

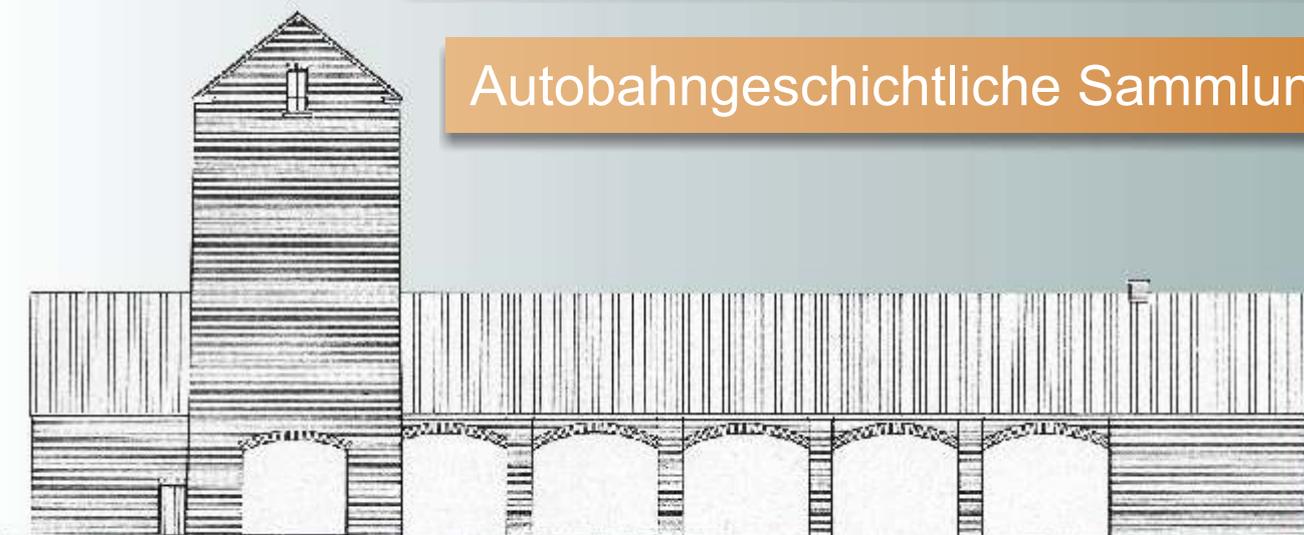


Arbeitsgemeinschaft
Autobahngeschichte
(AGAB) e.V.



Autobahnmeisterei Erkner

Autobahngeschichtliche Sammlung



In der Weimarer Republik entstanden mehrere Vereine bzw. Studiengesellschaften, die auf eigene Kosten die für den Bau von Autostraßen notwendigen Planunterlagen bis zur Baureife erstellten. Als Beispiel sollen hier die HAFRABA Autostraße Hansestädte Frankfurt Basel und die MÜLEIBERL München Leipzig Berlin genannt sein. Inspiriert wurden die Vereine auch durch entsprechende Projekte und Strecken in Italien, Frankreich und den USA. Die Umsetzung der deutschen Vorhaben scheiterte letztendlich an der fehlenden Finanzierung.

Am Ende der Weimarer Republik existierten somit bereits detaillierte Autobahnpläne. Dass Hitler die Autobahn erfunden hat ("Straßen des Führers"), ist ein Produkt der Nazi-Propaganda.

Nach 1933 gelang es, die Nationalsozialisten für den Autobahnbau zu begeistern. Die GEZUVOR (Gesellschaft zu Vorbereitung der Reichsautobahnen) wurde gegründet. Diese profitierte von den bereits vorliegenden Autobahnplänen.

Im Frühjahr 1934 begann im ganzen Deutschen Reich der eigentliche Autobahnbau gleichzeitig auf 22 Baustellen. Das Ziel war die Schaffung eines Grundnetzes von insgesamt 7.000 km. Dieses sollte bis 1942 verwirklicht werden. (siehe Karte Innenteil)

Im Mai 1935 wurde das 1. Autobahnstück zwischen den ehemaligen Anschlussstellen Frankfurt-Süd und Darmstadt feierlich dem Verkehr übergeben.

Am 27.09.1936 wurde der 1.000. fertiggestellte Autobahnkilometer gefeiert (Strecke Breslau-Liegnitz). Ein Jahr später, im Dezember 1937, wurde der 2.000. Kilometer (Berliner Ring, AS Erkner) und im Dezember 1938 der 3.000. Autobahnkilometer dem Verkehr übergeben (Berliner Ring, AS Rangsdorf). Am 31.12.1938 waren 3.054 km unter Verkehr. Zu Beginn des 2. Weltkrieges umfasste das Autobahnnetz insgesamt 3.297 km.

1943 wurde der Betriebsdienst auf den Autobahnen in Deutschland eingestellt, die Benutzung der Autobahn erfolgte auf eigene Gefahr.

Um die Niederlage hinauszuzögern, wurden durch das deutsche Militär 1945 auch zahlreiche Autobahnbauwerke zerstört. Im Bereich der Meisterei Erkner waren davon die Rüdersdorfer Brücken, die Spreebrücke bei Freienbrink, die Brücke über den Oder-Spree-Kanal und die Dahmebrücke bei Niederlehme betroffen.

Bei den letzten Brücken wurde erst in den sechziger Jahren die zweite Richtungsfahrbahn gebaut bzw. repariert.



Mühlenfließbrücke in Rüdersdorf



Dahmebrücke: Heben der Träger



Dahmebrücke mit montiertem Hubjoch zum Heben der Träger



Der Einbau der genagelten Träger über der Hauptöffnung.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die zerstörten Brücken in Teilabschnitten repariert bzw. erneuert. Teilweise erfolgte eine erste provisorische Reparatur in Holzbauweise. Noch vorhandene Stahlträger wurden mühevoll gerichtet und wiederverwendet. Vor dieser handwerklichen Leistung der damaligen Brückenbauer muss man auch heute noch den Hut ziehen.

Einem so umfangreichen Neubau wie in der Bundesrepublik gab es in der DDR nicht zu verzeichnen. Die Breite der Fahrspuren blieb so, wie sie in den dreißiger Jahren gebaut worden war. Ein Neubau von Autobahnen erfolgte lediglich zwischen Berlin und Rostock (heute A 19) und zwischen der A 19 und Hamburg (heute A 24). In diesem Zusammenhang wurde der Berliner Autobahnring geschlossen. Dadurch wurde die Verbindung zwischen Berlin und Hamburg hergestellt. Die A 24 wurde von der Bundesrepublik gefordert und auch von ihr finanziert, denn wegen der Teilung Berlins wollte man die Versorgung Westberlins und den Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen erleichtern. 1971 wurde der Autobahnabschnitt zwischen Leipzig und Dresden fertiggestellt.

Insgesamt befanden sich die meisten Autobahnen auf dem Gebiet der DDR zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung in einem vergleichsweise schlechten baulichen Zustand. Das ist der Tatsache geschuldet, dass die Mittel für den Straßenbau nicht ausreichend vorhanden waren. Nach den vierzig Jahren, in denen an den Autobahnen der DDR nicht sehr viel verändert worden war, konnten diese dem großen Verkehrsaufkommen, das in Folge der Wiedervereinigung entstanden war, nicht mehr standhalten und eine umfangreiche Erneuerung und Verbesserung wurde notwendig. Dies setzte man dann mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit in die Tat um.

Autobahnmeisterei Erkner

1937 wird an der Anschlussstelle Erkner der 2000. fertiggestellte Autobahnkilometer gefeiert. Dabei wird der Abschnitt von der heutigen AS Weißensee, über das AD Spreeau (A10) bis zur AS Frankfurt/O (A12) dem Verkehr übergeben. In diesem Zusammenhang wurden in Deutschland weitere Streckenabschnitte dem Verkehr übergeben. 1939 geht die Reichsautobahn (RAB) Straßenmeisterei Erkner (der Begriff Autobahnmeisterei wird erst nach 1945 geprägt) behelfsmäßig in Betrieb.

Am 1. Juni 1939 wird der behelfsmäßige Dienstbetrieb der SM Erkner in einer kleinen Baracke auf der westlichen Seite der Anschlussstelle aufgenommen.



In der zweiten Hälfte des Jahres 1940 wird das Büro der SM in das Wohnhaus Nr. 3 verlegt. Ein Jahr später wird der Bürobetrieb im neuen Verwaltungsgebäude aufgenommen und der erste Straßenmeister Holzapfel bezieht seine Dienstwohnung im Verwaltungsgebäude. Anfang 1942 wird dann das Splittsilo in Betrieb genommen.

Die SM Erkner wurde zeitgleich mit weiteren Meistereien im heutigen Brandenburg in den Jahren von 1938 bis Anfang 1942 im gleichen Baustil errichtet.

Professor Tamms (*1) führte dazu aus:

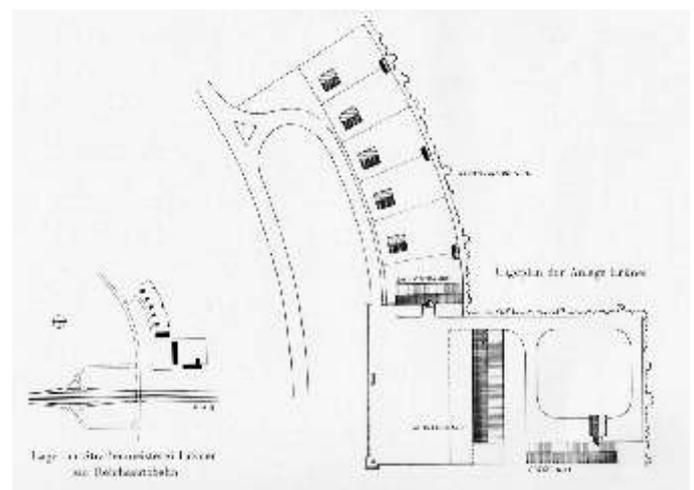
“Strassenmeistereien Erkner, Eberswalde, Werder und Fürstenwalde

Im größten Gegensatz zur Straßenmeisterei Siegsdorf stehen die preußischen Erkner und Fürstenwalde. Alles was bei Siegsdorf weitausladend ist, ist dort knapp, gemessen und streng, wie es sich für einen ärarischen Bau in der norddeutschen Ebene gebührt. In einem Falle ist der Splittsilo als 18 m hoher Turm mit Unterfahrt ausgeführt.

Sehr schön sind bei den Fahrzeughallen die kräftig vortretenden Pfeiler, in gelbbraunen Klinkern gemauert, mit Granitkapitälchen. In einem Falle spannt sich ein gemauerter Bogen zwischen die Pfeiler, beim anderen Beispiel ist der Torsturz ein Betonbalken. Hier ist das Eingeschossige, auch beim Dienstgebäude, zwingend....”

(*1) Prof. Friedrich Tamms 1904 - 1980

1934 wird Tamms für die Gestaltung von Hochbauten der neuen Reichsautobahn hinzugezogen und 1935, zusammen mit dem Ingenieur Bonatz, zum beratenden Architekten der Organisation Todt ernannt. Ergebnis dieser Arbeit sind zahlreiche Bauwerke wie die Typentankstelle Fürstenwalde, die Torbrücken um Berlin und Meistereihöfite.



Ostsee

Nordsee

Belebung d. Volkswirtschaft

400 Mill. werden alljährlich für d. Reichsautob. zur Verfügung gestellt

188 Mill. Löhne auf der Baustelle

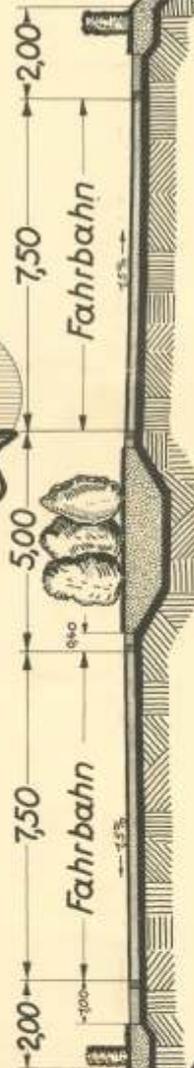
100 Mill. Baustoffe

48 Mill. Werkzeuge
u. Masch. - Verwertung
sonstiges

Vorteile d. Fernverkehrs auf d. Reichsautobahn

- 1 Niedriger Brennstoffverbrauch
- 2 Materialschonung
- 3 Übersichtliche Fahrbahn
- 4 Kreuzungsfreie Fahrstrecke
- 5 Bester Zustand d. Fahrbahn
- 6 Ungehinderte gefahrlose Strecke
- 7 Verkürzung d. Fahrzeit u. Fahrkosten

Querschnitt d. Reichsautobahn

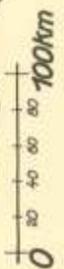


Hauptlinien

- A. Hauptlinien (Süd-Ost) Berlin - Frankfurt - Köln - Bonn - Düsseldorf - Hamburg
- B. Hauptlinien (Süd-West) Berlin - Köln - Bonn - Düsseldorf - Hamburg
- C. Hauptlinien (Süd) Berlin - Frankfurt - Köln - Bonn - Düsseldorf - Hamburg
- D. Hauptlinien (Süd) Berlin - Frankfurt - Köln - Bonn - Düsseldorf - Hamburg
- E. Hauptlinien (Süd) Berlin - Frankfurt - Köln - Bonn - Düsseldorf - Hamburg
- F. Hauptlinien (Süd) Berlin - Frankfurt - Köln - Bonn - Düsseldorf - Hamburg
- G. Hauptlinien (Süd) Berlin - Frankfurt - Köln - Bonn - Düsseldorf - Hamburg
- H. Hauptlinien (Süd) Berlin - Frankfurt - Köln - Bonn - Düsseldorf - Hamburg
- I. Hauptlinien (Süd) Berlin - Frankfurt - Köln - Bonn - Düsseldorf - Hamburg
- J. Hauptlinien (Süd) Berlin - Frankfurt - Köln - Bonn - Düsseldorf - Hamburg



- ### Erklärungen
- Reichsautobahnen
 - Erweiterung der Abfahrtsbreite
 - Wirtschafts- und Industriegebiete
 - Alpenquerstraße
 - Beispiel aus dem bayerischen Alpen: Höhen-Erzstzulze
 - Erweiterungsbereich
 - bei 100 km/h
 - Neue Bauart



Bei einem amerikanischen Bombenangriff 1944 wird die Fahrzeughalle zerstört. Nach kurzer Nutzung der Meisterei durch die Rote Armee im Jahr 1945 wird sie von der Straßenverwaltung übernommen und erfüllt bis heute ihre Aufgabe als Autobahnmeisterei Erkner.



Luftbild der US Luftwaffe vom April 1944

Der Abschnitt, den die Meisterei zu betreuen hat, umfasst im Wesentlichen den Ostring der A 10 und den Abschnitt zwischen dem AD Spreeau und der AS Königs Wusterhausen des Südrings der A 10. An dieser Einteilung gab es in all den Jahren keine grundlegenden Änderungen.

Dem Engagement und dem Geschick der Leiter und Mitarbeiter ist es zu verdanken, dass die Bausubstanz des Meistereigehöfts erhalten werden konnte.

Baumaterial und Geräte mussten zu DDR-Zeiten bilanziert werden und wurden zugeteilt. Das traf ebenso für Material und Geräte für den Betriebs- und Unterhaltungsdienst zu.



Gruppenbild



Arbeiten an der Hofbefestigung in den fünfziger Jahren

Autobahngeschichtliche Sammlung

Der Siloturm der AM Erkner wurde im Januar 1942 in Betrieb genommen und bis in die fünfziger Jahre als Splittsilos genutzt. Danach wurde kurz erfolglos versucht, ihn als Zementsilo zu verwenden. So fristete er dann sein Dasein, so weit möglich, als Lagerraum. Und es wurde immer darauf geachtet, die Bausubstanz des Turms zu erhalten. In den Jahren 2007/2008 wurde er teilweise saniert. Es wurde ein modernes Tor eingebaut. Die noch im Original vorhandenen Fenster und der Dachstuhl konnten nach Farb- bzw. Holzschutzbehandlung weiter verwendet werden. Die Elektroanlage wurde erneuert. Die im Turm vorhandene Fördertechnik für das Streugut konnte mit geringem Aufwand wieder zum Leben erweckt werden. Auf Grund dieser Tatsache und der allgemein sehr guten Bausubstanz des Turms entstand der Gedanke, dort eine Autobahngeschichtliche Sammlung aufzubauen.

Die inhaltliche Gestaltung übernahm die Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte e.V. Eröffnet wurde unsere Sammlung zum Tag der offenen Tür in der AM Erkner am 5. Juni 2009.

Der Tag stand unter dem Motto „Der Straßenwärtberuf gestern, heute und morgen“. Das Berufsbild des Straßenwärters wurde vorgestellt.

Über Anforderungen, Ausbildungsinhalte und weiterführende Studiengänge gaben Ausbilder, Azubis, das ÜAZ der Bauwirtschaft Brandenburg/H. - Friesack und das Oberstufenzentrum Havelland Auskunft. Unsere Auszubildenden zeigten Proben ihres Könnens.

Polizei, Feuerwehr, Rettungs- und Hilfsdienste simulieren verschiedene Unfall- bzw. Havarie-szenarien. Zum Aufgabenspektrum der Autobahnmeisterei gab es eine Technikschaue und Vorführungen. Fachfirmen präsentieren ihre Leistungen und Produkte.



Unimog-Endres stellt mehrere Fahrzeuge vor



Dieser Unimog, Baujahr 1953, fand besonderes Interesse bei den Besuchern und unseren Kollegen



Staatssekretär Rainer Brettschneider, Vorstandsvorsitzender des LS Brandenburg Hans-Reinhard Reuter und unser Mitglied Andreas Müller, Leiter der AM Erkner, bei der Eröffnung.(vl.)

Der Bogen der Sammlung spannt sich von der Idee der Autobahn in der Welt, über verschiedene Projekte bis zu den heutigen Autobahnen. Mit vielen Dokumenten und Fotos wird besonders die Geschichte der Autobahnen auf dem Gebiet der DDR und im heutigen Brandenburg dargestellt.

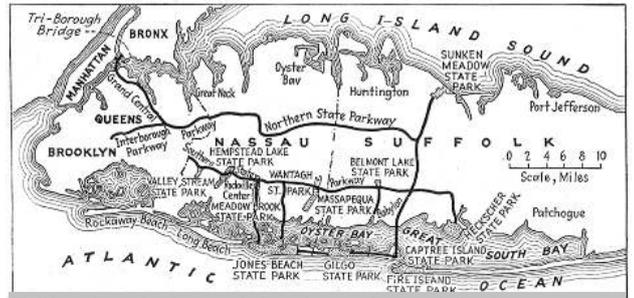


Die Ausstellung im Erdgeschoß



Die restaurierte Fördertechnik im Obergeschoß

Einige Themen der Ausstellung



Frühe Autobahnprojekte in anderen Ländern



Die Tankstellen vom Typ "Fürstenwalde"



Bauwerke 13 bis 16, die "Rüdersdorfer Brücken"

Im Außenbereich werden Sachzeugen aus über 70 Jahren Autobahn gezeigt.



Zeitzeugen des Baues und des Betriebsdienstes

Wir möchten uns besonders bei den Autobahnmeistereien Gramzow und Rangsdorf, dem Gerätehof und der Fernmeldemeisterei der NL Autobahn und bei allen, die uns mit Exponaten und Spenden unterstützt haben, herzlichst bedanken. Ohne sie gäbe es diese Sammlung nicht.

Die Ausstellung kann nach Absprache mit der AM Erkner unter

 **03302 8043011** oder über die Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte e.V.

Pf. 1151 in 15531 Erkner besucht werden.

Aus der Satzung der AGAB e.V.

7.die Präsentation von Forschungsergebnissen in Wort, Bild und Ton,

8. die Sammlung historischer Materialien (z.B. Pläne, Fotos, Schriftverkehr, Exponate, Postkarten etc.),

9. Sichtung und Aufarbeitung öffentlicher und privater Archive bzw. Sammlungen

Um diesem Auftrag noch besser gerecht zu werden hat unser Mitglied Helmut Schneider eine Datenbank zur Autobahngeschichte entwickelt. Wir möchten sie an dieser Stelle gerne vorstellen. Interessierte wenden sich bitte an Helmut Schneider oder die Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte.

Newsletter zur Datenbank Autobahngeschichte

Welches Schrifttum beschäftigt sich mit dem „Thüringer Zipfel“?

Welche Bücher und Artikel hat der Historiker XYC geschrieben?

In welcher Ausgabe der „Straße“ gibt es Beiträge von Alwin Seifert?

Was ist eine Berme?

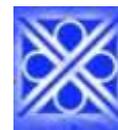
„Schlag‘ nach“ –nicht „bei Shakespeare“ wie es mal in einem Schlager hieß– sondern in der Datenbank Autobahngeschichte, dem Verzeichnis für alles, was mit Autobahnen und Kraftfahrstraßen zu tun hat.

Ein umfangreicher Bestand an erfassten Schrifttumsnachweisen und Informationsquellen sowie ein Glossar zu hunderten von Begriffen, die eine Beziehung zum Thema Autobahnen und Kraftfahrstraßen haben, stehen für alle Interessenten zur Verfügung. Der Bestand wartet aber auch darauf, durch die aktive Zuarbeit der Mitglieder der AGAB e.V. ausgebaut zu werden. Die Datenbank Autobahngeschichte als Wissensfundus der Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte e.V. repräsentiert gleichfalls das Schaffen des Vereins nach Außen und dokumentiert seinen Anspruch an die exakte populärwissenschaftliche Tätigkeit.



Helmut Schneider

Betriebswirtschaft – Betriebliche Informatik
www.schneider-schernsdorf.de



Die Karte auf der Innenseite zeigt den Stand der Autobahnplanung von 1934.

Erstellt wurde die Info 3 von Reinhard Arndt.

Das Zustandekommen der Info 3 wurde von Hans-Werner Schmidt, Helmut Schneider und durch die Bereitstellung von Fotos von Herrn Harpain und dem Archiv der NL Autobahn unterstützt.

Der Druck wurde ermöglicht von:



—endres—

Unimog-Generalvertreter
autorisierter Mercedes-Benz Service Partner

Hans-Henning Endres GmbH & Co. KG
Kaiserin-Augusta-Allee 4
10553 Berlin
www.endres-berlin.de