

# Drugowojenna fabryka łańcuchów przeciwpoślizgowych Nordland w Lubawce – profil produkcji

W majowym numerze pisma „Na Szlaku” opisałem swoje dociekania dotyczące lokalizacji fabryki Nordland, która w czasie drugiej wojny światowej została przeniesiona do Lubawki. W tamtym artykule nie analizowałem jednak profilu produkcji zakładu. Temat ten jest o tyle ciekawy, że w źródłach często można natrafić na pewne nieporozumienie, które postaram się wyjaśnić w dalszej części tekstu.

Najpierw jednak spójrzmy, czym jeszcze przed wojną zajmowała się firma „Nordland Deutsche Schneekettenfabrik G.m.b.H.”, czyli „Nordland – Niemiecka Fabryka Łańcuchów Śniegowych sp. z o.o.”. Nazwę „Nordland” można przetłumaczyć jako „Kraina Północy”, czyli miejsce, gdzie zima króluje na dobre i używanie łańcuchów to codzienność. Na okładce katalogu firmy z lat trzydziestych ubiegłego wieku zobaczymy uroczą kobietę, która na tle zaśnieżonych gór demonstruje, jak łatwo zamontować łańcuchy śniegowe tego producenta.

Z zamieszczonych w katalogu opisów i cenników wynika, że oferowany asortyment był bardzo szeroki. Oprócz łańcuchów do samochodów osobowych znajdziemy tu produkty przeznaczone do motocykli, autobusów, pojazdów dostawczych i ciężarowych, a także ciągników pracujących w trudnym terenie. Ofertę uzupełniały elektrycznie podgrzewane, przezroczyste nakładki na szyby, które zapobiegały ich szronieniu i zamarzaniu, zapewniając kierowcy dobrą widoczność w warunkach zimowych.

Flagowy wyrób firmy Nordland, a więc łańcuchy, zakłada się na koła nie tylko zimą, w celu zapobieżenia ich ślizganiu się na śniegu i lodzie. Praktycznie identycznym produktem są łańcuchy przeciwpoślizgowe stosowane w pojazdach poruszających się po bezdrożach lub drogach błotnistych. Właśnie takie warunki napotkała armia niemiecka na bezkresach Związku Radzieckiego, gdzie pojazdy wojskowe musiały zmagać się nie tylko z mrozem i śniegiem, ale też z wiosenną i jesienną rasputicą, która zamieniała nieutwardzone trakty w niemal nieprzejezdne morza błota.

Zwróćmy też uwagę, że na wojennej reklamie firmy Nordland pojawiają się już pojazdy wojskowe poruszające się w błotnistym albo zaśnieżonym terenie. Pewną ciekawostką może być ukazany tam bombowiec, gdyż w samolotach zasadniczo nie stosuje się łańcuchów na koła. Jednak w ofercie firmy znajdowały się również gumowe krzyżaki przeciwpoślizgowe, które mogły chronić przed poślizgiem podczas kołowania, startu i lądowania na oblodzonych lub zaśnieżonych pasach startowych.

Kiedy w czasie wojny berlińskie fabryki stały się celem alianckich nalotów bombowych, działające tam firmy przenosiły swoją produkcję w bezpieczniejsze rejon Niemiec. Wtedy to do *Liebau in*



Okładka katalogu firmy Nordland z lat międzywojennych. Skan broszury ze zbiorów Kelvina Wilsona

**Liste**

Zwischengrößen werden nach den Preisen der nächstgrößeren Ausführung berechnet

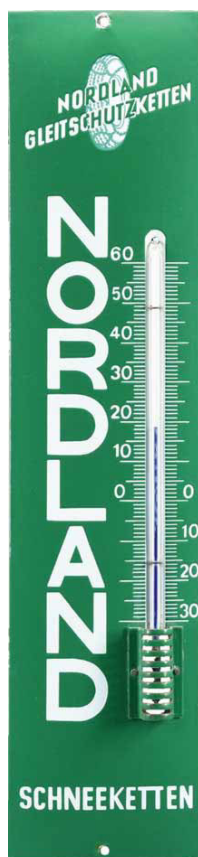
**Für Omnibusse, Lieferwagen, Lastwagen und Traktoren**

Preis pro Stück ab Fabrik Konstruktions-Einzelheiten siehe Seite 3 und 4

Reifengröße		Für einfache Bereifung extra stark										Für Zwilling-Bereifung			
*Ballon	Hochdruck	Riesen	Doppel	Gummi-kreuz	Stahlkreuz	Zweispur	Traktor	Zwilling	Nordland	Stahlkreuz	Spezial-				
		Bild 7	Bild 8	Bild 9	Bild 10	Bild 11	Bild 12	Bild 13	Bild 14	Bild 15	Bild 16				
6,50-16		18.-	22.-	22.-	22.-	22.-	22.-	22.-	22.-	22.-	22.-		21.-		
6,50-17		18.-	22.-	22.-	22.-	22.-	22.-	22.-	22.-	22.-	22.-		21.-		
7,00-17		19.-	23.-	23.-	23.-	23.-	23.-	23.-	23.-	23.-	23.-		22.-		
7,50-17	30x6	24.-	28.-	28.-	28.-	28.-	28.-	28.-	28.-	28.-	28.-		22.-		
7,00-18		20.-	24.-	24.-	24.-	24.-	24.-	24.-	24.-	24.-	24.-		28.-		

Fragment katalogu firmy Nordland

**Termometr z reklamą firmy Nordland. Na górze widoczne logo firmy z kołem opasany łańcuchami i napisem „Nordland łańcuchy przeciwpoślizgowe”; na dole nazwa produktu flagowego firmy, którym były „łańcuchy śniegowe”**



**Reklama firmy Nordland z lat wojny**

Schlesien, bo tak wówczas nazywała się dzisiejsza Lubawka, trafiła fabryka Nordland. Przy czym tutejszy oddział formalnie działał jako odrębne przedsiębiorstwo noszące nazwę „Gleitschutzketten G.m.b.H.”<sup>1</sup>, czyli „Łańcuchy przeciwpoślizgowe sp. z o.o.”. Wydaje się oczywiste, że firma o takiej nazwie produkowała właśnie łańcuchy przeciwpoślizgowe.

Z zachowanych źródeł wiadomo, że poza Niemcami fabryka zatrudniała robotników i robotnice narodowości rosyjskiej, francuskiej, holenderskiej i polskiej<sup>2</sup>. Do niewolniczej pracy w tym zakładzie skierowano też kobiety z FAL Liebau, czyli zlokalizowanej tuż obok filii obozu koncentracyjnego Gross-Rosen. Były to Żydówki pochodzące z Węgier, Francji, Polski, Belgii i Holandii.

Relacje pracowników pozwalają ustalić, jak przebiegał proces produkcyjny. Jean Buchard (pseudonim Kino), francuski robotnik przymusowy zatrudniony w czasie wojny w lubawskiej fabryce Nordland, wykonał szkic wnętrza hali<sup>3</sup>. Legenda do tego rysunku pozwala stwierdzić, że znajdowały się tu stoły do łączenia i montażu, stanowiska spawalnicze, stoły do prac różnych oraz kosze na łańcuchy. Pomiędzy poszczególnymi stanowiskami biegła też mała linia kolejowa, którą transportowano półprodukty i wyroby końcowe.

Eran Mor, autor pracy szczegółowo opisującej losy więźniarek z FAL Liebau, dotarł do relacji kilkunastu kobiet pracujących w firmie Nordland. W swoich wspomnieniach opisują one proces wytwarzania łańcuchów przeciwpoślizgowych: spawanie pojedynczych ogniw, przycinanie gotowych odcinków, montaż pierścieni zapobiegających poślizgowi. Niektóre z gotowych wyrobów były tak masywne, że do ich załadunku potrzeba było aż ośmiu osób. Co ciekawe, więźniarki starały się sabotować pracę. Celowo zmieniały układ ogniw, co sprawiało, że gotowe łańcuchy uszkadzały opony pojazdów<sup>4</sup>.

Z kolei Rik Kuiper i Ellen de Visser, opisując ustalenia Kelvina Wilsona, badacza losów Holenderek osadzonych w FAL Liebau, przytaczają jego słowa: „W fabryce kobiety stały przy długich stołach, gdzie za pomocą maszyn wyginały stalowe pręty w ogniwa. Powstałe w ten sposób łańcuchy trafiały do drugiej grupy kobiet, których zadaniem było zaspawanie tych ogniw. Następnie przeprowadzano kontrolę, po której niemieccy robotnicy w dalszej części hali podgrzewali łańcuchy, a potem zanurzali je w kąpielach, aby je zahartować”<sup>5</sup>. Dziennikarze ci

.L. - Gross-Rosen.					
F.A.L. Liebau.					
Jüdinnen der Firma Nordland.					
Häft. Nr.:	Häftl. Nr.:	Name und Vorname:	Geburts-Ort:	Beruf:	Nac.:
			Datum:		
1.	74218	Ziskovits Erzsébet	12. 3.21	Püspökladány	Haushält. U.
2.	74219	Blau Magda	23.10.23	Püspökladány	dto. U.
3.	74221	Rinhorn Fani	8. 9.22	Gutfalva	dto. U.
4.	74225	Fuchs Eva	5. 7.28	Budapest	Schülerin U.
5.	74227	Grosz Ilona	12. 4.20	Hernádszék	Arbeiterin U.
6.	74228	Grosz Klara	13. 7.24	Hernádszék	dto. U.
7.	74229	Grosz Ilona	9. 4.21	Hernádszék	dto. U.
8.	74232	Herskovits Sara	26. 6.22	Csenger	Haushält. U.
9.	74233	Izsak Gizella	25. 7.16	Aklihegy	Schneiderin U.
10.	74239	Kreiszmann Rozsi	14. 1.15	Battyan	Arbeiterin U.
11.	74240	Mermelstein Olga	19. 2.22	Hust	dto. U.
12.	74242	Poliak Piroška	25.10.19	Kolozsvár	dto. U.
13.	74243	Rapaport Vera	17.11.27	Gegeny	Schülerin U.
14.	74245	Rosenberg Anna	27. 5.21	Bagy.	Fabr.Arb. U.
15.	74246	Rubin Vera	8.12.21	Budapest	Arbeiterin U.
16.	74247	Rosmann Hajnal	5.11.24	Hust	Schneiderin U.
17.	74248	Rosmann Magda	31. 1.21	Hust	dto. U.

**„Żydówki firmy Nordland” na liście więźniarek filii KL Gross-Rosen w Liebau. Źródło: Arch. Muzeum Gross-Rosen, sygn. MF-101-II-818, k. 67.**

piszą również o wspomnianym przez Kelvina Wilsona sabotowaniu produkcji, na przykład poprzez wysyłanie zmontowanych łańcuchów bezpośrednio do działu pakowania, z pominięciem etapu spawania. W ten sposób produkt stawał się bezużyteczny.

Natomiast najstarszym znanym mi powojennym dokumentem wspominającym firmę Nordland jest zarządzenie komisji do spraw upaństwowienia przedsiębiorstw z dnia 28 lutego 1947 roku. Wynika z niego, że „Nordland Lubawa” (użyto w nim jeszcze tuż powojennej nazwy miasta) to „fabryka łańcuchów”<sup>6</sup>.

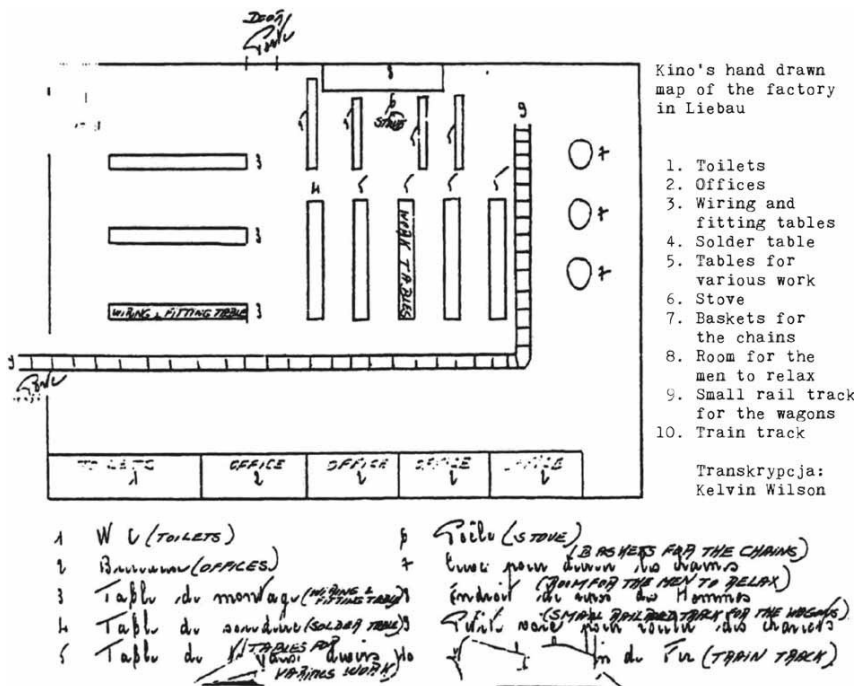
Mogłoby się więc wydawać, że profil produkcji tego zakładu jest znany: produkowano tu łańcuchy przeciwpoślizgowe. Jednak niektóre ze współczesnych tekstów stwierdzają, że więźniarki miejscowej filii obozu Gross-Rosen wykorzystywano w fabryce Nordland przy wytwarzaniu części do czołgów<sup>7</sup>,

a dokładniej przy produkcji „czołgowych gaśienic”<sup>8</sup>. Najstarszym znanym mi polskim opracowaniem zawierającym takie stwierdzenie jest artykuł Alfreda Koniecznego z 1982 roku, gdzie zawarto informację, że kobiety zatrudnione były między innymi „w firmie Nordland GmbH produkującej gaśienice czołgowe”<sup>9</sup>. Z kolei ten autor powołuje się na wydany przez Międzynarodowe Biuro Poszukiwań w Arolsen wykaz obozów zarządzanych przez SS. Stwierdzono tu, że więźniarki kobiecego obozu w Liebau, będącego filią Gross-Rosen, były zatrudniane między innymi przez Nordland GmbH, gdzie ich zajęciem była „produkcja gaśienic czołgowych”<sup>10</sup>.

Niejednoznaczny ślad po produkcji gaśienic czołgowych znajdziemy też w opisie lubawskiego oddziału roboczego jeńców radzieckich obozu w Zgorzelcu, Kommando R509 Stalag VIII A Görlitz. Liczył on ok. 70 ludzi, a na miejscowym cmentarzu zachował się grób 14 z nich. Przetrzymany w obozie jeńcy pracowali między innymi „w zakładach produkujących części do czołgów”<sup>11</sup>. Wprawdzie nie pada tu nazwa zakładu, lecz z innego źródła wiadomo, że jeńcy radzieccy pracowali w „Gleitschutzketten G.m.b.H.”<sup>12</sup>, czyli w fabryce firmy Nordland.

Tak więc analiza źródeł ujawnia znaczne rozbieżności: część z nich wspomina o produkcji łańcuchów przeciwpoślizgowych, inne mówią o gaśienicach czołgowych. Wiele też twierdzi, że w Lubawce wytwarzano oba te asortymenty. W mojej ocenie wynika to z nieporozumienia, które postaram się pokrótce objaśnić.

Przede wszystkim należy rozważyć, czy specyfika Lubawki w ogóle pozwalała na produkcję gaśienic czołgowych. Ilustrujące ten artykuł zdjęcie przedstawia gaśienicę, wprawdzie konstrukcji radzieckiej, jednak budowa większości ówczesnych czołgów była zbliżona. Opierały się one na ciężkich pasach metalu złożonych z ogniw spiętych stalowymi sworzniami. Proces wytwórczy samych ogniw, polegający na odlewaniu płynnego stopu żelaza, wymaga infrastruktury typowo hutniczej: olbrzymich pieców do topienia metalu oraz suwnic do transportu kadzi odlewniczych jak i gotowych produktów. Pojedyncze ogniwo waży kilkadziesiąt kilogramów, a masa całej gaśienicy przekracza co najmniej tonę. Organizacja takiego procesu w naprędcę



**Szkic hali fabryki Nordland. Źródło: R. Liema, dz. cyt., s. 38.**



**Przykład ogniw gaśienicy czołgowej. Ich produkcja wymagała znacznie bardziej zaawansowanej infrastruktury niż wytwarzanie łańcuchów przeciwpoślizgowych.  
Zdjęcie: Marian Gabrowski**

przystosowanej hali zakładów drzewnych, przy wykorzystaniu pracy kobiet, wydaje się technicznie mało prawdopodobna.

Całkiem odmiennie prezentuje się specyfika zakładu wytwarzającego łańcuchy przeciwpoślizgowe. W tym przypadku linia produkcyjna bazuje na urządzeniach do cięcia drutu stalowego oraz gięcia go w ogniwa, które następnie są ze sobą zgrzewane lub spawane. Wprawdzie w procesie stosuje się też obróbkę termiczną (hartowanie), jednak wykorzystywane do tego piece są stosunkowo niewielkie i nieporównywalne z infrastrukturą odlewniczą.

Dlatego też, moim zdaniem, należy przyjąć, że w lubawskich zakładach firmy Nordland nie produkowano gąsienic czołgowych, tylko łańcuchy przeciwpoślizgowe. Jednak dlaczego liczne źródła wspominają o produkcji gąsienic? Jest to wynik zwykłej pomyłki. Zatrudnione w tutejszej fabryce kobiety w swoich powojennych relacjach nie używały precyzyjnego, technicznego słownictwa. Mogło to prowadzić do sytuacji, w których odbiorca sam przyczyniał się do zniekształcenia przekazu i fragmenty wypowiedzi interpretował zgodnie ze swoimi oczekiwaniami.

Dla przykładu Renée Firestone, w czasie wojny więźniarka FAL Liebau, wspominała na temat swojej pracy w fabryce: „We did Schneeketten, snow chains for tanks”<sup>13</sup>. W angielskojęzyczną wypowiedź wplotła niemiecki wyraz „Schneeketten” oznaczający łańcuchy śniegowe, który następnie wyjaśniła jako „snow chains”, dodając, że były one przeznaczone dla czołgów („tanks”).

Jednak nie ma czegoś takiego jak „łańcuchy śniegowe dla czołgów”, dlatego łatwo o podejrzenie, że autorka wypowiedzi miała na myśli gąsienice czołgowe. Także ja w jednej z moich wcześniejszych publikacji skłaniałem się ku takiemu wyjaśnieniu<sup>14</sup>. Z tego rodzaju interpretacją można spotkać się również w niektórych opracowaniach, gdzie pojawia się informacja o produkcji „tank treads”<sup>15</sup>, czyli właśnie „gąsienic czołgowych”.

Należy też podkreślić, że w języku niemieckim termin „Kette” odnosi się zarówno do „łańcucha”, jak i do „gąsienicy”. Przekłada się to na duże podobieństwo w nazewnictwie obu asortymentów. Łańcuchy przeciwpoślizgowe do kołowego pojazdu pancernego można określić jako „Gleitschutzketten für Panzerspähwagen”, natomiast gąsienice do czołgu to „Panzerketten für Panzerkampfwagen”.

Podsumowując: przeniesiona w czasie wojny do dzisiejszej Lubawki fabryka firmy Nordland produkowała łańcuchy przeciwpoślizgowe na koła pojazdów wojskowych, w tym także ciężkich samochodów pancernych, takich jak Sd.Kfz. 234 „Puma”. Dostępne źródła wskazują, że był to podstawowy profil produkcji zakładu. Natomiast pojawiające się w części publikacji informacje o wytwarzaniu gąsienic czołgowych najprawdopodobniej są wynikiem nieporozumienia związanego z błędną interpretacją powojennych relacji świadków.

**Marian Gabrowski**

#### Przypisy

- 1 Bundesarchiv Berlin, sygn. R 3/2006, k. 685.
- 2 Landesarchiv Berlin, sygn. B Rep. 057-01 nr 4427, k. 1 i 2.
- 3 R. Liema, *So You Will Remember. A Mother Writes to Her Children*, California 1982, s. 38.
- 4 E. Mor, *FAL Liebau, czyli kobiece obóz pracy w Lubawce*, tłum. M. Gabrowski, Polkowice 2024, s. 72-73.
- 5 R. Kuiper, E. de Visser, *De 'zusjes' van kamp Liebau*, [w:] „de Volkskrant”, 2 V 2026, s. 16.
- 6 *Zarządzenie Przewodniczącego Wojewódzkiej Komisji do spraw upaństwowienia przedsiębiorstw we Wrocławiu z dnia 28 lutego 1947 roku*, [w:] „Wrocławski Dziennik Wojewódzki”, nr 4/1947, s. 92.
- 7 M. Ruchniewicz, *„Wiek ekstremów” w Lubawce i okolicach (1914-1989)*, Wrocław 2019, s. 65.
- 8 A. Grzelak (red.), *Lubawka, monografia historyczna miasta*, Lubawka 1991, s. 48.
- 9 A. Konieczny, *Kobiety w obozie koncentracyjnym Gross-Rosen w latach 1944-1945*, [w:] „Studia Śląskie”, seria nowa, tom XL, Opole 1982, s. 89.
- 10 *Verzeichnis der Haftstätten unter dem Reichsführer-SS (1933-1945)*, Arolsen 1977, s. 140.
- 11 *Obozy hitlerowskie na ziemiach polskich 1939-1945*, Warszawa 1979, s. 273.
- 12 Landesarchiv Berlin, sygn. B Rep. 057-01 nr 4427, k. 2 i 8.
- 13 Wywiad z Renée Firestone ze zbiorów USC Shoah Foundation, Interview Code 151, 11 X 1994.
- 14 M. Gabrowski, *Śladami zapomnianego lotniska w Lipienicy*, Polkowice 2018, s. 61.
- 15 *The United States Holocaust Memorial Museum Encyclopedia of Camps and Ghettos, 1933-1945, Volume I*, Bloomington 2009, s. 761.



**Niemiecki kołowy samochód pancerny „Puma”. Źródło: Wikipedia**