

Uniwersytet Warszawski
Wydział Historyczny

Oktawiusz Supiński
Nr albumu: 207 229

„Gierkówka”
Budowa trasy szybkiego ruchu
Warszawa-Katowice
w latach 1973-1976

Praca magisterska
na kierunku Historia
w zakresie historii XX wieku

Praca wykonana pod kierunkiem
Prof. dra hab. Marcina Kuli
Zakład Historii XX wieku

Warszawa, grudzień 2007 r.

Oświadczenie kierującego pracą

Oświadczam, że niniejsza praca została przygotowana pod moim kierunkiem i stwierdzam, że spełnia ona warunki do przedstawienia jej w postępowaniu o nadanie tytułu zawodowego.

Data

Podpis kierującego pracą

Oświadczenie autora (autorów) pracy

Świadom odpowiedzialności prawnej oświadczam, że niniejsza praca dyplomowa została napisana przez mnie samodzielnie i nie zawiera treści uzyskanych w sposób niezgodny z obowiązującymi przepisami.

Oświadczam również, że przedstawiona praca nie była wcześniej przedmiotem procedur związanych z uzyskaniem tytułu zawodowego w wyższej uczelni.

Oświadczam ponadto, że niniejsza wersja pracy jest identyczna z załączoną wersją elektroniczną.

Data

Podpis autora (autorów) pracy

Streszczenie

Opisano proces budowy trasy Warszawa-Katowice w kontekście planów modernizacyjnych Edwarda Gierka. Praca obejmuje kolejne etapy budowy – przedstawienie wcześniejszych koncepcji trasy, omówienie decyzji rządowych dotyczących modernizacji drogi Warszawa-Katowice, opis staży zagranicznych polskich drogowców związanych z planami budowy autostrad w Polsce, import maszyn i technologii z krajów kapitalistycznych, projektowanie trasy, wywłaszczanie gruntów potrzebnych do budowy drogi, nowoczesne metody budowy i kłopoty związane z ich wdrażaniem oraz uroczyste otwarcie zmodernizowanej trasy. Opisano także uczestnictwo w budowie jednostek wojsk lądowych i wojsk komunikacyjnych. Całość pracy została podzielona na dwie części: przygotowania do budowy i właściwa budowa trasy. W części poświęconej przygotowaniom do budowy podjęta została także charakterystyka środowiska polskich drogowców u progu planów modernizacyjnych ekipy Edwarda Gierka.

Słowa kluczowe

Autostrada, Gierek, modernizacja, droga, drogownictwo, inżynierowie, maszyny, automatyzacja drogownictwa, współpraca PRL z zagranicą.

Dziedzina pracy (kody wg programu Socrates-Erasmus)

Instytut Historyczny 08.300

Tytuł pracy w języku angielskim

„Gierkówka”. The construction of Warsaw-Katowice expressway in the years 1973-1976

Spis treści

Część I – Przygotowania do budowy

1. Wstęp	5
2. Pogrudniowy program modernizacji państwa	11
3. Najważniejsze rządowe decyzje, dotyczące trasy Warszawa-Katowice	17
4. Plany budowy autostrad w PRL, a trasa Warszawa-Katowice	27
5. Polskie drogownictwo w przededniu budowy „ <i>najnowocześniejszej arterii drogowej w kraju</i> ”	38
6. Postulaty importu sprzętu i technologii z krajów kapitalistycznych	47
7. Staże zagraniczne polskich drogowców	54

Część II – Budowa

1. Projektowanie w trakcie budowy	63
2. Wywłaszczenia i przygotowanie terenu do budowy	71
3. Nowoczesne metody budowy	77
4. Nowoczesne metody budowy... i kłopoty z nimi związane	88
5. Wojsko na budowie	97
6. Uroczyste otwarcie trasy Warszawa-Katowice	104
7. Zakończenie	108
8. Bibliografia	114

Spis tabel i map

Tabela nr 1 - „ <i>Sieć drogowa i liczba pojazdów samochodowych w państwach Europy wg stanu z dnia 31 grudnia 1969 r.</i> ”	13
Tabela nr 2 – „ <i>Drogi asfaltowe i autostrady w państwach Europy wg stanu z dnia 31 grudnia 1969 r.</i> ”	14
Mapa nr 1 – „ <i>Kierunkowy układ perspektywiczny sieci autostrad w Polsce</i> ”	18
Mapa nr 2 – „ <i>Projekt polskiej sieci dróg samochodowych</i> ”	29
Mapa nr 3 – „ <i>Planowana sieć autostrad i magistrali samochodowych w Polsce</i> ”	31
Mapa nr 4 – „ <i>Sieć projektowanych w Polsce dróg samochodowych</i> ”	32
Mapa nr 5 – „ <i>Sieć dróg ruchu szybkiego – układ kierunkowy</i> ”	36

Wstęp

Trasa Warszawa-Katowice potocznie jest zwana „Gierkówką”. Nazwa o tyle uzasadniona, że jej budowa w trzech aspektach łączy się z osobą I Sekretarza PZRP Edwarda Gierka: po pierwsze jej powstanie jest odpowiedzią na wielki plan modernizacyjny Polski, którą zapowiedział Edward Gierek i jego ekipa tuż po dojściu do władzy pod koniec 1970 r. Po drugie budową trasy Warszawa-Katowice interesowały się władze. Choć wypadałoby wstawić w poprzednim zdaniu przysłówek „żywo”, ku memu zaskoczeniu znalazło to bardzo słabe odbicie w źródłach. Oczywiście władza (w tym sam Edward Gierek) wizytowała postępy na budowie, szczególnie jeśli wiązało się to z ważniejszymi świętami państwowymi. Samą inwestycję wielokrotnie nazywano jedną z ważniejszych lub najważniejszą w kraju. Jednak oprócz oficjalnej „propagandy sukcesu”, stale obecnej w prasie i mediach, w oficjalnych dokumentach nie udało mi się odnaleźć wielu przejawów osobistego zainteresowania najważniejszych osób w państwie tą inwestycją. Dobrym przykładem może być osobisty sekretariat Edwarda Gierka. Udało mi się w jego zbiorach odnaleźć „*Program budowy drogi dwujezdniowej Warszawa-Katowice*”¹. Przede wszystkim zaskakuje lakoniczność tego zbioru. Zaledwie kilkanaście stron dokumentów o dużym poziomie ogólności wydaje się skromną zawartością, jak na „jedną z najważniejszych inwestycji w kraju”². Tu pojawia się też kolejny (choć poboczny) aspekt mojej pracy. W jakim stopniu uzasadniona może być powszechna opinia o „prywatnej inicjatywie” Edwarda Gierka w powstanie tej trasy? Trzecim aspektem uzasadniającym nazwanie drogi Warszawa-Katowice „Gierkówką” jest data jej powstania. Droga była budowana w latach 1973-1976, a więc w szczytowym okresie inwestycji gierkowskich. Rozbudowany plan inwestycyjny został nagle przerwany wraz z nadejściem kryzysu paliwowego w połowie lat 70-tych, co momentalnie się przełożyło na polską gospodarkę i rozpoczęte lub mające się rozpocząć inwestycje. W tym okresie kończy się również ambitny plan budowy dróg szybkiego ruchu i autostrad w Polsce, który był przewidziany na lata 1976-1990. Co ważne, ten plan miał swoją pierwszą część przewidzianą na lata 1971-1976. Do niego właśnie

¹ Archiwum Akt Nowych (AAN), Sekretariat Edwarda Gierka, XIA/539-540.

² Takie lub podobne określenie budowy trasy Warszawa-Katowice wielokrotnie będzie się pojawiać w cytowanych w pracy źródłach.

przypisana była budowa trasy Warszawa-Katowice, a więc udało się go w dużej mierze zrealizować. Tu pojawia się jeden z kluczowych aspektów mojej pracy – wg zamierzeń ekipy Gierka i urzędników odpowiedzialnych za budowę dróg (przede wszystkim Centralnego Zarządu Dróg Publicznych) budowa trasy Warszawa-Katowice miała być „poligonem doświadczalnym”³ dla przyszłej, szeroko zakrojonej budowy nowoczesnych dróg w Polsce. Tak więc z jednej strony zdawano sobie sprawę, że polskim drogowcom brakuje doświadczenia w budowie dróg o wyższych parametrach technicznych. Z drugiej strony, z szeroko planowanej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, udało się wybudować jedynie trasę Warszawa-Katowice. Być może jest to paradoks historii, ale właśnie to ta trasa, łącząca dwie największe polskie aglomeracje (warszawska i śląska), była i po dziś dzień jest najważniejszą i najbardziej uczęszczaną drogą w Polsce⁴.

Źródła historyczne, na których opieram moją pracę można podzielić na dwie główne grupy. Grupa pierwsza to oficjalne dokumenty urzędowe. Najważniejsze wśród nich to dostępne w Archiwum Akt Nowych dokumenty Biura Prezydyjnego Urzędu Rady Ministrów dotyczące posiedzeń Prezydium Rządu w latach 1972-1976⁵. Kolejnym ważnym zespołem dokumentów, w którym dokonałem kwerendy pod kątem tematu niniejszej pracy był zespół Ministerstwa Komunikacji w Warszawie (lata 1971-1976). Z niego wytypowałem następujące grupy akt: posiedzenia Rady Techniczno-Ekonomicznej przy Ministrze Komunikacji⁶, pisma i notatki Ministra Komunikacji⁷, materiały dla Kolegium Ministra Komunikacji⁸, wycinki prasowe⁹, informacje dla prasy i telewizji¹⁰. Mniej oficjalna grupa dokumentów znajduje się w Sekretariacie Edwarda Gierka (program budowy trasy Warszawa-Katowice, harmonogram prac i szacunkowe koszty inwestycji, kilka notatek wyższych urzędników państwowych o bieżących postępach robót, program uroczystości otwarcia drogi oraz ściśle tajna notatka wywiadu PRL na temat możliwości wydobywania ropy naftowej w Nigerii, w zamian za inwestycje

³ *Transport i Drogi*, 23-30 grudnia 1973 r., s. 7.

⁴ Wg badań Generalny Pomiar Ruchu (GPR) przeprowadzanych co 5 lat przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad (dawniej Centralny Zarząd Dróg Publicznych), od początku oddania do użytku w 1976 r., po ostatnie badania z 2005 r., trasa Warszawa-Katowice (drogi krajowe nr 8 i nr 1) notuje największe natężenie ruchu spośród wszystkich dróg krajowych w Polsce.

⁵ AAN, Biuro Prezydium Rządu URM, 5.4/29-131.

⁶ AAN, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie (1725), I/11.

⁷ Tamże, III/17-19.

⁸ Tamże, III/103-114.

⁹ Tamże, III/154.

¹⁰ Tamże, III/179-182.

infrastrukturalne)¹¹. Warto w tym miejscu zasygnalizować również o problemach, na jakie natknąłem się w czasie kwerendy. Ze sporym zaskoczeniem przyjąłem całkowitą nieobecność w zespołach Archiwum Akt Nowych dokumentów Zarządu Autostrad, które uznawałem za kluczowe dla tematu mojej pracy. Zarząd Autostrad był powołany decyzją nr 28/72 Prezydium Rządu z 15 marca 1972 r.¹², dotyczącą „sprawy prac przygotowawczych do budowy autostrad”. Wg decyzji „Minister Komunikacji powoła w terminie do dnia 30 kwietnia 1972 r. podporządkowany Centralnemu Zarządowi Dróg Publicznych Ministerstwa Komunikacji Zarząd Autostrad z siedzibą w Warszawie, działający jako jednostka budżetowa, która sprawować będzie funkcję generalnego realizatora inwestycji w pełnym zakresie wraz ze wszystkimi zadaniami i obowiązkami inwestora”¹³. Zarząd Autostrad rzeczywiście powstał i odpowiadał za kluczowe decyzje w sprawie budowy sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu w Polsce w latach 70-tych i 80-tych. Jednak w znajdującym się w zbiorach AAN zespole Centralnego Zarządu Dróg Publicznych (CZDP)¹⁴, pod który podlegał przecież Zarząd Autostrad, nie można odnaleźć żadnych dotyczących tego urzędu dokumentów. Także kwerenda wśród innych zespołów archiwalnych nie przyniosła spodziewanych efektów. Zespół CZDP wygląda podobnie. W większości zawiera wielostronicowe protokoły rewizji z regionalnych Zarządów Dróg Publicznych¹⁵, projekty ustaw i uzgodnienia międzyresortowe¹⁶ i inne nieważne z punktu widzenia mojej pracy dokumenty (nawet protokoły kontroli technicznej i rewizji działalności urzędów z Warszawy i Katowic z lat 1972-1976 nie zawierają praktycznie żadnych informacji na temat trasy Warszawa-Katowice¹⁷). Pozwoliłem sobie na szerszy opis dostępności archiwaliów dotyczących tematu mojej pracy, bo być może (wymagało by to porównania z innymi badaniami archiwaliów technicznych) jest to ogólna sytuacja archiwaliów nie *stricte* politycznych. Ogólne wrażenie w przypadku mojego tematu przedstawia się następująco: duże zespoły dokumentów, o bardzo słabej organizacji, dużym stopniu ogólności, omawiające często decyzje podejmowane przez urzędników niskiego stopnia. Swoją drogą powyżej opisane

¹¹ AAN, Sekretariat Edwarda Gierka, XIA/539-540.

¹² AAN, Biuro Prezydium Rządu, 5.4/32, k. 1-2.

¹³ Tamże.

¹⁴ AAN, Centralny Zarząd Dróg Publicznych (1057)

¹⁵ Tamże, 3/1-211.

¹⁶ Tamże, 1/19.

¹⁷ Tamże, 2/3 (Warszawa), 2/17 (Katowice).

kłopoty z oficjalnymi archiwizacjami technicznymi mogą posłużyć do spojrzenia na tę część historii PRL z ciekawej perspektywy: dlaczego robotniczo-przemysłowy komunizm tak słabo dbał o dokumenty techniczne? Oczywiście od razu nawija się kilka sztamponowych odpowiedzi (reglamentowane materiały budowlane, w okresie polepszonej co nieco sytuacji materialnej ludności w Polsce w połowie lat 70-tych XX wieku, zawsze znajdowały wielu nabywców), jednak ten problem mógłby się stać przedmiotem ciekawych badań.

Druga grupa źródeł archiwalnych, na których oparłem badanie historii budowy trasy Warszawa-Katowice, to prasa i materiały z konferencji techników i inżynierów drogownictwa. Kapitałem źródłem informacji jest tzw. prasa branżowa. Oczywiście tylko w tym zakresie, w którym nie przekracza to wiedzy historyka (z natury raczej mało powiązanej z naukami ścisłymi). Jedną z ważniejszych gazet branżowych, którą mogłem wykorzystać w mojej pracy był „*Transport i Drogi*”, pismo organu Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców¹⁸. Tygodnik szczególnie cenny dla badacza z pozycji humanistycznych, gdyż zawiera dużo bieżących informacji drogowych (m.in. na temat przygotowania, budowy i sytuacji po oddaniu do użytku drogi Warszawa-Katowice), a jako pismo branżowe z pewną dozą swobody pod względem poprawności politycznej. Typowo technicznym pismem, który podejmował tematy związane z budową trasy katowickiej było „*Drogownictwo*”. W końcowym okresie budowy i oddania do użytku trasy w „*Drogownictwie*” ukazały się dwa obszernie artykuły podsumowujące, cenne z syntetycznego punktu widzenia¹⁹. Kolejnym kapitałem źródłem dla historyka zajmującego się wielkimi inwestycjami technicznymi są materiały z branżowych konferencji naukowo-technicznych. W przypadku „Gierkówki” jednym z cenniejszych źródeł informacji są materiały z XX Technicznych Dni Drogowych z września 1976 r., w całości poświęconych budowie „*drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice*”²⁰. Inne trzy konferencje pozwalają spojrzeć na środowisko drogowców w przededniu wielkich zadań, których mieli się wg zapowiedzi władz

¹⁸ *Transport i Drogi, Organ Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców*, lata 1971-1977.

¹⁹ *Drogownictwo*, kwiecień 1976 oraz styczeń 1977.

²⁰ *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976.

podjąć²¹. Ciekawą kwestią, którą zajmę się w mojej pracy jest problem samookreślenia się środowiska drogowców, które w obliczu „wielkich zadań” próbowało na nowo rozpoznać swoje potrzeby i miejsce w hierarchii zawodów technicznych²². Jest to o tyle ważny aspekt budowy trasy Warszawa-Katowice, że w przypadku branży drogowej w latach 70-tych rzeczywiście podjęto szeroko zakrojoną akcję inwestycyjno-modernizacyjną, co wielu drogowców odbierało jako sygnały do poprawienia swego statusu społeczno-zawodowego. Używając komunistycznej nomenklatury tzw. „materiał ludzki” będzie ważną częścią niniejszej pracy. To m.in. ludzie zarządzający przygotowaniem i budową trasy katowickiej należeli do tzw. „inteligencji technicznej”, tj. grupy inżynierów i pracowników z wykształceniem politechnicznym, którą szczególnie hołubiła ekipa Edwarda Gierka.

Warto także wspomnieć o kwerendalnych porażkach. W budowie trasy katowickiej dużą rolę odegrało wojsko. Jednostki wojsk lądowych i komunikacyjnych zaangażowano do budowy najtrudniejszego technicznie odcinka Piotrków-Częstochowa. Centralne Archiwum Wojskowe odmówiło mi dostępu do dokumentów zasłaniając się ustawą o ochronie danych osobowych²³. Archiwum Wojsk Lądowych odmówiło mi dostępu bez podawania przyczyn. Do nieudanych zaliczyć muszę kwerendę w Instytucie Pamięci Narodowej. Planowana kwerenda zbiegła się w czasie z orzeczeniem Trybunału Konstytucyjnego z 11 maja 2007 r., który do chwili uchwalenia nowych przepisów w sprawie teczek będących w posiadaniu IPN-u zabrania ich udostępniania. Udało mi się jednak przeprowadzić kwerendę w katalogu elektronicznym IPN, z czego kilka zbiorów dokumentów mogłoby być wykorzystane w mojej pracy, jednak dopiero po zweryfikowaniu ich rzeczywistej zawartości²⁴. Niepowodzeniem zakończyła się również

²¹ *Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy projektowania i budowy autostrad*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 czerwca 1971 r., Katowice.; *Konferencja naukowo-techniczna nt. Planowanie i projektowanie tras ruchu szybkiego w miastach*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 listopad 1972 r., Szczecin.

²² *Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy kadr technicznych w drogownictwie*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 7-8 maja 1974 r., Kraków.

²³ Z obowiązku wymieniam nazwiska dowódców, którzy dowodzili jednostkami zaangażowanymi w budowę trasy Warszawa-Katowice: *gen. Leopold Raznowiecki, płk Ryszard Świetlik, kpt Zdzisław Szymański, kpt Kazimierz Kowalski*.

²⁴ W elektronicznym katalogu IPN widnieją dwa zbiory dokumentów Ministerstwa Spraw Wewnętrznych pod kryptonimem „Autostrada”, pokrywające się czasowo z budową trasy katowickiej (1972-1976), z czego jeden dotyczył Warszawy, a drugi Katowic, jednak nie miałem możliwości zapoznać się z nimi osobiście. Oto ich sygnatury:
IPN BU 0222/503 MSW

kwerenda w zespole Centralnej Agencji Fotograficznej, znajdującym się w zbiorach Archiwum Dokumentacji Mechanicznej (zespół CAF jest w opracowaniu)²⁵.

Ocena stanu badań zagadnienia mojego tematu jest o tyle prosta, że badania historyczne nad polskim drogownictwem, a szczególnie w okresie PRL, praktycznie nie istnieją. Można to wyjaśnić o tyle, że nie było czego badać. Choć nie wiąże się to bezpośrednio z moją pracą, przypomnę, że od czasów budowy trasy Warszawa-Katowice do chwili obecnej polskie drogownictwo rozwinęło się w minimalnym stopniu. Oczywiście istnieje duża ilość tekstów branżowych z czasów budowy trasy katowickiej, jednak skierowana jest przede wszystkim do inżynierów i techników i traktuje o sprawach typowo technicznych. Dość dobrym opracowaniem dla laików, pozwalającym spojrzeć całościowo na problem budowy autostrad jest zbiorowa praca pod redakcją Haliny Chrostowskiej, znanej ówczesznie populazytorki inżynierii drogownictwa²⁶. Na koniec trzeba wspomnieć o pracach Adrianny Rosset, które popularyzowały wiedzę o drogach w kontekście historii powszechnej²⁷.

IPN BU 01228/812 MSW

²⁵ Archiwum Dokumentacji Mechanicznej, 4/0 CAF.

²⁶ Halina Chrostowska, Stefan Rolla, Stefan Wrześniowski, *Autostrady: projektowanie, budowa, ekonomika*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975.

²⁷ Adrianna Rosset, *Starożytne drogi i mosty*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1970; Adrianna Rosset, *Drogi i mosty w średniowieczu i w czasach odrodzenia*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1974.

CZĘŚĆ I

Przygotowania do budowy

1. Pogrudniowy program modernizacji państwa

Od momentu objęcia władzy na początku 1971 r. Edward Gierek starał się udowodnić, że zależy mu na dogłębnej zmianie dotychczasowej sytuacji w Polsce. Główne hasło przemian „*Aby Polska rosła w siłę, a ludziom żyło się dostatniej*” traktowano poważnie. To w tym kontekście na wiecu w Katowicach w lutym 1972 r. Gierek mówił: „*Realizacja dynamizmu rozwoju kraju wyzwoli moc twórczą narodu, sprawi, że Polska będzie rosła w siłę, a życie jej obywateli będzie dostatniejsze i kulturalniejsze*”²⁸. Nie ma tu miejsca, ani potrzeby na całościowe oceny dekady Gierka, jednak niezależnie od jej wyniku można stwierdzić, że zapowiadane zadania unowocześnienia kraju rzeczywiście podjęto.

Wg dr Marcina Zaremby jednym z kluczowych tekstów wyznaczających program modernizacji gierkowskiej był artykuł Józefa Pajestki „*Problemy polityki strukturalnej konsumpcji na obecnym etapie rozwoju*”²⁹. Po pierwsze Pajestka stwierdzał, że poziom konsumpcji w Polsce niewiele się różnił od krajów wysokorozwiniętych. Jednak głównym problemem była jej przestarzała struktura, która opierała się na tradycyjnych gałęziach przemysłu (p.w. przemyśle żywnościowym). Wskazane było rozwiązanie tej sytuacji: „*Doświadczenie wskazuje, że przesunięcia w strukturze konsumpcji na korzyść dóbr wytwarzanych przez nowoczesne dziedziny wytwórczości stanowią niezwykle istotny czynnik rozwoju tych ostatnich. Najbardziej wyraźnym potwierdzeniem tego jest ekonomiczny rozwój Japonii*”³⁰. Na tej podstawie Pajestka wymieniał najważniejsze punkty rozwoju na lata 70-te: przesunięcie produkcji na dziedziny najnowocześniejsze (choć będzie to wymagać selektywnego rozwoju) oraz wprowadzenie do gospodarki „*zasad ekonomiczności*”, tj. maksimum efektu rynkowego z posiadanych środków.

²⁸ A. Krajewski, *Polska Gierka, Bilans „Złotej dekady”*, Mówią wieki, nr 2/2003.

²⁹ J. Pajestka, *Problemy polityki strukturalnej konsumpcji na obecnym etapie rozwoju*, [w:] *Nowe drogi*, wrzesień 1969 r., s. 12-29. Sugestię dr Marcina Zaremby uzyskałem w wymienianej z nim korespondencji.

³⁰ Tamże, s. 21.

Ostatni punkt odnosił się zresztą do wcześniejszej decyzji rządu o tzw. rynkowej efektywności produkcji³¹. Te „najnowocześniejsze dziedziny” wg Pajestki to przemysł budowlany, przemysł lekki związany z produkcją dóbr konsumpcyjnych (przede wszystkim elektrotechnika i tekstylia) oraz produkcja samochodów. Wykorzystanie ostatniej dziedziny było na tyle intrygujące, że należy oddać głos samemu autorowi: „(...)Pozostawiając w tym miejscu na uboczu aspekty masowej motoryzacji, jeżeli chodzi o stronę czysto ekonomiczną, stwierdzić trzeba co następuje. Samochód stanie się jednym z najskuteczniej działających środków ograniczania wzrostu konsumpcji żywności pod warunkiem ekonomicznej dostępności dla szerokich kręgów społecznych. W naszych warunkach w ciągu najbliższych lat samochód dostępny ekonomicznie – to samochód o cenie w skali orientacyjnej 50 tys. zł i stosunkowo niskich kosztach eksploatacyjnych. Jeżeli taki samochód potrafimy produkować po niższym koszcie społecznym, przedsięwzięcie będzie ekonomicznie uzasadnione.”³². Oczywiście trudno na tej podstawie twierdzić, że to chęć ograniczenia dostępu do żywności była powodem wybudowania trasy Warszawa-Katowice i zakupienia licencji na produkcję włoskiego Fiata, jednak jednym z ważniejszych pomysłów na modernizację Polski była wizja całościowej zmiany struktury produkcji i konsumpcji. Wielkie inwestycje w przemysł, masowe budownictwo mieszkaniowe, budowa nowych dróg, szeroki dostęp do towarów konsumpcyjnych (ubrania, obuwie, meble etc.) i hasło (które dopiero miało zaistnieć) „Mały Fiat dla każdego” – oto główne pomysły ekipy Edwarda Gierka na unowocześnienie państwa.

W tym miejscu warto zadać pytanie, w jaki sposób ambitne plany zmotoryzowania Polski małym Fiatem odnosiły się do ilości i jakości dróg w Polsce. Oczywiście od 1945 r. do 1973 r. (a więc rozpoczęcia budowy trasy Warszawa-Katowice i oficjalnego rozpoczęcia budowy autostrad) systematycznie powiększono sieć drogową. W tym czasie wybudowano ok. 47000 km dróg państwowych i (wg ówczesnej nomenklatury) „lokalnych dróg twardych”. O ok. 30% wzrosła gęstość dróg, wybudowano także w sumie ok. 103 km obiektów mostowych³³. W sumie był to

³¹ Uchwała nr 103 Rady Ministrów z dnia 7 czerwca 1969 r. w sprawie metod i oceniania klasyfikacji noworozpoczynanych inwestycji przemysłowych w latach 1971-1975 – *Monitor Polski* nr 24.

³² J. Pajestka, *Problemy polityki strukturalnej konsumpcji na obecnym etapie rozwoju*, [w:] *Nowe drogi*, wrzesień 1969 r., s. 28-29. Podkreślenie moje – O. S.

³³ *Transport i drogi*, 27 stycznia 1974 r., s. 3.

stosunkowo dobry wynik, zważywszy na bardzo małą liczbę samochodów w Polsce. Ciekawe wyniki przedstawia porównanie gęstości sieci drogowej do liczby samochodów w Polsce i Europie Zachodniej. Stan z dnia 31 grudnia 1969 r. przedstawiał się następująco:

Tabela nr 1- „Sieć drogowa i liczba pojazdów samochodowych w państwach Europy wg stanu z dnia 31 grudnia 1969 r.”

Państwo	Sieć drogowa (w km)	Liczba pojazdów (w mln)
Francja	784 739	13,710
NRF	414 637	14,384
Wielka Brytania	331 644	12,899
Włochy	285 484	9,962
Holandia	77 700	2,635
Dania	61 690	1,476
Szwajcaria	58 550	1,415
Polska	309 042	0,77

Źródło: Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy projektowania i budowy autostrad, , Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 czerwca 1971 r., Katowice, s. 29-32.

Z powyżej tabeli widać wyraźnie, że u progu gierkowskiego planu modernizacji polski poziom motoryzacji był nad wyraz skromny. Szczególnie ciekawe jest porównanie Polski z Wielką Brytanią – przy zbliżonej wielkości sieci drogowej po Wielkiej Brytanii jeździło prawie 17 razy więcej samochodów! W tym miejscu można by się zapytać o całościową politykę motoryzacyjną władz PRL-u po 1945 r.; jak podchodzono do kwestii rozwoju motoryzacji, czy samochód był dobrem powszechnym, czy „zakazanym” towarem luksusowym, oraz najważniejsze: jaka była polityka w sprawie prywatnej motoryzacji. Nie będę się zajmował tym tematem, ale powyższa tabela wskazuje, że samochód w powojennej Polsce był towarem rzadkim. Takie same spostrzeżenia mieli ówcześni eksperci. Inż. Andrzej Sitkowski, podczas konferencji poświęconej problemom projektowania i budowy autostrad, ujmował to następująco: „(...)posiadamy bardzo niski poziom motoryzacji, co wyraża się w szczególności

najniższymi wśród krajów europejskich wskaźnikami pojazdów samochodowych 4-kołowych na 1000 mieszkańców i na 1 km sieci drogowej. Stąd też – w skali ogólnej – występują znaczne rezerwy przepustowości sieci drogowej³⁴. Powyższe wskaźniki jeszcze bardziej się pogarszają, jeśli weźmie się pod uwagę ówczesną ilość tzw. dróg o nawierzchni twardej i autostrad. Na przykładzie wyżej wymienionych państw wyglądało to następująco:

Tabela nr 2 – „Drogi asfaltowe i autostrady w państwach Europy wg stanu z dnia 31 grudnia 1969 r.”

Państwo	Drogi asfaltowe (w km)	Autostrady (w km)
Francja	Brak danych	1305
NRF	290 271	4110
Wielka Brytania	331 646	998
Włochy	259 790	3502
Holandia	77 700	876
Dania	53 053	162
Szwajcaria	Brak danych	301
Polska	150 965	139

Źródło: Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy projektowania i budowy autostrad, , Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 czerwca 1971 r., Katowice, s. 29-30.

Co do polskich autostrad trzeba nadmienić, że w całości były to przedwojenne, niemieckie autostrady, które znalazły się w Polsce w ramach tzw. ziem odzyskanych. Na podstawie powyższych danych widać także, że prawie połowa polskich dróg to tzw. „drogi kurzowe”, tj. bez asfaltowej nawierzchni. W przypadku pozostałych krajów wymienionych w tabeli różnice pomiędzy całością sieci drogowej, a długością dróg asfaltowych były niewielkie lub ich nie było (przykład Holandii i Wielkiej Brytanii).

Produkcja małego Fiata w Polsce ruszyła tuż po oficjalnej prezentacji w Turynie jesienią 1972 r.. Warto nadmienić, że powołana w tym celu Fabryka Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej powstała na bazie Wytwórni Sprzętu Mechanicznego,

³⁴ Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy projektowania i budowy autostrad, , Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 czerwca 1971 r., Katowice, s. 2-3. Podkreślenie moje – O. S.

w której produkowano słynną w PRL-u Syrenę 105³⁵. Polscy drogowcy wiązali z tym faktem spore nadzieje. Inż. Rudolf Czerwiński w artykule „*Polskie drogi – dobre drogi*”, podsumowującym polskie drogownictwo z okazji XXX-lecia PRL przewidywał, że już obecnie należy się przygotowywać do nadchodzącego wyżu motoryzacyjnego w związku z produkcją „*małolitrażowego fiata*”. Wg prognoz Centralnego Zarządu Dróg Publicznych, wykonanych specjalnie na tę okazję, wynikało, że do 1980 r. liczba samochodów osobowych w Polsce wzrośnie do 1,75 mln, a więc powiększy się 2,5-krotnie³⁶. Powyżej starałem się dowieść, że te prognozy nie powinny były nikogo niepokoić. Ówczesna gęstość polskiej sieci drogowej była na dużo wyższym poziomie, niż możliwości produkcyjne fabryki z Bielska-Białej (do czasu prywatyzacji Fabryki Samochodów Małolitrażowych w 1993 r. wyprodukowano 3,3 mln małych Fiatów, z czego 900 tys. sprzedano zagranicę³⁷).

Artykuł Pajestki jest źródłem, dzięki któremu możemy zapoznać się z głównymi tezami przygotowującymi grunt pod konkretne decyzje, a te mogły zapaść jedynie na zjeździe partii.

Głównym celem VI Zjazdu PZPR, który odbywał się od 6 do 11 grudnia 1971 r. było określenie zadań, przed którymi stała Polska Rzeczpospolita Ludowa po tzw. wydarzeniach grudniowych. Oczywiście jednym z najczęściej powtarzanych haseł była „modernizacja”. W uchwałach zjazdu znalazło się także nakreślenie zadań dla polskiego drogownictwa:

*„W zakresie rozwoju dróg kołowych konieczne jest kontynuowanie programu modernizacji mającego na celu przystosowanie podstawowej sieci dróg państwowych dla ruchu pojazdów ciężkich. Niezbędna jest rozbudowa dróg przelotowych i podstawowych arterii, a także wylotów z dużych miast. Rozwijać należy czyny społeczne w zakresie budownictwa dróg lokalnych”*³⁸

Podobne określenie zadań odnosiło się także do innych gałęzi gospodarki. W największym stopniu hasła „modernizacji” ekipa Gierka wiązała z rozwojem przemysłu

³⁵ S. Horowski, *Maluch – symbol na czterech kółkach*, [w:] *Mówią Wieki*, nr 12/2006.

³⁶ *Transport i drogi*, 27 stycznia 1974 r., s. 6.

³⁷ S. Horowski, *Maluch – symbol na czterech kółkach*, [w:] *Mówią Wieki*, nr 12/2006.

³⁸ *VI Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej*, Warszawa 1972 r., s. 43.

ciężkiego, budownictwa, czy rozwoju motoryzacji. To m.in. z tego powodu kupowano licencje zachodnich technologii. „Popieranie techniki” nie ograniczało się jedynie do większych nakładów przeznaczonych na jej rozwój. Gierek postanowił zbliżyć się do grupy pracowników przemysłu. Wizytacje zakładów pracy, gospodarskie wizyty, inspekcje „frontów robót”, o czym będę wspominał w późniejszych fragmentach pracy, były częstym zjawiskiem także podczas budowy trasy Warszawa-Katowice. Takie działania miały przekonać środowisko techniczno-inżynierskie, że nowa władza była nie tylko szczerze zainteresowana ich losem, ale miały utwierdzać ich w przekonaniu, że jest gwarantem nadchodzącego postępu i modernizacji. Nie będę się tym szerzej zajmował w niniejszej pracy, ale wydaje mi się uzasadnione twierdzenie, że to właśnie ta grupa społeczna była najbardziej podatna na hasła modernizacji. Pojęcia „przyśpieszenia”, „unowocześniania”, „racjonalizacji”, „ulepszania” etc. były zawsze obecne w języku środowiska inżynierskiego. Przypuszczam, że działo się tak bez względu na to, czy technika miała być „socjalistyczna”, czy „kapitalistyczna” (ostatecznie już wtedy każdy chyba rozumiał, że np. żuraw budowlany nie jest ani socjalistyczny, ani kapitalistyczny). Gierek z grupą techników i inżynierów wiązał zresztą spore nadzieje na zdobycie trwałego poparcia społecznego. Na potrzeby tej grupy ukuto nawet specjalne pojęcie – „inteligencja techniczna”. Być może najlepiej określił to prof. Andrzej Friszke, który, komentując recepcję książki Jana Szczepańskiego, przeciwstawiającego demokratyzacji modernizację³⁹, określił ten okres następująco:

„W słowach tych [tj. Szczepańskiego] znajdowały wyraz nadzieje na stworzenie swoistego socjalistycznego absolutyzmu oświeconego, który pozwoli zmodernizować Polskę, uczynić ją krajem zasobnym, nowoczesnym, liczącym się jako partner gospodarczy, a w konsekwencji także jako polityczny. Podobny cel generalny stawiała przed społeczeństwem pogrudniowa ekipa”⁴⁰

³⁹ J. Szczepański, *Rozważania o Rzeczypospolitej*, Warszawa 1971 r., s. 140-146.

⁴⁰ A. Friszke, *Polska Gierka*, Warszawa 1995 r., s. 27.

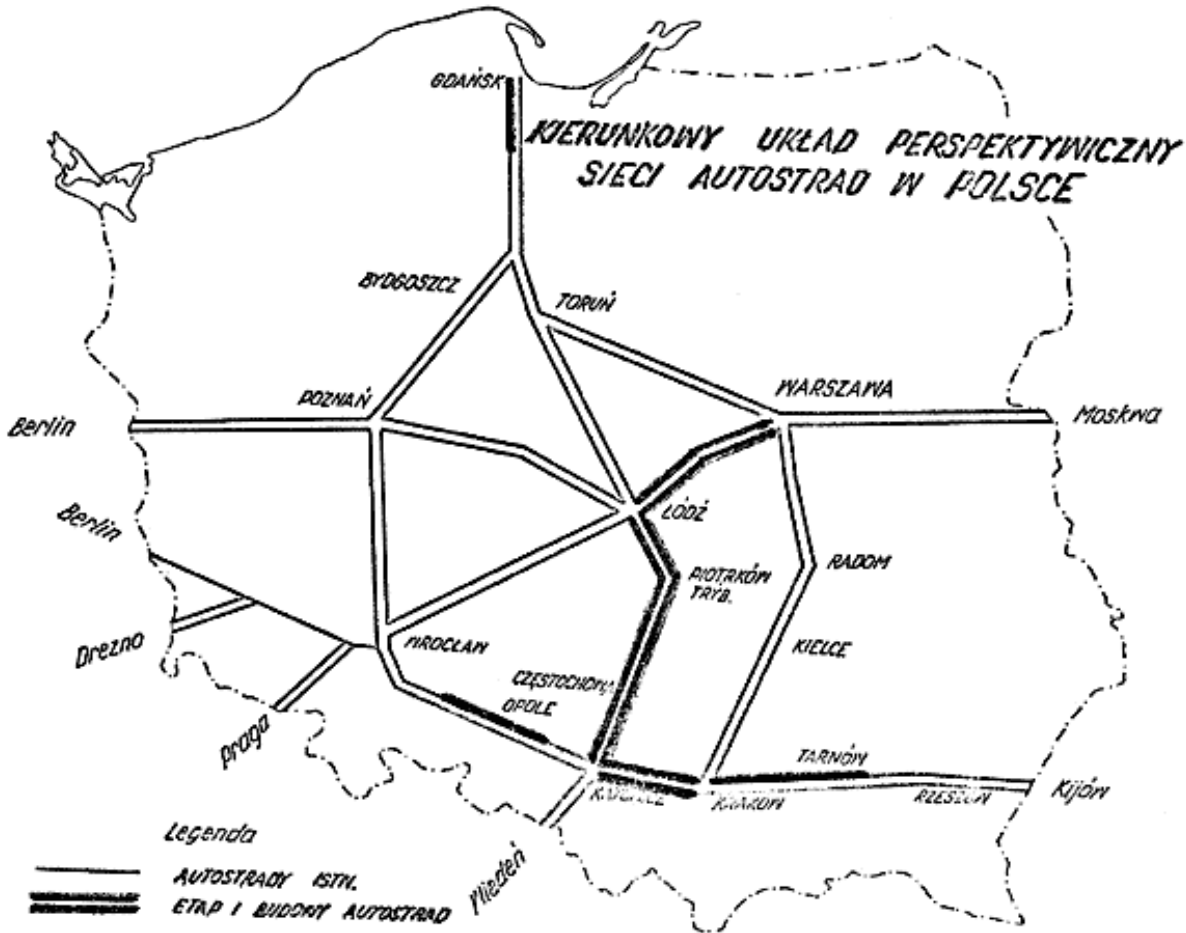
2. Najważniejsze rządowe decyzje, dotyczące trasy Warszawa-Katowice

Pierwszą oficjalnym dokumentem mówiącym o budowie trasy Warszawa-Katowice była decyzja Prezydium Rządu nr 28/72 z 15 marca 1972 r. w sprawie „*prac przygotowawczych do budowy autostrad*”⁴¹. Jak już powyżej wspominałem, trasa Warszawa-Katowice było tylko częścią większego planu budowy ogólnopolskiej sieci autostrad. Jego główne cele to przygotowanie sieci drogowej do zwiększającego się transportu drogowego, zapewnienie niezbędnych połączeń komunikacyjnych ważnych ośrodków przemysłowych i gospodarczych oraz zapewnienie szybkiego i bezpiecznego ruchu samochodowego. Tutaj warto nadmienić (choć nie nawiązuje do tego decyzja Prezydium Rządu), że w tym samym czasie trwała już produkcja Fiata 126p na włoskiej licencji; stąd decyzja o budowie autostrad była częścią większego planu ekipy Edwarda Gierka dotyczącej modernizacji drogownictwa i motoryzacji w Polsce. W ten sposób zatwierdzono finalną koncepcję sieci autostrad w Polsce, która miała liczyć ok. 3000 km. W jej skład miały wchodzić także drogi ekspresowe (magistrale). Oczywiście zalecano jednocześnie dalsze prace badawczo-studialne w tym zakresie.

⁴¹ AAN, Biuro Prezydium Rządu, 5.4/32, k. 1-3.

Mapa nr 1 – „Kierunkowy układ perspektywiczny sieci autostrad w Polsce”

Załącznik do decyzji Nr 28/72
Prezydium Rządu z dnia 15 marca
1972 r.



Źródło: Kierunkowy układ perspektywiczny sieci autostrad w Polsce, AAN, Biuro Prezydium Rządu, 5.4/32, k. 3.

Decyzja obejmowała pierwszy etap budowy autostrad w Polsce. Początkowo ograniczono się do koncepcji wybudowania trzech odcinków, których łączna długość miała wynosić ok. 600 km: autostrady Gliwice-Kraków, budowy jednej jezdni na odcinku Przylesie-Nogawczyce (miało to połączyć nowobudowane autostrady z poniemieckim odcinkiem Bielany Wrocławskie-Golenice wybudowanym w latach 1936-1937) oraz autostrady Warszawa-Katowice. W zakres prac przygotowawczych wchodziły studia techniczno-ekonomiczne tras oraz dokumentacja geodezyjna, prawna i urządzeń publicznych obecnych na przebiegu trasy. W ramach prac przygotowawczych miały się również odbyć wywłaszczenia i przejmowanie gruntów potrzebnych do

budowy. Pojawił się również postulat szkoleń dla specjalistów. Trzeba podkreślić, że w sensie praktyki polscy drogowcy byli w minimalnym stopniu przygotowani do budowy autostrad. Przygotowania teoretyczne „na papierze” miały już wieloletnią praktykę, jednak przygotowanie sprzętowe i praktyczne na początku 1972 r. w zasadzie nie istniały (do tej kwestii wróć w dalszych rozdziałach pracy).

Prezydium Rządu zabezpieczyło na budowę autostrad środki finansowe z budżetu centralnego. Ogólne nakłady związane z realizacją pierwszego etapu miały wynieść ok. 17 mld zł, z czego ok. 14 mld miały pochłonąć same prace budowlano-montażowe. Do tej sumy miało być dołączone 100 mln zł dewizowych oraz 22 mln zł dewizowych na zakupy w „*krajach kapitalistycznych*”. Decyzja nie precyzowała na co dokładnie zostaną przekazane powyższe środki finansowe. Uściśleniem kosztorysów na dalszych etapach budowy miały się zająć zespoły, które powinny były opracować założenia techniczno-ekonomiczne inwestycji.

Głównym urzędem odpowiedzialnym za budowę autostrad miał być powołany 30 kwietnia 1972 r. Zarząd Autostrad. Ten, podlegający bezpośrednio Centralnemu Zarządowi Dróg Publicznych urząd miał pełnić rolę głównego inwestora i przedstawiciela Ministerstwa Komunikacji w kontaktach z branżą budowlaną. Z Zarządem Autostrad wiązano także inne, ambitne plany. Jednym z jego zadań miał być rozwój polskiego drogownictwa poprzez kontakty z uczelniami technicznymi i innymi instytucjami technicznymi zajmującymi się drogownictwem i komunikacją (ówcześnie istniały trzy tego typu instytucje – Centralne Biuro Studiów i Projektów Dróg, Mostów i Lotnisk, Centralny Ośrodek Badań i Rozwoju Techniki Drogowej oraz Instytut Badawczy Dróg i Mostów). Zarząd miał również zająć się wysyłaniem polskich drogowców na staże zagraniczne. Oprócz zapoznania się z nowymi zdobyczami techniki drogowej, wyjazdy zagraniczne miały przygotować grunt pod realizację programu ONZ „Rozwój sieci drogowej”, do którego Polska przystąpiła 16 stycznia 1973 r.⁴². Innym zadaniem nowego urzędu było wyodrębnienie ze Zjednoczenia Przedsiębiorstw Robót Drogowych i Mostowych jednostek wykonawczych, przeznaczonych wyłącznie do budowy autostrad. Finansowanie Zarządu Autostrad miało się odbywać z ogólnych środków budżetowych przeznaczonych na utrzymanie dróg.

⁴² Tamże, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie, III/180, k. 6-8.

W budowę autostrad w Polsce miały być również zaangażowane wojewódzkie rady narodowe i rady narodowe miast wyłączonych z województw. Ich zadaniem było przygotowanie dokumentów projektowych siłami podległych im jednostek. Najważniejszą częścią miała być dokumentacja geodezyjno-kartograficzna. Inne ministerstwa i urzędy centralne miały obowiązek pomagać w „*sprawach wynikających z realizacji programu prac przygotowawczych do budowy autostrad*”⁴³.

Dokumentem bezpośrednio odnoszącym się do budowy trasy Warszawa-Katowice była decyzja Prezydium Rządu nr 55/73 z dnia 26 kwietnia 1973 r.⁴⁴. Jej głównym celem była modernizacja istniejącej trasy Warszawa-Katowice, mając na uwadze przede wszystkim poprawienie warunków geometrycznych jezdni i zwiększenie nośności nawierzchni na odcinkach najbardziej obciążonych ruchem. Decyzja częściowo uchylała decyzję z 15 marca 1972 r., w której była mowa o budowie autostrady Warszawa-Łódź-Piotrków-Częstochowa-Katowice. Ostatecznie zdecydowano się na modernizację istniejącej trasy Warszawa-Katowice przez dobudowę drugiej jezdni do istniejącej drogi. Uzasadniono to potrzebą przyśpieszenia budowy oraz jak najszybszego połączenia największej aglomeracji miejskiej z największą aglomeracją przemysłową kraju. W wyniku oddania do użytku zmodernizowanej trasy spodziewano się znacznego zwiększenia przepustowości drogi i szybkości ruchu samochodowego oraz zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa użytkownikom drogi. Datę zakończenia inwestycji ustalono na 31 grudnia 1976 r. W ten sposób skrócono normatywny okres robót drogowych z 89 miesięcy do 36 miesięcy. Z tego powodu, że decyzja o przyśpieszeniu wymusiła rezygnację z tradycyjnego okresu przygotowawczego, ustalono poszczególne etapy prac wykonywane jednocześnie: opracowanie programu realizacji zamierzenia, opracowanie generalnych założeń techniczno-ekonomicznych, przygotowanie decyzji od strony formalno-prawnej, opracowanie dokumentacji projektowo-technicznej trasy, usunięcie obiektów i urządzeń kolidujących z robotami drogowymi oraz wykonanie podstawowych asortymentów drogowych. Funkcję generalnego koordynatora, odpowiedzialnego za realizację całego przedsięwzięcia, miał objąć Centralny Zarząd Dróg Publicznych oraz podległy mu Zarząd Autostrad. Za ustalenie i ujednoczenie parametrów technicznych drogi oraz prace projektowe miało być odpowiedzialne

⁴³ Tamże, Biuro Prezydium Rządu, 5.4/32, k. 2.

⁴⁴ Tamże, Biuro Prezydium Rządu, 5.4/49, k. 1-4.

Centralne Biuro Studiów i Projektów Dróg i Mostów „Transprojekt” w Warszawie. Prace obejmowały odcinek od miejscowości Janki w woj. warszawskim do miasta Siewierz w woj. katowickim, o łącznej długości 276 kilometrów. Całość trasy miała być podzielona na kilka odcinków budowlanych, tj. 1) Warszawa (Janki)-Tomaszów Mazowiecki, 2) Tomaszów Mazowiecki-Piotrków Trybunalski, 3) Piotrków Trybunalski-Częstochowa, 4) przejście przez Częstochowę, 5) Częstochowa-Siewierz. Specjalne parametry miały być zastosowane w przypadku odcinka Piotrków Trybunalski-Częstochowa. Ze względu na przeprowadzone badania, które wykazały nieopłacalność dobudowy drugiej jezdni do istniejącego odcinka, postanowiono wybudować drogę idącą nowym śladem. Odcinek Piotrków-Częstochowa miał powstać na trasie projektowanej autostrady Gdańsk-Łódź-Katowice-Ostrawa. Z tego powodu ten fragment trasy Warszawa-Katowice miał spełniać wszystkie parametry autostrady. Pozostała część trasy, w celu zminimalizowania kosztów budowy, miała w maksymalnym stopniu wykorzystywać istniejącą jezdnię. Lokalizacja drugiej jezdni miała zależeć od aktualnej zabudowy i obecności urządzeń obcych, np. gazociągów, wodociągów, kabli i obiektów użyteczności publicznej. Wykorzystanie istniejącej jezdni musiało przekraczać 60%. Dla ułatwienia wykonawstwa robót miała być zastosowana jednolita technologia robót nawierzchniowych na całej trasie. Jednocześnie materiały potrzebne do budowy drogi miały odpowiadać polskim normom jakości. Na trasie Warszawa-Katowice po raz pierwszy w Polsce planowano zastosować nowoczesne konstrukcje podwyższające bezpieczeństwo ruchu. Na wytypowanych odcinkach trasy miały być montowane stalowe bariery ochronne na obiektach, dojazdach do obiektów, odcinkach wysokich nasypów oraz innych miejscach niebezpiecznych. Dla trasy miano zaprojektować specjalne oznakowanie poziome i pionowe. Dodatkowo przewidywano całościowe zagospodarowanie terenów zielonych wzdłuż trasy. Z powodu dużej ilości terenów rolniczych, poprzez które miała przejść trasa, zalecono budowę odpowiedniej liczby przejść gospodarczych. Koszty przedsięwzięcia szacowano dla dwóch oddzielnych odcinków. Odcinek Janki-Częstochowa miał kosztować ok. 3,5 mld zł, odcinek Częstochowa-Siewierz ok. 800 mln zł. Dokładne wyliczenia kosztów miały być zawarte w generalnych założeniach techniczno-ekonomicznych. Podstawowy zakres robót miał obejmować 276 km drogi. Całościowo przewidywano budowę 94 km nowej

drogi dwujezdniowej Piotrków-Częstochowa o parametrach autostrady, 52 km dwujezdniowych obejść (obwodnic) miast i osiedli oraz 139 km modernizacji istniejącej drogi na trasie Warszawa-Katowice. Centralny Zarząd Dróg Publicznych, jako generalny koordynator całości prac, miał za zadanie opracować dokument pt. „Program realizacji budowy i modernizacji drogi Warszawa-Katowice”, który określałby szczegółowe zadania dla poszczególnych uczestników inwestycji. Inwestorami budowy mieli zostać Zarząd Autostrad, Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych w Łodzi i Dyrekcja Okręgowa Dróg Publicznych w Katowicach. Zadania wykonawcy przejęło Zjednoczenie Przedsiębiorstw Robót Drogowych i Mostowych w Warszawie, jednostki wykonawstwa gospodarczego podległe Centralnemu Zarządowi Dróg Publicznych oraz wyznaczone jednostki Wojska Polskiego. Mając na uwadze konieczność utrzymania wysokiego tempa robót w związku ze skróconym cyklem realizacji polecono ustalić potrzeby w zakresie materiałów i zakup wysokowydajnych maszyn drogowych i środków transportowych. W związku z tym zalecano wysoki stopień mechanizacji robót, zastosowanie nowoczesnych technologii wykonawstwa oraz wykorzystanie sprzętu w pracy w trybie wielozmianowym. W razie potrzeby z pomocą miały przyjść pozostałe okręgowe dyrekcje Dróg Publicznych w zakresie niezbędnych materiałów i sprzętu. Dodatkowo znaczący wkład w realizację robót wykończeniowych miała wnieść miejscowa ludność w ramach czynów społecznych, organizowanych przez zakłady pracy i szkoły przy fachowym nadzorze kadry technicznej przedsiębiorstw realizujących budowę trasy. Przewidywało się, że przy realizacji przedsięwzięcia będzie uczestniczyło ok. 60 przedsiębiorstw. Szacowano średnie zatrudnienie na 5 tys. osób. Na potrzeby pracy miał być też opracowany program podniesienia poziomu obsługi ruchu drogowego. Z tym programem chciano jednocześnie wdrożyć program mający na celu wyeliminowanie z trasy Warszawa-Katowice ruchu konnego i powolnego. Do tych ostatnich punktów nawiązywała kolejna decyzja Prezydium Rządu.

Trzecią decyzją Prezydium Rządu, dotyczącą budowanej trasy Warszawa-Katowice, była decyzja nr 27/74 z 1 marca 1974 r.⁴⁵. Dotyczyła ona zagospodarowania terenów wokół budowanej trasy. Głównym celem decyzji było zapewnienie użytkownikom drogi warunków dla bezpiecznego i wygodnego postoju oraz

⁴⁵ Tamże, Biuro Prezydium Rządu, 5.4/77, k. 1-3.

wypoczynku w czasie jazdy dla pokonujących dłuższe dystanse. Kontekstem do tych działań była sprawna budowa trasy, która, oddana do końca 1976, miała zapewnić nowoczesne, szybkie i bezpieczne poruszanie się użytkownikom samochodów osobowych i ciężarowych. W 1974 r. miały być oddane odcinki Warszawa-Rawa Mazowiecka oraz Katowice-Częstochowa. Program obejmował plan zagospodarowania trasy Warszawa-Katowice na całej jej długości. Po pierwsze miała być wyposażona w zestaw urządzeń nieodzownych z punktu widzenia należytej obsługi użytkowników trasy. Skonstruowanie programu poprzedzone zostało odpowiednimi opracowaniami studialnymi, sporządzeniem danych prognostycznych co do docelowego natężenia ruchu drogowego i przeprowadzeniem analiz spodziewanej struktury tego ruchu. Zinventaryzowano również istniejące już urządzenia do obsługi użytkowników drogi. Program przewidywał usytuowanie wzdłuż całej trasy sieci parkingów, stacji paliw, obiektów gastronomiczno-handlowych, stacji obsługi pojazdów i pomocy drogowej, punktów informacji turystycznej oraz obwodów drogowych. Plan rozmieszczenia powyższych punktów wyglądał następująco: co 20-25 km miał się znajdować parking, co 40-50 km miały być rozmieszczone stacje paliw oraz obiekty gastronomiczno-handlowe, co 60-70 km stacje obsługi pojazdów i pomocy drogowej oraz punkty informacji turystycznej, co 80 km planowano rozmieszczenie obwodów drogowych. Każdy z tych obiektów miał być wyposażony w instalacje wodociągowo-kanalizacyjne, instalacje elektryczne i instalacje łączności. Dodatkowo każde z miejsc obsługi podróżnych miało być wyposażone w wiaty, które chroniłyby podróżnych przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, urządzenia sanitarne oraz stanowiska dla pobieżnego przeglądu samochodów osobowych. Stacje paliw miały oferować wszystkie rodzaje paliw oraz drobne akcesoria motoryzacyjne. Stacje obsługi pojazdów i pomocy drogowej powinny zapewniać sprawną obsługę w zakresie mechanicznych napraw pojazdów. W kwestii obiektów gastronomiczno-handlowych przewidywano w poszczególnych punktach od 60 do 200 miejsc konsumpcyjnych. W przypadku większych obiektów planowano wybudowanie hoteli na ok. 100 miejsc noclegowych.

Całość programu została podzielona na dwa etapy; pierwszy miał się zakończyć wraz z oddaniem trasy do użytku, tj. do końca 1976 r.. Drugi etap miał się zakończyć do 1980 r.. Druga część decyzji odnosiła się do pozostałych dróg krajowych. Wzdłuż 9800

km najważniejszych dróg planowano postawienie nowych miejsc obsługi podróżnych lub rewitalizację już istniejących. Ten plan miał w latach 1974-1978 doprowadzić do zwiększenia się liczby przydrożnych parkingów, tak aby występowały one co 30 km (z 70 km w chwili podejmowania decyzji). Trasa E-7 Warszawa-Kraków-Cieszyn, licząca 420 km, miała uzyskać dodatkowe 16 parkingów. Trasa E-8 ze Świecka do Terespoła, o długości 656 km, w chwili podejmowania decyzji miała 16 parkingów. Po zakończeniu programu miała posiadać ich 28, z czego 10 dotychczasowych miało przejść gruntowną modernizację. Najgorzej wyglądała sytuacja na drodze E-12 Kudowa-Wrocław-Warszawa-Białystok-Kuźnica, liczącej aż 728 km. Tutaj w chwili rozpoczęcia planu znajdowały się zaledwie 2 parkingi. Oprócz modernizacji istniejących planowano więc budowę 20 nowych parkingów. W celu przeprowadzenia tych robót powołane miały zostać wojewódzkie zespoły robocze. Ich skład miał być wyznaczony przez odpowiednie resorty centralne i terenowe organy administracji państwowej. Do ich zadań należało m. in. ustalenie szczegółowych planów zagospodarowania terenów w okolicach parkingów.

Projekty parkingów, w miarę możliwości, miały uwzględniać właściwe dla danego terenu rozwiązania plastyczne. Zgodnie z decyzją Prezydium Rządu Minister Komunikacji, w porozumieniu z innymi ministerstwami i wojewodami, miał prawo do uzupełnienia programu, a w uzasadnionych przypadkach do przesuwania terminów i zakresów realizacji poszczególnych obiektów. Modelowym przykładem zagospodarowania drogi miała pozostać trasa Warszawa-Katowice. Realizacja tego właśnie planu miała być wzorcem dla przyszłych autostrad w Polsce.

Jak widać na podstawie powyższych decyzji, koncepcja trasy Warszawa-Katowice ewoluowała w czasie. Początkowo planowano jej budowę w standardzie autostrady. Był to jednak wariant z przejściem przez Łódź, a więc w zupełnie innej koncepcji od jej ostatecznej wersji. Warto tu wspomnieć, że kolejne części autostrad między Krakowem a Wrocławiem, o których była mowa w decyzji z marca 1972 r., ostatecznie zaczęto budować. W 1983 r. oddano do użytku 30-km odcinek Chrzanów-Balice. W 1986 r. dołączono kolejny, 6-km odcinek Chrzanów-Byczyna. Budowa autostrady między Krakowem a Katowicami trwała nadal w latach 90-tych. W 1991 r. oddano 19-km odcinek Byczyna-Mysłowice i 7-km odcinek Balice-Tyniecka (w ten sposób na węźle Mysłowice trasa Warszawa-Katowice uzyskała połączenie z autostradą

do Krakowa). Wspominam o tym, bo na powyższych przykładach tempa budowy autostrad w PRL widać wyraźnie, jak dużym osiągnięciem było wybudowanie w ciągu zaledwie trzech lat prawie 300 km dwujezdniowej drogi między Warszawą, a Katowicami (z czego 90-km odcinek między Piotrkowem Trybunalskim, a Częstochową w standardzie autostrady). To właśnie tempo budowy i chęć jak najszybszego oddania trasy do użytku była prawdopodobnym motywem zmiany koncepcji budowy trasy mocą decyzji z kwietnia 1973 r.. Modernizacja, tj. dobudowa drugiej jezdni do istniejącej drogi, była najlepszym sposobem na zrealizowanie tego planu. Pierwotnie to samo miało się stać z odcinkiem Piotrków-Częstochowa, jednak przeprowadzone badania wskazały na nieopłacalność modernizacji istniejącego odcinka, który byłby wykorzystywany jedynie w 40%⁴⁶. Niestety nie umiem odpowiedzieć na interesujące pytanie, na ile to przyspieszenie wynikało z rozeznania realnych potrzeb komunikacyjnych w Polsce, a na ile z nacisków politycznych rządzącej ekipy. Mogłoby się wydawać, że te drugie były istotniejsze. W liście wicepremiera Jana Mitregi z 9 lutego 1973 r., adresowanym do premiera Piotra Jaroszewicza była mowa o zaleceniu przyspieszenia budowy trasy Warszawa-Katowice. Mitrega wspominał, że jeśliby znalazły się pieniądze i materiały, możliwe byłoby przyspieszenie zakończenia budowy do końca 1975 r.; „(...)uzyskanie takiego wyniku stanowiłoby wielką zachętę dla przyspieszenia w przyszłości podobnych rozwiązań w kraju”⁴⁷. Taki plan wg Mitregi musiałby się oprzeć na trzech założeniach. Po pierwsze, w budżecie musiałoby się znaleźć dodatkowe 1,6 mld zł plus 600 mln zł na zakup sprzętu i taboru w krajach kapitalistycznych i krajach socjalistycznych. Po drugie, do realizacji zadania musiałoby zostać włączone specjalistyczne przedsiębiorstwa spoza resortu komunikacji. Po trzecie, musiałoby nastąpić natychmiastowe zabezpieczenie zastępczych gruntów i mieszkań dla ludzi, którzy musieliby usunąć się z budowanej trasy⁴⁸. W kontekście tej korespondencji Mitrega napisał 17 lutego 1973 r. list do Edwarda Gierka, w którym „w związku z zainteresowaniem jakie przejawiacie dla budowy drogi Warszawa-Katowice”⁴⁹ przekazał Gierkowi plany budowy i treść wcześniejszej korespondencji z Jaroszewiczem. Są to jedyne dokumenty, do których mi się udało dotrzeć, ukazujące „kulisy” podejmowania decyzji w sprawie trasy

⁴⁶ Cz. Krzywosz, *Realizacja drogi dwujezdniowej Warszawa-Katowice*, Drogownictwo 1/1977, s. 6.

⁴⁷ AAN, Sekretariat Edwarda Gierka, XIA/539, k. 10.

⁴⁸ Tamże, k. 11.

⁴⁹ Tamże, k. 9.

katowickiej. Jednak decyzja z kwietnia 1973 r. przewidywała skrócenie cyklu robót do końca 1976 r., zaś poszczególne punkty wydają się bardziej merytoryczne, niż polityczne. Budowa trasy Warszawa-Katowice miała oczywiście znaczenie propagandowe. Decyzja z marca 1974 r., oprócz zatwierdzenia planu zagospodarowania trasy, jednoznacznie wskazywała, że ta inwestycja ma być wzorem dla przyszłych inwestycji drogowych. Taki właśnie ton podejmowała prasa i media w trakcie budowy, do czego wrócę w drugiej części pracy.

Tym bardziej może dziwić fakt, że materiały dotyczące sztandarowej inwestycji drogowej zachowały się w bardzo skromnym wymiarze. We wstępie wspominałem o problemach z dotarciem do kluczowych dokumentów. Pomimo licznych kwerend nie udało mi się odnaleźć na temat trasy Warszawa-Katowice w archiwalnych zespołach poświęconych Komitetowi Centralnemu PZPR (Biuro Polityczne i Wydział Komunikacji). W zespole Centralnego Zarządu Dróg Publicznych jedyne dokumenty wytworzone przez Zarząd Autostrad, a więc generalnego inwestora trasy, pochodzą z lat 80-tych. Jedynym dokumentem zachowanym w zespole Zjednoczenia Przedsiębiorstw Budownictwa Drogowego i Mostowego w Warszawie, które było generalnym wykonawcą trasy katowickiej, jest dokumentacja budowy wiaduktów z okolic Mszczonowa⁵⁰.

Nie zmienia to faktu, że wraz z powyższymi decyzjami, można było przystąpić do budowy drogi, o której realizacji od dawna dyskutowano w polskim drogownictwie. Droga łącząca Warszawę ze Śląskiem była przedmiotem analiz już w czasach międzywojennych, jednak to dopiero drogowcy epoki Edwarda Gierka mogli przejść z etapu „teorii” do etapu „praktyki”.

⁵⁰ AAN, Zjednoczenie Przedsiębiorstw Budownictwa Drogowego i Mostowego w Warszawie, 2/96-99.

3. Plany budowy autostrad w PRL, a trasa Warszawa-Katowice

Dyrektor Centralnego Zarządu Dróg Publicznych inż. Eugeniusz Buszma, w obliczu zbliżających się nowych zadań dla drogowców w Polsce, stwierdzał: „*Należy bezstronnie stwierdzić, że w obliczu ruiny drogowej, jaką zastaliśmy po wojnie, plan rozbudowy i ulepszenia sieci drogowej był prawidłowy*”⁵¹. Te pisane na początku dekady Gierka słowa nie odnosiły się jednak do budowy autostrad. Do czasów Edwarda Gierka nie wybudowano ich ani jednego kilometra. Podobnie było z innymi drogami dwujezdniowymi. Biuletyn informacyjny Ministerstwa Komunikacji z stycznia 1974 r. informował, że w okresie 1945-1970 udało się wybudować w Polsce 50 km dróg dwujezdniowych, które „*znakomicie usprawnimy ruch na kilku głównych wylotach z Warszawy i ze Śląska*”⁵². Oczywiście już wcześniej pojawiały się plany budowy autostrad w Polsce Ludowej. Wśród nich prawie zawsze pojawia się kwestia autostrady łączącej aglomerację warszawską z aglomeracją śląską. Przy zerowym doświadczeniu w projektowaniu i budowie dróg wyżej klasy, oddanie w ciągu trzech lat prawie 300 km dwujezdniowej drogi było nie lada wyczynem.

Pierwsze plany tego typu w powojennej Polsce ograniczały się jedynie do publicystyki w prasie branżowej. W „Przeglądzie Komunikacyjnym” i w „Drogownictwie” w latach 1945-46 przewinęła się szeroka dyskusja na temat przyszłości autostrad w Polsce. Pierwszą rzeczą, na którą zwracano uwagę to, nowa sytuacja polityczna i gospodarcza Europy, w której Polska może zyskać znaczącą pozycję m. in. dzięki tranzytowemu położeniu. Z tym ściśle wiązała się kwestia budowy dróg w Polsce. Przedstawiona wówczas koncepcja sieci polskich autostrad nawiązywała do przedwojennej koncepcji prof. Melchiora Władysława Nestorowicza (notabene jednym z najbardziej udzielającym się uczestnikami debaty był inż. Eugeniusz Buszma, uczeń prof. Nestorowicza). Zakładano budowę dwóch głównych autostrad: Wschód-Zachód (Słubice-Warszawa-Białystok) i Północ-Południe (Gdynia-Warszawa-Bałkany).

⁵¹ E. Buszma, *Budujemy autostrady*, Drogownictwo, nr 8/1971, s. 3.

⁵² AAN, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie, III/180, k. 52.

Dodatkowo częścią uzupełniającą miała być autostrada Śląsk-Bałtyk (Gdańsk-Łódź-Katowice)⁵³.

Inspiracja do budowy autostrad w Polsce pochodziła z Europy Zachodniej; najczęściej wymieniane kraje to Niemcy⁵⁴, Włochy i Belgia. Jak się okaże w późniejszych fragmentach pracy, kierunek inspiracji pozostanie podobny także później. ZSRR wspomina się jedynie w kwestii doskonałego położenia tranzytowego Polski, której tereny łączą Europę Zachodnią z Europą Wschodnią i o ile „(...)doskonałe autostrady niemieckie swoimi mackami strategicznymi sięgają obszarów Polski, sieć drogowa ZSRR jest dopiero w stadium początkowym rozwoju”⁵⁵. Interesującą kwestią byłoby zbadanie stosunku polskich inżynierów do nowej sytuacji politycznej w Polsce po 1945 r.. W dostępnych materiałach nie ma jednak mowy o komunizmie. Ówczesnie polscy drogowcy wspominają jedynie o znaczeniu międzynarodowym przyszłych autostrad, co wpłynie nie tylko na jakość podróżowania, ale ma też znaczenie ekonomiczne. Sprawa dróg w Polsce „jest zagadnieniem o skali światowej. To co ma być zrobione w Polsce, jest tylko fragmentem współpracy międzynarodowej w dziedzinie komunikacji drogowo-samochodowej, w dążeniu do zdobycia dobrobytu poszczególnych państw i jednostek”⁵⁶. Nie mniej ważną sprawą była ich „reprezentacyjność” dla przyszłego ruchu międzynarodowego. Tutaj, wzorem krajów Europy Zachodniej, do współpracy mieli być wciągnięci specjaliści z innych dziedzin sztuki i techniki⁵⁷.

⁵³ *Drognictwo*, nr 1 i 2/1946 r., s. 22.

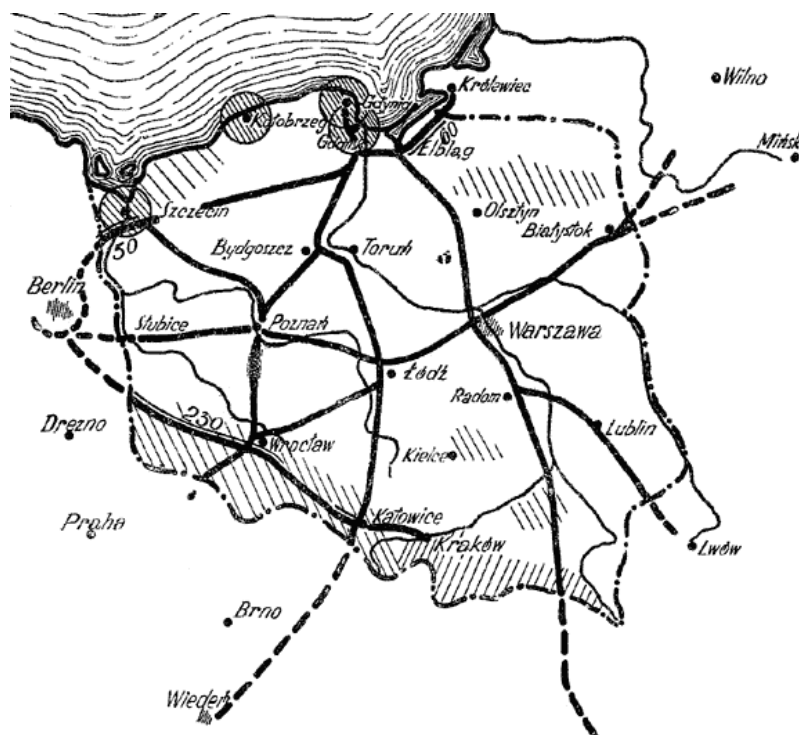
⁵⁴ W powojennych publikacjach pisane z małej litery.

⁵⁵ *Przegląd komunikacyjny*, nr 3 i 4/1945, s. 42.

⁵⁶ Tamże, s. 55.

⁵⁷ Zapewne chodziło o takie projektowanie i późniejsze zagospodarowanie autostrad, aby podróż nimi miała walory rekreacyjno-poznawcze. Najbliższym wzorem były przedwojenne autostrady niemieckie, których projekty uwzględniały przejścia przez tereny szczególnie atrakcyjne pod względem krajobrazowym.

Mapa nr 2 – „Projekt polskiej sieci dróg samochodowych”



Źródło: *Projekt polskiej sieci dróg samochodowych*, *Drogownictwo*, nr 1/1946, s. 24.

Pomimo planów zakończenia budowy autostrad w najbliższym 30-leciu (całość miała być ukończona ok. 1975 r.), plany polskich drogowców nie wyszły poza urzędowe koncepcje i ustalenia. W 1958 r. Centralny Zarząd Dróg Publicznych powołał zespół do opracowania projektu układu dróg ruchu szybkiego w Polsce. Prace trwały cztery lata. W 1962 r. układ został przyjęty i uchwalony przez Radę Techniczno-Ekonomiczną przy Ministrze Komunikacji⁵⁸. Plan zakładał wybudowanie 4360 km autostrad i tzw. magistrali (drogi jednojezdniowe o podwyższonym standardzie). W 1966 r. w Centralnym Biurze Projektów i Studiów Dróg, Mostów i Lotnisk powołano Pracownię Sieci Drogowej. Jej głównym zadaniem była aktualizacja poprzedniego planu sieci autostrad. Prace trwały do 1969 r. Zaktualizowany plan mówił o 2930 km autostrad. Badania oparto na natężeniu ruchu samochodowego pomiędzy 189 miastami powyżej 20 tys. mieszkańców. Jedną z ważniejszych jego części była autostrada Warszawa-Łódź-Katowice-(Ostrawa). Podobnie jak w przypadku planów powojennych, całość

⁵⁸ *Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy projektowania i budowy autostrad*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 czerwca 1971 r., Katowice, s. 39.

planowanej sieci miała być oddana do użytku ok. roku 2000, a więc zakładano 30-letni okres realizacji.⁵⁹

Kolejne koncepcje odnoszą się już do epoki Edwarda Gierka. Jednym z głównych problemów, który rozważano na konferencji naukowo-technicznej z czerwca 1971 r. poświęconej projektowaniu i budowie autostrad, były ich ekonomiczno-społeczne przesłanki. Pewną ciekawostką było zadanie pytania, czy w Polsce w ogóle istnieje potrzeba budowy autostrad. Zwracano uwagę, że z powodu bardzo niskiego poziomu motoryzacji w Polsce (dla porównania ten współczynnik dla Wielkiej Brytanii wynosił ówczesnie 39, dla Francji 17, w Polsce nie przekraczał liczby 2,5) istnieją bardzo duże rezerwy przepustowości na polskich drogach, stąd budowa autostrad w wielu miejscach nie ma żadnego uzasadnienia⁶⁰. Kolejną bolączką był brak spójnej polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, co powodowało, że nie było wiadomo, gdzie budować nowe drogi. Nie mniej ważnym problemem były kwestie ekonomiczne. Koszt budowy jednego kilometra autostrad w terenach pozamiejskich wynosił ok. 30 mln zł, w miastach ok. 45-60 mln zł. Były to sumy na tyle wysokie, że gdyby autostrady miały powstawać w tempie porównywalnym do krajów Europy Zachodniej (800-1000 km rocznie), trzeba by poświęcić na to ok. 2/3 całości budżetu przeznaczanego na drogi. Czynnikiem, który jednak nakazywał budowę autostrad w Polsce była choćby kwestia bezpieczeństwa – w Wielkiej Brytanii w 1969 r. w wyniku wypadków drogowych zginęło 7383 osób. W Polsce w tym samym roku zginęło 3416 osób, jednak w Wielkiej Brytanii było siedemnaście razy więcej samochodów⁶¹. Do dwóch najważniejszych inwestycji zaliczono autostrady transkontynentalne – Świecko-Poznań-Łódź-Warszawa-Terespol oraz Gdańsk-Łódź-Częstochowa-Katowice-Gorzyczki.

Im bliżej decyzji rządu z marca 1972 r.⁶², która ustaliła kolejny plan sieci autostrad w Polsce, coraz wyraźniej zarysowywała się koncepcja trasy łączącej najważniejsze aglomeracje w Polsce. W materiałach najczęściej była mowa o Warszawie, Łodzi i Katowicach. Dyrektor Centralnego Zarządu Dróg Publicznych inż. Eugeniusz Buszma nawiązywał do tych koncepcji w artykule „*Budujemy autostrady*”⁶³.

⁵⁹ Tamże, s. 40-41.

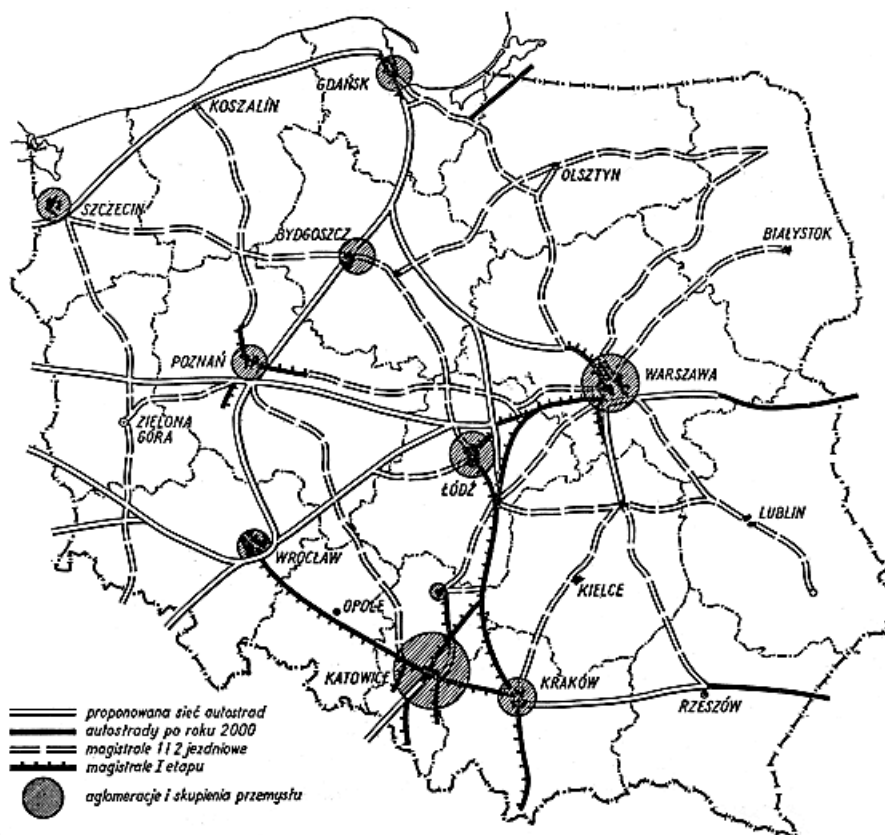
⁶⁰ Tamże, s. 4-5.

⁶¹ Tamże, s. 18.

⁶² AAN, Biuro Prezydium Rządu, 5.4/32, k. 1-2.

⁶³ E. Buszma, *Budujemy autostrady*, Drogownictwo, nr 8/1971, s. 2-11.

Mapa nr 3 – „Planowana sieć autostrad i magistrali samochodowych w Polsce”



Źródło: *Drogownictwo*, nr 8/1971, s. 11.

Wspominając o dotychczasowej sieci drogowej i jej perspektywach na najbliższą przyszłość, stwierdzał: „najbardziej obciążony był i pozostał Śląsk (...)Do końca ubiegłego planu pięcioletniego zwiększała się liczba tras o niedostatecznej przepustowości. Przede wszystkim przejawilo się to na wylotach z dużych miast, zwłaszcza Warszawy, zespołu miast GOP, szczególnie w kierunku Częstochowy i dalej Piotrkowa i Łodzi”⁶⁴. Wg dyrektora CZDP to właśnie wielkie aglomeracje przemysłowe wymagały jak najszybszej „interwencji drogowej”. Przepustowość dróg łączących Warszawę, Śląsk i Łódź znajdowała się w punkcie krytycznym, stąd wg Buszmy „wydaje się, że wymaga szybkiego wybudowania autostrada dalekiego zasięgu łącząca Warszawę ze Śląskiem”⁶⁵.

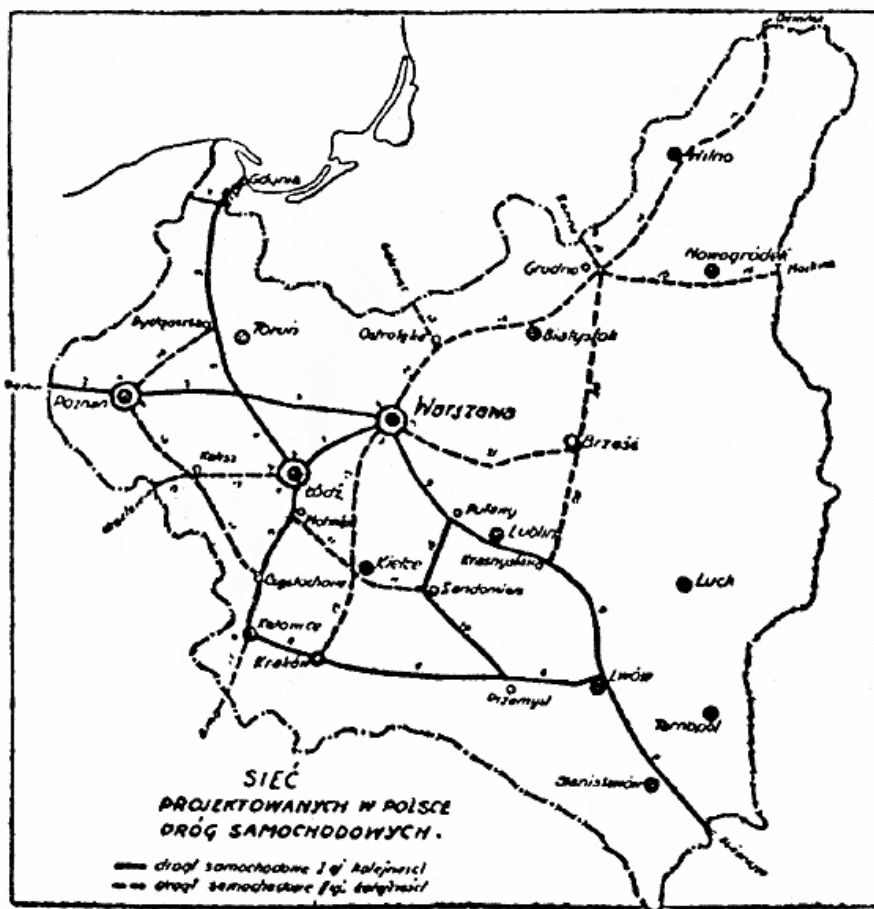
Oczywiście ta najpotrzebniejsza z praktycznego punktu widzenia droga nie wyczerpywała listy zadań, jaka stała przed drogownictwem w Polsce. Główne założenie

⁶⁴ Tamże, s.5.

⁶⁵ Tamże.

obejmowało budowę 2500 km autostrad, w takim stopniu gęstości, aby z dowolnego punktu kraju można było dotrzeć do najbliższej autostrady w czasie poniżej 1,5 godziny. Osią całego systemu miała być Łódź. Wg koncepcji to tu miały się krzyżować najważniejsze w Polsce autostrady Północ-Południe i Wschód-Zachód. Z jednej strony było to nawiązanie do międzywojennych koncepcji połączenia najważniejszych ośrodków w Polsce siecią autostrad, z drugiej strony oddawało to rzeczywiste potrzeby drogowe; wg Generalnego Pomiaru Ruchu z 1970 r. „*ruch bezpośredni ze Śląska do Łodzi jest większy niż ze Śląska do Warszawy*”⁶⁶. Warto w tym miejscu nadmienić, że właśnie tę koncepcję zrealizowano najpełniej. W 1989 r. do wybudowanej trasy Warszawa-Katowice na węźle w Piotrkowie Trybunalskim dołączono 18-kilometrowy odcinek autostrady A1 Piotrków Trybunalski-Tuszyn. W ten sposób „Gierkówka” uzyskała łódzką odnogę.

Mapa nr 4 – „Sieć projektowanych w Polsce dróg samochodowych”



⁶⁶ Tamże, s. 6.

Źródło: *Sieć projektowanych w Polsce dróg samochodowych*, Drogowiec nr 9/1939, s. 12.

Ostatnią koncepcją budowy autostrad w Polsce, którą rozpatrywano w czasie uchwalania decyzji o budowie trasy Warszawa-Katowice był plan inżynierów Brunona Nowickiego i Jerzego Szczepańskiego. Jego główne założenia wyłożone zostały podczas konferencji naukowo-technicznej z listopada 1972 r., poświęconej planowaniu i projektowaniu tras ruchu szybkiego w miastach⁶⁷. Najtrudniejszą kwestią, z którą musieli się zmierzyć drogowcy, było zapewnienie odpowiedniego finansowania inwestycji. Budowa autostrad w latach 1971-1975 miała pochłonąć 25% całości środków przeznaczonych na drogownictwo w Polsce, jednocześnie docelowa sieć autostrad miała stanowić zaledwie 5% całości dróg w Polsce. W skład sieci, oprócz autostrad, miały wchodzić także tzw. magistrale, czyli trasy ruchu szybkiego (TRS). Magistrala miała posiadać jedną lub dwie jezdnie, na skrzyżowaniach o mniejszym natężeniu ruchu mogła się łączyć z innymi drogami kolizyjnie (te „pół-autostrady” były o tyle ważną kwestią w przypadku trasy Warszawa-Katowice, gdyż ostatecznie właśnie w takim standardzie ją wybudowano).

Najważniejszymi czynnikami decydującymi o budowie dróg klasy wyższej miało być natężenie ruchu i liczba pojazdów samochodowych w chwili obecnej i prognozach na przyszłe lata. Średni natężenie ruchu samochodowego w Polsce 1970 r. wynosiło 670 pojazdów na dobę. Jednak wskaźniki obejmujące najmniejsze natężenie odnosiły się do ponad połowy dróg w Polsce (poniżej 250 pojazdów na dobę – 25,2% dróg; pomiędzy 250 a 499 pojazdów na dobę – 29,8% dróg), podczas gdy drogi o największym natężeniu ruchu stanowiły znaczną mniejszość (pomiędzy 2000 a 6000 pojazdów na dobę – 5,1%, ponad 6000 pojazdów na dobę – 0,1%)⁶⁸. To tym bardziej wskazywało na duże znaczenie dróg klasy wyższej tj. autostrad i magistral. Od kwestii natężenia ruchu nie można było oddzielić poziomu motoryzacji społeczeństwa. Te dane połączone w zestawieniach statystycznych miały dawać co roku 7% wzrost natężenia ruchu aż do roku 2000. Podczas konferencji zwrócono uwagę na coraz poważniejszy problem - drastyczny wzrost wypadków drogowych w Polsce. W ostatnim dziesięcioleciu (1960-

⁶⁷ *Konferencja naukowo-techniczna nt. Planowanie i projektowanie tras ruchu szybkiego w miastach*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 listopad 1972 r., Szczecin, s. 1-18.

⁶⁸ Tamże, s. 4.

1970) globalna liczba tego typu wypadków zrosła aż o 75%. Liczba zabitych w wypadkach drogowych wzrosła o 36%. Spośród wszystkich wypadków 39% zdarzyło się na drogach państwowych. Na te drogi przypadła także połowa wypadków śmiertelnych⁶⁹. W jaki sposób drogi klasy wyższej wpływają na bezpieczeństwo, z powodu braku odpowiednich danych polskich, wykazywano na przykładach amerykańskich; na 1 mln pojazdokilometrów współczynnik wypadkowości na zwykłej drodze jednojezdniowej wynosił 2,3, na autostradzie 1,4. Stąd wg Nowickiego i Szczepańskiego „(...) *autostrady są drogami zapewniającymi najbezpieczniejsze warunki ruchu. Dlatego przyszła budowa autostrad w Polsce stanowi nie tylko czynnik poprawy warunków ruchu i powiększania przepustowości dróg, ale i istotny element poprawy bezpieczeństwa ruchu*”⁷⁰. Jest to warte podkreślenia, bo właśnie w przeddzień budowy trasy Warszawa-Katowice w Polsce po raz pierwszy zaczęto odczuwać realny wzrost wypadkowości, co miało się jeszcze pogłębić w obliczu ambitnych planów wzrostu produkcji samochodów osobowych.

Przyszłe autostrady miały spełniać następujące warunki – po pierwsze miały łączyć ze sobą co najmniej dwa miasta wojewódzkie lub dwa duże okręgi przemysłowe. Po drugie miały układać się w płynne ciągi drogowe o znaczeniu ogólnokrajowym lub międzynarodowym. Po trzecie ich głównym przeznaczeniem miała być obsługa ruchu między dużymi ośrodkami miejskimi. Wg omawianej koncepcji takie warunki spełniało ówczesnie osiem miast: Warszawa, Łódź, Katowice, Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk i Bydgoszcz. Najdogodniejszym sposobem połączenia tych miast miał być system „każde z każdym”⁷¹ tj. wszystkie wymienione miasta miały mieć ze sobą bezpośrednie połączenie autostradowe. Do tych miast miały być podłączone inne mniejsze ośrodki. Przykładowo Białystok i Lublin wymagały autostradowego połączenia jedynie z Warszawą, bez bezpośredniego połączenia między sobą. Jednak najważniejszym czynnikiem wpływającym na przyszły kształt autostrad były ośrodki przemysłowe. Połączenie autostradowe między tymi ośrodkami było bardzo ważne, bo to tam skoncentrowane były dwa czynniki, które zawsze wymagały dobrego transportu, tj. zasoby siły roboczej i baza surowcowa. W przypadku Polski te cechy spełniały trzy

⁶⁹ Tamże, s. 6.

⁷⁰ Tamże.

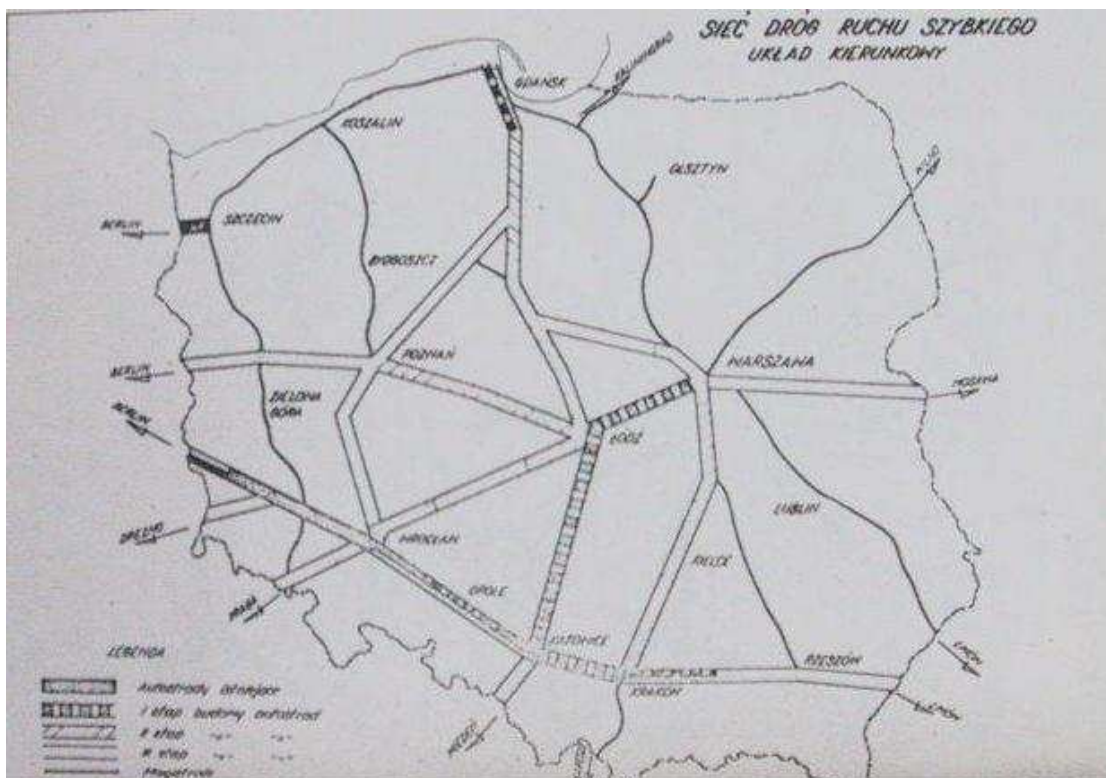
⁷¹ Tamże, s 8.

ośrodki przemysłowe: Górnośląski, Warszawski i Łódzki⁷². Tak przedstawiały się również końcowe wnioski. Do najpilniejszej realizacji zaliczono autostradę Warszawa-Łódź-Katowice o długości 308 km; *„Przewiduje się budowę po nowym kierunku autostrady o pełnym przekroju poprzecznym tzn. o 2 rozdzielnych jezdniach. Kierunek ten jest szczególnie ważny i pilny do realizacji z uwagi na połączenie 3 największych w kraju aglomeracji miejsko-przemysłowych, o dużym natężeniu ruchu drogowego między nimi”*⁷³. Znaczenie, jakie przywiązywano do tej inwestycji było tym większe, że pozostałe odcinki autostrad, które miały być budowane w pierwszym etapie (do 1980 r.), zaplanowano jako jednojezdniowe lub wykonane częściowo. Przykładowo autostrada Gdańsk-Łódź w pierwszej fazie budowy miała obejmować jednojezdniowy odcinek Gdańsk-Tczew, o długości zaledwie 30 km. Autostrada Gliwice-Wrocław początkowo ograniczono do jednojezdniowego 85 kilometrowego odcinka Nogawczyce-Przylesie. Jedynie odcinek autostrady Katowice-Kraków, o długości 115 km, nie tylko zaplanowano od początku jako dwujezdniową autostradę na całej długości, ale wnioskowano o pozostawienie w terenie rezerwy pod trzeci pas jezdni ze względu na bardzo duże natężenie ruchu samochodowego między Krakowem a miastami górnośląskimi. Jednak to autostrada Warszawa-Katowice była najważniejszym priorytetem. Całkowita długość tras ruchu szybkiego miała obejmować 5250 km dróg: 3100 km autostrad i 2150 km magistrali.

⁷² Tamże, s. 9.

⁷³ Tamże, s. 12-13.

Mapa nr 5 – „Sieć dróg ruchu szybkiego – układ kierunkowy”



Źródło: Konferencja naukowo-techniczna nt. Planowanie i projektowanie tras ruchu szybkiego w miastach, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 listopad 1972 r., Szczecin, s. 18

Powyższe przykłady ukazują, że do trasy łączącej Warszawę z Górnym Śląskiem zawsze przykładano dużą uwagę. Zresztą połączenie autostradą dwóch najważniejszych ośrodków miejsko-przemysłowych kraju nie powinno nikogo dziwić. Taki kierunek myślenia polscy drogowcy czerpali m. in. od swoich kolegów z Zachodu.

Warto w tym miejscu podkreślić, że rozbudowa trasy Warszawa-Katowice była rzeczywiście bardzo potrzebna. Można nawet stwierdzić, że ekipa Gierka szczęśliwie postanowiła uczynić sztandarową inwestycją „budowy nowej Polski” jedną z najważniejszych dróg w Polsce. Niestety nie odnalazłem w materiałach żadnych wzmianek, co o tej inwestycji myślało kierownictwo PZPR. Nie mam też żadnych dowodów, że istniały jakiegokolwiek naciski polityczne, aby to właśnie tę, a nie inną trasę

budować. Jedyne dokumenty na temat trasy Warszawa-Katowice, które były przeznaczone ściśle dla Edwarda Gierka, tj. program budowy tej trasy odnaleziony w Sekretariacie Edwarda Gierka⁷⁴, są na wskroś merytoryczne. Oto kilka przykładów. Najwięcej miejsca zajmuje w nim omówienie szczegółowych etapów budowy drogi, harmonogram prac oraz ogólny zarys kosztów związanych z budową⁷⁵. Kolejną pozycją był raport, który wyjaśnia, dlaczego trasa Warszawa-Katowice wymaga jak najszybszej budowy. Głównym powodem był olbrzymi wzrost natężenia ruchu na tej relacji, który w najbliższym dwudziestoleciu (1970-1990) miał wzrosnąć o 500%. Co ciekawe, wg prognoz ruchu, budowa dwujezdniowej trasy miała wystarczyć jedynie do 1985 r.. Wtedy przepustowość drogi miała się ponownie wyczerpać⁷⁶. Do programu i raportu dołączone zostały także mapy ukazujące planowany przebieg drogi⁷⁷. W dostępnych mi materiałach nie znalazłem ani jednego dokumentu, który pozwalałby na stwierdzenie, że Gierek lub inna osoba z najwyższego kierownictwa państwowego osobiście wpływała na decyzję o rozpoczęciu budowy trasy Warszawa-Katowice. Oczywiście mamy informacje (o czym już wspominałem), że władza interesowała się budową, planowano przyspieszenie zakończenia inwestycji, ale działało się to już w trakcie budowy.

Nie umiem jednoznacznie stwierdzić, jakimi racjami kierowano się przy decyzjach o budowie innych wielkich inwestycji gierkowskich, typu Huta „Katowice”, Linia Hutniczo-Siarkowa, Port Północny w Gdańsku, kopalni i elektrowni w Bełchatowie, fabrykach samochodów w Tychach i Bielsku-Białej, czy ulokowaniu przemysłu węglowego na Lubelszczyźnie. Uważam jednak, że w przypadku budowy trasy Warszawa-Katowice zadecydowały istniejące od dawna realne potrzeby i merytoryczne argumenty. Co ważne, trasa była przedmiotem licznych analiz i koncepcji. Nikt nie podważał potrzeby jej budowy, podobnie jak nie trzeba było nikogo przekonywać o jej potrzebie. Może dlatego nazywanie tej inwestycji gierkowską, czy wielką inwestycją PRL-u, jest niewłaściwe. Ona była po prostu potrzebna.

⁷⁴ AAN, Sekretariat Edwarda Gierka, XIA/539-540.

⁷⁵ Tamże, k. 1-8.

⁷⁶ Tamże, k. 22-24.

⁷⁷ Tamże, k. 25-29.

4. Polskie drogownictwo w przededniu budowy „najnowocześniejszej arterii drogowej w kraju”*

Jak wyżej wspominałem, budowa trasy Warszawa-Katowice musi być umieszczona w ogólnym kontekście ambitnych, jak na swoje czasy i możliwości, planów modernizacji Polski, których podjęła się ekipa Edwarda Gierka. Te plany dotyczyły także budowy ogólnopolskiej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu. Co ważne, budowa trasy katowickiej (starałem się dowieść tego w poprzednich rozdziałach) nie była traktowana jako samodzielna inwestycja, ale jedna z wielu. Do tego można dodać fakt, że pierwotnie miała ona być „*poligonem doświadczalnym*”⁷⁸ dla przyszłej, szeroko zakrojonej budowy sieci autostrad w Polsce. Próbowano zatem zadawać pytania dotyczące tych, którzy mieli te drogi projektować, a przede wszystkim budować: jakie są tradycje zawodu drogowca w Polsce u progu nowej pięciolatki i czym jest lub ma się stać ten zawód w kontekście „wielkich zadań”, jakie stawia przed drogowcami partia? Choć te pytania zawierają dużą dozę ogólności, jednak wielu inżynierów drogownictwa rzeczywiście uwierzyło ekipie Gierka, że dla ich zawodu nadchodzą nowe, lepsze czasy. Z drugiej strony władza podejmowała realne kroki w celu realizacji budowy autostrad w Polsce (zagraniczne staże dla inżynierów drogownictwa, pierwsze zakupy nowoczesnych maszyn sprowadzanych z Zachodu, etc.). Stąd pojawienie się w prasie branżowej kilku ciekawych dyskusji i tzw. „zasadniczych artykułów”.

Jednym z ciekawszych tekstów jest „artykuł dyskusyjny” mgr inż. Andrzeja Tomczaka, dyrektora bydgoskiego Wojewódzkiego Zarządu Dróg Publicznych zatytułowany „*Przygotowanie kadr do budowy autostrad*”⁷⁹. Oczywiście główna treść artykułu była umieszczona w kontekście „*zamierzonego planu budowy autostrad i dróg szybkich*”. Inż. Tomczak zauważał, że w Polsce dogłębnej zmiany wymaga system szkolenia drogowców oraz kształcenia kadr średnich i wyższych tego zawodu. Dotychczasowe kształcenie drogowców Tomczak oceniał jako „*niewłaściwie programowane i prowadzone*”. Stąd postulat dogłębnej zmiany programu nauczania w

* Oczywiście chodzi o trasę Warszawa-Katowice, cytat pochodzi z tygodnika *Transport i Drogi*, 27 stycznia 1974 r., s. 6.

⁷⁸ *Transport i Drogi*, 23-30 grudnia 1973 r., s. 7.

⁷⁹ Tamże, 20 lutego 1972 r., s. 3.

technikach i szkołach wyższych, które realizowały kierunek drogowo-mostowy. Tomczak zwracał uwagę na dwa zasadnicze problemy: po pierwsze w Polsce praktycznie nie istniały nowoczesne publikacje dotycząca drogownictwa. Nie było także dostępu do jej odpowiednika zagranicznego. Tu pojawiał się też głębszy problem, gdyż *„sprawia to, że wykładowcy nie mają możliwości na bieżąco uzupełniania swoich wiadomości”*. Jednak polskie drogownictwo kulało nie tylko z powodu braku dostępu do wiedzy teoretycznej, ale także z powodu *„zupełnego braku nowoczesnego sprzętu badawczego w laboratoriach wyższych uczelni i techników drogowych”*. A bez tego sprzętu, wg Tomczaka, *„nie do pomyślenia jest prawidłowa realizacja zamierzonego zadania budowy autostrad”*. I z tego właśnie powodu padła propozycja o wydatkowaniu dodatkowych dewiz na zakup sprzętu zagranicą. Dalej Tomczak omawiał kolejny problem polskiego drogownictwa: *„zdobycze współczesnej inżynierii drogowej są praktycznie nie znane także dla obecnie odpowiedzialnych za budowę dróg, tj. dla kadry techniczno-inżynierskiej, jak i średniego nadzoru technicznego (brygadziści, majstrowie, operatorzy maszyn)”*. W tym kontekście pojawił się kolejny śmiały postulat o wysyłaniu kadry inżynierskiej na staże zagraniczne do *„krajów o wysoko rozwiniętej technice drogowej”*. Ponadto staże zagraniczne nie powinny być się ograniczać do kadry wyższej. Także średnia kadra techniczna, która miała odpowiadać za obsługę kupionych zagranicą maszyn, powinna była przejść odpowiednie szkolenie w ośrodkach producentów. Na koniec pojawił się również postulat podwyższenia płac dla drogowców.

Ogólny obraz jest następujący: polskie drogownictwo było zupełnie zacofane i bez pomocy zagranicznej nie dążyło do realizacji ambitnego programu budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu. Nadmieniam, że artykuł inż. Tomczaka pojawił się w prasie branżowej, co pozwala przyjąć domniemanie o większej swobodzie wypowiedzi i realnych potrzebach polskich drogowców.

Druga część refleksji nad polskim drogownictwem dyrektora bydgoskiej WPRD znalazła się w artykule *„Czy zawód drogowca jest atrakcyjny?”*⁸⁰. Z obserwacji Tomczaka wynikało, że kandydaci na studia politechniczne na kierunkach ogólnobudowlanych wyjątkowo niechętnie wybierali specjalizacje dotyczące

⁸⁰ *Transport i Drogi*, 28 maja 1972 r., s. 4.

komunikacji lądowej, „*a kierunku budowy dróg w szczególności*”. Dwa główne powody takiej sytuacji to ciężka i mało efektywna praca oraz „*bardzo niska ranga tego zawodu w społeczeństwie*”. Dodatkowo zawód drogowca kojarzył się z najbardziej zacofaną technologicznie dziedziną przemysłu oraz obrazem ukształtowanym przez czasy międzywojenne i powojenne do lat 60-tych, gdzie drogowcy byli kojarzeni z tzw. brukarzami, czyli najniżej kwalifikowanymi robotnikami. A zawód brukarza to „*praca w przeważającej części wykonywana ręcznie, w otwartym terenie, bez względu na warunki atmosferyczne, przy równoczesnym pozbawieniu zatrudnionych elementarnych warunków socjalnych*”. Po prostu drogowcy do tej pory w przeważającej części rekrutowali się spośród bezrobotnych lub tych, dla których nie było miejsca w innych gałęziach przemysłu. Tomczak uskarżał się również na media, które nie dość, że nie starają się zmienić tego krzywdzącego stereotypu to „*chłostczą drogowców*” informacjami o zatorach, nieprzejezdnych drogach etc., a nie poświęcają uwagi „*ogromowi zadań, z jakimi będą się mierzyć w najbliższym czasie drogowcy*”. Trudno zatem się dziwić, że młodzież wybierała inne atrakcyjne współcześnie kierunki, typu budownictwo mieszkaniowe, mechanika, elektronika itp.. Problem był o tyle palący, że zgodnie z wytycznymi VI Zjazdu PZPR i burzliwym rozwojem motoryzacji „*zadania dla drogowców narastają wręcz lawinowo*”.

Tomczak proponował dwa rozwiązania omawianych w artykule problemów. Po pierwsze trzeba było szerokiego otwarcia polskiego drogownictwa na nowoczesne trendy techniczne. Oprócz dostępu do fachowej literatury (przeważnie zagranicznej), chodziło tu przede wszystkim o „*wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań komputerowo-elektronicznych, powszechnie już stosowanych zagranicą*”. Tomczak zauważał, że może to też być jeden z aspektów, który „*w istotny sposób wpłynie na wyobraźnię młodzieży i zachęci ją do podejmowania studiów z zakresu drogownictwa*”. Po drugie musiało się zmienić nastawienie mediów, które zamiast stereotypowej krytyki powinny były przystąpić do podawania „*szeroko, nowoczesnie pojętej informacji i popularyzacji zagadnień dotyczących drogownictwa*”. Tu pojawiało się ciekawe stwierdzenie, że takie działania były niezbędne, gdyż drogownictwo było stosunkowo „*młodym działem budownictwa*”.

Mamy przykłady podobnych wypowiedzi, wyrażonych w bardziej stonowanej formie. Z okazji święta 22 lipca w „*Transporcie i drogach*” ukazał się artykuł „*Drogi dla wielkiego transportu*”⁸¹. Artykuł (nie podpisany) zaczynał się od stwierdzenia, że w polskim drogownictwie nadchodzi nowe i „*to, co było dobre dwa, trzy lata temu, obecnie już nie wystarczy*”. Jeśli dodamy do tego rozwijającą się w olbrzymim tempie motoryzację i potrzeby transportowe przemysłu, polscy drogowcy stają przed zadaniami „*o jakich nie marzyło się dotąd nawet doświadczonym drogowcom*”. Równie ambitnie przedstawiały się prognozy do roku 1990. Przewozy towarów wzrosną czterokrotnie, a liczba samochodów ośmiokrotnie. Szczególnie ważną kwestią było całkowite zmodernizowanie głównej sieci dróg krajowych, bowiem 69% ruchu samochodowego koncentrowało się na zaledwie jednej czwartej ich długości. Jedną z najbardziej obciążonych była droga Warszawa-Katowice, gdzie „*w tym roku kontynuowane są poważnie już zaawansowane przy budowie drugiego pasma drogi szybkiego ruchu*”. Co ważne, „*nie tylko myśli się, ale już przygotowuje się do budowy autostrad*”. Centralne Biuro Studiów i Projektów Drogowych i Mostowych „Transprojekt” dostało już specjalny komputer do projektowania i analizowania potoków ruchu. W planach był zakup nowoczesnych maszyn rysujących typu „plotter”. Dzięki nim przyspieszona miała zostanie znacznie praca projektanta, a zarys drogi miał być widoczny na papierze, zanim powstanie droga, dzięki możliwości zmontowania specjalnego filmu „symulującego” przejazd przyszłą drogą.

Były też przykłady „propagandy sukcesu”. Choć polskie drogownictwo miało się dopiero stać nowoczesne, a budowa trasy katowickiej dopiero ruszała, redaktor Rudolf Czerwiński widział już Polskę, jako przyszłą potęgę drogową. W artykule „*Polskie drogi – dobre drogi*”⁸², napisanym z okazji XXX-lecia PRL, przyszłość polskiego drogownictwa jawiła się w jasnych barwach. Wg redaktora Czerwińskiego już dokonał się spory postęp, skoro w robotach drogowych bardzo wzrosła mechanizacja robót. W 1951 r. ten współczynnik wynosił 0,9 KM na jednego robotnika. W 1972 udało się osiągnąć 9,4 KM na jednego robotnika. Jednak w ZSRR już w 1958 r. ten wskaźnik osiągnął 10,1 KM. Najważniejsze zadania na dziś to przystosowanie polskich dróg do nadchodzącego wielkimi krokami wyżu motoryzacyjnego - w związku z produkcją Fiata

⁸¹ Tamże, 22 lipca 1973 r., s. 2.

⁸² Tamże, 27 stycznia 1974 r., s. 6-7.

(do 1980 r. przewidywało się wzrost liczby pojazdów osobowych do 1,75 mln). Najpilniejsze zadania to przebudowa 16 tys. km głównych dróg do przenoszenia 10 ton nacisku na oś pojazdu, których sieć w 1990 r. miała wzrosnąć do 40 tys. km. Najbardziej sztandarowym zadaniem dla polskiego drogownictwa były drogi dwujezdniowe, których w 1970 r. mieliśmy zaledwie 50 km. Obecnie „*największy potencjał wykonawczy skoncentrowano na trasie Warszawa-Katowice (...) Wzrośnie na niej szybkość, płynność i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Stanie się ona najnowocześniejszą, starannie uporządkowaną i zagospodarowaną arterią drogową w kraju. Całość wielkich robót między Warszawą, a Katowicami zostanie zakończona w 1976 roku*”.

W podobnym duchu wypowiadała się „*Trybuna Ludu*”⁸³. Budowa autostrad w Polsce miała zapobiec paraliżowi komunikacyjnemu – ruch samochodowy w Polsce do 1980 r. wzrośnie czterokrotnie. Do najważniejszych obecnie inwestycji należały obwodnica Trójmiasta i trasa Warszawa-Katowice. W związku z przystąpieniem do programu ONZ, dostaliśmy fundusze na szkolenia kadr i zakup sprzętu zagranicą. Autor nie krył jednak gorzkich refleksji: „*W Europie pod względem drogowym jesteśmy szarakami. Mała Holandia ma 1 tys. km autostrad, Francja 2,5 tys. km i buduje 800 km rocznie. ZSRR planuje w ciągu 3 lat oddać do użytku autostradę transsyberyjską Moskwa-Czita o długości 7 tys. km!*”.

Inną kwestią były propozycje zmian w systemie kształcenia kadr wyższych i szkolenia robotników. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji poświęciło temu zagadnieniu osobną konferencję⁸⁴. W kwestii przygotowania kadr wyższych zaplanowano dogłębną zmianę programu nauczania. Jednak sami zainteresowani zauważali, że w wielu przypadkach przygotowywany program spłyca znaczenie przedmiotów technicznych⁸⁵. Mimochodem stwierdzono, że program ma zamiar położyć nacisk na „*bardzo ważne w pracy zawodowej wiadomości z zakresu nauk polityczno-ekonomicznych*”⁸⁶. Jak to miało wyglądać w praktyce? W nowym programie kształcenia inżynierów drogownictwa Ekonomia Polityczna miała zająć 112 godzin, Podstawy

⁸³ AAN, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie, III/154, k.8; *Trybuna Ludu*, 14 września 1973 r..

⁸⁴ *Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy kadr technicznych w drogownictwie*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 7-8 maja 1974 r., Kraków.

⁸⁵ Tamże, s. 32-33.

⁸⁶ Tamże, s. 24.

Filozofii Marksistowskiej 96 godzin, a Podstawy Nauk Politycznych 112 godzin⁸⁷. Ciekawie wypadło porównanie tych danych z ilością godzin przeznaczoną na przykładowe przedmioty z zakresu inżynierii drogownictwa (na co narzekał autor referatu prof. Zdzisław Łopatek): Geometria Wykreślna – 80 godzin, Inżynieria Ruchu Drogowego – 64 godziny, Miernictwo – 96 godzin i jeden z podstawowych przedmiotów inżynierii dróg i mostów Drogi, Ulice, Węzły – 160 godzin. Profesor Łopatek postulował, aby prace dyplomowe studentów były w miarę możliwości „powiązane z potrzebami narodowymi”⁸⁸. Konferencja nawiązywała także do kształcenia techników drogowych, gdzie jedną z ważnych kwestii było „kształtowanie socjalistycznego stosunku do pracy”⁸⁹.

Jednak najciekawsze kwestie poruszono w związku z kształceniem kadry niższej, tj. robotników drogowych. Jest to o tyle istotne, że materiały na ich temat są rzadkie i wzmiankowe. Można nawet stwierdzić, że robotnicy drogowi w modernizującej się Polsce Edwarda Gierka to typowa „grupa niema”. Referat inż. Eugeniusza Sawickiego był bardzo konkretny: najważniejszą kwestią w szkoleniu kadry robotniczej była właściwa obsługa powierzonych im maszyn⁹⁰. Wg badań roczne koszty eksploatacji maszyn stanowiły 50% ich początkowej wartości, a każda złotówka wartości maszyny dawała 243 zł zysku z produkcji. Wartość jednego stanowiska pracy w drogownictwie była szacowana na ok. 100 tys. zł. Przykładowa maszyna drogowa, np. zgarniarka kosztowała ok. 1,6 mln zł, a więc stanowiła wartość 16 miejsc pracy. Stąd kluczowa rola właściwie przeszkolonej kadry robotniczej, której się takie maszyny powierza. Sawicki podkreślał, że maszyna podlegała opiece zaledwie dwóch osób: operatora i konserwatora. Podobny problem występował w przypadku nadawania uprawnień do kierowania maszynami drogowymi. Obecne przepisy – mówił Sawicki - wymagały odpowiednich kwalifikacji do maszyn powyżej 20 KM, ale było też sporo maszyn mniejszego kalibru, które nie wymagały uprawnień, a były bardzo drogie w eksploatacji i wymagały wykwalifikowanej kadry⁹¹. Sawicki przedstawiał, jak wyglądał stan wykwalifikowanej kadry robotniczej „na dziś”: zaledwie 23% robotników miało

⁸⁷ Tamże, s. 26.

⁸⁸ Tamże, s. 39.

⁸⁹ Tamże, s. 47.

⁹⁰ Tamże, s. 56.

⁹¹ Tamże, s. 60.

jakiegokolwiek uprawnienia do sterowania maszynami drogowymi; spośród trzech klas uprawnień (liczone wg pojemności mechanicznej maszyny) tylko 12% miało klasę I (najwyższą), 25% klasę II, a aż 63% najniższą klasę III.

Kwestia nowoczesnych, najczęściej zagranicznych maszyn drogowych i ich fachowej obsługi w przypadku budowy trasy Warszawa-Katowice pojawiała się wielokrotnie. Także władza zdawała sobie sprawę, że nie wybuduje się nowoczesnych dróg posiadanych, w większości przypadków mocno zużyтым i przestarzałym sprzętem, stąd decyzyje o zakupie sprzętu zagranicą.

Ciekawym spojrzeniem na polskie drogownictwo u progu gierkowskich inwestycji był wywiad z mgr inż. Czesławem Krzywoszem⁹², dyrektorem Centralnego Zarządu Dróg Publicznych, a więc szefem najważniejszego urzędu wykonawczego odpowiedzialnego za budowę dróg w Polsce. Wywiad zatytułowano „*Duma każdego drogowca*”. Na początku szef CZDP zgadzał się z twierdzeniem, że polskie drogi były dotychczas synonimem dróg nieprzejezdnych. Główna wina za taki stan rzeczy spoczywała na politykach międzywojennych. Po zawierusze wojennej nowa władza przystąpiła do odbudowy zniszczeń oraz budowy nowych dróg i mostów; w tej mierze „*dorobek drogownictwa polskiego w okresie powojennym jest poważny*”. Średnia gęstość dróg w Polsce wzrosła z 29,2 km/100 km² w 1945 r. do 44,3 km/100 km² w 1973 r.. Wzrosła również ilość dróg z tzw. „*nawierzchnią bezkurzową*”, tj. wykonaną z asfaltu lub betonu. Takich dróg w 1945 r. było 26,9%, obecnie ta liczba wzrosła do 92,1%. Niezależnie od wszelkich trudności organizacyjnych w 1974 r. CZDP planuje wydać 10,6 mld zł na inwestycje. „*Do najważniejszych zadań tegorocznego planu należy zaliczyć kontynuację lub rozpoczęcie następujących obiektów: budowę drugiej jezdni i modernizację trasy Warszawa-Katowice, rozpoczęcie obejścia Tych przy budowie Fabryki Samochodów Małolitrażowych oraz budowę dróg w rejonie Huty „Katowice*”. Krzywosz wspominał również o nadchodzącej budowie autostrad w Polsce: „*Koszty realizacji autostrad są bardzo wysokie. Ceny za budowę 1 km autostrady wahają się między 40-50 mln zł w terenie łatwym lub średnim oraz do 100 mln zł w terenie trudnym, górzystym lub silnie zurbanizowanym*”. Budowa miała ruszyć w 1976 r. i w pierwszym etapie miała się zakończyć w 1980 r.. Całość realizacji sięgała roku 2000: „*Obecnie*

⁹² *Transport i drogi*, 22 lipca 1974 r., s. 5, 10.

trwają intensywne prace przygotowawcze w zakresie studiów i unowocześnienia ich metod, szkolenia kadry specjalistów do projektowania, budowy i nadzoru oraz testowe prace nam metodami wykonawstwa w oparciu o doświadczenia budownictwa dróg dwujezdniowych”.

Ogólne zaniedbanie w dotychczasowej budowie dróg w Polsce wg Krzywosza *„jest wynikiem stosunkowo słabej motoryzacji w ubiegłych okresach. To powodowało, że nie opłacało się łożyć większych nakładów na te cele”.* Podobną diagnozę stawiał Ryszard Rozbicki, dyrektor Zarządu Autostrad. W artykule *„Budowa autostrad w Polsce”*⁹³, który ukazał się w styczniu 1974 r. w branżowym piśmie *„Inwestycje i budownictwo”*, Rozbicki przyznawał, że obecnemu drogownictwu w Polsce daleko od jego zagranicznych odpowiedników; *„musimy rozwijać się zgodnie z tendencją obserwowaną w krajach wysokorozwiniętych. W NRF długość autostrad wynosi obecnie 4500 km, a w 1985 r. będzie to 10000 km. We Włoszech obecnie jest to 3900 km, a w 1980 r. liczyć będzie 6000 km. We Francji jest dopiero 1500 km, ale obecne tempo budowy autostrad to ok. 700 km rocznie”.*

Dlaczego umieszczone powyżej teksty mogą być przydatne dla badacza drogownictwa doby PRL w pierwszej połowie lat 70-tych? Z racji daty ich powstania i miejsce publikacji są dobrym wglądem w nastroje i oczekiwania wyższej kadry drogownictwa w Polsce w początkowym okresie „wielkich planów” modernizacji Polski. Po pierwsze zdawali oni sobie sprawę, że polskie drogownictwo było mocno zacofane. To wyrażało się nie tylko w niedoborze wykwalifikowanej kadry i braku chętnych na studia na kierunku budowy dróg i mostów. Przede wszystkim brakowało sprzętu, i to zarówno do projektowania, jaki i wykonawstwa. Po drugie wiedzieli, że pomoc może nadejść tylko z jednej strony – niezbędne „know-how” i nowoczesny sprzęt znajdowały się zagranicą. Jak wspominałem termin „zagranica” odnosił się w tym wypadku przede wszystkim do „państw kapitalistycznych”. Po trzecie byli przedstawicielami środowiska inżyniersko-technicznego, a więc grupy społecznej, na którą ekipa Edwarda Gierka liczyła i z którą starała się utrzymywać dobre kontakty (we wcześniejszych fragmentach wspominałem o specjalnie na tę okazję ukutym terminie „inteligencja techniczna”). I chyba nie będzie przesady w stwierdzeniu, że ta grupa wiązała z ekipą Edwarda Gierka

⁹³ AAN, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie, III/180, k. 45.

spore nadzieje. Trzeba pamiętać, iż nikt z nich nie zdawał sobie sprawy, że nadchodzący kryzys gospodarczy drugiej połowy lat 70-tych ostatecznie zniweczy ambitne plany polskich drogowców, do których można było powrócić dopiero w Polsce po Okrągłym Stole.

5. Postulaty importu sprzętu i technologii z krajów kapitalistycznych

W decyzji Prezydium Rządu z dnia 15 marca 1972 r.⁹⁴, która nakazywała przygotowanie i budowę „*autostrady Warszawa-Katowice*”, w punkcie czwartym była mowa o ogólnych nakładach związanych z realizacją I etapu budowy autostrad. Na ten cel przeznaczono 100 mln zł dewizowych oraz 22 mln zł dewizowych na zakupy w krajach kapitalistycznych.

W korespondencji między premierem Jaroszewiczem, a wicepremierem Mitręgą z 9 lutego 1973 r. znajdowała się informacja, że gdyby znalazły się dodatkowe pieniądze i materiały, zakończenie budowy trasy Warszawa-Katowice mogłoby nastąpić rok wcześniej, tj. do końca 1975 r.. Jednym z warunków przyspieszenia było przeznaczenie 600 mln zł dewizowych „*na zakup sprzętu i taboru z krajów kapitalistycznych w latach 1973-1974*”⁹⁵.

Skąd pomysły na zakup nowoczesnych technologii drogowych na Zachodzie? Powyżej wspominałem, że drogowcy zdawali sobie sprawę z technologicznego zacofania polskiego drogownictwa, czego dobrym dowodem są m. in. materiały z konferencji „*Problemy projektowania i budowy autostrad*”, odbytej w czerwcu 1971 r.⁹⁶. Inż. Leon Nowicki zauważał, że budowa autostrady znacznie różni się od budowy zwykłej drogi. Na potwierdzenie tej tezy podawał wskaźniki budowy autostrad we Francji. Wg Nowickiego podstawową bolączką krajowego drogownictwa był bardzo niski stopień nowoczesnej organizacji robót oraz ich mechanizacji, tj. „*dążność do maksymalnego wyeliminowania robocizny ręcznej i półręcznej z procesów robót drogowych, jako drogiej, kłopotliwej, mało wydajnej, utrudniającej prawidłową organizację robót oraz obniżającej jej jakość*”⁹⁷. Z kolei nowoczesna organizacja robót pozwalała na maksymalne przyspieszenie. Nowicki postulował także wprowadzenie konkurencji między przedsiębiorstwami, co miałoby się przyczynić do obniżki cen

⁹⁴ AAN, Biuro Prezydium Rządu, 5.4/32, k. 1-2.

⁹⁵ AAN, Sekretariat Edwarda Gierka, XIA/539, k. 10-12.

⁹⁶ *Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy projektowania i budowy autostrad.*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 czerwca 1971 r., Katowice.

⁹⁷ Tamże, s. 128.

robocizny⁹⁸. Jeśli chodziło o „*obecne warunki polskiego drogownictwa w zakresie mechanizacji robót ziemnych na budowach o charakterze i wielkości zbliżonych do budownictwa autostradowego, należy stwierdzić niedostateczne obecnie wyposażenie przedsiębiorstw drogowych w maszyny i sprzęt o wydajnościach niezbędnych do zmasowanych robót ziemnych*”.

Z czym Polska przystępowała do budowy sieci autostrad? Wg zestawienia wykonanego przez Nowickiego ówczesne Zjednoczenie Przedsiębiorstw Robót Drogowych i Mostowych posiadało zaledwie siedemnaście zgarniarek. Żeby uświadomić skalę tego zaniedbania Nowicki przypominał, że typowa zdolność przerobowa zgarniarki wynosi ok. 500 tys. m³ robót ziemnych rocznie. Tymczasem wg przywoływanych przykładów z Francji, ilość przemieszczonej ziemi na 1 km autostrady wynosi ok. 100 tys. m³⁹⁹. Podobnie wyglądały dane dotyczące reszty sprzętu drogowego. ZPRDiM posiadało 188 koparek, z czego zaledwie 3,2% ma pojemność powyżej 1m³. Najgorzej było z podstawowymi maszynami drogownictwa, czyli walcami. Drogowcy dysponowali 26 sztukami walców ogumionych, jednak były to wyjątkowo przestarzałe konstrukcje, bo żaden z nich nie miał regulacji ciśnienia. Trochę lepiej wyglądała sytuacja taboru samochodów ciężarowych – ZPRDiM posiadało ich 950 sztuk, jednak tylko ok. 20% z nich miało ładowność powyżej 7 ton¹⁰⁰. Średni wiek maszyn drogowych w Polsce to 23 lata, z czego spora część była eksploatowana od czasów II wojny światowej¹⁰¹. Końcowe wnioski były jednoznaczne: „*obecnie stosowane w Polsce maszyny i sprzęt do budowy dróg nie nadają się pod względem wydajności, ani też konstrukcji do budowy autostrad i dla tych zadań powinien być zorganizowany specjalnie dobrany park maszynowy*”.

Nowicki wskazywał również rozwiązania. Jednym z nich mógłby być zakup amerykańskiej maszyny drogowej firmy „Construction Machinery”. Jej podstawową zaletą była uniwersalność, gdyż tzw. kombajn drogowy mógł jednocześnie pełnić rolę równarki ziemnej, układarki podbudów i warstw ziemnych oraz rozściełacza mas

⁹⁸ Oczywiście ten przykład także pochodzi z Francji, z tym wyjątkiem, o czym Nowicki celowo lub z niewiedzy nie wspomina, że tam przedsiębiorstwa działały w gospodarce kapitalistycznej.

⁹⁹ *Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy projektowania i budowy autostrad*, , Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 czerwca 1971 r., Katowice, s. 133.

¹⁰⁰ Problemy i brak sprzętowe były jedną z podstawowych kwestii podczas budowy trasy Warszawa-Katowice, s. ???, ???, ???

¹⁰¹ *Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy projektowania i budowy autostrad*, , Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 czerwca 1971 r., Katowice, s. 149.

bitumicznych. Poza tym maszyna była w pełni zautomatyzowana. Referat kończył się stwierdzeniem: „z uwagi na brak krajowej bazy wytwórczej tego rodzaju sprzętu, pokrycie potrzeb w tym zakresie będzie mogło być realizowane jedynie drogą importu”¹⁰². Warto nadmienić, że w zamieszczonej na końcu referatu bibliografii znajdowały się jedynie publikacje francuskie i kanadyjskie. Był to wynik stażu odbytego przez inż. Nowickiego we Francji i Kanadzie z zakresu projektowania i budowy autostrad. Inne materiały pochodziły ze Światowej Wystawy Maszyn Budowlanych w Paryżu z 1970 r..

Podobnie o stanie polskiego drogownictwa wypowiadał się inż. Mirosław Kossakowski, w referacie zatytułowanym „*Nowoczesne metody projektowania autostrad przy zastosowaniu zdjęć lotniczych i maszyn cyfrowych*”¹⁰³. Dość typowym zjawiskiem wśród referentów było nawiązanie na początku referatu do ogólnoświatowych trendów. W tym przypadku było podobnie – Kossakowski zauważał, że szybki rozwój sieci autostrad w „*krajach wysokorozwiniętych*” spowodował wzrost zainteresowania automatyzacją całego procesu. W tym celu zaczęto stosować fotogrametrię oraz elektroniczne techniki obliczeniowe. Aby w maksymalnym stopniu wyeliminować „*pracę ręczną*”, podstawową rolę w całym procesie odgrywały elektroniczne maszyny cyfrowe. Głównym celem referatu było przedstawienie nowoczesnego zastosowania fotogrametrii i technik elektronicznych w budowie autostrad oraz podanie możliwości zastosowania ich w Polsce. Kossakowski jednak stanowczo zaznaczał:

„*Podane zasady dotyczą osiągnięć światowych i stanowią kierunek, w którym dążą opracowania krajów mniej zaawansowanych w tej dziedzinie. Należy uwzględnić jednak, że metody podane w niniejszym opracowaniu bazują głównie na doświadczeniach uzyskanych w krajach zachodnich, gdzie zakres szczegółowości dokumentacji projektowej jest różny niż w Polsce w związku z innymi stosunkami prawnymi pomiędzy inwestorem a wykonawcą*”¹⁰⁴

¹⁰² Tamże, s. 150.

¹⁰³ Tamże, s. 63-82.

¹⁰⁴ Tamże, s. 64.

Pozwoliłem sobie przytoczyć powyższy fragment w całości, bo jest jednym dostępnym mi fragmentem źródeł, w którym różnica w poziomie drogownictwa nie ogranicza się jedynie do poziomu technologicznego, ale zahacza o kwestie ustroju państwa, w którym przychodzi działać budowniczym dróg. Oczywiście Kossakowski nie krytykował ustroju PRL, jednak jego dalsze rozważania wskazują dość jednoznacznie, gdzie drogi buduje się łatwiej¹⁰⁵.

Po szczegółowym przedstawieniu zasad interpretacji zdjęć lotniczych, wykonanych w celu usprawnienia projektowania drogi, Kossakowski stwierdzał, że „sztuka interpretacji zdjęć lotniczych dla celów drogowych jest szeroko rozbudowana za granicą”. Największe osiągnięcia w tej dziedzinie miały Stany Zjednoczone, które opracowały nawet w tym celu specjalne podręczniki, podające sposoby odróżniania cech terenowych¹⁰⁶. Innym osiągnięciem Amerykanów był lotniczy rejestrator profilu terenu – „Airborne Profile Recorder”, który pozwala na wykonanie profilu podłużnego drogi z pokładu samolotu. Zastosowanie maszyny „jest szczególnie ekonomiczne dla tras długości ponad 150 km i umożliwia uzyskanie profilu bez dostępu na teren, wymagając jedynie zniwelowania kilku punktów na końcach profilu fotogrametrycznego”¹⁰⁷. W Polsce takie prace wykonywało się ręcznie, przy pomocy geodetów w terenie. Jeśli chodzi o elektroniczne maszyny cyfrowe, Kossakowski jako „przykład kompletnego rozwiązania technicznego przy budowie autostrad” podawał zbiór francuskich programów drogowych TE-GI. Poszczególne podprogramy odpowiadały za ustalanie osi drogi, interpretację istniejących punktów wysokościowych drogi, obrazy perspektywiczne przyszłej drogi etc.. Na szczególne docenienie zasługiwał podprogram EVASOM, który wykorzystując dane z innych podprogramów „może ustalić wielkość robót ziemnych i szacunkowe koszty inwestycji”¹⁰⁸.

¹⁰⁵ Paradoksalnie to właśnie w socjalizmie budowa dróg powinna przebiegać sprawniej; można było mniej przejmować się stosunkami własnościowymi, zebrać środki finansowe na podstawie jednej decyzji, odgórnie sterować procesami decyzyjnymi etc. Jednak, jak pokazała praktyka budowy trasy Warszawa-Katowice (piszę o tym w II Części pracy), odpowiedzialni za budowę musieli stawić czoła wielu trudnościom związanym właśnie z niejasnymi przepisami wyłączeniowymi i złym doбором maszyn. Można więc zadać pytanie, czy w Polsce Gierka nie było ani specyficznych korzyści wynikających z socjalizmu, ani zalet kapitalizmu, a w ten sposób zapytać o właściwy charakter ówczesnego ustroju (ustna uwaga prof. Marcina Kuli).

¹⁰⁶ Tamże, s. 67.

¹⁰⁷ Tamże, s. 70.

¹⁰⁸ Tamże, s. 75.

W części końcowej referatu autor wymieniał osiągnięcia wybranych krajów. W Stanach Zjednoczonych fotogrametrię i elektroniczne techniki obliczeniowe stosowało się od 1956 r.. Obecnie 95% prac projektowych wykonują „*maszyny matematyczne*”, co pozwoliło obniżyć koszty opracowań dokumentacji o 20%. W Szwecji podobne techniki zaczęto stosować od 1957 r.. Ostatnim wynalazkiem pomagającym w projektowaniu autostrad była „*elektronowa lampa oscyloskopowa oraz ekran, za pomocą których można otrzymać odtworzenie perspektywiczne drogi, utrwalane następnie kamerą filmową*”. Innym wynalazkiem szwedzkiej myśli technicznej była „*automatyczna rysownica*”, czyli ploter, autorstwa firmy Nordisk ABD, znacznie ułatwiająca wykonywanie rysunków technicznych¹⁰⁹. Podobne rozwiązania zastosowała Wielka Brytania, gdzie nadzór nad wprowadzaniem nowoczesnych rozwiązań w drogownictwie przejęło ministerstwo transportu. Kossowski chyba dla zasady wspominał również o osiągnięciach Czechosłowacji, której inżynierowie opracowali zestaw programów do projektowania dróg na polskim komputerze koncepcyjnym ODRA 1013, jednak „*procesy automatyzacji kreślenia rozwiązano przy pomocy norweskiej maszyny rysującej Kingmatic 125*”¹¹⁰. Jak zwykle, tak i w referacie Kossakowskiego, na koniec mamy ocenę sytuacji w kraju. Wykonywaniem zdjęć lotniczych w Polsce zajmowało się tylko i wyłącznie Państwowe Przedsiębiorstwo Fotogrametryczne. Dodatkowo każde zlecenie musiało uzyskać zgodę Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii. „*Pewną trudnością*” był dość długi czas oczekiwania na zdjęcia – niekiedy sięgał on 1-2 lat. Cały proces może udałoby się przyspieszyć, odkąd Państwowe Przedsiębiorstwo Fotogrametryczne zaczął wspomagać Instytut Geodezji i Kartografii, „*jednak osiągnięcie poziomu opisanych powyżej doświadczeń zagranicznych jest trudne ze względu na mniej doskonałą oraz niekompletną aparaturę, jaką dysponuje się w kraju*”¹¹¹. Jedną z podstawowych kwestii w nowoczesnym projektowaniu dróg był czas, co Kossakowski unaoczniał na przykładowym 50 km odcinku autostrady: projektowanie metodami tradycyjnymi zajmowało ok. czterech lat pracy 100-osobowego zespołu; projektowanie metodami nowoczesnymi z gotowymi podkładami fotogrametrycznymi zajmowało rok dla 10-osobowej grupy wykwalifikowanych pracowników. Jednak na chwilę obecną trudno

¹⁰⁹ Tamże, s. 78.

¹¹⁰ Tamże, s. 79.

¹¹¹ Tamże, s. 80.

było takie rozwiązania w całości zastosować w Polsce, bo „oczywista jest różnica jaka dzieli Polskę od czołówki krajów zaawansowanych w dziedzinie stosowania fotogrametrii i elektronicznych technik obliczeniowych”¹¹². Jednym z wniosków końcowych referatu było skonstruowanie sprzętu „niedostępnego na rynku krajowym” lub zakupienie go zagranicą w celu pełnej automatyzacji projektowania autostrad¹¹³. Bibliografia załączona do referatu zawierała pozycje jedynie angielskojęzyczne.

Powyższe wypowiedzi traktują omawiany w tym rozdziale problem w szerszej skali, pokazując polskie niedostatki z perspektywę zagraniczną. Mamy jednak późniejsze przykłady z polskiego drogownictwa, kiedy rozpoczęto proces zaszczepiania nowoczesnych technologii. Wymieniony powyżej inż. Mirosław Kossakowski w październiku 1973 r. mógł swój artykuł zatytułować „Rozpoczynamy automatyzację projektowania autostrad”¹¹⁴. Co ciekawe tym razem w ogólnodostępnej gazecie Kossakowski podkreślał, że oprócz niewielkich zapożyczeń technologicznych z zagranicy, stawia się przede wszystkim na rozwiązania oparte na dostępnych w kraju środkach automatycznego przetwarzania informacji. Do takich „krajowych” rozwiązań należał System PD, opracowywany od 1972 r. przez „Transprojekt” – Warszawa wraz z Instytutem Geodezji i Kartografii. Rdzeniem całego systemu były dwie wyprodukowane w Polsce maszyny: automat rejestrujący KART-2 i komputer ODRA-1204. System nie rozwiązywał wszystkich problemów automatyzacji projektów, jednak „już pozwala na częściowe uwolnienie projektanta od wykonywania ręcznych obliczeń”.

O nowoczesnych technologiach w Polsce mówił także artykuł „Elektronika ułatwia projektowanie autostrad”¹¹⁵. Autor opisywał w nim tzw. techniki ETG (elektroniczne techniki graficzne), które polegały na uzyskaniu rysunkowej postaci wyników przetworzonych przez „elektroniczne maszyny liczące (komputery)”. W Polsce, wg autora, stoimy na początku drogi zmierzających do opanowania przedstawionych technik pracy, a cały program automatyzacji drogownictwa „zostanie zrealizowany w niedalekiej przyszłości”. Podsumowując ten akapit można stwierdzić, że to właśnie słowo „przyszłość”, odmieniane przez wszystkie przypadki, było słowem-kluczem w kwestii nowoczesnych technik w polskim drogownictwie.

¹¹² Tamże, s. 81.

¹¹³ Tamże.

¹¹⁴ *Transport i Drogi*, 7 października 1973 r., s. 5.

¹¹⁵ Tamże, 8 marca 1974 r., s. 4.

Mamy także nieliczne przykłady, kiedy polscy drogowcy nie są jedynie „ubogimi krewnymi” swoich kolegów z Zachodu, ale równorzędnymi partnerami w pracy. Na odbytej z okazji XX-lecia Instytutu Badawczego Dróg i Mostów sesji naukowej, jego dyrektor Andrzej Jarominiak opisywał najważniejsze projekty, którymi zajmował się ówczesnie Instytut¹¹⁶. Jednym z nich było „współuczestnictwo w przygotowaniach i realizacji drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice”. Szczególną dumą Instytutu był jednak projekt zlecony przez Ministerstwo Transportu USA, dotyczący stosowania w budownictwie drogowym aktywnych popiołów lotnych z węgla brunatnego. Zresztą ten kierunek współpracy zagranicznej nie był przypadkowy. To właśnie w Stanach Zjednoczonych polscy drogowcy najczęściej zapoznawali się z najnowszymi zdobyczami techniki drogowej i nowoczesnymi metodami budowy autostrad.

¹¹⁶ Tamże, 11 maja 1975 r., s. 3, 5.

6. Staże zagraniczne polskich drogowców

W ramach przygotowań do budowy sieci autostrad w Polsce zdawano sobie sprawę, że w Polsce brakuje odpowiednio przygotowanych kadr, które podołały by temu zadaniu. Decyzja Prezydium Rządu z 15 marca 1972 r. nakazywała ministrowi komunikacji powołanie w terminie do dnia 30 kwietnia 1972 r. komórki organizacyjnej z Zarządzie Autostrad, której zadaniem miało być przygotowanie realizacji programu ONZ „Rozwój sieci drogowej w Polsce”. Z tym zadaniem wiązało się także podjęcie kształcenia kadry specjalistów „(...)w drodze skierowania na studia oraz na praktykę za granicę,”(...)”¹¹⁷

Oficjalnie do programu ONZ United Nations Development Programme – „Rozwój sieci krajowej w Polsce” Polska przystąpiła 16 stycznia 1973 r..¹¹⁸ Program zakładał wysłanie na zagraniczne szkolenia ok. 150 polskich inżynierów drogownictwa. Nie precyzowano, w których dokładnie krajach miały się one odbyć. Pod uwagę wzięto Europę Zachodnią, Skandynawię i Stany Zjednoczone. Najważniejsze cele stażów to zapoznanie się z zagraniczną siecią autostrad, nowoczesnymi metodami projektowania dróg klasy wyższej oraz metodami planowania miejskich układów drogowych.

Choć oficjalne plany zakładały staże zagraniczne w wielu różnych krajach (symptomatyczne, że pośród nich nie zaproponowano ani jednego kraju z bloku socjalistycznego), ostatecznie wszyscy stażyści wyjechali do Stanów Zjednoczonych. Pomimo licznych poszukiwań, nie udało mi się znaleźć oficjalnych dokumentów, które wyjaśniałyby, dlaczego pominięto inne kraje. Pewną wskazówką mogą być staże i wizyty polskich drogowców w Stanach Zjednoczonych, które miały miejsce przed podpisaniem wyżej wspomnianego porozumienia z ONZ.

Pierwsze staże w ramach polskich przygotowań do budowy autostrad odbywały się już w 1971 r. Inż. Jerzy Pawlak latem 1971 r. odbywał praktykę w Nowym Jorku i Waszyngtonie, z której zdał obszerną relację w „Transportie i Drogach”. To właśnie w tej gazecie ukazało się kilka artykułów, pisanych z dużą dozą pasji i nieukrywanym entuzjazmem dla amerykańskich autostrad. Jako drogowiec Pawlak najbardziej

¹¹⁷ AAN, Biuro Prezydium Rządu, 5.4/32, k. 1.

¹¹⁸ Tamże, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie, III/180, k. 6-8.

interesował się autostradami i organizacją systemu transportowego. W pierwszej relacji¹¹⁹ Pawlak na przykładzie Nowego Jorku zwracał uwagę na doskonałe sprzężenie transportu lotniczego z transportem samochodowym. Do każdego lotniska prowadziła bezkolizyjna autostrada w przekroju dwie jezdnie po trzy pasy ruchu, co w Polsce było nadal nieosiągalne. Kolejną rzeczą, która świetnie mogłaby się sprawdzić na przyszłych polskich autostradach miejskich, był elektroniczny system zarządzania ruchem: „(...)obok autostrady lub nad każdą jezdnią zawieszono są tablice świetlne składające się ze 123 żarówek. Tablice są podłączone do maszyny cyfrowej znajdującej się w centrali zarządzania ruchem. Dane z trasy są analizowane przez maszynę, która wyświetla na tablicach odpowiednie cyfry, podając w ten sposób kierowcom szybkość w milach na godzinę. Szybkość ta odpowiada aktualnej sytuacji drogowej”. Choć inż. Pawlak przede wszystkim miał za zadanie podpatrywać dobre rozwiązania drogowe, który można by potem przeszczepić na polski grunt, zwracał również uwagę na inne aspekty amerykańskiej rzeczywistości drogowej. Spore wrażenie wywiera na nim duża kultura jazdy Amerykanów oraz możliwość posiadania zindywidualizowanej tablicy rejestracyjnej (to, jak się dowiedział Pawlak, miało aspekt praktyczny – łatwiej było znaleźć samochód na rozbudowanych parkingach). Ogromne wrażenie zrobiły na nim mosty Nowego Jorku, które „są szczytowymi osiągnięciami inżynierii mostowej na świecie”¹²⁰. Przy tej okazji zamieścił szczegółowy opis Verrazano Bridge, który ówczesnie był najdłuższym mostem na świecie. Najczęstsze słowa, którymi posługuje się polski inżynier-stażysta opisując pozostałe nowojorskie mosty, to „imponujący”, „nietypowy”, „najnowszy”, „najładniejszy”, „ogromny”, „największy”¹²¹. Pawlak wspominał w tym miejscu o „polskim” wkładzie w inżynierię mostową w Stanach Zjednoczonych. Dwaj najslawniejsi polscy inżynierowie, których znają amerykańscy opiekunowie, to Rudolf Modrzejewski (syn Heleny Modrzejewskiej), twórca systemu mostowego wokół Filadelfii, oraz Kazimierz Gzowski, który zaprojektował most nad wodospadem Niagara, łączący Stany Zjednoczone z Kanadą. Innym praktycznym rozwiązaniem, które świetnie mogłoby się sprawdzić na przyszłych polskich autostradach były informacje dla kierowców nadawane z helikoptera. Choć w Nowym

¹¹⁹ *Transport i drogi*, 2-9 stycznia 1972 r., s. 8.

¹²⁰ Tamże, 20 lutego 1972 r., s. 4.

¹²¹ Tamże.

Jorku zajmuje się tym prywatna stacja radiowa, wg Pawlaka w Polsce mogło by się zajmować tym Polskie Radio. Szczególnie w zatłoczonych terenach miejskich było to rozwiązanie, które pozwalało na uniknięcie miejsc zakorkowanych np. z powodu wypadku.

Dalsza część relacji znalazła się w kolejnym artykule Pawlaka zatytułowanym „Autostrady w USA”¹²². W rozważaniu w jakim stopniu amerykańskie drogownictwo może pomóc w rozwoju polskiego drogownictwa, trzeba było uwzględnić olbrzymią różnicę w stopniu motoryzacji: „W Stanach Zjednoczonych było w ubiegłym roku [tj. w 1971 r. – przypis własny] prawie 106 mln pojazdów, w tym ok. 400 tys. autobusów i przeszło 18 mln samochodów ciężarowych. To prawdziwa samochodowa lawina!”. Tak wysoki stopień motoryzacji wymusił na rządzie amerykańskim podjęcie w 1956 r. „Narodowego Planu Budowy Autostrad”. Pawlak zwracał uwagę na dwie kwestie, które mogłyby przydać się przyszłym budowniczym polskich autostrad. Pierwsza kwestia to sprawa spekulacji gruntami, których cena po ogłoszeniu zamiaru budowy autostrady drożała dwu- lub trzykrotnie. Druga kwestia dotyczyła wynagrodzenia przedsiębiorstw: „(...)Podkreśla się też, że koszty budowy odcinków autostrad układanych „pod okiem” władz federalnych, a więc wykonywanych przez przedsiębiorstwa państwowe, są często wyższe nawet o 30% od podobnych tras, tak samo jakościowo wykonanych, przez przedsiębiorstwa prywatne” (Podkreślenia moje – O. S. Dla historyka zasadnicze jest jednak pytanie, czy te postulaty mogły być spełnione w ustroju socjalistycznym).

Jednym z podstawowych problemów amerykańskich budowniczych autostrad była „orgia biurokratyczna”¹²³, bowiem każdy odcinek autostrady, oprócz obowiązkowych konsultacji społecznych, musiał być dokładnie zbadany przez przedstawicieli rządu; „powoduje to dodatkowy koszt, no i przeciąganie budowy”. Pomimo tych trudności, których zapewne nie uda się także uniknąć w Polsce, „amerykańskie autostrady stanowią szczyt w dziedzinie drogownictwa”. W eksploatacji znajdowało się 49000 km autostrad, w budowie ok. 10000 km, rocznie przybywa ich średnio 3500 km, zaś do 1975 r. Stany Zjednoczone zamierzają mieć 71500 km autostrad. Pawlak zwracał też uwagę, że przy ich budowie pracuje ok. 110 tys. ludzi. Eksploatację nowo wybudowanej autostrady przewiduje się na dwadzieścia lat. Wg

¹²² Tamże, 5 marca 1972 r., s. 4.

¹²³ Dosłowny cytat z artykułu.

badania amerykańskich instytutów drogowych na autostradach notuje się ok. 2,5 raza mniej wypadków niż na zwykłych drogach krajowych.

Duże wrażenie zrobiła na Pawlaku licząca 4800 km długości autostrada nr 90 z Bostonu do Seattle, „gdzie nie ma ani jednych świateł”. O porządek i zachowanie przepisów na autostradach dbała specjalna policja autostradowa. Była świetnie wyposażona i skuteczna w egzekwowaniu prawa: „Osobiście zaimponowała mi tzw. zradiofonizowana mapa, w jaką są zaopatrzone patrole policyjne. Przez naciśnięcie palcem na mapie policjant określa swoje położenie. Wrażliwa na nacisk mapa podłączona jest do aparatu radiowego nadawczo-odbiorczego. Nacisk zostaje przekazany drogą radiową do komputera i dalej wyświetlony na ekranie telewizyjnym w punkcie dowodzenia. Układ elektroniczny w samochodzie przekazuje impulsy do stacji centralnej, tak że na podobnej, ale większej mapie rozpiętej w punkcie dowodzenia można bez trudu śledzić ruchy samochodów policyjnych”¹²⁴. Lubujący się w nowinkach technicznych inż. Pawlak wspominał również o pomysłowości i racjonalizacji pracy amerykańskich drogowców. Podczas budowy i remontów autostrad, w celu mocniejszego przykucia uwagi kierowców, zmianę pasa sygnalizował naturalnej wielkości manekin, „który ubrany granatowy kombinezon, biało-żółtą kamizelkę i żółty hełm, rytmicznie macha czerwoną chorągiewką”. Zdaniem Pawlaka, polscy drogowcy, stojący przed ogromem zadań, jakie wyznaczono im w Polsce, mogą się wiele nauczyć od swoich amerykańskich kolegów.

Symptomatyczny jest fakt, że artykuły inż. Jerzego Pawlaka, pojawiające się w „Transportie i drogach” od stycznia do marca 1972 r., przestały się nagle ukazywać, pomimo zapowiedzi kolejnych. Dopiero 5 listopada 1972 r. pojawił się kolejny i ostatni artykuł Pawlaka o drogownictwie. Jednak tym razem zatytułowany „Kraj Rad buduje drogi”; dotyczył budowy dróg w ZSRR¹²⁵.

W 1974 opublikowana została relacja z wizyty w Stanach Zjednoczonych dyrektora Centralnego Zarządu Dróg Publicznych inż. Czesława Krzywosza i dyrektora Biura Programu „Rozwój Sieci Drogowej” inż. Andrzeja Sitkowskiego¹²⁶. Przewodzili oni wizycie polskich drogowców zorganizowanej w ramach Programu Rozwoju ONZ.

¹²⁴ *Transport i drogi*, 19 marca 1972 r., s. 6.

¹²⁵ Tamże, 5 listopada 1972 r., s. 1, 4.

¹²⁶ Tamże, 15 kwietnia 1973 r., s. 6.

Uzasadnieniem wyboru Stanów Zjednoczonych była największa na świecie sieć drogowa tego kraju – 4,7 mln km dróg, z czego 2,7 mln km o utwardzonej nawierzchni. Polscy drogowcy nie ukrywali, że niektóre sposoby zarządzania administracją drogową można by przenieść na grunt polski. Po pierwsze w Stanach Zjednoczonych zrezygnowano z finansowania budowy autostrad z budżetu centralnego. Pieniądze na drogi w budżecie centralnym często były przesuwane na inne bieżące potrzeby społeczne i stąd wiele inwestycji było wstrzymywanych nawet w trakcie budowy. Z tego powodu w budżecie wyznaczono specjalny fundusz drogowy. Zarządzany był on nadal centralnie, ale pieniądze były przeznaczane tylko i wyłącznie na budowę autostrad. Dodatkowo w tym samym czasie powołany został specjalny fundusz związany z planowaniem nowych autostrad. Jego głównymi zadaniami było związane z inwentaryzacją sieci dróg i badaniem ruchu drogowego. Na tej podstawie dużo sprawniej i na bieżąco można było aktualizować plany budowy nowych dróg. Wyniki badań były obowiązkowo aktualizowane co dwa lata. To pozwalało zaoszczędzić bardzo dużo czasu i środków, zaś władze miały zawsze dobry wgląd w rzeczywiste potrzeby drogowe. Swoje obserwacje polscy drogowcy uważali za trafne tym bardziej, że wizyta odbywała się w stanowym zarządzie dróg w Arizonie, a więc stanie zbliżonym wielkością do Polski. Oprócz części administracyjnej miało własną pracownię projektową, która była całkowicie skomputeryzowana. Miało również bezpośrednią łączność radiową z drogową policją stanową. W skład zarządu drogowego wchodziły również grupy specjalistyczne do określonych robót drogowych. Najważniejsze z nich to brygady do spraw sygnalizacji i oświetlenia, tuneli i mostów oraz oznakowania. O kontrakty drogowe rywalizowały firmy prywatne w ramach ogłaszanych przetargów. O wygranej decydowała jednak nie tylko cena, ale jakość i termin wykonania. Największe wrażenie zrobił na polskich drogowcach sposób transportowania materiałów do budowy dróg. Amerykanie używali do tego specjalnych „pociągów drogowych” tj. ciężarówek z trzema przyczepami o 40-tonowej ładowności każda. Te 120-tonowe transportery były jednak niezbędne, bo do budowy dróg w Stanach Zjednoczonych używano przeważnie otaczarek o wydajności 500 ton na godzinę. Kolejną rzeczą godną naśladowania był system używania do budowy dróg materiałów prefabrykowanych. Nie dowożono ich na budowę, tylko produkowano na miejscu. W ten sposób oszczędzano czas i zużycie sprzętu

transportowego. W Stanach Zjednoczonych obowiązywał również system priorytetów dla kolejności realizacji poszczególnych inwestycji drogowych. Główną zasadą w podejmowaniu decyzji o budowie nowej drogi było natężenie ruchu drogowego lub ważny interes państwowy.

Relacje kolejnych stażystów pojawiły się w 1975 r.. Tym razem były to już staże związane z programem ONZ, które odbyły się od września do grudnia 1974 r.. Inż. Wojciech Żarnoch wraz z dwójką kolegów, inżynierami Włodzimierzem Wesołowskim i Janem Wałęckim, odbył kilkumiesięczny staż w Stanach Zjednoczonych, gdzie najważniejszą sprawą było „skorzystanie z doświadczenia krajów o wyższej technice drogowej”¹²⁷. Tu przy okazji dowiadujemy się, że w marcu 1972 r. Centralny Zarząd Dróg Publicznych wytypował ok. stu inżynierów drogownictwa, którzy mieli odbyć zagraniczne staże. Tuż przed wyjazdem odbyły się przyspieszone szkolenia i egzaminy z języka angielskiego. Głównym organizatorem stażu był amerykański oddział International Road Federation (IFR). Staż Żarnocha odbył się w Zarządzie Drogowym stanu Kolorado. Jego plan podzielono na dwie części; w pierwszej (siedem dni) inżynierowie mieli zapoznawać się z organizacją pracy Zarządu, reszta pobytu (dziesięć dni) miała być poświęcona na pracę w terenie. Na inżynierach duże wrażenie robiła dobra organizacja pracy biurowej: „(...)w tym czasie wszyscy rzeczywiście rzetelnie pracują – na korytarzach nie widzi się przechodzących ludzi, w pokojach nie prowadzi się towarzyskich rozmów. Wszystkie pokoje są przeszklone i z korytarza można obserwować, co robią pracownicy wewnątrz. Dotyczy to także szefów!”.

Inżynierowie uczestniczyli również w inspekcji nadzoru budowlanego tunelu Eisenhowera, „*dumie sztuki inżynierskiej stanu Kolorado. Zanim go ujrzeliśmy, słyszeliśmy o nim legendy*”. Istotną sprawą był fakt, że głównym projektantem tunelu była firma TAMS z Nowego Jorku, która pośredniczyła w umowie między Polską a ONZ w sprawie wyjazdów stypendialnych dla polskich drogowców. Tunel stanowił najważniejszą część autostrady nr 70, która łączyła środkowe wschodnie i zachodnie wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Dzięki tunelowi autostrada omijała najmniej przyjazny dla kierowców odcinek, tj. kanion Kolorado. W dalszej części stażu Żarnoch z kolegami uczestniczył w inspekcji budowy kolejnych odcinków autostrady nr 70. Jak

¹²⁷ Tamże, 7 września 1975 r., s. 1-3.

zwykle Polaków interesowała organizacja pracy: „Zwraca uwagę doskonała organizacja robót – każdy ruch jest przemyślany, nie ma zbędnej jazdy. Pracują całe zespoły maszyn – współpraca ich jest niemal idealna”¹²⁸. Nowością była możliwość uczestnictwa w tzw. public hearing (konsultacje społeczne), do których byli zobowiązani amerykańscy drogowcy za każdym razem, gdy powstawała nowa droga. Dla miejscowej ludności udostępniano się wszystkie plany drogi, a każdy uczestnik spotkania dostawał specjalny formularz, na którym mógł wnieść swoje uwagi, co do przebiegu autostrady. Polscy drogowcy mogli się zapoznać z „codzienną rzeczywistością i codziennymi trudnościami” budowy autostrad w Stanach Zjednoczonych: „Dyskusja jest bardzo burzliwa. Szczególnie zawzięcie wypowiadają się obrońcy środowiska naturalnego.(...) Są oni od razu kontrowani przez okolicznych farmerów, którym nowy odcinek drogi pomoże w łatwiejszym dowożeniu płodów rolnych do miejsc zbytu”¹²⁹. Polacy dowiadywali się także o „racjonalnych i praktycznych” sposobach na inspekcję dróg. W stanie Kolorado dokonywało się ich ze specjalnie skonstruowanych samolotów, które w liczbie sześciu sztuk były w stanie w ciągu pięciu godzin przeprowadzić inspekcję 3200 km autostrad. Największe wrażenie na polskich inżynierach zrobiła olbrzymia otaczarka, w jednej z największej wytwórni mas bitumicznych w Stanach Zjednoczonych w Pueblo, o wydajności 600 t/h; „(...)wytwórnia jest całkowicie zautomatyzowana i pracują w niej zaledwie cztery osoby” (w Polsce największe otaczarki miały ówczesnie wydajność na poziomie 25t/h¹³⁰; podczas budowy trasy Warszawa-Katowice zakupiono we Włoszech otaczarkę firmy Marini o wydajności 150t/h, jednak korzystano z niej w niewielkim stopniu z powodu złej organizacji pracy¹³¹, do czego wrócę w części II, poświęconej budowie trasy katowickiej).

Ostatnie dni stażu były poświęcone na porządkowanie wiadomości technicznych. Żarnoch wspominał, że każdy ze stażystów poświęcał się dodatkowo jednemu zagadnieniu drogowemu i starał się jak najwięcej na ten temat dowiedzieć. Przy okazji dowiadujemy się dlaczego wybrano Stany Zjednoczone: „Amerykanie przewyższają nas,

¹²⁸ Tamże, 12 października 1975 r., s. 6.

¹²⁹ Tamże.

¹³⁰ Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy kadr technicznych w drogownictwie, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 7-8 maja 1974 r., Kraków, s. 62-65.

¹³¹ O złej organizacji pracy i problemach z tego wynikających podczas budowy trasy Warszawa-Katowice mówi artykuł o znamiennym tytule „Drogowe kłopoty z nowoczesnością”, *Transport i drogi*, 20 października 1974 r., s. 3, 5.

jeśli chodzi o zmechanizowanie robót, organizację, czy też doświadczenie przy budowie i projektowaniu autostrad – ale przewyższają nie tylko nas, ale wiele innych krajów o większych tradycjach motoryzacyjnych. Właśnie dlatego tu przyjechaliliśmy się uczyć”¹³². Ostatni dzień przed odlotem do Polski poświęcony był na wizytę w firmie projektowej TAMS, odpowiedzialnej za wdrażanie programu ONZ w Polsce. Żarnoch wraz z kolegami zapoznał się tam z „ultranowoczesnymi metodami projektowania budowli inżynierskich z dziedziny komunikacji przy pomocy komputerów”.

Niestety są to jedyne relacje z zagranicznych stażów polskich inżynierów drogownictwa, które udało mi się odnaleźć. Nie miałem również okazji do przeprowadzenia z autorami powyższych artykułów wywiadów na potrzeby niniejszej pracy. Dlaczego uważam te relacje za szczególnie cenne w badaniu dziejów polskiego drogownictwa w czasach Edwarda Gierka? Po pierwsze wyjazdy polskich drogowców na zagraniczne staże były ściśle związane z ambitnymi planami ówczesnej ekipy rządzącej, aby wybudować w Polsce sieć dróg ekspresowych i autostrad. Choć ostatecznie te plany zatrzymały się na realizacji trasy Warszawa-Katowice, śmiałe plany kreślono aż po rok 2000¹³³. W relacjach z tych wyjazdów polscy inżynierowie podpatrywali ciekawe pomysły, porównywali zagraniczne rozwiązania z polskimi oraz zgłaszali postulaty co trzeba było zrobić, aby w Polsce autostrady powstawały równie szybko, jak zagranicą. Zresztą zdobyte zagranicą doświadczenia wykorzystywano już podczas budowy trasy katowickiej, o czym niżej. Nie udało mi się dotrzeć do oficjalnych sprawozdań ze stażów, jednak można z dużą dozą prawdopodobieństwa założyć, że zawarte w nich wnioski próbowano wcielać w życie¹³⁴. Po drugie dzięki powyższym relacjom otrzymaliśmy specyficzną charakterystykę środowiska polskich drogowców, z którymi, oraz resztą tzw. „inteligencji technicznej”, Edward Gierek wiązał nadzieję na zdobycie trwałego poparcia. Nie mam zamiaru oceniać działalności Gierka, jednak z

¹³² *Transport i drogi*, 16 listopada 1975 r., s. 4.

¹³³ *Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy projektowania i budowy autostrad*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 czerwca 1971 r., Katowice, s. 33-48.

¹³⁴ Chodzi przede wszystkim o nowoczesne metody projektowania, które po raz pierwszy zastosowano w Polsce przy budowie trasy Warszawa-Katowice – wywiad z jednym z projektantów trasy, inż. Barbarą Borodzik w *Transport i drogi*, 23-30 grudnia 1973 r., s. 7, zakupy nowoczesnych maszyn z „krajów kapitalistycznych”, o czym wspominałem powyżej i powrócę w Części II niniejszej pracy oraz pomoc zagranicznych inżynierów w ich obsłudze (montaż i obsługa) *Transport i drogi*, 24 marca 1974 r., s. 4-5; K. Orłoś, *Historia „Cudownej Meliny”*, *Cudowna melina*, Białystok 1990, s. 69-70.

relacji dostępnych w źródłach, do których udało mi się dotrzeć, środowisko inżynierów drogownictwa przychylnie reagowało na stwarzane im przez niego możliwości.

Ostatecznie nie udało się zrealizować całości ambitnych planów dotyczących budowy autostrad w Polsce, jednak odbywane zagranicą stypendia, możliwość szerokiego kontaktu z kolegami z Zachodu, zakup nowoczesnych technologii projektowania autostrad i nowoczesnego taboru maszyn złożyły się na dwie ważne kwestie: polscy inżynierowie znacząco poprawili swój warsztat pracy, co sami mogli postrzegać jako podwyższenie statusu swojej pozycji zawodowej. Ciekawą kwestią byłoby zbadanie, czy przekładało się to w jakiś sposób na ich pozycję społeczną. Nie będę się tym szczegółowo zajmował w mojej pracy, mogłoby to jednak stanowić interesujący obiekt badań. Trzecią kwestią, która może intrygować podczas lektury sprawozdań z zagranicznych wizyt polskich drogowców, jest pytanie o ich stosunek do „Zachodu”. Powyżej wielokrotnie wykazywałem, że zdawali oni sobie sprawę, że nie uda się zbudować w Polsce sieci autostrad bez korzystania z zagranicznych doświadczeń. Jednak ani razu nie wspomina się o korzystaniu z doświadczeń krajów socjalistycznych, za to wszystkie staże i zakupy technologii przeprowadzono w krajach Europy Zachodniej i Stanach Zjednoczonych. Oczywiście podziwiano przy okazji osiągnięcia Związku Radzieckiego (wspomniany wyżej przypadek inż. Jerzego Pawłaka) i wszyscy rozumieli „*znaczenie dobrych dróg w rozwoju kolchozów i sowchozów*”¹³⁵. Dobrym przykładem było umieszczenie we wspomnianym artykule zdjęcia radzieckich dróg podczas roztopów. Najważniejsze do skomentowania nie było błoto sięgające drzwi szoferki, ale doskonale radzące sobie z nimi radzieckie ciężarówki, za które konstruktorzy otrzymali dwanaście nagród¹³⁶. Relacje stażystów i wiele innych zamieszczonych powyżej wypowiedzi wydają się jednak wyrażać, że polscy drogowcy po pierwsze rozumieli zacofanie warsztatu swojej pracy w stosunku do kolegów z krajów zachodnich. Po drugie trasa Warszawa-Katowice była pierwszym zadaniem, podczas którego ten stan rzeczy mógł się zmienić.

¹³⁵ *Transport i drogi*, 5 listopada 1972 r., s. 1.

¹³⁶ Tamże, s. 4.

CZEŚĆ II

Budowa

1. Projektowanie w trakcie budowy

Jedną z ważniejszych kwestii przy podjęciu decyzji o budowie trasy Warszawa-Katowice był czas wykonania inwestycji. Decyzją Prezydium Rządu z kwietnia 1973 r. postanowiono skrócić normatywny czas wykonania z 89 miesięcy do 36 miesięcy. W ten sposób niemal w całości zrezygnowano z okresu przygotowawczego inwestycji. Pierwsze roboty budowlane rozpoczęto na przełomie maja i czerwca 1973 r.¹³⁷, a więc zaledwie dwa miesiące po oficjalnej decyzji rządu.

Ta sytuacja w szczególny sposób dotyczyła projektantów drogi. Zadanie wykonania dokumentacji projektowej powierzono pracownikom Centralnego Biura Studiów i Projektów Dróg i Mostów „Transprojekt” w Warszawie. Projektanci trasy Warszawa-Katowice musieli się zmierzyć z dwoma podstawowymi problemami. Po pierwsze w dotychczasowej praktyce projektowania dróg w Polsce nigdy nie wykonywano zadań o takiej skali. Do lat 70-tych w Polsce nie zaprojektowano i nie zbudowano ani jednego kilometra autostrad. W okresie 1944-1973 zbudowano 180 km dwujezdniowych wylotów z większych miast¹³⁸. W przypadku trasy Warszawa-Katowice podjęto decyzję o budowie ponad 270 km drogi dwujezdniowej, z czego 94 km miały być wykonane w standardzie autostrady. W tej liczbie zawarte były także 52 km dwujezdniowych obejść miast i osiedli oraz trudne technicznie 10 kilometrowe przejście trasy przez Częstochowę¹³⁹. Drugim problemem był czas, jaki przeznaczono na prace projektowe. Być może wymagałoby to dodatkowych badań, ale prawdopodobnie trasa Warszawa-Katowice była jedną z niewielu tras, których projektowanie odbywało się w czasie budowy.

Dobry wgląd w realia projektanta trasy Warszawa-Katowice dawał wywiad z inż. Barbarą Borodzik, kierownikiem Pracowni Autostrad Centralnego Biura Studiów i Projektów Dróg i Mostów „Transprojekt”, który został opublikowany w „Transporcie i

¹³⁷ Cz. Krzywosz, *Realizacja drogi dwujezdniowej Warszawa-Katowice*, *Drogownictwo* 1/1977, s. 8.

¹³⁸ AAN, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie, III/180, k. 105.

¹³⁹ Cz. Krzywosz, *Realizacja drogi dwujezdniowej Warszawa-Katowice*, *Drogownictwo* 1/1977, s. 7.

drogach”¹⁴⁰. Pierwszym odcinkiem, za który odpowiedzialny był „Transprojekt”, to trasa Janki-Częstochowa. Decyzja o budowie trasy Warszawa-Katowice nie była dla projektantów zaskoczeniem. Głównym zmartwieniem była obawa o czas realizacji projektu. To z kolei było spowodowane stanem wyposażenia technicznego pracowni projektowej. Projektanci zdawali sobie sprawę, że dotychczasowe metody pracy „*nieco trąciły myszką*”¹⁴¹. Początkowo w wyposażeniu biura nie było żadnej nowoczesnej maszyny, wspomagającej automatyzację procesu projektowania drogi. To, co odrobinę wspomogło projektantów w realizacji zadania, to wykonane wcześniej projekty dla odcinka Janki-Mszczonów. Zgodnie z decyzją z końca 1972 r. ten odcinek przyszłej trasy Warszawa-Katowice miał być przebudowany do parametrów drogi dwujezdniowej. Projekt realizowano w ramach przebudowy wylotów z większych miast w Polsce. Jednak większość prac trzeba było i tak powtórzyć. Podstawową trudnością, zarówno dla projektantów, jak i dla wykonawców było to, że jednocześnie z pierwszą studialną dokumentacją trzeba było rozpocząć realizację trasy. W przypadku projektowania trasy Warszawa-Katowice zaszła potrzeba skoncentrowania prawie całego zespołu biura na tym właśnie projekcie. Wg inż. Borodzik, normalne tempo pracy wymagało zaangażowania jednego zespołu, liczącego 5-6 osób. Do prac nad projektem trasy Warszawa-Katowice zaangażowano dziewięć zespołów projektowych. To pozwalało zakończyć całość prac w terminie do kwietnia 1974 r. W momencie przeprowadzania wywiadu gotowy był odcinek dla 115 km trasy. Najtrudniejszy pod względem projektowym miał być odcinek Piotrków Trybunalski-Częstochowa. I to właśnie z tym odcinkiem projektanci wiązali nadzieję na pozyskanie lepszego sprzętu projektowego. Był to istotny problem, bowiem bez nowoczesnych technik projektowania dróg wykonanie dokumentacji tego odcinka w tak krótkim czasie było niemożliwe. To właśnie na tym odcinku liczone na szerokie zastosowanie najnowocześniejszych metod projektowania z zastosowaniem fotogrametrii i fotointerpretacji, z jednoczesnym zastosowaniem automatyzacji obliczeń do projektowania dróg. Biuro dokonywało w tym czasie stosownych zakupów. Na potrzeby automatyzacji obliczeń zakupiono minikomputer amerykańskiej marki WANG 2200. W korzystaniu z możliwości komputera pracownicy Biura mieli być wspomagani przez pracowników zespołu

¹⁴⁰ *Transport i drogi*, 23-30 grudnia 1973 r., s. 7.

¹⁴¹ Tamże.

automatyzacji obliczeń z Gdańska. Opracowywano także koncepcję programu komputerowego do obliczeń związanych z projektowaniem niwelety drogi, który miał być przystosowany do pracy na polskim komputerze ODRA 1300.

W prace nad projektem trasy Warszawa-Katowice było zaangażowanych wiele innych ośrodków, które bardzo wspomagały Biuro w napiętych terminach wykonawczych. Przedsiębiorstwo „Geoprojekt” zajmowało się interpretacją badań geologicznych, które przeprowadzano na trasie. Dodatkowo, wraz z Instytutem Hydrologii i Geologii Uniwersytetu Warszawskiego, miało się zająć fotointerpretacją zdjęć lotniczych, które na zlecenie Biura miało wykonać Państwowe Przedsiębiorstwo Fotogrametrii. W prace miały być również zaangażowane inne branżowe ośrodki naukowe Uniwersytetu Warszawskiego i Politechniki Warszawskiej. Dodatkową korzyścią ze ścisłej współpracy Biura z innymi ośrodkami branżowymi było zlokalizowanie „miejscowych zespołów materiałowych” w bezpośrednim sąsiedztwie lub niewielkiej odległości od projektowanej trasy. Była to ważna informacja dla wykonawców, bo odkryte złoża materiałów mogły być wykorzystywane do budowy drogi.

Kolejnym źródłem, dzięki któremu dowiadujemy się, jak wyglądał proces projektowania trasy Warszawa-Katowice, jest zbiór referatów powykonawczych, wygłoszonych na konferencji naukowo-technicznej, zorganizowanej z okazji zakończenia inwestycji¹⁴². Autorami referatu zatytułowanego „*Metody przygotowania dokumentacji projektowej drogi Warszawa-Katowice*”¹⁴³ była wyżej wspomniana inż. Barbara Borodzik oraz inż. Mirosław Kossakowski. Referat zaczynał się od stwierdzenia, że po raz pierwszy w Polsce zastosowano w projektowaniu drogi pozamiejskiej nowoczesne techniki projektowania na taką skalę. Co ważne, w sporej części oparto się na doświadczeniach i materiałach dostępnych w kraju, a prace badawcze i wdrożeniowe wykonano w bardzo krótkich terminach w stosunku do podobnych prac prowadzonych za granicą. Autorzy referatu przyznali, że pełne zastosowanie nowoczesnych technik projektowania było możliwe przede wszystkim dla odcinka Piotrków-Częstochowa, który prowadzono po całkowicie nowej trasie, z

¹⁴² XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976.

¹⁴³ Tamże, s. 1-18.

najmniejszą liczbą ograniczeń terenowych i technicznych, co występowało w przypadku dobudowy drugiej jezdni na pozostałych częściach inwestycji.

Fakt zastosowania najnowocześniejszych technik projektowych wymusił na zespole projektantów zmianę dotychczasowej organizacji pracy. W tym celu w organizacji Centralnego Biura Studiów i Projektów Dróg i Mostów „Transprojekt” w Warszawie wydzielono trzy działy. Za prowadzenie prac w zakresie naukowo-badawczym, przy rozwiązywaniu problemów związanych z unowocześnieniem technik projektowania, odpowiedzialne były pracownie studialne. Opracowaniem właściwej dokumentacji projektowej w zakresie branży drogowej, mostowej i urządzeń towarzyszących zajmowała się pracownia projektowa. Najnowszym działem, ściśle współpracującym z pracownią studialną, był Zespół Elektronicznej Techniki Obliczeniowej. Jego zadaniem była praca w zakresie opracowań wdrożeniowych, dotyczących obliczeń komputerowych stosowanych w Biurze w ramach prac nad trasą Warszawa-Katowice. Oddzielnym zespołem, nie zajmującym się bezpośrednio pracami projektowymi, była pracownia ds. współpracy. Biuro przy pracach projektowych współpracowało z wieloma instytucjami i ośrodkami naukowo-badawczymi. Oprócz ośrodków akademickich najważniejszą rolę odgrywała współpraca z Głównym Urzędem Geodezji i Kartografii oraz z podległym dla tej instytucji Państwowym Przedsiębiorstwem Fotogrametrii i Centrum Informatyczne Geodezji i Kartografii. W zakresie przebudowy urządzeń kolidujących z drogą podjęto współpracę z Biurem Studiów i Projektów Łączności w Warszawie i Biurem Projektów Kolejowych w Warszawie. I właśnie współdziałanie wielu instytucji było jednym z trudniejszych zadań z jakim musieli się zmierzyć projektanci drogi: *„Z doświadczeń nabytych przy wykonywaniu dokumentacji dla drogi katowickiej, wyciągnięte zostały wnioski związane z uproszczeniem struktur współzależności zespołów i pracowni projektowych oraz wprowadzeniem planowania pracy projektowej z zastosowaniem sieci zależności”*¹⁴⁴. Projektując przebieg drogi wzdłuż nowego kierunku na odcinku Piotrków-Częstochowa uwzględniono aktualne tendencje projektowania autostrad. W ten sposób uzyskano trasę składającą się w 75% swej długości z łuków poziomych. Dzięki odejściu „od dawnego,

¹⁴⁴ Tamże, s. 3.

tradycyjnego sposobu prac”¹⁴⁵ unowocześnione metody prac Biura oparły się na kilku podstawowych metodach. Fotogrametria zastąpiła dotychczasowe drogowe pomiary miernicze, umożliwiając uzyskanie ze zdjęć lotniczych numerycznego modelu terenu. Niezbędne obliczenia, wykonywane dzięki rachunkowi elektronicznemu i komputerom zastąpiły czasochłonne ręczne wyliczenia. Dokonano także częściowej automatyzacji rysunków projektowych, dzięki zastosowaniu drukarki komputerowej. Po raz pierwszy w Polsce zastosowano też inne nowoczesne elementy projektowania tras np. analiza pomiarów ruchu, studia stereoskopowe trasy, studia z zakresu inżynierii ruchu drogowego, fotointerpretacja geologiczna itp.. Znaczny postęp w pracach Biura umożliwiła pomoc finansowa programu ONZ, do którego Polska przystąpiła 16 stycznia 1973 r.. Zakupiono minikomputery i komputery drugiej i trzeciej generacji do obliczeń elektronicznych. Automatyzację rysunków umożliwił zakup drukarek automatu OPTIMA i koordynatografów. Oprócz tego sfinansowano zakup sprzętu do pomiaru ruchu, stereoskopy lustrzane, nowoczesny sprzęt wiertniczy oraz sprzęt mechanizacji prac biurowych; kalkulatory elektroniczne, kserografy automatyczne, czytniki mikrofilmowe, koparki automatyczne. Dodatkowo udzielono środków na wykonanie prac specjalistycznych. Do najważniejszych należało wykonanie i opracowanie zdjęć lotniczych oraz zakup sprzętu do ich wykonywania (kamery, środki transportu lotniczego, instrumenty do mierzenia i rejestracji przestrzennego modelu terenu oraz do wykreślania planów sytuacyjno-wysokościowych). Projektanci trasy Warszawa-Katowice odnosili te postępy do osiągnięć światowych. Wg nich polscy projektanci drogowi zrobili znaczny postęp w dziedzinie fotogrametrii i komputeryzacji obliczeń. Jednym mankamentem była niedostateczna automatyzacja rysunków, ale to było spowodowane brakiem w czasie projektowania trasy odpowiedniej liczby plotterów, tj automatycznych maszyn kreślących. I to właśnie w tych dwóch dziedzinach projektanci trasy Warszawa-Katowice, z powodu skąpego dostępu do materiałów zagranicznych, musieli samodzielnie opracować własne metody fotointerpretacji lotniczej i obliczeń komputerowych.

Dla odcinka Piotrków-Częstochowa prace fotogrametryczne prowadzono według kilku wytycznych. Projekt lotu nad projektowaną trasą był wyznaczany na mapie o skali

¹⁴⁵ Tamże, s. 5.

1:25000. Samolot wykonywał zdjęcia na wysokości 600 m, w pasie o szerokości 500 m. Aby wykonujący fotografie lotnicze terenu mieli odpowiedni punkt odniesienia, na mapach w skali 1:10000 umieszczono punkty sygnalizacji terenowej. Następnie wg tego wykonano prace terenowe. Tzw. fotopunkty rozmieszczono w trzech równoległych liniach wzdłuż całej projektowanej trasy i osi nalotu. Odległość między poszczególnymi fotopunktami ustalono na 170-250 m: *„Przed nalotem dokonano sygnalizacji fotopunktów z papy pociętej w kwadraty o wymiarach 1x1 m, na których malowano białą farbą krzyże o wymiarach 60x20 cm. Dodatkową sygnalizację osi nalotu wykonano przez ułożenie na niej, w odstępach co około 1 km, pomalowanych na biało drogowych płotków przeciwnieźnych”*¹⁴⁶. Tam, gdzie niemożliwy był przelot samolotem, zdjęcia na wysokości 400 m wykonywano z pokładu helikoptera. W ten sposób cały projektowany odcinek został pokryty mapami o skali 1:1000 i 1:500, które pozwalały na bardzo dokładne zlokalizowanie w terenie rodzaju zabudowy, ogrodzeń i użytków. Na terenach niewidocznych na zdjęciach prace uzupełniono metodami tradycyjnymi. Na podstawie uzyskanych zdjęć dokonano także (po raz pierwszy w Polsce dla potrzeb drogowych) fotointerpretacji geologicznej. Główne prace dokonano dzięki stereoskopowi lustrzanemu, w którego obsłudze pomagali pracownicy Państwowych Zakładów Optycznych. Rozpoznania poszczególnych form geologicznych dokonano na podstawie porównania tradycyjnych materiałów kartograficznych z wykonanymi zdjęciami lotniczymi. W ten sposób ustalono obszary zalegania różnych rodzajów gruntów i warunki wodne terenu. Uzyskane wyniki przerosły oczekiwania projektantów: *„Wizja lokalna, mająca za zadanie zweryfikowanie prawidłowości dokonanych wydzieleni, wykazała bardzo dużą dokładność oceny granic występowania gruntów, ich charakterystyki geologiczno-inżynierskiej oraz warunków wodnych na wydzielonych obszarach”*¹⁴⁷. Dodatkowo fotointerpretacja geologiczna pozwoliła na zwiększenie szczegółowości opracowania trasy, a jednocześnie w dużym stopniu ograniczyła ilość kosztownych i czasochłonnych robót wiertniczych, wykonywanych do dokumentacji geologicznej.

Kolejnym pionierskim osiągnięciem w dziedzinie polskiego drogownictwa były samodzielnie opracowywane techniki obliczeń elektronicznych. Podstawą do

¹⁴⁶ Tamże, s. 9.

¹⁴⁷ Tamże, s. 15.

komputeryzacji procesu projektowania trasy było wykonanie na podstawie zdjęć lotniczych numerycznego modelu terenu. W ten sposób komputer uzyskał „język”, dzięki któremu projektanci mogli stworzyć komputerowy obraz przyszłej trasy. Dzięki pracy komputera szybko i sprawnie obliczono przekroje poprzeczne i podłużne trasy, skrzyżowań i dróg zbiorczych. I tu nie obyło się bez nowinek technicznych, które wykonano ręcznie, ale na podstawie obliczeń z komputera: „(...)nowością było opracowanie rysunków perspektywicznych projektowanej drogi z poziomu oczu kierowcy w miejscach charakterystycznych”¹⁴⁸.

W ramach projektowania trasy Warszawa-Katowice opracowano trzy systemy komputerowe na potrzeby projektów drogowych. W Instytucie Geodezji i Kartografii stworzono zautomatyzowany system komputerowy STRADA, służący do tworzenia numerycznych modeli terenu na podstawie danych fotogrametrycznych, tachymetrycznych i kartograficznych. System miał być obsługiwany przez dwa komputery; zagraniczny GEO-2 (wg danych referentów był on już na wyposażeniu wielu przedsiębiorstw mierniczych w Polsce) i krajowy ODRA 1204. Szczególną dumą polskich inżynierów był program CUT AND FILL (Wykop-Nasyp), przeznaczony do obliczeń robót ziemnych. Dane wyjściowe do programu były obliczenia wykonane w systemie STRADA. Projektant na ekranie komputera miał możliwość doboru wariantów niwelety drogi, automatyczną selekcję przekrojów poprzecznych i podłużnych, dowolnego pochylania skarp drogi, czy obliczania robót ziemnych ze zróżnicowanym wyborem wyników. Wyniki można było zachować na taśmie magnetycznej. W ten sposób projektanci mogli poprawiać warianty drogi, aż do uzyskania zadowalającego wyniku. Trzecim programem była polska wersja angielskiego programu COGO (Coordinate Geometry) do geometrycznego projektowania drogi (zakręty, wzniesienia etc.). Do jego obsługi używano amerykańskiego komputera IBM 1130.

Wg projektantów nowoczesne metody projektowania, wypracowane na przykładzie trasy Warszawa-Katowice, zdały już praktyczny egzamin. Ich najważniejsze efekty to skrócenie czasu przygotowania dokumentacji, zwiększenie jej kompletności i stopnia doskonałości oraz optymalizacja rozwiązań zarówno technicznych, jak i eksploatacyjno-ruchowych. Zdaniem projektantów trasy Warszawa-Katowice dokonała

¹⁴⁸ Tamże, s. 12.

się rzecz jeszcze ważniejsza. Podjęte działania „przekształciły proces myślowy projektantów, wykazując różnice w wynikach pracy osiągniętych tradycyjnymi metodami projektowania (przy nadmiernym wysiłku pracy ludzkiej z niewielką mechanizacją poszczególnych czynności), a efektami uzyskiwanymi przy użyciu nowoczesnych technik projektowych, gdzie komputer świetnie przejmuje obciążenie ilościowe, wyzwalając czas projektanta na prace koncepcyjne”¹⁴⁹.

Jeśli trzeba by było wskazać miejsce, gdzie najbardziej odczuwano „nowe czasy” i zapowiadaną modernizację, to w przypadku drogi Warszawa-Katowice było to środowisko projektantów. Paradoksalnie, mimo powszechnie odczuwanego zacofania polskiego drogownictwa, o czym wspominałem w poprzednich rozdziałach, warsztat pracy było stosunkowo łatwo zmodernizować. Była już mowa o ogólnych środkach, jakie przeznaczano na budowę autostrad w Polsce. W tej puli musiały się znaleźć pieniądze na wyposażenie projektantów. Do dobrej pracy projektanta wystarczały dwie rzeczy: najnowszy sprzęt i dostęp do aktualnej literatury branżowej (oczywiście najczęściej obydwie z zagranicy). Przy globalnych wydatkach, jakie trzeba było ponieść na całościową modernizację polskiego drogownictwa, wydatki na poprawienie warunków pracy projektantów były niewielkie.

Kolejną kwestią był charakter tego środowiska. Praca projektanta drogowego miała oczywiście odniesienie do praktycznej pracy w terenie (choć to, jak ukazałem powyżej, zostało mocno ograniczone przez szerokie zastosowanie fotogrametrii), jednak bliżej jej było pracy umysłowej i metodom naukowo-badawczym. Zresztą nieprzypadkowo w proces projektowania trasy Warszawa-Katowice było zaangażowanych wiele ośrodków akademickich. Stąd przystosowanie się do nowych trendów i metod pracy przychodziło projektantom dużo łatwiej, niż ich kolegom „z terenu”.

¹⁴⁹ Tamże, s. 16.

2. Wywłaszczenia i przygotowanie terenu do budowy

Kolejnym „nietypowym” etapem inwestycji było przygotowanie terenów, które miały być zajęte na poczet przyszłej drogi. W tym przypadku, podobnie jak w kwestii projektowania, z powodu całkowitego zredukowania okresu przygotowawczego teren przygotowywano równolegle z rozpoczynającą się budową. To oczywiście stwarzało szereg problemów, tym bardziej, że w polskim drogownictwie nigdy nie miano do czynienia z przygotowaniem terenów na tak wielką skalę w bardzo ograniczonym czasie¹⁵⁰.

Bardzo dobrym źródłem, dającym wgląd, jak proces wywłaszczeń przebiegał w przypadku trasy Warszawa-Katowice, jest referat inż. Zdzisława Frankowskiego i mgr Macieja Tomaszewskiego, wygłoszony na wspomnianej już konferencji powykonawczej¹⁵¹. Powyższą kwestią zajmowały się specjalnie powołane służby wywłaszczeniowo-geodezyjne, podlegające Zarządowi Autostrad, których głównym zadaniem było udostępnienie terenów pod budowę drogi dla poszczególnych wykonawców. Nie będzie chyba przesadą stwierdzenie, że spośród wszystkich służb odpowiedzialnych za inwestycję to właśnie one miały najtrudniejsze zadanie.

Pierwszym problemem, z którym trzeba się było zmierzyć był czas. Oczywiście w przypadku każdej inwestycji drogowej było go „za mało”, jednak zdaniem odpowiedzialnych za wywłaszczenia terenów „(...)szczególnie jaskrawo uwidoczniło się to podczas uzyskiwania wejścia na grunt w celu budowy trasy Warszawa-Katowice”¹⁵². Ten problem stał się tym bardziej palący, że większość dokumentacji ewidencji gruntów, która jest podstawą do opracowania tzw. operatów geodezyjnych (do tego problemu wróć jeszcze w tym rozdziale), była albo nieaktualna, albo tzw. stan posiadania był zupełnie nieuregulowany. To nie było niczym nowym, bo taki stan rzeczy występował w latach poprzednich, jednak inwestycje dotyczyły znacznie krótszych odcinków dróg. Dobrym przykładem był 90-km odcinek Piotrków-Częstochowa, który w dotychczasowej praktyce służb geodezyjno-wywłaszczeniowych był ewenementem, z

¹⁵⁰ Tu warto nadmienić, że w szczytowym okresie budowy trasy Warszawa-Katowice w połowie 1975 r. tzw. front robót był rozciągnięty na ponad 200 km.

¹⁵¹ *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 18-32.

¹⁵² Tamże, s. 19.

powodu zupełnie nowego przebiegu drogi¹⁵³. Obejmował on aż 600 hektarów gruntów, 71 obrębów ewidencyjnych, 4500 działek oraz 3500 gospodarstw. Jak przyznali sami geodeci, „(...)sprawa uaktualnienia dokumentacji ewidencji gruntów w terminie umożliwiającym sporządzenie opracowań geodezyjnych, okazała się niewykonalna”¹⁵⁴. W normalnym tempie, takie przygotowania zajmowały średnio dwa lata, które pozwalały na wykup bądź wywłaszczenie terenów niezbędnych do realizacji inwestycji. W przypadku trasy Warszawa-Katowice, nie dość, że praktycznie zrezygnowano z czasu przygotowawczego, to opracowania techniczne i harmonogramy inwestycji zobowiązywały do niezwłocznego przekazania i udostępnienia poszczególnych odcinków terenu budowy pod rozpoczęcie robót ziemnych.

Problem czasu był wzmacniany przez przepisy, którymi musieli się posługiwać przygotowujący teren pod budowę. Jak żartobliwie zauważali drogowcy, one także zostały zaskoczone rozmachem inwestycji¹⁵⁵. Najważniejsze przepisy dotyczące wywłaszczenia terenów pod budowę dróg, obejmowała ustawa o zasadach i trybie wywłaszczenia nieruchomości z 12 marca 1958 r. i „Ramowe Warunki Techniczne wykonywania robót geodezyjnych związanych z wywłaszczeniem nieruchomości dla potrzeb dróg i kolei” z Dziennika Urzędu Ministra Komunikacji z 31 października 1967 r.¹⁵⁶. Zasadniczą wadą ówczesnych przepisów wywłaszczeniowych był bardzo duży stopień szczegółowości i biurokratyzacji. Przykładowo, aby prawidłowo wywłaszczyć właściciela danego terenu, trzeba było zgłosić roboty geodezyjne właściwym organom geodezyjnym ze szkicem lokalizacyjnym, dostarczyć powyższym organom kopię opisów topograficznych punktów poligonowych i dowody przekazania pod ochronę założonych znaków geodezyjnych wraz z dziennikiem pomiaru kątów i długości działki. Kolejne kroki to obliczenie powierzchni ogólnej obszaru wywłaszczenia oraz obliczenie i

¹⁵³ Niestety nie udało mi się tego potwierdzić w źródłach, ale była to prawdopodobnie pierwsza w powojennej Polsce inwestycja drogowa podlegająca tzw. nowemu trasowaniu tj. kiedy droga nie łączyła się swoim przebiegiem do istniejących dróg. Wg zasad drogownictwa nowemu trasowaniu powinny podlegać autostrady i drogi ekspresowe, które z natury mają ograniczony dostęp (wjazd i zjazd tylko na węzłach). W ten sposób, zachowując starą drogę, nie ogranicza się miejscowej ludności dostępu do szlaków drogowych.

¹⁵⁴ *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 19.

¹⁵⁵ Do pełnej niezgodności przepisów z obecnymi wymogami w zakresie budownictwa dróg nawiązuje artykuł „Drogowe kłopoty z nowoczesnością”, który ukazał się w *Transportie i drogach* z 20 października 1974 r..

¹⁵⁶ *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 21, 27.

wyrównanie powierzchni użytków i klas gruntów w działkach. Ten wstępny etap przygotowania terenów pod wywłaszczenie zakończony był odpisem wyników badań ksiąg wieczystych i odpisami aktów własności ziemi, szkicem geodezyjnym wyniesienia projektu trasy na grunt, pierworysem obszaru wywłaszczeniowego oraz sprawozdaniem technicznym i protokołem kontroli technicznej. Powyższe dokumenty były dostarczane do odpowiednich urzędów. Dodatkową dokumentację należało dostarczyć zamawiającemu, tj. inwestorowi drogi. W tym przypadku trzeba było przygotować światłokopie map wywłaszczeniowych, wykazy wywłaszczeniowe lub rejestry wywłaszczeniowe, odpisy zaświadczeń hipotecznych, aktów własności ziemi lub innych dokumentów, określających osobę właściciela nieruchomości oraz spis alfabetyczny właścicieli i skorowidz działek, oddzielny dla każdej jednostki administracyjnej. To wszystko powodowało, że przygotowanie terenów pod budowę trasy Warszawa-Katowice stawało pod znakiem zapytania. Geodeci zwracali także uwagę na brak odpowiedniego, nowoczesnego sprzętu do wykonywania pomiarów, automatyzacji obliczeń i wprowadzania nowych technologii opracowań geodezyjnych (w szczególności komputeryzacji baz danych)¹⁵⁷.

W ten sposób konieczne stało się zastosowanie metod nie spotykanych dotychczas w praktyce polskiego drogownictwa. Przygotowujący teren pod inwestycję zdawali sobie sprawę, że nabycie na własność Państwa gruntów właścicieli indywidualnych przed rozpoczęciem inwestycji w trybie obowiązujących przepisów jest niemożliwe. W tej sytuacji zaszła konieczność posługiwania się uproszczonymi formami cywilno-prawnymi. Warunkiem rozpoczęcia robót stało się uzyskanie tymczasowej zgody poszczególnych właścicieli w formie oświadczenia na „wejście w teren”. Choć powoływano się w tym przypadku na treść ustawy o zasadach wywłaszczenia z 1958 r., w rzeczywistości „(...)zgody na rozpoczęcie robót uzyskuje się tylko dzięki obywatelskiej postawie, a w niektórych przypadkach nieświadomości indywidualnych właścicieli gruntów”¹⁵⁸. Na czym w praktyce polegało „wejście w teren”? Wspomniane wyżej oświadczenie zawierało zastrzeżenie, które zobowiązywało inwestora do wypłaty odszkodowania za zniszczone uprawy, plony oraz drzewa, krzewy i plantacje wieloletnie

¹⁵⁷ Tamże, s. 23; w rzeczywistości geodeci praktycznie nie skorzystali z modernizacji warsztatu pracy, jak miało to miejsce w przypadku projektantów drogi i jej wykonawców; większość prac przygotowania terenu pod budowę trzeba było wykonać „ręcznie”.

¹⁵⁸ Tamże, s. 24.

w ciągu 30 dni od dokonania faktycznych zniszczeń na gruncie właściciela. Oświadczenie nie określało jednak terminu, w jakim miała się dokonać zapłata. To wszystko dokonywało się na drodze „uciążliwych i pracochłonnych pertraktacji”¹⁵⁹ z indywidualnym posiadaczem terenu. Jedną z trudności polegała na tym, że zgoda miała być jednomyślna, natomiast wahanie się lub odmowa zawarcia oświadczenia przez jednego z uczestników mogła sparaliżować realizację robót na znacznym odcinku. Taka sytuacja miała miejsce, gdy pas przyszłej drogi przechodził przez tereny różnych właścicieli. Najwięcej tego typu przypadków zdarzyło się w woj. warszawskim: w Ruścu k/Nadarzyna, Żabiej Woli, Bukówce k/Mszczonowa i Jeżowie. W tych miejscowościach mieszkańcy nie tylko nie zgadzali się na wykup terenów, ale skarżyli się na uciążliwe warunki spowodowane przez pracę ciężkiego sprzętu w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań mieszkalnych. Sami geodeci oceniali to następująco: „(...)z tego względu formę typu „wejście w teren” należy traktować jako tymczasową i zarazem przejściową, ponieważ zgoda właściciela w każdej chwili może być jednostronnie wycofana, zwłaszcza jeżeli dotyczy to choćby części siedliska zabudowanej nieruchomości, która położona jest w pasie drogowym”¹⁶⁰.

Powyższe problemy pogłębiane były wymogami biurokracji. Tzw. „wejście w teren”, jak wspominałem, było zgodne z ówczesnymi przepisami. Jednak jego stosowanie było możliwe po złożeniu wniosku wywłaszczeniowego, opartego na tzw. operacie geodezyjno-prawnym. W tym miejscu przygotowujący teren pod budowę trasy Warszawa-Katowice napotykali na największe problemy, bowiem wspomniany wyżej operat miał być całościową dokumentacją geodezyjno-prawną danego terenu. W jego skład wchodziły między innymi ustalone i uzupełnione tytuły własności oraz szacunki wszystkich składników majątkowych w oparciu o dane zawarte w wykazie wywłaszczeniowym. Aby tego dokonać, potrzebne było zaświadczenie hipoteczne i tu pojawiał się problem. Wg szacunków aż na 80% nieruchomości położonych w pasie przyszłej drogi Warszawa-Katowice nie można było uzyskać takiego zaświadczenia, ponieważ właściciele nie mieli założonych ksiąg wieczystych¹⁶¹. Dodatkowo urzędy gminne nie prowadziły żadnej dokumentacji dotyczącej własności terenów. Jak

¹⁵⁹ Tamże.

¹⁶⁰ Tamże, s 25.

¹⁶¹ Tamże, s 28.

zauważali przeprowadzający wywłaszczenia, do zlikwidowania niektórych luk prawnych w tej kwestii w znacznym stopniu przyczyniła się ustawa o uregulowaniu własności gospodarstw rolnych z 26 października 1971 r., ale nie nałożyła ona obowiązku zakładania ksiąg wieczystych na nieruchomości objęte aktami własności ziemi. W tym sensie ustawa wręcz utrudniła przeprowadzanie wywłaszczeń, bowiem bardzo często nawet istniejące księgi wieczyste mogły nie zgadzać się z faktycznym stanem prawnym.

Wobec tych trudności pozostałe wymogi mogły się wydawać dużo łatwiejsze. W ramach wywłaszczeń specjalnie traktowano tzw. nieruchomości uprzywilejowane. Były to gospodarstwa rolno-hodowlane, warsztaty rzemieślnicze, domy jednorodzinne wraz z działkami oraz domy mieszkalne obejmujące nie więcej niż 4 lokale. Odnośnie tych nieruchomości, z którymi przeważnie się spotykano w czasie przygotowania terenu, istniał obowiązek dostarczenia na wniosek właściciela nieruchomości zastępczej, bądź poniesienia przez inwestora kosztów przeniesienia zabudowań. W wypadku konieczności przeniesienia budynków na inną działkę tego samego właściciela lub inną nieruchomość powstawał problem kosztów, które miał ponieść wnioskodawca wywłaszczenia, czyli państwo. Polegał on na tym, że najczęściej bardziej opłacalne było zburzenie starej zabudowy i wzniesienie jej na nowo (przy ewentualnym wykorzystaniu materiałów rozbiórkowych), na co część właścicieli nie wyrażała zgody. Na tym nie kończył się proces wywłaszczenia.

Gdy udało się uzyskać zgodę właścicieli nieruchomości kolidujących z przyszłą trasą, następował kolejny etap przygotowań terenu. Obejmował on inwentaryzację upraw oraz zlecenie biegłym szacunku szkód z list wojewodów z zakresu rolnictwa, leśnictwa i budownictwa. W przypadku znajdujących się na terenie przyszłej drogi lasów prywatnych, należało uzyskać dodatkowo decyzję organów administracyjnych, zezwalających na dokonanie wylesienia. Tereny lasów państwowych przekazywane były po sporządzeniu protokołu zdawczo-odbiorczego wspólnie z administracją Lasów Państwowych, na podstawie uzyskanych w tej mierze decyzji Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego. A to wszystko, jak zauważali odpowiedzialni za przygotowanie terenu pod budowę trasy Warszawa-Katowice, dokonywało się w czasie, gdy „(...)roboty drogowe trwają już w pełni od wielu miesięcy, wykonana jest stabilizacja

terenu, a często położona została nawierzchnia lub pewne odcinki drogi zostają oddawane już do użytku”¹⁶².

Powyższe fakty mogą prowokować pytanie: jak im się w ogóle udało zbudować tę drogę? Jest to tym bardziej zasadne pytanie, że źródła nie udzielają informacji, w jaki sposób udało się ostatecznie pokonać wszystkie trudności, dotyczące wywłaszczeń terenu pod budowę trasy Warszawa-Katowice. Szczególnie interesujący wydaje się problem braku ksiąg wieczystych na ogromnej większości terenów. Niestety nie udało mi się odnaleźć żadnych materiałów na ten temat, choć pewną wskazówką mógłby być podobny przypadek, jaki się wydarzył przy budowie Centralnej Magistrali Kolejowej. Cała sprawa została opisana przez „Chłopskie drogi” z 12 marca 1975 r.. To stało się podstawą oficjalnej skargi poszkodowanego, skierowanej do Ministerstwa Komunikacji, któremu podlegały PKP. Odpowiedź ministerstwa została wysłana 12 maja 1975 r.: „(...)chłopu, obywatelowi Warzecha, zniszczono łąkę przez wykonawcę Centralnej Magistrali Kolejowej na odcinku Zawiercie-Radzice(...) Ponieważ obywatel Warzecha nie jest ujęty jako właściciel działki, przewidywanej do wywłaszczenia w operatach wywłaszczeniowych gruntów rejonu wsi Wilków, dlatego nabycie gruntów od skarżącego będzie mogło nastąpić po przedstawieniu przez wymienionego dokumentów stwierdzających prawo własności do nabytej przez Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych Lublin działki”¹⁶³. Czy tak mogło wyglądać w okresie gierkowskim wywłaszczanie właścicieli pod ważne inwestycje państwowe? Sprawa wymagałaby rzetelniejszego zbadania, jednak powyższy przypadek *obywatela Warzechy* wskazuje, że administracja państwowa korzystała z nieuregulowanej kwestii własności gruntów i nieruchomości. Dokładniejsze zbadanie wywłaszczeń terenu pod inwestycje państwowe w okresie PRL mogłyby stać się ciekawym studium kwestii własność prywatna, a własność państwowa w państwie komunistycznym.

¹⁶² Tamże, s. 27.

¹⁶³ AAN, Ministerstwo Komunikacji w Warszawie, III/181, k. 204.

3. Nowoczesne metody budowy

Pod koniec 1973 r. w *Transporcie i drogach* ukazał się artykuł, w którym uroczystie informowano o rozpoczęciu budowy trasy Warszawa-Katowice¹⁶⁴. Ta trasa miała wyznaczyć nowe standardy w polskim drogownictwie. Droga, podobnie jak jej budowa, miała być szybka i bezpieczna, a więc nowoczesna. Miała nawet „przegonić” najbardziej popularny środek transportu w Polsce, czyli kolej. Odcinek Warszawa-Katowice pociągiem pokonywano w 4,5 godziny. Po oddaniu trasy Warszawa-Katowice podróż samochodem miała trwać ok. 3 godzin, a więc o 1/3 szybciej niż koleją. Według autorów artykułu społeczeństwo i użytkownicy dróg byli zaskoczeni tak nagłą decyzją o modernizacji drogi Warszawa-Katowice. Wyjaśniał to zastępca dyrektora Centralnego Zarządu Dróg Publicznych Stanisław Nowakowski: „Zgodnie z Uchwałami VI Zjazdu PZPR przystąpiliśmy do realizacji szerokiego programu rozbudowy i modernizacji sieci drogowej w naszym kraju”¹⁶⁵. Dyrektor Nowakowski chwalił się również tym, że droga została zaprojektowana w myśl najnowocześniejszych założeń projektowych, tzn. że ok. 80% trasy przebiegać będzie w łukach. Rewolucyjne zmiany w organizacji robót wprowadził bardzo krótki czas realizacji inwestycji. Jak zauważali budowniczcy drogi, bez nowego sprzętu i nowoczesnych wysoko wydajnych maszyn nie można było zrealizować całego przedsięwzięcia w terminie. Kolejnym wyzwaniem, jak informował naczelnik wydziału budowy CZDP Tadeusz Zacharewicz, było maksymalne wykorzystanie czasu pracy tego sprzętu. Opracowywano specjalne harmonogramy skoncentrowane na jak największym wykorzystaniu ich możliwości. Realizacja tego zdania, według słów Zacharewicza „(...)o niespotykanej dotychczas w kraju skali, wymagała innego niż dotąd podejścia”¹⁶⁶. W zależności od potrzeb organizowano cotygodniowe rady koordynacyjne ze wszystkimi realizatorami trasy i narady wyjazdowe w celu koordynacji robót. Nie ukrywano, że trasa jest realizowana z myślą „o jutrze”. Całość modernizacji drogi Warszawa-Katowice miała być generalnym sprawdzianem zastosowania nowoczesnych metod budownictwa drogowego i gotowości naszych drogowców w okresie intensywnych prac przygotowawczych do budowy

¹⁶⁴ *Transport i drogi*, 23-30 grudnia 1973 r., s. 7.

¹⁶⁵ Tamże.

¹⁶⁶ Tamże.

autostrad. W podobnym duchu wypowiadał się inż. Krzysztof Giedryś, kierownik budowy na odcinku Janki-Piotrków Trybunalski. Budowa na tym 115 km fragmencie drogi miała jedną z większych na całej trasie koncentrację obiektów mostowych i obejść miejscowości, co stanowiło aż 32% długości odcinka. Wg Gierdysia budowa trasy Warszawa-Katowice na odcinku Janki-Piotrków stanowiła, obok głównego celu, jakim było oddanie drogi do użytku, „(...)wspaniałą poligon doświadczalny w celu opracowania sposobu projektowania, organizacji robót, zastosowania nowoczesnych technologii, kontroli jakości wykonawstwa itp.”¹⁶⁷. Na tym fragmencie budowy wprowadzono nowatorskie metody organizacji robót. W dotychczasowej praktyce za wykonawstwo robót ziemnych odpowiadały kierownictwa poszczególnych wykonawców. Jednak w miarę postępu robót, przydzielania coraz większej ilości sprzętu i równoległego prowadzenia robót wszystkich asortymentów, ta forma organizacyjna okazała się niewystarczająca. Zdecydowano się wtedy powołać – na bazie Zakładów Transportu i Maszyn Drogowych – specjalistyczne grupy robót ziemnych. Nowe jednostki wpłynęły na lepszą kontrolę robót. To rozwiązanie usprawniło dyspozycję sprzętem i koordynację robót, a przede wszystkim przyczyniło się do efektywniejszego wykorzystania maszyn¹⁶⁸. I to właśnie nowe maszyny drogowe, najczęściej sprowadzane z Europy Zachodniej, były rzeczą, która wzbudzała największe zainteresowanie relacjonujących postępy w budowie i drogowców przy niej pracujących.

Pierwsze relacje o nowoczesnych maszynach, pracujących przy budowie trasy Warszawa-Katowice, zaczęły pojawiać się niedługo po rozpoczęciu budowy. Artykuł „*Od bruków do dwujezdniowych arterii*” opisywał postępy robót na odcinkach prowadzonych w woj. łódzkim¹⁶⁹. Budowę trasy Warszawa-Katowice autor umieszczał w randze wydarzeń historycznych. Współcześni wykonawcy najnowocześniejszej trasy w Polsce mieli w pamięci, jak wyglądało drogownictwo w czasach powojennych. Wielu majstrów i rzemieślników drogowych „(...)zginęło podczas okupacyjnej nocy. Tuż po wyzwoleniu garstka pozostałych przy życiu drogowców przystąpiła do odbudowy zniszczonych dróg i obiektów mostowych. Nie mieli oni praktycznie żadnego sprzętu poza

¹⁶⁷ XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 32.

¹⁶⁸ Tamże, s. 35.

¹⁶⁹ *Transport i drogi*, 24 marca 1974 r., s. 4-5.

łopatami i kilofami”¹⁷⁰. Obecnie ich następcy przystępowali do największej dotychczas w woj. łódzkim inwestycji drogowej, tj. budowy dwujezdniowej drogi Warszawa-Katowice. Dzięki zastosowaniu nowoczesnych maszyn i materiałów prace można było kontynuować zimą, co do tej pory udawało się jedynie branży budowlanej. W ten sposób polscy drogowcy nie musieli już zatrzymywać prac na okres tzw. „martwego sezonu”. Jedną z głównych baz sprzętu zlokalizowano w Jakubowie w okolicach Tomaszowa Mazowieckiego. Specjalnie na potrzeby inwestycji przedsiębiorstwo MADRO wyprodukowało dwie otaczarki o wydajności 25 ton masy bitumicznej na godzinę¹⁷¹. Jednak na autorze relacji największe wrażenie zrobiła montowana włoska otaczarka MARINI: „*Niczym cielska olbrzymich wielorybów leżą części wielkiej otaczarki Marini. Dwóch kruczowłosych Włochów, przedstawicieli tej firmy, kieruje pracami montażowymi*”¹⁷².

Pozwalam sobie przytoczyć powyższy barwny opis z dwóch powodów. Po pierwsze na zorientowanych w branży drogowej dziennikarzach taki sprzęt rzeczywiście robił wrażenie. Największe otaczarki, jakich dotychczas używano w Polsce, to wspomniane produkty MADRO. Zakupiona otaczarka MARINI miała wydajność 110 ton na godzinę, a więc ok. 4,5 raza większą niż największe polskie otaczarki¹⁷³. Po drugie relacja o „*kruczowłosych Włochach*” jest jedną z niewielu relacji w dostępnych mi materiałach, że polscy drogowcy mogli liczyć na zagraniczne wsparcie techniczne na miejscu. Materiał wytwarzany przez otaczarkę miał być wykorzystywany na całym odcinku trasy Warszawa-Katowice, przebiegającej w woj. łódzkim. Integralną częścią otaczarki były dwie układarki sterowane elektronicznie. Trzy otaczarki miały wytwarzać razem 160 ton masy bitumicznej na godzinę – „*(...)takiej wydajności jeszcze nie osiągała żadna baza drogowa w Polsce*”¹⁷⁴. W podobnym duchu wypowiadał się kierownik bazy w Jakubowie, inż. Józef Ligner. Odpowiadał on za odcinek Mszczonów-Piotrków o długości 76 km. Otaczarka MARINI była nie tylko większa, ale i bardziej

¹⁷⁰ Tamże.

¹⁷¹ Otaczarka jest jednym z podstawowych urządzeń do budowy dróg. Jest to po prostu wytwórnia masy bitumicznej, zlokalizowana najczęściej tuż przy budowanej drodze.

¹⁷² *Transport i drogi*, 24 marca 1974 r., s. 5.

¹⁷³ Na s. 53 podałem informację, że polscy drogowcy, którzy odbywali przed budową trasy Warszawa-Katowice staże w Stanach Zjednoczonych spotykali się z otaczarkami o wydajności 500 ton na godzinę.

¹⁷⁴ *Transport i drogi*, 24 marca 1974 r., s. 5.

wydajna. Mimo posiadania w sumie czterech polskich otaczarek MADRO o wydajności 25 ton na godzinę i początkowych trudności z montażem (będę o tym wspominał w kolejnym rozdziale), to MARINI wytworzyła 70% ogólnej liczby masy bitumicznej, zużytej do budowy wymienionego wyżej odcinka¹⁷⁵. Podobnie było z układarkami. Drogowcy dysponowali układarkami polskim i jugosłowiańskimi, jednak sami przyznawali, że podstawowymi maszynami wbudowującymi masę bitumiczną na powierzonym im odcinku były dwie włoskie układarki MARINI¹⁷⁶. Nowością było to, że jedna z układarek wyposażona była w dwustronne sterowanie elektroniczne. Dodatkowo dwie układarki miały możliwość podgrzewania belki prasującej przy pomocy gazu (była to bardzo praktyczna funkcja, bowiem z powodu sporych trudności transportowych dostarczana na budowę masa bitumiczna była mocno schłodzona). Zagraniczne maszyny sprawdzały się także w innych momentach. Wg inż. Lingera jedną z podstawowych trudności stanowiło dobre oczyszczenie podbudowy, na którą układano masę bitumiczną; *„Do czyszczenia takich ilości powierzchni podbudowy (12000-15000 m²) konieczne były szczotki mechaniczne o wysokiej wydajności. W warunkach Rejonu najprzydatniejszą była szczotka mechaniczna produkcji zachodniemieckiej URM-70”*¹⁷⁷.

Dobre tempo robót i nowoczesne techniki budowy znajdowały uznanie u najwyższych urzędników państwowych. Minister komunikacji Mieczysław Zajfryd chwalił drogowców, że już w pierwszym roku realizacji *„(...)wielkiego programu przebudowy i modernizacji drogi Warszawa-Katowice, która odegra dużą rolę w rozwoju transportu samochodowego w Polsce”*, rozwinięto front robót na długości ponad 100 km i wykonano prace o wartości ponad 400 mln zł, *„osiągając na tej sztandarowej budowie bieżącego pięciolecia tempo dotychczas nie notowane”*¹⁷⁸. Aby ułatwić inwestycję i przygotowania do budowy autostrad w Polsce 1 stycznia 1974 r. powołano Centralny Ośrodek Informatyki Drogownictwa. Ośrodek dysponował już wyszkoloną kadrą i *„jedną – na początek”* elektroniczną maszyną cyfrową ODRA 1304. Za postępy w robotach chwalił drogowców również Edward Gierek, który specjalnie z tej okazji

¹⁷⁵ XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 45.

¹⁷⁶ Tamże, s. 50-51.

¹⁷⁷ Tamże, s. 52

¹⁷⁸ Transport i drogi, 6-13 stycznia 1974 r. s. 3.

spotkał się z przedstawicielami transportowców 24 kwietnia 1974 r.. Jak stwierdzał Gierek, wszystkie założenia planu 5-letniego realizowano w drogownictwie z wyprzedzeniem i było to „coraz większej liczby nowoczesnych środków technicznych i transportowych. (...) Symbolem przyspieszenia tempa modernizacji i rozbudowy naszych dróg stała się trasa Warszawa-Katowice, budowana w dwukrotnie szybszym tempie niż początkowo zakładano”¹⁷⁹. Aby plan był wykonywany jeszcze sprawniej, dla drogownictwa obiecano dodatkowe środki na zakup nowych maszyn.

Modernizacja miała objąć także jednego z największych polskich producentów maszyn drogowych tj. wspomiane już Zakłady Budowy i Naprawy Maszyn Drogowych MADRO. Jak zapowiadał dyrektor zarządu Zakładów inż. Emil Zięba¹⁸⁰, podstawowymi kierunkami działania było unowocześnienie metod wytwarzania i rozszerzenie mechanizacji robót montażowych poprzez wprowadzenie automatów spawalniczych i automatyzacji procesów cięcia. To wszystko miało doprowadzić do wzrostu produkcji maszyn krajowych. Z okazji ogłoszenia programu budowy autostrad polskim rynkiem maszyn drogowych zaczęli się również interesować producenci zagraniczni. To właśnie pod tym kątem zorganizowano w czerwcu 1975 r. Międzynarodowe Targi Techniczne – Poznań 1975. Głównym tematem były oczywiście maszyny do budowy dróg. Targi zgromadziły 2800 wystawców z 32 krajów. Najwięcej ekspozycji zorganizowali producenci z Stanów Zjednoczonych, Francji, Japonii, Wielkiej Brytanii, Włoch i NRF. Swoje ekspozycje miały także ZSRR, Czechosłowacja, Jugosławia i inni, ale jak zauważali organizatorzy targów, większość powierzchni ekspozycyjnej zajęły państwa kapitalistyczne¹⁸¹. Zdecydowanie wyróżniającą się ekspozycje mieli producenci francuscy. Firma Berliet, jedna z wiodących firm francuskich w produkcji samochodów ciężarowych, na targi poznańskie przysłała swego głównego dyrektora do spraw handlu zagranicznego, Maurice Cornet. W Poznaniu Francuzi wystawiali swoje najnowsze produkty – ciężarówkę GBH 260 6x6 i ciągnik drogowy TRH 320, oba o pojemności 35 ton. Pojazdy, o których zakupie polscy drogowcy prowadzili już rozmowy, oprócz niespotykanych w Polsce parametrów technicznych, miały być bardzo komfortowe dla kierowców – cała kabina i pokrywa tunelu silnika miała być pokryta materiałem

¹⁷⁹ *Transport i drogi*, 29 kwietnia 1974 r., s. 3.

¹⁸⁰ *Transport i drogi*, 5-12 stycznia 1975 r., s. 4.

¹⁸¹ *Transport i drogi*, 22 czerwca 1975, s. 1-2.

izolacyjno-akustycznym, zaś urządzenie ogrzewające zapewniało wymianę powietrza w kabinie co 45 sekund. Swoje produkty oferowała Polakom także inna francuska firma Chausson, która wg autora relacji „(...)mile się kojarzy zwłaszcza warszawiakom. Pamiętamy przecież, że to właśnie popularne chaussony woziły warszawiaków niedługo po wojnie”¹⁸². Firma Poclain na poznańskich targach wystawiła koparki, w tym największą w swojej ofercie EC-1000 o pojemności łyżki 5 m sześciennych¹⁸³. Wystawców francuskich traktowano z większą kurtuazją. Dla firmy Berliet zorganizowano spotkanie z kierowcami polskiej firmy Transbud, która korzystała już z ciężarówek Berlieta: „(...)kierowca Transbudu tłumaczył przedstawicielowi Berlieta, że prowadzi maszynę produkcji francuskiej i jest z niej bardzo zadowolony. Nie chciał przyjąć oferowanej mu pamiątki, tłumacząc, że on nie przyszedł tu po prezent, ale właśnie dlatego, żeby wyrazić swoje uznanie dla konstruktorów francuskich maszyn”¹⁸⁴. Z kolei przedstawiciel Berlieta wyrażał podziw dla postępu, jaki Polska uczyniła w ciągu ostatnich czterech lat oraz odnosił się do doskonałych obecnie stosunków polsko-francuskich, zaś ówczesna wizyta prezydenta Francji Giscarda d’Estaing w Polsce „(...)jest śledzona we Francji z wielkim zadowoleniem” (być może było to jedno z wydarzeń, gdzie polityka i współpraca techniczna mogły się przenikać)¹⁸⁵.

Kolejnym państwem, od którego polscy drogowcy mieli zamiar kupić sprzęt, był NRF. Umowy na zakup sprzętu podpisywano z niemiecką firmą Vibromax, która produkowała ubijarki i walce. Polakom imponowała szczególnie jakość jej produktów, które wg zapewnień przedstawiciela firmy, pana Richarda Heymowskiego, zanim trafiały do sprzedaży eksportowej musiały przepracować na poligonach doświadczalnych 2000 godzin, po czym 1000 godzin w warunkach budowlanych. Spore zainteresowanie wzbudziła ekspozycja doskonale znanej Polakom włoskiej firmy MARINI. Drogowcy w Polsce używali już jej produktów do budowy dróg. Podczas targów włoska firma

¹⁸² Tamże, s. 2.

¹⁸³ Wspominałem już o problemach sprzętowych Zjednoczenia Przedsiębiorstw Robót Drogowych i Mostowych (s. 43), w momencie przystępowania do budowy autostrad ZPRDiM posiadało 188 koparek, z czego zaledwie 3,2% miała pojemność ok. 1 m³; *Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy projektowania i budowy autostrad*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 czerwca 1971 r., Katowice, s. 133-134.

¹⁸⁴ *Transport i drogi*, 22 czerwca 1975 r., s. 2.

¹⁸⁵ Tamże; warto tu nadmienić, że ekipa Edwarda Gierka rzeczywiście utrzymywała z Francją bardzo dobre stosunki międzynarodowe; to właśnie temu faktowi można przypisać ścisłą współpracę z Francją w zakresie drogownictwa.

prowadziła rozmowy z MADRO na temat produkcji i montażu w Polsce otaczarek o wydajności 350 ton na godzinę.

Zagraniczny sprzęt drogowy wkrótce pojawił się na budowie trasy Warszawa-Katowice. Wspominałem już o otaczarce MARINI, którą budownicy trasy zainstalowali w Jakubowie k/Tomaszowa Mazowieckiego. Warszawskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych otrzymało 14 nowych ciężarówek Berliet, jednak największe nadzieje wiązano z wykorzystaniem dwóch, zakupionych specjalnie do budowy trasy Warszawa-Katowice, angielskich układarek firmy BLAW-KNOX¹⁸⁶. Były to jedne z najnowocześniejszych układarek drogowych w Europie¹⁸⁷. Jej pracę i dokładność opisywała prasa. Marek Woś, publicysta *Transportu i dróg*, poświęcił im oddzielny artykuł: „*Warczy, rusza angielski Bław-Knox. Wolniutko, metr po metrze, posuwają się maszyny. Syczy ugniatana niemieckimi walcami ogumionymi Hamma masa asfaltowa. Samochody podjeżdżają co kilkanaście minut, otaczarnie pracują bez przerwy*”¹⁸⁸. Ta „drogowa poezja” była uzupełniona refleksją inż. Romana Kaczmarka, szefa Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych, które było zaangażowane w budowę trasy: „(...)czasami zazdroszczę, że nie jestem na pierwszej linii. Teraz jest porządny sprzęt, są maszyny, a wtedy... wtedy [czasy powojenne – przypis autora] był przede wszystkim zapał”¹⁸⁹. Inżynierowie porównywali ich dokładność z układarkami jugosłowiańskimi i radzieckimi. Nierówności gotowej nawierzchni po wykonaniu tymi drugimi wynosiły 9 mm, co na Zachodzie odpowiadało drodze nadającej się do remontu. W przypadku nawierzchni wykonanej układarką BLAW-KNOX nierówności nigdy nie przekraczały 2-3 mm¹⁹⁰. Angielskie układarki były również źródłem wielu kłopotów wykonawców trasy Warszawa-Katowice, do czego wrócę w kolejnym rozdziale. Kontakty z zagranicą miały też wymiar praktyczny. Polscy drogowcy, oprócz wspomnianych wcześniej staży, wyjeżdżali na zagraniczne szkolenia. Co ciekawe, odnaleziony w źródłach przykład, dotyczył nie inżynierów, ale operatorów maszyn. Otaczarkę MARINI obsługiwali

¹⁸⁶ *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 68.

¹⁸⁷ Tamże, s. 71.

¹⁸⁸ *Transport i drogi*, 27 kwietnia 1975 r., s. 4.

¹⁸⁹ Tamże.

¹⁹⁰ *Transport i drogi*, 16 stycznia 1977 r., s. 4.

Andrzej Drzewiecki i Tadeusz Męcina. Obaj przeszli szkolenia w Rawennie, gdzie mieściła się siedziba firmy MARINI¹⁹¹.

Innym wielkim hasłem związanym z budową trasy Warszawa-Katowice była racjonalizacja procesu budowy. Oprócz modernizacji, mechanizacji i automatyzacji, to właśnie to hasło traktowano jako synonim nowoczesności. I co trzeba podkreślić, traktowano je rzeczywiście poważnie¹⁹². Z racji znacznego skrócenia czasu, budownicy trasy Warszawa-Katowice szukali nowych metod organizacji i usprawnienia budowy. Jak sobie z tym radzono, relacjonował w artykule „*Oszczędniej znaczy taniej*” inż. Walisław Więzowski¹⁹³. Racjonalizację budowy opierano na trzech kwestiach: zastosowaniu nowoczesnych maszyn, stosowaniu materiałów zastępczych oraz właściwym stosowaniu i użyciu materiałów i surowców. Innym przejawem racjonalizacji było szerokie zastosowanie podczas budowy obiektów mostowych prefabrykatów, co miało być rozwiązaniem oszczędzającym czas i cement (choć ostatecznie wiązało się z tym wiele kłopotów, do czego wrócę w kolejnym rozdziale). W czasie budowy zastosowano także nowy typ szalunków. Dotychczas wytwarzano je z drewna najniższej jakości, tak więc najczęściej mogły być użyte raz lub dwa razy. Dzięki specjalnym zbrojeniom drewna stworzono szalunki, które na budowie mogły być wykorzystywane do 25 razy. Jak informował inż. Więzowski, chciano je zastosować na całej budowie; „(...)przesiębiorstwa drogowe złożyły zamówienia na 10 tys. m sześciennych [szalunków – przypis autora]. Niestety, dostaną tylko 2 tys.”. Budownicy trasy zgłaszali również sugestię, aby stosować podczas budowy cement wyżej jakości, co w efekcie dałoby znaczne oszczędności w jego ogólnym zużyciu. Dużą oszczędność czasu dało zastosowanie po raz pierwszy w Polsce na taką skalę „(...)nowoczesnych wiertnic dużych średnic wykonujących szybko i dokładnie otwory do fundamentowania w budownictwie mostowym”. Zmieniono również zasady transportu materiałów sypkich. Wg Więzowskiego, jeszcze 10 lat wcześniej 90% cementu było dostarczane na budowę w workach: „Nikt zapewne nigdy nie zliczy ile tego cennego materiału budowlanego

¹⁹¹ *Transport i drogi*, 27 kwietnia 1975 r., s. 4.

¹⁹² Może warto nadmienić, że to hasło racjonalizacji w państwie komunistycznym mogło przybierać formy karykaturalne. Jednak nie można zapominać, że dla środowiska inżyniersko-technicznego było ono naturalne. Mówiąc kolokwialnie, cała ich praca polegała na „racjonalizacji”. Racjonalizacja była (i jest) z pewnością dużo bliższa dla środowiska inżynierskiego, niż (przykładowo) dla środowiska historyków.

¹⁹³ *Transport i drogi*, 9 lutego 1975 r., s. 6.

zostało wdeptane w ziemię, ile worków uległo zniszczeniu. Dane statystyczne z tamtych lat świadczyły, że zużycie cementu w Polsce na jednego mieszkańca plasuje nas w ścisłej czołówce państw świata”. W trakcie budowy trasy 70% materiałów sypkich dostarczano luzem. W tym celu zakupiono cementowozy i wybudowano silosy. Dzięki specjalnym mechanicznym dozownikom, ubytek materiałów był mocno ograniczony. Wg danych wykonawców zwiększono mechanizację robót. Przykładowo mechanizacja robót załadunkowych w 1971 r. wynosiła 59%, w 1975 r. wyniosła już 80%. W 1980 r. ten wskaźnik planowano podnieść do 90%¹⁹⁴.

Poważne innowacje wprowadzono w zakresie kontroli jakości robót. W celu wykonania w imieniu Zarządu Autostrad nadzoru i kontroli robót przy budowie odcinków trasy Warszawa-Katowice, dyrektor Zarządu Autostrad powołał trzy komórki terenowe zwane Terenowymi Zespołami Nadzoru¹⁹⁵. Pierwszą innowacją, jaką wprowadził ZA w stosunku do dotychczasowych tradycji, było umiejscowienie nadzoru bezpośrednio przy kierownictwie robót. W ten sposób przedstawiciel inwestora był obecny w każdym czasie trwania robót drogowych i mostowych. Kolejną innowacją było wyznaczenie inspektorów nadzoru poszczególnych asortymentów robót. To wszystko było uzupełnione inwestorską kontrolą laboratoryjną, która była obecna w terenie w trakcie budowy: „Idea ta, precedensowa w drogownictwie polskim, znalazła zrozumienie w Biurze Programu Rozwoju Sieci Drogowej współpracującym z ONZ, z której to funduszy zakupiono 2 wozy laboratoryjne – jeden z wyposażeniem do badań bitumicznych, drugi do badań gruntowych – i oddano w użytkowanie Zarządu Autostrad”¹⁹⁶. W późniejszym czasie ZA z własnych środków sfinansował zakup kolejnego wozu laboratoryjnego firmy „Viatest” z NRF, który obok „wyjątkowej funkcjonalności, wyposażony jest w nowoczesny sprzęt badawczy i odpowiada randze i skali prowadzonych robót”¹⁹⁷. Wraz z wozem laboratoryjnym firma „Viatest” dostarczyła także specjalistyczne wiertnice do pobierania próbek. Po zakończeniu sezonu robót wszystkie wyniki badań, pochodzące z laboratoriów były analizowane. Analizy dzielono na różne układy (asortymenty, budowy, wykonawcy etc.). Do ich sporządzania

¹⁹⁴ *Transport i drogi*, 15 czerwca 1975 r., s. 3.

¹⁹⁵ *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 113-130.

¹⁹⁶ Tamże, s. 119.

¹⁹⁷ Tamże, s. 121. Podkreślenie autora.

wykorzystywano elektroniczne techniki obliczeniowe. Wyniki przekazywano zespołom nadzoru i wykonawcom. Dobrym przykładem efektywności badań była poprawa jakości mas bitumicznych, produkowanych przez wytwórnie podległe Warszawskiemu Przedsiębiorstwu Robót Drogowych. W 1974 r. zgodność z ustaloną receptą wytwarzania wykazało 40% mas mineralno-bitumicznych (warstwa ścieralna drogi), 47% warstw wiążących i 20% warstw podbudowy mineralno-bitumicznej. W 1975 r., po zastosowaniu wszystkich rygorów kontroli, zgodność z receptą wytwarzania wynosiła odpowiednio: 60%, 75% i 57%¹⁹⁸. Innym ważnym aspektem wprowadzenia na budowę laboratoriów było zwiększenie częstotliwości badań. Dotychczas używane, tradycyjne laboratoria nie były w stanie zapewnić wymaganej częstotliwości badań z dwóch powodów. Po pierwsze dysponowały przestarzałym sprzętem. Po drugie, przeważnie podlegały przedsiębiorstwom wykonawczym. Te z kolei przeważnie uszczuplały kadre laboratoriów i mogło zachodzić podejrzenie, że nie do końca były zainteresowane „samooceną” swoich prac. Ciekawie podsumowała prace nadzoru inż. Łucja Olek, jeden z inspektorów Zarządu Autostrad przy budowie trasy Warszawa-Katowice: *„Kontrola inwestorska, w zaprezentowanej formie, wydaje się być skutecznym instrumentem w dążności do podniesienia jakości robót. Wymaga to jednak dalszego umacniania autorytetu inspektorów nadzoru i respektowanie zaleceń kontroli inwestorskiej. Interesującą oceną efektów tej historii mogłoby być np. porównanie w przyszłości nakładów na utrzymanie i remonty na odcinkach dróg nadzorowanych w sposób „tradycyjny” i „testowy”*¹⁹⁹.

We wcześniejszych fragmentach pracy wspominałem, że budowa trasy Warszawa-Katowice miała być wzorcową drogą i poligonem doświadczalnym dla przyszłej budowy autostrad. W tym kontekście wypowiadał się inż. Bronisław Bremer, który był odpowiedzialny za organizację realizacji obiektów mostowych trasy: *„Budowa drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice, a w szczególności budowa nowego odcinka dwujezdniowego Piotrków-Częstochowa, była niewątpliwie testem, który dał przedsmak robót, zadań i działań związanych z pełną realizacją programu budowy dróg szybkiego ruchu i autostrad”*²⁰⁰. Nie były to bynajmniej sztampowe hasła. Jeden z referatów

¹⁹⁸ Tamże, s. 127.

¹⁹⁹ Tamże, s. 127-128.

²⁰⁰ Tamże, s. 91.

cytowanej konferencji został poświęcony omówieniu badań i rezultatów doświadczeń Instytutu Budowy Dróg i Mostów w Warszawie, który czynnie uczestniczył w budowie trasy²⁰¹. Ze względu na dużą ilość danych technicznych nie ma sensu przywoływać go w niniejszej pracy. Jest on jednak bardzo dobrym świadectwem, że budowa drogi Warszawa-Katowice była swoistym „laboratorium” dla polskiej myśli drogowej.

²⁰¹ Tamże, s. 130-138.

4. Nowoczesne metody budowy... i kłopoty z nimi związane

Oczywiście była druga strona medalu. Nowe maszyny i nowa organizacja pracy były też źródłem wielu problemów. Szczególnie trudny był rok 1973, kiedy budowa ruszała równoległe z pracami przygotowawczymi. Warszawskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych, jeden z większych wykonawców trasy, raportowało całkowitą dezorganizację działań podległego mu rejonu²⁰². Miało to się szczególnie odbić na tempie robót i bieżącym utrzymaniu istniejących dróg. Trudności wiązały się też z nierytmiczną dostawą materiałów kamiennych, niedoborem środków transportowych i koniecznością wykonywania częstych przerzutów maszyn. Problemy z dostarczaniem materiałów kamiennych nieraz były związane z jeszcze bardziej prozaiczną kwestią; na terenie woj. warszawskiego nie było odpowiednich kamieniołomów i specjalistycznego sprzętu wydobywczego²⁰³. WPRD warunkowało wykonanie planu na rok 1973 pilnym dostarczeniem 6 ciężkich spycharek, 35 czterotonowych wywrotek oraz zagwarantowaniem zakupu samochodów osobowych, samochodów dla pogotowia technicznego i nowych żurawi budowlanych. Potrzeby przewozowe przedsiębiorstwa były pokryte w ok. 50%. Z tego powodu drogowcy musieli zwrócić się o pomoc do PKS. Brak ciężkiego sprzętu (przede wszystkim spychaczy) utrudniał wykonywanie robót ziemnych. Z kolei wydłużanie pracy posiadanego sprzętu mocno ograniczało jego bieżące i okresowe remonty, co ostatecznie przyczyniało się do skrócenia czasu jego żywotności. Na budowie pojawił się też problem „znikającego paliwa”. W celu zwalczania tego problemu, dyrektor WPRD, inż. Zdzisław Bielecki wprowadził zasadę „jednego tankowania”. Kierowcy maszyn drogowych mieli codziennie tankować pojazdy do pełna i codziennie rozliczać się ze zużytego paliwa. To był jednak przedsmak dużo poważniejszych problemów, z jakimi się zetknęli drogowcy podczas budowy trasy Warszawa-Katowice.

Jak było wspomniane we wcześniejszych fragmentach pracy, do budowy trasy zakupiono szeroki wachlarz zachodnich maszyn drogowych. Odnoszono jednak

²⁰² *Transport i drogi*, 14 kwietnia 1974 r., s. 1-2.

²⁰³ Jednak z brakiem materiałów kamiennych wiązał się postęp technologiczny; podejmowano próby z zastosowaniem zamiennika tj. asfaltu piaskowego, nad czym pracował Instytut Budowy Dróg i Mostów, *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 134.

wrażenie, że ich pojawianie się przerosło umiejętności polskich drogowców. Ta kwestia została szeroko opisana w artykule „Czy nas na to stać? Drogowe kłopoty z nowoczesnością”²⁰⁴. Oczywiście doceniano, że wraz z budową drogi Warszawa-Katowice w Polsce pojawiało się coraz więcej lepszego sprzętu. Zdawano sobie również sprawę, że „(...)zadania jakie postawiono przed drogownictwem w wyniku uchwał VI Zjazdu Partii unaocznily wyraźnie, że krajowym sprzętem niewiele można już zrobić w procesie przyspieszenia budowy dróg, szczególnie przy inwestycjach wymagających szybkiej realizacji”²⁰⁵. Z tego powodu, jak była mowa wyżej, zakupiono sprzęt zagranicą²⁰⁶. Duża wydajność i niezawodność tego sprzętu teoretycznie powinna usprawnić budowę trasy. Jednak praktyka wykazała co innego. Po pierwsze zakupiony sprzęt często nie był w ogóle używany. Taka sytuacja miała miejsce w Płockim Przedsiębiorstwie Robót Drogowych, które dysponowało otaczarką MARINI o wydajności 150 ton na godzinę. Otaczarka nie działała z powodu kłopotów biurokratycznych inwestora. Podobnie wyglądała sytuacja z rozściełaczem Viabau. Nie można było go używać, bowiem był przeznaczony do wykonywania nawierzchni z asfaltu lanego, zaś do budowy trasy używano znacznie tańszego asfaltobetonu. Dopiero w następnym roku rozściełacz miał być wykorzystywany podczas budowy Trasy Toruńskiej i dróg dojazdowych wokół Dworca Centralnego w Warszawie.

Można przywołać również inne przykłady nieprzemysłanych zakupów. Jeden z ciekawszych znajduje się w relacji Kazimierza Orłosa, który od listopada 1973 r. był zatrudniony w Warszawskim Przedsiębiorstwie Robót Drogowych na stanowisku radcy prawnego do spraw wywłaszczeń²⁰⁷. Ze względu na barwny opis i szczegółowość relacji bezpośredniego świadka budowy trasa Warszawa-Katowice, relację Orłosa cytuję w całości:

„Do Ignacowa [mieściła się tu jedna z baz budowy trasy – przypis autora] sprowadzono maszynę zachodnioniemiecką do układania betonowej nawierzchni pod asfalt. Był to

²⁰⁴ *Transport i drogi*, 20 października 1974 r., s. 3, 5.

²⁰⁵ Tamże, s. 3.

²⁰⁶ Omawiany artykuł był jedynym źródłem, które podawało przykładowe ceny zachodniego sprzętu: otaczarka Marini – 25 mln zł, rozściełacz Viabau – 14 mln zł. Dla porównania, polska otaczarka MADRO o wydajności 50 ton na godzinę, a więc o połowę mniejszej od otaczarki MARINI, kosztowała wtedy 3,5 mln zł.

²⁰⁷ K. Orłoś, *Historia „Cudownej meliny”*. *Cudowna melina*, Białystok 1990.

kombajn, który wjeżdżał na puste pole i parł do przodu, zostawiając za sobą betonową drogę. (...) Zakupioną za kilkanaście milionów dolarów maszynę sprowadzono do Ignacowa i dopiero tu okazało się, że nie ma części potrzebnych do przepompowywania cementu w czasie ruchu. Przy kilkunastomilionowym dolarowym wydatku ktoś dokonał oszczędnościowego, jak mówiono, cięcia: zrezygnowano z zakupu dodatkowego wyposażenia. Brak pojemnika i przewodów do przepompowywania cementu okazał się problemem numer jeden: trzeba było z boku podjeżdżać cementowozami, często teren uniemożliwiał takie manewry. Maszyna pracowała wolno, z przerwami, tracąc całą swoją wydajność i użyteczność. W dodatku na kamienistym terenie (a taki przeważnie był w okolicach Piotrkowa) również nie mogła pracować. Kamienie uniemożliwiały swobodne poruszanie się, zatykały przewody, uszkadzały lemiesz do wzruszania podłoża. Sprowadzony (również za dolary) technik niemiecki – operator ciężkiego sprzętu – niewiele mógł pomóc. Pamiętam, jak ten wielki mężczyzna, z brzuchem wylewającym się ze spodni na skórzanych szelkach, spocony i bezradny usiłował wytłumaczyć cokolwiek na migi przejętym operatorom z naszej bazy, którzy mieli obsługiwać maszynę. Później dwóch lub trzech wyjechało na kilkutygodniowy kurs do Niemiec. To wszystko niewiele mogło zmienić. Maszynę przeznaczono do budowy dojazdowych dróg, o ile pamiętam dzięki niej zbudowano kilkusetmetrowy odcinek drogi dojazdowej przez pola do naszej bazy. I to chyba wszystko. Stała niewykorzystana, powoli tracąc barwę – na jasnozielonych blachach wystąpiły rdzawe plamy. (...) Ten gruby Niemiec, częstujący wszystkich piwem z puszek, które trzymał w bagażniku mercedesa, odjechał zapewne pod wrażeniem totalnego polskiego bałaganu. Zaraz po jego wyjeździe całe zainteresowanie maszyną-kombajnem ulotniło się. Powrócono do starych metod: kilofów, łopat, glebogryzarek wypożyczanych z miejscowego POM-u. Takim sprzętem dokończono budowę drogi dojazdowej”²⁰⁸.

To nie jedyny przykład nieprzemysłanych zakupów. Podobnie postąpiono w przypadku wielokrotnie już wspomnianego sprzętu firmy MARINI. Zakupiony zespół, tj. otaczarka i dwa rozściełacze był przystosowany do pracy ciągłej. Założenia producenta wymagały jednak, aby wszystkie trzy maszyny pracowały wg wyznaczonych w

²⁰⁸ Tamże, s. 69-70.

instrukcjach specyfikacji. Jedną z nich była nagrzewnica masy asfaltowej, która powinna być na standardowym wyposażeniu rozściełacza. W jednym z rozściełaczy zrezygnowano jednak z zakupu nagrzewnicy, co powodowało bardzo duże utrudnienia w rytmicznej pracy zespołu. Zbyt duże wystygnięcie masy asfaltowej wymagało ponownego jej podgrzania. W ten sposób wstrzymywano pracę otaczarki (nie mogła produkować za dużo), transportu (ciężarówki oczekiwały albo na załadunek, albo na rozładunek) i drugiego rozściełacza (w założeniu miały pracować razem)²⁰⁹.

W swojej relacji Orłoś wspominał o powrocie do tradycyjnych metod wykonawstwa. Taka sytuacja miała miejsce na wielu innych odcinkach budowy trasy Warszawa-Katowice. „Walkę” tradycyjnego z nowoczesnym często wygrywało to pierwsze. Jedną z podstawowych metod wykonywania robót ziemnych we wszystkich jednostkach wykonawczych była metoda kompleksowej mechanizacji. Inż. Krzysztof Giedryś, odpowiedzialny za prace na odcinku Janki-Piotrków relacjonował, jak jej zastosowanie wyglądało w praktyce. Na skutek braku sprzętu, a zwłaszcza koparek wieloczynnościowych, większość prac wykonywano łopatom, czasem przy pomocy miejscowej ludności. Podobnie proponowane zabezpieczanie skarp nasypów i wykopów specjalną mieszanką traw i emulsji smołowo-asfaltowej, nie dawało odpowiednich rezultatów ze względu na brak odpowiedniego sprzętu²¹⁰.

Czasami pracę nowoczesnego sprzętu łączono z metodami bardzo tradycyjnymi. Podczas pracy dwóch rozściełaczy MARINI powstał problem rozłączenia warstw masy bitumicznej z równolegle pracujących maszyn. Po wielu naradach, postanowiono użyć tradycyjnych metod tj. siekier²¹¹. Problemy tego typu zgłaszały przedsiębiorstwa budujące obiekty mostowe. Budowa wiaduktów i mostów wg wytycznych także miała podlegać kompleksowej mechanizacji. W praktyce wykopy pod ławy fundamentowe wykonywano koparkami przedsiębiornymi i chwytakowymi (o bardzo małej pojemności) lub ręcznie tj. łopatom. Deskowanie ław stanowiły tradycyjne blaty, wykonywane na placu budowy często z przypadkowo znalezionych desek. Nawet zbrojenie ław wykonywano z prętów, które zdobywano na innych budowach. Mieszankę betonową przygotowywano na miejscu w zwykłych betoniarkach, co przyczyniało się do

²⁰⁹ XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 46-47.

²¹⁰ Tamże, s. 34, 41.

²¹¹ Tamże, s. 53.

znacznego zwiększenia pracochłonności robót. Wymagało to także oddzielnego dowożenia na każdy plac budowy składników mieszanki betonowej, a więc zatrudnienia dużej liczby środków transportu. To powodowało, że nie było możliwości dokładnego dozowania jej składników. Rozwożenie mieszanki na budowie dokonywano tradycyjnie, za pomocą taczek²¹². Jeden z kierowników budowy obiektów mostowych, inż. Zygmunt Pater, postulował wprowadzenie do krajowego mostownictwa „*bardziej postępowych metod i technologii wykonania budowli inżynierskich*”²¹³. Do tego miało się przyczynić poszerzenie zakresu stosowania konstrukcji monolitycznych, a więc wykonywanych na miejscu budowy. Wymagało to jednak użycia inwentaryzowanych deskowań przestawnych, przesuwanych lub przejezdnych, zastosowania zbrojenia w postaci gotowych szkieletów wykonanych fabrycznie i montowanych na budowie oraz przygotowywania mieszanki betonowej w centralnych betonowniach i dowożenia jej na budowę odpowiednimi środkami („*(...)ten rodzaj budownictwa mostowego jest obecnie dość powszechnie stosowany w krajach Europy Zachodniej*”)²¹⁴.

Kolejną bolączką budowniczych trasy Warszawa-Katowice była organizacja robót. Zdecydowanie najwięcej problemów drogowcy mieli z organizacją pracy wysokowydajnych otaczarek MARINI. Aby zapewnić prawidłową pracę otaczarki potrzebne było, aby zestaw otaczarka-rozściełacz-ciężarówka miały odpowiednio dobrane wydajności i tempo pracy. Po to, aby otaczarka mogła być w pełni wykorzystana potrzebna była taka liczba wysokotonażowych ciężarówek, które, dowożąc masę bitumiczną do rozściełacza, zapewniają mu ciągłą pracę. Przykładowo, aby sukcesywnie przyjąć 100 ton masy na godzinę i dowieźć ją w miejsce pracy rozściełacza (promień ok. 40 km) potrzeba było 30 ciężarówek o pojemności 8 ton. Tymczasem Rejon Budowy Dróg i Mostów Mińsk Mazowiecki, który budował trasę z RBDiM Rawa Mazowiecka w okolicach Mszczonowa, dysponował 16 ciężarówkami²¹⁵. Niekiedy podstawowym źródłem problemów było samo umiejscowienie otaczarki. Dotyczyło to wspomianej już bazy budowy w Jakubowie k/Tomaszowa Mazowieckiego. Najbliższa bocznicą kolejowa znajdowała się ok. 6 km. Decyzję o tak odległym zainstalowaniu otaczarki uzasadniano szybko zbliżającym się terminem

²¹² Tamże, s. 85.

²¹³ Tamże, s. 87.

²¹⁴ Tamże.

²¹⁵ *Transport i drogi*, 20 października 1974 r., s. 3.

rozpoczęcia budowy i dużymi kłopotami związanymi z budową własnej bocznicy²¹⁶. Dodatkowo działała już tam wytwórnia mas bitumicznych, a więc dysponowano odpowiednią infrastrukturą. Nie wzięto jednak pod uwagę wydajności włoskiej otaczarki. PKP mogło dostarczyć na bocznicę w Tomaszowie jeden lub dwa transporty materiału kamiennego do otaczarki. Dotychczas przy użyciu polskich otaczarek MADRO wystarczało to na 4-5 dni pracy. W przypadku otaczarki MARINI taka ilość materiału wystarczała na 1-2 dni. Gdy czasem udało się dostarczyć jednorazowo cztery transporty, powstawał duży problem z rozładunkiem. Niekiedy dochodziło nawet do zawracania transportów. Zdarzały się również przypadki wyjątkowego marnotrawstwa. Na początku budowy niektóre wagony z asfaltem wysyłane z rafinerii w Płocku docierały do Mszczonowa po sześciu dniach. Oczywiście asfalt wystygł już na tyle, że nie nadawał się do użycia w otaczarce²¹⁷. Przerwy w pracy otaczarek powodowały kłopoty w innych miejscach na zasadzie „reakcji łańcuchowej”. Z uwagi na brak ciągłości robót nawierzchnię układano odcinkami. Powodowało to konieczność licznych przerzutów zespołów do rozkładania masy bitumicznej. Każde zatrzymanie rozściełacza pozostawiało trwałe ślady na nawierzchni drogi i w ten sposób obniżało jej jakość²¹⁸. Podobnie działo się, gdy w wyniku dużej ilości dostarczonego materiału próbowano przyspieszyć prace. Wtedy rozkładano w jednym dniu wszystkie trzy warstwy budowanej drogi. To też dezorganizowało pracę zespołów i przyczyniało się do trwałego obniżenia jakości nawierzchni (zanim rozpoczęło się układanie kolejnej nawierzchni, trzeba było poczekać, aż ostygnie poprzednia)²¹⁹.

Oddzielną kwestią była sprawa dróg dojazdowych. Już na początku budowy popełniono błąd organizacyjny. Przedsiębiorstwa wykonawcze samodzielnie miały wybrać miejsca placów budowy i zapewnić dla nich odpowiednią infrastrukturę (woda, prąd etc.). Jednak za drogi dojazdowe był odpowiedzialny generalny wykonawca, a więc Centralny Zarząd Dróg Publicznych i Zjednoczenie Przedsiębiorstw Budownictwa

²¹⁶ *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 46.*

²¹⁷ *Transport i drogi, 20 października 1974 r., s. 5.*

²¹⁸ *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 77.*

²¹⁹ Tamże, s. 70.

Drogowego i Mostowego w Warszawie²²⁰. W praktyce dochodziło do sytuacji, że plac budowy był już gotowy, ale przedsiębiorstwa wykonawcze czekały na drogę dojazdową. Wobec zagrożenia terminów wykonawczych podejmowano roboty bez dróg dojazdowych. To oczywiście bardzo ujemnie wpływało na koszty i czas realizacji obiektów oraz powodował częste awarie i przedwczesne zużycie środków transportu i sprzętu montażowego (dźwigów). Jednak problem dróg dojazdowych nie dotyczył jedynie bezpośredniego sąsiedztwa baz budowlanych. Dobrym przykładem są tu kłopoty Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych, które wraz z Warszawskim Przedsiębiorstwem Robot Drogowych było odpowiedzialne za budowę 54-kilometrowego odcinka Piotrków-Radomsko wraz z obejściem Piotrkowa. Duże utrudnienia wynikały z braku obiektów drogowych nad przeszkodami terenowymi (linia kolejowa Piotrków-Łódź i trzy lokalne rzeki). Powodowało to konieczność stosowania objazdów, zwiększających dziennie trasy przewozów o 5-15 km. To z kolei powodowało opóźnienia w budowie wiaduktu nad wyżej wspomnianą linią, którego pierwsza nitka wg założeń harmonogramu miała powstać w pierwszej połowie 1975 r. (to pozwalałoby na bezkolizyjny przejazd pojazdom zaangażowanym w budowę trasy). W rzeczywistości wiadukt oddano do użytku tuż przed uroczystym otwarciem całej trasy Warszawa-Katowice, tj. w lipcu 1976 r.. Gdy ostatecznie generalny wykonawca wykonywał drogi dojazdowe, robił to niezgodnie z ustaloną dokumentacją (stosowanie pospółki²²¹ zamiast żużła, wyrównywanie lokalnej drogi gruntowej zamiast wyłożenia jej płytami żelbetonowymi etc.)²²².

Nie udało się uniknąć innych problemów. Wykonawcy wytykali liczne błędy związane z lokalizacją drogi. Na odcinkach modernizowanych, to jest tam, gdzie dobudowywano drugą jezdnię (Warszawa-Piotrków, Częstochowa-Katowice) trasa przechodziła zbyt blisko istniejącej zabudowy. Choć droga miała odpowiadać nowoczesnym parametrom drogi szybkiego ruchu, w rzeczywistości odpowiadała dotychczasowym parametrom drogi krajowej (budowanie wzdłuż zabudowy mieszkalnej

²²⁰ Tamże, s. 84.

²²¹ Pospółka - to materiał syпки lub kawałkowy niesortowany (np. węgiel, kruszywo budowlane). Pospółka jest materiałem często wykorzystywanym w drogownictwie do wykonania warstw odsączających nasypów, jako podbudowa pod nawierzchnie chodników i ścieżek rowerowych.

²²² Tamże, s. 94-96.

i punktów usługowych)²²³. W rozdziale poświęconym wywłaszczeniom wspominałem, jak bardzo utrudniało to sprawne przygotowanie terenów pod budowę trasy. Czasami problemem było zwykłe niechlujstwo robotników. Jeden z przykładów podawał inż. Józef Ligner z Warszawskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych. W przedsiębiorstwie wyraźnie odczuwano brak trzeciego walca ogumionego, który pozwalałby na właściwe zagęszczenie układanej nawierzchni. W celu zapewnienia odpowiedniego zagęszczenia Laboratorium Budowy zapoznało operatorów i nadzór techniczny ze specjalnie opracowanym dokumentem „Tymczasowe Wytyczne zagęszczania mas asfaltowo-mineralnych”. Nikt jednak nie przestrzegał zawartych w nim wskazówek (wyznaczenie drogi dla każdego walca, niezbędna ilość przejazdów walca, utrzymanie odpowiedniego ciśnienia w kołach walców ogumionych, przestrzeganie odległości pomiędzy rozściełaczami etc.)²²⁴. Niekiedy przyczyna tego stanu rzeczy była dość trywialna. Kilka przykładów, jak wyglądała codzienność budowy trasy Warszawa-Katowice podawał cytowany już wyżej Kazimierz Orłoś:

„(...)Opowiadanie B. – inżynier z bazy koło Radomska – o znajomym majstrze, podobno wielkim, zwalistym chłopie. Ten majster nazywa się Krata. Krata potrafi sam wypić półtora litra wódki. I jeszcze chodzi – mówi B. z podziwem. Kiedyś założył się, że wypije skrzynkę wina – 20 butelek – i będzie popijał piwem. (...) Wrzesień 74. Opowiadanie Włodka Hyli. Odjeżdżając z placu przy tak zwanym węźle betoniarskim zauważył koło betoniarek samotnego, szamoczącego się z taczka robotnika. (...) Pijany. Podobno z uporem próbował pchać ciężką taczka przodem. (...) Inne opowiadanie Włodka. Zobaczył, że walec jedzie wężykiem po świeżej stabilizacji. Dogonił maszynę i zatrzymał. W kabinie spał pijany operator. Kierował również pijany (choć nieco mniej) młody robotnik – jeden z niewykwalifikowanych, fizycznych. H. obudził operatora, kazał sobie wytłumaczyć, jak prowadzi się walec i doprowadził maszynę (prowadząc pierwszy raz w życiu) na plac, pod betoniarki”²²⁵.

²²³ *Transport i drogi*, 21-28 grudnia 1975 r., s. 3.

²²⁴ *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 53.

²²⁵ K. Orłoś, *Historia „Cudownej meliny”*. *Cudowna melina*, Białystok 1990, s. 62-63.

Podobnie było w przypadku poszukiwań ludzi do pracy:

„Nie było ludzi do pracy. Od początku problemy z alkoholikami. Ci z miejscowych, którzy zgłaszali się, na ogół nigdzie nie pracowali, ponieważ wszędzie wyrzucano ich za pijaństwo. Pijani zgłaszali się w sprawie przyjęcia do pracy, zaczynali pracować – pili i znów byli zwalniani. Pamiętam mały miejscowy sklepik, przed którym zawsze leżał stos skrzynek po butelkach z winem lub wódką. I zawsze, po wypłacie, stał tam tłum młodych mężczyzn, wydających pospiesznie zarobione pieniądze na alkohol”²²⁶

Podsumowując, w trakcie realizacji trasy Warszawa-Katowice wielkie hasła o najnowocześniejszej budowie w kraju²²⁷ zderzyły się z realiami polskiego drogownictwa. Dwa największe mankamenty to niedostateczna ilość sprzętu i brak doświadczenia w budowie dróg na wielką skalę²²⁸. Trasę ostatecznie wybudowano i to można uznać za największy sukces drogowców. Sygnalizowane mankamenty nie pozostały jednak bez wpływu na jakość nowowyprowadzonej drogi, do czego wrócę w rozdziale poświęconym relacjom i wrażeniom po otwarciu trasy. Podobnie wyrażało się kierownictwo budowy, które w nieoficjalnych wypowiedziach poddawało budowę drogi surowej krytyce:

„Trasa szybkiego ruchu Warszawa-Katowice miała być przecież pierwszą w kraju autostradą, jak powszechnie sądzono. Dopiero później zorientowałem się [pisze Kazimierz Orłoś], że od tak zwanej „trasy szybkiego ruchu” do prawdziwej autostrady bardzo daleko. Jak prymitywnej bieżni posypanej żużlem daleko od bieżni tartanowej”²²⁹.

²²⁶ Tamże, s. 59.

²²⁷ Takie określenie w stosunku do budowy trasy Warszawa-Katowice padło z ust głównego koordynatora inż. Tadeusza Zacharewicza; *Transport i drogi*, 6 lipca 1975 r., s. 1, 3.

²²⁸ Na stronie 58 informowałem, że w latach 1944-1973 powstało zaledwie 180 km dróg dwujezdniowych, w większości realizowanych jako wyloty z większych miast.

²²⁹ K. Orłoś, *Historia „Cudownej meliny”*. *Cudowna melina*, Białystok 1990, s. 57-58.

5. Wojsko na budowie

O tak zwanych „drogowcach w zielonych mundurach”, czyli jednostkach wojskowych zatrudnionych przy budowie trasy Warszawa-Katowice, wiemy jedynie z przekazów medialnych. We wstępie do pracy pisałem o trudnościach, z jakimi styka się historyk próbujący skorzystać z zasobów archiwalnych Centralnego Archiwum Wojskowego i Archiwum Wojsk Lądowych. To uniemożliwiło przeprowadzenie prawidłowej kwerendy, obejmującej akta jednostek wojskowych zaangażowanych w budowę trasy. Fakt uczestnictwa wojska w budowie był jednak mocno podkreślany. Trasa uzyskała nawet nazwę „Trasy Czynu Żołnierskiego”²³⁰. Z tego powodu zachowało się sporo relacji prasowych, które dawały wgląd, jak wyglądała praca jednostek wojskowych podczas budowy drogi Warszawa-Katowice.

Początkowo żołnierzy przydzielono do pomocy w budowie odcinka Warszawa-Piotrków²³¹. Najczęściej byli oni członkami pododdziałów połowych wojsk drogowych. Dowództwo poszczególnych pododdziałów składało się z oficerów z wykształceniem drogowym (przeważnie w stopniu inżyniera). Major Marian Słomiński, jeden z dowódców pododdziałów, w wywiadzie dla „*Transportu i dróg*” podkreślał walory wychowawcze takiej pracy dla młodych żołnierzy. W każdym pododdziale przynajmniej kilkudziesięciu żołnierzy służby zasadniczej zdobywało uprawnienia zawodowe. Dzięki służbie w wojskach drogowych można było wyuczyć zawodu przyszłych operatorów ładowarek, operatorów dźwigów, kierowców etc.. W czasie budowy trasy żołnierze uczestniczyli również w specjalnym programie motywacyjnym. Za szczególne zaangażowanie w pracy można było uzyskać nagrody rzeczowe, pochwałę dowódcy pododdziału lub oznakę Wzorowego Żołnierza wraz z listem pochwalnym dla rodziny i przyszłego zakładu pracy. Najbardziej pożądaną nagrodą były jednak dodatkowe dni przepustek. W ten sposób, ku zadowoleniu majora Słomińskiego, do rozładunku kolejnego pociągu z materiałami kamiennymi nie brakowało chętnych nawet w niedzielę²³². Oprócz zwyczajnych prac drogowych żołnierze byli angażowani do tzw. prac społecznych. Wykonywano je po godzinach pracy. Jedną z prac społecznych było

²³⁰ *Transport i drogi*, 17 października 1976 r., s. 1.

²³¹ *Transport i drogi*, 4 listopada 1973 r., s. 1.

²³² Tamże, s. 3.

oczyszczenie 4 tys. m² podbudowy na obejściu miejscowości Żabia Wola, czy nawiezenie i uformowanie 200 metrowego nasypu w Przęsławicach²³³. Na ogół wszystkie zadania wykonywane przez żołnierzy realizowano przed terminem. Wojska drogowe specjalizowały się w eksploatacji, budowie i odbudowie dróg. Forma współpracy z drogownictwem „cywilnym” polegała na tym, że wojsko dołączało do zadań wykonywanych przez przedsiębiorstwa cywilne. Wspólnie opracowywano harmonogram prac na cały rok, a na jego podstawie przydzielano zadania. Strona cywilna bardzo chwaliła sobie współpracę z wojskiem. Jeden z odpowiedzialnych za kontakty budowniczych trasy Warszawa-Katowice z wojskowymi jednostkami drogowymi, inż. Wacław Starzec podkreślał, że w przypadku Warszawskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych ta współpraca sięgała 1965 r. Bardzo ważne było to, że przy znacznym niedostatku siły roboczej i zbyt małej mechanizacji robót (z czym ciągle borykały się przedsiębiorstwa cywilne), pomoc wojska umożliwiała wykonanie zadań o bardzo napiętych terminach. Część żołnierzy, po odbyciu zasadniczej służby, pozostawała w drogownictwie. WPRD chętnie przyjmowała do pracy byłych żołnierzy-drogowców. Zresztą przedsiębiorstwa odnosiły z tej współpracy wymierne korzyści. W ramach budowy trasy często zdarzały się zadania, których nie planowano wcześniej. W takich wypadkach zorganizowanie ekip do pracy w nadgodzinach stwarzało wiele trudności. Jak stwierdzał inż. Wacław Starzec – „(...)drogowcy bardzo cenią sobie dyspozycyjność wojska. Nie zdarzyło się jeszcze, by w momentach, kiedy trzeba wykonać jakieś pilne zadanie, wojsko nie pośpieszyłoby natychmiast z pomocą”²³⁴.

8 października 1975 r., żołnierzy budujących drogę Warszawa-Katowice odwiedził Edward Gierek. Towarzyszyli mu minister obrony gen. Wojciech Jaruzelski i minister komunikacji Mieczysław Zajfryd. Spotkanie odbyło się w jednostce wojskowej we Wrząsawie koło Częstochowy, gdzie stacjonowały jednostki drogowe i kolejowe, uczestniczące w budowie odcinka Piotrków-Częstochowa. Po przybyciu na miejsce budowy delegacja władz centralnych przyjęła na polowym stanowisku dowodzenia meldunek I zastępcy szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, gen. dywizji Tadeusza Hupałowskiego o całokształcie prac i świadczeń sił zbrojnych PRL na rzecz

²³³ Niestety nie miałem dostępu do żadnych relacji, w jaki sposób żołnierze podchodzili do dodatkowej pracy po całym dniu pracy przy budowie drogi.

²³⁴ *Transport i drogi*, 4 listopada 1973 r., s. 3.

gospodarki narodowej w latach 1971-1975. Następnie meldunek o udziale wojsk drogowych i kolejowych w rozbudowie sieci komunikacyjnej złożył szef Służby Komunikacji Wojskowej, zastępca Głównego Kwatermistrza Wojska Polskiego, gen. brygady Leopold Raznowiecki. Edward Gierek, jak relacjonował reporter „*Transportu i dróg*”, obejrzał rejon zakwaterowania i interesował się warunkami życia żołnierzy i kadry oficerskiej w warunkach polowych. Gen. Leopold Raznowiecki podkreślał podwójną korzyść, jaką odnosi wojsko – żołnierze opanowują określony zakres umiejętności potrzebny na polu walki, z drugiej zaś strony ich wysiłek materializuje się w postaci konkretnych obiektów komunikacyjnych. W wizytacji kompanii budowy mostów Gierkowi towarzyszyli podchorąży Janusz Antonow, absolwent Politechniki Śląskiej na kierunku inżynierii drogowej i przodujący żołnierz, kapral Andrzej Jabłoński, który zapewniał o dołożeniu wszelkich starań, aby w terminie wykonać wszystkie zadania, mające na celu wsparcie gospodarki narodowej. Jak można się domyślać, I Sekretarz gratulował osiągnięć i życzył dalszych sukcesów w budowie trasy.

Jednostka we Wrzāsawie koło Częstochowy była największym zgrupowaniem wojsk zaangażowanych w realizację budowy drogi Warszawa-Katowice. Ta inwestycja nie była jedyną budową drogową, w której uczestniczyło wojsko. W latach 1970-1975 w rozbudowie sieci drogowej uczestniczyło kilka tysięcy żołnierzy wojsk lądowych, 300 wojskowych pojazdów mechanicznych i 360 jednostek sprzętu do prac drogowych i kolejowych. W tym czasie żołnierze przepracowali na rzecz rozbudowy dróg 6 mln 193 tys. roboczodni. Wartość wykonanych obiektów szacowano na 6 mld 424 mln zł. Żołnierze wojsk komunikacyjnych brali udział w budowie 420 km nowych linii kolejowych, przebudowali i wyremontowali 3400 km istniejących linii kolejowych oraz zmodernizowali 500 km dróg samochodowych²³⁵.

O doskonałej współpracy z wojskowymi zapewniała również strona cywilna. Podczas spotkania z Edwardem Gierkiem inż. Jan Włoch, dyrektor Oddziału Budowy Autostrad z Krakowskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych, meldował, że do budowy odcinka Piotrków-Częstochowa zaangażowano 680 pracowników, z czego 350 to żołnierze. Dyrektor podejmował też zobowiązania na przyszłość: „*W związku ze zbliżającym się VII Zjazdem PZPR zapewniamy Was Towarzyszu I Sekretarzu, że my*

²³⁵ *Transport i drogi*, 19 października 1975 r., s. 2.

drogowcy i mostowcy wspólnie z żołnierzami naszego wojska, na miarę naszych ambicji i możliwości uczynimy wszystko, aby wykonywane przez nas obiekty podstawowe oddać do użytku przed terminem”²³⁶. W przygotowaniach do zbliżającego się zjazdu uczestniczyło również wojsko pracujące przy budowie trasy. Wśród żołnierzy działała grupa czynu przedzjazdowego „DO-RO”. Podobne zobowiązania podjęli dowódcy. W imieniu wojskowych drogowców i kolejarzy raport złożył pułkownik Marian Skibiński. Oświadczył, że dla uczczenia VII Zjazdu Partii podległe mu oddziały zobowiązały się przepracować dodatkowo 40 tys. roboczogodzin o wartości pół miliona złotych i podnieść wydajność pracy o 30%.

Kolejne informacje na temat wojskowych drogowców zamieszczono w reportażu z 9 września 1976 r., zatytułowanym „Żołnierska pomoc drogowcom. Na budowie drogi Warszawa-Katowice”²³⁷. Dziennikarze, wraz z oficerami jednostki wojsk komunikacyjnych, wizytowali teren budowy. Oficerowie informowali, że początkowo wojsko wykonywało jedynie prace pomocnicze. Od 1975 r. wojskowym powierzono wiele fragmentów budowy, jako samodzielnemu wykonawcy. Większość prac wykonywano na najtrudniejszym technicznie odcinku Piotrków-Częstochowa i na tzw. trasie średnicowej w Częstochowie²³⁸. Z powodu licznych kolizji z dotychczasową zabudową i infrastrukturą podziemną (wodociągi, gazociągi, okablowanie etc.) przejście przez Częstochowę było najdroższym odcinkiem całej trasy. Średni koszt budowy jednego kilometra szacowano na 20-30 mln zł. W przypadku przejścia przez Częstochowę ten wskaźnik wzrastał do 74 mln zł. W Częstochowie padł też rekord

²³⁶ Tamże; swoją drogą interesujące jest, że jednym ze wskaźników oceny pracy podczas budowy trasy Warszawa-Katowice (zapewne nie tylko tej inwestycji) był termin jej oddania – im wcześniej, tym lepiej. Wielokrotnie starałem się udowodnić, że w przypadku trasy katowickiej skrócenie czasu realizacji i pośpiech podczas wykonawstwa miały fatalny wpływ na jakość drogi.

²³⁷ *Transport i drogi*, 2 października 1976 r., s. 1, 3.

²³⁸ Co ciekawe, w przypadku trasy Warszawa-Katowice zrezygnowano z obejścia Częstochowy (wtedy trasa wyznaczona by była poza miastem), realizując tzw. trasę średnicową tj. przez sam środek miasta. Uroczyste otwarcie całej trasy Warszawa-Katowice w dniu 12 października 1976 r. także odbyło się w Częstochowie. Więcej o aspektach technicznych „przejścia przez Częstochowę” można odnaleźć w referacie inż. Marka Jaczyńskiego „Budowa miejskiego odcinka drogi szybkiego ruchu przez Częstochowę” w *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976, s. 162-168. Kolejną kwestią były ogromne koszty takiego rozwiązania. Całościowy koszt trasy średnicowej o łącznej długości 4,1 km w Częstochowie wyniósł 345 mln zł. W stosunku do kosztu budowy całej trasy Warszawa-Katowice, który wyniósł 4088 mln zł, dawało to 8,4% kosztów całości (s. 162). Budowa obejścia Częstochowy, tj. budowa drogi poza miastem, byłaby z pewnością o wiele tańsza.

Polski w tempie budowania obiektów mostowych. Jedną z estakad wojskowi budowali w z szybkością 8 metrów na dobę. Dotychczasowy rekord padł pięć lat wcześniej w Płońsku i wynosił zaledwie 2,5 m na dobę²³⁹. Inż. Jerzy Materaj, który odpowiadał za cywilnych wykonawców estakady, współpracę z wojskiem cenił bardzo wysoko: „*Praca idzie lepiej niż można przypuszczać. Ta grupa to przecież nie budowlańcy, ale elewi, chłopaki po maturze, reprezentują taki poziom, że nie ma żadnych komplikacji przy opanowaniu roboty. (...) Robota idzie, musi iść, właśnie dlatego, że jest wojsko*”²⁴⁰. Normalnie budowa tego typu estakady powinna trwać ok. dwóch lat (wg słów inż. Materaja „(...) i to nie byłoby za długo”). Wojsko zamierzało oddać obiekt do użytku w niecałe pięć miesięcy. Wykonywano też inne trudne elementy budowy: „*Niech pan patrzy – wskazuje kapitan Kazimierz Kowalski – pijawka. Nie rozumiemy o co idzie. Wyjaśnia po chwili. Teren, przez który przejeżdżamy, to było bagno. Ależ oni się tu namordowali, żeby osuszyć. Zasypywali, drenowali, pompami wyciągali. Robota szła dzień i noc. Teraz jest sucho*”²⁴¹.

Pułkownik inż. Ryszard Świetlik, dowódca grupy operacyjnej wojsk komunikacyjnych przedstawił zarys szkolenia drogowego w wojsku. Specjalistów od robót kolejowych kształciły wojskowe ośrodki w Poznaniu i Gdańsku, w zakresie robót drogowych ośrodek we Wrocławiu, zaś szkolenie praktyczne operatorów spycharek, równiarek, koparek i dźwigów ośrodki w Elblągu. Szkolenie kierowców wojsko organizowało we współpracy z Ligą Obrony Kraju. Dość ciekawie przedstawiała się kwestia wynagrodzeń. Żołnierze-robotnicy nie otrzymywali wypłat w postaci pieniężnej. Jedyną formą gratyfikacji były wyróżnienia, nagrody rzeczowe (radia, adaptory, zegarki) i okazyjnie organizowane imprezy (kino i wycieczki autokarowe). Także żołd wypłacany

²³⁹ Jak takie praktyki odbijały się na jakości wykonywanych obiektów dobrze ukazuje reportaż Tomasza Haladyji „*Portret alei Wojska Polskiego*”, opublikowany w częstochowskim dodatku Gazety Wyborczej z 17 maja 2007 r.: „(...)W końcu zapadła decyzja o budowie trasy szybkiego ruchu i estakady. Wzięto się za rozbiórki kolejnych wapiennych domów. Aż nadszedł 1976 r. U podnóża nasypu stanęli w szeregu I sekretarz Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, premier Piotr Jaroszewicz, dowodzący armią Wojciech Jaruzelski oraz tuzin lokalnych kacyków. Dziewczyna w stroju ludowym podała nożyczki, przecięto wstęgę, po czym przemaszerowano przez cały wiadukt. Potem przez cały dzień estakadą spacerowali mieszkańcy, a nazajutrz puszczono samochody. Nie na długo, gdyż wkrótce zaczął się remont. Estakada okazała się kompletnie nieudaną konstrukcją: z pośpiechu nie zdecydowano się na indywidualny projekt, tylko wykorzystano typowe żelbetowe belki - za krótkie, więc je posztukowano. Ulica komentowała, że to pewnie przez tony cementu, które zamiast na budowę wiaduktu poszły na wille działaczy partyjnych”.

²⁴⁰ *Transport i drogi*, 2 października 1976 r., s. 1.

²⁴¹ Tamże, s. 3.

w ramach służby wojskowej był odkładany na książeczkę oszczędnościową. Pieniądze można było pobrać dopiero po przejściu do cywila²⁴². Dzień pracy żołnierzy trwał ok. 12-13 godzin. Wojsko miało również dostęp do zachodnich technologii. Na wyposażeniu jednostek zaangażowanych w budowę odcinka Piotrków-Częstochowa była zachodnioniemiecka układarka „Titan” oraz kilka ciężarówek firmy Steyr produkcji austriackiej.

O wysiłkach żołnierzy-drogowców donosiła także „Trybuna Ludu”²⁴³. W relacji o postępach robót wspomniano o szybkim tempie budowy. „*Drogowcy w mundurach*” każdego dnia wykonywali 130-140% normy. Drogę spontanicznie nazwano „drogą szybkiej budowy”. Współpracę z wojskiem oceniał wicedyrektor Zarządu Autostrad inż. Ryszard Rozbicki: „*Takiej koncentracji ludzi i sprzętu, takiego tempa pracy nie znało dotychczas polskie budownictwo drogowe. Ta budowa to wielki poligon doświadczalny dla nas wszystkich, to wstęp do budowy autostrad. Jest to równocześnie przykład znakomitej współpracy z wojskiem, bez pomocy którego tak szybko nie bylibyśmy w stanie wykonać postawionego przed nami zadania*”²⁴⁴. Przy okazji padła informacja, że w związku z brakiem lekkich maszyn drogowych trzeba było skierować do prac wykończeniowych nowe grupy żołnierzy z Wojsk Obrony Wewnętrznej. Ich dowódca, major Bronisław Koczur informował, że podlegli mu żołnierze zakładali urządzenia odwadniające jezdnie, układali kolektory, krawężniki i chodniki. Dodatkowo wykonywali prace brukarskie i rozbiórkowe. Relacja „Trybuny Ludu” kończyła się typowo propagandową formułką: „*Zbliża się Dzień Wojska Polskiego. Dla żołnierzy uczestniczących w budowie drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice – dzień dumy i zadowolenia z dobrze spełnionego obowiązku. (...) Słowo żołnierskie dotrzymane*”²⁴⁵.

Niestety to jedyne informacje, do jakich udało mi się dotrzeć na temat „Trasy Czynu Żołnierskiego”. Może dziwić, że choć wojsko było bardzo zaangażowane w budowę trasy Warszawa-Katowice, nie znalazło to odzwierciedlenia w „cywilnych”

²⁴² Obiegową opinię, co myślano o tej „darmowej” pracy wojska wyraża wspomniany powyżej reportaż Tomasza Haladyji „*Porter alei Wojska Polskiego*”, Gazeta Wyborcza, 17 maja 2007 r. (dodatek częstochowski): „*Ostatnią już zmianę w nazewnictwie [chodzi o nazwę przejścia trasy Warszawa-Katowice przez Częstochowę – przypis autora] przyniosła budowa "gierkówki". Jako że w ramach oszczędności przy jej budowie pracowało wojsko - rekrutom nie trzeba było płacić - całą arterię od północnych granic Częstochowy do południowych nazwano al. Wojska Polskiego*”.

²⁴³ *Trybuna Ludu*, 8 października 1976 r., s. 6.

²⁴⁴ Tamże.

²⁴⁵ Tamże.

dokumentach. Nawet typowo branżowe publikacje na temat tej inwestycji w minimalnym stopniu odnoszą się do pomocy wojska²⁴⁶. Jedyne dostępne obecnie źródłem są publikacje prasowe, które najczęściej miały charakter propagandowy. To zdecydowanie za mało informacji, jak na trasę, której nawet uroczyste otwarcie zaplanowano na 12 października 1976 r. - Dzień Wojska Polskiego.

²⁴⁶ Dobrym przykładem jest cytowana wielokrotnie publikacja *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976. Ani razu nie pada w niej odniesienie do pracy jednostek wojskowych.

6. Uroczyste otwarcie trasy Warszawa-Katowice

W liście z 15 września 1976 r. minister komunikacji Tadeusz Bejm informował premiera Piotra Jaroszewicza o zbliżającym się uroczystym otwarciu trasy Warszawa-Katowice w Częstochowie: *„Budowa trasy spotkała się z godnym i dużym zainteresowaniem władz partyjnych i administracyjnych Częstochowy. W związku z zapowiadaniem otwarciem trasy w ramach czynu społecznego przeprowadzono prace wzdłuż 10 km drogi przez Częstochowę (prace porządkowe i estetyzacyjne [pisownia oryginalna – przypis autora] (...) Głębokim bodźcem do utrzymania wysokiego tempa prac było powszechnie znane i niezwykle cenione osobiste zainteresowanie I Sekretarza i Tow. Premiera przebiegiem budowy. Zaproszenie Tow. I Sekretarza i Tow. Premiera byłoby wyrazem wysokiej oceny i uznania dla załóg i społeczeństwa”*²⁴⁷. Do listu załączono plan uroczystości. Pismo dotarło do Edwarda Gierka. Całość dokumentów związanych z otwarciem trasy była przez niego parafowana i zaakceptowana.

Uroczystość zaplanowano na 11 października 1976 r.. Dzień wcześniej w częstochowskiej filharmonii odbył się koncert dla budowniczych trasy. Podczas koncertu wręczono odznaczenia najbardziej zasłużonym robotnikom i żołnierzom. Orderem Sztandaru Pracy II klasy udekorowany został starszy majster Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych Jerzy Janiszewski²⁴⁸. W przeddzień uroczystego oddania dziennikarze zostali zaproszeni do przejechania w towarzystwie dyrektora Centralnego Zarządu Dróg Publicznych Stanisława Nowakowskiego i I sekretarza KM PZPR w Częstochowie Włodzimierza Kosmala niedostępnym wciąż dla użytkowników drogi odcinkiem Piotrków-Częstochowa.

Podczas głównych uroczystości oddania trasy do użytku pojawili się osobiście Edward Gierek i premier Piotr Jaroszewicz. Towarzyszyli im minister obrony Wojciech Jaruzelski oraz wszyscy dotychczasowi ministrowie komunikacji. Na uroczystość stawili się też wszyscy lokalni działacze partyjni. Serię przemówień rozpoczął Edward Gierek: *„Dziękuję Wam w imieniu Biura Politycznego i rządu za bardzo dobrą robotę. Dziękuję wszystkim wykonawcom, projektantom, robotnikom i inżynierom za trud i ofiarność.*

²⁴⁷ AAN, Sekretariat Edwarda Gierka, XIA/540, k. 1. Niezręczność sformułowania ostatniego zdania w oryginale.

²⁴⁸ *Trybuna Ludu*, 11 października 1976 r., s. 8.

*Szczególnie serdecznie i gorąco dziękuje żołnierzom ludowego Wojska Polskiego, którzy wnieśli wybitny wkład w budowę tej pięknej, nowoczesnej trasy, która właśnie dziś, w przededniu święta Wojska Polskiego, oddana została do użytku*²⁴⁹. Po przemowach nastąpiło symboliczne przecięcie wstęgi. Trasie oficjalnie nadano tytuł „Trasy Czynu Żołnierskiego”. Pod Piotrkowem Trybunalskim i Częstochową odbyły się uroczystości odsłonięcia pomników „Czynu Żołnierskiego”²⁵⁰. Gratulacje i życzenia cywilnym i wojskowym budowniczym trasy składał także premier Piotr Jaroszewicz: *„Budowa tej najnowocześniejszej trasy jest symbolem jedności pracy dla ojczyzny, robotników, społeczeństwa i wojska*”²⁵¹.

Głos w sprawie nowooddanej trasy miało (lub miało mieć) też społeczeństwo. Dziennikarze „Trybuny Ludu” w podwarszawskich Jankach pytali kierowców jadących ze Śląska do Warszawy o wrażenia z jazdy. Dominik Nowak, kierowca ciężarowej Skody z katowickiego PKS stwierdzał: *„W drodze z Katowic zarobiłem ponad godzinę. Od 20 lat pracuję w zawodzie, mogę z całą odpowiedzialnością stwierdzić, że to teraz najlepsza droga w Polsce*”. Opinię podzielał Szczepan Ułamek, częstochowski kierowca Żuka: *„Pomimo zamglenia dotarłem do Warszawy w czasie nie przekraczającym 2 godziny*”. Głosu udzielono również kierowcom-amatorom: *„Świetna jazda, droga jak stół, można o niej mówić tylko same superlatywy*”²⁵².

Kierowcy narzekali na brak stacji benzynowych i miejsc postoju. Zdawali sobie jednak sprawę, że trasa miała być wkrótce zagospodarowana.

²⁴⁹ *Trybuna Ludu*, 12 października 1976 r., s. 1, 4.

²⁵⁰ O tym jak wojsko po latach umiało walczyć o swoje miejsca pamięci, w tym pomnik „Czynu Żołnierskiego” pisał Tomasz Haladyj: *„W budowie "gierkówki" udział mieli częstochowianie, których spędzano na "dobrowolne" czyny społeczne. Ale uhonorowano żołnierzy, którzy ciężką fizyczną zdobywali na budowie "gierkówki" zamiast na poligonie. Przy motelu Skalka stanął pomnik czynu żołnierskiego. Przez lata tak się opatrzył, że nikt nie zauważył jego zniknięcia. "Gazeta" odnotowała ten fakt w 1998 r., zapewne wiele miesięcy po przekształceniu postumentu... w tablicę reklamową. Pomysłowy dzierżawca motelu obił pomnik żółtą blachą, na której umieścił stosowny napis. Przekonywał z dumą: "Prawda, że ładnie?", chwając się przy tym, że zamiana pomnika w billboard wcale nie była trudna: ot, trochę farby i arkusz blachy. Tak bezkompromisowe rozprawienie się z niedawną przecież przeszłością ubodło do żywego polską armię, która zapowiedziała ostrą (choć nie dosłownie) interwencję. Wojsko wywalczyło w magistracie wydanie nakazu przywrócenia monumentowi pierwotnego kształtu, ale potem dogadało się z motelem, który zbudował obok mały pomnik. Stary nadal reklamował Skalkę, do czasu aż ją zburzono. Nowy pomnik stawia "czyn żołnierski" z 1976 r. i ma orła w koronie. Na starym korony nie było, za to jako współtwórcę "gierkówki" wymieniono Ludowe Wojsko Polskie.”*, *Gazeta Wyborcza* (dodatek częstochowski), 17 maja 2007 r..

²⁵¹ *Transport i drogi*, 17 października 1976 r., s. 1.

²⁵² *Trybuna Ludu*, 12 października 1976 r., s. 3.

Zmodernizowana droga Warszawa-Katowice była rzeczywiście czymś wyjątkowym w polskich realiach drogowych. Swoje wrażenia z jazdy kilka miesięcy po otwarciu drogi opisywał Stanisław Harasimiuk ze „Sztandaru Ludu”²⁵³. Relację zatytułował „100 kilometrów na godzinę”. I to właśnie symboliczna „setka” była miarą nowoczesności i wygody. Znakomicie wyprofilowana jezdnia, doskonała widoczność i nawierzchnia bardzo dobrej jakości powodowały, że dozwolona przepisami prędkość 100 kilometrów na godzinę jak najbardziej odpowiadała rzeczywistym warunkom panującym na drodze między Warszawą, a Katowicami. Droga była jednocześnie bardzo bezpieczna. Do momentu pisania artykułu nie odnotowano żadnego wypadku drogowego. Kierowcy zwracali uwagę na ogromne poprawienie komfortu jazdy. Dawniej niebywale zatłoczona droga, sprawiała obecnie wrażenie pustej i niewykorzystanej. Prawie 300 kilometrową trasę, przy umiejętnej jeździe, można było przebyć bez używania hamulców. Przeprowadzono badania średniego zużycia paliwa i średniej prędkości jazdy. Przed oddaniem trasy do użytku średnie spalanie paliwa w samochodach osobowych osiągało poziom 8,9 l na 100 kilometrów. Po oddaniu ten wskaźnik spadł do 6,5 l na 100 kilometrów kwadratowych. Średnia prędkość wynosiła odpowiednio 42 km/h przed oddaniem i 80-85 km/h po oddaniu. Czas podróży między Warszawą, a Katowicami skrócił się o 2 godziny. Według wyliczeń załadowana ciężarówka oszczędzała w ten sposób od 30 do 50 litrów paliwa w jedną stronę. Stąd wynikało, że na jednej ciężarówce jadącej z Warszawy do Katowic i z powrotem można było zaoszczędzić ok. 80 litrów paliwa. Stanisław Harasimiuk wyrażał to swoimi słowami: *„Droga z Warszawy do Katowic, stwierdziłem to naocznie, jest najnowocześniejsza ze wszystkich szlaków drogowych, jakie dotychczas zostały u nas zbudowane. (...) Proszę mi pokazać inną podobnie rentowną inwestycję!”*²⁵⁴.

Z nowooddaną drogą wiązały się też pewne problemy. Po pierwsze niewielu kierowców stosowało się do ograniczeń prędkości. To nie odnosiło się do kierowców ciężarówek, które maksymalnie mogły osiągać prędkość 80 km/h. Gorzej było w przypadku nielicznych posiadaczy zachodnich samochodów osobowych. Tu odnotowywano przypadki jazdy blisko 200 km/h. Tak brawurowa jazda była szczególnie niebezpieczna w kontekście drugiej kwestii. Mimo nowoczesnego wykonania i odcinka

²⁵³ *Transport i drogi*, 16 stycznia 1977 r., s. 4.

²⁵⁴ Tamże.

Piotrków-Częstochowa, trasa Warszawa-Katowice nie była autostradą. Podczas jazdy drogą można się było natknąć na wiele skrzyżowań jednopoziomowych z koleją i drogami podrzędnymi. Kolejną zgorą była spora liczba furmanek, traktorów i rowerzystów, pomimo wyraźnego zakazu wjazdu na drogę dla tego typu pojazdów.

Wraz z oddaną trasą po raz pierwszy w Polsce otwarto ekspresową linię autobusową Warszawa-Katowice. Inauguracyjny kurs odbył się 12 października 1976 r., a więc dzień po uroczystym oddaniu do użytku całej trasy. O nowej linii informowała „Trybuna Ludu”²⁵⁵. Autobusy na trasie Warszawa-Piotrków Trybunalski-Częstochowa-Katowice miały kursować dwa razy dziennie w każdą stronę. Czas podróży na najdłuższym odcinku nie przekraczał 4 godzin. Bilety można było nabyć w kasach PKS lub oddziałach Orbisu w Warszawie i Katowicach. Obsługa pasażerów miała się odbywać w podwyższonym standardzie. Na potrzeby linii zakupione nowe francuskie autobusy i czechosłowackie Skody. Do bezpośredniej obsługi pasażerów zatrudniono stewardesy²⁵⁶. Przed zatrudnieniem przeszły specjalne szkolenie. Od kandydatek wymagano matury, przyjemnej prezencji i dobrej dykcji. Do głównych obowiązków stewardes zaliczały się prace konduktorskie, pomoc pasażerom i udzielanie poczęstunku w postaci cukierków i wody mineralnej. Według słów dyrektora działu przewozów pasażerskich PKS Zdzisława Miernika, linia ekspresowa Warszawa-Katowice miała odpowiadać wszystkim europejskim standardom.

²⁵⁵ *Trybuna Ludu*, 12 października 1976 r., s. 4.

²⁵⁶ *Transport i drogi*, 11 września 1977 r., s. 1, 3.

Zakończenie

Praca historyka, jak wiadomo, polega na analizie źródeł historycznych. Najczęściej mają one postać pisanych tekstów, zachowanych w postaci dokumentów. Niekiedy są to tak zwane źródła materialne, które jako obiekty świadczą o czasach, w których zostały wytworzone. Tak wygląda tradycyjny opis warsztatu historyka, z którego w dużej mierze korzystałem pisząc tę pracę. Można się jednak zastanawiać, czy subiektywne, osobiste obserwacje mogą wspomóc analizę historyczną? Często mówi się, że historyk powinien trzymać się od nich jak najdalej.

W sierpniu 2007 r. po raz pierwszy w życiu przejechałem jako kierowca trasę Warszawa-Katowice w całości. Podróż rozpocząłem w Tychach, zakończyłem w Warszawie. Wg wskazań licznika samochodu, trasa liczyła 311 km. Czas, jakiego potrzebowałem na przejechanie tej odległości to niecałe 3 godziny. Zatem podróż odbywała się ze średnią prędkością 100 km/h. Od razu zaznaczam, że jestem dość częstym użytkownikiem samochodu. Średnio przejeżdżam rocznie ok. 30 tys. km. Znam więc ogólne warunki poruszania się po polskich drogach. Podróż odbywała się w niedzielne popołudnie, w okresie wakacyjnym, co miało wpływ na dość duże natężenie ruchu. Nie sprzyjały również warunki atmosferyczne. Występowały okresowe opady deszczu, które, połączone z okresem wieczornym, nie sprzyjały dobrym warunkom jazdy. Pierwszym odczuciem po zakończeniu podróży była oszczędność czasu i bardzo szybkie dotarcie do celu. Było ono tym miłsze, że podróż odbywałem z przepisową prędkością, bez zbytniego pośpiechu. Drugim odczuciem był względny brak zmęczenia. Zapewne wpłynęła na to możliwość wyprzedzania na szybszym pasie i bezpieczeństwo jadącego w jedną stronę ruchu samochodowego, czego brakuje na jednojezdniowej drodze. Trzecim odczuciem, oczywiście bardzo subiektywnym, było wrażenie nowoczesności, które wynikało z warunków jazdy dwujezdniową drogą, która ciągnęła się nieprzerwanie od początku aż do celu podróży. Może się to wydawać tym dziwniejsze, że zdawałem sobie sprawę z anachroniczności trasy. W wielu miejscach występują niebezpieczne, jednopoziomowe skrzyżowania z podrzędnymi drogami bez sygnalizacji świetlnej. Z powodu letniego okresu w ruchu drogowym uczestniczyła spora ilość traktorów i innych wolno poruszających się pojazdów. Na wielu odcinkach

nawierzchnia drogi była bardzo zniszczona, w szczególności prawy pas jezdni, który z powodu licznych wysoko tonażowych ciężarówek posiadał głębokie koleiny. Z racji osobistych zainteresowań, zdawałem sobie również sprawę, jak wygląda rzeczywistość drogowa w Polsce. Wg stanu z końca 2006 r. liczba samochodów osobowych wynosiła prawie 13,4 mln, przy ogólnej liczbie pojazdów drogowych, wynoszącej ponad 18 mln²⁵⁷. Ta dość spora, jak na warunki europejskie, liczba pojazdów miała do dyspozycji (stan na rok 2003) zaledwie 405 km autostrad²⁵⁸. W większości polskiej sieci drogowej dominowały anachroniczne drogi jednojezdniowe, zaś średnia prędkość poruszania się wynosiła 45 km/h²⁵⁹. Dlaczego o tym wszystkim piszę?

Jednym z podstawowych haseł pogrudniowej polityki Edwarda Gierka była modernizacja. Próby unowocześnienia Polski obejmowały wiele dziedzin życia społecznego. W takim kontekście przystępowano do budowy trasy Warszawa-Katowice. Pierwszym założeniem było jak najszybsze oddanie trasy do użytku. Drugim założeniem była budowa „*najnowocześniejszej drogi w kraju*”. Trasę zbudowano, ale jak się miało do niej wielokrotnie przywoływane w pracy hasło modernizacji? Jak odbierali to uczestnicy „epoki Edwarda Gierka”? W tym miejscu powracam do wspomnianych powyżej osobistych obserwacji. Powtarzam, są one jak najbardziej subiektywne i nie można ich traktować jako narzędzi pracy historyka. Myślę jednak, że mogą pomóc w lepszym rozumieniu historii. Nie udało mi się dotrzeć do żadnych opracowań socjologicznych, które badałyby nastroje społeczne na temat zmodernizowanej trasy Warszawa-Katowice. Jeśli jednak nawet obecnie ta trasa może wzbudzić pozytywne odczucia użytkowników polskich dróg, jak mogła być odbierana przez współczesnych? Co myśleli i jak postrzegali tę inwestycję użytkownicy z lat 70-tych, którzy mieli do dyspozycji jeszcze bardziej anachroniczną sieć drogową niż obecnie, choć liczba pojazdów na drogach była kilkunastokrotnie mniejsza²⁶⁰? Warto też przypomnieć, że

²⁵⁷ Główny Urząd Statystyczny, *Transport – wyniki działalności w 2006 r.*, Warszawa 2007, s. 128.

²⁵⁸ Tamże, s. 234.

²⁵⁹ Dane z referatu Cezarego Bednarskiego, wygłoszonego podczas I Polskiego Kongresu Drogowego, który odbył się dniami 4-6 października 2006 r. w Warszawie.

²⁶⁰ Warto porównać kilka danych. Wg danych statystycznych przywoływanych na 11 stronie pracy na początku 1970 r. w Polsce było 150965 km dróg asfaltowych. Pod koniec 2006 r. liczba dróg asfaltowych wzrosła do 255542,5 km (Główny Urząd Statystyczny, *Transport – wyniki działalności w 2006 r.*, Warszawa 2007, s. 112). Liczba samochodów osobowych na początku 1970 r. wynosiła 0,48 mln, w 1980 r. wzrosła do 2,38 mln (S. Koziarski, *Rozwój przestrzenny sieci autostrad na świecie*, Opole 2004, s. 299),

droga była nowa, ze świeżą nawierzchnią, nie dotkniętą mankamentami wynikającymi z wieloletniego użytkowania. Niech mi będzie wolno wyrazić przypuszczenie, że zmodernizowana trasa Warszawa-Katowice dla przeciętnego kierowcy z lat 70-tych mogła się jawić jak „wyspa” pośród „morza” przestarzałych i anachronicznych dróg wykonanych w większości z tłucznika i słabej jakości asfaltu²⁶¹. Jest już tylko pewną ciekawostką, że tę „nowoczesność”, można odczuwać po dziś dzień, co oczywiście wynika z ogromnych zaniedbań, które nadal trapią polskie drogownictwo. Pozwoliłem sobie na przywołanie powyższych przemyśleń, bo wydaje się to być jedna z niewielu dróg (o ile nie jedyna), aby dotrzeć do nastrojów opinii publicznej, współczesnych oddawaniu do użytku trasy Warszawa-Katowice.

Może warto zwrócić uwagę na jeszcze jeden fakt. Droga, jako pewnego rodzaju dobro publiczne, była dostępna dla wszystkich. Nawet jeśli ktoś nie posiadał własnego samochodu (jak wiadomo ekipa Edwarda Gierka wiele czyniła, aby temu zaradzić), mógł z niej korzystać jako użytkownik komunikacji zbiorowej. Inne wielkie inwestycje doby modernizacji zdawały się nie mieć takiego charakteru. Jakie bezpośrednie korzyści można było odczuć z budowy Huty Katowice, Portu Północnego, Rafinerii Gdańskiej, czy elektrowni w Bełchatowie? Oczywiście te obiekty najbardziej mogły interesować ich przyszłych pracowników. Tych jednak zapewne było o wiele mniej, niż potencjalnych użytkowników drogi pomiędzy dwiema największymi aglomeracjami w Polsce.

W tym kontekście warto też pochylić się nad inną grupą społeczną, bezpośrednio zaangażowaną w budowę trasy tj. jej wykonawców. Co dla nich znaczyła gierkowska modernizacja? W pracy starałem się dowiedzieć, że bardzo wiele. Niestety nie znam sytuacji innych grup tzw. „inteligencji technicznej”, jednak szeroko pojęte środowisko drogowe (inżynierowie drogownictwa, operatorzy maszyn drogowych, projektanci, naukowcy zajmujący się tematyką inżynierii lądowej) mogło mieć wrażenie olbrzymiego awansu zawodowego. Wymieńmy kilka przywoływanych w pracy przykładów: staże zagraniczne, zakup nowoczesnych maszyn drogowych, dostęp do nowych technologii, automatyzacja procesu projektowania i budowy, zastosowanie elektronicznych technik

w 2006 r. wynosiła już 13,4 mln (Główny Urząd Statystyczny, *Transport – wyniki działalności w 2006 r.*, Warszawa 2007, s. 128).

²⁶¹ W zasadzie było jeszcze gorzej. Wg danych przytaczanych już w pracy na stronach 10-11 prawie połowa polskich dróg na początku lat 70-tych to tzw. drogi gruntowe, a więc nie posiadające asfaltowej nawierzchni.

obliczeniowych, dostęp do zagranicznej literatury branżowej, czyli to wszystko, co składało się na bezpośredni kontakt z najnowszymi zdobyczami światowego drogownictwa. Środowisko drogowców miało wiele powodów, aby twierdzić, że nadchodzą dla nich lepsze czasy. Zresztą trasa katowicka miała być jedynie „*poligonem doświadczalnym*” i wstępem do całościowego planu budowy autostrad w Polsce. Pragnę też zwrócić uwagę na rzecz pozornie oczywistą. Ta droga rzeczywiście powstała. Dlaczego to podkreślam? Jak udowadniałem w rozdziale poświęconym historii planów budowy autostrad w powojennej Polsce²⁶², polscy drogowcy byli przyzwyczajeni do kolejnych planów i koncepcji. O tym, że w Polsce należy budować autostrady i że istnieją w tym zakresie spore zaniedbania, wiedział każdy. W przypadku trasy Warszawa-Katowice stało się inaczej. Trasę zbudowano i oddano do użytku w góry zaplanowanym terminie.

Jak wyglądała w Polsce Edwarda Gierka budowa kolejnych autostrad? Plany były bardzo ambitne. Wiceminister komunikacji Andrzej Markowski informował o porozumieniu w sprawie autostrady północ-południe, podpisanym przez dziesięć państw (Austria, Bułgaria, Czechosłowacja, Grecja, Jugosławia, Polska, Rumunia, Turcja, Węgry, Włochy) pod koniec marca 1977 r.²⁶³. W Warszawie miała się mieścić nawet siedziba Centralnego Biura Autostrady, które złożone z przedstawicieli państw-członków miało koordynować budowę. Minister zapowiadał, że „(...) *jest to kolejny dowód przejścia od okresu studiów i przygotowań do okresu praktycznej realizacji*”²⁶⁴. Polski odcinek trasy zaplanowano oddać w 4,5 roku. Całość autostrady miała być oddana do użytku do 1990 r.. Rozpoczynały się również budowy innych odcinków autostrad. 24 lipca 1977 r. „Transport i drogi” donosiły o rozpoczęciu budowy pierwszej polskiej autostrady na odcinku Katowice-Kraków; „(...) *Chociaż jest to wydarzenie w polskim budownictwie drogowym pierwszorzędnej wagi, nie towarzyszy jemu rozgłos, choćby taki, jak przy budowie drogi szybkiego ruchu z Warszawy do Katowic*”²⁶⁵. Jednak największe nadzieje wiązano z budową tzw. Olimpijki, tj. autostrady wschód-zachód, która miała być gotowa na otwarcie Olimpiady w Moskwie w 1980 r.. Praktycznie żadnej z powyżej wspomnianych inwestycji drogowych nie udało się zrealizować.

²⁶² s. 23-33.

²⁶³ *Transport i drogi*, 15 maja 1977 r., s. 1-2.

²⁶⁴ Tamże, s. 2.

²⁶⁵ *Transport i drogi*, 24 lipca 1977 r., s. 1.

Autostradę Kraków-Katowice rozpoczęto budować w 1983 r.. Inwestycję dokończono w drugiej połowie lat 90-tych. Autostrady północ-południe (w dzisiejszej nomenklaturze autostrada A1) nie udało się wybudować aż do czasów współczesnych. Podobny los spotkał Olimpijkę. Oprócz niewielkiej ilości prac ziemnych i wykonaniu fundamentów i słupów w okolicach podwarszawskiego Błonia, wykonanie trasy wstrzymano. Krach budowy autostrad w Polsce epoki Edwarda Gierka najprawdopodobniej był związany z kryzysem finansowym, który po tzw. światowym kryzysie paliwowym dotknął polską gospodarkę. Wspominam o tym wszystkim, aby powrócić do polskich drogowców doby trasy katowickiej. Można powiedzieć, że również dla nich (podobnie jak w przypadku wspomnianych wcześniej przeciętnych użytkowników polskich dróg) budowa trasy Warszawa-Katowice mogła być przyjemnym wyjątkiem w dotychczasowej praktyce polskiego drogownictwa. Niestety nie udało mi się dotrzeć do informacji, jak wobec całkowitego wstrzymania budowy dróg o podwyższonym standardzie i faktycznego zawieszenia budowy autostrad w Polsce reagowało środowisko drogowców.

Można zadać ciekawe pytanie, czy i jak wykorzystywano doświadczenia zdobyte podczas budowy drogi Warszawa-Katowice? Oficjalne źródła i prasa na ten temat milczą. Nie pojawiały się żadne słowa o „zmarnowanym potencjale” i „niewykorzystanych szansach”. Nie udało mi się również dotrzeć (poza książką Kazimierza Orłosia) do żadnych osobistych wspomnień wykonawców „*najnowocześniejszej trasy w Polsce*”. Można jednak z całkowitym przekonaniem stwierdzić, że budowa trasy Warszawa-Katowice była dla nich namacalnym urzeczywistnieniem gierkowskiego hasła o budowie nowej Polski.

Trzeba zwrócić uwagę na jeszcze jeden paradoks. Budowa trasy Warszawa-Katowice była przedstawiana jako „milowy krok” w gierkowskim dziele unowocześnienia państwa. Jednocześnie ten projekt modernizacji podjęty w ustroju socjalistycznym obarczony był wieloma wadami tego systemu. Wystarczy tu wspomnieć o nieprzemyślanych zakupach maszyn i nieuregulowane kwestie własności, z którymi budowniczy trasy zetknęli się choćby w procesie wywłaszczania terenów. Nie do końca jasna była też rola wojska zaangażowanego w budowę drogi. A może to cechy tak zwanej „modernizacji odgórnej”? Przykłady Iranu z okresu bezmyślnych inwestycji szacha Rezy Pahlawi (notabene zbliżonym czasowo do okresu Edwarda Gierka w

Polsce), czy przestarzałe konstrukcje i słabe wyszkolenie obsługi elektrowni atomowej w Czarnobylu (ze wszystkimi tego skutkami) mogą być tego wymownym przykładem.

Na koniec chciałbym odnieść się do teraźniejszości. Obecnie „Gierkówka” jest najbardziej uczęszczaną drogą w Polsce. Wg wyników Generalnego Pomiaru Ruchu z 2005 r., przeprowadzanych co pięć lat na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, średni dobowy ruch pojazdów samochodowych dla odcinka Warszawa-Katowice wynosi 25 tys. pojazdów na dobę. Na wielu odcinkach w pobliżu Warszawy i Katowic ta liczba wynosi powyżej 40 tys. pojazdów na dobę, na samych zaś obrzeżach miast przekracza 50 tys.. Warto zaznaczyć, że jest to wartość znacznie przekraczająca średnie natężenie ruchu samochodowego na istniejących już odcinkach autostrad A4 (największy ruch występuje obecnie między Wrocławiem, a Krakowem) i A2 (w tej chwili łączącą Poznań z Łodzią), gdzie natężenie ruchu średnio wynosi ok. 17 tys. pojazdów na dobę²⁶⁶. Ta tendencja ma się utrzymać w przyszłości. Według opracowanej przez firmę Scott Willson prognozy ruchu drogowego trasa Warszawa-Katowice pozostanie najczęściej uczęszczaną drogą w Polsce do roku 2020²⁶⁷. Z tego powodu planowana jest jej poważna modernizacja. Mazowiecki oddział GDDKiA planuje w najbliższych latach przebudowę Drogi Krajowej nr 8 Warszawa-Piotrków Trybunalski do parametrów drogi ekspresowej (S8), zaś odcinek Piotrków Trybunalski-Częstochowa na całej swej długości zostanie przekształcony w część autostrady A1 (obecnie trwa drugi etap ograniczonego przetargu w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, organizowanego przez Ministerstwo Transportu). W ten sposób dzieło gierkowskiego programu modernizacji na trwałe wpisze się w polski krajobraz drogowy.

²⁶⁶ http://www.siskom.waw.pl/nauka/gpr/sdr_krajowy2005.pdf

²⁶⁷ Tamże.

Bibliografia

I. Źródła

1. Archiwalne

Archiwum Akt Nowych

- Zespół Biura Prezydialnego Urzędu Rady Ministrów,
- Zespół Centralnego Zarządu Dróg Publicznych,
- Zespół Ministerstwa Komunikacji w Warszawie,
- Zespół PZPR (Sekretariat Edwarda Gierka).

2. Drukowane

- a) *XX Techniczne Dni Drogowe, Łódź 7-9 września 1976 r., Zbiór referatów dotyczących drogi szybkiego ruchu Warszawa-Katowice*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Łódź 1976,
- b) *Konferencja naukowo-techniczna nt. Planowanie i projektowanie tras ruchu szybkiego w miastach*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 listopad 1972 r., Szczecin 1972,
- c) *Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy kadr technicznych w drogownictwie*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 7-8 maja 1974 r., Kraków 1974,
- d) *Konferencja naukowo-techniczna nt. Problemy projektowania i budowy autostrad*, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, 24-25 czerwca 1971 r., Katowice 1971,
- e) K. Orłoś, *Historia „Cudownej meliny”, Cudowna melina*, Białystok 1990,
- f) J. Pajestka, *Problemy polityki strukturalnej konsumpcji na obecnym etapie rozwoju, Nowe drogi*, wrzesień 1969 r., s. 12-29.

3. Prasa

- a) *Drogownictwo*, lata 1939-1977,
- b) *Nowe Drogi*, rok 1969,
- c) *Transport i drogi*, lata 1971-1977,
- d) *Trybuna Ludu*, lata 1973-1977.

II. Opracowania

- 1. H. Chrostowska, S. Rolla, S. Wrześniowski, *Autostrady: projektowanie, budowa, ekonomika*, Warszawa 1975,
- 2. A. Friszke, *Polska Gierka*, Warszawa 1995,

3. S. Horowski, *Maluch – symbol na czterech kółkach*, [w:] *Mówią Wieki*, nr 12/2006,
4. A. Jezierski, C. Leszczyńska, *Historia gospodarcza Polski*, Warszawa 1997,
5. S. Koziarski, *Rozwój przestrzenny sieci autostrad na świecie*, Opole 2004,
6. A. Krajewski, *Polska Gierka, Bilans „Złotej dekady”*, *Mówią wieki*, nr 2/2003,
7. K. Mórski, *Syrena – samochód PRL*, Warszawa 2005,
8. J. Rolicki, *Edward Gierek. Życie i narodziny legendy*, Warszawa 2002,
9. Z. Rybicki, *Administracja gospodarcza w PRL*, Warszawa 1978,
10. J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski*, Warszawa 2004,
11. H. Słabek, *Obraz robotników polskich w świetle ich świadectw własnych i statystyki 1945-1989*, Warszawa, Kutno 2004,
12. J. Szczepański, *Rozważania o Rzeczypospolitej*, Warszawa 1971,
13. J. Szczepański, *Zmiany społeczeństwa polskiego w procesie uprzemysłowienia*, Warszawa 1973,
14. D. Thiret, *Marks czy Maryja? Komuniści i Jasna Góra w apogeum stalinizmu (1950-1956)*, Warszawa 2002,
15. M. Zaremba, *Bigosowy socjalizm dekady Gierka*, *Więź* 2003, nr 5, s. 106-119,
16. M. Zaremba, *Drugi stopień drabiny. Kult Pierwszych Sekretarzy w Polsce*, [w:] *PRL. Trwanie i zmiana*, red. D. Stola, M. Zaremba, Warszawa 2003, s. 39-74.
17. M. Zaremba, *Od wojny domowej do solidarnościowej rewolucji, czyli społeczeństwo nieprzedstawione dekady lat siedemdziesiątych*, *Res Publica nowa*, 2000, nr 8, s. 46-54.

