palestyny, do konsulatu w Tel-Awiwie zgłosili się przedstawiciele wspomnianego już kilkakrotnie Aeroklubu, składając na ręce konsula T. Piszczkowskiego, następcy Łukaszewicza, „Memorandum o założeniu Towarzystwa dla Komunikacji Lotniczej w Palestynie”<sup>44</sup>. Grupa ta, w której dużą rolę odgrywali Żydzi z Polski, z inż. Halbersztadtem, byłym pracownikiem Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie na czele, postulowała stworzenie Palestyńskich Linii Lotniczych, latających na samolotach dostarczanych przez polską firmę (prawdopodobnie J. Herse i Sp., z którą utrzymywali kontakty), zamierzającą rzekomo nabyć 40% udziałów w przedsięwzięciu. Pierwotnie mieli wykonywać loty na odcinku Lydda–Haifa i Haifa–Bejrut. Podstawę floty miały stanowić samoloty „RWD 11” i „RWD 13”<sup>45</sup>. Już wybór samolotów mógł budzić wątpliwości, biorąc pod uwagę, że pierwszy z modeli nigdy nie wszedł do masowej produkcji, drugi zaś nie nadawał się do przewozu pasażerów ze względu na rozmiary kabiny. Również biznesplan przedstawiony w memorandum był bardziej niż napięty, zakładając stuprocentową regularność lotów przy niezmiennym wykupywaniu wszystkich biletów<sup>46</sup>. Nie dziwi więc rezerwa, z jaką do projektu odniósł się polski konsul, tym bardziej ze względu na kontakty członków klubu z żydowską samoobroną<sup>47</sup>. Sprawa jednak rozwiązała się sama wraz z utworzeniem Palestine Airways w oparciu o kapitał brytyjski.

Dnia 17 marca 1937 r. miał miejsce ostatni próbny lot, ponownie pozytywnie przyjęty przez palestyńską prasę. W tym czasie, przed utworzeniem formalnego przedstawicielstwa „Lotu”, był on reprezentowany przez Imperial Airways, które jednak nie były do tego najlepszym partnerem, nie posiadając wówczas w Palestynie żadnej organizacji. Dzięki energii Gabańskiego udało się jednak zorganizować sprzedaż biletów przez oddział GAL, rozważano również wykorzystanie lokalu Orbisu w Tel-Awiwie i Banku PKO w Haifie<sup>48</sup>. Ostatecznie 4 kwietnia 1937 r. rozpoczęła się formalna działalność linii lewantyńskiej, z wykorzystaniem wciąż niedokończonego lotniska w Lyddzie. PLL „Lot” stał się

<sup>44</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, Raport z dnia 4 III 1937 r nr 371/PL/6 T. Piszczkowskiego do MSZ, k. 127–131.

<sup>45</sup> Ibidem, k. 125, 129–131.

<sup>46</sup> Ibidem, k. 128–131.

<sup>47</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, Raport z dnia 30 kwietnia 1937 r. nr 371/PL/2/T W. Hulanickiego do MSZ, k. 140; M.P. Deszczyński, W. Mazur, op.cit., s. 261–262.

<sup>48</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, Raport z dnia 10 III 1937 r. nr 371/PL/14/T W. Hulanickiego do MSZ, k. 132–133a.

czwartą linią lotniczą działającą na terenie Palestyny, po Imperial Airways, KLM i egipskich liniach realizujących loty na krótkich odcinkach.

Reklamy z tego okresu skupiają się na podkreśleniu szybkości komunikacji: „Polska–Palestyna w 25 godzin” głosiła kolorowa ulotka z 1937 r. „Nazajutrz list w Palestynie – za pięć dni odpowiedź w Polsce”<sup>49</sup>. Podkreślała również korzystne ceny. Jak zostało powiedziane wyżej, wysłanie listu lotniczego kosztowało około 1,80 zł. Teraz pocztówka w jedną stronę kosztowała 0,30 zł, najlżejszy zaś list – 0,55 zł.

Linia Polska–Palestyna, podobnie jak inne przedsiębiorstwa polskie w Palestynie, była okresowo obiektem ataków prasy żydowskiej, która zarzucała, że PLL „Lot” nie zatrudnia na trasie żydowskich pilotów, a obsługa lotniska jest arabska. W praktyce jednak na przykładzie tym dobrze widać, w jakim stopniu polskie usługi były związane z żydowską ludnością Palestyny. Jak podkreślał Konsul Generalny Witold Hulanicki w korespondencji z „Lotem”, w praktyce przedstawicielstwo linii dla Tel-Awiwu i wszystkich osiedli żydowskich zostało oddane w ręce Żyda polskiego pochodzenia, pana Kruka, podobnie wyglądało też zatrudnienie w jerozolimskim biurze „Lotu”. Od początku istnienia firmy wszystkie zakupy zostały wykonane w Tel-Awiwie, a ogłoszenia prasowe w prasie żydowskiej zostały wykupione za kwotę szesnaście razy większą niż w prasie arabskiej. Dodatkowo regularny dowóz na lotnisku z Tel-Awiwu był w rękach żydowskich<sup>50</sup>, zaś przeważająca część biletów bezpłatnych i ulgowych otrzymali Żydzi – podróżni pełnopłatni pochodzili głównie z Niemiec i Europy Zachodniej<sup>51</sup>.

Środowiska żydowskie odczuły niewątpliwą satysfakcję, gdy w październiku 1937 r. Arabowie spalili lotnisko w Lyddzie, potwierdziło to bowiem stanowisko żydowskie w dyskusji z pierwszej połowy lat 30. Wydarzeń tych

---

<sup>49</sup> „Czas to pieniądź. Nie traćmy czasu na długo trwające i męczące podróże. Dziś zasiądziemy w miękkim fotelu komfortowych olbrzymów komunikacyjnych Lotu, a nazajutrz, po nocy przespanej w Bukareszcie przelecimy przestrzeń nad górami i morzami i wypoczęci, zachwyceni podróżą znajdziemy się w Palestynie. A więc tak – jak na nowoczesnego człowieka przystało – podróżujmy samolotami”. Ulotka dołączona do „Palestyna i Bliski Wschód” w 1937 r.

<sup>50</sup> W przypadku braku publicznej komunikacji z miastem docelowym bilety „Lotu” obejmowały również dowóz z lotniska.

<sup>51</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, Pismo z dnia 6 VI 1937 r. W. Hulanicki do Dyrekcji PLL „Lot”, k. 146; Raport z dnia 17 VI 1937 r. nr 371-a/PL/7 W. Hulanickiego do MSZ, k. 144.

nie dożył jednak Meir Dizengoff, który zmarł w 1936 r.<sup>52</sup> Anglicy zdecydowali się odbudować zniszczone lotnisko. Zgodnie z ówczesnymi projektami podziału mandatu palestyńskiego Lydda znajdowała się w centrum korytarza oddzielającego części żydowską i arabską. Wydarzenie to można uznać za ostateczną datę potwierdzenia znaczenia lotniska, znanego obecnie jako Port Lotniczy Tel Awiw-Ben Gurion.

Trasa do Palestyny została przedłużona 1 marca 1939 r. do Bejrutu<sup>53</sup>. Głównym inicjatorem tego przedsięwzięcia był Franciszek Gabański, od uruchomienia linii generalny przedstawiciel „Lotu” na Bliski Wschód<sup>54</sup>. Długość linii nie pozostawała bez wpływu na trudność trasy, która była najniebezpieczniejszą w ofercie „Lotu”. Znaczna jej część przebiegała najpierw nad masywami górskimi Karpat, Bałkanów i Pirinu, a następnie nad wschodnimi połaciami Morza Śródziemnego. Dodatkowo przestrzeń powietrzna w Atenach nie należała do najbezpieczniejszych, zarówno ze względu na nieprzestrzeganie przez lokalnych pilotów przepisów ruchu lotniczego<sup>55</sup>, jak i kłopoty z dostępem do radia. Prowadzono systematyczne konsultacje w celu poprawy sytuacji na tym odcinku, dużo czasu poświęcono tej sprawie na konferencjach lotniczych państw bałtyckich i bałkańskich. Mimo to 23 listopada 1937 r.<sup>56</sup> jeden z obsługujących linię „Douglasów DC-2” rozbił się podczas lotu z Salonik do Sofii z powodu niewłaściwego określenia położenia samolotu przez goniometr

<sup>52</sup> AAN, Amb. Lond., 1154, Pismo z dnia 19 X 1937 r. nr 371/PL/25 T. Piszczkowskiego do MSZ, k. 155–156.

<sup>53</sup> E. Brzosko, op.cit., s. 205; L. Jonkajtys, op.cit., s. 52. Rozważano również dalsze przedłużenie do Bagdadu, zapewne miało to związek ze zleconą przez MSZ wizytą konsula polskiego Hulanickiego w Iraku. *Zasięg P.L.L. „Lot” wzrasta*, „Lot Polski” 1939, nr 2, s. 2; AAN, Amb. Lond., 500, Sprawozdanie z podróży do Iraku, k. 381–420. Negocjowano również połączenie z Londynem, które umożliwiłoby podróż Londyn–Bagdad w 25 godzin, w tym 4 godziny wypoczynku w Warszawie. Londyn–Warszawa–Bagdad – 5570 km, „Lot Polski” 1939, nr 3, s. 2.

<sup>54</sup> Jego działalność w tym zakresie była zresztą bardzo wysoko oceniana przez polskich konsulów. Podkreślano jego skuteczne działania i dbanie o rozwój linii. Stało się to podstawą do wystąpienia w 1939 r. o Złoty Krzyż Zasługi. Za: AAN, MSz, 11632, Wniosek o Złoty Krzyż Zasługi za działalność społeczną dla generalnego przedstawiciela P.L.L. „Lot” na Bliski Wschód, pana Franciszka Gabańskiego, k. 47–48.

<sup>55</sup> AAN, Polskie Linie Lotnicze „Lot”, 344, Komunikat nr 13 Kierownictwa Technicznego PLL „Lot” z dnia 20 VI 1939 r. Dokument szczęśliwie zachował się na odwrocie wiersza miłosnego, pisanego najprawdopodobniej przez jednego z ówczesnych pracowników PLL „Lot”.

<sup>56</sup> Polska była pierwszym krajem, który wprowadził komunikację lotniczą zimową. A. Wielopolski, *Zarys gospodarczych dziejów transportu do rok 1939*, Warszawa 1975, s. 384.



w Salonikach<sup>57</sup>. Wśród doraźnych środków zaradczych w 1939 r. w Atenach PLL „Lot” w wynajętym pokoju hotelowym zainstalowało radioodbiornik z zakresem fal krótkich, umożliwiającą stałą komunikację z samolotami na tej trasie<sup>58</sup>. Było to o tyle ważne, że dzięki unowocześnieniu floty „Lotu” o samoloty „Lockheed L-14H »Super Electra«” w 1938 r.<sup>59</sup> możliwe stały się bezpośrednie loty z Warszawy do Aten oraz z Aten do Lyddy, bez międzylądowania na Rodos. Ogólnie należy jednak podkreślić, że „Lot” nie ustępował w tym okresie czołowym liniom lotniczym pod względem bezpieczeństwa lotów<sup>60</sup>.

W roku 1937 długość linii Warszawa–Lydda wynosiła 3188 km<sup>61</sup>. Na jej pełnej długości wykonano w tym roku 181 lotów (z 209, które odbyły się ze Lwowa na południe), przewożąc łącznie 676 pasażerów i 25 279 kg ładunków, czyli w obu przypadkach około połowy wartości na południe od Lwowa. Dla porównania, na najbardziej uczęszczanej polskiej linii krajowej Warszawa–Kraków wykonano w tym okresie 585 lotów, przewożąc 3727 pasażerów i 61 195 kg ładunków.

Wedle opracowania Leszka Jonkajtysa trasa lewantyńska była dość dochodowa dla PLL „Lot”, przede wszystkim dzięki obsłudze licznych przesyłek pocztowych z Bliskiego Wschodu, a także przewozowi turystów z krajów zachodniej Europy<sup>62</sup>. Stwierdzenie to wydaje się z pozoru dość ryzykowne, zważywszy że lotnictwo w okresie międzywojennym opierało się w dużej mierze na wysokich subwencjach państwowych – opłaty za świadczone usługi przewozowe pokrywały wówczas w Niemczech 49%, a we Francji tylko 28% kosztów własnych<sup>63</sup>. Dotyczyło to jednocześnie linii bardziej eksploatowanych niż bardzo długa linia lewantyńska. W przypadku „Lotu” udział wpływów

---

<sup>57</sup> M. Mikulski, A. Glass, *Polski Transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa 1980, s. 80–81, 123; AAN, Amb. Lond., 1154, Raport z dnia 1 XII 1937 r. nr 371a/PL/70 W. Hulanickiego do MSZ, k. 157. W katastrofie zginęła trzyosobowa załoga oraz trzech pasażerów. Sprawa ta znalazła szeroki oddźwięk w prasie żydowskiej – większość gazet zamieściła kondolencje dla rodzin ofiar. Wcześniejszy, mniej groźny wypadek miał miejsce w okolicach Aten 1 grudnia 1936 r. Poniósł w nim śmierć pilot Józef Bargiel, pozostali pasażerowie uszli z życiem.

<sup>58</sup> M. Mikulski, A. Glass, op.cit., s. 123.

<sup>59</sup> Ibidem, s. 375; L. Jonkajtys, op.cit., s. 50.

<sup>60</sup> J. Kaliński, B. Liberadzki, op.cit., s. 63.

<sup>61</sup> Z łącznych 5734 km.

<sup>62</sup> Autor nie podaje źródeł swoich informacji. L. Jonkajtys, op.cit., s. 49.

<sup>63</sup> A. Wielopolski, op.cit., s. 342 i 384.

własnych w pokryciu wydatków sięgał w końcu lat 30. tylko około 30%<sup>64</sup>. Henryk Górecki, wicedyrektor PLL „Lot”, oceniał jednak funkcjonowanie linii lewantyńskiej, nazywanej w 1939 r. magistralą Helsinki–Bejrut, pozytywnie. Podkreślał, że o ile linie krajowe charakteryzowały się niewielką rentownością, nie dotyczyło to tego połączenia. Jak wynika z przedstawionych wyżej danych, była to linia bardziej pocztowa niż pasażerska, co stanowiło dużą różnicę. PLL „Lot” pobierał za pasażera na odcinku Warszawa–Lydda 625 zł. Razem z bagażem pojedynczego podróżnego oceniano na średnio 100 kg. Dla porównania za tę samą wagę zarząd poczty palestyńskiej płacił „Lotowi” kwotę 3194 zł<sup>65</sup>. Jakkolwiek nie dysponuję szczegółową statystyką przewozu poczty, warto zauważyć, że już podczas pierwszego lotu do Lyddy 4 kwietnia 1937 r. zabrano do Palestyny 700 kg poczty<sup>66</sup>, łączny zaś przewóz poczty liniami „Lotu” w latach 1936–1938 wzrósł około trzykrotnie<sup>67</sup>. Dość dochodowy musiał też być ostatni odcinek linii, Lydda–Bejrut, który cieszył się dużym powodzeniem ze względu na ówczesną sytuację polityczną w regionie<sup>68</sup>. Utrzymanie linii jak na warunki europejskie nie kosztowało też zawrotnych sum, np. w Atenach „Lot” utrzymywał zaledwie dwóch urzędników i jednego mechanika, podczas gdy Lufthansa wielokrotnie więcej<sup>69</sup>.

Rola linii nie ograniczała się jednak do kwestii gospodarczych. Wydaje się, że presja na jej utworzenie, wywierana od pierwszych lat istnienia „Lotu”, przedsiębiorstwa państwowego, miała nade wszystko wymiar polityczny – była jednym z wyrazów wspierania żydowskiej emigracji do Palestyny. Wskazuje na to również długie poparcie dla lokalizacji lotniska w Tel-Awiiwie, włącznie z lądowaniem mjr. Ziemińskiego na polu pod miastem, mimo istnienia już wówczas lotniska w Lyddzie.

Linia lewantyńska była przedmiotem dumy. Podkreślano jej długość oraz techniczne wymogi, szczególnie odcinka Warszawa–Ateny, o długości

---

<sup>64</sup> Jednocześnie warto pamiętać, że „Lot” posiadał najniższe taryfy w europejskiej komunikacji powietrznej. Za: J. Kaliński, B. Liberadzki, op.cit., s. 63.

<sup>65</sup> I to mimo że nie udało się wynegocjować wyższych opłat za przesyłki pocztowe. AAN, Amb. Lond., 1154, Pismo z dnia 8 I 1937 nr P.T. 130/36 od G.H. Webstera do Z. Kurnikowskiego, k. 118–118a. Za: H. Górecki, op.cit., s. 13.

<sup>66</sup> M. Mikulski, A. Glass, op.cit., s. 71.

<sup>67</sup> Ibidem, s. 84.

<sup>68</sup> Potwierdzają to źródła. T. Racięski, *Między Warszawą a Beyrouthem*, „Lot Polski” 1939, nr 6, s. 24; H. Górecki, op.cit., s. 9.

<sup>69</sup> Ibidem, s. 13.

1674 km, będącego najdłuższą w Europie linią, oblatywaną bez lądowania (od 1939 r. w nocy)<sup>70</sup>. Doniesień o linii pełne były numery „Lotu Polskiego”, a jego jubileuszowy numer, z okazji 20-lecia polskiej awiacji i 10-lecia istnienia „Lotu”, zawierał o niej artykuł. „W Warszawie przedwiośnie – w Atenach miękki południowy wiatr powołał już całą zieleń do życia; na polach pod Tel-Awiewem okwitły gaje pomarańczowe”<sup>71</sup>, pisał rozmarzony dziennikarz. Henryk Górecki, już w czasie wojny, dodał ponadto: „polskie lotnictwo komunikacyjne w poszukiwaniu odpowiednich dróg swego zagranicznego rozwoju poszło we właściwym kierunku, łącząc liniami lotniczymi Polskę z [...] naturalnymi i dostępnymi wówczas dla nas terenami przewidywanej ekspansji gospodarczej”<sup>72</sup>. W stwierdzeniu tym tkwi dużo prawdy – dowodzi tego utrzymywanie się kontaktów handlowych z Palestyną, mimo trwania w niej powstania arabskiego, choć wydaje się, że jej podstawowego znaczenia należy upatrywać w wymiarze politycznym.

---

<sup>70</sup> *Kronika najważniejszych wydarzeń w polskiej komunikacji lotniczej*, „Lot Polski” 1939, nr 6, s. 21. W tym okresie samoloty latały dwa razy w tygodniu. Wylot z Warszawy miał miejsce o 1:00, przylot do Lyddy o 13:00. Za: Ogłoszenie zamieszczone przez PLL „Lot” w: „Lot Polski” 1939, nr 4, s. 32.

<sup>71</sup> T. Racięski, op.cit., s. 22.

<sup>72</sup> H. Górecki, op.cit., s. 11–12. Należy zwrócić uwagę, że publikacja Góreckiego miała w pewnym wymiarze charakter obrony podejmowanych wcześniej decyzji – dużo w niej bezpośredniej polemiki. Wydaje się jednak, że cytowane tezy nie odbiegają daleko od stanu faktycznego.