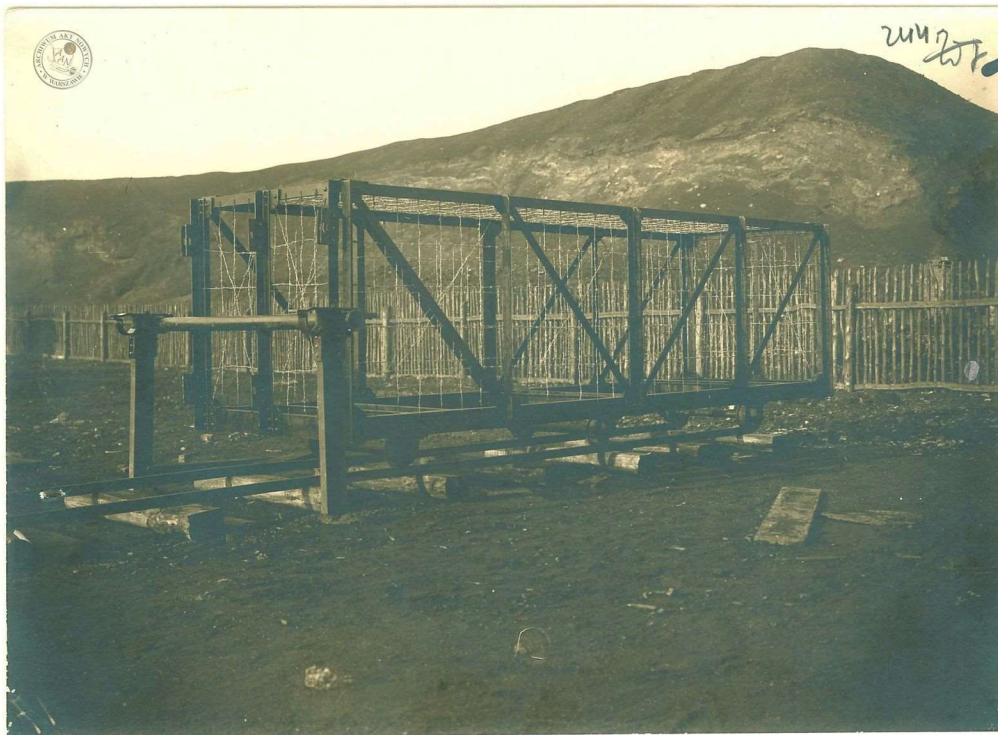


## Najstarsze polskie zapory drogowe

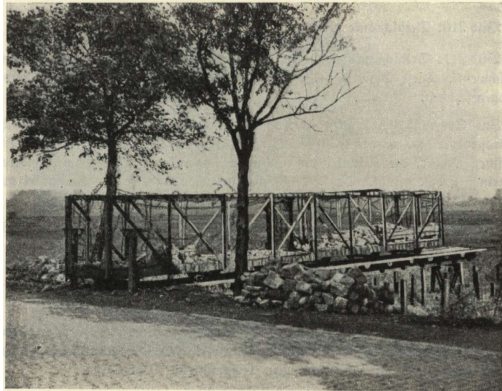
Łukasz Drzensła

[Pobierz artykuł w wersji PDF](#)



Fot. 01. Zapora drogowa na podejździe, przygotowana do zwolnienia szlabanu i zablokowania drogi. Fot. za. AAN, sygn. nieustalona.

W czerwcu 1924 r. ppłk Antoni Lukas, referent fortyfikacyjny w Inspektoracie Armii nr 4 w Krakowie, sporządził ogólny projekt ufortyfikowania Górnego Śląska. Mimo optymizmu Biura Ścisłej Rady Wojennej i preliminowania ogromnych sum pieniędzy na budowę fortyfikacji w latach 1924-1926 realizacje były nad wyraz skromne. Wybudowano kilka magazynów na sprzęt saperski, jednak do tej pory nie udało się żadnego odnaleźć w terenie. Bardziej znaną realizacją były przesuwne zapory drogowe. Warto przyjrzeć się im bliżej.



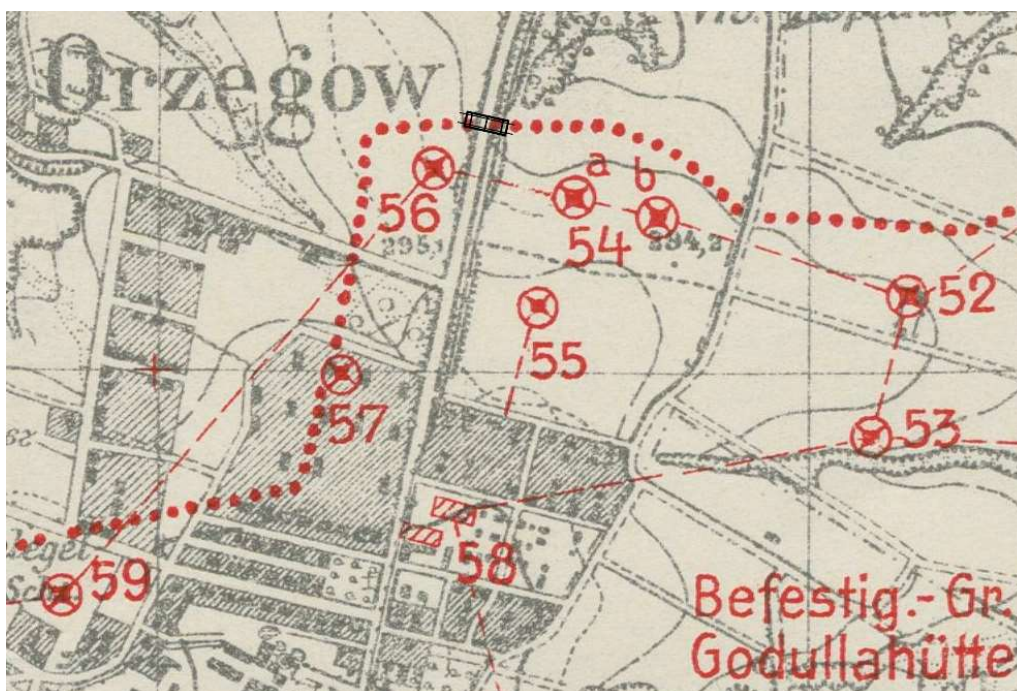
Fot. 02. Zapora drogowa na podjeździe, przygotowana do zwolnienia szlabanu i zablokowania drogi. Należy zwrócić uwagę, że próbowano dodatkowo obciążyć wózki. Fot. za. *Denkschrift...*



Fot. 03. Niezamontowana zapora składająca się z dwóch wózków. Na nasypie leży jedna z szyn, na jakich miano ustawić wózki. Fot. za. *Gegenwartiger Stand...*

## Idea

Ppłk Lukas wpadł w 1925 r. na pomysł wykonania zapór, gdy dowiedział się o rzekomym posiadaniu przez Niemców samochodów prowizorycznie opancerzonych. Takie pojazdy mogły posłużyć szybkiemu przekroczeniu granicy, a następnie zajmowaniu zakładów przemysłowych.

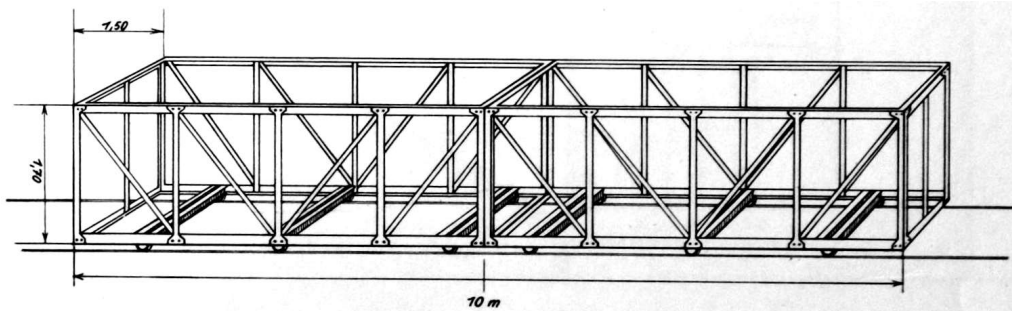


Mapa 01. Fragment *Befestigungskarte Polen...* z 1939 r. z zaznaczoną przez autora zaporą drogową przed schronem nr 19 (56 na mapie).

## Konstrukcja

Zaporę miał stanowić wózek ze skręcanych stalowych kształtowników z rozciągniętym drutem kolczastym. Miał sześć kół do jazdy po szynach. Po zwolnieniu blokady miał pod wpływem siły grawitacji zjechać na wyznaczone miejsce, by zablokować szlak komunikacyjny. Pojedynczy wózek miał wymiary 500 x 150 x 170 cm (długość x szerokość x wysokość). Często stosowano je po dwa. Trudno jednak wyrokować, czy wózek podwójny był liczony jako dwa, czy jako jeden. Jest to dość istotne przy szacowaniu kosztów wózka, a także przy określaniu ilości miejsc, gdzie zdecydowano się je wykorzystać.

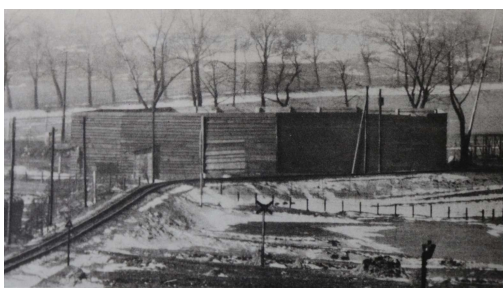




Rys. 01. Uproszczony rysunek zapory składającej się z dwóch wózków. Rys. za. *Gegenwartiger Stand...*

## Wykorzystanie

Zapory stosowano do blokowania dróg oraz przejazdów kolejowych. Na poboczu przygotowano podest (najczęściej w formie nasypu) o lekkim nachyleniu. Na nim ułożono krótki odcinek szyn wąskotorówki, na których stawiano wózek, blokowany małym szlabanem. Warto zaznaczyć, że na drodze szyn nie ustawiano, by utrudnić usunięcie zapory. Ułatwiało to także samo jej ustawianie: nie trzeba było przebudowywać drogi. Dotychczas ponad wszelką wątpliwość zidentyfikowano jedynie dwa miejsca, w których ustawiono zapory: przy drodze obok schronu Łągiewniki 10 oraz na przedpolu obiektu Godula 19. Trzeba mieć jednak na uwadze, że zapory mogły być likwidowane, gdy schrony osiągały zdolność bojową. Istnieją przesłanki, że taki los spotkał wózek przy obiekcie Łągiewniki 10, jednak nie ma wystarczających dowodów, by stwierdzić, że to pewne.



Fot. 04. Schron Łągiewniki 10 w czasie budowy, widok od czoła. W prawej części kadru widoczna zapora przesuwana. Fot. za. *Gegenwartiger Stand...*



Fot. 05. Fragment fotografii przedstawiającej przejazd kolejowy ze szlabanami oraz zapórę przesuwaną obok schronu nr 10. Zwraca uwagę mały szlaban służący do blokowania wózków w pozycji gotowości. Fot. za. *Gegenwartiger Stand...*

## Ocena

Już w epoce zapory przesuwne zostały skrytykowane. W 1926 r. ppłk Ernest Boheim z Korpusu Kontrolerów złożył raport, w którym skrytykował prace ppłk Lukasa. Oprócz szeregu innych nieprawidłowości w jego działalności, wskazał, że w wielu miejscach zapory ustawiono tak, że można było je łatwo ominąć, stosunkowo łatwo usunąć przez przesuwaną konstrukcję oraz że były mało solidne. Należy zauważyć, że ich zdolność do zatrzymania pojazdu pancernego, a tym bardziej czołgu była... skromna. Niemieccy oficerowie poświęcili im nieco uwagi w *Denkschrift...* oraz *Gegenwartiger Stand...* ani razu nie nazywając przy tym zaporami przeciwpancernymi. Ponieważ

można odnieść przez to wrażenie, że wózkowe zapory były pomysłem zupełnie chybionym, warto wspomnieć, że ponad 10 lat później, w 1937 r. w miejscowości Barst (Linia Maginot) również wykonano zapórę przeciwpancerną opartą o wózek, lecz o znacznie lepiej przemyślanej konstrukcji i z wieloma usprawnieniami.



Fot. 06. Zapora przeciwpancerna w Barst. Fot. Franz Aufmann.

## Bibliografia

- Kucharski Szymon. (2016). *Obszar Warowny "Śląsk" cz. 1. Historia W: Wielki Leksykon Uzbrojenia. Wrzesień 1939: Tom 94. Warszawa: Edipresse Polska S.A.*
- Jerzy Sadowski, Łukasz Drzensła. (2021). *Ewolucja schronów bojowych II RP W: Wielki Leksykon Uzbrojenia. Wrzesień 1939: Tom 225. Warszawa: Edipresse Polska S.A.*
- Sadowski Jerzy. (2017). *Obszar Warowny "Śląsk" cz. 2. Fortyfikacje W: Wielki Leksykon Uzbrojenia. Wrzesień 1939: Tom 107. Warszawa: Edipresse Polska S.A.*
- Oberkommando des Heeres Generalstab des Heeres General der Pioniere und Festungen bei Oberkommando des Heeres Abteilung Auswertung fremder Landesbefestigungen. *Denkschrift über die polnische Landesbefestigung. Berlin, 1941.*
- Oberkommando des Heeres. Generalstab des Heeres (1939). *Die polnische Landesbefestigung. Stand vom 15.6.1939.*
- Oberkommando des Heeres. Generalstab des Heeres (1938). *Gegenwärtiger Stand des Ausbaus der polnischen Landesbefestigung. Mai 1938*
- Aufmann Franz. *Przesuwna zapora przeciwpancerna w Barst (Francja)* dostęp: 19.12.2021