

Na środkowym pasie latem trawa była wysoka

Agata Ciastoń

Trawa była wysoka na początku lat czterdziestych dwudziestego wieku, kiedy Hermann Harz fotografował autostrady III Rzeszy (*reichsautobahn*) na potrzeby monumentalnej książki propagandowej *Das Erlebnis der Reichsautobahn*. Przygotowało ją ministerstwo uzbrojenia i amunicji, na którego czele stał Albert Speer, w 1943 roku dla upamiętnienia pierwszej rocznicy śmierci Fritza Todta – generalnego inspektora dróg III Rzeszy, w których sieć wpleciona była najstarsza część dzisiejszej autostrady A4. Jej pierwszy odcinek otworzono pod Wrocławiem (Breslau) w 1936 roku. Zdjęcia w *Das Erlebnis der Reichsautobahn* są materializacją wizji Todta. Droga była według niego pojęciem filozoficznym, rozpatrywanym w kategoriach rasowych, wyrażała niemieckiego ducha tkwiącego w twórczych mocach budowniczych. Autostrady stanowiły gigantyczne dzieło sztuki, wtapiały się z gracją w ojczysty krajobraz, ujawniając nową perspektywę i sposób postrzegania jego piękna. Miały być tworem przewyżającym odwieczny rozdzwitek między naturą i techniką. Fotografie Harza są doskonałą emanacją tej myśli – puste trasy wrosnięte w zielone pola i kwietne łąki, nienaruszające harmonii otoczenia. Dla podkreślenia tej sielankowej atmosfery zamiast samochodów widzimy na nich ludzi – kobiety zbierające kwiaty, mężczyźni zgarniających skoszoną trawę. Oglądający fotografie nie mają wątpliwości, że ciągnący się kilometrami beton w żaden sposób nie zakłóca życia okolicznych społeczności.

Na powojennych czarno-białych fotografiach mieszkańcy Wrocławia i przyautostradowych miejscowości nieświadomie powielają barwne obrazki z nazistowskiego albumu. Chętnie wybierają się na pustą w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych autostradę – na przejażdżki albo na pikniki na środkowym pasie zieleni. Opalają się, plotą wianki, chodzą boso po rozgrzanym betonie. Nie widać wtedy na nim jeszcze pęknięć, a smoła ściśle wypełnia łączenia między płytami. Do 1936 roku w budowie *reichsautobahn* zużyto prawie dwa miliony ton betonu. Na podwrocławskiej autostradzie przetrwał on bez większych remontów prawie siedemdziesiąt lat. Pierwotnie nawierzchnia dzisiejszej A4 wykonana była z płyt betonowych o grubości dwudziestu centymetrów ułożonych na zagęszczonym podłożu gruntowym. Pomiędzy nim a betonem cementowym dodawano warstwę papieru nasączonego olejem – miał zapobiegać odciąganiu wody z mieszanki

betonowej w trakcie jej wiązania. Papier, będący podstawą moich archiwistycznych poszukiwań na potrzeby książki i wystawy – nośnik wspomnień, opowieści i obrazów – okazał się spoczywać ukryty na spodzie konstrukcji autostrady, współtworząc jej historię.

Z pytań o to, czy i co pamięta materia, rozmów z ludźmi, godzin w bibliotekach i archiwach powstała najpierw książka, a potem wystawa. Obie te formy w sposób niejednokierunkowy, nielinearny eksplorują szczeliny wspomnień różnych aktorów o miejscu, które dziś nazywamy autostradą A4, a czasem zapadają się w tym, co ze wspomnień wymazane. Archiwa III Rzeszy są wplecione w tę narrację. Chciałam by mogła powstać z nich odmienna niż pierwotnie opowieść, uwolnić je od służalczej, propagandowej roli, którą pełniły. Chciałam też, żeby moje spojrzenie rozbiło dyskurs stworzony przez mężczyzn na przestrzeni lat – planistów, budowniczych, teoretyków, fotografów. Skonfrontowałam ze sobą obrazy z odległych kontekstów i czasów, żeby obserwować, jak zaczynają przeczyć same sobie, a jednocześnie, jak ich sensy tworzą się na nowo oraz, jak autostrada, droga o ściśle określonych parametrach, z precyzyjnie wyliczonymi kątami zakrętów, staje się labiryntem.

Projekt *Od bundesautobahn 4 do autostrady A4 i z powrotem*, którego zwieńczeniem jest wystawa i książka, został zrealizowany w 2022 roku ze środków pochodzących ze stypendium Miasta Wrocławia dla osób zajmujących się twórczością artystyczną oraz upowszechnianiem kultury.