

Stanisław Lehr

1906-1972



Absolwent Wydziału Nawigacyjnego z 1927 r., kapitan żeglugi wielkiej, uczestnik konwojów.

Urodził się 31 sierpnia 1906 r. w Józówce w Rosji (w latach 1924-1961 miejscowość ta nosiła nazwę Stalino – i taką wpisano po II wojnie w ankiecie personalnej PLO). Rodzice Stanisław i Stefania z Mazurowskich urodzili się w Warszawie.

katastrofy – w sztormie i śnieżycy statek wszedł w Zatoce Botnickiej na skałę i zatonał, załoga uratowała się w komplecie. Na rozprawie przed Izbą Morską w Wejherowie „delegat rządowy domagał się odebrania na przeciąg dwóch lat dyplomów kapitanowi



Pożegnanie absolwentów Wydziału Nawigacyjnego na „Lwowie”. Siedzą od lewej: 1. St. Ancuta, 2. G. Kański, 3. A. Garnuszewski, 4. T. Stecki (Departament Żeglugi), 5. K. Maciejewicz, 6. H. Eibel (d-ca ORP „Iskra”), stoją od lewej: 1. H. Lipkowski, 2. Z. Pruszewski, 3. K. Poczubut, 4. B. Mikszta, 5. M. Domaradzki, 6. A. Czyż, 7. J. Mieszkowski, 8. St. Dulski, 9. E. Gubała, 10. St. Lehr (nad Gubałą), 11. St. Wiśniewski, 12. T. Szczygielski, 13. St. Rowiński, 14. K. Kowalski, 15. M. Niczko, 16. nn - cywil.



W 1918 r. z matką i dwiema siostrami przyjechał do Warszawy i został uczniem drugiej klasy gimnazjum im. Tadeusza Reytana. W 1921 r. zdołał wrócić z Rosji ojciec – pracował jako technik w elektrowni warszawskiej do swojej śmierci w 1929 r.

Stanisław jr w 1927 r. ukończył Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie. Kariera morska tego znakomitego kapitana zaczęła się dość dramatycznie. W 1928 r. zaokrętowany był na s/s „Robur II” jako II oficer (I oficerem był szkolny kolega Adam Fiedorowicz) i na jego wachcie doszło do

Kniaziewowi i młodszemu oficerowi Lehrowi. Izba oddaliła żądanie delegata co do kpt. Kniaziewa i orzekła odebranie dyplomu na dwa lata oficerowi Lehrowi¹.

Wtedy upomniała się o niego armia. Po odbyciu obowiązkowej służby wojskowej, promowany na podporucznika rezerwy, przeszedł do Żeglugi Polskiej i pływał m.in. na wycieczkowcu „Gdynia”, który był „niezłą wstępną szkołą dla młodszych kadr oficerskich”².

W 1933 r. ożenił się z Zofią Wiszniewską, w 1934 r. przyszedł na świat syn – także Stanisław.

1 Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996, s. 282.

2 Jerzy Miciński, *ibidem*, s. 240.

W 1936 r. otrzymał dyplom kapitana żeglugi wielkiej³ i wstąpił do służby pilotowej w porcie Gdynia. Po roku wrócił na statki Żeglugi Polskiej, w 1938 r. objął swój pierwszy statek. W tym samym roku otrzymał Srebrny Krzyż Zasługi „za zasługi na polu pracy w marynarce handlowej”⁴.

Wybuch wojny zastał go na m/s „Roze- wie” („w podróży tej miałem na statku żonę i syna, którzy odbywali tę podróż za zgodą dyrekcji Żeglugi Polskiej”⁵).

Statek po wyładunku węgla w Sztokholmie pozostał w porcie. „Kapitan Stanisław Lehr był przekonany, że statek tam będzie internowany i dlatego nieopatrznie zgodził się na wyjazd do kraju trzech oficerów”⁶. Dopiero po uzupełnieniu załogi wyszedł ze Sztokholmu 24 października, skierowany do Anglii.

W lutym 1940 r. kpt. Lehr przejął od kpt. Zygmunta Deyczakowskiego s/s „Poznań”, który przeszedł pod zarząd, powstałej na czas wojny, spółki akcyjnej Polish Steamship Agency Ltd., będącej połączeniem Żeglugi Polskiej z Polsko-Brytyjskim Towarzystwem Okrętowym. Działając na zlecenie armatora, a potem francuskiego komitetu koordynacji żeglugi Mission des Transports Maritimes, na „Poznaniu” przewoził ładunki na wewnętrznych wodach brytyjskich pomiędzy Anglią a Francją, a na początku czerwca 1940 r. – z Setubal w Portugalii do Rouen z angielskim węglem i ładował tam pszenicę w rejs powrotny do Hull. Statek „znalazł się w tragicznej sytuacji, gdy armia niemiecka przerwała front pod Sedanem i rozpoczęła błyskawiczny marsz w głąb Francji. Ujście Sekwany zostało przez Niemców zaminowane i nasz statek znalazł się w pułapce. Jan Starzycki tak wspomina te chwile w książce «Ku chwale bandery»: «Zachodziła obawa, że trzeba będzie ‘Poznań’ zostawić i – aby nie dostać się do niewoli – udać się na południe, gdzie była jeszcze szansa złapania statku ewakuacyjnego do Anglii. Kapitan Lehr przedstawił nam tę groźną sytuację. Ustalono, że rozdana zostanie żywność na drogę, po czym



Parowiec „Poznań”, w głębi Elewator Zbożowy

każdy z nas na własną rękę będzie szukać możliwości ucieczki i ratunku. Na szczęście trałowce angielskie oczyściły rzekę w ostatniej chwili, gdy już słychać było kanonadę artylerii. Wymknęliśmy się». J. Starzycki nie wspomina nic o tym, ale według Jerzego Pertka po opuszczeniu Sekwany «Poznań» wszedł jeszcze do Hawru, skąd zabrał do Anglii grupę uchodźców”⁷.

Dwa miesiące później statek, wraz z wielu innymi polskimi frachtowcami, został wycarterowany przez brytyjskie Ministry of Shipping i rozpoczął służbę w konwojach, głównie na wodach otaczających Wielką Brytanię. Nie były one jednak bezpieczniejsze od atlantyckich: można było wejść na miny pozostawiane przez okręty nawodne oraz samoloty, stać się celem ataków hitlerowskich bombowców czy ścigaczy torpedowych. Jeden z konwojów stracił z powodu eksplozji min trzy statki, wśród nich niewielki węglowiec, który w szyku konwojowym szedł tuż przed „Poznaniem”. Innym razem na minę natrafiła jednostka idąca obok, jeszcze innym – samolot zaatakował polski statek, ale na szczęście bomba spadła 30 m za rufą. W lutym 1941 r. ścigacze zaatakowały konwój i zdziesiątkowały go, ale i wtedy „Poznań” uszedł cało⁸.

3 *Awanse i nominacje*, „Wiadomości Portu Gdynińskiego” 1936, nr 11, s. 16.

4 „Monitor Polski” 14.05.1938, nr 110, s. 1.

5 Akta personalne PLO.

6 Jan Kazimierz Sawicki, *Polska Marynarka Handlowa 1939-1945*. Zbiór studiów, tom II, Gdynia 2021, s. 17.

7 Jerzy Miciński, op. cit., s. 198.

8 Za: Jerzy Pertek, *Pół wieku dziejów s/s „Poznań”*, „Kronika Miasta Poznania” 1977, nr 3, s. 56-63.

Żona z dziećmi (bo w 1940 r. urodziła się córka) mieszkała w Hull, następnie w Edynburgu.

Po zejściu z „Poznania” w czerwcu 1941 r. Stanisław Lehr, odznaczony The Order of the British Empire IV class, został kapitanem s/s „Lwów”, a od lutego 1942 r. „Lecha”.

Następnie dowodził „Wilnem”, znów „Lwowem”, a „Lechem” od kwietnia 1943 r. do maja 1945 r.

Po powrocie do kraju w 1947 r. pływał w GAL-u, a po jego likwidacji w 1950 r. – w PLO do końca 1952 r. jako kapitan. W końcu roku otrzymał wypowiedzenie pracy i przeniesienie do Zarządu Portu jako... szyper. Pracował dorywczo w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych w Gdańsku i, o co bardzo zabiegał, w Dalmorze.

Tak to w marcu 1951 r. wytłumaczył zastępcę dyrektora PLO ds. kulturalno-oświatowych (podpis, niestety, nieczytelny): „Stanisław Lehr – bezpartyjny. Z okresu wojennego był powiązany z reakcyjnymi kołami emigracji polskiej, z tego też powodu prosił w 1949 r. o zdjęcie go z linii angielskiej i skierowanie na jakiś czas do pracy na lądzie”⁹.



W 1956 r., po październikowej odwilży, „został ponownie przyjęty do pracy w PLO jako kapitan. W latach 1960-1962 był kierownikiem Misji Nadzoru Inwestycji Technicznej w Jugosławii”¹⁰.

„W odpowiedzi na pismo z dnia 13.05.1961 dotyczące uzupełnienia akt personalnych, a mianowicie świadectwa dojrzałości uprzejmie zawiadamiam, że nie jestem w stanie tego zrobić, gdyż moje świadectwo zaginęło w Gdyni w czasie wojny. Wyjaśniam jednakże, że ukończenie Szkoły Morskiej i otrzymanie dyplomu kapitana żeglugi wielkiej przed wojną nie było możliwe bez uprzedniego uzyskania tego świadectwa”¹¹.

Do przejścia na emeryturę był kapitanem na „Dzierżyńskim” i „Stefanie Okrzei”, ale potem nadal „wracał na morze i okresowo dowodził statkami linii dalekowschodniej i północnoamerykańskiej. Krótco przed śmiercią rozpoczął nowe starania o powrót do służby”¹².

Zmarł 23 kwietnia 1972 r., spoczął na Cmentarzu Witomińskim.

Źródła: *Kadry morskie Rzeczypospolitej*, tom I, pod red. Jana Kazimierza Sawickiego, wyd. II, Gdynia 2000; Wadim Konstanty Taniewski-Eliott, *Spis personelu zatrudnionego na statkach Polskiej Marynarki Handlowej w latach 1939-1945*, Gdańsk 1981; Jerzy Miciński, *Księga statków polskich 1918-1945*, tom 1, Gdańsk 1996; Jan Kazimierz Sawicki, *Polska Marynarka Handlowa 1939-1945. Zbiór studiów*, tom II, Gdynia 2021; „Wiadomości Portu Gdyńskiego” 1936, nr 11; „Monitor Polski” 1938, nr 110; „Morze” 1972, nr 6; „Kronika Miasta Poznania” 1977, nr 3; akta personalne PLO.



9 Opinia z marca 1951 r., akta personalne PLO.

10 „Obiektywka” w aktach personalnych PLO.

11 Akta personalne PLO.

12 *Odchodzi „stara gwardia”*, „Morze” 1972, nr 6.