

Materiały

BYŁY PRUSKI WSCHÓD W SIECI REICHAUTOBAHNEN

Jednym ze sztandarowych pociągnięć gospodarczych, społecznych a także polityczno-militarnych III Rzeszy była budowa autostrad. Wybitny niewątpliwie znawca ekonomiki Niemiec tego okresu, Gustav Stolper, zauważył dosadnie, że autostrady „ein Paradestück von Hitlers Wirtschaftserfolgen abgeben sollten”¹. W dniu 1 V 1933 r. podano do wiadomości plan budowy sieci nowoczesnych dróg kołowych², a 27 VI 1933 r. utworzono przedsiębiorstwo *Reichsautobahnen* w pionie kolei niemieckich (*Deutsche Reichsbahn*)³. W końcu 1933 r. przygotowano do budowy 814 km, podjęto roboty ziemne na odcinku 60 km; w rok później długość tras przygotowanych do budowy wynosiła 2 833 km, roboty prowadzone były na odcinkach długości 1 191 km⁴. Pierwszy, 22-kilometrowy odcinek Frankfurt n. Menem — Darmstadt oddano do użytku 19 V 1935 r., a od końca 1936 r. gotowe już było pierwsze tysiąc kilometrów, przy czym zakładano, że dalsze roczne przyrosty utrzymają się w tych samych granicach.

Do końca września 1939 r. oddano do użytku łącznie 3 171,1 km autostrad⁵. Poszczególne odcinki zestawiono więc według długości linii, stanowiących nieprzerwaną całość.

Pierścień Berliński — Magdeburg — Hanower — Bad-Nenndorf	253,4
Getynga — Kassel — Hersfeld — Frankfurt n. Menem — Mannheim — Heidelberg — Karlsruhe — Pforzheim	389,1
Herford — Recklinghausen — Essen — Kolonia — Ittenbach	269,2
Pierścień Berliński — Magdeburg — Hanower — Bad-Nenndorf	253,4
Pforzheim — Stuttgart — Ulm — Monachium	239,1
Forst — Legnica — Wrocław — Brzeg	231,3
Okrilla — Drezno — Chemnitz — Weimar	210,3
Pierścień Berliński — Szczecin	140,9
Hamburg — Brema — Burgdamm	124,9
Monachium — Salzburg	124,5

¹ G. Stolper, *Deutsche Wirtschaft seit 1870*. Tübingen 1964, s. 155.

² *Vier Jahre Bau der Reichsautobahnen*. „Wirtschaft und Statistik” nr 18. Berlin 1937, s. 727.

³ *Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen”*, vom 27 VI 1933. „Reichsgesetzblatt” I, nr 28 1933, ss. 509—510. Akt ten rozpoczyna całą serię dokumentów prawnych, regulujących całokształt problemów, związanych z budową autostrad.

⁴ *Vier Jahre Bau...*, s. 727.

⁵ *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1939/40*. Berlin 1940, s. 242.

Pierścień Berliński — Styk Zachodni (Ost-Tangente) — Styk Południowy (Süd-Tangente) z Trójkątem Brandenburskim (Brandenburger Dreieck) — Werder	117,6
Królewiec — Elbląg	96,3
Drezno — Ruhland — Calau	79,6
Hamburg — Lubeka — droga państwowa 75 (kierunek Travemünde)	69,6
Pierścień Berliński — Frankfurt n. Odrą	53,2
Kaiserslautern — Tiefenthal — Grünstadt	39,3
Halle — Lipsk — Engelsdorf	38,4
Zwickau — Plauen	36,7
Łany — Gliwice — Bytom	31,1
Pierścień Berliński — Trójkąt Wrocławski (Breslauer Dreieck) — Teupitz	25,2
Stuttgart — Ludwigsburg	20,1
Leverkusen — Burscheid — Schloss Burg	18,0
Chemnitz — Stolberg	17,4
Uhyst — Budziszyn	14,0
Norymberga — tereny zjazdowe (Reichsparteitaggelände)	5,5
Karlsruhe — Ettlingen	3,3

Zestawienie to pozwala stwierdzić daleko idące upośledzenie w tym względzie ziem, leżących na wschód od Odry i Nysy; na obszarze tym znajdziemy jedynie odcinek spod Forst (Zasieki) do Brzegu, dalej odcinek z Łan (koło Strzelec Opolskich) do Bytomia oraz z Elbląga do Królewca, łącznie 358,7 km, co stanowi 11,3⁰/₀ ogólnej sieci *Reichsautobahnen*. Jeżeli zważyć — po pierwsze — że upośledzone w zakresie rozwoju sieci komunikacyjnej ziemie te stanowiły 24,3⁰/₀ terytorium Rzeszy w granicach z 1937 r.⁶ oraz — po drugie — że oddane na tym terenie do użytku odcinki są często odcinkami nie wykończonymi (nawierzchnia na jednym paśmie ruchu), uzyskamy obraz, z którego wynika, że obszary byłego pruskiego wschodu z punktu widzenia planu budowy autostrad, były terenem zaniedbanym. Fakt ten szczególnie nabierze ostrości, gdy uświadomimy sobie, że budowa autostrad oznaczałaby uruchomienie na miejscu olbrzymich rezerw siły roboczej⁷, które — poczynając od połowy XIX w. do 1939 r. — znalazły ujście

⁶ *Deutschland-Taschenbuch, Tatsachen und Zahlen*. Wyd. H. J. Merkatz. Frankfurt n. Menem — Berlin [zach.] 1954, s. 4.

⁷ „Der Bau der Reichsautobahnen — stwierdzono w oficjalnej ocenie — war auch ein wirkungsvolles Mittel im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit, insbesondere auch deshalb, weil an den Baustellen hauptsächlich ungelernete Arbeiter eingestellt werden konnten, die schon sehr lange unter der Arbeitslosigkeit zu leiden hatten und dessen Eingliederung in den Arbeitsprozess unter gewöhnlichen Verhältnissen erst zuletzt möglich gewesen wäre. Zeitweise waren rund 250 000 Arbeiter unmittelbar (w sprawie tej liczby por. niżej tabela I) oder mittelbar beim Bau der Reichsautobahnen tätig” (*Vier Jahre Bau...*, s. 728). Właściwe rozmiary zjawiska dostrzeżemy na tle liczb bezrobocia w Rzeszy w latach 1933—1936, które zawierają się między wielkością 3,7 a 1,1 miliona osób. Por. w tej sprawie m. in. A. Bro-

w rosnącym odpływie ludności z tych ziem na zachód (*Ostflucht*).

O tym zaś, że budowa autostrad na ziemiach byłego pruskiego wschodu dokonywała się kosztem znacznie niższych nakładów inwestycyjnych (niezależnie od względnie mniejszych nakładów na siłę roboczą, wynikających z niskiego poziomu płac na tym terenie)⁸ niech świadczy fakt, że według stanu z września 1937 r. żaden z serii kosztownych mostów (260—1 170 m), jakie musiano skonstruować w związku z budową autostrad, nie powstał na terenie na wschód od Odry i Nysy⁹.

Tymczasem właśnie na obszarze Śląska i Prus Wschodnich (które były jedynymi w zasadzie prowincjami wschodnimi, gdzie podjęto budowę autostrad¹⁰) liczba zatrudnionych przy ich budowie spadła przeciętnie z 7 440 w 1935 r. do 4 229 osób w 1938 r. Zjawisko to przedstawia tabela I. Jeżeli zważyć, że ludność ziem na wschód od Odry i Nysy stanowiła w 1939 r. 23,7% ludności Rzeszy¹¹, to brak nam adekwatnego określenia sytuacji, polegającej na tym, że na terenie nie posiadającym skądinąd możliwości absorpcji siły roboczej we własnym zakresie (por. *Ostflucht*) — liczba zatrudnionych przy owym sztandarowym przedsięwzięciu ekonomicznym III Rzeszy stanowiła następujące odsetki zatrudnionych przy nim w skali całych Niemiec:

1935 r. — 8,9	1937 r. — 4,3
1936 r. — 7,0	1938 r. — 4,3

Krańcowo sprawa ta wyglądała w Prusach Wschodnich, gdzie po oddaniu autostrady Elbląg — Królewiec w 1936 r. nie podejmowano w zasadzie żadnych prac w tym kierunku; spadek liczby zatrudnionych przy budowie autostrad z 3 178 osób w 1935 r. do 27 w 1938 r. jest dobitnym tego wyrazem. Wobec wzrostu liczby zatrudnionych przy budowie autostrad w Rzeszy z 83 273 w 1935 r. do 96 956 osób w 1938 r., tj. o 16,4%, sytuacja na Śląsku oznacza w tym zakresie stagnację z tendencją spadkową liczby zatrudnionych na poziomie rzędu 4 tys. osób¹². W styczniu 1939 r. obserwujemy wprowadzie

żek, *Niektóre problemy zatrudnienia w Trzeciej Rzeszy w świetle niemieckich materiałów archiwalnych*. „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Opolu”, seria „Ekonomia”, z. 2, Opole 1967, s. 10 i n. Tamże piśmiennictwo.

⁸ W sprawie różnicy płac między Śląskiem a pozostałymi terenami Rzeszy por. m. in. A. Brożek, *Ostflucht na Śląsku*. Katowice 1966, s. 125 i n., a przede wszystkim aneks Vb, s. 210.

⁹ *Vier Jahre Bau...*, s. 728.

¹⁰ Zarówno w Brandenburgii, jak i na Pomorzu, wykazujących stosunkowo znaczne stany zatrudnienia w tej dziedzinie, chodzi z nieznacznymi wyjątkami o budowy po lewej stronie Odry i Nysy (w Brandenburgii szczególnie intensywne poczynania na trasach dojazdowych do Berlina).

¹¹ *Deutschland-Taschenbuch...*, s. 4.

¹² Udział liczby zatrudnionych przy budowie autostrad na byłym pruskim wschodzie w ogólnej liczbie zatrudnionych przy budowie *Reichsautobahnen* przedstawiał się następująco:

TABELA I

Zatrudnienie przy budowie autostrad Rzeszy

Miesiące	Liczba zatrudnionych przy budowie autostrad (stan na koniec miesiąca)																	
	Rzesza						Śląsk						Prusy Wschodnie					
	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1934	1935	1936	1937	1938	1939
styczeń	.	28 671	62 782	37 843	61 254	79 935	.	193	304	347	833	1 987	.	501	735	382	7	137
luty	.	46 201	56 310	49 933	72 749	.	.	1 341	488	440	1 949	.	.	780	235	164	9	.
marzec	.	70 792	89 138	68 615	94 313	.	.	4 414	1 730	1 734	4 644	.	.	1 711	2 118	572	69	.
kwiecień	.	86 832	93 546	85 768	102 610	.	.	6 922	3 420	3 208	5 370	.	.	3 318	3 181	1 027	71	.
maj	.	102 244	99 891	92 316	109 352	.	.	7 094	3 955	4 114	5 131	.	.	4 484	3 530	992	61	.
czerwiec	.	108 534	109 866	92 564	115 653	.	.	7 068	4 909	4 475	5 313	.	.	5 309	3 273	353	31	.
lipiec	.	109 199	108 251	94 540	111 927	.	.	5 659	6 202	4 884	5 016	.	.	4 905	3 138	213	7	.
sierpień	.	106 323	107 470	98 101	106 901	.	.	5 239	7 130	4 797	5 400	.	.	4 850	3 296	416	23	.
wrzesień	.	103 412	96 202	97 508	110 170	.	.	5 257	4 955	4 716	5 481	.	.	4 367	3 263	387	20	.
październik	71 234	94 349	89 927	98 133	102 602	.	4 412	3 485	5 204	4 181	5 029	.	4 752	4 021	2 968	196	23	.
listopad	76 034	92 328	85 218	96 879	95 908	.	4 930	3 008	4 814	4 072	4 745	.	4 086	3 219	2 203	99	15	.
grudzień	72 251	50 390	71 286	78 114	80 133	.	5 299	1 462	3 082	1 373	1 537	.	3 503	670	1 061	8	.	.
średnia roczna	x	83 273	89 156	82 526	96 956	x	x	4 262	3 849	3 195	4 202	x	x	3 178	2 416	400	27	x
%		100,0	107,0	99,2	116,4	x	x	100,0	90,3	74,9	98,5	x	x	100,0	79,1	12,5	0,9	x

Źródło: Archiwum Państwowe Miasta Wrocławia i Województwa Wrocławskiego we Wrocławiu; zespół *Procin-
zialverwaltung Schlesien* 1589, k. 36—55, 65—72.

przyrost zatrudnienia w tej dziedzinie, związany jest on jednak z sytuacją ogólnoniemiecką i nie zapowiada w tym względzie przełomu dla Śląska.

O tym, jak wyglądała sprawa budowy nowych odcinków autostrad na wschód od Odry i Nysy w latach 1938/39 informuje tabela II. Okazuje się, że podjęto w tym czasie pewne kroki w kierunku budowy autostrady ze

TABELA II

Budowa nowych odcinków w obszarze na wschód od Odry i Nysy (1938-1939r)

Rok i kwartał	Podjęta budowa nowych odcinków autostrad w Rzeszy		
	Ogółem w km	w tym w obszarze na wschód od Odry i Nysy	
		km	Odcinki
1938 I	247,9	23,1	Forst-Wrocław-Gliwice
II	179,8	—	—
III	305,3	18,5	Wrocław-Gliwice
IV	337,0	21,3	Królewiec-Samlandküste
1939 I	338,5	50,9	Zgorzelec-Bolesławiec; Wrocław-Gliwice-Bytom; Szczecin-Pomorze Wschodnie ^a
		10,2 ^b	Wiedeń-Brno-Wrocław
II	278,8	42,4	Szczecin-Pomorze Wschodnie ^a ; Wrocław-Gliwice -Bytom; Wrocław-granica-Brno
lipiec ^c	60,2	25,6	Szczecin-Pomorze Wschodnie ^a ; Wrocław-Bytom; Wrocław-Brno

a Pomorze Wschodnie wg nomenklatury niemieckiej (Ostpommern) oznacza ziemie obecnego Pomorza Zachodniego;

b brak ścisłej informacji lokalizującej ten odcinek na Śląsku;

c brak dalszych informacji.

Źródło: „Wirtschaft und Statistik”, Berlin 1938, nr 4, s. 151; nr 6, s. 151; nr 6, s. 241; nr 8, s. 329; nr 10, s. 402; nr 12, s. 491; nr 14, s. 569; nr 16, s. 647; nr 20, s. 829; nr 22, s. 916; nr 24, s. 1005; 1939, nr 2, s. 67; nr 4, s. 145; nr 8, s. 319; nr 10, s. 405; nr 12, s. 481; nr 14, s. 557; nr 16, s. 632

Szczecina na wschód; następnie autostrady Wiedeń—Brno—Wrocław (choć trudno ustalić, czy odcinki, na których rozpoczęto roboty leżały na Śląsku) oraz krótkiego odcinka w Prusach Wschodnich.

W świetle powyższego co najmniej nieprzekonywająco brzmi teza Fiedora, że te „gigantyczne prace ożywiły także gospodarczo ziemie śląskie”¹³, sformułowana w następującym kontekście:

c.d. przypisu 12	1935	1936	1937	1938
Rzesza	100,0	100,0	100,0	100,0
w tym:				
Śląsk i Prusy Wschodnie	8,9	7,0	4,3	4,3
z tego: Śląsk	5,1	4,3	3,9	4,3
Prusy Wschodnie	3,8	2,7	0,4	.

Źródło: tabela 1.

¹³ K. Fiedor, Z. Surman, *Na marginesie książki A. Brożka, Ostflucht na Śląsku. Katowice 1966*, s. 220. W: „Śląsk Kwartalnik Historyczny Sobótka” nr 3. Wrocław 1967, s. 404.

„W latach 1933—1936 władze niemieckie przewidywały zbudowanie 7 tys. km autostrad (mamy tu do czynienia z pomyłką lub nieporozumieniem wynikającym stąd, że Fiedor przyjmuje bezkrytycznie źródło prasowe z maja 1933 r.¹⁴ — przyp. A. B.). Przeznaczono na ten cel około 1,5 mld marek. W latach następnych długość autostrad miała osiągnąć już 25 tys. km. W związku z przedstawieniem się na budowę obiektów wojskowych i przemysłu zbrojeniowego plany te zostały częściowo zahamowane. Niemniej jednak w 1936 r. były już gotowe lub znajdowały się w budowie następujące odcinki wschodnie autostrady: Berlin—Szczecin, Królewiec—Elbląg—Gdańsk i Berlin—Kotbus—Legnica—Wrocław—Gliwice—Bytom. Do realizacji tego planu wprzęgnięto władze terenowe poszczególnych prowincji. W ten sposób powstały Oberste Bauleitungen für das (!) Bau der Kraftfahrbahnen (OBK). Siedziba jednej z OBK mieściła się we Wrocławiu”¹⁵.

Na marginesie budowy autostrad na Śląsku w latach 1938/39 warto odnotować bardzo charakterystyczny dla pewnych aspektów tego przedsięwzięcia moment, który później miał pojawić się także na północy i zaciążył na stosunkach polsko-niemieckich, urastając do rozmiaru nieomal *casus belli*: w umowie między Berlinem a Pragą, zawartej 19 XI 1938¹⁶, Niemcy wymogły zgodę na budowę 60-kilometrowej eksterytorialnej autostrady przez Morawy na odcinku Wrocław—Brno—Wiedeń; odcinek ten przebiegający przez Czechosłowację, miał być włączony w niemiecki obszar celny i paszportowy, a niemieckie i czeskie placówki celne miano zbudować na terytorium czeskim u wylotu dróg dojazdowych do autostrady¹⁷. Układ ten, narzucony przez Niemcy podporządkowanej już wówczas Czechosłowacji, zawiera postanowienia o charakterze dyktatu wobec strony pokonanej. I tak artykuł 2 przewidywał, że Czechosłowacja dostarczy przedsiębiorstwu *Reichsautobahnen* nieodpłatnie ziemię, niezbędną dla zbudowania linii autostrady i dróg dojazdowych; przekazanie miało nastąpić w dwa miesiące po wysunięciu tego żądania (*nach Anforderung*). Art. 5 nakładał na Czechosłowację obowiązek dostarczenia na jej koszt nieruchomości ziemskich, niezbędnych dla podjęcia prac przygotowawczych do budowy. W myśl art. 2 autostrada i należący do niej pas ziemi pozostawały częścią terytorium państwowego Republiki Czechosłowacji, uzyskiwały jednak charakter strefy eksterytorialnej,

¹⁴ Fiedor, *op. cit.*, s. 403, powołuje się na „Schlesische Zeitung”, 14 V 1933. Tymczasem według pierwotnych założeń, przewidujących budowę 1000 km rocznie, łączna długość autostrad w 1942 r. miała wynieść 6 900 km. Por. w tej sprawie *Vier Jahre Bau...*, s. 727.

¹⁵ Fiedor, *op. cit.*, ss. 403/404, konkludując: „Autorowi *Ostflucht* uszły więc uwagi te przedsięwzięcia władz centralnych Rzeszy. Mści się tu niewykorzystanie w pełni literatury przedmiotu...” W sprawie ostatniego zdania autor ma okazję wypowiedzieć się w pracy *Problematyka narodowościowa Ostflucht na Śląsku*. Opole 1968, Wstęp.

¹⁶ *Vertrag zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei über den Bau und Betrieb einer Durchgangsautobahn, 19 XI 1938*. „Reichsgesetzblatt” II, nr 54/1938, ss. 909—910.

¹⁷ Por. w tej sprawie m. in. *Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer Oppeln 1938*. Opole 1939, s. 50; *Reichsautobahnen und Reichsstrassen*. W: *Die Kraftverkehrswirtschaft im Jahre 1938*. Sonderbeilage zu „Wirtschaft und Statistik”. Berlin 1939, 3, s. 32.

pozostającej „pod opieką” Rzeszy. Suwerenność w zakresie sądownictwa wykonywać miała na tym obszarze Rzesza, a protokół końcowy układu podpisany dnia 19 XI 1938 r. stwierdzał w odniesieniu do tegoż art. 2, że już w czasie budowy zatrudnieni przy niej obywatele niemieccy podlegają sądownictwu niemieckiemu, które jedynie nie rozciąga się „poza teren budowy” (*ausserhalb des Baugebietes*). Teren autostrady — jak już wspomniano — stanowić miał część niemieckiego obszaru celnego, paszportowego a także podatkowego i był wyłączony z obowiązków podatkowych na rzecz Czechosłowacji już w okresie budowy (art. 3).

W zamian za tego rodzaju ustępstwa Czechosłowacji zagwarantowano respektowanie jej życzeń przy budowie dróg dojazdowych do autostrady pod kątem widzenia dostosowania ich do istniejącej sieci dróg kołowych (art. 5), zobowiązano się wykonać na koszt Rzeszy wiadukty na skrzyżowaniu autostrady z istniejącymi drogami, jednakże w przyszłości budowa jakichkolwiek urządzeń nad lub pod autostradą przez Czechosłowację wymagała zgody Generalnego Inspektora Dróg w Berlinie (art. 7); miano wreszcie wszystkich użytkowników czechosłowackich na równi z niemieckimi dopuścić do korzystania z autostrady po jej wybudowaniu (art. 10), przy czym przemilczano okoliczność, że obywatele czechosłowaccy udający się nią np. do Brna, musieliby zaopatrywać się w niemiecką wizę tranzytową na przejazd przez terytorium Republiki Czechosłowackiej.

Zarysowane tu warunki można potraktować jako model tych, jakie hitlerowska Rzesza zamierzała narzucić Polsce w kwestii autostrady przez Pomorze w ramach *Gesamtlösung*. Zagadnienie to wszakże pominięte zostało w polskiej literaturze historycznej, jeżeli nie liczyć krótkiej wzmianki zamieszczonej w pracy K. Joncy¹⁸. Tymczasem wydaje się, że na niebezpieczny ten precedens, zawarty w niemiecko-czechosłowackim układzie z 19 XI 1938 r., warto zwrócić uwagę właśnie pod kątem nacisku Berlina na Warszawę w sprawie autostrady, która prowadziłaby przez województwo pomorskie, wywieranego — w nawiązaniu do znacznie wcześniejszych sondaży — podczas rozmowy Ribbentropa z Lipskim w Berchtesgaden 24 X 1938 r.¹⁹

Projektowana eksterytorialna autostrada jest zresztą fragmentem szer-

¹⁸ K. Jonca, *Projekty budowy dróg wodnych Odra-Dunaj i Odra-Wisła w latach 1914—1945*. „Studia Śląskie”, seria nowa, t. 6, Opole—Katowice 1963, s. 204. Autor ten pisze jednak tylko o zgodzie na przeprowadzenie autostrady i kanału, uzyskanej przez Niemcy „podczas rozmów niemiecko-czechosłowackich w dniu 19 listopada 1938 r.”; tymczasem zgoda ta przyjęła formę układu między obydwojoma państwami.

¹⁹ Dnia 20 IX 1938 w Obersalzberg Hitler wspomniął w rozmowie z Lipskim o sprawie autostrady „znanej Beckowi”. Por. w tej sprawie H. Batowski, *Kryzys dyplomatyczny w Europie*. Warszawa 1962, ss. 141—142. Batowski (*op. cit.*), s. 142, przypis, przeciwstawia sugestii (*nota bene niestanowczej*), wyrażonej przez H. Roosa (*Polen und Europa*. Tübingen 1957, s. 223), jakoby autorem koncepcji „korytarza przez korytarz” był W. Studnicki (*System polityczny Europy a Polska*. Warszawa 1934) fakt, że pomysł taki wysunął w 1929 r. Francuz H. Koessler.

szezo zespołu zabiegów taktycznych, wśród których należy wymienić postulat niemiecki, wyrażony wobec Polski w okresie decyzji pomonachijskich w sprawie Bogumina; chodziło o to, by przez terytorium Polski przeprowadzić odpowiednią część kanału Odra—Dunaj; Niemcy wymogły w tej kwestii zgodę na Polsce²⁰. O wiele bardziej groźny w tym kontekście był jednak — jak się wydaje — inny precedens; przy tej samej okazji Niemcy wymogły zgodę w sprawie wolnego przejazdu pociągów niemieckich przez przyznany wówczas Polsce Bogumin. Powołując się na niemieckie źródła dyplomatyczne Stanisławska, pisze, że Polska zgadzała się na zachowanie przez Niemcy wszystkich uprawnień, jakie posiadały na odcinku kolejowym od Chałupki do Bogumina, rozszerzając je na wszystkie tory wiodące do stacji Bogumin²¹, co wynika także z innych dokumentów²². O jakie uprawnienia tu chodzi? H. Batowski wyjaśnia, że odcinek linii Chałupki-Bogumin, długości 5 km, chociaż leżał poprzednio na terytorium czechosłowackim, stanowił własność kolei niemieckich²³. Niemniej Roos pisze o „das Recht freien Transits”²⁴, a więc o sytuacji niejako analogicznej do tej, która istniała między Prusami Wschodnimi a Rzeszą przez polskie województwo pomorskie.

W ten sposób jeden z ubocznych niewątpliwie aspektów budowy autostrad w Rzeszy, rozpatrywany w powiązaniu z pewnymi koncepcjami politycznymi hitlerowców, nabiera specyficznego charakteru.

Powróćmy jednak do budowy autostrad. W nawiązaniu do tabeli I wypada tu zwrócić uwagę na pewien kryzys w tym zakresie, jaki zarysował się w 1937 r. Znamionuje go — jak widać — spadek liczby zatrudnionych przy budowie robotników, a także — jak wynika z innych źródeł²⁵ — spadek liczby przepracowanych dniówek, zmniejszanie zużycia żelaza i stali. Usiłowano tłumaczyć te okoliczności likwidacją bezrobocia i wciąganiem robotników przez lepiej płatne działy zatrudnienia²⁶; rzecz ta nie wyjaśnia w pełni

²⁰ Por. w tej sprawie Batowski, *op. cit.*; S. Stanisławska, *Polska a Monachium*. Warszawa 1967, s. 274 i n., 304 i n.; M. Turlejska, *Rok przed klęską*. Warszawa 1962, s. 113 i n.; M. Wojciechowski, *Stosunki polsko-niemieckie 1933—1938*. Poznań 1965, s. 502, a przede wszystkim H. Roos, *op. cit.*, s. 356. Jonca, *op. cit.*, nie wspomina o tym fakcie, wprost przeciwnie podkreśla wysiłki, zmierzające ku temu by w projektowaniu kanału ominąć terytorium polskie (s. 207).

²¹ Stanisławska, *op. cit.*, s. 278. Niesłusznie autorka tłumaczy z niemieckiego źródła Annaberg jako Góra św. Anny; chodzi w tym wypadku o stację Stare Chałupki, wówczas Ruderswald I lub Annaberg.

²² Por. np. S. Zabiello, *Polska polityka zagraniczna w świetle archiwów Wilhelmsstrasse (1937—1938)*. „Sprawy Międzynarodowe” nr 9/1958. Warszawa, s. 98 i n. oraz J. Chudek, *Sprawa Bogumina w dokumentach polskich*. *Ibidem*, s. 110 i n., przede wszystkim 112—113.

²³ Batowski, *op. cit.*, ss. 65/66.

²⁴ Roos, *op. cit.*, s. 355.

²⁵ *Reichsautobahnen und Reichsstrassen*. W: *Die Kraftverkehrswirtschaft im Jahre 1937*. Sonderbeilage zu „Wirtschaft und Statistik”. Berlin 1938, s. 27.

²⁶ *Vier Jahre Bau...*, s. 728: „In der Zwischenzeit haben sich auf dem deutschen Arbeitsmarkt aber Veränderungen vollzogen, von denen auch der Bau der

tego zjawiska²⁷; trudno w jego analizie pominąć — podniesiony przez Fiedora — wzrost zadań przemysłu zbrojeniowego, rzutujący nie tylko na absorbcję siły roboczej i trudności zaopatrzenia w żelazo, jak również podjęcie na szeroką skalę robót fortyfikacyjnych — przede wszystkim na zachodzie. *Anschluss* Austrii pozwolił tu na wyjście z impasu; rozpoczęcie przygotowań do budowy autostrad na anektowanych terenach austriackich nastąpiło 7 IV 1938 r., a w czerwcu 1938 przystąpiono do budowy 15,3 km odcinka na trasie Pasawa—Linz—Wiedeń²⁸. Źródła współczesne przyznają, że przyrost zatrudnienia w tej dziedzinie uzyskany w 1937 r. miał miejsce dzięki rozpoczęciu robót na terenie Austrii²⁹. Przyrost ten uzyskano mimo prowadzonych na zachodzie prac przy budowie fortyfikacji³⁰. Niemniej zużycie żelaza i stali było w 1938 r. o 24⁰/₁₀₀ niższe aniżeli w 1936 r.³¹

O ile *Anschluss* Austrii przyczynił się do ożywienia budowy autostrad, trudno to w sposób wyraźny stwierdzić w odniesieniu do okresu po zaborze ziem sudeckich. Na temat zatrudnienia przy budowie autostrad w Sudetach dysponujemy jedynie liczbą 198 osób przyjętych do pracy w styczniu 1939 r.³². Potwierdza to wysuniętą przez autora przy innej okazji tezę o regresie ekonomicznym tych ziem po przyłączeniu ich do Rzeszy³³.

Reichsautobahnen nicht unberührt bleiben konnte. Die Arbeitslosigkeit ist heute praktisch beseitigt. In vielen Zweigen der Wirtschaft macht sich im Gegenteil bereits ein Mangel an Arbeitskräften, und zwar nicht nur an Facharbeitern, sondern auch an ungelerten Arbeitern bemerkbar. Als Mittel im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit hat daher der Autobahnbau seinen Zweck erfüllt, und es besteht keine Notwendigkeit mehr, unter allen Umständen eine möglichst grosse Zahl von Arbeitern im Strassenbau zu beschäftigen".

²⁷ Dodatkowe światło rzuca na to zagadnienie ówczesny szef komórki *Wehrwirtschafts- und Waffenwesen* w *Reichswehrministerium*, późniejszy generał G. Thomas, *Geschichte der deutschen Wehr- und Rüstungswirtschaft (1918—1943)*, wyd. W. Birkenfeld. Boppard am Rhein 1966, s. 120: „Wehrwirtschaftlich stand das Jahr 1937 unter starken Spannung, da die Ernährungslage und der für die Aufrüstung benötigte Rohstoffbedarf die auf das höchste gespannte Devisenlage stark belastete. Die durch Sondermassnahmen des Beauftragten für den Vierjahresplan beschafften Devisen gingen zu Ende, so dass erforderlich wurde, den Export mehr als bisher in den Vordergrund aller wirtschaftlichen Massnahmen zu rücken, um dadurch neue Deviseneingänge für die weitere Stützung der Ernährungslage und für die Fortführung der Aufrüstung zu schaffen".

²⁸ „Wirtschaft und Statistik” nr 8/1938, s. 329; nr 14/1938, s. 569.

²⁹ *Reichsautobahnen und Reichsstrassen... 1938, Sonderbeilage... 1939, s. 33.*

³⁰ *Ibidem*, s. 32. „Trotz der neuen Aufgaben, die dem Autobahnbau in Österreich erwachsen sind, und trotz der besonderen Schwierigkeiten, die sich für alle Strassenbauarbeiten aus dem Bau der Westbefestigungen ergeben haben, ist das Bauziel des Jahres 1938, die Fertigstellung des 3000 km, erreicht worden".

³¹ *Ibidem*, s. 33. W 1937 r. zużycie stali było o 53,4% niższe niż w 1936 r., zużycie żelaza — o 33,7%. Por. *Reichsautobahnen und Reichsstrassen... 1937, Sonderbeilage... 1938, s. 27.*

³² Archiwum Państwowe Miasta Wrocławia i Województwa Wrocławskiego we Wrocławiu, zespół *Provinzialverwaltung Schlesiens* 1589, k. 72.

³³ A. Brożek, *Das Problem des polnisch-sorbisch-tschechischen demogra-*

TABELA III

Rozwój sieci autostrad w Rzeszy (1936-1939)

	Długość sieci autostrad w km (stan na 1 X)							
	1936		1937		1938 ^a		1939	
Rzesza	1000,1	100,0	1 579,5	100,0	3 051,8	100,0	3 171,8	100,0
w tym: Śląsk i Prusy Wschodnie	100,0	x	157,9	x	305,1	x	317,1	x
	138,3	13,8	195,6	13,0	346,3	11,2	358,7	11,3
	100,0	x	134,2	x	250,4	x	259,0	x
z tego: Śląsk — ogółem	103,3	10,3	103,3	6,8	250,0	8,1	262,4	8,3
Dolny Śląsk ^b	91,3	9,1	91,3	6,1	218,9	7,1	231,3	7,2
Górny Śląsk ^c	12,0	1,2	12,0	0,7	31,1	1,0	31,1	1,1
Prusy Wschodnie ^d	35,0	3,5	92,3	6,2	96,3	3,1	96,3	3,0

a 31 XII 1938;

b Krzywa—Legnica—Wrocław (1936—1937) — Brzeg (1938—1939);

c Bytom—Gliwice (1936—1937) — Łany (1938—1939);

d Królewiec—Konradswalde—Nowa Kosielnica—Elbląg (1936), Królewiec—Elbląg (1937—1939).

Źródło: *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich* 1936, s. 198; 1937, s. 216; 1938, s. 237; 1939/40, s. 242.

Wspomniano już, że w 1939 r. autostrady na obszarach na wschód od Odry i Nysy stanowiły 11,3% ogólnej sieci tych dróg Rzeszy. Trzeba tu jednak — w ślad za tabelą III — podkreślić, że w latach 1936—1939 nastąpił spadek tego odsetka (w 1936 r. wynosił on 13,8%). Okazuje się, że — niezależnie od nieproporcjonalnie niskiego punktu wyjściowego — tempo rozwoju autostrad ziem na wschód od Odry i Nysy było niższe niż na pozostałych terenach Rzeszy.

Mówiąc o osiągniętym rozwoju sieci autostrad w końcu 1938 r. oficjalne sprawozdanie w organie *Statistisches Reichsamt* stwierdza, że na terenie Rzeszy sieć ta rozbudowana została tak dalece, że obszary na lewym brzegu Renu posiadają połączenia wzdłuż granicy zachodniej od Akwizgranu do Saarbrücken, jak również połączenia poprzeczne do Bonn, Koblencki i Moguncji; mówiąc o nowych połączeniach planowanych pisze się o nich enigmatycznie, nie wyliczając niczego³⁴.

Na tle stwierdzonego tu oczywistego upośledzenia ziem na wschód od Odry i Nysy w zakresie budowy autostrad, poddać trzeba rewizji spotkane dość często twierdzenie, które podkreśla znaczenie budowy autostrad w okresie nazistowskim z punktu widzenia wschodniej ekspansji hitlerowskich Niemiec. Sugestia ta bierze swe źródło z powierzchownej orientacji na temat roli dróg kołowych w działaniach wojennych prowadzonych po 1939 r. Dalszego wyjaśnienia opartego na hitlerowskich koncepcjach militarnych będzie wymagał niedorozwój sieci autostrad na byłym pruskim wschodzie. Wynikał on być może ze świadomości, że drogi takie mogą mieć pierwszorzędne znaczenie nie tylko z punktu widzenia własnych działań bojowych przeciwko wschodniemu sąsiadowi Niemiec, lecz także wówczas, gdyby działania te ze wschodu przeniosły się w granice Rzeszy. Dlatego też obowiązywała tu sformułowana jeszcze w republice weimarskiej zasada ograniczenia przygotowań zbrojnych na teren Niemiec „kadłubowych”, czy „wewnętrznych” („*Rumpf*” — oder „*Innerdeutschland*”), ograniczonych na wschodzie linią Odry³⁵.

ANDRZEJ BROŻEK

ROZWÓJ ŻYCIA POLITYCZNEGO W LATACH 1945—1950 NA ZIEMIACH DAWNEGO POGRANICZA

1. WSTĘP

Powrót Polski na ziemie nadodrzańskie i nadbałtyckie mógł się dokonać m. in. dzięki konsekwentnie realizowanemu programowi politycznemu, wysuniętemu i sformułowanemu przez polską lewicę z Polską Partią Robot-

phischen Ringes um Schlesien in der deutschen öffentlichen Meinung. „Letopis, Jahresschrift des Instituts für sorbische Volksforschung”, Bautzen 1967, Reihe B, nr 14/2, ss. 196—197.

³⁴ *Reichsautobahnen und Reichsstrassen*... 1938, Sonderbeilage... 1939, ss. 32/33.

³⁵ G. Thomas, *op. cit.*, s. 55.