

Spuren der Reichsautobahn Berlin – Königsberg im Weichsel-Werder

Im Marienburger Werder (auch Großes Werder genannt), dem zentralen Bereich der weiträumigen Niederung zwischen den Flüssen Weichsel und Nogat, wurden in den Jahren 1940-1942 einige Erdarbeiten für eine Teilstrecke der Reichsautobahn Berlin – Stettin – Danzig – Königsberg (Królewiec) ausgeführt. Sie fanden auf einem Abschnitt von etwa 6 km Länge in Richtung Elbing (Elbląg) statt, beginnend südwestlich des heutigen Dorfes Stawiec bis zum Westufer des Flusses Schwente (Święta), wo sie endeten.

Topographische Karten und Archivalien aus der Zeit vor 1939 weisen als Nullpunkt der fertiggestellten Strecke 56 Elbing - Königsberg eine Stelle am östlichen Ufer der Nogatschleife in der Nähe des Dorfes Hakendorf-Robach (Jazowa) aus. Tatsächlich endete die Autobahn Elbing – Königsberg (Strecke 56) jedoch westlich der für den Verkehr freigegebenen Anschlussstelle Elbing- West. Zum Abschnitt zwischen diesem Punkt und vermuteten Bauaktivitäten westlich davon gab es bisher nur Hypothesen. Dieser Beitrag bringt erstmals Licht in das Dunkel.

1. Spuren nördlich Neuteichsdorf (Stawiec) (2004-2022)

Vor nicht allzu langer Zeit waren hier noch Spuren im Boden zu sehen. Das linke Foto (2004) zeigt einen deutlich sichtbaren, geraden Streifen, der mit Bäumen, Sträuchern und Sumpfschilf bewachsen ist. Auf dem rechten Foto (2017) sind diese Anhaltspunkte infolge der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung fast vollständig verschwunden.



© Google Maps (2004 & 2017)

Die wenigen sichtbaren Überreste lassen sich heute außerhalb der Vegetationsperiode nicht mehr erkennen und es wird im Laufe der Zeit immer schwieriger werden, ihre Existenz und den ursprünglichen Zweck nachzuweisen.



© Geoportals.gov.pl (2022)

2. Spuren westlich des Flusses Schwente (2004)

Leider erlitten andere Bodenrelikte schon viel früher ein ähnliches Schicksal. Als Folge der langjährigen Bewirtschaftung der Acherflächen, auf dem sie sich befanden, sind sie bis auf wenige kaum erkennbare und unverständliche Flecken fast vollständig verschwunden. Das folgende Foto zeigt den letzte Abschnitt in Richtung des Flusses Schwente (in der unteren rechten Ecke) im Jahr 2004. Zur besseren Einschätzung der Situation ist der Bereich des einst gerodeten Landstreifens mit dünnen roten Linien markiert; auf beiden Seiten waren früher die bei der Trassierung einer Baustrecke üblichen Erdhaufen der abgehobenen Humusschicht aufgereiht.

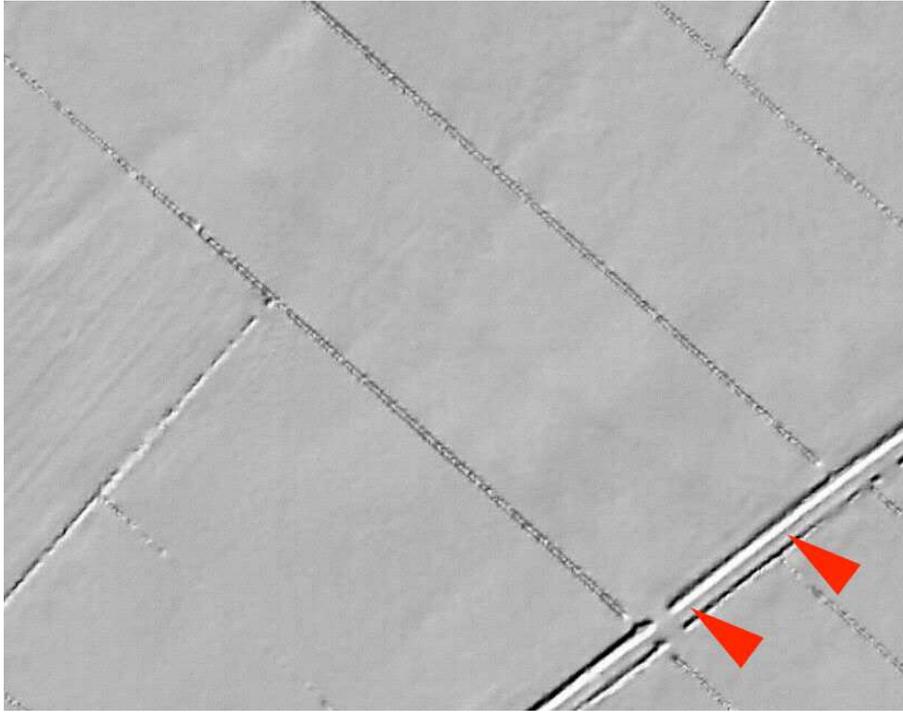


© Google Maps (2004)

Oft ist im Gelände absolut nichts zu sehen. Selbst in modernen Satelliten- und Luftbildern ist es schwierig, alle Spuren aus dieser Zeit zu finden. Um überhaupt etwas in brauchbarer Qualität und Form zu finden, ist die Analyse vieler Fotografien erforderlich, die über Jahre und zu unterschiedlichen Jahreszeiten aufgenommen wurden.

Der LIDAR-Dienst (Laser Terrain Scan - Light imaging, detection and ranging) bietet eine größere Chance, Bodenspuren zu erkennen, die auf Satelliten-Fotos und direkt im Gelände nicht mehr sichtbar sind.

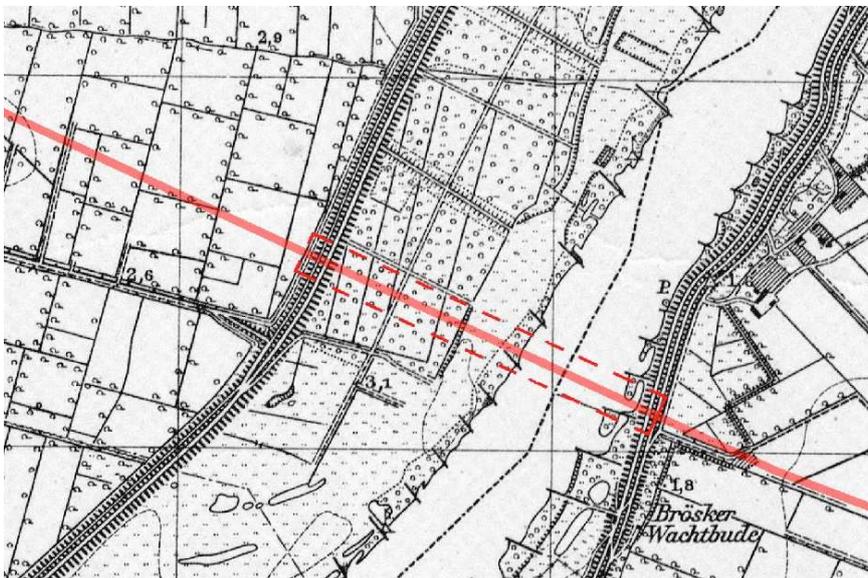
Die folgende LIDAR-Aufnahme zeigt die beiden parallelen Reihen der Humusmieten, die beim Baubeginn dieses Reichsautobahn-Abschnitts entstanden sind. Aus dem gemessenen Reihenabstand der Erdhaufen im bis vor kurzem gut erhaltenen Teil in der Nähe des heutigen Dorfes Stawiec lässt sich ableiten, dass der beim Fluss Schwente aufgeschüttete Fahrbahndamm eine Höhe von maximal 2 bis 3 Metern hatte.



© Geoportal.gov.pl (2016)

3. Brücke über die Weichsel (1941)

Bei Fluss-Kilometer 924,7 der Weichsel war eine Autobahnbrücke geplant. In Betracht gezogen wurde eine Hängebrücke. Im Jahr 1941 fanden dazu Vorgespräche und Entwurfsarbeiten statt, doch gab es keine weiteren vorbereitenden Arbeiten.

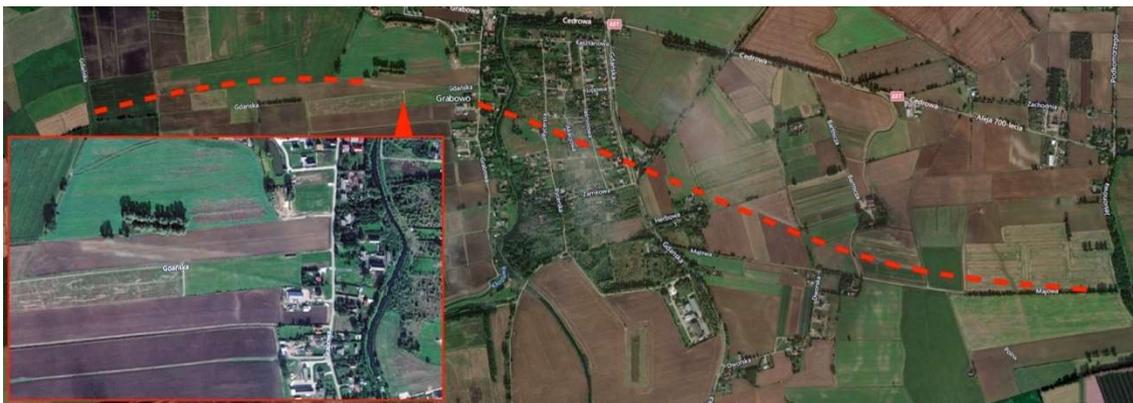


© Piotr Zembrzusi (2019).

4. Spuren westlich Herrengrebin (Grabiny-Zameczek)

Weitere Erdspuren der Reichsautobahn Berlin - Königsberg finden sich etwa 9 km Luftlinie westlich der geplanten Autobahnbrücke über die Weichsel im Danziger Werder. Dieser Bauabschnitt mit einer Gesamtlänge von etwa 5 km umging das Dorf Herrengrebin (Grabiny-Zameczek) nördlich in einem leichten Bogen, wobei in dessen Nähe auch der Fluß Mottlau

(Motława) überquert werden sollte. Umfang und Ablauf der Arbeiten ist auf alten Satelliten- und Luftbildern erkennbar; die gestrichelte Linie in der folgenden Abbildung deutet das an:



© Zoom Earth (2022)

Heutzutage ist nur der mit Pfeil gekennzeichnete Teil der Spuren deutlich sichtbar. Es handelt sich um der Rest eines Erddamms, der – wie auf älteren Fotos zu sehen ist – ungefähr 1,5 km entfernt vor dieser Stelle auf beiden Seiten der Motłau begann. Die verbliebenen Fragmente dieses Abschnitts deuten auf eine Autobahn-Dammhöhe von max. 2 bis 3 Meter hin.

5. Spuren bei Praust (Pruszcz Gdański)

Die westlichsten Spuren der Bauarbeiten an der Reichsautobahn Berlin - Königsberg befinden sich südlich von Danzig, etwa 4 km Luftlinie von Herrengrebin entfernt im Gelände zwischen der Stadt Praust (Pruszcz Gdański) und dem Dorf Zipplau (Cieplewo) auf der östlichen Seite der heutigen Eisenbahnlinie Nr. 9 Warschau – Danzig. Sie sind Überreste eines teilweise aufgeschütteten niedrigen Damms von etwa 480 Metern Länge. Auf aktuellen Satelliten-Bildern sieht man dort nur eine rechteckige Baumfläche; sie kennzeichnet ein schwer zugängliches Feuchtgebiet mit sehr dichten Büschen, Bäumen und sumpfigem Gras.

Glücklicherweise ermöglicht der LIDAR-Dienst einen Blick auf den aktuellen Zustands dieser Spuren, wie die folgende Abbildung zeigt:



© Geoportal.gov.pl (2016) Rekonstruktion: © Piotr Zembruski (2016)

Nach den bisherigen Erkenntnissen handelt es sich um die ersten Vorarbeiten zur Unterführung der Reichsautobahn unter der Eisenbahnlinie (orangefarbene Linien). Laut topografischen Archiv-Karten befand sich diese Reichsautobahn-Baustelle ursprünglich weit außerhalb der Gemeindegrenzen von Praust und Zipplau, doch nach 1945 rückte die Bebauung allmählich näher an diese Stelle heran.

In der obigen Abbildung ist das auf der Südseite deutlich zu sehen. Die Erweiterung des Gebiets des heutigen Dorfes Zipplau nach Norden war nur durch erhebliche Gelände-

Zu erkennen ist, dass die Baumaßnahmen nicht zufällig an der östlichen Peripherie des Dorfes Herrengrebin endeten, sondern an der dort geplanten Anschlussstelle.

Im gesamten Abschnitt waren zwei weitere Anschlussstellen vorgesehen: bei Praust und östlich der Weichsel beim Dorf Schöneberg (Ostaszewo). Leider gibt es dort keine Spuren zu vorbereitenden Arbeiten. Möglicherweise wurden sie gar nicht erst begonnen, oder die Pläne hatten sich geändert und wurden aus unbekanntem Gründen nicht in spätere Ausgaben der Karte aufgenommen. Zur Klärung dieser Frage sind weitere Forschungen notwendig.

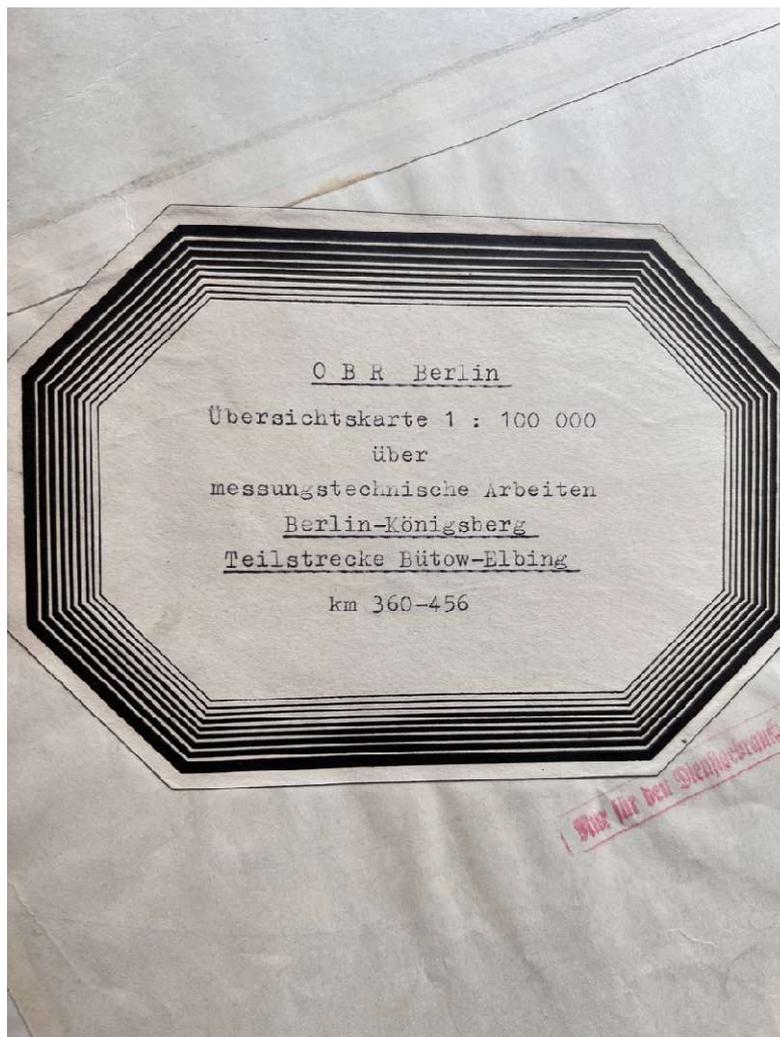
Der hier vorgestellte Abschnitt gibt einen kleinen Teil der Reichsautobahn Berlin – Königsberg wieder (Baustrecke 54 Berlin – Stettin; Baustrecke 55 Stettin – Bärwalde – Bütow; Baustrecke 93 Bütow – Danzig und Baustrecke 56 Danzig – Elbing – Königsberg), die der Verfasser auf Basis der LIDAR-Ergebnisse 2016 im Maßstab 1: 2000 rekonstruiert und fortlaufend ergänzt.

Text und Zeichnung: Piotr Zembrzusi (September 2022)

Übersetzung aus dem Polnischen und (fach)sprachliche Redaktion: Reiner Ruppmann (September 2022)

7. Ergänzung der bisherigen Erkenntnisse mit Karten aus dem Bundesarchiv Berlin

Im Rahmen von Nachforschungen im Bundesarchiv Berlin fand sich eine Karte, welche die oben dargestellten, mit Hilfe von Georadar gewonnenen Erkenntnisse bestätigt [R4602/4149 – Bütow-Elbing].



Deckblatt der Karte

Die Vermessungen im ersten und zweiten Teil fanden im August/September 1940 statt. Es ist davon auszugehen, dass damals die gesamte Strecke mit Vermessungspfählen abgesteckt wurde. Der Startpunkt km 360 lag beim Dorf Squirawen. Die Kilometrierung zeigt, dass seinerzeit der Streckenverlauf der Reichsautobahn Berlin – Stettin – Bärwalde – Bütow Danzig – Elbing bereits von Bau-Kilometer auf Betriebs-Kilometer umgestellt worden war.



Vermessungsstrecke Teil 1 von km 360 bis km 390 (© BArch Berlin)

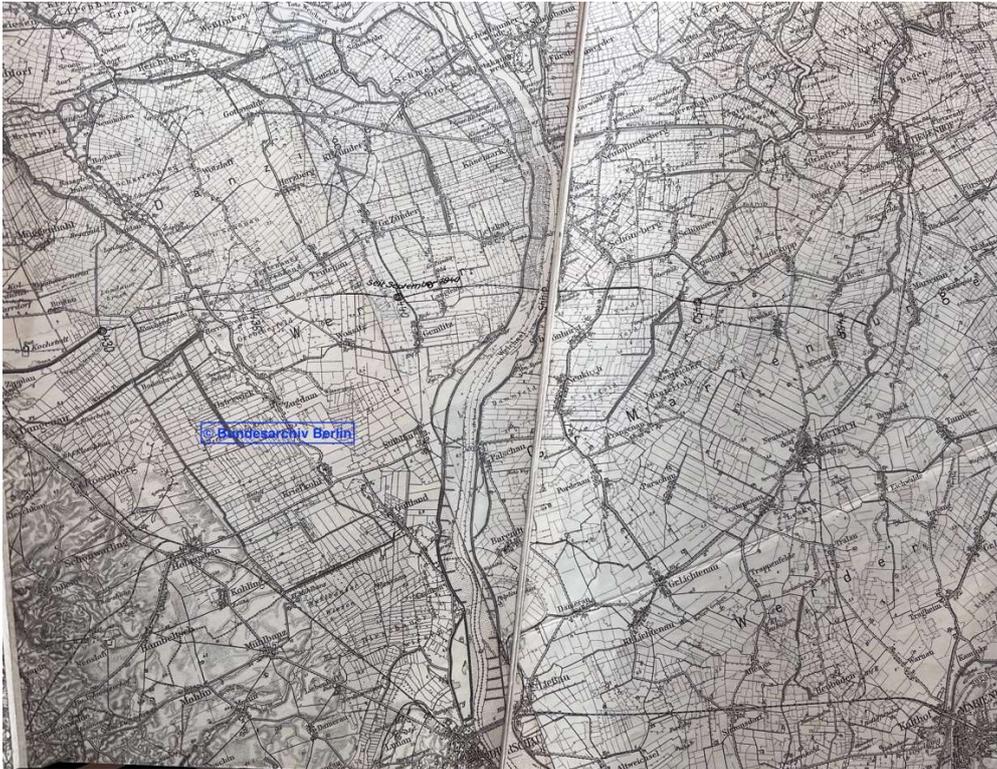
Die Vermessungsstrecke Teil 2 ist für die Reichsautobahnforschung im Raum Danzig besonders wertvoll, weil auf ihr der Verlauf der Reichsautobahn Danzig – Bromberg (Strecke 142) bis zum Kreuzungspunkt mit der West-Ost-Autobahn bei der Ortschaft Bangschin zu sehen ist (weitere Einzelheiten siehe die Ergänzungen zum Beitrag "RAB-Spuren in Polen (4): Relikte des Reichsautobahnbaus in Danzig").



Vermessungsstrecke Teil 2 von km 395 bis km 425 (© BArch Berlin)

In den Teilen 2 und 3 der Karte (letzterer vermessen seit September 1940) ist auf einen dicken Bleistiftstrich zwischen km 425 und 430 aufmerksam zu machen. Er ist ein Hinweis auf die oben beschriebenen ersten Trassierungsarbeiten. Wie die Karte zeigt, war das ein zusammenhängender Bauabschnitt, so dass die getrennte Darstellung der heute noch sichtbaren Erdspuren (Textziffern 4 und 5) nach der neuen Sachlage nicht mehr sinnvoll erscheint.

Die Vermessungstrecke Bütow – Elbing endet nach Betriebs-km 458 auf der westlichen Seite des Flusses Schwente.



Vermessungstrecke Teil 3 von km 330 bis km 458 (© BArch Berlin)

Ergänzungen und Karten aus dem Bundesarchiv:
ARCHIV FÜR AUTOBAHN- UND STRASSEN GESCHICHTE
Verfasser: Reiner Ruppmann, Dezember 2022