

Richard Vahrenkamp, *The German Autobahn 1920–1945. Hafraba Visions and Mega Projects*, Köln 2010, s. 266.

Książka Richarda Vahrenkampa, ekonomisty, profesora logistyki na uniwersytecie w Kassel jest kolejną pozycją dotyczącą budowy autostrad w hitlerowskich Niemczech. Jej fragmenty były już drukowane jako artykuły, są też dostępne w Internecie w postaci *working papers* opracowanych w ramach międzynarodowego projektu badawczego poświęconego historii mobilności w Europie<sup>1</sup>.

Swe rozważania Vahrenkamp opiera na kwerendzie w czasopismach fachowych, źródłach statystycznych oraz materiałach archiwalnych, zarówno centralnych, jak lokalnych. Nadaje to książce specyficzny charakter; autor łączy problematykę ogólnokrajową ze szczegółowymi dociekaniem poświęconymi wybranym odcinkom autostrad. Służy to ustaleniu czynników decydujących o wytyczaniu dróg, omówieniu sposobu ich budowy oraz natężenia ruchu, co z kolei pozwala odpowiedzieć na pytanie o miejsce „piramid Trzeciej Rzeszy” w polityce transportowej Niemiec<sup>2</sup>.

Omawiana książka składa się z trzech części. W pierwszej omówiono m.in. projekty dróg dla samochodów stworzone w Europie międzywojennej (w tym realizacje włoskie), dorobek niemieckich studiów z epoki weimarskiej nad przyszłą siecią dróg samochodowych (prace STUFA i Hafraba), plany budowy autostrad w Nadrenii i jedyny zrealizowany projekt — krótki odcinek Kolonia–Bonn, otwarty dla ruchu w sierpniu 1932 r. przez ówczesnego nadburmistrza Kolonii, Konrada Adenauera.

Z uwagi na niewielki stopień motoryzacji Europy w porównaniu z USA, specyfiką Starego Kontynentu było antycypowanie zapotrzebowania na drogi przeznaczone wyłącznie dla samochodów. Niekiedy przybierało ono komiczne wręcz formy. Na przykład zarząd Hafraby (Stowarzyszenia na Rzecz Przygotowania Autostrady Miasta Hanzeatyckie–Frankfurt–Bazylea) już w 1926 r. bił na alarm, że planowana przez Francję budowa drogi Cherbourg–Nicea spowoduje zmniejszenie liczby turystów amerykańskich w Niemczech. Wynikała stąd pilna — jak twierdzono — konieczność zapewnienia im lepszych warunków podróżowania. Argument pozornie mocny, jednak w 1926 r. Niemcy odwiedziło 76 tys. turystów amerykańskich, którzy przywieźli ze sobą zaledwie 474 samochody. Mimo to argument o turystach powracał także w dyskursie nazistowskim i odegrał istotną rolę w wytyczaniu dróg.

Zwolennicy autostrad posługiwali się nie tylko przesłankami futurystycznymi. Przedstawiony na pierwszym europejskim kongresie drogowym w Genewie w 1931 r. plan firmowany przez szefa Międzynarodowej Organizacji Pracy, Alberta Thomasa, zakładał budowę w Europie 14 tys. km tego rodzaju dróg. W krótkiej perspektywie realizacja tego planu miała dać pracę masom bezrobotnych, a w dłuższej — przyczynić się do

<sup>1</sup> <http://www.vahrenkamp.org> (dostęp 15 października 2012).

<sup>2</sup> Termin „piramidy Trzeciej Rzeszy” użyty został w marcu 1934 r. przez premiera Badenii Waltera Köhlera w przemówieniu z okazji rozpoczęcia prac budowlanych. Podniósł to porównanie, wbrew intencjom jego autora, nabrało charakteru komiczno-symbolicznego, Vide: *Reichsautobahnen — Pyramiden des Dritten Reiches*, red. R. Stommer, Marburg 1982.

integracji kontynentu. Z proponowanych w okresie międzywojennym planów niewiele jednak wynikło. Wyjątki stanowią: 495 km autostrad włoskich i rozpoczęta w 1930 r. austriacka trasa samochodowa z Salzburga do Karyntii przez Grossglockner. W obu wypadkach rolę pierwszorzędną odgrywał motyw turystyczny<sup>3</sup>.

Przesłanki natury czysto logistycznej miały niedużą wagę i często natrafiały na silne kontrargumenty lobby kolejowego lub na zarzuty, że budowanie dróg dla samochodów stanowi bezwstydną próbę obciążenia ogółu na rzecz niewielkiego kręgu bogaczy posiadających auta. Tego ostatniego argumentu używano w Anglii odrzucając pierwsze projekty budowy dróg dla samochodów. Natomiast opór kolei i części kręgów wojskowych przyczynił się do odłożenia *ad infinitum* planów budowy szlaków samochodowych w Nadrenii (Kolonja–Akwizgran, Kolonia–Düsseldorf). Sceptycznie do tych projektów odnosili się nawet niemieccy producenci samochodów, niewidzący — przynajmniej do 1933 r. — bezpośrednich korzyści dla siebie w budowie autostrad.

Jak już wspomniano, zrealizowano jedynie krótki odcinek Kolonia–Bonn. Choć w kartografii epoki III Rzeszy przedstawiany był on konsekwentnie jako droga krajowa, a nie autostrada, miał istotne znaczenie dla projektu hitlerowskiego. Zaczepnięto z niego standard czteropasmowy (po dwa pasma w każdą stronę), dodając medianę oddzielającą pasy ruchu w każdą stronę. Powielono też sposób finansowania, wykorzystujący fundusze przeznaczone na zwalczanie bezrobocia. Wiązało się to ze świadomym ograniczeniem użycia ciężkiego sprzętu do prac ziemnych.

W części drugiej Vahrenkamp przedstawia dzieje hitlerowskiego projektu autostrad, kładąc szczególny nacisk na cele przyświecające decydentom. Na pierwsze miejsce wysuwa się — podkreślany już wielokrotnie w literaturze — motyw propagandowy. Na drugim miejscu autor wymienia autostradę jako sposób na walkę z bezrobociem. Oba motywy nakładają się na siebie, bowiem już w 1933 r. na czoło argumentów propagandowych wysuwano skuteczność w tworzeniu miejsc pracy<sup>4</sup>. Zapowiedzi zatrudnienia 600 tys. ludzi nie spełniły się. W szczytowym okresie — w lipcu 1936 r., gdy kończono w pośpiechu kilka odcinków, by zdążyć na otwarcie Igrzysk Olimpijskich w Berlinie i dla osiągnięcia celu propagandowego w postaci oddania pierwszego tysiąca kilometrów — przy budowie autostrad pracowało 125 tys. robotników i być może drugie tyle w kooperujących gałęziach gospodarki. Wkrótce zresztą, wobec przywrócenia obowiązkowej służby wojskowej i rozpoczęcia zbrojeń, bezrobocie spadło na tyle, że konstruktorzy mieli poważny problem ze zwerbowaniem siły roboczej. Konieczne okazało się podniesienie płac, poprawa warunków w obozach, w których kwaterowano robotników, wreszcie — już w czasie wojny — zatrudnienie przymusowe.

Kolejny cel projektu autostradowego stanowiła promocja przemysłu samochodowego, który — jak dowodził tego przykład amerykański — mógł szybko stać się siłą napę-

<sup>3</sup> Drogi włoskie były autostradami jedynie z nazwy i z powodu budowania bezkolizyjnych skrzyżowań. Były one z reguły dwu- lub trzypasmowe, przy czym środkowy pas służył do wyprzedzania dla samochodów jadących w obie strony. Mały ruch powodował, że rozwiązanie to nie stało się przyczyną wielu śmiertelnych wypadków.

<sup>4</sup> Budowę rozpoczęto w marcu 1934 r. na 22 odcinkach jednocześnie. W swoim okolicznościowym przemówieniu Hitler podkreślał właśnie argument nowych miejsc pracy. O aspektach propagandowych najszerszej: E. S c h ü t z, E. G r u b e r, *Mythos Reichsautobahn*, Berlin 1996.

dową całej gospodarki. Choć samochód był wynalazkiem niemieckim, u progu swej historii największą popularnością cieszył się w USA, Francji i Wielkiej Brytanii. Niemcy pod względem liczby aut znajdowały się dopiero na trzecim miejscu w Europie, daleko w tyle za wymienionymi krajami<sup>5</sup>. Świadomość motoryzacyjna, rozumiana jako powszechne przekonanie o nieodzowności posiadania samochodu, stała na niskim poziomie<sup>6</sup>. Jedną z przeszkód w jej rozwinięciu były wysokie obciążenia fiskalne nałożone na kierowców i niska kultura techniczna wytwórców, co poświadczają opinie specjalistów z General Motors, który w 1928 r. zakupił największego niemieckiego producenta aut, firmę Adam Opel<sup>7</sup>. O niskiej, nakierowanej na elity, a nie masy, świadomości producentów świadczy wspomniany już fakt, że jeszcze w połowie lat dwudziestych nie widzieli oni sensu angażowania się w plany budowy dróg dla samochodów w Nadrenii. Zmiany zaczęły zachodzić od 1932 r., kiedy to — w ramach strategii ożywienia gospodarki — zniesiono podatek akcyzowy od zakupu nowych pojazdów. Krok ten doprowadził do skokowego wzrostu rejestracji aut. Już w 1933 r. Hitler zapowiadał, że po niemieckich autostradach jeździć będzie wkrótce 5 mln prywatnych pojazdów. Jednak dopiero w 1938 r. wmurowano kamień węgielny pod fabrykę Volkswagena w Wolfsburgu, a masowa motoryzacja osiągnięta dzięki tej firmie nastąpiła dopiero po II wojnie światowej.

Z innych celów autor wymienia promowanie turystyki wskazując, że motywów ów nie był realizowany konsekwentnie. Klienci KDF jeździli na wycieczki koleją, a samochodów prywatnych było mało, o czym świadczą niezbyt imponujące wyniki akcji liczenia samochodów poruszających się po autostradach. Cele militarne, podnoszone niegdyś przez historyków, nie odgrywały większej roli w planach budowy autostrad. W czasie wojny ponad 80% transportu wojskowego wykonywano przy pomocy Deutsche Bahn, a licząca blisko 3,8 tys. km sieć autostrad w 1945 r. bardziej przydała się aliantom i uciekającym z Berlina cywilom niż Wehrmachtowi, który zresztą w ostatnich miesiącach wojny dokonał imponu-

<sup>5</sup> Jeszcze w 1938 r. w Wielkiej Brytanii zarejestrowanych było 2 mln samochodów, we Francji 1,6 mln, w Niemczech — 1,1 mln, we Włoszech — 430 tys. W tym czasie w USA było zarejestrowanych 30 mln aut; T. C. Barker, *The international history of motor transport*, „Journal of Contemporary History”, t. XX, 1985, s. 6. Aż do początku lat trzydziestych największym producentem aut w Europie była Francja, J. M. L a u x, *Some notes on entrepreneurship in the early French automobile industry*, „French Historical Studies”, t. III, 1963, s. 129–134.

<sup>6</sup> J. J. F l i n k, *Three stages of American automobile consciousness*, „American Quarterly”, t. XXIV, 1972, s. 451–473, wyróżnia trzy stadia: pierwsze — do otwarcia w 1910 r. fabryki Forda Highland Park; drugie — 1910–1950, gdy samochód stał się rzeczą powszechną i przekształcił styl życia Amerykanów; trzecie — po 1950 r., gdy pojawiły się pierwsze głosy ostrzegające przed zagrożeniami, jakie ze sobą niesie masowa motoryzacja. Do połowy XX w. Niemcy pozostawały w stadium pierwszym.

<sup>7</sup> Właściciele samochodów obciążeni byli podatkiem od posiadania pojazdu, cłem nakładanym na paliwo oraz podatkiem od produkcji alkoholu, który winien stanowić 3,8% paliwa. Ogółem w latach 1929–1931 wysokość podatków wzrosła z 275 do 466 mln marek. O kulturze technicznej Opla vide A. P. S l o a n j r, *Moje lata z General Motors*, Warszawa 1993, s. 316–317, Amerykanie uznawali, że poziom niemieckiego rynku samochodowego odpowiada poziomowi amerykańskiemu z 1911 r. i że zdziwieniem konstatawali, że Adam Opel A.G. „nie opracował systemu części zamiennych. Gdy klientowi jakaś część była potrzebna, dealer musiał ją zrobić sam; jeśli zaś otrzymał ją z fabryki, musiał ją do danego samochodu odpowiednio przystosować”.

jących zniszczeń na drogach ekspresowych, przyczyniając się w ten sposób do trudności transportowych po jej zakończeniu. Niekonsekwencje hitlerowskiej polityki transportowej widać wyraźnie na przykładzie stosunku do kolei. Starano się bowiem za wszelką cenę nie osłabiać jej, czego dowodem zmuszenie w 1935 r. przedsiębiorców przewozowych do zrzeszenia się w Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband, które w porozumieniu z koleją miało wyznaczać minimalne stawki za transport towarów na długich dystansach. W rezultacie, liczba cywilnych ciężarówek operujących na tym rynku zmniejszyła się z 13 tys. w 1927 r. do poniżej 11 tys. w latach trzydziestych.

Dokładniejsze prześledzenie wybranych inwestycji autostradowych w części trzeciej książki prowadzi do wniosku, że mimo — a może właśnie z powodu — skrajnej centralizacji projektu autostradowego tylko w niewielkim stopniu przysłużył się on racjonalizacji systemu transportowego. Świadczą o tym choćby ingerencje w wytyczanie dróg motywowane względami estetycznymi. Przykładem jest przebieg autostrady Kassel–Frankfurt, która zamiast biec równinnym terenem przez Giesen i Marburg, została przeprowadzona przez góry, po długich wiaduktach przez turystyczne Bad Herzfeld. Wrażenia estetyczne, jakich doznawać mieli podróżni, przyćmiły nawet stanowczy nakaz, by podjazdy na autostradach nie przekraczały 5%. W rezultacie trasa była trudna do pokonania dla załadowanych ciężarówek z silnikami o mocy do 50 KM, a i dziś bywa zimą omijana przez kierowców TIR-ów. Względy turystyczne decydowały też o bardzo szybkiej budowie autostrady Monachium–Salzburg, przebiegającej brzegiem Chiemsee.

Pod względem logistycznym ocena autostradowego projektu III Rzeszy pozostaje negatywna, gdyż nie spełniał on kryteriów racjonalnego planowania sieci dróg. Nie kierowano się ani przyjętą w latach dwudziestych przez STUFA zasadą planowania wedle największego spodziewanego natężenia ruchu towarowego, ani zasadą rozładowania ruchu tam, gdzie było największe zagęszczenie pojazdów, ani nawet zasadą najekonomiczniejszego połączenia głównych ośrodków z Berlinem. Osiągnięto jedynie zmniejszenie ruchu lokalnego w niektórych regionach, w których odnotowywano duże jego natężenie w latach dwudziestych. Do irracjonalnego przebiegu realizacji projektu autostradowego przyczyniło się nie tylko zadęcie propagandowe udzielające się także planistom, lecz także zaniechanie badań nad natężeniem ruchu, które wznowiono dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych.

Przykład niemieckiego programu budowy autostrad potwierdza ogólną tezę, którą można sformułować w odniesieniu do dziejów drogownictwa: aż do połowy XX w. dobre drogi powstawały zwykle nie tam, gdzie istniało na nie zapotrzebowanie gospodarcze, lecz tam, gdzie funkcjonowała silna, scentralizowana władza, która przy okazji budowy dróg realizowała swoje własne cele, pozostające nierzadko w luźnym związku z potrzebami logistyki.

Książka Richarda Vahrenkampa, choć nie wyczerpuje zagadnienia i sprawia wrażenie przygotowanej w pośpiechu — o czym świadczy brak zakończenia podsumowującego uwagi sformułowane w poszczególnych rozdziałach — jest pozycją cenną, której przyszli badacze dziejów drogownictwa nie będą mogli pominąć.

*Michał Kopczyński*  
*Uniwersytet Warszawski*  
*Instytut Historyczny*