Info 3

Autobahngeschichtliche Sammlung Erkner

Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte (AGAB) e. V

Autobahnmeisterei Erkner

Autobahngeschichtliche Sammlung

ARBEITSGEMEINSCHAFT AUTOBAHNGESCHICHTE (AGAB) e.V.
Gemeinnütziger Verein
Postfach 1151
D-15531 Erkner

www.autobahnmeisterei-erkner.de
info@autobahnmeisterei-erkner.de
www.autobahngeschichte.de

2014

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 **Ha**nsestädte **Fr**ankfurt **Ba**sel) und die MÜLEIBERL (**Mü**nchen **Lei**pzig **Berl**in) 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. So konnte bereits am 23.09.1933 an der Mainbrücke von Frankfurt am Main der erste Spatenstich für die Strecke Frankfurt - Darmstadt zelebriert werden.
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 erste Autobahnteilstück 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.

Um die Niederlage hinauszuzögern, zerstörte das deutsche Militär 1945 auch zahlreiche Autobahnbauwerke. 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.

Mühlenfließbrücke in Rüdersdorf

Dahmebrücke mit montiertem Hubjoch zum Heben der Träger

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.

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

Dahmebrücke: Heben der Träger

Einen so umfangreichen Neubau wie in der Bundesrepublik gab es in der DDR nicht. Die Breite der Fahrspuren blieb so, wie sie in den dreißiger Jahren gebaut worden war. Ein Neubau von Autobahnen erfolgte 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 war von der Bundesrepublik gefordert und auch von ihr finanziert worden, 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 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 wachsenden Verkehrsaufkommen, das in Folge der Wiedervereinigung entstand, nicht mehr standhalten und eine umfangreiche Erneuerung und Verbesserung wurde notwendig. Dies setzte man dann mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit in die Tat um.

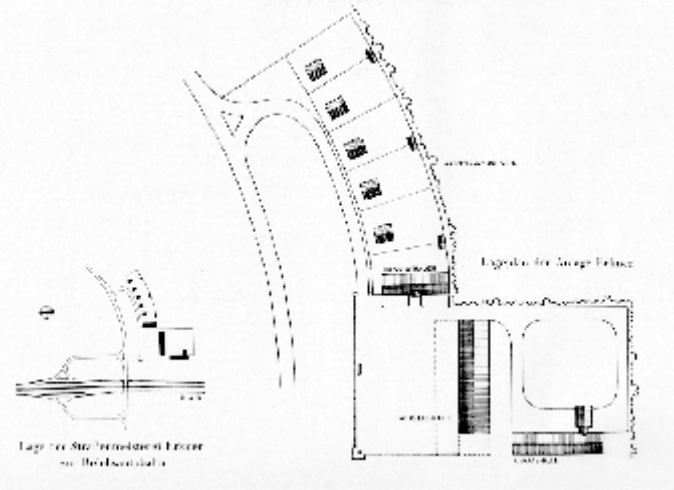
Autobahnmeisterei Erkner

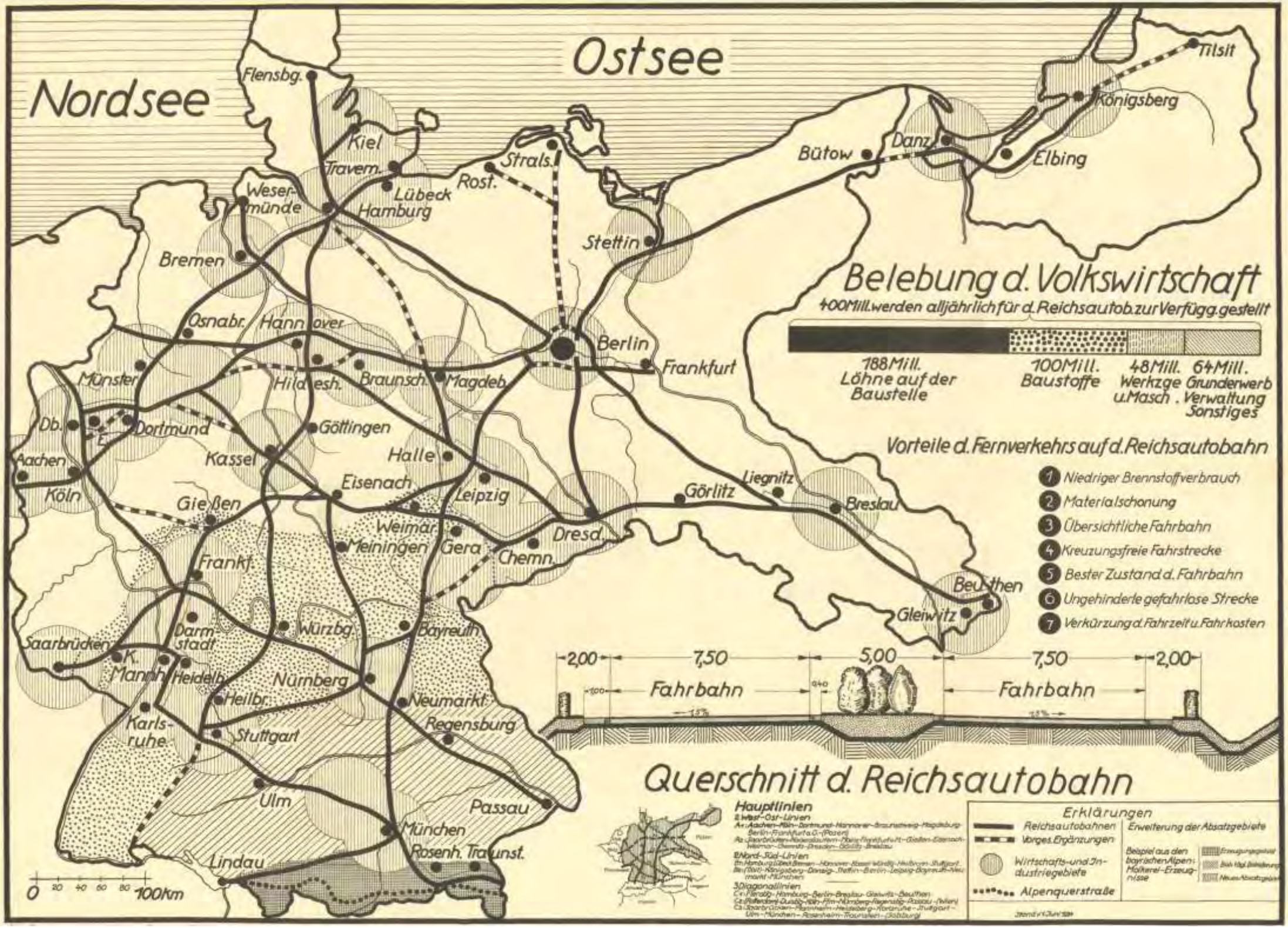
1937 wurde an der Anschlussstelle Erkner der 2000. fertiggestellte Autobahnkilometer gefeiert. Dabei wurde der Abschnitt von der heutigen AS Weißensee, über das AD Spreeau (A10) bis zur AS Frankfurt/O (A12) dem Verkehr übergeben. In diesem Zusammenhang erfolgten in Deutschland weitere Verkehrsfreigaben. 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 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 (*) 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....."

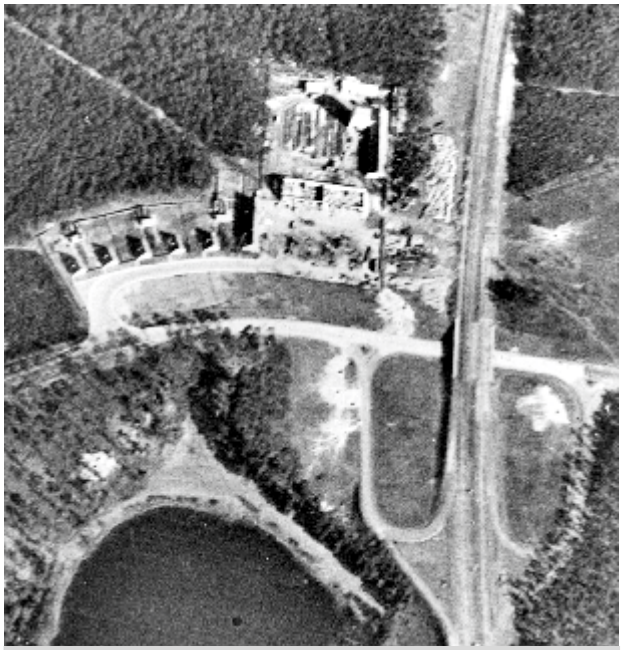
(*) Prof. Friedrich Tamms 1904 - 1980
1934 wird Tamms für die Gestaltung von Hochbauten der neuen Reichsautobahn hinzugezogen und 1935, zusammen mit dem Ingenieur Bonatz, zum beratenden Architekten der Organisation Todt ernannt. Ergebnis dieser Arbeit sind zahlreiche Bauwerke wie die Typentankstelle Fürstenwalde, die Torbrücken um Berlin und Meistereigehöfte.





Nordsee
Ostsee
Flensbg.
Kiel
Travem.
Lübeck
Hamburg
Weser-
münde
Rost.
Strals.
Stettin
Bremen
Osnabr.
Hannover
Berlin
Frankfurt
Münster
Hildesh.
Braunsch.
Magdeb.
Db.
E.
Dortmund
Göttingen
Aachen
Kassel
Halle
Köln
Eisenach
Leipzig
Gießen
Weimar
Meiningen
Gera
Chemn.
Dresd.
Görlitz
Liegnitz
Breslau
Frankf.
Beuthen
Gleiwitz
Darm-
stadt
Würzbg.
Bayreuth
Saarbrücken
K.
Mannh.
Heidelb.
Nürnberg
Heilbr.
Neumarkt
Karls-
ruhe
Stuttgart
Regensburg
Ulm
Passau
München
Rosenh.
Traunst.
Lindau
0 20 40 60 80 100km
Tilsit
Königsberg
Danz.
Bütow
Elbing
Belebung d. Volkswirtschaft
400 Mill. werden alljährlich für d. Reichsautob. zur Verfügg. gestellt
188 Mill. Löhne auf der Baustelle
100 Mill. Baustoffe
48 Mill. Werkzge u. Masch.
64 Mill. Grunderwerb Verwaltung 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
2,00
7,50
5,00
7,50
2,00
Fahrbahn
Fahrbahn
Querschnitt d. Reichsautobahn
Hauptlinien
Erklärungen
Reichsautobahnen
Vorges. Ergänzungen
Wirtschafts- und Industriegebiete
Alpenquerstraße
Erweiterung der Absatzgebiete
Beispiel aus den bayrischen Alpen: Molkerei-Erzeugnisse

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
© GeoBasis-DE/LGB 2010

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.

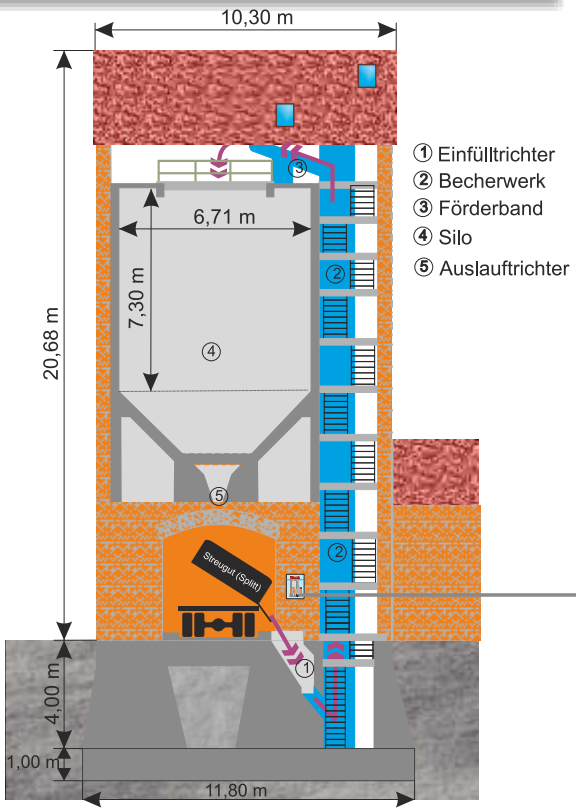
Baumaterial und Geräte mussten zu DDR-Zeiten bilanziert werden und wurden zugeteilt. Das traf ebenso für Material und Geräte für den Betriebs - und Unterhaltungsdienst zu.

Gruppenbild

Arbeiten an der Hofbefestigung in den fünfziger Jahren

Autobahngeschichtliche Sammlung

Der Siloturm der AM Erkner, in dem heute unsere Autobahngeschichtliche Sammlung untergebracht ist, wurde im Januar 1942 in Betrieb genommen und bis in die fünfziger Jahre als Streugutsilo für Splitt 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. Ein weiteres Silo dieser Bauart stand in der AM Fürstenwalde. Dieser Turm mußte leider wegen seines baulichen Zustands in den 90er Jahren abgerissen werden. Somit steht in Erkner das deutschlandweit einzige Streugutsilo dieser Bauart. Diese Tatsache war noch mehr ein Grund, in Erkner eine Autobahngeschichtliche Sammlung aufzubauen. Eröffnet wurde die Sammlung mit einem Tag der offenen Tür am 5. Juni 2009.

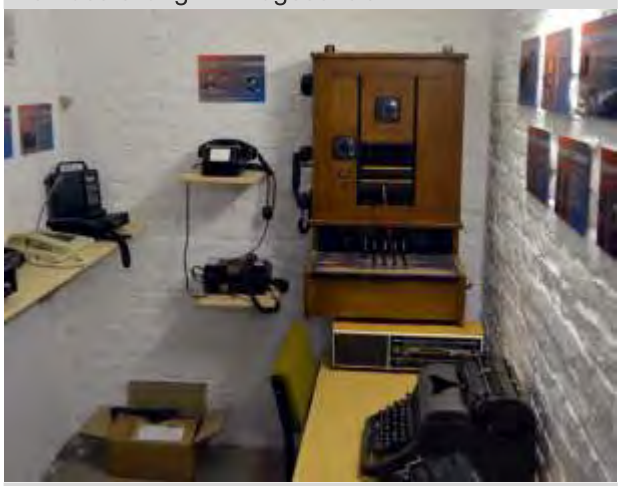


Streugutsilos in Erkner und Fürstenwalde

Das Obergeschoß vor und nach der Restauration

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

Die Ausstellung im Erdgeschoß



Büro- und Nachrichtentechnik aus über sieben Jahrzehnten

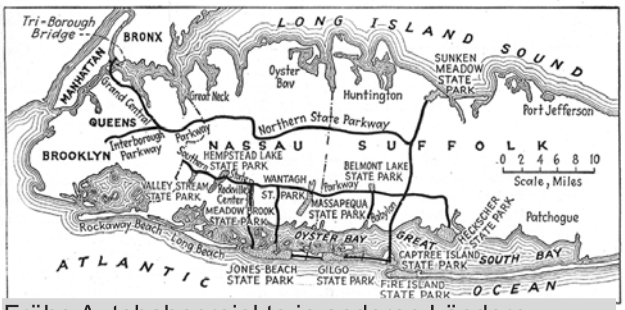
Dank der Unterstützung von Firmen, Behörden, Dienststellen und Einzelpersonen können wir den Bestand der Sammlung ständig erweitern.

Als ein besonderes Interessengebiet der Sammlung hat sich das Thema Winterdienst herausgebildet. Neben Schriftgut zu diesem Thema können wir auch Technik aus 70 Jahren Winterdienst zeigen.
Die Dieselelektrische Raupenschneefräse, die seit dem Sommer 2013 zum Bestand unserer Sammlung gehört, konnte dank Spenden und der Unterstützung von Freunden unserer Sammlung, teilweise restauriert werden. Mit Schaubildern können wir die Technik und die Funktionsweise der Fräse verdeutlichen. Leider werden wir sie nicht wieder fahrbereit machen können. Das würde unsere Mittel und Kräfte bei weiten übersteigen.

Dieselelektrische Raupenschneefräse (DER)
Baujahr 1941

Im Führerstand der Schneefräse

Einige Themen, die in unserer Sammlung näher behandelt werden:



Frühe Autobahnprojekte in anderen Ländern

Die Tankstellen vom Typ “Fürstenwalde”

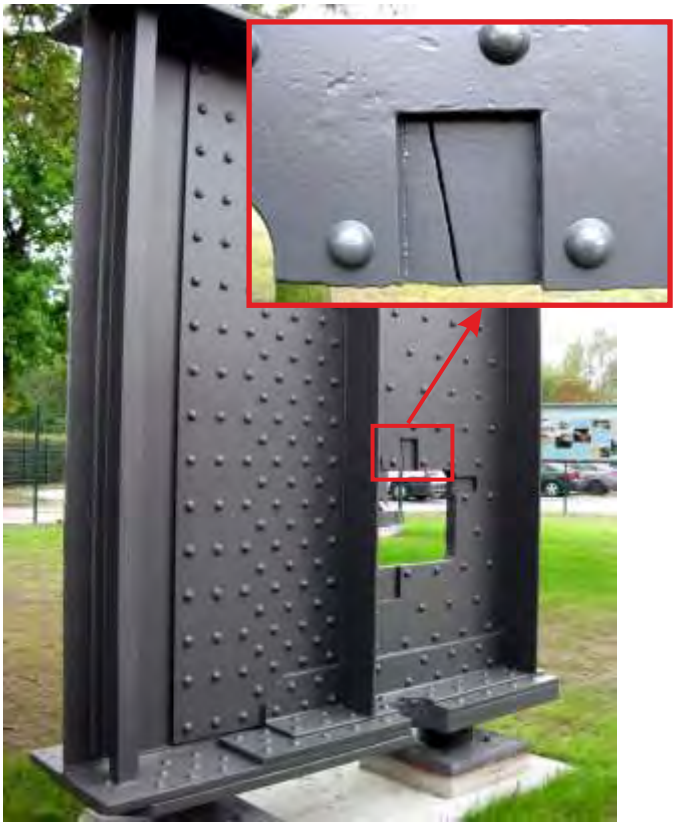
Der ,,Berliner Bär" an den Torbrücken der Autobahnen um Berlin

Bauwerke 13 bis 16, die “Rüdersdorfer Brücken”

Im Zuge des Neubaus der Rüdersdorfer Brücken wurde auch ein Denkmal dazu errichtet. Es zeigt Träger, Lager und ein Stück der Fahrbahnplatte der alten Mühlenfließbrücke und befand sich in unmittelbarer Nähe dieser Brücke. Es wurde 1996 zusammen mit den Rüdersdorfer Brücken eingeweiht. Im Jahr 2014 wurde das Denkmal in die AM Erkner umgesetzt (s. Titelbild).

„Der Knall von Rüdersdorf“
In der Nacht vom 02. zum 03. Januar 1938 bei einem in kurzer Zeit eintretenden Temperaturabfall von 0° auf -12° C rissen an der Mühlenfließbrücke an zwei Stellen mit kanonenartigem Knall die aus 39 mm dicken Wulstprofilen bestehenden Untergurte und die Stege bis in die oberen Bereiche.

Auf Grund der ingenieurteschnischen Bedeutung wurde die mit genieteten Laschen reparierten Schadensteile ebenfalls ausgebaut und ist nun in Erkner zu besichtigen.



Im Außenbereich werden weitere Zeitzeugen des Baues und des Betriebsdienstes gezeigt

Die Besichtigung unserer Autobahngeschichtlichen Sammlung ist nach Absprache möglich.

Telefon: 0152 02647761
Fax: 03212 3873303
Mail: info@autobahnmeisterei-erkner.de
Post: Autobahnmeisterei Erkner; An der Autobahn 1; 15537 Erkner

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 Helmut Schneider und durch die Bereitstellung von Fotos durch Herrn Harpain und dem Archiv der NL Autobahn unterstützt.

Der Druck der Info wurde ermöglicht von:

KOMMZEPT.
Ingenieurbüro Hausmann e.K.
www.kommzept.com