



DESPINA STRATIGAKOS

PÓŁNOCNA UTOPIA HITLERA

BUDOWA NOWEGO PORZĄDKU
W OKUPOWANEJ NORWEGII



[fragment książki](#)

2.

Norwegia w ramach Nowego Porządku

Budowa infrastruktury od superautostrad po superdzieci

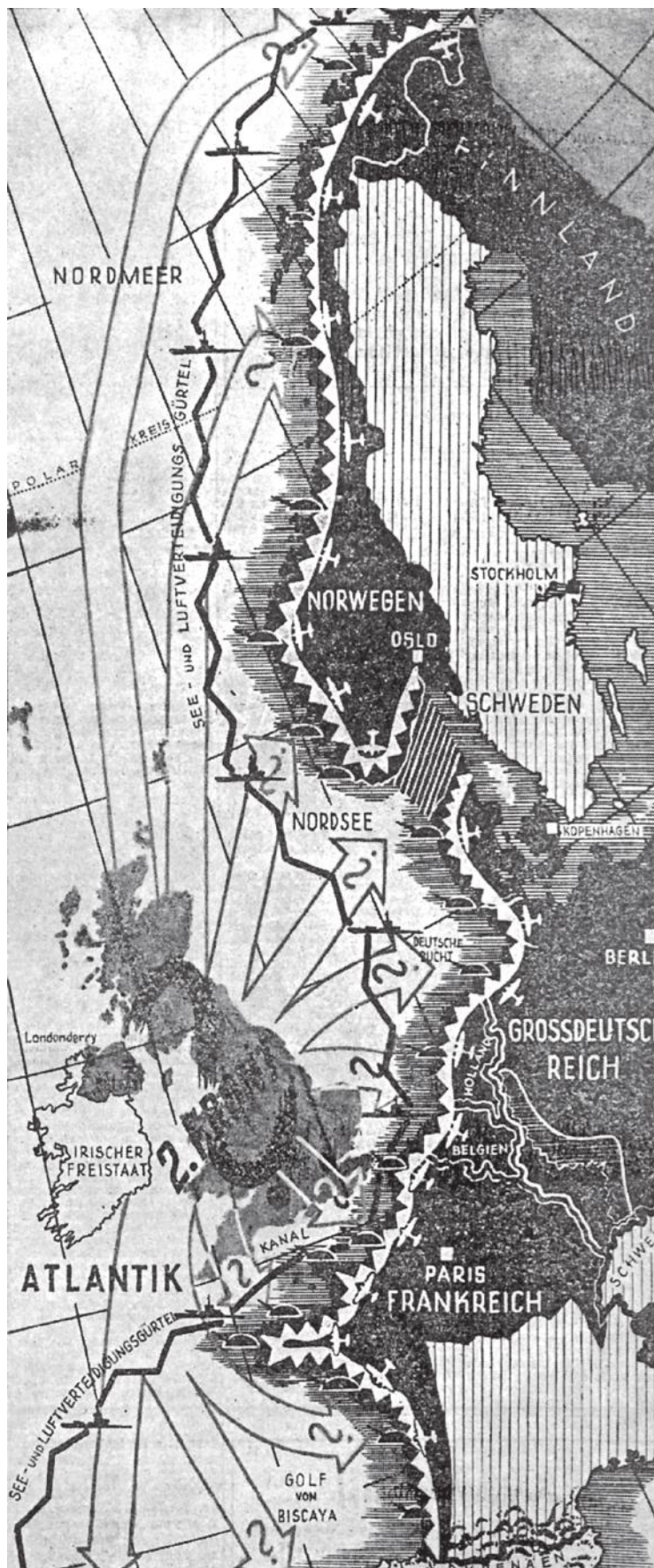
Ostatniego lata przed inwazją Niemiec na Norwegię „pewien wysoki, niebieskooki Teuton” wyruszył z żoną z Kolonii, gdzie mieszkali, na Przylądek Północny, znajdujący się na północy skrawek norweskiego lądu. Vitalis Pantenburg, niemiecki inżynier i podróżnik, obszernie rozpisywał się o północnych krańcach Europy, zwłaszcza o Arktyce, na której punkcie miał obsesję i był uważany za czołowego specjalistę od tej części globu. W cyklu siedmiu reportaży publikowanych na początku 1941 roku w największej kolońskiej gazecie „Kölnische Zeitung” Pantenburg opisywał mijane po drodze norweskie krajo-brazy, a także bogactwa naturalne kraju, jego historię i ludzi. W centrum jego opowieści znajdowała się droga, która nie tylko ułatwiała podróżowanie, ale służyła też jako wyznacznik cywilizacji¹.

Wzdłuż przemierzanych tras Pantenburg widział piękno, niebezpieczeństwo i niewykorzystane możliwości. Piękno emanowało z licznych wodospadów, błękitnoczarnych fiordów, prastarych lasów, różowych przestworzy i tradycyjnych drewnianych chat. Niebezpieczeństwo czaiło się głównie na stromych i pełnych ostrych zakrętów górskich drogach, a czasami także w politycznych resentymencie, które doszły do głosu na przykład w Bergen, gdzie małżonkowie zatrzymali się w hotelu, a miejscowi wandyści zniszczyli im samochód. Niewykorzystane możliwości natomiast widać było wszędzie. Pantenburg dostrzegał je zwłaszcza

w północnej Norwegii, gdzie nieukończone drogi i linie kolejowe skazywały ludność na życie w izolacji, utrudniały wydobycie surowców naturalnych, turystykę i intensywne osadnictwo. Trasa podróży Pantenburgów – Riksvei 50, licząca blisko trzy tysiące kilometrów główna droga łącząca południową i północną Norwegię (Oslo–Trondheim–Kirkenes) – również przyniosła rozczarowanie. Pomimo wielu lat wysiłków, do 1939 roku rząd norweski nie zdołał jej ukończyć. Panujące na północy kraju surowe i niebezpieczne warunki kazały Pantenburgowi ostrzec niemieckich czytelników, że „nie jest to idealna autostrada w naszym rozumieniu tego słowa”. W pierwszym z opublikowanych artykułów, przygotowanym po przejechaniu tysięcy kilometrów dróg, którymi wędrowali pasterze ze stadami reniferów, opisywał swoją podróż z Niemiec w kierunku Arktyki jako wyprawę ku infrastrukturalnej i kulturowej próżni: od rozwiniętej cywilizacji przemysłowej i betonowych autostrad na południu do gruntowych traktów na Dalekiej Północy².

Dla Pantenburga, który – o czym jego czytelnicy nie wiedzieli – był również nazistowskim szpiegiem, utwardzenie drogi tu czy tam nie stanowiło rozwiązania³. Opowiadał się raczej za tym, żeby „energicznie zająć się” rozwojem infrastruktury w północnej Norwegii i wprowadzić cały region w epokę nowoczesności. W chwili ukazania się jego relacji, czyli około szesnastu miesięcy po przebytej podróży, jego rodacy przystępowali już do realizacji tego monumentalnego zadania – i to na większą skalę, niż Pantenburg sobie wyobrażał. Sporządzona w Londynie przez wywiad wojskowy Norweskich Sił Zbrojnych mapa głównych przedsięwzięć budowlanych na terenie Norwegii w 1942 i 1943 roku pokazuje, że kraj – z góry na dół – został zamieniony w wielki plac budowy⁴. Przez cały czas okupacji Niemcy wznosili umocnienia obronne i instalacje wojskowe, drogi, mosty, tunele, linie kolejowe, lotniska, porty, elektrownie oraz obiekty handlowe i przemysłowe. Astronomiczne koszty tych projektów sprawiły, że Norwegia była jedynym okupowanym krajem w Europie, w który Niemcy inwestowali więcej środków, aniżeli z niego czerpali⁵.

Obecnie najbardziej rzucające się w oczy projekty nazistowskiej infrastruktury w Norwegii można odnaleźć wzdłuż jej długiego wybrzeża – w postaci pozostałości fortyfikacji oraz baterii ciężkiej artylerii, które tworzyły północną flankę Wału Atlantyckiego (il. 2.1 oraz il. 2 na wkładce). Hitler nakazał w 1942 roku wzniesienie tego rozległego



2.1 „Niemożliwy do zdobycia”
Wał Atlantycki;
mapa opublikowana
we wrześniu 1942 roku
w „Deutsche Zeitung
in Norwegen”.

systemu umocnień, który miał się ciągnąć blisko pięć tysięcy kilometrów od Kirkenes po Pireneje i chronić przed inwazją aliantów z morza. Przy jego budowie, która pochłonęła ogromne ilości stali i betonu, pracowały setki tysięcy ludzi. W ciągu dwóch lat ponad piętnaście tysięcy bunkrów obsadzono tysiącami niemieckich żołnierzy. Nazistowscy propagandziści chlubili się, że są one nie do zdobycia. Jednak kiedy 6 czerwca 1944 roku alianckie oddziały wylądowały na plażach Normandii, przerwały Wał Atlantycki w zaledwie kilka godzin⁶. Wśród potężnych konstrukcji z żelbetonu, które pozostały, wiele okazało się tak solidnie zbudowanych, że nie dało się ich wyburzyć po wojnie. Tak oto Hitler mimowolnie urzeczywistnił pragnienie stworzenia przyszłych architektonicznych ruin, które będą znacznie trwalsze niż jego imperium – chociaż wyobrażał sobie, że staną się obrosłymi winoroślą muzeami sztuki i pomnikami zwycięstwa, a nie niszczącymi bunkrami i fortyfikacjami⁷.

Hitler powierzył budowę Wału Atlantyckiego Organizacji Todta (OT), podporządkowanej rygorom wojskowym grupie inżynierów niezbędnych dla działań wojennych i okupacyjnych Trzeciej Rzeszy. Określana w raportach alianckiego wywiadu jako „druga armia niemiecka”, OT w szczytowym okresie swojej działalności w 1944 roku nadzorowała półtora miliona robotników w całej okupowanej Europie, od Norwegii po Bałkany i od Francji po Rosję⁸. W tym czasie Niemcy nie stanowili już większości siły roboczej, jak przed wojną, lecz zastąpili ich mieszkańcy krajów okupowanych, z których wielu było zmuszanych do pracy. Do ciężkich robót przy realizowanych przez OT projektach kierowano również jeńców wojennych (gros z nich pochodziło ze Związku Radzieckiego). Tysiące umarły z głodu i chorób lub zginęły z rąk sadystycznych strażników⁹.

Nieludzkie traktowanie robotników i okrutne metody przyspieszyły realizację nazistowskich inwestycji zakrojonych na niespotykaną dotąd skalę. W sprawozdaniu z 1945 roku brytyjski wywiad przyznał z niechętnie wyrażonym podziwem, że organizacja „w nieco ponad pięć lat zrealizowała najbardziej imponujący projekt budowy od czasów rzymskich”¹⁰. Na jej czele stał Fritz Todt, cywilny inżynier i administrator, którego Hitler mianował w 1933 roku generalnym inspektorem dróg krajowych. OT utworzono w 1938 roku, kiedy budowa autostrad straciła priorytet na rzecz Wału Zachodniego (lub Linii Zygfryda, jak

nazywali go alianci), sieci umocnień obronnych wzdłuż zachodniej granicy Niemiec. Po wybuchu wojny działalność „OT przybrała niemal wyłącznie militarny charakter”¹¹. W marcu 1940 roku Todt został ministrem uzbrojenia i amunicji Rzeszy, co dało mu znaczną kontrolę nad gospodarką wojenną kraju.

Todt, zagorzały narodowy socjalista, który zapisał się do NSDAP w 1922 roku, wierzył, że rozwój technologiczny i inżynierski prowadzą do przemiany kulturowej i rasowej. W 1936 roku otworzył w bawarskim zamku Plassenburg szkołę dla inżynierów i techników, w której uczyli się oni o artystycznych, rasowych i politycznych wymiarach swojej pracy. Ta wyselekcjonowana grupa poznawała ideologię narodowo-socjalistyczną, uprawiała kalistenikę i słuchała muzyki klasycznej. Uczono tam, że inżynierowie nie zajmują się problemami technicznymi, lecz rozwiązują kwestie społeczne. Dokonują tego za pomocą technologii, która ma własną estetykę pozwalającą uzupełniać naturę i kulturę¹².

Vitalis Pantenburg w relacji z podróży podobnie charakteryzował postać inżyniera jako przedsiębiorczego człowieka, który jest wrażliwy na piękno oraz świadom swoich umiejętności i prawa do tego, żeby ulepszać otaczającą go rzeczywistość. Kiedy w 1942 roku Organizacja Todta zadomowiła się w Norwegii i Danii, nazwa, jaką nadano tamtejszemu oddziałowi – Einsatzgruppe Wiking – nie pozostawiała wątpliwości, że inżynierowie mają być nowymi zdobywcami świata.

Najbardziej rzucające się dziś w oczy nazistowskie projekty w Norwegii służyły bezpośrednio celom obronnym, natomiast przedsięwzięcia mające kształtować jej przeznaczenie jako części Wielkiej Rzeszy Niemieckiej – inżynierię cywilizacji, która tak fascynowała Todta – trudniej dziś zauważyć. Obejmują one utrzymane w nienagannym porządku autostrady, które marzyły się Pantenburgowi, a także nowoczesną infrastrukturę telekomunikacyjną, zakłady przetwórstwa ryb, huty aluminium, rafinerie i znacznie więcej: cały system robót publicznych oraz obiekty handlowe i przemysłowe, które uznano za niezbędne, żeby wprowadzić Norwegię do rozszerzającej się strefy gospodarczo-politycznej z wyobrażeń Hitlera o nowej Europie. Wiele z tych projektów, rozpoczętych lub ukończonych przez Niemców, normalnie funkcjonuje do dziś. Nikt jednak nie myśli o drodze czy moście, że to „budowa nazistów”, w przeciwieństwie do gigantycznego stanowiska dział

artyleryjskich. Podczas okupacji jednak tego typu projekty infrastrukturalne były bardzo widoczne i opiewane w kontrolowanych przez narodowych socjalistów mediach w Niemczech i Norwegii.

Ulubionym tematem nazistowskich autorów stała się zwłaszcza budowa dróg, pozwalała bowiem wychwalać jednocześnie triumf niemieckiej woli oraz norwesko-niemiecką współpracę. W listopadzie 1940 roku na okładce „Deutsche Monatshefte in Norwegen” – czasopisma, które zaczął wydawać urząd komisarza Rzeszy – zilustrowano włączenie Norwegii do Wielkiej Rzeszy Niemieckiej poprzez rozwijaną sieć transportową, ze wszystkimi drogami prowadzącymi do Berlina jako centrum nowego imperium (il. 2.2). Ilustracji towarzyszył artykuł zatytułowany *Teraz można jechać na północ* pióra doktora Leschkego, szefa transportu Komisariatu Rzeszy, który cieszył się z herkulesowego trudu, jakim miało być wybudowanie dróg przez dzikie i niebezpieczne tereny. Leschke podkreślał ogrom obszaru, który należało opanować i przyłączyć: „Norwegia ma prawie dwa tysiące kilometrów długości, gęstość zaludnienia wynosi zaś zaledwie ośmiu mieszkańców na kilometr kwadratowy – w porównaniu do stu trzydziestu pięciu w Niemczech – a do tego przedzielają ją fiordy na wybrzeżu i góry w głębi lądu”. Zauważył też, że gdyby Norwegia rozciągała się na południe, sięgałaby niemal do Gibraltaru. Jeśli dodać do tego surowy klimat, który zimą sprawiał, że drogi na północy pokrywały zasy śniegu, czytelnicy mogli wreszcie pojąć skalę wyzwania¹³.

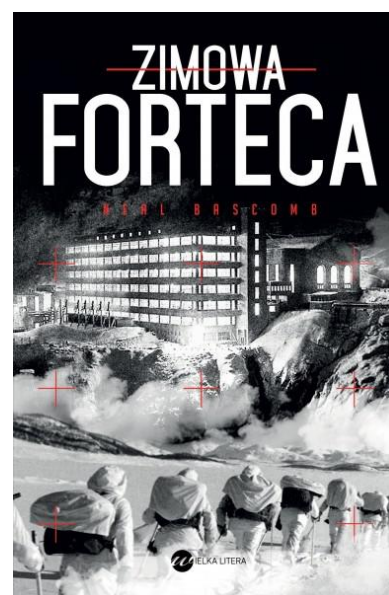
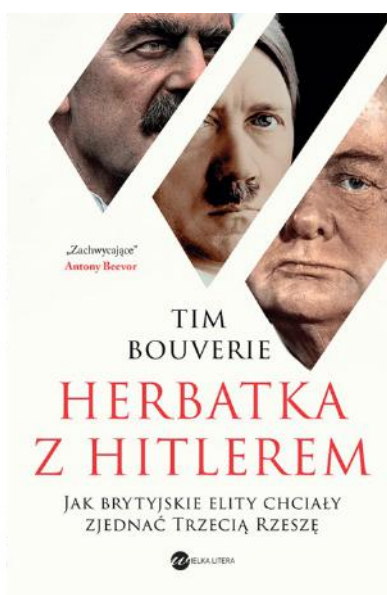
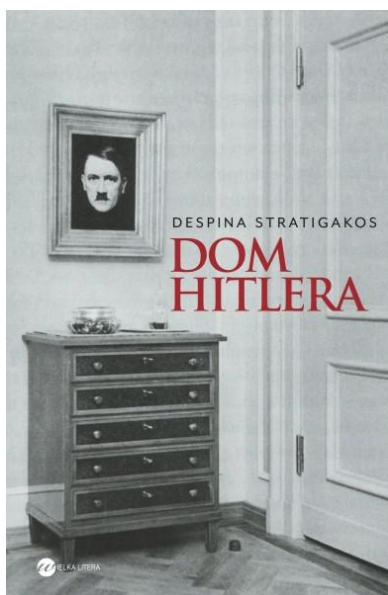
Biorąc pod uwagę te przeszkody, trzeba zadać pytanie, jaki był cel budowania owych dróg? Leschke przyznawał, że Norwegia dysponuje naturalnymi drogami wodnymi i portami obsługującymi nadbrzeżne miasta i osady. Przewidywał jednak, że nawet na nadmorskich obszarach samochody zastąpią statki, ponieważ transport morski odbywa się zbyt wolno¹⁴. To stawianie znaku równości między postępem a mobilnością i szybkością charakteryzowało wszystkie europejskie kolonialne projekty infrastrukturalne dziewiętnastego i dwudziestego stulecia¹⁵. Nazistowscy dziennikarze pokroju Pantenburga opisywali północną Norwegię jako kolonię bardziej rozwiniętego przemysłowo południa kraju¹⁶. Według Leschkego i innych niemieckich dygnitarzy rozbudowa dróg służyła nie tylko wspieraniu gospodarki oraz integracji politycznej, ale również synchronizacji tempa rozwoju Norwegii z dynamicznym tempem



2.2 Wszystkie drogi prowadzą do Berlina; okładka pierwszego numeru „Deutsche Monatshefte in Norwegen”; listopad 1940.

właściwym dla Trzeciej Rzeszy – imperium zjednoczonym w równym stopniu przez rytm myślenia i działania, jak i geografie¹⁷. W 1934 roku sam Hitler zresztą nazwał samochód „najbardziej nowoczesnym środkiem transportu”¹⁸.

Mogą zainteresować Cię również:



Sprawdź nasze [NOWOŚCI](#)

Zapraszamy na wielkalitera.pl