

Infrastruktureinrichtungen war die schnelle Fertigstellung eine organisatorische Meisterleistung.

Die oberste Prämisse des damaligen Autobahnbaus war, dass Kultur- und Naturdenkmale, von der Autobahn aus einsichtig sein mussten. Diese Denkmale sollten einem „Autowanderer“ die „Schönheiten der deutschen Lande“ nahe bringen. Zu solchen „Naturdenkmälern“ zählte man auch alte Bäume. Es ist somit nicht verwunderlich, dass wegen eines solchen Baumes der Mittelstreifen im „Randowbruch“ extrem verbreitert wurde und die beiden Richtungsfahrbahnen der Autobahn um ihn herum geführt wurden. Die Besichtigungstour der AGAB begann hier.

Für Besucher interessant ist, dass sich an der AS Stettin in Fahrtrichtung Ost eine - allerdings umgestaltete - Tankstelle aus den späten 1930er Jahren befindet, die heute noch in vollem Umfange genutzt wird. Nur wenige von diesen Bauwerken z. B. bei Fürstenwalde, überstanden Krieg und zunehmende Motorisierung.



Tankstelle „Pomellen“ nach dem Entwurf von Prof. Tamms (Juni 1990) Foto: Peter Gombar, Grafing

Die polnische Straßenbauverwaltung begann im Jahre 2006 die alte Reichsautobahntrasse ab der Bundesgrenze bis zur AS „Bäderstraße“ von Grund auf zu erneuern. Da sich bei der AS „Bäderstraße“ der Hauptverkehrsstrom in nördliche Richtung auf die heutige E28 / Fernstraße 6 verlagerte, wurde die AS umgestaltet.

Die Westoder wird mit einer im Verlauf des 2. Weltkrieges zerstörten Stahlbrücke überspannt. Die polnische Straßenbauverwaltung barg die gesprengten Segmente und errichtete die Westoderbrücke zweistreifig aus den Einzelteilen. Die südliche Fahrbahn wurde um das Jahr 1995 neu errichtet.

Die Trasse wird von der Westoderbrücke auf einem Damm zur Ostoderbrücke geführt. Der Damm musste durch ein Moor- bzw. Faulschlammgebiet geführt werden. Damit er fest gegründet werden konnte, waren alle verrottbaren Erdschichten im Bereich des Damms zu entfernen und durch eine Sandschüttung zu ersetzen. Dies wurde nach der damals üblichen Methode der Einspülung des Fahrdammes mit Sand durchgeführt.

Nach der AS „Sydowsaue“ führt die „Strecke 54“ im Bogen zur Kuppe der „Buchheide“, die sich steil aus ihrer Umgebung erhebt.



Historisches Bild (Gesamtaufnahme) der Oderbrücke Foto: Heinz Weinreich, Penkun



Westoderbrücke (ca. 1938) Foto: Heinz Weinreich, Penkun



Westoderbrücke (Gesamtansicht, Juni 1990) Foto: Peter Gombar, Grafing



Originale Pflasterung an der AS „Sydowsaue“ (April 2007) Foto: Falk Engelmann, Bonn

Bei der „Buchheide“ handelt es sich um ein von vielen kleinen Tälern zerschnittenes Buchenwaldgebiet. Enge Täler wechseln hier auf kurzen Räumen mit schmalen Geländerrücken ab, so dass die Trasse mit sehr kleinen Bogenradien geführt werden musste. Da die Reichsautobahn am Rande des Ausflugsgebietes geführt wurde, schnitt sie dieses von seinen Zugangsbahnhöfen und der Hauptzugangsstraße nach Altdamm [Dąbie] ab. Um die Zugänglichkeit wieder herzustellen, mussten in diesem Autobahnabschnitt auf einer Länge von 5,2 km insgesamt 12 Bauwerke errichtet werden.



Blick von einem ehemaligem Parkplatz an der „Buchheide“ auf Stettin (Juni 1990) Foto: Peter Gombar, Grafing

Interessant ist hier die Isertalbrücke. Hier kreuzt die Reichsautobahn das Isertal, eine bewaldete Talmulde von 20 m Tiefe mit beiderseitigen Steilhängen.



Baustelle „Isertalbrücke“ -Einschalung- (Herbst 1936)
Foto: Heinz Weinreich, Penkun



Baustelle „Isertalbrücke“ -fertiggestellte Hinterfüllung- (Mai 1937) Foto: Heinz Weinreich, Penkun



„Isertalbrücke“ (Juni 1990)
Foto: Peter Gombar, Grafing

Interessant sind die Unterführungen der AS „Podejuch“ [Podjuchy] und am sog. Maulbeerweg.



Hinterfüllung des Bauwerks an der AS „Podejuch“ (31.05.1936)
Foto: Heinz Weinreich, Penkun



Bauwerk an der AS „Podejuch“ mit aufgebrachter Fahrbahn (Juli 1937) Foto: Heinz Weinreich, Penkun

Auf der „Buchheide“ wird die Trasse den damaligen Autobahnprämissen wieder gerecht: von hier aus hat man von der Autobahn aus einen freien Blick auf die Oderniederung und den „Dammchen See“, dem südlichen Ende des Stettiner Haffs.

Die Autobahn wird in diesem Bereich gestaffelt geführt, so dass der Autofahrer einen freien Blick auf die Niederung hat. Wegen der tektonischen Gegebenheiten mussten aufwändige Erdarbeiten für die Erstellung des Planums vorgenommen werden.



Bw am Maulbeerweg -Betonieren des 2. Rahmens- (April 1937)
Foto: Heinz Weinreich, Penkun



Blick vom Ihlenberg auf das Planum (März/April 1936)
Foto: Heinz Weinreich, Penkun



Bw am Maulbeerweg -Hinterfüllung des Bauwerks- (1937)
Foto: Heinz Weinreich, Penkun

Eine weitere interessante Brücke ist die Talbrücke bei Höckendorf [Klęskowo]. Die Überbauten bestehen aus durchlaufenden Stahlträgern, die Pfeiler wurden als massive Betonpfeiler ausgebildet.



Talbrücke „Höckendorf“ (ca. 1938)
Quelle: Sammlung Horst Grieger, Hamburg



Bw am Maulbeerweg -Fertiggestelltes Bauwerk- (1937)
Foto: Heinz Weinreich, Penkun



Talbrücke „Höckendorf“ (Juni 1990)
Foto: Peter Gombar, Grafing



Schüttung des Betriebsdamms bei Podejuch (Herbst 1934)
Foto: Heinz Weinreich, Penkun

An der alten AS „Altdamm“ endet der Ausbau der polnischen A 6. In Richtung der alten AS „Bäderstraße“ ist die A 6 ab hier noch mit originaler Betonplattendecke vorhanden. Die „Strecke 54“ endete an der AS „Bäderstraße“. Aus politischen Gründen wurde eine Weiterführung der Autobahn im Anschluss an die „Strecke 54“ in Richtung Königsberg in Angriff genommen. Sie wurde als „Strecke 55“ bezeichnet. Im Mai 1937 erfolgte die Baufreigabe für den Abschnitt AS „Bäderstraße“ - Freienwalde (Pommern), jene für den Abschnitt Freienwalde (Pommern) – Bärwalde datiert auf September 1937.

Nach Durchquerung eines Kiefernwaldes gelangt man bei Wachlin in meist ebenes, landschaftlich ausgeräumtes Ackergelände mit gelegentlichen Sträuchern und Kleinhölzern. Die Gegend ist geprägt von der eiszeitlich hinterlassenen Moränenlandschaft in Form von feuchten Senken und Fischteichen. Auf Grund dieser vielen feuchten Senken mussten beim Autobahnbau etliche Drainagen zur Entwässerung des Planums angelegt werden.

Der Abschnitt AS „Bäderstraße“ - AS „Stargard in Pommern“ wurde im Jahre 1942 in Betrieb genommen. In diesem Abschnitt realisierte man nur die südliche Fahrbahn - meist durch ausländische Arbeitskräfte aus dem damaligem „Protektorat Böhmen und Mähren“ bzw. Polen -. Diese Abschnitte sind heute Bestandteil der Wojwodschaftsstraße 142 [Droga wojewódzka nr 142]. Diese südliche Fahrbahn weist einen Standstreifen auf, dieser ist in Teilbereichen auch bereits für die nördliche Richtungsfahrbahn hergestellt. Den Bauarbeitern diente Reichsautobahnlager als Langzeitunterkünfte.



„Brücke über die Ihna“; Im Hintergrund die Flutbrücke, welche die Zerstörung überstanden hat (2007)

Foto: Falk Engelmann, Bonn



„Brücke über die Ihna“; Die stehen gelassenen Betonstützen im Hintergrund zeugen noch von der Bauphase (2007)

Foto: Falk Engelmann, Bonn



Reichsautobahnlager „Ihnazoll“ (Hinzendorf) an der „Strecke 55“ Quelle: Sammlung Horst Grieger, Hamburg



Reichsautobahnlager „Klein-Wachlin“ an der „Strecke 55“ Quelle: Sammlung Horst Grieger, Hamburg

Weiter östlich erreicht man die Ihna [Ina]. Auffallend ist, dass der Überbau der nördlichen Brücke fehlt. Der Verkehr wird ausschließlich über die südliche Brückenhälfte geführt. Diese ist eine der ganz wenigen noch erhaltenen Spannbetonbrücken aus der Anfangszeit des Autobahnbaus. Der nördliche Überbau wurde im Zuge der Kampfhandlungen während des 2. Weltkrieges zerstört.

Auf der Fortsetzung der Trasse bis zur AS „Freienwalde“ waren bis zur Baueinstellung im Jahre 1942 die Brückenbauwerke und der Erdbau größtenteils fertiggestellt. Dieser Abschnitt wurde erst im Jahre 1975 durch das Aufbringen einer Bitumen-Fahrbahndecke befahrbar gemacht. Weiter in Richtung Osten sind von der Bauphase nur noch Erdarbeiten festzustellen. Die Autobahn sollte weiter über Wangerin, Saaranzig, Falkenburg, Klausshagen, Bärwalde, Bublitz, Treten, Rohr und Bütow zur damaligen deutsch-polnischen Grenze führen.

An der AS „Freienwalde“ endete die Exkursion der AGAB.

Text: Alexander Thewalt, Dieter Stockmann

Am Zustandekommen dieses Flyers haben noch folgende Vereinsmitglieder maßgebend mitgewirkt: Reinhard Arndt, Frank Buchhold, Manfred Dirlam, Falk Engelmann, Peter Gombar, Horst Grieger, Enrico Heide, Lars Kähler, Hans-Werner Schmidt, Wolfgang Seele, Horst Thyges, Roman Wagner, Lech Wardowski.