

Interessante Beiträge_10

Dr. Bernd Marczinke

Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft zur Pflege und Erforschung der DANZIG-PHILATELIE e.V.

Der Angriff auf die Weichselbrücken bei Dirschau am 1. September 1939

Adolf Hitler weist am 8. August 1939 das Oberkommando der Wehrmacht zum „Fall Weiß“ an: „Bei allen Angriffsmaßnahmen gegen Polen steht die Wahrung der Überraschung für die Inbesitznahme der Weichselbrücken im Vordergrund.“

Die Brücken über die Weichsel bei Dirschau und über die Nogat bei Marienburg werden im Oktober 1857 als wichtiges Teilstück der Preußischen Ostbahn vollendet. Gegen Ende der 1860er Jahre wird auf der Ostbahn ein zweites Gleis verlegt, aber die Brücken bleiben eingleisig, was mit zunehmendem Bahnverkehr immer problematischer wird. Deshalb beschließt man den Bau neuer, zweigleisiger Brücken, die zwischen 1888 und 1891 errichtet werden.



Mit der Schaffung des polnischen Korridors als Ergebnis des Versailler Vertrags fällt die Brücke bei Dirschau an Polen; Dirschau wird zu Tczew. In diesem Abschnitt der Weichsel verläuft die Staatsgrenze zwischen Polen und Danzig bis kurz vor Liessau. Der Schienenweg von der nun polnischen Brücke bis zum ostpreußischen Marienburg führt 16 km über das Gebiet des Freistaates Danzig, bis er kurz vor Marienburg auf deutsches Hoheitsgebiet in Ostpreußen wechselt. Der Bahnbetrieb auf dem Streckenabschnitt über das Danziger Gebiet wird dabei von polnischem Personal gewährleistet.

Sowohl die Brücken bei Dirschau als auch bei Graudenz werden bei der Planung des „Fall Weiß“ als strategisch wichtige Objekte gesehen. Generaloberst v. Bock beabsichtigt, „baldmöglichst die Weichsel zwischen Dirschau und Graudenz zu überschreiten, um die schnelle Vereinigung der Masse der Heeresgruppe ostwärts der Weichsel zu erreichen.“



Der Auftrag für die Heeresgruppe Nord lautet „...am Y-Tag durch Zusammenwirkung pommer-scher und ostpreußischer Kräfte die Verbindung zwischen dem Reich herzustellen. Der Weichsel-übergang bei Dirschau ist im Handstreich zu nehmen.“ Mit der Durchführung des Unternehmens bei Dirschau wird Oberst Medem, Pionierkommandeur des I. Armeekorps, beauftragt. Ihm stehen dazu u. a eine Artillerieabteilung, ein Infanterieersatzbataillon und eine Gruppe von Sturzkampf-flugzeugen des Geschwaders 3 und der Eisenbahn-Panzerzug 7 zur Verfügung. Geplant ist, dass ein planmäßiger deutscher Güterzug die Brücke unmittelbar vor Kriegsbeginn überfahren und so-mit für die Öffnung der polnischen Sperren und Tore sorgen soll. Die Stukas sollen die Zündkabel der an der Brücke angebrachten Sprengladungen zerbomben und den Unterstand, aus dem her-aus die Zündung erfolgen würde, vernichten. Unmittelbar nach der Zerstörung der Zündkabel sol-len in dem Güterzug verborgene Pioniereinheiten die Sprengkapseln unschädlich machen und die an der Brücke befindlichen Verteidiger ausschalten. Der dem Güterzug unmittelbar nachfolgende Panzerzug soll mit seiner Feuerkraft die weiteren polnischen Verteidiger außer Gefecht setzen und die Brücke bis zum Eintreffen regulärer deutscher Verbände der Wehrmacht sichern.



Feldpostkarte vom 9. Oktober 1939 aus Danzig mit FP-Stempel FELDPOST I dzg

FP.-Nr. 03841 = Eisenbahn-Panzerzug 3

„Daß ich an der Ostfront bin, habt Ihr wohl mittlerweile erfahren. Gegenwärtig stehen wir mit dem Panzerzug in Danzig und befahren täglich das nördliche ehem. Korridorgebiet.“

Der Eisenbahn-Panzerzug 3 gehörte zum AOK 4 im Bereitstellungsgebiet Stettin. Bei Kämpfen um Konitz Anfang September 1939 wird er schwer beschädigt und nach Danzig zur Reparatur gebracht.

Der polnischen Verwaltung wird für den 1. September 1939 der aus 65 Wagen bestehende planmäßige deutsche Güterzug 963 gemeldet. Mit ihm wird nach der Überwältigung des polnischen Personals die deutsche Pioniereinheit 41 eingeschleust. Um 3:08 Uhr tritt der Zug - scheinbar aus Ostpreußen kommend - seine Fahrt ins Reich an. Auf der weiteren Fahrt folgt dem planmäßigen Güterzug der Eisenbahn-Panzerzug 7. Damit dieser auf dem zu Danzig gehörenden und von polnischen Eisenbahnern überwachten Streckenabschnitt nicht gemeldet wird, werden auf der Strecke alle polnischen Streckenposten von aus Danzig operierenden Kommandogruppen festgesetzt und zum Großteil ermordet. In Simonsdorf wird der Zug kurz aufgehalten, findet aber bei Dirschau die östliche Einfahrt zur Brücke verschlossen und die Gleise mit Schienen versperrt vor, möglicherweise, weil der Leiter der polnischen Zollstation in Simonsdorf die Wachen an der Brücke noch warnen kann, bevor er von deutschen Einheiten erschossen wird.

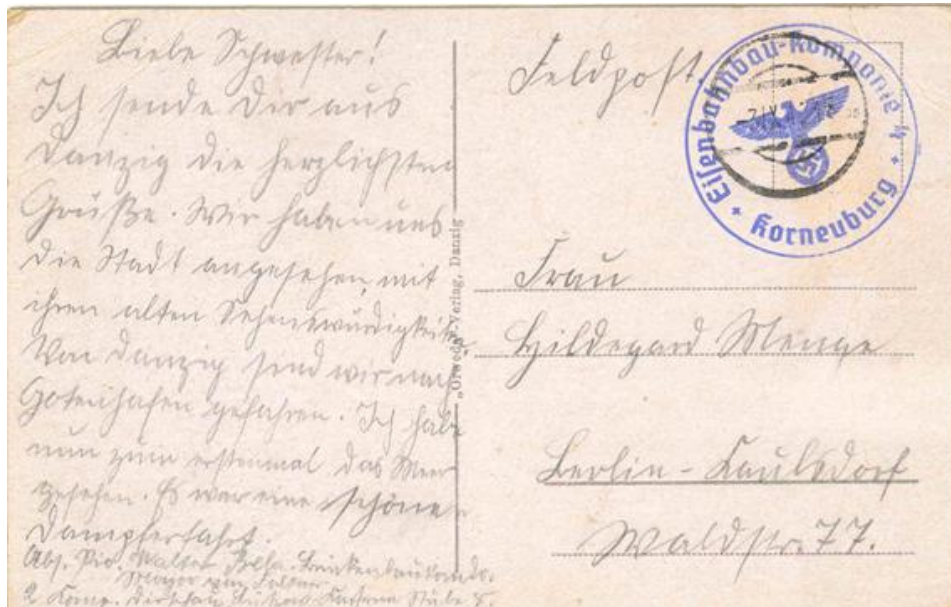
Um 4:26 Uhr starten drei Stukas Ju 87 in Elbing und zerstören um 4:33 Uhr die Zündkabel zur Brücke und den Unterstand, von dem aus die Sprengung durchgeführt werden soll - zwölf Minuten vor dem offiziellen Kriegsbeginn, den der Beschuss der Westerplatte um 4:45 Uhr durch das Schulschiff *Schleswig-Holstein* einleitet.

Gleichzeitig werden in Dirschau neben dem Elektrizitätswerk auch die Kasernen des polnischen Jägerbataillons bombardiert, um die Erdverteidigung der Brücke zu behindern.



Die Dirschauer Brücken nach der Sprengung durch polnische Einheiten im September 1939

Da der Güterzug die Brücke nicht wie geplant überfahren kann, kommt der Panzerzug hinter ihm schon vor der Brücke zum Stehen und kann so seine Feuerkraft nicht wirkungsvoll einsetzen. Gleichzeitig wird der Zug aus dem Liessauer Brückenkopf mit MG-Feuer belegt. 100 m vor der Brücke verlassen daher die deutschen Truppen den Güterzug, können sich der Brücke aber nicht erfolgreich nähern. Den polnischen Verteidigern gelingt es inzwischen, neue Verbindungen zu den Sprengladungen zu schaffen. Um 6:10 Uhr wird der erste Brückenpfeiler bei Liessau gesprengt, um 6:40 Uhr auch der erste Pfeiler auf der Dirschauer Seite. Die ersten beiden Felder jeder Seite der Brücke stürzen in den Fluss. Auch die Brücke bei Graudenz kann von den polnischen Verteidigern zerstört werden, bevor deutsche Einheiten die Stadt erreichen.



**Feldpostkarte vom 3. September 1940 mit aptiertem polnischen Stempel
und Briefstempel Eisenbahnbau-Kompanie 4 Korneuburg**

Absenderangabe: Pio. Walter Bela, Brückenbaukommando Major von Falkner, 2. Komp. Dirschau, Lützow-Kaserne Stube 8 Slg. Giles du Boulay

Truppen der Wehrmacht nehmen die zerstörten Brücken bei Dirschau einen Tag später ein. Bis zum 15. Oktober installieren Pionereinheiten eine einspurige Notbrücke für den Bahnverkehr. Unter enormem Zeitdruck wird dann die gesprengte Brücke zweigleisig wieder aufgebaut und am 1. September 1940, also genau ein Jahr nach ihrer Sprengung, in Anwesenheit des Gauleiters Forster und Generalfeldmarschall Fedor von Bock in Betrieb genommen. An dem Wiederaufbau ist u. a. die österreichische Eisenbahnbau-Kompanie 4 aus Korneuburg beteiligt.

Zum Ende des Krieges, am Abend des 8. März 1945, wird die Brücke auf dem Rückzug vor der vorrückenden Roten Armee von einem deutschen Sprengkommando fast komplett zerstört.

Insgesamt wurden beim Überfall auf Polen von der Wehrmacht 4 Panzerzüge eingesetzt:

- Panzerzug 3 sollte den Bahnhof Konitz überraschend einnehmen. Er erreichte zwar den Bahnhof, wurde aber durch polnisches Artilleriefeuer und Brückensprengungen vor und hinter ihm bewegungsunfähig geschossen. Die Besatzung verließ den PZ 3 und konnte ihn erst nach Eintreffen der Infanterie wieder zurückerobern.
- Panzerzug 4 mit der 3. I.D. sollte die Strecke nach Tschenschow sichern, aber ab dem Grenzbahnhof war die Strecke gründlich zerstört, so dass er nicht in das Einsatzgebiet vorrücken konnte.
- Panzerzug 6 war an der Einnahme von Grajewo beteiligt.
- Panzerzug 7 sollte – wie beschrieben – zusammen mit einem Pionierstosstrupp die Sprengung der Dirschauer Weichselbrücken verhindern. Dieser Handstreich misslang, und die Weichselbrücken wurden polnischerseits gesprengt.
- Aufgrund ihrer schwachen Bewaffnung übernahmen die Panzerzüge 1, 2 und 5 nur Sicherungsaufgaben im besetzten polnischen Gebiet.

Literatur und Danksagung:

Herbert Schindler, *Mosty und Dirschau 1939*, Einzelschriften zur militärischen Geschichte des Zweiten Weltkrieges, Verlag Rombach Freiburg 1979

Wolfgang Sawodny, *Panzerzüge im Einsatz auf deutscher Seite 1939 bis 1945*, Podzun-Pallas Verlag 1989

Unserem ArGe-Mitglied Klaus Böhm danke ich sehr herzlich für vielfältige Informationen zum Dirschauer Unternehmen und zu den Panzerzügen.

Die Artikel erschien: "Rundschreiben" Nr. 269 / 4. Quartal 2020