

POLISH INSTITUTE AND SIKORSKI MUSEUM
Archives Ref. No: ...B.I.119|E.....

B.I. 119E

Polska Misja Wojskowa
w Londynie 1939

15 paginowanych stron

POLISH INSTITUTE AND SIKORSKI MUSEUM
Archives Ref. No: ...B.I.119|E.....

Nazwa zespołu: RELACJE Z KAMPANII 1939 roku

Nazwateczki: Polska Misja Wojskowa w Londynie w 1939

Sygn. archiw.: B.I.119E

L.p.	data	treść	ilo str
1		gen. dyw. Stanisław Buchardt Bulacki: Sprawozdanie z działalności Misji (mszps)	5
2	czerwiec 1941	jak wyżej. Mszps.	3
3		jak wyżej: Odpis maszynopisu	7

B.I.119E/1

5

5

ale odpowiedź w sprawie celnicy w Warszawie, która otrzymała
 dn. 15 rano, była zupełnie niekrytyczna. Wskazywano do jej
 fałszywa (16 rano ^{stymul} ~~stymul~~) że tego rodzaju odpowiedzi nie mogą
 służyć jako odpowiedź na pytanie. Właściwie jest to błędny
 i procy o bezkrytycznej odpowiedzi, czy będzie w przyszłości celny
 dotyczący, będzie i później istnieć. 17^{ty} lipca mado awari
 o rozpuszczeniu tonetów, uniemożliwić jest.

Karada natychmiast wypracowała ^{umownie} ~~umownie~~
 listów z k.m. ulicą Rambouillet, skierowan
 wprost do stacji Polonii na ul. Szwedzkiej (poczta)
 Warszawa II, Północ, leś, leśnik/ dla ewaluacji - data
 dyspozycji ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18
 18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18
 18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18

18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18
 18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18
 18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18

18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18
 18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18
 18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18

18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18
 18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18
 18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18

18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18
 18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18
 18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18

18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18
 18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18
 18^{ty} lipca ^{prezentacji} ~~prezentacji~~ ¹⁸ dn. 18

B.I. 119E/2

Odpis wykonany w Londynie
w czerwcu 1941 r.48⁶

Gen.Dyw.Burhardt-Bukacki Stanisław.

~~Handwritten signature in red ink~~

NW

Dn 28 sierpnia 1939 r. rano, wróciwszy poprzedniego dnia do Warszawy, z inspekcji mobilizacji 18.D.P. i 41.D.P., dowiedziałem się od mego Szefa Sztabu płk. dypl. Pelca, że zmobilizowana kwatera główna mojej armji odeszła w nocy do dyspozycji gen. Dęba-Biernackiego. Około godz. 10.00 otrzymałem wezwanie na godz. 13.00 do Marszałka Rydza Smigłego, który powiedział, że zostaję wyznaczony na Szefa Misji przy Naczelnym Dowództwie Sprzymierzonych. Odjazd ma nastąpić za 3-4 dni, instrukcje otrzymam po zapoznaniu się z tekstem umowy, o czym mam zameldować. Między godz. 14.00 a 15.00 otrzymałem od płk. Jaklicza teksty umowy; ponieważ sztab miał tylko jeden egzemplarz, misją się go nauczyć na pamięć - ze zrozumiałych względów nie mogłem robić notatek na drogę. Dn 30.VIII. rano zameldowałem się do Kwatery Głównej Nacz. Wódza, że jestem gotów - w międzyczasie zaczęli przybywać oficerowie Misji. Byłem przyjęty przez Nacz. Wódza 1.IX. około godz. 13.30, który podał mi, że jego jedynym żądaniem jest pomoc lotnicza natychmiast i wypełnienie warunków umowy co do rozpoczęcia działań na froncie francuskim. Zameldowałem, że użyte w umowie wyrażenie nie jest szczęśliwe ("avec des elements du gros"), na co Nacz. Wódz powiedział, że moim zadaniem będzie dopilnowanie tego. Wobec rozpoczęcia wojny kazał wstrzymać odlot do 3.IX. zaznaczając, że mamy odlecieć z Wilna, nie z Warszawy, ale polecił zameldować się tegoż dnia znowu o godz. 20.00. Meldowałem się, otrzymałem rozkaz od adjutanta płk. Münicha przybycia dn 2.IX. o godz. 17.00. Przybyłem na oznaczoną porę (podczas bombardowania Okęcia. Marszałek przyjął mnie i oświadczył, że sytuacja jest zła, polecił zameldować się dnia następnego o godz. 9.00. Dn 3.IX. meldowałem się z gen. Norwidem; p. Marszałek przyjął nas o godz. 10.00 oświadczając, że front jest wszędzie przerwany, pozostaje nam tylko odwrót na wschód "o ile to jeszcze będzie wykonalne". O godz. 11.30 wyruszyliśmy samochodami do Wilna drogą na Węgrów, Wysokie Litewskie, Prużanę, ponieważ w Nacz. Dowództwie podano, że szosa Wyszaków - Białystok jest zastrzeżona dla ruchów l.D.P. Rano 4.IX. przybyły samoloty "Lot" (2 Lockheedy) na lotnisko w Wilnie (wyleciały z Warszawy rano o godz. 6.00), którymi po krótkiej zwłoce spowodowanej fałszywym alarmem (inny Lockheed lecący do Tallina) wyruszyliśmy w drogę. Musieliśmy lądować w Rydze, gdyż Lotysze postawili to za warunek, następnie w Tallinie. Tu byliśmy zatrzymani przez 3 godziny, ponieważ nasze Lockheedy (z linii greckiej) nie były zarejestrowane na tę linię, a poprzednio przyleciał inny Lockheed, nasz, który namalował sobie znaki wojskowe, by uniknąć ostrzelania w drodze przez własne wojska (nasze były też ostrzelane w drodze z Warszawy do Wilna).

Po przybyciu do Helsinek - nowa trudność, brak benzyny, którą można otrzymać tylko za zezwoleniem sztabu, zdecydowaliśmy się już lecieć na resztkę, ze względu na dobrą pogodę, gdy w ostatniej chwili przyszło zezwolenie na 800 litrów. Po napełnieniu odlot do Stockholmu gdzie przybyliśmy już po ciemku około godz. 20.00.

Poselstwo R.P. otrzymało dn. 1.IX. depezę z M.S.Z., że 3. lub 4.IX. przybędą dwie ważne misje wojskowe, dla których należy przygotować dalszą drogę do Anglii. Pan Poseł ograniczył się do posłania urzędnika do Biura Portowego, a po stwierdzeniu tam, że komunikacja okrętowa z Norwegii do Anglii została zawieszona uznał, że jego działalność kończy się na tym. Gdy to na lotnisku zameldował gen. Norwidowi wysłany na nasze spotkanie sekretarz poselstwa, rtm. s.s. Unrug, kazał mu natychmiast telefonować do attaché wojskowego angielskiego z prośbą o porozumienie się z nami i załatwienie dalszej drogi. Mimo że attaché wojskowy angielski mieszkał o 16 km za Stockholmem, przybył on w ciągu godziny, dowiedział się o co chodzi i obiecał następnego dnia o godz. 6.00 dać wiadomości. Myślałem, że dla części misji znajdzie miejsca w samolocie nowej angielskiej linii lotu, który miał przybyć z Helsinek. Zależało nam na szybkim odjeździe, bowiem jako wojskowych, po 24 godzinach Szwecja mogła nas internować. Oprócz tego prosikiem Posła o telefonowanie do Oslo o uzyskanie pozwolenia na wlot naszych samolotów, byłem bowiem zdecydowany (motory były all right)

B.I.119E/2

7

lecieć Lockheedami do Anglii.

Rano dn. 5.IX. dostaliśmy telefon od attaché angielskiego, że samolot przybył pełnyi miejsc niema. Poda dalsze możliwości o godz. 13.00. Przybywszy o godz. 13.00 oświadczyłem, że nie ma jeszcze szczegółów, ale że odjazd nastąpi wieczór - pogotowie od godz. 16.00. O godz. 16.00 podałem, że odjeżdżamy wieczorem koleją do Oslo, gdzie dostaniemy dalsze wskazówki. Odjechaliśmy o godz. 21.00. Rano przybyliśmy do Oslo, gdzie na dworcu był nasz poseł p. Neuman i poseł brytyjski, obecny ambasador w Londynie przy Rządzie R.P. Ten poda nam, że mamy dalej zarezerwowane miejsca w pociągu do Bergen, odchodzącego za godzinę; w Bergen konsul brytyjski będzie nas oczekiwał.

O godz. 21.00 dn. 6.IX. przybyliśmy do Bergen, gdzie konsul brytyjski oczekiwał nas z samochodami, ciężarówką na rzeczy i biletami na statek norweski. Podał nam, że rano dojedziemy do Hangesund, gdzie vicekonsul brytyjski da nam dalsze wskazówki. Wskazał też nam na statku 2 agentów niemieckich, przed którymi trzeba się mieć na baczności. Istotnie całą drogę kręcili się koło nas i naszych rzeczy, przy których zorganizowaliśmy dyżur. Pod opieką konsula została w Bergen żona kpt. Podolskiego, gdyż konsul podał, że pani nie może jechać z nami dalej.

O godz. 5.00 dn. 7.IX. przybyliśmy do Hangesund, gdzie oczekiwał nas vicekonsul brytyjski z ciężarówką na rzeczy; polecił nam udać się w dwóch grupach do hoteli, gdzie są przygotowane śniadania; za godzinę przyjedzie po nas. Zaprowadził nas potem do kutra rybackiego, w którym były już nasze rzeczy, kutrem podjechaliśmy do stojącego w fjordzie kontrtorpedowca brytyjskiego. Zachowanie alarmowe, bo wchodząc zatopił jedną łódź podwodną niemiecką, a druga meldowana w pobliżu. Podróż spokojna. O godz. 17.00 przybyliśmy do Wick na północy Szkocji, skąd przygotowaliśmy przez admirałację samochodami odjechaliśmy do Inverness na pociąg do Londynu. Do Londynu przybyliśmy 8.IX. o godz. 17.00.

pozostawa kwestja dalszej drogi do Paryża. Były dwie ewentualności: - samolotem następnego dnia w południe, przylot około godz. 14.00, albo tegoż dnia w nocy statkiem z Southampton do Havre przyjazd rano o godz. 5.30; w Paryżu godz. 10.30. Wybrałem tę drugą. Niestety, w kanale była gęsta mgła i statek przestał cały dzień na kotwicy koło wyspy Wight. Do Havre przybyliśmy dopiero wieczorem dn. 9.IX. o godz. 22.00. Nie mogąc uzyskać miejsc w hotelu, nocowaliśmy w wagonach do rana do odjazdu pociągu. Przyjazd do Paryża 10.IX. godz. 10.30. Nawiazanie kontaktów, zebranie informacji. Audjencja u gen. Gamelin naznaczona na godz. 16.00 w Ecole de Guerre. Po złożeniu dokumentów zameldowałem, że sytuacja naszej armji jest tragiczna, że biała połączona natarcia broni pancernej i lotnictwa nurkowego kamie każdy opór, że jesteśmy wymanewrowani z każdej pozycji, bo 1/4 część co najmniej nie jest zmobilizowana, i stale okrążani i wybijani - koleje rozbite i koncentracja idzie na piechotę. Gen. Gamelin odpowiedział, że dotrzyma zobowiązania, że już zaangażował część sił głównych (jak się potem dowiedziałem O.R. kilku dywizyj 2-3), a lotnictwo działać nie może. Doradzał wycofanie się do Makopolski Wschodniej i oparcie o Rumunję; okręty z materiałem odejść, dalszy materiał obiecał. Rozmowa trwała 3 kwadransy. Po powrocie wysłałem szefem sprawozdanie z rozmowy dodając, że w wyniku przeprowadzonych rozmów (widziałem się z gen. Colson i szefem angielskiej misji wojskowej oraz kilkoma znajomymi oficerami francuskimi), że żadną poważniejszą pomoc koalicji narazie liczyć nie można.

Sprawdziłem stan wyskania materiału - głównie lotniczego. Okazało się, że nie jest wysłany, a leży w porcie, bo Ministère de l'Air nie porozumiało się z Ministerstwem Marynarki, kto ma płacić kadowanie i statki. Kazaliśmy 11.IX. skierować statek "Warszawa II" i zacząć kadowanie, zaś kadowanie na drugi statek opłacić z pieniędzy, posiadanych przez Misję Zakupów. 11. i 12.IX. popołudniu dalsze wyjazdy do G.Q.G., dalsze zakatwanie sprawy materiału i organizacji dywizji polskiej we Francji. Śniadania oficjalne.

13.IX. wkłożyłem o godz. 15.00 na ręce gen. Dentza, oficera łącznikowego do Misji Sprzymierzonych, memorjał o konieczności pomo-

B.I. 119 E / 2

8

cy lotniczej przez rozpoczęcie bombardowania Niemiec, - miało się odbyć nareszcie posiedzenie Rady Wojennej - podkreślając, że jeśli nie nadejdzie szybka pomoc lotnicza, to napewno sowieci wykorzystają krytyczną sytuację naszą i uderzą z tyłu. Ta prośba zrobiła podobno duże wrażenie, ale odpowiedź w sprawie akcji lotniczej, którą otrzymałem dn.15.IX. rano, była zupełnie wykrętą. Napisalem do gen.Gamelin (16.IX. rano otrzymałem), że tego rodzaju odpowiedzi nie mogę traktować jako odpowiedź na żądanie Naczelnego Wodza sił polskich i proszę o konkretną odpowiedź, czy będzie rozpoczęta akcja lotnicza, kiedy i jakimi siłami. 17.IX. przyszły wiadomości o wkroczeniu sowieców, ucieczce rządu etc.

Kazałem natychmiast wypowiedzieć wszystkie umowy dostaw z t.zw. układu Rambouillet, skierować rozporządzalne statki polskie na morze Śródziemne (poszły Warszawa II, Pułaski, Lech, Lewant) dla ewakuacji - dalsze dyspozycje miały być wydane później, oraz przedstawiłem w dn.18.IX. gen.Denain, mianowanemu w międzyczasie Szefem Misji Francusko-Polskiej, projekty zarządzeń dla ewakuacji sił polskich z Węgier i Rumunii.

18.IX. wysłałem też pisemne instrukcje w sprawie ewakuacji do naszych attaché wojskowych i poselstw na Bałkanach, zarządkim reorganizację naszych placówek wywiadowczych, nakazując kierowanie informacyj z wschodu i południa do Paryża, z północy - do Anglii. Wysłałem kurjera do gen.Norwida, by porozumiał się z Anglikami o odtworzenie naszego lotnictwa w Anglii i ewakuację pilotów (sprawa została załatwiona 26.IX. i Anglicy zaczęli dawać paszporty i bilety naszym lotnikom). Chciałem, byśmy nie byli zależni wojskowo od jednego tylko sprzymierzeńca - Francji i miałem zamiar oprzeć lotnictwo i marynarkę na Anglii. Gen.Denain przedstawił konieczność rozszerzenia umowy o formowanie dywizji polskiej na umowę o formowanie armji.

27 Dn.27.IX. otrzymałem od Marsz.Smigłego nominację na dowódcę Armji Polskiej we Francji, ale wobec przyjazdu gen.Sikorskiego zameldowałem się do jego dyspozycji, oddając dowództwo, poczym w ciągu października następowała likwidacja agend Misji.

(-) St.Burhardt-Bukacki
gen.dyw.

J. Meel
Londyn, 7.6.1941.r.

B.I. 119 E/3

9

O D P I S .
-----Gen. Dyw. BURHARDT - BUKACKI STAN.

Dnia 28 sierpnia 1939 rano, wróciwszy poprzedniego dnia do Warszawy z inspekcji mobilizacji 18 D.P. i 41 D.K. dowiedziałem się od mego szefa sztabu mjr. dypl. Pelca, że mobilizowana kwatera główna mojej armji odeszła w nocy do dyspozycji gen. Dęba-Biernackiego. Około g. 10 otrzymałem wezwanie na g. 13 do p. marsz. Rydza-Smegłego, który podał mi, że zostaje wyznaczony na szefa Misji przy Nacz. D-twie Sprzymierzonych. Odjazd ma nastąpić za 3 - 4 dni, instrukcję otrzymam po zapoznaniu się z tekstem umowy, o czym mam zameldować. Między godz. 14 a 15-a otrzymałem od płk. Jankicza teksty umowy; ponieważ sztab miał tylko jeden egzemplarz, musiałem się go nauczyć na pamięć - ze zrozumiałych względów nie mogłem robić notatek na drogę. Dnia 30 rano zameldowałem do Kwat. Gł. Nacz. Wódza, że jestem gotów - w międzyczasie zaczęli przybywać oficerowie misji. Byłem przyjęty przez Nacz. Wódza 1.IX. g. 13,30, wtedy podał mi, że jego głównym zadaniem jest pomoc lotnicza natychmiast i wypełnienie warunków umowy co do rozpoczęcia działań na froncie franc. Zameldowałem, że użyte w umowie wyrażenie nie jest szczęśliwe / "avec des elements du gros" / na co Nacz. Wódz podkreślił, że moim zadaniem będzie dopilnowanie tego. Wobec rozpoczęcia wojny, kazał wstrzymać odlot do 3.IX, zaznaczając, że mam odlecieć z Wilna, ~~nie~~ z Warszawy. Ale polecił zameldować się tegoż dnia wieczorem o g. 20 - ej. Meldowałem się, otrzymałem rozkaz od adjutanta płk. Municha przybycia dn. 2.IX. o g. 17-ej. Przybyłem na oznaczoną

B.I. 119E/3

- 2 -

10

porę / podczas bombardowania Okęcia / Marszałek przyjął mnie i oświadczył, że sytuacja jest zła, polecił zameldować się następnego dnia o godz. 9. Dnia 3.IX. meldowałem się z gen. Norwidem, p. marszałek przyjął nas o godz. 10-ej, oświadczając, że front jest wszędzie przerwany, pozostaje nam tylko odwrót na Wisłę " o ile to jeszcze będzie wykonalne". O g. 11,30 wyruszyliśmy samochodami do "ilna drogą na Węgrów, Wysokie Lit., Prużanę, ponieważ w Macz. D-twie podano, że szosa Wyszaków-Białystok jest zastrzeżona dla ~~.....~~ / ~~słowo nieczytelne~~ / 1 D.P. Rano 4.IX. przybyły samoloty "Lotu" / 2 Lockheedy / na lotnisko w Wilnie / wyleciały z Warszawy rano o 6 / ~~którymi~~ po krótkiej zwłoce, spowodowanej fałszywym alarmem / inny Lockheed, lecący do Tallina / wyruszyliśmy w drogę. Musieliśmy lądować w Rydze, gdyż lotysze postawili to za warunek, następnie w Tallinie. Tu byliśmy zatrzymani przez 3 godziny, ponieważ nasze samoloty Lockheedy / z linii greckiej / nie były zarejestrowane na tę linię, a jednocześnie przyleciał inny Lockheed nasz, który namalował sobie znaki wojskowe, by uniknąć ostrzeliwania przez własne wojska. / Nasze były też ostrzelane w drodze z Warszawy do Wilna.

Po przybyciu do Helsinek - nowa trudność - brak benzyny, którą można otrzymać tylko za pozwoleniem sztabu. Zdecydowaliśmy się już lecieć na resztkę ze względu na dobrą pogodę, gdy w ostatniej chwili przyszło pozwolenie na 800 litrów. Po uzupełnieniu odłot do Sztokholmu gdzie przybyliśmy już po ciemku, koło godz. 20-ej.

Poselstwo R.P. otrzymało dnia 1.IX. depezę z M.S.Z., że 3 lub 4. IX. przybędą dwie ważne misje wojskowe dla których należy przygotować dalszą drogę do Anglii. Pan poseł ograniczył się do posłania

B. I. 119 E / 3

- 3 -

11

urzędniła do Biura Portowego, a po stwierdzeniu, że komunikacja okrętowa z Norwegji do Anglii została zawieszona, uznał, że jego działalność kończy się na tem. Gdy to na lotnisku zameldował gen. Norwidowi wysłany na nasze spotkanie sekretarz poselstwa, rtm. s.s. Urrug, kazaniem ^u natychmiast telefonował do attache wojsk. Angielskiego z prośbą o porozumienie się z nami i ułatwienie dalszej drogi. Mimo, że attache wojskowy ang. mieszkał o 16 km. za Sztokholmem, przybył w ciągu godziny, dowiedział się o co chodzi i obiecał następnego dnia o 6-ej podać wiadomość. Myślał, że dla części misji znajdzie się miejsce w samolocie nowej angielskiej linii lotn., który miał przybyć z Helsinek. Zależało nam na szybkim odjeździe, bowiem jako wojskowych, po 24 godzinach zwyczajnie mogła nas internować. Oprócz tego prosiłem go o telefonowanie do Oslo o uzyskanie pozwolenia na wlot naszych samolotów, byłem bowiem zdecydowany / motory były all right / lecieć Lockheedami do Anglii.

Rano dn. 5. IX. dostałem telefon od attache ang., że samolot przybył pełny i miejsce niema, ^Poda dalsze możliwości o godz. 13-ej. Przybywszy o godz. 13-ej powiedział, że nie ma jeszcze szczegółów, ale że odjazd nastąpi wieczór. - pogotowie od g. 16-ej. O godzinie 16-ej podał, że odjedziemy wieczorem koleją do Oslo, gdzie dostaniemy dalsze wskazówki. Odjechaliśmy o 21. 30. Rano przybyliśmy do Oslo, gdzie na dworcu był nasz poseł p. Ne^uman i poseł brytyjski, obecny ambasador w Londynie przy Rządzie R.P. Ten podał nam, że mamy dalej za^urezerwowane miejsca w pociągu do Bergen, odchodzącym za godzinę; ^{* w} Bergen konsul brytyjski będzie nas oczekiwał.

O godz. 21 dnia 6. IX. przybyliśmy do Bergen, gdzie konsul

BT. 119E/3

- 4 -

12

brytyjski oczekiwał nas z samochodami, ciężarówką na rzeczy i biletami na statek norweski. Podał nam, że rano dojedziemy do Haugesund, gdzie wicekonsul brytyjski da nam dalszą wskazówki. Wskazał nam też na statku dwóch agentów niemieckich, przed którymi trzeba się mieć na baczności. Istotnie całą drogę kręcili się koło nas i naszych rzeczy, przy których zorganizowałem dyżur. Pod opieką konsula w Bergen została żona kpt. Podolskiego, gdyż konsul podał, że pani nie może jechać z nami dalej. O g. 5 dnia 7.IX. przybyliśmy do Haugesund, gdzie oczekiwał nas wicekonsul brytyjski z ciężarówką na rzeczy, polecił nam udać się w dwóch grupach do hoteli, gdzie są przygotowane śniadania, za godzinę przyjdzie po nas. Zaprowadził nas potem do kutra rybackiego, w którym były już nasze rzeczy, kutrem pojechalismy do stojącego w fjordzie kontrtorpedowca angielskiego brytyjskiego. Zachowanie alarmowe, bo wczoraj zatopił jedną łódź podwodną niemiecką, a drugą melowano w pobliżu. Podróż spokojna. O 17-ej przybyliśmy do Wick na północy Szkocji, stąd przygotowanymi przez admiralację samochodami odjechaliśmy do Inverness na pociąg do Londynu. Do Londynu przybyliśmy 8.IX. o godz. 17-ej.

Powstała kwestja dalszej drogi do Paryża - były dwie ewntualności : - samolotem następnego dnia w południe przylot koło .g. 14-ej albo tegoż dnia w nocy statkiem z Southampton do Havre'u, przyjazd o 5,30, w Paryżu o godz. 10, 30. Wybrałem tę drugą. Niestety w kanale była gęsta mgła i statek ~~prosta!~~ / słowo nieczytelne / cały dzień na kotwicy koło wyspy Weight. Do Havru przybyliśmy dopiero wieczorem 9.IX. o godz. 22-ej. Nie mogąc uzyskać miejsc w hotelu nocowaliśmy w wagonach do rana, do odjazdu pociągiem. Przyjazd do Paryża 10.IX.

B.I.119E/3

- 5 -

13

godz. 10,30. Nawiązanie kontaktu, zebranie informacji i audjencja u gen. Gamelin, naznaczona na godz. 16,00 w Ecole de Guerre. Po złożeniu dokumentów zameldowałem, że sytuacja naszej armji jest tragiczna, że siła połączonych natarcia broni pancernej i lotnictwa niemieckiego łamie wszędzie opór, że jesteśmy wymanewrowywani z każdej pozycji, bo 1/4 co najmniej nie jest zmobilizowana i stale okrażani i wymijani - korseje rozbite i koncentracja ~~na~~ idzie na piechotę. Gen. Gamelin odpowiedział, że dotrzyma zobowiązania, że już zaangażował część sił głównych / jak się potem dowiedziałem O.R. kilku dywizyj - 2 - 3 / a lotnictwo działać nie może. Doradzał wycofanie się do Małopolski Wsch. i oparcie o Rumunię; okręty z materiałem odejda, dalszy materiał obiecany. Rozmowa trwała trzy kwadranse. Po powrocie wysłałem szefem sprawozdanie z rozmowy, dodając, że w wyniku przeprowadzonych rozmów / widziałem się z gen. Colson i szefem ang. misji wojskowej, oraz kilkoma znajomymi oficerami franc. / na żadną poważniejszą pomoc koalicji narazie liczyć nie można. Sprawdziłem stan wysyłania materiału - głównie lotniczego. Okazało się, że nie jest wysłany, a leży w porcie, bo Ministère de l'Air nie porozumiało się z Min. Marynarki, kto ma płacić ładowanie i statki. Kazałem 11. IX skierować statek "Warszawa II" i zacząć ładowanie, zaś ładowanie na drugi statek opłacić z pieniędzy, posiadanych przez Misję Zakupów. 11 i 12 popołudniu wyjazdy do ^{S.O.S.} GQG, dalsze załatwianie sprawy materiału i organizacji dywizji polskiej we Francji. Śniadanie oficjalne. 13. IX złożyłem o g. 15-0j na ręce gen. Dentza of. łącznikowego do Misji Sprzymierzonych, memoriał o konieczności pomocy lotniczej, na rozpoczęcie bom-

BI.119E/3

- 6 -

14

bardowania Niemiec, - miało się odbyć najszybciej pakietem ~~posie-~~ posie-
 żenie Rady Wojennej - podkreślając, że jeżeli nie nadejdzie szybka
 pomoc lotnicza, to napewno Sowiety wykorzystają krytyczną sytuację
 naszą iulerzą z tyłu. Ta groźba zrobiła podobno duże wrażenie, ale
 15. IX odpowiedź w sprawie akcji ~~własnej~~ ^{lotniczej}, którą otrzymałem dn. 15 rano
 była zupełnie wykrętna. Napisałem do gen. Gamelin / 16 rano otrzymałem /
 16. IX że tego rodzaju odpowiedzi nie mogę traktować jako odpowiedź na żąda-
 nie Nacz. Wodza Sił Zbrojnych i proszę o konkretną odpowiedź, czy bę-
 dzie rozpoczęta akcja lotnicza, kiedy i jakimi siłami. 17-go przysz-
 17. IX ly wiadomości o wkroczeniu Sowiętów, ucieczka ^{CC} Rządu.

Kazałem natychmiast wypowiedzieć wszystkie umowy dostaw z t.zw.
 Układu Rambouillet, skierować rozporządzalne statki polskie do m.
 Śródziemne / poszły Warszawa II, Pułaski, Lech, Lewiatan / dla ewa-
 kuacji - dalsze dyspozycje miały być wydane później, oraz przedstawi-
 łem w dn. 18. gen. Denah mianowanemu w międzyczasie szefem misji
 francuskiej polskiej - projekty zarządzeń dla ewakuacji sił Polskich
 z Węgier i Rumunii.

18. IX 18. ~~też~~ wydałem pisemne instrukcje w sprawie ewakuacji do na-
 szych attache wojskowych i poselstw na Bałkanach, zarządziłem reorga-
 nizację pracy naszych placówek wywiadowczych, nakazując kierowanie
 informacji ze ~~Wschodu~~ Wschodu i Południa do Paryża, z północy do Anglii.
 Wysłałem kurjera do gen. Norwida, by porozumiał się z Anglikami o
 odtworzenie naszego lotnictwa w Anglii i ewakuacji pilotów / sprawa
 została załatwiona 26 i Anglicy zaczęli dawać paszporty i bilety na-
 szym lotnikom /. Chciałem, byśmy nie byli wojskowo zależni tylko od
 jednego sprzymierzeńca - Francji - i miałem ~~zabezpieczyć~~ zamiar oprzeć

B. I. 119 E / 3

- 7 -

15

lotnictwo i marynarkę na Anglii. Gen. Denain przedstawiłem konieczność rozszerzenia umowy o formowaniu dywizji polskiej ^{na linie} ~~nie mówią~~ o formowania armji. Dn. 27 otrzymałem od gen. Smigłego nominację na dowódcę armji Polskiej we Francji, ale wobec przyjazdu gen. Sikorskiego zameldowałem się do jego dyspozycji, oddając dowództwo.

Poczem w ciągu października następowala likwidacja agent i misji.

/-/ Burhardt -Bukacki gen.dyw.