
DAMIAN BIENIAS

**„LODOWY MARSZ” V DYWIZJI SYBERYJSKIEJ
ORAZ OKOLICZNOŚCI POWROTU JEJ ŻOŁNIERZY
DO POLSKI NA STATKU „JAROSŁAW”**

W połowie września 1919 r. odbyła się konferencja sojusznicza w Irkucku, na której gen. Pierre Janin, szef francuskiej misji wojskowej, powiadomił przedstawicieli wojsk biorących udział w interwencji w Rosji, że został mianowany dowódcą operacji ewakuacyjnej na Daleki Wschód. Polska misja wojskowa została o tym fakcie poinformowana miesiąc później, tj. w połowie października. Nie podano dokładnej daty rozpoczęcia ewakuacji, ale już wtedy wyznaczono kolejność wycofywania się wojsk. W pierwszej kolejności miały udać się dywizje czeskie, później pułk jugosłowiański, legia rumuńska, pułk serbski i batalion łotewski, a jako ariergarda dywizja polska¹.

Upadek władzy admirała Aleksandra W. Kołczaka, wynikał nie tylko z postępów Armii Czerwonej, ale z ogólnego upadku autorytetu dyktatury, przekształconej w carski despotyzm, oraz skorumpowanego i samowolnego aparatu administracyjnego, będącego jawnym bandytyzmem. Totalizm władzy wojskowej, doprowadził do masowej ewakuacji, a potem ucieczki, wojsk kołczakowskich i sojusznicznych². Jeszcze w pierwszych dniach listopada (!), gdy admirał Kołczak uciekał już na wschód³, zorganizowano paradę oddziałów polskich wraz z bankietem w dowództwie polskim. Trudno było o bardziej rusofilskie ukazanie serwilizmu polskich dowódców wobec kołczakowszczyzny⁴.

¹ J. Skorobohaty-Jakubowski, *Kapitulacja V-tej Syberyjskiej dywizji w świetle prawdy historycznej*, „Sybirak”, nr 13 (1) 1937, s. 3-4.

² W. Scholze-Srokowski, *V Dywizja Strzelców Polskich na Syberii*, [w:] A. Kuczyński, *Syberia. Cztery lata polskiej diaspory. Antologia historyczno-kulturowa*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1993, s. 353; A. Ostojka-Owsiany, *Drogi do niepodległości*, Warszawa 1989, s. 102-103; por. Depesza szefa polskiej misji wojskowej na Syberii mjr Jarosława Okulicz-Kozaryna do Ministerstwa Spraw Wojskowych o groźbie rozbicia armii admirała Aleksandra Kołczaka po odejściu na wschód kontrrewolucyjnych oddziałów wojskowych czechosłowackich i polskich – 4 XI 1919 r., Omsk. Zob. *Dokumenty i materiały do historii stosunków polsko-radzieckich*, oprac. W. Gostyńska i in., t. II, Warszawa 1961, s. 423-424.

³ A. Kołczak opuścił Omsk dopiero 13 listopada 1919 r., a więc stosunkowo późno, zob. B. Chłusewicz, *W obronie honoru żołnierzy 5-tej Dywizji Syberyjskiej*, „Sybirak”, nr 13 (1) 1937, s. 13.

⁴ P. Smolik, *Przez lądy i oceany. Przygody jeńca w Azji w czasie Wielkiej Wojny. Sześć lat na Dalekim Wschodzie*, Warszawa – Kraków [1921], s. 110.

Niepowodzenia armii Kołczaka wytworzyły stan bardzo podniecający. Zamęt wewnętrzny i zewnętrzny dawał się mocno we znaki. Przeczuwano smutny początek końca i przepowiadano nam zagładę⁵.

Niektórzy, szczególnie ci związani z Syberią, opuścili pod osłoną nocy swoje eszelony, aby uchronić się przed ewentualną katastrofą. „Swego rodzaju „przygotowania”⁶ Polaków do ewakuacji rozpoczęły się już na wyprawach karnych, gdzie zbierano zapasy żywności i przede wszystkim wagonów.

Dzięki pomysłowości i zaradności podwładnych, [Dowództwo Wojsk Polskich – D.B.] mogło z chwilą ewakuacji rozporządzać trzema pancernikami [tj. pociągami pancernymi – D.B.], dwoma pociągami sanitarnymi, kilkudziesięciu lokomotywami, kilkuset wagonami ciężarowymi, zaopatrzonymi przeciwko mrozom i przysposobionymi do dłuższego transportu⁷.

Dużą w tym rolę odegrał płk Kazimierz Rumszy, który zdobył 60 pociągów oraz wcześniej nakazał przekształcić 3 pociągi w pancerniki „Poznań”, „Kraków”, „Warszawa”⁸.

Już wcześniej Dowództwo opracowało szczegółowe plany ewakuacji, łącznie z kolejnością transportów, utworzeniem punktów intendentury i obliczonym zapasem wagonów, lecz projekt ten nie zaakceptował gen. Pierre Janin⁹. Do Polski mieli wrócić nie tylko żołnierze, ale również ich rodziny, zesłańcy syberyjscy oraz byli powstańcy¹⁰. Jednak wrażenie jakie sprawiało Wojsko Polskie z końcem lata 1919 r. było takie, jakby nikt do rychłej ewakuacji nie był przygotowany. Wręcz przeciwnie – wyglądało to tak, jakby żołnierzom w Nowonikołajewsku żyło się bardzo dobrze¹¹.

Rozpoczęta ewakuacja sił sojuszniczych nie pociągnęła za sobą ewakuacji sił polsko-litewskich. Dwa bataliony 1. pułku i batalion litewski, będący częścią V DSP, pod dowództwem kpt. Józefa Werobeja wysłano na stację Czeriepanowo, gdzie miały osłaniać Nowonikołajewsk od strony południowej¹².

⁵ P.P.Tyszka, *Z tragicznych przeżyć w V Syberyjskiej Dywizji i w niewoli (1918-1921)*, „Sybirak”, nr 12 (4) 1935, s. 18-19.

⁶ Przygotowania do ewakuacji dywizja prowadziła na własną rękę wbrew rozkazom gen. Janin; zob. B. Chłusewicz, op. cit., s. 14-15.

⁷ W. Scholze-Srokowski, op. cit., s. 358. Płk Jan Skorobohaty-Jakubowski twierdził, że na jesień 1919 r. dywizja nie była przygotowana do ewakuacji ze względu na brak taboru kolejowego, znajdującego się w rękach Czechów i kołczakowców, zob. J. Skorobohaty-Jakubowski, op. cit., s. 4. Czesi zgromadzili ok. 20 000 (!) wagonów i lokomotyw, zob. A. Ostoja-Owsiany, op. cit., s. 103.

⁸ H. Bagiński, *Wojsko Polskie na Wschodzie 1914-1920*, Warszawa 1990, s. 575; A. Ostoja-Owsiany, op. cit., s. 108. Płk Chłusewicz twierdził, że pociągów było 57, zob. B. Chłusewicz, op. cit., s. 15.

⁹ H. Bagiński, op. cit., s. 573; A. Ostoja-Owsiany, op. cit., s. 106.

¹⁰ J. Birkenmajer, *Polska dywizja w tajgach Sybiru*, Lwów 1934, s. 31.

¹¹ P. Smolik, op. cit., s. 107.

¹² J. P. Wiśniewski, *Odrębny Batalion Litewski im. Witolda Wielkiego przy 5 Dywizji Strzelców Polskich*, [w:] *Nad Bałtykiem. W kręgu polityki, gospodarki, problemów narodowościowych i społecznych w XIX i XX wieku: księga jubileuszowa poświęcona profesorowi Mieczysławowi Wojciechowskiemu: zbiór studiów*, pod red. Z. Karpusa, J. Kłaczkowa, M. Wołosa, Toruń 2005, s. 984-985.

Trudna sytuacja żołnierzy i brak wiadomości o ewakuacji, doprowadził do oskarżeń wobec polskiego dowództwa o pozostawienie Litwinów na pastwę losu, co podsycali sowieccy agitatorzy¹³. Wrzenie na stacji Czeriepanowo doprowadziło do buntu, w którym część żołnierzy litewskich – komunistów¹⁴, aresztowała oficerów, zabrała żywność i broń na sanie i uciekła wraz z całym batalionem, który zachowywał się biernie wobec wydarzeń, do partyzantów bolszewickich. Tam batalion zakończył swój żywot. Żołnierzy rozbrojono, kilku posiekano szablami bez sądu, a po przybyciu regularnych wojsk wcielono do Armii Czerwonej. Część zdemobilizowano ze względu na wiek powyżej 35 lat, a część (głównie buntowników z Czeriepanowa) trafiła do kopalń węgla jako „wojska robocze”. Większość Litwinów walczących w batalionie wróciła do kraju czy to drogą lądową przez Rosję Europejską, czy morską przez Mandżurię i Władywostok, dzięki pomocy Litewskiej i Polskiej Misji Wojskowej¹⁵, i służyła później w Wojsku Polskim. Smutny koniec współpracy polsko-litewskiej na Syberii dopełnił się tragiczną ironią w Krasnojarsku, gdzie Litwini, którzy służyli wtedy w bolszewickim 412¹⁶ Batalionie Wewnętrznym, pilnowali swoich wcześniejszych kolegów i dobroczyńców¹⁷ Polaków – jeńców z V Dywizji w tamtejszym obozie¹⁸. Polacy za to szczerze nazywali ich „bohaterskim” określeniem „Uciekajtisy”¹⁹.

Krótko podsumowując dzieje Batalionu Litewskiego przy V DSP należy podkreślić jak wielkie znaczenie zarówno polityczne, jak moralne i militarne, miało dla Litwinów utworzenie własnej jednostki, oraz jak Polakom, którzy chcieli wzmocnić swój prestiż wśród wojsk sojusznicznych, byli Litwini potrzebni. Ich udział w obronie Kolei Transsyberyjskiej okazał się być bardzo przydatny. Szkoda tylko, że tak nieszczęśliwie zakończony. Do przyczyn połączenia się Polaków z Litwinami na pewno należy dopisać sentymenty narodowe i historyczne. Dowodem tego było traktowanie Litwinów jak Polaków podczas poboru w punktach rekrutacyjnych. W końcu przez kilka wieków tworzyliśmy

¹³ Oskarżenia te były nieprawdziwe, zob. J. P. Wiśniewski, op. cit., s. 985. Agitację prowadzili litewscy komuniści, wcieleni do batalionu jako ochotnicy z litewskiego oddziału komunistycznego walczącego z atamanem Siemionowem, wzięci do niewoli przez Czechosłowaków, zob. tamże, s. 981.

¹⁴ O tym, że buntownicy byli komunistami wspomina również gen. Janin, zob. A. Domaszewski, *General Janin o Dywizji Syberyjskiej*, „Sybirak”, nr 11 (3) 1936, s. 38.

¹⁵ Akta dotyczące litewskiej misji wojskowej we Władywostoku, jak również pomocy polskiej dla Litwinów: CAW, WP na Syberii, I.122.91.73; zob. J. P. Wiśniewski, op. cit., s. 985.

¹⁶ R. Dyboski podaje, że był to 212 batalion, zob. R. Dyboski, *Siedem lat w Rosji i na Syberii 1915-1921*, Warszawa 2007, s. 141.

¹⁷ Słowo „dobroczyńcy” nie jest wcale na wyrost – poza Polakami żadne inne wojska sojusznicze: ani czechosłowacki, ani francuskie, ani łotewskie, nie były zainteresowane współpracą z Litwinami, a gdyby nie płk Rumsza, ich jednostka nie byłaby tak świetnie wyposażona. Litwini wiele więc Polakom zawdzięczali; por. J. P. Wiśniewski, op. cit., s. 973, 981, 986.

¹⁸ J. P. Wiśniewski, op. cit., s. 984-985; J. Neja, *Charakterystyka środowiska V Dywizji Strzelców Polskich na Syberii*, [w:] *Syberia w historii i kulturze narodu polskiego*, pod red. A. Kuczyńskiego, Wrocław 1998, s. 283.

¹⁹ R. Dyboski, op. cit., s. 141.

jedną wspólną Rzeczpospolitą i uważano Litwę za nieodłączną część powstającego jak Feniks z popiołów nowego Państwa Polskiego²⁰.

Polska dywizja dopiero 26 listopada rozpoczęła ewakuację i „podążała” jako ariergarda sił kołczakowskich i sojusznicznych²¹. W tym czasie 3. pułk grzązł jeszcze 400 kilometrów od Nowonikołajewska na stacji Tatarskaja, gdzie blokowały go eszelony rosyjskie²². Wyznaczono do tego zadania również Czechów, ale nie dotrzymani oni umowy, w związku z czym cały ciężar osłony odwrotu gen. Janin zrzucił na Polaków²³.

Niestety znamy z historii bardzo liczne przypadki, gdy sprzymierzeńcy tak właśnie sytuowali polskie wojska, a Polacy, z różnych powodów, nie potrafili się takim żądaniom przeciwstawić²⁴.

Gdy Polacy rozpoczynali ewakuację wojska sojusznicze znajdowały się już we wschodniej Syberii, zaś formacje narodowe (czeskie, rumuńskie, serbsko-chorwackie i łotewskie) w drodze na tamte tereny²⁵. Pierwszym błędem organizacyjnym Dowództwa było nie wysłanie przodem rodzin żołnierzy, aby szybciej dotarli na Daleki Wschód, zaś drugim nie obsadzenie ostatnich eszelonów kawalerią, która w razie potyczki, bądź koniecznej ewakuacji, mogła wsiąść na konie i szybko uciec. Wyjazd polskich pociągów odbywał się na zasadzie „kto pierwszy (załaduje pociąg) ten lepszy”. Nagminne były wzajemne kradzieże wagonów. Fakt, iż w wagonach jechali żołnierze z rodzinami, obniżało ich sprawność bojową, a z transportów wojska tworzyły się „wagony uchodźców”, jak nazywali je bolszewicy²⁶. Wszystko każdy musiał zdobywać na własną rękę, począwszy od zwykłych desek, poprzez najróżniejsze niezbędne sprzęty²⁷. Nie udało się przodem wysłać uzbrojenia, składów mundurowych i żywnościowych, co napotkało sprzeciw dowództwa rosyjskiego. Jedynym eszelonem wysłanym przed pozostałymi był pociąg sanitarny nr 9 z rannymi i chorymi²⁸. Fakt, iż rodziny żołnierzy nie zostały wysłane, zawdzięcza dywizja płk Walerianowi Czumie, który przystał na prośbę kobiet, aby ich nie rozdzielać z mężami²⁹.

Należy tutaj krótko scharakteryzować sytuację kobiet w V DSP. Oprócz prawdziwych żon w wagonach mieszkały różne kobiety, żołnierskie „żony”. Każda z nich miała „swojego chłopca” i jeden nie miał prawa „dobierać się” do „żony” drugiego, zaś jeśli chciał sobie ją wymienić, mógł iść na dworzec kolejowy, gdzie był „ich duży wybór”. Zajmowały się m.in. praniem, cerowaniem, myciem menażek i naczyń. Jedne były bardziej lubiane, za dbałość o wszystkich mieszkańców wagonu i pracowitość, inne mniej, jeżeli były leniwe. Zdarzało się, że za lenistwo bądź zdradę szybko wyrzucano je na mróz. Przecież na

²⁰ Por. J. P. Wiśniewski, op. cit., s. 977, 986.

²¹ Komentarz do decyzji gen. Janin, zob. R. Dyboski, op. cit., s. 152; J. Skorobohaty-Jakubowski, op. cit., s. 4.

²² Ibidem, s. 5.

²³ P. P. Tyszka, op. cit., s. 19.

²⁴ A. Ostojka-Owsiany, op. cit., s. 106.

²⁵ W. Scholze-Srokowski, op. cit., s. 357.

²⁶ R. Dyboski, op. cit., s. 152.

²⁷ P. Smolik, op. cit., s. 111.

²⁸ Ale i ten miał wielkie problemy z jazdą Koleją Transsyberyjską, zob. W. Scholze-Srokowski, op. cit., s. 358; por. H. Bagiński, op. cit., s. 574; J. Skorobohaty-Jakubowski, *Kapitulacja V-tej Syberyjskiej...*, op. cit., s. 5.

²⁹ S. Bohdanowicz, *Ochotnik*, Warszawa 2006, s. 64.

dworcem można było sobie od razu wybrać inną. Każda miała być wierna swojemu „mężowi” płacąc mu za pobyt w wagonie i żołnierskie jedzenie darami swojej natury, z których żołnierze korzystali, gdy tylko mieli wolną chwilę³⁰.

Żony oficerów rosyjskich zachowywały się podobnie, z tą różnicą, że one chodziły do oficerów czeskich. Osobną kategorią kobiet były tzw. „paskarki”. Korzystały z tego, że w jednych miejscowościach był nadmiar jakiegoś towaru, a w drugich jego brak, co powodowało duże różnice w cenie. Zarabiały przewożąc je wojskowymi pociągami, zwłaszcza te, które były swobodnie dostępne dla żołnierzy³¹.

Będąc przy żonach i „żonach”, można przytoczyć anegdotę dotyczącą pewnej żony szturmaka, czyli członka batalionu szturmowego, właśnie z okresu ewakuacji. Ona, jako jedna z niewielu kobiet, miała pozwolenie na jazdę wraz z mężem. Los sprawił, że była jedyną damą w przedziale, więc wzbudzała wielkie zainteresowanie wśród pozostałych. Wszyscy jak tylko mogli, podglądali ją, gdy się przebierała, ale nigdy nie było z tego powodu problemów.

Raz tylko doszło do awantury. Jej małżonek którejś nocy miał wartę przy lokomotywie, o czym ona nie wiedziała bo spała. Gdy rano wrócił, była bardzo zdziwiona, że go przez noc nie było. Ten zrobił awanturę, chcąc się dowiedzieć, co za łajdak zastępował go w nocy. Omal nie doszło do bójki z najbliższymi sąsiadami, lecz niczego się nie dowiedział i sprawa ucichła³².

Polska dywizja, wraz z całym wyposażeniem oraz z towarzyszącymi jej cywilami i ich dobytkiem, ostatecznie zajęła 70 eszelonów i podążała za ogromną liczbą 250 eszelonów kołczakowskich, w większości należących do Czechosłowaków³³. Aby przetransportować tak wielką ilość sprzętu i taką liczbę ludzi (oraz koni, których było około 4000³⁴) już w sierpniu polskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych za pomocą poselstwa w Paryżu chciało rozpocząć starania u sojuszników – Japonii i USA, o pozyskanie statków o odpowiednim tonażu dla przewozu V Dywizji³⁵. Ze względu na trudności wywołane przez wysoki koszt transportu, podporządkowanie polskich wojsk misji francuskiej, co koncentrowało wszystkie sprawy militarne przy gen. Janin, działalność Rady Koalicyjnej, która decydowała o tonażu okrętów, jeszcze w październiku 1919 r. nie podjęto negocjacji z żadnym z owych państw³⁶.

³⁰ Ibidem, s. 11-14.

³¹ Ibidem, s. 17-18.

³² Ibidem, s. 71-72.

³³ J. Sierociński, *Armia Polska we Francji. Dzieje wojsk generała Hallera na obczyźnie*, Warszawa 1929, s. 237. B. Chłusewicz twierdzi, że 57 polskich eszelonów było wymieszanych z około 200 pociągami kołczakowskimi pomiędzy stacjami Nowonikolajewsk i Tajga. Później ta liczba wzrosła do około 300 transportów ogółem pomiędzy oboma stacjami; zob. B. Chłusewicz, op. cit., s. 15.

³⁴ A. Domaszewski, op. cit., s. 40.

³⁵ Pismo wiceministra spraw zagranicznych Wł. Skrzyńskiego do Poselstwa RP w Paryżu w sprawie ewakuacji z Syberii kontrrewolucyjnych oddziałów polskich walczących przeciwko władzy radzieckiej – 14 VII 1919 r., Warszawa. Zob. *Dokumenty i materiały...*, oprac. W. Gostyńska i in., t. 2, s. 329-330.

³⁶ Pismo Poselstwa RP w Paryżu do Ministerstwa Spraw Zagranicznych o sytuacji kontrrewolucyjnych oddziałów polskich na Syberii – 8 X 1919 r., Paryż. Zob. *Dokumenty i materiały...*, oprac. W. Gostyńska i in., t. 2, s. 394-396.

Szyk bojowy Wojska Polskiego formował się w następujący sposób: w pierw jechał pancernik „Warszawa”, następnie kilka uzbrojonych pociągów, eszelony gospodarcze i intendentury, gdzieś pośrodku pancernik „Kraków”, na końcu pociągi z bojowymi I i III baonem 1. pułku, batalionem szturmowym, baterią dział i pancernikiem „Poznań”. Całością straży tylnej dowodził kpt. Werobej³⁷.

Od samego początku wielkie trudności sprawiało poruszanie się po Kolei Transsyberyjskiej. Jednotorowa kolej przepelniona była niewyobrażalną liczbą pociągów. Syberia była zaminowana. Częste „problemy techniczne” Czechów opóźniały drogę. Na stacjach stały takie ilości wagonów i lokomotyw, że manewrowanie stało się niemożliwe. Tworzyły się kilkudziesięciokilometrowe korki przed semaforami. Lokomotywy zamarzały, opalano je drzewem z braku węgla, co szkodziło ich stanowi technicznemu. Brakowało wody, którą trzeba było uzyskiwać z roztopionego śniegu. Często „psuły się” zwrotnice, co uważano za wcale nie przypadkowe. Brakowało obsługi techniczno-kolejowej, którą zastępowała brygada inżynieryjna, ale to i tak było wciąż za mało. Do tego dochodziły zatargi między władzami polskimi a rosyjskimi lub czeskimi, np. strzelanina na stacji Marinsk³⁸.

Czesi oddawali linię kolejową Polakom ze średnią prędkością 20 km/dobę, podczas gdy Armia Czerwona wraz z oddziałami partyzanckimi i dezertującymi formacjami kołczakowskimi posuwała się z prędkością do 40 km/dobę. Wynikiem tego musiały być prędzej czy później potyczki z nadchodzącymi oddziałami bolszewickimi³⁹.

Wlekliśmy się okropnie. Jak okiem sięgnąć, na torach stała wstęga naszych eszelonów, czekających jeden za drugim wolnej drogi. Widok był dość ciekawy, zaśnięte wagony, a na dachach, hamulcach i gdzie się tylko dało – napakowane było drewno na opał. Po bieliznie damskiej i dziecięcej widać było, gdzie były rodziny⁴⁰.

Na każdej stacji kradziono prowiant, broń, wszystko co tylko się dało. Nie gardzono niczym. Nikt nikogo nie pytał skąd co ma, tylko wspólnie korzystano ze zdobyczy. Mówiono, że im więcej granatów przywiezie się do Polski, tym lepiej będzie uzbrojona polska armia. Tłumaczono się wzajemnie, że lepiej to i owo ukraść niż jakby mieli to dostać bolszewicy. Tak co stacja wyruszano całymi grupami na rabunek⁴¹.

Jak wolno przebiegała ewakuacja Nowonikołajewska bardzo dobrze uwiadczenia fakt, że z miasta nie wyruszyły jeszcze ostatnie pociągi, podczas gdy pierwsze eszelony Wojska Polskiego osiągnęły węzłową stację Tajga! Polacy przejmowali stacje kolejowe często siłą, wbrew woli rosyjskich dowódców. Obsadzano je żołnierzami z batalionu inżynieryjnego, przede wszystkim kompanią kolejową⁴². Zgodnie z wytycznymi gen. Janin’a, V DSP miała chronić

³⁷ H. Bagiński, op. cit., s. 577.

³⁸ W. Scholze-Srokowski, op. cit., s. 358; R. Dyboski, op. cit., s. 152-153; P.P. Tyszka, op. cit., s. 19.

³⁹ H. Bagiński, op. cit., s. 576; opis ewakuacji dywizji i jej problemów technicznych, zob. J. Birkenmajer, op. cit., s. 33.

⁴⁰ S. Bohdanowicz, op. cit., s. 71.

⁴¹ Ibidem, s. 74-75.

⁴² H. Bagiński, op. cit., s. 577.

kolej pomiędzy stacjami Nowonikołajewsk i Tajga, a także zapewnić funkcjonowanie kopalń Anżerskiej i w Sudżence⁴³.

Ostatnie polskie pociągi wyruszyły z Nowonikołajewska dopiero 9 grudnia 1919 r., uprzednio tłumiąc w mieście powstanie probolszewickie dwóch pułków kołczakowskich⁴⁴.

Cała Polska – z trzech zaborów razem – w niedoli, ale razem. [...] Legiony na Syberii – 5 Syberyjska Dywizja. Polski dawnej – przedrozbiorowej trzy części w jedno złane. Losy przeznaczenia Polskę rozdzieliły, przepaliły ją w tygłu cierpień, [...] i losy dokonane ją połączyły [...] w zawierusze, w śniegach, znów w nędzy, głodzie [...]. Siwe szynele Legionistów 5 Dywizji wracają [...] białymi drogami męki⁴⁵.

Całe pociągi zamarały, a ich załogi nie tylko w obawie przed wpadnięciem w ręce czerwonych, ale i przed widmem śmierci z głodu i mrozu, zrozpaczone do ostateczności tragizmem położenia, zatraciły uczucia ludzkie. Wiedzione jedynie instynktem samozachowawczym, zdolne były do okrucieństwa dla ocaleń własnego życia. Krwawe walki o lokomotywy i o miejsce w wagonach były zjawiskiem normalnym⁴⁶.

Nikt nie miał wątpliwości oskarżając o taką sytuację przede wszystkim Czechów wraz z ich egoizmem i samowolą⁴⁷.

Można bez przesady powiedzieć, że rosyjską krwią został nasiąknięty każdy funt kawy, każdy kawałek chleba i każda sztuka towaru wywiezionego z Syberii do Czech⁴⁸.

Sytuacja stawała się coraz trudniejsza. Na barkach dywizji spoczął podwójny ciężar: obrony przed bolszewikami i niedopuszczania lokomotyw do zamarznięcia. Mróz paraliżował ruchy. Bez nasmarowania twarzy, uszu i rąk nie solonym sadłem nie można było wyjść na zewnątrz wagonu. Nikogo to nie zrażało. Wszyscy walczyli, aby zdobyć opał do lokomotyw, nie bacząc na sen, posiłek, odpoczynek i bezpieczeństwo⁴⁹.

Gdy pociąg ruszał, mając trochę wolnej przestrzeni, to jadąc z góry wpadał na poprzedni pociąg i rozbijał mu 3 lub 4 wagony. Jeśli tam pogniotło ludzi, to się ich wyrzucało na śnieg. Coraz słabsza lokomotywa wymagała skrócenia pociągu. Więc z nasypu ze 30 chłopów podważało wagon i ten staczał się, koziołkując pod akompaniament lamentów bab, porzucających swe graty. Bo to wojsko jechało z rodzinami i dobytkiem, dlatego też nie było zdolne do oporu. Obok pociągów dzień i noc sunęły sanie uciekinierów, którzy jednak, tak jak kawaleria, dotarli do Irkucka, o ile nie zginęli od tyfusu⁵⁰.

Biorąc czynny udział w zbieraniu „paliwa” należało uważać, by swój eszelon nie odjechał. Jedną z owych niebezpiecznych sytuacji opisał oficer inwententury Paweł Tyszka:

⁴³ A. Domaszewski, op. cit., s. 40.

⁴⁴ J. Skorobohaty-Jakubowski, op. cit., s. 5.

⁴⁵ W. Grzmielewska, *Wilno na szlaku Syberii*, „Sybirak”, nr 7 (3) 1935, s. 27-28.

⁴⁶ B. Chłusewicz, op. cit., s. 14.

⁴⁷ A. Ostoja-Owsiany, op. cit., s. 107-108.

⁴⁸ S.W. Wojstomski, *O polskiej legii syberyjskiej – artykuły*, Warszawa 1937, s. 63 [za:] A. Ostoja-Owsiany, op. cit., s. 108.

⁴⁹ P.P. Tyszka, op. cit., s. 19.

⁵⁰ A. Maciesza, *S.p. Prof. Inż. Michał Stanisławski*, „Sybirak”, nr 14 (1-2) 1938, s. 67.

Pociąg nasz stał z konieczności na moście, przystosowanym wyłącznie do przejazdu jednego tylko pociągu, bez poręczy, jak prawie wszystkie mosty syberyjskie. Był tak wąski, że z trudnością, trzymając się wystających części wagonów, można było przejść na drugą stronę. Jako dyżurny oficer eszelonu [...] musiałem szukać paliwa. Trzeba było przejść most. Będąc na środku mostu [...] usłyszałem gwizd lokomotywy. [...] Pociąg ruszał. Ogarnęło mię przerażenie. Puściłem żelazo drzwi i w pełnym uzbrojeniu, mając parę granatów ręcznych za pasem, schwyciłem się odruchowo jedynej wolnej, pokrytej lodem, deski. Poda mną znajdowała się przepaść [...]. Zrobiłem rachunek sumienia, pożegnałem się w myśli z rodziną i modliłem się, aby tylko pociąg stanął. Lecz szybkość się zwiększała. Ujrzałem nadjeżdżającą lorę amerykańską. Zaćmiło mi się w oczach, poczułem silne uderzenie w bok i zimno leżącego na mnie śniegu. Byłem na drugiej stronie mostu⁵¹.

Jak się okazało pociąg Pawła Tyszki otrzymał rozkaz ustąpienia toru eszelonowi dowódcy dywizji – płk K. Rumszy.

Wśród wielu osób cywilnych ewakuujących się wraz dywizją warto wspomnieć postać Adolfa Ekesa, który został zwerbowany na krótki czas do Wojska Polskiego przez Władysława Owoca w Jełabudze⁵². Przeniósł się do Nowonikołajewska, gdzie wynajął mieszkanie. Dni spędzał w jednostce, a noce w domu. Długo tam nie zabawił, gdyż jego były wspólnik z fabryki „Mołnia”, której był właścicielem, inż. Kapłan, przekonał dowództwo polskie, że Ekes będzie bardziej przydatny jako producent ważnych dla wojska ogniw galwanicznych, niż jako szeregowy. Ekesa oddelegowano do Tomsku, gdzie powstała fabryka „Elektroda” zatrudniająca 200 osób⁵³.

W grudniu 1919 r., gdy pod Tomsk zaczęły podchodzić oddziały bolszewickie, ewakuowano fabrykę, która podążyła z V DSP jej eszelonami. Jednym wagonem jechały urządzenia, drugim pracownicy. Niestety fabrykę spotkał los taki sam jak dywizję pod Klukwienną. Rodzina Ekесów dostała się do niewoli. Powróciła do Tomsku, gdzie zaproponowano im ponowne uruchomienie „Elektrody”. Działała ona krótko, gdyż bolszewikom nie przypadł do gustu obrotny kapitalista. Jesienią 1920 r. Ekесowie rozpoczęli powrót do domu. Transportami do Finlandii, potem statkiem do Szczecina, pociągami do Częstochowy i do rodzinnego Lwowa, wrócili akurat na Święta Bożego Narodzenia⁵⁴.

12 grudnia 1919 r. ostatnie pociągi z oddziałami straży tylniej opuściły Nowonikołajewsk wraz z płk Rumszą, który nakazał zniszczenie mostu na Obie, jak tylko przekroczą go polskiej jednostki. Polecenie to nie zostało wykonane z powodu protestu Rosjan, którzy chcieli uratować swoje oddziały znajdujące się za linią wroga⁵⁵.

Gdy w grudniu 1919 r. płk Rumsza przybył do Tajgi nakazał przejąć kontrolę nad stacją polskim żołnierzom, mimo gróźb ze strony kołczakowskiego gen. Pepelajewa, który w tym czasie ewakuował swoją armię z Tomsku. Od tej pory przejeżdżały przez nią tylko polskie pociągi, aż do wycofania się straży tylniej. Niewiele to jednak pomogło, gdyż prawie wszystkie tory były zapchane

⁵¹ P. P. Tyszka, op. cit., s. 19-20.

⁵² Z. Lech, *Syberia Polską pachnąca*, Warszawa 2002, s. 275-277. O tym samym autorka cytowanej książki opublikowała wcześniej w „Życiu Warszawy” (nr 10, 1988) artykuł pt. *Nieznane losy Polaków. Syberyjska tułaczka*.

⁵³ Ibidem, s. 278.

⁵⁴ Ibidem, s. 278-280.

⁵⁵ A. Domaszewski, op. cit., s. 40-41.

przez oczekujące eszelony rosyjskie, zaś Czesi, którzy też jeszcze nie opuścili stacji, zablokowali pozostałe. Skutkiem tego były potyczki oddziałów kpt. Werobeja na wcześniejszych stacjach: Tutalskaja w dniu 19 grudnia (gdzie straż tylną zaatakowała regularna sowiecka 5. Armia) i Litwinowo w dniu 20 grudnia, a także o most na Obie, które trwały przeszło trzy dni. Ataki bolszewickie odpierano granatami ręcznymi i ogniem „Poznania”⁵⁶.

W ciągłym boju, dniem i nocą cofały się polskie oddziały straży tylnej. Przeświadczenie, że pierściami własnymi zasłaniają braci swych i tysiące rodzin polskich w pierwszych transportach, dodawało im ducha wytrwania, pomimo mroźnych grudniowych nocy syberyjskich⁵⁷.

Jeszcze przed osiągnięciem Tajgi przez straż tylną, osłabiło ją zniszczenie przez artylerię bolszewicką lokomotywy pancernika oraz uszkodzenie jego dział. W wyniku tego utraciła kilka pociągów podążających za „Poznaniem”. Skutki były fatalne, gdyż żołnierze, toczący nieprzerwane boje nie mieli gdzie wypoczywać, a walki toczyły się przy czterdziestostopniowych mrozach⁵⁸.

Okoliczności utraty pancernika były dosyć interesujące. Podczas postoju pociągu na stacji Tutalskaja żołnierze Zalewski i Tomaszewski uruchomili aparat telefoniczny podpinając go do kabla wiszącego nad torami. Niespodziewanie połączyli się z sowietami i, podając się za partyzantów bolszewickich, dowiedzieli się o okrażeniu przez wroga i planowanym ataku na stację Tajga. Znakiem rozpoczynającym atak miały być płonące wagony. Następnej nocy pancernik został niespodziewanie ostrzelany i zaatakowany. Mimo, że trzech Polaków, m.in. Tomaszewski, który stracił oko w walce, zdołało dostać się do wieżyczki i odeprzeć granatami natarcie na działo, nie zdołano go wykorzystać. Poza oddaniem pojedynczego strzału, nie udało się go więcej uruchomić, ponieważ bolszewicy je uszkodzili. Szturm ostatecznie odparto przy pomocy karabinów maszynowych i plutonu piechoty, który przybył z odsieczą⁵⁹.

Następnego dnia dowódca „Poznania” por. Czarnecki nakazał opuścić pociąg i przejść na znajdujący się w pobliżu opuszczony pancernik kończakowski. Tomaszewskiego wysłano na Tajgę, aby powiadomił mjr Wenera o planowanym ataku na stację. Znajdował się na niej w tym czasie inny polski pancernik, „Warszawa”. Niestety, gdy dotarł wagony już płonęły i rozpoczął się szturm. Tomaszewski jeszcze w trakcie bitwy zdołał wynieść ciężko rannego w nogę por. Czarneckiego z pola bitwy i na jednym z pociągów wycofać się ze stacji⁶⁰.

Tymczasem oddziały kpt. Werobeja i kpt. Dojana, nieprzerwanie tocząc boje, wkrczały piechotą na stację, która broniła się już przed bolszewikami, pod dowództwem mjr Wenera. Wcześniej ogołocona przez transporty wojskowe z opału i pozbawiona wody przez zniszczenie wieży ciśnienia przez uciekających kolejarzy, nie była dobrym miejscem ani do postoju ani do obrony⁶¹.

⁵⁶ H. Bagiński, op. cit., s. 578; J. Skorobohaty-Jakubowski, op. cit., s. 5; B. Chłusewicz, op. cit., s. 15.

⁵⁷ J. Rogowski, *Dzieje Wojska Polskiego na Syberii*, Poznań 1927, s. 42.

⁵⁸ H. Bagiński, op. cit., s. 578-579.

⁵⁹ W. Tomaszewski, *Na pancerniku „Poznań”*, „Sybirak”, nr 8 (4) 1935, s. 55-56.

⁶⁰ Ibidem, s. 56-57.

⁶¹ H. Bagiński, op. cit., s. 578-579; J. Rogowski, op. cit., s. 42; J. Skorobohaty-Jakubowski, *Cieniom towarzyszy broni pod Tajgą*, „Sybirak”, nr 8 (4) 1935, s. 53-54; B. Chłusewicz, op. cit., s. 15-16.

Bitwa o Tajgę 23 grudnia 1919 r. była największą i najkrwawszą stoczoną przez V Dywizję na Syberii. Przez długi czas odpierano ogniem kaemów zmasowane ataki bolszewickie. Sytuacja była beznadziejna dopóty, dopóki nie rozwinięto baterii oraz nie zajęto po dezercerujących kołczakowcach pociągu pancernego „Zabijaka”, nazwanego „Poznań II”, którym torowali sobie drogę. Rozciągnięto wtedy ostrzał ze wszystkich dział na napierające jednostki Armii Czerwonej, a po cofnięciu się za stację, rozwinięto szyk bojowy. Zadano wtedy największe straty nieprzyjacielowi, który na długo przestał nękać Polaków. Później straż tylna cofnęła się pieszo na stację Andzenka, 30 wiorst od Tajgi. Bolszewicy od tamtej pory zajmowali kolejne stacje dopiero wtedy, gdy wycofali się z nich Polacy⁶². „Jeszcze jedna taka Tajga – mówili – a cofnęlibyśmy się aż za Irtyśz”⁶³! Straty polskie wyniosły ponad 100 zabitych i kilkuset rannych⁶⁴.

Bitwa pod Tajgą była ostatnim epizodem wojennym 5-tej Dywizji Syberyjskiej i po raz ostatni po krwawej walce zebrali się jej żołnierze przy wieczerzy wigilijnej w swych bojowych „eszelonach”⁶⁵.

Nie wszystkim jednak był dany spokój. Poszczególne wagony odpierały natarcia wroga mimo zakończonej bitwy. „O wigilii nikt nie pamiętał”⁶⁶. Odmienne Święta Bożego Narodzenia spędził batalion kadrowy. Podczas gdy straż tylna przelewała krew pod Tajgą, kadrowcy spokojnie i bezpiecznie trwali w swoim niedogrzanym eszelonie na stacji Itat. Obsadzona i ubezpieczona bojowymi posterunkami, okazała się być szczęśliwą przystanią, chwilą wytchnienia w bożonarodzeniowym czasie. Niestety, niewielu Polaków spędziło następne Święta w ojczyźnie. Większość wtedy cierpiała w sowieckich więzieniach⁶⁷.

Tymczasem sytuacja polskich eszelonów nic się nie poprawiała. Postój na każdej stacji powodowany ewakuacją Czechów, brak węgla do lokomotyw, mrozy i wycieńczenie materiału ludzkiego, zarówno żołnierzy jak i cywilów – kobiet i dzieci, nieustanną pracą przy rąbaniu zamrożonego drzewa i noszeniu wiader śniegu, były widocznymi oznakami nadciągającej katastrofy⁶⁸.

Pod koniec grudnia 1919 r. polskie transporty dotarły do Krasnojarska. W tym czasie w Krasnojarsku rządził już nowy rząd eserowców. 24 grudnia płk Czuma wydał odezwę do nich, tłumacząc, że Wojsko Polskie jest neutralne wobec wewnętrznych spraw rosyjskich, dąży jedynie do ewakuacji na Daleki Wschód, a walki z bolszewikami podjęto jedynie w celu samoobrony. Bagiński twierdzi, że:

⁶² H. Bagiński, op. cit., s. 579; J. Birkenmajer, op. cit., s. 33-34; J. Rogowski, op. cit., s. 41-43; J. Skorobohaty-Jakubowski, *Cieniom towarzyszy...*, s. 54; A. Ostoja-Owsiński, op. cit., s. 110.

⁶³ J. Birkenmajer, op. cit., s. 34.

⁶⁴ J. Skorobohaty-Jakubowski, *Kapitulacja V-tej Syberyjskiej...*, s. 6. Płk Chłusewicz podaje znacznie większe straty: 200 ludzi, zaś po sowieckiej 2000; zob. B. Chłusewicz, op. cit., s. 16.

⁶⁵ J. Skorobohaty-Jakubowski, *Cieniom towarzyszy...*, s. 55.

⁶⁶ W „Sybiraku” z 1936 r. jest informacja opatrzona tytułem „Poległ, gdy wschodziła gwiazda betlejemska” o wspomnieniach umieszczonych w czasopiśmie „Naród i wojsko” (Warszawa, nr 36-37 z dn. 27.XII.1936 r.). W owej informacji jest zacytowany fragment tych „wspomnień”, gdzie wypowiada się Aleksy Kowalenko i mówi o zmarłym żołnierzu. On jest autorem słów „O wigilii nikt nie pamiętał”, ale nie wiem kto jest autorem wspomnień ani autorem tej informacji, gdyż nie jest to podane.

⁶⁷ A. Konopka, *Żołnierska gwiazdka na Syberii*, „Sybirak”, nr 3 (3) 1989, s. 8-9.

⁶⁸ H. Bagiński, op. cit., s. 580; B. Chłusewicz, op. cit., s. 16-17.

[...] na zmęczonych ciągłymi bojami żołnierzy [...] odezwa ta podziałała uspokajająco w mniemaniu, że już walka skończona, że bolszewicy [...] pozwolą im bez przeszkód posuwać się dalej⁶⁹.

Eszelony V Dywizji czekały przed Krasnojarskiem 3 dni, zanim wkroczyły do miasta⁷⁰. Rosła agitacja komunistyczna w dywizji, po otrzymaniu wiadomości, że „zakończono” wojnę polsko-bolszewicką. Coraz częściej głoszono, że dzięki pokojowi szybciej Polacy wrócą przez Zachód, tj. przez Rosję Europejską, aniżeli przez Wschód, tj. przez Władywostok⁷¹.

Żołnierz polski [...] zwątpił ostatecznie w celowość i pomyślny rezultat walk i trudów. Przed nim były olbrzymie, wiele tysięcy wiorst wynoszące przestrzenie, przez które wiódł jedyny zbawczy tor – zajęty przez nieustępliwego i silnego wroga – Czecha. Za plecami i wkoło był wróg bolszewik, [...] była cała olbrzymia sowiecka Rosja. Więc nie ma wyjścia [...] Jeśliby [...] nie miał tam przy sobie żony, [...] matki, [...], starego ojca itd., może by się nawet nie namyślał, ale porzucił ciepły wagon i z bagnetem w ręku ruszył na wschód i do ojczyzny... Lecz do wagonu przykuwała go rodzina, jak przykuwała i oficera, który tam nie mógł wezwać żołnierza, by ruszył za nim śmiało naprzód, bo wszakże i sam on drżał o los swej matki lub żony...⁷².

Tak wyglądała sytuacja polskiej dywizji. Gdy pod miasto nadciągnęła regularna armia sowiecka, oddziały eserowców rozebrały tory przed stacjami Mimino i Bugacz, które znajdowały się przed miastem, i zażądały rozbrojenia 8 pociągów zablokowanych w ten sposób, w których znajdowała się straż tylnia V Dywizji. Po gwałtownej, lecz krótkiej walce część żołnierzy poddała się wraz z rodzinami, a reszta, przedarłszy się przez okrażenie i Krasnojarsk, powiadomiła dowództwo o utracie kolejnych eszelonów. Płk Rumsza chciał w odwecie zbombardować Krasnojarsk i most na Jeniseju, ale zrezygnowano z tego zamiaru, chcąc ratować pozostałe pociągi⁷³.

W ostatecznym wyczerpaniu dywizja zatrzymała się 7 stycznia 1920 r. przed stacją Klukwiennaja, gdzie Czechosłowacy zamrozili 2 eszelony łotewskie, zaś na stacji kolejnych 19 eszelonów swoich i serbskich, aby Polacy nie mogli przedrzeć się dalej⁷⁴.

Ma się wrażenie, że Czesi z góry przeznaczili oddziały polskie na zagładę, byleby tylko ratować siebie i swoje mienie i że główną przyczyną klęski polskiej była nieszczerłość czeska⁷⁵.

⁶⁹ H. Bagiński, op. cit., s. 580-581.

⁷⁰ Por.: J. Skorobohaty-Jakubowski, *Kapitulacja V-tej Syberyjskiej...*, s. 6.

⁷¹ H. Bagiński, op. cit., s. 581.

⁷² P. Smolik, op. cit., s. 115.

⁷³ H. Bagiński, op. cit., s. 581-582; J. Rogowski, op. cit., s. 44; J. Skorobohaty-Jakubowski, *Kapitulacja V-tej Syberyjskiej...*, s. 6; B. Chłusewicz, op. cit., s. 17.

⁷⁴ J. Sierociński, op. cit., s. 240. *O zradzieckim rozbrojeniu V DSP wspomina Symonolowicz, zob. K. Symonolowicz, Miraże mandżurskie*, Warszawa 1932, s. 196. *O wydaniu bez sentymentu i zamrożonych eszelonach*, zob. R. Dyboski, op. cit., s. 136, 154. Bagiński pisze o 19 pociągach czeskich i łotewskich, zob. H. Bagiński, op. cit., s. 582. Rogowski pisze raz o 17 pociągach, raz o 19 czeskich i serbskich, zob. J. Rogowski, op. cit., s. 44, 84; podobne informacje podaje Chłusewicz, zob. B. Chłusewicz, op. cit., s. 17-18.

⁷⁵ J. Rogowski, op. cit., s. 43.

Wobec powyższej sytuacji Dowództwo postanowiło wysłać telegramy do gen. Janina i gen. Syrowego, dowódcy czeskiego. Proponowano w nich, aby Czesi przepuścili chociaż pociągi z rodzinami oraz chorymi i rannymi, w liczbie pięciu, gdyż tylko w takim wypadku V DSP mogła nadal spełniać swój obowiązek straży tylnej⁷⁶. Odpowiedź Czechosłowaków była prawie natychmiastowa, lecz tragiczna. Gen. Syrowy odmówił przepuszczenia eszelonów, twierdząc, że sytuacja dywizji nie jest groźna. Negatywnie wyraził się o depeszy płk Rumszy, mimo że poparli ją przedstawiciele państw sojuszniczych jadący z dowództwem V Dywizji – francuski płk Lubignac, angielski kpt. Muray i konsul USA mr. Ray⁷⁷.

Płk Czuma podjął decyzję o marszu na wschód. Żołnierze mieli iść pieszo, zaś kobiety, dzieci, amunicja i zapasy miały jechać na saniach. 10 stycznia – w dzień wymarszu, gotowe już były m in. baon szturmowy, 1. pułk, szwadrony jazdy i baterie. Jednak odpowiedź gen. Syrowego oraz agitacja części żołnierzy i oficerów, niezdecydowanych do marszu i bojących się o życie rodzin spowodowała, że Dowództwo wysłało do Armii Czerwonej delegację. Miała ona wynegocjować warunki kapitulacji⁷⁸. Wobec krytycznego położenia dywizji żołnierze spokojnie przyjmowali ewentualność sowieckiej niewoli, zniechęceni trudnościami ewakuacji przez Wschód, a zachęceni przez agitatorów bolszewickich szybkim powrotem do kraju⁷⁹. 10 stycznia płk Czuma wydał rozkaz kapitulacyjny:

nie mając możliwości dalszego posuwania się drogą na wschód, rozpocząłem pertraktacje z przedstawicielami wojskowymi i komisarzem sowieckiej Rosji, by wojsku naszemu i pojedynczym jego członkom zapewnić możliwie najlepsze warunki dalszej egzystencji. [warunki kapitulacji – DB] 1. WP po złożeniu broni zostaje w tych samych transportach odesłane do Krasnojarska; 2. gwarantuje się nietykalność osobistą członków WP; 3. pozostawia się żywność w transportach na przeciąg 15 dni; 4. zapewnia się nietykalność prywatnego mienia; 5. dokładniejsze warunki podane zostaną do wiadomości po zatwierdzeniu przez wyższe dowództwo w Krasnojarsku.⁸⁰

Sowieci oczywiście nie dotrzymali owych warunków. Żołnierze i oficerowie zostali albo zamknięci w obozie albo wysłani na ciężkie roboty, zaś kobiety i dzieci, po prostu, wyrzucono na krasnojarski bruk.

Płk Czuma postanowił zostać razem ze swoimi żołnierzami w niewoli sowieckiej, mimo, że namawiano go do ucieczki i miał taką możliwość⁸¹. Gen. Janin uważał, że Wojsko Polskie przeszło na stronę bolszewików „wśród okoliczności [...] nie wyjaśnionych”, twierdząc, że było to wynikiem powolnej organizacji ewakuacji przez Dowództwo Wojsk Polskich, „przekonanie, że rozmawiając z bolszewikami będzie się można przedostać na zachód”, oraz, że polską jednostkę tworzyli ludzie nie wypróbowani o różnych poglądach poli-

⁷⁶ H. Bagiński, op. cit., s. 582-584.

⁷⁷ J. Sierociński, op. cit., s. 239.

⁷⁸ H. Bagiński, op. cit., s. 584-585; J. Skorobohaty-Jakubowski, *Kapitulacja V-tej Syberyjskiej...*, s. 7; B. Chłusewicz, op. cit., s. 18.

⁷⁹ R. Dyboski, op. cit., s. 141-142, 154-155.

⁸⁰ H. Bagiński, op. cit., s. 585-586; P. Smolik, op. cit., s. 117-118.

⁸¹ A. Stępora, *Czuma Walerian*, [w:] *Encyklopedia białych plam*, pod red. A. Winiarczyka, t. IV, Radom 2000, s. 205.

tycznych. Ponadto nadmienia o braku węgla i lokomotyw, a także o dużej liczbie eszelonów w stosunku do ilości wojska⁸².

Płk Chłusewicz kategorycznie odrzuca zarzuty stawiane polskim dowódcom. Twierdzi on, że Dowództwo doskonale wiedziało o złym stanie rosyjskich wojsk frontowych i przygotowało plan ewakuacji przedłożony gen. Janin już w czerwcu 1919 r. [!], jednak z powodu wysokich kosztów utrzymania wojska w Mandżurii, gdzie walutą były jedynie dolary, jeny i ruble carskie, został on odrzucony. Ponadto „wiele czasu stracono na pertraktację z gen. Janin, który ostatecznie planu nie zatwierdził”, a w zamian wydał rozkazy tłumienia bolszewickich powstań w Kamieniu, Urmanie i w stepach kułundyjskich⁸³.

Żal za poniesione straty, brak możliwości wykorzystania zalet żołnierzy polskich, niewykonanie misji i rozpacz po niespełnieniu obietnicy powrotu do kraju z bronią w rękę, a także ogólne przekonanie, że warunki umowy nie zostaną dotrzymane (a tak też się stało), doprowadziło do tego, iż wielu Polaków targnęło się na swoje życie⁸⁴. Symboliczny wymiar miała sytuacja, gdy po kapitulacji jeden z żołnierzy załamał się i próbował popełnić samobójstwo. Jego kolega, który był harcerzem, wyciągnawszy mu rewolwer z dłoni, powiedział, żeby się nie przejmował, gdyż nic się nie stało, że to tylko jedna porażka, która nie przekreśli tego, że Polska już istnieje⁸⁵. Należy pamiętać, że pod Klukwieną dostał się do niewoli sowieckiej również „kwiat młodzieży polskiej – harcerzy”, jak napisała po latach Zofia Lech.⁸⁶

Po kapitulacji utworzyło się szereg małych oddziałów, głównie z żołnierzy 1 pułku, artylerzystów i kawalerzystów. Wśród nich chory płk Rumsza, mjr Dindorf-Ankowicz i kpt. Werobej. Udali się na wschód, na Irkuck, a potem na Harbin i Władywostok. Łącznie około 1800 osób⁸⁷. Część żołnierzy ukryła się w syberyjskich lasach, aby toczyć dalszą walkę z bolszewikami, bądź przedrzeć się do Polski, bądź (po prostu) przeżyć. Wśród nich byli m. in. Włodzimierz Scholze-Srokowski⁸⁸ i Kazimierz Falkowski⁸⁹. Mjr Werner i kpt. Dojan udając bolszewików przedarli się przez całą Rosję na zachód i dotarli do Polski, gdzie wstąpili do Wojska Polskiego⁹⁰.

Drugim kierunkiem, w który udali się Polacy, była Mongolia. Wybrali go m.in. Walerian Kulikowski z baonu inżynieryjnego⁹¹, Kazimierz Gintowt-Dziewałtowski, wiceprezes Polskiego Komitetu Wojennego, który po kapitulacji pozostał na Syberii, by działać społecznie wśród rodaków, a gdy ta działał-

⁸² Pismo Naczelnego Dowództwa WP do adiutantury generalnej naczelnego wodza i Biura Prezydialnego Ministerstwa Spraw Wojskowych z załączeniem streszczenia depeszy gen. Janin o losie 5 dywizji polskiej na Syberii – 29 II 1920 r., Warszawa, [w:] *Dokumenty i materiały...*, oprac. W. Gostyńska i in., t. II, s. 616-617.

⁸³ B. Chłusewicz, op. cit., s. 14.

⁸⁴ P. P. Tyszka, op. cit., s. 20.

⁸⁵ J. Neja, op. cit., s. 282.

⁸⁶ Z. Lech, op. cit., s. 272.

⁸⁷ H. Bagiński, op. cit., s. 586.

⁸⁸ A. Kuczyński, [Szkic biograficzny Włodzimierza Scholze-Srokowskiego], [w:] A. Kuczyński, *Syberia...*, s. 351-352.

⁸⁹ S. Lubdziecki, *Ś. p. Kazimierz Falkowski*, „Sybirak”, nr 10 (2) 1936, s. 70-71.

⁹⁰ J. Skorobohaty-Jakubowski, *Mjr. Emil Werner*, „Sybirak”, nr 9 (1) 1936, s. 20-21.

⁹¹ K. Giżycki, *Przez Urianchaj i Mongolię*, Łomianki b.r.w., s. 47, 119.

ność została wykryta przez Czeka, udał się do Ojczyzny właśnie przez Mongolię⁹². W Urianchaju walczył Kamil Giżycki również z baonu inżynieryjnego. Wielu Polaków wstępowało do partyzantki antybolszewickiej. Giżycki tłumaczy to w ten sposób: „to pozwalało mi niepokoić tyły wroga walczącego w tym samym czasie nad brzegami Wisły”⁹³.

Ci, co pozostali w pociągach, zajęli się handlem wymiennym z ludnością wiejską. Gdy chłopci dowiedzieli się, że w eszelonach są Polacy, to od razu zbiegli się by wytargować coś od bogatego wojska. Tak zapasy wojskowej intendencji szybko uszczuplały. Należy jednak podkreślić, że gros tych zapasów rozkradli czerwonoarmiści. Pozostałe materiały Polacy wymieniali na żywność. Później żołnierzy pieszo zapędzono do Krasnojarska, na tzw. „hauptwachtę”⁹⁴.

Podsumować należy wszystkie przyczyny bezpośrednie i pośrednie katastrofy V Dywizji: podziały wewnętrzne w wojsku, głównie tzw. dzielnicowe (międzyzaborowe), spory pomiędzy różnymi środowiskami polonijnymi na Syberii, atmosfera niepewności politycznej, ze względu na zmieniające się władze na Syberii, brak przedstawicielstwa polskiego w Radzie Międzysojusznicej we Władywostoku, opóźnianie wyjazdu Wojska Polskiego z Syberii przez gen. Janin i adm. Kołczaka, bezwzględność gen. Janin w pozostawieniu V Dywizji w straży tylnej, błędy wojskowe polskiego dowództwa podczas ewakuacji, działalność agitatorów komunistycznych, bezwzględność Czechosłowaków w zatrzymywaniu polskich eszelonów, upadek ducha i morale oraz ogólne zwątpienie w powodzenie ewakuacji. To wszystko spowodowało, że Polacy skapitulowali⁹⁵.

Warto zadać pytanie, czy losy dywizji byłyby inne, gdyby należycie wykorzystano możliwości organizacyjne i mobilizacyjne na Syberii. Przecież zakładano stworzenie dwóch dywizji, które byłyby najznacniejszą siłą militarną wśród aliantów zaraz po Czechosłowakach. Czesi, którzy utworzyli front antybolszewicki na Uralu, w rzeczywistości dyktowali warunki. Na nich opierała się władza białych na Syberii. Gdy opuścili front, ów załamał się. Scholze-Srokowski uważał, że „efekt wystąpień tych 3-ch dywizji – to państwo czeskie w dzisiejszych granicach” (tj. z lat 1918-1938), lecz nie chciał pokusić się o fantazjowanie, jaki wpływ na wojnę polsko-bolszewicką i front uralski miałyby pojawienie się w 1918 r. dwóch dywizji polskich na Uralu⁹⁶. Nawiązując do tego rozumowania jasno przedstawił on przyczyny takiego postępowania pisząc:

przyczyną właściwą było niedocenianie przez część niektórych grup [Polaków] konieczności formowania wojska narodowego przy każdej nadarzającej się chwili, bez względu na teoretyczne niemożliwości i polityczne warunki. Nie pochodziło to bynajmniej z braku uczuć patriotycznych tych mas, ale z nieuzasadnionej obawy, że wojsko to może być użyte jako narzędzie dla cudzych interesów. Dopiero, kiedy przekonano się, że garstka Legionów potrafiła zbuntować się przeciwko całej potędze państw centralnych, wówczas dopiero oceniono wartość posiadania chociażby najmniejszej, ale własnej siły militarnej⁹⁷.

⁹² M. Poz, *Śp. Kazimierz Gintowt-Dziewałtowski*, „Sybirak”, nr 12 (4) 1936, s. 76.

⁹³ K. Giżycki, op. cit., s. 34. Polaków nazywano wtedy „mali Lawrence’y”, zob. W. Michałowski, *Testament barona*, Warszawa 1972, s. 104.

⁹⁴ P. P. Tyszka, op. cit., s. 21.

⁹⁵ J. Rogowski, op. cit., s. 87.

⁹⁶ W. Scholze-Srokowski, *Geneza Wojska Polskiego na Syberii*, „Sybirak”, nr 9 (1) 1936, s. 9.

⁹⁷ Ibidem, s. 10.

Kpt. Moorrey [Murray], którego cytuje płk Chłusewicz w artykule pt. *W obronie honoru żołnierzy 5-tej Dywizji Syberyjskiej*, taką wystawia ocenę moralną dywizji: „Krasnojarsk i Klukwienna są czarnymi plamami, świadczącymi przeciw każdemu, tylko nie przeciw Polakom”⁹⁸. Jan Rogowski podkreśla natomiast, że „Klukwienna była nie hańbą lecz nieszczęściem”. Jest to istotne stwierdzenie, gdyż na Syberii, która była „krajem męki i niedoli”, ziemią nieszczęśliwą dla żołnierza polskiego, mogą oni powiedzieć o sobie, że „szli starym, ojców naszych szlakiem, przez krew szli ku wolności”. Wielu z nich do niej nie dotarło⁹⁹.

W Harbinie płk Rumsza zorganizował bazę intendencji i ustalił punkt zborny. Spośród ocalałych żołnierzy rozpoczął formować nowe oddziały. Szefostwo sztabu objął mjr Chłusewicz, 1. baon 1. pułku kpt. Werobej, artyleria dowodził mjr Jurkiewicz, kawalerią mjr Jezierski, zaś Legię Oficerską przejął mjr Dindorf-Ankowicz. Płk Rumsza wyruszył również do Szanghaju, dokąd przybyła polska misja wojskowa w osobach gen. Baranowskiego i pana Targowskiego, skierowana do Wojska Polskiego na Syberii. Złożył dowództwo na ręce gen. Baranowskiego, a ten od razu począł formować sztab, którego szefem mianował ppłk Skorobohatego. Wysłano też emisariuszy do obozu krasnojarskiego, aby powiadomić jeńców o przyjeździe misji i planach ewakuacji¹⁰⁰.

Przy pomocy misji francuskiej resztki V Dywizji otrzymały od Anglii stary statek „Jarosław” („Yaroslavl”), służący do przewozu towarów lub robotników chińskich. Niegdyś należał do rosyjskiej „floty ochotniczej”, stąd więc pochodziła jego rosyjska nazwa. Pomieścić on mógł najwyżej pół tysiąca osób, zaś załadowano do niego półtora tysiąca Polaków. Statek ten wpłynął do Dajrenu, a odpłynął z polskimi żołnierzami 15 kwietnia 1920 r. w konwoju okrętów wojennych angielskich i japońskich. Z Harbina do Dajrenu Polaków przewiozły 4 pociągi (w tym jeden z cywilami). W Harbinie pozostał tylko punkt zborny dla uciekinierów spod Klukwienny i z krasnojarskiego obozu¹⁰¹. Na zaproszenie japońskiej generalicji 60 polskich oficerów zwiedziło wraz z oficerami japońskimi twierdzę Port Arthur i Muzeum Wojskowe, a także uczestniczyło w uroczystym obiedzie wraz z jej komendantem gen. Hatzibana¹⁰².

Statek był ciasny, za mały na taką ilość osób mieszczących się pod pokładem. Zaduch wynikający z braku wentylacji i słabe warunki sanitarne towarzyszyły Polakom przez cały okres podróży. Kajuty nie były w ogóle urządzone. Zamiast łóżek bądź pryczy były drewniane skrzynki nazwane „trumienkami”. Kolejno zawitano do portów: Nagasaki, gdzie próbowano założyć „wentylację”, jeśli można to tak nazwać, ale się nie udało; Hong Kong, gdzie chińscy

⁹⁸ B. Chłusewicz, op. cit., s. 19.

⁹⁹ J. Rogowski, op. cit., s. 92.

¹⁰⁰ H. Bagiński, op. cit., s. 587-588; J. Rogowski, op. cit., s. 47-48.

¹⁰¹ H. Bagiński, op. cit., s. 588-589; P. Smolik, op. cit., s. 129, 134. K. Czapło, *Szkic historyczny dotyczący dziejów V-Syberyjskiej, jej odbudowy w odrodzonej Polsce jako Brygady Syberyjskiej oraz okoliczności działań wojskowych majora Jana Czapła i jego śmierci w dn. 14.VIII.1920 r.*, „Sybirak”, nr 6 (1) 1991, s. 37. Na tym okręcie rozwinięto chorągiew polską. Była to pierwsza bodajże „bandera” polska, która powiewała nad falami dalekich oceanów. – zob. J. Rogowski, op. cit., s. 48.

¹⁰² J. Sierociński, op. cit., s. 241; por. H. Bagiński, op. cit., s. 589.

robotnicy dokonali potrzebnych modernizacji; następnie dwudniowy postój w Singapurze i dobowy w Kolombo na Ceylonie¹⁰³.

W Hong Kongu obchodzono święto Konstytucji 3 Maja. W kościele urządzono uroczyste nabożeństwo. Chór oficerski śpiewał pieśni. Kazanie miał wówczas ks. Tartyłło, ten sam, który organizował komitet w Ufie, pełniący funkcję kapelana wojskowego przez cały ten czas. Święto Matki Boskiej Częstochowskiej również obchodzono bardzo uroczyście, ale już na statku, który udekorowano w lampiony i biało – amarantowe barwy, łącznie ze sztandarem polskim na maszcie¹⁰⁴. W trakcie podróży otrzymano wiadomość telegraficzną, że wojska polskie zdobyły Kijów, co też stało się przyczyną do wielkiego świętowania¹⁰⁵.

Na [...] statku, wśród tej pływającej małej Polski, bywało przeważnie, tak, jak to bywa zwykle w Polsce... Dużo swarów, dużo zawiści, jeszcze więcej śmiesznej pychy, egoizmu i chęci wyzyskania wyłącznie dla siebie swej władzy i domniemanej wyższości, wynikającej zresztą z [...] zbiegu okoliczności, dającego w ręce pewnym jednostkom siłę, więc i władzę nad tą małą społecznością tułaczą. Społeczność ta od razu podzieliła się na [...] cztery światy, najzupełniej sobie obce, a [...] nawet sobie wrogie, żyjące każda odrębnym życiem [...]. Te cztery światy były: sztab, szary tłum oficerstwa polskiego, „cywilna banda” (!) z rodzinami i świat żołnierski. Nie było nikogo, kto by umiał pogodzić ze sobą te światy i wytworzyć jaki taki „modus vivendi” na statku¹⁰⁶.

Zdaniem P. Smolika na statku, którym płynęli Polacy istniały dwa światy – jeden angielskich panów, czyli oficerów statku, i żołnierzy V Dywizji powracających do kraju. Należy tutaj przytoczyć przykład postępowania Anglików wobec Polaków, niedoświadczonych podróżami morskimi i gorącymi krajami. Zbliżając się do Adenu, gdy pasażerów dosięgły najwyższe upały, Anglicy skąpili wydawania wody Polakom. Ze względu na nieroztropność polskich dowódców, którzy nie zadbali o zapas wody bądź innych napojów, ludzie byli zmuszeni korzystać z angielskiego bufetu, gdzie na zimnym piwie bądź whisky z wodą sodową, administracja statku zarabiała krocie, ustalając bardzo wygórowane ceny. Polacy zaś zawsze stali tłumnie w kolejce, płacąc często ostatnimi pieniędzmi za chwilę orzeźwienia. W najgorszej sytuacji byli owi pasażerowie, których nie stać było na takie „luksusy”¹⁰⁷.

Gen. Baranowski był uważany za intruza przez najwyższy z tych polskich „światów”, czyli sztabowców. Uważali się oni za coś lepszego od innych, ze względu na swoje rangi, nie mając zrozumienia dla pozostałych pasażerów statku. Sami zajmowali najwygodniejsze kajuty na pokładzie statku, podczas gdy inni musieli się gnieść pod pokładem. Wielu z nich, kawalerów, korzystało swobodnie z tzw. pierwszej klasy. Haniebną jest historia, gdy polscy oficerowie próbowali zmusić kobiety, aby podpisały deklarację, że są zadowolone z warunków panujących na statku, grożąc im, w razie odmowy, wyrzuceniem w najbliższym porcie¹⁰⁸.

¹⁰³ P. Smolik, op. cit., s. 135-148.

¹⁰⁴ J. Rogowski, op. cit., s. 49-50.

¹⁰⁵ H. Bagiński, op. cit., s. 590.

¹⁰⁶ P. Smolik, op. cit., s. 149.

¹⁰⁷ Ibidem, s. 156-157.

¹⁰⁸ Ibidem, s. 150.

Tak pod względem pomieszczenia, jak i wikt, panowała na statku jakaś średniowieczna, brutalna kastowość, i ona to rozdzieliła tę małą Polonię na wrogie sobie obozy¹⁰⁹.

Pierwszą klasę zajmował opisany już sztab, który traktowany był na równi z gospodarzami statku – oficerami angielskimi. Drugą klasę zajmowała grupa wyższych oficerów wraz z rodzinami, a także kilku lekarzy, również z rodzinami. Trzecią klasę (jeżeli można nazwać już te skąpe warunki) był wikt oficerski dla niższych oficerów i ich rodzin. Czwarta klasa (!) to byli żołnierze i kobiety z dziećmi, którym nie przysługiwała żadna z wyższych klas. Piąta klasa (!!!) to była tzw. „cywilna banda”, niemal głodująca przez całą podróż¹¹⁰.

Na statku zorganizowano szkołę dla dzieci. Prowadzili ją prof. Zdek, prof. Gołąb, prof. Mazur i dr Orłowski. Niestety ze względu na warunki sanitarne i kiepską żywność wiele dzieci się pochorowało. Wielu z nich zmarło, przede wszystkim te najmłodsze. Najgroźniejsza była odra, która przerodziła się w epidemię, ale na szczęście ją opanowano. Zorganizowano „służbę medyczną” pod kierownictwem dr Orłowskiego. Głównie jego zasługą było to, iż stan zdrowia pasażerów „Jarosława” był nadspodziewanie dobry po przybyciu do Ojczyzny¹¹¹.

Podobnie jak na Syberii, tak i na statku Polaków wspierał swoją czynnością Mr. Convis z YMCA

niezmiernie uczynny i ruchliwy opiekun i przyjaciel polskiego żołnierza. Ten człowiek umiał spełniać swoją humanitarną misję w sposób przedziwnie delikatny i prosty i pozostając przytem sam zawsze w cieniu [...]. Tylko dzięki jego uczynności tysiąc bez mała polskich żołnierzy na statku miało za bezcen przez cały czas ciężkiej podróży doskonałe papierosy, tytoń, zgęszczone mleko w puszkach, czekoladę, papier i ołówki [...]. Służył też [...] za tłumacza i pośrednika [...]¹¹².

Będąc w Port Said Polacy dowiedzieli się, że front polsko-bolszewicki łamie się pod naporem Sowietów i natychmiast oficerowie zgłosili się do czynnej służby w Wojsku Polskim, aby móc walczyć za Ojczyznę¹¹³. Od tego wydarzenia podróż przez Morze Śródziemne, Gibraltar i Atlantyk przebiegła szybko. 23 czerwca „Jarosław” był w porcie Shernes u ujścia Tamizy, skąd wyruszył przez cieśniny duńskie na Bałtyk¹¹⁴.

1 lipca 1920 r.¹¹⁵ do Gdańska przybyło 120 oficerów i 800 szeregowych oraz garstka cywilów¹¹⁶. W międzyczasie sformowano z nich batalion kadrowy

¹⁰⁹ Ibidem, s. 151.

¹¹⁰ Ibidem, s. 151.

¹¹¹ Ibidem, s. 157.

¹¹² Ibidem, s. 158.

¹¹³ H. Bagiński, op. cit., s. 591.

¹¹⁴ P. Smolik, op. cit., s. 160.

¹¹⁵ P. Smolik podaje błędną datę przybycia „Jarosława” do Gdańska – 11 VII 1920 r., zob. P. Smolik, op. cit., s. 160.

¹¹⁶ Norman Davies podaje liczbę 10 tysięcy żołnierzy powracających pod wodztwem pułkownika Rumszy, jednak w świetle innych źródeł jest to liczba nieprawdziwa, zob. N. Davies, *Orzeł Biały Czerwona Gwiazda. Wojna polsko-bolszewicka 1919-1920*, Kraków 2000, s. 38. Prawdziwa liczba to wspomniane 920 żołnierzy, zob.

pod dowództwem mjr Jana Czapło i Legię Oficerską mjr Franciszka Dindorf-Ankowicza¹¹⁷. Pół roku wcześniej przybył do Polski oddział z Murmańska, formalnie należący do V DSP, w liczbie 400 żołnierzy oraz niedźwiedzicy Baśki¹¹⁸. Sybiracy byli wielce rozczarowani widokiem niemieckiego Gdańska, z niemieckim językiem i niemiecką flagą. Jedynie wiadomość o zezwoleniu dla płk Rumszy na formowanie Brygady Syberyjskiej na ziemiach polskich, przyniosła radość na twarzach żołnierzy¹¹⁹.

Przybyłych zgrupowano w Grupie (Legia Oficerska) i Chełmnie (batalion kpt. Werobeja) na Pomorzu, zaś cywilów wysłano do Warszawy. Batalion wkrótce udał się na tereny plebiscytowe na Warmię i Mazury, aby tam ochraniać ludność. 12 czerwca płk Rumsza przybył do Grupy, aby przekazać rozkaz o tworzeniu brygady, której podstawą mieli być sybiracy. 1. pułk miał formować się w Toruniu, zaś 2. pułk w Grudziądzu, gdzie zorganizowano również sztab brygady z ppłk Skorobohatym-Jakubowskim, rotmistrzem Próchnickim, kpt. Kucharzewskim i por. Rybotyckim¹²⁰.

Pod koniec lipca do brygady dołączyli ochotnicy w liczbie 500, „przeważnie uczniowie średnich zakładów naukowych oraz różne organizacje i stowarzyszenia, jak [...] towarzystwo wioślarskie z Kalisza”¹²¹. Dołączyli również Polacy – obywatele amerykańscy z armii gen. Hallera. Ćwiczone ich bez broni i mundurów, gdyż brygada takowych nie otrzymała. Dopiero po przeniesieniu do Skierniewic 3 sierpnia 1920 r. otrzymała minimalne umundurowanie i uzbrojenie. 8 sierpnia zostaje ponownie przeniesiona, tym razem do Zegrza, gdzie zostaje włączona do 5. Armii gen. Sikorskiego¹²².

Brygada Syberyjska wyruszając na front była bardzo słabo uzbrojona. Przedstawiała ona widok tragiczny, niczym zbieranina przypadkowych ludzi, a zadania, które przed nią postawiono były niełatwe. Wraz z 5. Armią miała przeprowadzić kontratak od Modlina na Nowe Miasto i Nasielsk. Pierwszą bitwę stoczyła już 14 sierpnia pod Borkowem i Zawadami. Słabo wyszkoleni ochotnicy cofnęli się pod wpływem ataków bolszewickich, jednak po kilku kontratakach Polacy zmusili do odwrotu wojska sowieckie. Niestety, opłacili to stratą kilkuset kolegów! Ostatecznie brygada spełniła swoje zadanie, przełamując front na linii Warszawa – Modlin¹²³.

Sybiracy w bitwie pod Borkowem stoczyli pierwszą bitwę na ziemi ojczystej, odmierzyli wiele tysięcy kilometrów przez tajgi Syberii, Mandżurię i oceany, by

M. Wrzosek, *Polski czyn zbrojny podczas pierwszej wojny światowej 1914-1918*, Warszawa 1990, s. 457.

¹¹⁷ K. Czapło, op. cit., s. 37.

¹¹⁸ E. Kozłowski, M. Wrzosek, *Historia oręża polskiego 1794-1939*, Warszawa 1984, s. 498.

¹¹⁹ H. Bagiński, op. cit., s. 591-592; J. Rogowski, op. cit., s. 51.

¹²⁰ H. Bagiński, op. cit., s. 592-593; J. Rogowski, op. cit., s. 53; J. Kułak, *Ułański życiorys*, „Sybirak”, nr 5 (2) 1990, s. 30.

¹²¹ H. Bagiński, op. cit., s. 593.

¹²² H. Bagiński, op. cit., s. 593-594; J. Rogowski, op. cit., s. 53-54; K. Czapło, op. cit., s. 37.

¹²³ H. Bagiński, op. cit., s. 594-595; J. Rogowski, op. cit., s. 54-55; B. Skaradzki, *Polskie lata 1919-1920*, t. 2. *Squad Boży 1920 roku*, Warszawa 1995, s. 234.

złożyć daninę krwi w obronie umiłowanej i dotąd tak dalekiej Ojczyzny. Ochotnicy wcieleni do pułku na kilka dni przed bitwą nie umieli nawet strzelać. Świecąc przykładem szedł stary żołnierz brygady naprzód, biorąc na siebie cały ciężar walki, walczył i ginął. Ochotnik z zapalem, odwagą i poświęceniem szedł w zawody ze starym żołnierzem Sybirakiem¹²⁴.

Podążając za przeciwnikiem sybiracy stosowali starą metodę zagońców szybkiego marszu i częstego nękania wroga atakami. Kolejne boje stoczyła brygada pod Prusianowcami, Szczekocinami, Czarnostawem. We wszystkich tych walkach zginęli m. in. syberyjscy weterani mjr Werner, mjr Czapło, ppor. Miłkowski. 19 sierpnia 1. pułk osiągnął Maków. Brygada otrzymuje rozkaz ataku w kierunku na Przasnysz i Chorzel, które zdobywa po bitwie w dniu 22 sierpnia. Okrążona przez wojsko polskie 4. Armia sowiecka uderzyła na umocnione pozycje brygady. Po długich bojach sowieci przerwali je, ale szczątki 4. Armii zostały albo internowane w Prusach Wschodnich, albo rozbite przez polskie 14. i 15. dywizję¹²⁵.

Poległych na polu bitwy rodziny zabrały dla pochówku w miejscach zamieszkania, pozostałych pochowano w zbiorowej mogile na cmentarzu w Ciekoszynie¹²⁶. Brygadę, ze stratami sięgającymi 50% stanu osobowego, wycofano do Zegrza. Dotarła tam 4 września. Wielu żołnierzy otrzymało za kampanię bolszewicką krzyże „Virtuti Militari” i „Krzyż Walecznych”. Po uzupełnieniach ze zdemobilizowanej armii pruskiej wyruszyła ponownie na front do Grajewa, gdzie weszła w skład armii atakującej Grodno. Później stanowiła rezerwę owej armii w okolicach kanału Augustowskiego, a później w Grodnie. Po zawarciu pokoju wycofano ją na Pomorze, rozwinęto w dywizję i nadano nazwę „Syberyjska”¹²⁷. Walki Brygady Syberyjskiej w bitwie warszawskiej były rodzajem katharsis. „Świetne zwycięstwo roku 1920 sprawiło, że Syberia na zawsze przestała być dla nas ziemią wygnania – miejscem niedoli, poniewierki, brutalnych prześladowań”¹²⁸.

Oprócz „Jarosława” do Polski przybył również drugi statek z rozbitkami V DSP oraz uchodźcami polskimi z Syberii i Dalekiego Wschodu – „Woroneż”. Płynął nim m.in. Karol Zaleski, współtwórca polskiego harcerstwa na Syberii. Po kapitulacji przedostał się przez Nikolsk Ussuryjski do Władywostoku, gdzie utworzono Władywostocki Batalion V Dywizji z żołnierzy, którzy tak jak Zaleski uniknęli niewoli sowieckiej. Następnie 19 czerwca 1920 r. przepłynęli oni japońskim statkiem „Neise Maru” do portu Tsuruga, gdzie przeładowano ich na stary rosyjski statek „Woroneż” zarekwirowany carskiej flocie przez Anglików. 3 lipca 1920 r. ok. pół tysiąca polskich żołnierzy wraz z rodzinami, i tysiąc łotewskich żołnierzy i ich rodzin, którzy również płynęli „Woroneżem”, wyruszyło w rejs do domu. Trwał on trzy miesiące i 29 września 1920 r. zacumowali w Gdańsku¹²⁹.

Warto tutaj przytoczyć słowa Karola Zaleskiego, którymi żegnał w Gdańsku Łotyszy, a które w piękny sposób wyrażają istotę i podkreślają wartość, tego rejsu:

¹²⁴ K. Czapło, op. cit., s. 40.

¹²⁵ H. Bagiński, op. cit., s. 595-597.

¹²⁶ K. Czapło, op. cit., s. 41.

¹²⁷ H. Bagiński, op. cit., s. 597-598.

¹²⁸ A. Anusz, *Rola Sybiraka w społeczeństwie polskim*, „Sybirak”, nr 1 (1) 1934, s. 26.

¹²⁹ Z. Lech, op. cit., s. 272.

Bracia Łotysze! Przyszła chwila, kiedy pożegnać nam się wypada. Opatrzność Boża zrządziła, żeśmy wspólnie odbyli tę długą podróż – tę podróż, która była dla każdego z nas marzeniem upragnionem. Podróż, na którą czekaliśmy całe lata, często w tułaczce i poniewierce po olbrzymim imperium rosyjskim rozproszeni. Toteż droga nasza od brzegów Cichego Oceanu aż do celu naszej podróży na nasz Bałtyk zostanie zawsze najdroższym wspomnieniem każdego z nas. Radością i entuzjazmem płoną dziś nasze dusze. Ziemię naszą wydobyły się z długiego jarzma niewoli i dysza własnym, niepodległym życiem państwowym¹³⁰.

¹³⁰ K. Zaleski, op. cit., s. 272, 274.