

WOJCIECH MARCINIAK

Łódź

Organizacja transportów repatriacyjnych z głębi Związku Radzieckiego do Polski w 1946 r.*

Agresja ZSRR na Polskę w 1939 r. i będąca jej konsekwencją aneksja wschodnich obszarów RP przyniosła falę represji w stosunku do mieszkającej tam ludności. Okupant postanowił usunąć z podporządkowanych sobie terenów domniemanych i rzeczywistych wrogów organizującej się władzy radzieckiej. Zamierzano wykorzenieć pozostałości „burżuazyjnej” Polski i złamać potencjalny opór przeciw najeźdźcy. Służyć temu miały między innymi aresztowania i masowe deportacje na wschód. Na mocy decyzji Rady Komisarzy Ludowych ZSRR przeprowadzono łącznie cztery wywózki. Pierwsza rozpoczęła się w nocy z 9 na 10 lutego 1940 r. Do pociągów jadących w głąb ZSRR zagnano wówczas niemal 140 tys. osadników wojskowych, kolonistów, pracowników służby leśnej i niewielką liczbę urzędników państwowych. Natomiast 13 kwietnia 1940 r. podobny los spotkał ok. 61 tys. członków rodzin osób aresztowanych przez radzieckie służby bezpieczeństwa (w tym również krewnych obywateli polskich przebywających w obozach jenieckich NKWD). Ta akcja miała szczególnie tragiczny wymiar, gdyż objęła głównie kobiety, dzieci i starców. Kolejny raz transporty deportacyjne zapełniły się obywatelami polskimi 29 czerwca 1940 r. Tym razem wywieziono ok. 78 tys. uchodźców przybyłych z terenów RP okupowanych przez Niemcy. Z kolei wiosną 1941 r. (maj–czerwiec) przeprowadzono wywózkę „obcego społeczeństwa elementu”, obliczonego na 47 tys. osób. Została ona przerwana napaścią Niemiec hitlerowskich na Związek Radziecki. Bilans deportacji historycy oszacowali (na podstawie danych NKWD) na ok. 320 tys. osób¹.

* Artykuł jest fragmentem rozprawy doktorskiej autora.

¹ A. Głowacki, *Przemieszczenia i przesiedlenia ludności polskiej w ZSRR w latach 1940–1946*, „My Sybiracy” 2007, nr 18, s. 15–17.

Wywózki odbywały się przeważnie nocą. Przeznaczonych do transportu ludzi budziło ze snu walenie do drzwi kolbami karabinów. Zaskoczonym i bezsilnym rodzinom dawano zazwyczaj niewiele czasu na spakowanie podstawowego dobytku. Nikt z nich nie mógł wówczas przewidzieć, jaki czeka ich los, dokąd zostaną przesiedleni i co mają z sobą zabrać. Pospieszenie pakowano zatem to, co aktualnie znalazło się pod ręką: poduszki, kołdry, koce, odzież i skromne zapasy jedzenia. Agresywne ponaglenia żołnierzy nie sprzyjały przemyślanemu doborowi bagażu. Następnie przyszłych zesłańców transportowano wozami lub saniami na stacje kolejowe. Tam czekały na nich pociągi deportacyjne, wyposażone w piętrowe prycze (nary) i niewielkie piecyki. W podłodze znajdowała się dziura, mająca spełniać rolę toalety. Deportowani podróżowali w zaryglowanych, bydlęcych wagonach, ściśnięci po 30–50 osób w każdym z nich. Byli przestraszeni, zziębnięci, głodni. Nad transportem czuwali uzbrojeni żołnierze NKWD. Na codzienne wyżywienie deportowanych składały się skromne porcje rzadkiej zupy (tzw. bałanda), nieco chleba i wrzątku. Teoretycznie funkcjonowała w eszelonach opieka medyczna, jednak w praktyce o zdrowie podróżnych nikt nie dbał. Tymczasem w wagonach znajdowały się dzieci, kobiety w ciąży, osoby stare, chore. Wielu z nich nie doczekało końca jazdy. Zwłoki wynoszono na stacjach postojowych, ku rozpaczy rodzin, które miały świadomość, że nigdy nie dowiedzą się, gdzie zostali pochowani ich najbliżsi.

Na miejsce zsyłki wycieńczeni zesłańcy docierali po kilkutygodniowej podróży. Następnie ciężarówkami, saniami, statkami rzecznyymi lub barkami rozwożono ich do osad, w których spędzić mieli długie lata na „niehumanitarnej ziemi”. Okres ten wielu byłych Sybiraków wspomina jako najtrudniejszy w swoim życiu. Zmuszeni byli stawić czoła rzeczywistości, której się nie spodziewali i do której — psychicznie, fizycznie i materialnie — nie byli przygotowani.

Fatalne warunki mieszkaniowe, uciążliwy klimat, brak żywności, bieda, choroby i praca ponad siły stały się codziennością polskich zesłańców podczas lat spędzonych w Związku Radzieckim. Dopiero ewakuacja (1942) z ZSRR Armii Polskiej gen. Władysława Andersa okazała się dla części z nich drogą do wyrwania się z koszmaru zesłania. Niestety większość spośród deportowanych na odmianę swego losu musiała czekać aż do zakończenia drugiej wojny światowej. Wówczas pojawiła się nadzieja na zawarcie umowy repatriacyjnej z ZSRR. Podpisane pomiędzy Polską a radziecką Białorusią, Ukrainą i Litwą układy² o przesiedleniach z byłych ziem wschodnich II Rzeczypospolitej pozwalały sądzić, że repatriacja z głębi Związku Radzieckiego jest kwestią najbliższych miesięcy. Tymczasem stosowne poro-

² 9 IX 1944 r. podpisano porozumienie z rządami Białorusi i Ukrainy, a 22 IX 1944 r.

— Litwy.

Wrocławskie Studia Wschodnie 14, 2012

© for this edition by CNS

zumienie zawarto dopiero 6 lipca 1945 r. w Moskwie³. Dotyczyło ono tylko Polaków i Żydów — przedwojennych obywateli RP. Władze Polski „ludowej” zgodziły się bowiem na odebranie prawa do powrotu z zesłania byłym mieszkańcom II Rzeczypospolitej innych nacji. Wśród nich znajdowali się między innymi Ukraińcy, Białorusini, Rusini i Litwini.

Tryb repatriacji obejmował dwa etapy. Pierwszy stanowiło pomyślne przejście procedury zmiany obywatelstwa (z radzieckiego na polskie), czyli tzw. opcja. Następnie przystępowano do przygotowań do wyjazdu. Terminy określone w umowie były bardzo krótkie — opcja miała zakończyć się do 1 listopada 1945 r., a przesiedlenie do 31 grudnia 1945 r. Wkrótce okazało się, że wykonanie postanowień umowy w sprawie zmiany obywatelstwa stało się dla bardzo wielu zesłańców niemożliwe. Warunkiem pomyślnego przejścia opcji było bowiem okazanie przez zainteresowanego dokumentu stwierdzającego, że we wrześniu 1939 r. był on obywatelem Polski. Tymczasem większość potencjalnych optantów nie mogła spełnić tego wymogu. Również zakończenie repatriacji w określonym umową terminie okazało się nierealne ze względu na trudności transportowe (brak odpowiedniej ilości taboru kolejowego) i warunki pogodowe (w wielu miejscach zesłania zima zaczynała się już w połowie października). W obliczu tej sytuacji polscy dyplomaci rozpoczęli skuteczną interwencję⁴, mającą na celu korektę niekorzystnych warunków umowy. W dniu 10 listopada 1945 r. rząd radziecki zgodził się na uproszczenie procedury opcji i przesunięcie terminów do 31 grudnia 1945 r. (zakończenie opcji) i 15 czerwca 1946 r. — ostateczny finał akcji⁵.

Organizatorem przesiedlenia — na mocy umowy — uczyniono Polsko-Radziecką Komisję Mieszaną ds. Ewakuacji z siedzibą w Moskwie. Ten międzyrządowy organ⁶ miał nadzorować sprawne wykonanie akcji poprzez swoich terenowych i granicznych pełnomocników. Praktyka dnia codziennego pokazała jednak, że rolę tę odgrywał Związek Patriotów Polskich w ZSRR (ZPP). To właśnie spośród jego pracowników (głównie wiceprzewodniczą-

³ *Dokumenty i materiały do historii stosunków polsko-radzieckich*, t. 8. *Styczeń 1944–grudzień 1945*, [Warszawa] 1974, s. 500–504.

⁴ Rozmowy z władzami radzieckimi prowadził ambasador RP w Moskwie Henryk Raabe. Zob. Sprawozdanie z rozmów H. Raabego z W. Mołotowem, A. Wyszyńskim i A. Pawłowem, Archiwum Akt Nowych w Warszawie [dalej: AAN], zespół akt: Biuro Prezydialne Krajowej Rady Narodowej [dalej: BPKRN], sygn. 418, k. 58–65.

⁵ Podczas procedury zmiany obywatelstwa jako wystarczające miano uznawać odtąd – uwierzytelnione przez zarząd ZPP – zeznania dwóch świadków, potwierdzających wersję zainteresowanego lub przedłożone dokumenty o niższej, niż dotąd wymagano, „randze urzędowej”.

⁶ W skład Komisji wchodziły dwie Delegacje — polska i radziecka. Delegację polską tworzyli: dr Henryk Wolpe (przewodniczący), Aleksander Juszkiewicz (członek) oraz Irena Kuczyńska (członek). Lista członków Delegacji Radzieckiej przedstawiała się następująco: A.M. Aleksandrow (przewodniczący), I.A. Prokofiew (członek) i płk I.W. Antipow (członek).

cych zarządów obwodowych ZPP) rekrutowali się pełnomocnicy Delegacji Polskiej w Komisji Mieszanej. Naznaczono ich jednak dopiero z początkiem 1946 r. Do tej pory ich obowiązki nieformalnie sprawował aktyw ZPP⁷.

Przygotowania do repatriacji rozpoczęto jeszcze wczesną jesienią 1945 r. Prace szły w kilku kierunkach i dotyczyły między innymi akcji informacyjnej, opieki medycznej i sanitarnej nad wyjeżdżającymi, pomocy materialnej, organizacji przesiedlenia polskich domów dziecka itp. Aspekty te świadomie tu pomijam. Zarządy obwodowe ZPP działały według schematu określonego instrukcjami centralnej administracji Związku. Stąd prześledzenie postępów w akcji choćby w jednym tylko obwodzie daje obraz ogromu zadań, jakim sprostać musieli wszyscy organizatorzy repatriacji⁸.

W niniejszym opracowaniu skupiam się na ostatnim etapie akcji przesiedleńczej — organizacji transportów i podróży do Polski. Według danych Delegacji Polskiej w Komisji Mieszanej w 1946 r., na mocy umowy z 6 lipca 1945 r., z głębi ZSRR do Polski wyjechały 229 193 osoby w 239 transportach repatriacyjnych. Największe natężenie przesiedlenia odnotowano pomiędzy marcem a majem 1946 r. Natomiast w styczniu tego roku odjechały tylko dwa pociągi z terenów Ukrainy (Kijów i Połtawa)⁹. Jeżeli do tej liczby dodamy także 22 058 ludzi, którzy wyjechali pomiędzy czerwcem a grudniem 1945 r.¹⁰, to bilans repatriacji wyniesie 251 250 osób.

Tymczasem w protokole końcowym Komisji Mieszanej możemy wyczytać, że do 1949 r. powróciło 248 198 repatriantów¹¹. Liczba ta obejmuje z pewnością także te osoby, którym w 1945 r. (i częściowo w 1946 r.) niesłusznie odrzucono podania opcyjne¹².

⁷ Strona radziecka w Komisji Mieszanej konsekwentnie odmawiała zgody na naznaczenie pełnomocników podczas przeprowadzania akcji opcji. Tłumaczyła, że procedura zmiany obywatelstwa jest wyłącznie wewnętrzną sprawą ZSRR. Curiosum tej sytuacji podkreślał fakt, że polscy zesłańcy musieli zwracać się z prośbą do obcego państwa, które rościło sobie prawo do arbitralnego rozstrzygnięcia, czy byli oni przed wojną obywatelami Polski. Zob. Sprawozdanie z działalności Polskiej Delegacji w Polsko-Radzieckiej Komisji Mieszanej ds. Ewakuacji za okres od 21 VII 1945 r. do 21 IX 1945 r., AAN, BPKRN, sygn. 418, k. 86–87.

⁸ W. Marciniak, *Repatriacyjne aspekty działalności Związku Patriotów Polskich w obwodzie frunzeńskim — Kirgiska SRR (1945–1946)*, [w:] *W kręgu historii Europy Wschodniej. Studia i szkice*, pod red. P. Chmielewskiego, A. Głowackiego, Łódź 2009, s. 139–160.

⁹ Sprawozdanie Polskiej Delegacji Polsko-Radzieckiej Komisji Mieszanej do spraw Ewakuacji za kwiecień–lipiec 1946 r., AAN, zespół akt: Generalny Pełnomocnik Rządu ds. Repatriacji [dalej: GPRdsR], sygn. 505, k. 3.

¹⁰ Zestawienie liczbowe ruchu repatriacyjnego z terytorium ZSRR, AAN, zespół akt: Państwowy Urząd Repatriacyjny [dalej: PUR], sygn. XII/99, k. 28.

¹¹ Protokół Końcowy Polsko-Radzieckiej Komisji Mieszanej, AAN, PUR, sygn. I/5, k. 54.

¹² Ich liczebność wstępnie oszacowano na ok. 1500–2000. Zob. Raport Przewodniczącego Polskiej Delegacji w Radziecko-Polskiej Komisji Mieszanej ds. Ewakuacji z 10 VIII 1946 r., Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych [dalej: AMZS], z. 6, w. 32, t. 502, k. 104–107.

Z kolei 23 maja 1946 r., a więc na trzy tygodnie przed oficjalnym terminem zakończenia przesiedlenia, na posiedzeniu Prezydium Zarządu Głównego ZPP za rzeczywiste uznano dane mówiące o 214 920 osobach podlegających repatriacji¹³. Ponadto według danych Delegacji Polskiej co najmniej 21 tys. zesłańców w 1946 r. przybyło do kraju transportami nieorganizowanymi¹⁴. Jak widać, ustalenie wiarygodnego bilansu repatriacji nastręcza wielu problemów. Jeśli w ostatecznym bilansie akcji uwzględnimy także tzw. dzikich repatriantów (ok. 30–40 tys. osób), to można szacować, że w latach 1945–1946 do kraju przyjechało nawet ok. 310 tys. naszych rodaków. Niniejsze opracowanie dotyczy natomiast ok. 230 tys. spośród tych, którzy przyjechali do Polski w 1946 r. w ramach oficjalnej akcji, zorganizowanej przez ZPP.

Zestawienie transportów repatriacyjnych z głębi ZSRR
(według danych Delegacji Polskiej w Komisji Mieszanej)

Miesiąc	Liczba transportów	Liczba repatriantów
Styczeń	2	2 400
Luty	33	36 551
Marzec	61	50 253
Kwiecień	62	64 714
Maj	50	41 863
Czerwiec	31	33 392
Ogółem	239	229 173

Źródło: Sprawozdanie Polskiej Delegacji Polsko-Radzieckiej Komisji Mieszanej ds. Ewakuacji za kwiecień–lipiec 1946 r., AAN, DPRds.R, sygn. 505, k. 3.

Przygotowania do organizacji transportów repatriacyjnych rozpoczęto od wydawania przesiedleńcom zaświadczeń (kart) ewakuacyjnych. Ich wypełnianiem zajęli się aktywiści ZPP. Prawidłowo (bez skreśleń i pomyłek) sporządzone formularze (w języku polskim i rosyjskim) podpisywał pełnomocnik Delegacji Polskiej i przekazywał jednostkom milicji, która stwierdzała ich ważność. Następnie wydawano je zainteresowanym, jednak nie wcześniej niż na 10 dni przed planowanym odjazdem pociągu. Zawierały one podstawowe dane personalne repatrianta (i członków jego rodziny) oraz informację, że

¹³ Cyfrowe dane o stanie repatriacji na dzień 23 V 1946 r. obywateli polskich z ZSRR i likwidacji zarządów obwodowych ZPP (załącznik do Protokołu nr 5 posiedzenia Prezydium Zarządu Głównego ZPP z dn. 23 V 1946 r.), AAN, zespół akt: Zarząd Główny Związku Patriotów Polskich w ZSRR [dalej: ZG ZPP], sygn. 216/11, k. 25.

¹⁴ Sprawozdanie z działalności Delegacji Polskiej Polsko-Radzieckiej Komisji Mieszanej ds. Ewakuacji za okres jej istnienia, AMSZ, sygn. 27-15-255, k. 262.

udaje się on do Polski na mocy umowy z 6 lipca 1945 r.¹⁵ Zaświadczenia ewakuacyjne były także podstawą do zwolnienia się z pracy i wymeldowania z miejsca zamieszkania. Repatrianci powinni zachować je do czasu przekroczenia granicy z Polską. Ich zagubienie lub zniszczenie mogło spowodować poważne trudności lub nawet uniemożliwić wyjazd z ZSRR. Na granicy od zesłańców wymagano wylegitymowania się radzieckim paszportem (lub zastępującym go zaświadczeniem), który następnie był rekwirowany wraz z rosyjskojęzyczną częścią karty ewakuacyjnej. W przypadku jego braku należało zaopatrzyć się w podpisaną fotografię potwierdzającą tożsamość okaziciela i dołączyć ją do karty. Gotówkę przekraczającą kwotę 1000 rubli przesiedleńcy składali za pokwitowaniem w granicznych oddziałach Banku Państwowego ZSRR. Natomiast obligacje i książeczki oszczędnościowe należało deponować w najbliższych (miejscowych) kasach oszczędności. Obligacje były honorowane tylko po poświadczeniu ich pochodzenia przez instytucje, które je wydały, na przykład zakłady pracy¹⁶.

Wydanie zaświadczeń ewakuacyjnych było dla zesłańców namacalnym znakiem zbliżającej się repatriacji. W obliczu stale przesuwanych terminów odjazdu wielu z nich przestawało wierzyć, że powrót do kraju jest realny. Otrzymany dokument podróży stanowił zaś dowód bliskości upragnionego wyjazdu. Zdarzały się jednak sytuacje, że jednostki milicji odmawiały wydawania kart osobom, które pomyślnie przeszły opcję. Rodziło to u nich frustrację i strach, że oto władza radziecka ponownie postanowiła zmusić zesłańców do pozostania na „niehumanitarnej ziemi”¹⁷. Po raz kolejny czuli się oszukani. Ich rozgoryczenie pogłębiał fakt, że po odbiór kart zgłaszali się osobiście, pokonując wiele kilometrów w trudnych warunkach atmosferycznych. Na szczęście większość problemów rozwiązywano na bieżąco, gdyż wynikały one najczęściej z niedopatrzenia radzieckiej administracji. W poważniejszych przypadkach interweniowali, na ogół z powodzeniem, pełnomocnicy Delegacji Polskiej¹⁸.

¹⁵ Wzór zaświadczenia ewakuacyjnego (karty), AMSZ, z. 27, w. 11, t. 185, k. 1.

¹⁶ *Dokumenty i materiały...*, s. 503–504; Instrukcja [Delegacji Polskiej] dla pełnomocników w Polsko-Radzieckiej Komisji Mieszanej ds. Ewakuacji, AAN, ZPP, sygn. 8, k. 52; Uzupełnienie Instrukcji [Delegacji Polskiej] dla pełnomocników Polsko-Radzieckiej Komisji Mieszanej ds. Ewakuacji, *ibidem*, k. 46–47.

¹⁷ Zesłańcy mieli w pamięci przymuszanie ich do przyjęcia obywatelstwa radzieckiego.

¹⁸ A. Ożóg, *Sześć lat w tajdze*, Archiwum Wschodnie Ośrodka KARTA w Warszawie [dalej: AWOK], zespół akt: Kolekcja Wspomnień Komisji Historycznej Zarządu Głównego Związku Sybiraków [dalej: ZS], sygn. 94, s. 115, 118; B. Jeleniewicz, *Wygnańcy Ewy. Wspomnienia z lat 1939–1946*, *ibidem*, sygn. 161, s. 31; H. Kulesza, *Moje wspomnienia z zesłania do północnego Kazachstanu w latach 1940–1946*, *ibidem*, sygn. 225, s. 14; J. Hryniewska-Maśna, *Wspomnienia, ibidem*, sygn. 448, s. 54–55; T. Kara, *Wspomnienia z deportacji 1940–1946*, *ibidem*, sygn. 556, s. 156.

Radość z posiadania dokumentu uprawniającego do wyjazdu rekompensowała zesłańcom trudy jego zdobycia. Zofia Dołęgowska, która do jednostki milicji brnęła przez ponad 30 km w śniegu, tak wspomina swój powrót do domu z kartami ewakuacyjnymi:

Radość była tak ogromna, że nie odczuwaliśmy ani zimna, ani zmęczenia. [...] Do domu przyszedłem około północy. Nie byłam już w stanie sama zdjąć butów. Mama ściągnęła je ze mnie i okazało się, że mam odmrożone nogi¹⁹.

Dokumenty podróży uprawniały przyszłych repatriantów do załatwienia wielu spraw formalnych, między innymi zwolnienia się z pracy, wymeldowania z zajmowanych kwater itp. Mężczyźni zobowiązani byli do wykreślenia się z list ewidencyjnych wojskowych komend uzupełnień (tzw. wojenkomatów). Pomocy w kontaktach z radziecką administracją udzielali zesłańcom pracownicy ZPP i pełnomocnicy Delegacji Polskiej. Często musieli oni rozwiązywać szereg trudności, na przykład w Krasnodarze wymówienia z pracy wręczono za wcześnie, natomiast w Czelabińsku późne wydawanie kart ewakuacyjnych (tuż przed odjazdem transportu!) było przyczyną nieporozumień z kierownikami kolchozów. Aktyw ZPP musiał też czuwać, aby pracodawcy uczciwie rozliczali się z zesłańcami, wypłacając im należne pensje i rekompensaty za niewykorzystane urlopy²⁰.

Aby kompletowanie składu osobowego transportów odbywało się w sposób zorganizowany, zarządy obwodowe ZPP opracowywały grafiki wysiedlania poszczególnych rejonów. Odbywało się to oczywiście we współpracy z radzieckimi władzami administracyjnymi i kolejowymi. Dla ułatwienia sobie zadania teren obwodu dzielono na sektory, którym przyporządkowywano najbliższe stacje. Następnie obliczano zapotrzebowanie na odpowiednią liczbę wagonów i takie „zamówienie” składano w siedzibie dyrekcji danej kolei²¹.

Umowa repatriacyjna oraz instrukcje napływające z Moskwy nakazywały zachowanie kolejności wysiedlania ludności pod względem klasyfikacji

¹⁹ Z. Dołęgowska, *Wspomnienia Sybiraczki*, AWOK, ZS, sygn. 301, s. 21.

²⁰ Sprawozdanie Pełnomocnika Delegacji Polskiej na obwód czelabiński z organizacji wyjazdu trzeciego transportu repatriantów, AAN, ZPP, sygn. 75, k. 71; Sprawozdanie Pełnomocnika Delegacji Polskiej na Kraj Krasnodarski, *ibidem*, sygn. 129, k. 19; Sprawozdanie organizacyjne Zarządu Obwodowego ZPP w Kurganie za I kwartał 1946 r., *ibidem*, sygn. 1050, k. 12; Komunikat Pełnomocnika Delegacji Polskiej na obwód tiumeński, *ibidem*, sygn. 1218, k. 22–24; Sprawozdanie z przebiegu opcji i repatriacji Zarządu Obwodowego ZPP w Połtawie, *ibidem*, sygn. 1334, k. 95.

²¹ Sprawozdanie ze stanu prac przygotowawczych związanych z organizacją pierwszego transportu repatriantów z obwodu zaporoskiego na dzień 7 I 1946 r., AAN, ZPP, sygn. 186, k. 85–86; Sprawozdanie ogólne Altajskiego Zarządu Krajowego ZPP w Barnaule (1 IV 1945 r.–31 V 1946 r.), *ibidem*, sygn. 874, k. 37–40; Plan pracy w związku z repatriacją w obwodzie czelabińskim, *ibidem*, sygn. 893, k. 66.

zawodowej. Najpierw wyjechać miały rodziny wojskowych, następnie rolnicy (chłopi), specjaliści i robotnicy wykwalifikowani, a na końcu pozostali²². Taką kolejność tłumaczono zapotrzebowaniem na dane grupy zawodowe w odbudowywanej Polsce.

Tymczasem względy praktyczne wymuszały, zarówno od zarządów terenowych ZPP, jak i współpracujących z nimi władz radzieckich, odstąpienie od tych wytycznych. Wysiedlanie tylko części osób z poszczególnych rejonów powodowałoby nie tylko protesty i zniecierpliwienie pozostających, lecz także trudny do opanowania chaos. Niekiedy jednak w pierwszej kolejności rzeczywiście likwidowano te ośrodki, w których większość mieszkańców stanowiły rodziny wojskowych. Przy czym i w takich wypadkach na stacje kolejowe wyjeżdżali wszyscy repatrianci z danego rejonu²³.

Na przeszkodzie sprawnemu przeprowadzeniu przesiedlenia stało znaczne rozproszenie przyszłych repatriantów. Większość z nich zamieszkiwała bowiem niewielkie ośrodki (*posiolki*), przez które nie przebiegała linia kolejowa, a odległości do najbliższej stacji lub centrum obwodu sięgały — w skrajnych przypadkach — nawet kilkaset kilometrów. Warto dodać, że większość transportów formowano w okresie od stycznia do maja, kiedy to przejazd syberyjskimi lub azjatyckimi drogami utrudniały lub wręcz uniemożliwiały śniegi i wiosenne roztopy. Stanowiło to dodatkowe utrudnienie, z którym musieli zmierzyć się organizatorzy przesiedlenia²⁴.

W wielu wypadkach konieczne okazało się urządzenie w pobliżu linii kolejowych tzw. punktów ewakuacyjnych. Zadaniem aktywu ZPP było także zorganizowanie dowozu przesiedleńców na stacje. Środki transportu (ciągarówki, wozy, furmanki) dostarczać miały instytucje, w których pracowali zesłańcy, na przykład kolchozy i sowchozy. W niektórych obwodach podróż do miejsc koncentracji przesiedleńców odbywała się drogą rzeczną. Niekiedy, z uwagi na bardzo duże odległości i nieprzejezdnosć dróg, rozważano także wykorzystanie transportu lotniczego²⁵.

²² Zob. *Dokumenty i materiały...*, s. 503; Instrukcja dla pełnomocników obwodowych (republikańskich, krajowych) Polsko-Radzieckiej Komisji Mieszanej ds. Ewakuacji, AAN, ZPP, sygn. 8, k. 9.

²³ Sprawozdanie z działalności ZPP w obwodzie czelabińskim (1 I 1945–20 VI 1945), AAN, ZPP, sygn. 75, k. 60; Protokół z posiedzenia Zarządu Obwodowego ZPP w Nowosybirsku (2 I 1945), *ibidem*, sygn. 1096, k. 53; Sprawozdanie z pracy Zarządu Obwodowego ZPP w Połtawie w listopadzie i grudniu 1945 r., *ibidem*, sygn. 1334, k. 85.

²⁴ Sprawozdanie z repatriacji obywateli polskich z obwodu południowokazachstańskiego (9 IV 1946–8 V 1946), AAN, ZPP, sygn. 82, k. 53; Sprawozdanie Pełnomocnika Delegacji Polskiej na Kraj Krasnodarski, *ibidem*, sygn. 129, k. 18; Sprawozdanie końcowe Pełnomocnika Delegacji Polskiej Komisji Mieszanej w obwodzie zaporoskim (16 III 1946), *ibidem*, sygn. 186, k. 3.

²⁵ Sprawozdanie organizacyjne Zarządu Obwodowego ZPP w Kurganie za I kwartał 1946 r., AAN, ZPP, sygn. 1050, k. 12; Sprawozdanie Zarządu Obwodowego ZPP w Omsku

Powszechną praktyką było to, że ośrodki skoncentrowane w centrum regionu (miasta obwodowe) wysiedlano jako ostatnie. W wyjątkowych sytuacjach odstępowano jednak od tej reguły. Zarząd Obwodowy ZPP w Pawłodarze uznał, że przewiezienie dużej grupy ludzi z bardzo oddalonych rejonów w warunkach ostrej zimy jest zbyt ryzykowne. Ponadto większość z nich nie posiadała odpowiedniej odzieży i nie była jeszcze przygotowana do podróży. Postanowiono zatem, że pierwszym transportem wyjadą zesłańcy z Pawłodaru (z wyłączeniem aktyw ZPP). Decyzja ta wywołała falę protestów wśród mieszkańców spoza miasta. Oskarżali oni członków Zarządu Obwodowego ZPP o nadużywanie swoich stanowisk²⁶.

W okresie formowania transportów konieczna była koordynacja działań przesiedleńczych prowadzonych przez poszczególne ogniwa ZPP. Aby usprawnić przepływ informacji, organizowano zebrania i konferencje, w których brali udział przedstawiciele zarządów rejonowych i aktyw Związku w danym obwodzie. Na owych naradach wymieniano doświadczenia płynące z odprawy transportów, rozpowszechniano materiały instruktażowe i opracowywano plany pracy na najbliższy okres. Starano się także zawczasu przeciwdziałać ewentualnym trudnościom²⁷.

Sprawną organizację miały zapewniać tzw. komitety repatriacyjne. Działały one w wysiedlanych rejonach. Ich członkowie mieli przydzielone określone zadania w związku z formowaniem się transportu. W ramach tych ciał tworzone sekcje robocze: transportowe, zaopatrzeniowe, opieki nad dzieckiem, kulturalno-oświatowe itp. Natomiast tam, gdzie pełnomocnicy Delegacji Polskiej nie mogli dotrzeć osobiście, zarządy obwodowe ZPP wysyłały swoich przedstawicieli. Udzielali oni organizacyjnego wsparcia miejscowym zarządom ZPP, pomagali ludności w załatwieniu spraw związanych z wyjazdem (na przykład zwalnianiu się z pracy) itp. Dużo bardziej odpowiedzialna rola czekała ich jednak w miejscach formowania się pociągów. Zawczasu docierali oni na stacje, gdzie czuwali nad terminowością podstawiania składów i kontrolowali stan techniczny wagonów. W porozu-

o stanie przygotowań do repatriacji, *ibidem*, sygn. 1107, k. 264; Protokół z posiedzenia Zarządu Obwodowego ZPP i przewodniczących zarządów rejonowych ZPP w obwodzie kustnajskim (7 IX 1945), *ibidem*, sygn. 1560, k. 24–25; Sprawozdanie Pełnomocnika Delegacji Polskiej na Tadżycką SRR i obwód stalinabadzki (25 III 1946–10 IV 1946), *ibidem*, sygn. 1963, k. 129–130.

²⁶ J. Fuks, *Migawki syberyjskie*, AWOK, ZS, sygn. 761, s. 34–36.

²⁷ Zob. Sprawozdanie ogólne Altajskiego Zarządu Krajowego ZPP w Barnaule (1 IV 1945–31 V 1946), AAN, ZPP, sygn. 874, k. 37; Sprawozdanie Zarządu Obwodowego ZPP w Omsku o stanie przygotowań do repatriacji, *ibidem*, sygn. 1107, k. 264; Sprawozdanie przewodniczącego Zarządu Obwodowego ZPP w Tiumeniu z repatriacji, *ibidem*, sygn. 1218, k. 29. Sprawozdanie z pracy Zarządu Obwodowego ZPP w Połtawie w listopadzie i grudniu 1945 r., *ibidem*, sygn. 1334, k. 84; Sprawozdanie z działalności Zarządu Miejskiego ZPP w Alma-Acie w lutym 1946 r., *ibidem*, sygn. 1457, k. 29.

mieniu z władzami kolejowymi przygotowywali także miejsca przeznaczone na punkty ewakuacyjne²⁸.

Po wyznaczeniu terminu odjazdu transportu i stacji wsiadania wysłannicy zarządów obwodowych i rejonowe komisje repatriacyjne zestawiały spisy osób przyporządkowanych do danych wagonów. Przy przygotowywaniu tych list uwzględniano życzenia zainteresowanych. Nie chciano na czas podróży rozdzielać rodzin oraz ludzi prowadzących na zesłaniu wspólne gospodarstwo domowe lub posiadających wspólny bagaż²⁹.

W okresie poprzedzającym odjazdy transportów panowała wśród repatriantów wesoła atmosfera. Wszyscy z napięciem oczekiwali powrotu do ojczyzny. Aleksandra Ożóg wspomina:

Żyliśmy w euforii, każda twarz promieniała szczęściem i uśmiechem. Uwierzyliśmy, że to prawda, a nie tylko obietnice wyjazdu, co miesiąc odkładanego na dalszy czas³⁰.

Częstą praktyką było organizowanie dla repatriantów wieczorów pożegnalnych. Odbywały się one przeważnie w salach miejscowych filharmonii, domach kultury, szkołach itp. Gospodarzami byli członkowie danego zarządu terenowego ZPP, a honorowymi gośćmi — przedstawiciele lokalnej administracji, organizacji partyjnej, a nierzadko także milicji i NKWD. Wieczory pożegnalne przybierały formę uroczystych akademii. Sale dekorowano polskimi i radzieckimi flagami, portretami (między innymi Józefa Stalina, Bolesława Bieruta i Wandy Wasilewskiej) oraz hasłami propagującymi przyjaźń polsko-radziecką. Po odśpiewaniu hymnów państwowych następowały przemówienia reprezentantów władz ZPP i zaproszonych dostojników. Dziękowano Związkowi Radzieckiemu za „gościnę i opiekę” udzielaną zesłańcom podczas wojny. Podkreślano także opiekuńcze i organizacyjne

²⁸ Sprawozdanie z repatriacji obywateli polskich z obwodu południowokazachstańskiego (9 IV 1946–8 V 1946), AAN, ZPP, sygn. 82, k. 53; Sprawozdanie Pełnomocnika Polskiej Delegacji na Kraj Krasnodarski, *ibidem*, sygn. 129, k. 18; Sprawozdanie ze stanu prac przygotowawczych związanych z organizacją pierwszego transportu repatriantów z obwodu zaporożskiego na dzień 7 I 1946 r., *ibidem*, sygn. 186, k. 85–86; „Biuletyn” Zarządu Obwodowego ZPP we Frunze 23 III 1946 r., nr 4 (9), *ibidem*, sygn. 864, k. 181–182; Sprawozdanie ogólne Ałtajskiego Zarządu Krajowego ZPP w Barnaule (1 IV 1945–31 V 1946), *ibidem*, sygn. 874, k. 40; Sprawozdanie z działalności Zarządu Obwodowego ZPP w Dniepropietrowsku (15 IV 1945–4 III 1946), *ibidem*, sygn. 1275, k. 70–72.

²⁹ Sprawozdanie ogólne Ałtajskiego Zarządu Krajowego ZPP w Barnaule (1 IV 1945–31 V 1946), AAN, ZPP, sygn. 874, k. 37; Protokół z posiedzenia aktywu ZPP w obwodzie kujbyszewskim (19 III 1946), *ibidem*, sygn. 1040, k. 113; Książka ogłoszeń repatriacyjnych Zarządu Obwodowego ZPP w Tiumeniu, *ibidem*, sygn. 1218, k. 13; Sprawozdanie pełnomocnika Delegacji Polskiej na Tadżycką SRR i obwód stalinabadzki (25 III 1946–10 IV 1946), *ibidem*, sygn. 1963, k. 129–130.

³⁰ A. Ożóg, *op. cit.*, s. 120.

zasługi ZPP oraz rolę lewicy polskiej w zwycięstwie nad okupantem i w dziele odbudowy powojennej Polski. Po części oficjalnej prezentowano program artystyczny przygotowany przez aktywników Związku: występy amatorskich chórow, pokazy tańców, deklamacje itp.³¹

Jest rzeczą zrozumiałą, że zdanie zesłańców na temat domniemanej gościnności Związku Radzieckiego było całkowicie odmienne niż to, które prezentowano — jakoby w ich imieniu — na wieczorach pożegnalnych. Inaczej rzecz miała się w odniesieniu do oceny ZPP. Zdaniem wielu byłych Sybiraków działalność Związku przyczyniła się do polepszenia ich losu i sprawnej organizacji powrotu do ojczyzny. Osobną kwestią były ich relacje z miejscową ludnością. Zawarte we wspomnieniach opisy serdecznych pożegnań z sąsiadami lub kolegami z pracy, którym towarzyszyły nieskrywane emocje, świadczą, że uzasadniona terrorem i deportacją niechęć do ZSRR nie wpływała negatywnie na stosunek Polaków do tzw. zwykłych obywateli tego państwa. Doświadczenia lat zsyłki sprawiły, że początkowo obcy „ludzie radzieccy” stopniowo stawali się przyjaciółmi i towarzyszami niedoli polskich Sybiraków. Nierzadko tworzyły się przyjaźnie, czasem nawet zawierano polsko-radzieckie małżeństwa. Wielu zesłańców dostrzegało, że żyjący obok nich przedstawiciele licznych narodów ZSRR tak samo jak oni cierpieli biedę i prześladowania. Jednak repatrianci wyjeżdżali do Polski — kraju, w którym mieli nadzieję na powrót do normalności, a tymczasem pozostający nie widzieli szans na odmianę swego losu³².

Przed wyruszeniem w drogę na stacje kolejowe repatrianci pakowali swój „dobytek”. Jednak większość z nich miała najczęściej tylko kilka tłumoczków starych, zniszczonych ubrań. „Cały dorobek sześciu lat przebywania w sowieckim raju zmieścił się w worku, który można było zarzucić na plecy” — wspominał Tadeusz Kara³³.

Podróż na stacje odbywali repatrianci podwodami. Jazda w okresie zimowo-wiosennym nie była jednak bezpieczna. W Kraju Altajskim ciężarówka wioząca przesiedleńców wpadła w poślizg i wjechała w zaspę śnieżną. Na szczęście nikt poważnie nie ucierpiał³⁴.

³¹ Sprawozdanie z wieczoru pożegnalnego Polaków wyjeżdżających z obwodu czelabińskiego (15 VI 1946), AAN, ZPP, sygn. 75, k. 64; Sprawozdanie z akademii poświęconej przyjaźni polsko-radzieckiej w Alma-Acie, *ibidem*, sygn. 1457, k. 29–29v; Sprawozdanie z wieczoru pożegnalnego Polaków wyjeżdżających z obwodu kustunajskiego, *ibidem*, sygn. 1560, k. 40–42.

³² E. Falkowski, *Wspomnienia*, AWOK, ZS, sygn. 54, zeszyt 2, s. 22; W. Augustyński, *Syberyjska opowieść*, *ibidem*, sygn. 236, s. 42; Z. Dołęgowska, *op. cit.*, s. 22; R. Klas, *Wspomnienia z izymskich stepów*, *ibidem*, sygn. 345, s. 64.

³³ T. Kara, *op. cit.*, s. 157.

³⁴ L. Hańderek, *Oczami dziecka*, AWOK, ZS, sygn. 251, s. 3; E. Sobota-Grün, *W Altajskim Kraju*, *ibidem*, sygn. 258, s. 166.

Mieczysława Błażko, deportowana do obwodu kustanajskiego, która wraz z innymi repatriantami musiała 300-kilometrową drogę do stacji kolejowej w Kustanaju pokonać furmanką, wspomina:

W czasie wędrówki odbywały się krótkie postoje na odpoczynek i posiłki. Do picia pobierało się wodę z kałuży. Czasami udało się ją zagotować, paląc ogniska z pozbieranych patyczków, a czasem tylko podgrzać. Mimo to każdy miał dość siły, aby iść w tej karawanie. Nadzieja powrotu do kraju dodawała sił³⁵.

Po przybyciu na stacje wsiadania przyjezdnych lokowano we wspomnianych już punktach ewakuacyjnych. Najczęściej były to udostępniane przez kolej dworcowe magazyny, poczekalnie, budynki gospodarcze, kluby pracownicze lub inne miejsca mogące pomieścić dużą liczbę osób. Duże rozproszenie ośrodków, z których zwożono zesłańców, powodowało, że do obsługi jednego transportu musiało funkcjonować nieraz kilka punktów. Przykładowo w obwodzie zaporoskim zorganizowano ich siedem. Miało w nich oczekiwać łącznie ok. 1330 repatriantów z 23 rejonów. Liczebność przesiedleńców przebywających w poszczególnych punktach była bardzo zróżnicowana. Ten na stacji Zaporozie II musiał pomieścić aż 468 osób z 12 rejonów, natomiast do Orehowa planowano przywieźć 81 osób z jednego tylko rejonu³⁶.

Według materiałów instruktażowych ZPP repatriantom oczekującym na odjazd transportów należało zapewnić dobre warunki bytowe. Zwożenie ludności z wielu, często bardzo oddalonych ośrodków trwało kilka lub nawet kilkanaście dni, podczas których oczekujący nie mogli być pozbawieni opieki. Stąd zalecenia, aby punkty ewakuacyjne wyposażać w odpowiednią ilość łóżek, opału, zapasów żywności itp. Brygady aktywu ZPP miały pełnić w nich całodobowe dyżury. Szczególną troską nakazywano otoczyć dzieci oraz osoby chore i stare³⁷.

Rzeczywistość przygotowań do odjazdu, niestety, znacznie odbiegała od założeń opracowanych przez organizatorów przesiedlenia. Zawarte we wspomnieniach zesłańców opisy punktów ewakuacyjnych świadczą, że na ogół

³⁵ M. Błażko, *Cień żołnierskiego munduru*, AWOK, ZS, sygn. 453, s. 33.

³⁶ Instrukcja dla delegatów Zarządu Obwodowego ZPP w Zaporozu przy punktach załadowania obywateli polskich odjeżdżających do Polski pierwszym transportem, AAN, ZPP, sygn. 186, k. 39–40.

³⁷ Sprawozdanie z repatriacji obywateli polskich z obwodu południowokazachstańskiego (9 IV 1946–8 V 1946), AAN, ZPP, sygn. 82, k. 53; Sprawozdanie ogólne Altajskiego Zarządu Krajowego ZPP w Barnaule (1 IV 1945 –31 V 1946), *ibidem*, sygn. 874, k. 40; Plan pracy w związku z repatriacją w obwodzie czelabińskim, *ibidem*, sygn. 893, k. 66; Protokół z posiedzenia aktywu ZPP w obwodzie kujbyszewskim (19 III 1946 r.), *ibidem*, sygn., 1040, k. 113; Sprawozdanie organizacyjne Zarządu Obwodowego ZPP w Kurganie za I kwartał 1946 r., *ibidem*, sygn. 1050, k. 12.

panowały w nich fatalne warunki bytowe. Przesiedleńcy musieli spać na podłodze, nieraz pod gołym niebem. Racje dostarczanej żywności były zbyt skąpe, by zaspokoić głód oczekującej na transport ludności³⁸.

Taka sytuacja powodowała rozdrażnienie i napięcia między repatriantami. Koczowanie w punktach ewakuacyjnych wspominają oni jako jeden z najtrudniejszych etapów w drodze do ojczyzny:

Przykro było patrzeć na niektórych [zesłańców — W.M.] — wynędzniali, w łachmanach, przygnębieni i pokryci wrzodami. Pierwsza noc była okropna — w ubraniach, na tobołkach, w pozycji półleżącej. W środku nocy przywieziono następnych, z północy. Znowu świecenie światła, rozmowy, rumor. Kłótnie o miejsce na podłodze. Rano dostaliśmy znowu herbatę i kawałek chleba na cały dzień. Woda do mycia była zimna. Wolno nam było wyjść do miasta, ale nie było po co, bo nie mieliśmy pieniędzy, a w sklepach nie było towaru³⁹.

Problemem okazało się także przepełnienie punktów ewakuacyjnych. Przykładowo w Czelabińsku w pomieszczeniu dostosowanym do przyjęcia ok. 100 osób przebywało ich ponad 250⁴⁰.

Oczekiwanie na odjazd transportu wydłużało się nieraz do kilku lub nawet kilkunastu dni. Wina za zwłokę leżała najczęściej po stronie kolei, która nie podstawiała na czas składu lub dostarczała zbyt mało wagonów. Niejednokrotnie pociągi nie były dostosowane do przewozu ludzi — wagony były brudne i niewyposażone w podstawowe sprzęty. Powszechną usterką był brak okien. Odjazdy pociągów wstrzymywano też z powodu opóźnień w dostawie zapasów żywności na drogę. W dokumentach sprawozdawczych odnajduję informacje o niewywiązywaniu się strony radzieckiej z dostarczania zaplanowanych wielkości pomocy dla repatriantów. Pomędzy czuwającymi nad akcją pracownikami ZPP a przedstawicielami radzieckiej kolei i administracji dochodziło do spięć. Polscy i radzieccy pełnomocnicy Komisji Mieszanej starali się pokonywać trudności. W razie potrzeby interweniowali oni u dyrekcji kolei lub ślali depesze do resortu komunikacji ZSRR w Moskwie. Skutek tych działań był przeważnie pozytywny, jednak opóźnienia w odjeździe składów miały poważne konsekwencje dla repatriantów. Obliczone na najwyżej kilka dni zapasy żywności wyczerpywały się i przesiedleńcy musieli zjadać pożywienie przeznaczone na drogę. Wysłannicy zarządów obwodowych ZPP starali się dopomóc im w trudnej sytuacji. W Czkałowie repatriantom dostarczono dodatkowe porcje kaszy, tłuszczu, konserw mięsnych i pieniędzy. Z kolei w Czymkencie z powodu znaczne-

³⁸ L. Hańderek, *op. cit.*, s. 3; Z. Dołęgowska, *op. cit.*, s. 22; J. Rdułtowska, *Wspomnienia z Kazachstanu*, AWOK, ZS, sygn. 309, s. 28; M. Błażko, *op. cit.*, s. 35.

³⁹ E. Sobota-Grün, *op. cit.*, s. 167.

⁴⁰ Sprawozdanie z działalności ZPP w obwodzie czelabińskim (1 I 1946–20 VI 1946), AAN, ZPP, sygn. 75, k. 61.

go przedłużania się procesu dowożenia ludzi na stację (akcja obejmowała ok. 900 osób z bardzo oddalonych i trudno dostępnych rejonów) zdecydowano się stopniowo dołączać przybyłą ludność do innych transportów, aby nie musiała ona oczekiwać na pozostałych⁴¹.

Nieraz wina za niedostatki leżała po stronie aktywu ZPP. Przykładowo w Charkowie pracownicy Związku wydawali pomoc repatriantom w porze nocnej (!). Zapasy wręczano na peronie pojedynczym osobom bez sporządzania jakiegokolwiek ewidencji. Powodowało to zamieszanie i dezorganizację pracy. Odprawa pociągu odbywała się chaotycznie, przy czym organizatorzy odmówili współpracy z wysłannikiem Zarządu Obwodowego ZPP, który przyjechał, aby skontrolować ich pracę⁴².

Jak już wspomniałem, powszechną bolączką był brak wystarczającej liczby wagonów. Przykładowo — na kilka dni przed odjazdem składu z obwodu stalinabadzkiego (Duszanbe), dyrekcja Kolei Aszchabadzkiej powiadomiła Zarząd Obwodowy ZPP, że zamiast wcześniej planowanych 61 wagonów jest w stanie podstawić ich jedynie 50. Interwencja pełnomocnika Delegacji Polskiej nie przyniosła rozwiązania problemu — przetoczone na dworzec dodatkowe wagony były całkowicie zdewastowane. W tej sytuacji zniecierpliwionych repatriantów przewieziono ciężarówkami na inne stacje i dołączano ich do kolejnych transportów, jadących z sąsiednich rejonów⁴³.

Do rażących zaniedbań zarówno ze strony organizatorów przesiedlenia, jak i władz radzieckich doszło natomiast podczas formowania jednego z pierwszych składów z Kijowa. O sprawie informuje, niestety niekompletne (brakuje pierwszej lub pierwszych stron), sprawozdanie przewodniczącej Zarządu Obwodowego ZPP w Kijowie. Z dokumentu dowiadujemy się, że przybyła ona (zapewne w celu kontroli odprawy składu) na stację kolejową

⁴¹ Sprawozdanie Pełnomocnika Polskiej Delegacji na obwód czelabiński z organizacji wyjazdu trzeciego transportu repatriantów, AAN, ZPP, sygn. 75, k. 71; Sprawozdanie Pełnomocnika Polskiej Delegacji na obwód czałowski (1 II 1946–15 III 1946), *ibidem*, sygn. 80, k. 63; Sprawozdanie z działalności Zarządu Obwodowego ZPP w Czałowie w okresie repatriacyjnym (1 III 1946–15 III 1946), *ibidem*, sygn. 80, k. 66; Sprawozdanie z repatriacji obywateli polskich z obwodu południowokazachstańskiego (9 IV 1946–8 V 1946), *ibidem*, sygn. 82, k. 54; Sprawozdanie z działalności Zarządu Krajowego ZPP w Krasnodarze za I kwartał 1946 r., *ibidem*, sygn. 129, k. 13; Sprawozdanie z przebiegu opcji i repatriacji Zarządu Obwodowego ZPP w Połtawie (wrzesień 1945–marzec 1946), *ibidem*, sygn. 1334, k. 95.

⁴² Sprawozdanie delegata Zarządu Głównego ZPP na Ukrainą SRR z inspekcji organizacji transportu repatriantów z obwodu charkowskiego (25 II 1946), AAN, ZPP, sygn. 1250, k. 1–2.

⁴³ Sprawozdanie pełnomocnika Polskiej Delegacji w Polsko-Radzieckiej Komisji Mieszanej na Tadzyczą SRR i obwód stalinabadzki (11 IV 1946–23 IV 1946), AAN, ZPP, sygn. 1963, k. 131–132.

(nie wymienia jej nazwy), gdzie zastała następującą sytuację. Na bocznicie podstawiono łącznie 14 brudnych i zniszczonych wagonów, w których przebywali już repatrianci. Transport nie był jeszcze sformowany. Przesiedleńcy pozbawieni byli opieki — na miejsce nie przybył żaden przedstawiciel ZPP. Tymczasem jedna z kobiet była w zaawansowanej ciąży, a jej stan wskazywał, że poród może rozpocząć się w każdej chwili. Zdesperowany mąż ciężarnej prosił przybyłą przewodniczącą Zarządu Obwodowego ZPP o niezwłoczne sprowadzenie lekarza. W niektórych wagonach ludzie przebywali z krowami i świniami, co groziło wybuchem epidemii. Ponieważ repatrianci nie mieli węgla na opał, musieli „zdobywać” drewno z pobliskich ogrodzeń, co wywołało zatargi z obsługą dworca. Po kontakcie telefonicznym z odpowiednimi władzami okazało się, że o owym transporcie nie wiedzieli pełnomocnicy Komisji Mieszanej ani najbliższa jednostka NKWD (!). Autorka sprawozdania natychmiast podjęła odpowiednie działania. Wkrótce sprowadzono lekarza, wyznaczono kierownika transportu i podstawiono nowe, czyste wagony. Odzież i bagaże repatriantów zostały poddane dezynfekcji. Wyjeżdżającym wydano też zapasy na drogę oraz węgiel na opał i świece⁴⁴.

Przed odjazdami pociągów organizowano wiece, które odbywały się według podobnego scenariusza, co opisywane już pożegnalne akademie i wieczory. Na peronach lub w dworcowych halach ustawiano trybuny, z których odjeżdżający znów mogli usłyszeć o „gościnności radzieckiej ziemi” i „życzliwości”, jaką Związek Radziecki, a zwłaszcza jego przywódca, darzy naród polski. W imieniu odjeżdżających organizatorzy wieców wysyłali uroczyste telegramy do Bieruta i Stalina. Repatriantów żegnano przy akompaniamencie orkiestr i chórów, które, oprócz *Mazurka Dąbrowskiego*, przygrywały także *Międzynarodówkę* i hymn ZSRR. Wiece kończyły występy artystyczne, przygotowane przez brygady kulturalno-oświatowe ZPP⁴⁵.

Lokomotywy i wagony transportów dekorowano żywą zielenią, portretami Stalina i transparentami. Przykłady napisów, które przyozdabiały pociągi, to: „Niech żyje Wolna, Niepodległa i Demokratyczna Polska”, „Niech żyje przyjaźń polsko-radziecka”, „Niech żyje wielki przyjaciel Polski Generalissimus Stalin”, „Jedziemy na zachód”, „Wracamy do kraju”, „Dziękujemy Związkowi Radzieckiemu za troskliwą opiekę — dzieci polskie”⁴⁶.

⁴⁴ Sprawozdanie przewodniczącej Zarządu Obwodowego ZPP w Kijowie z odjazdu transportu repatriantów, AAN, ZPP, sygn. 1285, k. 82–83.

⁴⁵ Sprawozdanie z wieców pożegnalnych w obwodzie nowosybirskim, AAN, ZPP, sygn. 1096, k. 78–79; Sprawozdanie z pracy Zarządu Obwodowego ZPP w Omsku za cały okres jego istnienia, *ibidem*, sygn. 1107, k. 261; Sprawozdanie z wiecu pożegnalnego II transportu obywateli polskich wyjeżdżających do Polski z obwodu odeskiego, *ibidem*, sygn. 1322, k. 177–178.

⁴⁶ Instrukcja nr 1 [Prezydium Zarządu Głównego ZPP w ZSRR] o pracy ZPP w okresie repatriacji wychodźstwa polskiego w ZSRR, AAN, ZPP, sygn. 8, k. 24–31; Instrukcja nr 3 [se-

Stosunek większości repatriantów do wieców pożegnalnych był jednoznacznie negatywny. Jednak uczestniczyli w nich licznie, bez względu na wygłaszaną z trybun polityczną obłudę. Lata zsyłki wyrobiły w nich przekonanie, że manifestowanie swojego prawdziwego zdania na temat ZSRR może skończyć się dla nich tragicznie. Póki nie przekroczyli granicy z Polską, nie czuli się bowiem bezpiecznie. Jeden ze świadków tamtych wydarzeń wspomina:

Na rampie stacji towarowej w Żytomierzu wybudowano trybunę, na której zajęli miejsca przedstawiciele władz radzieckich i dostojnicy Zarządu [Obwodowego?] Związku Patriotów Polskich, na czele z Wandą Wasilewską [?]. Spędzono nas wszystkich na wiec pożegnalny Związku Radzieckiego. [...] Następnie posypały się przemówienia. Najbardziej żarliwe i płomienne były dziękczynne przemówienia przedstawicieli Związku Patriotów Polskich, którzy dziękowali za serdeczną i troskliwą opiekę nad narodem polskim. Po tych słowach chcieliśmy opuścić wiec, bowiem większej perfidii świat nie słyszał i nie widział. Niestety, byliśmy obstawieni ścisłym kordonem. Nie tylko nie opuściliśmy wiecu, ale biliśmy gromkie brawa, z obawy, aby nie pozostać na stałe w „troskliwym” Związku Radzieckim⁴⁷.

Na stacjach kolejowych żegnali repatriantów także ci, którym odmówiono prawa wyjazdu ze względu na ich narodowość. Wielu z nich przed wojną było obywatelami Polski, jednak władza radziecka uznała, że jako Białorusini lub Ukraińcy mogą mieszkać jedynie w ZSRR. Wspomnienia byłych Sybiraków pełne są opisów dramatów, żalu i goryczy tych, którym nie pozwolono opuścić „niehumanitarnej ziemi”. Podczas odjazdu transportu z Kraju Altajskiego pod koła lokomotywy rzucił się Białorusin, któremu odrzucono podanie opcyjnie. Szybka reakcja maszynisty uratowała życie niedoszłemu samobójcy⁴⁸.

W czasie podróży miała czuwać nad repatriantami polska załoga pociągu, zorganizowana w tzw. komitet przesiedleńczy. Na jego czele stał kierownik transportu mianowany przez pełnomocnika Delegacji Polskiej. W ramach komitetu funkcjonowały sekcje (brygady) robocze, odpowiedzialne za poszczególne zadania, między innymi w kwestiach: zaopatrzenia, opieki lekarskiej, kulturalno-oświatowych i porządkowych. Do granicy pociąg odprowadzał wyznaczany przez stronę radziecką komendant. Skład załogi polskiej administracji transportów uzupełniali tzw. dziesiętnicy⁴⁹ i komendanci (starostowie) wagonów oraz łącznicy. Szczegóły dotyczące jej zadań zawierała „Instrukcja w sprawie organizacji eszelonów”⁵⁰.

W transporcie funkcjonować miał wagon sanitarny (z ambulatorium i izolatkami) oraz administracyjno-gospodarczy, którym podróżowała obsługa

kreterza generalnego Zarządu Głównego ZPP w ZSRR] uzupełniająca punkt trzeci Instrukcji nr 1, *ibidem*, k. 42.

⁴⁷ N.T. Sobolewski, *Dwa światy. Wspomnienia zesłańca*, Radom 2004, s. 337.

⁴⁸ A. Ożóg, *op. cit.*, s. 121–122; H. Kulesza, *op. cit.*, s. 14; J. Krajdocha, *Wspomnienia wojenne*, AWOK, ZS, sygn. 290, s. 66; Z. Dołęgowska, *op. cit.*, s. 22.

⁴⁹ Odpowiedzialni za dziesięć wagonów.

⁵⁰ Instrukcja w sprawie organizacji eszelonów, AAN, ZPP, sygn. 8, k. 1–6. Wrocławskie Studia Wschodnie 14, 2012

pociągu i gdzie składowano zaopatrzenie. Ponadto dla zorganizowanych grup podopiecznych polskich zakładów opiekuńczych (na przykład domów dziecka) przewidziano oddzielne wagony o wyższym standardzie — najczęściej osobowe.

Do zadań komitetów przesiedleńczych należała szeroko pojęta opieka nad repatriantami i załatwianie spraw organizacyjnych podczas drogi. Materiał instruktażowy nakazywał zwracać szczególną uwagę na stan osobowy wagonów i niezwłocznie informować kierownika składu w przypadku jego zmiany. Organizatorzy repatriacji odpowiadali także za zapewnienie repatriantom wystarczającej ilości pożywienia, ubrań, zasiłków pieniężnych itp. Mieli także dbać na trasie przejazdu o sprawne i regularne wydawanie podróżnym ciepłych posiłków. Szczególną opiekę zalecano sprawować nad osobami chorymi, starymi, inwalidami, dziećmi i rodzinami wojskowych. Wielkość wydawanej pomocy materialnej nakazywano skrupulatnie kontrolować i odnotowywać w ewidencji.

Nad stanem zdrowia repatriantów miał czuwać lekarz transportu oraz brygada pielęgniarek i sanitariuszy. Dysponowali oni apteczką podróżną, wyposażoną w podstawowy zestaw leków i środków opatrunkowych. Raz dziennie powinna odbywać się inspekcja stanu sanitarnego wagonów, natomiast nie rzadziej niż raz w tygodniu, na stacjach postojowych, repatriantom powinno się zagwarantować kąpiel. Obłożnie chorych nakazywano umieszczać w najbliższych szpitalach przy trasie pociągu.

Szczególną uwagę poświęcono sprawom kulturalno-oświatowym. Transporty repatriacyjne powinny być zaopatrzone w gazety, pisma i biuletyny. Brygady prelegentów miały przeprowadzać pogadanki na tematy polityczne. W wagonach administracyjnych polecano urządzać punkty świetlicowe, w których repatrianci mogli korzystać z podręcznych biblioteczek. Ponadto długi czas jazdy miały urozmaicać występy chórów, kół teatralnych itp. Po przekroczeniu granicy z Polską zadaniem komisji kulturalno-oświatowych była organizacja wieców powitalnych.

Moment rozpoczęcia podróży był dla wszystkich zesłańców dużym przeżyciem. W chwilach ruszania pociągów w wagonach intonowano pieśni patriotyczne i religijne. Repatriantom towarzyszyło ogromne wzruszenie. Aleksandra Ożóg po latach zapisała:

Radość wyrażana okrzykami sięgała szczytu w momencie odjazdu, a pieśń *Pod Twoją obronę, Ojczyźnie na niebie...*, zaczęta w jakimś wagonie i podjęta przez wszystkich odjeżdżających, wzbila się w niebo prośbą o szczęśliwą drogę. Krzyki rozpaczliwych pozostających mieszały się ze słowami pożegnań, pocieszenia, obietnic⁵¹.

Szczęście z powrotu do Polski łączyło się jednak z żalem po stracie najbliższych, którzy zmarli na zesłaniu.

⁵¹ A. Ożóg, *op. cit.*, s. 121.

Wracaliśmy nareszcie do Ojczyzny. Był to szczyt marzeń każdego z nas, ale uczucie radości mieszało się z bólem i cierpieniem. Ludzie wracali zdziśiatkowani i wycieńczeni do granic wytrzymałości. Nie było rodziny, żeby ktoś nie zostawał tam na zawsze. Były takie, że z licznej rodziny wracała jedna osoba, albo nikt nie wracał

— wspomina Władysław Augustyński⁵². Wagony towarowe, którymi jechali repatrianci, bardzo przypominały te, jakich używano podczas deportacji. Jednak tym razem drzwi nie były zaryglowane, a podróżnych nie pilnowali uzbrojeni konwojenci NKWD. Wyposażenie składów w sprzęty było bardzo skromne — w wagonach zamontowano prycze, wstawiono wiadra na wodę, garnki itp. Rolę ubikacji znów musiała spełniać dziura w podłodze. Do upragnionej Polski repatrianci jechali nieraz wiele tygodni w trudnych warunkach bytowych⁵³.

Nastroj panujący w wagonach był jednak całkowicie inny niż podczas wywózki sześć lat wcześniej. Ludzie cieszyli się, że powracają do normalnego życia, brutalnie przerwane w momencie deportacji. Odtąd nie musieli bać się o przetrwanie kolejnego dnia. „Każde stuknięcie kół oddalało nas od izby piwnicznej, od szczurów, mroźów, głodu. Miałam mocne poczucie, że przebywanie w tym świecie ponurego paradoksu, w jaki przestoczyla się Rosja, odchodzi w moim życiu w przeszłość” — zapisała po latach jedna z Sybiraczek⁵⁴.

Obsługa transportu wydawała repatriantom ciepłe posiłki. Porcje były skromne, jednak zdaniem samych zainteresowanych przeważnie wystarczały do zaspokojenia głodu. Podróżnych zaopatrywano w suchy prowiant: najczęściej po kilka puszek konserw rybnych i mlecznych na osobę, pochodzących z darów UNRRA lub od władz radzieckich. Podczas postojów kierownicy składów kupowali chleb lub dodatkowe ciepłe posiłki. Mimo że kategorycznie zabraniano samodzielnego gotowania, podróżni często przyrządzali sobie posiłki, korzystając z piecyków lub palili małe ogniska podczas postojów w pobliżu nasypu kolejowego. Problemem były natomiast niedobory opału. Repatrianci zmuszeni byli nieraz podkraść węgiel z parowozu lub zbierać chrust na przystankach⁵⁵.

Dodatkową pomoc w postaci żywności, ubrań oraz opieki lekarskiej repatrianci otrzymywali na stacji przejazdowej Lwów-Podzamcze. Działała tam stołówka, gabinet lekarski oraz szpital polowy, zorganizowane przez ZPP⁵⁶.

⁵² W. Augustyński, *op. cit.*, sygn. 236, s. 62.

⁵³ Z. Wysoczański, *Moja wojenna tulaczka*, AWOK, ZS, sygn. 215, s. 5; S. Wnukiewicz, *Moje wspomnienia*, *ibidem*, sygn. 319, s. 43.

⁵⁴ E. Sobota-Grün, *op. cit.*, s. 168.

⁵⁵ W. Augustyński, *op. cit.*, s. 62; J. Krajdocha, *op. cit.*, s. 68; R. Klas, *op. cit.*, s. 68; T. Kara, *op. cit.*, s. 159.

⁵⁶ Sprawozdanie z działalności Obwodowej Komisji Opieki Społecznej ZPP we Lwowie za rok 1945, AAN, ZPP, sygn. 808, k. 22; Sprawozdanie Wydziału Opieki Społecznej Związku

Nad zdrowiem repatriantów czuwała w podróży brygada sanitarna, na której czele stał lekarz transportu. W jej skład wchodziły także pielęgniarki i sanitariuszki, przeszkolone zawczasu na przyspieszonych kursach. Tam, gdzie ich liczba była niewystarczająca, brakujący personel delegowały radzieckie szpitale i przychodnie. W transportach znajdował się wagon sanitarny z pomieszczeniem przeznaczonym na izbę chorych. Do obowiązkowego wyposażenia należała również apteczka pierwszej pomocy. Niezbędne lekarstwa i środki opatrunkowe kupowano ze środków zarządów obwodowych ZPP lub dostarczały je radzieckie organy ochrony zdrowia. Warto dodać, że przed wyruszeniem w drogę repatrianci przechodzili obowiązkowe badania lekarskie i szczepienia ochronne przeciwko chorobom zakaźnym takim, jak tyfus, czerwotka itp.⁵⁷

Transporty repatriacyjne wiozły do kraju ludność, którą należało w drodze odpowiednio „przygotowywać” pod względem ideologicznym do życia w nowej Polsce. Zatem podczas podróży działały brygady kulturalno-oświatowe. Ich praca polegała głównie na prowadzeniu pogadarek na bieżące tematy polityczne. Celem prelekcji było objaśnienie zmian ustrojowych zachodzących w powojennej Polsce oraz ukazanie ich w korzystnym świetle i przystępnej formie. Tematyka referatów dotyczyła też geograficznego celu podróży, czyli ziem przyłączonych do Polski po drugiej wojnie światowej. Warto pamiętać, że zesłańcy nie powracali na swoją ojcowiznę. Nowe miejsce ich osiedlenia znajdowało się na ziemiach poniemieckich, czyli terenach całkowicie im nieznanych, a zmiany gospodarcze, jakie zachodziły w Polsce, napawały ich niepokojem. Referenci uświadamiali repatriantom ich pionierską rolę w rozwoju polskiego osadnictwa na zachodzie i północy kraju, objaśniali zasady reformy rolnej itd. Prelekcje przesyczone były komunistyczną ideologią i bardzo silnie akcentowano w nich hasła przyjaźni polsko-radzieckiej. Dyskredytowano także okres II Rzeczypospolitej. Przykładowe tytuły takich pogadarek to: „Oblicze reakcji w kraju i nasz stosunek do niej”, „Szkolnictwo w demokratycznej Polsce”, „Oblicze ideowo-polityczne Rządu Jedności Narodowej”, „Literatura polska w walce o Demokratyczną Polskę”, „Reforma rolna i jej korzyści dla chłopów”, „Partie polityczne w odrodzonej Polsce”, „Przyjaźń polsko-radziecka”, „W przededniu wyborów w Polsce”, „Jedziemy na Dolny Śląsk”, „Jaką Polskę znali-

Patriotów Polskich, *ibidem*, sygn. 1305, k. 4; Informacja na temat wyboru członków do Komitetu Obywatelskiego Opieki Społecznej ZPP [Lwów], *ibidem*, sygn. 1305, k. 5.

⁵⁷ Sprawozdanie nr 2 Komitetu Przesiedleńczego Maryjskiej ASRR, AAN, ZPP, sygn. 67, k. 22; Protokół nr 2 z posiedzenia Obwodowej Komisji Lekarskiej w Czałowie (29 X 1945), *ibidem*, sygn. 81, k. 97; „Biuletyn” nr 5 Zarządu Obwodowego ZPP w Swierdłowsku (25 IV 1946), *ibidem*, sygn. 1199, k. 29; Sprawozdanie z organizacji służby lekarsko-sanitarnej dla repatriantów obwodu kyzyl-ordyńskiego, *ibidem*, sygn. 1588, k. 20.

śmy do 1939 r.?", „Co nam dał Związek Patriotów Polskich?", „Związek Radziecki ostoją demokracji”⁵⁸.

W transportach wydzielano miejsca na świetlice (najczęściej w wagonie administracyjnym), gdzie odbywały się zebrania i występy artystyczne, np. chórów dziecięcych. Podróżnym udostępniano polską i radziecką prasę oraz książki. Przykładowo — w księgozbiorniku biblioteczki transportu ze Stawropola znalazły się takie pozycje, jak: Adam Mickiewicz, *Wybór pism*; Wanda Wasilewska, *Po prostu miłość*; Aleksander Kononow, *Opowiadania o Leninie*; Borys Gorbатов, *Dusze nieujarzmione*⁵⁹.

Kontakt z radziecką służbą graniczną wielu repatriantów zapamiętało jako niezbyt przyjemny. Zdarzały się przypadki rewizji wagonów, podczas których pogranicznicy okradali podróżnych z resztek przewożonych przez nich kosztowności⁶⁰.

W pierwszych miesiącach repatriacji przesiedleńcy, którzy zgubili karty ewakuacyjne, nie byli przepuszczani przez granicę. Musieli powracać na miejsce swojego zesłania, aby tam uzyskać jej duplikat. Zdarzały się również przypadki kradzieży lub handlu dokumentami podróży⁶¹. W późniejszym okresie problemy tego rodzaju rozwiązywali polscy i radzieccy pełnomocnicy graniczni Komisji Mieszanej, którzy w miejsce brakujących kart wydawali — na podstawie spisu osobowego transportu — specjalne zaświadczenia⁶².

Przekroczenie granicy z Polską stanowiło dla byłych już zesłańców moment szczególny. Wzruszeni ludzie wychodzili z wagonów, by ucałować ojczystą ziemię, śpiewali spontanicznie pieśni patriotyczne. Niektórzy nie dowierzali, że koszmar lat spędzonych na wygnaniu dobiegł końca. Szczęściu towarzyszył jednak żal za pogrzebanymi w „niehumanitarnej ziemi” najbliższymi, którym nie było dane powrócić do ojczyzny. Obawiali się również o swój

⁵⁸ Instrukcja Zarządu Obwodowego ZPP w Aktiubińsku dla kierownika polityczno-wychowawczego transportu repatriantów, AAN, ZPP, sygn. 58, k. 29; Instrukcja komisji kulturalno-oświatowej Zarządu Krajowego ZPP w Stawropolu dla kierownika akcji kulturalno-oświatowej na czas podróży do Polski, *ibidem*, sygn. 1153, k. 46–47; Plan pracy kulturalno-oświatowej w transporcie nr 2 obywateli polskich wracających do kraju z obwodu odeskiego, *ibidem*, sygn. 1322, k. 179–182.

⁵⁹ Spis książek przeznaczonych do biblioteczki dla drugiego transportu ze Stawropolu, AAN, ZPP, sygn. 1153, k. 63.

⁶⁰ H. Kulesza, *op. cit.*, AWOK, ZS, s. 14; M. Germaniuk, *Moje wspomnienia z okresu II wojny światowej*, *ibidem*, sygn. 747, s. 39–40.

⁶¹ Sprawozdanie Polskiej Delegacji Polsko-Radzieckiej Komisji Mieszanej ds. Ewakuacji za marzec 1946 r., AMSZ, z. 6, w. 32, t. 502, k. 64; Komunikat Pełnomocnika Delegacji Polskiej na obwód tiumeński, AAN, ZPP, sygn. 1218, k. 24.

⁶² Sprawozdanie Pełnomocnika Polskiej Delegacji w punkcie granicznym Medyka, AAN, ZG ZPP, sygn. 216/11, k. 64; Sprawozdanie Pełnomocnika Polskiej Delegacji w punkcie granicznym Jagodzin, *ibidem*, k. 44–45.

los w Polsce, ponieważ pod każdym względem różniła się ona od tej, jaką pamiętali sprzed wojny⁶³.

* * *

Ludność polska deportowana w latach 1940–1941 w głąb Związku Radzieckiego jako „wrogi element”, w 1946 r. powracała do kraju już w innej roli. Repatrianci mieli być bowiem „wdzięczni” za domniemaną „opiekę” i „gościnność”, jakiej ponoć zaznali u wschodniego sąsiada. Dla samych zainteresowanych najważniejsze jednak było to, że zdołali przetrwać i powrócić do Polski. Oprawa ideologiczna akcji schodziła — w ich mniemaniu — na plan dalszy. Mimo wielu trudności, formowanie transportów odbywało się, jak na tamte warunki, dość sprawnie. Niewątpliwie docenić należy wkład setek pracowników i aktywistów Związku Patriotów Polskich, którzy przyczynili się do tego, że repatriacja przebiegła w sposób zorganizowany, a warunki podróży do Polski były lepsze od tych panujących w drodze w przeciwnym kierunku.

Организация перевозок репатриантов из глубины Советского Союза в Польшу в 1946 г.

Резюме

6 июля 1945 г. в Москве было подписано польско-советское соглашение о репатриации польского населения из Советского Союза. Оно распространялось на тех довоенных польских граждан, которые в годы II мировой войны (в основном в 1940–1941 гг.) по разным причинам (чаще всего в результате депортации) оказались в глубине СССР. Для координации подготовки к переселению был назначен специальный межправительственный орган — Польско-Советская смешанная комиссия по эвакуации. На практике же организацией репатриации занялся Союз польских патриотов в СССР (ZPP).

Подготовка к репатриации шла в разных направлениях. Тематика статьи относится к периоду, непосредственно предшествующему отправлению транспортов репатриантов (самая крупная волна переселений пришлась на первую половину 1946 г.) и к путешествию в Польшу. Оказывается, что этот этап доставил местным подразделениям Союза польских патриотов много хлопот, поскольку эффективная организация перевозок репатриантов была непростой задачей по логистическим причинам. Репатриантов надо было довести до отдаленных железнодорожных станций. Там их собирали в т.н. этапных пунктах. Затем подавались поезда, которые неоднократно не были приспособлены к перевозке людей. С этим должны были справиться организаторы репатриации. Многие затруднения были вызваны ошибками и небрежностью советской стороны. Это отрицательно сказывалось на репатриантах.

⁶³ E. Łozińska, *Wspomnienia*, AWOK, ZS, sygn. 227, s. 9; J. Krajdocha, *op. cit.*, s. 70; Z. Dołęgowska, *op. cit.*, s. 23; S. Wnukiewicz, *op. cit.*, s. 34.

В статье представлена также информация на тему путешествия в Польшу. Эти отрывки текста основаны, главным образом, на сообщениях и воспоминаниях бывших сибиряков. Они, по моему мнению, наиболее полно представляют условия путешествия и чувства репатриантов в пути на Родину.

Перевел Ежи Россеник

Repatriation transports from the Soviet hinterland to Poland in 1946

Summary

On 6 July 1945 Poland and the Soviet Union signed an agreement in Moscow concerning option and repatriation of Poles from the Soviet Union. This concerned those pre-war Polish citizens who during WWII (mainly in 1940–1941) found themselves in the Soviet hinterland for a variety of reasons (most often as a result of deportations). To coordinate preparations for their relocation, a special intergovernmental body was established — the Polish-Soviet Mixed Commission for Evacuation. In practice, repatriation was organised by the Union of Polish Patriots in the USSR (UPP).

Preparations for repatriation went under way in various directions. The article examines the period directly preceding the departure of repatriation transports (the main wave of resettlements occurred in the first half of 1946) and the journey to Poland. This stage proved very difficult for local UPP units. Smooth organisation of repatriation transports was by no means an easy task due to logistical reasons. The repatriates first had to be brought to distant railway stations. They were gathered there in the so-called stage points. Then came trains, which were often not fit for transporting people. The repatriation organisers had to cope with all that. Many obstacles were caused by mistakes and negligence on the part of the Soviets, which had a negative impact on the repatriates.

The article also contains information about their journey to Poland. These fragments of the text are based largely on accounts and reminiscences of former Siberian deportees. I believe that they are the best illustrations of the conditions during the journey and the repatriates' feelings on their way to their Homeland.

Translated by Anna Kijak