

Einsatz Deutscher Straßenbauer im Osten

Neben die Anforderungen an die soldatischen Fähigkeiten und den Kampfgeist unserer unvergleichlichen Wehrmacht treten bei der Niederringung der sowjetischen Massenheere noch die Schwierigkeiten durch die riesigen Entfernungen und die seelische Belastung aus der unsagbaren Trostlosigkeit des bolschewisierten Landes und seiner Menschen. Wenn trotzdem Erfolge von weltgeschichtlicher Bedeutung in einem noch nie erreichten Ausmaß erzielt werden konnten, so ist die ungeheure Leistung des deutschen Soldaten um so höher zu bewerten und verpflichtet zu nie versagender Dankbarkeit. Die nunmehr zum Aufbau und der Erschließung der von den Sowjets gesäuberten Gebiete eingesetzten Organisationen sind zwar an den unmittelbaren Kämpfen der Front teilweise weniger beteiligt, müssen aber neben den sonstigen außerordentlich großen, oft den letzten Einsatz verlangenden Anforderungen noch die unendliche Weite des Raumes und vor allem die niederdrückende Seelenlosigkeit des Landes überwinden, das in seinem jetzigen Zustand in nichts anklingt an das ihnen vertraute deutsche Landschaftsbild. Diese Männer arbeiten unter sehr schweren Bedingungen, dazu fern von der Heimat und ihrer Familie, in einer Umgebung, der zwanzig Jahre Sowjetherrschaft ihren Stempel aufgedrückt haben.

Dem deutschen Straßenbauer wurde mit der Unterhaltung und dem Ausbau des mehr als bescheidenen sowjetischen Straßennetzes im Hinblick auf die überragende Bedeutung des gesicherten Nachschubes eine überaus dringende und ungeheuer wichtige Aufgabe übertragen, bei der er seine äußersten Kräfte, seine sämtlichen Erfahrungen und Kenntnisse in die Waagschale legen muß. Hier können nur ganze Männer bestehen, die jeder Lage gewachsen sind und sich von keiner Schwierigkeit unterkriegen lassen bei der Bewältigung ihres Auftrages.

Die „Rollbahn“ von Minsk nach Moskau wurde von der Organisation der Reichsautobahnen übernommen, die dabei auf ihre geschulten und bewährten Kräfte zurückgreifen konnte. Hier haben die Männer der Reichsautobahn nun selbst Gelegenheit, die mit so viel Propaganda angekündigte sowjetische Autostraße mit den deutschen Reichsautobahnstrecken zu vergleichen. Während letztere mit äußerster Sorgfalt geplant und mit besonderem Verständnis in die Landschaft ein-

gefügt wurden, erscheint die von den Sowjets so oft gerühmte Rollbahn nach Moskau in ihrem bisher fertiggestellten Teilstück von Minsk nach Smolensk äußerst nüchtern, sie betont gleichsam noch den öden, steppenartigen Eindruck des Landes. Die Autostraße ist etwa 12 m breit, mit Asphalt- oder Pflasterdecke befestigt und ohne Unter- oder Überführungen angelegt. Sie dient nicht nur dem Kraftverkehr, sondern wird auch von Pferdefuhrwerken und Schlitzen aller Art durchfahren. Außerdem dient sie als kürzester Verbindungsweg dem auf sowjetischen Überlandstraßen vorhandenen sehr lebhaften Fußgängerverkehr (Abbildung oben links). Soweit bei dem Bau der Autostraße Bodenmassen fehlten, wurden sie einfach rechts und links der Trasse entnommen, so daß ungezählte Erdlöcher und Entnahmestellen entlang der Straße zurückblieben. Einen Eindruck von den bescheidenen Ansprüchen dieser Autostraße vermittelt die Abbildung unten links, eine Aufnahme von dem Zubringer Smolensk unmittelbar vor der Einmündung in die Bahn. Wie bei den meisten größeren Bauvorhaben in der Sowjetunion wurden auch bei dem Bau der Autostraße Minsk—Moskau Strafgefangene in großer Anzahl eingesetzt. Die Gefangenen mußten nach Beendigung ihrer täglichen Zwangsarbeit die unvorstellbar primitiven Sammellager neben der Straße aufsuchen, wo sie von GPU.-Posten an besonderen Beobachtungstürmen schärfstens bewacht wurden. Die Abbildung oben rechts zeigt ein solches Lager, das jetzt im Winter einen noch trostloseren Eindruck als sonst macht. Zwischen diesen GPU.-Strafarbeiterlagern und unseren an ausgesucht reizvollen Punkten und mit viel Liebe errichteten Reichsautobahn Wohnlagern liegt eine Welt. Von dem sonstigen „hohen Stand der Lebensbedingungen“ im Sowjetparadies zeugt die Abbildung unten rechts, ein Bauerndorfhaus unmittelbar neben der Autostraße.

Die aus dem Personalbestand der Obersten Bauleitungen der Reichsautobahnen entnommenen Männer sahen sich bei ihrem Einsatz von Anfang an vor Aufgaben gestellt, bei der alle Maßstäbe ihrer bisherigen Tätigkeit mit ihren gewiß nicht geringen Anforderungen versagen, galt es doch, zunächst aus einem Nichts die Voraussetzungen zu schaffen für die Beseitigung der Kriegsschäden, für die laufende Ausbesserung, für eine geordnete Wartung und den weiteren Ausbau der

Oben links: Verkehrsbild auf der Autostraße Minsk—Smolensk. Rechts: Früheres GPU.-Straflager für die bei dem Bau der Autostraße beschäftigten Arbeiter. Von besonderen Beobachtungstürmen aus wurden die Zwangsarbeiter schärfstens bewacht. Unten links: Zubringer einer sowjetischen Autostraße. Rechts: Sowjetisches Bauernhaus an der Autostraße.

