

## **E NATURWISSENSCHAFTEN, TECHNIK, MEDIZIN**

### **EJ Technik**

#### **Verkehrstechnik**

#### **Deutschland**

#### **Ostpreußen**

- 19-2** ***Ostpreußen und seine Verkehrswege*** / Gerhard Greß, Jörg Petzold. - Fürstenfeldbruck : VGB Verlagsgruppe Bahn ; Essen : Klartext-Verlag. - 30 cm  
**[#6407]**  
Teil 1. Bis 1945. - 2018. - 375 S. : zahlr. Ill., Kt. - ISBN 978-3-8375-2063-7 (VGB) : EUR 59.95

Erst mit einiger Verspätung erreichte die Eisenbahn 1853 die nordöstliche Provinz Deutschlands mit ihrer Hauptstadt Königsberg. Der Anschluß an das Eisenbahnnetz Preußens war mit dem relativ kleinen Teilstück von Braunsberg nach Königsberg aber noch längst nicht erreicht. Es sollte noch zwei Jahrzehnte dauern, bis die Reisenden ohne Umsteigen auf der „Ostbahn“ von Berlin nach Ostpreußen und umgekehrt gelangen konnten. Eine detaillierte Karte (S. 38 - 39) zeigt dem Leser schnell den Verlauf der wichtigsten Trassen, etwa die direkteste von Berlin über Küstrin, Schneidemühl, Dirschau, Elbing nach Königsberg. Eine Alternative bot die andere Hauptstrecke über Frankfurt/Oder, Posen, Thorn, Allenstein, allerdings mit Umsteigen im zentralostpreußischen Knotenpunkt Korschen. Von dort erreicht man schließlich Insterburg und Tilsit bequem. Von großer Bedeutung waren die Ost-West-Verbindung von Königsberg über Insterburg und Gumbinnen zur russischen Grenze bei Eydtkuhnen sowie die „Südbahn“ von der Hauptstadt über Preußisch Eylau, Korschen, Rastenburg, Lötzen, Lyck nach Prostken ebenfalls an der russischen Grenze.

Zu den Hauptlinien gesellte sich bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs eine Reihe von Kleinbahnen, die die ländliche, dünn besiedelte Provinz bis in die entlegensten Städtchen, etwa Schirwindt an der russisch-litauischen Grenze erschlossen. Die chronologische Tabelle (S. 41) ermöglicht einen bequemen Überblick, wann zwischen 1852 und 1911 welche Eisenbahnstrecken in Betrieb genommen wurden. So erfährt der Rezensent, daß die ihn besonders interessierende Nebenstrecke Rastenburg-Angerburg 1907 eröffnet wurde.<sup>1</sup> Wie das Inhaltsverzeichnis<sup>2</sup> schnell zeigt, haben die Autoren einen

---

<sup>1</sup> Dies hat ganz persönliche Gründe. Die großelterliche Familie wohnte direkt am Bahnhof Rosengarten, etwa auf der Hälfte der Strecke. Als Fahrschüler mußte mein Vater jahrelang den Weg von dort zum Gymnasium nach Rastenburg und retour zurücklegen. Er hat gerne und oft von seinen Erlebnissen erzählt. Als die

deutlichen Schwerpunkt auf die bisher wenig erforschten Kleinbahnen gelegt.

Wie verwandte eisenbahnhistorische Bücher<sup>3</sup> ist auch der vorliegende Band zunächst ein Bildband, der aber von kürzeren kommentierenden Texten kompetent begleitet wird. Mehr als viele Zeilen sagen uns die vielen abgebildeten Bahnhöfe mit ihrem Publikumsverkehr, die Lokomotiven, die Wagons mit ihren technischen Daten, die Einträge aus historischen Kursbüchern, Fahrkarten usw.

Der Schwerpunkt auf den Eisenbahnen zeigt sich sehr deutlich. Die Autoren gehen aber auch kurz auf die Straßenbahnen in den größeren Städten, die Kraftpost und den kurz vor dem Zweiten Weltkrieg begonnenen Autobahnbau zwischen Elbing und Königsberg sowie den Seedienst Ostpreußen ein. Die Verkehrsgeschichte Ostpreußen wird verknüpft mit den Auswirkungen weltpolitischer Ereignisse, etwa dem Einfall der Russen 1914, dem verlorenen Ersten Weltkrieg mit der Schaffung des Polnischen Korridors, Hitlers Hauptquartier in der Rastenburg Wolfsschanze<sup>4</sup> und schließlich die Eroberung Ostpreußens durch die Rote Armee 1944/45 mit all ihren Zerstörungen.

Zum Vorkriegsband wird sich in Kürze ein zweiter für die Epoche nach 1945 gesellen, die durch die Teilung Ostpreußens folgenreich war. Die Hauptverkehrsadern wurden durch die neue polnisch-russische Grenze zerschnitten. Sie endeten vor bzw. in Preußisch Eylau oder Gerdauen. Viele Ortschaften, gerade im russischen Teil, der Kaliningradskaja Oblast', hatten den Krieg nicht überstanden und Besuche blieben dort bis 1991 unmöglich.

Die seit Jahren mit der Eisenbahn- und Verkehrsgeschichte eng vertrauten Autoren (Fotos auf S. 375) haben mit ihrem reich illustrierten, sorgfältig - gerade vor Ort - recherchierten Band einen wichtigen Beitrag auch zur Kulturgeschichte der Region geliefert. Die Verzeichnis der *Literatur* (S. 375) ist zwar etwas dürftig, die meisten Informationen stammen aber neben eigenen Recherchen aus im *Dankeschön* (ebd.) angeführten, privaten wie öffentlichen Quellen. Leser können sich auf jeden Fall auf den zweiten Band freuen.

Manfred Komorowski

---

Linie 1977 noch existierte, habe ich die Trasse, die mitten durch Hitlers Wolfsschanze (s. u.) führte, auch noch selbst befahren.

<sup>2</sup> <https://d-nb.info/1170180981/04>

<sup>3</sup> Von Gerhard Greß stammen Bände mit ganz verwandtem Titel wie Berlin, Hamburg, Dresden und seine Verkehrswege

<sup>4</sup> Geradezu weltpolitische Bedeutung erlangte die Region, als Hitler nach dem Angriff auf die Sowjetunion 1941 sein Hauptquartier in die Görlitz bei Rastenburg verlegte und dort bis November 1944 blieb. Gleich nebenan, bei Rosengarten und im Mauerwald, hatten die Reichskanzlei und das Oberkommando des Heeres ihr Kriegsquartier bezogen. Die Bevölkerung mußten die vielen Sperrungen bei Besuchen von Staatsgästen klaglos ertragen. Zwei Fotos (S. 340 und 342) dokumentieren etwa das Eintreffen des ungarischen Staatschefs Nikolaus Horthy und Benito Mussolinis, des italienischen „Duce“.

## QUELLE

Informationsmittel (IFB) : digitales Rezensionsorgan für Bibliothek und Wissenschaft

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

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

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