

EMILIA DENKIEWICZ-SZCZEPANIAK

WSPOMNIENIA POLSKIEGO ROBOTNIKA Z POBYTU ZA KOŁEM PODBIEGUNOWYM W NORWEGII W LATACH 1943-1944

Niewielu żyje z pewnością w Polsce świadków wydarzeń wojennych, którzy wywiezieni na daleką, skandynawską północ mogliby opowiedzieć to, co przeżyli podczas II wojny światowej w Norwegii, w jaki sposób tam się dostali, jak i w jakich warunkach tam pracowali itp.

Autorce tego artykułu udało się odnaleźć w rejonie Wrocławia jednego z nich, Bronisława Jagodzińskiego, który złożył interesującą relację ze swego rocznego pobytu na robotach w rejonie Fauske-Engan, w północnej Norwegii. Został tam wywieziony przez niemiecką paramilitarną Organizację Todta (OT) za pośrednictwem niemieckiego Urzędu Pracy (Arbeitsamt) w Tarnopolu. Jego osobiste przeżycia stanowią ciekawy materiał, który ilustruje a zarazem uzupełnia zachowaną w Archiwum Państwowym (Riksarkivet) w Oslo dokumentację archiwalną o działalności OT na terenie Norwegii i Finlandii w ramach tzw. Grupy Operacyjnej Wiking (Einsatzgruppe Wiking)¹. Zanim jednak przejdziemy do zasadniczej części artykułu, kilka słów o samym bohaterze.

Bronisław Jagodziński urodził się 18 stycznia 1925 r. w małej wiosce Chorodnica koło Skałatu, we wschodniej części przedwojennej polskiej Ga-

Dr hab. EMILIA DENKIEWICZ-SZCZEPANIAK, prof. UMK – kierownik Zakładu Historii Krajów Skandynawskich, Instytut Historii i Archiwistyki Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu; e-mail: edenksz@umk.pl

¹ W Riksarkivet w Oslo znajduje się ogromny zespół akt proveniencji niemieckiej ilustrujący działalność OT-Einsatzgruppe Wiking w Norwegii i Finlandii. Wśród najważniejszych akt należy wymienić: *Abteilung Arbeitseinsatz*, *Abteilung Bahnbau* i *Abteilung Strassenbau*. Doskonałym uzupełnieniem w poszukiwaniach osób zatrudnionych przez tę organizację jest ogromna kartoteka, zawierająca karty zatrudnienia (Arbeitseinsatzkartei) obywateli 21 narodowości, w tym ca 7000 Polaków.

licji. Jego ojciec Jan, z zawodu cieśla, znany był w okolicy z budowy drewnianych domów. Wraz z niewielkim gospodarstwem prowadził mały tartak, co stanowiło dodatkowe źródło utrzymania dla wielodzietnej rodziny. Żona Jana – Maria, z domu Skopek, zajmowała się gospodarstwem. Osierociła ośmioro dzieci: sześciu chłopców i dwie dziewczynki w wieku od 1 roku do 14 lat. Wkrótce Jan Jagodziński ożenił się powtórnie ze starszą już panną – Ukrainką, z którą miał jeszcze dwie córki. Tuż przed wkroczeniem wojsk hitlerowskich do Galicji Jagodzińscy, tak samo jak wiele innych rodzin w tamtym rejonie, otrzymali rozkaz wyjazdu na Syberię, a ich sześciomorgowe gospodarstwo miało być przekazane sowieckiemu kołchozowi. Od wykonania tego rozkazu „uratowały” ich wojska niemieckie.

1. „UKRAIŃSKA POLICJA – POLSKIE PIENIĄDZE – NIEMIECKA GALICJA”

Określenia tego użył na wstępie swej relacji Bronisław Jagodziński. Scharakteryzował w ten sposób, w największym skrócie, panujące podczas okupacji niemieckiej w Galicji stosunki ukraińsko-niemiecko-polskie. Chciał równocześnie przez to podkreślić, że stanowiska administracyjne w Galicji sprawowali Ukraińcy. Wójt każdej gminy, jak również wyznaczani przez niego tzw. dziesiątnicy byli narodowości ukraińskiej. Do ich obowiązków, kiedy weszli Niemcy, należało realizowanie zaplanowanych wcześniej przez daną gminę kontyngentów siły roboczej, wysyłanej na roboty do III Rzeszy. W tym celu dziesiątnik, a był nim sąsiad rodziny Jagodzińskich, niejaki Mikołaj Tymków, przy pomocy swego gońca powiadamiał rodziny, gdzie i kiedy mają się stawić ich syn czy córka. W ten sposób nasz bohater, niespełna osiemnastoletni wówczas chłopak, został w 1942 r. dwukrotnie „zwerbowany”. Za pierwszym razem udało mu się zbiec, jednak w krótkim czasie został ponownie zabrany na roboty. Oba zdarzenia miały miejsce na przełomie jesieni i zimy 1942 r.

Listopad 1942 r. był wyjątkowo chłodny, z wczesną ostrą zimą, kiedy Bronisław wraz z 30-40 ludźmi został zawieziony do Arbeitsamtu w Skałacie. Tam dokonano rejestracji, sporządzając równocześnie listę imienną przywiezionych ludzi. Następnie konwojent z Arbeitsamtu zawiózł wszystkich pociągiem na punkt zborny do Tarnopola. Jednakże Bronisławowi udało się szczęśliwie wyskoczyć z pociągu. Spora warstwa śniegu i wolno posuwający się w górzystym terenie pociąg sprawiły, że nie doznał żadnego złamania podczas skoku. Ucieczkę podczas skoku ułatwił mu ukraiński konwojent, odstę-

pując w odpowiednim momencie od drzwi. Bronisław wcześniej się z nim w tej sprawie porozumiał. Tenże Ukrainiec nie wystawił go również na liście uciekinierów. W taki oto sposób Bronisław rozpoczął ucieczkę przez zaśniewane pola do domu. Trafił najpierw do macochy, u której przez tydzień młócił cepem zboże. Ponieważ bał się, że miejscowi Ukraińcy doniosą o jego ucieczce, udał się pieszo do Skałatu do swego wuja, z zawodu szewca, u którego ukrywał się przez pewien czas w piwnicy. Zajmował się tam mieleniem zboża na ręcznych żarnach. Po powrocie do domu został ponownie zabrany przez ukraińskiego dziesiętnika razem z Władkiem Serafinem, z którym przyszło mu dzielić dalsze losy w czasie wojny. Tym razem Bronisław postanowił, że nie będzie już uciekał. Ukraińscy policjanci zawieźli jego i Władka Serafina saniami do Skałatu. W Skałacie odprowadził Bronisława ojciec. Dał mu na drogę kozuch ze skóry psa, u którego tylko rękawy były wykonane ze skóry owczej. Ponieważ mróz był wówczas siarczysty, kozuch ten stanowił najlepszą ochronę przed zimnem. Za prowiant na podróż musiały mu wystarczyć zapakowane do płóciennego worka dwa bochenki chleba, główka czosnku i kawałek słoniny.

2. DŁUGA DROGA PRZEZ POLSKĘ

W Skałacie przyszli podróżnicy zostali najpierw zarejestrowani w miejscowym Arbeitsamcie, po czym załadowano ich na odkryty samochód ciężarowy i powieziono do Tarnopola. W Tarnopolu całą grupę z rejonu Skałatu i Tarnopola, liczącą ok. 50 osób, umieszczono w jednej ze szkół, gdzie spędzili noc. Było to 2-3 dni po Bożym Narodzeniu lub z początkiem Nowego Roku 1943. Jedną z list imiennych robotników dotychczasowy konwojent przekazał drugiemu konwojentowi, który zajął się dalszym transportem. Drugą listę Arbeitsamt Tarnopol przekazał do Lwowa. Po noclegu w Tarnopolu zabrano robotników pod eskortą na dworzec kolejowy, skąd pociągiem osobowym przewieziono ich do Lwowa. Ze stacji kolejowej we Lwowie poprowadzono wszystkich na przedmieścia do dość dużego obozu, ogrodzonego drutem. Znajdowało się w nim co najmniej kilkaset mężczyzn i kobiet. W obozie tym otrzymali po $\frac{3}{4}$ litra nędznej zupy. Niemcy badali wszystkich, czy nie są chorzy na choroby zakaźne, czy nie mają chorób skórnych, np. świerzbu. Tych, którzy wykazywali słabą kondycję fizyczną, odsyłano do domu. W obozie tym Bronisław i jego kolega przenocowali jedną noc na drewnianych pryzkach. Na drugi dzień zgromadzono wszystkich przed barakami na głównej alei i oświadczone, że cały transport pojedzie do Düsseldorfu. Wów-

czas jeden z tych, który ogłosił tę wiadomość, wyczytał 20 nazwisk osób pochodzących z tarnopolskiego, w tym również Bronisława i jego kolegę Władysława. Wymieniona dwudziestka została oddzielnie poprowadzona do pociągu przez tego samego osobnika, który odczytał ich nazwiska. Był to przypuszczalnie Polak, elegancko ubrany, w granatowym płaszczu i kapeluszu, zachowujący się przy tym nadzwyczaj grzecznie. Poprowadził on ową dwudziestoosobową grupę tą samą drogą, którą przybyli do obozu, z powrotem do pociągu, nie mówiąc dokąd pojedą. Pociąg osobowy, w którym zostali ulokowani, jechał do Krakowa. Z dworca w Krakowie tenże elegancki konwojent zaprowadził podróżników z tarnopolskiego do budynku Uniwersytetu Jagiellońskiego. Na dziedzińcu uniwersytetu Niemcy zgromadzili ok. 2000 osób². Znajdowali się wśród nich ludzie z różnych miejscowości podbeskidzkich z rejonu Tarnowa, Dębicy, Sanoka, Zakopanego, z lubelskiego i tylko 20 osób z tarnopolskiego. Wśród robotników znajdowali się również Ukraińcy, głównie spod Sanoka. Wszystkich zgromadzonych rozmieszczono po salach budynku uniwersyteckiego, po ok. 200 osób w każdej, przy czym kobiety na parterze a mężczyzn na piętrze. Wielu robotników – jak twierdzi Bronisław – uciekło w nocy przez okna, spuszczać się po rynnie wprost na ulicę. W salach uniwersytetu zatrzymani przebywali 2-3 dni. W tym czasie zaprowadzono ich do łaźni, która znajdowała się za Wisłą. Tam pod prysznicami z ciepłą i zimną wodą kazano im się gruntownie umyć. Podczas mycia pilnowało ich 2-3 starszych oficerów niemieckich, z których jeden mówił płynnie po rosyjsku. To od niego usłyszeli, że pojedą na północ Niemiec na roboty. Po trzech dniach pobytu w Krakowie zaprowadzono ich na dworzec kolejowy i umieszczono w pociągu, składającym się z dużej liczby wagonów, z małymi okienkami i drewnianymi ławkami w środku. Przy każdym z wagonów stała polska policja granatowa lub Niemcy w mundurach wyposażeni w broń maszynową. Nie byli to jednak gestapowcy. Trasa podróży wiodła przez Oświęcim. Tam pociąg się zatrzymał prawie na całą dobę. Bronisław widział przybywające do Oświęcimia pociągi z Żydami. Widział też, jak ich ubrania zapakowane w sienniki, lokowano w pociągu, w którym on podróżo-

² Był to rezultat akcji werbunkowej przeprowadzonej w styczniu i lutym 1943 r. z polecenia rządu Generalnego Gubernatorstwa w Krakowie, wydane podbeskidzkim urzędem pracy (Arbeitsamt) w Krakowie, Tarnowie, Rzeszowie, Jasle i Nowym Sączu. Istotne jest tutaj zwrócenie uwagi na to, że robotnicy zgłosili się do pracy w Rzeszy, nie wiedząc o faktycznych zamiarach werbunku, tzn. skierowaniu ich do OT-Einsatzgruppe Wiking. Szerzej na ten temat w: E. D e n k i e w i c z - S z c z e p a n i a k, *Polska siła robocza w Organizacji Todta w Norwegii i Finlandii w latach 1941-1945*, Toruń 1999, s. 80-81.

wał. Z Oświęcimia pociąg nie był już dalej eskortowany przez policję. Dalsza droga prowadziła do Brombergu (Bydgoszczy). Po drodze udało się wielu wyskoczyć z pociągu, co nie było trudne, ponieważ pociąg szedł wolno i – jak przypuszczano – kolejarze chcieli umożliwić w ten sposób ucieczkę. Zdaniem Bronisława opuściło wówczas pociąg ok. 20% pasażerów. Po przybyciu do Bydgoszczy zostali skierowani do obozu, a następnie do łaźni. Po umyciu otrzymali terpentynę, którą musieli nasmarować się bardzo dokładnie. Dopiero po czterech godzinach otrzymali swoje ubrania, w których dotychczas podróżowali, po czym ponownie wyprawiono ich w dalszą drogę.

Z Bydgoszczy trasa kolejowa wiodła do Schneidemühl (Piła). Wieczorem, ok. 10-15 stycznia 1943 r. znaleźli się w Pile i tam po raz kolejny zostali umieszczeni na noc w barakach dużego obozu. Na drugi dzień rano poprowadzono ich znowu do pociągu. Następną miejscowością, w której przyszło im przebywać znacznie dłużej, bo aż trzy miesiące, była miejscowość Wangerin (obecnie Węgorzyno) w powiecie Regenwalde (Resko). Tam znajdował się olbrzymi obóz, w którym przebywali jeńcy rosyjscy, wcześniej także polscy z kampanii wrześniowej 1939 r. Bronisław zapamiętał bardzo dokładnie nazwę obozu i firmy budowlanej: *REISEARBEITERLAGER PIPSTOK, firma Kubaln, Bau Autobahn Pommern. (Obóz dla podróżujących robotników, firma Kubaln, budowa autostrady Pomorze)*. Jest to bardzo ważna informacja, potwierdzająca znajdujące się w materiałach OT wzmianki o obozie „Piepstok” lub „Piepstork”, której to nazwy używano jako skrótu, nie podając bliżej ani nazwy miejscowości, ani nazwy firmy, ani też pełnej nazwy obozu. Według informacji innych obozowiczów wiemy jednak, że ten obóz, który miał charakter obozu przejściowego, podobnie, jak dwa inne tego typu obozy, zorganizowane przez OT, znajdowały się w okolicach Stargardu Szczecińskiego. Przywożeni tam robotnicy byli formalnie wpisywani do OT, zakładano im karty zatrudnienia (OT-Arbeitseinsatzkartei) i pracowali przy budowie autostrady III Rzeszy do Gdańska, w oczekiwaniu na dalszy transport ze Szczeci-na, najczęściej na potrzeby działającej w Norwegii i Finlandii Grupy Operacyjnej Wiking (OT-Einsatzgruppe Wiking). Należy również podkreślić, że znajdujący w ww. obozie robotnicy nie wiedzieli, że będą od tej chwili podlegali specjalnej organizacji budowlanej, która za jakiś czas wywiezie ich na daleką północ. Warto też nadmienić, że to oczekiwanie związane było z trudnościami transportowymi drogą morską, jak również brakiem okrętów³.

³ Szersze wyjaśnienia dotyczące obozów OT koło Starogardu Szczecińskiego na podstawie zachowanych archiwaliów OT, zob.: D e n k i e w i c z - S z c z e p a n i a k, *Polska siła robocza*, s. 75-81.

Obóz Pipstok (lub Piepstork) składał się z dziesięciu dużych baraków. Jak twierdzi Bronisław, w każdym z baraków znajdowały się cztery sale, w których mieszkało od 40 do 80 osób. Każda z sal wyposażona była w drewniane piętrowe prycze. W obozie panowały trudne do zniesienia warunki i dyscyplina wojskowa. Nie wolno się było nigdzie oddalać. Obóz był otoczony drutem kolczastym z wieżyczkami strażniczymi, na których bezustannie trzymali wartę volksturmiści. Teren wokół każdego baraku posypywano piaskiem, na którym położone były, zbite z drewnianych szczebli w kształcie chodnika, alejki. Mieszkańcy obozu musieli się poruszać po tych mierzających niespełna 2 m szerokości alejkach. Wyspany piaskiem teren wokół baraku codziennie zagrabiano, co pozwalało na wykrycie takich wykroczeń, jak załatwianie potrzeb fizjologicznych. Nikt naturalnie nie robił tego dla zabawy, bo kara za tego typu przewinienie w postaci 25 batów była niewspółmiernie surowa. Działo się tak zwykle podczas bombardowań, kiedy nie można było w porę dotrzeć do znajdującej się w odległości 200-300 m ubikacji. Poza batami wymierzonymi sprawcy, nadzorujący barakiem Niemiec ogłaszał zbiórkę mieszkańców danego baraku i nakazywał wszystkim wynoszenie łyżką do jedzenia tej części zabrudzonego piasku do ubikacji. Uciążliwością dla robotników było również to, że kuchnia obozowa znajdowała się daleko poza obozem. Dlatego też na posiłki udawali się trzy razy dziennie pieszo, nosząc ze sobą ciężkie kamienne miski do jedzenia. Wyżywienie było przy tym bardzo nędzne. Podstawę porannych i wieczornych posiłków stanowił czarny chleb – jeden bochenek na cztery osoby, przydzielany zawsze wieczorem. Do tego dawano małą porcję margaryny, czasami plasterek końskiej kiełbasy oraz kawę zbożową do popicia. Na obiad wystarczyć musiała zupa z brukwi, plew lub koniczyny z niewielką ilością ziemniaków. Wskutek tego rodzaju „diety” Bronisław stracił ogromnie na wadze. Przyczyniła się również do tego ciężka praca fizyczna. Z obozu wożono robotników do różnych prac, głównie do budowy autostrady, ale też do różnych prac temu towarzyszących, jak prace drenarskie czy wycinanie drzew w lesie. Do prac leśnych – jak wspomina nasz bohater – wożono robotników samochodami na odległość ca 60 km. Tam ścinano grube drzewa bukowe. W pracach tych prym wiedli górale i – jak twierdzi Bronisław – musieli go nieraz wyręczać, gdyż sam nie potrafił sobie z tym poradzić. Zadowolony był jedynie z krótkiego, trwającego zaledwie trzy dni pobytu u bauera, gdzie mógł przynajmniej trochę lepiej się odżywić. Rąbał tam drewno na opał i zbierał kamienie na polu.

W połowie kwietnia mniej więcej połowę robotników znajdujących się w obozie Pipstok, w sumie ca 1000 osób, skierowano w dalszą drogę pociągiem do Szczecina (Stettin). Tym razem jechali w wagonach bydlęcych,

z małymi okienkami u góry. Po przybyciu do Szczecina zostali skierowani do obozu, którego nazwy Bronisław nie zapamiętał. Tam wysłano ich znów do łaźni. Mycie przebiegało w rygorystycznych warunkach, pod strumieniem zimnej wody. Po kąpeli otrzymali ubrania, które wcześniej zabrano Żydom wywiezionym do Oświęcimia. Była to na ogół nowa bielizna, do tego spodnie i bluza. Ponadto przydzielono im odzież roboczą, zapakowaną w rodzaj papierowego siennika – worka. W skład tej odzieży, którą zgodnie z przepisami OT otrzymywał każdy robotnik tej organizacji, wchodziły spodnie, kalesony i marynarka – po uprzednim ich dopasowaniu do rozmiarów danej osoby. Ponadto do worka wrzucono pas na brzuch z grubej flaneli, z przyszytymi doń tasemkami, służącymi do lepszego przymocowania go do ciała. Bardzo praktyczne w warunkach północnej Norwegii, gdzie wbrew naszemu wyobrażeniu zimy nie są wcale mroźne, ale za to z ogromnymi opadami śniegu lub deszczu, okazało się wyposażenie każdego robotnika w deszczowiec. Był to, według opisu Bronisława, rodzaj podgumowanej, płóciennej peleryny w kolorze popielatym i z kapturem bez rękawów, co ułatwiało wykonywanie różnych skomplikowanych prac. W skład wyposażenia wchodziła też czapka z sukna, tzw. budionówka z daszkiem, zapinana pod brodą. Całość ekwipunku robotnika uzupełniały jedna para skarpet i drewniaki – jedyne obuwie, jakie Bronisław posiadał przez rok pracy w Norwegii.

3. POBYT W SZCZECINIE I PODRÓŻ DO OSLO

W Szczecinie robotnicy zostali zgromadzeni w położonym w centrum miasta budynku kina-teatru, gdzie oczekiwali 3-4 dni na zaokrętowanie, nie wiedząc jeszcze wówczas, że ich celem będzie Norwegia. Wejścia do budynku strzegła warta z karabinami maszynowymi, o ucieczce więc nie mogło być mowy. Bronisław pamięta, że miasto wyglądało wówczas odświętnie, ponieważ szykowano się do jakiejś uroczystości hitlerowskiej. Owe przygotowania pokrzyżowało silne bombardowanie nocą z Wielkiego Czwartku na Wielki Piątek, tj. z 24 na 25 kwietnia 1943 r. Samoloty angielskie nadlatywały nad port i miasto, zrzucając bomby. W mieście doszło do paniki. Bronisław wraz z trzema innymi kolegami ukrył się wówczas na cmentarzu pomiędzy nagrobkami. Był bardzo głodny. Po tak spędzonej nocy w Wielki Piątek, 25 kwietnia zaokrętowano całą, liczącą, zdaniem Bronisława, ca 1000 robotników

grupę na duży statek „Donau”, umieszczając ich na dolnym pokładzie⁴. Na statku znajdowała się ogromna liczba żołnierzy Wehrmachtu, co było regułą w działaniach ówczesnych władz niemieckich, które systematycznie dosyłały wojska do Norwegii w związku z prowadzonym frontem walk na północy z Rosją Sowiecką. Wraz z wojskiem na górnym pokładzie statku przewożono 9 dalekosiężnych dział i ogromną ilość broni.

Ciekawe są spostrzeżenia Bronisława odnośnie do opisu sytuacji na morzu. Stwierdza on mianowicie, że statek „Donau” stał przed wypłynięciem w morze w porcie szwedzkim z tyłu, schowany pomiędzy kutrami rybackimi i w pełni zaciemniony. Moment wypłynięcia nastąpił pod wieczór. Kiedy rozpoczęło się bombardowanie, wtedy „Donau” okrążyły inne statki, po dwa uboity z lewej i prawej burty, a z tyłu co najmniej 10 dużych okrętów eskortujących, natomiast z przodu, w odległości ca 2 km, trałowiec, którego zadaniem było wykrywanie i niszczenie min. „Donau” był wyposażony w ogromną ilość kół ratunkowych. Według opisu Bronisława każde z tych kół składało się z 8 beczek po paliwie, połączonych razem i obitych deskami, do których przymocowane były sznury do trzymania. Za sznury te, będąc zanurzonym w wodzie, mogło się chwycić 20 osób przy każdym kole. W chwili, gdy zbliżały się obce okręty lub nadlatywały samoloty alianckie, na okręcie ogłaszano alarm. Padał wówczas rozkaz zapięcia pasów u kapoków i skoku do wody do kół ratunkowych, chwilę wcześniej wrzucanych do morza. Zanurzeni w wodzie, trzymając się sznurów przy kołach ratunkowych, musieli walczyć o przetrwanie tej upiornej podróży. Takie alarmy były ogłaszane bardzo często, w dzień i w nocy, nieraz nawet co 20 minut. Z tego powodu wielu żołnierzy Wehrmachtu utonęło w morzu. Jeden z niemieckich marynarzy oświadczył nawet Polakom, że będą mieli wielkie szczęście, jeśli uda im się dopłynąć do Oslo. Dodał nawet, że dwie pływające wcześniej grupy Polaków poszły na dno. Na statku Bronisław usłyszał też od Niemców, że jadący teraz

⁴ Informacja Bronisława odnośnie do daty transportu jest bardzo dokładna, natomiast nie ma pewności co do liczby robotników, którzy znaleźli się na statku. W Archiwum Państwowym w Oslo znajduje się lista ok. 580 polskich robotników z Podbeskidzia z datą transportu 25 kwietnia 1943. Na liście tej przy każdym nazwisku podana jest data urodzenia i numer rozpoznawczy (OT-Erkennungsnummer). Istotne jest to, że numery te przydzielone są w kolejności, od 345232 do 345609 i od 345791 do 345892. Bronisław otrzymał numer 345256, a jego kolega Władysław 345250. Nie ma jednak pewności, czy wszystkie listy transportowe się zachowały, zwłaszcza tych robotników, którzy zostali wysłani do Finnmarku, najdalej na północ wysuniętej części Norwegii: patrz Riksarkivet (RA), OT – Abteilung Arbeitseinsatz, Eske 19, Transportliste nr 86 z 25. april 1943; szersza charakterystyka tego transportu zob.: D e n k i e w i c z - S z c z e p a n i a k, *Polska siła robocza*, s. 81.

Polacy są szóstą grupą Wiking. Każdy z robotników został na statku wyposażony w numer wytłoczony na kawałku blachy aluminiowej po obu stronach. Numery te przydzielano w dwóch egzemplarzach, jeden z nich wrzucano do worka z odzieżą, drugi mieli obowiązek nosić przy sobie. Bronisław otrzymał numer 007878⁵. Na statku wydano też prowiant na trzy dni podróży (*Marschverpflegung*). Składał się na niego plasterek kiełbasy o wadze 10 dkg, 30 dkg chleba i 3 dkg margaryny. Nie podawano natomiast nic do picia. Bronisław pamięta, że każdy z tych produktów wydawała inna osoba, stąd połknąwszy szybko wędlinę, próbował, ustawiając się drugi raz w kolejce, zdobyć dla siebie jeszcze jedną porcję wędliny, ale w tym samym czasie ktoś ukraść mu jego przydział chleba.

Do nabrzeża w Oslo dopłynęli w sobotę wieczorem, czyli podróż trwała w sumie półtorej doby. Jednakże nie od razu zostali wyokrętowani. Na statku spędzili noc i dopiero w niedzielę wielkanocną 27 kwietnia mogli zejść ze statku. Cała licząca już mniej niż 1000 osób grupa robotników została poprowadzona do dużej, murowanej szkoły, znajdującej się w odległości 300-400 m od stacji kolejowej⁶. Bronisław został ulokowany w sali gimnastycznej. Generalnie nikt się nimi nie zajmował, dopiero na drugi dzień zostali podzieleni na grupy. Nazwiska odczytywano z listy transportowej. Bronisław trafił do największej grupy, liczącej ponad 500 osób⁷, która została skierowana do Trondheim, mniejsze poszły do Bergen i Narviku.

4. PODRÓŻ NA PÓŁNOC NORWEGII

Ze szkoły w Oslo zabrano wszystkich rano w poniedziałek wielkanocny, 28 kwietnia, pieszo na dworzec kolejowy. Przed wyjściem każdy otrzymał po kromce chleba z dodatkiem konserwy rybnej. Podróż na północ odbywała się pociągiem osobowym. Bronisław pamięta wagony z wąskimi oknami i dREW-

⁵ Był to numer książeczki służbowej OT (OT-Dienstbuch), w której znajdowały się, prócz zdjęcia, podstawowe dane osobowe, numer książeczki, numer rozpoznawczy, zawód posiadacza OT-Dienstbuch i data jej wystawienia. Numer wybity na blaszce aluminiowej był numerem ww. książeczki OT i noszono go z reguły zawieszony na szyi, podobnie jak żołnierze Wehrmachtu.

⁶ Była to z pewnością szkoła podstawowa we wschodniej dzielnicy Oslo – Grønland (Grønnerlokka-skolen), w której mieściło się jedno z dowództw OT (OT-Leitstelle), gdzie rozdzielano przybywające transporty robotników na grupy i wysyłano do różnych prac na potrzeby poszczególnych placów budów (OT-Oberbauleitung) na terenie całej Norwegii.

⁷ Jest to lista transportowa nr 86 z 25 kwietnia 1943, zob. przyp. 4.

nianymi ławkami. Tym razem podróż przebiegała bez ciasnoty i popychania. Podróżującym doskwierał jedynie głód. Nocą z poniedziałku na wtorek, 29 kwietnia dotarli do Trondheim, skąd ze stacji kolejowej zostali skierowani do olbrzymiego obozu⁸. W obozie otrzymali zupełną rybą. Tam też dokonano rozdziału na mniejsze grupy robocze. Bronisław znalazł się w 50-osobowej grupie, przydzielonej do rejonu Fauske⁹. Z obozu w Trondheim rozpoczęła się następnie podróż za krąg polarny. Tym razem zaprowadzono grupę Bronisława na nabrzeże, na prawo od bunkrów dla ubootów¹⁰, gdzie zostali zaokrętowani na statek. Na statku tym znajdowało się dużo cywilów. Był to prawdopodobnie statek żeglugi przybrzeżnej, który zatrzymywał się w różnych miejscowościach. Warto tutaj wyjaśnić, że do dziś jest to główny środek komunikacji w północnej Norwegii. Statkiem tym grupa Bronisława dopłynęła do Bodø. Miasto i port były bardzo zniszczone. Bronisław pamięta, że tylko budynek szpitala ostał się w całości. Z portu samochodami ciężarowymi cała 50-osobowa grupa została zawieziona do położonego 63 km na północ miasteczka Fauske, do wielkiego obozu. Bronisław zauważył, że w obozie tym znajdowało się dużo zupełnie nowych baraków. Słuszne też było jego spostrzeżenie, że zgromadzono tam bardzo dużo obcokrajowców. W chwili, gdy przyjechali, panowały już ciemności. Obóz znajdował się na terenie bagnistym, tak że do baraku musieli wchodzić po deskach. Po krótkim postoju załadowano wszystkich ponownie na samochody ciężarowe i zawieziono do Røsvik, kilka kilometrów na północ od Fauske. Tam w pobliskiej portowej miejscowości Sørfjord otrzymali swoje worki z rzeczami, po czym zostali zaokrętowani na oczekujący przy nabrzeżu nieduży kuter „Oslo”, o wyporności 200 BRT. Kutrem tym, w kierunku północnym wzdłuż Leirfjorden, dotarli wreszcie do celu podróży – pięknie położonej miejscowości Sørfjordmoen. Po wyjściu na pomost i zarzuciwszy swoje worki na plecy, zostali skierowani do znajdującej się na wzniesieniu 200-300 m n.p.m. szkoły, która odtąd była ich noclegownią. W ten sposób zakończyła się długa, trwająca prawie pięć miesięcy podróż ze wschodniej Galicji do północnej Norwegii.

⁸ Był to obóz przejściowy w Strinda (Strinda-lager), koło Trondheim (obecnie dzielnica Trondheim), w którym dokonywano kolejnego podziału na mniejsze grupy robocze, kierowane dalej na północ Norwegii.

⁹ Była to grupa nr 1, licząca 50 osób, z numerami rozpoznawczymi od 345232 do 345283. W grupie tej znajdowało się 12 Ukraińców.

¹⁰ Jest to bardzo dokładny opis, bowiem do dzisiaj przy nabrzeżu portu w Trondheim znajdują się dwa olbrzymie poniemieckie bunkry dla ubootów: Dora I i Dora II, które służą obecnie celom handlowym, mieści się tam również archiwum, z którego autorka niniejszej publikacji korzystała.

5. PRACA ZA KOŁEM PODBIEGUNOWYM

Bronisław wykonywał różnego rodzaju prace, prowadzone przez firmę niemiecką Hochtief, zatrudnioną przez OT-Einsatzgruppe Wiking. Początkowo pracował przez jakiś czas przy robotach tunelowych. Niemcy drążyli w skałach tunel do miejscowości Kroken. Zasadnicze prace polegające na wykonywaniu odwiertów w skałach wykonywali sami. Do tego celu używali długich 12-metrowych wiertel. Po wywierceniu 18-20 otworów, umieszczano w nich trotyl, a następnie Niemiec o nazwisku Fast osobiście podpałał lonty i następował wybuch. Wówczas do pracy przystępowali jeńcy rosyjscy. Zbierali gruz skalny na wózki, które znajdowały się na specjalnie ustawionym torowisku. Po ich wypełnieniu popychane przez robotników, były toczone w kierunku budowanej opodal drogi. Urobek skalny wykorzystywano do budowy tej drogi. Bronisław pracował przez pewien czas przy transportowaniu tych wózków z gruzem. Praca była bardzo ciężka, wymagająca sporo wysiłku fizycznego. Po całkowitym usunięciu gruzu z wyrobiska skalnego, następowała kolejna seria odwiertów, potem wybuch i ponowne czynności związane z usunięciem urobku skalnego, itd.

Oprócz tunelu w Kroken Niemcy budowali również betonowe nabrzeże (Steinkai) przy fiordzie, do którego mogłyby zacumować statki. W tych pracach Bronisław również partycypował, choć w niewielkim stopniu. Następnie, na okres 2-3 tygodni, został przeniesiony do obsługi „luftkompresora”, czyli sprężarki powietrza. Na dalekiej północy Niemcy nie mieli prądu, maszyny te były więc niezbędne do wprawiania w ruch ogromnych wiertel. Bronisław zajmował się czyszczeniem i konserwacją sprężarek. Jak podkreśla, prace tunelowe trwały bez przerwy, bez względu na pogodę, dzień i noc, na trzy zmiany. Z uwagi na to, że wiertła często się tępiły i trzeba było je regularnie ostrzyć, a odpowiednich narzędzi do tego celu brakowało na miejscu, musiano wozić je każdego dnia kutrem do położonego za górą miasta Kroken¹¹.

¹¹ Należy tu wyjaśnić, że Niemcy planowali wybudowanie kolei od Mo i Rana poprzez Bodø i Fauske aż do Narviku. Miało to ułatwić komunikację lądem, tym bardziej że komunikacja morska stawała się coraz bardziej niebezpieczna już w 1942 r. Do Norwegii wysyłane były kolejne oddziały Wehrmachtu. Hitler traktował ten kraj jako obszar strategiczny w walce z aliantami, stąd też prócz budowy fortyfikacji nadbrzeżnych, chciał poprawić wewnętrzną komunikację, zwłaszcza na północy. Było to ogromnie trudne w kraju, gdzie dominowały góry i fiordy. Budowa kolei arktycznej o długości ponad 300 km była wręcz nierealnym przedsięwzięciem. Tylko na odcinku od Fauske do Drag (niedaleko Narviku), liczącym 147 km, trzeba było wykonać tunele o łącznej długości 51 450 m długości, a wszystko to przy braku siły roboczej, ograniczeniach transportowych materiałów i narzędzi oraz prądu. Mimo to prace

We wrześniu 1943 r. nasz bohater wraz z dziewięcioma innymi, równie niewykwalifikowanymi polskimi robotnikami, został przeniesiony do pralni w Kroken. Był to rodzaj pralni polowej z „pralkami” o pojemności 150 l. Pod spodem tej pralki – olbrzyma palono węgiel, uruchamiając w ten sposób wirnik. Prano w niej różne rzeczy, głównie pościel obozową i bieliznę Niemców. Zatrudnieni tam chłopcy mieli znacznie lepiej, bowiem większość czasu spędzali pod dachem, a dodatkowym atutem tego zajęcia było to, że chodzili zawsze czyszczeni i ogoleni.

Jedzenie na północy było bardzo skromne. Rano i wieczorem oprócz kawy zbożowej otrzymywali 3-4 grubsze kromki czarnego chleba, trochę margaryny (ca 2 dkg) i tyleż marmolady. Na obiad była zazwyczaj zupa ziemniaczana, a na drugie danie ziemniaki z rybą. Jednak opierając Niemców, Bronisław i jego kolega, mieli czasem szczęście dostać coś lepszego do jedzenia, zwłaszcza wtedy, gdy Niemcy otrzymywali paczki od rodzin.

W wolnych chwilach Bronisław interesował się wszystkim, co działo się dookoła. Często wybierał się do Sørffjord, gdzie zaglądał do warsztatów mechanicznych. Do nabrzeża w Sørffjord przyplływały co jakiś czas kutry z żywnością. Zgłaszał się wówczas na ochotnika do rozładunku i przewożenia artykułów żywnościowych pontonami do obozu w Kroken. Przy takich okazjach dostawał czasem jakąś puszkę rybną czy jadany tylko przez Niemców biały chleb w folii. Chłopcy z pralni wykonywali też inne prace dodatkowe, np. nosili panele drewniane – rodzaj gotowych elementów do budowy baraków, tudzież okna i drzwi.

W czasie pobytu na północy Bronisław poznał jedną z rodzin norweskich. Po drugiej stronie fiordu – jak wspomina – widział trzy domy i zawsze był ciekaw, jak żyją tam ludzie, czym się zajmują. Pewnego razu razem z kolegą postanowili skorzystać z przycumowanej przy nabrzeżu łódki rybackiej. Przepłynąwszy na drugą stronę, weszli do jednego z domów. Zostali przyjęci bardzo serdecznie i ugoszczeni posiłkiem. W ten sposób zaprzyjaźnili się z Mikaelem Sørffjordem i jego rodziną z Engan, zostając ich przyjaciółmi na wiele lat. Starszy brat Mikaela – Leon powiedział im wówczas, że tam, skąd oni pochodzą, nie ma już Polski, że są tam Rosjanie. Pokazał im również w gazecie zdjęcie generała Władysława Sikorskiego, premiera polskiego rządu

trwały dzień i noc, bo było to zadanie priorytetowe. Nasz bohater zapewne nie miał wyobrażenia, po co były drążone owe tunele w skałach, bowiem tam, gdzie on pracował, nic ponad to nie zdołano zrobić do końca wojny. Do chwili obecnej ostatnią stacją kolejową na północy Norwegii jest Bodø; szerzej o budowie kolei arktycznej w Norwegii zob.: D e n k i e w i c z - S z c z e p a n i a k, *Polska siła robocza*, s. 139-167.

na emigracji w Londynie, który niedawno zginął w katastrofie lotniczej. Opowiedział również o tym, że Stalin zwerbował innego polskiego generała – Zygmunta Berlinga – do tworzenia wojsk polskich na wschodzie. Nie bardzo jeszcze wówczas mogli uwierzyć w to wszystko. Tę rodzinę norweską nasz bohater odwiedzał jeszcze potem parokrotnie. Interesował się tym, co oni robią, jak żyją. Ciekawiło go, jak hodują zwierzęta, głównie owce, przyglądał się ich produkcji rękodzielniczej, zwłaszcza tkactwu. Na gwiazdkę 1943 r. otrzymał od nich na pamiątkę własnoręcznie przez nich udziane wełniane skarpety i rękawiczki oraz sztylet z kości z napisem „Norge”.

6. POWRÓT

Czas zaczął szybciej płynąć, kiedy zaistniała szansa wyjazdu na urlop. O takiej możliwości dowiedział się Bronisław podczas swej pracy w pralni. Zatrudniona w biurze Lagerführera młoda telefonistka, była częstą klientką pralni, i to ona pomogła Polakom w uzyskaniu pozwolenia na urlop. Należy tu dodać, że zgodnie z taryfą budowlaną dla Polaków zatrudnionych za granicą (Polen-Auslands-Bautarif) z 11 stycznia 1943 r. wszystkim polskim robotnikom zatrudnionym przez OT należał się po 12 miesiącach pracy sześciodniowy urlop płatny i dwunastodniowy bezpłatny, ale od wyjazdu do powrotu na miejsce pracy nie mógł to być okres dłuższy niż trzy tygodnie. Polacy jednak rzadko korzystali z takiej możliwości, tym bardziej że już po dwóch miesiącach, specjalnym zarządzeniem generalnego pełnomocnika ds. zatrudnienia Fritza Sauckla z 24 marca 1943 r. zawieszono dotychczasowe przepisy o urlopowaniu Polaków. Praktyka była więc taka, że urlop otrzymywali najbardziej pracowici i wydajni i po znacznie krótszym czasie pracy, niż regulowały to wspomniane przepisy¹². Nasz bohater i kilkunastu jego kolegów z tego samego transportu nr 86 z 25 kwietnia 1943 r. jest najlepszym tego przykładem. Niektórzy z nich wyjechali na urlop już po siedmiu miesiącach pracy, a Bronisław dopiero po dziewięciu miesiącach. Jak wspomina, od początku grudnia 1943 r. dowiadywał się wraz z kolegą Władkiem u owej telefonistki o termin wyjazdu. Dopiero pod koniec lutego 1944 r. otrzymali obaj konkretną wiadomość. W rezultacie 28 lutego mogli opuścić Sørffjordmoen i na podstawie wystawionej karty podróży (*Marschbefehl*) udać się do

¹² O warunkach urlopowych dla Polaków zatrudnionych przez OT zob.: D e n k i e - w i c z - S z c z e p a n i a k, *Polska siła robocza*, s. 201-203.

Trondheim. Przed wyjazdem oddali stare ubrania robocze. W obozie w Fauske otrzymali nową bieliznę, spodnie z sukna holenderskiego i marynarkę. Z Fauske do Trondheim udali się samochodem ciężarowym firmy Hochtief. W Trondheim, w biurze swojej firmy, otrzymali kolejną kartę podrózną na okres 17 dni, na dalszą podróż do domu. Do Oslo dojechali pociągiem. W stolicy Norwegii znajdowało się bardzo dużo wojsk niemieckich. Na ulicach i skwerach pełno było samochodów, czołgów i innych pojazdów. W biurze OT (OT-Leitstelle) na ul. Kirkeveien 15 powiedziano im, że Hitler ściąga dywizję wojsk Wehrmachtu na wschód, stąd w środkach lokomocji do Berlina nie ma miejsc dla cywilów. W Oslo musieli więc spędzić aż 4 dni, również dlatego, aby wykonać zdjęcie do specjalnego paszportu, dzięki któremu mogli kontynuować swą podróż do Niemiec przez Danię. Po przypłynięciu do duńskiego portu Århus otrzymali skromny posiłek od duńskiego Czerwonego Krzyża. Stamtąd dalsza podróż odbywała się pociągiem poprzez Flensburg do Berlina, do dzielnicy Schlachtensee, gdzie mieścił się główny obóz OT. W obozie tym przenocowali jedną noc, po czym na Friedrichsstrasse wypisano im karty urlopowe na 24 dni. Dalsza droga odbywała się już pociągiem osobowym przez Wrocław, Kraków, Przemyśl i Lwów. W ten sposób Bronisław i jego kolega trafili na pierwszą linię frontu sowieckiego i dostali się z miejsca w ręce sowieckiej NKWD. Dopiero wówczas przekonali się, że to, co usłyszeli od norweskiej rodziny Sørffjordmo, było nie tylko prawdą, ale okrutną wręcz rzeczywistością.

W taki oto sposób Bronisław Jagodziński z rąk hitlerowskiej paramilitarnej Organizacji Todta dostał się w szpony sowieckiej policji bezpieczeństwa. Przed niechybną śmiercią uratowała go dobra znajomość języka rosyjskiego, ale żeby ująć z życiem, wstąpił do wojska generała Zygmunta Berlinga i tak jak wielu Polaków z Polski kresowej, odbył z tym wojskiem „zwycięski marsz” na Berlin.

Po zakończeniu wojny Bronisław zamieszkał wraz z żoną na gospodarstwie w małej miejscowości Jarosławice koło Wrocławia. Dochował się dwóch córek. Odwiedzają go często razem z wnukami. Utrzymuje też nadal kontakt z poznaną podczas wojny rodziną norweską z Engan.

Na zakończenie należy podkreślić, że wspomnienia Bronisława są przekazem wiarygodnym. Podawane przez niego fakty znajdują pokrycie w zachowanych materiałach źródłowych. Nadto transport nr 86 z 25 kwietnia 1943 r., w którym się znalazł się w drodze do Norwegii, jest akurat bardziej reprezentowany w dokumentach niż wiele innych. Trzeba również podkreślić, że w wielu kwestiach jego opowiadanie stanowi cenne uzupełnienie do zachowanej w archiwach norweskich i niemieckich dokumentacji, jak choćby sprawa

obozu przejściowego Piepstork koło Stargardu Szczecińskiego. Podawane przez niego szczegóły dotyczące wykonywanych prac na dalekiej północy i warunków tam panujących, są również wiarygodnym uzupełnieniem. Można tylko żałować, że Bronisław wyjechał na urlop, bo zapewne miałby dużo więcej do opowiedzenia o samym zakończeniu wojny w Norwegii i trwającej stamtąd przez wiele miesięcy ewakuacji, operacji, z którą Norwegowie musieli się zmagać aż do wiosny 1947 r.

MEMORIES OF A POLISH WORKER OF HIS STAY BEYOND
THE ARCTIC CIRCLE IN NORWAY IN THE YEARS 1943-1944

S u m m a r y

The article is based on the account by Bronisław Jagodziński who for one year stayed in the region of Fauske-Engan in the north of Norway, where he did forced labor. He was sent there by the Nazi paramilitary Todt Organization (OT) through the agency of the German Employment Office (Arbeitsamt) in Tarnopol. The situation that obtained in Galicia under the German occupation aided by Ukrainian troops is presented first, and then Jagodziński's way through the Polish territories destroyed by the war to Norway and his work for German industry beyond the Arctic Circle are shown. Thanks to an opportunity offered by the favorable situation, he made his way to Germany through Denmark, and then via Wrocław, Krakow and Przemyśl he reached Lvov. Arrested by the NKWD, thanks to his good command of Russian he managed to avoid repression. He joined General Zygmunt Berling's army and participated in its victorious campaign reaching Berlin. After the war he settled outside Wrocław.

Translated by Tadeusz Karłowicz