

Reichsautobahn Berlin-Królewiec na obszarze Żuław Wiślanych.

Na rozległym i depresyjnym obszarze Żuław Wiślanych położonym między rzekami Wisła i Nogat - prawdopodobnie w latach 1940-1942 - realizowano prace ziemne nad kolejnym odcinkiem Reichsautobahn Berlin-Królewiec. Prowadzono je w kierunku Elbląga na odcinku o długości około 6 km - od południowo-zachodnich okolic obecnej wsi Stawiec do zachodniego brzegu rzeki Święta, gdzie ostatecznie je przerwano. Nieliczne mapy topograficzne i materiały archiwalne sprzed roku 1939 jako "punkt 0 km" gotowego odcinka Elbląg-Królewiec wskazują miejsce na wschodnim brzegu zakola rzeki Nogat w okolicach wsi Jazowa (Hakendorf-Robach). Jednak w praktyce kończył się on po zachodniej stronie czynnego węzła Elbląg-Zachód - więc odcinek między tymi punktami jest jak na razie wyłącznie przedmiotem hipotez i przypuszczeń.

1. Ślady w okolicy wsi Stawiec (2004-2022).

Jeszcze do niedawna był to ostatni najlepiej widoczny fragment prac na tym odcinku. Na zdjęciu lewym (2004 r.) miał formę wyraźnie widocznego pasa ziemi porośniętego już drzewami, krzakami i bagienną trzciną. Jednak już na zdjęciu prawym (2017 r.) jest prawie całkowicie niewidoczny - jego obszar scalono z okolicznymi polami uprawnymi.



© Google Maps (2004 & 2017).

Jego dużo mniej widoczne pozostałości są więc obecnie widoczne poza okresem wegetacji roślin i wraz z upływem czasu coraz trudniej będzie już udowodnić ich istnienie oraz pierwotne przeznaczenie.



© Geoportal.gov.pl (2022).

2. Ślady w okolicy rzeki Święta (2004).

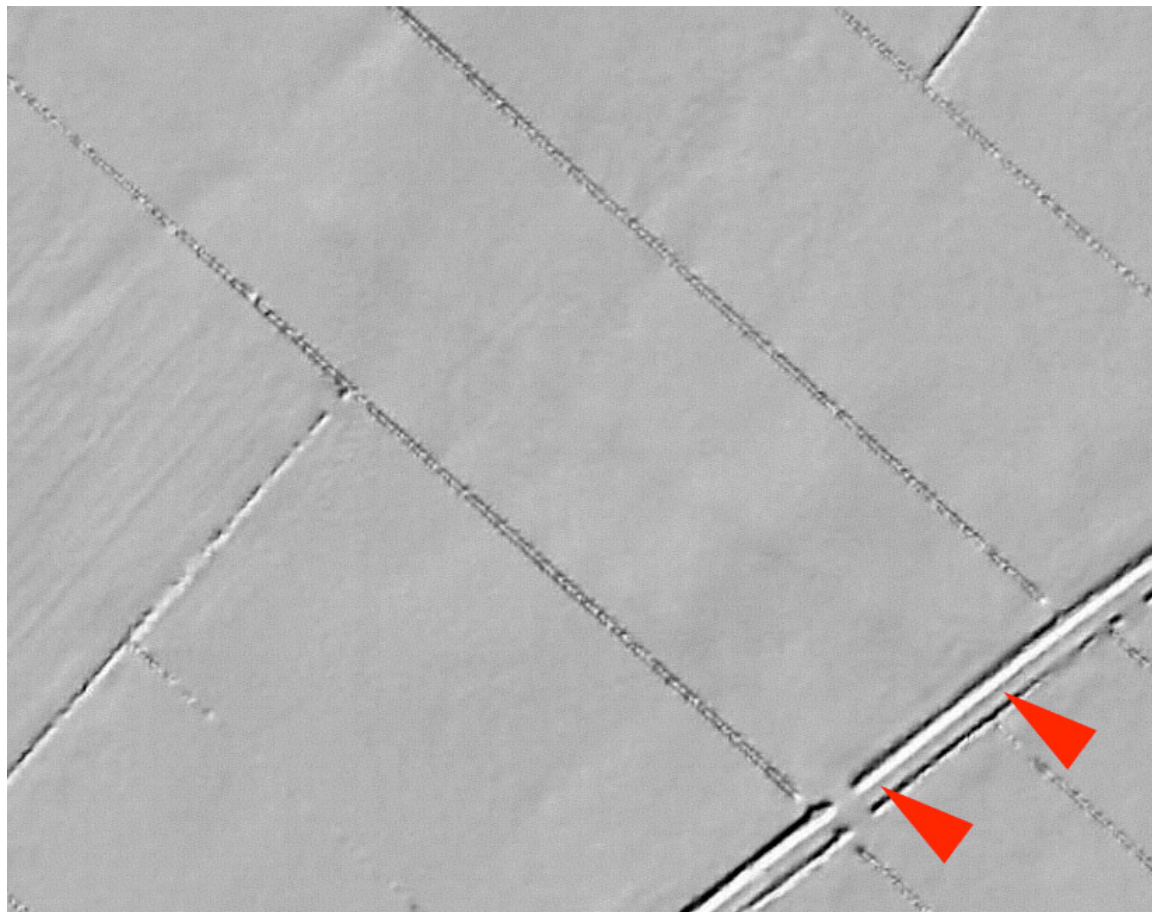
O wiele wcześniej podobny los spotkał już niestety ślady na pozostałym odcinku prac. W wyniku długoletniej uprawy ziemi na której się znajdowały - uległy one już prawie całkowitemu zatarciu do stopnia mało zrozumiałych i czytelnych plam. Na zdjęciu niżej - końcowy odcinek biegnący do rzeki Święta (w prawym dolnym rogu) według stanu z roku 2004. Dla lepszej oceny sytuacji - cienkimi czerwonymi liniami zaznaczyłem zakres oczyszczonego niegdyś pasa ziemi, który z obydwu stron otaczały łańcuchy ziemnych przyzm.



© Google Maps (2004)

Bezpośrednio w terenie nie widać tam już absolutnie niczego. Znalezienie wszystkich śladów tego odcinka na współczesnych zdjęciach satelitarnych i lotniczych jest trudne. Wymaga to analiz wielu fotografii zrobionych w ciągu wielu lat i o różnych porach roku, ponieważ nigdy nie są widoczne wszystkie jednocześnie - oraz rzadko w czytelnej jakości i formie.

Usługa LIDAR (laserowy skan terenu) oferuje większe szanse na znalezienie wielu rzeczy niewidocznych na zdjęciach SAT i bezpośrednio w terenie. Także i w tym wypadku ujawnia więc bardzo słabo widoczne już *pozostałości dwóch równoległych rzędów ziemnych pryzm* jakie powstały w związku z realizacją tego projektu.

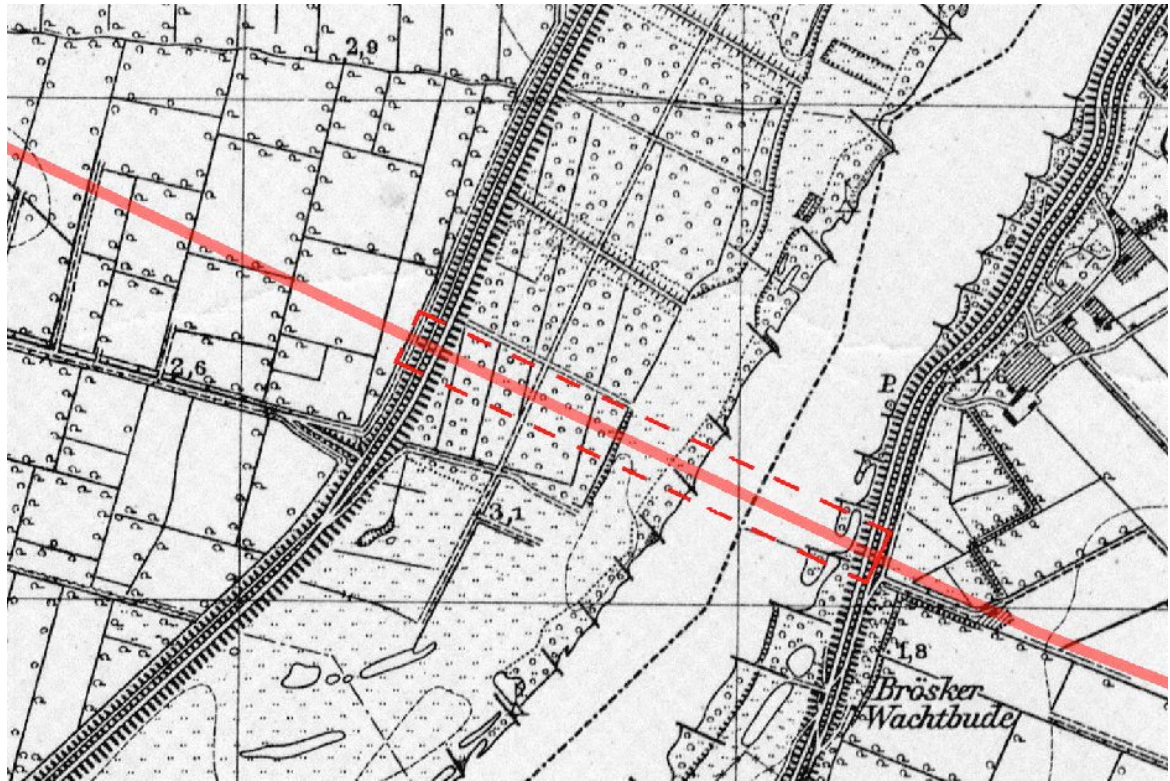


© Geoportal.gov.pl (2016)

Ze zmierzonej realnej szerokości zebranego pasa ziemi, którego zakres można ustalić według dobrze zachowanego do niedawna odcinka koło obecnej wsi Stawiec i rozstawu rzędów ziemnych pryzm, można wywnioskować, że ten odcinek miał przebiegać po niewielkiej wysokości nasypie o maksymalnej wysokości 2-3 metrów.

4. Most na rzece Wisła (1941).

Obiekt inżynierski o wstępnie określonej lokalizacji na 924,7 kilometrze rzeki Wisła Jszcze w roku 1941 znajdował się na etapie prac projektowych i konsultacji, w trakcie których rozważano koncepcję w postaci mostu wiszącego. W terenie nie podjęto żadnych prac z nim związanych.



© Piotr Zembrzusi (2019).

Krótkie przedstawienie tego mało znanego fragmentu historii Reichsautobahn na terenie obecnej Polski jest tylko wstępem do dalszych badań, które nieco pełniej przedstawia moja stale uzupełniana rekonstrukcja prawie całego projektu w skali 1:2 000.

Piotr Zembrzusi, 19 września 2022 r.