

Stanisław M. Koziarski*

Idee budowy szybkich dróg – autostrady jako czynnik determinujący rozwój państw Europy Środkowo-Wschodniej w pierwszej połowie XX w.

Ideas of building fast roads - highways as a factor determining the development of Central and Eastern European countries in the first half of the 20th century

Abstract: The article presents the development of the idea of building fast roads in Central and Eastern Europe in the first half of the 20th century. In Europe, until 1945, highways were built in: Germany, the Protectorate of Bohemia and Moravia, the Netherlands and Italy. In other countries, including Poland, the construction of this type of roads in the interwar period remained only in the planning and project phase. The concept of building highways was implemented by fascist countries, including: Italy (474 km of routes opened) in 1922-1942, Germany (3,896 km) in 1933-1943, and the dependent Protectorate of Bohemia and Moravia in 1939-1942 (188 km under construction), mainly to achieve a propaganda effect the agency of the totalitarian system in counteracting unemployment and the planned increase in motorization, which proves the wealth of workers.

Keywords: highway construction in the first half of the 20th century, Germany in 1933-1943, Reichsautobahnen

Streszczenie: Artykuł przedstawia rozwój idei budowy szybkich dróg w Europie Środkowo-Wschodniej w pierwszej połowie XX w. W Europie do 1945 r. autostrady były budowane w: Niemczech, Protektoracie Czech i Moraw, Holandii oraz we Włoszech. W pozostałych krajach, w tym także w Polsce, budowa tego typu dróg w okresie międzywojennym pozostała jedynie w fazie planów i projektów. Realizację koncepcji budowy autostrad podejmowały kraje faszystowskie, m.in. Włochy (474 km tras uruchomionych) w latach 1922-1942, Niemcy (3896 km) w latach 1933-1943, i zależny od nich Protektorat Czech i Moraw w latach 1939-1942 (188 km w budowie), głównie w celu uzyskania propagandowego efektu sprawczości totalitarnego systemu w przeciwdziałaniu bezrobociu i planowanemu wzroście motoryzacji świadczącym o zamożności robotników.

Słowa kluczowe: budowa autostrad w I połowie XX w., Niemcy w latach 1933-1943, Reichsautobahnen

* Stanisław M. Koziarski – prof. dr hab., Uniwersytet Opolski, Polska, ORCID: 0000 0002 2059 8041, e-mail: stanislaw.koziarski@uni.opole.pl.

Wstęp

Idee budowy szybkich dróg były nierozdzielnie związane z rozwojem produkcji samochodów, zwłaszcza osobowych, i próbami zwiększania jego szybkości. Zasadniczym pierwowzorem przyszłych autostrad były prostoliniowe wielopasmowe tory samochodowe pozwalające osiągać znaczną prędkość, czego przykładem jest berliński AVUS. Później rozwinęła się idea wykorzystania samochodu osobowego do celów rekreacyjnych i wyjazdu poza miasto, stąd pomysł budowy dróg dwujezdniowych typu Parkway, który pojawił się w USA, oraz drogi typu autostrady zbudowane we Włoszech.

Pierwsze drogi typu autostrady na świecie to: **1. Long Island Motor Parkway** w północnej części stanu Nowy Jork w USA. W 1906 r. William Kissam Vanderbilt II założył firmę Long Island Motor Parkway Inc., mającą na celu budowę i zarządzanie autostradą o tej samej nazwie. Pierwszy odcinek o długości około 10 mil (ok. 16 km) został uruchomiony w 1908 r. Droga ta służyła jako tor wyścigów samochodowych do 1910 r., a później jako prywatna droga płatna. **2. AVUS**, zaprojektowany w 1909 r. i oddany do ruchu w 1921 r. na południowych przedmieściach Berlina, na długości około 9 km. Od 1921 r. był to tor wyścigów samochodowych. Była to pierwsza zbudowana droga dwujezdniowa z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku według dzisiejszych standardów. Dwie jezdnie na obu końcach zostały połączone, aby umożliwić wykorzystanie ich jako toru wyścigowego. **3. Autostrada dei Laghi** we Włoszech. Opracowanie projektu dróg przeznaczonych dla szybkiego ruchu pojazdów samochodowych, z opłatą za przejazd na pokrycie kosztów budowy i zarządzania, przeprowadził w 1922 r. włoski inżynier **Piero Puricelli**. W wrześniu 1924 r. w Latinate zainaugurowano pierwszy odcinek autostrady z Mediolanu do Varese. Nowa droga miała tylko po jednym pasie w każdym kierunku, jednak posiadała już bezkolizyjne skrzyżowania.

W pierwszej połowie XX w. w Europie budowę autostrad praktycznie realizowały tylko trzy kraje: faszystowskie Włochy (474 km do 1945 r.), nazistowskie Niemcy (3896 km) wraz z zależnym od nich protektoratem Czech i Moraw (gdzie rozpoczęto budowę 188 km) oraz królestwo Holandii (gdzie zbudowano 88 km tego typu dróg). W pozostałych krajach Europy budowa szybkich dróg typu autostrady pozostawała w sferze planów i projektów z odległym terminami realizacji. W niniejszym opracowaniu rozwój sieci szybkich dróg przedstawimy

na przykładzie kraju Europy Środkowej, jakim są Niemcy, gdzie intensywnie rozbudowywano system Reichsautobahn. Natomiast skrótowo przedstawimy rozwój tych dróg we Włoszech, w Czechach i Polsce. Dobór wspomnianych państw do analizy nie jest przypadkowy i wynika z zasięgu terytorialnego konferencji w Lublinie, gdzie prezentowano założenia niniejszego artykułu.

1. Budowa autostrad we Włoszech w latach 1920-1945

W 1923 r. koncepcję budowy dróg z bezkolizyjnymi skrzyżowaniami wysunął włoski inżynier Piero Puricelli, który był także fundatorem towarzystwa autostradowego (Strade e Cava). 21 września 1924 r. według jego koncepcji rozpoczęto budowę 43 km drogi szybkiego ruchu Mediolan – Varese.

Koncepcja budowy sieci połączeń autostradowych pomiędzy najważniejszymi miastami północnych Włoch została podjęta przez faszystowski reżim Mussoliniego, celem ożywienia gospodarczego i przeciwdziałania bezrobociu. Ze względu na trudne warunki orograficzne budowa autostrad wymagała dużych nakładów finansowych, dlatego też inwestycje prowadziły prywatne przedsiębiorstwa, które za korzystanie z autostrad pobierały opłaty. Pierwsze autostrady we Włoszech służyły potrzebom gospodarczym, a były to zbudowane przed 1938 r. odcinki: Mediolan – Turyn (126 km), Mediolan – Como, Mediolan – Brescia (90 km), Padwa – Maestre (24 km), Florencja – Migliarino i Neapol – Salerno (50 km).

Międzywojenna autostrada włoska była drogą jednojezdniową, pozbawioną skrzyżowań jednopoziomowych. W chwili przystąpienia Włoch do wojny w 1940 r. kraj ten miał 474 km autostrad o szerokości jezdni 10-14 m. Pozbawione niebezpiecznych jednopoziomowych skrzyżowań i wyposażone w nawierzchnie bitumiczne autostrady stanowiły ważne usprawnienie infrastruktury drogowej w okresie zwiększonej pierwszej fazy motoryzacji wywołanej m.in. masową produkcją tanich samochodów osobowych (*vide*: firma Fiat w Turynie)¹.

1 Podstawowe dane zaczerpnięto z książki mojego autorstwa: S. Koziarski, *Rozwój przestrzenny sieci autostrad na świecie*, Uniwersytet Opolski, „Studia i Monografie”, nr 341, Opole 2004, s. 33-34.

2. Budowa autostrad w Niemczech w latach 1920-1945

Niemiecka sieć autostrad (Reichsautobahn) była niegdyś symbolem świetlanej przyszłości, którą zdawała się obiecywać III Rzesza. Nie był to jednak nazistowski wynalazek. We Włoszech Mussoliniego autostrady istniały od 1924 r., a w samych Niemczech jeszcze przed przejściem władzy przez Hitlera rozpoczęto kilka lokalnych projektów finansowanych z opłat za przejazd, takich jak trasa łącząca Kolonię z Düsseldorfem. Mimo to dopiero po mianowaniu lidera NSDAP kanclerzem w 1933 r. budowa dróg szybkiego ruchu zyskała po raz pierwszy akceptację rządu. Powody tej decyzji były głównie ekonomiczne. Plan budowy Reichsautobahn to typowy przykład interwencjonizmu państwowego w postaci szeroko zakrojonego programu robót publicznych wymagających zaangażowania wielu pracowników. Jego celem było zmniejszenie bezrobocia oraz pobudzenie pogrążonej w stagnacji gospodarki. Często wskazuje się również, że autostrady miały także przeznaczenie militarne. Planiści Hitlera twierdzili, że po ukończeniu całego projektu możliwe będzie przetrzucenie 300 tys. żołnierzy z jednego krańca Niemiec na drugi w ciągu zaledwie dwóch dni. Korzyści strategiczne zapewniane przez nowe drogi były zatem oczywiste.

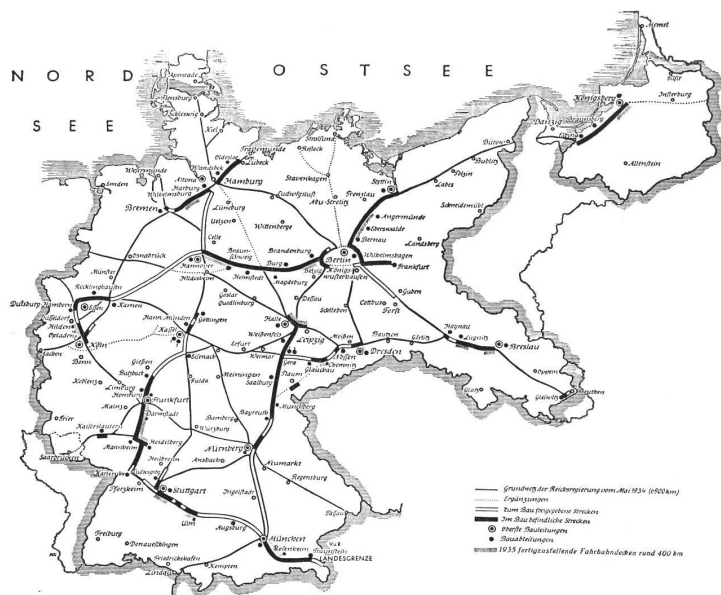
Wkrótce po przejściu władzy Führer powierzył realizację projektu budowy Reichsautobahn inżynierowi i wiernemu naziście Fritzowi Todtowi. Otrzymał on 5 mld Reichsmarek (RM) do wydania w ciągu pięciu lat, by wybudować 6 tys. km nowoczesnych autostrad. Jeszcze w tym samym roku, 23 września 1933 r., Hitler wbił pierwszą łopatę na placu budowy drogi, która miała połączyć Frankfurt i Darmstadt. W ciągu roku rozpoczęto prace nad 1,5 tys. km przyszłych tras szybkiego ruchu, po dwóch latach otworzono pierwsze 100 km, a po trzech – już 1 tys. km. Do chwili wybuchu wojny w 1939 r. oddano do użytku 3 tys. km autostrad.

Budowa systemu Reichsautobahn okazała się ogromnym sukcesem propagandowym, wykorzystanym przez reżim nazistowski do przedstawiania III Rzeszy jako wysoko rozwiniętego, zwróconego ku przyszłości państwa, którego najważniejsze ośrodki gospodarcze połączone są drogami szybkiego ruchu. Poza tym jednak korzyści z realizacji całego programu były raczej ograniczone. Jego wpływ na bezrobocie okazał się niewielki, gdyż przy budowie autostrad zatrudniono maksymalnie 130 tys. osób. Nie udało się również osiągnąć spodziewanej przewagi strategicznej, ponieważ transport żołnierzy i zaopatrzenia

w dalszym ciągu był najłatwiejszy za pomocą kolei, a poza tym przez większość wojny zmagania zbrojne toczyły się z daleka od niemieckich granic. Mimo to Reichsautobahn cieszyła się przychylnością Hitlera, nie tylko jako element rozwoju technicznego, ale również społecznego².

Historia budowy autostrad w Niemczech zaczyna się od dwóch dróg ekspresowych. Trasa AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße) w Berlinie jest uważana za pierwszą drogę ekspresową w Niemczech, która została zaprojektowana jak autostrada. Budowę tzw. drogi ruchu samochodowego i ćwiczeń rozpoczęto w 1913 r. Po przerwaniu prac przez I wojnę światową, droga została oddana do użytku w 1921 r. Głównym celem tego projektu było wykorzystanie jej jako toru wyścigowego. Użytkowanie było odpłatne i nie służyło do dalekobieżnego transportu publicznego, lecz do badania pojazdów mechanicznych i wypróbowania nawierzchni bitumicznych. Dziś AVUS jest częścią federalnej autostrady A115.

Ryc. 1. Mapa Reichsautobahn w Niemczech w 1935 r.



Źródło: „Die Strasse” 2, Jg. 1935, 2. Februarheft, nr 4, s. 104.

2 Na podstawie książki: R. Moorhouse, *Trzecia Rzesza w 100 przedmiotach. Materialna historia nazistowskich Niemiec*, tłum. Roman Sidorski, Wydawnictwo Znak Horyzont, Kraków 2018, s. 122-128.

Kolejną drogą ekspresową dla ruchu dalekobieżnego, która miała wszystkie istotne cechy późniejszych autostrad, była około 20 km droga krajowa Landstraße 185 między Kolonią a Bonn (dziś autostrada federalna A-555). Jej budowę rozpoczęto w 1928 r., a otwarto w 1932 r. Termin „Autobahn” pojawił się po raz pierwszy jako tytuł branżowego czasopisma stowarzyszenia Stufa (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) na początku 1927 r. Stowarzyszenie to zaczęło planować sieć drogową zarezerwowaną dla ruchu samochodowego już w latach 20. XX w. Od 1928 r. HaFraBa (Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte – Frankfurt – Basel) wydawała także gazetę klubową pod wybiegającą w przyszłość nazwą „Die Autobahn”. Już w latach 20. XX w. rozważano koncepcję autostrady między Niemcami a Włochami. Termin „autostrada” był więc używany, podobnie jak stojąca za nim idea, na długo przed zawłaszczeniem go przez faszystowską propagandę Włoch, a później Niemiec.

Pierwszą niemiecką autostradą po AVUS, która została zaplanowana, był 18-kilometrowy odcinek z Kolonii (węzeł Wesseling) do Bonn, zbudowany w latach 1929-1932. Po otwarciu wydano policyjne zarządzenie wyraźnie zabraniające zatrzymywania lub parkowania na niej pojazdów. Ruch został tam całkowicie ograniczony do pojazdów silnikowych. Zakazano poruszania się motocyklami, powozami konnymi, rowerami oraz prowadzenia zwierząt. Szeroka na 12 m jezdnia miała cztery pasy ruchu, ale nie było jeszcze zielonego pasa rozdzielającego. Zamiast tego jezdnie były oddzielone tylko szeroką linią ciągłą. Części trasy były oświetlone w nocy.

Rheinische Provinzialstraße Kolonia – Bonn, ukończona za czasów Adenauera, pozostała jedyną trasą „autobahn”, którą zbudowano przy udziale finansowym samorządu miejskiego. Trasa prowadziła bezpośrednio na skraj dwóch miast, które łączyła i tam kończyła się na skrzyżowaniu. W tamtym czasie nie było planów włączenia tej drogi do niemieckiej sieci autostrad. Planowanie i budowa odbywały się pod kierownictwem Nadreńskiej Administracji Prowincjonalnej w Düsseldorfie, której przewodniczył gubernator Johannes Horion przy wsparciu ówczesnego burmistrza Kolonii Konrada Adenauera i jego kolegi z Bonn Franza Wilhelma Lürkena, którzy również wspólnie zainaugurowali budowę. Adenauer odegrał wiodącą rolę w planowaniu projektu. W celu sfinansowania trasy pobierano opłatę za przejazd w wysokości 5 fenigów za kilometr dla samochodów oso-

bowych i 10 fenigów od ciężarówek. Zgodnie z pierwotnymi planami administracji prowincji Rheinland (jako organu odpowiedzialnego), takie same opłaty jak na trasie Kolonia – Bonn miałyby być pobierane również na powstającej od 1926 r. autostradzie Kolonia – Düsseldorf. Przeciwnicy systemu myta – zwłaszcza ze strony ministerstw – krytykowali ten pomysł jeszcze przed budową trasy z Kolonii do Bonn. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft również sprzeciwiła się projektowi w 1926 r., mówiąc, że odbywa się to „kosztem ogółu społeczeństwa”, ponieważ ruch na autostradzie zwiększał niewykorzystanie istniejących połączeń kolejowych.

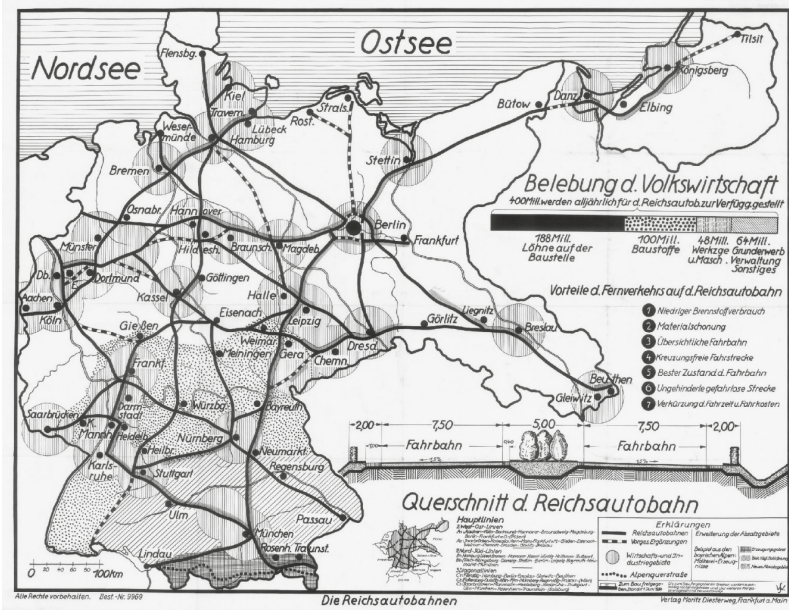
W raporcie Izby Handlowej Stolberg stwierdzono również, że oczekiwane wpływy z opłat za przejazd zostały przeszacowane, a koszty projektu autostrady nie zostaną zamortyzowane. Zamiast budować nową autostradę, zgodnie z wolą Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau (Stufa) i ADAC (Allgemeine Deutsche Automobil-Club), należy inwestować w rozbudowę istniejącej sieci drogowej. Rozpoczęcie budowy innych tras było wielokrotnie opóźniane z powodu spornego finansowania i światowego kryzysu gospodarczego.

Po 30 stycznia 1933 r. nastąpił czas, kiedy Hitler został mianowany kanclerzem Rzeszy, i plany budowy autostrad nabrały nowego znaczenia. Dyrektor generalny stowarzyszenia HaFraBa – Willy Hof otrzymał szczegółowe informacje od Adenauera na temat jego projektu autostrady Kolonia – Bonn i w kwietniu 1933 r. zaproponował Hitlerowi projekt sieci autostrad dla całych Niemiec. W latach 1931-1933 zbudowano obwodnicę Opladen, jako odcinek autostrady Kolonia – Düsseldorf, i oddano do użytku 27 września 1933 r. Jednak uroczystość otwarcia nie była prowadzona już przez Konrada Adenauera. Narodowi socjaliści usunęli go z urzędu wkrótce po dojściu do władzy. Zamiast niego tego zadania podjął się inżynier budownictwa Fritz Todt, który interesował się budową autostrad i został mianowany przez Hitlera generalnym inspektorem dróg niemieckich. W lutym 1933 r. trasa Kolonia – Bonn została obniżona przez nowy rząd narodowosocjalistyczny do rangi Landstraße 185, aby następnie ogłosić planowaną budowę trasy Frankfurt – Heidelberg jako pierwszą budowę autostrady w III Rzeszy.

Poniżej zestawiono wybór różnych wczesnych niemieckich projektów autostradowych wraz z datą rozpoczęcia ich planowania: Köln – Düsseldorf (1925), Aachen – Köln (1925), Mannheim – Heidelberg (1926), München – Leipzig – Berlin (MüLeiBerl – 1927), München –

Starnberger See (1927), Leipzig – Halle (LeHa) (1927) i Hansestädte – Frankfurt – Basel (HaFraBa – 1927)³.

Ryc. 2. Mapa Reichsautobahn w Niemczech w 1934 r.



Źródło: Verlag Moritz Diesterweg Frankfurt a. Main, prawdop. 1934.

Szereg źródeł narodowosocjalistycznych wyolbrzymiało koncepcję systemu autostrad budowanych od 1933 r., określając je jako „wyjątkowe na skalę światową”. W wielu przypadkach niektórzy autorzy posunęli się nawet do wychwalania Adolfa Hitlera jako „twórcy” autostrady. W rzeczywistości AVUS został otwarty w 1921 r. Ponadto wielokrotnie podkreślano, że również włoskie autostrady istnieją od lat 20. XX w. Już w 1924 r. pierwsza włoska autostrada połączyła Mediolan z północnymi jeziorami Włoch. Wzorując się na osuszaniu Bagien Pontyjskich w faszystowskich Włoszech, reżim nazistowski dążył również do znaczącego programu infrastrukturalnego celem wykorzystania do celów propagandowych.

3 Opracowano na podstawie fragmentu pracy: Ch. Reitsam, *Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik Internationale und interdisziplinäre Verflechtungen*, Fakultät für Architektur der Technischen Universität München, 2004, s. 9-16, 29-33. Praca w formacie pdf dostępna jest na stronie <https://mediatum.ub.tum.de/doc/635732/635732.pdf> [20.07.2023].

W Niemczech po 1933 r. zrezygnowano z tzw. Planu Prus Wschodnich na rzecz budowy sieci autostrad Rzeszy na podstawie istniejących już powyżej przedstawionych planów. Na polecenie Hitlera 27 czerwca 1933 r. rząd Rzeszy uchwalił ustawę o utworzeniu spółki Reichsautobahn. Fritz Todt został mianowany generalnym inspektorem dróg niemieckich. Był odpowiedzialny za szczegółowe zaplanowanie i budowę autostrad w Niemczech. Sama Reichsautobahn była spółką zależną od Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Julius Dorpmüller (1869-1945), ówczesny dyrektor generalny Deutsche Reichsbahn, był także prezesem zarządu i szefem zarządu Reichsautobahn.

Generalny inspektor F. Todt wykorzystał wstępne prace półprywatnych przedsiębiorstw, takich jak STUFA (Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau – Towarzystwo Budowy Dróg) i HaFraBa (Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte – Frankfurt – Basel - Stowarzyszenie Przygotowania Autostrady Miasta Hanzeatyckie – Frankfurt – Bazylea), które zaczęły już planować własne autostrady w latach 20. XX w. Todt wyolbrzymił politycznie rozbudowę autostrad i w 1937 r. wyraził opinię, że Autostrady Rzeszy należy uważać za „drogi Adolfa Hitlera”. Do budowy powołano 15 tzw. Naczelnych Urzędów Budowlanych Reichsautobahn, z których każdy przejął inny odcinek. Naczelną Zarząd Budowlany w Berlinie miał swoją siedzibę przy Potsdamer Strasse 188. W pobliżu Frankfurtu nad Menem 23 września 1933 r. Hitler rozpoczął budowę pierwszej nowej trasy przez Darmstadt i Mannheim do Heidelbergu, którą zbudowano zgodnie z planami stowarzyszenia HaFraBa z 1932 r.

W październiku 1934 r. w budowie było już 1,5 tys. km tras (w tym Frankfurt – Heidelberg i Duisburg – Recklinghausen – Dortmund), a dalsze 1,2 tys. km zostało zatwierdzone do budowy. 9 maja 1935 r. otwarto dla ruchu odcinek z Frankfurtu nad Menem do Darmstadt. Zgodnie z pierwotnym planem sieć autostrad miała powiększać się o 1 tys. km rocznie, ale było to możliwe dopiero w latach 1936-1938. Na początku II wojny światowej ukończono 3,3 tys. km autostrad. Szczegółowe dane odnośnie do liczby pojazdów samochodowych i długości sieci autostrad w Niemczech przed 1943 r. zestawiono w tabeli 1.

Od 1940 r. w budownictwie wykorzystywano także jeńców wojennych, więźniów obozów koncentracyjnych i robotników przymusowych. W latach 1941-1942 prace budowlane zostały prawie całkowicie wstrzymane. Od jesieni 1943 r., ze względu na niski poziom ruchu

samochodowego, z autostrady mogli korzystać nawet rowerzyści. Pod koniec II wojny światowej autostrady Rzeszy służyły również jako tymczasowe lotniska dla niemieckich sił powietrznych. Wiosną 1945 r. w pełni zmotoryzowane zachodnie siły alianckie wykorzystywały autostrady jako trasy szybkiego marszu w głąb Niemiec⁴.

Kiedy Hitler ogłosił projekt budowy autostrad w 1933 r., nie było jasne, w jaki sposób pokryć koszty. Zakres budowy, który wielokrotnie poszerzał, zwłaszcza po przyłączeniu Austrii i Sudetów, również później nie opierał się na dostępnych funduszach. Za prezesa Hjalmara Schachta Deutsche Reichsbank wycofał się z modelu finansowania wekslowego w 1936 r. Już pod koniec 1935 r. minister finansów Rzeszy Schwerin von Krosigk wezwał do większego zaangażowania Agencji Rzeszy ds. Ubezpieczeń dla Osób Poszukujących Pracy i Bezrobocia (RAVAV) i zaproponowano to jako rozwiązanie finansowe przy budowie autostrad. Przez lata agencja RAVAV udzielała głównej części finansowania kredytowego i wносиła prawie 75% wszystkich dotacji finansowych do czasu wstrzymania budowy autostrady. Odpowiadało to całkowitemu wolumenowi inwestycji na poziomie ok. 60%. Wiosną 1943 r. całkowite zadłużenie spółki RAB wobec instytucji ubezpieczenia od bezrobocia wynosiło 3,5 miliarda RM.

Tabela 1. Pojazdy i długość sieci autostrad (Reichsautobahn) w Niemczech w latach 1935-1943.

Lata	Samochody osobowe	Motocykle	Samochody ciężarowe	Długość autostrad w km
1935	795 775	1 058 656	244 258	108
1936	945 085	1 184 081	269 581	1087
1937	1 108 433	1 327 189	320 016	2010
1938	.	.	.	3046
1939	.	.	.	3301
1940	.	.	.	3737
1941	.	.	.	3827
1942	.	.	.	3861
1943	.	.	.	3896

Źródło: zestawienie własne na podstawie M. Kriest, *Die Reichsautobahn Konzeption, räumliche Struktur und Denkmaleigenschaft eines historischen Verkehrsnetzes*, Michael Imhof Verlag, s. 82

4 Opracowano na podstawie fragmentu pracy: Charlotte Reitsam, 2004, *Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik Internationale und interdisziplinäre Verflechtungen*, Fakultät für Architektur der Technischen Universität München, s. 9-16, 29-33. Praca w formacie pdf dostępna jest na stronie <https://mediatum.ub.tum.de/doc/635732/635732.pdf> [20.07.2023].

3. Budowa Reichsautobahn we wschodnich prowincjach III Rzeszy przejętych po 1945 r. przez Polskę

Odcinek autostrady pomiędzy Krzywą a Wrocławiem został udostępniony kierowcom 27 września 1936 r., punktualnie o godzinie 11.00. Nie była to zwykła ceremonia. Uroczystość ta to zarazem ukończenie budowy 1 tys. km autostrad, które wypadło w trzecią rocznicę wbitia przez Adolfa Hitlera we Frankfurcie nad Menem pierwszego szpadla pod budowę autostrad Rzeszy. W 1936 r. w największej w regionie gazecie, „Liegnitzer Tageblatt”, tej dolnośląskiej autostradzie poświęcono duży artykuł. Czytamy w nim, że: „do budowy i ukończenia tych dwóch odcinków sprowadzono około 7-8 tys. robotników, którzy wykonali 2,5 mln jednostek dziennej pracy; przekopano 4,8 mln m³ ziemi; wybudowano 110 mostów przy użyciu 100 tys. m³ betonu; 103 km nawierzchni, w tym 1,1 mln m² nawierzchni betonowej; 180 tys. m² nawierzchni z małej kostki kamiennej. Do budowy mostów betonowych i nawierzchni zużyto ok. 390 tys. t piasku; 320 tys. t żwiru i szutru; 120 tys. t cementu; 12 tys. t małej kostki kamiennej; 7 tys. t żelaza do produkcji żelazobetonu i 3,5 tys. t stali do budowy mostów”.

Tempo prac przy budowie 91-kilometrowego odcinka autostrady było znaczące, gdyż zbudowano go w okresie dwóch i pół roku. Do prac wykorzystano bezrobotnych, których w połowie lat 30. XX w. w tej części III Rzeszy nie brakowało. Celem zaoszczędzenia nowo zatrudnionym pracownikom marszu do i z pracy na poszczególnych odcinkach budowy utworzono 7 obozów, w których za niewielką opłatą robotnicy otrzymywali nocleg i pełne wyżywienie. W taki sam sposób najęto robotników na części odcinka pomiędzy Gliwicami a Bytomiem. Pracę rozpoczęto tam 17 sierpnia 1934 r.

Otwarcie dolnośląskiego odcinka autostrady i zarazem 1 tys. km drogi tego typu w III Rzeszy relacjonowała każda niemiecka rozgłośnia radiowa. Uruchomienie odcinka autostrady między Legnicą a Wrocławiem miało być dla ludności niemieckiej ostatecznym dowodem sprawczości nazistowskich władz i gwarancją świetlanej przyszłości państwa i narodu. Główne obchody związane z otwarciem drogi zaplanowano na południe od Wrocławia, przy Klettendorf (Klecina) punktualnie na godz. 11.00. Przy autostradzie powstały parkingi dla samochodów, motocykli i rowerów. Władze zorganizowały dodatkowe połączenia komunikacji miejskiej, tak żeby każdy mieszkaniec Wrocławia mógł wziąć udział w tej niecodziennej uroczystości. Po obu

stronach drogi ustawili się gęste szpalery ludzi. Tysiące osób przyszły obejrzeć nową drogę oraz Adolfa Hitlera, który jako jeden z pierwszych miał nią przejechać. Już w drodze powrotnej, około godziny 15.05 samochód Führera zatrzymał się na stacji autostrady, gdzie powitał go przewodniczący powiatu legnickiego. Po kilkunastu minutach ruszył w dalszą podróż w stronę Krzywej.

Początkowo jazda autostradą miała być darmowa, ale później planowano wprowadzić opłaty, które docelowo miały spłacić koszty budowy drogi. Maksymalną prędkością, z którą można było się poruszać po autostradach w latach 30. XX w., było ok. 200 km/h. Właśnie dlatego, ze względów bezpieczeństwa, najmniejszy promień łuku wynosi 2 tys. m. Z każdego punktu na autostradzie widoczność w przypadku nagłego pojawienia się przeszkody, na przykład zahamowania ruchu albo stojącego pojazdu, wynosi przynajmniej 400 m, co jest wystarczające, aby samochód jadący ze znaczną prędkością mógł zahamować. Droga została poprowadzona w taki sposób, aby oprócz wygody dostarczyć podróżującym jak najwięcej pięknych widoków. Po obu stronach trasy wybudowano niewielkie stacje benzynowe z płaskimi dachami (niektóre przetrwały do dziś, na przykład w okolicach Legnicy czy Wrocławia), po to, aby nie zaburzały krajobrazu. Dodatkowo wzdłuż autostrady powstały parkingi, które dziś nazwalibyśmy miejscami obsługi podróżnych⁵.

Dla mieszkańców Dolnego Śląska zdecydowanie najważniejszy był odcinek między Legnicą a Wrocławiem. Przed wojną były to zdecydowanie dwa najważniejsze ośrodki przemysłowe i administracyjne w tej części Rzeszy. Nowa droga otworzyła nowe możliwości komunikacyjne i tak wraz z otwarciem autostrady uruchomiono pierwszą w tym rejonie autobusową linię pospieszną. Każdy z trzech pojazdów spółki Büssing, o pojemności silnika 7,4 l i mocy 95 KM, potrzebował zaledwie 42 min na połączenie Legnicy z Wrocławiem. Pojazdy do przejazdu wykorzystywały oczywiście autostradę. We Wrocławiu sa-

5 Na podstawie tekstu Mateusza Różańskiego pt. *Duma Adolfa Hitlera obecnie wygląda zupełnie inaczej, ale korzystamy z niej wszyscy* zamieszczonego na portalu naszahistoria.pl w dniu 28 października 2016 r. i wspomnianego w tekście wywiadu ze Zbigniewem Brzezińskim, prezesem Fundacji Historycznej Liegnitz.pl i twórcą portalu o tej samej nazwie, <https://naszahistoria.pl/duma-adolfa-hitlera-obecnie-wyglada-zupelnie-inaczej-ale-korzystamy-z-niej-wszyscy/ar/10781366> [15.06.2023].

mochody wyjeżdżały z Breslau Odertor (Wrocław Nadodrze), przez Freiburger Bahnhof (Dworzec Świebodzki), Hauptbahnhof (Dworzec Główny), Kürassierstrasse (al. Józefa Hallera) do Klettendorf (Klecina), gdzie znajduje się początek autostrady Rzeszy. W Legnicy z kolei zatrzymywały się na Friedrichsplatz (plac Słowiański), a chwilę później przy Hauptbahnhof (Dworzec Główny). Były uzupełnieniem ruchu kolejowego. W 1945 r. autostradę wykorzystała Armia Czerwona do swojego marszu na Berlin. Dali temu dowód, umieszczając na jednym z filarów wiaduktu biegnącego nad A4 napis: „Zatkniemy nad Berlinem sztandar zwycięstwa”. Można go było dostrzec, jadąc z Wrocławia do Legnicy przed zjazdem na drogę nr 345⁶.

Prace nad budową autostrady śląskiej w rejencji opolskiej ruszyły w 1936 r. i toczyły się w szybkim tempie. Już 27 września 1936 r. naziści fetowali pod Wrocławiem, jak wspomniano powyżej, ukończenie prac nad 1 tys. km. W tym czasie w rejencji opolskiej ruszyły dalsze prace budowlane, które przesunęły się w stronę Gliwic. Początkowo do robót angażowano okolicznych mieszkańców, przede wszystkim rolników. Zajmowali się oni głównie karczowaniem drzew oraz wygładzaniem i utwardzaniem terenu. Przez 3 lata ich praca była wystarczająca, jednak w 1939 r. wszystko się zmieniło. Wojna sprawiła, że tempo prac musiało być jeszcze większe i brakowało rąk do pracy.

Na prowincji śląskiej od października 1940 r. za eksploatację tu-tejszej siły roboczej odpowiedzialny był specjalny pełnomocnik Reichsführera SS i szefa niemieckiej policji do spraw zatrudnienia obcych narodowości na Górnym Śląsku – Albrecht Schmelt. W latach 1941-1944 pełnił funkcję prezydenta rejencji opolskiej. Albrecht Schmelt utworzył sieć obozów pracy przymusowej, które od jego nazwiska nazwano obozami Organizacji Schmelt. Miejsca te powstały z myślą o wykorzystaniu ludności żydowskiej mieszkającej na Górnym Śląsku. Jednak już po kilku miesiącach zaczęto zwozić do nich także Polaków. Więźniowie pochodzili głównie z Zagłębia Dąbrowskiego i Chrzanowsko-Jaworznickiego, które znajdowały się w rejencji katowickiej. Organizacji Schmelt podlegały 162 obozy pracy przymusowej. Przy odcinku autostrady Berlin – Wrocław – Gliwice powstało co najmniej 25 obozów tej organizacji. Były to Reichsautobahnlager (RAB-Lager),

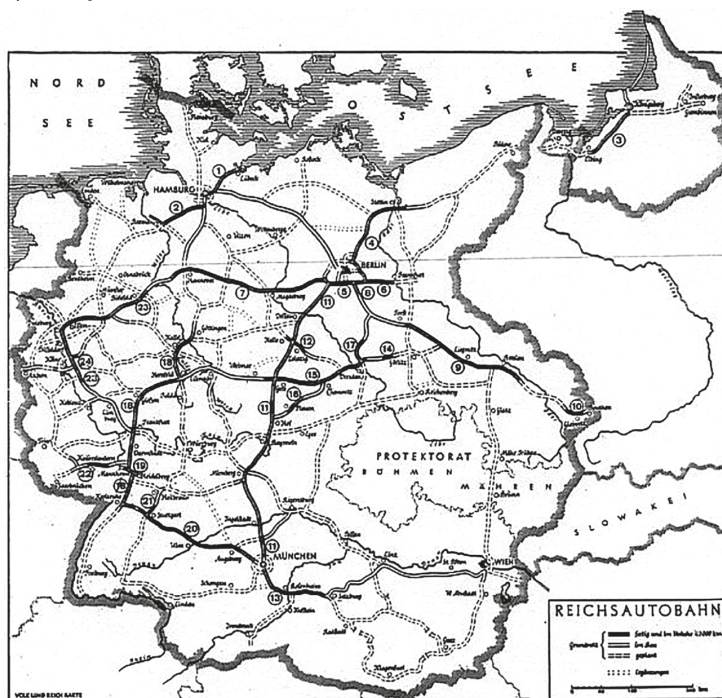
6 Tamże.

nazwane tak, ponieważ za budowę tego fragmentu autostrady odpowiedzialne było Unternehmen Reichsautobahn (Niemieckie Przedsiębiorstwo Autostrad Państwowych). 14 tego typu obozów znajdowało się na Opolszczyźnie. Były to: Annaberg w Górze Świętej Anny, Auenrode w Osieku, Brande w Prądach, Eichtal w Dąbrowce Górnej, Geppersdorf w Rzędziwojowicach, Gogolin w Gogolinie, Gross Sarnen w Sarnach Wielkich, Grünheide w Sieronowicach, Johannsdorf w Jaśkowicach, Klein Mangersdorf w Magnuszowickach, Niederkirch w Dolnej, Ottmuh w Otmęcie, Rogau w Rogowie i Sackrau w Zakrzowie. Obozy te były niewielkie, przebywało w nich kilkuset robotników, np. w obozie Auenrode w Osieku uwięziono 300 osób, w Annaberg w Górze Świętej Anny – 400, a w RAB-Lager Brande w Prądach znalazło się 600 osób. Ostatni z wymienionych obozów prawdopodobnie był największy z tych zlokalizowanych na Opolszczyźnie.

Na terenie tych obozów znajdowały się baraki mieszkalne dla więźniów, latryny, łaźnia i pomieszczenia gospodarcze, w których magazynowano żywność oraz opał. Praca przy budowie autostrady była niezwykle wycieńczająca fizycznie. Latem trwała ona od 12 do 14 godzin, zimą od 8 do 10 godzin. Rzadko kiedy robotnicy przymusowi mieli wolne niedziele. Do ich głównych obowiązków należało przede wszystkim: zbieranie nawierzchni i ładowanie jej na wózki, układanie szyn na torach dla wózków, wywracanie ich i rozprowadzanie ziemi lub piasku, przenoszenie kamieni i pniaków drzew (w celu oczyszczenia terenu budowy). Wszystko wykonywali bez odpowiedniego sprzętu. Przez wiele kilometrów przewozili je na taczkach, albo grupami, po kilka osób, przenosili je własnymi rękoma. Roboty wykonywano niezależnie od pogody. Obozy Organizacji Schmelz utraciły swoją przydatność już na początku 1942 r., kiedy zaprzestano prac przy budowie autostrady⁷.

7 Na podstawie tekstu M. Misztal, *Autostrada śmierci. Fundamentem A4 są krew i łzy. To było oczko w głowie Hitlera*, opole.wyborcza.pl, 22 IV 2023. Zob. <https://opole.wyborcza.pl/opole/7,35086,2,0064410,autostrada-smierci-fundamentem-a4-sa-krew-i-lzy-to-bylo-oczko.html> [15.06.2023].

Ryc. 3. Mapa Reichsautobahn w Niemczech i Protektoracie Czech i Moraw w 1939 r.



Źródło: Gl: Fertige Strecken mit Anschlussstellen und Abzweigungen, Anschlussstraßen und Betriebsanlagen, [w:] „Die Strasse“ 6 (1939), Heft 9, Beilage „Reichsautobahnweiser“, Volk und Reich Verlag, Berlin, s. 278

Jak już wspomniano wyżej, Adolf Hitler zaraz po dojściu do władzy w 1933 r. ogłosił czteroletni plan wychodzenia z kryzysu oraz ideę tworzenia wielkiej III Rzeszy. Ich ważny element stanowił program budowy autostrad, które miały w przyszłości służyć m.in. do przemieszczania się wojsk. Ponadto budowa dróg miała być jednym ze sposobów walki z 6-milionowym bezrobociem. Inwestycje drogowe finansowano głównie ze składek na ubezpieczenia społeczne, a do robót wykorzystywano bezrobotnych. Układ planowanych autostrad, zwłaszcza we wschodniej części Niemiec, przypomina system dróg Cesarstwa Rzymskiego, gdzie wszystkie drogi zbiegają do Rzymu. Tak i w układzie projektowanych Reichsautobahn autostrady z Berlina wiodą do najdalej wysuniętych na wschód miast III Rzeszy, m.in. przez Szczecin i Gdańsk do Królewca czy przez Wrocław i Opole do Bytomia.

Za realizację programu budowy RAB odpowiadał nazistowski inżynier Fritz Todt, któremu Hitler powierzył stanowisko generalnego inspektora budowy dróg. Już w 1933 r. Todt miał koncepcję budowy

autostrady nr 4, łączącej Berlin z Gdańskiem i dalej przechodzącej w autostradę nr 3 od Gdańska przez Elbląg do Królewca na terenie Prus Wschodnich. Budowa ta została zainaugurowana pod koniec 1933 r., a prace wykonawcze ruszyły wiosną 1934 r. jednocześnie z dwóch krańców: od Berlina w kierunku Szczecina oraz od Królewca do Elbląga. Różnica była taka, że odcinek Berlin – Szczecin od razu budowano jako dwujezdniowy, natomiast Królewiec – Elbląg jako jednojezdniowy z możliwością dobudowania drugiej jezdni w razie wzrostu natężenia ruchu.

W kwietniu 1936 r. przejezdny był fragment pomiędzy stolicą Rzeszy i węzłem Joachimstahl (44,7 km). 27 września 1936 r. oddano do użytku pierwszy odcinek (112,5 km) od węzła Stettiner Dreieck (okolicznie Berlina) do Stettin-Süd (współczesna nazwa tego węzła: Szczecin Zachód). W tym czasie trwały już prace na drugim końcu trasy: od Królewca do Elbląga. W 1937 r. oddano do użytku odcinek 92 km na trasie Königsberg (Królewiec) – Elbing-Ost (Elbląg-Wschód). Na tym fragmencie tymczasowo wykonano tylko jedną (południową) jezdnię, zostawiając miejsce na drugą, która miała być wybudowana wraz ze zwiększeniem natężenia ruchu. Rok później autostrada wydłużyła się o obwodnice Szczecina i Elbląga, odpowiednio do węzłów Bäderstrasse (koło Wielgowa) i Elbing-West.

W 1938 r. Niemcy użyli autostrady jako pretekstu do wszczęcia wojny – zażądali eksterytorialnego korytarza łączącego oba jej fragmenty rozdzielone obszarem należącym do Polski. Prace na terenie budowy nieco zwolniły, gdyż kraj przygotowywał się do wojny i robotnicy byli potrzebni bardziej do budowy fortyfikacji oraz produkcji czołgów i amunicji. Od jesieni 1939 r. na budowę skierowano ponownie robotników, w tym przymusowych, m.in. uwięzionych przez III Rzeszę Żydów. Zbudowano następny odcinek Bäderstrasse (Rzęsnica) – Stargard – Massow (Łęczycyca). Był on, podobnie jak królewiecki, jednojezdniowy, jednak zbudowane zostały krawężniki do wylania jezdni północnej. Na całej długości wyżej opisanych odcinków zbudowano pełną infrastrukturę ówczesnej autostrady, tj. dwupoziomowe skrzyżowania, przyautostradowe przystanki, stacje benzynowe itp. Na przedłużeniu odcinka zachodniego (od Stargard – Massow (Łęczycyca) na wschód) wykonano też wiele prac ziemnych, których ślady można spotkać nawet w okolicach Kościerzyny. Gdziekolwiek stoją do dziś fragmenty obiektów inżynierskich, a nawet kompletne wiadukty. W lesie nie-

daleko Złocieńca znajdują się wyraźne ślady budowy węzła Berlinki z wykonywaną równocześnie (i także niedokończoną) RAB49 do Witnicy k. Gorzowa Wlkp., gdzie łączyć się miała ona z RAB48 Szczecin – Liberec. Ślady budowy RAB49 sięgają do Jeziora Studnickiego, na południowy zachód od Mirosławca⁸.

Trasy Reichsautobahnen (autostrad) „śląskiej” i „pomorskiej”, zarówno te zrealizowane, jak i planowane w latach 1933-1943, różnią się zdecydowanie pod względem aktywizacji gospodarczej terenu, przez które przebiegały. Autostrada „śląska” po skrótowym przebiegu przez obszar Borów Dolnośląskich łączyła najważniejsze ośrodki osadniczo-przemysłowe Śląska takie jak: Legnica, Wrocław, Brzeg, Opole, Gliwice, Zabrze i Bytom, co potwierdziło się również we współczesnym przebiegu autostrady A4 w Polsce. Autostrada „pomorska” miała charakter wybitnie tranzytowy i łączyła tylko skrajne znaczące ośrodki miejskie na trasie Berlin – Szczecin – Połczyn – Szczecinek – Bytów – Tczew – Elbląg – Królewiec. Jej odcinek środkowy przebiegać miał w pobliżu małych miast, pomijając zupełnie tak znaczące ośrodki nadbałtyckie jak Kołobrzeg, Koszalin i Słupsk. Współcześnie realizowana polska droga ekspresowa S6 Szczecin – Goleniów – Kołobrzeg – Koszalin – Słupsk – Gdynia – Gdańsk skorygowała te błędy historycznej lokalizacji autostrady „pomorskiej”.

Tabela 2. Podział autostrad niemieckich po 1945 r.

Rodzaj autostrady	Zachodnie landy Niemiec	Wschodnie landy Niemiec	Polska	ZSRR	Austria
Autostrady 2-jezdniowe	2001,4	1169,5	217,4	0,0	16,4
Autostrady 1-jezdniowe	102,9	197,1	147,9	40,2	0,0

Źródło: Dietrich Schwella, Wolfgang Jäger, 2000, *Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1939 bis 1945*, „Strasse und Autobahn”, H. 8.

W granicach III Rzeszy do 1 lipca 1943 r. zbudowano 3893 km autostrad. Po 1945 r., w związku ze zmianą granic politycznych, w zachodnich landach Niemiec pozostało 2104 km autostrad, we wschodnich landach Niemiec – 1368 km, w granicach Polski znalazło się 365 km, a w granicach ZSRR (obwód królewiecki) – 40 km i Austrii – 16 km (por. tabela 2). Na terytorium Polski w nowych granicach znalazły się

8 Opracowano na podstawie strony internetowej: www.berlinka.pcp.pl.

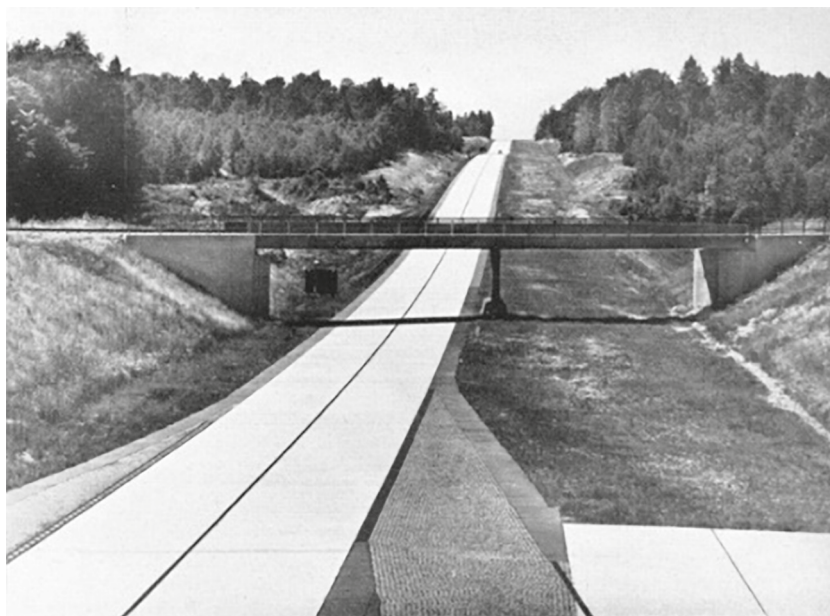
m.in. odcinki obecnej autostrady A4, w tym na Śląsku: dwujezdniowy Wrocław – Legnica – Krzyżowa – Golnice (most na rzece Bóbr) oraz jednojezdniowe Olszyna – Golnice, Wrocław – Oława – Brzeg (Przylesie), na Górnym Śląsku fragment dwujezdniowy obecnej DK88: Gliwice Port – Zabrze Północne – Bytom Karb oraz jednojezdniowy wspólny odcinek drogi DK88 i autostrady A4 Gliwice Port – Kleszczów – Nogowczyce. Na Pomorzu Szczecińskim w granicach Polski znalazł się dwujezdniowy fragment obecnej autostrady A6: Kołbaskowo – Szczecin Podjuchy – Szczecin Kijewo – Szczecin Dąbie – Rzęśnia i jednojezdniowy fragment drogi nr 142 Rzęśnia – Łęczycza – Lisowo. Na Pomorzu Elbląskim w kraju pozostał jednojezdniowy odcinek obecnej trasy S22: Elbląg – Braniewo – Grzechotki.

Ryc. 4. Trasa dwujezdniowa Reichsautobahn wraz ze stacją benzynową.



Źródło: The Library of Congress Prints & Photographs Online Catalog; <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/cph.3c28818>

Ryc. 5. Trasa jednojezdniowa Reichsautobahn w kierunku Elbląga.



Źródło: <https://autobahngeschichte.files.wordpress.com/2021/05/reichsautobahn-ostpreussen-braunsberg-mehlsack-as-4j30.jpg>

4. Budowa autostrad w Protektoracie Czech i Moraw w latach 1939-1942

Autostrady w Czechach były budowane w okresie istnienia Protektoratu Czech i Moraw w latach 1939-1942. Po 1945 r. na terytorium Republiki Czechosłowackiej pozostały trzy niedokończone autostrady o łącznej długości 188 km: 1. Fragment (Praga – Humpolec) autostrady „czeskiej” Praga – Brno – granica słowacka, o łącznej długości 77 km odcinków w budowie; 2. Fragment (Moravska Třebova – Rajhrad – Brno) autostrady „niemieckiej” Wrocław – Brno – Wiedeń o długości 83 km; 3. Autostrada Sudecka, której odcinki w okolicach Chebu i Liberca miały długość ok. 28 km.

5. Plany budowy autostrad w Polsce w latach 1920-1939

W dwudziestolecu międzywojennym XX w. zaczęto w Polsce planować drogi przeznaczone dla szybkiego ruchu samochodowego na dalsze odległości, autostrady. Po raz pierwszy uwagę zwrócono na to na I Polskim Kongresie Inżynierów we Lwowie we wrześniu

1937 r. W tych planach profesor M. W. Nestorowicz na IV Kongresie Drogowym w styczniu 1938 r. wymienił następujące drogi (plany te ukazały się też w czasopiśmie „Drogowiec” nr 9 z 5 marca 1939 r.):

Drogi samochodowe pierwszej kolejności o łącznej długości 2400 km, w tym: Warszawa – Łódź (100 km), Warszawa – Poznań, granica państwa kierunek Berlin (350 km), obwodnica wokół Warszawy – (130 km), obwodnica wokół Poznania (80 km), Gdynia – Bydgoszcz – Łódź – Katowice (500 km), obwodnica wokół Łodzi (90 km), Bytów – granica obszaru Gdańska (50 km), Katowice – Kraków – Lwów (375 km), Warszawa – Lublin – Lwów – Śniatyn – granica państwa kierunek Bukareszt (550 km), Puławy – Sandomierz – Przemyśl (175 km).

Drogi samochodowe drugiej kolejności o łącznej długości 2295 km, w tym: Piotrków Trybunalski – Kielce – Sandomierz (180 km), Warszawa – Kielce – Kraków (180 km), Łódź – Kalisz – granica państwa kierunek Wrocław (130 km), Warszawa – Grodno – Wilno – granica państwa kierunek Dźwińsk (575 km), Grodno – Nowogródek – granica państwa kierunek Mińsk i dalej Moskwa (190 km), Bydgoszcz – Poznań – Częstochowa (350 km), Katowice – Cieszyn – granica państwa kierunek Brno (60 km), Ostrołęka – granica państwa kierunek Królewiec (50 km); Grodno – granica państwa kierunek Kowno (40 km), Grodno – Brześć – Krasnystaw (300 km), Warszawa – Brześć (170 km). Ogólna długość dróg I i II kolejności wyniosła 4695 km.

Realizacja planu budowy autostrad w Polsce miała trwać ok. 30 lat do 1969 r. Plan był krytykowany i uważany za nierentowny z powodu niskiego poziomu motoryzacji w Polsce, gdyż wówczas na 1 tys. mieszkańców przypadał tylko 1 samochód. Wiosną 1939 r., wobec rosnącego zagrożenia wojennego, biuro planowania przy gabinecie ministra skarbu ogłosiło plan rozbudowy komunikacji kolejowej i drogowej, w którym przewidywano budowę ok. 400 km autostrad, których koszt miał wynosić ok. 130 mln zł. Władze polityczno-wojskowe kraju uważały, że jako pierwsza powinna powstać autostrada Gdynia – Warszawa – Sandomierz – Lwów – granica z Rumunią.

W latach 1936-1939 zbudowano 28 km betonowej autostrady między miejscowościami Warlubie i Osiek (współcześnie droga wojewódz-

ka nr 214)⁹. Droga ta miała dotrzeć do Gdyni z ominięciem Gdańska. Jej autorem był projektant włoskich autostrad, Piero Puricelli. Docelowo miała ona wejść w skład autostrady nr 5 przewidzianej projektem Nestorowicza. Po śmierci marszałka Józefa Piłsudskiego, celem uhonorowania jego wkładu w odrodzenie Państwa Polskiego, zgłoszono ideę budowy Autostrady Piłsudskiego na trasie Wilno – Warszawa – Zakopane.

Podsumowanie

W Europie do 1945 r. autostrady były budowane w: Niemczech, Protektoracie Czech i Moraw, Holandii oraz we Włoszech. W pozostałych krajach, w tym także w Polsce, realizacja tego typu dróg w okresie międzywojennym pozostała jedynie w fazie planów i projektów.

Realizację koncepcji budowy autostrad podejmowały kraje faszystowskie – m.in.: Włochy (już w 1924 r.), Niemcy (początkowo w 1927 r. oraz później po 1933 r.) i zależny od nich Protektorat Czech i Moraw (w 1939 r.) – głównie w celu uzyskania propagandowego efektu sprawczości totalitarnego systemu w przeciwdziałaniu bezrobociu.

Program budowy systemu autostrad (Reichsautobahnen), na wzór imperialnych dróg Cesarstwa Rzymskiego, został częściowo zrealizowany po 1933 r. w faszystowskiej III Rzeszy, z układem tras centralnie zbiegających się w Berlinie. Zbudowane tam autostrady w 1943 r. osiągnęły długość 3896 km.

Tworzenie systemu Reichsautobahnen było związane z totalitarną ideą przeciwdziałania bezrobociu w oparciu o system robót publicznych i wzrostu zamożności robotników zgodnie z koncepcją „samochodu dla ludu” (Volkswagen). Ponadto drogi te miały spełniać funkcje połączeń strategicznych o znaczeniu militarnym oraz pośrednio aktywizować gospodarczo tereny, gdzie je lokalizowano. Tempo budowy, m.in. roczne oddawanie do eksploatacji ok. 1 tys. km, świetnie wykorzystywała również faszystowska propaganda sukcesu.

9 Informacje potwierdzające fakt budowy przed 1939 r. na Pomorzu Gdańskim fragmentu przyszłej autostrady odnaleźć można w artykule gdańskiego wydania „Gazety Wyborczej”. Zob. B. Gondek, *Kociewie skrywa przedwojenną matkę polskich autostrad*, „Gazeta Wyborcza”, 2.03.2020.

Pomimo swego faszystowskiego rodowodu koncepcja budowy sieci szybkich dróg pod względem techniczno-ekonomicznym była przyszłościowa, dobrze zaprojektowana i sprawdziła się w okresie późniejszej przyspieszonej motoryzacji lat 60.-70. XX w. zarówno w krajach Europy Zachodniej, jak i USA, a później w latach 80.-90. XX w. w krajach Europy Północnej, Środkowej i Południowej.

Bibliografia

1. Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte e. V., <https://www.autobahngeschichte.de>.
2. Autobahn Online. Autobahnen in, <http://www.autobahn-online.de>.
3. „Autostrade”, 1959-2009, Società Autostrade Concessioni e Costruzioni, Roma.
4. Berlinka – historia i teraźniejszość, <https://www.berlinka.pcp.pl>.
5. Česká Dálniční, <https://www.dalnice.cz>.
6. „Drogownictwo”, Spółka Wydawnictwa SITK RP, Warszawa, drogownictwo.sitk-rp.org.pl.
7. Gondek B., *Kociewie skrywa przedwojenną matkę polskich autostrad*, gdańskie wydanie „Gazety Wyborczej”, 26.08.2020.
8. Koziarski S., *Rozwój przestrzenny sieci autostrad na świecie*, Uniwersytet Opolski, „Studia i Monografie”, nr 341, Opole 2004.
9. Moorhouse R., *Trzecia Rzesza w 100 przedmiotach. Materialna historia nazistowskich Niemiec*, tłum. Roman Sidorski, Wydawnictwo Znak Horyzont, Kraków 2018.
10. Nestorowicz M. W., *Problem budowy dróg samochodowych w Polsce*, „Drogo-wiec” 1939, nr 9.
11. „Polskie Drogi”, Wydawnictwo Polskie Drogi sp. z o.o., Warszawa, <https://polskiedrogi.com.pl>.
12. „Przegląd Komunikacyjny – Transportation Overview Journal”, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, <https://www.transportation.overview.pwr.edu.pl>.
13. Reitsam Ch., *Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik Internationale und interdisziplinäre Verflechtungen*, Fakultät für Architektur der Technischen Universität München, 2004.
14. Shand D. J., *The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich*, „Journal of Contemporary History”, vol. 19, no. 2, Published By: Sage Publications, Ltd, 1984.
15. Schwella D., Jäger W., *Verkehrsfreigaben von Autobahnen in den Jahren 1939 bis 1945*, „Strasse und Autobahn”, H. 8, 2000.
16. „Strasse und Autobahn”, Kirschbaum Verlag, Bonn, <https://www.kirschbaum.de/fachzeitschriften/strasse-und-autobahn/home.html>.
17. Wikipedia Deutschland, <https://www.wikipedia.de>.
18. Zabel S., *Die Entwicklung der Forschung um den Bau der Reichsautobahn*, Grin Verlag, 2009.