

11
86

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Mukran-
Klaipeda



**Umgesehen
in Mukran**

Vor wenigen Wochen, am 2. Oktober 1986, konnte mit der feierlichen Inbetriebnahme der Eisenbahn-Fährverbindung zwischen Mukran und Klaipeda eine bemerkenswerte und zugleich erfolgreiche Bilanz gezogen werden: Nach einer Bauzeit von nur vier Jahren

entstanden in Mukran und Klaipeda leistungsfähige Fährhäfen. Die neue Fährlinie wird den dynamisch und ständig schneller wachsenden Außenhandelsbeziehungen zwischen der UdSSR und der DDR mit dem endgültigen Ausbau Ende der 80er Jahre voll gerecht. Ab 1990 sollen es über fünf Millionen Tonnen Güter sein, die dann von sechs leistungsfähigen Fährschiffen auf der 506 km langen Route transportiert werden.

1 Ein Blick auf und in das neue Fährschiff „MUKRAN“. 42 Besatzungsmitglieder werden stets an Bord sein. Für sie sind Kabinen vorhanden. Außerdem können 12 weitere Personen untergebracht werden.

2 Auf Breitspur umgebaute Lokomotiven der Bau-reihen 105/106 übernehmen die Rangierarbeiten und werden ausschließlich in Doppeltraktion eingesetzt.

3 Obwohl die meisten Güter mit moderner und leistungsfähiger Technik auf regelspurige Wagen umgeschlagen werden, gibt es auch Güterwagen, die man in Mukran umspurt. Auf dem Foto sind die Umspurradsätze deutlich zu erkennen.

4 Für die Umspurarbeiten ist eine Halle vorhanden. Gut zu sehen sind hier vor dem Drehgestell des SŽD-Wagens die vierschienenigen Gleisanlagen (Außenschielen 1524-mm-Spur, Innenschielen 1435-mm-Spur).

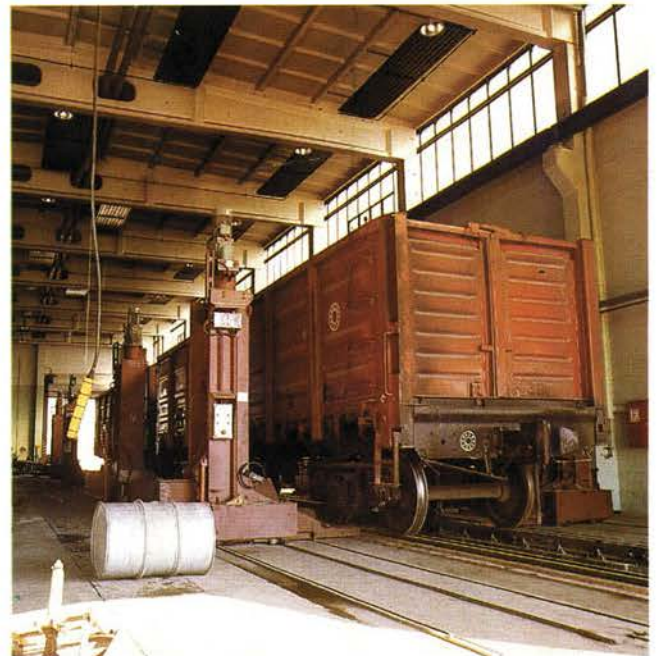
Fotos: ZBDR, K.-E. Zimmer, Berlin



3



4



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
35. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

| | | |
|----------------------|---|----|
| forum | Leser schreiben, meinen, fragen und antworten | 2 |
| literatur | Rezension | 24 |
| dmv teilt mit | Verbandsinformationen/Wer hat – wer braucht? | 25 |
| anzeigen | Suche/biete/tausch | 26 |

eisenbahn

| | | |
|----------------------|---|------|
| aktuell | Eisenbahn-Fährverkehr DDR–UdSSR | 3 |
| kurzmeldungen | DDR und Ausland/Lokeinsätze | 6/15 |
| mosaik | 50 Jahre Rügendamm | 7 |
| international | Auf den Schienenwegen Afrikas (2. Teil) | 10 |
| sonderfahrt | Außergewöhnliches auf 600-mm-Spur | 9 |

modellbahn

| | | |
|-----------------------|---|----------------------------------|
| anlage | Die H0/H0 _e -Gemeinschaftsanlage „Bärenwalde“ | 17 |
| tips | Güterwagen-Umbauten in der Nenngröße TT 100 Jahre Autos Zweiachsiger Flachwagen in der Nenngröße N Schaltungsvorschlag für TT-DKW 6860 Antrieb für Schiebebühne Details mit Tips | 16 20 21 27 27 27 |
| vorbild-modell | H0-Modell des Gms „Bremen“ | 22 |

Titelbilder

Das Fährschiff „Mukran“ hat im gleichnamigen Fährhafen angelegt. Noch wird hier viel gebaut, doch seit dem 2. Oktober 1986 besteht nun planmäßiger Trajektverkehr von und nach Klaipeda.

Bild unten: Breitspurige Lokomotiven der Baureihen 105/106 rangieren stets in Doppeltraktion.

Mehr über die neue Fährverbindung auf nebenstehender Seite sowie auf den Seiten 3 bis 6 dieser Ausgabe.

Fotos: ZBDR, K.-E. Zimmer, Berlin

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV
teilt mit“ (also auch für „Wer hat –
wer braucht?“)
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin,
1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.
Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, Postfach 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Aus-
züge sind nur mit Genehmigung der
Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
P 173/86
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 22. 10. 1986
Geplante Auslieferung: 24. 11. 1986
Geplante Auslieferung des Heftes
12/86: 23. 12. 1986

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle
Anzeigenannahmestellen in der
DDR, für Wirtschaftsanzeigen der
VEB Verlag Technik, Oranienburger
Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020
Bestellungen sind zu richten: in
der DDR: sämtliche Postämter und
der örtliche Buchhandel; im Aus-
land: der internationale Buch- und
Zeitschriftenhandel, zusätzlich in
der BRD und in Westberlin: der ört-
liche Buchhandel, Firma Helios Lite-
raturvertrieb GmbH, Eichborndamm
141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie
Zeitungsvvertrieb Gebrüder Peter-
mann GmbH & Co KG, Kurfür-
stenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30.
Auslandsbezug wird auch durch den
Buchexport Volkseigener Außen-
handelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik,
Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig,
und den Verlag vermittelt.

Leser schreiben ...

Fahrzeug-Ausstellung in Plauen

Zum 27. Plauener Spitzenfest haben die Eisenbahner des Dienstortes Plauen der Deutschen Reichsbahn mit Unterstützung des Verkehrsmuseums Dresden, der Reichsbahndirektion Dresden sowie örtlicher Eisenbahndienststellen, u. a. des Bahnbetriebswerkes Reichenbach (Vogtl.), eine Triebfahrzeug- und Wagenausstellung im oberen Bahnhof von Plauen organisiert. Sie fand am 21. und 22. Juni 1986 bei 6300 Besuchern großen Anklang. Zur Eröffnung der Ausstellung war der Oberbürgermeister der Stadt anwesend. Sehr viele Besucher aus Plauen und Umgebung zollten der Mühe ihre Anerkennung. Ein oftmals geäußerter Wunsch der Plauer ging in Erfüllung. Sechs Triebfahrzeuge waren ausgestellt: die 01 137 aus Dresden, 38 205 aus Karl-Marx-Stadt, 44 1093 aus Sangerhausen, 58 3047 aus Glauchau, 86 001 aus Aue (Sachs.) und die 250 026 vom Bahnbetriebswerk Reichenbach. Bis Plauen fahren bekanntlich keine Elloks.

Vorführungsfahrten von Plauen oberer Bahnhof nach Weischlitz und zurück fanden an beiden Tagen statt. Sie wurden von zahlreichen Besuchern genutzt. Spannend war der Zug mit der Museumslokomotive 89 6009. Am 22. Juni gab es zusätzlich Fahrten im Bahnhofsbereich. Große Aufmerksamkeit fanden ebenfalls die ausgestellten historischen Wagen aus dem Bestand des Verkehrsmuseums, wie der Personenwagen 3. Klasse der Württembergischen Staatsbahn, Baujahr 1901, der gedeckte Güterwagen 13685 Magdeburg, Baujahr 1905, der sich im Neuaufbau befindliche Reisezugwagen 4. Klasse der Sächsischen Staatseisenbahn, Baujahr 1877, und schließlich der restaurierte 4achsige Abteilwagen ABCC, Baujahr 1906, mit 10 Plätzen 1. Klasse, 17 Plätzen 2. Klasse und 15 Plätzen in der 3. Klasse. Die AG 3/5 Plauen des DMV organisierte an beiden Tagen einen großen Souvenirverkauf. G. Schuster, Plauen

Schüler halfen bei der DR

„Ihr war't eine dufte Truppe – ich hoffe, ihr kommt auch 1987 wieder zu uns.“ So die Worte des Leiters der Signal- und Fernmeldemeisterei Leipzig, Reichsbahn-Haupttrat Zierold, während der Abschlusveranstaltung des zweiten Durchganges im Lager für Erholung und Arbeit der Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium der Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR (DMV).

Erstmals wurde das Lager der Er-

holung und Arbeit in zwei Durchgängen vom 7. bis 18. Juli und vom 21. Juli bis 1. August organisiert. Wiederum war es die Signal- und Fernmeldemeisterei Leipzig, die beide Durchgänge als Einsatz- und Betreuungsdienststelle hervorragend vorbereitete. 70 Jugendliche, Schüler der Klassenstufen 8 bis 12, von den Arbeitsgemeinschaften 3/72 Annaberg-Buchholz, 3/95 Dresden, 8/3 Schwerin, 8/5 Rostock, 8/19 Sanitz, 8/20 Gnoien, 6/34 Lutherstadt Wittenberg, 6/55 Engelsdorf, 7/3 Brandenburg, 7/49 Zerbst, 7/68 Magdeburg, 4/66 Ilmenau, 6/52 und 6/54 Leipzig, von den Pioniereisenbahnen Berlin, Gera, Halle, Leipzig, Karl-Marx-Stadt und interessierte Jugendliche aus Rudolstadt, Radebeul, Eisenhüttenstadt und Aschersleben sowie neun Betreuer leisteten hier sozialistische Hilfe als „Eisenbahner auf Zeit“.

Auch 1986 konnten die Modell- und Pioniereisenbahner hervorragende Arbeitsleistungen abrechnen. Über 650 m Kabelgraben wurden auf dem Leipziger Güterring in der Burgaue ausgehoben, Kabel verlegt und wieder verfüllt sowie Gruben für Muffenverbindungen ausgehoben sowie rund 1000 m Behelfskabel freigelegt und aufgetrommelt. Ebenfalls umfangreiche Kabelschachtarbeiten sind im Bahnhof Leipzig-Mockau auf besonders schwer zu schachtendem Boden ausgeführt worden.

Davon konnten sich Mitarbeiter der DR überzeugen. Gesprächsrunden zwischen Jugendlichen, Betreuern und Eisenbahnern haben das gegenseitige Verständnis für diese Sache vergrößert. In der Freizeit standen der Besuch des Naturbades Nordost, von Filmveranstaltungen der Modelleisenbahn-Ausstellung in Halle, der Pioniereisenbahnen in Halle und Leipzig sowie gemeinsame Grillabende auf dem Programm. Höhepunkte waren jedoch an den arbeitsfreien Sonntagen die beiden Exkursionen zur Selketal- und Harzquerbahn. Zusätzlich beteiligten sich die Teilnehmer des zweiten Durchganges an einem freiwilligen Arbeitseinsatz bei der Leipziger Pioniereisenbahn sowie beim Sammeln von Schrott entlang der Baustelle Burgaue.

Ein besonderes Dankeschön gebührt den Freunden Siegfried Hülle, Torsten Rothenburg, Jürgen Berghäuser, Frank Meißner (alle Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium) sowie Matthias Teschner und Volker Wönckhaus (beide AG 6/52 Leipzig), die als Betreuer maßgeblichen Anteil am guten Gesamterfolg hatten und dazu teilweise einige Tage ihres Jahresurlaubs verwendeten.

H.-D. Weide, Leipzig

Leser meinen ...

Noch einmal: Standseilbahn zur Petrii-Höhe

Im Heft 5/86 stellten wir auf den Seiten 6 bis 9 diese interessante Prager Standseilbahn vor. Dazu noch einige Hinweise: Die 109 m lange Strecke liegt nicht in einer Krümmung, sondern es handelt sich hierbei um die **schräge Länge** der Standseilbahnstrecke.

Vorhanden waren zwei Zahnstangen – in jedem Gleis eine – und nicht wie angegeben, eine gemeinsame für beide Gleise. Dipl.-Ing. Pavel Flajshans ist als Hauptabteilungsleiter Technische Entwicklung Straßenbahn im Verkehrsbetrieb Prag tätig. me

18 500 Besucher

Im Juniheft stellten wir die Gemeinschaftsanlage der AG 3/27 Freiberg ausführlich vor. Wie eine kurze Stippvisite während der Jubiläumsfeierlichkeiten in der 800 Jahre alten Bergstadt zeigte, erfreute sich die o. g. Modellbahn-Ausstellung großer Beliebtheit. Ob die Teilnehmer der beiden Sonderfahrten des BV Dresden oder die „Normal-

Leser fragen ...

Wer hilft?

Über die hervorragende Arbeit der Eisenbahner des Raw „Erwin Kramer“ Potsdam bei der Aufarbeitung von Eisenbahnmuseumsfahrzeugen berichtete „me“ in den zurückliegenden Monaten ausführlich. Tausende Eisenbahnfreunde aus dem In- und Ausland haben inzwischen den Traditions-Personenzug der DR kennengelernt. Dank der zahlreichen Initiativen der DR und des DMV präsentiert sich dieser Zug in einem hervorragenden Zustand. Nun sind die Potsdamer Eisenbahner bemüht, an den Fahrzeugen noch verschiedene „Kleinigkeiten“ zu ergänzen. Dazu gehören auch Schilder gemäß der Abbildung.

Welche AG ist in der Lage und bereit, den Potsdamer Eisenbahner derartige Schilder neu anzufertigen?

Wer helfen kann, wende sich bitte an das Reichsbahnausbesserungswerk „Erwin Kramer“ Potsdam, Kollegen Wolfgang Burmeister, Friedrich-Engels-Straße 70, Potsdam, 1500, Telefon 32 25 75.

me Zeichnung: Archiv



verbraucher“ – alle waren voll des Lobes über diese einwöchige Schau mit der gelungenen H0-Anlage. Im übrigen zeigten die Freiburger mehrere Vitrinen mit überwiegend selbstgebauten Modellen (auch mit Gastexponaten) sowie neue Modellbautechnologien wie das Metallätzen am Beispiel von Lokomotivmodellen in der Nenngröße N! Darüber hinaus stellten sich auch mehrere DMV-Kleinserien-Produzenten vor.

Noch ein Hinweis: Der im Heft 6/86 ab Seite 26 veröffentlichte Beitrag ist unter maßgeblicher Mitwirkung des Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft 3/27, Modellbahnfreund Manfred Bulnheim, entstanden, für dessen Unterstützung wir uns nochmals bedanken. me

Leser antworten und fragen ...

Die 89 7229 wird es sein

Zu der Werklok im Bild 1 der „Werklokomotiven“ im „me“ 3/86 auf Seite 14 kann ich ergänzen. Es dürfte sich um die 89 7229 handeln. Eine andere T 3 mit diesem Hobelschornstein ist mir nicht bekannt. Sie war 1930 im Bw Berlin-Pankow beheimatet. 1935 wurde sie schon ausgemustert. Was sie bis 1971 getan hat, weiß ich nicht. Im Mai 1971 stand sie in einem Baubetrieb in Zeischa bei Falkenberg abgestellt. Außerdem habe ich noch eine Frage: Gab es eine grüne 01⁹²? Angeblich soll die 01 504 mit dieser Farbe geliefert worden sein. In der Literatur ist darüber nichts zu finden.

R. Nette, Naumburg

In eigener Sache

Wir bitten unsere Leser bei Einsendungen von Manuskripten und Illustrationen die genaue Anschrift gut lesbar sowie unbedingt die vorhandene Bankverbindung anzugeben.

Redaktion „modelleisenbahner“

Dipl.-Ing. Hans-Dieter Weiß, Leiter der Hauptabteilung Bauvorhaben Fährverkehr DDR-UdSSR im Ministerium für Verkehrswesen, Berlin und Dipl.-Ing. oec. Helmut Zwer, Berlin

Eisenbahn-Fährverkehr DDR-UdSSR

Neue Fährlinie auf der Ostsee

In den ersten Oktobertagen des Jahres 1986 hat die Insel Rügen mit dem erstmals kleinen, unscheinbaren Fischerdörfchen Mukran die Aufmerksamkeit auf sich gelenkt. Der Eisenbahn-Fährverkehr DDR-UdSSR zwischen dem Hafen Mukran und dem Hafen Klaipeda, zur Litauischen SSR gehörend, hat den Betrieb aufgenommen. Von nun an werden in regelmäßigen Abständen Eisenbahn-Güterfähren den Hafen anlaufen, um Außenhandelsgüter aus Freundesland in Empfang zu nehmen und gleichzeitig Waren abzusenden. Jeder, der die Insel Rügen durchwandert, ist von der herben Naturschönheit dieses Landstriches ergriffen. Vielgestaltig und abwechslungsreich offenbart sich hier die Natur und bietet ihre landschaftlichen Reize und ihre Idylle. Aber auch moderne Produktionsbetriebe und landwirtschaftliche Großbetriebe prägen den Charakter der Insel. Der Fährhafen Saßnitz wurde zum wichtigsten Verkehrsknoten in der Verbindung Skandinavien mit dem europäischen Festland. Wer hat während seines Urlaubes auf der Insel Rügen nicht schon Saßnitz aufgesucht, um dort dem Ein- und Auslau-

fen der schönen weißen Schiffe beizuwohnen?

Niemanden wundert es, daß diese Schiffe im festen Fahrplan der Eisenbahn verkehren und daß sie sich bald darauf wieder auf Gegenkurs befinden. Doch nun entsteht südlich von Saßnitz ein neuer Fährhafen, der an Größe und Leistungsvermögen seinen Vorgänger bei weitem übersteigt.

Da über die Entwicklung des Fährhafens Saßnitz zur Genüge im „modelleisenbahner“ berichtet wurde, soll auf die Vorgeschichte des Fährverkehrs verzichtet werden. Die Tabelle verdeutlicht den großen Sprung in der Entwicklung der einzelnen Fährschiffstypen, die in der knapp 80jährigen Fährverkehrsgeschichte die Insel Rügen anliefen. Das besondere Augenmerk gewinnen dabei die Spalten „Tragfähigkeit“ und „nutzbare Gleislänge“, die ein Vielfaches an Steigerung erfahren haben.

Tabelle Entwicklung der Fährschiffstypen, die zwischen Rügen und dem Ausland verkehrten bzw. im Einsatz sind

| Name des Schiffes | Indienststellung | Länge m | Breite m | Tragfähigkeit tdw | nutzbare Gleislänge m |
|---------------------------------------|------------------|------------|-------------|----------------------|-----------------------------|
| <i>Fährlinie Saßnitz - Trelleborg</i> | | | | | |
| PREUSSEN | 1909 | 113,3 | 16,3 | 700 | 160 |
| SASSNITZ | 1959 | 137,5 | 18,8 | 1 850 | 380 |
| RÜGEN | 1971 | 152,7 | 18,8 | 2 700 | 480 |
| ROSTOCK | 1977 | 158,4 | 22,0 | 3 450 | 680 |
| <i>Fährlinie Mukran - Klaipeda</i> | | | | | |
| MUKRAN | 1986 | 190,5 | 26,8 | 11 700 | 1 570 |

273 Seemeilen zwischen beiden Häfen

Mit der Unterzeichnung eines Abkommens zwischen der Regierung der DDR und der Regierung der UdSSR am 18. Juni 1982 über die Einrichtung eines Eisenbahn-Fährverkehrs zwischen dem Hafen Mukran (DDR) und dem Hafen Klaipeda (UdSSR) begann ein neuer Abschnitt des Fährverkehrs auf der Insel Rügen. Bei einer Entfernung von 273

Seemeilen (506 km) zwischen den beiden Häfen werden ab 1990 sechs Fährschiffe mehr als fünf Millionen Tonnen Güter im Jahr in Eisenbahnwagen über die Ostsee trajektieren.

Grundlage dieser Steigerung im Transport über See bilden die sich dynamisch entwickelnden Beziehungen zwischen der DDR und der UdSSR.

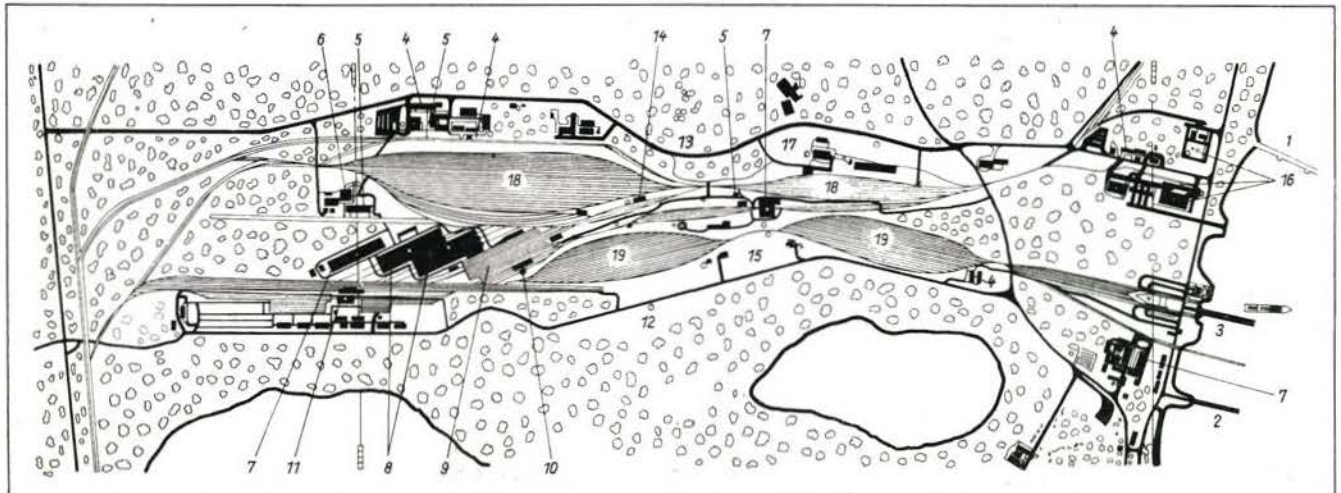
Betrug das Außenhandelsvolumen von 1971 bis 1975 insgesamt 90 Mrd. Valutamark, so steigt es im gegenwärtigen Zeitraum 1986-1990 auf 380 Mrd. Valutamark. Einen bedeutenden Stellenwert hat dabei das Verkehrswesen. Kontinuierliche Belieferung mit Rohstoffen und zahlreichen Industriegütern ist für unsere Republik von größter Bedeutung, wie es für die UdSSR Industrieausrüstungen, chemische Produkte, Werkzeugmaschinen und andere Erzeugnisse aus unserer Produktion sind.

Für einen rationellen Gütertransport über See hat sich der Eisenbahn-Fährverkehr als fortschrittliches Transportsystem auch über eine größere Entfernung mit der UdSSR herausgestellt. Der Nutzeffekt ergibt sich in der Verkürzung der Transportzeiten durch Voravisierung, durch den schnelleren Durchlauf auf den Bahnhöfen und dem Seeweg, in der Unversehrtheit der Güter beim Grenzübergang, und die Güter verbleiben in eigener Gestion.

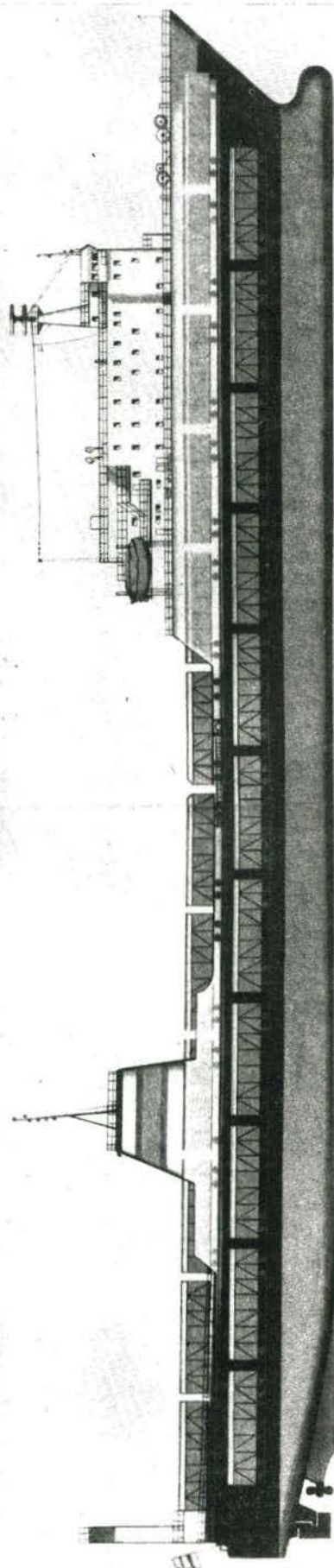
1 Übersichtszeichnung vom Fährhafen Mukran; deutlich zu erkennen sind die Gleisanlagen.

Legende:

- | | |
|-----------------------|----------------------------|
| 1. Nordmole | 11. Umachsanlage |
| 2. Südmole | 12. Südstraße |
| 3. Fähranleger | 13. Nordstraße |
| 4. Verwaltungsgebäude | 14. Stellwerk Regelspur |
| 5. Sozialgebäude | 15. Stellwerk Breitspur |
| 6. Werkrestaurant | 16. Lagerwirtschaft |
| 7. Werkstatt | 17. Heizwerk |
| 8. Umladehalle | 18. Gleisgruppen Regelspur |
| 9. Freiumladung | 19. Gleisgruppen Breitspur |
| 10. Feuergutrampe | |



2



Bereits nach vier Jahren Wirklichkeit

In enger Zusammenarbeit mit Experten der UdSSR wurde der Eisenbahn-Fährverkehr zwischen der DDR und der UdSSR entwickelt. Vier Jahre nach Unterzeichnung des bereits genannten Abkommens öffnete am 2. Oktober dieses Jahres der Fährhafen Mukran das Tor zur Ostsee für den Fährverkehr mit dem ersten Fährschiff, das den gleichen Namen trägt. Der Fährhafen ist bei Borchtitz an die Eisenbahnlinie Saßnitz-Stralsund angebunden. Einen Überblick über den Fährhafen und Fährbahnhof verschafft Abb. 1.

Heute, nach vier Jahren angestrengter Bautätigkeit, zeigt sich der Fährhafenkomplex in seinen vollen Konturen. Ein Molensystem, das zuvor von der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau an einem Modell untersucht wurde, schützt den Fährhafen. Ein Blick auf See läßt die 1 300 m lange Nordmole deutlich erkennen. Kernstück des Fährhafens bildet der Fähranleger, der eine Länge von 216 m und eine Breite von 26 m aufweist. Um eine möglichst kurze Bauzeit zu erreichen, wurde die Mole auf den ersten hundert Metern vorgeschüttet. Nach Erreichen ausreichender Wassertiefe für schwimmende Baugeräte wurde die Arbeit in Senkkastenbauweise fortgesetzt. Die Senkkästen bestehen aus Stahlbeton, besitzen einen Durchmesser von 13 m und sind mit einem quaderförmigen Fuß versehen. Auf einer bestehenden Anlage im Überseehafen Rostock wurden diese Bauelemente hergestellt, nach Mukran geschleppt, dort nach Vorbereitung der Standfläche abgesetzt und mit Kies verfüllt. Auch der Fähranleger entstand in der gleichen Bauweise.

Statt Lift zwei Decksebenen

An den Fähranleger schließt sich die Fährbrücke an. Sie ist das wichtigste Verbindungselement zwischen Schiff und Land und ist in ihrer Gestaltung erstmalig auf der Welt. Im konventionellen Eisenbahn-Fährverkehr gibt es bislang nur Fährschiffe, die über das Hauptdeck bedient werden. Großfähren, auf denen Eisenbahnwagen auf mehrere Decks aufgestellt werden, haben im Schiffsinneren Wagenlifts und im Vorschiff Weichen. Die Wagen sind dann einzeln mit kleinen Rangierloks auf das jeweilige Gleis zu bewegen. Diese platzraubende und auch störanfällige Technik im Schiff entfällt auf dieser

Fährlinie. Dafür entstand ein Schiffstyp, der die Wagen auf zwei Decksebenen aufnimmt. Dadurch lassen sich die Stellflächen auf den Decks maximal nutzen, und die Bedienzeiten des Schiffes werden erheblich gesenkt. Während ein etwa gleichgroßes Fährschiff, auf dem die Wagen auf drei Decks verteilt sind, zum Räumen und Wiederbesetzen der Gleise etwa acht bis zwölf Stunden benötigt, beträgt die Hafenliegezeit in Mukran nur vier Stunden. Hierbei sind Ver- und Entsorgung des Schiffes mit einbezogen.

Was an Technik auf dem Fährschiff eingespart wurde, hat sich bei diesem Schiffstyp auf die Fährbrücke verlagert. Sie besteht im wesentlichen aus zwei übereinander angeordneten stählernen Brückenüberbauten, die landseitig in Gelenke eingebunden und seeseitig durch zwei Hubtürme, die die Hubwerke und Gegenlasten aufnehmen, eingehängt sind. Für jede Decksebene ist ein eigener Steuerstand vorgesehen. Die trapezförmigen Grundrisse beider Brückenüberbauten, deren Länge etwa 45 m beträgt, gestatten die Verzweigung der von Land ankommenden zwei Gleise in fünf Gleise entsprechend der Gleisanschlüsse auf dem Schiff. Die Anschlußbreiten zum Schiff betragen in der unteren Brücke 15,1 m und in der oberen Brücke 21 m.

Auf beiden Zufahrtgleisen kann gleichzeitig mit Rangierlokomotiven gearbeitet werden.

Ein Fährbahnhof mit zwei Spurweiten

Die vielseitige Gestaltung des Fährhafens, der in seiner Hauptfunktion die unterschiedlichen Spurweiten der westeuropäischen Eisenbahnen (1435-mm-Spurweite) und der Sowjetischen Eisenbahnen (1520-mm-Spurweite) überbrückt, dürfte für manchen Modellbauer Anregung sein, eine derartige Anlage nachzubilden. Aus diesem Grunde soll etwas näher auf die Technologie des Wagendurchlaufs eingegangen werden.

Kaum ist das Eisenbahn-Fährschiff mit dem Anleger vertäut, bringen die oberen Heckfender das Schiff in die Mittelachse der Anlage. Die obere Brücke wird aufgelegt und fest verriegelt. Die Verbindung zwischen den Steuerständen Brücke-Schiff kann hergestellt werden. Zur gleichen Zeit sind die Wagen auf dem Oberdeck entzurrt, die Bremsprobe ist bereits auf dem Schiff vollzogen.

Zwei Rangierlokomotiven kuppeln an die äußeren Wagenreihen auf dem Schiff an, ziehen die Wagengruppe bis zur Brückenweiche zurück, um die Wa-

2 Das Eisenbahn-Fährschiff „MUKRAN“ ist das erste Fahrzeug dieser Art; für die Fährverbindung nach Klaipeda werden bis 1989 weitere fünf Schiffe dieses Typs gebaut.

gengruppen auf den beiden Innengleisen anzukuppeln. Nach Passieren der Brückenweiche fährt eine dritte Rangierlok auf das Mittelgleis und zieht die Wagengruppe wie die beiden anderen Loks bis zur Vorstellgruppe zurück. Danach wird die obere Brücke angehoben und die untere aufgelegt. Der obige Ablaufprozeß wiederholt sich mit dem Unterschied, daß die Rangierlokomotiven unverzüglich die bereitgestellten Wagen für die Neubesetzung des Fährschiffes ankuppeln und diese in der gleichen Reihenfolge auf dem Schiff absetzen. Wenn das Hauptdeck wieder

übergabestelle (GÜST) darstellt, werden die Wagen über einen Ablaufberg in die Ordnungsgruppe Breitspur gerollt und entsprechend der weiteren notwendigen Behandlung sortiert. Diese Behandlung kann sich unterscheiden in Umladung mit Portalkran für normale Güter in der Halle, Umladung mit Gabelstapler von Gütern in der Halle, Umladung gefährlicher Güter auf speziellen Anlagen, Umladung in einer Freianlage oder ggf. Umachung. In diesem Falle werden nur die Drehgestelle gewechselt. Auf der Regelpurseite verläuft der Prozeß ähnlich. Die Züge fahren in die Ein-

Klaipeda, so daß in Verbindung mit dem „Automatischen Leitungssystem“ (ASL) der UdSSR eine rechtzeitige Voravisierung der Güter möglich ist. Für die rechen-technische Realisierung des Systems werden ein Doppelrechnersystem EC 1056 sowie periphere Geräte, universelle Bildschirmterminals, Seriendrucker, Datenfunkterminale und Datenfunkkonzentratoren eingesetzt.

BR 106 in Doppeltraktion

Von Interesse für den Modelleisenbahner dürften die verwendeten Rangierlokomotiven auf dem Fährbahnhof sein. Zur Realisierung des Rangierbetriebes im Breitspurbereich des Fährbahnhofs und für die Fährschiffsbedienung werden Lokomotiven der BR 106 verwendet (siehe Titelbild). Sie wurden so angelegt, daß ein Befahren von Breitspurgleisen mit 1520-mm-Spurweite bei einem maximalen Gleisnick von 2,0 Grad an der Fährrücke möglich ist. Hierzu wurden Änderungen am Laufwerk, Nachschaltgetriebe, mechanischen Teil der Bremse und an der Anordnung der Bahnräumer vorgenommen.

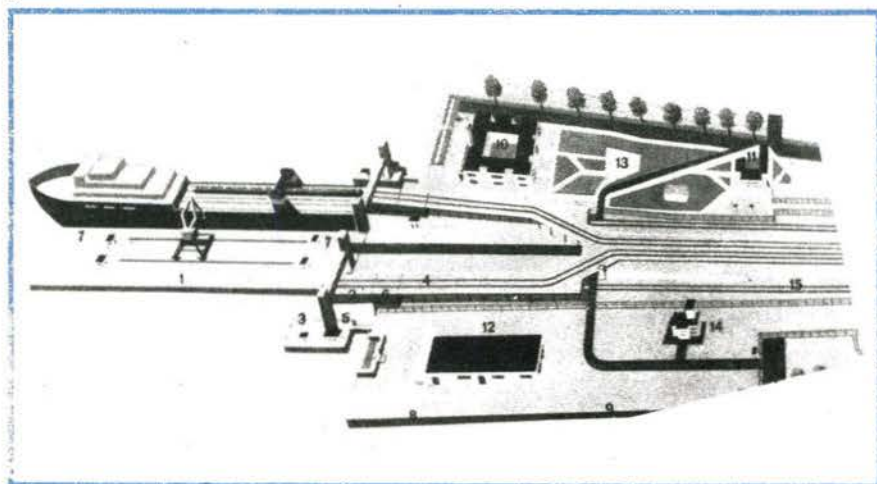
Die in Doppeltraktion fahrenden Lokomotiven können, einschließlich der Zusatzbremse, von einem Führerstand aus bedient werden. Hierfür wurde eine stufenlose elektropneumatische Motorregulierung in Verbindung mit einem mikrorechnergesteuerten Gleit- und Schleuderschutz entwickelt. Beide Systeme sind auch für andere Lokomotivbaureihen und für die Funkfernsteuerung kompatibel.

Größte Neubauten des DDR-Schiffbaus

Die Eisenbahn-Güterfähre (EGF) „MUKRAN“ ist das erste Schiff dieser Serie und wurde in nur knapp zwei Jahren gebaut. Bis zum Jahre 1989 werden fünf weitere Schiffe dieses Typs folgen, wovon drei Schiffe unter der Flagge der DDR und drei Schiffe unter der Flagge der UdSSR fahren. Die Schiffe stellen ein Spitzenerzeugnis des VEB Mathias-Thesen-Werft Wismar dar und weisen folgende technische Hauptdaten auf:

| | |
|-----------------------------|------------|
| Länge über alles | 190,50 m |
| Breite auf Außenkante | 26,76 m |
| Scheuerleiste | |
| Tragfähigkeit bei T = 7,2 m | 11 700 tdw |
| Geschwindigkeit | 16,5 Kn |

Die Eisenbahn-Güterfähre ist ein Zweideckschiff für den Transport von Eisenbahnwagen sowjetischen Standards und kann auf etwa 1 500 m nutzbare Gleislänge 103 Eisenbahnwagen mit einer jeweiligen Masse bis zu 84 t befördern, davon 54 auf dem Oberdeck und 49 auf dem Hauptdeck.



3 Blick auf die Fähranlage in Klaipeda; auch diese Anlage ist einem starken Verkehrsaufkommen gewachsen.

Legende:

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Fähranleger | 9. Hilfsdienstanlegestelle |
| 2. Fährrücke | 10. Dienst- und Sozialgebäude |
| 3. Fährbett | 11. Grenz- und Kontrolldienst |
| 4. Stahlbeton-Estakade | 12. Technischer Wartungstützpunkt |
| 5. Hubtürme mit Gegengewichten | 13. Lagerhalle |
| 6. Landseitige Widerlager | 14. Wachposten |
| 7. Verholfender | 15. Gleisgruppen |
| 8. Reserveanlegestelle | |

Illustrationen: Hauptabteilung Bauvorhaben Fährverkehr DDR-UdSSR im Ministerium für Verkehrswesen der DDR

besetzt ist, werden die Brücken noch einmal gewechselt, und das Oberdeck wird besetzt. Zwischenzeitlich wurden Ver- und Entsorgungshandlungen am Schiff vorgenommen, und nach Entriegeln der Brücke und Lösen der Halte- taue kann die neue Schiffsreise beginnen.

Umladung weitestgehend mechanisiert

Auf dem Fährbahnhof beginnt nunmehr die eigentliche Arbeit. Von der Vorstellgruppe, die auch zugleich die Grenz-

fahrguppe, die auch zugleich die Ausfahrguppe darstellt. Von dort werden die Wagen über den Ablaufberg der Ordnungsgruppe Regelspur nach den gleichen Prinzipien sortiert und entsprechend bereitgestellt. Die Technologie in der Umladung vollzieht sich so, daß auf dem Mittelgleis der Halle Breitspurwagen stehen, sich an beiden Seiten der Rampen Regelspurwagen zur Bereitstellung kommen. Somit können für jeden Breitspurwagen zwei Regelspurwagen vorgehalten werden. Dies schafft günstige Bedingungen für die Auslastung und Wiederbeladung der Breitspurwagen. Die Umladung erfolgt weitgehend mit Flurfördergeräten, die der jeweiligen Gutart angepaßt sind.

CAD/CAM auch in Mukran

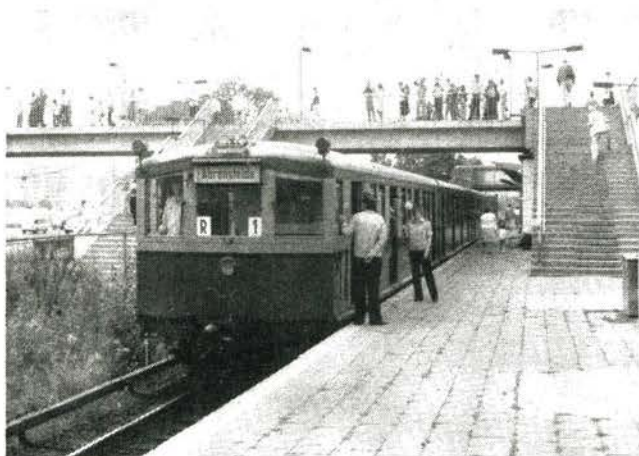
Sämtliche Operationen auf dem Fährbahnhof, einschließlich der Berechnung des Stauplanes für das Schiff, lassen sich mit Hilfe des „Rechnergestützten Informationssystems Mukran“ (RISMU) vorausberechnen. Ein umfangreiches Verbindungssystem, einschließlich der erforderlichen Bildschirmtechnik, sorgt für den schnelleren Abruf der erforderlichen Daten. Es bestehen direkte Verbindungen zum Partnerhafen

**Jubiläum 10 Jahre Gartenbahn
in Löbau**

Als am 2. April 1976 die Krauss-Lok 7790/1924 im Tausch gegen 9 780 kg Schrott vom VEB Splitt- und Granitwerke Bernbruch nach Löbau auf das Grundstück der Familie Werner überführt wurde, ahnte noch keiner der Beteiligten, daß damit die Geburtsstunde von „Werners Gartenbahn“ (WGB) geschlagen hatte (siehe auch S. 9 dieser Ausgabe). In den zurückliegenden zehn Jahren ist nicht nur diese 600-mm-spurige zweiachsige Dampflokomotive vor der Verschrottung bewahrt worden, sondern es entstand eine der schönsten Museumsanlagen mit der einzigen betriebsfähigen Baulokomotive der DDR in dieser Spurweite. Auf der mit Unterstützung der Waldeisenbahn Muskau und anderer Reichsbahndienststellen sowie vieler freiwilliger Helfer entstandenen Gleisanlage kann heute mit typischen Fahrzeugen der Betrieb einer Werkbahn umfassend dargestellt werden. Ein Blick in das Gästebuch zeigt, welche Resonanz die inzwischen zweimal im Jahr durchgeführten „Dampftage“ haben, reichen doch die Eintragungen von Kindergartengruppen über Teilnehmer des „Spezialistentreffens junger Eisenbahner“ bis zu Freunden der Eisenbahn aus dem In- und Ausland. Ein umfassender Bildbericht wird „me“ zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlichten. Nun werden die Weichen für künftige Aufgaben gestellt, die u. a. mit dem Bau eines Lokschuppens und dem Aufbau einer LOWA-Diesellok des Typs Ns2f schon klar umrissen sind.
Gnl.

Paß-Viertel für Sonderfahrten

Der Berliner Rundfunk hatte am 17. August 1986 im Rahmen seiner Sendereihe „Straßenbekschaften“ in Berlin-Marzahn einen verkehrshistorischen Sonntag unter dem Motto „Uff Straße und Schiene – wie et mal war“ organisiert. Aus diesem Anlaß wurde am S-Bahnhof Marzahn ein Festplatz eingerichtet, auf dem historische Feuerwehren, Oldtimer-Autos, der Doppeldeck-Omnibus der Berliner Verkehrsbetriebe, aber auch neuzeitliche Lastkraftwagen von „autotrans Berlin“ besichtigt werden konnten. Weitere Attraktionen



für die große Besucherschar boten verschiedene historische Fahrzeuge auf Schienen. So fuhren vier Straßenbahnzüge vergangener Jahre in einem Rundkurs durch Marzahn, ständig voll besetzt als herrsche Berufsverkehr. Zwischen Ahrensfelde und Tiefensee setzte die DR zweimal den Traditionspersonenzug, befördert von der 74 1230, ein. Und auch die S-Bahn war betei-

ligt. Ein Halbzug, bestehend aus zwei Paß-Viertelzügen der Baureihe 275, verkehrte planmäßig zwischen Lichtenberg und Ahrensfelde. Wie es die Vorschrift verlangt, wurde dieser Zug mit einem Schaffner besetzt und auf jedem Bahnhof von der Aufsicht mit dem bei der S-Bahn seit fast zwei Jahrzehnten eingemotteten Befehlsstab abgefertigt. Auf dem Bild hat der S-Bahn-Zug soeben neue Besucher zum Festplatz gebracht und steht im Bahnhof Marzahn abfahrbereit, um seine Fahrt nach Ahrensfelde fortzusetzen.

*Text und Foto:
H.-J. Hütter, Berlin*

zeit von 27 Jahren überquerte das Schiff 27 000mal die Ostsee. Das entspricht 280 000 km. Es wurden in dieser Zeit 700 000 Eisenbahnwagen, 2 Mill. Reisende und 13 000 Kraftfahrzeuge übergesetzt. Seit 1978 wurde zusätzlich im Sommer die Linie Saßnitz-Rönne (Bornholm) für den Kraftfahrzeug- und Personenverkehr befahren.
Kr.

**Traditionsbahn mit guten
Resultaten**

Großer Beliebtheit erfreuten sich die bisherigen Sonderfahrten auf der Strecke Radebeul Ost-Radeburg. Bis Mitte September 1986 wurden bereits 5 229 Fahrgäste in den Traditionszügen befördert. Am 12. September 1986 fand eine Sonderfahrt für das DDR-Fernsehen statt. Aufgenommen wurde dabei ein Musiktitel für die beliebte Sendung „Schätzen Sie mal“, die man am 12. Oktober 1986 ausgestrahlt hat.
me

**MOROP-Information
im Heft 12**

Wie wir bereits mitteilten, wird vom 6. bis 12. September in Erfurt der 34. MOROP-Kongreß stattfinden. Über den vorgesehenen Ablauf der Veranstaltung berichtet „me“ im Heft 12/86.
Redaktion

Außer Dienst gestellt

Am 23. August 1986 war das Eisenbahnfährschiff „SASSNITZ“ der Deutschen Reichsbahn letztmalig im Einsatz und lief zur dänischen Insel Bornholm nach Rönne aus. Die letzte Reise mit Eisenbahnwagen nach Trelleborg und zurück fand bereits am 8. Mai 1986 statt. In einer Dienst-

Vier Viertaktmotore des Typs 6 VDS 48/42 AL-2 vom VEB Kombinat Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ mit einer Gesamtleistung von 10 600 kW bringen das Schiff auf die erforderliche Geschwindigkeit, wobei zwei Dieselmotore über elastische Schaltkupplungen und ein Sammeluntersetzungsgetriebe mit angehängtem Wellengenerator eine Welle mit Verstellpropeller antreiben.

**Deutsche Reichsbahn baute
auch in Klaipeda**

Auch im Partnerhafen wurden große

Anstrengungen unternommen, um den Eisenbahn-Fährverkehr termingerecht zu eröffnen. Klaipeda liegt an der Westküste der Litauischen SSR. Die Hafenbedingungen gestalten sich hier gänzlich unterschiedlich. Während Mukran an der offenen See liegt, muß in Klaipeda eine 6 sm lange Seewasserstraße von der natürlichen Hafeneinfahrt der kurischen Neerung bis zum Anleger passiert werden. Am Fähranleger selbst finden die Kapitäne die gleichen Verhältnisse vor. Die erforderlichen Anlagen für den Fährhafen und -bahnhof baute jedes Land selbständig. Jedoch die

Fährbrücken wurden in beiden Häfen vom Stahlbaubetrieb Dessau der Deutschen Reichsbahn hergestellt. Der Fährkomplex in Klaipeda ist in Abb. 3 dargestellt.

Mit der Einrichtung des Fährverkehrs DDR-UdSSR ist eine zusätzliche, leistungsstarke Trasse für Gütertransporte zwischen der DDR und der UdSSR geschaffen worden. Sie trägt dazu bei, die Arbeitsteilung und Kooperation zwischen beiden Ländern zu vervollkommen, zu vertiefen und somit auf einer qualitativ neuen Stufe zu gestalten.

Wulf Krentzien (DMV), Saßnitz

50 Jahre Rügendamm

Die Verkehrsströme wurden im Rügenverkehr vor dem Bau der Eisenbahn hauptsächlich über Stralsund, Stahlbrode, Greifswald und Stettin (heute Szczecin/VR Polen) geleitet. Als im vergangenen Jahrhundert dann der Schienenstrang Norddeutschland erreichte, gab es bereits erste Pläne für eine Eisenbahn auf Rügen. Die Stadtväter der ökonomisch bedeutenden Hansestadt Stralsund erreichten, daß die Eisenbahnverbindung Festland-Rügen nicht über die kürzere, aber zu Greifswald günstiger gelegene Verbindung Stahlbrode-Glewitzer Fähre, sondern über Stralsund geführt wurde. Bereits damals erkannte man, daß eine Brücke zur Insel besser wäre und die Fährverbindung nur eine Zwischenlösung sein könne.

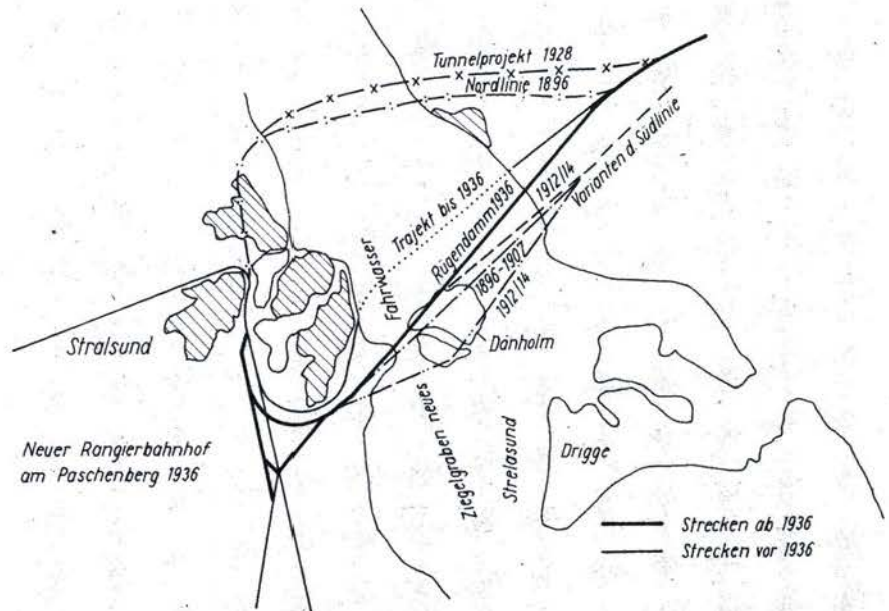
Bereits 1841 gab es einen Vorschlag zum Bau einer Brücke. Er wurde hauptsächlich mit der wirtschaftlichen Erschließung der Insel begründet. In den Jahren 1879, 1891, 1912 und 1929 gegründete Vereine, Kommissionen und Komitees hatten in Versammlungen und Petitionen immer wieder den Brückenbau gefordert. Unter „wirtschaftlicher Erschließung“ verstand man seit der Jahrhundertwende außerdem den gewinnträchtigen Urlauberverkehr. Die internationale Bedeutung einer Brücke wurde erstmals 1868 erwähnt. Damals beabsichtigte die „Nordbahngesellschaft“, eine Eisenbahn von Berlin über Stralsund zum damals geplanten Seehafen Arkona anzulegen. Mit der Eröffnung der Postdampferlinie Saßnitz-Trelleborg (1897) und deren Umwandlung in eine Eisenbahnfährverbindung (1909) wuchs die Notwendigkeit des Brückenbaus ständig weiter. Der seit 1883 bestehende Trajektverkehr zwischen Stralsund und Äldefähr war auch trotz ständiger Erweiterung und Modernisierung nicht in der Lage, eine stabile und jeder Konkurrenz gewachsene Nord-Südverbindung zu garantieren. Als dann doch mit dem Brücken- und Dammbau begonnen wurde, war das

hauptsächlich auf den ständig steigenden Trajektverkehr von und nach Schweden zurückzuführen. Schließlich drohte die Gefahr, daß die Gewinne aus dem Transitverkehr an Dänemark und Polen verlorengehen.

Große Schwierigkeiten bereitete die Festlegung der Brücken- und Dammstandorte. Zu berücksichtigen waren vor allem die schlechten Untergrundverhältnisse, die Interessen der Schifffahrt und eine zweckmäßige Anbindung an das Hinterland. Die wesentlichen Vorprojekte ähnelten der heutigen Trasse mit dem Dänholm als Zwischen-

– In den 70er Jahren wollte man eine Eisenbahnschiffsbrücke bauen. Aus strategischen Gründen wurden in jener Zeit solche pontonartigen Schiffsbrücken-Bauten sogar vom Staat unterstützt. Zwischen Stralsund und dem Dänholm hatte es 1813 schon einmal eine solche Brücke gegeben, die im Krieg gegen Napoleon einen sicheren Rückzug der schwedischen Truppen nach Rügen ermöglichte.

– Um Segelschiffen mit einer Masthöhe bis zu 25 m die freie Durchfahrt zu ermöglichen, wurden ab 1896 verschiedene Hochbrücken geplant. Eine reine



glied. 1896/97 und später lagen die Ergebnisse umfangreicher Bohrungen vor. Zu entscheiden war nun zwischen den Linienführungen als Nord- bzw. Südtangente des Dänholms oder quer über den Dänholm. Eine Brücke nördlich von Stralsund schied nach den Bodenuntersuchungen von 1896 aus.

Über die Form des Bauwerkes gab es unterschiedliche Auffassungen. Sie waren einige Jahrzehnte lang Anlaß zu Streitigkeiten verschiedener Interessengruppen und führten nicht zuletzt immer wieder zur Verschiebung des Baubeginns.

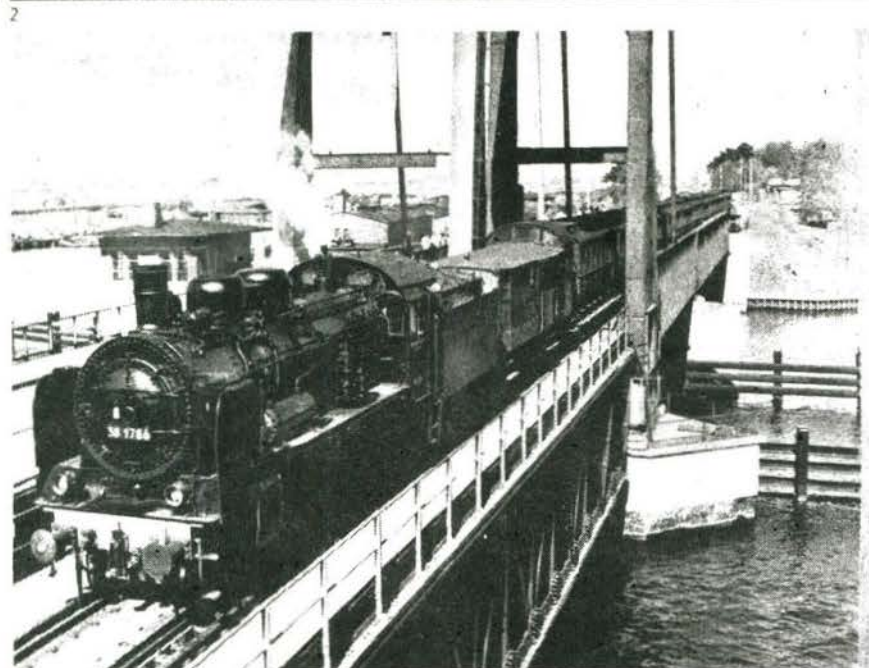
Folgende Varianten standen zur Diskussion:

– Der Plan von 1841 sah einen festen „chauseeartigen Landweg“ und eine „auf Steinkisten erbaute doppelte Zugbrücke“ vor, die auch den Schiffen die Durchfahrt ermöglicht. Die Eisenbahn sollte mit über diese „Chaussee“ geführt werden. Das war also bereits ein erstes Dammpjekt.

Hochbrücke entsprach dabei nicht den örtlichen Interessen. Das relativ ebene Gelände forderte bei einer Brückenhöhe von 30 m lange Auffahrampen, deren Endpunkte ungünstig zum Lokalverkehr von Ufer zu Ufer liegen würden. Daraus wurden im Jahre 1913 Forderungen abgeleitet, eine Straße und die „Rügenschen Kleinbahnen“ über eine kürzere, steilere in ihrem Verlauf den örtlichen Bedingungen angepaßte Auffahrrampe als die der Staatsbahn zu führen. Die Fährbahnen für Straße und Schmalspurbahn sollten über seitlich an der zweigleisigen Eisenbahnbrücke angeordnete Kragarme geführt werden.

– Ein anderes und ebenfalls 1913 entstandenes Projekt sah eine doppelstöckige Brücke vor. Dabei sollte die Straße unter der Eisenbahn in der Höhe der Untergrube bis zur Hauptöffnung geführt werden. Von dort aus sollten die Fahrzeuge mit einer Schwebefähre befördert werden.

– 1928 wurde ein eingleisiger Eisenbahntunnel vorgeschlagen. Der Plan



1 Links ist bereits die Dammaufschüttung deutlich erkennbar. Rechts der alte R.ü. K. B. Bahnhof Altefähr mit einer Malett-Lok

2 Ein Personenzug mit der Lokomotive 38 1786 auf der Ziegelgrabenbrücke mit dem Behelfsbrück-

kenteil am 29. April 1959

3 Ziegelgrabenbrücke im Juli 1985

Fotos: Foto-Eschenberg, Rostock-Warnemünde (1), ZBDR (2), Verfasser (3)



stieß auf Ablehnung, da inzwischen die Notwendigkeit einer Eisenbahn- und Straßenverbindung erkannt worden war.

– Ein Jahr später gab es in Anlehnung an den Vorschlag von 1841 das dann realisierte Damm-Brückenprojekt mit Klappbrücke. Zu berücksichtigen war dabei ein günstiges Verhältnis zwischen Damm- und Brückenlänge, um die natürlichen Strömungsverhältnisse im Strelasund nicht ungünstig zu beeinflussen.

Nach langen Vorverhandlungen konnte am 1. Oktober 1931 der Bau beginnen. Dazu gehörten:

- Dammaufschüttungen zur Anbindung an das vorhandene Eisenbahnnetz in Stralsund, auf dem Dämholm und im Bereich des regelspurigen Bahnhofs Altefähr und Verlegung des Schmalspurbahnhofs Altefähr,
- Bau der 250 m langen Ziegelgrabenbrücke mit zwei festen Seitenöffnungen von 56,8 m Stützweite und der Klappbrücke mit der Stützweite von 29,0 m,
- Bau der Strelasundbrücke von 540,0 m Länge mit 10 Blechträgerbrückenteilen von 54,0 m Stützweite auf acht Pfeilern, wobei zwei davon zur Aufnahme der Schubspannung verstärkt ausgeführt werden mußten.

Die Gründung erfolgte entsprechend den Untergrundverhältnissen in Chaisson- oder Pfahlbauweise. Bis auf die Klappbrücke wurden die Blechträgerbrücken elektrisch geschweißt.

Mit der Inbetriebnahme des Rügendamms am 5. Oktober 1936 verkürzten sich die Fahrzeiten im internationalen Verkehr um etwa 60 Minuten. Die durch Rückstau an der Fähre und Witterungsunbilden bedingten Verspätungen gehören seitdem der Vergangenheit an. Bereits fast neun Jahre nach der Einweihung wurden die Brücken von flüchtenden Nazieinheiten am 1. und 3. Mai 1945 an zwei Stellen gesprengt. Der Eisenbahnverkehr konnte erst nach aufopferungsvollen Aufbauarbeiten am 15. Oktober 1947 über Behelfsbrückenteile wieder aufgenommen werden. 1961 wurden letztere durch neue Brücken nach den Originalmaßen ersetzt. Seit 1947 dient der Rügendamm nun schon fast 40 Jahre dem friedlichen Eisenbahnverkehr. Seine Bedeutung wird künftig durch die neue Fährverbindung Mukran–Klaipeda weiter wachsen.

Quellenangaben

- (1) Krentzien, Wulf: 100 Jahre Eisenbahn auf Rügen, Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Arbeitsgemeinschaft Greifswald, 1983
- (2) ebenda, 2. überarbeitete Auflage, 1986