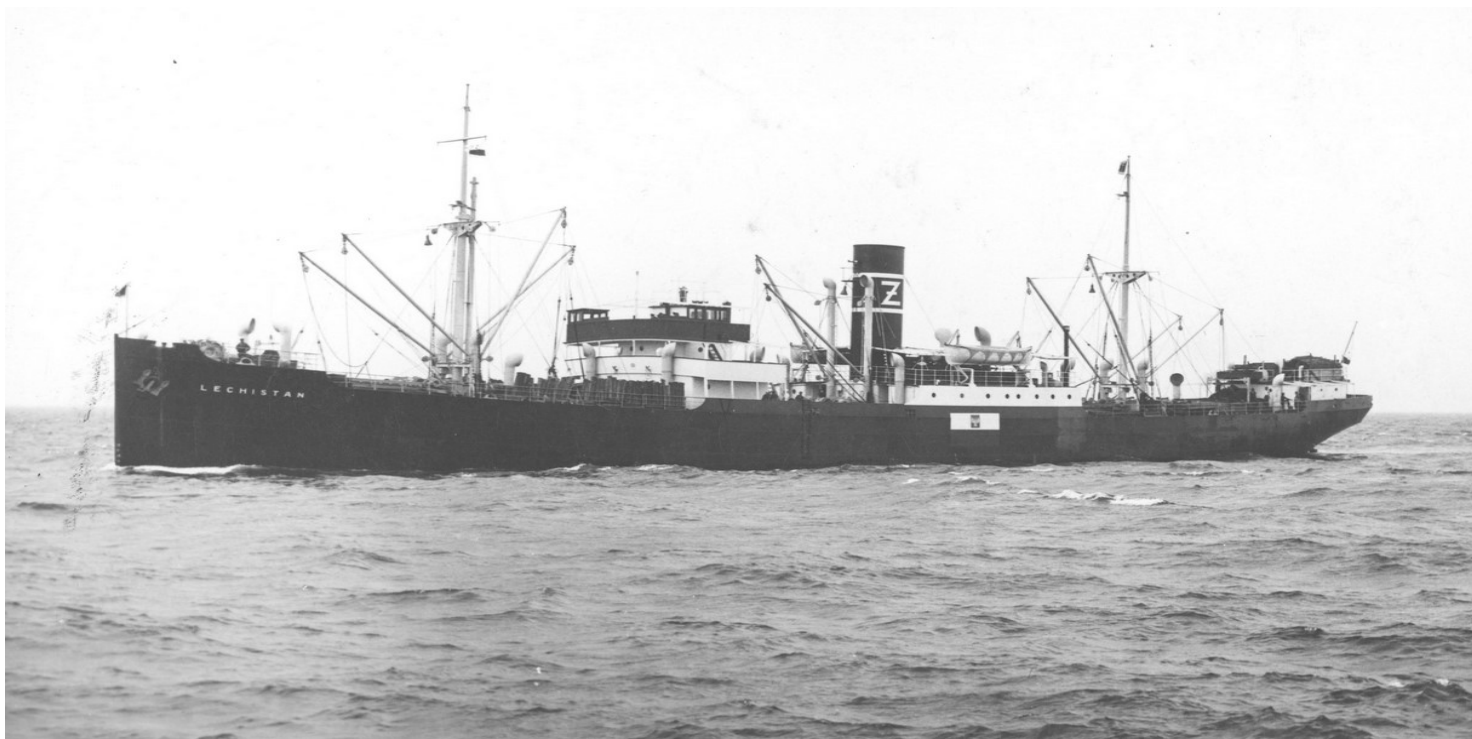


Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/francja/73646,Komitet-Transportowy-w-1939-roku.html>



Statek handlowy m/s "Lechistan" podczas rejsu. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

ARTYKUŁ

Komitet Transportowy w 1939 roku

OKRES HISTORYCZNY

(1922-1939) II Rzeczpospolita (1939-1945) II wojna światowa

Autor: WALDEMAR GRABOWSKI 25.09.2020

W lipcu 1939 r. do Polski dotarł transportowiec „Wilia” z francuskimi czołgami Renault R 35, przeznaczonymi przede wszystkim dla 21. batalionu czołgów lekkich. Był to jeden z wielu planowanych transportów broni i wyposażenia zakupionych we Francji i w Wielkiej Brytanii.

Za koordynację tych transportów statkami polskimi oraz innych bander odpowiadał Komitet Transportowy przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu, powołany w kwietniu 1939 r. O jego początkach tak pisał Wincenty Bartosiak:

„Zastaję w ministerstwie kilku kolegów z mego zawodu. Spoglądamy na siebie ze zdziwieniem. Po krótkim zagajeniu zastępca ministra informuje, że przystępujemy do wojennej organizacji transportu, co wobec znanej sytuacji międzynarodowej nikogo nie zdziwiło. Zaczęło się od przysięgi, każdy przysięgał wobec duchownego swego wyznania. Następnie powołano do życia Komitet Transportowy. Nazwę tę wymyślił, zdaje się, [Feliks] Kollat, który, mimo że był zdeklarowanym etatystą, uwielbiał pozory prywatności. [...] Uważałem, że zasadniczą sprawą przy transportach wojennych będą odpowiedni swoi ludzie w węzłowych punktach. Wybrałem więc z różnych firm w Gdyni i Gdańsku najlepszych pracowników – chyba ze 25 osób – i powoli, aby nie powodować paniki, rozesłałem ich we wszystkie strony świata. [...] Pamiętam, że w czerwcu 1939 r. poleciliśmy z Kollatem do Londynu, aby nawiązać kontakt z angielskim odpowiednikiem naszej organizacji, którym kierował sir Foley. W Londynie, u Philipsa, zakupiłem zwój map szlaków morskich i lądowych, przez które, jak się spodziewaliśmy, będziemy prowadzili transporty do Polski. [...] Biuro Komitetu Transportowego mieściło się w Warszawie, w «Orbisie», i tam stale przebywałem.”¹



Mieczysław Fularski (drugi od lewej) wśród członków zarządu Związku Pionierów Kolonialnych (na tle map dróg eksploracyjnych polskich podróżników i rozmieszczenia Polaków na kuli ziemskiej). Ze zbiorów Narodowego Archiwum

Cyfrowego



Statek handlowy s/s "Lech" podczas rejsu. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego



Amsterdam, zjazd konsulów Polski poświęcony sprawom morskim, 1935. Stoją m.in.: radca handlowy Ambasady RP w Londynie Tadeusz Geppert (drugi od lewej) i Feliks Kollat (czwarty od lewej). Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

W centrali pracowali: Mieczysław Fularski², Wincenty Bartosiak³ – sekretarz, Rotort⁴, Andrzej Cienciąła⁵, Tadeusz Weychert, Romański i Jan Nowiński⁶. W Londynie działalnością Komitetu kierowali Feliks Kollat⁷ i Tadeusz Geppert⁸. Pracownicy byli rozmieszczeni w różnych miastach (głównie portach) Europy i Bliskiego

Wschodu: Rydze (Jerzy Krajewski), Tallinie (Czesław Antkowiak), Helsinkach (dr Stanisław Darski⁹), Bukareszcie (Witold Jasiński¹⁰ i Michalik), Konstantynopolu (Lucjan Byczkowski, Weychert), Budapeszcie (Władysław Gieysztor¹¹).

Komitet już w trakcie wojny zajmował się organizacją transportów morskich na Bałtyku (do Rygi) oraz na południu Europy. Pracownicy Komitetu 10 września 1939 r. zamierzali zorganizować „bazę ładunkową towarów dla Polski” w Marsylii.

Komitet już w trakcie wojny zajmował się organizacją transportów morskich na Bałtyku (do Rygi) oraz na południu Europy. Pracownicy Komitetu 10 września 1939 r. zamierzali zorganizować „bazę ładunkową towarów dla Polski” w Marsylii¹². Jej obsługę miały zapewniać statki „Lechistan”¹³ i „Lewant”¹⁴ oraz inne operujące na Morzu Śródziemnym.

Klęska wojenna II RP nie przerwała działalności Komitetu. Najwyraźniej nadal wiązano z nim nadzieje, wspomniano o nim bowiem w jednym z pierwszych planów tajnej organizacji w Polsce, przygotowanym w październiku 1939 r. w Paryżu. Komitet istniał do września 1942 r., a na jego czele stał wspomniany Geppert.



**Manewry wojskowe we Francji.
Kolumna czołgów Renault 35 w
Alpach, 1938. Ze zbiorów
Narodowego Archiwum
Cyfrowego**



**Port morski w Gdyni. Wyładunek
samochodów z m/s "Batory".
Koniec lat 30. XX w. Ze zbiorów
Narodowego Archiwum**

W portach brytyjskich

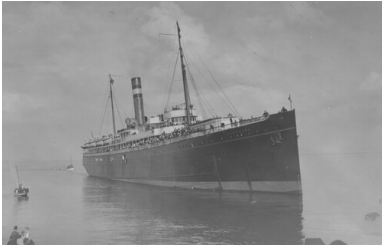
W sierpniu 1939 r. Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydierzało cztery statki do przewozu materiału wojennego uzyskanego w ramach pożyczki brytyjskiej. Były to polskie statki „Lwów”¹⁵ i „Robur VIII” („Zagłoba”) oraz brytyjskie „Lassell”¹⁶ i „Clan Menzies”.

W sumie w tym miesiącu do Polski miały odpłynąć z Londynu lub Hull następujące statki: „Lech”¹⁷ i „Lublin”

¹⁸ - 17 sierpnia (później 31 sierpnia), „Baltrover” i „Lwów” - 24 sierpnia (później 7 września).

Klęska wojenna II RP nie przerwała działalności Komitetu. Najwyraźniej nadal wiązano z nim nadzieje, wspomniano o nim bowiem w jednym z pierwszych planów tajnej organizacji w Polsce, przygotowanym w październiku 1939 r. w Paryżu.

W Gravesend 31 sierpnia 1939 r. rozpoczęto załadunek sprzętu wojennego na statek „Lwów”: m.in. 4 dział sześciocalowych, 400 skrzyń z pociskami sześciocalowymi, 100 skrzyń łusek sześciocalowych. Oczekiwano na silniki lotnicze. Statek miał popłynąć do Gałacza w Rumunii. Kilka dni później, 3 września, załadowano dodatkowo 326 ton gumy i 97 ton łusek pocisków artyleryjskich. Statek był niemal gotowy do wyruszenia w rejs 14 września, ale wstrzymał go załadunek gumy i partii łusek. Rejs został odwołany 17 września, a w dniach od 26 do 29 września statek rozładowano i zwolniono z polskiego czarteru rządowego.



Statek pasażersko-handlowy s/s "Warszawa" podczas rejsu. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego (autor zdjęcia: Roman Morawski)



Przewodniczący Komisji Nadzorczej przy budowie we Francji okrętów dla Marynarki Wojennej RP inż. Ksawery Czernicki przy pracy w swoim biurze. Obok stoi zastępca przewodniczącego ppłk inż. Stanisław Rymszewicz; 1928. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego (autor zdjęcia: Stanisław Londyński)



Warto także odnotować, że właśnie w sierpniu 1939 r. wysłano w podróż służbową do Finlandii Darskiego i Gieysztorą. Głównym celem ich wyjazdu było zbadanie możliwości wykorzystania do polskich transportów portu Petsamo (dziś Pieczenga) nad Oceanem Arktycznym. Niestety, we wrześniu 1939 r. z tej drogi nie korzystano. Darski zapisał:

„W Finlandii nie mieliśmy właściwie wiele do roboty. O transportach przez Petsamo czy Narvik do Polski wobec szybkiego kończenia się działań wojennych w naszym kraju nie było mowy. Jakież ładunki bawełny, które znajdowały się w portach fińskich, wyładowane tam ze statków polskich, a przeznaczone dla kraju, staraliśmy się w pierwszych dniach września wysłać przez Estonię do Polski.”¹⁹

W początkach września na statek „Robur VIII” załadowano część brytyjskiej pomocy wojennej dla Polski (m.in. samoloty), która miała zostać dostarczona do rumuńskiej Konstancy. W tym czasie (6 września) w portach brytyjskich znajdowały się następujące statki: „Bug”²⁰, „Kraków”²¹, „Lublin”, „Puck”²², „Wigry”²³, „Cieszyn”, „Lech”, „Lwów”, „Pułaski”²⁴, „Wisła”²⁵, „Hel”²⁶, „Lida”²⁷, „Piłsudski”, „Kościuszko”, „Robur III”²⁸, „Robur V”²⁹, „Robur VI” oraz wspomniany wyżej „Robur VIII”³⁰.

Jeszcze w sierpniu na „Lassell” załadowano 15 samolotów Hurricane, 1 samolot Spitfire, 7 samolotów Fairey Battle, 600 ton bomb³¹, 2,75 mln sztuk amunicji, 150 spadochronów, 112 karabinów maszynowych Browning, 9 ciągników i 21 przyczep³². Około 15 września statek wyruszył z Liverpoolu do Gałacza.

Na statek „Clan Menzies” załadowano 15 samolotów Fairey Battle, 5 tys. karabinów maszynowych Hotchkiss (M1909 Benet-Mercie), 15 mln sztuk amunicji (0.303) i 500 tys. masek przeciwgazowych. Statek wypłynął z Liverpoolu 18 września, w eskorcie kontrtorpedowca „Błyskawica”.

Transporty pierwotnie miały być kierowane do Gdyni (organizacją transportów kolejowych z tego miasta zajmował się mjr Kazimierz Kalina z Szefostwa Komunikacji). Z Liverpoolu miał odejść transport 17 lub 18 sierpnia 1939 r. właśnie do portu gdyńskiego³³. Po napaści Niemiec na Polskę postanowiono, że statki będą

płynąć do portów rumuńskich. Z kolei 20 września rząd brytyjski zdecydował, że Ministerstwo Lotnictwa powinno zawiadomić Polaków o zmianie portu docelowego dla statku „Lassell” – na Sztambuł³⁴. Podobną decyzję podjęto 26 września w odniesieniu do statku „Clan Menzies”³⁵.



Statek handlowy m/s "Lechistan" podczas rejsu. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego



Władysław Gieysztor (wtedy urzędnik Ministerstwa Przemysłu i Handlu; w drugim rzędzie wśród stojących, pierwszy od prawej) na międzynarodowej konferencji ekonomicznej w Genewie w sprawie wolności handlu, racjonalizacji i kartelizacji zorganizowanej pod auspicjami Ligi Narodów, 1927. Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

Dostawy z Francji

Również we Francji, głównie w Dunkierce, trwało ładowanie sprzętu na siedemnaście statków. Na norweski statek „Victo”³⁶ 1 września ładowano 300 ton melinitu (materiał wybuchowy) oraz wozy radiowe i ciągniki artyleryjskie. Po trzech dniach załadunek zakończono, jednakże załoga odmówiła wyjścia w morze. Część ładunku przeniesiono na polski statek „Oksywie”, który wypłynął 7 września³⁷. Na statku miało się znajdować 300 ton melinitu, 15 ton prochu BMF, 30 ton oleju rycynowego dla lotnictwa, 1 mln nabojów do kb 7,5 mm.³⁸

Od końca sierpnia 1939 r. trwały przygotowania do stworzenia w Rumunii bazy wyładunkowej oraz przeładunkowej spodziewanych broni i wyposażenia. Rumuni wydzielili wolną strefę w porcie w Gałaczu. Komendantem bazy miał zostać kmdr inż. Stanisław Rymaszewicz.

Od 9 do 13 września trwał załadunek statku „Warszawa”. Załadowano: 4 samoloty „Morane Saulnier MS-406”, części zamienne do 35 samolotów MS-406, 143 karabiny maszynowe lotnicze, 600 tys. nabojów do kb 7,5 mm, 40 radiostacji, 9 ton oleju rycynowego, 24 tony duraluminium, obrabiarki, busole itd. 15 września „Warszawa” wypłynęła z Dunkierki. Z kolei 17 września wypłynął ze sprzętem, tym razem z Marsylii, statek „Katowice”³⁹.

Zaopatrzenie militarne ładowano również na inne statki. W rejs do Gałacza 15–16 września wypłynęły: „Sainte Marguerite”, „Arcturus” i „Ouergha”. Przewoziły m.in. 5 dywizjonów armat 105 mm, 40 tys. nabojów 105 mm, 5 tys. nabojów 120 mm, 10 tys. nabojów 155 mm, 41 lekkich ciężarówek. Po agresji ZSRS na Polskę statki te zostały skierowane do Afryki Północnej.

Konwój, w którym płynął s/s „Warszawa”, rozwiązano 22 września 1939 r. W konwoju tym były kolejne statki ze sprzętem dla Polski: brytyjski s/s „Rose Schiaffino” i s/s „Hurko”. Na pierwszy z nich załadowano: 31 samolotów MS-406, 29 ciągników artyleryjskich, 3 silniki „Gnome et Rhône”, obrabiarki, prasy oraz transformatory.

Około 20 września do Gałacza miał dotrzeć następujący sprzęt: 50 czołgów R 35, 150 tys. sztuk amunicji

artyleryjskiej, 60 dział 105 mm (z pełnym wyposażeniem dla 15 baterii), 20 francuskich samolotów myśliwskich MS-406 oraz ciągniki, ciężarówki, stacje radiowe i materiały wybuchowe. Wszystkie transporty odwołano 18 września. Część sprzętu została odstąpiona Turcji.



Zdjęcie portretowe mjr. dypl. Mieczysława Fularskiego. Fot. z zasobu IPN

Misja rumuńska

Tranzyt materiałów do Polski miał się odbywać na podstawie umowy polsko-rumuńskiej z 1931 r. Po polskiej stronie transporty miały być kierowane do przygotowanych punktów: Kutry, Śniatyn, Jasieniów Polny, Zaleszczyki. W Zaleszczykach można było rozładować dziennie 12 pociągów (po 21 wagonów), a w Śniatynie – 28 pociągów (po 21 wagonów).

Od końca sierpnia 1939 r. trwały przygotowania do stworzenia w Rumunii bazy wyładunkowej oraz przeładunkowej spodziewanych broni i wyposażenia. Rumuni wydzielili wolną strefę w porcie w Gałaczu. Komendantem bazy miał zostać kmdr inż. Stanisław Rymaszewicz. Ze strony polskiej prace przygotowawcze prowadzili Feliks Wesołowski i referent handlowy Konsulatu RP w Bukareszcie Witold Ptasznik. Jednocześnie ppłk Tadeusz Zakrzewski i Piotr Mizunka zorganizowali kilka grup ochronnych, składających się z polskich harcerzy. W ich składzie znaleźli się m.in. Zbigniew Nehrebecki⁴⁰, Mieczysław Żukowski, Bolesław Malinowski, Tadeusz Stryjski i Leopold Gliwa. Około 10 września dotarli do Gałacza. Jednocześnie wysłano tam grupę mechaników i lotników, których zadaniem miało być montowanie samolotów oraz transportowanie ich wprost na front w Polsce. Działania Polaków spotkały się ze zdecydowanym sprzeciwem Rumunów, którzy ogłosili

neutralność w wojnie Rzeszy z Rzeczpospolitą. Transporty morskie ze sprzętem wojennym zostały wstrzymane. Statki polskie i innych państw (wyczarterowane) podjęły niełatwą służbę na rzecz ewakuacji żołnierzy polskich do Francji.

Tekst pochodzi z numeru 12/2018 „Biuletynu IPN”

¹ W. Bartosiak, *Od Repek do Miami Beach*, [w:] *Na morze po chleb i przygodę*, Warszawa 1972, s. 40–41.

² Mieczysław Fularski (1896–1969), mjr dypl., podróżnik, literat, żołnierz Legionów Polskich i POW, następnie WP, uczestnik wojny polsko-bolszewickiej i III Powstania Śląskiego, absolwent IX Kursu MSWoj. (1928–1930), członek ZG Ligi Morskiej i Kolonialnej, wiceprezes Światowego Związku Polaków z Zagranicy, od 1935 r. dyrektor naczelny biura podróży „Orbis”, konsul honorowy Paragwaju w Warszawie; odznaczony Krzyżem Niepodległości, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

³ Wincenty Bartosiak (1901–1985), w latach 1920–1926 studiował najpierw w Szkole Morskiej w Tczewie, a następnie w WSH w Warszawie, w latach 1926–1936 pracował w przedsiębiorstwie „Żegluga Polska”, dyrektor firmy maklerskiej, współzałożyciel Centrali Handlowej Morskich Ryb, współzałożyciel Bałtyckiej Spółki Okrętowej, w czerwcu 1939 r. mianowany sekretarzem Komitetu Transportowego, 19 IX 1939 r. opuścił Polskę, w Londynie współzałożyciel Baltic Union Shipbrokers Ltd, po wojnie reaktywował Bałtycką Spółkę Okrętową, przebywał w Argentynie – W. Bartosiak, *Od Repek...*, s. 7–70.

⁴ Kazimierz Rothert (?–1940), od 1926 r. kierownik Wydziału Frachtowego „Żegluga Polskiej”, współzałożyciel spółki „Polbryt”, w 1935 r. założył spółkę Rothert & Kiłaczycki Maklerzy Okrętowi, od 1938 r. udziałowiec Towarzystwa Połowów Dalekomorskich „Korab”, członek Komisji Rewizyjnej Banku Polskiego, zmarł w Londynie.

⁵ Andrzej Cienciąła (1901–1973), handlowiec, absolwent Szkoły Morskiej w Tczewie (1923), oficer na statku „Lwów”, od 1927 r. dyrektor Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni, prezes Związku Maklerów Okrętowych, w czasie wojny reprezentant Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego w Związku Armatorów Polskich w Londynie.

⁶ Jan Nowiński (1910–?), ukończył szkołę handlową, makler w Gdyni, w latach 1942–1945 więziony przez Japończyków na Filipinach, po wojnie w USA – J. Nowiński, *W handlu morskim i shippingu*, [w:] *Na morze po chleb...*, s. 345–365.

⁷ Feliks Kollat (1895–1975), studiował w Antwerpii, od 1927 r. dyrektor Polskiej Agencji Morskiej w Gdańsku, następnie dyrektor „Żegluga Polskiej”, Polish Steamship Agency Limited, prezes Związku Armatorów Polskich w Londynie, po wojnie na emigracji, zajmował kierownicze stanowiska w towarzystwach armatorskich.

⁸ Tadeusz Geppert (1899–1969), por. rez. łączn. (1919), od 1951 r. obywatel Zjednoczonego Królestwa.

⁹ Stanisław Darski (1891–1983), dr praw, studiował prawo we Lwowie, od 1928 r. w Związku Ekspertów Portowych w Gdyni, członek rad nadzorczych „Pagedu” i Polskiej Agencji Morskiej, konsul honorowy Finlandii, po wojnie wrócił do kraju, pracował w Ministerstwie Żegluga i Handlu Morskiego, w latach 1957–1964 minister żegluga, przewodniczący Komitetu Badań Morza PAN – S. Darski, *W służbie żegluga*, Gdańsk 1978.

¹⁰ W czasie wojny reprezentant spółki żeglugowej Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe SA w Związku Armatorów Polskich.

¹¹ Władysław Gieysztor (1892–1960), absolwent politechniki w Petersburgu, członek Strzelca, w 1920 r. służył ochotniczo w WP, pracownik Ministerstwa Przemysłu, od 1932 r. dyrektor towarzystwa spedycyjnego „Warta”, konsul honorowy Węgier w Gdyni; 24 XII 1939 r. odprawiony z Paryża jako kurier „Hoffman” do Warszawy, następnie w USA, do Polski wrócił w 1955 r.

¹² Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (dalej: IPiMS), A.12.53/42, Depesza T. Gepperta i F. Kollata, Londyn, 10 IX 1939 r.

¹³ Od 30 VIII 1939 r. znajdował się w Gibraltarze jako porcie ochronnym. Wszyscy oficerowie (8) oraz część z 16 marynarzy 6 IX zgłosili chęć powrotu do Polski i wzięcia udziału w walkach – IPiMS, A.42/73, b.p.; *The National Archives* w Londynie (dalej: TNA), BT 389/38/270 .

¹⁴ Statek 21 VII 1939 r. wypłynął z Gdyni i 28 VIII znajdował się w Izmirze, 3 IX wypłynął do Antwerpii, ale dotarł 4 IX do Pireusu i tam ugrzązł. Dopiero 29 IX dopłynął do Marsylii – TNA, BT 389/38/298.

¹⁵ Statek s/s „Lwów” od 25 VIII 1939 r. znajdował się w Gravesend. Miał zabrać z Hull 125 ton ładunku do Gdyni oraz 9 ton do Gdańska – IPiMS, A.42/77.

¹⁶ W literaturze spotyka się też inne warianty nazwy statku, m.in. „Lassel” i „Laselles”.

¹⁷ Na s/s „Lech” miano załadować m.in. 275 ton cyny – IPiMS, A.I.4/1, Pismo ppłk. M. Konarskiego do gen. L. Rayskiego z 11 VIII 1939 r. Od 28 VIII statek znajdował się w Londynie, skąd miał wypłynąć do Gdyni i Gdańska z ładunkiem 1236 ton, głównie towarów spożywczych – IPiMS, A.42/72, b.p.; TNA, BT 389/38/269.

¹⁸ Na s/s „Lublin” miano załadować m.in. 40 ton białego fosforu – IPiMS, A.I.4/1, Pismo ppłk. M. Konarskiego do gen. L. Rayskiego z 11 VIII 1939 r.; TNA, BT 389/39/61 – tu informacje, że 23 VIII 1939 r. statek wypłynął z Gdańska i 28 VIII dotarł do Hull. Następnie miał oczekiwać w Hull. Dopiero w grudniu popłynął do Palestyny.

¹⁹ S. Darski, s. 100.

²⁰ TNA, BT 389/35/16 – statek początek wojny spędził z balastem, dopiero 20 IX 1939 r. wypłynął z Londynu, jednakże dość szybko tam powrócił.

²¹ TNA, BT 389/38/227 – statek 14 VIII 1939 r. wypłynął z Gdyni i 20 VIII dotarł do Antwerpii. Następnie 23 VIII opuścił ten port w drodze do Gdyni, ale natomiast dotarł 2 IX do Londynu. Ponownie w morze wyszedł 9 XI i popłynął do Dublinu.

²² TNA, BT 389/35/41 – statek 30 VIII 1939 r. dotarł z Gdyni do Rotterdamu, a następnie... 2 IX do Londynu. Wypłynął 8 IX pod balastem do Francji.

²³ TNA, BT 389/44/222 – statek 23 VIII 1939 r. popłynął z Gdyni do Skulskar, a następnie 30 VIII wypłynął do Goeteborga, dokąd dotarł 5 IX. Później oczekiwał w Bergen aż do 11 X. Zob. M. Szajna, D. Duda, *S/S „Wigry” – masowiec Bałtyckiej Spółki Okrętowej S.A., polski statek transportowy, bohater atlantyckich konwojów*, „Nautologia” 2014, nr 151, s. 55–58.

²⁴ TNA, BT 389/41/204 – statek 29 VIII 1939 r. przyplłynął z Gdyni do Dartmouth i tutaj utknął. Następnie 26 IX popłynął do Gibraltar, a stamtąd 2 X do Pireusu, gdzie przybył 13 X.

²⁵ TNA, BT 389/44/237 – statek w końcu sierpnia opuścił Gdynię i dotarł do Wielkiej Brytanii.

²⁶ TNA, BT 389/37/102 – statek 19 VIII 1939 r. wypłynął z Gdyni i dotarł przez Antwerpię do Londynu 29 VIII. Następnie popłynął 8 X z Londynu do Blyth, a później do Caen.

²⁷ TNA, BT 389/36/240 – statek wypłynął 29 VIII 1939 r. z Gdyni i dotarł 5 IX do Lerwick. Następnie stał pod balastem. Dopiero 1 X wypłynął z Lerwick do Nantes.

²⁸ TNA, BT 389/36/64 – statek 25 VIII 1939 r. wypłynął z Oslo i 27 VIII dotarł do Wethil. Wypłynął w morze dopiero 28 IX i dotarł 7 X do Nantes.

²⁹ TNA, BT 389/42/99 – statek 28 VIII 1939 r. przybył do Goeteborgu, a 30 VIII do Lysse. Stamtąd wypłynął dopiero 27 IX i 2 X dotarł do Caen.

³⁰ IPiMS, A.12.53/42, Depesza F. Kollata, Londyn, 6 IX 1939 r. Statki otrzymały oznaczenia cyfrowe, którymi posługiwano się w korespondencji między polskimi placówkami. Zob. IPiMS, A.12.53/42, Depesza T. Gepperta i F. Kollata, Londyn, 8 IX 1939 r.

³¹ Podawana niekiedy informacja o 6 tys. ton jest nieprawdziwa.

³² TNA, ADM 116/4507; W. Subotkin, *Z kart historii polskiego lotnictwa*, Szczecin 1985, s. 82; P. R. Osborn, *Brytyjskie plany ataku na ZSRR 1939–1941*, Warszawa 2007, s. 28–29.

³³ IPiMS, AI4/1/56, Pismo ambasady RP w Londynie do gen. T. Malinowskiego, 3 VIII 1939 r.

³⁴ 19 IX 1939 r. statek został skierowany do Bejrutu, gdyż „nie mógł dłużej stać w neutralnym porcie” – *Depesze wojenne Attachatu Wojskowego przy Ambasadzie RP w Bukareszcie 1939–1940*, oprac. T. Dubicki, A. Suchcitz, Tamowskie Góry 2006, s. 11, 14 – tu jako m/s „Lassall”. 20 IX 1939 r. brytyjski Gabinet Wojenny postanowił powiadomić o zmianie portu docelowego Misję Polską w Londynie. Zapadła wówczas także decyzja o zawieszeniu wyjścia z Liverpoolu s/s „Robur VIII” – TNA, ADM 116/4507, Ustalenia Gabinetu Wojennego z 20 IX 1939 r.

³⁵ TNA, ADM 116/4507, Ustalenia Gabinetu Wojennego z 26 IX 1939 r.; TNA, BT 389/7/230.

³⁶ TNA, BT 389/44/149 – statek przybył 27 VIII 1939 r. do Dunkierki.

³⁷ IPiMS, A.42/84. Po wkroczeniu Armii Czerwonej do Polski rejs został odwołany i statek zawinął do Biserty. W październiku został wysłany do Pireusu, by zabrać uchodźców z Polski. W listopadzie przewiózł taki transport do Marsylii. Wojciech Mazur twierdzi, że statek wypłynął 5 IX. W jego ładowniach i ładowniach s/s „Rose Schiaffino” miało się znajdować m.in. 40 ciągników artyleryjskich Citroën/Unic P. 107.

³⁸ Zob. TNA, BT 389/40/220 – tu informacje, że statek 3 IX 1939 r. był w Dunkierce. Wypłynął z niej dopiero 12 IX i 27 IX znalazł się w Tunisie.

³⁹ Od 3 IX 1939 r. znajdował się w Gibraltarze jako portce ochronnym. Przewoził wówczas 1900 ton (zboże, naftalina, żelazo) z Gdańska do Genui – IPiMS, A.42/60, b.p.

⁴⁰ Zbigniew Nehrebecki (Zbigniew Mitelski) ur. 16 VII 1918 r. w Mohylewie, syn Filemona i Marii z Trawińskich-Herbuttt, w 1938 r. zdał maturę w Rumunii, student uniwersytetu w Czerniowcach, od 1930 r. w ZHP w Rumunii, od 6 XII 1939 r. w Wojsku Polskim we Francji, ewakuowany do Wielkiej Brytanii, ukończył Szkołę Podchorążych Piechoty w Dundee, 22 XII 1941 r. przeniesiony do MSW (Wydział Akcji Kontynentalnej), ukończył kursy konspiracyjne i dywersyjne, szyfrant w MSW, zwolniony 1 VIII 1945 r.

COFNIJ SIĘ