

Relikte des Reichsautobahnbaus in Danzig

Physische Überreste der Danziger Reichsautobahn-Aktivitäten von 1939 sind nur noch rudimentär erhalten. Dieser Beitrag zeigt anhand von Bildmaterial und Zeichnungen einige Spuren in dem vor 12 Jahren dokumentierten Zustand. Sie sehen heute anders aus oder existieren nicht mehr:

Durchlässe: Nummerierung nach dem Aufsatz RAB-Spuren in Polen (3)

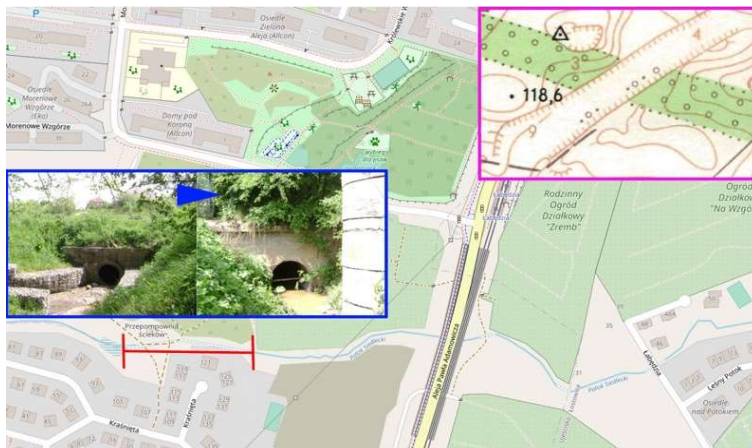
Blaue Pfeile: geben die Richtung der Wasserläufe an.

Folgende Überreste, erläutert von Nord nach Süd, sind heute noch zu erkennen:

1+2. Erdgraben und Durchlass Nummer 1

Foto - © Krzysztof Wasilewski (2010),

Karte - © Open Street Maps (2022)



1. Ein Erdgraben, dessen frühere Größe und Ausdehnung in einem Ausschnitt der topografischen Karte in der oberen rechten Ecke zu sehen ist.

2. Durchlass Nummer 1 am Siedlicki-Bach. In der ursprünglichen Version betrug seine Breite (unter der geplanten Autobahn)

etwa 120 Meter. Die auf der Seite des Einlasses (links) und auf der Seite des Auslasses (rechts) sichtbaren Verbauungen sind neueren Datums – sie haben also nichts mit dem ursprünglichen Dükler zu tun.

3. Durchlass Nummer 2

Foto - © Krzysztof Wasilewski (2010),

Karte - © Open Street Maps (2022)



Er liegt an einem kleinen, namenlosen Wasserlauf im südlichen Bereich der heutigen Kartuska-Straße und hat eine ungefähre Breite von 60 Metern. Wahrscheinlich ist die Vorderwand des Durchlasses beschädigt.

4. Durchlass Nummer 5

Foto - © Krzysztof Wasilewski (2010),

Karte - © Open Street Maps (2022)



Er befindet sich am Oruński-Bach. Ungefähre Messungen zeigen, dass der in einem Winkel von 45 Grad (zur geplanten Autobahntrasse) verlaufende Düker etwa 110 Meter lang war. Es wurde ursprünglich auf einer offenen Fläche gebaut, ist aber jetzt von dichtem Gebüsch und Dickicht umgeben. Im Jahr 2001 war der Düker verstopft, seitdem fließt der Bach von Süden um den Düker herum und

umgeht das kleine Wasserbecken, das sich an der Mündung des Dükers und des alten Entwässerungskanals gebildet hatte. Das Bassin wurde vom letzten Abschnitt des Dükers teilweise weggespült, wodurch er sich absetzte; der Auslass selbst mit einem Abschnitt unbekannter Länge wurde abgetrennt und versank im Schlamm dieses Wasserbeckens.

5. Durchlass Nummer 7

Foto - © Krzysztof Wasilewski (2010),

Karte - © Open Street Maps (2022)



Er liegt an einem Wasserlauf namens Kowalski Stream. Er ist etwa 35 Meter breit und entgegen dem Anschein ein flaches Gelände schwer zu fotografieren. Der Einlauf des Durchlasses auf der Westseite ist mit sumpfigem Schilf bewachsen, während die vordere Wand seines Auslaufs heute fast bis zur Oberkante vom Bachwasser überflutet wird.

6. Durchlass Nummer 8

Foto - © Krzysztof Wasilewski (2010),

Karte - © Open Street Maps (2022)



Es ist der einzige original erhaltene Durchlass der „Danziger Autobahn“, der beim Bau der „Westlichen Drei-Städte-Umgehung“ (ZOT) – derzeit die Schnellstraße S6 weiterverwendet wurde. Er liegt am örtlichen Wasserlauf St. Wojciech und ist etwa 45 Meter breit. Die

Schnellstraße S6 verläuft nicht achssymmetrisch über ihn hinweg – auf der Ostseite beträgt der Abstand der Dammbasis etwa 10 Meter bis zur ursprünglichen Mündung des Dükers. Im Bereich zwischen diesen Punkten gibt es einen Streifen gedüngter und eingeebener Erde, der deutlich unter dem Niveau der Straße S6 (siehe das Foto) liegt. Die Mündung des Dükers auf der Westseite befindet sich an der Basis der Böschung.

7. Spuren der Erdarbeiten für die Autobahntrasse



Die größte Konzentration an erhaltenen Erdhaufen befindet sich derzeit im Wald südlich des Radunia-Flusses (das grün markierte Gebiet). Ursprünglich lagen sie entlang des Randes eines kleinen Waldes von Südosten her. Mit der Zeit vergrößerte sich seine Fläche jedoch auf die heutige Größe – und verschluckte diese Spuren. Die noch sichtbaren Erdhügel liegen nun zwischen den Bäumen und sind mit Gras und Büschen bewachsen. Der auf der Karte skizzierte Rest ist verschwunden. Wer danach forscht, wird in der Natur nichts erkennen. Allerdings ist noch nicht alles verloren – entgegen dem Anschein sind weitere Spuren der damaligen Erdarbeiten immer noch vorhanden. Sie zu finden braucht Geduld und Spürsinn.

8. Durchlass Nummer 9

Foto - © Krzysztof Wasilewski (2010),

Karte - © Open Street Maps (2022)



Der Durchlass mit einer ungefähren Breite von 75 Metern wurde an einem kleinen wasserführenden, namenlosen Feldgraben errichtet. Seine Mündung lag etwa 25 Meter westlich vom Fuß des Damms der alten Umgehungsstraße entfernt. Im Jahr 2010 wurde dieser Dükter im Rahmen des Baus eines neuen kreuzungsfreien Knotens der Schnellstraßen

S6 und S7 beseitigt. Die Fotos zeigen den Beginn der Demontage zur Vorbereitung des Standorts für das Kreuzungsbauwerk.

9. Spuren im Erdreich, die nur im Luftbild zu erkennen sind



Manche Trassierungsarbeiten für die Autobahn werden bei günstigen Bedingungen und Zeiten auf modernen Satelliten- und Luftbildern sichtbar. Sie sind selten vollständig und klar zu erkennen - wie diese Beispielabbildung zeigt. Die breiteste Stelle einer zumeist nur schlecht sichtbaren großen kreisförmigen Ausdehnung wird von einem namenlosen Abzuggraben gekreuzt. Hier müsste eigentlich Durchlass Nummer 10 zu finden sein, der aber nicht existiert. Derzeit gibt es keine Spuren dazu und auch kein Hinweis auf seinen Baus - dieser Frage muss weiter nachgegangen werden.

© Nokia Maps (2014)

Verlauf und Ende der seitlich entlang der geplanten Trasse gelagerten Humusschichten in diesem Bereich sind in dem folgenden Ausschnitt einer topographischen Karte schematisch dargestellt:



Die Spuren enden an einer großen Schlucht, die mit roten Punkten markiert sind. Bisher stehen keine weiteren Materialien bzw. Hinweise für die Fortsetzung der Vorarbeiten in Richtung auf den nächsten „Fundort“, der nunmehr beschrieben wird.

10. Kleeblatt-Kreuzung

Die markantesten Spuren der Planierungsarbeiten für die vorgesehene Kleeblatt-Kreuzung südlich Danzigs befanden sich an der RAB-Strecke Berlin-Königsberg (Kaliningrad) in der Nähe des Dorfes Bangschin (Będzieszyn). Dort gab es zwei Reihen von Absteck-Stangen, die jedoch im Abschnitt zwischen den blauen Punkten durch die modernen Dorfgebäude überlagert wurden. Weiter westlich verbreitert sich dieser Korridor und endet an den mit roten Punkten markierten Stellen.



© Google Maps (2014)

Diese Vorarbeiten weisen auf die Vorbereitungen des Dammbaus für das Überführungsbauwerk am Kleeblatt hin. Der Baubeginn und der Umfang der damaligen Arbeiten sind nicht bekannt – hier sind weitere Recherchen in Archiven und vor Ort notwendig.

11. Bestätigung der Darstellung mit Materialien aus dem Bundesarchiv

11.1 Vorbemerkung

Der Reichsautobahnbau im Raum Danzig war in der Vergangenheit weder archivalisch noch hinsichtlich erkennbarer Relikte im Gelände belegt. Ein polnischer Heimatforscher führt seit einiger Zeit aus eigener Initiative Untersuchungen dazu durch, über die er für unser ARCHIV berichtete (siehe www.strassengeschichte.de / Geschichte & Verwaltung / Historie & Gegenwart / Relikte und Spuren des RAB-Baus im heutigen Polen, Nr. 1 und 7).

Bisher war auch nicht klar, welche Autobahnstrecken die eingeleiteten Maßnahmen betrafen und welche konkreten Aktivitäten nach dem Ersten Spatenstich in Danzig am 18. September 1939 folgten. Die wenigen Hinweise richteten sich auf die West-Ost-Strecke Stettin-Königsberg, während die Nord-Süd-Autobahn (Ost-Oder-Linie) unerwähnt bleibt.

Anhand von Aktenfunden im Bundesarchiv Berlin wird nunmehr das Autobahngeschehens im Raum Danzig genauer in den Blick genommen und Entwicklungslinien nachgezeichnet, welche die oben beschriebenen materiellen Relikte im Gelände bestätigen.

11.2 Fortsetzung der Baustrecke 93 Bärwalde - Bütow

Erste Vorüberlegungen zum Autobahnbau im Raum Danzig begannen bereits 1937. Das Deutsche Reich strebte in dieser Zeit an, die Autobahnstrecke Stettin – Bärwalde – Bütow (Baustrecken 55 + 93) durch eine den polnischen Korridor südlich von Danzig querende Trasse mit der Reichsautobahnstrecke 56 Elbing – Königsberg zu verbinden, um das isolierte Ostpreußen an das deutsche Fernstraßennetz anzuschließen.

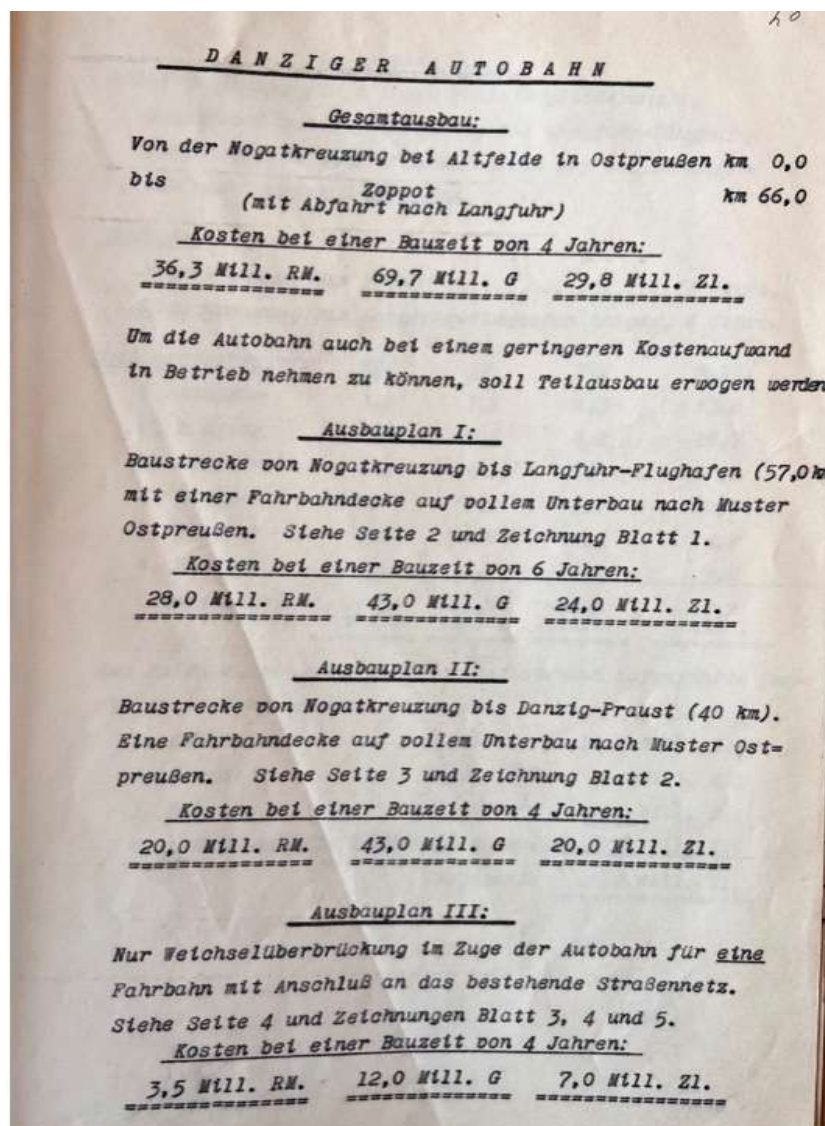
Am 15. März 1937 gab der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (GI) die Projektierungsarbeiten für dieses Autobahnstück auf Danziger Gebiet frei, obwohl zwischen der deutschen und der polnischen Regierung bislang kein Abkommen über eine Nutzung des polnischen Korridors zustande gekommen war. Der für die landespolizeilichen Begutachtung ausgereifte Entwurf der Autobahnstrecke auf Danziger Gebiet sollte Grundlage für die abschließenden politischen und finanziellen Verhandlungen sein.

Da die Danziger Tiefbauverwaltung weder das Planungswissen noch die Kapazität für ein solches Projekt besaß, sollte die OBR Königsberg die zeichnerische Bearbeitung der Entwürfe übernehmen. Für die Bearbeitung kleinerer Brückenentwürfe war das Brückenpersonals in der OBK Berlin tätig, während die Entwurfsarbeiten für die Weichselbrücke von Spezialfirmen für große Brückenbauten gegen Kostenerstattung ausgeführt werden sollte. Die notwendigen Vermessungsarbeiten sollten vertrauenswürdigen Privatlandmessern übertragen werden, die erforderlichen Messgeräte wären im Zollvormerkverfahren aus Berlin beigestellt worden.

Um politische Implikationen zu vermeiden, war geplant, allen auf Danziger Gebiet tätigen Bediensteten der Reichsautobahn-Gesellschaft wie auch den Mitarbeitern der Privatfirmen Ausweise der Tiefbauverwaltung Danzig auszuhändigen. Sämtliche Hoheitsaufgaben, wie z. B. auch die Verhandlungen mit der Weichsel-Kommission, waren ausschließliche Aufgabe der Danziger Behörden/Dienststellen [siehe vertrauliches Schreiben der Reichsautobahn-Direktion Berlin vom 8. April 1937 an die OBK Königsberg, BArch R4601/1061, Bl. 1-3].

Mit Aktenvermerk vom 9. November 1937 teilte der GI mit, die Tiefbauverwaltung Danzig habe drei verschiedene Ausbaupläne für die Fortsetzung der Baustrecke 93

Bärwalde – Bütow auf Danziger Gebiet vorgelegt und Gauleiter Forster für anstehende Verhandlungen zur Verfügung gestellt [BArch R4601/1061, Bl. 25]:



Kurzbeschreibung der Reichsautobahnpläne im Raum Danzig von 1937 [BArch R4601/1061, Bl. 28]

11.3 Weichselbrücke

Die Planungen für die Weichselüberquerung sollten sich auf eine Hängebrücke konzentrieren.

Am 3. März 1939 berichtete die Tiefbauverwaltung Danzig über den Stand der Arbeiten an der Weichselbrücke. Diese hatte drei Funktionen zu erfüllen: 1. Die Führung der Reichsautobahn über die Weichsel; 2. die Aufnahme des Nahverkehrs im Raum Danzig, da keine andere Brücke existierte; 3. eine Verbindung der beiden Kleinbahnen links und rechts der Weichsel.

In Zusammenarbeit mit den Referenten beim GI und den Spezialisten bei der Reichsautobahn-Direktion kam es zu dem Vorschlag, zwei getrennte Brücken in einem lichten Abstand von 4 m auf gemeinsamen Pfeilern zu errichten. Im Hinblick auf den Luftschutz wurde die Form der Hängebrücke bevorzugt, weil die relativ dünnen Tragseile weniger Angriffsfläche bieten als z. B. eine klassische Gitterfachwerkbrücke wie die bekannte Eisenbahnbrücke bei Dirschau. Zur Frage, inwieweit der Untergrund

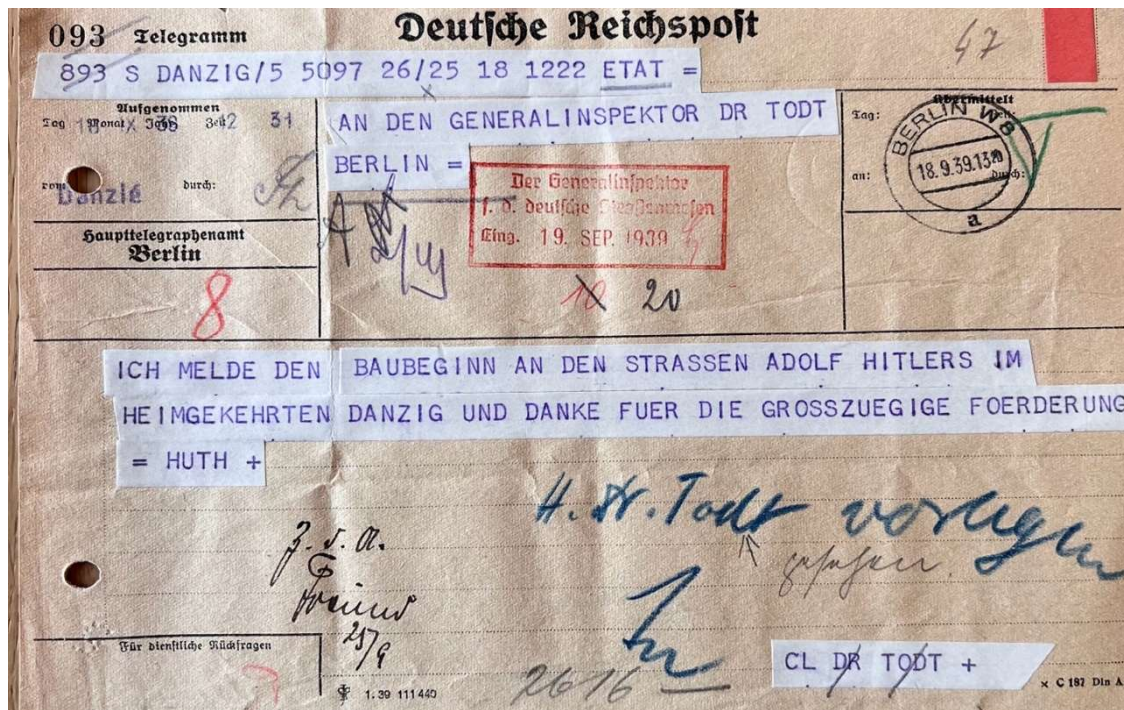
an den Weichselufern den Bau der notwendigen Ankerblöcke ermöglichen würde, gab es zu dem Zeitpunkt keine Untersuchung.

Da der Baubeginn der Ost-West-Autobahn im März 1939 nicht absehbar war, fiel die Entscheidung, zunächst nur eine Straßenbrücke für den örtlichen Verkehr sowie die Kleinbahnüberführung unmittelbar an der Fähre Käsemark - Rothebude zu errichten. Diese erste Weichselbrücke sollte eine Verbindung für den Ortsverkehr zwischen Danzig – Marienburg und Danzig – Elbing herstellen. Im Herbst 1938 begannen dazu Geländeuntersuchungen und Probebohrungen zur Erkundung des Bauuntergrundes. Die in Stahlkonstruktion auszuführende, 1.000 m lange Hängebrücke sollte eine lichte Öffnung über dem Fluß von 280 m und eine Fahrbahnbreite von 8,50 m zwischen den Schrammborden sowie Radfahr- und Fußgängerwege erhalten; die Kleinbahngleise waren in die Fahrbahndecke einzulassen. Der Vorentwurf für diese Lösung wurde für Juni 1939 erwartet [Vertraulicher Bericht der Danziger Tiefbauverwaltung vom 3. März 1939, BArch R4601/1061, Bl. 45 + 46].

Am 22. August 1939 teilte Ministerialrat Schönleben beim GI allen Akteuren ohne Vorwarnung mit, „bis zur endgültigen Regelung des Verhältnisses Danzig – Reich ... ohne meine ausdrückliche Weisung keinerlei dienstliche Tätigkeiten in Danzig und dem heutigen Polen zu unternehmen“ [BArch R4601/1061, Bl. 40].

Mit der Neuordnung der gesamten Region nach dem deutschen Überfall auf Polen und der nun nicht mehr vorhandenen Notwendigkeit, auf polnische Grenzen Rücksicht zu nehmen, konnten die bis dato durchgeführten Planungen der OBR Berlin, Stettin und Königsberg ohne Restriktionen weiterverfolgt werden. Über den Baustand und die weitere Entwicklung der Baustrecke Stettin – Elbing sollte am 15. Januar 1941 eine Chefbesprechung in Berlin stattfinden [BArch R4601/1061, Bl. 76]. Ein Vermerk über das Ergebnis des Treffens wurde in den Bundesarchiv-Akten nicht gefunden.

11.4 Baubeginn der Strecke 142 Danzig - Bromberg



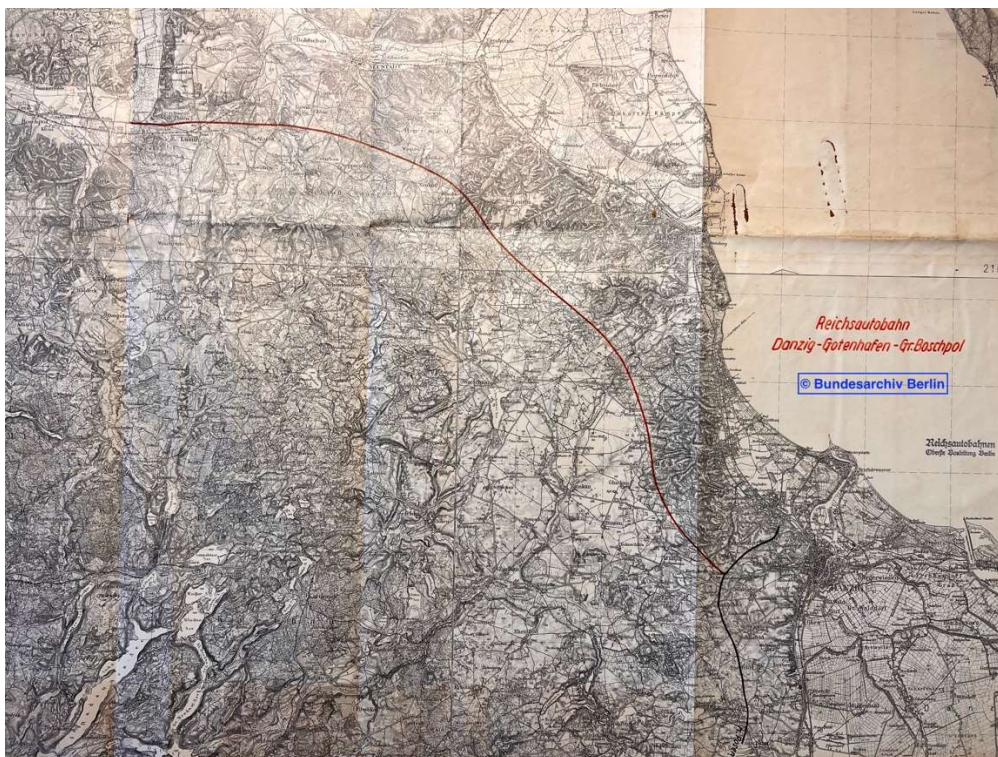
Telegramm der Stadt Danzig am Tag des Ersten Spatenstichs (BArch 4601/1061, Bl.47)

Mit Schreiben vom 4. Oktober 1939 an die Reichsautobahndirektion in Berlin gab der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (GI) den ersten Teilabschnitt der

Strecke 142 von Danzig bis Preußisch Stargard und den Anschluss an die Reichsstraße 1 zur Einzelbearbeitung frei. Zu diesem Zeitpunkt existierte bereits ein von der OBR Königsberg ausgearbeiteter Vorentwurf für den nördlichen Teil der Strecke zwischen den Ortschaften Müggau (bei Danzig) und Bangschin, so daß hier sofort mit dem Bau begonnen werden durfte [BArch R4602/4022, Bl. 103].

Für die Linienführung galten folgende Vorgaben: Normaler zweibahniger Ausbau mit einem Querschnitt, wie er für den österreichischen Autobahnzubringer bei Wels angewendet wurde, d. h. zwei durch einen andersfarbigen Mittelstreifen von 0,5 m Breite getrennte Richtungsfahrbahnen von 7,5 m Breite sowie leicht befestigte Bankette und Grünstreifen zu je 2,0 m bzw. 1,0 m Breite.

Bei Müggau war eine Streckenteilung in zwei Arme geplant; der eine sollte nach Danzig-Langfuhr, der andere in Richtung Gotenhafen führen. Für die Abschnitte Müggau - Langfuhr und Müggau - Gotenhafen waren entsprechend der reduzierten Querschnitte einfachere Trassierungselemente vorgesehen [BArch R 4602/4022, Blatt 113]. Nach den Trassierungsgrundsätzen vom 23. März 1937 wurden Elemente der Klasse I für Baustrecken im Flachland verwendet [BArch 4601/5007, Nr. 1178].



Linienführung im Raum Danzig und geplanter Abzweig bei Müggau (BArch R4602/4022, Bl. 210)

Bei Bangschin sollte die Autobahnkreuzung mit der West-Linie Königsberg – Danzig – Stettin (Strecke 93) in Form eines Kleeblatts errichtet werden. Für die Beurteilung der Anschlussstrecken am Kleeblatt diente der bereits ausgearbeitete Vorentwurf der Autobahn Elbing - Bütow [BArch 4602/4022, Bl. 104]; bis auf die drei Vermessungskarten (siehe dazu RAB-Spuren 7) gab es im Archiv dazu keine weiteren Unterlagen].

Aus Gründen der Arbeitsbeschaffung – in Danzig waren im September 1939 rund 1.500 Werftarbeiter arbeitslos gemeldet [Schreiben Ministerialrat Schönleben an die OBR Berlin vom 14. September 1939 [BArch 4602/4022, Bl. 165] – legte die Reichsautobahndirektion großen Wert auf eine außerordentliche Beschleunigung der Bauarbeiten.

Deshalb konzentrierte man sich bei der Teilstrecke Danzig-Langfuhr – Bangschin – Reichsstraße 1 vorrangig auf die Herstellung von Durchlässen, Düker und Unterführungen. Brückenbauwerke für die Überführung von Straßen bzw. Wegen sollten erst zu einem späteren Zeitpunkt errichtet werden. Ziel war, so schnell wie möglich einen einbahnigen Autobahnverkehr herzustellen. In dieser Bauphase wurden somit zunächst niveaugleiche Kreuzungen mit querenden Straßen in Kauf genommen [BArch 4602/4022, Bl. 105 + 106].

Die Bauarbeiten am Abzweig (Autobahn-Dreieck) Müggau gab der GI am 19. Januar 1940 frei [BArch 4602/4044, Bl. 199]. Die Erdarbeiten durften ohne Rücksicht auf die spätere Gestaltung des Abzweigpunktes ausgeführt werden. Angedacht waren dafür drei Möglichkeiten: Trompete (mit abbiegender Hauptrichtung nach Gotenhafen), „amerikanische Lösung“ (Y-Form auf zwei Etagen mit drei Brücken für hohe Fahrgeschwindigkeiten in alle Richtungen) oder ein Verteilerkreisel; dieser Lösungsmöglichkeit stimmte der GI grundsätzlich zu. Gefordert war nur, bei dieser Gabelung einen zügigen Abzweigungsverkehr zu gewährleisten [BArch R4602/4022, Bl. 103-104].

Die eingeleiteten Baumaßnahmen standen unter der Regie der im Oktober 1939 (?) in Danzig gegründeten, der OBR Berlin angegliederten Bauabteilung.

Die 37 km lange Teilstrecke Linie von Bangschin über Preußisch Stargard bis zur Anschlussstelle Reichsstraße 1 hatte auch deshalb hohe Priorität, weil diese seinerzeit als gut ausgebaut galt und deshalb geeignet erschien, den Verkehr von Danzig Richtung Berlin aufzunehmen (analog zum Anschluss des Endes der Autobahn in Elbing-West an die Reichsstraße 1). Die Realisierung der West-Ost-Verbindung der Strecke 93 zwischen Bärwalde - Bütow und Elbing war zu diesem Zeitpunkt nicht abzusehen. Planer rechneten mit 30 Bauwerke; nennenswerte Brücken hätten lediglich bei den Talübergängen an der Kladau (Bau-km 2,5) und an der Ferse (Bau-km 24) errichtet werden müssen [BArch R4602/4022, Bl. 113)

Originaltext, Karten, Einzeichnungen und Layout: Piotr Zembrzusi

Fotos: © Krzysztof Wasilewski (2010)

Übersetzung aus dem Polnischen und fachsprachliche Redaktion: Reiner Ruppmann

Ergänzung und Faksimile aus Akten des Bundesarchivs:

ARCHIV FÜR AUTOBAHN- UND STRASSEN GESCHICHTE

Reiner Ruppmann,

Köln, Dezember 2022