

Bartłomiej MIĘDZYBRODZKI

Transport repatriantów z Litwy i Ukrainy do Polski w latach 1944-1946

Problematyka ewakuacji obywateli Polskich z Kresów Wschodnich była wielokrotnie podejmowana przez naukowców¹. Jednakże zagadnienie trudności, jakich doświadczali repatrianci, za wyjątkiem Wilna i okolic, nie została opracowana w pełnym zakresie, jakiego wymagałaby ta niełatwa sprawa. Kwestia ta, jeśli w ogóle poruszana, była omawiana pokrótce, przy okazji rozważania innych spraw.

Z tego też powodu postanowiłem skupić się na problemach i niedogodnościach, jakie towarzyszyły Kresowiakom w procesie repatriacji z Ziemi Utraconych do Polski. W związku z tematem konferencji, na której niniejszy tekst został wygłoszony jako referat, główną osią pracy uczyniłem zagadnienie trudności związanych z samym transportem. Chętnym do bliższego zapoznania się z problemami repatriantów w pełnym zakresie zachęcam do lektury książki Alicji Paczoskiej o Wileńszczyźnie², bądź mojego artykułu poświęconego ewakuacji z Ukrainy³.

Pracę niniejszą oparłem na materiale archiwalnym Generalnego Pełnomocnika do spraw Repatriacji w Warszawie, Głównych Pełnomocników Rządu do spraw Ewakuacji Ludności Polskiej w Wilnie oraz w Łucku. Wszystkie wspomniane dokumenty przechowywane są w Archiwum Akt Nowych w Warszawie. Jako uzupełnienie dla dokumentów wykorzystałem wspomnienia ewakuowanych, przechowywane w Archiwum Wschodnim Ośrodka Karta, spośród których niektóre opublikowano w kwartalniku „Karta”⁴.

Materiały dotyczące Polaków przesiedlanych z terenów Zachodniej Białorusi nie zostały włączone do artykułu, w związku ze szczupłością źródeł – najpierw postanowiłem opracować tereny bogatsze w dokumentację.

Prezentując trudności, które napotykali repatrianci, chciałbym jednak uniknąć mylnego wrażenia, jakoby towarzyszyły one wszystkim ewakuującym się Polakom. Omówione przeze mnie niedogodności są sumą problemów, z którymi spotykali się przewożeni do kraju obywatele i o których informacje utrwalono w dokumentach Pełnomocników lub w ludzkiej pamięci.

Na stacji

Po rejestracji na listy ewakuacyjne, wycenie pozostawianego majątku, repatrianci ładują dobytek do wagonów kolejowych, którymi udają się do Polski. W dużym skrócie, zgodnie z wytycznymi dwustronnych umów podpisanych pomiędzy Polską a poszczególnymi republikami Związku Radzieckiego⁵, tak powinna wyglądać procedura ewakuacji Polaków z Kresów Wschodnich. Założenia były prawidłowe, rzeczywistość jednak obfitowała w nieprzewidziane problemy.

Wraz z uzyskaniem wszystkich niezbędnych *sprawek* (umożliwiających wyjazd dokumentów i zaświadczeń od kolejnych sowieckich urzędów) bynajmniej nie kończyła się wyboista droga trudności repatriacyjnych. Władze radzieckie niejednokrotnie starały się utrudnić Polakom wyjazd. Były rejon, w których współpraca pomiędzy stronami przebiegała bardzo dobrze. Pełnomocnik z Niemenczyna

¹ Np. K.Kersten, *Repatriacja ludności polskiej po II Wojnie Światowej. Studium historyczne*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1974; J.Czernecki, *Przemieszczenia ludności polskiej z terenów przyłączonych do ZSRR po 17 września 1939 roku*, Warszawa 1994; *Przesiedlenie ludności polskiej z Kresów Wschodnich do Polski 1944-1947*, red. St.Ciesielski, oprac. Wł.Borodziej, St.Ciesielski, J.Kochanowski, Warszawa 1999.

² A.Paczoska, *Dzieci Jalty. Exodus ludności polskiej z Wileńszczyzny w latach 1944-1947*, Toruń 2003.

³ B.Międzybrodzki, *Polacy z Ukrainy w drodze do Polski: październik 1944 – czerwiec 1945 roku*, „Mishellanea”, styczeń 2010, nr 7 (11), s.35-44.

⁴ A.Miłosz, „Lietuvis” w dowodzie, „Karta” nr 7, 1992.

⁵ AAN, *Generalny Pełnomocnik Rządu R.P. d/s repatriacji w Warszawie*, sygn.1.

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 Polskę*⁶.

W większości rejonów trudności były jednakże na porządku dziennym. W anonimowym memorandum, skierowanym do najwyższych władz polskich, przeczytać można, że *strona litewska z reguły odmawia środków transportowych do miejsca załadunku*⁷. Sytuacja na Wileńszczyźnie nie była najgorsza: repatrianci wynajmowali wozy, którymi przewozili swoje mienie na wyznaczone stacje. Gorzej było na wsiach, gdzie *do stacji załadunkowej jest 35 kilometrów, a są miejscowości, gdzie [repatrianci] będą zmuszeni przebyć 50 i więcej kilometrów*⁸. Nie wszyscy ewakuowani mogli pozwolić sobie na wynajęcie transportu na taką odległość. Miejscowi, wietrząc interes, oferowali swoje usługi za wygórowane opłaty. Czasami, w związku z dużą niechęcią Litwinów do Polaków, nie chcieli pomagać nawet za duże wynagrodzenie. Powodować mógł nimi również strach przed zajęciem opuszczonych ziem i gospodarstw opuszczonych przez Polaków przez sowieckich „kolonizatorów”. O podobnych problemach z organizacją dowozu do stacji załadunkowych można przeczytać w raportach Pełnomocników z Ukrainy⁹.

W oczekiwaniu

Ci, którym mimo wszystko udało się, wraz z rodziną i dobytkiem, znaleźć na peronie, nie zawsze mieli do czego wsiadać. Radzieckie koleje podstawiały wagony niepunktualnie, niejednokrotnie w mniejszej liczbie niż zamówiono¹⁰. Było to związane z niskim priorytetem (pierwszeństwo miały transporty militarne) oraz wojennymi zniszczeniami taboru.

Braki i opóźnienia w podstawianiu pociągów były problemem od samego początku¹¹. Zastępca Głównego Pełnomocnika w Łucku, na początku 1945 roku w sprawozdaniu zanotował: *Szwankuje (...) terminowe podstawianie wagonów*¹². Było to powodem ciągłych zatargów pomiędzy władzami polskimi a radzieckimi¹³, zarówno na Ukrainie jak i na Litwie.

Rok później sytuacja niewiele się zmieniła. Rejonowy Pełnomocnik w Wilnie sporządził w lutym 1946 roku raport, w którym informował o przesunięciach w terminie transportu. Skład dla repatriantów miał zostać podstawiony na stację 30 stycznia. Termin wielokrotnie przesuwano. Ostatecznie eszelon nadjechał dopiero 9 lutego rano¹⁴.

Do Głównego Pełnomocnika płynęły alarmujące pisma z Litwy i Ukrainy. Informowano w nich, że opóźnienia zmuszały ewakuowaną ludność do oczekiwania na rampach załadunkowych kilka godzin, a nawet dni¹⁵. Niejednokrotnie bez żadnego zaplecza sanitarnego¹⁶, często pod gołym niebem.

Do pociągu

W większości wypadków podstawione na stacje składy¹⁷ miały znacznie mniej wagonów, niż zamówiła strona Polska. Zapotrzebowanie realizowano w 50-70%¹⁸. Rodziło to trudności z załadunkiem. Jak wspomina Wanda Bartoszewicz: *Kto miał większą siłę przy załadunku, to gdzieś tam [się] powpychał*¹⁹. Repatriantka Janina Papaj i jej żeńska grupa, miały spory problem z dostaniem się do eszelonu, gdyż

⁶ AAN, Główny Pełnomocnik d/s ewakuacji w Wilnie, sygn.11, k.72.

⁷ AAN, Gł.Peln. w Wilnie, sygn.22, k.11.

⁸ AAN, Gł.Peln. w Wilnie, sygn.22, k.12.

⁹ AAN, Główny Pełnomocnik Rządu R.P. d/s Ewakuacji Ludności Polskiej z USRR w Łucku, sygn.9, k.221.

¹⁰ *Przemieszczenie...*, red. St.Ciesielski, s.25, s.33.

¹¹ A.Paczoska, *Dzieci Jalty*, s.224.

¹² AAN, Gł.Peln. w Łucku, sygn.9, k.149.

¹³ AAN, Gł.Peln. w Łucku, sygn.9, k.167.

¹⁴ AAN, Gł.Peln. w Wilnie, sygn.9, k.33.

¹⁵ 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 (...)*.

¹⁶ AAN, Gł.Peln. w Łucku, sygn.12, k.15-17.

¹⁷ *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.

¹⁸ AAN, Gł.Peln. w Wilnie, sygn.9, k.39 i k.48.

¹⁹ Karta, AW, sygn.AW 1/27, k.1.

wolne miejsca *wzięli szturmem młodzie, silni, dla nas miejsca w wagonach nie było*²⁰. Zbyt mała liczba wagonów zmuszała ewakuowanych do porzucania części mienia na rampach²¹. Dodatkowym utrudnieniem bywała złośliwość radzieckich urzędników. Przykładem może być Przedstawiciel USRR, który bezprawnie skrócił czas załadunku z sześciu do dwóch i pół godziny. W wyniku zarządzenia trzy rodziny nie zdążyły wsiąść do pociągu²².

Również jakość i wyposażenie podstawionych wagonów pozostawiało wiele do życzenia. Podtaczano jednostki bez drzwi i z dziurawymi ścianami²³, bez okien i desek do siedzenia²⁴, brudne i niezdezynfekowane²⁵ po bydło²⁶. Przy mrozach dochodzących do minus 30°C²⁷, przysyłano wagony bez piecyków²⁸. Przypominało to warunki w eszelonach wiozących zesłańców w głąb ZSRR²⁹. Dla usprawnienia transportu ludzie ładowani byli nawet na otwarte wagony. W maju 1945 roku warunki te określone zostały przez zastępcę Głównego Pełnomocnika w Wilnie jako *dalekie od wygod, lecz w pełni możliwe*³⁰. Jednakże podobnie wyglądały okoliczności przejazdu również na początku listopada tegoż samego roku³¹. Trudno w takiej sytuacji mówić o godnych warunkach transportu.

„Opłaty specjalne”

Obecność na peronie oraz przyjazd pociągu nie zawsze gwarantował możliwość załadunku i odjazdu. W styczniu 1945 na biurko ukraińskiego Głównego Pełnomocnika wpłynął raport z kontroli w dawnym województwie wołyńskim. Znalazł się tam opis nielegalnego procederu wymuszania od repatriantów tzw. „opłat specjalnych”: każda rodzina, która chciała dostać się do pociągu, musiała uiścić znaczną sumę 60 tys. rubli. Pod pretekstem braku, do wagonów nie chciano również wprowadzać zwierząt gospodarskich. Dopiero odpowiednia kwota – od 50 do 200 rubli – umożliwiała ich załadunek³². Kilku rodzin, których nie było stać na „opłatę”, 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.

Odjazd!

Odjazd nie zawsze był terminowy. Zdarzały się kilkugodzinne poślizgi, spowodowane opóźnieniami w dostarczeniu parowozów³³. Bywało również, że kolejarze żądali od transportowanych ludzi tzw. zsypek – łapówek ze zrzutek. Dla przykładu: we Lwowie gotowy 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. rubli³⁴.

Kontrybucje wymuszano również na trasie. Kolejarze *zatrzymywali pociąg i nie jechali*³⁵. Nie zawsze zsyпки pomagały. *Zdarzało się, że (...) pociąg stał nadal. Mówiono wtedy, że wynik zbiórki był mierny i należy*

²⁰ Karta, *AW*, sygn. AW II/1887.

²¹ Karta, *AW*, sygn. AW I/27, k.1.

²² AAN, *Gł. Pełn. w Łucku*, sygn. 22, k.109.

²³ AAN, *Gł. Pełn. w Wilnie*, sygn. 9, k.39.

²⁴ AAN, *Generalny. Pełnomocnik R.P. d/s Repatriacji w Warszawie*, sygn. 12, k.20.

²⁵ AAN, *Gł. Pełn. w Wilnie*, sygn. 9, k.33.

²⁶ AAN, *Gł. Pełn. w Wilnie*, sygn. 9, k.48.

²⁷ AAN, *Gen. Pełn. w Warszawie*, sygn. 12, k.20.

²⁸ AAN, *Gł. Pełn. w Wilnie*, sygn. 9, k.10.

²⁹ Por. B. Skarga, *Po wyzwoleniu... (1944-1956)*, Poznań 1990, s.26-27; 3. „*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 (s.342-343), etc.

³⁰ AAN, *Gł. Pełn. w Łucku*, sygn. 12, 15-17.

³¹ Karta, *AW*, sygn. AW II/1780/J

³² AAN, *Gł. Pełn. w Łucku*, sygn. 9, k.152. Zastanawiająca jest zawrotna wysokość kwoty umożliwiającej rodzinie załadunek do wagonu, w zestawieniu z relatywnie niską „opłatą” za konia czy krowę.

³³ AAN, *Gł. Pełn. w Wilnie*, sygn. 9, k.39.

³⁴ AAN, *Gen. Pełn. w Warszawie*, sygn. 12, k.20.

³⁵ Karta, *AW*, sygn. AW I/76, k.24.

powtórzyć ją jeszcze raz. Ale były też efektywne zbiórki³⁶. Maszyniści potrafili w ciągu jednej podróży zatrzymać transport kilkukrotnie, żądając coraz to nowych korzyści finansowych.

Kolejarze próbowali również wyludzać jedzenie oraz, przede wszystkim, wódkę. Jeden z inspektorów raportował 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*³⁷. Spór o kolację i bandaże wygrał polski urzędnik, doprowadzając do szybkiego przeglądu technicznego rzeczonych wagonów. Okazały się sprawne.

Alkoholu niekiedy żądał od repatriantów również polski konwojent transportu. Na punkcie etapowym³⁸ 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*³⁹. 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*⁴⁰, co zakłada ewakuowany Ludwik Jankowski.

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 reniżją*⁴¹. Kto nie miał alkoholu, mógł wykupić się pieniędzmi⁴².

Na granicy

Również, a może przede wszystkim, na granicy repatrianci napotykali kolejne trudności. Sowieccy strażnicy często postępowali wbrew zapisom w umowie o repatriacji i zarządzeniom władz⁴³. Rekwirowali na przykład przedmioty użytku codziennego, takie jak krzesła, stoliki, taborety czy sztućce, które ewakuowani mieli prawo wywieźć ze sobą⁴⁴.

Powołując się na rozporządzenia z moskiewskiego Gławlitu⁴⁵, których nie otrzymał jeszcze lokalny (litewski) oddział urzędu kontroli druku, zajęli celem ocenzurowania prywatne księgozbiory repatriantów, które zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami nie podlegały kontroli⁴⁶.

Również sami ewakuowani byli niejednokrotnie zatrzymywani i zwracani bezpodstawnie lub z powodu błahostek. Doskonałym przykładem są dwie rodziny, których członkowie zostali na granicy poinformowani o skreśleniu z ewidencji repatriantów, bez podania żadnego powodu. Sytuacji nie udało się wyjaśnić: Litwini twierdzili, że z listy usunęli ich Polacy, 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 innych lokatorów⁴⁷.

Z innego transportu, w maju 1946 roku, zawrócono ponad trzy czwarte repatriantów, gdyż na ich kartach ewakuacyjnych przystawiono stemple starego wzoru. Mimo interwencji Pełnomocnika, *[k]omendant*

³⁶ Karta, AW, sygn.AW II/1887.

³⁷ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.66.

³⁸ *Prześiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.38.

³⁹ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.24, k.41-44.

⁴⁰ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.24, k.45-48.

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

⁴² AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.24, k.45-48.

⁴³ *Prześiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.20-21.

⁴⁴ AAN, *Gł.Peln. w Łucku*, sygn.9, k.202, por. *Prześiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.15.

⁴⁵ 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.

⁴⁶ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.51, k.7-8; por. *Dzieci Jalty*, s.266.

⁴⁷ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.24, k.41-48.

kategorycznie odmówił, twierdząc, że otrzymał takie zarządzenie z „Ewakokomisji”, by bez nowych pieczętek nie uznawać kart ewakuacyjnych jako ważne⁴⁸.

Problemem były również pieniądze. Zgodnie z porozumieniami międzypaństwowymi, repatrianci mieli prawo wywozu z terenów republik ZSRR do tysiąca rubli; zabronione było posiadanie przy sobie większych sum, jak również dzieł sztuki oraz metali i kamieni szlachetnych⁴⁹. Mimo to na granicy dochodziło do nadużyć. Strażnicy graniczni niejednokrotnie zmuszali ewakuowanych do zdeponowania w ich rękach kwot nieprzekraczających tysiąca rubli⁵⁰, tłumacząc to zakazem wywozu⁵¹ za granicę banknotów pozostających w obiegu w ZSRR⁵². Czasem jednak najwyczejniej w świecie żądali przekazania wszystkich posiadanych pieniędzy, strasząc w przypadku odmowy wyrzuceniem z transportu bądź wywózką na Sybir⁵³. Na zabrane pieniądze z reguły nie wystawiali żadnych kwitów⁵⁴. Jeśli już wypisywali dokumenty o konfiskacie, ewakuowani mieli bardzo duże problemy z odzyskaniem zagarniętych rubli. Polskie banki nie chciały wypłacać należności, odsyłały interesantów – w szczególności, jeśli wystawiono kwit zbiorczy, cały wagon na jedno nazwisko – do Państwowego Urzędu Repatriacyjnego⁵⁵.

Na ziemi niczyjej

Tuż po przekroczeniu granicy ewakuowani wciąż borykali się z problemami, związanymi z przeladunkiem. Transport na terenie ZSRR zapewniały koleje radzieckie. W Polsce odpowiedzialność przejmowało PKP. Niezgranie w czasie, związane z licznymi opóźnieniami oraz niewydolnością polskich kolei, powodowały liczne trudności. Bywało, że ewakuowani czekali na polskie pociągi od kilku dni⁵⁶ do ponad dwóch tygodni⁵⁷. Jeśli zaś oba transporty zgrały się w czasie, pojawiał się problem przeladunku mienia: potrzeba było na to czasu. W większości wypadków radzieckim pogranicznikom i kontrolerom bardzo się jednak spieszyło⁵⁸. Dochodziło więc do sytuacji analogicznych z początkiem podróży – przy torach pozostawała część mienia ewakuowanych.

W Polsce

Po przekroczeniu granicy ewakuowani, umęczeni podróżą i trudnościami, z którymi musieli się zmagać, na ogół bez większych problemów docierali do ośrodków rozdzielczych lub wybranych przez siebie miejscowości. We wspomnieniach ewakuowanych natrafiłem jednakże na jedno interesujące świadectwo: na pociąg pełen repatriantów napadła niemieckojęzyczna banda, żądając okupu za przejazd⁵⁹.

W punktach repatriacyjnych ewakuowani otrzymywali żywność oraz możliwość długo wyczekiwanej ablucji. Alina Guć wspomina, że *[w]arunki sanitarne [w transporcie] były dramatyczne. Pierwsza kąpiel była dopiero w Poznaniu. Tam były prysznicze i punkt sanitarny⁶⁰*. 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 Ministerstwa

⁴⁸ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.56.

⁴⁹ *Prześiedlenie*, red. St.Ciesielski, s.15.

⁵⁰ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.51, k.4: zabierano nawet kwoty poniżej połowy dozwolonej ilości (300 rb)

⁵¹ 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 granicę tłumaczona może być np. obawą przed przekazaniem ich jako wzorów do tworzenia fałszyfikatów przez wrogie państwu żywioly.

⁵² AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.24, k.45-48.

⁵³ A.Paczoska, *Dzieci Jalty*, s.265.

⁵⁴ A.Paczoska, *Dzieci Jalty*, s.265.

⁵⁵ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.51, k.3.

⁵⁶ AAN, *Gł.Peln. w Wilnie*, sygn.9, k.48.

⁵⁷ Karta, *AW*, sygn.AW I/211a, k.4.

⁵⁸ A.Paczoska, *Dzieci Jalty*, s.266-267.

⁵⁹ Karta, *AW*, sygn. AW I/84.

⁶⁰ Karta, *AW*, sygn. AW I/234, k.5.

Bartłomiej Międzybrodzki, *Transport repatriantów z Litwy i Ukrainy do Polski w latach 1944-1946* [w:] „Vade Nobiscum. Materiały Studenckiego Koła Naukowego Historyków Uniwersytetu Łódzkiego. Vol. V – Podróże, pielgrzymki, peregrynacje. Religie świata”, red. M. Gawryszczak, E. Kacprzyk, Łódź 2013, s. 125-130

Bezpieczeństwa Publicznego, w punkcie owym powołano specjalną *grupę operatywną [której zadaniem jest] werbowanie agentów* wśród repatriantów⁶¹. Ludzie niedawno ewakuowani z republik Związku Radzieckiego przekonywali się, że i w nowej Polsce działalność służb kontrolno-policyjnych nie ma granic. Ostatecznie jednak ponownie byli w swojej ojczyźnie, której w pewnym sensie nigdy nie opuścili. To nie oni przekroczyli granicę, by wyjechać. Jak sami mawiali, to granica ich przekroczyła.

⁶¹ Instytut Pamięci Narodowej, BU, 1572/1080, k.4.