

KAROLINA WANDA OLSZOWSKA

Uniwersytet Jagielloński

ORCID: 0000-0003-0535-912X

POLSKIE UCHODŹSTWO W TURCJI PODCZAS II WOJNY ŚWIATOWEJ

Dzieje polskiego uchodźstwa wojennego w Turcji w okresie 1939–1945 stanowią mało znany, lecz ważny epizod relacji polsko-tureckich. Analizując je, najczęściej zwraca się uwagę na polskich inżynierów lotnictwa, którzy w trudnych, wojennych czasach objęli kierownicze stanowiska w nowo powstałej Fabryce Samolotów Tureckiego Stowarzyszenia Lotniczego w Etimesgut pod Ankarą (Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası). Turcy liczyli na rozwijanie swojego przemysłu, a Polacy na kontynuowanie prac w przyszłości, w niepodległej ojczyźnie. Bezspornie był to ważny epizod w relacjach między obu krajami. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że w omawianym okresie liczni polscy specjaliści zostali zatrudnieni w różnych dziedzinach gospodarki tureckiej. Miejscowy rząd udzielał im natychmiastowej zgody na podjęcie pracy, a nawet nadawał tureckie obywatelstwo, aby umożliwić im bezpieczną podróż do Turcji przez obszary należące do państw Osi lub przez nie okupowane. Z kolei polska emigracja wojskowa wykorzystywała Turcję jako terytorium tranzytowe. Dzięki życzliwości władz tureckich przez ich ziemie mogli być transportowani polscy wojskowi, cywile, a także złoto i zaopatrzenie. Nad Bosfor trafiły także ważne postacie polskiej przedwojennej sceny politycznej. W artykule tym pominięto kwestię Polaków z Polonezköy (dawnego Adampola, polskiej wsi pod Stambułem), którzy stanowili emigrację dziewiętnastowieczną, a także losy Żydów z Polski, dla których Turcja stanowiła kraj tranzytowy na drodze do Palestyny.

TURECKA NEUTRALNA ŻYCZLIWOŚĆ

Relacje turecko-polskie w okresie międzywojennym kształtowały się przyjaźnie, lecz bez znaczących wspólnych interesów. Polska, państwo młode, które musiało dbać o rozbudowę własnej gospodarki, nie wysłała swoich doradców, których zadaniem byłaby pomoc w tworzeniu tureckiego przemysłu. W latach 1923–1925 eksperci z naszego kraju

próbowali zorganizować monopol spirytusowy w Turcji, jednak bezskutecznie. W 1936 r. Ministerstwo Obrony Narodowej Turcji zamówiło 45 samolotów myśliwskich P.24, opracowanych i wyprodukowanych w Państwowych Zakładach Lotniczych, a także ciężkie karabiny maszynowe wz.30/39T. W 1938 r. władze w Ankarze zgłosiły chęć zakupienia 88 parowozów oraz 500 wagonów towarowych, jednak pomimo nacisków polskiego rządu, firmy nie były zainteresowane tym kontraktem¹. W tym czasie Polska kupowała od Turcji tytoń, owoce (w tym suszone), chrom oraz bawełnę.

Po wybuchu II wojny światowej o dobrych relacjach polsko-tureckich oraz pomocy dla polskich uchodźców przesądziły trzy czynniki. Pierwszym była przyjaźń i szacunek, jakimi cieszył się ambasador Michał Sokolnicki w tureckich kołach rządowych. Podczas wojny – ze względu na starszeństwo – został on dziekanem korpusu dyplomatycznego, co nie spodobało się przedstawicielom III Rzeszy i ZSRS. Jeszcze w maju 1947 r. był zapraszany na oficjalne przyjęcia w ambasadach, co wywoływało oburzenie *chargé d'affaires* Stanisława Adama Sośnickiego, reprezentującego polskie władze komunistyczne². Dyplomata podkreślił, że nawet dwa lata po uznaniu rządu warszawskiego przez Ankarę Sokolnicki był stałym gościem tureckiego MSZ oraz licznych ambasad, nawet podczas oficjalnych uroczystości. Sam ambasador robił wszystko, co mógł, aby pomóc w ewakuacji osób i dóbr, nie miał jednak łatwego zadania i to nie ze względu na opór władz tureckich. Był on pilsudczykiem, stąd bardzo mu zależało na ewakuacji internowanych w Rumunii władz polskich, w których skład wchodził jego partyjni koledzy, a minister Józef Beck był jego przełożonym. Jednak właśnie ze względu na swoje sympatie polityczne ambasador nie cieszył się zaufaniem władz RP na uchodźstwie. Jeszcze w 1939 r. August Zaleski, minister spraw zagranicznych w rządzie Władysława Sikorskiego, starał się zwolnić go ze stanowiska. W tej sprawie interweniował sam minister spraw zagranicznych Turcji Şükrü Saraçoğlu, który nie zgodził się na przyjęcie *agrément* innego kandydata. Doskonale pokazuje to, jakie poparcie miał Sokolnicki w Turcji, ale również, z jakimi problemami musiał się borykać ze strony polskich władz na uchodźstwie, co znacznie zmniejszało jego możliwości działania.

Drugą przyczyną życzliwej postawy władz tureckich była potrzeba modernizacji przemysłu oraz gospodarki. Polscy specjaliści odegrali w tej dziedzinie dużą rolę, szczególnie w przemyśle lotniczym.

Przyczyną trzecią było zachowanie Turcji podczas wojny – prezydent İsmet İnönü oraz rząd w Ankarze uznali, że po klęsce w I wojnie światowej najbezpieczniejsze będzie prowadzenie polityki neutralności, co jednak zmusiło rząd do balansowania pomiędzy aliantami i państwami Osi. Nie chcąc prowokować żadnej ze stron konfliktu, starano się wykonywać przyjazne gesty pod adresem różnych państw. Bezspornie jednak sytuacja Polaków była zupełnie inna niż Amerykanów czy Niemców, przychyłność dla nich

¹ Instytut Józefa Piłsudskiego w Ameryce (dalej: IJPA), Archiwum Ambasadora Michała Sokolnickiego (dalej: 091), Sprawozdanie z konferencji w sprawie współpracy polsko-tureckiej w dziedzinie gospodarki, Ankarą 26–27 XI 1943 r. (dalej: Sprawozdanie), s. 2–3.

² Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych RP (dalej: MSZ), Departament Polityczny Wydział Wschodni (dalej: 6)/ Emigracja polska 1945–1948 (dalej: 28/48), Sprawa Sokolnickiego, Warszawa 7 V 1947 r., s. 63.

więzała się bowiem z większym zagrożeniem dla Turcji. Dlatego warto pamiętać o tureckiej życzliwości, nawet jeśli jej podstawą były względy ekonomiczne oraz polityczne.

Jak zanotował Sokolnicki, kilka dni po ostatecznej klęsce Polski w kampanii wrześniowej 1939 r. rząd turecki oświadczył, że nie uznaje aktów podboju państwa polskiego, a obecną sytuację uważa za wynikającą z przejściowych okoliczności wojennych³. Wynikało z tego, że Polska była nadal uważana za niepodległe państwo i tak, jak to miało miejsce w okresie zaborów, Turcja odmówiła uznania jej podziału⁴. Dla pracy dyplomatów ważne były przychylne Polsce nastroje społeczeństwa tureckiego. Bardzo duży wymiar symboliczny miał udział polskiego korpusu dyplomatycznego w defiladzie wojskowej, zorganizowanej 29 października 1939 r. w Ankarze z okazji Święta Republiki (Cumhuriyet Bayramı), w czasie której Polacy otrzymali od obecnych owację⁵. Jednak politycy znad Bosforu obawiali się, że ich kraj może podzielić los okupowanej Polski. Ten lęk nie był bezzasadny, co potwierdzają plany przemarszu Wehrmachtu przez terytorium Turcji (od granicy bułgarskiej do południowo-wschodniej Anatolii), znajdujące się w Federalnym Archiwum Wojskowym (Das Bundesarchiv-Militärarchiv) we Fryburgu Bryzgowijskim. Celem tego przemarszu miał być atak na posiadłości brytyjskie: Irak oraz Egipt (przez Syrię i Palestynę) oraz dalej – na Iran i rejon Zatoki Perskiej. Miało to nastąpić po udanym podboju ZSRS⁶. Równocześnie od 1940 r. Związek Sowiecki wysuwał swoje żądania m.in. w stosunku do cieśnin czarnomorskich. Stąd, analizując turecką przychylność dla Polaków, należy mieć na uwadze rozdrażnienie, jakie wywoływała ona w Moskwie i Berlinie, oraz możliwość ich napaści na kraj nad Bosforem.

POMOC W TRANZYCIE ŻOŁNIERZY I UCHODźCÓW CYWILNYCH

Turecka pomoc okazana emigracji wojskowej polegała w dużej mierze na przymykaniu oka na tranzyt polskich wojskowych oraz transportów z cenną zawartością wywiezioną z kraju. Już 17 września 1939 r. rezerwy złota Banku Polskiego, warte 330 mln zł i ważące prawie 70 ton, eskortowane przez dwudziestu urzędników, w tym byłego ministra skarbu Ignacego Matuszewskiego i głównego skarbnika Banku Polskiego Stanisława Orczykowskiego, załadowano na brytyjski statek stojący w Stambule⁷. Dużą zasługę w nadzorowaniu tego transportu miał Sokolnicki, który uzgodnił jego warunki

³ M. Sokolnicki, *Dziennik ankarcki 1939–1942*, t. 1, Londyn 1965, s. 70.

⁴ W rzeczywistości Imperium Osmańskie *de facto* uznało rozbiory, Wysoka Porta była sygnatariuszem traktatu paryskiego (1856 r.) i berlińskiego (1878 r.), w których strony nie kwestionowały granic Rosji. Mit o tym, że Imperium Osmańskie nie uznało rozbiorów, miał wymiar propagandowy oraz był środkiem wywierania pewnej presji na Rosję. Po klęsce 1939 r. nieuznanie nieistnienia Polski również miało wymiar symboliczny, jednak wiele znaczyło w tych czasach dla Polaków, w tym dla polskich dyplomatów, którzy przez cały okres wojny mogli działać na terytorium Turcji.

⁵ J.S. Łątka, *Polacy w Turcji*, Lublin 1980, s. 80.

⁶ Bundes Militararchiv we Fryburgu Bryzgowijskim, OKH: Generalstab des Heeres/ RH2/632, Studie über Operationenmöglichkeiten im Vorderen Orient, s. 2–10.

⁷ K. Kloc, *Michał Sokolnicki 1880–1967. Piłsudczyk–historyk–dyplomata*, Kraków 2018, s. 506–513.

z rządem tureckim. Do Turcji ewakuowano także ambasadę polską w Bukareszcie wraz z jej archiwum. Rząd turecki bez problemu wydał wize pobytowe polskim dyplomatom i ich rodzinom.

W tym czasie, w październiku 1939 r., Sztab Generalny w Ankarze udzielił ewakuującym się polskim żołnierzom pozwolenia na przekroczenie cieśnin czarnomorskich. Oficerowie i podoficerowie byli przewożeni przez terytorium Turcji do Bejrutu lub Francji. Pojawił się nawet pomysł sprowadzenia statków pasażerskich „Pułaski” i „Warszawa” do portu w Stambule i wykorzystania ich jako miejsc zakwaterowania dla oficerów i podoficerów, którzy w tym czasie mieszkali w hotelach, aby w ten sposób obniżyć koszty ich przetransportowania na Zachód lub do Libanu. Rząd turecki obawiał się jednak zdecydowanej reakcji niemiecko-sowieckiej, dlatego wyraził podziw dla bohaterstwa polskiej armii, ale nie zgodził się na utworzenie na swoim terytorium punktów zbiórki dla jej żołnierzy⁸.

Poważnym problemem była decyzja Bułgarii o zamknięciu granicy oraz ograniczenie przez Rumunię liczby oficerów, którzy mogli wyjeżdżać do Turcji, do maksimum pięciu tygodniowo⁹. Mimo to – w sposób nieoficjalny – w listopadzie i grudniu 1939 r. do Stambułu przybyło wielu polskich oficerów i podoficerów, głównie pilotów. Przybywali także cywile, w tym trzynastu pielęgniarek i kustosz wawelski z częścią zbiorów krakowskiego Zamku Królewskiego, z zamiarem ewakuowania ich do Francji¹⁰. Część cywilów pozostała nad Bosforem.

14 lutego 1940 r. statek „Théophile Gautier” wraz z 300 polskimi oficerami i żołnierzami, którzy wydostali się z Rumunii, wyruszył ze Stambułu do Marsylii. W maju tego roku minister spraw zagranicznych Turcji Saraçoğlu wyraził zgodę na tranzyt do Syrii 20 tys. polskich żołnierzy przebywających na Węgrzech i w Rumunii. Turcy, ułatwiając ucieczkę, wydawali masowo wize tranzytowe, a nawet zezwolili na bezwizowy przetransport polskich żołnierzy rumuńskimi statkami płynącymi do portu w Stambule¹¹. Wśród osób internowanych w Rumunii, a następnie przybywających do Turcji, byli ważni przedstawiciele polskiej przedwojennej sceny politycznej: były premier Sławoj Felicjan Składkowski oraz były minister sprawiedliwości Witold Grabowski. Otrzymali oni pozwolenie na przyjazd do Turcji, a także na sprowadzenie rodzin z Rumunii¹². Wśród innych przedstawicieli władz, którzy po interweniowaniu w Rumunii przybyli do Turcji, znaleźli się: gen. Tadeusz Kasprzycki (były minister spraw wojskowych), Juliusz Ulrych (były minister komunikacji) oraz Tadeusz Schaetzel (były wicemarszałek sejmu).

Należy w tym kontekście przypomnieć, że wbrew postanowieniom układu sojuszniczego z Polską z 1921 r. Rumunia internowała polskich uchodźców, w tym władze państwowe, uniemożliwiając im przedostanie się do Francji. O ile dzięki życzliwości lokalnych władz

⁸ Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (dalej: IPMS), Sztab NW i MSWojsk/MON, 1939–1948 (dalej: A.XII)/60/1, Raport z polskiej ambasady w Ankarze dla rządu polskiego na uchodźstwie z 4 X 1939 r.

⁹ IPMS, A.XII/60/1, Raport z polskiej ambasady w Ankarze dla rządu polskiego na uchodźstwie z 16 X 1939 r.

¹⁰ *Ibidem*, Raport z polskiej ambasady w Ankarze dla rządu polskiego na uchodźstwie z 18–24 X 1939 r.

¹¹ K. Dopierała, *Emigracja polska w Turcji w XIX i XX wieku*, Lublin 1988, s. 286.

¹² Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (dalej: BCA), Bakanlar Kurulu Kararları 1920–1975 (dalej: 30.18.1.2)/92.76.9, Polonya vatandaşlarının Türkiye'ye giriş izni, Temmuz 1940, s. 1.

cywilnych i wojskowych wielu oficerom, podoficerom i cywilom udało się przedostać do Francji, o tyle najważniejsi urzędnicy II RP zostali umieszczeni we wcześniej przygotowanych ośrodkach odosobnienia, gdzie byli otoczeni ścisłą obserwacją służb, co miało udaremnić próby ucieczki. Jak wspomniałam, po klęsce wrześniowej do władzy doszła opozycja o poglądach antysanacyjnych, która o tę klęskę obwiniała piłsudczyków. W tej sytuacji to Sokolnicki stał się orędownikiem sprawy byłych polskich władz internowanych w Rumunii, próbując dzięki interwencji Turcji uzyskać dla nich możliwość uwolnienia.

Do czasu kapitulacji Francji w czerwcu 1940 r. Stambuł oraz port w Mersin, skąd odpływały statki do Palestyny oraz na Cypr¹³, były głównymi centrami tranzytu dla polskich żołnierzy przedostających się do Syrii oraz Francji. Później brano Turcję pod uwagę głównie jako miejsce azylu dla obywateli polskich przebywających w krajach bałkańskich. Jednak jeszcze w lutym 1941 r. z Rumunii do portu w Stambule przybyło dwudziestu Polaków, w tym ówczesny sekretarz ambasadora RP w Bukareszcie Jerzy Giedroyc¹⁴. W październiku tego roku nieoczekiwanie wznowiono ruch morski na trasie Konstanca–Stambuł. Na statku „Besarabia” przybyło wówczas 60 żołnierzy, w tym gen. Janusz Głuchowski, oraz 80 cywilów. Następnie przybył statek specjalny z 60 pasażerami i „Transilvania” z 180 osobami, w tym 20 generałami, obsadą polskiej ambasady i konsulatu w Rumunii oraz ambasadorem RP w Bukareszcie Rogerem Raczyńskim i delegatem rządu RP ds. uchodźców w Rumunii Mirosławem Arciszewskim z żoną¹⁵. Symboliczną datą dla tranzytu polskiego uchodźstwa wojskowego przez Turcję była likwidacja stacji ewakuacyjnej w Mersin 20 października 1941 r.¹⁶

Przez cały okres wojny Sokolnicki starał się umożliwić przybycie do Turcji jak największej liczbie Polaków. W imieniu rządu londyńskiego zaapelował do ministra spraw zagranicznych Numana Menemencioglu¹⁷ o wywarcie wpływu na rząd rumuński i zapewnienie uwolnienia internowanych Polaków. Szczególnie zależało mu na uzyskaniu azylu dla byłego ministra spraw zagranicznych Józefa Becka. Menemencioglu obiecał, że spróbuje interweniować w tej sprawie. Jednak Polacy z Rumunii zaczęli ponownie przybywać do Stambułu dopiero po zerwaniu przez rumuńskiego króla Michała stosunków z państwami Osi 23 sierpnia 1944 r. Dwa dni później do Turcji przyjechały żona i pasierbica Józefa Becka¹⁸. Sam minister wcześniej zachorował i zmarł 5 czerwca tego roku w miejscu odosobnienia w Rumunii¹⁹.

Dużym problemem była pomoc dla przybyłych, którzy potrzebowali zakwaterowania, wyżywienia oraz niejednokrotnie opieki medycznej. Dzięki wsparciu nuncjusza apostołskiego Angela Giuseppe’a Roncallego (późniejszego papieża Jana XXIII) powstał komitet pomocy uchodźcom w Turcji²⁰. Sokolnicki starał się znaleźć schronienie dla niektórych

¹³ J. Pietrzak, *Polscy uchodźcy na Bliskim Wschodzie w latach drugiej wojny światowej*, Łódź 2012, s. 108.

¹⁴ M. Sokolnicki, *Dziennik ankarski...*, t. 1, s. 172.

¹⁵ *Ibidem*, s. 153.

¹⁶ J. Pietrzak, *Polscy uchodźcy...*, s. 108.

¹⁷ Ştikrü Saraçoğlu pełnił funkcję ministra spraw zagranicznych od listopada 1938 r. do sierpnia 1942 r., później na stanowisku zastąpił go Numana Menemencioglu, pełniący tę funkcję do czerwca 1944 r.

¹⁸ M. Sokolnicki, *Ankarski dziennik 1943–1946*, t. 2, Londyn 1974, s. 369.

¹⁹ M. Kornat, M. Wołos, *Józef Beck. Biografia*, Kraków 2020, s. 864.

²⁰ M. Sokolnicki, *Dziennik ankarski...*, s. 76.

z nich, kilka rodzin umieścił nawet w budynku ambasady²¹. Polscy uchodźcy znaleźli również schronienie w Domu Polskim w Stambule, założonym w 1925 r., którego dyrektorem był wówczas Jan Bańkowski, dyrektor Banku Osmańskiego.

Zarówno polscy uchodźcy wojenni, jak i niektórzy biedniejsi emigranci sprzed 1939 r., otrzymywali zasiłki wypłacane przez Ambasadę oraz Konsulat Generalny RP, które działały z ramienia Ministerstwa Opieki Społecznej. Udzielano również pomocy lekarskiej, a dzieciom opłacano szkoły, internat, książki, wyżywienie, a nawet ubrania. Miesięczny koszt tej pomocy wynosił ok. 1500 dolarów²².

POLSCY INŻYNIEROWIE

Turcja cierpiała na brak wykwalifikowanych pracowników, w tym inżynierów i personelu technicznego, dlatego bardzo chętnie przyjmowała osoby z odpowiednimi umiejętnościami i przeszkoleniem²³. Gorącym zwolennikiem sprowadzenia do tego kraju fachowców dla przemysłu wojennego był Sokolnicki, który uważał, że mogliby oni uzyskać w nim stanowiska kierownicze i doświadczenie, a w przyszłości wykorzystać je dla odbudowy Polski. Ambasador skarżył się na niezrozumienie ze strony polskiego rządu (przed kapitulacją Francji), który był nastawiony na współpracę z Paryżem, chociaż to w Turcji Polacy mogli uzyskać najkorzystniejsze warunki²⁴. Przez cały okres wojny zabiegał o poprawę relacji turecko-polskich, licząc, że zaprocentuje to powojennym sojuszem. Uważał, że załączkiem tej współpracy było zaangażowanie polskich specjalistów w rozwój przemysłu lotniczego, hutniczego, metalurgicznego, portowego i wodnego²⁵.

Chcąc pozyskać fachowców z Polski, władze w Ankarze bez żadnej zwłoki przyznawały im wizy oraz zgody na pracę – dokument od 1932 r. niezbędny dla obcokrajowców poszukujących zatrudnienia²⁶. W niektórych przypadkach, gdy Polacy musieli dostać się nad Bosfor przez kraje im nieprzychylnie, władze w Ankarze, jak wspomniałam, nadawały im obywatelstwo Turcji. Taka sytuacja miała miejsce w przypadku: konstruktora samolotów Zbigniewa Arndta z żoną, zatrudnionego jako konstruktor płatowców w Fabryce Samolotów Tureckiego Stowarzyszenia Lotniczego w Etimesgut, Andrzeja Anczutina – konstruktora samolotu sportowego RWD-16, Franciszka Janika – wybitnego specjalisty z zakresu wytrzymałości konstrukcji lotniczych i Jerzego Bełkowskiego – konstruktora silników. Turecki parlament nadał im tureckie obywatelstwo zaocznie na podstawie art. 6

²¹ Byli wśród nich Roehrowie, architekt Szajer z żoną, inżynier górnictwa Borkowski z żoną, inżynier Ziemowit Śliwiński – naczelny dyrektor elektrowni wodnej w Roźnowie, architekt i planista Ostrowski, konstruktor lotniczy inż. Albrecht, Bielski oraz chemik lotniczy Reutt wraz z żoną – *ibidem*, s. 46.

²² MSZ, 6/1586/100, Turcja. Organizacja stosunków dyplomatycznych, 1945–1946, s. 7.

²³ IPMS, A.11.E/286, Sytuacja ekonomiczna Persji, Turcji, Rumunii i Bułgarii, 1945.

²⁴ Michał Sokolnicki zwracał również uwagę, że Francja nie była zainteresowana rozbudową tureckiego przemysłu zbrojeniowego. M. Sokolnicki, *Dziennik ankarcki...*, s. 90.

²⁵ IJPA, 091, Sprawozdanie, s. 5.

²⁶ *T. C. Resmî Gazete*, No: 2126, 16 Haziran 1932, s. 1564.

ustawy nr 1312 z 24 grudnia 1940 r.²⁷ Miało to miejsce przed ich przybyciem do Turcji, co nastąpiło dopiero w lipcu 1941 r. Niekiedy obywatelstwo nadawano już po zatrudnieniu specjalistów, chcąc zapewnić im względną swobodę przemieszczania się po okupowanej Europie. Turecka Rada Ministrów szybko wydawała też dokumenty pozwalające na pracę w przedsiębiorstwach państwowych: Tureckich Fabrykach Żelaza i Stali (Türkiye Demir ve Çelik Fabrikaları, TDÇF), Instytucie Badania i Eksploatacji Mineralów (Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü, MTA), Sümerbank – banku i holdingu przemysłowym, który miał za zadanie wspieranie przemysłu poprzez budowanie i modernizację fabryk, planowanie produkcji przemysłowej oraz sprzedaż wyprodukowanych materiałów – oraz w Etibanku, skupiającym się na finansowaniu sektora elektroenergetycznego oraz poszukiwania złóż kopalin i ich eksploatacji.

W rezultacie już w grudniu 1939 r. zatrudnienie w Turcji uzyskało 24 polskich inżynierów, przebywających w tym czasie w Rumunii²⁸. Według danych polskiej ambasady w Ankarze z maja 1942 r., a więc z okresu po ustaniu masowego napływu ludzi z Bałkanów, w Turcji przebywało ponad 100 polskich uchodźców, w tym 70 inżynierów i techników. W sumie, w latach 1939–1945 zostało wydanych ponad 200 pozwoleń na pracę dla Polaków.

Przybysze z Rzeczypospolitej pracowali w różnych sektorach. Jednym z nich była edukacja. Maria Mochnacka była dyrektorką szkoły pielęgniarek²⁹, architekt Fryderyk Reichl uczył w szkole budowlanej, a prof. Kazimierz Kling zatrudniony został na Wydziale Inżynieryjnym Uniwersytetu Stambulskiego (İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi). Inni otrzymali stanowiska w administracji: Marian Piasecki został doradcą przy Ministerstwie Ekonomii³⁰, w Ministerstwie Robót Publicznych zatrudniono: Edwarda Romańskiego (departament wodny) i Adama Wylezińskiego (departament kolei), a w Dyrekcji Państwowych Fabryk Wojskowych (Askeri Fabrikalar Umum Müdürlüğü) – Ludwika Sendeka. Ekonomista Karol Mestenhauer znalazł zatrudnienie w Najwyższej Izbie Kontroli Przedsiębiorstw w Ankarze (Umumi Murakabe Heyeti Başkanlığı – Tekel Genel Müdürlüğü), natomiast inżynier leśny Stanisław Ciliniski został zatrudniony w zarządzie Lasów Państwowych (Orman Umum Müdürlüğü Orman İşletmeleri). Kolejna grupa wykonywała zajęcia w różnych gałęziach gospodarki: Jana Ostrowskiego zatrudniono przy rozbudowie portu w Stambule, a Eugeniusz Grosser pracował w Eskişehir w fabryce słodyczy³¹. We wspomnianych Tureckich Fabrykach Żelaza i Stali (TDÇF) w Karabük w czasie wojny pracowało kilku polskich inżynierów-górników: Karol Wanner, Jerzy Daluzny, Karol Durczok i Anadol Czyglik³², którzy przyjechali razem z Francji i dostali wspólne pozwolenie na pracę³³. Polacy odegrali również dużą rolę w poszukiwaniach

²⁷ BCA, 30.18.1.2/93.118.19, Polonyalı mühendis Türk vatandaşlığına kabul edilmiştir, Ankara 24 XII 1940 r.; BCA, 30.18.1.2/105.26.8, Jerzy Belkowski ile eşi ve kızı da Türk vatandaşlığına kabul edilmiştir, Ankara 24 XII 1940 r.

²⁸ IPMS, A.XII /60/1, Raport z polskiej ambasady w Ankarze dla rządu polskiego na uchodźstwie z 4 X 1939 r.

²⁹ BCA, 30.18.1.2/88.82.1, Maria Mochnacka Türk vatandaşlığına kabul edilmiştir, Ankara 25 VIII 1939 r.

³⁰ IJPA, 091, Sprawozdanie, s. 13.

³¹ T.S. Birbudak, B. Akbaba, *II. Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'de Bulunan Polonyalılar*, „Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi” 2018, no. 62, s. 15–20.

³² Imię zostało zapisane z błędem przez tureckich urzędników – najprawdopodobniej chodzi o imię Anatol, co do nazwiska, trudno stwierdzić, czy ten zapis jest poprawny.

³³ BCA, 30.10.0.0/202.378.13, Polonya vatandaşlarının Türkiye'ye girişi izni, Ankara, 4 V 1942 r.

geologicznych, pracując w MTA – sześciu pracowało w terenie oraz sześciu w biurze, jednak z powodu ciężkich warunków pracy w terenie pozostało jedynie trzech polskich fachowców³⁴, zajmujących się poszukiwaniem węgla.

Nie brakowało także przemysłowców – Bernard Rozental założył w Stambule dwie firmy handlowe: przedstawicielstwo handlowe Kotolons–dr Barenad Rozental Import–Export oraz Towarzystwo Akcyjne Przemysłu Bawełnianego i Włókienniczego³⁵.

TURECKA LIGA LOTNICZA (TÜRK HAVA KURUMU)

Jednak najliczniejszą grupą polskich specjalistów byli inżynierowie lotnictwa. W 1946 r. grupa inżynierów i techników zatrudnionych w Turcji wraz z rodzinami liczyła 150 osób, z czego kilkanaście było inżynierami–górnikami, natomiast resztę stanowili specjaliści zajmujący się konstruowaniem i budową samolotów bądź silników lotniczych³⁶. W obliczu wojny rząd turecki zdawał sobie sprawę, jak ważne ze względów wojskowych będzie rozbudowanie przemysłu lotniczego. Zgromadzono tureckich pracowników i zwrócono się do rządu brytyjskiego o ekspertów³⁷. Wielka Brytania pracowała jednak nad własnym uzbrojeniem, co było szansą dla Polaków. Szansą tym większą, że po opuszczeniu kraju wysokiej klasy specjaliści mogli znaleźć zatrudnienie w innych państwach w swoich zawodach jedynie na podrzędnych stanowiskach.

Wśród polskich specjalistów bardzo ważną postacią był inż. Jerzy Wędrychowski. Został zaproszony przez rząd turecki do pracy nad projektem rozwoju tureckiego przemysłu lotniczego w związku z wcześniejszą współpracą Turcji i Polski w tej dziedzinie. Wraz z ambasadorem Sokolnickim stał na stanowisku, że należy ułożyć dobre relacje z Turcją, które trwałyby również po wojnie i były oparciem dla polskiej polityki zagranicznej. Jego intencją było zgromadzenie specjalistów za granicą i zdobycie doświadczenia zawodowego, aby po wojnie mogli wrócić do Polski i pomóc w odbudowie rodzimego przemysłu lotniczego. W październiku 1940 r. przybył do Ankarę z pierwszą grupą siedemnastu polskich inżynierów. W latach 1941–1948 był dyrektorem Fabryki Samolotów Tureckiego Stowarzyszenia Lotniczego w Etimesgut. Do ważnych postaci z nim związanych należeli: wicedyrektor Zbigniew Arndt oraz Jerzy Bełkowski – technik kierujący biurem studiów. Przed nimi zostało postawione trudne zadanie – musieli zmienić warsztat remontowo–konserwacyjny w fabrykę samolotów, borykając się z barierą językową i nieprzeszkolonym personelem.

W rezultacie Polacy odegrali kluczową rolę w powstaniu tej fabryki i zarządzali nią w latach 1941–1946. Ze względu na obecność polskich inżynierów Turcy nazywali te zakłady „polskimi”. Produkowano zarówno samoloty Miles M.14A na licencji brytyjskiej, jak i własne modele. Bezpośrednio po wojnie fabryka wytwarzała pięć typów samolotów, z czego cztery były projektami Polaków. Polscy inżynierowie wykonywali również szybowce przeznaczone

³⁴ IJPA, 091, Sprawozdanie, s. 53.

³⁵ Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej: AAN), Ambasada RP w Ankarze (dalej: 288)/90, Interwencje dyplomatyczne w interesie osób prywatnych, Stambuł 28 I 1942 r., s. 16.

³⁶ MSZ, 6/28/48, *Życie Polaków w Turcji*, b.m., 15 I 1946 r., s. 10.

³⁷ O.F. Baş, *THK Uçak Fabrikası ve Polonyalıların Rolü*, „Mühendis ve Makina” (Ankara) 2014, no. 55, s. 37.

dla Szkoły Szybowcowej. Polacy pracujący w Etimesgut zajmowali się również zagadnieniem wykorzystania tureckiego drewna do produkcji lotniczej³⁸ oraz możliwościami zapoczątkowania w Turcji produkcji acetonu i acetonu³⁹. Miało to na celu uniezależnienie produkcji lotniczej od dostaw surowców i półproduktów z innych państw. Polski zespół pracujący w Tureckiej Lidze Lotniczej podjął się także zorganizowania instytutu aerodynamicznego.

Równocześnie Polacy zadbali o kształcenie tureckich kadr. W 1941 r. na Stambulskim Uniwersytecie Technicznym została uruchomiona specjalizacja lotnicza. W jej ramach inżynierowie Stanisław Rogalski i Jerzy Teisseyre wykładali projektowanie i budowę samolotów, technik Jerzy Bełkowski teorię budowy silników lotniczych, a Lech Dulęba i Franciszek Janik – wytrzymałość konstrukcji lotniczych. Część wykładów prowadzona była po francusku, niekiedy tureccy wykładowcy prowadzili zajęcia w miejscowym języku na podstawie przetłumaczonych z francuskiego notatek Polaków. Po zdaniu egzaminów studenci odbywali staże w Etimesgut⁴⁰.

Po ataku III Rzeszy na Związek Sowiecki część inżynierów, w tym Edmund Jan Romer, chciała nawiązać dobre relacje z Moskwą i przenieść fabrykę samolotów z Turcji do ZSRS⁴¹. Inżynierowie Bykowski i Anczutin opuścili Turcję w styczniu 1943 r., by jako oficerowie dołączyć do polskich oddziałów na Zachodzie⁴². Łącznie od maja 1941 do czerwca 1946 r. przez fabrykę samolotów przeszło 35 polskich inżynierów, z których 21 pracowało przez cały ten okres.

Przebywający w Turcji Polacy cały czas czuli się związani z krajem oraz rodakami. W okresie wojny inżynierowie pracujący w tym kraju wysyłali paczki dla rodzin w okupowanej Polsce⁴³. Koło Inżynierów i Techników Polskich pracujących w Turcji, którego prezesem był inż. Jan Tuszyński⁴⁴, co roku z okazji Święta 3 Maja przekazywało za pomocą polskiej ambasady uzbieraną przez członków kwotę na pomoc najbardziej potrzebującym rodakom⁴⁵. Koło Inżynierów i Techników Polskich w Ankarze przed 1945 r. przekazało 6 tys. lir tureckich na pomoc mieszkańcom Warszawy⁴⁶.

TRUDNY POWOJENNY WYBÓR

19 sierpnia 1945 r. rząd turecki zdecydował się uznać Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej (TRJN) i nawiązać z nim stosunki dyplomatyczne⁴⁷. W wyniku tej decyzji przedstawiciele rządu na uchodźstwie – ambasador Sokolnicki oraz konsul generalny

³⁸ IJPA, 091, Sprawozdanie, s. 19.

³⁹ *Ibidem*, s. 20.

⁴⁰ L. Dulęba, *Lotnicza działalność techniczna Polaków w Turcji podczas II wojny światowej, cz. 3: Inne prace lotnicze i studia*, „Technika Lotnicza i Astronautyczna” 1981, nr 9, s. 20–22.

⁴¹ M. Sokolnicki, *Dziennik ankarcki...*, s. 243.

⁴² *Ibidem*, s. 438.

⁴³ AAN, 288/87, Opieka prawna nad obywatelami polskimi w Turcji, Karabük, 23 II 1942 r., s. 14.

⁴⁴ *Ibidem*, Opieka prawna nad obywatelami polskimi w Turcji, Ankar, 1 XII 1944 r., s. 25.

⁴⁵ *Ibidem*, Opieka prawna nad obywatelami polskimi w Turcji, Ankar, 3 V 1944 r., s. 23.

⁴⁶ *Ibidem*, Opieka prawna nad obywatelami polskimi w Turcji, Ankar, 25 XI 1944 r., s. 24.

⁴⁷ MSZ, 6/1586/100, Turcja. Organizacja stosunków dyplomatycznych, 1945–1946, s. 1.

w Stambule Witold Korsak przestali być uznawani⁴⁸, a zamieszkujący w Turcji Polacy stanęli przed trudną decyzją, czy zostać w Turcji, ubiegać się o wyjazd na Zachód, czy powrócić do Polski. Kilka dni wcześniej Alexander Helm, radca ambasady brytyjskiej w Ankarze oświadczył, że Wielka Brytania powinna przestać udzielać wsparcia finansowego dyplomatom polskiego rządu na uchodźstwie, w tym pracownikom Ambasady i Konsulatu RP w Turcji⁴⁹. Pomoc dla najbardziej potrzebujących obywateli Polski (nie licząc osób związanych z rządem londyńskim) była kontynuowana, gdyż *chargé d'affaires ad interim* Ambasady RP Romuald Buczyński, reprezentujący Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej, uważał, że ze względów wizerunkowych powinno się kontynuować pomoc do czasu repatriacji tych obywateli⁵⁰.

Według danych zebranych przez Konsulat Generalny w Stambule, podporządkowany władzom w Warszawie, zaraz po wojnie w Turcji przebywało ok. 350 osób z emigracji przedwojennej oraz ok. 110 uchodźców wojennych⁵¹. Jeśli chodzi o emigrację przedwojenną, były to osoby przebywające w Turcji od trzech–czterech pokoleń. Największym skupiskiem emigracji przedwojennej był Stambuł, a uchodźców wojennych – Ankara, Stambuł, Karabük i Zonguldak. W sierpniu 1945 r. na natychmiastowy wyjazd do kraju było zdecydowanych 10–15 osób, w tym dwóch inżynierów górnictwa: Seweryn Dietze oraz Zygmunt Ajdukiewicz⁵². Przedstawiciele TRJN wykorzystywali w celach propagandowych każdy przejaw chęci wyjazdu Polaków z Turcji do kraju. Do Buczyńskiego zgłosił się por. Antoni Dworny z Wydziału Wojskowego przy Konsulacie Generalnym RP w Stambule z prośbą o pomoc w powrocie do Polski. W rozmowie z ambasadorem ZSRS w Ankarze Buczyński stwierdził, że bez względu na to, jak zostanie osądzony por. Dworny w kraju, warto umożliwić mu powrót ze względów propagandowych⁵³. Problemem był długi czas oczekiwania na odpowiedź rządu polskiego w sprawie zezwolenia poszczególnym osobom na powrót, np. Jan Lechowicz, korespondent czasopisma „Orzeł Biały” w Turcji, czekał ponad pięć miesięcy. Ostatecznie pierwszym transportem do kraju wróciło ok. 100 osób⁵⁴, w tym czternastu inżynierów⁵⁵.

Powroty w kolejnych latach odbywały się w nielicznych grupach, np. w 1946 r. wróciło do kraju dwóch z inżynierów z Karabüku⁵⁶. We wrześniu tego roku do Polski wyjechało kolejne 21 osób, w większości rzemieślników⁵⁷, a w październiku wystawiono paszporty na wyjazd do Polski dla inż. Janikowskiego, inż. Kryńskiego, inż. Łatkowskiego z żoną, inż. Tyrlika z żoną, inż. Teisseyre oraz rodziny Gibaiko⁵⁸. W listopadzie wyjechali do

⁴⁸ IPMS, A.XII/24, Telegraf dla p. Buczyńskiego, maj 1945 r., s. 8.

⁴⁹ M. Sokolnicki, *Ankarski dziennik...*, s. 369.

⁵⁰ MSZ, 6/1586/100, Turcja. Organizacja stosunków dyplomatycznych, 1945–1946, s. 7.

⁵¹ MSZ, Biuro konsularne (dalej: 20)/Turcja. Sprawozdanie konsularne 1946 (dalej: 437/37) Sprawozdanie statystyczne, Stambuł, 2 V 1946 r., s. 1.

⁵² MSZ, 6/28/48, Nota R. Buczyńskiego do Ambasady RP w Moskwie, Istanbul, 21 VII 1945 r., s. 6.

⁵³ *Ibidem*, Polska Agencja Prasowa, Istanbul, 11 II 1945 r., s. 1–2.

⁵⁴ *Ibidem*, Reemigracja Polaków z Turcji, b.m., 17 VIII 1945 r., s. 5.

⁵⁵ Sprawozdanie, s. 2.

⁵⁶ MSZ, 6/1589/100, Turcja. Raporty ekonomiczne, 1946, s. 6.

⁵⁷ MSZ, 20/437/37, Sprawozdanie konsularne, Stambuł, 14 X 1946 r., s. 3.

⁵⁸ *Ibidem*, Sprawozdanie konsularne, Stambuł, 31 X 1946 r., s. 1.

Polski inż. Tuszyński oraz inż. Dulęba. Należy w tym miejscu dodać, że ci Polacy, którzy mieli obywatelstwo tureckie, tracili je, gdy deklarowali chęć wyjazdu do kraju.

Wydaje się, że większość inżynierów i specjalistów przebywających w tym czasie w Turcji nie chciała angażować się politycznie lub nie zdawała sobie sprawy z sytuacji w Polsce. Zależało im na powrocie do kraju oraz spotkaniu z rodzinami. Chcieli uczestniczyć w odbudowie Polski i to było dla nich ważniejsze niż dylematy polityczne. W związku z tym przyłączyli się do zapoczątkowanej przez mieszkańców Polonezköy zbiórki pieniędzy dla rodaków w kraju, które miały zostać przekazane przez Ambasadę RP w Ankarze. Udali się nawet do byłego już wówczas ambasadora Sokolnickiego z pytaniem, czy również się do niej przyłączy. Sokolnicki zgodził się, nawet zaproponował, że sam ją poprowadzi, ale pod warunkiem, że pieniądze zostaną przekazane do Polski nie przez ambasadę, a przez kard. Sapiechę. Jest interesujące, że inżynierowie odebrali taką odpowiedź z niesmakiem, uważając, iż liczy się cel, a nie rywalizacja polityczna⁵⁹. Obywatele Polscy mieszkający w Turcji zobowiązali się także w Konsulacie Generalnym w Stambule do sfinansowania odbudowy jednej zabytkowej kamienicy w Warszawie i przeznaczyli na ten cel 20 tys. lir tureckich⁶⁰. Jednak należy zaznaczyć, że stosowny dokument podpisali nie przedstawiciele nowej emigracji, lecz tylko Polacy mieszkający w Turcji od czasów rozbiorów.

Część Polaków wstrzymywała się z decyzją o opuszczeniu Turcji. Należał do nich inż. Wędrychowski, który starał się zyskać czas na ostateczną decyzję dla siebie i swoich współpracowników. W czerwcu 1946 r. odbył z sekretarzem ambasady Polski w Ankarze rozmowę na temat ewentualnego powrotu grupy inżynierów do kraju. Wędrychowski zapowiedział, że potrzebuje czasu (sześć miesięcy), aby dać Turkom możliwość stopniowego zastępowania Polaków w fabrykach⁶¹. Uzasadnił on, że wyjazd inżynierów bez odpowiedniego uzgodnienia z Ligą Lotniczą uniemożliwiłby dalszą współpracę przemysłową pomiędzy Polską a Turcją. Zgodnie z notatką, MSZ w Warszawie otrzymał raport, według którego Wędrychowski był „faszystą” i stronnikiem rządu londyńskiego, ale mimo to chciano sprowadzić do kraju tak dobrych inżynierów, potrzebnych do odbudowy gospodarki⁶². Ostatecznie Wędrychowski wraz ze współpracownikami wyjechał na Zachód. O niesprowadzenie natychmiastowe ich do kraju został oskarżony Buczyński, który w tym okresie uważany był przez władze Warszawy za stronnika rządu londyńskiego oraz osobę działającą na szkodę Polski⁶³. Należy dodać, że Polacy obawiali się, że w przypadku zgłoszenia chęci wyjazdu stracą obywatelstwo tureckie, a wraz z nim zasiłki, a nawet możliwość zatrudnienia w miejscowych firmach.

Nie wszyscy Polacy chcieli wracać do kraju rządzonego przez komunistów i poddanego dominacji sowieckiej. W związku z tym na początku 1946 r. Buczyński odmówił udzielania pomocy uchodźcom, chyba że podpiszą oni deklarację lojalności względem nowego rządu i zadeklarują powrót do kraju. Ci z Polaków, którzy nie zdecydowali się na ten krok, z dnia

⁵⁹ MSZ, 6/28/48, Sprawa Sokolnickiego, Warszawa, 7 V 1947 r., s. 65.

⁶⁰ MSZ, 6/28/48, Odbudowa kamienicy w Warszawie, b.m., b.d., s. 53.

⁶¹ MSZ, 6/1586/100, Turcja. Organizacja stosunków dyplomatycznych, 1945–1946 r., s. 11.

⁶² *Ibidem*, s. 12.

⁶³ *Ibidem*, s. 10.

na dzień znaleźli się w trudnej sytuacji materialnej. Rząd turecki zwrócił się wówczas do Londynu z informacją, że przyjmowanie i zatrudnianie ich stanowi problem. Brytyjczycy rozważali przeniesienie ich do Libanu⁶⁴. Ostatecznie ta grupa emigrantów pozostała w Turcji pod opieką UNRRA/IRO, a gdy nadarzyła się okazja, większość wyjechała do Stanów Zjednoczonych (m.in. Wędrychowski i Rogalski), Kanady i Australii. Nie było to jednak proste, czterech polskich inżynierów – Leszczyński, Krotkiewicz, Ajdukiewicz i Hoffman – już w sierpniu 1945 r. ubiegało się o wize kanadyjskie, był jednak problem związany z dużą liczbą emigrantów, którzy chcieli je w tym czasie otrzymać⁶⁵. Niektórzy pozostali w Turcji, jak Roman Çekoviç⁶⁶, który przybył do tego kraju w 1943 r. i pracował dla tureckiej Komisji ds. Badań i Obiektów Sümerbanku jako elektryk brygadzysta. Jego zezwolenie na pracę było kilkakrotnie przedłużane, a w 1949 r. otrzymał obywatelstwo tureckie⁶⁷. Podobnie Aleksander Cybulski, który wraz z żoną Matyldą i synem Józefem przybył nad Bosfor w 1940 r. Otrzymał on dziesięcioletnie pozwolenie na pracę i został zatrudniony w TDÇF i Sümerbank, a tureckie obywatelstwo uzyskał w 1950 r.⁶⁸

Chargé d'affaires Sośnicki oskarżał Sokolnickiego o szerzenie nieprzychylnych dla rządu warszawskiego propagand wśród polskich inżynierów⁶⁹. Na wszelki wypadek polski rząd komunistyczny postanowił likwidować organizacje, które mogłyby popierać Sokolnickiego. 22 listopada 1946 r. został zlikwidowany Dom Polski w Stambule⁷⁰. Nowe polskie władze obawiały się, że nie będą w stanie go kontrolować, a związany był on z emigracją niepodległościową. Oskarżały więc jej członków o propagandę i służbę dla obcego wywiadu. W późniejszych dokumentach utrzymywano, że Dom Polski został zlikwidowany przez policję turecką, i starano się go reaktywować, ale już pod zwierzchnictwem polskiej ambasady⁷¹. Gdy nie doszło to do skutku, ostatecznie porzucono tę ideę i postanowiono wykupić dom, w którym zmarł Adam Mickiewicz, by powołać w nim do życia Stowarzyszenie Domu Polskiego im. Adama Mickiewicza⁷².

W wyniku wszystkich zmian w październiku 1946 r. w Turcji przebywało jedenastu inżynierów Polaków, z których sześciu pracowało w fabryce samolotów, dwóch miało objąć kierownicze stanowiska w budującej się fabryce silników lotniczych, jeden w Sümerbanku i dwóch w przedsiębiorstwie naftowym⁷³. Spośród specjalistów w zakresie lotnictwa Bełkowski w 1945 r. współtworzył Fabrykę Silników Lotniczych Tureckiej Ligi Lotniczej w Gazi Orman Çiftliği (THK Gazi Uçak Motoru Fabrikası) w Ankarze. Wykładał również na Stambulskim Uniwersytecie Technicznym (İstanbul Teknik Üniversitesi) wiedzę

⁶⁴ The National Archives in London (dalej: NA, London), Foreign Office - FO 371 (dalej: FO 371)/56603, Raport z telegramów do Londynu, dotyczących polskich uchodźców w Turcji, 3 II 1946 r., s. 2.

⁶⁵ AAN, 288/99, Wyjazd obywateli tureckich do Polski, b.m., 9 VIII 1945 r., s. 1.

⁶⁶ W ten sposób nazwisko zostało zapisane w tureckich dokumentach, najprawdopodobniej nazywał się Czeczowicz lub Czeczowicz.

⁶⁷ BCA, 30.18.1.2/121.93.2, Roman Çekoviç *Türk vatandaşlığına kabul edilmıştır*, Ankara, 15 XI 1949 r.

⁶⁸ *T. C. Resmî Gazete*, No: 7461, 20 Mart 1950, s. 18121.

⁶⁹ MSZ, 6/28/48, Sprawa Sokolnickiego, Warszawa, 7 V 1947 r., s. 64.

⁷⁰ *Ibidem*, W sprawie Domu Polskiego, Ankara, 9 I 1947 r., s. 16.

⁷¹ *Ibidem*, Dom Polski, b.m., 12 X 1948 r., s. 60.

⁷² *Ibidem*.

⁷³ MSZ, 20/437/37, Sprawozdanie konsularne, Stambuł, 30 X 1946 r., s. 2.

o silnikach lotniczych. Według innego raportu dyplomatycznego w 1946 r. w fabryce samolotów w Etimesgut pracowało jedenastu polskich inżynierów⁷⁴. W fabryce silników lotniczych w Gazi Orman Çiftliği (która została wybudowana już po wojnie) trzech polscy inżynierowie zajmowali stanowiska: dyrektora, szefa kontroli i szefa biura konstrukcji⁷⁵. Pod koniec tego roku na terytorium Turcji przebywały 24 osoby spośród emigracji wojennej⁷⁶. W roku 1947 Ambasada RP w Ankarze donosiła, że na terytorium Turcji pozostawało niewielu Polaków, w tym inżynierowie i mechanicy konstrukcji lotniczych, zatrudnieni jeszcze przed wybuchem wojny⁷⁷.

W tymże roku w zagłębiu węglowym w Zonguldak pracowało dwóch inżynierów polskich: Jan Hurysz oraz Stanisław Wojciechowski, którzy byli słabo opłacani i przygotowali się na powrót do kraju po zakończeniu kontraktu⁷⁸. W kopani w Karabüku pracowało w tym czasie pięciu polskich inżynierów: Tyszka, Grosser, Sanetra, Stańko i Skolimowski⁷⁹. Inż. Tyszka został mianowany głównym inżynierem w tym zakładzie, Stańko przeniósł się do Ankary do Sümerbanku, a Sanetra rozważał powrót do kraju. Niektórzy, nawet decydując się na pozostanie w Turcji, utrzymywali kontakty z krajem, jak inż. Mikulski, który pomagał Sośnickiemu, służąc za tłumacza podczas wyjazdów i 1 lipca 1947 r. udawał się na miesięczny urlop do Polski. Należy podkreślić, że powodem wyjazdów Polaków z Turcji były nie tylko niskie zarobki, lecz także zastępowanie ich przez specjalistów amerykańskich, co sprawiało, że przestawali być oni potrzebni miejscowemu rządowi.

Sytuacja Polaków, którzy nie chcieli wrócić do kraju, ale po uznaniu rządu w Warszawie utracili pomoc finansową z Londynu, wyglądała dużo gorzej. Szansą dla nich było wsparcie międzynarodowe – osiemnastu spośród nich, który zostali określani jako znajdujący się w bardzo złej sytuacji materialnej, zostało wpisanych na listę Międzyrządowego Komitetu ds. Uchodźców (IGCR). Wśród nich był Witold Korsak, były konsul generalny RP w Stambule (a wcześniej w Jerozolimie i Bejrucie)⁸⁰. Rząd w Warszawie kazał informować o jego sytuacji ambasadę, gdyż dowiedział się, że „żyje wystawnie”, na co ambasada doniosła, że wraz ze współnikiem prowadził mały zakład tkacki⁸¹. Później Korsak został zatrudniony przez IRO⁸².

24 lipca 1948 r. zostały podpisane umowy handlowe pomiędzy Turcją a komunistyczną Polską⁸³. Nie miały one wpływu na sytuację ekonomiczną polskich uchodźców. Według

⁷⁴ MSZ, 6/1589/100, Turcja. Raporty ekonomiczne 1946, s. 14.

⁷⁵ *Ibidem*.

⁷⁶ MSZ, 20/ Ogólne raporty konsularne, Sprawozdanie, Ankara, 31 XII 1946 r., s. 2.

⁷⁷ MSZ, 6/1588/100, Turcja. Raporty polityczne, 1947, s. 53.

⁷⁸ MSZ, 6/28/48, W sprawie wyjazdu do Zonguldaku i Karabügu, Ankara, 17 VI 1947 r., s. 73.

⁷⁹ *Ibidem*, s. 75.

⁸⁰ Archives Nationales de France, Pierrefitte-sur-Seine (dalej: AN, France), Archives of the I.R.O. – AJ 43 (dalej: AJ 43)/ International Rescue and Relief Committee, Istanbul Branch Report on Activities during 1945/1946, [Istanbul], 10 VIII 1946 r., s. 1.

⁸¹ MSZ, 6/28/48, Odpowiedź na pytania MSZ, Ankara, 25 VII 1947 r., s. 70.

⁸² MSZ, 20/Wydział ds. Polonii za granicą (dalej: 253/21), Sprawozdanie dotyczące polskiej kolonii w Turcji, b.m., 23 III 1949 r., s. 4.

⁸³ NA, London, FO 371/72551, *Documents from British Embassy in Ankara about Polish-Turkish Agreement*, Ankara, 13 VIII 1948 r., s. 2.

raportu z 21 czerwca 1949 r. na Bliskim Wschodzie przebywało ich 5438, z czego Turcji jedynie 330. Większość, tj. 237, było zatrudnionych zgodnie z wymaganiami IRO. Reszta pozostawała bez stałego zatrudnienia, w tym 32 osoby uznane zostały za „przypadki bardzo trudne”, gdyż z powodu podeszłego wieku lub niepełnosprawności nie miały dużych szans ani na zatrudnienie, ani na wyjazd za granicę⁸⁴.

Według tajnego raportu z marca 1949 r. w tym czasie w Turcji przebywały 222 osoby z polskiej emigracji przedwojennej oraz 20 osób z wychodźstwa wojennego (dwóch inżynierów z rodzinami w Ankarze i trzech inżynierów z rodzinami w Stambule). Do tego dochodziło pięć osób będących byłymi pracownikami polskiej służby zagranicznej oraz siedmiu uchodźców powojennych⁸⁵.

PODSUMOWANIE

Polskie uchodźstwo wojenne okresu II wojny światowej w Turcji nie było liczne w porównaniu do innych krajów. Jest jednak ważne i interesujące z innych powodów. Pierwszym z nich jest polityka władz tureckich, lawirujących między III Rzeszą, ZSRS i aliantami zachodnimi i wystawionych na naciski z ich strony. Ankarą nie miała interesu w pomaganiu Polakom tak jak Amerykanom czy Niemcom, którzy trafili na jej terytorium, jednak zezwoliła na tranzyt uchodźców z II Rzeczypospolitej, w tym wojskowym, przez swoje terytorium. Duży wpływ na takie postępowanie władz tureckich miał ambasador RP Michał Sokolnicki, który cieszył się dużym szacunkiem i sympatią w kręgach dyplomatycznych Ankarę.

Drugim powodem była struktura zawodowa Polaków, którzy pozostali na czas wojny w Turcji. Duży odsetek tej grupy stanowili inżynierowie i specjaliści, głównie z zakresu budowy i eksploatacji samolotów, bardzo Turcji wówczas potrzebni. Rząd w Ankarze poczynił w tym czasie duże starania, aby umożliwić im przyjazd do swojego kraju i szybkie podjęcie pracy. Mimo to często napotykali oni trudności, gdyż zgodnie z ówczesnym tureckim prawem obcokrajowcy mogli mieć w zasadzie jedynie funkcje doradcze w przedsiębiorstwach, a jeśli nawet obejmowali stanowiska kierownicze, to zawsze pod ścisłą kontrolą tureckiego rządu⁸⁶. Dlatego inżynierowie skarżyli się, że poza nielicznymi przypadkami (inżynierów lotnictwa) nie mogli sami podejmować działań, a jedynie pisać raporty zalecające zmiany⁸⁷.

W warunkach wojennych było to jednak bezsprzecznie korzystne rozwiązanie zarówno dla Polaków, którzy znaleźli bezpieczne schronienie i mogli wykorzystywać swoją wiedzę oraz umiejętności i je doskonalić, jak i dla Turków, którzy dzięki polskim specjalistom modernizowali wiele gałęzi przemysłu. Dużo gorzej wyglądała sytuacja

⁸⁴ AN, France, AJ 43/1065, *Report for The Under Secretary of State for Foreign Affairs Foreign Office in London*, 21 VI 1949 r., s. 84.

⁸⁵ MSZ, 20/253/21, Sprawozdanie dotyczące polskiej kolonii w Turcji, b.m., 23 III 1949 r., s. 3.

⁸⁶ IJPA, 091, Sprawozdanie, s. 50.

⁸⁷ *Ibidem*, s. 52. Pod tym względem była to kontynuacja tureckiej polityki jeszcze z okresu poprzedzającego I wojnę światową.

powojenna, gdyż po przystąpieniu Turcji do planu Marshalla do kraju zaczęli przyjeżdżać specjaliści amerykańscy, finansowani przez władze USA, a co za tym idzie, polscy inżynierowie stracili na wartości. W tym czasie polscy emigranci stanęli przed trudnym dylematem: pozostać w Turcji, powrócić do opanowanej przez komunistów Polski czy wyjechać na Zachód.

Część z nich zdecydowała się na pozostanie w Turcji, jednak nie był to wybór częsty ze względu na obostrzenia względem obcokrajowców, relatywnie niskie wynagrodzenia, a także zmniejszone zapotrzebowanie na polskich specjalistów. Wyjazd na Zachód nie był prosty, gdyż wiele krajów, jak Kanada czy Australia, odmawiało wydania wiz wjazdowych z powodu licznej imigracji. Większość z omawianej grupy emigrantów zdecydowała się powrócić do Polski. Repatriacje były niewielkie, stopniowe, ale regularne. Część inżynierów starała się grać na czas i tłumaczyć trwającym kontraktem zwłokę z decyzją o powrocie. W końcu jednak – pozbawieni pomocy – również oni musieli wybrać. Do powrotu do Polski przyczyniały się nie tylko względy finansowe, lecz także chęć połączenia się z pozostawioną w kraju rodziną oraz niewiedza, jak właściwie wygląda powojenna Polska.

Wszystkie te elementy złożyły się na ciekawą mozaikę relacji polsko-tureckich, tym cenniejszą, że mało znaną i często pomijaną w pracach historyków.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA

Źródła archiwalne

Archiwum Akt Nowych w Warszawie

Ambasada RP w Ankarze – 288

Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych RP

Biuro konsularne – 20

Departament Polityczny Wydział Wschodni – 6

Archives Nationales de France

Pierrefitte-sur-Seine, Archives of the I.R.O. – AJ 43

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

Bakanlar Kurulu Kararları 1920–1975 – 30.18.1.2

Das Bundesarchiv-Militärarchiv

OKH: Generalstab des Heeres

Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego

Sztab NW i MSWojsk/MON, 1939–1948 – A.XII

Instytut Józefa Piłsudskiego w Ameryce

Archiwum Ambasadora Michała Sokolnickiego – 091

The National Archives Kew

Foreign Office – FO 371

Źródła normatywne

T. C. Resmî Gazete, No: 2126, 16 Haziran 1932 (Dziennik Ustaw).

T. C. Resmî Gazete, No: 7461, 20 Mart 1950 (Dziennik Ustaw).

Wspomnienia

Sokolnicki M., *Ankarski dziennik 1943–1946*, t. 2, Londyn 1974.

Sokolnicki M., *Dziennik ankarski 1939–1943*, t. 1, Londyn 1965.

OPRACOWANIA

Baş O. F., *THK Uçak Fabrikası ve Polonyaluların Rolü*, „Mühendis ve Makina” (Ankara) 2014, nr 55.

Birbudak T.S., Akbaba B., *II. Dünya Savaşı Yıllarında Türkiyede Bulunan Polonyalılar*, „Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi” 2018, nr 62.

Dopierała K., *Emigracja polska w Turcji w XIX i XX wieku*, Lublin 1988.

Dulęba L., *Lotnicza działalność techniczna Polaków w Turcji podczas II wojny światowej*, cz. 3: *Inne prace lotnicze i studia*, „Technika Lotnicza i Astronautyczna” 1981, nr 9.

Kloc K., *Michał Sokolnicki 1880–1967. Piłsudczyk–historyk–dyplomata*, Kraków 2018.

Kornat M., Wołos M., *Józef Beck. Biografia*, Kraków 2020.

Łątka J.S., *Polacy w Turcji*, Lublin 1980.

Pietrzak J., *Polscy uchodźcy na Bliskim Wschodzie w latach drugiej wojny światowej*, Łódź 2012.

Polskie uchodźstwo w Turcji podczas II wojny światowej

Poruszony w artykule problem jest słabo znany w historiografii zarówno polskiej, jak i tureckiej. Autorka wskazuje na istnienie dwóch grup uchodźców polskich w Turcji w omawianym okresie: wojskowych przejeżdżających przez ten kraj tranzytem w drodze do Europy Zachodniej i na Bliski Wschód oraz inżynierów i specjalistów, zatrudnianych na miejscu. Podkreśla, że władze tureckie wykorzystywały pomoc polskich specjalistów w tworzeniu miejscowego przemysłu, m.in. lotniczego, a z drugiej strony polski rząd emigracyjny liczył na wykorzystanie doświadczeń zawodowych tych ludzi w powojennej Polsce. Na podstawie rozmaitych materiałów archiwalnych polskich, tureckich, brytyjskich i francuskich omawia losy polskiego uchodźstwa wojennego w Turcji po zakończeniu wojny. Wbrew powszechnemu przekonaniu większość specjalistów zdecydowała się na powrót do kraju, co wynikało m.in. ze zmiany zapotrzebowania na ich pracę w Turcji, ale również chęci powrotu do rodzin. Wszystko to wpływało na relacje polityczne między Warszawą a Ankarą.

SŁOWA KLUCZOWE

uchodźstwo wojenne, Turcja, stosunki polsko-tureckie, Polacy w Turcji, polscy inżynierowie w Turcji

Polish Refugees in Turkey during World War II

The issue raised in the following article is not particularly well-known in both Polish and Turkish historiography. The author points to the existence of two groups of Polish refugees in Turkey during the period in question: military men passing through the country in transit on their way to Western Europe and the Middle East, and engineers and specialists employed locally. He highlights the fact that the Turkish authorities used the assistance of Polish specialists in the establishment of local industries, including aviation, and that, on the other hand, the Polish government-in-exile hoped to use the professional experience of these people in post-war Poland. Based on various Polish, Turkish, British and French archival materials, it discusses the fate of Polish wartime refugees in Turkey after the end of the war. Contrary to popular belief, the majority of professionals decided to return home, which was due to, among other things, a change in demand for their work in Turkey, but also a desire to return to their families. All of these aspects had an impact on political relations between Warsaw and Ankara.

KEYWORDS

war refugees, Turkey, Polish-Turkish relations, Poles in Turkey, Polish engineers in Turkey

KAROLINA WANDA OLSZOWSKA – historyk, turkolog. Doktorantka na Wydziale Historycznym Uniwersytetu Jagiellońskiego oraz na Wydziale Filologicznym tej uczelni, asystent w Instytucie Historii UJ. Kierownik Grantu Preludium 16 (Narodowego Centrum Nauki) zatytułowanego „Ankara balansująca między Waszyngtonem a Moskwą. Stosunki bilateralne turecko-amerykańskie i turecko-sowieckie w latach 1945–1952”.
E-mail: karolinawanda.olszowska@uj.edu.pl

KAROLINA WANDA OLSZOWSKA – historian, turkologist. PhD student at the Faculty of History of the Jagiellonian University and at the Faculty of Philology of the Jagiellonian University, research assistant at the Institute of History of the Jagiellonian University. Director of Grant Preludium 16 (National Science Centre) „Ankara balancing between Washington and Moscow. Turkish-American and Turkish-Soviet bilateral relations in 1945–1952”.