

Krzysztof Kubiak

"Flota GUŁag -u. Stalinowskie statki śmierci: transport na Kołymę",
Martin J. Bollinger, Zakrzewo-Poznań
2010 : [recenzja]

Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego 6, 257-260

2011/2012

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.

Martin J. Bollinger,
*Flota GUŁag-u. Stalinowskie statki śmierci:
transport na Kołymę, Axis – Replika,
Zakrzewo – Poznań 2010*

Kołyma to rzeka w azjatyckiej części Rosji, w obwodzie magadańskim i Jakucji o długość 2129 km, jeden z dwóch elementów ciągu rzeczno-kołymyjskiego. Powstaje ona z połączenia rzek Kułu i Ajan-Juriach, w górnym biegu płynie przez Góry Czerskiego opływając od południa wyższe pasma, przepływa przez Kołymski Zbiornik Wodny¹ i zaporę Kołymskiej Elektrowni Wodnej², dalej płynie w kierunku północnym pomiędzy górami Czerskiego i Omsukczańskimi, następnie wschodnim skrajem Niziny Kołymskiej, opływając łukiem od zachodu Płaskowyż Jukagirski, uchodzi do Morza Wschodniosyberyjskiego deltą o powierzchni 3000 km². Jednakże w literaturze historyczno-politologicznej termin „Kołyma” ma zupełnie inne znaczenie. Jest on synonimem obszaru o powierzchni niemal ośmiokrotnie większej od Polski, trzymanego w kleszczach wyjątkowo nieprzyjaznego ludziom klimatu (w osadzie Tomotor leżącej nad Indygirką zanotowano najniższą na globie temperaturę w miejscu stale zamieszkanym przez człowieka³), na którym władcy sowieckiego imperium stworzyli największy kompleks obozów pracy przymusowej, zwany przez zwykłych Rosjan, którzy wiedzieli o jego istnieniu, „kontynentem”, zaś przez więźniów „przeklętą wyspą”.

Utworzenie właśnie tam obozów pracy niewolniczej wynikało co najmniej z dwóch przyczyn. Po pierwsze region Kołymy bogaty jest w surowce naturalne: złoto, rudy cyny, ołowiu, uranu (który rozpoczęto eksploatować w latach czterdziestych ubiegłego wieku) platyna, węgiel i inne, ale całkowicie pozbawiony miejscowej siły roboczej. Ekstremalnie trudne warunki czyniły zaś mało prawdopodobnym pozyskiwanie dobrowolnych pracowników. Po drugie, północno-wschodnia Syberia jest rejonem na tyle izolowanym, odciętym od reszty świata, że możliwość przedostania się na zewnątrz informacji mogących naruszyć wizerunek państwa „szczęśliwych robotników i chłopów” była zaiste niewielka. Analizując

¹ Kołymski Zbiornik Wodny – zbiornik wodny na Kołymie, w południowej części Gór Czerskiego: powierzchnia 441 km², długość (wzdłuż Kołymy) 148 km, szerokość do 6 km, głębokość do 120 m, pojemność całkowita 14,56 km³. Powstał w wyniku zbudowania zapory Kołymskiej Elektrowni Wodnej, pierwszy raz całkowicie wypełniony w 1989 roku.

² Kołymaska Elektrownia Wodna – zapora o wysokości 131 m i długości 760 m, w której zabudowano pięć hydrozespołów o łącznej mocy 900 MW, średnia produkcja roczna 3325 mln kWh. Budowę elektrowni planowano już od 1935 roku, jednak rozpoczęto dopiero w roku 1970. Ostatni hydrozespół uruchomiono w roku 1995.

³ Do roku 2004 za światowy „biegun zimna” (w odniesieniu do obszarów o stałym osadnictwie) uważano osadę Ojmiakon. 26 stycznia 1926 roku odnotowano tam temperaturę -71,2°C. W styczniu 2004 roku termometry w pobliskim Domator wskazały -72,2 °C. W Ojmiakon zanotowano ponadto najwyższą roczną amplitudę temperatur równą 104°C (-71 °C – 33 °C).

daty ukazywania się na Zachodzie publikacji dotyczących „nie ludzkiej ziemi” przyznać przy tym trzeba, że przynajmniej druga z przedstawionych przesłanek okazała się słuszna.

Decyzję o utworzeniu w regionie Kołymy kompleksu obozów pracy przymusowej podjęto pod koniec 1931 r. W tym celu powołano specjalną organizację gospodarczą, znaną pod nazwą skrótowca „dalstroj”⁴. Jego pierwszym szefem został Eduard Pietrowicz Bierzin. Robotników dostarczać miał „dalstrojowi” Zarząd Północno-Wschodnich Poprawczych Obozów Pracy (Siewwostlag), będący częścią olbrzymiej (powołanej w 1930 r.), a zarządzanej przez NKWD struktury określanej terminem Główny Zarząd Poprawczych Obozów Pracy i Kolonii (GUŁag).

Z uwagi na położenie geograficzne regionu Kołymy w opisanych powyższej przedsięwzięciach od początku rolę kluczową odgrywał transport morski, łączący wschodnie zakończenie Kolei Transsyberyjskiej, czyli Władywostok z wybrzeżami „archipelagu GUŁag”, czyli Nagajewem (Magadanem)⁵ nad Morzem Ochockim, Ambarczykimi leżącym u ujścia Kołymy nad Morzem Wschodniosyberyjskim⁶ i znajdującym się w górze biegu tej rzeki Niżniekołymskim⁷. Znacznie mniejszą rolę odgrywał transport prowadzony z zachodnich, arktycznych krańców Związku Sowieckiego – Murmańska i Archangielska do Ambarczyka i Niżniekołymska.

Jeden z aspektów związków GUŁag-u z transportem morskim, a mianowicie przewóz więźniów (zeków), stał się przedmiotem dociekań australijskiego badacza Martina J. Bollingera. Ich rezultatem jest praca *Flota GUŁagu. Stalinowskie statki śmierci: transporty na Kołymę*, wydanej wspólnie sumptem wielkopolskich oficyn Replika i Axis (tytuł oryginału” *Stalin’s Slave Ships. Kolyma, the Gulag Fleet, and the Role of the West*, Santa Barbara 2003). Autor skoncentrował się w swoich badaniach na dwóch głównych problemach: faktografii sowieckiej arktycznej flotylii eksploatowanej jako integralna część „dalstroju” i jednostek używanych w tym celu doraźnie oraz na pytaniu, ile na temat kołymskiej „fabryki śmierci” wiedział Zachód i na ile demokracje przyczyniły się do powstania, a następnie utrzymania obsługującej ją floty.

Warstwa faktograficzna recenzowanej pozycji jest zaiste imponująca. Autor dokonał gigantycznej kweryndy archiwaliów i dostępnych publikacji, nawiązał kontakt z licznymi badaczami na całym świecie zajmujących się historią Związku Sowieckiego, wielkiego terroru i GUŁag-u, zdołał przeprowadzić wywiady z niektórymi z żyjących uczestników wydarzeń. Co ważne, nie idzie on łatwymi, przetartymi ścieżkami, a w sposób wysoce krytyczny podchodzi do opisywanych wydarzeń, poddając weryfikacji nawet te fakty, które w literaturze

⁴ Wśród badaczy nie ma zgodności, jakie było rozwinięcie tego akronimu. W literaturze można znaleźć następujące: „Główny Zarząd Budownictwa na Dalekiej Północy”, „Dalekopółnocny Trust Budowlany”, „Dalekowschodni Zarząd Budowlany”.

⁵ W roku 1928 na miejscu obecnego miasta Magadan została założona pierwsza osada o nazwie Nagajewo. Jej intensywna rozbudowa rozpoczęła się w roku 1933, w związku z działalnością „dalstroju”. W 1939 r. nazwę miejscowości rozwijającej się dzięki niewolniczej sile roboczej zmieniono na Magadan. Stało się ono głównym centrum transferu więźniów i wywozu kołymskich bogactw. Obecnie miasto liczy około 106 000 mieszkańców.

⁶ W odróżnieniu od Magadanu Ambarczyk pozostał niewielką, doraźną przystanią. Wynikało to w dużej mierze z faktu, że sezon nawigacyjny jest tam bardzo krótki – akwen pokryty jest lodem od października do lipca. Obecnie znajduje się tam stacja meteorologiczna obsadzona przez sześciuosobową załogę.

⁷ Obecnie około 6000 mieszkańców. Jest to jedna z najstarszych osad w tym regionie, obsadzony załogą fort powstał tam w 1644 roku.

przedmiotu uważane są za niemal „kanoniczne”. Takie podejście zaowocowało między innymi zdystansowaniem się Bollingera od tak zwanej tragedii „Dżumy” i zanegowania tego, iż wydarzenia, które doprowadziły jakoby do śmierci ponad 12 000 więźniów, w ogóle miały miejsce. Nie oznacza to jednak, że australijski badacz jest „rewizjonistą” negującym zbrodnię Kołomy. Opisuje on wszak w sposób rzeczowy, a jednocześnie emocjonalny zdarzenia wyjątkowo tragiczne, takie choćby jak zatonięcie u wybrzeży Japonii transportowca „Ingirka” w nocy z 12 na 13 września 1939 r. (życie postradało 741 osób), czy gehennę więźniów politycznych w ładowniach w skrajnie trudnych warunkach, a oddanych ponadto pod pokładami na pastwę kryminalistów.

Istotne znaczenie dla kwestii faktograficznych mają oprócz tego dwa zestawione olbrzymim wysiłkiem załączniki omawiające w skrótowny sposób jednostki zbudowane dla floty GUŁag-u w Związku Sowieckim oraz pozyskane w krajach zachodnich, zarówno dzięki zakupowi, jak i przekazaniu przez Stany Zjednoczone w ramach programu *lend-lease*. Zainteresowanie wzbudzić powinna zwłaszcza druga z wymienionych kwestii, gdyż często jeszcze pokutuje w naszym kraju, kreowane przez lata komunistycznej propagandy historycznej, fałszywe przekonanie, iż na dostawy dla Sowietów składały się głównie konserwy oraz samochody terenowe i ciężarówki. Prócz ilości przekazanych „czerwonemu sojusznikowi” jednostek szczególnie interesujące są dane odnoszące się do dat (jeszcze po zakończeniu wojny w Europie i na Dalekim Wschodzie), ilości oraz kosztów remontów statków sowieckich przeprowadzanych w stoczniach amerykańskich i kanadyjskich.

O ile problematyka faktograficzna została przedstawiona w sposób wysoce kompetentny, a jednocześnie wyrazisty, o tyle kwestie związane z drugim węzłowym problemem dotyczącym wiedzy zachodu o Kołymie oraz partycypacji w dziele tworzenia i utrzymania „niewolniczej floty” owej wyrazistości są bez wątpienia pozbawione. Autor trafnie zadaje pytania, lecz niekiedy odnosi się wrażenie, że poszukując na nie odpowiedzi, zatrzymuje się w pół drogi. Najbardziej brakuje chyba bardziej jednoznacznie, bądź jak kto woli „ostrzej” sformułowanych, hipotez dotyczących ilości informacji o północnych „zagłębiach śmierci”, którymi dysponowali w latach II wojny światowej Brytyjczycy, a zwłaszcza Amerykanie, oraz próby odpowiedzi na pytanie, czy dane owe, nawet gdyby pojawiły się w znacznie większej obfitości, wpłynęłyby w sposób istotny na politykę mocarstw anglosaskich wobec imperium Stalina. Autor przychyła się do tezy, że pragmatyczni przywódcy zachodni, zainteresowani tym, by Sowiety wiązały jak największy potencjał niemiecki, w niczym by swojej polityki nie zmienili (pogląd ten jest z pewnością w pełni zasadny), ale artykułuje to w taki sposób, że owa fundamentalna konstatacja ztraca się w toku narracji.

Podsumowując – Bollinger w sposób bardzo dobry uporał się z historią „floty GUŁag-u”, wliczając w to ukazanie jej przemian ilościowych i jakościowych, zweryfikował twierdzenia mające dotąd charakter „prawd niekwestionowanych”, ale oparte na bardzo słabych przesłankach, osadził funkcjonowanie tej organizacji w kontekście społecznym sowieckiej Dalekiej Północy i Dalekiego Wschodu oraz relacjach z państwami zachodnimi przed wybuchem wojny i anglosaskimi sojusznikami w trakcie jej trwania oraz bezpośrednio po zakończeniu, przeprowadził racjonalne kalkulacje dotyczące liczby przewożonych więźniów. Obszar ten nie budzi poważniejszych zastrzeżeń. Ewidentnych pomyłek w książce Bollingera jest stosunkowo niewiele. Najbardziej bodajże rzuca się w oczy stwierdzenie, że przy tworzeniu kołomyjskich obozów wykorzystano doświadczenia z wykorzystania pracy

niewolniczej pozyskane w trakcie budowy Kanału Białomorskiego, która zdaniem autora miała miejsce dekadę wcześniej. Tymczasem kanał powstał w latach 1930-1933, a więc równoległe z Kołymą.

Tam jednak, gdzie autor usiłował powiązać obszar nautyczny, bezpośrednio związany z aktywnością na morzu, który zna i który ewidentnie jest jego poznawczą pasją, z zagadnieniami wielkiej polityki rezultatu za w pełni satysfakcjonujący uznać nie można. Bollinger albo nie chciał, albo obawiał się formułowania jednoznacznych sądów, być może dlatego, że nie dysponował dokumentami umożliwiającymi podjęcie takiego zadania. Budzi to tym większe zdziwienie, że w wydaniu oryginalnym problem współodpowiedzialności Zachodu wyspecyfikowany został w tytule (znajduje się w nim wszak fraza „rola Zachodu” – *the Role of the West*). Sam fakt remontowania statków użytkowanych przez „niewolniczą flotę” w portach amerykańskich oraz dostarczania aliantowi tonażu w warunkach toczącej się wojny (zwłaszcza że sowieckie frachtowce mogły, w warunkach paktu o nieagresji z Japonią, przewozić amerykański sprzęt i materiały do portów Dalekiego Wschodu, odciążając konwojowy szlak północnoatlantycki i kanał irański) jest interesujący, ale tezy o „roli Zachodu” w zbrodniczym komunistycznym przedsięwzięciu chyba dostatecznie nie udowadnia.

Mimo powyższych uwag przyznać należy, że recenzowana praca ma charakter wybitnie prekursorski, czego Autor zresztą nie ukrywa, zdając sobie sprawę, że prowadzenia badań na tak dziewiczym obszarze sprzyjało popełnianiu błędów. Stanowi ona cenne uzupełnienie istniejącej wiedzy, po które powinien sięgnąć czytelnik zainteresowany zarówno historią Związku Sowieckiego, a zwłaszcza epoki stalinowskiego terroru, jak i osoby zainteresowane problematyką nautyczną oraz zagadnieniami związanymi z dziejami obszarów borealnych.

Krzysztof KUBIAK