

Sokołowski, Marek

"Unternehmen Rettung. Letztes Schiff nach Westen", Fritz Brustat-Naval, Herford 1970 : [recenzja]

Komunikaty Mazursko-Warmińskie nr 2, 268-271

1975

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

wątpliwości, że konieczne było napisanie dziejów Olsztyna i za to należą się Autorowi słowa dużej wdzięczności. Wydawnictwu zaś za piękny papier, bogatą szatę graficzną i plany miasta. W sumie praca jest interesująca, wprowadza w dzieje miasta, zachęca do polemiki i dyskusji, ukazuje walkę żywiołu polskiego z germanizacją, wzbogaca poznanie przeszłości, a tym samym spełnia swoje zadanie. Piszącemu te słowa stawia przed oczyma bardzo wyraziście starą maksymę: *Duo cum faciunt idem, non est idem*.

Wacław Odyniec

Fritz Brustat-Naval, *Unternehmen Rettung. Letztes Schiff nach Westen, Herford 1970*, ss. 262, Koehlers Verlagsgesellschaft.

Do dość długiego szeregu książek, wydanych w RFN, a poświęconych przymusowej ewakuacji ludności niemieckiej ze wschodnich prowincji Trzeciej Rzeszy w latach 1944—1945, przybyła nowa pozycja. Pomimo istotnych braków (o których później) i konieczności nader ostrożnego i krytycznego podejścia do zawartych w niej informacji, pozycja ta zasługuje na uwagę. Autor był oficerem (prawdopodobnie rezerwy) *Kriegsmarine* i w ostatnich miesiącach II wojny światowej pełnił służbę w tak zwanej placówce marynarki wojennej (*Kriegsmarinendienststelle*, dalej KMD) w Gdańsku i uczestniczył w kierowaniu ewakuacją mas ludzkich z rejonu Zatoki Gdańskiej drogą morską na Zachód. KMD Gdańsk obejmowała zakresem działalności także morskie i zalewowe porty wschodniopruskie. Duża część wywożonych osób pochodziła z Prus Wschodnich i była ewakuowana — bezpośrednio lub pośrednio — z portów tej prowincji. W krótkiej recenzji niemożliwe jest poruszenie wszystkich spraw, które mogłyby zainteresować polskiego badacza, toteż zwrócę jedynie uwagę na kilka problemów.

Autor dość ściśle współpracował ze swym dawnym wysokim przełożonym, kontradmirałem w stanie spoczynku Konradem Engelhardtem, który w latach 1944—1945 był bezpośrednim kierownikiem akcji ewakuacji morskiej na Bałtyku. Obecnie sporządził on do tej książki szereg aneksów i tabel statystycznych, które — chociaż nie są zawsze zgodne z podobnymi danymi z innych opracowań — dają pewien obraz sytuacji i co najmniej stwarzają dalsze możliwości do rozważań naukowych.

Komandor (od 1944 roku kontradmirał) Engelhardt był od początku wojny oficerem odpowiedzialnym za morski transport dla potrzeb Wehrmachtu w Kierownictwie Wojny Morskiej (*Seekriegsleitung*, dalej SKL). W tym charakterze przygotowywał tonaż dla planowanej inwazji na Wielką Brytanię i do ataku na Gibraltar, kierował transportami morskimi, wiozącymi zaopatrzenie i uzupełnienia dla wojsk gen. Rommla w Afryce Północnej, przygotowywał środki transportu morskiego do ostatecznego ataku na Leningrad. Już w 1943 roku został kierownikiem oddziału żeglugi w SKL a jednocześnie „szefem transportu morskiego Wehrmachtu” (*Seetransportchef für die Wehrmacht* — SKL/Adm. Qu. VI). Zorganizował sztaby kierujące tymi transportami (w skrócie całą organizację nazywano *Setra*), obsadzone przeważnie przez doświadczonych oficerów marynarki handlowej, powołanych do służby w *Kriegsmarine*. Jeżeli nie mieli oni stopni oficerskich w marynarce wojennej, zostawali tzw. *Sonderführerami*. Decydowały kwalifikacje fachowe. W czasie akcji ewakuacyjnej na Bałtyku sztab *Setra* kierował prawie wszystkimi jednostkami handlowymi, oprócz wydzielonych do zadań specjalnych, jak na przykład przewożenia węgla. W zasadzie szef transportu morskiego uzgadniał, często codziennie, sprawy użycia statków żeglugi cywilnej z Komisarzem Rzeszy d/s Żeglugi, *gauleiterem* Hamburga Kaufmannem, miał jednak w razie potrzeby możliwość po prostu zarekwirować potrzebne mu jednostki marynarki handlowej. Dla ułatwienia kontaktu z Kaufmannem i zarządami cywilnych spółek żeglugowych Engelhardt ułokował sztab w Hamburgu.

Podstawowe znaczenie dla funkcjonowania transportu morskiego miało w tym czasie zaopatrzenie w paliwo, szczególnie w węgiel. Z powodu braku paliwa trzeba było odwołać planowane na styczeń ćwiczenia marynarki wojennej. Kontradmirał

Engelhardt miał ponoć przewidywać konieczność przeprowadzenia akcji ewakuacyjnej na Bałtyku i jeszcze przed styczniem 1945 roku zarządził — „wbrew oporowi pewnych kręgów” — odpowiednie przygotowanie portów i zgromadzenie dużych zapasów paliwa. I jedno i drugie przeprowadzono, jak się okazało, poniewczasie i w niewystarczającym stopniu. Wskutek przerwania przez lotnictwo anglo-amerykańskie wszelkich dróg dowozu węgla z Zagłębia Ruhry, a następnie stopniowej utraty wszystkich źródeł dostaw paliw, już w czasie trwania akcji ewakuacyjnej wystąpił i stale się powiększał kryzys paliwowy. Zmuszało to sztab *Seeetra* do stopniowego redukcjonowania tonażu, biorącego udział w akcji ewakuacyjnej, poczynając od najbardziej kosztownych, ale i najbardziej wydajnych wielkich liniowców pasażerskich. W wyniku tego, nadciągające od zachodu wojska brytyjskie zastały w Hamburgu, Kanale Kilońskim i w każdym zaułku wodnym zachodniego Bałtyku od Kopenhagi do Kilonii setki różnej wielkości statków i pływających jednostek pomocniczych, które sztab *Seeetra* bez jakichkolwiek uszkodzeń i sabotażu przekazał marynarce brytyjskiej.

Fritz Brustat-Naval obszernie uzasadnia tezę, że główny ciężar ewakuacji ponosiła flota handlowa. W akcji teź brała też udział pewna liczba okrętów wojennych, a właściwie różnych jednostek pomocniczych, pływających pod banderą *Kriegsmarine*. Z zestawienia, sporządzonego przez kontradmirała Engelhardta (s. 240) wynikałoby, że najwięcej ludzi przewiozły statki zaopatrzeniowe (blisko 540 tys.), następnie transportowce rannych (prawie 440 tys.) i transportowce wojska (blisko 260 tys.). Niezależnie od kategorii, w praktyce statki te przewoziły zarówno żołnierzy zdrowych jak i rannych oraz uchodźców. W większości były to po prostu zmilitaryzowane statki handlowe i liniowce pasażerskie. Ogółem Engelhardt dochodzi w swych zestawieniach do liczby 1 977 904 „uratowanych”, ale zaznacza przy tym, że — zwłaszcza w ostatniej fazie akcji wielu uchodźców znalazło się poza wszelką ewidencją. Straty w ludziach szacuje on na 19 152 osoby (s. 246). Tak więc znów mamy do czynienia ze wskaźnikiem 1% strat, upowszechnianym również przez innych autorów.

Większą część statków, biorących udział w akcji ewakuacyjnej w 1945 roku, pospiesznie przystosowywano i wyposażano w niezbędny sprzęt, ale wobec rozmiarów tłumów, jakie należało przewieźć do portów zachodniej części Bałtyku, taka improwizacja nie wystarczała. Na statkach brakowało żywności, wody pitnej, brakowało też środków opatrunkowych (zdarzały się wypadki, że rannych przewożywano papierem toaletowym). Niewystarczające też były urządzenia sanitarne. Fritz Brustat-Naval podnosi zresztą poświęcenie nie tylko niemieckich marynarzy cywilnych, ale także licznych cudzoziemców, pracujących przymusowo na statkach: Holendrów, Włochów, Chorwatów, marynarzy z krajów nadbałtyckich. Tajne instrukcje kontrwywiadowcze nakazywały przyjąć założenie, „że każdy cudzoziemiec, pracujący w [niemieckiej — M. S.] żegludze, czy to kapitan, oficer statku, czy też inny członek załogi, jest w kontakcie z nieprzyjacielską służbą wywiadowczą”. Ale, jak stwierdza autor, obawy te nie potwierdziły się. Nie zdarzył się — jak twierdzi — ani jeden przypadek sabotażu, chociaż byłoby to takie łatwe [!]. Marynarze cudzoziemscy mieli dokonywać maksimum wysiłku, aby utrzymać statki w zdolności do ruchu. Jak zresztą pisze autor zaraz potem: „Na lądzie robotnicy cudzoziemscy i jeńcy wojenni uciekali przed czerwonymi wyzwolicielami i podawali pomocną rękę niemieckiej ludności cywilnej, swym dawnym pracodawcom i nadzorcom. Taka była rzeczywistość!”

Chociaż autor niniejszej recenzji nie dysponował danymi, które pozwalałyby zdementować te twierdzenia Fritza Brustat-Navala i zepsuć malowany przez niego obraz sytuacji (brak materiałów wynika zapewne stąd, że polscy robotnicy przymusowi nie pracowali na statkach *Handelsmarine*), to jednak już przelotne zastanowienie się nad twierdzeniami autora książki każe wątpić w jego rzetelność. Jako oficer KMD Gdańsk nie mógł on nie wiedzieć o terrorze policyjno-sądowym, panującym w portach bałtyckich w ostatniej fazie wojny. Sam pisze, zresztą o wie-

¹ W myśl tendencji do wybielania *Wehrmachtu* i administracji państwowej, a obarczania winą za tragedię i śmierć setek tysięcy ludzi wyłącznie NSDAP i jej organizacji filialnych.

szaniu dezertérów z *Wehrmachtu* na ulicach Gdyni. Dysponujemy również obszernymi materiałami, obrazującymi rzeczywisty los jeńców wojennych i robotników cudzoziemskich w tych miesiącach, choć jest to w większości materiał spoza Prus Wschodnich. Opracowania i relacje z tych dni mówią więc o bezlitosnym wykorzystywaniu cudzoziemskich robotników do prac przy budowie umocnień², o przymusowej ewakuacji jeńców wojennych i więźniów obozów koncentracyjnych narodowości nie tylko polskiej i obywateli nie tylko ZSRR, ale także pochodzących z okupowanych państw zachodnich, i o związanych z tą akcją okrucieństwach i zbrodniach³. Była to w stosunku do robotników cudzoziemskich i jeńców akcja planowa, troskliwie przygotowywana, w czasie której uchylenie się od wykonania rozkazu o ewakuacji groziło śmiercią na miejscu. Przygotowywano i przestrzegano w miarę możliwości drobiazgowych planów ewakuacji tej cennej siły roboczej⁴.

Należy przy tym wspomnieć, że również część autorów zachodniemieckich wspomina w swych książkach o zbrodniach, popełnianych na obywatelach obcych państw w czasie ewakuacji wschodnich prowincji Trzeciej Rzeszy. Troskliwie dbają oni jednak o to, żeby odium tych zbrodni spadło wyłącznie na partię hitlerowską i SS⁵. W czasie ofensywy radzieckiej 1945 roku zdarzało się rzeczywiście, że przymusowi robotnicy okazywali się nagle niezastąpieni, ale jednak nie wolno zapominać o tym, że po prostu musieli oni wykonywać rozkazy⁶.

Na osobne omówienie zasługuje oskarżenie przez autora radzieckich sił zbrojnych o barbarzyńskie metody prowadzenia wojny i nieprzestrzeganie konwencji międzynarodowych. W szczególności chodzi mu o rzekomo rozmyślnie atakowanie i zatapianie przez lotnictwo radzieckie oznakowanych niemieckich statków szpitalnych, przewożących wyłącznie ludność cywilną i rannych. Sam podaje jednak wiele przykładów, które świadczą, iż na tego rodzaju statkach rzeczywiście bezbronna ludność cywilna i ranni byli przemieszani (być może celowo?) z uzbrojonymi co prawda tylko w broń lekką, ale jednak zupełnie sprawnymi żołnierzami *Wehrmachtu*. Dla polskiego czytelnika wszelka próba udowodnienia, że to właśnie niemieckie siły zbrojne wprowadziły gangsterskie metody wojny w ogóle, a wojny na morzu w szczególności (przy czym do stałego repertuaru należało nadużywanie znaków Czerwonego Krzyża) byłoby wyważaniem otwartych drzwi. Z obowiązku recenzenta odeślijmy jednak zainteresowanych chociażby tylko do prac polskiego marynisty Jerzego Pertka⁷. Autor natomiast utrwała w społeczeństwie zachodniemieckim fałszywe schematy myślowe. Warto przy tym wykazać daleko idącą,

² Np. relacja H. Wejmana, *Pod batem i swastyką*, w: *Przemoc. Poniżenie. Poniżenie. Wspomnienia z przymusowych robót rolnych 1939—1945*, Warszawa 1967, ss. 382—384 (relacja robotnika z tzw. Kraju Kłajpedzkiego); B. Frankiewicz, *Praca przymusowa na Pomorzu Zachodnim w latach II wojny światowej*, Poznań 1969, ss. 171—172; K. Dunin-Wąsowicz, *Obóz koncentracyjny Stutthof*, Gdańsk 1970, ss. 223—246.

³ W. Lemiesz, *Praca przymusowa jeńców wojennych w Niemczech w latach II wojny światowej*, Zielona Góra 1969, ss. 106—107; J. Wilczur, *Anglosasi, nie jesteście Aryjczykami*, Warszawa 1964, s. 144 i tegoż autora *Krzyż Skandynawów*, Poznań 1968, ss. 10—12; S. Datner, *Zbrodnie Wehrmachtu na jeńcach wojennych armii regularnych w II wojnie światowej*, Warszawa 1961, ss. 293—295.

⁴ B. Frankiewicz, *op. cit.*, s. 169—170.

⁵ Tak np. H. v. Ahlfen, *Der Kampf um Schlesien*, München 1963, s. 74; H. G. Lass, *Die Flucht Ostpreussen 1944/45*, Bad Nauheim 1964, s. 211.

⁶ Owczesny burmistrz Elbląga dr H. Leeser pisze w swej relacji, że ponieważ wszyscy cywilni lekarze i aptekarze niemieccy uciekli z miasta w czasie walk, polska aptekarka, pracująca w jednej z aptek, musiała zaopatrywać rannych i chorych w niezbędne lekarstwa. Podkreśla on jednak, że pracowała ona w Elblągu przymusowo i nie wolno jej było wyjechać (*Dokumentation der Vertreibung der Deutschen aus Ost. — Mitteleuropa*, Bearb. von T. Schieder, Bonn 1954, Bd. I/1, s. 52, relacja nr 13).

⁷ W szczególności: *Od Reichsmarine do Bundesmarine 1918—1965*, Poznań 1966, ss. 255—292.

pomimo upływu czasu, zbieżność argumentacji autora z tokiem myślenia autorów osławionego *Kommissarbefehl*.

Również i w omawianej książce widać próbę dyskredytowania wyników działań radzieckiej marynarki wojennej na Morzu Bałtyckim w pierwszych miesiącach 1945 roku. Według autora ani radzieckie siły nawodne, ani okręty podwodne, ani lotnictwo nie zdołały w poważniejszy sposób zakłócić heroicznego wyczynu niemieckich marynarzy przy przewiezieniu na Zachód 2 milionów ludzi. O twierdzeniu tym pisałem już w recenzji książki K. Golczewskiego *Przymusowa ewakuacja z nadbałtyckich prowincji III Rzeszy 1944/1945*, Poznań 1971 („Komunikaty Mazursko-Warmińskie”, 1974 nr 3, s. 376, gdzie niestety przez pomyłkę zmieniono sens zdania). Nie jest to ani twierdzenie nowe, ani też oryginalne. Jest to m.in. urzędowe stwierdzenie sesji naukowej, zorganizowanej przez dowództwo *Bundesmarine* w Meierwik k/Glücksburga 6—7 grudnia 1961 roku⁸. Autor omawianej książki uwzględnia zresztą między innymi publikację byłego dowódcy Floty Bałtyckiej, admirała Władimira F. Tribuca, ale wnioski, jakie z nich wyciąga, prowadzą jedynie do dyskredytowania działań strony radzieckiej.

Cała książka napisana jest w formie *Tatsachenbericht*, którą bardzo często stosują zachodni niemieccy publicyści i dawni generałowie dla gloryfikacji *Wehrmachtu*. Pozwala im to na unikanie zbędnych ich zdaniem manipulacji z odsyłaczami, cytowaniem przekazów źródłowych i sygnaturami archiwalnymi. Ze zaś omawiana pozycja, podobnie jak i inne tego rodzaju książki, utrzymana jest w tonacji „zmięzchu bogów” i napisana nie bez działających na wyobraźnię efektów może ona mieć zapewne szeroki krąg czytelników w RFN (szczególnie w kręgach ziomkostw wschodnio- i zachodniopruskich itp.).

Książka Fritza Brustat-Navala przynosi wiele pożytecznego dla badacza materiału faktograficznego (szczególnie zaś do problematyki organizacji transportu morskiego uchodźców w 1945 r.). Narracja zaczyna i kończy się obrazem ostatnich prób przyspieszenia ewakuacji w maju 1945 roku, dosłownie na pięć minut przed dwunastą. Niestety w omawianej książce dominują stare tendencje polityczne, rodem z *Oberkommando der Kriegsmarine*. Nie może być jednak inaczej, jeżeli pracy autora patronował sam *Grossadmiral a.D.* Karl Dönitz, który w posłowie dał jej swoje placet.

Marek Sokołowski

Andrzej Kwilecki, *Lemkowie. Zagadnienie migracji i asymilacji*, Warszawa 1974 Państwowe Wydawnictwo Naukowe, ss. 322.

Zagadnienia etniczne Warmii i Mazur cieszą się od dawna dużym zainteresowaniem badaczy reprezentujących różnorakie dyscypliny naukowe. Jest ono większe niż można przypuszczać na podstawie ogłoszonych drukiem rozpraw, artykułów i przyczynków. Powszechne jest wśród badaczy Warmii i Mazur zrozumienie, że dla wyjaśnienia niemal każdego problemu współczesności Warmii i Mazur trzeba sięgać do analizy złożonych problemów ludnościowych tego regionu. W dotychczasowych studiach nad problemami ludnościowymi dominowało zainteresowanie ludnością rodzimą. Jak gdyby na marginesie tego głównego nurtu, interesowano się innymi grupami ludności, a przede wszystkim zagadnieniami towarzyszącymi jej osiedlaniu, stabilizacji i adaptacji w pierwszych latach po drugiej wojnie światowej. Rozpoznanie przez naukę polską tych procesów w Olsztynie jest o wiele mniejsze niż w innych regionach ziem nadodrzańskich i nadbałtyckich. Wielu procesów i zjawisk z pierwszych lat kształtowania się nowego społeczeństwa nie zbadanych współcześnie przez socjologa w terenie, nie będzie dziś mógł odtworzyć ani historyk, ani tym bardziej socjolog czy etnograf. Można będzie próbować wnioskować o nich

⁸ H. Lorenz, *Die Ostsee-Kriegführung der Roten Flotte im Zweiten Weltkrieg, w: Das deutsche Bild der russischen und sowjetischen Marine*, Frankfurt a.M., 1962, s. 107 (Vorträge der V. Historisch-Taktischen Tagung der Flotte. 6—7 Dezember 1961; Beiheft 7/8 der „Marine Rundschau”).