

# *Eisenbahnhubbücke Karnin*



*Radke - Verlag*

Von Karnin aus gesehen präsentiert sich heute so die Karniner Eisenbahnbrücke im Peenestrom.  
Foto: D. Radke



Wer heute auf die Insel Usedom reist wählt zumeist das Auto. Beim Überqueren der Zecheriner Brücke sieht man rechter Hand ein gewaltiges eisernes Bauwerk im Peenestrom stehen. Es ist der Hubteil der einstigen Karniner Eisenbahnbrücke.

Dieses Überbleibsel eines einst stolzen Brückenbauwerks, das nur 12 Jahre lang in Betrieb war, kündigt noch heute von einer herausragenden Ingenieursleistung.

Der beginnende Badetourismus auf der Insel Usedom, ab Mitte des 19. Jahrhunderts, war auf eine gute verkehrliche Anbindung angewiesen. Der seit 1835 in Deutschland begonnene Eisenbahnbau schuf die entscheidenden Voraussetzungen für die Beförderung größerer Menschenmengen. Die Usedomer Hotelliers hatten da besonders die Berliner Einwohner im Blick. Von Berlin aus waren die Ostseestrände der Insel Usedom am nächsten gelegen.

Dieser Umstand war ausschlaggebend für den Bau der Bahnlinie Ducherow - Swinemünde und jenes Bauwerks, dessen Reste noch immer zu bestaunen sind.

Bereits 1876 überspannte die erste Eisenbahnbrücke den Peenestrom. Erst ein-, später sogar zweigleisig ausgebaut, genügte sie trotzdem nicht den gestiegenen Anforderungen. Von 1933 bis 1945 war die neue Brücke in Betrieb. Nach Sprengung der Überbauten blieb nur das Hubteil stehen. Die neuen Grenzen nach 1945 verhinderten einen späteren Wiederaufbau.

So blieb nur dieser markante Teil der einstigen Karniner Eisenbahnbrücke zur Insel Usedom erhalten und lockt Jahr für Jahr zahlreiche Besucher an.

Diese Broschüre möchte Ihnen dieses interessante technische Bauwerk näher vorstellen.

Detlef Radke



## 1 Die Insel Usedom

Der Name der Insel leitet sich von dem Ort Usedom ab. Um 1125 ist der Name „Uznoimia civitas“ von dem hier missionierenden Bischof Otto von Bamberg erstmals bezeugt worden.

Am Ende des Dreißigjährigen Krieges 1648 fiel Usedom zusammen mit dem übrigen Vorpommern an das Königreich Schweden und wurde Teil von Schwedisch-Pommern. Der schwedische König herrschte dort jedoch nur als Herzog von

Pommern, und das Gebiet blieb Teil des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation. Zwischen 1648 und 1720 war die Insel Usedom mehrfach Schauplatz kriegerischer Auseinandersetzungen zwischen Brandenburg-Preußen und Schweden. Im Ergebnis des Großen Nordischen Kriegs (1700–1721) kam die bereits seit 1713 zusammen mit anderen vorpommerschen Gebieten unter preußischem Sequester stehende Insel endgültig an Preußen. Aus strategischen Gründen ließ Schweden die Swine versanden, über die bisher der Schiffsverkehr zwischen der Ostsee und dem Stettiner Hafen lief. Durch den Peenestrom leiteten die Schweden nun die Schifffahrt und konnten so in Wolgast eine ständige Kontrolle ausüben und Zollgebühren erheben. Noch am Anfang des 18. Jahrhunderts war deshalb die Swine ganz ohne Bedeutung gegenüber dem Peenestrom.

Nach dem Nordischen Krieg trat Schweden 1720 Stettin und die Inseln Usedom und Wollin an Preußen ab. 1729 begann der preußische König Friedrich Wilhelm I. zur Umgehung der Zölle und Abgaben, die im schwedischen Wolgast anfielen, die Swine wieder schiffbar zu machen. Sie wurde ausgebaggert, und in der Nähe des kleinen Dorfes Westswine stand ein beschränkt nutzbarer Kleinhafen zur Verfügung. Das Projekt blieb unvollendet, da wegen ungenügender Befestigungen die Swine wieder rasch versandete.

Erst unter der Regierung Friedrich des Großen begann man nach 1740 das Projekt fortzusetzen und 1746 mit der Eröffnung eines befestigten Hafens, an der Mündung der Swine in die Ostsee, Namens „Swinemünde“ zu beenden.

Der mit dem Bau und dem Betrieb des neuen Hafens entstandene Ort Swinemünde wuchs durch den Zuzug von Händlern und Handwerkern rasch an.

Der neue Schifffahrtsweg machte die einzige Zufahrt Preußens zur Ostsee, von der durch Schweden kontrollierten alten Route



**Ansicht des Swinemünder Hafens um 1900**

**Repro: Slg. D. Radke**

über den Peenestrom an Wolgast vorbei unabhängig.

Das Problem der Versandung konnte 1826 mit der Fertigstellung von Ost- und Westmole teilweise behoben werden. Doch erst der Kanalbau der zwölf Kilometer langen „Kaiserfahrt“ (1875 - 1880) machte schließlich diesen Mündungsarm der Oder endgültig zum Hauptfahrwasser in die Ostsee.

Damit geriet aber der Swinemünder, gegenüber dem Stettiner Hafen, wirtschaftlich ins Hintertreffen. Die Umschlagszahlen, wie auch die Zahl der gebauten Schiffe in Swinemünde, gingen stetig zurück. Zudem waren die ungünstigen Verkehrsanbindungen der Inseln Usedom und Wollin ein großes Hindernis für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung der Region.

Bei den preußischen Verwaltungsreformen entstand 1818 aus den beiden Inseln Usedom und Wollin der Landkreis Usedom-Wollin mit Swinemünde als Kreisstadt. 1824 beziehungsweise 1825 begann

der Badebetrieb in den Orten Swinemünde und Heringsdorf, denen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts Koserow, Zinnowitz und Ahlbeck folgten. Die große Zeit der Seebäder begann aber erst nach der deutschen Reichsgründung 1871.

Da keine Brücken die Insel Usedom mit dem Festland verbanden, mussten Personen und Güter mit Fähren übersetzen und die Weiterreise mit Pferd und Wagen auf holprigen Landstraßen in die Seebäder war langwierig und unbequem. Zwischen 1858 und 1861 wurde daher auf der Insel zunächst einmal die Chaussee Zecherin-Usedom-Swinemünde (heute Bundesstraße 110) gebaut. Eine endgültige Lösung des Transportproblems brachte erst der Ausbau des preußischen Eisenbahnnetzes.

## 2 Die Eisenbahnanbindung

Am 7. Dezember 1835 ging zwischen Nürnberg und Fürth die erste deutsche Eisenbahnstrecke in Betrieb. Schnell war die Überlegenheit dieses neuen Verkehrsmittels allen klar. So machten sich alsbald Stettiner Kaufleute für den Bau einer Bahnlinie von Berlin nach Stettin stark und gründeten im März 1836 das „Berlin-Stettiner-Eisenbahnkomitee“.

Am 10. Juli 1836 erhielt die "Berlin-Stettiner-Eisenbahngesellschaft" die vorläufige Konzession und am 12. Oktober 1840 wurde letztendlich der Bau der Bahnlinie beschlossen. Als Streckenverlauf entschied man sich für eine Route von Berlin über Bernau, Eberswalde, Angermünde und Passow nach Stettin. Der Streckenbau erfolgte relativ rasch in mehreren Etappen und so konnte bereits am 15. August 1843 in Anwesenheit des preußischen Königs Friedrich Wilhelm IV. die Strecke feierlich eröffnet werden.

Schon das erste Geschäftsjahr erfüll-

te die wirtschaftlichen Erwartungen der Aktionäre und beflügelte zum Bau weiterer Eisenbahnstrecken, zumal der Staat ein Interesse daran hatte, Pommern wirtschaftlich zu erschließen. Am 16. März 1863 war die Verbindung Angermünde - Anklam fertiggestellt und am 1. November 1863 die Weiterführung nach Stralsund mit dem Abzweig von Züssow nach Wolgast.

So lagen bereits 1863 in Sichtweite der Insel Usedom Eisenbahnschienen. Doch von Wolgast aus sollte nicht die Erschließung der Insel erfolgen.

## 3 Swinemünde kämpft um den Bahnanschluss

Schnell erkannten auch die Swinemünder Kaufleute die Bedeutung einer Anbindung an das bestehende Streckennetz. Aber leider hatten sie inzwischen ihre Anteile an der Berlin-Stettiner-Eisenbahngesellschaft verkauft, so dass sie nun kaum Mitspracherecht über geplante Strecken hatten. Die Stettiner



Stettin um 1910

Repro: Slg. D. Radke

dominierten eindeutig und alle Planungen gereichten zu ihrem eigenen Vorteil. Swinemünde, dass sich gerade, auch aufgrund des beginnenden Tourismus, wirtschaftlich vom Ende der Leichterschiffahrt erholte und durch den Umschlag von Kohle neuen Aufschwung anstrebte, war ein unliebsamer Konkurrent.

So drohte Swinemünde wirtschaftlich ins Hintertreffen zu geraten, zumal Wolgast bereits einen Bahnanschluss hatte. Nachdem sich nach langwierigen Verhandlungen die Berlin-Stettiner-Eisenbahngesellschaft grundsätzlich dazu bereit erklärte, auch Swinemünde an das Eisenbahnnetz anzubinden, entbrannte ein Streit über die Linieneinführung. Von anfänglich fünf Varianten blieb letztendlich die Streckenführung von Swinemünde aus über Usedom nach Ducherow übrig.

Im April 1872 wurde der Bau der neuen Bahnlinie beschlossen. Nach Erteilung der

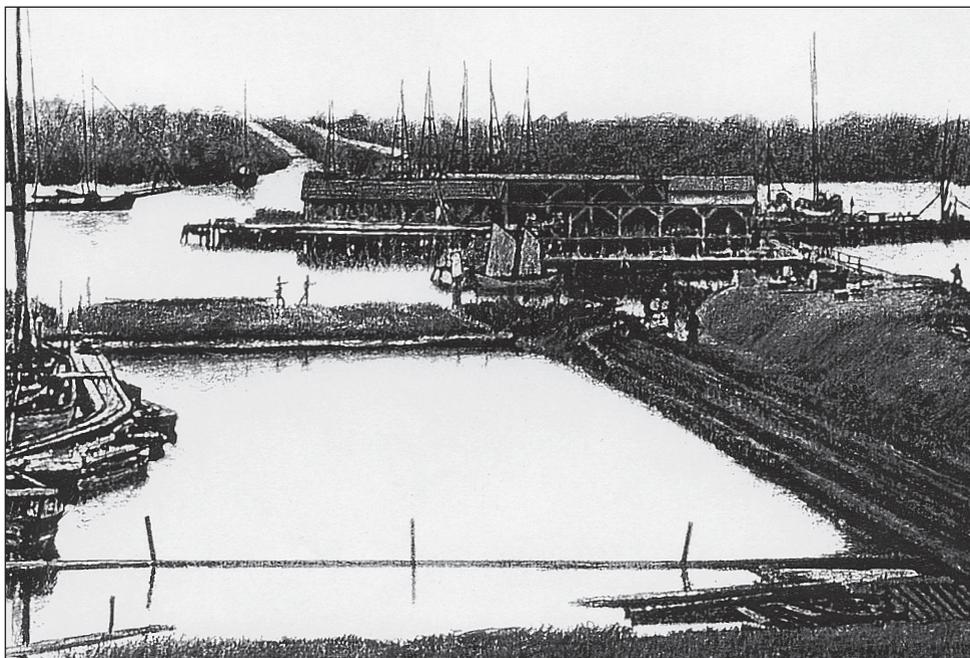
Konzession durch den preußischen Staat am 11. Dezember 1872 konnte schon zu Beginn des Jahres 1873 mit den Arbeiten auf der ganzen Strecke begonnen werden.

Der Bau der 37,7 km langen Strecke brachte allerdings auch ein großes und kostspieliges Problem mit sich - die Überquerung des Peenestroms.

Für den Übergang vom Festland zur Insel wählte man schließlich eine knapp 500 m breite Passage zwischen den Dörfern Kamp (festlandseitig) und Karnin (inselseitig). Zusätzliche Dammschüttungen auf beiden Seiten engten des Peenestroms zusätzlich ein, so dass das gesamte Brückenbauwerk nur noch eine Länge von 360 m aufwies.

#### 4 Die „Carniner Eisenbahnbrücke“

Um eine Schiffsdurchfahrt durch die flach über dem Wasser geführte Brücke zu ermöglichen, kam nach den damaligen

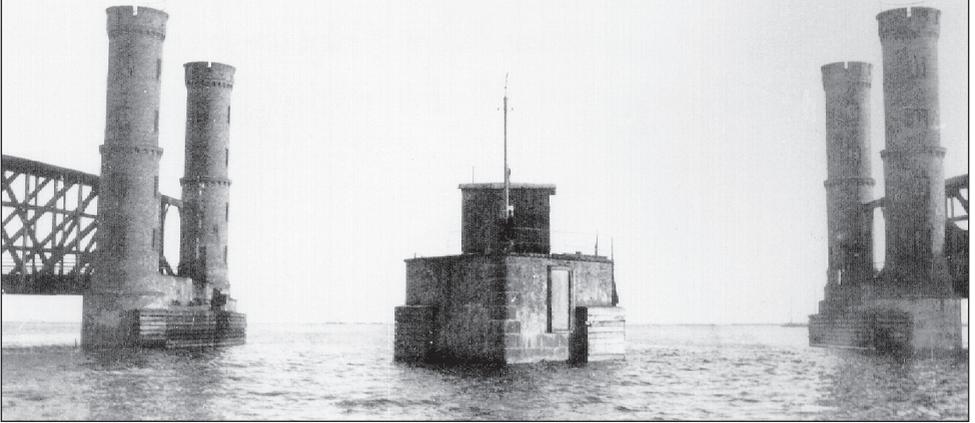


Dammbau für die Carniner Drehbrücke 1874

Foto: Slg. H. Nadler

**Die Drehbrücke vor 1907 mit geöffnetem Brückenteil.**

**Foto: Slg. H. Nadler**



technischen Möglichkeiten nur eine Klapp- oder Drehbrücke in Frage. Diese waren wegen ihrer einfachen Statik und Antriebstechnik weit verbreitet. Letztendlich entschieden die Vorgaben der Schifffahrtsverwaltung, die im Brückenbereich für jede Fahrtrichtung eine getrennte Durchfahrt forderte, über den Bau einer Drehbrücke im Bereich der Schiffsdurchfahrt.

Die Bauarbeiten der Drehbrücke begannen 1874 an der tiefsten Stelle der Fahrrinne. Dadurch ergaben sich zur Festlandseite

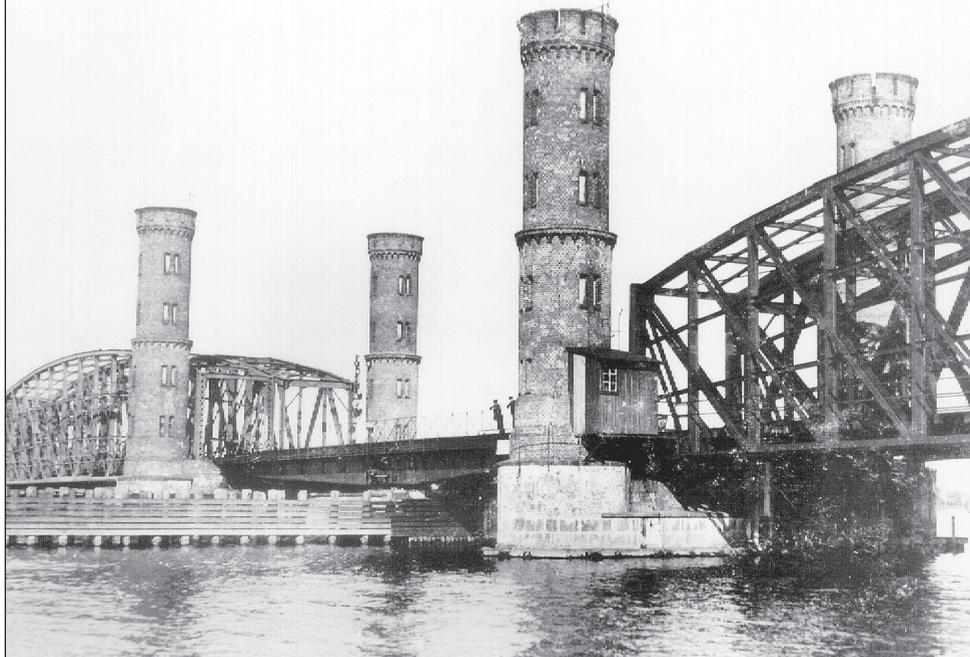
drei feste Brückenüberbauten und insel-seitig noch einmal zwei. Zwar wurde die gesamte Strecke eingleisig erbaut, man bewies aber Weitblick, indem Bahnkörper und Brückenfundamente schon für einen späteren zweigleisigen Betrieb ausgelegt wurden. Die Drehbrücke saß auf einem Mittelpfeiler, der somit gleichzeitig die Fahrtrichtungen für die Schifffahrt trennte. Die Auflager der Drehbrücke waren jeweils von zwei Türmen eingerahmt, in denen neben dem notwendigen Bedienungsperso-

**Die Karniner Drehbrücke vor 1907, als die Strecke noch eingleisig war. Blick von Kamp aus.**  
**Foto: Slg. H. Nadler**



Die Drehbrücke nach 1908 mit geschlossenem Brückenteil.

Foto: Slg H. Nadler



nal auch Wachmannschaften untergebracht werden konnten, denn damals war es üblich diese strategischen Bauwerke militärisch zu bewachen. Aus diesem Grund befand sich auch an der Brückenzufahrt auf der Festlandseite ein kleines Festungsbauwerk (Kasematte), um die Brücke im Kriegsfall verteidigen zu können.

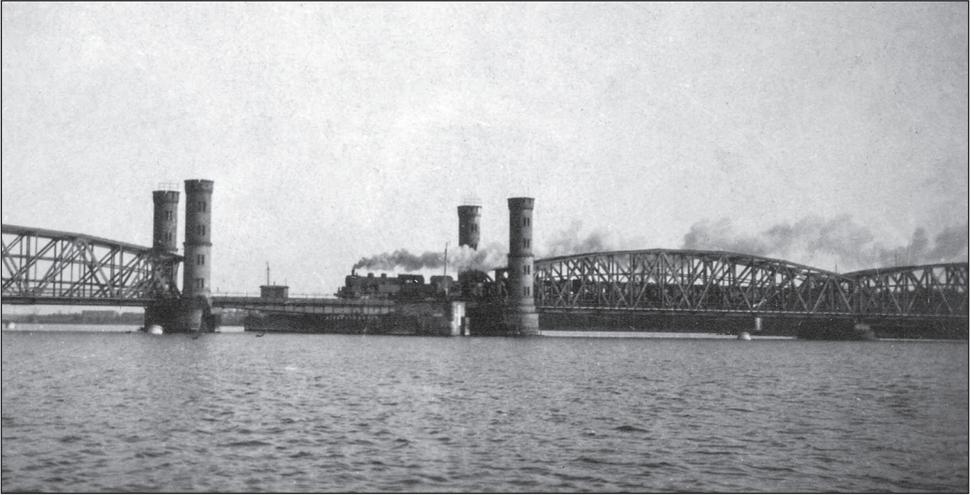
Die Bedienung der Drehbrücke selbst erfolgte von Hand. Da damals der Schiffsverkehr Vorrang hatte, musste die Brücke ständig geöffnet sein und durfte nur zum Passieren eines Zuges geschlossen werden. In diesem Fall setzte das Brückenpersonal mit einem Ruderboot, zum Mittelpfeiler über und begann dort mittels Kurbel das Drehteil ein- bzw. auszuschwenken. Am inselartigen Ende befand sich eine Art Riegelhaken, der vorher geöffnet werden musste, was gleichzeitig ein Signal (frühes Deckungssignal für die Eisenbahn) auf Halt stellte.

An der südöstlichen Seite der Brücke befand sich ein Steg für Fußgänger, der allerdings nur bei geschlossener Brücke benutzt werden konnte. Diese Möglichkeit sollen sogar Landwirte genutzt haben, um ihr Vieh zu den Weiden auf der Festlandseite zu treiben.

Zu jener Zeit überwog noch die Segelschiffahrt, so dass man hier besondere Vorkehrungen treffen musste. So durften Segelschiffe nur bei bestimmten Windverhältnissen aus eigener Kraft die Brücke passieren, mussten aber ansonsten die Hilfe von Schleppern in Anspruch nehmen. Zu diesem Zweck lagen ständig kleine Schlepper im Hafen von Karnin.

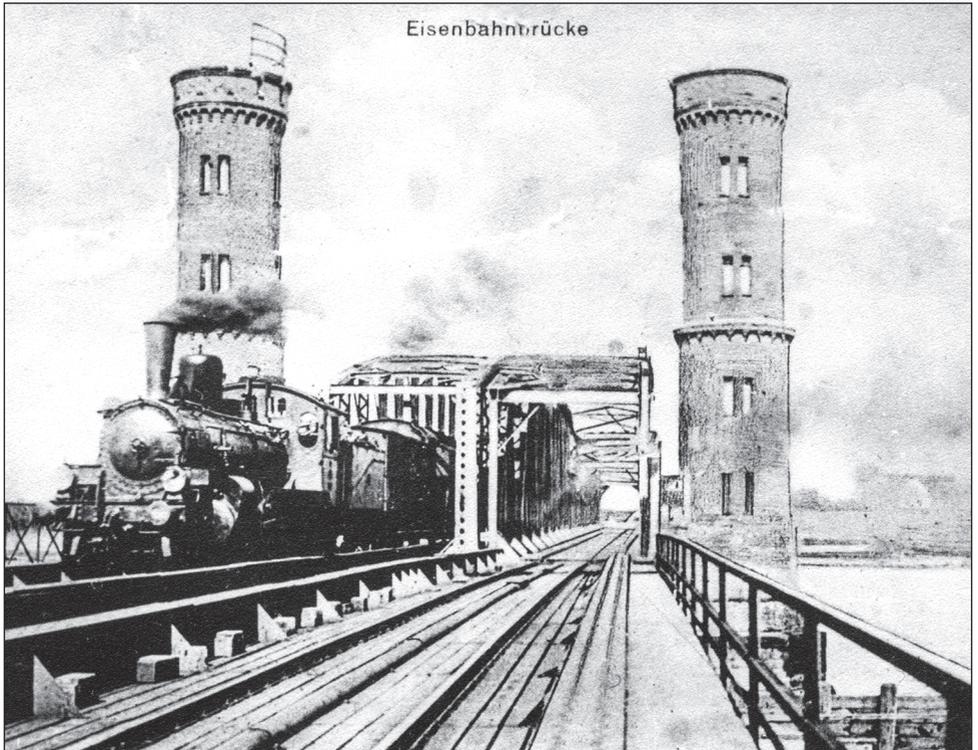
In der Sommersaison wurde aufgrund des erhöhten Personenverkehrs die Strecke als Hauptbahn geführt und im Winter als Nebenbahn, wodurch dann weniger Personal zum Einsatz kam.

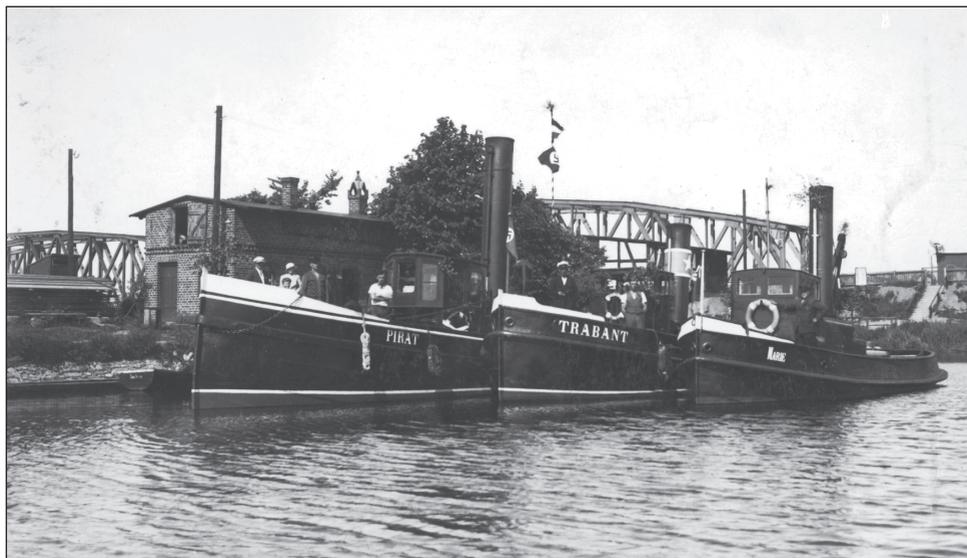
Die Streckenhöchstgeschwindigkeit be-



Die Karniner Brücke mit Zugverkehr auf zwei historischen Fotos nach dem zweigleisigen Ausbau. Auf dem oberen Foto befährt gerade ein Personenzug mit einer Dampflok der Baureihe 78 des Bahnbetriebswerkes Swinemünde, die Drehbrücke. Das untere Foto zeigt eine Dampflok der Baureihe 36 beim Befahren der Drehbrücke.

Fotos: Slg. Museum im Steintor Anklam





Die Schlepper der Reederei Lange im Hafen von Karnin.

Foto: Nachlaß Lange

trug damals 75 km/h für Personen- und 45 km/h für Güterzüge, die auch für die Brücke galt. Nachts verkehrten generell keine Züge.

Nach knapp zweijähriger Bauzeit war die Brücke im Dezember 1875 fertiggestellt. Jeder der festen Überbauten hatte eine Länge von 61,60 m (lichte Weite der Öffnungen 58 m), die Drehbrücke selbst war 43,90 m lang und 3,10 m breit. Die lichte Weite der beiden Öffnungen betrug 16,70 m. Über dem Mittelpfeiler hatten die Blechträger eine Höhe von 1,95 m, an den Endauflagern von 0,86 m.

Am 15. Mai 1876 wurde die Bahnlinie mit den Bahnhöfen Karnin, Usedom, Dargen und Swinemünde ohne große Feierlichkeiten offiziell in Betrieb genommen. Im ersten Jahr des Betriebes wurden die Aktionäre der Berlin-Stettiner-Eisenbahngesellschaft noch enttäuscht und mussten den Betrieb bezuschussen. Doch schon bald gelangte die Strecke in die Gewinnzone.

## 5 Wirtschaftlicher Aufschwung

Ursprünglich war die Bahnlinie zur Versorgung und Entwicklung der Stadt und des Hafens Swinemünde gedacht. Doch schon bald zeigte sich, dass die ganze Region davon profitierte. Beschränkten sich die anfänglich herantransportierten Güter auf Kohle und die militärische Versorgung der Garnison in Swinemünde, so nutzten im Laufe der Jahre verstärkt Handel und Gewerbe den neuen Verkehrsweg, um zu expandieren und ihre Waren schneller und weiter zu befördern. Landwirtschaftliche Produkte konnten so mit der Bahn bis nach Berlin zeitsparend transportiert werden. Damit bescherte das neue Verkehrsmittel nicht nur Swinemünde sondern auch den neu entstandenen Seebädern einen wirtschaftlichen Aufschwung.

Auf Grund der touristischen Entwicklung der Region um Swinemünde veränderte sich das Verhältnis vom Güter- zum stetig wachsenden Personenverkehr.

Begonnen hatte alles Ende des 18. Jahrhunderts im mecklenburgischen Doberan.



ISBN 978-3-932614-22-4



9783932614224

5,50 Euro