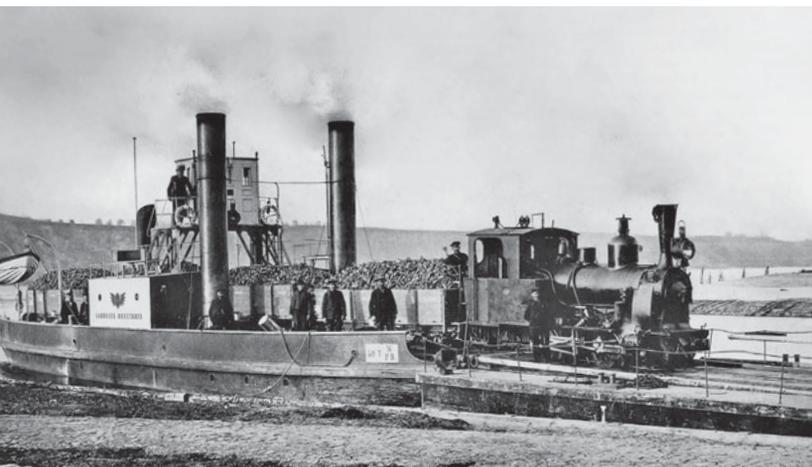


Teil 1 bis 1945

Ostpreußen

und seine Verkehrswege

Gerhard Greß
Jörg Petzold







Ostpreußen

und seine Verkehrswege

Gerhard Greß
Jörg Petzold





Vorsatz-Aufnahme: Die Kreisstadt Wehlau, an der Ostbahn zwischen Königsberg und Insterburg sowie an der Reichsstraße 1 gelegen, konnte auf eine lange Geschichte zurückblicken. Berühmt war der alljährlich stattfindende Pferdemarkt. Die kurz nach 1900 entstandene Aufnahme dokumentiert die Bedeutung Wehlaus. Links im Bild: eine der dreifach gekuppelten Güterzugloks der Gattung G 4 (bis 1877 G 3), von der zwischen 1867 und 1899 über 2.300 Exemplare beschafft wurden. Den eigentlichen Mittelpunkt bilden jedoch die drei kleinen, festlich gekleideten Mädchen. Instytut Sztuki Polskiej Akademii Nauk w Warszawie

Aufnahme Vorseite: Über die Ostbahn nach Ostpreußen. Im Sommer 1935 passiert ein Reisezug die 1891 eröffnete Nogatbrücke in Marienburg, wenige Minuten später wird er in den Bahnhof Marienburg einfahren. Auf der turmbewehrten Brücke aus dem Jahr 1857 waren die ursprünglichen Ostbahn-Gleise längst entfernt worden. Sie diente damals nur noch dem Straßenverkehr sowie den Zügen der Westpreußischen Kleinbahnen-AG nach/von Kalthof. Dr. Paul Wolff & Tritschler

Aufnahme oben: Von Memel und Cranz aus bestanden mit der Cranz-Memel-Linie täglich mehrere planmäßige Schiffsverbindungen über das Kurische Haff nach Schwarzort, Nidden und Rositten. Außer dem Dampfer „Memel“ und dem modernen Motorschiff „Kurisches Haff“ setzte man auf dieser Linie auch den Dampfer „Cranz“ ein, der bei der Ankunft in Cranz/Cranzbeek freundlich begrüßt wurde. Von hier aus bestanden direkte Anschlüsse zur Königsberg-Cranzer Eisenbahn mit Zügen nach Königsberg. Sammlung (Slg.) Jörg Petzold

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

ISBN: 978-3-8375-2063-7

© 2018 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Umschlaggestaltung: Kathleen Baumann

Gestaltung/Produktion: Gerhard Greß

Preprint: Jan Freckmann

Gesamtherstellung: Fotolito Varesco, Auer (Südtirol)

Inhalt

• Vorwort	4
• Ostpreußen, ein Überblick	6
• Ein Blick zurück	24
• Die Eisenbahn kommt	34
• Ostpreußen im Ersten Weltkrieg – und danach	62
• 11. Juli 1920	79
• Ostpreußenhilfe	82
• Ostpreußens Klein- und Privatbahnen	88
• Die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft	92
• Klein- und Privatbahnen im Samland	100
Königsberg-Cranzer Eisenbahn	102
Samlandbahn	111
Fischhausener Kreisbahn	119
Kleinbahn Groß Raum – Ellerkrug	122
• Die Ostpreußische Kleinbahnen-AG	124
• Insterburger Kleinbahn (I.K.B.)	130
I.K.B., Bahnverwaltung Insterburg	131
I.K.B., Bahnverwaltung Neukirch	142
I.K.B., Bahnverwaltung Tilsit-Brückenkopf	147
I.K.B., Bahnverwaltung Heydekrug	155
Pillkaller/Schloßberger Kleinbahn	157
Wehlau-Friedländer Kreisbahn	165
Königsberger Kleinbahn	171
Rastenburger Kleinbahnen	179
Wöterkeim-Schippenbeiler Kleinbahn	189
Oletzkoer/Treuburger Kleinbahn	193
Lycker Kleinbahn	197
Ortelsburger Kleinbahn	201
Memeler Kleinbahn	206
Kleinbahn Tharau – Creuzburg	214
Haffuferbahn	218
Kleinbahn Marienwerder	225
• Westpreußische Kleinbahnen-AG	233
• Ostpreußen in den 20er und 30er Jahren (mit Seedienst Ostpreußen)	237
• Union, Schichau und Steinfurt	294
• Die Kraftpost in Ostpreußen	308
• Auswahl geänderter Ortsnamen	316
• Autobahnbau in Ostpreußen	317
• Ostpreußenfahrt	321
• Goebbels, Koch und Göring	325
• Ostpreußen, vom Blitzkrieg in den Untergang	329
Hitlers Hauptquartier Wolfsschanze	340
• Ostpreußen geht verloren – Zeitzeugen erinnern sich	358
• Dankeschön/Literatur	375

Liebe Leserinnen und Leser,

um es vorweg zu sagen: Ostpreußen ist ein schwieriges und zugleich schönes Thema. Schwierig vor allem aufgrund der politischen Ereignisse zwischen 1933 und 1945 sowie der Folgen danach, schön wegen der landschaftlichen und geschichtlich-kulturellen Vielfalt. Und trotz ihrer völkerrechtlichen Fragwürdigkeit sollen hier auch nicht die Beschlüsse der Potsdamer Konferenz (17. Juli bis 2. August 1945) über die zukünftigen Grenzen Deutschlands revidiert werden. Nach Kriegsende wurden die deutschen Ostgebiete auf Betreiben Stalins Polen zugesprochen bzw. zunächst „unter deren Verwaltung“ gestellt, wobei der nordöstlichste Teil davon – Ostpreußen – je zur Hälfte an Polen und die Sowjetunion fiel. Die Westalliierten billigten dieses Vorgehen zwar, mit etwas mehr Weitblick und entschiedenerem Auftreten hätten sie jedoch die nächste menschliche Tragödie verhindern können. So verloren rund 14 Millionen deutsche Bewohner ihre angestammte Heimat für immer – aber auch viele Polen. Denn durch den Hitler-Stalin-Pakt vom 24. August 1939 hatte Stalin den östlichen Teil Polens (Curzon-Linie) erhalten, den er nach Kriegsende 1945 nicht mehr zurückgab. Initiator der gesamten Katastrophe war jedoch Hitler, der jedes Menschen- bzw. Völkerrecht missachtete und dessen verbrecherische Politik in den furchtbaren Zweiten Weltkrieg führte.

Durch den im Dezember 1970 unterzeichneten und am 17. Mai 1972 ratifizierten Warschauer Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Volksrepublik Polen über die Grundlagen der Normalisierung ihrer gegenseitigen Beziehungen war es einfacher geworden, diejenigen Gebiete östlich von Oder und Lausitzer Neiße zu besuchen, die bis 1945 zu Deutschland gehörten. Selbst die anfangs zeitraubende Beschaffung eines Visums bei der polnischen Botschaft in Bonn hinderte in den folgenden Jahren schier unzählige Menschen nicht daran, ihre verlorene Heimat wiederzusehen, die sie innerlich nie aufgegeben hatten.

Als vor 20 Jahren mein Sonderheft über „Die Eisenbahn in Ostpreußen“ verlegt wurde, fragte mich ein ehemaliger Königsberger: *„Wie kommt ein Freiburger aus dem äußersten Südwesten Deutschlands dazu, sich für den äußersten Nordosten zu interessieren und sogar darüber zu schreiben?“* Die Antwort „Geschichte und Geo-

graphie waren in der Schule meine Lieblingsfächer“ wäre jedoch zu einfach gewesen. Das Grundinteresse war vielmehr auf meinen Vater Josef Greß zurückzuführen, dessen Fotoalbum mit zahlreichen Ostpreußenbildern ich als Junge immer wieder durchstöberte, wobei es mir diejenigen von den Fischerbooten auf dem Kurischen Haff besonders angetan hatten. Im Winter 1940/41 war er mit seiner Einheit von Frankreich nach Gumbinnen in Ostpreußen verlegt worden und nutzte dort die wenigen freien Stunden, um Land und Leute kennenzulernen. Aber es war Krieg und für einen Soldaten ergaben sich nur wenige Ausflugsmöglichkeiten. Doch in den Ostertagen am 13./14. April 1941 besuchten er und die ganze Truppe die Hauptstadt Ostpreußens. Dorthin kam man wahrlich nicht alle Tage, denn die Entfernung Freiburg – Königsberg betrug immerhin rund 1.455 km. Mein Vater sowie der geschichtsorientierte Unterricht mehrerer Klassenlehrer haben mein Geschichtsbewusstsein und Politikverständnis stark beeinflusst.

Als zu Beginn der siebziger Jahre mein Reisefreund Prof. Dr. Thomas Grumme und ich die erste Tour nach Ostpreußen unternahmen, musste diese fast militärisch exakt geplant werden, denn in den besuchten Gebieten bestand damals fast keine touristische Infrastruktur. Glücklicherweise hatte die international tätige Novotel-Gruppe bereits Hotels in Posen/Poznan und Allenstein/Olsztyn eröffnet. Ältere Hotels aus deutschen Tagen waren meist nicht mehr empfehlenswert. An Tankstellen konnte nur mit Benzingutscheinen bezahlt werden. In Erwartung der im real existierenden Sozialismus herrschenden Mangelwirtschaft nahmen wir von zu Hause für unterwegs Reiseproviand einschließlich Getränke mit. Dies bewährte sich, als wir in einer Bäckerei in Osterode/Ostróda (Ostpr.) nicht bedient wurden, nachdem wir als Deutsche erkannt worden waren. Es ergab sich aber auch gutes, freundschaftliches Einvernehmen, sowohl bei der Unterstützung zum Auffinden historischer Orte bzw. Gebäude als auch beim Austausch von Gedanken über das bereiste Gebiet. Bei aller Vorsicht nicht zu verhindern waren in meinem Fall Festnahmen und Filmbeschlagnahmungen durch die polnische Miliz wegen „Fotografierens verbotener Objekte“, zu denen vor allem Eisenbahnen, Brücken, öffentliche Gebäude wie Postämter usw. gehörten.



Ostpreußen mal anders, hier auf einer 1974 von Gerhard Greß (Kürzel „GG“) gezeichneten Karte.

Liebe Leserinnen und Leser, dieses Buch erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es führt Sie mit seltenen Fotografien/Abbildungen durch Ostpreußen, das bis heute nichts von seiner landschaftlichen Schönheit und seinem magischen Reiz verloren hat. Zu einer ehrlichen Geschichtsschreibung gehören natürlich auch die jahrhundertlang üblichen Namen preußischen oder slawischen Ursprungs, von denen viele ab 1938 von den National-

sozialisten mit Fantasienamen „verdeutsch“ wurden. Über alle Geschehnisse hinweg möchte dieses Buch jedoch vor allem zu einem freundschaftlichen und respektvollen Miteinander zwischen Polen, Litauern, Russen und Deutschen beitragen.

**Freiburg und Dresden 2018,
Gerhard Greß und Jörg Petzold**



Ost preußen

– ein Überblick –

In der Verfilmung eines Buches des berühmten deutschen Schriftstellers Erich Kästner beginnt eine Szene mit dem Satz: „Meine Damen und Herren, wir nähern uns einer erhabenen Landschaft“. Mit treffenderen Worten könnte auch dieses Buch nicht beginnen, denn mit Ostpreußen verbinden sich besondere Vorstellungen: herrliche, von Moränenhügeln, Flussniederungen und Moorgebieten durchzogene Landschaften mit Elchen und Störchen, tiefdunkle Wälder und zahllose Seen, die Bernsteinküste, berühmte Seebäder, auf dem Kurischen Haff kreuzende

Fischerkähne mit geschnitzten Wimpeln und wandernde Sanddünen auf der Nehrung, das Frische Haff mit dem hoch aufragenden Dom in Frauenburg, Trakehnen und seine berühmten Pferde, mächtige Ordensburgen und wehrhafte Städte, schattenspendende Baumalleen entlang der Chausseen, Kornfelder, soweit das Auge reicht, die legendäre Ostbahn Berlin – Königsberg – Eydtkuhnen sowie Industrien und Unternehmen von Weltruf.

Ostpreußen erstreckte sich entlang der Ostseeküste vom Weichseldelta bis Memel bzw. Nimmersatt, der nörd-