

**Tomasz Przerwa**

## **Wokół genezy Drogi Sudeckiej – nowe spojrzenie**

Zagadnienie Drogi Sudeckiej – zwanej niekiedy Autostradą Sudecką<sup>1</sup> – obecne jest w polskiej literaturze krajoznawczej i historycznej od lat. Problem w tym, że w kolejnych publikacjach w sumie bezkrytycznie powtarza się tezę o strategicznym charakterze tej budowanej końcem lat 30. XX w. szosy<sup>2</sup>, co łągodzi się zwykle wspomnieniem jej niezaprzeczalnych walorów widokowych. Podjęte badania archiwalne pozwalają zweryfikować ów obraz, zarazem przenieść dyskusję z płaszczyzny intrygujących domniemań na grunt rozważań źródłowych. Prezentowane studium nie odpowiada z pewnością na szereg ważkich pytań związanych z rzezoną inwestycją, powinno niemniej zwrócić uwagę na sam problem. Stwarza nadto przestrzeń do dyskusji na temat siły sugestywnych hipotez czy też utrwalonych schematów myślowych. Wypada jeszcze wspomnieć o ogólnym deficycie w badaniach procesów formowania nowoczesnej sieci drogowej na Śląsku, co pozbawia nas szerszej perspektywy. Znaczący i stale pomnażany dorobek w zakresie rozpoznania dziejów śląskiego kolejnictwa nie przekłada się tymczasem na podobne zainteresowanie rozwojem motoryzacji, choć jej udział w kształtowaniu komunikacyjnych i gospodarczych perspektyw regionu w XX w. – w tym w interesującym nas okresie międzywojennym – wydaje się niezaprzeczalny.

Nowe spojrzenie na genezę Drogi Sudeckiej wymaga uprzedniego omówieniem dwóch podstawowych tekstów podejmujących wcześniej jej temat. Pierwszy z nich, opublikowany w 1991 r., inwentaryzuje niemieckie umocnienia odcinka tej drogi w Górach Bystrzyckich<sup>3</sup>. Drugi artykuł, autorstwa Zbigniewa Franczukowskiego, ukazał się w 1996 r. w wartościowym „Śląskim Labiryntie Krajoznawczym” (powołanym do życia przez Juliana

---

<sup>1</sup> Droga Sudecka nie ma i nigdy nie miała charakteru autostrady, stąd nazwa ta – nadana po drugiej wojnie światowej – nie jest adekwatna, o czym pisze szerzej Zbigniew Franczukowski (*Wokół genezy Drogi Sudeckiej*, „Śląski Labirynt Krajoznawczy”, 8: 1996, s. 100). Nie sposób wykluczyć, iż mamy w tym przypadku do czynienia z pewnym nawykiem czy wyobrażeniem „autostrady”, skoro równie na wyrost w okresie międzywojennym zwano „autostradą” drogę poprowadzoną wzdłuż Półwyspu Helskiego. – T. Stegner, *Patriotyczny obowiązek. Polski turysta nad polskim morzem (1920–1939)*, [w:] D. Płaza-Opacka, T. Stegner, E. Szykiel, *Po słońce i wodę: Polscy letnicy nad Bałtykiem w XIX i w pierwszej połowie XX wieku*, Gdańsk 2004, s. 36.

<sup>2</sup> Militarne przeznaczenie Drogi Sudeckiej zakwestionował wcześniej Arkadiusz Lipin: *Droga Sudecka (Sudetenstraße)*, [w:] [www.goryzierskie.pl/?file=art&art\\_id=36](http://www.goryzierskie.pl/?file=art&art_id=36), stan na 1 X 2012 r. Ostatnio, idąc za moją podpowiedzią, uczynił to również Tomasz Rzezczycki (*Zagadka Drogi Sudeckiej*, Kraków 2013).

<sup>3</sup> M. Battek, R. Jurga, A. Kędryna, *Hitlerowskie fortyfikacje Drogi Sudeckiej w Górach Bystrzyckich*, „Karkonosz”, z. 5: 1991, s. 93-103.

Janczaka) i do dziś stanowi punkt odniesienia dla osób dociekających istoty Drogi Sudeckiej<sup>4</sup>. W obu przypadkach postawiono tezę, iż omawiana inwestycja drogowa miała podłoże militarne, powstała przecież tuż przed drugą wojną światową w granicach agresywnej III Rzeszy, a do tego zaopatrzona była w budowle obronne, jedyne odnotowane dla tego okresu w Sudetach po ówczynie niemieckiej stronie granicy<sup>5</sup>. Waga owych „dowodów” w sprawie – niepopartych faktami – rodzi niejaki wątpliwości, najwyraźniej jednak odpowiadają one współczesnym wyobrażeniom Polaków na temat hitlerowskich Niemiec, skoro zostały – ostrożnie – przejęte przez uznanych badaczy dziejów przedwojennej turystyki śląskiej<sup>6</sup>. Koncepcja turystycznej szosy nie znalazła tym samym zrozumienia nawet w gronie specjalistów.

Zacznijmy od tego, iż wystawienie czterech żelbetowych schronów, służących obronie skrzyżowań dróg na Przełęczy Spalonej i Przełęczy Nad Porębą w Górach Bystrzyckich, oraz zespołu czterech chodników minowych pod szosą łączącą wspomniane przełęcze należy rozpatrywać zasadniczo w płaszczyźnie defensywnej. Autorzy rzetelnej inwentaryzacji tych obiektów zasadnie uznali, że mogły one czasowo zamykać ów odcinek Drogi Sudeckiej, ale były zbyt słabe do obrony III Rzeszy przed „pokojowo nastawioną” Czechosłowacją<sup>7</sup>. Dodajmy, że wspomnianych schronów powinno było bronić w sumie 24 żołnierzy, obsługujących 8 karabinów maszynowych i 2 działka przeciwpancerne<sup>8</sup>. Owe siły nie stanowiły realnej przeciwwagi dla czechosłowackich garnizonów fortecznych, ulokowanych w potężnych grupach warownych tzw. czeskiej linii Maginota, budowanych w latach 30. XX w. w pogranicznych Sudetach<sup>9</sup>. Zauważmy tymczasem, że na izerskim odcinku Drogi Sudeckiej, bardziej odsuniętym od granicy państwowej i tym samym mniej zagrożonym przez południowego sąsiada Niemiec, zachowały się jedynie chodniki minerskie. Jesteśmy generalnie zdania, że luźne teorie o lokalizacji w rejonie bystrzyckiej szosy jakiegoś tajnego kompleksu militarnego względnie zbrojeniowego bardziej przysłaniają naszą niewiedzę w temacie Drogi Sudeckiej niżli odnoszą się do rzeczywistych problemów.

Naziści nie robili z budowy Drogi Sudeckiej tajemnicy, odwrotnie – starali się nadać jej wymiar propagandowy. W ówczesnych publikacjach prasowych i przewodniczkich

---

<sup>4</sup> Z. Franczukowski, *op. cit.*, s. 95-106.

<sup>5</sup> M. Battek, R. Jurga, A. Kędryna, *op. cit.*, s. 93.

<sup>6</sup> Zob. np.: J. Potocki, *Rozwój zagospodarowania turystycznego Sudetów od połowy XIX wieku do II wojny światowej*, Jelenia Góra 2004, s. 59-60; idem, *Funkcje turystyki w kształtowaniu transgranicznego regionu górskiego Sudetów*, Wrocław 2009, s. 109; K. R. Mazurski, *Historia turystyki sudeckiej*, Kraków 2012, s. 286.

<sup>7</sup> M. Battek, R. Jurga, A. Kędryna, *op. cit.*, s. 101.

<sup>8</sup> Ibidem, s. 93, 96, 99.

<sup>9</sup> Szerzej nt. czechosłowackich fortyfikacji granicznych: E. Stehlík, *Lexikon tvrzí československého opevnění z let 1935–1938*, Praha 1992.

rozpisywano się głównie nad turystycznym wymiarem projektu, co współcześnie budzi podejrzenie o działania dezinformacyjne i ukrywanie właściwego celu tej inwestycji. Brakowi wiary (!) polskich autorów w cywilny charakter inwestycji sprzyja jednowymiarowe postrzeganie III Rzeszy, kojarzonej ze zbrodniczą ideologią, polityczną i militarną ekspansją oraz tajemniczymi realizacjami z ostatnich lat wojny. Znając tragiczny finał i morderczy charakter rządów Hitlera, przykładamy niewielką wagę do poznania wewnętrznych przemian zachodzących w Niemczech po 1933 r. Zbyt łatwo wykluczamy ewentualność, że w specyficznych warunkach wychodzenia z kryzysu ekonomicznego lat 30. XX w. i w ramach poszerzania zasięgu poparcia dla swoich rządów mogli naziści realizować projekty odpowiadające społecznym oczekiwaniom i gospodarczym potrzebom kraju. W działaniach tych stawiali m.in. na turystykę i sport, co odpowiadało lansowanemu przez nich kultowi tężyzny fizycznej i wzmacniało potencjał branży turystycznej. Znaczenie tej ostatniej dla rozwoju górskich okolic Śląska w latach 30. XX w. jest wprawdzie ogólnie przyjmowane, ale czeka też na dookreślenie. Tymczasem zwróćmy uwagę na opinię landrata kłodzkiego, który w okresie wielkiego kryzysu ekonomicznego lat 30. XX w. przyrównał przemysł turystyczny do gospodarczego kręgosłupa powiatu. Podobnie brzmi ostrzeżenie landrata bystrzyckiego, który przewidywał, że zastopowanie turystyki będzie miało dla podległego mu powiatu skutki niszczące<sup>10</sup>. Penetrując problematykę śląskiego ruchu turystycznego okresu międzywojennego<sup>11</sup>, odpowiem zatem twierdząco na zdawałoby się retoryczne pytanie postawione przez wspomnianych już autorów prac poświęconych Drodze Sudeckiej: „Kto uwierzy w budowanie przez III Rzeszę górskiej drogi widokowej?”<sup>12</sup>.

Zanim przedstawię powody, dla których dopuszczam taką ewentualność, chciałbym zarysować – zdaje się – dominujące dotychczas twierdzenia Z. Franczukowskiego. Bazując na niedatowanych mapach samochodowych i turystycznych z przedstawieniem trasy Drogi Sudeckiej, zakłada on, że od początku, to jest długo przed kryzysem sudeckim w 1938 r., wytyczono ją po śląskiej i czeskiej stronie Sudetów. Wysnuwa on z tego wniosek, że włączenie tzw. Kraju Sudeckiego (*Sudetenlandu*) traktowali Niemcy jako sprawę z góry przesądzoną. Jednocześnie uważa, że o strategicznym przeznaczeniu drogi – w tym po stronie czeskiej (!) – świadczy przebieg niemalże równoległy do czechosłowackich fortyfikacji

---

<sup>10</sup> *Der Kreis Glatz in der Nachkriegszeit. Verwaltungs-Bericht über die Jahre 1919–1931*, [1932], s. 11; Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej: AP Wr), Naczelne Prezydium Prowincji Śląskiej we Wrocławiu 1809–1945 (dalej: NPPŚ), sygn. 311, k. 128-129.

<sup>11</sup> Zob. np.: T. Przerwa, *Odkryli dla nas piękno gór. Trzy śląskie organizacje górskie (1882–1945): Verband der Gebirgsvereine an der Eule, Waldenburger Gebirgsverband, Zobtengebirgsverein*, Toruń 2003, ss. 510; idem, *Między lekiem i zachwytem. Sporty zimowe w śląskich Sudetach i ich znaczenie dla regionu (do 1945 r.)*, Wrocław 2012, ss. 440.

<sup>12</sup> M. Battek, R. Jurga, A. Kędryna, *op. cit.*, s. 103. Podobnie: Z. Franczukowski, *op. cit.*, s. 95.

górkich. Sam przy tym doprecyzowuje, że do 1938 r., to jest do wkroczenia *Wehrmachtu* do tzw. Kraju Sudeckiego, zbudowano ledwo dwa krótkie odcinki Drogi Sudeckiej w górach Izerskich i Bystrzyckich. Zagarnięcie przez III Rzeszę tzw. Kraju Sudeckiego zdecydowało – w jego rozumieniu – o przerwaniu prac nad nieprzydatnym już projektem<sup>13</sup>. Wypadałoby generalnie zapytać, czy tak istotne dla wywodów Franczukowskiego mapy powstały rzeczywiście przed zajęciem Kraju Sudeckiego, skoro dopiero po 1938 r. mogli Niemcy swobodnie dysponować siecią drogową sąsiedniego państwa? Czy wykonane odcinki Drogi Sudeckiej były faktycznie istotne dla ofensywnych bądź defensywnych planów *Wehrmachtu*? Czy jednej drodze w pasie granicznym można przypisywać wymiar turystyczny, jak czyni ten autor w przypadku Drogi Orlickiej z Dusznik-Zdroju do Zieleńca z 1932 r., a drugiej – strategiczny, ponieważ powstała w okresie rządów nazistów? Wreszcie na koniec, czy Drogę Sudecką – potencjalnie służącą ożywieniu turystyki sudeckiej – przy uwzględnieniu uwarunkowań geograficznych – można było poprowadzić daleko inaczej niż właśnie wzdłuż granic państwowych i czechosłowackich umocnień?<sup>14</sup>

Nie zależy nam na snuciu kolejnych wątpliwości i przypuszczeń, ale na próbie ponownego otwarcia tematu. W zespole Naczelnego Prezydium Prowincji Śląskiej przechowywanym w Archiwum Państwowym we Wrocławiu znajduje się poszyt korespondencji z lat 1935–1941 poświęcony Drodze Sudeckiej (*Deutsche Sudetenstraße*) i – związanej z nią – Drodze na Przełęcz Karkonoską (*Spindlerpaßstraße*), który pozwala odnieść się do zasadniczych wątków związanych z tymi inwestycjami. Wiarygodność tych po części tajnych i poufnych dokumentów, wytworzonych w kręgu najwyższych urzędników szczebla prowincjonalnego i krajowego, nie budzi zastrzeżeń. Posłużą nam one zatem do nakreślenia problemu.

Koncepcja Drogi Sudeckiej została przeniesiona na śląski grunt z Bawarii, gdzie w latach 30. XX w. realizowano słynną Drogę Alpejską (*Deutsche Alpenstraße*) o wybitnych walorach turystycznych<sup>15</sup>. W obu przypadkach zakładano dostosowanie oferty komunikacyjnej regionu do oczekiwań zmotoryzowanych turystów, wprowadzenie i nagłośnienie nowego produktu turystycznego, nadto turystyczne, to jest gospodarcze ożywienie górskich okolic. Podobne plany, terytorialnie ograniczone, formułowano w

---

<sup>13</sup> Z. Franczukowski, *op. cit.*, s. 95-98.

<sup>14</sup> Warto choćby zwrócić uwagę na wypowiedź Andrzeja Konarskiego (*Droga Śródsudecka jako przykład drogi w krajobrazie górskim*, [w:] *Terra Incognita w turystyce*, red. Mieczysław K. Leniartek, Wrocław 2009, s. 151-161), który niejako tradycyjnie przypisuje niemieckim planom budowy Drogi Sudeckiej podtekst militarny, podczas gdy pomija ów strategiczny wymiar przy opisie powojennych, polskich projektów podobnie poprowadzonych samochodowych tras turystycznych.

<sup>15</sup> Zob.: Ch. Prager, R. Höh, *Deutsche Alpenstraße*, Leipzig 1996.

przypadku Śląska jeszcze przed nastaniem rządów Hitlera, ale rozwinięto je i wyeksponowano dopiero w III Rzeszy. Idea wytyczenia Drogi Sudeckiej zrodziła się w prowincji dolnośląskiej, najpewniej w środowisku karkonosko-izerskim, gdzie najwcześniej – do 1935 r. – uzgodniono jej przebieg. Miała ona połączyć Gryfów Śląski i Świeradów-Zdrój ze Szklarską Porębą, a następnie przeciąć trawersem północny stok Karkonoszy w stronę Karpacza i Przełęczy Kowarskiej<sup>16</sup>. O ile przewidywano, iż szosa przejdzie dalej przez rejon Lubawki, Wałbrzycha i Nowej Rudy, o tyle w połowie lat 30. XX w. nie było jeszcze pewne, czy do Złotego Stoku dotrze ona najkrótszą drogą przez góry Sowie i Bardzkie, czy też wcześniej okrzy górskie okolice ziemi kłodzkiej. Ten drugi wariant ostatecznie przeważał, przypominał przy tym wcześniej wypracowaną koncepcję Pętli Uzdrowskiej (*Bädering*), która zakładała połączenie kłodzkich uzdrowisk szosą przecinającą góry Stołowe, Orlickie i Bystrzyckie, Masyw Śnieżnika oraz Góry Złote. Zanim zatwierdzono przebieg Drogi Sudeckiej w obrębie ziemi kłodzkiej, jesienią 1935 r. uwzględniono postulat władz prowincji górnośląskiej i przyjęto, że planowana szosa zostanie przedłużona do Prudnika i tym samym obejmie również Góry Opawskie<sup>17</sup>. Do 1938 r. chodziło zatem o linię łączącą: Zgorzelec (gdzie wyznaczono punkt początkowy), Gryfów Śląski, Świeradów-Zdrój, Szklarską Porębę, Karpacz, Lubawkę, Chełmsko Śląskie, Walim, Nową Rudę, Radków, Kudowę-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Zielieniec, Spaloną, Międzyzlesie, Międzygórze, Stronie Śląskie, Łądek-Zdrój, Złoty Stok, Paczków, Głuchołazy i Prudnik.

Zebrany materiał pozwala stwierdzić, że Droga Sudecka była przedsięwzięciem po części wyobrażonym i rozpisany na szereg lat<sup>18</sup>. Od samego początku zakładano połączenie istniejących lub realizowanych już szos, ujednoczenie ich standardu technicznego i dodanie do nich niezbędnych odcinków górskich. Nie umniejsza to śmiałości pierwotnych planów, w których brano pod uwagę budowę wspomnianej już trasy przez Karkonosze, ale też – na Halę pod Śnieżnikiem i Biskupią Kopę. Do jesieni 1938 r. faktycznie wybudowano i oddano do użytku tylko dwa nowe odcinki: oznaczony jedyneką w Górach Izerskich, Świeradów-Zdrój–Szklarska Poręba, długości 14,5 km (1937 r.)<sup>19</sup>, oraz oznaczony dwójką w Górach

---

<sup>16</sup> Podobne postulaty zgłaszano tam przynajmniej od 1932 r. pod nazwą *Randstraße*. - *Vom Gebirge*, „Wanderer im Riesengebirge“, nr 5 z V 1932, s. 83.

<sup>17</sup> AP Wr, NPPŚ, sygn. 569: *Sudetenstraße Spindlerpaßstraße 1935–1941* (dalej: *Sudetenstraße*), k. 3-6; Archiwum Państwowe we Wrocławiu Oddział w Kamieńcu Zabkowickim, Akta miasta Dusznik Zdroju 1408–1945, sygn. 966, *Bau Jaenickestraße 1930–1934*, k. 32.

<sup>18</sup> AP Wr, NPPŚ, *Sudetenstraße*, k. 17-20.

<sup>19</sup> W 1937 r. oddano do użytku jednocześnie odcinek IV Drogi Sudeckiej (2 km), który połączył w Szklarskiej Porębie odcinek I (Świeradów Zdrój–Szklarska Poręba) z szosą do Jakuszyca. – AP Wr, NPPŚ, *Sudetenstraße*, k. 35, 56-59, 61. Odcinek I kończył się zatem pierwotnie gdzieś na wysokości skrzyżowania z ul. Górną (Szklarska Poręba). W powszechnej opinii odcinek I i IV stanowią jednak jedność.

Bystrzyckich, Spalona–Gniewoszków, długości 12,4 km (1938 r.). Jednocześnie prowadzono mniej nagłośnione prace przy przebudowie i modernizacji kolejnych odcinków dróg, np. w okolicy Międzylesia i Świeradowa-Zdroju<sup>20</sup>. Część tych robót przeprowadzono w luźnym związku z konceptem Drogi Sudeckiej (np. w rejonie Prudnika), stąd generalnie trudno określić, jaki był rzeczywisty stopień realizacji całego planu. Heterogeniczny charakter Drogi Sudeckiej czynił ją bytem w znacznym stopniu umownym, nałożonym na zastaną już sieć dróg. Rychły wybuch wojny sprawił, iż nowa nazwa (marka) nie zdołała zastąpić wcześniej utrwalonych określeń poszczególnych szos, w tym Drogi Orlickiej (*Jaenickestraße*, później *Hindenburgstraße*) w Górach Orlickich i Drogi Stu Zakrętów (*Heuscheuerstraße*) w Górach Stołowych.

Po włączeniu Kraju Sudeckiego do III Rzeszy dokonano zasadniczej korekty koncepcji i przebiegu Drogi Sudeckiej, co wymaga jednak dalszego rozpoznania w źródłach. Scalenie Sudetów w granicach jednego państwa pozwalało na przestrzenne rozwinięcie projektu, co przydawało mu znaczenia propagandowego. Promowana szosa łączyła wszak tzw. Kraj Sudecki z „niemiecką ojczyzną” w płaszczyźnie turystyczno-transportowej. Nie sposób również przeoczyć wymiaru praktycznego. Decyzja o częściowym przesunięciu trasy na terytorium tzw. Kraju Sudeckiego pozwalała ograniczyć dalsze wydatki na rzecz Drogi Sudeckiej, skoro po czeskiej stronie Sudetów sieć drogowa została rozwinięta daleko wcześniej i śmieiej (co dobrze widać na przykładzie Karkonoszy i Jesioników). Nie trzeba tam było zatem podejmować większych inwestycji. W szykujących się do wojny Niemczech właśnie zaczynało tymczasem brakować środków publicznych, rąk do pracy i materiałów, dlatego też plan uwzględnienia szos niemieckosudeckich musiał wydawać się z perspektywy władz w pełni racjonalny. O ówczesnym zawężeniu pola działania wiele mówi zarządzenie Generalnego Inspektora ds. Niemieckich Dróg (*Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen*) Fritza Todta z 1940 r., w którym nakazał on ograniczyć dalsze finansowanie Drogi Sudeckiej do odcinków modernizowanych<sup>21</sup>. Wkrótce i na to zabrakło zapewne środków, ponieważ cały projekt okazał się nieistotny w obliczu klęsk ponoszonych przez *Wehrmacht* na Wschodzie.

Pomiędzy 1938 i 1941 r. Droga Sudecka zyskała nowy przebieg, który błędnie przyjmuje się w literaturze za pierwotny. Najpewniej właśnie dla tego okresu dysponujemy mapami samochodowymi i turystycznymi przedstawiającymi Drogę Sudecką pomiędzy

---

<sup>20</sup> Przebudowy świeradowskiego odcinka nie zdołano dokończyć, a planowano tam m.in. łącznik do Czerniawy-Zdroju. – H. Scholdan, *Meine Heimat Bad Flinsberg i. Isergeb./Schlesien*, b.m. b.d., s. 167-168.

<sup>21</sup> AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 128-129.

Żytawą i Opawą, przy względnej równowadze odcinków biegnących po niemieckosudeckiej i śląskiej stronie dawnej granicy państwowej. Trasa miała wówczas łączyć: Żytawę, Bogatynię, Frydland, Świeradów-Zdrój, Szklarską Porębę, Jakuszyce, Harrachów, Szpindlerowy Młyn, Upę, Lubawkę, Chełmsko Śląskie, Broumov, Radków, Kudowę-Zdrój, Zieleniec, Międzylesie, Bruntal i Opawę<sup>22</sup>. O nagłej zmianie trasy Drogi Sudeckiej zdaje się świadczyć fakt, iż jeszcze wiosną 1938 r. szukano środków na budowę trzeciego jej odcinka Międzylesie–Stronie Śląskie (14,1 km<sup>23</sup>) i szykowano modernizację odcinka Walim–Rzeczka<sup>24</sup>. Po 1938 r. Góry Sowie i Masyw Śnieżnika zostały zaś całkowicie pominięte przy wyznaczaniu przebiegu szosy. Podobnie skreślono Góry Opawskie i śląskie stoki Karkonoszy. Zapewne ostatnim poważniejszym postępowaniem w tworzeniu Drogi Sudeckiej w granicach Śląska był ukończony w 1939 r. krótki odcinek Chełmsko Śląskie–Łączna w Zaworach, wspomniany przez Jacka Potockiego<sup>25</sup>. Nowa trasa Drogi Sudeckiej w praktyce istniała, mogły niemniej pojawiać się plany lokalnych korekt. Przemysław Wiater wspomina przykładowo o planach budowy nowego połączenia Jakuszyce z Zakrętem Śmierci koło Szklarskiej Poręby, czego jednak nie zdołano już zrealizować<sup>26</sup>. Z zachowanych dokumentów wynika, iż dolnośląskie władze przynajmniej do 1941 r. zakładały kontynuację projektu<sup>27</sup>. O piętrzących się wówczas przeszkodach łatwo się przekonać śledząc losy niedokończonej budowy Drogi na Przełęcz Karkonoską<sup>28</sup>.

Wspomniana szosa nie stanowiła wprawdzie części Drogi Sudeckiej, niemniej oba projekty łączyły się i uzupełniały, służyły też podobnym celom. Droga na Przełęcz Karkonoską pozwala też odnieść się do tematu strategicznego przeznaczenia sudeckich arterii budowanych w okresie III Rzeszy. Poproszony o wsparcie generał wyraził w 1941 r. zdziwienie, że przypisuje się *Wehrmachtowi* szczególne zainteresowanie tą inwestycją. Stwierdził wyraźnie, że ma ona dla wojska nie większe znaczenie jak każda inna szosa<sup>29</sup>. W tym czasie nie trzeba było zajmować Czech, co może tłumaczyć krytyczną postawę czynników dowódczych na Śląsku. Wypada zatem dodać, że w okresie poprzedzającym

---

<sup>22</sup> Z. Franczukowski, *op. cit.*, s. 95.

<sup>23</sup> Zakładano budowę krótkiego łącznika koło Międzylesia (0,6 km), drogi z Goworowa przez Nową Wieś, Jaworek do Międzygórza (7 km) i dalej z Międzygórza do Siennej (6,5 km). – AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 22-23, 25-26.

<sup>24</sup> Projektowany odcinek Międzylesie–Stronie Śląskie oznaczono pierwotnie numerem trzecim, później numer ten przepisano na odcinek Walim–Rzeczka, co sugeruje dalsze zmiany w samym projekcie lub harmonogramie jego realizacji. – Zob. np.: AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 21, 52, 92-94.

<sup>25</sup> J. Potocki, *Rozwój ...*, s. s. 59; idem, *Funkcje ...*, s. 109.

<sup>26</sup> P. Wiater, *Osada Szklarska Poręba-Orle w Górach Izerskich: monografia historyczna*, Warszawa 2012, s. 98.

<sup>27</sup> AP Wr, Rejencja Wrocławska, sygn. 241: Verkehr-Verschiedenes Allgemein, k. 2-11; AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 128-129, 133.

<sup>28</sup> AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 120-151.

<sup>29</sup> AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 138-139.

wybuch kryzysu sudeckiego w 1938 r., kiedy owa droga mogła posłużyć *Wehrmachtowi* do uderzenia na Czechosłowację, projekt ów wstrzymywały braki w finansowaniu, czemu w każdej chwili mogło zaradzić większe zaangażowanie władz centralnych. Wypada wreszcie zauważyć, iż plany budowy Drogi na Przełęcz Karkonoską przez blisko dekadę były zablokowane właśnie z przyczyn strategicznych przez armię i dopiero 22 I 1936 r. uzyskano akceptację ministra wojny na jej realizację. W tym samym czasie władze wojskowe wyraziły również zgodę na poprowadzenie Drogi Sudeckiej<sup>30</sup>. Nie znamy okoliczności zmiany stanowiska kół wojskowych, nie mamy przy tym podstaw do twierdzenia, że projektowane drogi miały dla nich szczególne znaczenie. We wspomnianej korespondencji władz szczebla prowincjonalnego i krajowego o konkretnych oczekiwaniach *Wehrmachtu* nie ma w ogóle mowy. Nie ma też śladu zachęt ze strony wojska do budowy dróg górskich w rejonie granicznym, a zasadność tych inwestycji tłumaczy się niezmiennie potrzebami: gospodarczymi, turystycznymi i komunikacyjnymi.

W tym układzie znamienne jest pismo z 1936 r., w którym Günter Schobe z Wałbrzycha zwracał uwagę nadprezydentowi prowincji na zagrożenia wynikające z budowy Drogi Sudeckiej dla obronności Śląska. Podważał jej przydatność na wypadek wojny, ponieważ miała się ona znajdować zbyt blisko granicy, by mogła służyć niemieckim oddziałom – co zakładają niektórzy polscy autorzy<sup>31</sup> – jako droga rokadowa. Jej bieg przez słabo zaludnione okolice miał zaś sprzyjać wrogim „aktom sabotażu”<sup>32</sup>. Nie natrafiono tymczasem na opinię w tej sprawie czynników wojskowych, z którymi plany szosy były konsultowane<sup>33</sup>. Można niemniej założyć wstępnie, iż potencjalne zagrożenie ze strony czechosłowackiej postanowiono pomniejszyć poprzez budowę opisanych na początku umocnień w Górach Bystrzyckich. Podkreślmy na koniec, iż militarnego kontekstu Drogi Sudeckiej i Drogi na Przełęcz Karkonoską nie sposób całkowicie wykluczyć, ale też nie należy mu przypisywać nadrzędnego znaczenia<sup>34</sup>. Oddziały niemieckie zajmujące w 1938 r. Kraj Sudecki wybierały przecież zarówno główne arterie komunikacyjne (np. przez Jakuszyce) jak też nieprzystosowane do potrzeb nowoczesnego ruchu kołowego szlaki i dukty leśne (np. przez Przełęcz Karkonoską, gdzie ledwo ruszono z budową dolnego odcinka nowej drogi)<sup>35</sup>.

---

<sup>30</sup> AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 7-14, 17-20, 49-50.

<sup>31</sup> J. Potocki, *Rozwój...*, s. 59; idem, *Funkcje...*, s. 109; P. Wiater, *op. cit.*, s. 96.

<sup>32</sup> AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 38-40.

<sup>33</sup> Zob. np.: AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 102.

<sup>34</sup> Por.: J. Potocki, *Funkcje ...*, s. 109.

<sup>35</sup> Zdjęcie przedstawiające zmotoryzowaną jednostkę SS przekraczającą granicę państwową w Jakuszycach w 8 X 1938 r. zamieścił H. Rohkam (*Vom Glasmacherdorf zum heilklimatischen Kurort*, Breslau 1939, s. 94).



Wspomniany uprzednio wałbrzyszanin poddał kompleksowej krytyce całą ideę budowy Drogi Sudeckiej. Uważał, iż inwestycja jest chybiona z założenia, a jej koszt nieadekwatny do potencjalnych korzyści. Powątpiewał w możliwość ożywienia ruchu turystycznego, a innych korzyści z budowy szosy w słabo zagospodarowanych okolicach nie znajdował. Wyrażał wręcz obawę, że turystyka motoryzacyjna i weekendowa wspierana opisywaną inwestycją drogową może nie zrównoważyć strat wynikających z odpływu letników, poszukujących spokojniejszych miejsc<sup>36</sup>. Ten antymodernizacyjny głos przytaczamy w sumie dla pokazania, że budowa Drogi Sudeckiej spotykała się z różnym odzewem społecznym. Przynajmniej w przypadku Drogi na Przełęcz Karkonoskiej w grę wchodziła również rywalizacja ośrodków turystycznych. Karpacz i Szklarska Poręba obawiały się bowiem o odpływ gości w rejony dotychczas trudniej dostępne<sup>37</sup>. O ile jednak pominiemy lokalne czy środowiskowe zastrzeżenia, realizacja Drogi Sudeckiej wydaje się trafną odpowiedzią na ówczesne problemy. Z założenia służyła utrzymaniu turystycznej atrakcyjności śląskich Sudetów, które bez nowych inwestycji przegrywały w konfrontacji z szybciej rozwijającymi się regionami turystycznymi kraju<sup>38</sup>. Odpowiadano na komunikacyjne postulaty turystów, jednocześnie liczone, że zwiększony napływ gości zaowocuje nowymi miejscami pracy dla ludności obszarów górskich pogrążonych w strukturalnym kryzysie. Powoływanie się decydentów na niespełnione oczekiwania społeczeństwa nie było raczej bezpodstawne.

Dotychczasowa dyskusja wokół Drogi Sudeckiej dotyczyła w zasadzie tylko wątku strategicznego i turystycznego, w ogóle nie brano pod uwagę ówczesnych problemów na rynku pracy. Budowa i modernizacja szosy była zaś wpisana pierwotnie w roboty publiczne podejmowane z myślą o łagodzeniu bezrobocia, na co szły środki ze specjalnych funduszy pomocowych (*Sonderaktion für notleidende Grenzgebiete*)<sup>39</sup>. Za realizację inwestycji odpowiadały formalnie władze prowincji dolnośląskiej (później: śląskiej), większość wydatków pokrywano jednak z kasy Śląskiego Urzędu Pracy (*Landesarbeitsamt Schlesien*), zarządzającego środkami pomocowymi, oraz Generalnego Inspektora ds. Niemieckich Dróg, nadzorującego wszystkie inwestycje drogowe. Spadek bezrobocia końcem lat 30. XX w. i ograniczenie środków pomocowych w sposób wyraźny zagroziły dalszym realizacjom

---

Günther Meergans opisuje z kolei oddział jęgrów jeleniogórskich, wkraczających do tzw. Kraju Sudeckiego przez Przełęcz Karkonoską. - G. Meergans, *Ein Leben voller Einsatz*, Dülmen 1998, s. 32-34.

<sup>36</sup> AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 38-40.

<sup>37</sup> *Vom Gebirge*, „Wanderer im Riesengebirge“, nr 5 z V 1932, s. 83.

<sup>38</sup> Na Śląsku brakowało m.in. nowoczesnych kolejek linowych i wyciągów narciarskich, które powstawały w innych regionach Niemiec i w sąsiedniej Czechosłowacji. – T. Przerwa, *Między łąkiem...*, s. 331-334.

<sup>39</sup> Zob. np.: AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 21-26, 30-31, 94, 98-99.

programu Drogi Sudeckiej, czego nie sposób pominąć. Wybuch wojny zapewnił wprawdzie dopływ taniej siły roboczej – jeńców i robotników przymusowych, ale jednocześnie przyniósł regramentację paliwa i metalu, co blokowało dalsze inwestycje. Szybko zmieniające się uwarunkowania towarzyszące budowie dróg górskich dobrze widać na przykładzie nigdy nie ukończonej Drogi na Przełęcz Karkonoską.

Na podstawie wniosków składanych przez władze prowincjonalne do Śląskiego Urzędu Pracy – zatwierdzonych w 1936 r. – możemy ogólnie ocenić skalę obciążeń finansowych związanych z planowanymi inwestycjami. Budowę odcinka II (Spalona–Gniewoszów 12,4 km) szacowano wówczas na 1 370 tys. marek, a III (Międzyzylesie–Stronie Śląskie 14,1 km) na 1 550 tys. marek. Zakładano, iż ta pierwsza inwestycja pozwoli zatrudnić 390 bezrobotnych (98 tys. dniówek), a druga – 455 (111 tys. dniówek). Brano pod uwagę przede wszystkim bezrobotnych z Wrocławia, ale ich udział zmniejszono później do 2/3. Pozostali mieli być rekrutowani spośród bezrobotnych ziemi kłodzkiej. Większą część robót przewidywano wykonywać ręcznie, stąd wypłaty dla robotników miały pochłonąć większą część zakładanych środków (73% na II odcinku, 80% na III odcinku). Pozostałą część przeznaczano na materiały budowlane, pozyskanie gruntów i płace dla nadzoru budowlanego<sup>40</sup>. Zauważmy przy okazji, iż podwyżka płac (o 11%), trudności terenowe i konieczność dostarczenia nieskalkulowanego wcześniej materiału skalnego na plac budowy podniosła łączne koszty budowy odcinka II o 430 tys. marek i wydłużyła czas jego realizacji o rok (do 1938 r.)<sup>41</sup>. Wcześniej oddano do użytku odcinek Świeradów-Zdrój–Szklarska Poręba, co nastąpiło 17 X 1937 r. w uroczystej asyście nadprezydenta prowincji dolnośląskiej Josefa Wagnera<sup>42</sup>. W przypadku tego odcinka Drogi Sudeckiej zatrudniono przy budowie oddziały junaków Służby Pracy Rzeszy (*Reichsarbeitsdienst*), ale skali ich udziału w tym projekcie nie udało się ustalić<sup>43</sup>. Dodajmy na koniec, iż nowa szosa była budowana z rozmachem; asfaltową jezdnią szerokości 6 m i utwardzonymi poboczami. Starano się nadto dbać o krajobrazową oprawę<sup>44</sup>.

Podsumowując, przebieg Drogi Sudeckiej miał charakter po części wyobrażony i podlegał korekcie, na co wpływały ogólne warunki polityczne i gospodarcze. Te pierwsze zdecydowały o rozwinięciu projektu regionalnego (śląskiego) w ponadregionalny (śląsko-

---

<sup>40</sup> AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 22-26, 29-31, 100-101.

<sup>41</sup> AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 62.

<sup>42</sup> *Sudetenstraße Schreiberhau – Flinsberg*, „Schlesische Tageszeitung“, nr 287 z 18 X 1937.

<sup>43</sup> Zob. np.: P. Wiater, *op. cit.*, s. 98. Udział junaków w budowie szosy zdają się potwierdzać zachowane zdjęcia. – H. Scholdan, *op. cit.*, s. 160.

<sup>44</sup> AP Wr, NPPŚ, Sudetenstraße, k. 27; H. Scholdan, *op. cit.*, s. 166-167; P. Wiater, *op. cit.*, s. 97, J. Potocki, *Rozwój...*, s. 59-60.

niemieckosudecki), by ostatecznie doprowadzić do wstrzymania prac, kiedy druga wojna światowa wymusiła przelanie całego potencjału III Rzeszy na *Wehrmacht*. Przyszłościowa inwestycja w infrastrukturę komunikacyjno-turystyczną musiała wówczas ustąpić innym palącym potrzebom. Wcześniej widziano w niej sposób na podniesienie atrakcyjności górskich okolic Śląska, dopasowanie oferty do nowych trendów w turystyce. W ramach dużego projektu realizowano wcześniejsze, lokalne plany, nadając im postać wypromowanego produktu turystycznego. Przy okazji znajdowano sposobność do zagospodarowania wolnych rąk do pracy. Finansowane ze środków pomocowych roboty publiczne, a nie potrzeby militarne III Rzeszy określają podtekst tego kosztownego przedsięwzięcia. Za tymi drugimi nie stoi tymczasem nic poza domysłami, które bezrefleksyjnie powtarza się w kolejnych opracowaniach. Na problem Drogi Sudeckiej nie tyle należy bowiem spoglądać z perspektywy agresywnej polityki Hitlera, co – z perspektywy polityki wewnętrznej władz nazistowskich, chcących pobudzić popyt wewnętrzny i wykazać dbałość o pograniczne okolice górskie.