

Ewa Kowalska

Zesłańcze przesiedlenia obywateli polskich z kresów wschodnich II Rzeczypospolitej w głąb Związku Radzieckiego w latach 1940-1941 – w świetle dokumentów Wojsk Konwojowych NKWD

Zesłańcze przesiedlenia obywateli polskich z kresów wschodnich II Rzeczypospolitej w głąb Związku Radzieckiego w latach 1940–1941 — w świetle dokumentów Wojsk Konwojowych NKWD

W ostatnich latach tematyka zesłań ludności polskiej przez władze radzieckie znajduje szerokie odbicie w prasie ogólnej i historycznej, w wydawnictwach popularyzatorskich i memuarystyce. Zaczęły też wchodzić w „obrót naukowy” źródła radzieckiego pochodzenia, do których należą m.in. akta Wojsk Konwojowych NKWD¹. Zawarte w nich informacje kształtują obraz przymusowych przemieszczeń w dwu różnych wymiarach:

— jeden to tragedia dziesiątków tysięcy rodzin przebijająca się przez suche zapisy raportów, danych statystycznych, notatek o wypadkach nadzwyczajnych, wykroczeniach służbowych konwojentów etc.;

— drugi to zesłańcze przesiedlenie jako wielka operacja policyjno-administracyjna, zaplanowana i przeprowadzona przez wyspecjalizowany biurokratyczny aparat, dla którego los tej ludzkiej masy był tylko serią przedsięwzięć i czynności rutynowych realizujących zamierzony plan. Podczas jej przeprowadzania nastąpiła nawet „biurokratyzacja śmierci”. Zgony w czasie transportu, przez ilościowe ich traktowanie i także, lakoniczne, odnotowywanie ich w raportach, zostały odarte z ludzkiego dramatu i niejako odczłowieczone, stając się statystyczną wielkością, równie moralnie neutralną, jak wskaźnik nieuniknionych strat w produkcji czy handlu². Biurokratyczna buchalteria zbrodniczych aktów przez „banalizowanie zła” jednak nie osłabia, lecz potęguje grozę sytuacji, w której takie działania miały miejsce i którą tchnie pierwszy wymiar.

Z dokumentów znajdujących się w zespole Głównego Zarządu Wojsk Konwojowych wynika, że wysiedlenia ludności cywilnej z byłych wschodnich terenów Polski w latach 1940–1941 zostały przeprowadzone w czterech, głównych, zwartych czasowo etapach. W 1940 r. przesiedlono ludność z byłych terenów Polski na Zachodniej Ukrainie i Białorusi. W lutym odkonwojowano w 100 transportach kolejowych 138 619 byłych osadników i pracowników służby leśnej³ (określenie według dokumentów, w rzeczywistości wachlarz objętych „wywózką” grup społeczno-zawodowych był szerszy), zakwalifikowanych do proskrypcyjnej kategorii, nazwanej „specpiesielency - osadniki”⁴.

W kwietniu 1940 r. — 59 416 członków rodzin uczestników organizacji powstańczych, oficerów armii polskiej, policjantów, pracowników wężennictwa, obszarników, fabrykantów, urzędników państwowych, większość prostytutek oraz osoby mające bliskich za grani-

ca. Wywieziono ich w 51 transportach⁵ (inny rozkaz podaje 50 transportów⁶), kwalifikując do kategorii „administratiwno-wyslannych”. W czerwcu-lipcu 1940 r. - odkonwojowano natomiast 75 267 osób, objętych kategorią „spiecpieriesielencev - beżencev”⁷.

W rozkazie końcowym, zawierającym podsumowanie akcji przesiedleńczej w 1940 r., nr 0015 z 24 października 1940 r. mowa jest o trzech deportacyjnych „potokach”. Liczebność przymusowo przesiedlanych podana jest jednak tylko w liczbach względnych (proc.) w stosunku do zadania przyjętego za 100 proc. w każdym z „potoków”. Zgodnie ze sprawozdaniem:

— w lutym-marcu z rejonów Zachodniej Ukrainy odkonwojowano 63 proc., a z Zachodniej Białorusi 37 proc.,

— w kwietniu-maju — z Zachodniej Ukrainy 54 proc., a z Zachodniej Białorusi 46 proc.,

— w czerwcu-lipcu 1940 r. — z byłych polskich okręgów: Ukrainy — 69 proc., a z Białorusi — 31 proc.

W liczbach względnych podana jest również liczebność odkonwojowanych przez poszczególne formacje wojsk. W rozkazie wymienione są pułki nr 226, 227 i 236, wydzielone bataliony nr 131, 132, 134, 143 — wchodzące w skład:

13 dywizji stacjonującej na Ukrainie, która w pierwszym „potoku” odkonwojowała 47 proc., w drugim — 54 proc., w trzecim — 63 proc. ogółu zesłańców;

11 brygady stacjonującej w rejonie moskiewskim, która przetransportowała w lutym-marcu — 30 proc., a w kwietniu-maju — 11 proc.;

15 brygady stacjonującej na Białorusi, która pilnowała w czasie podróży 23 proc. przesiedlanych podczas pierwszej deportacji, 35 proc. — podczas drugiej i 30 proc. — w czasie trzeciej;

19 brygady stacjonującej na Syberii, która uczestniczyła w wywózce tylko 7 proc. zesłańców w czerwcu-lipcu 1940 r.⁸

W dokumentach Wojsk Konwojowych bardzo mało jest danych dotyczących majowo-czerwcowej akcji przesiedleńczej z 1941 r. Dotąd np. nie udało się odnaleźć materiałów z wysiedlenia ludności polskiej z Ukrainy Zachodniej. Na podstawie doniesień skierowanych z Mińska do dowództwa Wojsk Konwojowych z 24 czerwca 1941 r., wiadomo jedynie, iż z Białorusi w głąb Związku Radzieckiego przedostało się 15 transportów, z Litwy zaś 12⁹. Na obszarach zachodnich Ukrainy „wywózka” zaczęła się bowiem wcześniej aniżeli np. na Litwie, co przyczyniło się do tego, że idące stąd eszelony bez przeszkód dotarły do miejsc przeznaczenia.

Z instrukcji i rozkazów skierowanych do dowódców eszelonów podstawową — jeśli idzie o liczbę informacji dotyczących konwojowania przymusowo przesiedlanych — jest instrukcja zatwierdzona 17 stycznia 1940 r. przez zastępcę Ludowego Komisarza Spraw Wewnętrznych ZSRR Czernyszowa, podpisana przez dowódcę Wojsk Konwojowych płk. Kriwinę¹⁰. Wynika z niej, że przesiedlani mogli zabrać ze sobą bagaż o wadze do 500 kg na rodzinę. W jego skład mogły wejść: odzież, obuwie, bielizna, drobne przedmioty codziennego użytku, to znaczy wyszczególnione: sztućce, garnki i wiadra, narzędzia gospodarcze, tj. piły, widły, łopaty i siekiery, nieograniczona suma pieniędzy i kosztowności oraz zapas żywności dla rodziny na miesiąc. Do przewozu wysiedlanych wyznaczono składy pociągów, tzw. eszelony (nazwa ta przyjęła się i stała potocznym terminem używanym przez ofiary wydarzeń), złożone z reguły z 55 wagonów towarowych przystosowanych do przewozu ludzi w warunkach zimowych¹¹. W jednym wagonie planowano pomieścić 25 osób dorosłych z dziećmi oraz bagażem¹². Do przewozu ciężkich, niewymiarowych

ładunków rezerwowano 4 specjalne wagony towarowe (bagaże do 100 kg na rodzinę były lokowane w wagonach „osobowych”). Ponadto w każdym eszelonie powinien być wagon szpitalny obsługiwany przez lekarza, felczera i dwie siostry (za dobór personelu medycznego oraz wyposażenie go w leki był odpowiedzialny Ludowy Komisarz Zdrowia, a w praktyce raczej jego służby terenowe), wagon-sklepik oraz wagon pasażerski dla komendanta i straży.

„Eszelonów” z zesłańcami przemieszczanymi w głąb ZSRR strzegło 23 ludzi z Wojsk Konwojowych — 22 żołnierzy i naczelnik-komendant odpowiedzialny za stan transportu oraz dostarczenie wszystkich przyjętych do wyznaczonego miejsca „po linii organizacyjno-administracyjnej” oraz dwóch jego zastępców z „kadry operacyjnej” — pełnomocników ze strony służb bezpieczeństwa, odpowiadających za wykonanie zadania „po linii policyjno-politycznej”¹³.

Zgodnie z instrukcją podczas przekazywania przesiedleńców w punkcie docelowym wyładunku „naczelnik” oddawał transport odbierającemu go przedstawicielowi miejscowego oddziału NKWD. Obowiązywał następujący tryb postępowania: winno ono odbywać się na podstawie listy imiennej sporządzonej w trzech egzemplarzach, z których jeden miał być oddany przedstawicielowi organu NKWD w miejscu wyładunku, drugi przesłany do Działu Osiedleń Roboczych GUŁAGU NKWD ZSRR, trzeci zaś egzemplarz miał być dołączony do sprawozdania naczelnika transportu¹⁴.

Instrukcja określała także zasady postępowania komendantów eszelonów w różnych nadzwyczajnych sytuacjach. I tak np.: gdyby w czasie transportu ktoś ciężko zachorował, komendant eszelonu miał prawo przekazać chorych miejscowym organom NKWD. W razie epidemii był upoważniony do zgrupowania wyselekcjonowanych chorych w odrębnym wagonie, odłączenia go od „eszelonu” i pozostawienia dla kwarantanny pod nadzorem miejscowych organów NKWD. W trosce o „ładunek” był zobowiązany w czasie postojów na „mało zaludnionych stacjach” organizować przewożonym „spacery” pod strażą¹⁵. Aby zapobiec ucieczkom w czasie drogi, winien dbać o zmiany posterunków rozmieszczonych na podestach hamulcowych na końcu, w środku i na początku składu pociągu. W razie próby ucieczki po usłyszeniu wystrzału ostrzegawczego, zgodnie z instrukcją, zatrzymywał pociąg i po wyjaśnieniu okoliczności zajścia organizował pościg.

Na wyżywienie zesłańców w czasie drogi komendant dysponował dzienną kwotą 2 rubli 50 kopiejek na osobę. Miał on dbać, by za tę sumę dostarczyć „pasażerom” codziennie jeden ciepły posiłek oraz 800 gramów chleba na osobę. W tym celu powinien 24 godziny przed przyjazdem eszelonu na daną stację złożyć telegraficznie zapotrzebowanie na określoną liczbę obiadów „na wynos” u kierownika bufetu znajdującego się na tejże stacji kolejowej. Posiłki i wrzątek miały być wydawane wyznaczonym specprzesiedleńcom, przychodzącym z wagonów pod konwojem, w naczynia przez nich przynoszone.

Zalecenia instrukcji w kwestii wyżywienia brzmiały z pozoru dość humanitarnie. Rzeczywistość była jednak daleka od tej, jaką określały punkty instrukcji. Jak wynika z informacji podawanych z trasy eszelonów, w ciągu trwającej na ogół 2–3 tygodnie podróży zesłańcy otrzymali gorący posiłek zaledwie kilkakrotnie. Tłumaczenia były różne, w tym najprostsze — brak odpowiednio dużych naczyń, zwłaszcza wiader, których z reguły zesłańcy nie zabierali ze sobą w drogę. Bez tego zaś nie można było dostarczyć do wagonów nakazanej ilości pożywienia, zwłaszcza gorących posiłków¹⁶. Poza tym sytuację komplikowały pokrywające się ze sobą trasy eszelonów, co po prostu wpływało na niemożliwość wyżywienia takiej masy ludzi przez kolejowe bufety i jadłodajnie.

Według relacji przesiedleńców, na wielkich magistralach, np. na linii transsyberyjskiej, można było widzieć od 3 do 5 eszelonów poprzedzających i podobną liczbę idących w ślad. Linie kolejowe upodabniały się do gigantycznego „konwejeru”, przypominały taśmę produkcyjną, po której posuwały się jeden za drugim transporty przesiedleńców, a także więźniów.

Instrukcja zobowiązywała również komendanta konwoju do przekazywania informacji władzom zwierzchnim oraz, jeśli zaistnieje taka potrzeba, milicji kolejowej o wszystkich ważnych wydarzeniach w czasie podróży, tzn. przypadkach zachorowań, zbiegostwa, kłopotach z żywnością itp. W komunikacji telegraficznej przewidziano odpowiedni kod, np.: specprzesiedleńcy byli określani jako podróżni, uciekinierzy — posłani do domu wypoczynkowego, aresztowani - powracający z domu wypoczynkowego, zastrzeleni — wysłani do sanatorium, liczba specprzesiedleńców, np. 934, jako zaświadczenie nr 934¹⁷.

Z raportów komendantów dowiadujemy się też o rozmaitych naruszeniach regulaminowych nakazów przez żołnierzy konwoju i nadzwyczajnych wypadkach zdarzających się w drodze. Nadzwyczajnych wypadków („czrezwyczejnoje proisszestwije”, żargonowy skrót „cze-pe”) bardzo się w wojsku obawiano, gdyż meldunek o „cze-pe” uruchamiał automatycznie procedurę dochodzeniową. Do tej kategorii należało zwłaszcza zgubienie broni, która przecież mogła się dostać w ręce „wrogów ludu”. Gdy odnotowywano takie wypadki, np. w 15 batalionie na skutek pijaństwa lub zasypiania na postojach, zatrzymywano nawet pociąg, aby ją odnaleźć. Najpopularniejsze przewinienie, jakim było pijaństwo, miało też czasem inne następstwa aniżeli gubienie broni, np. zdarzały się tak poważne wykroczenia, jak niesubordynacja. Według regulaminu dowódca w warunkach bojowych miał prawo (a konwój był równorzędny z wykonywaniem zadania bojowego) uznać niesubordynację za otwarty bunt, z prawem użycia broni wobec podwładnego włącznie, by wymusić posłuszeństwo. Zdarzało się również, że podpalano wagony, w których odbywała się libacja lub handel rzeczami wywożonych. Nieodosobnione były też przypadki, jak można sądzić z raportów, porzucania na pewien czas eszelonu i udawania się „po drodze” do rodziny, co było równoznaczne z dezercją.

Do innego rodzaju przewinień należało zbytnie uleganie prośbom konwojowanych, za naganne uważane było zwłaszcza otwarcie wagonów w miastach, w których zesłani zajmowali się „żebractwem i przy okazji prowadzili niepożądaną agitację wśród ludności miejscowej”¹⁸. Konsekwencją braku dyscypliny było także zbiegostwo. Skrupulatnie odnotowywano nieliczne przypadki „nie zlikwidowanego zbiegostwa” z eszelonów; w 1940 r. na przykład: spod konwoju 11 brygady 14 dywizji podczas trzech prób ucieczek zbiegło 5 osób, w 15 brygadzie w czasie 8 prób powiodła się ucieczka 14 zesłańców, a w 13 dywizji udało się zbiec 4 osobom w trzech próbach¹⁹.

Za przewinienia, o których była mowa, konwojenci łamiący nakazy byli odpowiednio karani (w zależności od ciężaru winy i karalności wykroczenia), do oddania pod sąd wojenny włącznie. Komendanci zaś, biorący udział w konwojowaniu, rozkazem nr 0015 naczelnika sztabu Wojsk Konwojowych NKWD ZSRR płk. Kriwienki zostali zobowiązani do wyciągnięcia wniosków z „doświadczeń” pilnowania Polaków, aby podczas wykonywania w przyszłości podobnych zadań nie powtórzyć popełnionych błędów²⁰.

Źródła RGWA, wartościowe jeśli chodzi o treść instrukcji i rozkazów, należy traktować jednak tylko jako pomocnicze w ostatecznym ustalaniu liczebności osób zesłańczo przesiedlonych, na podstawie danych dotyczących liczby i składu osobowego transportów. Zarówno bowiem te dokumenty, do których dotarłam w RGWA, pozwalające osza-

cować w przybliżeniu liczbę wywożonych, jak i próby podsumowania przez przedstawiciela Komisji Polskiej Moskiewskiego Stowarzyszenia „Memoriał” A. Gurianowa (opublikowane w numerze 12 czasopisma „Karta”) są przydatne do określenia tylko niektórych kierunków przemieszczeń oraz pewnych cech „operacji”, np. stałej liczebności konwoju. Ostrożne traktowanie dokumentów dostępnych w RGWA nakazują np. nieścisłości danych dotyczących liczby wagonów i „osi” („oś”, a nie wagon, jest często traktowana jako jednostka obliczeniowa w statystyce kolejowej), nieuwzględnienie transportów, o których wiadomo ze wspomnień i innych dokumentów oraz niezgodność danych podsumowujących i liczebność przesiedlanych zesłańców, sporządzonych przez Wojska Konwojowe, z „rozliczeniami” prowadzonymi przez NKWD w miejscach przymusowych osiedleń. W dokumentach tych znajdujemy natomiast, praktycznie nieuchwytnie w innych źródłach, informacje o „eszelonach” prowadzonych poza głównymi falami deportacyjnymi, a więc uzupełniających je, lub świadczących o jakichś dodatkowych, lokalnych operacjach zesłańczych.

Wartość dokumentów zgromadzonych w RGWA określa przede wszystkim to, co mówią o stronie organizacyjnej „operacji”, ich rozmiarze i przebiegu (liczebność eszelonów — po 1200–2100 osób transportowanych przez 22–25 konwojentów, zwartość terminów, sprawność przerzucania takiej liczby eszelonów przez i tak już zatłoczone linie kolejowe, zwłaszcza na wschód od Wołgi). Ważne jest również to, co mówią o drugiej, wulgarnej, żołdacko-policyjnej stronie zesłań — ukazanie stanu morale i dyscypliny żołnierzy, pijaństwa konwojentów, formalnie zabronionego, a w rzeczywistości nagminnego handlu z zesłańcami, kradzieży i niesubordynacji. Sprawozdania te wymagają bardzo uważnego, odczytania „drugiego dna” ich raportowej treści, przetłumaczenia suchych, moralnie obojętnych zapisów na język realiów: ciasnotę i nędzę bytowania stłoczonych w zaryglowanym wagonie, którego „przystosowanie do przewozu ludzi” sprowadza się do dwupiętrowych prycz („nar”), zbitych z byle jakich desek, zajmujących większość wagonu, po obu stronach drzwi i dziury w podłodze jako „klozetu” („parasza”), często bez żadnej osłony, oraz „kozy”. Wskaźniki przeliczeniowe osób na „oś”: starców, kobiet, mężczyzn, dzieci zmuszonych do spędzania w ciasnocie wagonu dni i tygodni, bez możliwości ruchu, załatwiających swe potrzeby fizjologiczne na oczach reszty współmieszkańców, często bez wody, żyjących na granicy głodu, gdy zabrakło własnej żywności, a kolejna stacja kolejowa odmówiła dostarczenia „obiadu”, gdyż nie starczyło go dla kilku setek ludzi.

„Wagon sanitarny” był, z reguły, biurokratyczną atrapą opieki medycznej nad „eszelonem”, ponieważ nie dysponował żadnymi możliwościami leczenia w przypadkach bardziej złożonych, których nie brakło w tak licznej grupie starców i dzieci. Niski procent śmiertelności (wahający się od 0,2 do 0,7 proc. w transporcie), ukazany w raportach, to przecież 4–14 osób zmarłych „bez pomocy” w wagonowym tłoku i porzuconych na przypadkowej stacji dla bezimiennego pogrzebania.

Takie właśnie przekładanie języka raportów komendanckich na język realiów jest konieczne przy czytaniu dokumentów „Wojsk Konwojowych”. Przy takim ich odczytaniu budzi się nieodparcie skojarzenie z transportami niewolników w wiekach XVII i XVIII w ładowniach statów handlarzy „żywym towarem”. Raporty te to jedno ze świadectw tego szczególnego „dorobku” XX w. — zbrodni przekształconej w biurokratyczną operację, opisaną językiem policyjnego sprawozdania i administracyjnej statystyki, językiem, który ma odebrać tej zbrodni jej grozę, ale który właśnie przez swą martwość — tę grozę pogłębia.

¹ Do dokumentów dotyczących konwojowania specprzesiedleńców (jak przyjęto określać ludność masowo przesiedlaną z ziem wschodnich II Rzeczypospolitej) znajdujących się w zespole Głównego Zarządu Wojsk Konwojowych należą przede wszystkim dwa rozkazy dowództwa Wojsk Konwojowych - podsumowujące przebieg operacji pilnowania przesiedlanych, trzy rozkazy dowództwa - poświęcone kwartalnym przeglądom stanu służby w pierwszym i drugim kwartale 1940 i trzecim 1941 r., instrukcje dla dowódców transportów - o trybie konwojowania specprzesiedleńców, formularze ewidencji działalności służbowej Wojsk Konwojowych z lat 1940 i 1941 oraz meldunki i raporty sytuacyjne dywizji i brygad ze strefy przyfrontowej z czerwca-lipca 1941 r.

² Zob. H. Arent, *Eichmann w Jerozolimie*, Kraków 1987. Autorka w powyższej pracy dobitnie mówi o „banalności zbrodni” dokonywanych „za biurka”. Jej refleksje są niezwykle trafne nie tylko w odniesieniu do wyższych szczebli władzy, która decydowała o losach setek tysięcy ludzi, ale nawet w stosunku do konwojentów, którzy tracili poczucie ludzkiej wrażliwości przy wykonywaniu swych funkcji i stawali się trybikami maszyny policyjno-administracyjnej.

³ Prikaz nr 013 ot 26/29 maja 1940 g.; sygn. Rosyjskiej Gosudarstviennyj Arhiv, dalej RGWA, F. 40, op. 1s, d. 100, 11. 31-32

⁴ Zachowuję w tekście rosyjskojęzyczne brzmienie określeń stosowanych do zesłańców zakwalifikowanych do różnych kategorii proskrypcyjnych, gdyż ono w sposób najbardziej wierny oddaje treść w nich zawartą. Staram się używać terminów polskich tam, gdzie to nie narusza brzmień oryginalnych, które przyjęły się w języku polskim, np. specprzesiedleńcy - zamiast specjalsni przesiedleńcy, eszelon - skład pociągu do przewozu zesłańców przesiedlanych, itp.

⁵ Kategoria uczestników organizacji powstańczych obejmowała byłych członków POW, „Strzelca”, Legionów, różnych organizacji kombatanckich i patriotyczno-wychowawczych, dając dowolność włączenia do niej ludzi uważanych za potencjalnie niebezpiecznych; Prikaz nr 0013 ot 26 lipca 1940 g.; RGWA, F. 40, op. 1s., d. 71, 11. 200-203

⁶ Prikaz nr 0010 ot 13 lipca 1940 g.; RGWA F. 40, op. 1s., d. 71, 11. 14-16

⁷ Rozpoznanie na podstawie „Ewidencji działalności służbowej Wojsk Konwojowych NKWD ZSRR w 1940 roku” - przez zsumowanie liczebności zesłańców przesiedlanych w ustalonych transportach, gdyż w żadnym dokumencie Wojsk Konwojowych nie udało się odnaleźć łącznej liczby wywiezionych. Zob. też A. Gurianow, *Cztery deportacje 1940-1941*, „Karta” nr 12, 1994.

⁸ Prikaz nr 0015 ot 24 października 1940 g.; RGWA, F. 40, op. 1s, d. 71, 11. 26-34

⁹ Cyt. za A. Gurianow, *Cztery deportacje 1940-41...* Trudno orzec, w jakiej mierze brak danych w dokumentach sprawiających wrażenie niekompletnych można tłumaczyć chaosem i bałaganem wywołanym przez wybuch wojny, w jakiej zaś późniejszą, celową, selektywną ingerencją w archiwalia. Niekompletność i niepewność, zwłaszcza dla ujęć syntetycznych, mogłaby być uzupełniona przez te, jakie znajdują się w Archiwum Państwowym Rosyjskiej Federacji (w skrócie GARF)

¹⁰ RGWA, F. 40, op. 1, d. 182, 11. 26-30

¹¹ W praktyce eszelon składał się z reguły z 50-55 wagonów dostarczanych na zamówienie NKPS (Narodnyj Kommissariat Putiej Soobszczenija - Ludowy Komisariat Dróg Komunikacyjnych, w praktyce kolej).

¹² W świetle wspomnień liczba osób w wagonach znacznie się różniła - np. A. Kant podaje 16 osób (A. Kant, *Zesłani na zagładę*, London 1990, s. 20), a M. J. Łęczycka - 72 (M. J. Łęczycka, Zsyłka, Wrocław 1989, s. 13). Przyczyną mogło być podstawienie w składzie eszelonu tylko małych, dwuosioowych wagonów lub mogących pomieścić większą liczbę osób - czterosioowych (zob. T. S. Chaczaturov, *Żelaznyje drogi zapadnych oblastiej Bełlorussi i Ukrainy*, Moskwa 1940). Nie można też wykluczyć dostarczenia przez kolej zwiększonego lub zmniejszonego składu pociągu, w przypadku brakużądanego, wolnego taboru w określonym terminie. Ustalenie to wymagałoby jednak żmudnych badań archiwów służb kolejowych z niepewnym rezultatem. Ponadto powodem, jak wynika ze wspomnień, obecności mniejszej liczby osób w wagonie mogło być niedostarczenie pełnej „obsady” lub przez łapówkę opuszczenie transportu przez przywiezionych. Powodem zaś „przeludnienia” mogło być przywiezienie większej, niż planowano, liczby osób, gdyż (jak pisze jeden z pamiętnikarzy): „Jechali także ludzie, którzy dobowolnie, «nielegalnie» weszli do wagonu, bo jeśli zabrano ojca czy matkę, albo syna czy córkę, to pozostali łączyli się z rodziną. W grę wchodziły również momenty psychologiczne. Ludzie wywożeni byli przeważnie bez środków do życia, ponieważ nie wzięli paszportów sowieckich, nie mieli możliwości pracy. Przymusowy wyjazd rozwiązywał częściowo ten problem. Byli i tacy..., którzy nie wierzyli w przyjaźń Hitlera ze Stalinem i przewidywali, że wcześniej czy później wybuchnie wojna i wywiezienie może być ratunkiem, co częściowo się sprawdziło” A. Kant, *Skazani na zagładę...*, s. 21. Najczęściej jednak ci „nadliczbowi” byli krewnymi zesłańców, mieszkającymi w tym samym domu, osobami przy-

padkowo zastanymi (wizyta, nocleg itp.) w mieszkaniu zesłańców, sąsiadami lub przyjaciółmi, którzy chcieli okazać w czymś pomoc zagarniętym na „wywózkę” i samowolnie wówczas wepchniętymi do transportu przez konwoj.

¹³ 25 konwojentów eskortowało grupę „B” złożoną głównie z kobiet i dzieci. Grupy „A”, w skład której wchodził mężczyźni, ojcowie rodzin i aresztowani, strzegło 65 żołnierzy.

RGWA, F. 18444, op. 2s., d. 264, l. 152-154

¹⁴ „Głównoje Uprawlenije Łagieriej i Tiumn”, w skrócie GUŁAG („Główny Zarząd Obozów i Więzień”). Gdyby wszystko przebiegało według tej instrukcji, powinny się zachować, o ile nie uległy zniszczeniu, pełne listy zesłańców, choćby jednej z wymienionych instytucji centralnych, a więc w archiwach GUŁAGu, bądź też Wojsk Konwojowych, nie licząc archiwów lokalnych instytucji NKWD.

¹⁵ W rzeczywistości - jak piszą zesłańcy - eszelon bardzo rzadko się zatrzymywał w polu, gdyż konwoj raczej wolał unikać kłopotów, jakie były z tym związane. Najprawdopodobniej przestoje miały miejsce na „rozjazdach” („razjezdach”) umożliwiających zwiększenie przepustowości linii kolejowej na długich odcinkach tras. Ich funkcja „załadowczo-wyładowcza” była bowiem wtórna, towarzyszyła głównej - ułatwienia wymijania się i wyprzedzania pociągów na bardzo długich odcinkach drogi. Zatrzymywanie się na „razjezdach” było podyktowane głównie tym, że były to miejsca raczej mało zaludnione, a więc z dala od postronnych oczu i bez możliwości niepożądanych kontaktów z ludnością miejscową. Były to zarazem miejsca łatwe do utrzymania ludzi pod nadzorem nielicznej straży, jak też, co było ważne dla „podróżnych”, ułatwiające prymitywne „zabiegi higieniczne”. Przewożeni próbując znaleźć odrobinę intymności przez schowanie się pod kołami pociągu, by załatwić potrzeby fizjologiczne, nierzadko przez ten „luksus wstydu” tracili w tych miejscach życie (gdy pociąg ruszał bez uprzedzenia). Wielu świadkom utrwalił się w pamięci obraz tych małych stacji i torów pokrytych ekskrementami po przechodzących już wcześniej eszelonach - zob. np. K. K. Ostaszewicz, *Dalekie drogi Syberii*, Londyn 1986, s. 21-22.

¹⁶ Archiv Głównogo Informacyjnego Bjuro Ministerstva Vnutrennych Spraw Ukraini, dalej AGIB MVS, F. 15, op. 1, spr. 10, ark 46-49; cyt za I. Biłas, *Represivno - karalna sistema v Ukraini 1917-1953*, Kiiv 1994, s. 259. Choć komendanci eszelonów posiadali wystarczającą sumę pieniędzy, aby wykonać odgórne zalecenia, gdyż np.: chleb żytni kosztował 66 kopiejek (por. Narodnoje Chozjajstwo SSSR v *Vielikoj Oteczestvennoj wojne. Statisticeskij sbornik*, Moskwa 1990), codzienny ciepły posiłek był mitem. Przeważnie kaszę z olejem („postnym masłem”) zesłańcy otrzymywali 5-6 razy w czasie podróży lub rzadziej. Patrz.: M. Dubanowiczowa, *Na mongolskich bezdrożach*, Londyn 1974, s. 16; K. K. Ostaszewicz, *Długie drogi Syberii...*, s. 23, J. Zamojski, *Miejsca postoju*, Warszawa 1989, s. 54. Nawet z wodą były trudności, ponieważ brakowało naczyń (jedno-dwa wiadra na 25-30 osób lub więcej na dzień — w mrozie — luty 1940 lub upale — czerwiec 1940, maj-czerwiec 1941). Podczas 300-500 km przejazdów bez postojów od stacji do stacji nie można było sobie pozwolić nawet na jej wydatkowanie na najprostsze czynności higieniczne, racjonując tylko do picia. Oprócz braku naczyń sytuację zamkniętych w wagonach pogarszało skracanie czasu postoju.

¹⁷ RGWA, F. 18444, op. 2s., d. 264, l. 155

¹⁸ Życzliwy stosunek do przesiedlanych należał do rzadkości. Zwykle strażnicy byli milczący i zachowywali się w sposób obojętny. Sami raczej nie inicjowali zbliżenia z przewożonymi. Reagowali tylko na mogące im sprawić kłopot zachowania „przymusowych pasażerów”. Zróznicowany był też stosunek do zesłańców przypadkowo przez nich spotykanych ludzi. Niektórzy pomagali bezinteresownie przynosząc wodę, jedzenie czy wysyłając listy do rodzin, inni natomiast ocierając się o nich udawali, że ich nie widzą. Por. np.: J. Zamojski, *Miejsca postoju...*, s. 54

¹⁹ RGWA, F. 40, op. 1s., d. 71, l. 14-16, l. 30-34

²⁰ RGWA, F. 40, op. 1s., d. 71, l. 28