

■ Reise & Bericht

Fahrplan in die Geschichte der Bahnlinie Ducherow/Swinemünde

aus SIGNAL 07/2000 (September/Oktober 2000), Seite 16-17 (Artikel-Nr: 10001947)
Usedomer Eisenbahnfreunde e. V.

3. Teil

Das letzte Kapitel

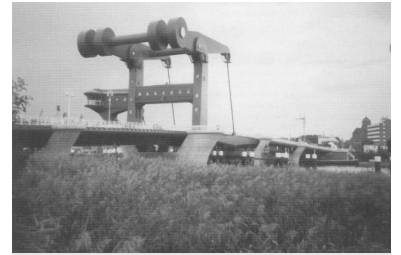
Mit dem Beginn des dunkelsten Abschnitts der deutschen Geschichte erfuhren Bahnlinie und Brücke eigentlich ihre Blütezeit, und es mag wie ein böses Omen sein, daß das Ende des Dritten Reiches gleichzeitig ihr Ende war.

Bis es soweit war, stieg die Auslastung ständig. Anhand der Fahrpläne aus jener Zeit kann man die Bedeutung des Schienenstrangs erkennen. 1938 zum Beispiel passierten in den Sommermonaten 26 Züge die Brücke bei Kamin, davon allein 12 Schnellzüge Berlin - Swinemünde direkt. Mit Beginn des Krieges traten natürlich Kriegsgüter in den Vordergrund und der zivile Verkehr gänzlich in den Hintergrund. Von den Folgen bis dahin relativ verschont, wurde Usedom in den letzten Kriegsjahren 1943 bis 1945 Ziel alliierter Vergeltung. Peenemünde bekam dies zuerst in Form nächtlicher Bombenangriffe zu spüren. Am 12. März 1945 schließlich zeigte der Krieg seine Grausamkeit beim Tagangriff auf Swinemünde, der über 20.000 Menschen den Tod brachte, die den Hafen als letzte Fluchtmöglichkeit vor der anrückenden Roten Armee sahen. Militärisch kaum von Bedeutung bezahlten sie und die Stadt einen furchtbaren Preis.

Heute ruhen die über zwanzigtausend Opfer auf dem Golm, der einst das Naherholungsgebiet der Bürger Swinemündes war. Jedes Jahr wird der Menschen gedacht, die damals ihr Leben verloren und viele Überlebende und Hinterbliebene begehen diesen Tag der Erinnerung als Mahnung an die Zukunft unserer Kinder.

Mit dem Vorstoß der russischen Truppen über die Oder bei Küstrin mit Richtung Berlin, brach auch für die Hubbrücke das vorerst letzte Kapitel ihrer Geschichte an. In schnellen Vorstößen, als in der Hauptstadt schon gekämpft wurde, drangen die russischen Truppen über Anklam Richtung Stralsund und über die Insel Wollin gegen Swinemünde vor. Die Flüchtenden, Zivilisten wie Wehrmacht, zogen sich auf die Insel Usedom zurück, und es war nur eine Frage, wann auch die Insel fallen würde.

Zeit war unter dem Eindruck der sich überschlagenden Ereignisse keine vorhanden. Die hoffte man zu gewinnen, indem die Verbindungen zwischen Insel und Festland, um die schon einige Tage erbittert gekämpft wurde, unterbrach. Da alle Vorbereitungen dafür getroffen waren, entschloß sich der Seekommandant nach Absprache zur Sprengung der Brücken. Am 29. April kam dann das Ende. Gegen Mittag wurden die festen Überbauten der Hubbrücke Karnin und der Zecheiner Bäderbrücke gesprengt. Damit endete ein besonderes Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte ebenso wie die Träume von einem Großdeutschen Reich. In den Tagen nach der Sprengung wurden noch ca. 35.000 Menschen über See evakuiert, ehe es den russischen Truppen am 4. Mai 1945 gelang die Insel zu besetzen.



Die seit Mai 2000 auch durch die Eisenbahn befahrene Klappbrücke bei Wolgast. Trotz der neuen Brücke kommt es in der Saison zu langen Wartezeiten. Abhilfe könnte ein Wiederaufbau der Hubbrücke der Karnin bieten! (Foto: Reinhard Hübener, Oktober 1999)



Bus in Swinemünde. (Foto: Reinhard Hübener, Oktober 1999)

Die Zeit danach

Da nach dem Krieg keine finanziellen Mittel vorhanden waren, war nicht an einen Wiederaufbau der Hubbrücke zu denken. So kam es, daß die Teilung der Insel in einen deutschen und einen polnischen Teil die Bahnlinie vor Swinemünde unterbrach. Da auch alle anderen Brücken zerstört waren, richtete sich wieder Fährbetrieb ein. In Karnin vollzog diesen bis 1948 das »Eisenbahnfährschiff Stralsund«.

Im Rahmen der Reparationen wurde mit der Demontage der Bahnlinie Swinemünde - Ducherow begonnen. Das war der Grundstein, der bis heute beinahe allen Bemühungen zum Wiederaufbau im Wege steht. Anfang der fünfziger Jahre wurden die Trümmer der festen Überbauten aus der Peene geborgen. Material, das wiederverwendbar war, kam bei der Reparatur anderer Brücken, zum Beispiel der Oderbrücke Küstrin, zum Einsatz.

Ein Lichtblick war, daß die beweglichen Brückenteile, also das Hubwerk der Karniner Brücke, sowie die Klappen der Zecheriner und Wolgaster Brücke nur minimal in Mitleidenschaft gezogen waren. Der Grund dafür war, daß man Marineeinheiten, die im Haff operierten, nach der Sprengung der Brücken die Flucht in die Ostsee ermöglichen wollte. Aus heutiger Sicht ein Glücksfall für die Karniner Brücke, auch sie wäre sonst gesprengt worden.

Für viele Inselbewohner entwickelte sich in den folgenden Jahren das Hubteil der Brücke zu einem Symbol der Hoffnung auf den Wiederaufbau der Strecke. Sie verbinden bis heute ganz eigene Erinnerungen und Vorstellungen an jene Zeit, als diesen Teil der Insel noch Züge befuhren. Und diese Hoffnung wurde auch genährt durch Meldungen und Gerüchte: »Die Brücke wird wieder aufgebaut!« Tatsächlich gab es solche Überlegungen.

1960 erfolgte eine umfangreiche Konservierung des Hubteils in Vorbereitung auf Bautätigkeiten. Dadurch läßt sich der heute relativ gute Zustand der Stahlkonstruktion erklären. Allerdings wurden die Pläne damals aus Geldmangel wieder fallengelassen, ebenso wie 1968, als Tageszeitungen den Hoffnungen neue Nahrung gaben. In der Tat wäre es beinahe zum Wiederaufbau gekommen, man entschied sich jedoch seitens des Staates, die vorgesehenen Mittel anderweitig zu investieren. Danach geriet die Hubbrücke gänzlich in Vergessenheit - bis 1990.

1990: Der Abriß droht

Das Jahr der Wende brachte die Hubbrücke wieder in die öffentliche Diskussion. Grund waren Pläne der Reichsbahn, das Hubteil zu demontieren und zu verschrotten. Doch nun traten die Bürger für »ihre« Brücke ein; etwas, das ihnen in den zurückliegenden Jahren nicht möglich war. Und der Grund war ungewöhnlich: so verlassen die Brücke seit Kriegsende war, wurde sie zur Heimat von seltenen Turmfalken. Die unter Naturschutz stehenden Vögel hinderten die Mächtigen. Eingaben an das Umweltministerium setzten Ereignisse in Gang, die andere Mitstreiter, zum Beispiel Eisenbahnfreunde, auf den Plan riefen und gemeinsam kämpften sie alle um den Erhalt der Brücke. Die besten Chancen, für die Tiere als auch für die Technik, bestand darin, die Hubbrücke unter Denkmalschutz zu stellen.

Per Urkunde wurde die Eisenbahn-Hubbrücke Karnin am 7. Juni 1990 unter Denkmalschutz gestellt und somit vor der Demontage gerettet. Als Nebenwirkung dieses »Kampfes um die Karniner Hubbrücke" gründete sich aus Teilnehmern der Bürgerinitiative von 1990 der Verein »Usedomer Eisenbahnfreunde e. V.", der in seinem Statut nicht nur den Erhalt der Brücke, sondern sogar den Aufbau der gesamten ehemaligen Bahnlinie Ducherow - Swinemünde festgeschrieben hat. In diesem Zusammenhang ist das Wirken des damaligen ersten Vorsitzenden Hans Nadler hervorzuheben, dessen Einsatz der Verein und besonders die Region viel zu verdanken hat. Gerade in bezug auf die Denkmal-Schutzerklärung der Hubbrücke war sein Engagement ausschlaggebend.

Viele Versuche, die Landesregierung und Bahn AG für eine Rekonstruktion der Bahnlinie und der Brücke zu gewinnen schlugen fehl. Das vordergründige Argument war stets Geldmangel. Um das große Ziel nicht aus der öffentlichen Diskussion zu verlieren, entschlossen sich die Eisenbahnfreunde 1998 zum Kauf des seit 1992 ebenfalls unter Denkmalschutz stehenden historischen Bahnhofs von Karnin, um darin langfristig ein Dokumentationscenter zur Geschichte einzurichten.

Für das hundertjährige Gebäude war dies die Rettung in letzter Sekunde. Anfang 1998 wurde mit Maßnahmen zur Rekonstruktion des historischen Bahnhofs begonnen. Da das Projekt die Eigenmittel des Vereins überstieg, wurden Fördermittel des Landes Mecklenburg- Vorpommern, des Landkreises Ostvorpommern, der Kreisdenkmalpflege sowie des Arbeitsamtes beantragt. Zur weiteren Finanzierung konnten private sowie Spenden aus der Wirtschaft, zum Beispiel der Sparkasse Vorpommern, akquiriert werden.

Am 25. Mai 1998 nahmen 44 ABM-Beschäftigte ihre Arbeit auf und begannen mit den Vorbereitungen für die eigentlichen Baumaßnahmen.

Eröffnung des sanierten Bahnhofs

Am 22. Mai 1999 erfolgte dann die Eröffnung des Bahnhofs mit Ausstellungs- und Informationscenter. Seither wird im Historischen Bahnhof anhand vieler historischer Fakten und umfangreichem Bildmaterials über die Geschichte von Bahnlinie und Brücke, aber auch der Eisenbahn auf Usedom informiert. Seit dem 1. Mai 2000 ist ein Cafe integriert. Mit kulturellen Veranstaltungen, dem 100jährigen Bahnhofsgeburtstag am 1. Juni und dem 10. Jahrestag der Denkmalerklärung der Hubbrücke ist ein kultureller und touristischer Beitrag geleistet worden. In die ganze Euphorie darüber mischt sich nur etwas Wehmut, daß ihre Funktion heute nur mehr eine symbolische denn eine praktische ist.

Ausblick

Wenn heute viele Menschen den Wunsch hegen, daß Bahnlinie und Brücke eines Tages wieder aufgebaut werden, steht dahinter kein nostalgischer, sondern ein sehr realer gesellschaftspolitischer Wunsch.

Nach einer touristischen Durststrecke entwickelt sich die Insel wieder zu der Blüte, die sie vor dem Krieg und ab den Sechzigern in der DDR innehatte.

Die Probleme, die einer gesunden touristischen Entwicklung entgegenstehen, sind in der Infrastruktur begründet. Mag sich dies auf der Insel in den letzten Jahren zum Positiven geändert haben, so gibt es bisher außer der Straße keine zeitgemäße Alternative im Fernverkehr. Mit der Fertigstellung der Ostseeautobahn A 20 Ende 2002 haben es Besucher aus den nördlichen Bundesländern leichter, Usedom zügig zu erreichen. Für den Rest bleibt nur die nervenaufreibende Anreise über oft überfüllte Straßen.

Gerade weil Berlin wieder Hauptstadt ist und seit jeher Haupteinzugsgebiet unserer Region war (was das geflügelte Wort von der »Badewanne Berlins" prägte), wirken die Fernverbindungen eher abschreckend als anlockend. Die Reisezeiten heute stehen in keinem Verhältnis zu denen aus 1938. Damals fuhr ein Schnellzug gerade 2 Stunden 36 Minuten für die Strecke Berlin - Swinemünde! Heute braucht die Bahn dafür 4,5 Stunden mit Umsteigen.

Die Pläne, in Mecklenburg-Vorpommern die Fernverbindungen zu kappen, einhergehend mit der Ablehnung der Landesregierung, für Usedom eine attraktive Anfeindung zu schaffen, widersprechen jeder Logik. Heute befinden wir uns da, wo unsere Altvorderen 1872 waren, als sie um ihren Bahnanschluß kämpften.

Die im Mai 2000 vollzogene bahntechnische Anbindung der Insel an das Festland ist ein erster Schritt. Endlich bleibt es dem Besucher erspart, 800 Meter vom Bahnhof Wolgast Hafen über die neue Klappbrücke (»Blaues Wunder" genannt) zum Inselbahnhof Wolgaster Fähre zu Fuß zurückzulegen. Die rührige Usedomer Bäderbahn verkehrt von Züssow bis Ahlbeck, was aus touristischer Sicht zu begrüßen ist. Aber hier liegt ein Manko. Die Strecke ist nur durch die Bäderbahn befahrbar, da die Brücke in Wolgast nur für eine maximale Achslast von 16 Tonnen ausgelegt ist. Des weiteren sind Steigungen und Kurvenradien im Bereich der Brückenanbindung zu extrem bzw. zu eng, als daß Fernzüge sie befahren könnten. So ist diese Variante der Bahnanbindung letztendlich nur halbherzig.

Als zeitgemäße Alternative für eine schnelle und direkte Fernverbindung bietet sich also immer wieder die alte Trasse Ducherow - Swinemünde an, die 1874 nicht ohne Grund so gebaut wurde.

Mittlerweile setzen viele Menschen ihre Hoffnung in den Beitritt Polens zur EU. Mit dem Wegfall der Grenze wird Swinemünde aufgrund seiner günstigen Lage wieder zu einem der bedeutendsten Häfen an der Ostsee werden. Touristisch gesehen birgt das auch Gefahren für die Insel. Ist Polen einmal EU-Mitglied, wird manch einer die wunderschönen Strände entlang der pommerschen Ostseeküste favorisieren. Hat sich Usedom bis dahin nicht fest etabliert, wird es hier einen wirtschaftlichen Einbruch geben. Das ist nur zu verhindern, indem die Verkehrsverbindungen zur Insel so günstig und attraktiv sind, daß die zu erwartenden Veränderungen dadurch abgefedert werden.

Bei allen Überlegungen für eine Zukunft der Insel steht also die ehemalige Bahnlinie Ducherow-Swinemünde und mit ihr die Eisenbahnbrücke stets im Vordergrund. Aus diesem Grund ist sie nicht nur ein Symbol der Vergangenheit sondern Wegweiser in die Zukunft. Es liegt an uns und den Verantwortlichen aus Politik und Wirtschaft, ob wir der Richtung die sie weist, folgen wollen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001947>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten