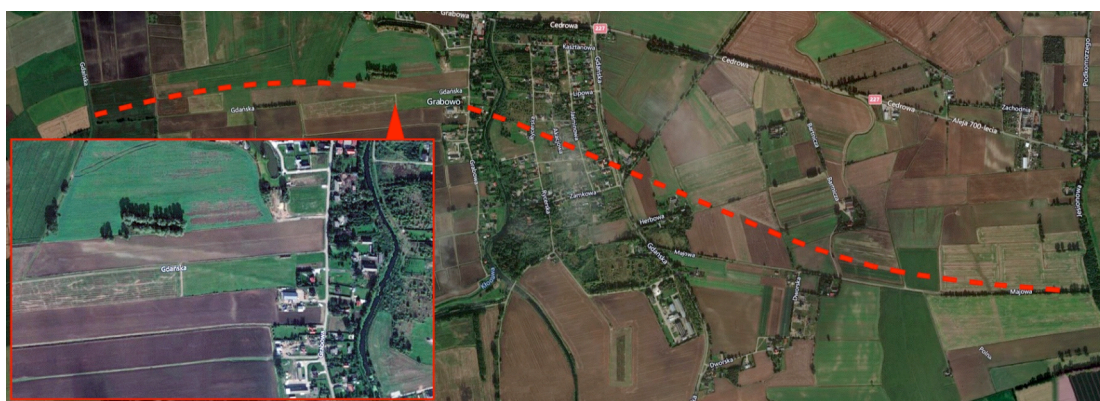


Reichsautobahn Berlin-Królewiec na obszarze Żuław Wiślanych. (część 2)

Grabiny-Zameczek (*Herrengrebin*)

Następne ślady ziemne Reichsautobahn Berlin-Królewiec w kierunku zachodnim zaczynały się około 9 km w linii prostej od planowanego mostu autostradowego na rzece Wiśla (opis obiektu - w części pierwszej, do której odsyłam osoby zainteresowane). Był to odcinek o łącznej długości około 5 km, który od strony północnej dość dużym łukiem omijał wieś Grabiny-Zameczek (*Herrengrebin*) - w okolicach której przekraczał także rzekę Motława (*Mottlau*). Pełny zakres i przebieg prac widoczny jest już tylko na pewnej ilości starych zdjęć SAT i lotniczych - łącznie wyglądał tak jak zaznaczyłem linią przerywaną na ilustracji poniżej:



© Zoom Earth (2022)

Obecnie (to jest w roku 2022) dobrze widoczny jest jedynie fragment śladów wskazany strzałką. To pozostałość po częściowo już uformowanym nasypie ziemnym, który - jak wynika ze starszych zdjęć - docelowo miał rozpoczynać się w odległości około 1,5 km. po obydwu stronach rzeki Motławy. Ślady drugiego zniknęły pod współczesną zabudowę wsi widoczną na prawym brzegu rzeki. Pozostałe fragmenty tego odcinka - jak poprzednio - wskazywały na plany budowy autostrady na niewielkiej wysokości nasypie (max. 2-3 metry wysokości).

Pruszcz Gdański (*Praust*)

Ostatnie pozostałości śladów budowy Reichsautobahn Berlin-Królewiec na Żuławach Wiślanych znajdują się około 4 km w linii prostej od poprzednio opisanych. Jest to miejsce po wschodniej stronie obecnej linii kolejowej nr 9 (Warszawa-Gdańsk) między obecnymi obszarami miasta Pruszcz Gdański (*Praust*) oraz wsi Cieplewo (*Zipplau*). Ślady są pozostałością po częściowo uformowanym niskim nasypie o długości około 480 metrów. Na obecnych zdjęciach SAT widać tam tylko prostokątny obszar drzew - w rzeczywistości jest to podmokły i trudno dostępny teren porośnięty bardzo gęsto krzakami, drzewami i bagienną trawą.

Na szczęście podgląd rzeczywistego obecnego stanu tych śladów umożliwia jednak usługa LIDAR - stosowny fragment przedstawia ilustracja następująca:



© Geoportal.gov.pl (2016) - podkład.

© Piotr Zembruski (2016) - rekonstrukcja.

Według moich dotychczasowych badań - są one wstępnym etapem przygotowań do budowy przejazdu Reichsautobahn Berlin-Królewiec pod wspomnianą wcześniej linią kolejową nr 9 (linie pomarańczowe). Jak wynika z archiwalnych map topograficznych - ślady pierwotnie powstały w dużej odległości od Pruszcza i Cieplewa, których zabudowa po roku 1945 z czasem przybliżyła się do ich obszaru. Na powyższej ilustracji jest to dobrze widoczne po stronie południowej - powiększenie obszaru obecnej wsi Cieplewo w kierunku północnym zrealizowano poprzez nawiezenie dużych ilości ziemi która częściowo zasypała południową krawędź śladów. W efekcie znalazły się one w sztucznym wąwozie, którego w czasach ich formowania wogóle tam nie było - wtedy był to dość płaski i otwarty teren pól uprawnych i nic więcej. Nieznany jest czas rozpoczęcia prac w tym miejscu. Można jedynie przypuszczać, że był to przynajmniej rok 1940 lub 1941, natomiast z posiadanych zdjęć lotniczych wynika, że prace trwały tutaj jeszcze przynajmniej w połowie grudnia 1944 roku. Realizowano je rękami więźniów jednego z wielu okolicznych niemieckich nazistowskich obozów pracy przymusowej zatrudnionych głównie przy budowie dużego lotniska jakie ostatecznie zbudowano na północ od omawianego miejsca. Bezpośrednio po zachodniej stronie obecnej linii kolejowej nr 9 nie podjęto już żadnych prac.

Podsumowanie

Przedstawiony w artykule nr 7 (poprzedni) i nr 8 (bieżący) sposób budowy Reichsautobahn może wydawać się niezrozumiały. W rzeczywistości było to celowe i przemyślane działanie, którego pierwszy etap obejmował przygotowanie odcinków bardziej czasochłonnych - związanych z przeprawami przez (przykładowo): rzeki i jeziora oraz przejazdami nad lub pod drogami i liniami kolejowymi. Po ich przygotowaniu - następny etap prac polegałby na oczyszczeniu i przygotowaniu pasów ziemi łączących odcinki

już przygotowane. Ostatecznie nastąpiłby właściwy etap budowy autostrady - czyli przygotowanie podłoża pod betonową nawierzchnię oraz budowa samej nawierzchni. Biorąc pod uwagę stopień zaawansowania budowy całego jej projektu oraz ówczesne możliwości jego realizacji i specyfikę czasu w którym powstawał - do jego zakończenia było bardzo daleko.

Ogólny i schematyczny plan przebiegu Reichsautobahn Berlin-Królewiec na Żuławch Wiślanych przedstawiono na niektórych edycjach mapy, której fragment przedstawia ilustracja poniżej:



© Übersichtskarte von Mitteleuropa (1943)

Zaznaczony na niej zakres prowadzonych prac wprawdzie mocno mija się z prawdą, ale ogólnie dość dobrze pokazuje ona ich realny kierunek oraz miejsca w okolicy których naparawdę je prowadzono.

Wynika z niej, że prace we wschodnich okolicach wsi Grabiny-Zameczek zakończono w miejscu nieprzypadkowym - przy planowanym węźle lokalnym, których na całym odcinku łącznie zaznaczono trzy. Niestety - we wskazanych miejscach nie ma żadnych śladów prac związanych z ich ewentualną budową. Być może tylko wogóle ich nie podjęto lub plany w tym zakresie uległy zmianie i z różnych powodów nie zostały one już po prostu uwzględnione na nowszych edycjach tej mapy. Jak na razie jest to sprawa otwarta wymagająca dalszych badań.

Piotr Zembrzusi, 25 września 2022 r. .