EXTRA
1/2020

www.eisenbahn-journal.de

B 10533 F – ISBN 978-3-89610-756-5 – Best.-Nr. 70 20 01

Deutschland € 15,00
Österreich € 16,50 – Schweiz sFr. 24,80
Benelux € 17,50
Italien, Spanien, Portugal € 19,50

Eisenbahn JOURNAL

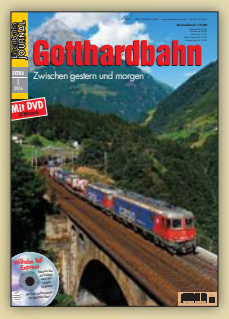
Eisenbahn auf RÜGEN

Konrad Koschinski

DIE ALLESKÖNNER

Weitere Extra-Ausgaben vom Eisenbahn-Journal

Baureihen 44 und 85
Best.-Nr. 701502



Gotthardbahn
Best.-Nr. 701601

E 44
Best.-Nr. 701602

DB+DR: 1990 bis 1993
Best.-Nr. 701701

Baureihe 218
Best.-Nr. 701702

V 200
Best.-Nr. 701801

Baureihe 01
Best.-Nr. 701802

Harz
Best.-Nr. 701901

Jede Ausgabe mit 116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD, je € 15,–

So schnell wie eine 103 und so stark wie eine 151: Das sollten die Merkmale der Drehstromloks der Baureihe 120 sein.Trotz vieler und nur sehr schwer erfüllbarer Vorgaben gelang es den Konstrukteuren, das hoch gesteckte Ziel einer vierachsigen Hochleistungs-Universallok zu erreichen. Mitte der 1980er-Jahre war die Euphorie so groß, dass über die Beschaffung von über 800 Exemplare bis zum Jahr 2000 allein für die DB nachgedacht wurde. Gebaut wurden schließlich nur 60 Serienloks, eine Weiterbeschaffung unterblieb ebenso wie die Bestellung einer Nachfolgebaureihe. Die Autoren Jürgen Hörstel und Karl-Heinz Buchholz beschreiben Entwicklung, Technik und Einsatz der Baureihe 120, die sich bis heute ausgezeichnet bewährt hat. Viele der ab 1987 in Dienst gestellten Drehstrompioniere hat die DB inzwischen ausgemustert ...

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Die Baureihe 120" aus der Filmreihe „Stars der Schiene" (Laufzeit 59 Minuten)

Best.-Nr. 701902 | € 15,–

www.facebook.de/vgbahn

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de

KÖNIGSLINIE UND RASENDER ROLAND

Als ich im mehr oder weniger bahnaffinen Bekanntenkreis von meiner Arbeit an einem Heft über die Eisenbahn auf Rügen erzählte, wurde das Thema praktisch immer mit „Rasender Roland“ gleichgesetzt. Selbst Leuten, die sich sonst überhaupt nicht für Züge interessieren, fiel sofort das dampfbetriebene Bähnchen ein. „Ja, darüber schreibe ich auch, aber noch über vieles mehr“, sagte ich dann und versuchte, das breite Spektrum zu umreißen – erwähnte die „Königslinie“ nach Schweden und dass es auf Rügen sogar einen Fährhafen mit Breitspurgleisen gibt.

Trotzdem fragten die Leute ein paar Wochen später wieder: „Wie weit bist du eigentlich mit dem Heft über den Rasenden Roland?“ Dabei beschäftigten mich viel mehr noch andere Themen: so die Rolle von Saßnitz als Tor nach Skandinavien und ins Baltikum, die Eisenbahnfährschiffe speziell der „Königslinie“, berühmte internationale Schnellzüge wie „Saßnitz-Expreß“ und „Meridian“, die Bäderschnellzüge nach Putbus und Binz.

Den von der Landwirtschaft und der Kreideindustrie geforderten Bahnanschluss Rügens stellte mit Inbetriebnahme der Strecke Altefähr – Bergen anno 1883 die Strelasundfähre her. Sie gilt als erste deutsche Eisenbahnfähre auf der Ostsee. Ab 1897 trajektierte sie auch Wagen von bis Saßnitz Hafen fahrenden D-Zügen, wo Anschluss an die Postdampferlinie nach Trelleborg bestand. Mit der 1909 eröffneten Fährverbindung Saßnitz – Trelleborg, eben der „Königslinie“, gewann Rügens Hauptbahn weiter an internationaler Bedeutung. In Form des 1936 fertiggestellten Rügendamms wurde endlich das schon fast hundert Jahre zuvor verfolgte Projekt einer festen Strelasundquerung Realität. Schließlich fiel 1986 das Jubiläum „50 Jahre Rügendamm“ fast auf den Tag genau mit der Inbetriebnahme des Fährkomplexes Mukran und dem Beginn des Trajekts breitspuriger Güterwaggons auf der Fährroute Mukran – Klaipeda zusammen, womit sich im Verkehr DDR – Sowjetunion der Transit durch das unberechenbar gewordene Bruderland Polen umgehen ließ. Anfang 1998 wurde der deutsche Ausgangsort der „Königslinie“ nach Sassnitz-Mukran verlegt (Sassnitz seit 1993 mit „ss“).

Vom einst rund 100 Kilometer langen Schmalspurnetz der Rügenschen Kleinbahnen ist seit 1970 nur noch die „Bäderbahn“ Putbus – Göhren übrig, die 1999 mittels Dreischienengleis um den Abschnitt Lauterbach – Putbus erweiterte Strecke des „Rasenden Roland“. Das Kapitel über die Geschichte der Rügenschen Kleinbahnen hat Wulf Krentzien aus Sassnitz verfasst, der seit Jahrzehnten die Historie seiner Heimatregion erforscht.

Dieses EJ-Extra entstand in einer durch die Corona-Pandemie verursachten Ausnahmesituation. Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns die Nachricht, dass die Reederei Stena Line den im März 2020 zunächst wegen der Corona-Krise eingestellten Betrieb der „Königslinie“ nicht wieder aufnehmen will. Sind ihre Tage nach 111 Jahren endgültig gezählt? Wir hoffen, dass das ihr gewidmete Kapitel noch kein Nachruf ist. Was wir aktuell viel mehr hoffen, muss hier wohl nicht betont werden. Wenn die Züge des „Rasenden Roland“ wieder maximal lang und voller Touristen sind, hat sich die Lage jedenfalls entspannt.

Konrad Koschinski

INHALT

VERKEHRSZUWACHS ERFORDERT DOPPELSPURAUSBAU

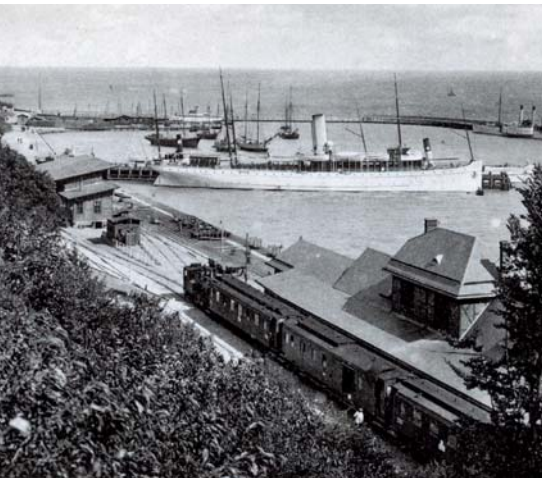
Ab den 1950er Jahren wuchs insbesondere der Güterverkehr von und nach Schweden beständig. Dies erforderte den Bau eines zweiten Gleises zwischen Altefähr und Lietzow.

SEITE 54

VIA RÜGEN NACH SCHWEDEN

Am 1. Mai 1897 nahm die Postdampferlinie Saßnitz–Trelleborg den Betrieb auf. Die Nachfrage war groß, deshalb wurde die Umwandlung zur Eisenbahn-Fährlinie beschlossen. Eröffnet wurde sie 1909.

SEITE 18



URLAUBERZÜGE ZU DEN SEEBÄDERN

In den 1950er Jahren wurden die Direktverbindungen für Rügen-Urlauber ausgeweitet. Die Züge führten teils auch Schlaf- und Liegewagen. 1991 fuhr der erste IC nach Binz.

SEITE 74

RASENDER ROLAND

Die Schmalspurbahn Lauterbach–Putbus–Göhren verläuft durch die sehr abwechslungsreiche Landschaft im Südosten der Insel Rügen. Und die Züge werden rege benutzt.

SEITE 92

Titelfoto:
Dr. Timmermann (bei Posewald, September 2016);
kleine Fotos:
C. Bellingrodt/Slg. Gerhard, W. Wölke
Fotos dieser Doppelseite:
A. Ritz, Slg. Brandt, P. Schiffer/ Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, D. Bahnsen, B. Wilcke/ Slg. Kenning

FÜR RÜGEN EIN GEWINN

Das Streckennetz der Rügenschen Kleinbahnen war einst über 100 km lang und wies als Besonderheit ein Eisenbahntrajekt auf. Der wirtschaftliche Erfolg wollte sich nie so recht einstellen.

SEITE 82

EDITORIAL
KÖNIGSLINIE UND RASENDER ROLAND 3

GALERIE 6

ESSAY
PERLE DER OSTSEE 14

VERKEHRSGESCHICHTE
VIA RÜGEN NACH SCHWEDEN 18

VIA SASSNITZ–TRELLEBORG
LEGENDÄRE KÖNIGSLINIE 36

NORMALSPURNETZ NACH 1945
VERKEHRSZUWACHS ERFORDERT DOPPELSPURAUSBAU 54

BÄDERVERKEHR
URLAUBERZÜGE ZU DEN SEEBÄDERN 74

RÜKB-NETZ
FÜR RÜGEN EIN GEWINN 82

LAUTERBACH–PUTBUS–GÖHREN
RASENDER ROLAND 92

FÄHRHAFEN SASSNITZ-MUKRAN
MIT BREITSPUR TOR ZUM BALTIKUM 106

CHRONIK 110

FACHHÄNDLER-ADRESSEN 112

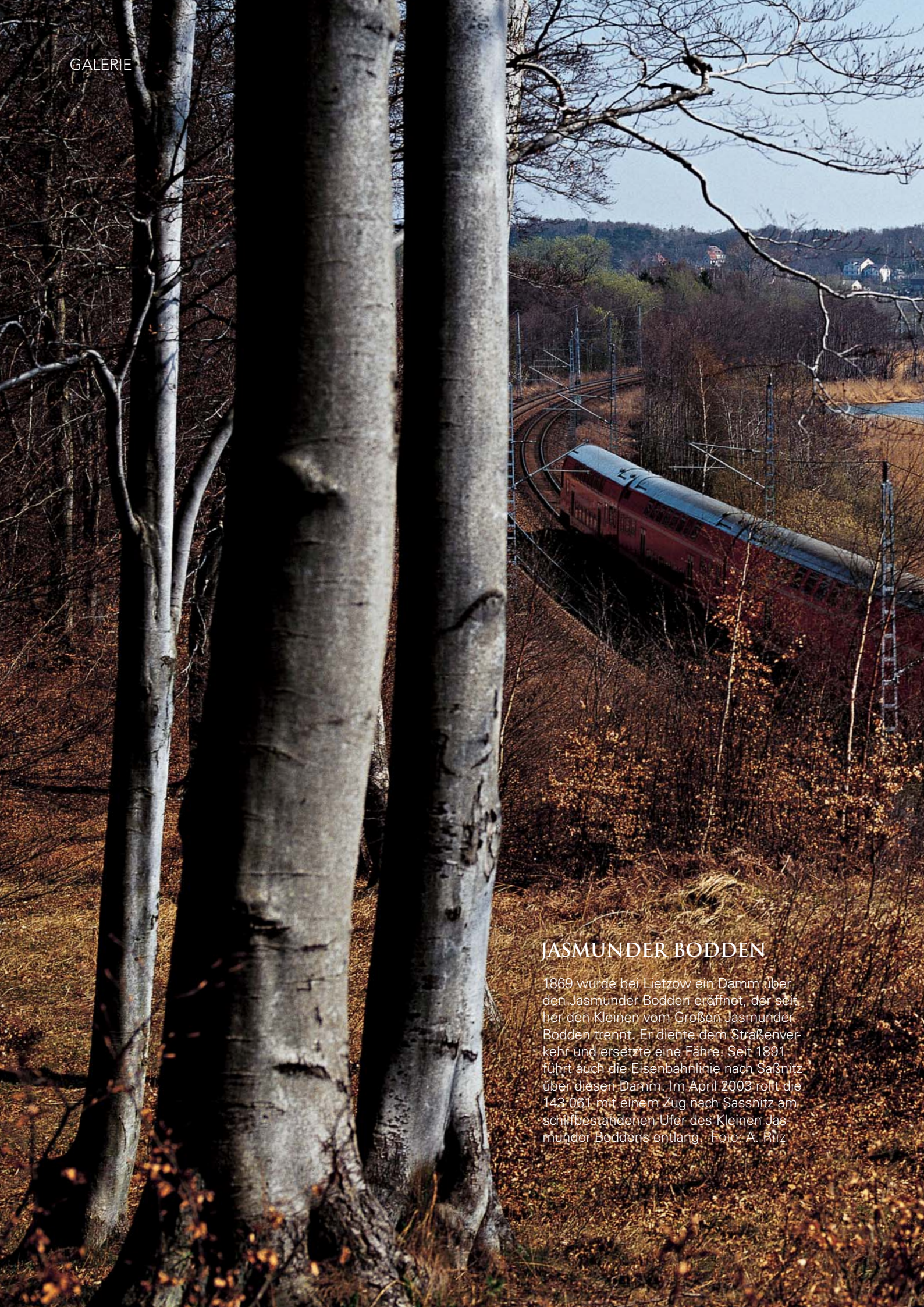
QUELLEN 113

IMPRESSUM & VORSCHAU 114

Crampass-Sassnitz

CRAMPASS-SASSNITZ

Am 1. Juli 1891 wurde der Betrieb auf der 21,9 km langen Strecke von Bergen nach Saßnitz aufgenommen. Der Endbahnhof lag auf freiem Feld auf dem Gebiet der Gemeinde Crampas(s), die das benachbarte Fischerdorf Saßnitz flächenmäßig deutlich überflügelte. 1906 fusionierten die beiden Ortschaften zur Gemeinde Saßnitz. Auf den Normalspurstrecken auf der Insel Rügen waren anfangs ausschließlich Tenderloks der preußischen Gattung T 3 (erstes Baujahr 1881) eingesetzt. Auf diesem Foto ist die T 3 Nr. 1767, vermutlich der KED Berlin, zu sehen. FOTO (UM 1893): A. BÖNKI/STADTARCHIV SASSNITZ



JASMUNDER BODDEN

1869 wurde bei Lietzow ein Damm über den Jasmunder Bodden eröffnet, der seither den Kleinen vom Großen Jasmunder Bodden trennt. Er diente dem Straßenverkehr und ersetzte eine Fähre. Seit 1891 führt auch die Eisenbahnlinie nach Saßnitz über diesen Damm. Im April 2003 rollt die 143 061 mit einem Zug nach Sassnitz am schilfbestandenen Ufer des Kleinen Jasmunder Boddens entlang. Foto: A. Ritz

DB
143 061-0
260
10

99 4011-5