

## E NATURWISSENSCHAFTEN, TECHNIK, MEDIZIN

### EJ Technik

#### Verkehrstechnik

#### Deutschland

#### Ostpreußen

- 20-1** *Ostpreußen und seine Verkehrswege* / Gerhard Greß, Jörg Petzold. - Fürstenfeldbruck : VGB Verlagsgruppe Bahn ; Essen : Klartext-Verlag. - 30 cm  
[#6407]  
Teil 2. Ab 1945. - 2019. - 214 S. : zahlr. Ill., Kt. - ISBN 978-3-8375-2075-0 (VGB) : EUR 49.95

Im letzten Jahr konnte **IFB** den ersten Band der ostpreußischen Verkehrsgeschichte vorstellen.<sup>1</sup> Der Bildband dokumentierte die allmähliche Erschließung der östlichsten Provinz des Deutschen Reiches durch die Eisenbahn seit 1853. Wie sein Vorgänger ist der vorliegende Bildband<sup>2</sup> ganz überwiegend eine Eisenbahngeschichte. Aus diesem Rahmen fallen nur der nie vollendete Masurische Kanal und die noch im Dritten Reich begonnene Autobahn Elbing-Königsberg. Der Autoverkehr steckte vor dem Zweiten Weltkrieg allerdings noch in den Kinderschuhen.

Der Untergang Königsbergs und der Provinz Ostpreußen 1944/45 war bereits Thema des ersten Bandes. Alliierte Bombenangriffe und der Sturm der Roten Armee auf die Hauptstadt Ostpreußens hinterließen nach der deutschen Kapitulation im April 1945 ein total verwüstetes, zerstörtes Land. Die verbliebene deutsche Bevölkerung wurde bis 1948 vertrieben und durch Neusiedler aus vielen Teilen der Sowjetunion ersetzt. Aus Königsberg wurde Kaliningrad.

Zusätzliche Probleme schuf die auf Betreiben Stalins erfolgte, total willkürliche Grenzziehung mitten durch Ostpreußen. Die nunmehrige Kaliningradskaja Oblast' umfaßte den nördlichen, sowjetischen Teil, der Polen zugesprochene Teil das südliche Ostpreußen mit dem Ermland und Masuren. Polen wie Russen standen vor riesigen Problemen des Wiederaufbaus, von denen man im Zeitalter des Kalten Krieges in der Bundesrepublik nur wenig erfuhr. Nennenswerten Tourismus in Richtung Polen gab es erst nach den Ostverträgen, also nach 1970, und das sowjetisch-russische Ostpreußen blieb, da Sperrgebiet, bis zur Öffnung 1991 nahezu unerreichbar.

---

<sup>1</sup> Teil 1. Bis 1945. - 2018. - 375 S. : zahlr. Ill., Kt. - ISBN 978-3-8375-2063-7 (VGB) : EUR 59.95. - **IFB 19-2**

<http://informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=9672>

<sup>2</sup> Inhaltsverzeichnis: <https://d-nb.info/1170180701/04>

Immerhin hatten die Kampfhandlungen nicht das ganze Schienennetz zerstört. In der dünn besiedelten Region Kaliningrad galt es aber, die Gleise auf die breitere sowjetische Spur umzustellen. Früher wichtige Transitstrecken von Königsberg in die Provinz und nach „Deutschland“ endeten plötzlich an der kaum durchlässigen Grenze bei Heiligenbeil/Mamonowo oder Preußisch Eylau/Bagrationowsk.

Wie der erste Band dokumentiert der üppig illustrierte „Nachkriegsband“ die Entwicklung der polnischen und russisch/sowjetischen Eisenbahnen. Viele der schönen, oft farbigen Fotos haben die Autoren selbst geschossen, etliche aber auch von anderen Eisenbahnenthusiasten übernommen. Es war sicher oft nicht ungefährlich, Bahnhöfe, Züge oder Gleisanlagen wegen ihrer vermeintlichen militärischen Relevanz zu fotografieren. Viele der Aufnahmen sind 20, 30 und mehr Jahre alt, so daß man sich gerne auch welche aus jüngerer Zeit gewünscht hätte. Wenn auch langsam, so hat sich bei den ostpreußischen Verkehrswegen sowohl auf polnischer wie auch russischer Seite doch zuletzt einiges getan, dies allerdings eher im Straßenverkehr. Nehmen wir nur die Autobahn von Kaliningrad/Königsberg über Preußisch Eylau nach Polen, die Trasse von der Hauptstadt in Richtung Gumbinnen/Gusjew und weiter nach Litauen sowie vor allem auch die „Ringautobahn Samland“ (Primorskoje Kolzo) mit Anschluß an den Kaliningrader Flughafen in Chrabrovo. Bei Goldap/Angerapp (Ozersk) wurde vor einigen Jahren ein weiterer Grenzübergang für Pkw geöffnet.

Obwohl sich beide Nationen traditionell wenig mögen, gibt es mittlerweile doch einen regen polnisch-russischen Grenzverkehr. Kaliningrader decken sich in Polen reichlich mit Konsumgütern ein, Polen füllen gern die Tanks ihrer Autos am Pregel auf.

Insgesamt wird deutlich, daß vor allem im Straßenverkehr die Entwicklung vorangeschritten ist. Viele Eisenbahntrassen, nicht nur Kleinbahnen, wurden in Polen wie in Rußland aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben. Immerhin verkehren Fernzüge, die etwa die Exklave Kaliningrad mit der Hauptstadt Moskau und dem russischen Kernland verbinden. Angesichts der großen Entfernungen ist das Flugzeug hier eine gute Alternative. Im Eisenbahn- wie im Straßenverkehr wirft der notwendige Transit durch Litauen aber immer noch Probleme auf.

Gerhard Greß hat das Erscheinen des zweiten Bandes der ostpreußischen Verkehrswege nicht mehr erlebt. Der profilierte Eisenbahnhistoriker starb im April 2019. Einen kurzen Nachruf finden wir auf S. 215. Mit seinem Co-Autor Jörg Petzold hat er einen schönen, sehr instruktiven Bildband zur Verkehrs-, eher Eisenbahngeschichte Ostpreußens geliefert, der nicht nur das Interesse ehemaliger Ostpreußen und deren Nachkommen finden wird.<sup>3</sup> Die vielen

---

<sup>3</sup> So fand der Rezensent (S. 168 - 169) Bilder von der Wolfsschanze bei Rastenburg. Es handelte sich um Fotos von Hitlers Hauptquartier vor und nach dem Attentat des 20. Juli 1944 sowie um einen Zug, der das Waldgebiet der Görlitz gerade in Richtung Angerburg durchquert. - Zu den Ereignissen auf der Wolfsschanze vgl. demnächst: **Der 20. Juli 1944 im "Führerhauptquartier Wolfsschanze"** / Uwe Neumärker ; Johannes Tüchel. - Berlin : Lukas-Verlag, 2020 (Mai). - 250 S. :

Fotos von Bahnhöfen, Reisenden, Lokomotiven, Waggons, Karten, Einträgen aus Kursbüchern sind ohne Zweifel schon jetzt bedeutende kultur- und wirtschaftshistorische Quellen.

Manfred Komorowski

#### QUELLE

Informationsmittel (IFB) : digitales Rezensionsorgan für Bibliothek und Wissenschaft

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/>

<http://informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=10215>

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=10215>