

Bartłomiej MIĘDZYBRODZKI

Nieznana droga do ojczyzny. Problem transportu repatriantów z Litwy i Ukrainy do Polski

Kwestia przesiedleń obywateli polskich z szeroko pojętych Kresów Wschodnich była analizowana wielokrotnie¹. W oparciu o materiał Państwowego Urzędu Repatriacyjnego² oraz archiwów służb specjalnych³, wydane zostały dwa zbiory dokumentów, dotyczące najważniejszych zagadnień z zakresu repatriacji. Jednakże kwestia trudności, które na swojej drodze napotykali Polacy ewakuowani z Białorusi, Litwy czy Ukrainy, stanowi swego rodzaju lukę w historiografii polskiej. Rzeczowego opracowania doczekała się jedynie kwestia problemów repatriowanych mieszkańców Wilna, a i tam została potraktowana jako część zagadnienia, nie jako jej główna oś pracy.

W niniejszym artykule postanowiłem przyrzeć się niedogodnościom oraz problemom, z którymi zmagali się przesiedleńcy w drodze do swojej starej-nowej ojczyzny. Prezentując je, chciałbym jednak uniknąć mylnego wrażenia, jakoby towarzyszyły one każdemu ewakuującemu się Polakowi i jego rodzinie. Nie wszyscy repatrianci doświadczyli na własnej skórze opisywanych niżej trudności. Omówione przeze mnie niedogodności są sumą problemów, z którymi spotykali się ewakuowani.

Skupiając się na samym transporcie, pragnąc uczynić niniejszy tekst zwięzłym, postanowiłem nie zawierać w jego treści szczegółowych informacji dotyczących trudności, które repatriantom czynili sowieccy urzędnicy w czasie samych procedur rejestracji na listy ewakuacyjne oraz potwierdzania obywatelstwa polskiego. Ograniczyłem się do załadunku do pociągu oraz do okoliczności towarzyszącym przejazdowi do Polski. Czytelników niezaznajomionych z problematyką biurokratycznych trudności piętrowych przez sowieckich „czynowników” pragnę zachęcić do lektury książki Alicji Paczoskiej⁴, podejmującej zagadnienie litewskie, ukierunkowane na Wileńszczyznę, lub do zapoznania się z moim artykułem poświęconym problematyce ukraińskiej⁵.

Aby przedstawić i przeanalizować problematyczne sytuacje, z którymi ewakuowani spotykali się w eszelonach zmierzających w stronę granicy polsko-radzieckiej, przestudiowałem materiały Pełnomocników Rządu do spraw Ewakuacji Ludności Polskiej: litewskiego i ukraińskiego przedstawicielstwa w – odpowiednio – Wilnie i Łucku oraz Generalnego Pełnomocnika do spraw Repatriacji w Warszawie. Pomocne były dla mnie również materiały wydane przez Archiwum Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Rzeczypospolitej Polskiej oraz Państwowe Archiwum Służb Bezpieczeństwa Ukrainy, jak również nieoceniony

¹ np. K.Kersten, *Repatriacja ludności polskiej po II Wojnie Światowej. Studium historyczne*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1974; J.Czerniakiewicz, *Przemieszczenia ludności polskiej z terenów przyłączonych do ZSRR po 17 września 1939 roku*, Warszawa 1994; J.Czerniakiewicz, M.Czerniakiewicz, *Przesiedlenia ze Wschodu 1944-1959*, Warszawa 2007; J.Czerniakiewicz, *Repatriacja ludności polskiej z ZSRR 1944-1948*, Warszawa 1987.

² *Przesiedlenie ludności polskiej z Kresów Wschodnich do Polski 1944-1947*, red. St.Ciesielski, oprac. Wł.Borodziej, St.Ciesielski, J.Kochanowski, Warszawa 1999.

³ *Przesiedlenia Polaków i Ukraińców*, red. Z.Gajowniczek, Warszawa-Kijów 2000.

⁴ A.Paczoska, *Dziesięć Jalty. Exodus ludności polskiej z Wileńszczyzny w latach 1944-1947*, Toruń 2003.

⁵ B.Międzybrodzki, *Polacy z Ukrainy w drodze do Polski: październik 1944 – czerwiec 1945 roku* [w:] „Mishellanea”, styczeń 2010, nr 7 (11), ss.35-44.

zbiór dokumentów wybranych i opracowanych przez Włodzimierza Borodzieja, Stanisława Ciesielskiego oraz Jerzego Kochanowskiego.

Dla uzupełnienia informacji istotne okazały się dla mnie również zasoby Archiwum Wschodniego Ośrodka Karta, jak również wspomnienia wydane przez kwartalnik „Karta”⁶. Materiały dotyczące Polaków przesiedlanych z terenów Zachodniej Białorusi nie zostały włączone do niniejszego artykułu, w związku ze szczupłością źródeł; dostępne są jedynie archiwalia Pełnomocników Rejonowych, w których znacznie więcej miejsca poświęca się codziennej biurokracji, niż trudnościom ewakuowanych.

...wjedzie na tor drugi przy peronie pierwszym

Po dobrowolnej⁷ rejestracji na listy ewakuacyjne, wycenie pozostawianego majątku, przyszli repatrianci mieli ładować swój ruchomy dobytek do wagonów kolejowych, którymi udawaliby się bez większych problemów do nowo wyznaczonej⁸ granicy. Tak w przybliżeniu powinna wyglądać procedura ewakuacji Polaków z Kresów Wschodnich, zgodnie z wolą wyrażoną w treści umów dwustronnych pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a poszczególnymi republikami Związku Radzieckiego⁹. Jak pokazała jednak praktyka, założenia te miały się nijak do rzeczywistości.

Aby wydostać się z granic ZSRR, repatrianci musieli przebrnąć przez bagno skorumpowanej biurokracji¹⁰. Niejednokrotnie tracili zgromadzone pieniądze lub zapasy gospodarcze (żyto, mąka, ziemniaki) na opłacenie podatków na kwartał, a czasem i na rok wprzód, bez czego urzędy nie chciały wydawać im żadnych zaświadczeń. Wymuszenia te były niezgodne¹¹ z postanowieniami układów podpisanych pomiędzy Polską a republikami radzieckimi – repatriantom miano umorzyć wszelkie zaległości podatkowe za lata 1944-45¹².

Sporo wysiłku wymagało udowodnienie swojej narodowości¹³. Było to wyjątkowo trudne na Litwie, gdzie władze republikańskie jako podstawę do stwierdzenia narodowości wykorzystywały przedwojenne dowody tożsamości¹⁴ oraz niemieckie dokumenty okupacyjne¹⁵. W tym miejscu należy zaznaczyć, że smetonowskie władze w większości wypadków rejestrowały Polaków jako Litwinów¹⁶. Również niemieckim urzędnikom niejednokrotnie bezpieczniej było podać narodowość litewską, gdyż ujawnienie swojej polskości mogło ściągnąć na obywatela szykany. Zdecydowanie prościej było na Ukrainie. Tamtejsze władze chciały pozbyć się Polaków. Na przełomie 1944 i 1945 roku zorganizowano nawet dość szeroko zakrojoną falę aresztowań potencjalnych repatriantów, aby ich zastraszyć¹⁷. Lęk przed znalezieniem się w areszcie NKWD miał zachęcić do wyjazdu do Polski.

Władze radzieckie czyniły wiele, aby zatrzymać na miejscu robotników i chłopów. Wychodzono z założenia, że łatwiej będzie pozbawić przedstawicieli tych grup społecznych

⁶ A.Miłosz, „Lietuwis” w dowodzie, „Karta” nr 7, 1992.

⁷ *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.14.

⁸ Tajny układ pomiędzy Polską (PKWN) a Związkiem Radzieckim o przebiegu granicy i wyrzeczeniu się ziem za linią Curzona podpisany został 27 lipca 1944 roku. Jawny układ, doprecyzowujący przebieg linii demarkacyjnej podpisany został 16 lipca 1945 roku. *Historia polityczna świata XX wieku (1945-2000)*, red. M.Bankowicz, Kraków 2004, s.63; *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, ss.8, 13.

⁹ Archiwum Akt Nowych, *Generalny Pełnomocnik Rządu R.P. do spraw Repatriacji w Warszawie*, sygn.1. Por. Czerniakiewicz, *Repatriacja*, s. 31.

¹⁰ *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.37.

¹¹ *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.21.

¹² *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.14.

¹³ Archiwum Ośrodka Karta, *Archiwum Wschodnie*, sygn.AW I/535, k.8.

¹⁴ D.Sula, *Działalność przesiedleńczo-repatriacyjna Państwowego Urzędu Repatriacyjnego w latach 1944-1951*, Lublin 2002, s.59.

¹⁵ *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.23.

¹⁶ AAN, *Główny Pełnomocnik do spraw Ewakuacji w Wilnie*, sygn.22, k.35.

¹⁷ *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, ss.21, 28.

polskiej tożsamości narodowej na rzecz nowej, sowieckiej¹⁸. Mniej trudności przy ewakuacji mieli inteligenci, mieszkańcy dużych miast. Ludzie ci, na ogół posiadający znacznie wyższą świadomość narodową od mieszkańców wsi czy robotników, byli znacznie mniej pożądanymi przez komunistyczne władze. Priorytetem dla republikańskiego rządu było usunięcie tych ludzi z Lwowa i Wilna¹⁹. Urzędnicy litewscy i ukraińscy byli w wypadku inteligentów znacznie bardziej wyrozumiali; ułatwiali im wyjazd, nie czyniąc problemów, jeśli brakowało im jakichś zaświadczeń, czy innych dokumentów²⁰. Nie oznacza to oczywiście, że omijały ich wszelkie trudności. Nie byli po prostu kontrolowani przesadnie dokładnie.

Problemy bynajmniej nie kończyły się wraz z uzyskaniem wszystkich niezbędnych *sprawek*: dokumentów i zaświadczeń od kolejnych sowieckich urzędów. Władze radzieckie każdego szczebla niejednokrotnie starały się utrudnić wyjazd Polakom. Czasem poprzez celowe działania, a czasem poprzez ich brak. Były jednakże rejon, w których współpraca pomiędzy stronami przebiegała bardzo dobrze. Pełnomocnik z Niemenczyzna donosił w raporcie z 1 lipca 1945 roku: *współpraca z [Litwinami] dotychczas rozwijała się pomyślnie (...) nie spotkaliśmy żadnych przeszkód, przeciwnie – zawsze widzieliśmy życzliwy stosunek*. Kooperacja z sowietami określana była jako poprawna, choć *w ostatnim czasie daje się zaobserwować propagandę, zmierzającą do tego, aby jak najmniej zarejestrowanych wyjechało do Polski*²¹.

Trudności były jednakże na porządku dziennym. W anonimowym memorandum zatytułowanym „Pro memoria”, skierowanym do najwyższych władz polskich, przeczytać można, że *strona litewska z reguły odmawia środków transportowych do miejsca załadunku*²². Jak podkreśla nieznany autor, sytuacja w Wilnie i okolicach nie była jeszcze najgorsza: repatrianci wynajmowali wozy bądź ciężarówki, którymi przewozili swoje mienie na wyznaczone stacje. Gorzej było na terenie *b[ylej] Litwy, gdzie np. z centrum rejonu Wilkomierzka do stacji załadunkowej jest 35 kilometrów, a są miejscowości, gdzie [repatrianci] będą zmuszeni przebyć 50 i więcej kilometrów*²³. Nie wszystkich ewakuujących się stać było na wynajęcie środków transportu na tak znaczne odległości. Innym problemem była niejednokrotnie bardzo duża niechęć Litwinów do Polaków. Nie zawsze chcieli oni, nawet za dużą opłatą, pomóc repatriantom. Powodem była czysta złośliwość i antypatia wobec Polaków. Czasem zazdrość o wyjazd do choćby teoretycznie niepodległego państwa²⁴ lub lęk przed sowiecką kolonizacją na terenach opuszczonych przez Polaków. Podobnie wyglądała sytuacja na Ukrainie, gdzie od samego początku procesu repatriacji – od listopada 1944 – ewakuowani doświadczali trudności z otrzymaniem *środków lokomocji celem podwózki do kolei*²⁵.

Należy podkreślić wszakże, że nie wszyscy zdążyli pozyskać wymagane do ewakuacji dokumenty na czas. Pod koniec pierwszego kwartału 1946 roku, do Głównego Pełnomocnika w Wilnie złożyło skargę sześcioro Polaków. Pisali, że spóźnili się, wraz z rodzinami, na wyznaczony im transport, gdyż wójt ich wsi (Ейшимская Волост), nie chciał zdjąć ich z wykazu finansowych powinności obywateli (Гражданские учёт), bez zaświadczenia wycofania nazwisk z rejestru Komisariatu Wojskowego (Военкомат). Ten zaś jako warunek usunięcia z list stawiał... wycofanie obywateli z wykazu księgowego. Mimo odsyłania od jednego do drugiego urzędu sprawę udało się załatwić, jednakże po czasie²⁶. Transport odjechał.

¹⁸ A.Brzozowski, *Repatriacja ludności polskiej z Wilna i Kresów Północno-Wschodnich na Pomorze Zachodnie (głównie do Szczecina)* [w:] *Konferencja Pięćdziesięciolecie Przesiedlenia Kresowiaków na Pomorze Zachodnie. Początki. Dokonania*, red. A.Giza, T.Grabowski, Szczecin 1996, s.18.

¹⁹ *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, ss.23,25; Czerniakiewicz, *Repatriacja*, s.43.

²⁰ Karta, *AW*, sygn.AW I/535, k.6

²¹ AAN, *Główny Pełnomocnik do spraw Ewakuacji w Wilnie*, sygn.11, k.72.

²² AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.22, k.11.

²³ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.22, k.12.

²⁴ Karta, *AW*, sygn.AW I/44, k.18.

²⁵ AAN, *Główny Pełnomocnik Rządu R.P. do spraw Ewakuacji Ludności Polskiej z USRR w Łucku*, sygn.9, k.221.

²⁶ AAN, *Główny Pełnomocnik do spraw Ewakuacji w Wilnie*, sygn.25, k.37.

Ci, którzy mimo wszystko stawili się, wraz z rodziną i dobytkiem, na peronie, nie zawsze mieli do czego wsiadać. Radzieckie koleje podstawiały wagony bardzo niepunktualnie, niejednokrotnie w mniejszej liczbie niż zamówiono²⁷. Pomijając chęć utrudnienia Polakom wyjazdu, była to wypadkowa dwóch istotnych czynników: niskiego priorytetu transportu (pierwszeństwo miały przejazdy wojskowe) oraz niewydolności spowodowanej znacznymi zniszczeniami taboru. Należy pamiętać, że opisywane sytuacje miały miejsce albo jeszcze w czasie wojny, albo co najwyżej rok po jej zakończeniu²⁸.

Kwestia opóźnień w podstawianiu pociągów dla repatriantów obecna była w ruchu ewakuacyjnym od samego początku²⁹. Antoni Krawiński, zastępca Głównego Pełnomocnika w Łucku, w sprawozdaniu z inspekcji dokonanej na przełomie stycznia i lutego 1945 roku, zanotował: *Szwankuje (...) terminowe podstawianie wagonów*³⁰. To, oraz fakt dostarczania przez stronę sowiecką zbyt małej liczby pojazdów do poszczególnych transportów, było powodem ciągłych zatargów pomiędzy władzami polskimi a radzieckimi³¹, zarówno na Ukrainie jak i na Litwie. Sytuację określano jako rozpaczliwą³².

Nie lepiej wyglądała sytuacja na początku 1946 roku. Pełnomocnik Rejonowy w Wilnie, Jan Baturó przekazał Głównemu Pełnomocnikowi w Wilnie interesujące spostrzeżenia w raporcie odnośnie transportu z lutego. Skład dla repatriantów miał zostać podstawiony na stację 30 stycznia. Następnie termin przesunięto na 6 lutego, potem ogłoszono, że przybędzie on 8 lutego; eszelon przyjechał dopiero 9 lutego rano³³.

Zastępca Głównego Pełnomocnika w Łucku, kapitan Pizło, alarmował swojego przełożonego w Warszawie, że opóźnienia zmuszały ewakuowaną ludność do oczekiwania przyjazdu pociągów na rampach załadunkowych. Repatrianci niejednokrotnie zmuszeni byli spędzić kilka godzin, a nawet dni³⁴ pod gołym niebem. Przez te dni ludzie często zjadali część prowiantu przygotowanego na drogę. Pod koniec przedłużających się podróży cierpieli głód.³⁵ Brakowało zaplecza sanitarnego³⁶. Efektem choćby chwilowego oddalenia się repatrianta od miejsca oczekiwania, mogły być problemy z umieszczeniem w pociągu całego jego dobytku. Jak wspomina Wanda Bartoszewicz: *Kto miał większą siłę przy załadunku, to gdzieś tam [się] ponpychał*³⁷. Ci o mniejszym potencjale fizycznym, zabierali mniej – w wagonach nie starczało miejsca dla ich mebli, czy bydła. Jak wspomina Janina Papaj: *podstawione wagony w większości były już wcześniej zajęte, resztę wzięli szturmem młodzie, silni mężczyźni [podkreślenie moje – BM], dla nas miejsca w wagonach nie było*³⁸. Doskonałym poświadczeniem urzędowym na wagonowe braki są raporty inspektora Baturó z marca 1946. By przewieźć repatriantów wraz z ich mieniem strona polska zgłosiła zapotrzebowanie na dwa transporty po 50 wagonów. Na stację podtoczono w pierwszym przypadku zaledwie 26³⁹, w drugim: 35⁴⁰ wagonów.

²⁷ *Przemieszczenie*, red. St.Ciesielski, s.25: *W marcu [1945, na Litwie,] zamiast 1200 dostarczono 406 wagonów, w kwietniu 2299 zamiast 4000, w maju 1855 zamiast 4500, w czerwcu 724 zamiast 2500*. Również op.cit., s.33. Por: *Przemieszczenia*, red. Z.Gajowniczek, ss.357, 379, 497.

²⁸ A.Paczoska, *Dzieci Jalty*, s.225; *Przemieszczenie*, red. St.Ciesielski, s.32. Czerniakiewicz, *Repatriacja*, s.47. D.Sula, *Działalność PUR*, s.67.

²⁹ A.Paczoska, *Dzieci Jalty*, s.224.

³⁰ AAN, *Gł.Peln. w Łucku*, sygn.9, k.149.

³¹ AAN, *Gł.Peln. w Łucku*, sygn.9, k.167.

³² Czerniakiewicz, *Repatriacja*, s.35.

³³ AAN, *Główny Pełnomocnik do spraw Ewakuacji w Wilnie*, sygn.9, k.33.

³⁴ Np. AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.140-141: *Przybycie repatriantów na rampę w dniu 19 października (...) Podstawienie wagonów dla załadunku dnia 26 października 1946 (...)*. Por. *Przemieszczenie*, red. St.Ciesielski, ss.25-26, 28.

³⁵ D.Sula, *Działalność PUR*, s.65.

³⁶ AAN, *Główny Pełnomocnik Rządu R.P. do spraw Ewakuacji Ludności Polskiej z USRR w Łucku*, sygn.12, k.15-17.

³⁷ Karta, *AW*, sygn.AW I/27, k.1.

³⁸ Karta, *AW*, sygn. AW II/1887.

³⁹ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.39.

⁴⁰ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.48.

Nawet jeśli liczba jednostek w składzie zgodna była z zamówieniem – co praktycznie się nie zdarzało⁴¹ – w większości wypadków wiele do życzenia pozostawiała ich jakość i wyposażenie. Podstawiane jednostki były uszkodzone: bez drzwi i z dziurawymi ścianami⁴², bez okien i desek do siedzenia⁴³, brudne i niezdezynfekowane⁴⁴ po bydle⁴⁵. Zimą, przy mrozach dochodzących do -30°C ⁴⁶, przysyłano wagony bez piecyków; ogrzewania pozbawione bywały nawet pojazdy przeznaczone dla chorych (tzw. izolatory) oraz matek z małymi dziećmi⁴⁷. Warunki transportu przypominały niekiedy eszelony wiozące zesłańców w głąb ZSRR⁴⁸, nie zaś wolnych ludzi do ich ojczyzny. Trzeba jednakże przyznać, że w większości wypadków, mimo małej ilości wagonów, nie były one przepełnione. Opiswany wyżej brak miejsc był efektem zapelniania przez nagromadzenie dobytku przy drzwiach, co miało pozorować tłok i zniechęcać innych do prób załadunku. Niektórzy ewakuowani nie chcieli dzielić wagonu z innymi rodzinami.

Dla usprawnienia transportu ludzie ładowani byli nawet na otwarte wagony, tzw. węglarki. W maju 1945 roku warunki te określone zostały przez zastępcę Głównego Pełnomocnika w Wilnie jako *dalekie od wygod, lecz w pełni możliwe*⁴⁹. Jednakże, jak można przeczytać we wspomnieniach repatrianta z Ukrainy, Eugeniusza Jaworskiego, podobnie wyglądały okoliczności przejazdu również na początku listopada tegoż samego roku⁵⁰. Trudno w takiej sytuacji mówić o godnych warunkach transportu.

Proszę wsiadać!

Pojawienie się pociągu przy rampie nie zawsze oznaczało koniec problemów. O czym już wspominałem, zdarzało się, że mniejsza niż przewidywano liczba wagonów zmuszała do walki o miejsce pomiędzy samymi ewakuowanymi. Jeśli do danego transportu przydzielony został rzetelny konwojent, każdemu wyznaczano sprawiedliwą ilość miejsca. W obydwu sytuacjach wiązało się to jednak z porzuceniem części dobytku na peronie⁵¹.

Trudności przy załadunku piętrzyli przed ewakuowanymi sowieccy urzędnicy każdego szczebla. Przykładem może być nakaz jednego z urzędników Przedstawicielstwa Ukraińskiego, nazwiskiem Nieczeporenko. Wbrew zarządzeniom najwyższych władz o minimum sześciu godzinach na załadunek, dał on repatriantom zaledwie dwie i pół godziny na znalezienie się w wagonach. Wynikiem tego bezprawnego działania trzy rodziny nie zdążyły wsiąść do pociągu; inni, by odjechać, zmuszeni zostali do pozostawienia na rampie kolejowej części mienia⁵².

W styczniu 1945 na biurko Głównego Pełnomocnika na Ukrainę wpłynął raport z kontroli w dawnym województwie wołyńskim. Wysłany tam inspektor donosił o wymuszaniu od repatriantów tzw. „opłat specjalnych”: każda rodzina, która chciała załadować się do pociągu,

⁴¹ *Przemieszczenie*, red. St.Ciesielski, s.25. Strona radziecka rzadko kiedy przysyłała połowę zamówionych wagonów. Niejednokrotnie do dyspozycji dawano poniżej 40% a nawet 30% liczby zapotrzebowania.

⁴² AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.39.

⁴³ AAN, *Generalny. Pełnomocnik R.P. do spraw Repatriacji w Warszawie*, sygn.12, k.20.

⁴⁴ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.33.

⁴⁵ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.48.

⁴⁶ AAN, *Generalny Pełnomocnik Rządu R.P. d/s Repatriacji w Warszawie*, sygn.12, k.20.

⁴⁷ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.10.

⁴⁸ Por. B.Skarga, *Po wyzwoleniu... (1944-1956)*, Poznań 1990, ss.3, 26-27. „W czterdziestym nas Matko na Sybir zesłali...”. *Polska a Rosja 1939-1942*, oprac. I.Grudzińska-Gross, J.T.Gross, Kraków 2008, np.: wspomnienia Stanisława R. (s.99), wspomnienia Władysława M. (s.183), wspomnienia Zofii Andruszko (ss.342-343), etc.

⁴⁹ AAN, *Gł.Peln. w Łucku*, sygn.12, 15-17.

⁵⁰ Karta, *AW*, sygn.AW II/1780/J. Por. *Przemieszczenie*, red. St.Ciesielski, ss.34-36; (informacja o podobnych warunkach transportu w grudniu 1945 roku).

⁵¹ Karta, *AW*, sygn.AW I/27, k.1.

⁵² AAN, *Główny Pełnomocnik Rządu R.P. do spraw Ewakuacji Ludności Polskiej z USRR w Łucku*, sygn.22, k.109.

musiała uiścić bajeczną sumę 60 tys. rubli⁵³. Pod pretekstem braku miejsca w wagonach, nie chciano również wprowadzać do wagonów zwierząt gospodarskich. Dopiero opłata – od 50 do 100 rubli za krowę oraz 200 rubli za konia – umożliwiała ich załadunek⁵⁴. Kilka rodzin, których nie było stać na „opłaty” nie wpuszczono do eszelonu. Inspektor informował, że całym procederem kierował wymieniony z nazwiska Polak; założyć można, gdyż źródło tej informacji nie precyzuje, że był on konwojentem bądź jego pomocnikiem.

Kwestia wywozu zwierząt gospodarskich była palącym problemem, towarzyszącym repatriantom od momentu rejestracji na wyjazd. Jak wspominałem, władze sowieckie ogólnie były niechętnie ewakuacji polskiej ludności wiejskiej⁵⁵. Jednakże, w myśl przytoczonego przez cytowanego już kapitana Pizłę, „*niech jada, byle jak najmniej wywieźli*”⁵⁶, znacznie bardziej troszczono się o to, aby na Litwie czy Ukrainie pozostały należące do Polaków konie czy krowy, jak o pozostanie samych polskich chłopów. Z tego też powodu wywózkę zwierząt blokowała nie tylko „prywatna inicjatywa” żadnego zysku konwojenta, ale również przedstawiciele LSRR i USRR. W raportach, w szczególności tych z początków procesu repatriacji, bardzo często⁵⁷ natrafia się na podobne informacje: *referentki rosyjskie przy ładowaniu do pociągów ponyrzucały z wagonu wbrew instrukcji bydło*⁵⁸.

Wertując archiwalia Głównego Pełnomocnika do Spraw Ewakuacji w Wilnie natknąłem się na wyjątkowo dziwną sprawę. W kwietniu 1945 roku z transportu numer siedemnaście zostały wycofane dwa małżeństwa: Litwina i Polki⁵⁹, oraz Polaka z litewskim obywatelstwem i Polki⁶⁰. Kwestia przyznania wizy i zgody na repatriację mieszanych małżeństw były bardzo trudnymi i zawiłymi sprawami. Ujmując cały problem w telegraficznym skrócie: dla litewskich władz, ten kto miał w dowodzie osobistym wpisaną narodowość litewską⁶¹, (*Letuwis*⁶², własc. *Lietūvis*) był Litwinem. Odstępstwa od tej zasady czynione były tylko na samym początku procesu rejestracji⁶³. Wyjątkowo dziwny jest zarówno fakt wydania pozwolenia na wyjazd Litwinowi z litewskimi korzeniami, jak również sprawa usunięcia obydwu małżeństw dopiero w momencie transportu. Już przy rejestracji cała czwórka winna była zostać odrzucona ze względów formalnych. Najwyraźniej w ten agresywny sposób postanowiono naprawić błąd lub zbyt miękkie serce któregoś z litewskich urzędników. Materiały nie dają również odpowiedzi na pytanie, czy akcja wyrzucenia mieszanych małżeństw z transportu nie była spowodowana wykryciem przekupstwa w biurze polskiego pełnomocnika lub litewskiego przedstawiciela.

Odjazd!

Kiedy repatrianci znaleźli się już w składzie kolejowym, pociąg w większości wypadków ruszał. Zdarzały jednak się kilkugodzinne poślizgi, spowodowane opóźnieniami w dostarczeniu parowozów⁶⁴. Bywało również, że od samego początku podróży kolejarze żądali od transportowanych ludzi tzw. „zsypek” – łapówek ze zrzutek. Dla przykładu, we Lwowie gotowy

⁵³ Zastanawiająca jest zawrotna wysokość kwoty umożliwiającej jednej rodzinie załadunek do wagonu, w zestawieniu z relatywnie niską „opłatą” za konia czy krowę. Można założyć, że owe 60 tys. rubli było kwotą całkowitą, którą repatrianci zebrali i przekazali jako łapówkę.

⁵⁴ AAN, *Gł.Peln. w Łucku*, sygn.9, k.152.

⁵⁵ Karta, *AW*, sygn.AW I/535, k.6.

⁵⁶ AAN, *Gen.Peln. w Warszawie*, sygn.12, k.17.

⁵⁷ AAN, *Gł.Peln. w Łucku*, sygn.9, k.167.

⁵⁸ AAN, *Gł.Peln. w Łucku*, sygn.22, k.36.

⁵⁹ AAN, *Główny Pełnomocnik do spraw Ewakuacji w Wilnie*, sygn.24, k.31.

⁶⁰ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.24, k.32.

⁶¹ A.Milosz, „*Lietuwis*” w *dowodzie*, „Karta” nr 7, 1992, s.41

⁶² Karta, *AW*, AW sygn.I/535, s.8.

⁶³ Karta, *AW*, AW sygn.I/535, s.8-9.

⁶⁴ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.39.

do wyjazdu transport stał trzy dni. Ruszył dopiero, gdy pasażerowie przekazali maszyniście 1,9 tys. rubli. Nie była to jednakże zbyt wygórowana kwota. Ewakuowani przewożeni wcześniej wysłanymi eszelonami płacili za „rozpalenie pod kotłem” 20, 40 i 60 tys. rubli⁶⁵.

Jak wspominają repatrianci, zdarzało się, że kontrybucje wymuszano już na trasie. Gdy *kolejarze chcieli dostać łapówkę – zatrzymywali pociąg i nie jechali*⁶⁶. Maszyniści potrafili zastopować eszelon w szczerym polu i nie ruszali dopóki nie otrzymali pieniędzy. *Zdarzało się, że mimo [otrzymania „zsypekki”] pociąg stał nadal. Mówiono wtedy, że wynik zbiórki był miżerny i należy powtórzyć ją jeszcze raz. Ale były też efektywne zbiórki*⁶⁷. Pracownicy kolei potrafili w ciągu jednej podróży zatrzymać transport kilkukrotnie, żądając coraz to nowych korzyści finansowych⁶⁸. Zdarzało się również, że mimo przekazania łapówki, parowóz odczepiano od składu, pozostawiając go na stacji⁶⁹.

Kolejarze próbowali również wyludzać jedzenie oraz, przede wszystkim, wódkę. Pełnomocnik Baturo raportował przełożonemu w Wilnie o podobnych nieprawidłowościach: *Po przybyciu do Ignalina brygada zażądała kolacji i wódki, gdy im odmówiono, po paru minutach zawiadomili nas, że wagon służbowy i sanitarny ze względu na słabe bandaże na kołach musi być wyladowany*⁷⁰. Spór o kolację i bandaże wygrał Baturo, doprowadzając do szybkiego przeglądu technicznego rzeczonych wagonów. Okazały się sprawne.

Alkoholu niekiedy żądał od repatriantów również polski konwojent transportu. Na punkcie etapowym⁷¹ zabronił ewakuowanym przeladunku do nowych wagonów. *[S]tarości wagonów na zarządzenie p.Konwojenta Paszkowskiego zaczęli zbierać po jednym litrze wódki i zakąski od wagonu i po 15 rubli od osoby*⁷². Biorąc pod uwagę, że składy liczyły sobie od 25 do 50 wagonów⁷³, którymi przewożono po 220 – 600⁷⁴ osób, należy założyć, że zebrano od 25 do 50 litrów wódki oraz od 3,3 tys. do 9 tys. rubli. Nie jest jednak pewne, czy pieniądze i alkohol przeznaczone były dla Paszkowskiego, aby zezwolił na przeladunek, jak sugeruje w swojej skardze głowa rodziny Czapskich, czy też dla kolejarzy, *na tzw. smarowanie, żeby (...) dali wagony szybko i przy naszym torze*⁷⁵, co zakłada ewakuowany Ludwik Jankowski.

Warto wspomnieć, że załadunek, przeladunek czy wyladunek, zarówno w ZSRR, na granicy, jak i w Polsce dawał doskonałą okazję złodziejom⁷⁶. Było sporo kradzieży – przywłaszczano głównie małe przedmioty, czasem kury. Zawłaszczano również większe obiekty, jak na przykład siano, a nawet pługi⁷⁷.

Gdy transport konwojowany przez Paszkowskiego dotarł do granicy polsko-radzieckiej (litewskiej), ponownie ruszyły zbiórki alkoholu, tym razem dla sowieckiej straży granicznej. *Ściągano po pół litra wódki i przekąski od każdego wagonu*. Tych, którzy nie chcieli dać pogranicznikom łapówki, ci *zapisywali i grozili rewizją*⁷⁸. Kto nie miał alkoholu, mógł wykupić się pieniędzmi⁷⁹.

⁶⁵ AAN, *Gen.Peln. w Warszawie*, sygn.12, k.20.

⁶⁶ Karta, *AW*, sygn.AW I/76, k.24. Por. *Przemieszczenie*, red. St.Ciesielski, s.37.

⁶⁷ Karta, *AW*, sygn.AW II/1887.

⁶⁸ D.Sula, *Działalność PUR*, s.67.

⁶⁹ *Przemieszczenie*, red. St.Ciesielski, s.35.

⁷⁰ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.66.

⁷¹ *Przemieszczenie*, red. St.Ciesielski, s.38.

⁷² AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.24, k.41-44.

⁷³ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, kk.39 i 48.

⁷⁴ AAN, *Główny Pełnomocnik do spraw Ewakuacji w Wilnie*, sygn.166, k.48.

⁷⁵ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.24, k.45-48.

⁷⁶ Karta, *AW*, sygn.AW I/313, k.8.

⁷⁷ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn. 9, k.9.

⁷⁸ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.24, k.41-44.

⁷⁹ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.24, k.45-48.

Kontrola

Granica była kolejnym punktem, w którym repatrianci napotykali trudności na swojej drodze do ojczyzny. Kontakt z pogranicznikami praktycznie każdemu ewakuowanemu mógł przysporzyć kłopotów: poczynając od zakwestionowania przewożonego mienia, kończąc na zawróceniu z powrotem do Związku Radzieckiego.

W połowie grudnia 1944 roku, do Głównego Przedstawiciela Rządu USRR wpłynęła skarga Głównego Pełnomocnika w Łucku na kwestionowanie przez sowieckich strażników granicznych, wbrew zarządzeniom władz⁸⁰, różnego mienia. *Zakwestionowane przedmioty, jak składane łóżka, materace, krzeselka, stoliki, taboreciki, byżki i widelce – stosownie do art. 3-go, punktu 2-go układu pomiędzy Polskim Komitetem Wyzwolenia Narodowego a Rządem U.S.R.R. – stanowią sprzęty domowe, względnie przedmioty domowego użytku*⁸¹ i nie podlegają rekwizycji⁸².

Na początku marca 1946 roku radzieccy pogranicznicy zatrzymali skrzynię z nutami i książkami należącymi do polskich repatriantów. Zgodnie z postanowieniem Gławlitu⁸³, księgozbiory prywatne do 1,5 tys. egzemplarzy nie podlegały cenzurze. Strażnicy graniczni z uporem godnym lepszej sprawy obstawali, że zatrzymane książki powinny jednak zostać ocenzurowane. Zaslaniai się faktem, jakoby centrala Gławlit w Moskwie wydała nowe zarządzenie, na mocy którego wszystkie wywożone poza granice ZSRR druki podlegają cenzurze i dopiero po jej dokonaniu zostaną one zwrócone zainteresowanym. Co interesujące, litewski oddział Gławlitu nic o takim rozporządzeniu nie słyszał⁸⁴.

Na granicy polsko-radzieckiej nie wszyscy mieli szczęście przekroczyć linię demarkacyjną. Teoretycznie każdy, kto został wciągnięty na listę ewakuacyjną, był uprawniony do wyjazdu. Władze sowieckie uznały jego polskie pochodzenie, otrzymał wszelakie *sprawki* z litewskich bądź ukraińskich urzędów. Praktycznie zaś nie było to do końca prawdą.

Doskonałym przykładem są rodziny Czapskich i Jankowskich, fragmenty skarg których cytowałem już w niniejszym artykule. Gdy pod koniec grudnia 1945 roku dotarli na granicę (Gerdawa), poinformowano ich o skreśleniu z ewidencji repatriantów, bez podania żadnego powodu. Nic nie dawały próby wyjaśnienia sytuacji: Litwini twierdzili, że to Polacy usunęli ich z list, Polacy – że to Litwini; Sowietci umyli ręce, twierdząc, że skoro skreślono, najwyraźniej był ku temu jakiś racjonalny powód i przez granicę nie przepuszczają.

Co interesujące, z obydwu rodzin na listach zostawiono po jednej osobie. Nieskreślony Czapski wyjechał; Jankowska, dwunastoletnia córka repatriantów, wróciła wraz z rodzicami do Wilna. Mieli szczęście: pozostawione przez nich w stolicy mieszkanie było jeszcze wolne. Niestety, lokum Czapskich zostało już zajęte przez inną rodzinę⁸⁵.

Zdarzały się również skreślenia podyktowane wyjątkowym biurokratyzmem sowieckich władz. W maju 1946 roku radziecka służba graniczna wypuściła z ZSRR zaledwie 16 rodzin z transportu liczącego 385 osób. Powodem zawrócenia większości repatriantów były stemple starego wzoru, przystawione na ich kartach ewakuacyjnych. Przedstawiciel polskich władz repatriacyjnych próbował przekonać radzieckiego pogranicznika, aby przymknął oko na tę drobną nieścisłość. Bezskutecznie: *[k]omendant kategorycznie odmówił, twierdząc, że otrzymał takie*

⁸⁰ *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.15.

⁸¹ AAN, *Gł.Peln. w Łucku*, sygn.9, k.202.

⁸² *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.15.

⁸³ Главное Управление по Делам Литературы и Издательств, Главлит, Gławlit. Główny Urząd do Spraw Literatury i Publikacji; urząd zajmujący się w ZSRR cenzurą prasy, książek i in.

⁸⁴ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.51, k.7-8; por. *Dzieci Jalty*, s.266.

⁸⁵ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.24, k.41-48.

zarządzenie z „Ewakokomisji”, by bez nowych pieczętek nie uznawać kart ewakuacyjnych jako ważne⁸⁶. Repatrianci musieli wrócić do Dukaszt – skąd wyruszyli – by ostemplowano ich dokumenty pieczęciami nowego wzoru.

Na mocy umów o ewakuacji Polaków, repatrianci mieli prawo wywozu z terenów republik ZSRR do tysiąca rubli⁸⁷. Jeśli repatriant posiadał większą kwotę, powinien wpłacić ją na konto w radzieckim banku, by po powrocie do kraju odebrać pieniądze w polskiej placówce. Jednakże rzadko kiedy ewakuowanym udawało się odzyskać zdeponowane kwoty⁸⁸. Za zaś tyczy się innych kosztowności: *generalnym zakazem wywozu* [objęte było] *złoto, srebro, waluta, klejnoty, dzieła sztuki, zabytki (...)*⁸⁹.

Pomimo tak szczegółowych zarządzeń dotyczących wywożonych dóbr materialnych, dochodziło do licznych nadużyć. Żołnierze pilnujący granicy, zmuszali ewakuowanych do zdeponowania w ich rękach kwot nieprzekraczających tysiąca rubli⁹⁰. Tłumaczyli to zakazem wywozu⁹¹ za granicę banknotów pozostających w obiegu w ZSRR⁹². Na zabrane pieniądze z reguły nie wystawiali żadnych kwitów⁹³. Jeśli już wystawiali dokumenty o konfiskacie, często były to kwity zbiorcze: cały wagon, kilka rodzin, na jedno nazwisko.

Ewakuowani mieli bardzo duże problemy z odzyskaniem pieniędzy, zarówno tych wpłaconych na konto radzieckiego banku jak i tych zarekwirowanych na granicy, na które posiadali jakiegokolwiek kwity. Polskie banki nie chciały wypłacać należności, odsyłały interesantów Generalnego Pełnomocnika⁹⁴. Urzędnicy odpowiedzialni za repatriację próbowali odzyskać od Związku Radzieckiego zabrane Polakom na granicy sumy. Bezskutecznie⁹⁵.

Na granicy niejednokrotnie dochodziło do regularnych grabieży⁹⁶; żołnierze żądali oddania im wszystkich posiadanych pieniędzy i kosztowności. W wypadku odmowy ewakuowanych straszono wyrzuceniem z transportu lub wywózką na Sybir⁹⁷.

Tuż po przekroczeniu granicy ewakuowani wciąż borykali się z problemami, związanymi z przeladunkiem. Transport do rubieży ZSRR zapewniały koleje radzieckie. Na terenie Polski za dalszą podróż odpowiedzialne było PKP. Niezgranie w czasie, związane z opóźnieniami radzieckich kolei oraz niewydolnością kolei polskich, powodowały liczne trudności⁹⁸.

Władysława Manterys wspomina, że ci, którzy jechali eszelonem ewakuacyjnym przez Rawę Ruską, zostali na granicy wyladowani ze składu i *koczowali dwa tygodnie w polu*⁹⁹, w oczekiwaniu na transport w głąb Polski. O podobnych niedogodnościach raportowała Głównemu Pełnomocnikowi w Wilnie inspektor Wiktoria Trzeciak: *w Łosośnie*¹⁰⁰ *jest b[ardzo]*

⁸⁶ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.56.

⁸⁷ *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.15.

⁸⁸ *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.36.

⁸⁹ *Przesiedlenia*, red. Z.Gajowniczek, s.279.

⁹⁰ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.51, k.4: zabierano nawet kwoty poniżej połowy dozwolonej ilości (300 rb)

⁹¹ Profesor Barbara Skarga, wracająca z zsyłki na Syberię w 1956 roku, wspomina: *Wolno nam wszystko wynieść bez cla, rubli natomiast do Polski brać nie można* (B.Skarga, *Po wyzwoleniu*, s.235). Niechęć przed wywozem pieniędzy poza granice tłumaczona może być np. obawą przed przekazaniem ich jako wzorów do tworzenia falsyfikatów przez wrogie państwu żywioly.

⁹² AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.24, k.45-48.

⁹³ A.Paczoska, *Dzieci Jalty*, s.265.

⁹⁴ AAN, *Główny Pełnomocnik do spraw Ewakuacji w Wilnie*, sygn.51, k.3.

⁹⁵ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.51, k.17.

⁹⁶ *Przesiedlenia*, red. Z.Gajowniczek, s.283.

⁹⁷ A.Paczoska, *Dzieci Jalty*, s.265.

⁹⁸ *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, ss.33-35.

⁹⁹ Karta, *AW*, sygn.AW I/211a, k.4.

¹⁰⁰ Łosośna Wielka

trudno z wagonami kolei polskich na przeladunek, tak, że po przyjeździe tam ludzie muszą nieraz po kilka dni czekać pod gołym niebem na otrzymanie wagonów z Białegostoku¹⁰¹. Jeśli zaś oba transporty zgrały się w czasie, pojawiał się problem przeladowania mienia z wagonu do wagonu: potrzeba było na to czasu. W większości wypadków radzieckim pogranicznikom i kontrolerom bardzo się jednak spieszyło¹⁰²: dochodziło do sytuacji analogicznych z początkiem podróży – przy torach pozostawała część mienia ewakuowanych.

Na miejscu

W Polsce repatriantom wcale nie kończyły się problemy repatriantów. Stanisława Chmiel, ewakuowana z województwa nowogrodzkiego, poinformowała spisującego jej wspomnienia pracownika Ośrodka Karta, że *[m]iędzy Królewcem a Olsztynem zatrzymała [ich transport] niemiecka partyzantka i trzeba było zapłacić im okup, by pojechać dalej*¹⁰³. Jest to raczej rzadko spotykane świadectwo. Nie jestem pewny, co należy rozumieć pod pojęciem „niemiecka partyzantka”. Można postawić trzy tezy proveniencji tej zbrojnej grupy: oddział Werwolfu, co jest jednak mało prawdopodobne, z uwagi na wielkość organizacji; zorganizowani niemieccy dezertery, ukrywający się przed Wojskiem Polskim oraz Armią Czerwoną w ostępach byłych Prus Wschodnich Warmii; uzbrojona grupa niemieckich cywilów, którzy rabunkiem próbowali zdobyć pieniądze na żywność i dalszą działalność. Ostatnia teza wydaje mi się być najbardziej prawdopodobną.

Nim ewakuowani docierali do ośrodków rozdzielczych lub wybranych przez siebie miejscowości, musieli stawić czoła żądnym pieniędzy, alkoholu i cudzych zegarków żołnierzom Armii Czerwonej. Zdarzało się, że kolejne oddziały wojsk sowieckich zatrzymywały eszelon kilkukrotnie¹⁰⁴.

W punktach repatriacyjnych ewakuowani otrzymywali żywność oraz możliwość długo wyczekiwanej ablucji. Alina Guć wspomina, że *[w]arunki sanitarne [w transporcie] były dramatyczne. Pierwszą kąpiel była dopiero w Poznaniu. Tam były prysznicze i punkt sanitarny*¹⁰⁵. Również tam mieli sporą szansę na pierwszy kontakt z funkcjonariuszami UB. W raporcie Wojewódzkiego Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego w Poznaniu z października 1945, przeczytać można sprawozdanie z utworzenia punktu repatriacyjnego w Poznaniu-Świerczewo; znaleźć można tam informację o działalności dwóch kuchni gotujących ciepłą strawę oraz notkę o powstaniu oddziału sanitarnego, gdzie repatrianci byli odwszawiani i ewentualnie szczepieni przeciw chorobom zakaźnym. Co najważniejsze z punktu widzenia MBP, w punkcie owym powołano specjalną *grupę operatywną [której zadaniem jest] werbowanie agentów wśród repatriantów*¹⁰⁶. Ludzie niedawno ewakuowani z republik Związku Radzieckiego, przekonywali się, że i w nowej Polsce działalność służb kontrolno-policyjnych nie ma granic.

Ci, którzy pojawiali się w mieście lub wsi będącej ostatecznym celem ich podróży, nie zawsze otrzymywali niezbędną pomoc od państwa. Bywali zdani sami na siebie. Najjaskrawszym przykładem jest los Anny Szkute, która pewnego styczniowego dnia 1945 roku znalazła się w Siedlcach. Nie miała w Polsce żadnej rodziny, nie miała co ze sobą zrobić. *[W]yładowali moje rzeczy, śnieg padał, a ja stałam z dziećmi. (...) Jeden kolejarz podszedł do mnie i powiedział: „Nie może pani*

¹⁰¹ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.48.

¹⁰² A.Paczoska, *Dzieci Jalty*, ss.266-267.

¹⁰³ Karta, *AW*, sygn. AW I/84.

¹⁰⁴ *Przesiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.36.

¹⁰⁵ Karta, *AW*, sygn. AW I/234, k.5.

¹⁰⁶ Instytut Pamięci Narodowej, BU, 1572/1080, k.4.

*tak stać, proszę do mnie do mieszkania”. Pomógł mi zabrać rzeczy i zaprowadził do siebie¹⁰⁷. Inni mieli więcej szczęścia: po dojeździe do punktu docelowego, mogli koczować w eszelonie; wykorzystywali ten czas na poszukiwanie lokum¹⁰⁸. Najlepiej sytuację pokrzywdzonych podsumowała Krystyna Bochowic-Jabłońska z Wilna: *Nikt nam nie gwarantował żadnych mieszkań (...). Dostawiano nas tylko na tory do miasta, któreśmy sobie wybrali i naszym losem urząd repatriacyjny przestawał się interesować. Owszem, były jeszcze jakieś stołówki, można było jeszcze przez jakiś czas chodzić na jakąś zupę, ale poza tym to koniec, trzeba było samemu znaleźć dach nad głową, pracę, wszystko¹⁰⁹.**

* * *

Państwowy Urząd Repatriacyjny i Pełnomocnicy do spraw Ewakuacji (lub Repatriacji) każdego szczebla przykładali wszelkich starań, aby wszystkim przemieszczającym się rodakom dopomóc w trudnej sytuacji, zarówno przed wyruszeniem w opisywaną przeze mnie podróż, w jej trakcie, jak i po zakończeniu. Zdarzali się oczywiście urzędnicy, którzy próbowali wykorzystać trudną sytuację ewakuowanych, piętząc przed nimi kolejne trudności i jako remedium oferujący swoją pomoc, w zamian za łapówkę¹¹⁰. Jednocześnie nie można zapominać, że przybywali oni do kraju zrujnowanego wojną.

Również nastawienie władz poszczególnych republik nie było wyłącznie negatywne¹¹¹. W niektórych rejonach współpraca pomiędzy polskimi pełnomocnikami a przedstawicielami LSRR czy USRR przebiegała bardzo dobrze. Kooperację z sowietami bywała określana jako poprawna¹¹². Nigdy w dokumentach nie napotkałem bardziej entuzjastycznego określenia współdziałania z władzami ZSRR.

Mimo wszystko, czynione przez niektórych urzędników republikańskich i radzieckich trudności zdecydowanie negatywnie wpływały tak na współpracę z pracownikami polskich delegatur, jak i na warunki, w których repatrianci opuszczali obcą ziemię, która jeszcze tak nie dawno była ich ojczyzną.

¹⁰⁷ Karta, AW, sygn.AW I/792, k.5.

¹⁰⁸ O poszukiwaniu mieszkań na własną rękę przeczytać można również w liście repatrianta Wesołowskiego, skierowanego do rządu RP. *Przemieszczenie*, red. Z.Gajowniczek, s.372.

¹⁰⁹ Karta, AW, sygn.AW I/44, k.20.

¹¹⁰ *Przemieszczenie*, red. St.Ciesielski, s.37. B.Międzybrodzki, *Polacy z Ukrainy w drodze do Polski*, s.46.

¹¹¹ *Przemieszczenie*, red. St.Ciesielski, s.17.

¹¹² AAN, *Główny Pełnomocnik do spraw Ewakuacji w Wilnie*, sygn.11, k.72.

Źródła archiwalne:

1. Archiwum Akt Nowych, *Generalny Pełnomocnik Rządu R.P. do spraw Repatriacji w Warszawie*, sygn.1.
2. Archiwum Akt Nowych, *Generalny Pełnomocnik Rządu R.P. do spraw Repatriacji w Warszawie*, sygn.12.
3. Archiwum Akt Nowych, *Główny Pełnomocnik Rządu R.P. do spraw Ewakuacji Ludności Polskiej z USRR w Łucku*, sygn.9.
4. Archiwum Akt Nowych, *Główny Pełnomocnik Rządu R.P. do spraw Ewakuacji Ludności Polskiej z USRR w Łucku*, sygn.12.
5. Archiwum Akt Nowych, *Główny Pełnomocnik Rządu R.P. do spraw Ewakuacji Ludności Polskiej z USRR w Łucku*, sygn.22.
6. Archiwum Akt Nowych, *Główny Pełnomocnik do spraw ewakuacji w Wilnie*, sygn.9.
7. Archiwum Akt Nowych, *Główny Pełnomocnik do spraw ewakuacji w Wilnie*, sygn.11.
8. Archiwum Akt Nowych, *Główny Pełnomocnik do spraw ewakuacji w Wilnie*, sygn.22.
9. Archiwum Akt Nowych, *Główny Pełnomocnik do spraw ewakuacji w Wilnie*, sygn.24.
10. Archiwum Akt Nowych, *Główny Pełnomocnik do spraw ewakuacji w Wilnie*, sygn.25.
11. Archiwum Akt Nowych, *Główny Pełnomocnik do spraw ewakuacji w Wilnie*, sygn.51.
12. Archiwum Akt Nowych, *Główny Pełnomocnik do spraw ewakuacji w Wilnie*, sygn.166.
13. Instytut Pamięci Narodowej, BU, 1572/1080.
14. Karta, *Archiwum Wschodnie*, sygn.AW I/27.
15. Karta, *Archiwum Wschodnie*, sygn.AW I/44.
16. Karta, *Archiwum Wschodnie*, sygn.AW I/76.
17. Karta, *Archiwum Wschodnie*, sygn. AW I/84.
18. Karta, *Archiwum Wschodnie*, sygn.AW I/211a.
19. Karta, *Archiwum Wschodnie*, sygn. AW I/234.
20. Karta, *Archiwum Wschodnie*, sygn.AW I/313.
21. Karta, *Archiwum Wschodnie*, sygn.AW I/535.
22. Karta, *Archiwum Wschodnie*, sygn.AW I/792.
23. Karta, *Archiwum Wschodnie*, sygn.AW II/1780/J.
24. Karta, *Archiwum Wschodnie*, sygn. AW II/1887.

Źródła publikowane:

1. B.Skarga, *Po wyzwoleniu... (1944-1956)*, Poznań 1990.
2. *Przemieszczenia Polaków i Ukraińców*, red. Z.Gajowniczek, Warszawa-Kijów 2000.
3. *Przemieszczenie ludności polskiej z Kresów Wschodnich do Polski 1944-1947*, red. St.Ciesielski, oprac. Wl.Borodziej, St.Ciesielski, J.Kochanowski, Warszawa 1999.
4. „*W czterdziestym nas Matko na Sybir zesłali...*”. *Polska a Rosja 1939-1942*, oprac. I.Grudzińska-Gross, J.T.Gross, Kraków 2008.
5. A.Miłosz, „*Lietuvis*” w dowodzie, „Karta” nr 7, 1992.

Opracowania:

1. D.Sula, *Działalność przemieszczeniowo-repatriacyjna Państwowego Urzędu Repatriacyjnego w latach 1944-1951*, Lublin 2002.

2. A.Paczoska, *Dzieci Jalty. Exodus ludności polskiej z Wileńszczyzny w latach 1944-1947*, Toruń 2003.
3. *Historia polityczna świata XX wieku (1945-2000)*, red. M.Bankowicz, Kraków 2004.
4. B.Międzybrodzki, *Polacy z Ukrainy w drodze do Polski: październik 1944 – czerwiec 1945 roku* [w:] „Mishellanea”, styczeń 2010, nr 7 (11).
5. J.Czerniakiewicz, *Przemieszczenia ludności polskiej z terenów przyłączonych do ZSRR po 17 września 1939 roku*, Warszawa 1994.
6. J.Czerniakiewicz, M.Czerniakiewicz, *Przemieszczenia ze Wschodu 1944-1959*, Warszawa 2007
7. A.Brzozowski, *Repatriacja ludności polskiej z Wilna i Kresów Północno-Wschodnich na Pomorze Zachodnie (głównie do Szczecina)* [w:] *Konferencja Pięćdziesięciolecie Przemieszczenia Kresowiaków na Pomorze Zachodnie. Początki. Dokonania*, red. A.Giza, T.Grabowski, Szczecin 1996.
8. J.Czerniakiewicz, *Repatriacja ludności polskiej z ZSRR 1944-1948*, Warszawa 1987.
9. K.Kersten, *Repatriacja ludności polskiej po II Wojnie Światowej. Studium historyczne*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1974.