

Nikolaus Wachsmann

Wstęp

Nasze wyobrażenia przeszłości są często statyczne: następujące po sobie płaskie i pozbawione życia obrazy. Trudno je ożywić i wyobrazić sobie przeszłość w ruchu, zawsze zmieniającą się, przechodzącą w kierunku wciąż niezapisanej przyszłości. Jest to szczególnie prawdziwe w przypadku nazistowskich obozów koncentracyjnych. Kiedy odwiedzamy miejsca pamięci dzisiaj, wydają się one patetyczne i spokojne. Opuszczone baraki więźniarskie lub tylko puste miejsca po nich, pokryte trawą lub żwirem. Jednak te przestrzenie tętniły niegdyś życiem: więźniowie maszerujący do pracy, chorzy wlekący się do szpitali obozowych, esesmani przejeżdżający na rowerach lub motocyklach, wózki i ciężarówki wożące zaopatrzenie. Krótko mówiąc: obozy były niezwykle dynamiczne¹.

Obozy koncentracyjne były w nieustającym ruchu, każdy dzień w nich był niepowtarzalny i ten ruch właśnie sięgał daleko poza drut kolczasty, który otaczał obozowe sektory. Obozy nie były odległymi wyspami cierpienia, odciętymi od reszty świata, ale posiadały niezliczone powiązania ze światem zewnętrznym zarówno tym bliskim, jak i dalekim. Stałe transporty dostarczały do obozów materiały budowlane, żywność, ubrania i inne produkty, z kolei w drugą stronę wywożono inne dobra, zaczynając od tych wykonanych przez więźniów, będących wynikiem ich niewolniczej pracy, na przedmiotach po zmarłych kończąc, włączając w to również wyrwane im złote zęby. Również załoga obozowa SS przyjeżdżała i wyjeżdżała, przybywała z innych obozów w celu objęcia nowych stanowisk lub inspekcji obozów podczas oficjalnych wizyt, by zapoznać się z różnymi formami terroru. W samym centrum tego ruchu znajdowali się więźniowie. Niemal każdego dnia, w prawie

¹ Por. Nikolaus Wachsmann, „Being in Auschwitz: Lived experience and the Holocaust”, w: *Times Literary Supplement*, 24.01.2020.

każdym większym obozie, przychodziły nowe transporty więźniów, podczas gdy inni więźniowie byli z niego wywożeni. Weźmy jeden dzień w Auschwitz, 7 września 1944 roku. W tamten czwartek lokalne obozowe SS zarejestrowało więźniów (głównie Żydów), których przywieziono z różnych zakątków kontrolowanej przez nazistów Europy: Katowic, Łodzi, Wiednia, Lyonu, Triestu, Berlina oraz Węgier. W tym samym dniu administracja SS z Auschwitz wysłała kilkuset więźniów w transportach do Hersbrucka koło Norymbergi (podobóz Flossenbürga), do Lipska (podobóz Buchenwaldu) i do obozu macierzystego w Buchenwaldzie². Badacze zajmujący się obozami koncentracyjnymi starali się uchwycić przepływ więźniów w całej jego złożoności. Niektórzy naukowcy, skupiający się wąsko na pojedynczym obozie, przeoczyli połączenia ze światem zewnętrznym. Inni przedstawiali obozy jako bezczasowe i niezmiennie, tworząc ahistoryczny „idealny typ”, co całkowicie pomija ich dynamiczny charakter. Nawet gdy historycy próbowali zrekonstruować poszczególne transporty, napotykali na ogromne trudności, w tym niepełne, sprzeczne i brakujące dane. Pomimo tych przeszkód opublikowano kilka ważnych prac na temat kluczowych aspektów transportów obozowych, zwłaszcza na temat przemieszczania się między obozami macierzystymi a ich podobozami, deportacji europejskich Żydów w czasie Holokaustu oraz marszów śmierci i transportów pod koniec drugiej wojny światowej³. Wciąż jednak pod wieloma względami transporty do i z obozów pozostają niezbadanym obszarem.

Niniejsza publikacja jest częścią nowego etapu badań, które głębiej niż kiedykolwiek wnikają w praktykę transportu więźniów⁴. Jest wciąż zbyt wcześnie, by przeprowadzić kompleksową analizę transportów w całym systemie obozów koncentracyjnych SS z jego niemal 30 obozami macierzystymi i ponad 1100 podobozami. Stąd niniejsza publikacja skupia się na mniejszej liczbie więźniów i obozów: trzech obozach i ich podobozach – Dachau i Flossenbürg (dwóch najdłużej działających obozach) oraz Auschwitz (największym ze wszystkich obozów, choć obecne są również inne obozy macierzyste, włącznie z Majdankiem, Neuengamme i Gross-Rosen) – i jednej grupie więźniów (Polkach i Polakach), którzy tworzyli największą grupę narodową w wielu obozach podczas drugiej wojny światowej. Takie podejście umożliwia

² Danuta Czech, *Kalendarium der Ereignisse im Konzentrationslager Auschwitz-Birkenau 1939–1945*, Reinbek 1989, s. 871-872.

³ Na temat podobozów zob. m.in. Jens-Christian Wagner, *Produktion des Todes. Das KZ Mittelbau-Dora*, Getynga 2004; Marc Buggeln, *Arbeit & Gewalt. Das Au-enlagersystem des KZ Neuengamme*, Getynga 2009. Na temat Holokaustu zob. Raul Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Moguncja 1981; Alfred Gottwaldt, Diana Schulle, *Die Judendeportationen aus dem Deutschen Reich 1941–1945*, Wiesbaden 2005. Na temat marszów śmierci zob. m.in. Daniel Blatman, *The Death Marches. The Final Phase of Nazi Genocide*, Cambridge, Mass. 2011; Martin Clemens Winter, *Gewalt und Erinnerung im ländlichen Raum. Die deutsche Bevölkerung und die Todesmärsche*, Berlin 2018.

⁴ Aby zapoznać się z innymi projektami badawczymi, zobacz różne artykuły z konferencji „Deportations in the Nazi Era – Sources and Research Online“, Arolsen Archives, październik 2020.

różne ujęcia tematu, dzięki czemu szereg ważnych aspektów można zobaczyć w ostrzejszym świetle.

Po pierwsze, publikacja pokazuje, jak rozległe i dalekosiężne były transporty więźniów, a także jak zmieniały się one w czasie. Autorzy przypominają, że obozy koncentracyjne były częścią szerokiej i gęstej sieci terroru, która rozciągała się na znaczną część Europy – nowi więźniowie przybywali z różnych niezliczonych miejsc nazistowskiego terroru i aresztów: gett, obozów pracy przymusowej, więzień państwowych, więzień policyjnych, obozów przejściowych i innych. Gdy raz znaleźli się w systemie obozów koncentracyjnych, często przenoszani byli w jego ramach do innych obozów macierzystych lub podobozów. Czytając niniejszą publikację, dowiadujemy się, że spośród 250 000 więźniów deportowanych z Auschwitz do innych obozów koncentracyjnych tysiące znalazły się w Dachau (dokład połowa wszystkich polskich więźniów przyjechała z innych obozów koncentracyjnych). Co istotne, autorzy tej publikacji przyjrzeni się również nazwiskom kryjącym się za numerami i szczegółowo opisali, co transporty znaczyły dla pojedynczych więźniów – mężczyzn takich jak Stanisław Banaszek, którego okrutna odyseja przez system obozowy rozpoczęła się na Majdanku i poprowadziła przez Flossenbürg, Gross-Rosen, Sachsenhausen, Leipzig-Thekla (podobóz Buchenwaldu), by ostatecznie zaprowadzić do Mülsen St. Micheln (podobóz Flossenbürga), gdzie zginął 12 kwietnia 1945 roku, dzień przed opuszczeniem obozu przez SS, podczas ostatnich tygodni dyktatury nazistowskiej.

Po drugie, autorzy zmuszają nas do głębszej refleksji o powodach stojących za międzyobozowymi transferami. Jak możemy wytłumaczyć te wszystkie transporty przecinające się na terenie kontrolowanym przez nazistów, w ramach pojedynczego kompleksu obozów koncentracyjnych oraz z jednego kompleksu do drugiego? Były przypadki, że motywy działań władz SS – przede wszystkim Inspektion der Konzentrationslager (Inspektorat Obozów Koncentracyjnych), a później SS-Wirtschafts-Verwaltungshauptamt (Główny Urząd Gospodarki i Administracji SS) – wyglądały na prawie niemożliwe do rozszyfrowania; niektóre przeniesienia więźniów wydają się po prostu przeciwstawiać wszelkiej logice. Jednak dzięki nowym badaniom prezentowanym w niniejszej publikacji uzasadnienie posunięć SS w związku z innymi transportami staje się coraz bardziej klarowne. Czasami katalizatorem była decyzja o zgromadzeniu konkretnych grup więźniów w konkretnych obozach. Jak można zauważyć, wyznaczenie przez SS na początku wojny obozu Dachau jako centralnego obozu dla księży zapoczątkowało kierowanie tam transportów z innych obozów, w tym z Auschwitz. Innym kluczowym czynnikiem omawianym w kilku rozdziałach było pragnienie wykorzystania robotników przymusowych na budowach i w fabrykach, przy czym kierownictwo SS działało jak agencja zatrudnienia, wysyłając więźniów ślusarzy i górników do jednego obozu, a elektryków i dekarzy do drugiego. Pod koniec wojny miały miejsce marsze i wysyłanie więźniów w transport, spowodowane decyzją SS o oczyszczeniu obozów przed przybyciem tam wojsk alianckich.

Po trzecie, publikacja prezentuje nowe spojrzenie na samo doświadczenie deportacji, ważny, ale wciąż niedostatecznie zbadany aspekt nazistowskiego terroru⁵. Dowiadujemy się więcej o szczegółach logistycznych – o wykorzystywaniu przez sprawców ciężarówek i pociągów oraz o skomplikowanym systemie rejestracji przyjazdów i wyjazdów – jak również o rozbieżnościach między planami SS a rzeczywistością, spowodowanymi sprzecznościami, improwizacją i chaosem. Jak widzimy w niniejszej publikacji, deportacje – często naznaczone strasznym głodem, pragnieniem i niedostatkiem – dla wielu więźniów oznaczały śmierć, zarówno podczas transportu, jak i wkrótce po nim: spośród 1000 więźniów Majdanka wybranych do transportu do Flossenbürga pod koniec marca 1943 roku niemal 40 nigdy nie dotarło do celu, zginęło w drodze na stację lub w pociągu, a ponad 100 innych nie przeżyło pierwszego tygodnia we Flossenbürgu, w wyniku tortur zadanych przez esesmanów po przybyciu. Ale treść artykułów pokazuje również, że przemieszczanie więźniów między obozami nie zawsze odbywało się według tego samego schematu. Historia obozów jest pełna wyjątków i niespodzianek, jak na przykład historia wycieńczonych i pokrytych pchłami polskich księży, którzy w grudniu 1940 roku siedzieli w wygodnych fotelach zwykłego pociągu osobowego relacji Wiedeń-Monachium w drodze z Auschwitz do Dachau.

Po czwarte i ostatnie, publikacja ukazuje potencjał cyfryzacji dla badań nad terrorem nazistowskim. Ostatnie przełomowe projekty pokazały wielką wartość dodaną nowych technologii, takich jak wykorzystanie systemów informacji geograficznej (GIS) do analizy przestrzennej i geowizualizacji Holokaustu⁶. Oczywiście, suche dane nie mówią same za siebie; musimy zadać właściwe pytania, aby nadać sens liczbom i statystykom⁷. I to właśnie jest wkład do tej publikacji, wykorzystującej obszerne, nowe systemy baz danych i georeferencji, by rzucić światło na poszczególne transporty do i z obozów. Aby potencjał tych zbiorów danych mógł wzrosnąć, w kolejnych latach będą one musiały zostać uzupełnione. Pozwolą nam one odpowiedzieć na dalsze pytania dotyczące skali i zasięgu deportacji, a także pochodzenia i losów deportowanych, a tym samym pomogą nam lepiej zrozumieć nieustanne zmiany i ruch, jakie charakteryzowały nazistowski system obozów koncentracyjnych.

⁵ Na temat doświadczeń ofiar zob. Simone Gigliotti, *The Train Journey. Transit, Captivity, and Witnessing in the Holocaust*, Nowy Jork 2010.

⁶ Wzór: Anne Kelly Knowles, Tim Cole, Alberto Giordano, wyd., *Geographies of the Holocaust*, Bloomington 2014.

⁷ Na przykład: Andreas Kranebitter, *Zahlen als Zeugen. Soziologische Analysen zur Häftlingsgesellschaft des KZ Mauthausen*, Wiedeń 2014.