

Tadeusz Jarawka, Jürgen Zalaszewski*
ICoPS5

Park samochodowy Niemieckiej Poczty Wschód (Deutsche Post Osten, DPO)

Poniżej pokazano awers i rewers koperty listu (Postsache), wysłanego 24.04.1944 z Radomia do Bambergu (Bawaria, Rzesza). Na uwagę zasługuje stempel „**Deutsche Post Osten / Postkraftfahramt Radom**”.



„**Postkraftfahramt**” - był to urząd w Referacie VI A w DPO, odpowiedzialny za cały park samochodowy dla potrzeb poczty w Generalnym Gubernatorstwie (GG) [1].



Poniżej kilka uwag dotyczących opłaty za ten list. Listy wysyłane wyłącznie przez Poczta DPO, zawierające napis albo stempel „Postsache”, musiały mieć dodatkową pieczęć urzędową z odpowiedniej placówki pocztowej (np.: Postamt, Telegraphenamt lub także Postkraftfahramt) i były wysyłane bezpłatnie. Już na początku okupacji członkowie DPO otrzymali możliwość - podobnie jak w przypadku poczty polowej dla żołnierzy - nieodpłatnego wysyłania prywatnej poczty z napisem „Postsache – Einsatz Osten”. Tylko jeśli nadawca chciał skorzystać z usługi specjalnej, np. wysłać list polecony lub ekspresowy, wtedy musiał uiścić opłatę zgodną z obowiązującą taryfą pocztową za tę dodatkową usługę. List został wysłany przez inspektora poczty (PI, Postinspektor) zatrudnionego w parku samochodowym DPO w Radomiu. I dlatego nadawca musiał uiścić tylko opłatę za „przesyłkę poleconą” w wysokości 60 Gr., a za sam list nie było opłaty pocztowej.

*Autorzy chcą w tym miejscu podkreślić, że poniższe informacje dotyczą tylko i wyłącznie **cywilnej** organizacji parku samochodowego dla potrzeb DPO. Wehrmacht, policja i SS miały własne parki i warsztaty samochodowe.*

Aby zapewnić transport przesyłek pocztowych poza stosunkowo nielicznymi kolejowymi trasami pocztowymi i realizować rozległe usługi transportowe, jak i rozbudowę sieci telekomunikacyjnej, konieczne było stworzenie sprawnie funkcjonującej sieci komunikacyjnej. Władze GG wraz z szefami dystryktów zdecydowały, że linie autobusowe w GG, przewóz poczty oraz sieć telekomunikacyjna będą organizowane i obsługiwane przez DPO. Zgodnie z napiętą sytuacją w zarządzaniu transportem samochodowym, zdecydowano, że tylko jedno połączenie samochodowe będzie obsługiwać przewóz poczty i pasażerów na tej samej trasie. DPO jako jedyna firma regularnego lądowego ruchu pasażerskiego poza koleją, musiała podjąć się tego trudnego zadania, stworzenia efektywnie działającej sieci komunikacyjnej.

DPO dysponowała własnym parkiem samochodowym. Poza DPO nie istniały w GG żadne zorganizowane ośrodki komunikacji, które byłyby w stanie ekonomicznie i kompleksowo zaspokoić wymagania poczty, typowej sieci autobusowej i ambulansów pocztowych. Od jesieni 1939 r. DPO

rozpoczęła uruchamianie i rozbudowę sieci ambulansów pocztowych. DPO zastąpiła polskie placówki, które obsługiwały urzędy pocztowe z dala od linii kolejowych, nowo organizowanym parkiem samochodowym. Nowo zorganizowana sieć komunikacyjna DPO była nastawiona na potrzeby rozwoju politycznego i zaopatrzenia potrzeb poczt w całym GG. Brakujące pojazdy (autobusy i ciężarówki) były dostarczane do DPO przez Niemiecką Pocztę Rzeszy (Reichspost) lub kupowane były w Rzeszy, o ile ograniczenia w czasie wojny na to pozwalały, tak że już na początku listopada 1939 r. ponad 60 pocztowych ambulansów DPO działało regularnie w GG. Sieć ambulansów obejmowała długość około 3.500 km, przy średniej miesięcznej wydajności operacyjnej 145.000 km, a już w 1941 r. przewieziono autobusami ponad 100.000 osób.

W wyniku pogorszenia się sytuacji wojennej DPO była zmuszona do wprowadzania oszczędności, zwłaszcza w dostawach opon i paliwa. Wprowadzono ograniczenia w rozkładach jazdy tylko do jednej pary tur tygodniowo, chyba że usługi pocztowe wymagały większej ilości tur.

W 1942 r. park samochodowy DPO posiadał ponad 1.000 pojazdów dla wszystkich pocztowych, transportowych i telekomunikacyjnych branż. Zarządzanie tym inwentarzem w taki sposób, aby przetrwał wojnę z jak najmniejszymi uzupełnieniami, było ważnym zadaniem rozległej sieci warsztatów samochodowych. Podczas, gdy kursowanie autobusów oraz przewóz poczty samochodami musiały być od 1943 r. znacznie ograniczone, to liczba pojazdów wykorzystywanych do telekomunikacji zyskała na znaczeniu i systematycznie rosła. W ciągu czterech lat zorganizowano główny warsztat napraw samochodowych w Warszawie, dwa warsztaty okręgowe w Krakowie i we Lwowie, trzy warsztaty grupowe w Radomiu, Lublinie i we Lwowie oraz 62 warsztaty, w których naprawiano i kontrolowano stan techniczny pojazdów. Dalsze 50 baz samochodowych i stacji benzynowych zapewniały utrzymanie dobrego stanu technicznego parku samochodowego DPO.

DPO miała trudności w pozyskaniu z Rzeszy wymaganej liczby wyspecjalizowanej kadry mechaników samochodowych. Z biegiem trwania wojny nieliczna kadra mechaników stopniowo się zmniejszała, bo mechanicy byli rekrutowani do wojska. W tej sytuacji braku wykwalifikowanej kadry, DPO była zmuszona zatrudniać lokalnych pracowników do obsługi pojazdów i warsztatów samochodowych. Niewielka ilość lokalnych pracowników była zatrudniona również w kontroli i nadzorze. Narastające problemy pod koniec wojny z zaopatrzeniem w olej napędowy, spowodowały wprowadzenie pojazdów mechanicznych na „holzgas”, czyli gaz drzewny wytwarzany w generatorach (czadnicach) zamontowanych na ciężarówkach, autobusach, jak i samochodach osobowych.

Do zakończenia istnienia GG, park samochodowy DPO był w stanie zapewnić niezbędny przewóz osób, przewóz poczty na dłuższych trasach lądowych, a także transport służb telekomunikacyjnych. Pod koniec wojny, z powodu braku paliwa, opon i pojazdów, transport samochodowy musiał zostać zastąpiony transportem konnym. I tak stopniowo przesyłki pocztowe, a po części także przewóz osób prywatnych oraz niektórych ekip telekomunikacyjnych organizowano transportem konnym. DPO planowała zakupić kilkaset koni, których potrzebowała do zapewnienia usług pocztowych, zwłaszcza w płaskim terenie, co było też w interesie miejscowej ludności. Konie można było kupić w krótkim czasie, często przy aktywnej pomocy miejscowego duchowieństwa. Aby móc jak najszybciej zrekompensować ubytki konne, utworzono w Krakowie rezerwową stajnię, w której umieszczono około 100 koni.

Ostateczny koniec działania DPO nastąpił w styczniu 1945 r. w wyniku styczniowej ofensywy Armii Czerwonej.

Publikacja

[1] Karl-Heinz Schmidt**, Die Post- und Nachrichtenversorgung in den 1939 besetzten polnischen Gebieten und im Generalgouvernement, Archiv für deutsche Postgeschichte Heft 2/1979, str. 97-116

Przypisy:

* Jürgen Zalaszewski jest koordynatorem badań filatelistycznych w ArGe GG e.V. i przewodniczącym stowarzyszenia kolekcjonerów, badaczy i ekspertów osteplowań w niemieckiej filatelistyce w Poststempelgilde e.V.

** Dr Karl-Heinz Schmidt był wiodącym urzędnikiem głównego referatu DPO