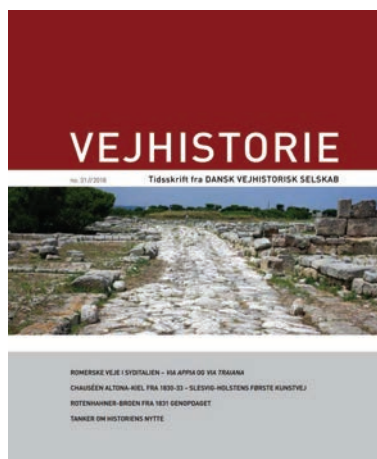


VEJ

DANSK VEJHISTORISK SELSKAB

Artiklen er fra tidsskriftet Vejhistorie - Danmarks specialtidsskrift for alt, hvad der rører sig omkring veje og vejtransport.



*Geels Bakke ved København 1851
malet af Andreas Juuel og fotografi
fra 2020.*

Tidsskriftet udgives af Dansk Vejhistorisk Selskab to gange om året, hvor det sendes til selskabets medlemmer.

Vi har også en fyldig hjemmeside med informationer om trafik på veje. Her er også mulighed for at tegne et gratis abonnement på den månedlige nyhedsmail med nyt fra området.

Man kan også blive medlem af selskabet, hvor man kan møde andre med samme interesse ved vores møder, ekskursioner til spændende steder og rejser til udlandet med veje og trafik som udgangspunkt.

REICHAUTOBAHN BERLIN – KÖNIGSBERG

Historien kom i vejen. En rejseberetning



Poul Holt Pedersen er Cand.Scient.Adm. og ansat i Vejdirektoratet. Han er forfatter til flere bøger og artikler om Den kolde krig; primært det civile beredskab og regeringsbunkeren REGAN VEST.

Læs evt. mere på www.reganvest.dk

”Berlinka”¹ er det uformelle polske og russiske navn på den ufærdige Reichsautobahn Berlin-Königsberg.

Reichsautobahn Berlin-Königsberg blev påbegyndt af tyskerne før 2. Verdenskrig og skulle forbinde Berlin med det daværende Königsberg i Østpreussen.

I slutningen af 1930'erne var sektionerne omkring de to byer færdige. Tyskerne krævede nu af Polen, at Polen skulle tillade, at motorvejen førtes gennem den polske korridor, med tysk ejerskab.

Polen afviste kravet og kort tid efter begyndte 2. verdenskrig, og vejen blev aldrig færdig.

Som et resultat af resolutionerne fra Teheran-konferencen, Yalta-konferencen og Potsdam-konferencen, faldt store dele af de områder, hvor Reichsautobahnen løb eller skulle løbe, til Polen og Sovjetunionen, som derved arvede resterne. Projektet er aldrig blevet færdiggjort.



Enkelte dele af den færdige autobahn er i dag bevaret i næsten original stand, men langt det meste er renoveret til ukendelighed, medmindre man ved hvad man skal kigge efter.

Jeg selv havde kørt på dele af vejen et par gange før jeg begyndte at undre mig og undersøgte historien bag. Min undren stammede fra broer, hvor kun den ene side blev benyttet. Man kan nemlig køre på store dele af resterne af autobahnen, men oftest kun i to spor i stedet for de planlagte fire spor.

Reichsautobahn sporene er flere steder meget tydelige, men forsvinder hurtigt efterhånden som de forskellige sektioner opgraderes af såvel Tyskland, Polen og Rusland.

Før 2. Verdenskrig

Østpreussen blev som følge af Versailles-traktaten, der afsluttede 1. verdenskrig, adskilt fra resten af Tyskland af den polske korridor.

Nazisterne overtog i 1933 en idé om at forbinde den vestlige og østlige grænse af det tyske rige med en Fernverkehrsstraße (FVS) 1; fra 1934 kaldet Reichsstraße 1.

I september 1933 blev planen for et grundlæggende autobahn net præsenteret, som også indeholdt ”hovedlinje C”, som også inkluderede ruten Berlin – Stettin (den nuværende polske by Szczecin) – Königsberg (den nuværende russiske eksklave Kaliningrad). Ideen om en motorvej mod øst

Ved byen Police i det nuværende Polen – tæt på Berlina vejen ved Szczecin, kan man se resterne af et gigantisk Hydrierwerk (Hydrogeneringsanlæg), hvor tyskerne under krigen producerede flydende syntetisk brændstof af kul. Det er en meget ineffektiv udnyttelse af kul, men Tyskland havde ingen oliekloder og måtte derfor improvisere. Allierede bombninger af fabrikkerne medførte at tyskerne tabte fremdrift i krigen og i sidste ende tabte. (Poul Holt Pedersen 2018)



Grænserne før 2. verdenskrig (Wikipedia).

blev præsenteret i 1933 i Königsberg af generalinspektøren for tyske veje, Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Fritz Todt.²

Efter 2. verdenskrig

Efter krigen blev grænserne flyttet. Vejen kom derfor til at køre gennem tre lande – Sovjetunionens Kaliningrad Oblast (region) (fra 1992 den russiske Kaliningrad eksklave), Polen og Østtyskland (Fra 1990 Tyskland). Disse lande arvede derfor resterne.

Formålet med Reichsautobahnen var med ét forsvundet. Dele af vejen blev indlemmet i det lokale netværk af veje og store dele af strækningen sygnede hen som følge af manglende vedligeholdelse.

Grænsen mellem Kaliningrad og Polen blev helt lukket for civil trafik under Den kolde krig som følge af sovjetiske militære installationer i Kaliningrad og blev først åbnet i 2010.

Grænsen mellem Polen og Østtyskland var åben for civil trafik, men handel – og derved trafikken – mellem de to lande var ubetydelig. Da autobahnen under Den kolde krig næsten var tom for biler, er den brugt i mange polske og russiske film.

Hitlers autobahner – eller?

De tyske Reichsautobahner bliver ofte omtalt som Hitlers idé til aktivering af arbejdsløse tyskere.

De tyske autobahner blev imidlertid præsenteret af Verein zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte–Frankfurt–Basel (HaFraBa) så tidligt som i 1920'erne samt i 1926 hvor Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (STUFA) præsenterede et foreløbigt design for et motorkøretøjsnetværk i Tyskland, der blandt andet indeholdt to linjeføringer hen over Polen.

De første autobahn anlæg i Tyskland blev påbegyndt under Weimar republikken (den tyske stat fra 1918 to 1933).

Nazisterne var oprindeligt imod planerne, men endte med at adoptere idéen og markedsførte dem som Hitlers idé som "Straßen des Führers". Motoriseringsniveauet i Tyskland var på daværende tidspunkt meget lavt, men befolkningen fik udsigt til en folkevogn (Volkswagen eller KdF-Wagen "Kraft durch Freude") ligesom busser skulle køre på autobahnerne.

En anden myte er, at Hitler ville bruge autobahnerne til militære formål. Autobahnerne kunne selvfølgelig bruges til militære transporter, hvilket f.eks. blev fremhævet af Todt. Men militæret var uenige eftersom vejnettet havde langt mindre vægt kapacitet end jernbanenet. Endvidere kunne bælte køretøjer ikke køre på vejen uden at beskadige underlaget, og militæret var bekymret for at fjenden ville bombe viadukterne og



Der ses fx en del af et autobahn kryds ved Łęczyca. Rundkørslerne er ikke originale (Google Maps).

dermed stoppe kørslerne. Autobahnerne blev derfor heller ikke ført helt hen til grænserne af frygt for at fjenderne ville invadere Tyskland ad dem og derfor var autobahnerne heller ikke anvendelige i tyskernes egne angreb. Autobahnen Berlin – Königsberg var heller ikke ført helt hen til de to grænser til Polen.

Tyskerne var endvidere sårbare over for at basere for store dele af sin krigsmaskine på mekaniserede enheder eftersom Tyskland ikke havde ikke egne oliekluder og baserede derfor størstedelen af deres krigsmaskine på dampdrevne tog og heste – i stærk kontrast til det billede man ser i krigsfilm der handler om 2. verdenskrig.

Berlin til Stettin (den nuværende polske by Szczecin) – Reichsstraße 2

Planen for Stettiner Dreieck og den første fiersporede vej, inklusive forbindelse til Reichsstraße 2, begyndte i april 1935. Formålet var jobskabelse og økonomisk vækst i en svag region.

Vejen fra Berlin-ringvejen til byen Joachimsthal var allerede færdig d. 4. april 1936 og den 27. september samme år kunne man køre til Stettin (den nuværende polske by Szczecin) syd ad to spor.

I juli 1937 var broen over floden Oder færdig og hele ruten til Stettin åben. Under tilbagetrækningen sprængte tyskerne Oderbroerne nær Stettin. Senere blev disse strukturer delvist genopbygget af Polen.

Inden for Østpreussen blev autobahnen fra Elbing til Königsberg (se dette kapitel) afsluttet mellem 1936 og 1938 – og presset på Polen voksede derfor. Selv efter at Tyskland havde invaderet Tjekkiet i marts 1939 og Memelland (Klaipėda-regionen i det nuværende Litauen), blev Hitlers krav om en ekstraterritorial jernbane- og autobahn forbindelse gennem den polske korridor afvist af Polen.

Efter 2. verdenskrig blev den polske/ (Øst)tyske grænse flyttet vest for Stettin, som nu blev polsk og omdøbt til Szczecin. Størstedelen af den tyske befolkning i det nye Polen blev forjaget til Tyskland og forholdet mellem Polen og Østtyskland var anstrengt. Vejen mistede derfor sin betydning.

Den tyske del af vejen er i dag kendt som Bundesautobahn 11. Strækningen mellem afkørsel 4 og 5 er i skrivende stund ved at blive renoveret. Strækningen var det sidste stykke frit synlige og originale stykke autobahn i Tyskland. Strækningen holdt i 80 år (!). Behovet for renovering skyldes, at de originale betonplader kun var designet til en belastning på 25 tons, men i dag kører lastbiler ofte med 40 tons. Den originale beton bliver liggende under et nyt lag asfalt.

Efter murens fald blev strækningen øst for den tyske/ polske grænse renoveret og indkorporeret i den nye A6 motorvej.

Sydøst for Stettin

Efter invasionen af Polen indførte Tyskland et generelt byggeforbud for at allokere ressourcer til krigen. Strækningen Stettin (den nuværende polske by Szczecin) – Bärwalde (den nuværende polske by Barwice) blev imidlertid ikke inkluderet i byggestopet. På grund af krigen, var det imidlertid kun en begrænset strækning der blev åbnet; i 1942. Flere steder blev der endvidere foretaget jordarbejde og rydning, og individuelle brofundamenter og afløb blev bygget. Den korte strækning Bäderstraße fra udkanten af det daværende Stettin (den nuværende polske by Szczecin) – mellem Augustwalde (den nuværende polske by Wielgowo) og Rzęńnica – og det nuværende Łęczyca (i distriktet Gmina Stara Dąbrowa) var en af de få strækninger der blev færdigbygget under krigen og blev åbnet i 1942.

Denne vej er i dag en del af den polske motorvej A6, der går fra det sydlige Szczecin (den tidligere tyske by Stettin) og nordpå til bl.a. Świnoujście (Swinemünde) og nordøst til Koszalin.

Provinsvej 142

Tyskerne førte fra Bäderstraße autobahnen ca. 35 kilometer vej østpå til de nuværende polske byer Lisówo (sydvest for Chociwel), hvor autobahnen ender som bygget vej.

Byggeriet stoppede – som det meste af resten af Reichsautobahnen – i 1942 som følge af ændrede prioriteter til



Eftersom Provinsvej 142 er så bred, er der efterfølgende – i 1968 – lavet en reserve flybase (Drogowy Odcinek Lotniskowy Kliniska) på vejen. Banen er to kilometer lang og 16 meter bred og kan klare en vægt på 30 tons.

I 1972 og 1974 blev der anlagt to parkerings- og servicepladser til fly.

Gennem Den kolde krig blev vejen ofte spærret af, og stort set alle slags fly fra det polske flyvevåben har trænet i landing. Fra 1990'erne, hvor Polen skiftede side og til sidst blev medlem af NATO, har adskillige vesteuropæiske fly ligeledes landet på banen.

Skulle man blive standset af færdselspolitiet på denne strækning MÅ man da kunne bruge undskyldningen "Nej, hr. betjent – jeg kører ikke for hurtigt, men jeg kan gå med til at jeg flyver for lavt"? (Poul Holt Pedersen 2020)

fordel for jernbanetransport. Ingeniørerne blev i stedet sat til at genopbygge broer i de besatte lande – og senere til at konvertere besatte russiske jernbanelinjer til tysk sporvidde. I 1945 sprængte tyskerne broerne under tilbagetrækningen for at forsinke russerne.

Vejen er en del af den nuværende polske provinsvej 142. Denne strækning er i dag den mest originale del af Reichsautobahnen og vil formentlig forblive uændret i mange år fremover, da trafikken på vejen er meget lille.

Fra Lisówo (sydvest for Chociwel) er der kun rester af det klargjorte land til autobahnen, der strækker sig regelmæssigt gennem Pommern til Barwice (den tidligere tyske by Bärwalde). Denne ufærdige del kan ikke køres i bil, men gås til fods f.eks. fra Chociwel til Barwice.³

Danzig korridoren gennem Polen

I 1938 varmede Tyskland op til krig og den tyske arbejdsstyrke blev allokert til andre projekter. Autobahnen gennem den polske korridor – som adskilte Østpreussen med resten af Tyskland – fyldte meget i Hitlers retorik.

Autobahnen – og andre tyske krav – blev afvist af det polske parlament og blev brugt af Hitler som en af begrundelserne for invasionen af Polen i september 1939.

I oktober 1939 var Polen indtaget og den eksisterende hovedvej blev i al hast opgraderet – men langt fra til normal autobahn-niveau; nu primært med påtvunget arbejdskraft fra Polen.

Vejen (vej 22) er i dag stadig kun klassificeret som hovedvej. Der blev

til gengæld bygget en stor bro over Wista-floden, som blev forberedt til fire spor. Broen blev planlagt i 1935. Broen blev bygget mellem september 1939 og marts 1941. Broen var af strategisk betydning under 2. verdenskrig. Den blev stærkt befæstet af tyskerne og udstyret med positioner af tungt antiluftskyts. I januar 1945 sprængte tyskerne broen under tilbagetrækningen fra russerne. Efter 2. verdenskrig blev broen – nu kaldet Most Knybawski – genopbygget ved hjælp af genbrug af de bærende elementer og nye brodele baseret på de originale tyske tegninger. Broen og bunkerne kan stadig ses.

I 1942 blev projektet – i lighed med resten af Reichsautobahn projektet – forladt, hvoraf størstedelen var ufærdigt.



Most Knybawski broen. Broen er forberedt til fire spor, men der er kun lavet to. Der er bunkere på hver side af vejen. (Poul Holt Pedersen 2018)



Lidt vest for Most Knybawski broen er der et spændende kløverblads autobahn kryds. Krydset er desværre blevet bygget om af to omgange, men de originale konturer ses stadig tydeligt. En lille del af strækningen af hovedvejen er stadig med brosten som vejbelægning (Google Maps).



Den russiske strækning fotograferet fra syd mod nord i retning af byen Kaliningrad i Kaliningrad- eksklaven. De to spor i venstre side er den nuværende E28. De to spor til højre er den originale betonbelægning. Broen over vejen er opført af russerne, men er aldrig blevet færdiggjort (Poul Holt Pedersen 2018).

Kort over Reichsautobahn Berlin – Königsberg. Færdiggjorte sektioner der stadig er i brug, er blå. Sektioner som blev påbegyndt men ikke færdiggjort er grønne. Planlagte sektioner som aldrig blev påbegyndt, er grå (Wikipedia).



Reichsautobahn strækningen Elbing-Königsberg

Reichsautobahn 3 strækningen Elbing (den nuværende polske by Elbląg) til Königsberg (det nuværende russiske Kaliningrad) forbandt to store Østpreussiske byer.

I den sydvestlige ende var det planen, at den skulle forbindes til Freie Stadt Danzig (som primært var beboet af tyskere; den nuværende polske by Gdansk) og gennem den polske korridor til Berlin.

I den nordøstlige ende var det planen at strækningen skulle udvides til Cranz

(det nuværende Zelenogradsk i det vestlige Kaliningrad) og østpå til Insterburg (det nuværende Chernyakhovsk) og Gumbinnen (Det nuværende Gusev) i det østlige Kaliningrad.

Ingen af disse strækninger blev færdiggjort, bortset fra en bro over Pregel (i dag kaldet Pregolya), der var bygget som en fremtidig bypass-motorvej omkring Königsberg. Broen blev sprængt af tyskerne under tilbagetrækningen, men blev genopbygget af Sovjetunionen og bruges nu til den russiske A229 motorvej.

I 1937 blev Elbing-Königsberg-ruten åbnet, dog kun i to spor (forberedt til fire).

Efter krigen mistede Tyskland Østpreussen. Den nordlige del af Reichsautobahn 3 blev russisk og den sydlige del polsk.

Ingen af disse lande havde brug for vejen. Ud over det var nogle af broerne sprængt i stykker. Der blev ikke indrettet grænseovergange. På den polske side blev vejen brugt til lokal trafik fra Elbląg til Braniewo afkørslen.

Efter Den kolde krig blev strækningen fra Elbląg og grænsen til Rusland



Lille færge, der forbinder fastlandet til landtangen. Landtangen er på UNESCOs verdensarvsliste, er meget flot og hyggelig og har en række seværdigheder undervejs (Poul Holt Pedersen 2018).

rekonstrueret og åbnede som hovedvej S22. Under renoveringen i 2008 var polakkerne så smarte, at de byggede en ny vej dér hvor de sidste to spor skulle have været; og som der var forberedt plads til. Derefter fjernede de den originale betonbelægning i de to gamle spor, rev de gamle broer over vejen ned og erstattede dem med nye.

Der er således ikke så meget originalt tilbage at se, men det er tydeligt at vejen skulle have været firesporet.

På den russiske side af grænsen blev vejen slet ikke brugt, og broerne over vejen blev ødelagt og brugt som byggemateriale. Der var ingen stednavsskilte og man skulle ofte gå over bunker med sand fra den ene side af vejen til den anden.

Efter murens fald blev planerne genovervejet. På den russiske side blev der lagt ny asfalt på to af sporene. Den regionale administration begyndte at renovere autobahnen i begyndelsen af 1990'erne, men stoppede derefter, fordi der ikke skete noget på den polske side.

Grænseovergangen blev først åbnet i december 2010.

Polakkerne er ikke glade for naboskabet med Rusland da de fleste polakker ser Rusland som en tidligere besættelsesmagt.

Min rejse

Via Øresundsbroen kørte jeg til den svenske by Karlshamn, hvorfra jeg tog natfærgeren til Litauen. Færgeren ankom til Klaipėda om morgenen.

Litauen er stadig under udvikling fra sovjettiden – dvs. lidt rustik. Landevejene er ikke så gode, men er acceptable, hvis man ser sig godt for. Jeg kom til Kaliningrad ad Den Kuriske Landtange, som består af sand og er 100 km lang og meget smal (mellem 500 m og 4 km).

Kaliningrad

Kaliningrad rummer en masse spændende historie og var frem til Nazi-Tysklands nederlag tysk og hed Königsberg.

Både eksklaven og provinsens største by har siden 1946 – hvor den tyske befolkning blev fordrevet – heddet Kaliningrad, opkaldt efter Sovjetunionens første statsoverhoved Mikhail Kalinin, som i øvrigt aldrig havde besøgt Königsberg.

Store dele af Kaliningrad er lukket for udlændinge af militære hensyn (spionage). Det er tilladt at køre på tværs af disse områder uden at stoppe, men man må ikke køre ind til områderne. Men hvis man er meget modig, og er parat til at spille usædvanlig dum turist, kan man gøre turen med minimal risiko med tog eller taxa. Har jeg hørt....

Kaliningrad er meget fattigt. Bilerne er gamle og kører ofte uden slidbaner og effektive bremses, luftforureningen er enorm og vejene er meget slidte. Gennem en rundkørsel gled mit forhjul et par centimeter til siden på trods af lav hastighed og uden brug af bremses, hvilket fik mig til at tænke på, om de mon reparerede hullerne med margarine.

Flotte sandklitter ved Nida lige før den russiske grænse. Der ses vand på begge sider (Poul Holt Pedersen 2018).



Jeg gjorde mit yderste for at overholde færdselsreglerne, så jeg ikke risikerede kontroverser med færdselspolitiet, som ofte forventer bestikkelse.

Polen

Polen er efter min mening undervurderet som turistdestination. Derfor har man Polen næsten 'for sig selv'. Dog er polakkerne ikke ret gode til engelsk, da den ældre befolkning ikke lærte det i skolen – og en stor del af den yngre befolkning har fundet arbejde i andre EU-lande.

I Polen er alt meget varieret. F.eks. har de nogle af verdens bedste motorveje (bygget efter murens fald), men mange af de almindelige landeveje er i ringe stand. Hver eneste gang jeg er i Polen, kan jeg dog se store forbedringer med asfalten, og kan også se massive nybyggerier af hoved- og motorveje.

Til gengæld appellerer landet meget til ens fantasi, da det stadig er meget upoleret. Man kan derfor få en masse spændende og anderledes oplevelser, når man tager på opdagelse ad de hyggelige små veje. Jeg tror at Polen ligner Tyskland om 10 år, så indtil da suger jeg indtryk til mig, inden det er for sent.

Litteratur

Bøger

Thomas Kunze og Rainer Stommer: "*Geschichte der Reichsautobahn*" i *Rainer Stommer og Claudia Gabriele Philipp Reichsautobahn: Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos*. 1982

Karl Lärmer: *Autobahnbau in Deutschland 1933 bis 1945*. 1975

Alojzy Męclewski: *Celnicy Wolnego Miasta*. 1971

Richard Vahrenkamp: *The German Autobahn 1920-1945: Hafraba Visions and Mega Projects* 2010

Artikler:

"Berlinka. Geradewegs nach Kaliningrad" Spiegel d. 4. maj 2001

Oliver Schwers: "Reichsautobahn reif für Schredder" moz.de 6 marts 2019

Jens Velling: "Hitler stjal æren for den første Autobahn" Berlingske 12 januar 2008

Fra nettet

"Autobahnatlas" http://www.autobahnatlas-online.de/Karte_1926.gif [tilgået 17/2 2021]

"Berlinka" <http://www.berlinka.pcp.pl/A11-index.php> [tilgået 17/2 2021]

"Berlinka", <https://en.wikipedia.org/wiki/Berlinka> [tilgået 17/2 2021]

"Berlinka Historia i teraDniejszoDD Autostrada Berlin – Królewiec" <http://www.berlinka.pcp.pl/index.php> [tilgået 17/2 2021]

"Berlinka w filmach" http://www.berlinka.pcp.pl/berlinka/berlinka_w_filmach.html [tilgået 17/2 2021]

"Berlinka (Autobahn)" <https://deacademic.com/dic.nsf/dewiki/159731> [tilgået 17/2 2021]

"Bundesautobahn 11" <https://en.wikipedia.org/wiki/>

Bundesautobahn_11 [tilgået 17/2 2021]

"Deutsches synthetisches Benzin" https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsches_synthetisches_Benzin [tilgået 17/2 2021]

"The former Elbing-Königsberg Autobahn" <https://web.archive.org/web/20070927230153/http://www.euronet.nl/~jlemmens/autobahn.html> [tilgået 17/2 2021]

"Horses in World War II" https://en.wikipedia.org/wiki/Horses_in_World_War_II [tilgået 17/2 2021]

"Kliniska highway strip" <https://www.forgottenairfields.com/airfield-kliniska-highway-strip-627.html> [tilgået 17/2 2021]

"Most Knybawski" pl.wikipedia.org/wiki/Most_Knybawski [tilgået 17/2 2021]

"Most na WiDle w Knybawie pod Tczewem" <http://www.berlinka.pcp.pl/most.html> [tilgået 17/2 2021]

"Reichsautobahn Berlin-Königsberg", https://de.wikipedia.org/wiki/Reichsautobahn_Berlin%E2%80%93K%C3%B6nigsberg [tilgået 17/2 2021]

Noter

1. Navnet Berlinka er nyt og er en kombination af Berlin og Link dvs. sammenkædning. Det betyder også "kommende fra Berlin" på polsk.
2. Todt blev senere rustningsminister og ansvarlig for den organisation, som Hitler benævnte organisation Todt, som blandt andet havde til ansvar at bygge befæstninger.
3. Her er en afmærket rute på ca. to tredjedele af ruten: <http://www.wandermap.net/sk/route/2808168-berlinka-chociwel-barwice/>