

Piotr Szlanta

"Die Murmanbahn 1915 bis 1919. Kriegsnotwendigkeit und Wirtschaftsinteressen", Reinhard Nachtigal, Remshalden 2007 : [recenzja]

Przegląd Historyczny 99/1, 180-181

2008

Artykuł został 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.

* * *

Reinhard N a c h t i g a l, *Die Murmanbahn 1915 bis 1919. Kriegsnotwendigkeit und Wirtschaftsinteressen*, BAG-Verlag, Remshalden 2007, s. 222.

Omawiana książka niemieckiego historyka z Freiburga Reinharda N a c h t i g a l a opisuje różnorodne aspekty gigantycznego przedsięwzięcia, jakim była budowa kolei łączącej port w Murmańsku z rejonem Piotrogradu. Podczas pierwszej wojny światowej Rosja stanowiła niemal odciętą wyspę, mając olbrzymie trudności w komunikacji ze swymi zachodnimi aliantami. Niemiecka flota dominowała na Bałtyku, zaś Duńczycy zaminowali cieśniny prowadzące na Morze Północne. W momencie przystąpienia Turcji do wojny w listopadzie 1914 r. zamknięta została także droga czarnomorska. Próba jej odblokowania podjęta w 1915 r. (bitwa o Gallipoli) zakończyła się fiaskiem. Port we Władywostoku zaś oddalony był od linii frontu o kilka tysięcy kilometrów, zaś podróż łączącą go z europejską Rosją, mającą ograniczoną przepustowość koleją transsyberyjską trwała ponad miesiąc.

Budowa kolei do Murmańska stała się zatem sprawą o pierwszorzędym znaczeniu dla wysiłku wojennego Ententy. Od niej bowiem zależało, czy sojusznicy słabnącej i popadającej w coraz większy chaos Rosji będą w stanie przyjąć jej z efektywną pomocą. Dlatego w przedsięwzięcie organizacyjnie, kapitałowo i materiałowo zaangażowała się Wielka Brytania, zainteresowana także w eksploatacji rosyjskich bogactw naturalnych w okresie powojennym. Nachtigal opisuje nie zawsze łatwe i wolne od napięć stosunki między zainteresowanymi państwami, zwłaszcza, gdy rząd w Londynie w 1918 r. zdecydował się na wysłanie do północnej Rosji swych wojsk w celu ochrony kolei murmańskiej, udzielenia pomocy białym oraz przeciwdziałania wpływom niemieckim.

Cezury pracy obejmują okres lat 1915–1919. Narrację autor zaczyna w momencie podjęcia decyzji o budowie kolei murmańskiej, kończy zaś na wojnie domowej w Rosji i ostatnich brytyjskich planach gospodarczych związanych z rosyjską Północą. Książka podzielona jest na siedem części, w tym pięć rozdziałów. W pierwszym Nachtigal omawia początki budowy i udział w tym przedsięwzięciu Brytyjczyków, w drugim — wykorzystanie przy inwestycji niemieckich i austro-węgierskich jeńców wojennych. Trzeci dotyczy podejmowanych latem i jesienią 1916 r. niemieckich prób wywarcia presji na Rosjan w celu poprawy warunków bytowych jeńców. Czwarty rozdział poświęcony został ewakuacji jeńców zatrudnionych przy budowie kolei. W piątym opisano szczegółowo udane próby ucieczek oraz system pomocy zbiegom, zorganizowany przez niemieckie placówki dyplomatyczne oraz konsularne w Szwecji i Norwegii. Pracę kończy rozdział poświęcony aktywności Brytyjczyków w północnej Rosji w latach 1917–1918, a więc głównie interwencji militarnej aliantów na Półwyspie Kolskim i ich przedsięwzięciom gospodarczym w regionie.

Kolej murmańską zaczęto budować w czerwcu 1915 r., zaś prowizorycznie oddano do użytku niemal w przededniu wybuchu rewolucji lutowej, na przełomie 1916 i 1917 r. Przebiegała ona przez niemal dziewicze, rzadko zaludnione, pokryte tajgą i tundrą, poprzecinane licznymi jeziorami obszary północnej Rosji. Z powodu niedostatku siły roboczej, wynikającego z mobilizacji 15 mln żołnierzy i dużych strat ludzkich, przy budowie kolei zatrudnionych było około 70 tys. jeńców wojennych Państw Centralnych, głównie etnicznych Niemców i Węgrów, choć byli wśród nich i Polacy. Cierpieli oni z powodu ostrego klimatu, długich polarnych nocy, złej organizacji pracy, najróżniejszych braków (żywności, ubrań, butów, odpowiednich kwater, materaców, łaźni, środków higieny, urządzeń do dezynsekcji, wystarczającej opieki lekarskiej *etc.*) czy też brutalnego traktowania ze

strony niektórych, wywodzących się głównie z ludów kaukaskich, nadzorców. Zresztą najlepszym strażnikiem były bezkresne, z rzadka zaludnione obszary rosyjskiej tundry.

Jeńców dziesiątkowały takie choroby jak szkorbut, tyfus, gruźlica czy reumatyzm. Kosztowało to życie około 25 tys. z nich. Informacje o ciężkim położeniu budowniczych kolei dotarły nawet na drugą stronę linii frontu. W celu wymuszenia na Rosjanach polepszenia warunków, w jakich przetrzymywano ich obywateli, Niemcy grozili nawet represjami i jesienią 1916 r. przejściowo skierowali 500 rosyjskich oficerów do obozu karnego w pobliżu Minden w Westfalii. Do poprawy doli jeńców miały przyczynić się również wizytacje misji Czerwonego Krzyża, z udziałem przedstawicieli neutralnej Danii i Szwecji (do czasu także Stanów Zjednoczonych) oraz przyjazd pielęgniarek z Niemiec i Austro-Węgier. Te ostatnie przybyły tam w ramach uzgodnień o wzajemności — do obozów dla rosyjskich jeńców w Rzeszy i państwie Habsburgów skierowano Rosjanki.

Autor przeprowadził szeroką kwerendę w archiwach rosyjskich, niemieckich, austriackich i brytyjskich. Obszerną bibliografię uzupełniłbym tylko wspomnieniami ambasadora Wielkiej Brytanii Rosji w latach 1910–1918 George'a Buchanana, który znajdował się w centrum opisywanych wydarzeń. Sam Nachtigal wielokrotnie w tekście wymienia jego nazwisko i odwołuje się w przypisach do jego korespondencji dyplomatycznej z londyńską centralą. Pracę wzbogacają liczne fotografie, tabele, wykresy, mapy, indeks osobowy i aneks z wybranymi źródłami.

W książce znajduje się trochę poloników np. misja polskiego księdza rzymskokatolickiego z Akademii Duchownej w Petersburgu Stanisława Trzeciaka, który w 1916 r. odwiedził budowaną kolej. Szkoda, że opisując formacje narodowościowe działające w północnej Rosji podczas wojny domowej autor nie wymienił naszego batalionu stacjonującego w Murmańsku. Miejscami narracja wydaje się zbyt szczegółowa i czytelnik ma trudność, by w zalewie liczb odnaleźć główny wątek.

Piotr Szlanta

Grażyna Korneć, *Tajna oświata na Południowym Podlasiu i Wschodnim Mazowszu 1939–1944*, Siedlce 2006, Wydawnictwo Akademii Podlaskiej, s. 611.

Książka powstała na podstawie pracy doktorskiej, napisanej pod kierunkiem Piotra Matusaka i obroniona w Instytucie Historii Akademii Podlaskiej, w semestrze zimowym 2004/2005 r. Autorka wykorzystała materiały zgromadzone w 19 archiwach, w tym akta Delegatury RP na Kraj oraz Akta Rady Głównej Opiekuńczej. Bibliografia prac drukowanych liczy 16 stron.

Rozdział pierwszy książki jest poświęcony tradycji niepodległościowej i tajnej oświacie w okresie zaborów na Południowym Podlasiu i Wschodnim Mazowszu. Autorka przedstawiła strukturę społeczno-polityczną oraz stan oświaty i szkolnictwa regionu w końcowym okresie II Rzeczypospolitej.

W drugim rozdziale pracy Grażyna Korneć omawia społeczno-polityczną sytuację regionu w okresie okupacji niemieckiej. Autorka przedstawiła strukturę aparatu władzy okupanta oraz obszary jego głównej działalności: grabież ekonomiczną, wywóz młodzieży na przymusowe roboty do III Rzeszy oraz eksterminację ludności, inteligencji–nauczycieli i represje wobec uczniów.

Rozdział trzeci monografii dotyczy wizerunku tajnej oświaty i działalności na płaszczyźnie politycznej i wojskowej konspiracji. Korneć podkreśla ściśle związki nauczycieli i tajnego nauczania z cy-