

TOMASZ PRZERWA  
(UNIWERSYTET WROCŁAWSKI)  
NR ORCID: 0000-0001-8972-0773

## BUDOWA AUTOSTRADY RZESZY W REJONIE GÓRY ŚW. ANNY I PLANY PRZEBUDOWY TAMTEJSZEJ SIECI DROGOWEJ (1938–1942)

**Słowa kluczowe:** Góra św. Anny, III Rzesza, autostrada, drogownictwo

W obliczu tragicznego losu żydowskich więźniów i radzieckich jeńców skierowanych do budowy niemieckiej autostrady przecinającej Górę św. Anny przedstawienie nazistowskich projektów drogowych na tym terenie może się wydać mało stosowne. Stanowią one jednak nieodzowny kontekst dla hitlerowskich obozów i choćby z tego powodu zasługują na przypomnienie<sup>1</sup>. Wypada zarazem dostrzec sprzężenie inwestycji z tworzonym podówczas na Górze św. Anny ośrodkiem nacjonalistycznego kultu, który ogniskował się wokół mauzoleum i potężnego amfiteatru (*Thingstätte*), wzniesionych na pamiątkę walk toczonych w 1921 r. przez niemieckie korpusy ochotnicze (*Freikorps*) z powstańcami śląskimi<sup>2</sup>. Przy wyborze przebiegu wspomnianej autostrady i kreśleniu wizji przebudowy całego układu komunikacyjnego w otoczeniu narodowosocjalistycznego „sanktuarium” liczyły się względy praktyczne, ale nie można przeoczyć podtekstu politycznego. Sławne Autostrady Rzeszy (*Reichsautobahnen* – RAB) były wszak zwane „drogami Hitlera” i miały silny wydźwięk propagandowy<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Szerzej zob. A. Gruźlewska, *Annaberg. Obóz pracy na Górze Świętej Anny*, Opole 2017.

<sup>2</sup> Por. P. Przybyła, *Narracje (i) infrastruktury. 'Mit Ziem Odzyskanych' w pamięci politycznej wczesnej Polski Ludowej (na przykładzie Góry św. Anny i Ślęży)*, Poznań 2016, s. 51-60.

<sup>3</sup> Zob. m.in.: E. Schütz, E. Gruber, *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der ‚Straßen des Führers‘ 1933–1941*, Berlin 1996; *Reichsautobahnen. Pyramiden des Dritten Reichs*, Hrsg. R. Stommer, Marburg 1982.

Przy omawianiu inwestycji planowanych i częściowo uruchomionych w rejonie Góry św. Anny na przełomie lat 30. i 40. XX w. nie sposób pominąć również ich dalszych konsekwencji. Kilka dekad później władze polskie dokończyły budowę autostrady (A4), której trasa zasadniczo pokrywa się z tą wyznaczoną przez niemieckich planistów, choć owej „zbieżności” nie eksponowały. Mniej lub bardziej świadomie zaakceptowano rozwiązania wypracowane w innym układzie funkcjonalnym, w którym grzbiet Góry św. Anny postrzegano nie tyle w kategoriach utrudnienia na trasie przejazdu, co jako ważny przystanek czy wręcz cel podróży, a do tego oczekiwane, krajobrazowe urozmaicenie samej drogi. Inne były założenia, ale też podłoże i natężenie ruchu samochodowego. W zmienionej rzeczywistości stromy odcinek autostrady sprawia kierowcom trudności (szczególnie w okresie zimowym), a z urzędzonego na szczycie parkingu nie można dojechać do sąsiedniej miejscowości. Inwestycję realizowano zresztą w atmosferze społecznych protestów (1998 r.)<sup>4</sup>, których organizatorzy walczyli o zachowanie bogactwa przyrodniczego i integralności Parku Krajobrazowego „Góra św. Anny”, powołanego do życia dekadę wcześniej. Wróćmy jednak do źródeł i przyjrzyjmy się koncepcjom niemieckich drogowców, a poznajmy powody opóźnionego startu budowy, towarzyszące jej nadzieje i okoliczności, które przeszkodziły w dokończeniu inwestycji.

\* \* \*

Przyjęło się twierdzić, że budowie sieci nowoczesnych autostrad w III Rzeszy towarzyszył ukryty podtekst militarny, tj. miała ona służyć szybkiemu przerzutowi niemieckich armii na wypadek wojny z sąsiednimi państwami<sup>5</sup>. Prowadzone badania – przynajmniej w przypadku Śląska – nie tylko nie potwierdziły tych przypuszczeń, ale wykazały wręcz warunkowane względami defensywnymi blokowanie prac w newralgicznych miejscach<sup>6</sup>. Wspominam o tym, ponieważ przesłanki strategiczne dobrze tłumaczą, dlaczego tak długo zwlekano w latach 30. XX w. z realizacją odcinka autostradowego łączącego Górny Śląsk z Wrocławiem. Zauważmy, że pierwsza śląska autostrada Wrocław–Legnica została otwarta w obecności Hitlera 27 września 1936 r., a później konsekwentnie prowadzono ją w stronę Berlina, ale, co istotne, z uruchomieniem ważnego mostu na Odrze koło Forst „czekano” do wybuchu II wojny światowej i usunięcia polskiego „zagrożenia”<sup>7</sup>. Podobnie brakowało odrzańskiej przeprawy koło Opola, a do przełomu lat 1938–1939 nie wybrano

<sup>4</sup> Szerzej zob. A. J. Korbel, O. Swolkiń, M. Hyla, T. Lisiecki, *Krótką historią ochrony przyrody*. W: <http://www.anna-akcja.eko.org.pl/kniga.html#1> [dostęp: 10 II 2019 r.].

<sup>5</sup> Taką tezę, wspartą dyskusyjnymi dowodami, postawił m.in. wschodniemiecki historyk Karl Lärmer, *Die Wahrheit über den Autobahnbau. Eine populärwissenschaftliche wirtschaftshistorische Studie*, Berlin 1963; idem, *Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945: Zu den Hintergründen*, Berlin 1975.

<sup>6</sup> T. Przerwa, *Wpływ Reichswehry i Wehrmachtu na projektowanie autostrad i modernizację dróg krajowych na Śląsku w latach 30. XX w.* W: *W garnizonie i na kwaterze... Wojskowi i cywile*, red. R. Klementowski, M. Zawadka, Wrocław 2017, s. 145–154.

<sup>7</sup> Dopiero latem 1940 r. oddano do użytku ostatni odcinek autostrady spajającej Śląsk z Berlinem. W. Jäger, *Die Geschichte der BAB A 15 Dreieck Spreewald – Cottbus – Breslau*, <http://www.autobahn-online.de/a15geschichte.html> [dostęp: 10 II 2019 r.].

nawet jej lokalizacji<sup>8</sup>. Z ostatecznymi decyzjami można było zwlekać, ponieważ aż do tego czasu nie zatwierdzono przebiegu RAB-u na wschód od Odry w kierunku na Olszową, tj. w rejonie Góry św. Anny. Obie kwestie były zresztą ze sobą sprzężone. Budowa mostu koło Rogowa Opolskiego sprzyjała południowemu wariantowi trasy przez Górę św. Anny, a koło Kątów Opolskich – linii na północ od annogórskiego masywu. Władze Opola optowały za przeprawą w rejonie Groszowic, ale ta nie znajdowała zrozumienia drogowców. Konsultacje dotyczące górnośląskiej „drogi Hitlera” generalnie prowadzono wcześniej bez większego pośpiechu, a w połowie lat 30. XX w. rozważano przesunięcie autostrady na południe, tj. zastąpienie osi odrzańskiej (Wrocław–Opole–Bytom) trasą sudecką (Świdnica–Nysa–Koźle–Bytom)<sup>9</sup>. Później zaś zwlekano z połączeniem autostrady berlińsko-wrocławskiej dochodzącej do Brzegu z odcinkiem górnośląskim łączącym Gliwice z Bytomiem.

Rozmowy przyspieszyły w 1938 r., co teoretycznie można powiązać z przygotowaniem do wojny z Polską, ale pamiętajmy, że właściwe prace ruszyły dopiero w 1939 r. i w żadnej mierze nie wpływały na ruchy Wehrmachtu, który preferował kolej, a w przypadku transportu kołowego – drogi krajowe (*Reichsstraße*), czego dowodzą materiały odnalezione w zasobach *Bundesarchiv*<sup>10</sup>. Inwestycję starano się prowadzić równocześnie od strony Brzegu i Gliwic, ale, ponieważ brakowało materiałów i pracowników, prace nie postępowały zbyt szybko. Rozmachu i znaczenia nabrała ona dopiero jesienią 1939 r., kiedy to starano się włączyć zdobyte ziemie polskie do niemieckiej sieci transportowej. Sporo w tym czasie planowano, ale niewiele z tych wojennych pomysłów doczekało się choćby częściowej realizacji, ponieważ armia niemiecka pochłaniała coraz większe zasoby materiałowe i ludzkie III Rzeszy. W tych warunkach jedyną szansą na kontynuację programu autostradowego stało się nadanie mu „strategicznego” znaczenia i wykorzystanie robotników przymusowych. Generalny Inspektor ds. Niemieckich Dróg (*Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen*) Fritz Todt nakazał wstrzymać budowę większości „wewnętrzniemieckich” autostrad w ramach RAB-u, a zaoszczędzone siły skupił na budowie wybranych projektów. Trasa górnośląska – już jako część autostrady biegnącej w stronę Krakowa i dalej na wschód – została zaliczona do zadań priorytetowych, ale i ona pozostała ostatecznie niedokończona, ponieważ uwagę nazistowskiego kierownictwa coraz mocniej pochłaniała wojna. Sprawę przesądziły pierwsze niepowodzenia Wehrmachtu na froncie wschodnim, co przyniosło w 1942 r. całkowite wstrzymanie „przyszłościowych” inwestycji<sup>11</sup>. Zauważmy, że budowa RAB-u w rejonie Góry św. Anny należała do ostatnich realizowanych przedsięwzięć tego typu. Dawne obozy RAB-u (*RAB-Lager*), do których skierowa-

<sup>8</sup> Archiwum Państwowe w Opolu (dalej: AP Opole), Rejencja Opolska, sygn. 5876, Landesplanungsgemeinschaft Oberschlesien, s. 113-117.

<sup>9</sup> Bundesarchiv Berlin (dalej: BA Berlin), R 4601/994: [Oberste Bauleitung Breslau Voranfragen und Entwürfe], k. 2, 7-9, 12.

<sup>10</sup> BA Berlin, R 4601/2225: [Durchgangsstraßen für die Marschbewegungen der Wehrmacht 1939-1940]; Bundesarchiv Freiburg, RH 4/49: Eisenbahntransport- und Landmarschregelung 1939/40.

<sup>11</sup> BA Berlin, R 2301/5827: [Bericht des Rechnungshofs des Deutschen Reichs über die Prüfung des Abschlusses des Unternehmens „Reichsautobahnen“ für das Geschäftsjahr 1942-1943], k. 1-2.

no jeńców wojennych i żydowskich robotników przymusowych (jesienią 1940 r.)<sup>12</sup>, czekała przemiana w zwykle obozy pracy lub likwidacja.

Powyższy zarys pokazuje specyficzne okoliczności towarzyszące budowie anno-górskiego odcinka RAB-u, jak też powody zawieszenia prac. Upraszczając, można powiedzieć, że ruszyły one, gdy sam program autostradowy tracił dawny rozmach. Podjęto go wszak dla pobudzenia gospodarki, zatrudnienia bezrobotnych i propagandowego pokazania niezwykłych możliwości nazistowskich Niemiec. Przesłanki te stopniowo traciły jednak na znaczeniu, a po wybuchu II wojny światowej rozpędzona maszyna musiała wyhamować, ponieważ nie miała rzeczywistego uzasadnienia, szczególnie w zestawieniu z ogromnymi kosztami autostradowego przedsięwzięcia. Przydany mu wówczas wymiar „stragiczny” miał pomóc w jego dopasowaniu do zmienionych warunków, ale nie stały za nim realne przesłanki. Zastąpienie wykwalifikowanych robotników „niewolnikami” III Rzeszy podobnie okazało się rozwiązaniem połowicznym. Program autostradowy obumierał, a z jego pierwotnego rozgłosu niewiele już na początku lat 40. XX w. pozostało.

\* \* \*

Urzednicy zebrani na naradzie zorganizowanej 10 marca 1938 r. w gmachu rejencji opolskiej usłyszeli, że most autostradowy zostanie przerzucony nad Odrą w rejonie Rogowa Opolskiego. Drogowcy oczekiwali, że skromniejsze rozmiary tego akurat obiektu pozwolą zaoszczędzić deficytową stal. Dalszy przebieg autostrady – na południe od Gogolina i Zakrzowa, na północ od Góry św. Anny i dalej w stronę Nogowczyc, Chechła i Łanów – uwarunkowany zaś został kilkoma przesłankami. Podstawowego znaczenia nabrała idea poprawienia dostępności Góry św. Anny, która wyrastała właśnie na nazistowskie „sanktuarium”. Trwały prace przy mauzoleum poświęconym poległym w 1921 r. bojownikom niemieckich korpusów ochotniczych, a zarazem przy budowie amfiteatru – jak stwierdzono – jednego z największych i najpiękniejszych w Niemczech. Wymiar symboliczny, polityczny łączył się w tym przypadku z praktycznym, ponieważ na Górze św. Anny spodziewano się zwiększonego napływu turystów. Podczas wspomnianych konsultacji landrat powiatu strzeleckiego opowiedział się za przeprowadzeniem autostrady bezpośrednio przez Górę św. Anny, licząc na wzrost ruchu turystycznego, jednocześnie pytał jednak o maksymalne nachylenie podłużne jezdni, co miało duże znaczenie w przypadku samochodów ciężarowych. Dyrektor wrocławskiego Kierownictwa Budowy Autostrad (*Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen*) Neumann i radca budowlany Meffert z Generalnego Inspektoratu ds. Niemieckich Dróg zapewnili go, że jest to brane pod uwagę. Ten drugi stwierdził wyraźnie, że poprowadzenie autostrady przez Górę św. Anny jest motywowane politycznie. Uważał jednocześnie, że powstanie najpiękniejszy odcinek RAB-u Berlin–Wrocław–Bytom, i że przysłuży się to popularności Góry św. Anny wśród turystów i pielgrzymów. Chodziło mu przede wszystkim o ułatwienie dojazdu do amfiteatru i odciążenie istniejących wcześniej dróg. Starosta powiatu strzeleckiego i Hierse-

<sup>12</sup>Szerzej o organizacji obozów i warunkach w nich panujących zob. A. Gruźlewska, op. cit., s. 16, 27–68.

mann z Prowincjonalnego Zarządu Dróg (*Provinzialstraßenverwaltung*) zgodzili się z tym tezami. Neumann stwierdził na koniec, że linia przez Rogów Opolski i Górę św. Anny będzie jeszcze analizowana, co wskazuje na przyjęcie samej koncepcji, która wymagała jeszcze uszczegółowienia i dopracowania. Już wtedy założono jednak, że węzły autostradowe powstaną w Gogolinie, na Górze św. Anny i w Strzelcach Opolskich<sup>13</sup>.

Wcześniej, 5 lutego 1938 r. w sprawie trasy planowanej autostrady interweniował u F. Todta szef pionu technicznego okręgu śląskiego NSDAP (*Gauhauptstellenleiter – Amt für Technik*) Sommer z Wrocławia, prosząc w imieniu strzeleckiego kreisleitera NSDAP o pociągnięcie RAB-u przez Górę św. Anny lub w jej pobliżu, ponieważ ta miała się stać „narodowym sanktuarium niemieckiego wschodu”, a poza tym uważał, że „odcinek ten zapewni tak krajobrazowo piękne widoki, że już z tego tylko względu opłaca się poprowadzić autostradę właśnie tamtędy”<sup>14</sup>. Zapraszał zarazem na urzędowy objazd terenu, podczas którego zamierzano sprawdzić realność pomysłu. Generalny Inspektor ds. Niemieckich Dróg odpowiedział po dziesięciu dniach, że projekt ten jest już analizowany i będzie rozstrzygany na spotkaniu ze śląskim gauleiterem NSDAP Josefem Wagnerem. Sam nie widział przeszkód, wspominał jednak, że istnieje grono przeciwników takiego poprowadzenia autostrady. Zaliczał się do nich aktywny na Górnym Śląsku planista, inżynier Walter Arke, który obawiał się, że zwiększony ruch samochodów będzie przeszkadzać pielgrzymom zmierzającym do katolickiego sanktuarium na Górze św. Anny<sup>15</sup>. Na naradzie marcowej wspomniano, że odsunięcie trasy RAB-u od bazyliki rozwiąże konflikt interesów i w ten sposób uniknie się kontrowersji. Co się zaś tyczy dyskusowanych wariantów, pierwotnie większe szanse na realizację miała linia odsunięta od Góry św. Anny, biegnąca na północ od Sprzęcic, Niwki, Doliny i Olszowej. Alternatywa zakładała obejście Gogolina i następnie linię przechodzącą na północ od Oleszki, na południe od Wysokiej, na północ od Poręby i Czarnocina<sup>16</sup>.

Sprawa przecięcia masywu Góry św. Anny nitką autostrady przyspieszyła po uroczystości otwarcia „narodowego” kompleksu, która odbyła się 22 maja 1938 r. Zainteresowanie było na tyle duże, że drogi biegnące w stronę Góry św. Anny zostały zablokowane, o czym raportował komendant policji gliwickiej. Wspominał o potrzebie urządzenia dużych parkingów i konieczności rozdzielenia ruchu pieszych i pojazdów. Postulował nadto, by w przyszłych rozmowach o układzie komunikacyjnym wokół miejscowości mógł uczestniczyć oficer policji, czego wcześniej nie praktykowano<sup>17</sup>. Zbieżne wnioski można znaleźć w notatce służbowej, sporządzonej po uroczystości przez urzędnika Głównego Inspektoratu ds. Niemieckich Dróg. Informował w niej, że zła pogoda nie przeszkodziła w wypełnieniu amfiteatru. Większość pojazdów dotarła na miejsce od północy, przeważnie od drogi prowincjonalnej (*Landstraße I. Ordnung*) Gogolin–Strzelce Opolskie. Samochody

<sup>13</sup> BA Berlin, R 4601/4130: [RAB Gleiwitz – Beuthen 1934–1942], k. 317–318.

<sup>14</sup> BA Berlin, R 4601/994, k. 22.

<sup>15</sup> Ibidem, k. 23.

<sup>16</sup> Ibidem, k. 24.

<sup>17</sup> BA Berlin, R 4601/436: [Zubringestrassen Schlesien], k. 115.

parkowały w głąb Wysokiej aż po Kalinowiec, ok. 5 km od amfiteatru. Większość przybyłych szła wąskimi i krętymi szosami prowadzącymi do Góry św. Anny, co utrudniało ruch pojazdów. Uprzywilejowani goście mogli dojechać z Wysokiej do Góry św. Anny tylko dzięki wsparciu funkcjonariuszy policji. Impreza wykazała wyraźnie, że istniejąca w rejonie Góry św. Anny sieć drogowa w przypadku kolejnych masowych imprez okaże się niewystarczająca. Nadzieję na poprawę warunków transportowych wiązano z budową autostrady, która miała ułatwić dojazd do symbolicznego miejsca pamięci. Urzędnicy uznali, że proponowany odcinek przedstawia krajobrazowo zdecydowanie największe walory na całym przebiegu trasy z Berlina do Bytomia. Zalecali zarazem dalsze analizy, ponieważ dopuszczalne nachylenie podłużne jezdni sięgało granicy przepisowych 5%. Proponowali zarazem dwa rozległe parkingi – na Górze św. Anny oraz na siodle Ligockiej Góry (Kamiennej), skąd roztaczała się piękna panorama<sup>18</sup>. Podawane argumenty krajobrazowe, turystyczne i propagandowe miały w owym czasie sporą wagę, dlatego takie rozwiązanie zostało zaakceptowane. Wrocławskie Kierownictwo Budowy Autostrad pisało 3 maja 1939 r., że trasa (poczynając od zachodniego skłonu Góry św. Anny do Olszowej) została zatwierdzona i skupiano się już tylko na dopracowaniu odcinka Rogów Opolski–Ligocka Góra<sup>19</sup>. Ostatecznie cały przebieg górnośląskiego RAB-u zatwierdzono najpóźniej 24 stycznia 1940 r., co przestawiono na szczegółowych mapach<sup>20</sup>.

Ustalenie przebiegu autostrady i oczekiwany wzrost znaczenia Góry św. Anny wymagały rozwinięcia sieci komunikacyjnej wokół miejscowości i przemysłenia dalszego rozwoju przestrzennego miejscowości. Odpowiednie studium przygotowano jesienią 1940 r. w górnośląskim Wydziale Urbanistycznym (*Siedtebauabteilung der Heimstätte für die Reg. Bez. Oppeln und Kattowitz*) i przesłano je 28 listopada do Berlina do akceptacji. Ujęte w nim propozycje zostały pozytywnie przyjęte, ale ostateczny projekt miał być jeszcze konsultowany z regionalnym Kierownictwem Budowy Autostrad. Przychylność władz berlińskich tłumaczy wzmianka, że jej przedstawiciel miał okazję osobiście przekonać się o trudnościach komunikacyjnych występujących na Górze św. Anny podczas wspomnianej uroczystości z 1938 r.<sup>21</sup> Cały projekt był zresztą ukierunkowany właśnie na usprawnienie ruchu i zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc postojowych na czas masowych imprez odbywanych w „narodowym amfiteatrze”. Zakładano jednocześnie, że inwestycja zostanie zrealizowana krótko po zakończeniu wojny i przy finansowym wsparciu instancji centralnych (na poziomie 50% kosztów)<sup>22</sup>. W opracowaniu pt. *Die Verkehrsverhältnisse und Verkehrsplanungen im Raume St. Annaberg OS., mit einer Übersicht über die Verkehrsregelung und -abwicklung bei Großveranstaltungen in der nationalen Feierstätte Annaberg* (Uwarunkowania i plany transportowe w rejonie Góry św. Anny, z przeglądem regulacji i realizacji transportu podczas

<sup>18</sup> BA Berlin, R 4601/435, k. 174.

<sup>19</sup> AP Opole, Rejencja Opolska, sygn. 5876, s. 111.

<sup>20</sup> Ibidem, s. 83.

<sup>21</sup> BA Berlin, R 4601/436, k. 131.

<sup>22</sup> Ibidem, k. 118–128.



dużych imprez w miejscu narodowych uroczystości) z października 1940 r. kolejny już raz podkreślono, że proponowane zmiany mają usprawnić ruch podczas uroczystości organizowanych w amfiteatrze, którego pojemność szacowano na 60 tys. osób. Zwracano uwagę, że przebiegająca przez Górę św. Anny w osi północ-południe kręta, wąska i stroma droga prowincjonalna nr 1044 stwarza wiele zagrożeń i przeszkód komunikacyjnych. Otoczona zabudowaniami nie nadawała się do modernizacji. Planowana autostrada pozwalała wprowadzić zupełnie nowe rozwiązanie. Jak podkreślono, miała ona ułatwić dojazd do miejscowości i umożliwić zachwywanie się pięknem krajobrazu Góry św. Anny. Aby w pełni wykorzystać ten potencjał, należało poprowadzić zachodnią obwodnicę miejscowości i połączyć ją z rozległym parkingiem autostradowym. To pozwoliłoby uniknąć zbytniego obciążenia centrum, a zarazem ułatwiano dojazd do „narodowego sanktuarium”. Obok dwóch istniejących parkingów (nr 3 i 8), projekt zakładał przygotowanie dalszych sześciu (nr 1, 2, 4, 5, 6 i 7). Przewidywano rozdzielenie ruchu pieszego i kołowego, a w przypadku tego ostatniego podział na ruch pojazdów silnikowych i rowerów. Wymagało to budowy licznych nowych tras rowerowych i pieszych, w tym przy drodze prowincjonalnej nr 1044 i drodze powiatowej (*Landstraße II. Ordnung*) nr 314 z Leśnej do Góry św. Anny. Na czas masowych imprez przewidywano zresztą osobne regulacje dotyczące przepływu pojazdów i osób, uwzględniające ruch kolejowy, samochodowy, rowerowy i pieszy. Ruch kołowy na drodze prowincjonalnej nr 1044 ze Zdieszowic i Wysokiej miał być w takim przypadku wstrzymywany, a ona sama przeznaczona dla pieszych, których szczególnie wielu spodziewano się od strony Zdieszowic i tamtejszej stacji kolejowej. Samochodów oczekiwano przede wszystkim od strony autostrady i łączników autostradowych, a w ruchu lokalnym od strony Leśnicy, dlatego właśnie tam przewidziano ciąg parkingów i miejsc postojowych dla rowerów, od których miały prowadzić ciągi piesze na miejsce uroczystości. Parkingi nr 7 i 8 (położone w pobliżu amfiteatru) przeznaczono dla gości honorowych, nr 1, 2 i 3 (przy drodze z Leśnicy) dla autobusów, a parking nr 6 (zlokalizowany przy klasztorze) miał być na czas większych imprez zamykany. Wyznaczono także cztery osobne miejsca postojowe dla rowerów<sup>23</sup>.

Dbłość o gości przybywających rowerami nie powinna dziwić, samochody nie były jeszcze dostępnym dla wszystkich środkiem transportu. Władze nazistowskie podjęły zatem w 1938 r. ogólnokrajowy program budowy tras rowerowych. Wspomniany już Sommer wniosł 21 marca 1938 r. u Generalnego Inspektora ds. Niemieckich Dróg o dofinansowanie prac przy wytyczeniu takiej trasy pomiędzy Zdieszowicami i Górą św. Anny przez specjalnie powołaną do tego celu komórkę (*Reichsgemeinschaft für Radwegebau*). Inwestycję tradycyjnie wiązano z amfiteatrem, który miał przyciągać uwagę grup młodzieżowych *Hitlerjugend*. Prośba została najpewniej zaakceptowana, dlatego 3 lutego 1939 r. śląski Zarząd Prowincjonalny (*Provinzialverband Schlesien*) wystąpił z formalnym wnioskiem o współfinansowanie projektu (25%) i przedstawił kosztorys całego przedsięwzięcia, w którym połączono budowę trasy rowerowej i szlaku pieszego. Łączny koszt inwestycji opiewał na 86 tys. RM (z korektą do 90 tys. RM), z czego prowincja zadeklarowała

<sup>23</sup> Ibidem, k. 118–128.

się pokryć 14,5 tys. RM, a 50 tys. chciano pozyskać z funduszy do walki z bezrobociem. Berlińskie władze przystały na realizację przedsięwzięcia 25 maja 1939 r., ale nie udało się ustalić, czy przed wybuchem wojny zdołano rozpocząć zaplanowane prace<sup>24</sup>. Z wielkich projektów przebudowy układu komunikacyjnego w otoczeniu Góry św. Anny generalnie niewiele udało się zrealizować. Podstawowa inwestycja autostradowa znajdowała się na początku lat 40. XX w. w stadium prac ziemnych i doczekała się „dokończenia” po kilkudziesięciu latach w zmienionych zupełnie okolicznościach. Przeprowadzone kwerendy archiwalne nie pozwoliły określić, jakie prace i w jakim zakresie zostały wykonane do 1942 r. siłami zniewolonych Żydów czy jeńców radzieckich. Budowę dróg i parkingów generalnie przesuwno na czas powojenny, dlatego projekty te zapewne nie zostały w tym czasie uruchomione. Jeden z parkingów (nr 1) zaplanowano zresztą w miejscu, gdzie podczas wojny funkcjonował obóz hitlerowski.

Z przywołanych źródeł wynika jednoznacznie, że koncepcja poprowadzenia autostrady przez grzbiet Góry św. Anny była powiązana z realizacją monumentalnego nazistowskiego zespołu upamiętniającego niemieckich freikorpsów, poległych w walkach z powstańcami śląskimi w 1921 r. Uroczyste otwarcie amfiteatru i mauzoleum w maju 1938 r. przyciągnęło tłumy mieszkańców i zaproszonych gości, którzy mieli problem z dotarciem do celu. Przesunięcie autostrady w pobliże kompleksu powinno było rozwiązać przynajmniej część trudności komunikacyjnych, a przy okazji sprzęgało nowy obiekt kultu narodowego z wielkim projektem autostradowym – słynnymi „drogami Hitlera”, które były wyrazem potęgi nazistowskich Niemiec. Sąsiedztwo sanktuarium annogórskiego i ruch pielgrzymkowy nie wpływały na podejmowane decyzje, a jeżeli już, to zdecydowały najpewniej o odsunięciu trasy autostrady od bazyliki. Generalnie liczone ze zwiększonym napływem turystów, zwabionych nową „atrakcją”, co odpowiadało proturystycznej ofensywie ówczesnych władz. Wzmiankowane w dokumentach walory widokowe planowanej autostrady miały wzmocnić turystyczny wymiar inwestycji, przełamywać monotonię podróży i podkreślić piękno krainy, do czego przykładano wtenczas sporą wagę<sup>25</sup>. Bezpieczeństwo i aspekty ekonomiczne „tranzytu” przez Górę św. Anny w rozmowach decydentów nie były szerzej podnoszone, co potwierdza bardziej propagandowe niż praktyczne znaczenie „piramid III Rzeszy”. Podobnie jak w całych Niemczech, annogórski odcinek autostrady zapowiadał większą przebudowę układu komunikacyjnego.

<sup>24</sup> BA Berlin, R 4601/375: [Radwege und Wanderwege], b.p.

<sup>25</sup> Szerzej o planowaniu autostrad zob. m.in.: W. F. Jäger, *Die Streckenentwurf der Reichsautobahnen 1933 bis 1945*, Köln 2013; Ch. Reitsam, *Reichsautobahn-Landschaften im Spannungsfeld von Natur und Technik*, Saarbrücken 2009; A. Nietfeld, *Reichsautobahn und Landschaftspflege – Landschaftspflege im Nationalsozialismus am Beispiel der Reichsautobahnen*, Berlin 1985.



## Bibliografia

- Gruźlewska A., *Annaberg. Obóz pracy na Górze Świętej Anny, Opole 2017.*
- Jäger W., *Die Geschichte der BAB A 15 Dreieck Spreewald – Cottbus – Breslau.* W: <http://www.auto-bahn-online.de/a15geschichte.html> [dostęp: 10 II 2019 r.].
- Jäger W. F., *Die Streckenentwurf der Reichsautobahnen 1933 bis 1945, Köln 2013.*
- Korbel A. J., Swolkień O., Hyla M., Lisiecki T., *Krótką historia ochrony przyrody.* W: <http://www.anna-akcja.eko.org.pl/kniga.html#1> [dostęp: 10 II 2019 r.].
- Lärmer K., *Die Wahrheit über den Autobahnbau. Eine populärwissenschaftliche wirtschaftshistorische Studie.* Berlin 1963.
- Lärmer K., *Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945: Zu den Hintergründen,* Berlin 1975.
- Nietfeld A., *Reichsautobahn und Landschaftspflege – Landschaftspflege im Nationalsozialismus am Beispiel der Reichautobahnen,* Berlin 1985.
- Przerwa T., *Wpływ Reichswehry i Wehrmachtu na projektowanie autostrad i modernizację dróg krajowych na Śląsku w latach 30. XX w.* W: *W garnizonie i na kwaterze... Wojskowi i cywile,* red. R. Klementowski, M. Zawadka, Wrocław 2017, s. 145–154.
- Przybyła P., *Narracje (i) infrastruktury. ‘Mit Ziem Odzyskanych’ w pamięci politycznej wczesnej Polski Ludowej (na przykładzie Góry św. Anny i Ślęży),* Poznań 2016.
- Reichsautobahnen. Pyramiden des Dritten Reichs,* Hrsg. R. Stommer, Marburg 1982.
- Reitsam Ch., *Reichsautobahn-Landschaften im Spannungsfeld von Natur und Technik, Saarbrücken 2009.*
- Schütz E., Gruber E., *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der Straßen des Führers‘ 1933–1941,* Berlin 1996.

TOMASZ PRZERWA

### THE CONSTRUCTION OF THE REICH'S MOTORWAY AT GÓRA ŚW. ANNY (ST. ANNABERG) AND THE PLANS OF THE ROAD NETWORK RECONSTRUCTION IN THAT AREA (1938–1942)

**Keywords:** *Góra św. Anny, the Third Reich, motorway, road construction*

From the documentation stored in the Federal Archives in Berlin (*Bundesarchiv Berlin*) an unequivocal conclusion is drawn that the idea to construct a motorway through Góra św. Anny was connected with the construction of the monumental amphitheatre and the “national” mausoleum in that area. Their grand opening in 1938 attracted crowds of inhabitants and invited guests, who had difficulty with arrival. Drawing the motorway closer to the complex was intended to solve at least a part of the transport difficulties and at the same time to connect the new object of national cult with a large-scale motorway project – the famed “Adolf Hitler’s Roads” (*die Straßen Adolf Hitlers*). Neither the proximity of the sanctuary at Góra św. Anny, nor pilgrim traffic had influence upon the decisions taken; with a high probability they might have led to the decision to draw the route of the motorway farther from the basilica. Generally, the increased influx of tourists arriving to see the new “attraction”, which

reflected the pro-touristic offensive of the authorities in those times, was not taken into account. The landscape values of the planned RAB (Reich's motorway) mentioned in the documents were intended to strengthen the tourist aspect of the investment, to break the monotony of the travel and to emphasise the beauty of the land, to which contemporary German planners attached considerable importance. Safety or economic aspects of the "transit" through Góra św. Anny were not raised extensively in the discussions, which confirms that the relevance of the "Third Reich's pyramids" lay to a greater extent in propaganda rather than in practical assumptions. Like in all other parts of Germany, the segment of the motorway in Góra św. Anny was a prelude to a broader reconstruction of the transport system.

TOMASZ PRZERWA

### DER BAU DER REICHAUTOBAHN IM RAUM ST. ANNABERG UND DIE UMBAUPLÄNE DES DORTIGEN STRASSENNETZES (1938–1942)

**Schlüsselwörter:** *St. Annaberg, Drittes Reich, Autobahn, Straßenbau*

Den Unterlagen, die sich in Verwahrung des Bundesarchivs Berlin befinden, ist eindeutig zu entnehmen, dass das Konzept, die Reichsautobahn über den St. Annaberg zu führen, mit dem Bau des monumentalen Amphitheaters und eines „nationalen“ Mausoleum zusammenhing. Deren feierliche Eröffnung im Jahr 1938 zog große Massen von Bürgern und eingeladenen Gästen an, die nur mit Schwierigkeiten den Zielort erreichen konnten. Mit der Verschiebung der geplanten Autobahn in die Nähe des Komplexes sollte mindestens ein Teil der Verkehrsprobleme gelöst werden und gleichzeitig ein neues Objekt des nationalen Kults mit den „Straßen Adolf Hitlers“ – dem großen Autobahnprojekt verbunden werden. Die Nähe des Wallfahrtsortes und die Pilgerbewegung beeinflussten diese Entscheidung nicht. Im Gegenteil: Wahrscheinlich wurde die Autobahn mit Absicht in einer größeren Entfernung von der Basilika geplant. Generell erwartete man aufgrund dieser neuen „Attraktion“ erhöhte Besucherströme, was mit der touristenfreundlichen Offensive der damaligen Regierung einherging. Die in den Unterlagen erwähnten landschaftlichen Vorzüge der geplanten Reichsautobahn sollten die touristische Dimension des Vorhabens stärken und – worauf die deutschen Planer einen großen Wert legten – die Schönheit der Region hervorheben. Die Frage der Sicherheit und die ökonomischen Aspekte des „Transits“ über den St. Annaberg wurden in den damals geführten Diskussionen nicht näher angesprochen, wodurch die eher propagandistische als praktische Bedeutung der „Pyramiden des Dritten Reiches“ bestätigt wird. Wie in ganz Deutschland sollte dem Bau des Autobahnabschnittes im Raum St. Annaberg ein Umbau des Verkehrssystems in der gesamten Gegend folgen.