

RYSZARD TECHMAN*

Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie

ORCID: 000-0003-2272-603

*Organizacja i przebieg repatriacji Polaków przez Szczecin
z brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec w latach 1945–1947*

TYTUŁEM WSTĘPU

Problematyka repatriacji Polaków z Zachodniej Europy do kraju po II wojnie światowej była niejednokrotnie podejmowana przez literaturę historyczną. Szeroko zakrojone badania tego zagadnienia, uwiecznione publikacjami książkowymi, prowadzili przede wszystkim: Krystyna Kersten¹, Janusz Wróbel² czy ostatnio Stefan Artymowski³. Historycy ci, wykorzystując polskie i obcojęzyczne opracowania oraz dostępne źródła, przyjrzeni się złożoności tego problemu i jego wielowątkowości. Ze zrozumiałych względów niektóre jednak kwestie nie rozwinęli szerzej, co skłoniło piszącego te słowa do podjęcia tematu wskazanego w tytule artykułu. Autor więc postawił sobie za cel przeanalizowanie organizacji i przebiegu powrotu Polaków drogami do Szczecina z brytyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech, gdzie w trakcie wojny przebywało najwięcej ludności polskiej. Wskazanie zaś na miasto nad Odrą nie było przypadkowe, gdyż odegrało ono

* dr hab. Ryszard Techman – historyk, archiwista, w latach 1979–1999 pracownik Archiwum Państwowego w Szczecinie, a następnie (1999–2023) kierownik Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie. W działalności naukowej zajmuje się współczesnymi dziejami (od 1918 r.) administracji i gospodarki morskiej, dyplomacji i ochrony polskich granic.

¹ K. Kersten, *Repatriacja ludności polskiej po II wojnie światowej (studium historyczne)*, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, 1974 – pracę poprzedziły obszernie artykuły autorki: *Repatriacja Polaków z byłej Rzeszy Niemieckiej po drugiej wojnie światowej*, część 1: *Rok 1945*, „Polska Ludowa”, t. 6, 1967 oraz *Repatriacja Polaków z b. Rzeszy Niemieckiej po drugiej wojnie światowej*, część 2: *1946–1950*, *Polska Ludowa*, t. 7, 1968.

² J. Wróbel, *Na rozdrożu historii. Repatriacja obywateli polskich z Zachodu w latach 1945–1949*, Łódź 2009.

³ S. Artymowski, *Repatriacja żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych z Europy Zachodniej do Polski w latach 1945–1948*, Poznań 2012.

kluczową rolę w przyjmowaniu transportów z tej części Niemiec, która podlegała administracji wojskowej Wielkiej Brytanii. Wypadnie dodać, iż obszerne ujęcie przez wspomnianych historyków problematyki repatriacyjnej, dały autorowi przyzwolenie na jedynie sygnałne potraktowanie tych zagadnień, które wychodziły poza ściśle nakreślony cel opracowania.

Niniejszy tekst uwzględnił materiały źródłowe przechowywane w Archiwum Akt Nowych w Warszawie (zespoły: Generalny Pełnomocnik Rządu RP do Spraw Repatriacji; Ministerstwo Żeglugi), Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie (Zespół 6 – Departament Polityczny), Archiwum Państwowym w Szczecinie (Państwowy Urząd Repatriacyjny – Wojewódzki Oddział; Szczeciński Urząd Morski, Urząd Wojewódzki Szczeciński; Urząd Pełnomocnika Rządu dla Spraw Zagospodarowania Portu Szczecińskiego); Archiwum Państwowym w Gdańsku Oddział w Gdyni (Gdański Urząd Morski), Instytucie Pamięci Narodowej – Oddział w Szczecinie oraz Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie (Pomorska Brygada Wojsk Ochrony Pogranicza). Jeśli chodzi o literaturę przedmiotu, to poza przytoczoną wyżej, wykorzystano szereg prac odnoszących się do działalności Państwowego Urzędu Repatriacyjnego⁴ i przesiedlenia ludności niemieckiej⁵. Szczególną wartość posiada opracowanie pt. Państwowy Urząd Repatriacyjny na Pomorzu Zachodnim od 1 IV 1945 do 31 XII 1947, Szczecin 1947, pisane ręką urzędników tej instytucji, którzy brali bezpośredni udział w organizowaniu repatriacji. Przydatna okazała się również lokalna prasa, przede wszystkim – „Kurier Szczeciński”.

Koniec działań militarnych w Europie w maju 1945 roku przyniósł duże przemieszczenia ludności, zmuszonej przez wojnę do opuszczenia swoich ojczyzn. Szczególne ruchy migracyjne objęły III Rzeszę, na terytorium której znalazło się kilka milionów robotników przymusowych różnych narodowości, setki tysięcy jeńców wojennych i więźniów obozów koncentracyjnych. Wśród nich najliczniejsi byli obywatele ZSRR (w granicach z 1939 r.) następnie Polacy i dalej Francuzi.

⁴ S. Banasiak, *Działalność osadnicza Państwowego Urzędu Repatriacyjnego na Ziemiach Odzyskanych w latach 1945–1947*, Poznań 1963; D. Sula, *Działalność przesiedleńczo-repatriacyjna Państwowego Urzędu Repatriacyjnego w latach 1944–1951*, Lublin 2002.

⁵ T. Białycki, *Przesiedlenie ludności niemieckiej z Pomorza Zachodniego po II wojnie światowej*, Poznań 1969; S. Banasiak, *Przesiedlenie Niemców z Polski w latach 1945–1950*, Łódź 1968; P. Lippóczy, T. Walichnowski, *Przesiedlenie ludności niemieckiej z Polski po drugiej wojnie światowej w świetle dokumentów*, Warszawa–Łódź 1982; B. Nitschke, *Wysiedlenie ludności niemieckiej z Polski w latach 1945–1949*, Zielona Góra 1999; St. Jankowiak, *Wysiedlenie i emigracja ludności niemieckiej w polityce władz polskich w latach 1945–1970*, Warszawa 2005.

Ludność polska znajdowała się we wszystkich czterech strefach okupacyjnych w Niemczech: francuskiej, amerykańskiej, brytyjskiej i radzieckiej. Ustalenie jej liczby w związku z ciągłymi przepływami i brakiem dokładnych danych, stwarza niemałe trudności, dlatego też istniejące statystyki różnią się między sobą. Według jednego ze źródeł w połowie 1945 r. w trzech strefach zachodnich było 624 tys. tzw. dipisów (displaced persons – DP), czyli osób wywiezionych na roboty i jeńców wojennych (blisko 132 tys.). Najwięcej, bo 435.338 DP oraz 106.438 osadzonych w obozach jenieckich zlokalizowano w strefie brytyjskiej (British Zone of Occupation in Germany) w północno-zachodniej części Niemiec, obejmującej Szlezwig-Holsztyn, Fryzję, Ruhrę, północną Nadrenię, Westfalię, Hanover, Oldenburg, Hamburg. W innych opracowaniach była podawana – przypuszczalnie bardziej wiarygodna liczba – 968 tys. osób zarejestrowanych jako Polacy w strefie amerykańskiej, francuskiej i brytyjskiej łącznie. Do końca lipca tego roku repatriowano przede wszystkim prawie wszystkich Francuzów, Belgów, Holendrów i dużą część obywateli ZSRR⁶.

Szacunki z okresu późniejszego (wrzesień-październik) wskazywały, że na terenie Niemiec i Austrii pozostawało jeszcze blisko 900 tys. polskich dipisów (w tym jeńców wojennych), rozmieszczonych w 427 obozach. Byli nadal najliczniejsi w strefie brytyjskiej – według różnych przekazów źródłowych przebywało tam od 441.364 do 511.165 osób. Obozy ze znacznymi skupiskami polskimi (przyjmując dane z lipca i sierpnia) znajdowały się m.in. w Cuxhaven, Fallingbostel (175 tys.), Ulzen, Itzehohe, Kiel, Lubeka (30.000), Neumünster, Szlezwig (12.000), Wentorf (11.973), Diepholz, Watenstedt (19.301), Bremen, Osnabrück, Wachtum, Lahde (13.053), Soest⁷.

Po nastaniu pokoju w Europie przed rządami wielu państw stał problem repatriacji ogromnej rzeszy ludzi, którym należało pomóc w powrocie do kraju. Najodważniejsi i najbardziej dynamiczni indywidualnie lub w niewielkich grupach sami próbowali dotrzeć do swoich krajów, niemniej ruch ten nie miał ani planowanego z góry ani masowego charakteru. W zorganizowaniu tego rodzaju akcji musiały być brane pod uwagę różne czynniki: międzynarodowe i dyplomatyczne, społeczne i polityczne, a także organizacyjno-techniczne.

Pierwsze działania odnoszące się do repatriacji Polaków z Niemiec podejmowały jednostki Wojska Polskiego zajmujące obszar wzdłuż granicy zachodniej. W trakcie jej obsadzania powstawały kontrolne punkty przyjmowania repatriantów, rejestrujące napływających,

⁶ K. Kersten, *Repatriacja Polaków...*, s. 14–15.

⁷ Tamże, s. 27–28; tejsze, *Repatriacja ludności...*, s. 209.

kontrolujące ich przynależność państwową, wystawiające zaświadczenia repatriacyjne. Od końca czerwca 1945 roku rolę tę przejął dla przybywających z zachodu i południa Państwowy Urząd Repatriacyjny (utworzony w październiku 1944 roku), któremu przypadło tworzenie i prowadzenie na terenie kraju punktów etapowych w różnych miejscowościach, zajmowanie się sprawami transportu, osadnictwa i opieki sanitarnej⁸. Właściwa jednak organizacja przypadła specjalnie powołanym urzędom, które podlegały Generalnemu Pełnomocnikowi Rządu RP do Spraw Repatriacji – wśród nich Urzędowi do Spraw Repatriacji obywateli polskich z państw zachodnioeuropejskich.

W lipcu 1945 r. przystąpiono w Szczecinie do utworzenia Punktu Etapowego Nr 2 PUR przy ul. Jagiellońskiej 65, który zajmować się miał repatriantami z Zachodu. Wybór tej lokalizacji nie był przypadkowy, zakładano bowiem, że cały kompleks (liczący 12 budynków) powinien pomieścić nawet 6000 osób, posiadać odpowiednie pomieszczenia mieszkalne i urządzenia sanitarne, znajdować się w pobliżu stacji kolejowej (Turzyn). Przez wiele tygodni trwały prace porządkowo-remontowe, gdyż budynki były częściowo zniszczone, urządzono ambulatorium lekarskie i izbę chorych, zorganizowano stację opieki nad matką i dzieckiem oraz świetlicę⁹. Została tu także powołana placówka służby bezpieczeństwa jako grupa operacyjna dla rejestracji, kontroli repatriantów i wydawania określonych zaświadczeń tożsamości.

Początki organizowania na terenie Niemiec masowego powrotu Polaków z zachodnich stref okupacyjnych przypadają na sierpień-wrzesień 1945 r. Przedstawiciele rządu polskiego wraz z powołaną w tym okresie Polską Misją Repatriacyjną (PMR) w Berlinie (szef ppłk Zdzisław Bibrowski) podjęli rokowania z dowództwem wojsk alianckich, by doprowadzić do zawarcia odpowiednich porozumień. Wielkie mocarstwa były z różnych względów zainteresowane jak najszybszym wyjazdem dipisów do swoich krajów, dlatego udzielali udzielając dużej pomocy, zwłaszcza logistycznej.

Polskie misje repatriacyjne powstały również w zachodnich strefach okupacyjnych Niemiec. Na zajmowany przez wojska brytyjskie obszar Misja (24 oficerów i podoficerów) przybyła 4 listopada 1945 r., kierując się do Kwatery Głównej Armii Renu w Bad Oeynhausen. Pod względem administracyjnym teren brytyjskiej zony w Niemczech był wówczas po-

⁸ Zob.: S. Banasiak, *Działalność osadnicza...*; D. Sula, *Działalność przesiedleńczo-repatriacyjna...*; K. Kersten, *Repatriacja Polaków...*, s. 19, 21.

⁹ *Państwowy Urząd Repatriacyjny na Pomorzu Zachodnim od 1 IV 1945 do 31 XII 1947, Szczecin 1947* (dalej cyt. PUR na PZ), s. 59–60; „Kurier Szczeciński” (dalej cyt. KS), 12 X 1945, nr 6, s. 4: „Szczecin gotowy na przyjęcie repatriantów”.

dzielony na trzy korpusy wojskowe: 1 z siedzibą w Iserlohn, 8 – w Lubece i 30 w Nienburgu¹⁰. Brytyjczycy przekazali przybyłym informację, że w ich strefie znajduje się jeszcze 543.760 Polaków, którą to liczbę szefostwo Misji skorygowało na 562.443 osoby, rozmieszczone następująco: 1 Korpus – 131.405, 8 Korpus – 120.570 i 30 Korpus – 310.468¹¹.

USTALENIA MIĘDZYPANSTWOWE W SPRAWIE REPATRIACJI POLAKÓW Z BRYTYJSKIEJ STREFY OKUPACYJNEJ W NIEMCZECH

Pierwsze rozmowy międzypaństwowe w sprawie powrotu Polaków do kraju odbyły się w Berlinie 25 sierpnia 1945 r. między ambasadorem Wielkiej Brytanii a przedstawicielami rządu polskiego. Rozważana była wówczas możliwość zorganizowania repatriacji na szeroką skalę (po zakończeniu przewozu obywateli ZSRR, którzy mieli pierwszeństwo) i zakończenia jej jeszcze przed nastaniem zimy. Planowano transportować ludzi drogą lądową do granic Polski z wykorzystaniem radzieckiej strefy okupacyjnej¹².

Najważniejsze berlińskie spotkania przypadły na okres 6–13 września 1945 r. Zasadnicze odbyły się w ramach Komitetu Koordynacyjnego Międzysojusznicznej Rady Kontroli, do którego wchodził zastępcy dowódców wojsk okupacyjnych. Brytyjski gen. Brian Robertson przewidywał repatriowanie codziennie 3 tysięcy Polaków koleją do Szczecina (poczynając od 21 września) oraz 1–2 tys. osób każdego dnia morzem do Gdańska. Wskazywał ponadto na zamiar uruchomienia transportu samochodowego, który byłby w stanie przewieźć w ciągu każdej doby 5 tys. repatriantów, domagając się zgody radzieckiej administracji wojskowej na tranzyt przez jej strefę¹³.

Ustalenia w stolicy Niemiec przewidywały, że do Szczecina przybędzie brytyjska delegacja wojskowa w celu zorientowania się na miejscu o możliwościach przyjęcia dziennie z angielskiej strefy okupacyjnej trzech tysięcy polskich obywateli. Strona brytyjska otrzymała zapewnienie Ministerstwa Komunikacji RP, że będzie ono w stanie dostarczyć tabor kolejowy do odwiezienia w głąb kraju takiej liczby Polaków. Delegacja miała po drodze dokonać oceny stanu tras komunikacyjnych prowadzących z Zachodu, uzgodnić na miejscu sprawy

¹⁰ Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej cyt. AAN), Generalny Pełnomocnik Rządu RP do Spraw Repatriacji (dalej cyt. GP ds. Rep.), sygn. 344, s. 93: Sprawozdanie z działalności Polskiej Misji Repatriacyjnej na Strefę Okupacji Brytyjskiej w Niemczech za czas od 5.11.1945 do 31.03.1946.

¹¹ Tamże, s. 94.

¹² J. Wróbel, *Na rozdrożu...*, s. 414.

¹³ K. Kersten, *Repatriacja Polaków z byłej Rzeszy...*, s. 24; J. Wróbel, *Na rozdrożu...*, s. 414.

organizacji, czasu i przebiegu całej akcji. Przybyła ona do Szczecina 17 września 1945 r. w liczbie 24 osób (8 oficerów i 16 żołnierzy) na czele z ppłk. Petersem. Grupie towarzyszył radziecki oficer oraz kilku polskich przedstawicieli, w tym szef PMR ppłk Z. Bibrowski. Rekoniesans na trasie pozwolił wykluczyć udział transportu kolejowego w masowej repatriacji ze względu na zły stan szlaków prowadzących do Szczecina, zniszczenia mostów w kilku miejscowościach, jak również wprowadzenia przez Rosjan na niektórych odcinkach innej niż na zachodzie szerokości torów, stosowanej w ich kraju. Ten stan infrastruktury kolejowej przekreślił zarazem możliwość dotrzymania zakładanego terminu rozpoczęcia repatriacji, który musiał opóźnić się o co najmniej dwa tygodnie. Dowództwo brytyjskie uznało wówczas za konieczne wykorzystanie do przewozu repatriantów samochodów ciężarowych, utworzenia w Szczecinie specjalnej bazy dla obsługi transportów, taboru, osób oraz ich ochrony. Brytyjczycy zwiedzili też Punkt Etapowy Nr 2 i byli zaskoczeni jego dobrym przygotowaniem¹⁴.

Zasadnicze różnice zdań między stronami ujawniły się dopiero w kwestii angielskiego personelu szczecińskiej placówki. Ppłk Peters upierał się, by liczyła ona 1400 osób, natomiast polski przedstawiciel odrzucił taką możliwość, argumentując to zniszczeniami miasta i brakiem pomieszczeń dla tak dużej grupy ludzi. Zaproponował rozlokowanie nie więcej niż 400 osób, choć ostateczne rozstrzygnięcie uzależnił od decyzji Warszawy. Upór brytyjski wzbudził podejrzenia, że chodzi o inne, ukryte cele, albowiem „usadowienie się w Szczecinie ich licznego garnizonu angielskiego może pociągnąć dla nas w perspektywie niepożądane skutki z punktu widzenia państwowego i politycznego”¹⁵.

W dniach 7–8 października 1945 r. ponownie przebywała w Szczecinie grupa oficerów brytyjskich z ppłk. Petersem w towarzystwie Z. Bibrowskiego i rosyjskiego oficera, by dopiąć ostatecznie techniczne szczegóły oraz sprawdzić stan przygotowań do przyjazdu pierwszych transportów z polskimi dipisami. Prócz taboru kołowego Brytyjczycy zobowiązali się także dostarczyć żywność na okres podróży z Niemiec

¹⁴ AAN, GP ds. Rep., sygn. 293, s. 1–2, 5–6: Raport ppłk. S. Sońnickiego z przyjazdu przedstawicieli misji brytyjskiej do Szczecina... z 20 IX 1945 r.; toż, sygn. 298, s. 51–52; J. Wróbel, *Na rozdrożu...*, s. 417–418; K. Kersten, *Repatriacja Polaków...*, s. 24; J. Maciejewski, *Wspomnienia z tamtych lat*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk, 1980, s. 103–104 – tu obszerny fragment z artykułu tygodnika „Pionier Szczeciński” pt. „Przyjęcie misji angielskiej w Szczecinie – Polacy z zagranicy powrócą do kraju w najbliższych dniach” a w nim kurtuazyjna wypowiedź ppłk. Petersa; Piotr Zaremba, *Dziennik 1945*, Szczecin 1996, s. 114.

¹⁵ AAN, GP ds. Rep., sygn. 298, s. 77–79: „Raport” mjr. Starca z 20 IX 1945 r. dla Generalnego Pełnomocnika Rządu RP do Spraw Repatriacji.

do miejsca zamieszkania repatrianta w Polsce, liczony na 9 dni. Na każdą kolumnę samochodową (z angielskim oficerem), złożoną z 25 samochodów ciężarowych, miały przypadać 3 samochody żywności, a także samochód sanitarny, by w razie potrzeby można było udzielić pomocy lekarskiej. Punkt Etapowy Nr 2 został zobowiązany do przygotowania pomieszczeń dla brytyjskiego oddziału: otrzymał on później na ul. Jagiellońskiej 65 dwa budynki mogące pomieścić pojemności około 400 osób i place dla samochodów. W trakcie tej wizyty dyskutowano również z władzami samorządowymi o wysiedleniu ludności niemieckiej z Pomorza Zachodniego do brytyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech. Należy dodać iż na kilka dni przed przyjazdem polskich repatriantów dotarło do Szczecina osiem samochodów ciężarowych z 40 żołnierzami angielskimi, którzy przywieźli zapasy żywności, warsztat samochodowy i kuchnię polową; następnym kilkadziesiąt przybyło później¹⁶.

PRZEBIEG REPATRIACJI POLAKÓW DO SZCZECINA TRANSPORTEM SAMOCHODOWYM

Plan repatriacji Polaków z brytyjskiej strefy przewidywał w pierwszej kolejności likwidację, względnie rozgęszczenie obozów polskich, położonych w zniszczonych przez wojnę przemysłowych obszarach zachodnich Niemiec. Znoszone miały być ponadto te z nich, w których pomieszczenia i urządzenia nie odpowiadały wymogom mieszkalnym. Zakładano wstępnie, że najpierw przybywać będą transporty Polaków z Nadrenii, Westfalii, Zagłębia Ruhry oraz z pogranicza holenderskiego i duńskiego¹⁷.

Repatriacja ludności polskiej organizowana drogą kołową przez angielskie wojska otrzymała kryptonim „Orzeł” („Operation Eagle”). Dla oczekujących powrotu do Polski został utworzony w Lüneburgu pod Hamburgiem zbiorczy obóz przejściowy, skąd miał odchodzić transport samochodowy do stolicy Pomorza Zachodniego. Strona brytyjska ułatwiła Polakom przejazd kolejami i samochodami do wskazanego punktu zbornego. Dla każdego z nich przed wyruszeniem do Szczecina przygotowano dwudniowe racje żywnościowe. Trasę, liczącą około 500 km, wytyczoną tablicami orientacyjnymi, podzielono na dwa etapy. Mniej więcej w połowie drogi w miejscowości Dessau

¹⁶ Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej APSz), Państwowy Urząd Repatriacyjny Oddział Wojewódzki (dalej PUR-OW), sygn. 7, s. 49; pismo nac. Oddziału PUR z 12 X 1945 r.; J. Maciejewski, *Wspomnienia...*, s. 110; PUR na PZ, s. 61; KS, 15 X 1945, nr 8: „Pierwsi repatrianci z zachodu przybyli do Szczecina”; P. Zaremba, *Dziennik...*, s. 134–136.

¹⁷ KS, 30 X 1945, nr 21, s. 4: „16-ty transport repatriantów przybył do Szczecina”.

w radzieckiej strefie okupacyjnej Niemiec był planowany postój całego transportu, gdzie repatrianci mieli otrzymać gorącą strawę i przemocować na samochodach (w miejscowości nie było odpowiednich pomieszczeń), a rano kontynuować jazdę w stronę Szczecina¹⁸.

Pierwszy transport z brytyjskiej zony, w liczbie 1000 osób na 50 samochodach ciężarowych, odszedł rankiem 13 października 1945 r. z Lüneburga i po zatrzymaniu się na nocleg w Dessau, dotarł następnego dnia po południu do Punktu Etapowego nr 2 w Szczecinie. Cała podróż trwała więc niecałe dwa dni.

Za każdym razem polscy repatrianci byli witani przez przedstawicieli władz i organizacji społeczno-politycznych przy dźwiękach hymnu państwowego, granego przez orkiestrę wojskową. Według słów wicedyrektora szczecińskiego PUR: „Na dźwięk melodii „Jeszcze Polska nie zginęła”, której słuchali znowu po wielu latach rozłąki na polskiej ziemi, na samochodach rozlegał się szloch i płacz kobiet, a mężczyźni ukradkiem ocierali łzy”. Jeszcze mocniej akcentował to prezydent miasta inż. Piotr Zaremba, uczestniczący później w takim wydarzeniu: „Jest istotnie to moment chwytający za gardło, gdy widzi się zdziwione z początku twarze tych ludzi, którzy po raz pierwszy widzą od tyłu lat wolną Polskę. Tego dnia przyjechali sami niemal mężczyźni – ale stare chłopcy płakali jak bobry, stojąc przed estradą”¹⁹. Wszystkim właściwie udzielał się nastrój wzruszenia, przyjeżdżali z nadziejami, ale i niepokojem, co ich czeka, jak ułoży się ich życie, miotani radością z powrotu, ale i obawą o przyszłość²⁰. Do wielu docierały przecież informacje o sytuacji politycznej w Polsce: sowieckiej obecności i komunistycznych porządkach, podsycane określoną propagandą na Zachodzie.

Po zakończeniu części oficjalnej, krótkim odpoczynku oraz gorącym posiłkiem następowała stosowna procedura związana z wyjazdem do miejsc zamieszkania. Repatrianci byli rejestrowani, wypełniali określone formularze, robiono im zdjęcia, a po kilku godzinach otrzymywali dokumenty osobiste i bezpłatny przejazd do kraju²¹. Następnego dnia rano przewożono ich na stację kolejową Turzyn, skąd udawali się do swoich domów w Polsce, otrzymując na drogę brytyjski suchy prowiant na siedem dni. Dyrekcja kolejowa ze Szczecina codziennie uruchamiała dwa składy pociągów wahadłowych po 50 wagonów każdy

¹⁸ PUR na PZ, s. 64; KS, 16–17 XII 1945, nr 62, s. 4: „U Anglików w Szczecinie”.

¹⁹ PUR na PZ, s. 63; P. Zaremba, *Dziennik...*, s. 148.

²⁰ KS, 17 X 1945, nr 10, s. 4: „Przez Szczecin do kraju. Codziennie przybywa z Lüneburga po 3 tys. Polaków z zachodu”.

²¹ Tamże, 12 X 1945, nr 6, s. 4: „Szczecin gotowy na przyjęcie repatriantów”.

na trasie Szczecin – Stargard Szczeciński – Krzyż – Poznań – Łódź, by z wymienionych stacji mogli jak najszybciej dotrzeć do rodzin²².

Poczynając od 17 października 1945 r. liczba przyjeżdżających została potrojona i osiągnęła zakładany stan 3000, niekiedy nawet po paręset osób więcej. Systematycznie więc każdego dnia wjeżdżała do Punktu Etapowego Nr 2 kolumna 150 samochodów ciężarowych (6 kolumn po 25 aut), przybranych chorągiewkami narodowymi²³.

Do Szczecina przybywały transporty Polaków z różnych zakątków brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec, często, jak już wspomniano, z Nadrenii, Westfalii i Zagłębia Ruhry. Wracali ludzie wywiezieni przez Niemców na przymusowe roboty, którzy przed wojną wykonywali różne zawody, ale też bezrobotni, jeńcy wojenni, byli więźniowie obozów koncentracyjnych, liczni oficerowie i żołnierze armii polskiej na Zachodzie, jak i biorący udział w Powstaniu Warszawskim. Przybywały całe rodziny, w tym dużo kobiet (głównie robotnice pracy przymusowej) i dzieci, a także osoby starsze i schorowane, których zabierano z Niemiec w pierwszej kolejności. Bezwzględnie stosowana była zasada nierozdzielania rodzin²⁴.

Sprawą repatriacji polskich obywateli z brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec interesowała się z oczywistych względów dyplomacja londyńska. Ambasador Jego Królewskiej Mości w Warszawie – Victor Cavendish-Bentinck wysłał w październiku 1945 r. z wizytą do Szczecina attaché wojskowego brygadiera C.E. Richardsa i pierwszego sekretarza ambasady Michaela Wincha, by obserwowali przyjazd pierwszego konwoju z Polakami. Przekazali oni Foreign Office informację, że przybyli do miasta przede wszystkim robotnicy przymusowi wywiezieni przez Niemców do pracy oraz jeńcy wojenni, głównie oficerowie²⁵. Dowodził pierwszym transportem Royal Army Service

²² APSz, PUR-OW, sygn. 7, s. 49–57: pismo nac. Oddziału PUR z 12 X 1945 r.; PUR na PZ, s. 62,65; KS, 12 X 1945, nr 6, s. 4: „Szczecin gotowy na przyjęcie repatriantów”; KS, 17 X 1945, nr 10, s. 4: „Przez Szczecin do kraju”.

²³ PUR na PZ, s. 63, 65–67.

²⁴ AAN, GP ds. Rep., sygn. 300, s.78: pismo PMR w Berlinie z 24 XI 1945 r. do wiceministra W. Wolskiego; KS, 15 X 1945, nr 8: „Pierwsi repatrianci z zachodu przybyli do Szczecina”; KS, 25 X 1945, nr 17, s. 4: „Wracają Polacy z Nadrenii i Westfalii”. Do Szczecina trafiali niekiedy żołnierze czynnych jednostek z bronią krótką, co wzbudzało protesty radzieckiego oddziału repatriacyjnego – AAN, GP ds. Rep., sygn. 300, s. 118: wyjątek ze sprawozdania ppłk. Z. Bibrowskiego z 28 X 1945 r.

²⁵ J. Tebinka, R. Techman, *Szczecin w polityce brytyjskiej w latach 1945–1970*, [w:] *Polska w podzielnym świecie po II wojnie światowej (do 1989 r.)*, zbiór studiów pod red. Mieczysława Wojciechowskiego, Toruń 2002, s. 302; tychże, *Raporty brytyjskiego wicekonsula w Szczecinie Josepha Waltersa z 1946 roku, część I*, „Zapiski Historyczne” 1997, nr 62, z. 1, s. 85.

Corps (Królewski Korpus Transportowy) ppłk Clements. Według Richardsa stały personel obsługujący szczeciński punkt repatriacyjny liczył wówczas 40 wojskowych, niemniej do przyjazdu szykowani byli następni żołnierze.

14 listopada 1945 r. do Punktu Etapowego Nr 2 w Szczecinie, dokładnie miesiąc od powitania pierwszych Polaków, przybył stutyński repatriant z brytyjskiej żony²⁶. Miejskowa prasa rozwodziła się nad ogromnym wysiłkiem, jaki wykonali urzędnicy PUR, pracując w dzień i w nocy, a także nad pracą kolei państwowych, które uniknęły zatoru przy przewozach ludzi. Podkreślano również dużą sprawność angielskiego transportu samochodowego i troskliwą opiekę żołnierzy nad repatriantami w drodze z Lüneburga do Szczecina²⁷.

Strona brytyjska nie była do końca zadowolona z postępów repatriacji, a mając na uwadze początkowe opóźnienie i zbliżającą się zimą, postanowiła zintensyfikować przewozy, zgodnie zresztą z życzeniem polskiego rządu. W tym celu przybył do Szczecina 19 listopada 1945 r. przedstawiciel angielskiej armii okupacyjnej do spraw repatriacyjnych płk Hicks, by zbadać możliwości zwiększenia transportów o 1500 osób dziennie, czyli łącznie do 4.500. Przekonywał na miejscu szefów różnych urzędów, że rząd JKM dysponuje wszelkimi środkami techniczno-transportowymi oraz odpowiednimi zapasami żywności, by to przeprowadzić i zakończyć repatriację 400.000 Polaków ze strefy brytyjskiej. Szczecińskie władze oponowały jednak, twierdząc, że tak duży wzrost konwojów napotka na poważne trudności, zwłaszcza w przypadku przewozów kolejowych w głąb kraju wobec braków węgla i odpowiedniej liczby wagonów. Prowadziłoby to – ich zadaniem – do zatorów transportowych, co wobec nadchodzących mrozów byłoby nader niekorzystne²⁸. Władze, przeciwne zatem zwiększeniu liczby Polaków, interweniowały u szefa PMR w Berlinie, który uzgodnił z gen. Kenchingtonem (przełożony płk. Hicksa) wstrzymanie dodatkowych transportów²⁹.

Rozwój wydarzeń okazał się być jednak dużo bardziej niesprzyjający, gdyż liczba repatriantów przewożonych samochodami do Szczecina nie tylko nie została zwiększona, ale właściwie od ostatniej dekady

²⁶ Był nim Józef Teclaw, rolnik ze wsi Stary Jasiniec pod Koronowem, woj. pomorskiego, żołnierz września; KS, 16 XI 1945, nr 36: „Szczecin wzorowym ośrodkiem repatriacji. Uroczyste powitanie 100.000-ego rodaka z Zachodu w II Etapie P.U.R.”.

²⁷ KS, 15 XI 1945 nr 35, s. 4: „Jubileusz w drugim etapie PUR-u”.

²⁸ Tamże, 23 XI 1945, nr 42, s. 3: „Pułk. Hicks konferuje z przedstawicielami władz polskich w Szczecinie” – prasa podała, że przybył 20 XI 1945 r.

²⁹ K. Kersten, *Repatriacja Polaków...*, s. 30.

listopada 1945 r. wyraźnie zmalała. Spadła bowiem do niespełna dwóch tysięcy osób, a w grudniu do przeciętnie tysiąca dziennie. W sumie, od początku repatriacji do końca tego roku wywieziono ze strefy brytyjskiej według danych United Nations Relief and Rehabilitation Administration 155.845 Polaków (liczone były z pewnością także przewozy do Gdańska i Gdyni), co miało stanowić 31,8 % ich stanu zgromadzonych z początkiem września w tej strefie³⁰. Szczeciński PUR wskazywał natomiast, że do dnia 23 grudnia 1945 r., kiedy nastąpiła przerwa zimowa, przyjechało do miasta nad Odrą 151.615 polskich repatriantów³¹.

Przewozy taborem samochodowym wznowiono w pierwszej dekadzie stycznia 1946 r. i trwały jeszcze przez kwartał. W tym okresie (styczeń-marzec) Szczecin przyjął 11.928 osób, natomiast w kwietniu najprawdopodobniej 1435 repatriantów³².

Dane te potwierdzają, iż od kilku miesięcy tempo repatriacji drogą kołową wyraźnie osłabło. Konwoje ciężarówek z Lüneburga do Szczecina podążały w przybliżeniu co 5 dni, i tylko kwestią czasu było zniesienie tego rodzaju przewozów. O ile na początku, kiedy trasa została uruchomiona, przewożono dziennie 3000 Polaków, to stopniowo liczba transportów zmniejszała się do 3 tygodniowo, a następnie co tydzień jeden konwój zabierał nie więcej jak 500–600 osób³³. Zmniejszenie przewozów skutkowało także tym, iż w Szczecinie kurczył się tabor i personel brytyjskiego oddziału, który na miejscu naprawiał i utrzymywał pojazdy. Zresztą, po przekazaniu repatriantów PUR, spadała z niego odpowiedzialność i ciężarówki wracały puste do bazy w Niemczech³⁴.

W literaturze przedmiotu występuje błędnie data 4 kwietnia 1946 r. jako dzień końca przewozów samochodowych na trasie Lüneburg – Szczecin. Stało się to bowiem 13 kwietnia, kiedy ostatni konwój z Polakami przyjechał do stolicy Pomorza Zachodniego. Przez kolejny tydzień trwała likwidacja placówki angielskiej, która w ramach „Operation Eagle”, nadzorowała całą akcję i ostatecznie 19 dnia tego mie-

³⁰ Tamże, s. 30–31, teźże, *Repatriacja ludności...*, s. 214; J. Wróbel, *Na rozdrożu...*, s. 445.

³¹ APSz, PUR-OW, sygn. 391, s. 67: depeza do wiceministra W. Wolskiego wysłana 29 XII 1945 r.

³² Tamże, sygn. 125: Sprawozdanie z ruchu transportów za czas 1 I do 31 XII 1946 r. Kwietniową ilość osób przewiezionych samochodami ustalono odliczając od liczb obejmujących wszystkich przyjezdnych (17.337) tych, którzy przyплыли statkami w tym miesiącu (15.902), co dało ostatecznie liczbę 1435 osób. W źródle za m-c kwiecień powinno być 14 statków a nie 4.

³³ J. Tebinka, R. Techman, *Raporty brytyjskiego wicekonsula...*, część I, s. 94–95: raport nr 1 z 5 IV 1946 r.

³⁴ Tamże.

siąca ostatni jej personel na czele z kpt. Dickem wyjechał z nadodrzańskiego miasta³⁵.

Przyjrzyjmy się teraz końcowym wynikom repatriacji Polaków z brytyjskiej zony w Niemczech do Szczecina w ciągu niemal pół roku funkcjonowania drogi samochodowej. Wicekonsul brytyjski szacował tę liczbę na 150.000 tysięcy osób, ale nie mając dokładnych informacji wyraźnie zaniżył te dane³⁶. Według szczecińskiej publikacji, która ma właściwie charakter przekazu źródłowego (wspomniano już, że była pisana przez urzędników biorących udział w operacji), samochodami ciężarowymi przybyło do Punktu Etapowego Nr 2 w Szczecinie 164.705 osób, licząc od 14 października 1945 r. do dnia 4 kwietnia 1946 r.³⁷. Wątpliwości nasze budzi jedynie fakt, czy w tej liczbie zostały uwzględnione pełne dane z kwietnia (zapewne dodatkowe 1435 osoby), gdyż przewozy trwały niemal dekadę dłużej niż to oficjalnie podano.

Repatriacja samochodami na trasie Lüneburg – Szczecin miała duże znaczenie dla powrotu obywateli polskich z Niemiec. Operacja zorganizowana od strony technicznej i aprowizacyjnej przez Brytyjczyków pozwoliła znacznej części rodaków stosunkowo szybko znaleźć się po latach niewoli w ojczyźnie. Nadal jednak na koniec marca 1946 r. pozostawało w angielskiej zonie 305.418 Polaków (w źródle pomyłkowo 306.418), w tym 254.378 dipisów i – ujętych osobno – 51.040 jeńców wojennych³⁸.

ROKOWANIA I PRZEBIEG REPATRIACJI POLAKÓW DROGĄ MORSKĄ

Brytyjczycy, którzy od rozmów w Berlinie we wrześniu 1945 r. liczyli na zorganizowanie kilku dróg repatriacji Polaków do kraju, naciskali na polskie władze w sprawie uruchomienia komunikacji morskiej. Gwarantowali jednostki pływające i węgiel na statki, gdyż w zdecydowanej większości były to parowce³⁹.

³⁵ Tamże, s. 98: raport nr 2 z 22 IV 1946 r.; IPN Sz 008/58: spr. z pracy agenturalno-operacyjnej Wydz. I WUBP za 10–20 IV 1946 r.; spr. z pracy agenturalno-operacyjnej Wydz. I WUBP za 20–30 IV 1946 r.; PUR na PZ, s. 67.

³⁶ J. Tebinka, R. Techman, *Raporty brytyjskiego wicekonsula...*, część I, s. 98: raport nr 2 z 22 IV 1946 r.

³⁷ PUR na PZ, s. 69: artykuł kpt. Juliusza Czech-Wichury, wicedyrektora WO PUR w Szczecinie, pt. „Repatriacja z Zachodu”. Liczbę tę, która wydaje się najbliższa prawdzie, przyjął S. Kaczkowski, *Osadnictwo polskie w Szczecinie 1945–1950*, Poznań 1963, s. 44.

³⁸ AAN, GP ds. Rep., sygn. 344, s. 95: sprawozdanie z działalności Polskiej Misji Repatriacyjnej na Strefę Okupacji Brytyjskiej w Niemczech za czas od 5.11.1945 do 31.03.1946 r.

³⁹ Tamże, sygn. 300, s. 115: telefon od Z. Bibrowskiego z 13 IX 1945 r.

Z początku brano pod uwagę jedynie porty w Gdańsku i Gdyni, gdyż port szczeciński mimo korzystniejszego położenia względem strefy brytyjskiej, pozostawał całkowicie pod kontrolą Rosjan. Utworzyli oni na jego terenie Centralną Bazę Przeładunkową nr 3601 dla zdobyczy wojennych i towarów reparacyjnych, które następnie wywożono do ZSRR⁴⁰. W przewozach morzem do Polski brytyjskie dowództwo zaangażowało pewną część niemieckich statków z alianckiej puli reparacyjnej, składających się nawet z dwunastu jednostek⁴¹. Przewidywano, że do portu gdańskiego (pierwotnie tylko on był brany pod uwagę) trafi dziennie 1000 osób (począwszy od 19 września 1945 r.), licząc jednak na stopniowe zwiększanie tej liczby.

Z różnych względów morską repatriacja Polaków ze strefy brytyjskiej rozpoczęła się dopiero 18 listopada 1945 r., kiedy pierwszy statek („Deutschland”) wypłynął z Lubeki z 803 repatriantami, i trzy dni później dobił do nabrzeża portu gdyńskiego⁴².

Kilka dni przed uruchomieniem żeglugi repatriacyjnej pojawiły się nowe okoliczności, które dawały nadzieję na wykorzystanie w tym celu Szczecina. Władze polskie przywiązywały do tego ogromną wagę, ponieważ potencjalnie istniała możliwość uchwycenia części portu szczecińskiego. Pomijając aspekt polityczny i gospodarczy, trzeba zauważyć także ekonomiczny – transport morski był nie tylko mniej uzależniony od warunków atmosferycznych niż przewozy samochodowe, ale też i tańszy.

Szef Polskiej Misji Repatriacyjnej w Berlinie, ppłk Zdzisław Bibrowski, podjął wtedy rozmowy z dowództwem Grupy Okupacyjnych Wojsk Radzieckich w Niemczech i najpewniej w połowie listopada 1945 r. uzyskał zgodę generała armii Wasilija D. Sokołowskiego (zastępcy marszałka Żukowa), na zawijanie do portu szczecińskiego dwóch statków dziennie, aczkolwiek szczegóły akcji pozostawiał Sokołowski do rozpatrzenia z miejscowymi władzami⁴³. Radziecki generał miał również przyzwolić na powstanie niewielkiej grupy angielskiej i polskiej administracji portowej, co zdaniem Bibrowskiego

⁴⁰ R. Techman, *Strefa radziecka w porcie szczecińskim w latach 1947–1955*, „Zapiski Historyczne” 1994, nr 58, z. 4, s. 73 i n.; tenże, *Armia radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego w latach 1945–1956*, Poznań 2003, s. 112 i n.

⁴¹ AAN, GP ds. Rep., sygn. 300, s. 63, 78: pismo PMR w Berlinie z 24 XI 1945 r. do wiceministra W. Wolskiego, s. 74: pismo szefa PMR Z. Bibrowskiego z 15 XI 1945 r.

⁴² Tamże, sygn. 344, s. 97: Sprawozdanie z działalności Polskiej Misji Repatriacyjnej na Strefę Okupacji Brytyjskiej w Niemczech za czas od 5.11.1945 do 31.03.1946; Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni, Gdański Urząd Morski, sygn. 534: Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1945/1946.

⁴³ AAN, GP ds. Rep., sygn. 300, s.74: pismo szefa PMR Z. Bibrowskiego z 15 XI 1945 r.

więzało się z koniecznością utworzenia kapitanatu portu. Szef Misji prosił Warszawę, by przysłała do Berlina fachowca morskigo, z którym mógłby wyjechać do Szczecina⁴⁴. Wspomniał ponadto, że Brytyjczycy nie zostali powiadomieni o rozmowach z Rosjanami⁴⁵.

Zgoda gen. Sokołowskiego została optymistycznie przyjęta przez polski rząd. Stefan Jędrychowski, minister żeglugi i handlu zagranicznego RP, w rozmowie z prezydentem Piotrem Zarembą potwierdził 21 listopada 1945 r., że *transporty repatriantów będą odtąd przybywać do Szczecina morzem, w związku z czym otrzymujemy nabrzeże pasażerskie, własny Kapitanat Portu, który by się zajął bezpieczeństwem żeglugi od Świnoujścia do Szczecina*⁴⁶. Zapewniał o tym również na pierwszej i bardzo ważnej szczecińskiej konferencji morskiej 2 grudnia 1945 r., w której uczestniczył także Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża – Eugeniusz Kwiatkowski. Zapadły wówczas postanowienia o stworzeniu polskiej administracji morskiej: kapitanatu portu, urzędu morskigo i pilotażu⁴⁷.

6 grudnia 1945 r. do Szczecina przybył szef PMR Z. Bibrowski wraz z kmdr. ppor. Tadeuszem Konarskim (oddelegowanym przez Departament Morski Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego), by wypracować z kierownictwem szczecińskiej delegatury Głównego Urzędu Morskigo w Gdańsku stanowisko w rozmowach z zarządem radzieckiej bazy przeładunkowej. Główny cel zakładał uzyskanie nabrzeża i możliwość wchodzenia jednostek pływających do portu szczecińskiego. Do rozstrzygnięcia pozostawała także kwestia pilotażu na trasie ze Świnoujścia do Szczecina. Bibrowski optował „żeby chwilowo nie naciskać na nasz pilotaż, raczej odwrotnie, czekać aż Sowieci sami zażądają przejścia pilotażu przez nas”. Podobnie sugerował w kwestii przekazania holowników i lodołamaczy, taboru koniecznego do wykonywania tej usługi portowej⁴⁸. Uzgodniono również, iż *aby nie wywoływać podejrzeń, że polskie władze morskie chcą pod pretekstem repatriacji wejść do portu* rozmowę z gen. Izotowem, dowód-

⁴⁴ Tamże, s.75.

⁴⁵ AAN, Ministerstwo Żeglugi (dalej MŻ), sygn. 508, s. 498: pismo delegata Departamentu Morskigo MŻiHZ kmdr. ppor. T. Konarskiego do Polskiej Misji Repatriacyjnej w Berlinie z 13 XII 1945 r.

⁴⁶ P. Zaremba, *Dziennik...*, s. 166.

⁴⁷ APSz, Szczeciński Urząd Morski (dalej SUM), sygn. I/50, s. 105. W rzeczywistości powołano tylko „Bazę Pilotów” w Świnoujściu. Zarządzone na konferencji utworzenie Kapitanatu Portu oraz „Urzędu Morskigo Szczecin” nastąpiło wiele miesięcy później.

⁴⁸ Tamże, Urząd Pełnomocnika dla Spraw Zagospodarowania Portu Szczecińskiego (dalej UP), sygn. 195, s. 43: diariusz z 7 XII 1945 r.

ca pierewałocznój bazy, przeprowadzi Bibrowski bez asysty oficerów marynarki⁴⁹.

Podczas tego spotkania 7 grudnia 1945 r. radziecki generał przychylnie odniósł się do polskich postulatów, jednak – zgodnie jakby z tradycyjnym sposobem postępowania – skierował Bibrowskiego do naczelnika portu szczecińskiego płk. Dikoja⁵⁰. Ten zgodził się na przyjęcie 2 statków z repatriantami dziennie (od 3000 do 4000 osób); oddania ok. 400 m nabrzeża na bulwarze pasażerskim (tzw. Wały Chrobrego), dostarczenia holowników i udostępnienia niemieckich pilotów (w służbie radzieckiej). O sprawach pilotów morskich, do których należałoby przeprowadzanie jednostek przez tor wolny od min na podejściu do Świnoujścia i dalszej trasie wytyczonej przez radziecki obszar morski, zdecydować miał komendant bazy marynarki wojennej kpt. II rangi Szewcow⁵¹.

8 grudnia 1945 r. odbyły się rozmowy polskich oficerów w Świnoujściu, w których uczestniczył oprócz wymienionego komendanta także wiceadmirał Aleksandr D. Winogradow, dowódca sił morskich południowo-wschodniego Bałtyku. Rosjanie zaaprobowali szczecińskie ustalenia, zgodzili się też na utworzenie w Świnoujściu niedużej stacji polskich pilotów, następnie wskazanie trasy z Travemünde (port Lubeki) do Szczecina oraz przepisów pływania w rejonie radzieckiej strefy morskiej. Zastrzeżli natomiast, że ze względu na niebezpieczeństwo minowe żegluga statków może odbywać się jedynie w dzień i przy dobrej widoczności⁵².

Kilka dni później (13 grudnia) Z. Bibrowski i T. Konarski spotkali się w Berlinie z płk. Ticknessy, zastępcą Szefa Oddziału Jeńców Wojennych i Deportowanych w Brytyjskiej Komisji Kontrolnej, któremu przekazali stanowisko radzieckie oraz projekt transportu Polaków przez morze do Szczecina. Wstępnie został on zaaprobowany, niemniej szczegóły ustalał brytyjski oddział transportowy⁵³.

Potencjalne wykorzystanie przewozów morskich właściwie przesądzało o losach transportu samochodowego, którym dotychczas

⁴⁹ AAN, MŻ, sygn. 508, s. 438: pismo delegata Departamentu Morskiego do Polskiej Misji Repatriacyjnej w Berlinie kmdr. ppor. T. Konarskiego z 13 XII 1945 r.; APSz, SUM, sygn. I/51, s. 9: spr. mies. Delegatury GUM za 1 XII – 31 XII 1945.

⁵⁰ APSz, UP, sygn. 195, s. 43.

⁵¹ AAN, MŻ, sygn. 508, s. 439: pismo delegata Departamentu Morskiego do Polskiej Misji Repatriacyjnej w Berlinie kmdr. ppor. Konarskiego z 13 XII 1945 r.

⁵² Tamże, s. 439–440.

⁵³ Tamże, s. 440. Kierownik Delegatury GUM tak ocenił rozmowy w Szczecinie i Świnoujściu: „Osiągnięte wyniki zasadniczo należy uznać za dodatnie, przy czym należy podkreślić, że Władze Radzieckie wykazały duże zrozumienie naszej sytuacji i daleko idąca gotowość pomocy” – APSz, SUM, sygn. I/51, s. 9.

przybywali polscy repatrianci z angielskiej strefy. W związku z tym szef PMR w Berlinie, pewny ustaleń z Rosjanami, informował na początku 1946 r. szczeciński PUR, że w połowie stycznia zostanie zlikwidowana trasa „Orła”, a rozpocznie się przewóz statkami z Lubeki do Szczecina. Zamierzano uruchomić trzy jednostki w ruchu wahadłowym, zabierające mniej więcej co 2 dni około 1000 osób⁵⁴.

Ponieważ przygotowania do akcji repatriacyjnej morzem wymagały pewnych przedsięwzięć organizacyjnych i skoordynowania wysiłków różnych urzędów i instytucji, przeto 11 stycznia 1946 r. została zorganizowana w Szczecinie konferencja z udziałem kilkunastu zainteresowanych stron. Uczestnikom znane były już informacje PMR, że pierwszym transportem przybędzie około 1000 Polaków, a w przyszłości liczba osób i częstotliwość kursowania statków zostanie zwiększona. Statki miały zawijać co dwa dni i po wyładunku polskich obywateli na nabrzeżu przy Wałach Chrobrego (u wylotu ul. Kapitańskiej), zabierać w drogę powrotną niemieckich przesiedleńców do angielskiej strefy okupacyjnej⁵⁵. W tej ostatniej sprawie trwały już rozmowy między stroną polską, brytyjską i radziecką.

Na konferencji szczecińskiej omówiono zorganizowanie przyjęcia jednostek oraz procedury i sposób załatwienia formalności urzędowych. Pewne rozbieżności wywołała kwestia postępowania przy rewizji celnej. Zgodnie z przyjętą wolą wiceministra Ministerstwa Administracji Publicznej i Generalnego Pełnomocnika Rządu RP do spraw Repatriacji – Władysława Wolskiego: „Ze względów politycznych i gospodarczych powinny urzędy zrezygnować z kontroli. Zależy nam, aby repatrianci jak najwięcej przywieźli ze sobą”. Z tych też względów organy kontrolne (Urząd Celny, Wojska Ochrony Pogranicza) powinny zrezygnować z przeprowadzania czynności na nabrzeżu, lecz ewentualnie mogliby je wykonywać w budynkach Punktu Etapowego Nr 2. Zwrócono uwagę, że repatrianci są specjalnie czuli na wszelkie rewizje, a restrykcyjne postępowanie mogłoby wykorzystać wroga propaganda za granicą⁵⁶.

Optymizm PMR w Berlinie co do możliwości szybkiego uruchomienia drogi morskiej okazał się być przedwczesny, gdyż przez wiele

⁵⁴ APSz, PUR-OW, sygn. 18: pismo Z. Bibrowskiego z 2 I 1946 r. do szefa PUR-OW w Szczecinie; tamże, SUM, sygn. I/51, s. 37: spr. mies. Delegatury GUM za 1–31 I 1946 r.

⁵⁵ Tamże, UP, sygn. 195, s. 199, 201, 203: protokół z konferencji przedstawicieli urzędów i organizacji w dniu 11.01.1946 r.

⁵⁶ Tamże, SUM, sygn. I/51, s. 37: spr. mies. Delegatury GUM za I 1946 r.; KS, 12 I 1946, nr 7: „Pierwszym statkiem przybędzie 1000 repatriantów”; KS, 10 I 1946, nr 5: „Pierwsze transporty morskie repatriantów z Zachodu”.

tygodni ruch okrętowy między Lubeką a portem szczecińskim nie nastąpił. Był to czas zawieszenia, zmieniającej się sytuacji niezależnej od polskich władz. W połowie stycznia 1946 r. Bibrowski pisał, że Brytyjczycy zmuszeni zostali do wycofania większości statków niemieckich pod banderą aliancką, z których dotychczas korzystali, a w związku z tym nie ma pewności, czy pierwszy transport Polaków zostanie wysłany do Szczecina i w jakim terminie⁵⁷. Z kolei niecały miesiąc później (11 lutego) zawiadomił szczecińską Delegaturę Głównego Urzędu Morskiego w Gdańsku, że *należy przygotować port do przyjęcia statków z polskimi repatriantami* (faktycznie nie był on dostępny), a także specjalną ekipę robotników do czyszczenia i zdezynfekowania jednostek po polskich repatriantach przed wejściem na pokład ludności niemieckiej ewakuowanej ze Szczecina. Ważna miała być sprawność i szybkość ich działania ze względu na ograniczony czas postoju jednostek przy nabrzeżu⁵⁸.

12 lutego 1946 r. przybył do Szczecina konsul brytyjski z Gdańska wraz z nominowanym na funkcję w mieście nad Odrą wicekonsulem J. Waltersem oraz z przedstawicielem brytyjskiego Ministerstwa Transportu Wojennego w Gdyni płk. Ronaldem Hazellem. Podczas rozmów z miejscowymi władzami poruszany był problem repatriacji, dostępu do portu szczecińskiego i pomocy UNRRA. Strona polska otrzymała oficjalną informację, iż Brytyjczycy nie podjęli jeszcze decyzji o uruchomieniu przewozów morzem do Szczecina. Dlatego też transporty samochodowe (operacja „Orzeł”), które przewoziły wtedy co drugi dzień 600 repatriantów polskich z Lüneburga pod Hamburgiem i Nienburga pod Bremą, nie zostały wycofane. R. Hazell potwierdził, że statki w drodze powrotnej zabiorą niemieckich przesiedleńców, dla których zostanie uruchomiony również transport kolejowy, co wkrótce uregulowała umowa między przedstawicielem rządu RP a reprezentantem Armii Renu⁵⁹.

Znane były już w tym czasie powody wstrzymania repatriacji Polaków drogą morską (i wywozu Niemców), gdyż gen. W.D. Sokołowski nie zgodził się na udostępnienie szczecińskiego portu. Radziecki dowódca argumentował to bardzo dużym nasileniem ładunków reparacyjnych i urządzeń demontowanych w Niemczech, które przewożo-

⁵⁷ APSz, SUM, sygn. I/51, s. 37: spr. mies. Delegatury GUM za 1–31 I 1946.

⁵⁸ Tamże, s. 59: spr. mies. Delegatury GUM za 1–28 II 1946 r.; tamże, Urząd Wojewódzki Szczeciński (dalej UWS), sygn. 3425: pismo szefa PMR w Berlinie z 13.02.1946 r.

⁵⁹ IPN Sz 006/75, t. 19: pismo zastępcy dyrektora Oddziału w Szczecinie Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża kpt. mar. K. Bartoszyńskiego z 19 II 1946 r.

ne Odrą do Szczecina, były stąd wywożone do ZSRR. Odmówiono ponadto Brytyjczykom – co już właściwie sygnalizowano – wykorzystania w akcji repatriacyjnej statków, które mieli otrzymać Rosjanie w ramach reparacji wojennych. Z konieczności więc brytyjska marynarka została zmuszona do sięgnięcia po zasoby swojego przydziału jednostek⁶⁰.

18 lutego 1946 r. przyjechał do Szczecina kmdr. ppor. T. Konarski, przedstawiciel Polski w Połączonej Egzekutywie Repatriacyjnej (PER) przy Sojuszniczej Radzie Kontroli Niemiec oraz jego brytyjski odpowiednik w PER ppłk F.L. Carroll, aby wyjaśnić stanowisko władz radzieckich w sprawie uruchomienia przewozów morskich *ponieważ w Berlinie istnieje przekonanie, że Radziecki Naczelnik Portu Szczecińskiego nie zgadza się na ruch statków dla Polski z powodu przeciążenia własnym przeładunkiem*. Rosjanie zaprzeczyli, twierdząc, że ich stanowisko zadeklarowane w poprzednich rozmowach nie zmieniło się i gotowi są udzielić wszelkiej pomocy⁶¹. Na skutek nacisków, które miały miejsce na kilku spotkaniach, w dniu 20 lutego 1946 r. werbalnie przekazano polskiej administracji około 4 km brzegu w rejonie tzw. Dolnej Odry. Wprawdzie były to tereny zakładów przemysłowych, leżące praktycznie poza właściwym portem, lecz można je było wykorzystać zarówno do przeładunków, jak i dla ruchu repatriacyjnego⁶². Planowany poprzednio pas nabrzeża Wałów Chrobrego (gdzie gromadzono nadal ładunki reparacyjne), przestał być aktualny. Oficjalnie nabrzeża: „Huk”, „Snop”, „Baran”, „Drab”, „Cal”, „Oko”, „Mak”, „Ucho” i „Kra” przejęto między 26 lutego a 5 marca 1946 r.⁶³ Był to pierwszy i wyjątkowo ważny krok uczyniony dla stopniowego odzyskiwania obszarów portowych.

Do przewozów morskich zostało wyznaczone nabrzeże „Oko” w rejonie Dolnej Odry, na terenie dawnej olejarni (Stettiner Oelwerke) w Gołęczynie. Po jego uzyskaniu (w dniu 5 marca) rozpoczęto tu prace porządkowe: uprzątnięto z dróg dojazdowych i chodników gruz i złom, zrobiono betonowe zejścia z mola oraz wyremontowano jeden z budynków przeznaczonych na poczekalnię dla repatriantów⁶⁴. Położenie nabrzeża „Oko” nie było najkorzystniejsze, albowiem znajdująca-

⁶⁰ S. Banasiak, *Przesiedlenie Niemców z Polski w latach 1945–1950*, Łódź, s. 112–113; St. Jankowiak, *Wysiedlenie i emigracja ludności niemieckiej w polityce władz polskich w latach 1945–1970*, Warszawa 2005, s. 136.

⁶¹ APSz, SUM, sygn. I/51, s. 57; spr. mies. Delegatury GUM za 1–28 II 1946 r.; tamże, UP, sygn. 195, s. 259.

⁶² Tamże, SUM, sygn. I/51, s. 57; tamże, UP, s. 261; dziennik 20 II 1946 r., s. 263; dziennik 25 II 1946 r.

⁶³ R. Techman, *Armia radziecka...*, s. 130.

⁶⁴ KS, 29 III 1946, nr 69: „Z dniem 1 kwietnia rozpocznie się repatriacja drogą morską”.

ło się ono w odległości około 12 km od Punktu Etapowego Nr 2, dokąd mieli być dowożeni przybywający. Konieczne było zatem posiadanie taboru samochodowego, którego brakowało⁶⁵.

Ponieważ w powrotnej drodze do Lubeki mieli być zaokrętowani na „Oku” wysiedlani Niemcy przywożeni pociągami z różnych powiatów Pomorza Zachodniego, dlatego w pobliżu tego nabrzeża i zarazem stacji kolejowej (około 150 metrów), utworzono dla nich 25 marca 1946 r. Punkt Zborczy nr 4 przy ul. Białogórskiej na Gołębiniu⁶⁶. Kontrolę nad przebiegiem repatriacji Niemców ze Szczecina drogą morską i kolejową, która już się rozpoczęła, sprawował kilkunastoosobowy oddział brytyjski pod dowództwem płk. Beddingtona, przybyłego z Berlina⁶⁷.

W końcu marca 1946 r. oficer angielskiej misji repatriacyjnej w Szczecinie zapowiedział miejscowej administracji morskiej, że lada dzień przybędzie pierwszy statek z repatriantami (parowiec „Eta” miał dotrzeć 1 kwietnia), dając tym samym sygnał zainteresowanym urzędom. Informował, że na pokładzie znajdzie się ponad tysiąc repatriantów, z których większość mieli stanowić zdemobilizowani żołnierze Armii Polskiej za granicą. Przed wypłynięciem z Lubeki strona brytyjska postarała się o godną odprawę ich wyjazdu – m.in. zaokrętowano ich przy dźwiękach hymnu narodowego, wyposażeni w produkty spożywcze na podróż itp. Większość z nich po okresie kilkuletniej niewoli bardzo przeżywała powrót do kraju, pełna obaw o swą przyszłość ze względu na docierające informacje o sytuacji politycznej w ojczyźnie⁶⁸.

Aliancka jednostka, inna niż zapowiadano, ostatecznie wypłynęła z Lubeki 2 kwietnia, następnego dnia wieczorem minęła port świnoujski i zakotwiczyła na Zalewie Szczecińskim, by za dnia dopłynąć do Szczecina⁶⁹. Otwarcie tej drogi wiązało się z jednoczesnym zanie-

⁶⁵ PUR na PZ, s. 68; w źródłach podaje się niekiedy – 8 km.

⁶⁶ T. Białecki, *Przesiedlenie ludności...*, s. 82; S. Banasiak, *Przesiedlenie Niemców...*, s. 59; J. Iwańczuk, Punkty zborcze dla przesiedleńców niemieckich na terenie Szczecina (1945–1947), [http://encyklopedia.szczecin.pl/wiki/Punkty_zborcze_dla_przesiedleńców_niemieckich_na_terenie_Szczecina_\(1945-1947\)](http://encyklopedia.szczecin.pl/wiki/Punkty_zborcze_dla_przesiedleńców_niemieckich_na_terenie_Szczecina_(1945-1947)), dostęp 12.05.2020.

⁶⁷ T. Białecki, *Przesiedlenie ludności*, s. 112; S. Banasiak, *Przesiedlenie Niemców...*, s. 48; PUR na PZ, s. 86; KS, 29 III 1946 r., nr 69: „Z dniem 1 kwietnia rozpocznie się repatriacja drogą morską.

⁶⁸ Zob. S. Artymowski, *Repatriacja żołnierzy...*; B. Czubasiewicz, J. Zarzycki, „*Posesjonem*” do ojczyzny, [w:] *Tu pracuję, tu żyję...zbiór reportaży*, wyboru dokonał Z. Sośnicki, Szczecin 1977, s. 37.

⁶⁹ APSz, UP, sygn. 195, s. 289: diariusz 30 III 1946; s. 293: diariusz 3 IV 1946; KS, nr 31, 31 III–1 IV 1946, nr 31, s. 1: „Pierwszy statek z repatriantami polskimi z Lubeki przybywa do Szczecina”.

chaniem żeglugi do portów: gdańskiego i gdyńskiego. Przyjęły one w okresie od listopada 1945 r. do końca marca 1946 – 60.355 osób⁷⁰.

4 kwietnia 1946 roku (godz. 9.00) do nabrzeża „Oko” dobił statek pod banderą aliancką „C” (zjednoczonych sił sojusznicznych) „Posejdon” (a nie „Eta”), który przywiózł 800 Polaków. Pilotował go Antoni Gmitrowicz oraz Niemiec kpt. ż.w. Helmut Klug, ostatni niemiecki kapitan portu szczecińskiego⁷¹.

Uroczystościom przybycia pierwszego statku z polskimi repatriantami nadano dużą rangę. Przy dźwiękach hymnu państwowego witali przybywających przedstawiciele władz i instytucji na czele z wicewojewodą Bronisławem Thomasem, prezydentem miasta inż. Piotrem Zarembą, delegatem Ministerstwa Ziem Odzyskanych – Józefem Jaroszkiem (Główny Delegat do Spraw Repatriacji Ludności Niemieckiej), kierownikami administracji morskiej, PUR, reprezentantami stronnictw politycznych, zrzeszeń, organizacji społecznych i młodzieżowych⁷². Po spuszczeniu trapu zszedł na ląd polski oficer łącznikowy, który złożył stosowny meldunek przybyłym oficjelom. Wydarzenie zakłócił jedynie drobny incydent z prezydentem Piotrem Zarembą⁷³.

Bezpośredni uczestnik uroczystości, kontroler Wojsk Ochrony Pogranicza, raportował swoim przełożonym: *Nastrój repatriantów niewy-*

⁷⁰ AAN, GP ds. Rep., sygn. 344, s. 94: Sprawozdanie z działalności Polskiej Misji Repatriacyjnej na Strefę Okupacji Brytyjskiej w Niemczech za czas od 5.11.1945 do 31.03.1946.

⁷¹ Ze względów propagandowych w literaturze przedmiotu podawany jest tylko Polak, słusznie jednak rejestr portowy wymienia dwa nazwiska, gdyż A. Gmitrowicz jeszcze wtedy nie przeprowadzał samodzielnie statków ze Swinoujścia do Szczecina. Należy dodać, iż H. Klug oddał duże zasługi w szkoleniu polskich pilotów w drugiej połowie lat czterdziestych – APSz, UP, sygn. 195, s. 295: dziennik 4 IV 1946 r., tamże, SUM, sygn. 1228: Księga ruchu statków w żegludze zagranicznej za rok 1946–1947.

⁷² KS, 5 IV 1946, nr 75, s. 1: „Pierwszy statek zawinął do polskiego Szczecina”.

⁷³ Zapis źródłowy przedstawił to następująco: „Po spuszczeniu trapu angielski kapitan Wood, komendant konwoju, swemu posterunkowi wystawionemu na ląd podniesieniem ręki wskazał, że tylko pięć osób może być wpuszczonych na statek. Ruch ten przez nikogo z obecnych nie był zrozumiany. Na pokład wszedł wicewojewoda Thomas, kier. Delegatury GUM i kier. szczecińskiego PUR z dwoma urzędnikami – idący w kolejności Prezydent miasta Szczecina Zaremba i przedstawiciel Ministerstwa Ziem Odzyskanych w brutalny sposób zostali ręką odepchnięci przez angielski posterunek od trapu. Po wyjaśnieniu angielski kpt. Wood zezwolił na wejście, ale wówczas Prezydent Miasta Zaremba odmówił wejścia na pokład. Wszystko to odbyło się na oczach zebranej publiczności i repatriantów, wywołując niesmak i odpowiednie komentarze”. Następnego dnia prezydent został osobiście przeproszony przez ppłk. Beddingtona, szefa misji angielskiej ds. repatriacji Niemców – APSz, SUM, sygn. I/50, s. 143: pismo kier. Delegatury GUM z 6 IV 1946 r.

rażny. Z otrzymanych wiadomości od polskiego oficera konwojującego repatriantów dowiedziałem się, że repatrianci rekrutują się przeważnie z jeńców niemieckich narodowości polskiej⁷⁴. Z kolei miejscowa prasa podała, że na pokładzie „Posejdona” znaleźli się Polacy z obozu pod Brukselą. Byli robotnicy przymusowi, więźniowie obozów koncentracyjnych, żołnierze polskich sił zbrojnych na Zachodzie itp. Niewielka część postanowiła zostać w Szczecinie, niektórzy wyjechali stąd tylko na pewien czas i niebawem wrócili⁷⁵.

Przyjęcie repatriantów odbyło się zgodnie z przygotowaną procedurą: aby nie zrażać przybyłych kontroler WOP potwierdził tylko przedstawione przez PUR dokumenty upoważniające do opuszczenia jednostki. Później też na nabrzeżu zasadniczo nie przeprowadzono żadnego sprawdzania dokumentów ani rewizji bagażu – dla Polaków odbywało się to w Punkcie Etapowym Nr 2, dokąd po wyokrętowaniu przewożono repatriantów⁷⁶. Tutaj też trwały formalności rejestracyjne, wydawanie poświadczeń repatriacyjnych i dokumentów upoważniających na przejazd w głąb kraju. Następnego dnia repatrianci udawali się pociągami ze stacji Turzyn w dalszą drogę do miejsc zamieszkania.

Podczas pierwszych zawinięć statków do Szczecina pojawiły się pewne niedociągnięcia i trudności przy obsłudze jednostek pływających, przejazdach ciężarówek, wprowadzaniu urzędników celnych i WOP dla odprawy itp. Czynności w przyjęciu i rozładowaniu statku trwały przeciętnie od 3 do 10 godzin w zależności od ilości bagażu i liczby repatriantów. Późniejsza organizacja była już zdecydowanie sprawniejsza, znikły na przykład nieporozumienia co do tego, kto powinien wejść na statek, ponieważ oficer brytyjski upoważnił szefa polskiej administracji morskiej do wyznaczania takich osób⁷⁷. Strona polska nie ustrzegła się również błędów przy okrętowaniu na statki w powrotnej drodze do Lubeki ludności niemieckiej, co zresztą wytykała angielska misja repatriacyjna w Szczecinie. Dotyczyło to przestojów z dowozem przesiedleńców, nieczynnych transportów samochodowych, braków przedstawicieli PUR, nieprecyzyjnych list statkowych itp.⁷⁸.

⁷⁴ Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie (dalej ASG), Pomorska Brygada Wojsk Ochrony Pogranicza (dalej PB WOP), sygn. II/180/56: raport nr 1 z przyjęcia s/s „Posejdon” w dniu 4 IV 1946 r.

⁷⁵ B. Czubasiewicz, J. Zarzycki, „Posejdonem” do ojczyzny..., s. 39; KS, 5 IV 1946, nr 75, s. 1: „Pierwszy statek zawinął do polskiego Szczecina”.

⁷⁶ APSz, UWS, sygn. 3426, s. 33–35: Instrukcja b.d. – dekretacja 5 IV 1946 r.

⁷⁷ Tamże, SUM, sygn. I/50, s. 145: pismo kier. Delegatury GUM z 6 IV 1946 r.

⁷⁸ Tamże, PUR-OW, sygn. 42, s. 37: pismo The British Lisison Team Szczecin z 5 IV 1946 r.

Żegluga z Lubeki do Szczecina trwała z reguły nie więcej niż półto-rej doby, a nawet od 24 do 32 godzin w zależności od warunków atmosferycznych. Brytyjczycy wprowadzili na trasę sześć niemieckich statków handlowych. Oprócz wspomnianego „Posejdona” były to: „Isar”, „Tenerife”, „Rotenfels”, „A.C. Hering” i „Spree”, o możliwościach pomieszczenia od 500 do 3000 ludzi – zdecydowana większość jednostek była parowcami i tylko jeden („Rotenfels”) motorowcem (zob. tab. 1). Zakładano, że kursować będą z takim wyliczeniem, by do portu szczecińskiego zawijał dziennie jeden statek, choć w praktyce zdarzały się przypadki, iż przybijały dwa. Zazwyczaj statek dopływał do Świnoujścia wieczorem, stał na redzie tej nocy i następnego ranka płynął przez Zalew Szczeciński do nabrzeża „Oko”. Po wyładowaniu pasażerów na pokład wchodziła polsko-niemiecka brygada, która sprzątała i dezynfekowała jednostkę, by następnego dnia Niemcy zgromadzeni na nabrzeżu mogli od płynąć do Lubeki⁷⁹.

Tabela 1

Statki pod banderą aliancką biorące udział w repatriacji Polaków z brytyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech do Szczecina

Lp.	Nazwa statku	Rozmiary		Pojemność		Kapitan statku
		Długość (m)	Szerokość (m)	BRT	NRT	
1	„Posejdon”	110	16,60	3910	2376,44	Wallner Ludwig
2	„Isar”	158,80	19,39	9026,21	5636,66	Preiss Richard Teegen Walter
3	„Tenerife”	90	12,35	2435,58	1487,38	Plinsky Albert
4	„A.C.Hering”	77,54	11,58	1436	833	Kittler Wilhelm
5	„Rotenfels”	149	18,43	7854	4853,53	Fooken Adolf
6	„Spree”	93,58	14,05	2866,8	1690,85	Meiners Georg

BRT – Brutto Register Ton

NRT – Netto Register Ton

Źródło: zestawiono na podstawie Książ ruchu statków w żegludzie zagranicznej za rok 1946–1947, APS, Szczeciński Urząd Morski, sygn. 1228–1229.

⁷⁹ PUR na PZ, s. 68; B. Czubasiewicz, J. Zarzycki, „Posejdonem” do ojczyzny..., s. 39; J. Tebinka, R. Techman, *Raporty brytyjskiego wicekonsula...*, z. 1, s. 98: raport nr 2 z 22 IV 1946 r.

Obsługę statków stanowili Niemcy, tej narodowości byli zarówno kapitanowie (tab. 1) jak i załoga, która w zależności od wielkości jednostki liczyła od trzydziestu kilku („A.C Hering”, „Tenerife”) do ponad dziewięćdziesięciu osób („Isar”)⁸⁰. Nadzór sprawowali żołnierze brytyjscy w sile 1–2 oficerów i 10–12 szeregowych. W czasie podróży na statkach znajdowali się także polscy oficerowie łącznikowi (1–2), wyznaczeni przez Polską Misję Repatriacyjną w Lubece⁸¹.

W pierwszych rejsach brytyjscy oficerowie, ale też polskie władze bezpieczeństwa i WOP, nie znały dokładnie instrukcji i procedur opuszczenia statku przez cudzoziemców na przykład w celu zwiedzania miasta, przez co dochodziło do pewnych nieporozumień. Wkrótce sytuacja została unormowana – zgodnie z instrukcją płk. R. Hazel’a oficerowie mieli prawo poruszania się po Szczecinie bez ograniczeń, szeregowi zaś w grupach z podoficerem do zmierzchu⁸². Niemcy, kapitanowie i załoga, nie mogli schodzić na ląd.

Pomimo, iż niemieckie jednostki były statkami handlowymi (frachtowce), brytyjskie dowództwo stworzyło pasażerom znośne warunki podróży, znacznie lepsze niż w transporcie samochodowym. Na „Posejdonie”, a można przypuszczać iż również na pozostałych jednostkach, Polacy *spali na piętrowych pryczach zamontowanych w ładowniach, a na pokładzie stało kilka kiosków żywnościowych, serwujących gorące danie*. W innym źródle czytamy, iż *gorąca strawa na morzu była wydawana trzy razy dziennie, a w transportach lądowych raz, albo maksimum dwa*. Nad zdrowiem repatriantów czuwali lekarz i dwie pielęgniarki⁸³.

Wielki aplauz szczecinian wywołało przybycie w dniu 7 kwietnia 1946 r. statku „Tenerife”, który przywiózł 380 polskich żołnierzy z 1. Dywizji Pancerniej gen. Stanisława Maczka. Jak wspominał wiceprezydent miasta Józef Maciejewski: *Radość była wielka. Thumy mieszkańców, młodzieży i dzieci wiwatowały na cześć żołnierzy, kiedy batalion w zwartym szyku, z orkiestrą na przedzie przemaszerował przez miasto ulicami od placu Żołnierza do ul. Jagiellońskiej... Niejednemu oczy zapełniły się łzami*⁸⁴.

⁸⁰ Dane na podstawie: Ksiąg ruchu statków w żegludze zagranicznej za rok 1946–1947, APSz, SUM, sygn. 1228–1229.

⁸¹ B. Czubasiewicz, J. Zarzycki, *„Posejdonem” do ojczyzny...*, s. 39.

⁸² APSz, SUM, sygn. I/50, s. 145: pismo kier. Delegatury GUM z 6 IV 1946 r.; ASG, PB WOP, sygn. II/180/56: raport nr 1 z przyjęcia s/s „Posejdon” w dniu 4 IV 1946 r.; APSz, UWS, sygn. 3426, s. 33–35: instrukcja b.d.–dekretacja 5 IV 1946 r.

⁸³ AAN, GP ds. Rep., sygn. 344, s. 97: Sprawozdanie z działalności Polskiej Misji Repatriacyjnej na Strefę Okupacji Brytyjskiej w Niemczech za czas od 5.11.1945 do 31.03.1946; B. Czubasiewicz, J. Zarzycki, *„Posejdonem” do ojczyzny...*, s. 39.

⁸⁴ J. Maciejewski, *Wspomnienia...*, s. 157; APSz, UP, sygn. 195, s. 297: dziennik 7 IV 1946 r.

Odnotować można przypadek, iż wraz z repatriantami jeden ze statków („Posejdon”) zabrał z Lubeki do Szczecina żołnierzy polskich z bronią – władze wojskowe wymusiły zmianę kursu tej jednostki, lecz dopiero w Szczecinie. Polska administracja morską nie dysponowała radiostacją (miały ją władze radzieckie), aby wcześniej, jeszcze na morzu, zawiadomić statek o zmianie portu przeznaczenia, nie mogła też wydawać rozkazów kapitanom jednostek alianckich bez zgody dowództwa brytyjskiego. Na statku po jego zacumowaniu do nabrzeża „Oko” nastąpiło przywitanie żołnierzy i repatriantów i następnie jednostkę skierowano do Gdańska. Tutaj po zejściu na ląd podróżnych oraz wyładowaniu bagaży „Posejdon” odpłynął z powrotem do Szczecina, gdzie zabrał do Lubeki kilkuset Niemców⁸⁵.

Intensywność ruchu morskiego do Szczecina z polskimi repatriantami malała praktycznie z każdym kolejnym miesiącem. Największa była w miesiącu kwietniu, kiedy odbyło się 15 kursów i przewieziono z Lubeki 15.902 pasażerów, z kolei w maju przybyły 11.964 osoby (17 rejsów przy czym trzy bez polskich obywateli, lecz w powrotnej drodze z Niemcami), a w czerwcu statki alianckie tylko dwa razy zawiwały do Szczecina z Polakami, choć pięciokrotnie odbierały niemieckich przesiedleńców. Wicekonsul brytyjski słusznie zauważał nie tylko mniejszą częstotliwość wejść do portu szczecińskiego, lecz i to, że jeden czy dwa statki przyplłynęły puste. Sądził, że *polityka brytyjskich władz okupacyjnych w Niemczech dąży do tego, by nie wysyłać statków dopóki nie są one wypełnione w 2/3 przepisanej liczby Polaków*; wyciągając wnioski, że już w tym czasie malała liczba ochotników na repatriację⁸⁶.

Po 10 czerwca 1946 r., kiedy ostatnia partia wysiedlanych Niemców opuściła Szczecin drogą morską (zob. tab. w aneksie), nastąpiła kilkumiesięczna przerwa w żegludze między Lubeką a portem szczecińskim, co dotyczyło także repatriacji Polaków. Ostry sprzeciw polskich władz (powoływały się one na umowę polsko-brytyjską z lutego 1946 r.), domagających się ponownego wprowadzenia przewozów morzem niemieckich przesiedleńców (tym samym i Polaków), zdał się na nic. Według wicekonsula brytyjskiego prawdziwym powodem zawieszenia transportu morskiego był fakt, że statki pływające do Szczecina „przeszły na mocy ostatniego przydziału statków powyżej 1000 ton na rzecz reparacji i teraz nie są już dostępne”. Brytyjczyk wyrokował, że

⁸⁵ APS, SUM, sygn. I/50, s. 185: pismo kier. Delegatury GUM z 13 V 1946 r.; AP Gdynia, Gdański Urząd Morski, sygn. 2206: Księga ruchu statków żeglugi zagranicznej rok 1945/1946, poz. 597, s. 191–192.

⁸⁶ J. Tebinka, R. Techman, *Raporty brytyjskiego wicekonsula...*, część I, s. 104–105: raport nr 3 z 26 V 1946 r.

niewiele wniesie alternatywne zwiększenie liczby pociągów ze Szczecina przez strefę rosyjską do strefy brytyjskiej, gdyż linia kolejowa jest przeciążona, a dodatkowy ruch spowoduje tylko większe przestoje⁸⁷.

Wznowienie żeglugi na dotychczasowej trasie, lecz tylko dla polskich repatriantów, nastąpiło dopiero 23 października (aneks – tab.). Wycofano jednak większość jednostek pływających, poza największym parowcem „Isar”, który jako jedyny, kursując w odstępach tygodniowych, do końca uczestniczył w ruchu morskim. Wypadnie zauważyć, iż w międzyczasie dnia 2 lipca 1946 r. odbyło się uroczyste powitanie w Szczecinie dwustutysięcznego repatrianta⁸⁸. Najprawdopodobniej od września tego roku byli oni dodatkowo zaopatrywani w ramach pomocy UNRRA w 60-cio dniowe racje żywnościowe, które rozdzielano w Punkcie Etapowym Nr 2⁸⁹.

Warto przytoczyć brytyjskie charakterystyki ludności polskiej napływającej z różnych stron na Pomorze Zachodnie. Dla wicekonsula Josepha Waltersa, repatrianci z Zachodu tworzyli grupę elitarną, w pewnym sensie cywilizacyjnie wyższą, o takimż stanie majątkowym, niż w sytuacji przyjeżdżali z kresów wschodnich; godną natomiast pożałowania była kondycja fizyczna i materialna ludności z głębi Rosji, mizernej, skromnie odzianej i biednej. Z kolei ambasador JKM Victor Cavendish-Bentinck twierdził w połowie 1946 r. na podstawie osobistych obserwacji, iż polscy repatrianci *przybywają z Niemiec z wielkim bagażem i sporym dorobkiem*⁹⁰.

Negatywnym zjawiskiem towarzyszącym niekiedy przewozom morskim były zdarzające się kradzieże na statkach, z reguły podczas wyokrętowania, o które polscy repatrianci oskarżali niemieckich marynarzy. Załoga niemiecka liczyła w takich przypadkach na obojętność angielskich oficerów prowadzących transporty. Rewizje przeprowadzane przez żołnierzy angielskich i polską straż portową dawały z reguły wynik pozytywny, nie wiadomo jednak jakie konsekwencje ponieśli Niemcy złapani na kradzieży⁹¹.

⁸⁷ J. Tebinka, R. Techman, *Raporty brytyjskiego wicekonsula...*; część II, „Zapiski Historyczne”, LXII, 1997, z. 2–3, s. 109: raport nr 5 z 21 lipca 1946.

⁸⁸ PUR na PZ, s. 69.

⁸⁹ Tamże.

⁹⁰ J. Tebinka, R. Techman, *Raporty brytyjskiego wicekonsula...*, część I, s. 90; Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Zespół 6, w. 42, t. 666, s. 70: notatka przesłana na MSZ przez Ministerstwo Administracji Publicznej z 16 IV 1946 r. dotycząca pobytu w Szczecinie ambasadora brytyjskiego, Cavendisha-Bentincka.

⁹¹ W końcu października 1946 roku na statku „Isar” blisko trzydzieści osób zostało pozbawionych przynajmniej części przywiezionego bagażu. Próba kontroli kabin niemieckich nie mogła być przeprowadzona, gdyż były zamknięte, a oficer

„Isar” przywoził oprócz repatriantów znaczne ilości ich bagażu oraz żywności. Pochodziła ona nie tylko z brytyjskich zasobów lub pomocy unrowskiej, lecz w pewnej części np. od żołnierzy (głównie 1. Dywizji Pancerniej), którzy nie wykorzystywali przydzielonych racji na powrót do domu, i pozostawiali artykuły żywnościowe do dyspozycji PUR. Po pewnym czasie towary z dostaw okrętowych były przenoszone do purowskich magazynów i odpowiednio rozdzielane⁹². Statek służył też do przewozu zaopatrzenia ewentualnie zużytego sprzętu i materiałów brytyjskiej misji repatriacyjnej w Szczecinie, która niekiedy zarzucała władzom celnym zbyt formalistyczne podejście. Polskiej zgody wymagało też każdorazowe zaokrętowanie żołnierzy z owej misji, odjeżdżających z portu szczecińskiego na podstawie brytyjskich dokumentów wyjazdu⁹³.

Drogę morską z Lubeki co jakiś czas wykorzystywano także do ekstradycji hitlerowskich zbrodniarzy wojennych. W ostatnich dwóch transportach w 1946 r. (14 i 21 grudnia) na „Isarze” przewieziono 108 niemieckich przestępców. Z kolei 4 maja następnego roku wśród 44 zbrodniarzy znalazł się wyjątkowo okrutny kierownik obozu Lagerführera w Oświęcimiu – Hans Aumeier, którego po kilku miesiącach stracono w krakowskim więzieniu Montelupich⁹⁴.

Wyjątkowo sroga zima, która nadeszła w końcowej dekadzie grudnia 1946 r. zmusiła do zawieszenia na kilka miesięcy kursów „Isara”. Na skutek silnych mrozów i zamarznięcia ujścia Odry przez wiele tygodni nie przybył z Lubeki żaden transport, mimo tego iż w tamtejszym obozie przejściowym przebywało w połowie stycznia

brytyjski nie wydał poleceń niemieckim marynarzom do ich otwarcia. Oddział konwojowy sympatyzował z niemiecką załogą umożliwiając jej dokonywanie takiego procederu. Ta zuchwała kradzież wywołała wśród repatriantów olbrzymie rozgoryczenie, grupa okradzionych demonstrowała swoje niezadowolenie, obrzucając Niemców wyzwiskami. Co gorsza polski kapitan portu zezwolił na odpiływanie statku, mimo iż sprawa ponownej rewizji nie została załatwiona – APS, PUR-OW, sygn.139, s. 37: artykuł z prasy stołecznej z IV 1946 przy piśmie ZC PUR w Łodzi z 18 V 1946 r.; s. 39: pismo dyr. Oddziału Okręgowego PUR z 26 V 1946 r. do ZC PUR w Łodzi; s. 81: Raport naczelnika Punktu Etapowego nr 2 w Szczecinie z 2 XI 1946 r.; AAN, GP ds. Rep., sygn. 298, s. 9: sprawozdanie z podróży służbowej do Kaławska i Szczecina, odbytej w dniach 4–8 XII 1946 r. przez kpt. Kazimierza Laskowskiego.

⁹² APS, PUR-OW, sygn. 19, s. 133: pismo Punktu Etapowego nr 2 z 27 III 1947 r.; ygn. 96, s. 15: protokół przekazania magazynu żywnościowego z dostaw okrętowych do magazynu PUR z 14 II 1947 r.

⁹³ AAN, GP ds. Rep., sygn. 298, s. 8,11: Sprawozdanie z podróży służbowej do Kaławska i Szczecina, odbytej w dniach 4–8 XII 1946 r. przez kpt. Kazimierza Laskowskiego.

⁹⁴ Zob. tab.2; „Szczecin”, 1 VI 1947, nr 21–22: „Pierwsze kroki z repatriantami”.

1947 r. około 5000 osób w oczekiwaniu na repatriację. Dopiero 4 maja jednostka wróciła na stałą trasę, zawijając potem raz w tygodniu do szczecińskiego portu. Tym razem i w następnych rejsach cumowała nie przy nabrzeżu „Oko”, lecz przy tzw. pasażerskim u podnóża Wałów Chrobrego, które wcześniej przekazali Rosjanie. Na powrót do Polski czekało wtedy w Lubece – jak podała prasa – 50 tys. ludzi, co wydaje się liczbą nieco przesadzoną⁹⁵.

Niecały kwartał później Brytyjczycy zaprzestali Przewozów morzem polskich repatriantów. W ostatnim rejsie „Isar” przybył do Szczecina 1 sierpnia 1947 r. (a nie 1 lipca jak podają nieliczne prace) z 1563 osobami na pokładzie, zamykając ostatecznie akcję repatriacyjną Polaków drogą morską z brytyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech. Polscy oficerowie łącznikowi poinformowali, że „Isar” przeszedł pod banderę brytyjską⁹⁶.

Tabela 2

Liczba kursów oraz osób przewiezionych przez poszczególne statki

Lp.	Nazwa statku	Liczba kursów	Liczba przewiezionych osób	
			Repatriantów polskich	Przesiedleńców niemieckich
1	„Posejdon”	6	2.150	5.535
2	„Isar”	29	53.531	17.679
3	„Tenerife”	7	4.172	3.904
4	„A.C. Hering”	6	2.237	3.506
5	„Rotenfels”	5	6.855	8.047
6	„Spree”	7	3.952	4.474
Razem		60	72.897	43.145

Źródło: zestawienie własne na podstawie Ksiąg ruchu statków w żegludze zagranicznej za rok 1946–1947: APS, SUM, sygn. 1228–1229.

Dane o liczbie przewiezionych Polaków drogą morską z brytyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech obrazują tabele nr 2 w tekście i zamieszczona w aneksie. Zostały sporządzone na podstawie ksiąg portowych, zawierających minimalnie inne liczby niż te, które odnaleźć można w istniejących materiałach PUR. Wynika z nich, że statki pod banderą aliancką wykonały 60 kursów i przewiozły łącznie z Lubeki do Szczecina 72.897 osób, zatem nieco więcej niż podaje staty-

⁹⁵ APS, PUR-OW, sygn. 125, s. 5: „Sprawozdanie opisowe za czas od 1 I 1947 do 15 I 1947; PUR na PZ, s. 69; „Szczecin”, 1 VI 1947, nr 21–22: „Pierwsze kroki z repatriantami”.

⁹⁶ APS, PUR-OW, sygn. 125, s. 221: spr. opisowe za 1–15 VIII 1947 r.

styka purowska (72.740). To niewielka różnica, wynikająca zapewne z niedokładności w zapisach jednego lub drugiego źródła, ewentualnie dokooptowywania w ostatniej chwili pasażerów, którzy nie zostali formalnie odnotowani. Generalizując: transport morski nie do końca spełnił oczekiwania zarówno strony brytyjskiej, jak i polskiej. Z pewnością wyniki przewozów byłyby znacznie korzystniejsze, gdyby zaangażowano większą liczbę jednostek pływających oraz zwiększono częstotliwość ich kursowania. Lepszym rezultatom nie mogły sprzyjać brytyjskie kłopoty z reparacjami wojennymi floty niemieckiej, znaczne opóźnienia w dostępie do portu szczecińskiego czy kilkumiesięczne przerwy w rejsach (VI–X 1946, I–V 1947), nie zawsze spowodowane złymi warunkami atmosferycznymi. Trzeba dodać, iż statkami alianckimi, które przywoziły Polaków do Szczecina, zabrano w powrotną drogę do Lubeki 43.145 niemieckich przesiedleńców – zgodnie z księgami portowymi, natomiast według statystyki PUR – 43.213 osób.

REPATRIACJA POLAKÓW Z BRYTYJSKIEJ STREFY OKUPACYJNEJ W NIEMCZECH TRANSPORTEM KOLEJOWYM

Poza transportem samochodowym oraz morskim do przewozu polskich repatriantów z brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec wykorzystano także kolej, co obrazuje tab. 3. Ponad miesiąc przed rozpoczęciem żeglugi morskiej, która, jak wyżej zauważono, służyła przez krótki czas także ludności niemieckiej, zostały uruchomione pociągi dla Niemców na tzw. linii północnej Szczecin – Lubeka (końcowa stacja Bad Segeberg). Prawne uregulowanie funkcjonowania obu dróg (morskiej i kolejowej) dla przesiedleńców niemieckich stanowiła umowa podpisana 14 lutego między przedstawicielami: brytyjskim (ppłk F.L. Carroll) i polskim (kmdr por. T. Konarski) w Połączonej Egzekutywie Repatriacyjnej przy Sojuszniczej Radzie Kontroli Niemiec⁹⁷. Przewidywała ona, że każdego dnia będą odchodzić ze Szczecina dwa transporty, jeden drogą kolejową (1500 osób), drugi morską (1000) – łącznie około 2500 osób dziennie. Pierwszy pociąg wyruszył ze szczecińskiego dworca 27 lutego 1946 r., rozpoczynając planowe przesiedlenie ludności niemieckiej z Pomorza Zachodniego w ramach tzw. akcji „Jaskółka” (Operation Swallow). Z początku trasa była wykorzystywana wyłącznie do przewozów niemieckich obywateli ze Szczecina do Lubeki, z powrotem pociągi wracały puste⁹⁸.

⁹⁷ Tekst w: P. Lippóczy, T. Walichnowski, *Przesiedlenie ludności...*, dok. Nr 5, s. 62–67.

⁹⁸ PUR na PZ, s. 67, 84, 87; S. Banasiak, *Przesiedlenie Niemców...*, s. 111; T. Białecki, *Przesiedlenie ludności...*, s. 69–71; S. Jankowiak, *Wysiedlenie i emigracja...*, s. 128–132; B. Nitschke, *Wysiedlenie ludności...*, s. 166–167; J. Tebinka, R. Techman, *Raporty wicekonsula...*, cz. 1, s. 94–95: raport nr 1 z 5 IV 1946 r.

Tabela 3

Transport samochodowy, morski i kolejowy z polskimi repatriantami z brytyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech 1946 r.

Lp.	Miesiąc	Ilość transportów	Ilość osób	Ilość środków transportowych		
				Samochody	Statki	Pociągi
1	Styczeń	103	4178	222		
2	Luty	9	4320	213		
3	Marzec	7	3430	159		
4	Kwiecień	15	17337	104	4 ¹	
5	Maj	15	12591		15	
6	Czerwiec	9	7116		2	7 transportów
7	Lipiec	6	4904			6
8	Sierpień	5	2780			5
9	Wrzesień	4	2094			4
10	Październik	11	12626		2	9
11	Listopad ²	4	6008		3	2
12	Grudzień ³	6	7547		4	2

¹ Powinno być 14 statków.

² Dane za listopad nie są zgodne ze statystyką portową, gdyż przybyły 4 statki, które przywiozły 7922 repatriantów, ostatni z 30 XI (odpłynął 1 XII), być może zaliczony na konto grudnia, ale i tak podana ilość osób nie zgadza się.

³ Dane za grudzień podobnie jak za listopad: przybyły 3 statki, które przywiozły 6574.

Źródło: APS, PUR-OW, sygn. 125: Sprawozdanie [Punktu Etapowego Nr 2] z ruchu transportów za czas 1 I –31 XII 1946 r.

W czerwcu 1946 r., kiedy zakończyła się ewakuacja Niemców drogą morską, a alianckie statki z polskimi repatriantami na wiele tygodni przestały zawijać do Szczecina, postanowiono wykorzystać transport kolejowy do powrotu Polaków do kraju. Uzgodniono więc, że trasą z Lubeki do Szczecina przybywać będą obywatele polscy, a wyjeżdżać stąd do strefy brytyjskiej – Niemcy. Przewozy polskiej ludności były

jednak nieregularne, co skutkowało niewielką liczbą osób przybywających tym środkiem lokomocji.

Pierwszych siedem transportów kolejowych (tab. 3) z Polakami dotarło właśnie w czerwcu 1946 r., co w jakiś sposób miało zrekomensować poniechanie żeglugi morskiej. Od lipca do września pociągi były jedynym środkiem przewożącym Polaków z brytyjskiej strefy okupacyjnej: w 15 transportach przybyło ich 9778, czyli średnio biorąc na jeden transport przypadało około 600–700 osób. W dwóch ostatnich miesiącach roku, kiedy główny ciężar przewozów przejął statek „Isar”, tylko w czterech pociągach znaleźli się polscy repatrianci. Statystyka osób repatriowanych transportem kolejowym w 1946 r. (ujęta w tab. 3), sporządzona przez PUR, budzi pewne zastrzeżenia, zwłaszcza za miesiące listopad-grudzień. Nie mamy jednak innych danych, by dokonać stosownej weryfikacji. Można w pewnym przybliżeniu przyjąć, iż od czerwca do grudnia 1946 roku przyjechało do Szczecina trzydziestoma pięcioma pociągami ze strefy brytyjskiej około 22 tysięcy Polaków.

Od stycznia 1947 r. brytyjskie władze ostatecznie zamknęły swoją strefę dla przesiedleńców niemieckich, którzy od trzech miesięcy byli przewożeni koleją do strefy radzieckiej przez Kaławsk (Węgliniec) i Tuplice. Sroga zima 1946/1947 spowodowała, że pociągi z polskimi repatriantami do Szczecina uruchomiono dopiero w maju 1947 r. Ustalenie ich liczby komplikuje fakt (poza brakiem pełnych danych), iż szczeciński PUR sumował przyjeżdżających, bez rozbicia na poszczególne środki lokomocji. Na przykład w okresie pierwszej połowy czerwca tego roku na 2 statkach i w tyluż pociągach z Lubeki, a także w 2 transportach kolejowych reemigrantów oraz 20 tzw. „dzikich” osób (nie uwzględniane w planowej repatriacji, dołączane do list w ostatniej chwili) do Punktu Etapowego nr 2 dotarły w sumie – 4193 osoby⁹⁹. Z kolei w drugiej połowie lipca przez ten Punkt przeszło 4157 repatriantów w tym 11 „dzikich”. Jedni przybyli drogą morską (3 statki „Isar”), inni koleją (2 pociągi). Reasumując liczba Polaków w transportach kolejowych malała, gdyż w Lubece nie dołączano osób cywilnych do transportów wojskowych. Te ostatnie, złożone ze zdemobilizowanych żołnierzy 1. Dywizji Pancerniej oraz ich rodzin, liczyły od 500 do 600 osób każdy¹⁰⁰.

W pierwszej połowie sierpnia 1947 r. szczeciński PUR odnotował przybycie 2598 repatriantów (1 statek „Isar” i 2 pociągi) oraz 13 tzw. „dzikich” – łącznie 2611 osób. Skala powrotów w stosunku do

⁹⁹ APS, PUR OW, sygn. 125, s. 163: spr. opisowe za 1 VI–15 VI 1947 r.

¹⁰⁰ Tamże, s. 203: spr. opisowe za 6 VII–31 VII 1947 r.

poprzednich dwóch tygodni (16–31 VII) zmalała o około połowę, co było wynikiem poniechania przewozów morskich¹⁰¹.

Od 2 sierpnia 1947 r. liczba polskich repatriantów, którzy wracali już tylko pociągami do Szczecina, nadal spadała. W drugiej połowie tego miesiąca trafiły tu 893 osoby dwoma pociągami. Do połowy września przybył tylko 1 transport kolejowy, a także 2 transporty reemigrantów¹⁰².

W okresie 16–31 grudnia tego roku na szczeciński dworzec przyjechał tylko jeden pociąg z polskimi repatriantami, który zabrał z Lubeki 768 osób. Był to ostatni transport Polaków z brytyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech w ramach zorganizowanej akcji powrotu do kraju. Z pozostałych rodaków część wróciła do Polski, inni osiedlili się w krajach europejskich bądź w państwach niemal wszystkich kontynentów¹⁰³.

Z danych szczecińskiego PUR wynika, iż od czerwca 1946 r. do grudnia 1947 r. przewieziono koleją z Lubeki do Szczecina 27.490 osób¹⁰⁴, wykorzystując – naszym zdaniem – w niewielkim stopniu możliwości jakie dawał ten środek lokomocji.

Szczecin ze swym położeniem geograficznym w pobliżu granicy z Niemcami, przy ważnej drodze morskiej na Bałtyk, ze stosunkowo dogodnymi warunkami do prowadzenia komunikacji samochodowej i kolejowej, odegrał po II wojnie światowej bardzo ważną rolę w powojennej repatriacji Polaków z Zachodu. Kluczowa stała się ona w przewozach z brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec, na terenie której znalazła się na skutek polityki III Rzeszy największa liczba rodaków. To głównie stamtąd docierali oni różnymi środkami transportu do stolicy Pomorza Zachodniego w wyniku planowej, zorganizowanej i masowej akcji repatriacyjnej.

¹⁰¹ Tamże, s. 221: spr. opisowe za 1 VIII–15 VIII 1947 r.

¹⁰² Tamże, s. 247: spr. opisowe za 16–31 VIII 1947 r.; s. 249: spr. opisowe za 1–15 IX 1947 r.

¹⁰³ Tamże, s. 353: spr. opisowe za 16 XII –31 XII 1947 r.

¹⁰⁴ PUR na PZ, s. 69; S. Kaczkowski, *Osadnictwo polskie...*, s. 44.

Tabela 4

Wyniki repatriacji Polaków przez Szczecin z brytyjskiej zony w Niemczech w latach 1945–1947 (według danych PUR)

Wyszczególnienie rodzaju transportu	Data początku i końca repatriacji	Liczba repatriantów	% ogółu
Samochodowy	14 X 1945 – 4 IV 1946 ¹	164.705	62,2
Morski	4 IV 1946 – 1 VIII 1947 ²	72.740	27,4
Kolejowy	Ok. 10 VI 1946 – 31 XII 1947	27.490	10,4
Razem	14 X 1945 – 31 XII 1947	264.935	100

¹ Właściwą datą powinien być dzień 13 kwietnia 1946 r.

² W dotychczasowych opracowaniach podaje się dzień 1 lipca 1947 r.

Repatriacja przez Szczecin, prowadzona transportem samochodowym, morskim i kolejowym, przyniosła poważne rezultaty liczbowe, jakkolwiek oczekiwania brytyjskie sięgały nawet czterystu tysięcy osób. Według statystyki PUR w Szczecinie (tab. 4), do Punktu Etapowego Nr 2, który zajmował się repatriantami polskimi z Zachodu, przybyło łącznie ze strefy brytyjskiej – 264.935 osób, w tym: 164.705 samochodami ciężarowymi (62,2%), 72.740 statkami (27,4%) i 27.490 (10,4%) pociągami¹⁰⁵. Pomijając czynnik ludzki, potencjalne dziesiątki tysięcy Polaków, którzy ze względów politycznych (nie godząc się na rządy komunistyczne), odmawiali powrotu do kraju, inne przyczyny różnej natury hamowały możliwości osiągnięcia lepszych wyników repatriacji przez Szczecin. Z pewnością wpływ na to miały: późne rozpoczęcie przewozów, przerwy w ich wykonywaniu, niedostateczne zaangażowanie środków lokomocji, niesprzyjające warunki atmosferyczne (srogie zimy), brak dostępu do portu szczecińskiego, trudności transportowe strony brytyjskiej i polskiej itd.

Według ogólnych statystyk, zwłaszcza unrowskich, które całościowo ujmują problem repatriacji do Polski z brytyjskiej zony, nie tylko więc do Szczecina (uwzględniając na przykład przewozy morskie do Gdańska i Gdyni), do kraju w latach 1945–1947 przekazano 400.030 Polaków. W rozbiciu na lata obraz ten przedstawiał się następująco: 1945 r. – 155.845, 1946 r. – 200.816 i 1947 r. – 43.369 osób¹⁰⁶. Przyjmując

¹⁰⁵ PUR na PZ, s. 69; S. Kaczkowski, *Osadnictwo polskie...*, s. 44.

¹⁰⁶ J. Wróbel, *Na rozdrużu...*, s. 445–448.

za rzeczywiste dane PUR i UNRRA, Szczecin przyjął 66 % całego ruchu repatriacyjnego Polaków z części Niemiec podlegającej wojskowej administracji Wielkiej Brytanii.

ANEKS

Szczegółowe zestawienie przyjazdu do Szczecina drogą morską Polaków z brytyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech (IV 1946 – VIII 1947) oraz ludności niemieckiej wywożonej w odwrotną stronę (IV – VI 1946)

Lp.	Nazwa statku	Repatriacja Polaków ¹		Repatriacja Niemców	
		Data przybycia do portu szczecińskiego	Liczba	Data wyjazdu z portu szczecińskiego	Liczba
1	„Posejdon”	4 IV 1946	800	1.488	5 IV 1946
2	„Isar”	5 IV 1946	2.923 ^a	3.012	7 IV 1946
3	„Tenerife”	7 IV 1946	557	530	8 IV 1946
4	„A.C.Hering”	8 IV 1946	602	594	8 IV 1946
5	„Rotenfels”	8 IV 1946	1.549	1.643	9 IV 1946
6	„Spree”	10 IV 1946	652	590	11 IV 1946
7	„Isar”	13 IV 1946	2.957	3.013	15 IV 1946
8	„Posejdon”	15 IV 1946	751	808	16 IV 1946
9	„Tenerife”	16 IV 1946	622	525	17 IV 1946
10	„Rotenfels”	17 IV 1946	1.553	1.612	18 IV 1946
11	„Spree”	18 IV 1946	694	608	19 IV 1946
12	„Isar”	19 IV 1946	1.161	2.990	20 IV 1946
13	„Posejdon”	26 IV 1946	–	825	27 IV 1946
14	„A.C.Hering”	28 IV 1946	434	600	28 IV 1946
15	„Tenerife”	30 IV 1946	647	520	2 V 1946
16	„Rotenfels”	2 V 1946	1.117	1.609	2 V 1946
17	„Spree”	2 V 1946	687	614	3 V 1946
18	„Isar”	4 V 1946	2.112	2.664 ^b	6 V 1946

19	„Posejdon“	6 V 1946	599	813	7 V 1946
20	„A.C.Hering“	7 V 1946	600	505	7 V 1946
21	„Tenerife“	7 V 1946	615	524	8 V 1946
22	„Spree“	8 V 1946	697	688	9 V 1946
23	„Rotenfels“	10 V 1946	1.586	1.583	11 V 1946
24	„A.C.Hering“	13 V 1946	601	609	13 V 1946
25	„Tenerife“	13 V 1946	650	621	14 V 1946
26	„Spree“	14 V 1946	696	662	15 V 1946
27	„Rotenfels“	15 V 1946	1.050	1.600	16 V 1946
28	„Posejdon“	17 V 1946	–	801	17 V 1946
29	„Tenerife“	20 V 1946	428 ^c	529	21 V 1946
30	„Isar“	22 V 1946	–	3.001	23 V 1946
31	„Spree“	26 V 1946	526	663	27 V 1946
32	„A.C.Hering“	30 V 1946	–	598	31 V 1946
33	„Tenerife“	1 VI 1946	653	655	2 VI 1946
34	„Isar“	6 VI 1946	1.203	2.999	7 VI 1946
35	„Posejdon“	3 VI 1946	–	800	4 VI 1946
36	„Spree“	8 VI 1946	–	649	8 VI 1946
37	„A.C.Hering“	9 VI 1946	–	600	9 VI 1946
38	„Isar“	23 X 1946	2.764	–	24 X 1946
39	„Isar“	29 X 1946	2.577	–	30 X 1946
40	„Isar“	7 XI 1946	2.174	–	8 XI 1946
41	„Isar“	14 XI 1946	1.165	–	15 XI 1946
42	„Isar“	23 XI 1946	2.667	–	24 XI 1946
43	„Isar“	30 XI 1946	1.916	–	1 XII 1946
44	„Isar“	7 XII 1946	1.420	–	8 XII 1946
45	„Isar“	14 XII 1946	3.029 ^d	–	15 XII 1946

46	„Isar”	21 XII 1946	2.125 ^e	–	21 XII 1946
47	„Isar”	4 V 1947	1.990 ^f	–	5 V 1947
48	„Isar”	10 V 1947	2.225	–	11 V 1947
49	„Isar”	17 V 1947	2.014	–	17 V 1947
50	„Isar”	23 V 1947	1.998	–	23 V 1947
51	„Isar”	30 V 1947	1.503	–	31 V 1947
52	„Isar”	6 VI 1947	1.604	–	7 VI 1947
53	„Isar”	13 VI 1947	1.423	–	13 VI 1947
54	„Isar”	20 VI 1947	2.081	–	21 VI 1947
55	„Isar”	27 VI 1947	2.003	–	27 VI 1947
56	„Isar”	4 VII 1947	1.399	–	4 VII 1947
57	„Isar”	11 VII 1947	537	–	11 VII 1947
58	„Isar”	18 VII 1947	1.460	–	19 VII 1947
59	„Isar”	25 VII 1947	1.538	–	26 VII 1947
60	„Isar”	1 VIII 1947	1.563	–	2 VIII 1947
Razem			72.897 ^g	43.145 ^h	

¹ Opuszczono w tabeli wielkość ładunków przywożonych przez te statki (żywność, bagaże, samochody)

^a plus 1 noworodek

^b wyjechało również 62 polskich marynarzy po odbiór statków dla Polski

^c błędnie wpisano jako repatriantów niemieckich

^d przywieziono ponadto 65 zbrodniarzy niemieckich

^e przywieziono również 43 zbrodniarzy niemieckich

^f w księdze portowej nie odnotowano przyjazdu 44 zbrodniarzy wojennych

^g Według danych PUR – 72.740

^h Według danych PUR – 43.213

Źródło: zestawiono na podstawie Ksiąg ruchu statków w żegludze zagranicznej za rok 1946–1947, APS, SUM, sygn. 1228-1229.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

- Archiwum Akt Nowych w Warszawie
Generalny Pełnomocnik Rządu RP do Spraw Repatriacji, sygn. 293, 298, 300, 344
Ministerstwo Żeglugi, sygn. 508
Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie
Zespół 6, w. 42, t. 666
Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni
Gdański Urząd Morski, sygn. 534, 2206
Archiwum Państwowe w Szczecinie
Państwowy Urząd Repatriacyjny, Wojewódzki Oddział, sygn. 7, 18–19, 42, 96, 125, 139, 391
Szczeciński Urząd Morski, sygn. I/50, I/51, 1228–1229
Urząd Pełnomocnika dla Spraw Zagospodarowania Portu Szczecińskiego, sygn. 195
Urząd Wojewódzki Szczeciński, sygn. 3425, 3426
Archiwum Straży Granicznej w Szczecinie
Pomorska Brygada Wojsk Ochrony Pogranicza, sygn. II/180/56
Instytut Pamięci Narodowej w Szczecinie
IPN Sz 006/75, t. 19; IPN Sz 008/58

LITERATURA

- Artymowski S., *Repatriacja żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych z Europy Zachodniej do Polski w latach 1945–1948*, Poznań 2012.
- Banasiak S., *Działalność osadnicza Państwowego Urzędu Repatriacyjnego na Ziemiach Odzyskanych w latach 1945–1947*, Poznań 1963.
- Banasiak S., *Przesiedlenie Niemców z Polski w latach 1945–1950*, Łódź 1968.
- Bialecki T., *Przesiedlenie ludności niemieckiej z Pomorza Zachodniego po II wojnie światowej*, Poznań 1969.
- Czubasiewicz B., Zarzycki J., „Posejdonem” do ojczyzny, [w:] *Tu pracuję, tu żyję... zbiór reportaży*, wyboru dokonał Z. Sośnicki, Szczecin 1977.
- Jankowiak St., *Wysiedlenie i emigracja ludności niemieckiej w polityce władz polskich w latach 1945–1970*, Warszawa 2005.
- Kaczkowski S., *Osadnictwo polskie w Szczecinie 1945–1950*, Poznań 1963.
- Kersten K., *Repatriacja ludności polskiej po II wojnie światowej (studium historyczne)*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1974.
- Kersten K., *Repatriacja Polaków z byłej Rzeszy Niemieckiej po drugiej wojnie światowej, część I: Rok 1945, „Polska Ludowa”, t. VI*, 1967.
- Kersten K., *Repatriacja Polaków z b. Rzeszy Niemieckiej po drugiej wojnie światowej, część II: 1946–1950, Polska Ludowa”, t. VII*, 1968.

- Lippóczy P., Walichnowski T., *Przesiedlenie ludności niemieckiej z Polski po drugiej wojnie światowej w świetle dokumentów*, Warszawa–Łódź 1982.
- Maciejewski J., *Wspomnienia z tamtych lat*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk, 1980
- Nitschke B., *Wysiedlenie ludności niemieckiej z Polski w latach 1945–1949*, Zielona Góra 1999.
- Państwowy Urząd Repatriacyjny na Pomorzu Zachodnim od 1.IV.1945 do 31.XII.1947, Szczecin 1947.
- Sula D., *Działalność przesiedleńczo-repatriacyjna Państwowego Urzędu Repatriacyjnego w latach 1944–1951*, Lublin 2002.
- Techman R., *Armia radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego w latach 1945–1956*, Poznań 2003.
- Techman R., *Strefa radziecka w porcie szczecińskim w latach 1947–1955*, „Zapiski Historyczne”, 1994, nr 58, z. 4.
- Tebinka J., Techman R., *Raporty brytyjskiego wicekonsula w Szczecinie Josepha Waltersa z 1946 roku, część I*, „Zapiski Historyczne” 1997, nr 62, z. 1.
- Tebinka J., Techman R., *Raporty brytyjskiego wicekonsula Josepha Waltersa z 1946 roku, część II*, „Zapiski Historyczne” 1997, nr 62, z. 2–3.
- Tebinka J., Techman R., *Szczecin w polityce brytyjskiej w latach 1945–1970*, [w:] *Polska w podzielonym świecie po II wojnie światowej (do 1989 r.)*, zbiór studiów pod red. Mieczysława Wojciechowskiego, Toruń 2002.
- Wróbel J., *Na rozdrożu historii. Repatriacja obywateli polskich z Zachodu w latach 1945–1949*, Łódź 2009
- Zaremba P., *Dziennik 1945*, Szczecin 1996.

PRASA

„Kurier Szczeciński”

- 12 X 1945, nr 6: „Szczecin gotowy na przyjęcie repatriantów”
- 15 X 1945, nr 8: „Pierwsi repatrianci z zachodu przybyli do Szczecina”
- 17 X 1945, nr 10: „Przez Szczecin do kraju. Codziennie przybywa z Lüneburga po 3 tys. Polaków z zachodu”
- 25 X 1945, nr 17: „Wracają Polacy z Nadrenii i Westfalii”
- 30 X 1945, nr 21: „16-ty transport repatriantów przybył do Szczecina”
- 15 XI 1945 nr 35: „Jubileusz w drugim etapie PUR-u”
- 16 XI 1945, nr 36: „Szczecin wzorowym ośrodkiem repatriacji. Uroczyste powitanie 100.000-ego rodaka z Zachodu w II Etapie P.U.R.”
- 23 XI 1945, nr 42: „Pułk. Hicks konferuje z przedstawicielami władz polskich w Szczecinie”
- 16–17 XII 1945, nr 62: „U Anglików w Szczecinie”
- 10 I 1946, nr 5: „Pierwsze transporty morskie repatriantów z Zachodu”
- 12 I 1946, nr 7: „Pierwszym statkiem przybędzie 1000 repatriantów”

29 III 1946, nr 69: „Z dniem 1 kwietnia rozpocznie się repatriacja droga morską”

31 III–1 IV 1946, nr 31: „Pierwszy statek z repatriantami polskimi z Lubecki przybywa do Szczecina”

5 IV 1946, nr 75: „Pierwszy statek zawinął do polskiego Szczecina”
„Szczecin”

1 VI 1947, nr 21–22: „Pierwsze kroki z repatriantami”.

STRONY INTERNETOWE

Iwańczuk J., *Punkty zbiorcze dla przesiedleńców niemieckich na terenie Szczecina (1945–1947)*, [http://encyklopedia.szczecin.pl/wiki/Punkty_zbiorcze_dla_przesiedleńców_niemieckich_na_terenie_Szczecina_\(1945-1947\)](http://encyklopedia.szczecin.pl/wiki/Punkty_zbiorcze_dla_przesiedleńców_niemieckich_na_terenie_Szczecina_(1945-1947)), dostęp 12.05.2020.

RYSZARD TECHMAN

Organizacja i przebieg repatriacji Polaków przez Szczecin z brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec w latach 1945–1947

STRESZCZENIE

W artykule scharakteryzowano organizację i przebieg powrotu do kraju przez Szczecin polskich repatriantów z brytyjskiej strefy okupacyjnej w Niemczech w pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej. Ta planowana i masowa operacja objęła tysiące Polaków, zwłaszcza tzw. robotników przymusowych, wywiezionych do pracy w Trzeciej Rzeszy, jeńców wojennych osadzonych w obozach, zdemobilizowanych żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Szczecin odegrał szczególną rolę ze względu na położenie w pobliżu granicy z Niemcami w nowej rzeczywistości geopolitycznej, usytuowanie przy ważnej drodze morskiej na Bałtyk i dogodnym warunkom do wykorzystania komunikacji drogowej i kolejowej. Nie bez znaczenia było tu dobre przygotowanie w mieście nad Odrą Punktu Etapowego nr 2 Państwowego Urzędu Repatriacyjnego, który dziennie przyjmował niekiedy kilka tysięcy osób. Akcję powrotu ludności polskiej do ojczyzny autor poprzedził informacjami o rokowaniach w tej sprawie pomiędzy zainteresowanymi władzami Wielkiej Brytanii, ZSRR i Polski. Repatriacja prowadzona transportem samochodowym, morskim i kolejowym przyniosła znaczące rezultaty, gdyż do Szczecina przyjechało blisko 265 tysięcy osób z których ogromna większość była następnie rozwożona pociągami w głąb kraju, gdzie czekały już rodziny, nieliczni pozostali w mieście, część zamieszkała na Pomorzu Zachodnim, zasilając rzesze napływających ze Wschodu osadników.

SŁOWA KLUCZE: repatriacja, Szczecin, brytyjska strefa okupacyjna w Niemczech, transport samochodowy, transport morski, transport kolejowy

RYSZARD TECHMAN

Organization and Course of Repatriation of Poles Through Szczecin From the British Occupation Zone of Germany in 1945–1947

SUMMARY

The article characterizes the organization and course of the return to the country of Polish repatriates from the British occupation zone in Germany through Szczecin in the first years after the end of World War II. This planned and mass operation involved thousands of Poles, especially the so-called forced laborers sent to work in the Third Reich, prisoners of war imprisoned in camps and demobilized soldiers of the Polish Armed Forces in the West. Szczecin played a special role in this process due to its location near the border with Germany in the new geopolitical reality, its location on an important sea route to the Baltic Sea and favorable conditions for the use of road and rail communication. Not without significance was the good preparation of Stage Point No. 2 of the State Repatriation Office in the city on the Oder River, which sometimes received several thousand people a day. The author preceded analysis of the action of return of the Polish population to their homeland with information about the negotiations on this matter between the interested authorities of Great Britain, the USSR and Poland. Repatriation carried out by road, sea and rail brought significant results, as nearly 265,000 people came to Szczecin, the vast majority of whom were then transported by train to the interior of the country, where their families were already waiting. A few remained in the city, some lived in Western Pomerania, being an addition for the population consisted of settlers arriving from the East.

KEYWORDS: repatriation, Szczecin, British Occupation Zone in Germany, road transport, maritime transport, rail transport