

Die Eisenbahnhubbrücke von Karnin

Die schönste Zeit des Jahres steht bevor. Der urlaubsreife Arzt hat seine Praxis auf Zeit geschlossen oder sich von den Kollegen in der Klinik verabschiedet, um die Familie plus Haustier noch in die Urlaubsspur Richtung Usedom zu bringen. Die Ostseeinsel gehört seit vielen Jahrzehnten zu den bevorzugtesten deutschen Urlaubszielen von uns Sachsen. Einmalige breite Sandstrände und das noch nahezu unverbauter Inselhinterland, von Peenestrom, Haff und Achterwasser begrenzt, sind einfach zeitlos schön.

Kurz vor Prenzlau nach Verlassen der A 11 hört die zügige Autofahrt auf und es beginnt ein als diskontinuierlich zu bezeichnendes Fahren. Hinter Anklam beim Abbiegen auf die B 110 Richtung Zecheriner Autobrücke ist es mit der Contenance des Fahrers endgültig vorbei. Das beschriebene Szenario müssten sich die Usedom-Urlauber nicht antun, wäre die direkte Eisenbahnanbindung der Insel für durchgehende Schnellzüge von Berlin nach Swinemünde (Swinoujscie) noch intakt. Etwa 5 km östlich der Zecheriner Brücke bei dem Dorf Karnin führte die Eisenbahntrasse von Ducherow kommend über den Alten Strom zu der Stadt Usedom über Swinemünde bis nach Heringsdorf, später bis Karlshagen-Trassenheide.

Wer heute in das kleine Inseldorf Karnin kommt, sieht schon von weitem ein imposantes Stahlgebilde mitten im Alten Strom stehen. Unmittelbar vom Karniner Ufer aus erscheint der Anblick des ehemaligen Hubteils der Eisenbahnbrücke mit dem durch Einschüsse gezeichneten ehemaligen Brückenfunktionsgebäude faszinierend und lässt Vorstellungen über Entstehen und vorläufigem Ende einer großartigen Leistung deutschen Ingenieurgeistes breiten Raum.

Nachdem 1863 die Strecke Berlin-Stralsund vollständig fertiggestellt war, entschloss sich die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft in den Jahren 1873 – 1876 zum Bau der Strecke Ducherow-Swinemünde. Die erste Eisenbahnbrücke



Verlauf der Eisenbahnstrecke Ducherow-Swinemünde bis 1945, Skizze: Gotthart Vollstädt

zwischen Kamp auf der Festlandseite und Karnin auf der Insel Usedom war eine eingleisige Drehbrücke mit fünf festen Überbauten, den sogenannten Vorlandbrücken.

Um kostenaufwendige Brückenbauten zu sparen, wurden an den Ufern Wälle aufgeschüttet, so dass noch 350 m Wasserfläche zu überqueren waren. Die Bahnhöfe in schlichtem roten Backstein von Karnin, Usedom und Dargen entstanden zu dieser Zeit. Später folgten die Haltepunkte Stolpe, Kützow und Golm. Der Swinemünder Bahnhof war primär als Kopfbahnhof angelegt. Schon 1908 erfolgte der zweigleisige Ausbau der Stre-

cke, nachdem 1894 Heringsdorf Eisenbahnanschluss erhalten hatte.

Ende der zwanziger Jahre zeigte sich, dass die alten Drehbrücken dem gestiegenen Verkehr mit hohen Verkehrslasten und größeren Reisegeschwindigkeiten nicht mehr standhalten konnten.

Die damalige Deutsche Reichsbahngesellschaft prüfte mehrere Brückenvarianten unter Beachtung der Forderungen der Schifffahrt und entschloss sich, um einen Begriff unserer Zeit zu gebrauchen, für eine höchst innovative Lösung. Das Ergebnis war die fahrstuhlartige Hubbrücke. Der Hubteil besteht aus vier eisernen Türmen von 33 m Höhe, die mit Längsriegeln verbunden sind. Die dadurch gebildeten zwei Gelenkrahmen erhalten ihre Festigkeit durch Querriegel. Zwei voneinander unabhängige Hubteile mit je einer Fahrbahn für den Eisenbahnbetrieb abgesenkt, setzten auf den alten Drehpfeiler auf. Die lichte Durchfahrthöhe für Schiffe betrug 26 m. Der Hubüberbau hatte ein Gewicht von 134 t, dem ein Gegengewicht von 132 t zugeordnet ist. Ein Elektromotor von nur 33 PS reichte aus, um eine Hubbeziehungsweise Senkzeit von 2 min zu erzielen.

Die zwei 47,9 m langen Hubbrückenfahrbahnen hingen an je acht Stahlseilen von 48 mm Durchmesser. Zur Gewährung eines stoßfreien Überganges der



Das erhaltene Brückenhubteil im Alten Strom, Foto: Gotthart Vollstädt

Lokomotiven und Waggonen vom festen Brückenteil auf die Hubteile bei einer erlaubten Geschwindigkeit von 100 km/h gab es in den Schienen der Hubteile abklappende, federnde, weichenähnliche Schienenzungen mit Feststell- und Kontrolleinrichtung. Eine Leonard-Steuerung und Dämpfungsmaschine sorgen für sanftes Aufsetzen der Hubteile auf die Endlager. Erstmals bei der Karniner Brücke kam ein Betriebswähler, ähnlich einer Schaltwalze, zum Einsatz. Er garantiert, dass alle Schalt- und Bedienvorgänge sowohl elektrischer als auch mechanischer Art nur in logischer Reihenfolge ausgeführt werden konnten. Selbst ein totaler Stromausfall hätte die Funktionssicherheit der Brücke nicht gefährdet. Speziell für die Handantriebe waren elektrische Vorsatzgeräte für Dreh- und Batteriestrom entwickelt worden. Das verwendete Baumaterial wie zum Beispiel der korrosionsarme Stahl ST 52 genügte höchsten Ansprüchen. Bei der Gründung der Brückenpfeiler berücksichtigte man neueste Technologien. Ende Dezember 1933 wurde die neue Hubbrücke, eine der größten Europas, für den zweigleisigen Verkehr übergeben. Das Richtfest fand erst am 3. Februar 1934 in der Gastwirtschaft Genz statt. Das ist insofern erwähnenswert, als dass es besagte Gaststätte, heute fast Kultstatus besitzend, noch gibt. Erwähnenswerte Störungen oder Unfälle sind im Zeitraum der Brückennutzung nicht bekannt geworden.

Den Zweiten Weltkrieg sollte die Karniner Brücke nicht funktionstüchtig überstehen.

Auch im Zusammenhang mit einer großartigen Eisenbahnverkehrslösung hätte man sich doch an Schillers Worte erinnern sollen, dass es nicht des Deutschen Größe ist, obzusiegen mit dem Schwerte. Ende April 1945 fiel die Anklam-Front und die Rote Armee bildete einen Stoßkeil nach Norden Richtung Greifswald Stralsund. Die zweite Angriffsspitze drehte nach Nordosten in Richtung Insel Usedom. In Swinemünde befand sich



Gesamtansicht der Brücke vor ihrer Zerstörung,
Foto: Sammlung Gisela May

der letzte Marinestützpunkt der mittleren Ostsee, von großer Bedeutung für die Evakuierung der Insel und die Geleitzüge von Hela und Kurland.

Die Insel Usedom sollte möglichst lange verteidigt werden.

Am 29. April 1945 sprengten Einheiten der Wehrmacht die Karniner Eisenbahnbrücke. Die Sprengung erfolgte bei hochgefahrenen Hubteilen, um den noch in Peene und Haff operierenden deutschen Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen.

Diesen Anblick haben wir noch heute. Die gesprengten Vorlandbrücken lagen bis 1952 im Wasser. In den Nachkriegsjahren fielen die Schienen der gesamten Strecke Swinemünde (nun für Zungenfeinmotoriker Swinoujskie genannt) – Ducherow den Reparationsleistungen für die Sowjetunion zum Opfer.

Konkrete Pläne zum Wiederaufbau der einstigen Eisenbahnbindung der Insel Usedom hat es zu DDR-Zeiten vor allem in den Jahren 1965 bis 1969 gegeben. Favorisiert wurde damals eine feste Hochbrücke über den Peenestrom bei Karnin. Politische, vor allem aber wirtschaftliche Gründe ließen die Pläne des damaligen Verkehrsministeriums scheitern. Das endgültige Aus drohte der Brücke im Frühjahr 1990, als bereits Schwimmkräne zum Abriss geordert waren. Engagierte Bürgerinitiativen verhinderten dieses Vorhaben und erreichten die Anerkennung des erhaltenen Hubteiles als technisches Denkmal.

Aus den Bürgerinitiativen ging der Verein der Usedomer Eisenbahnfreunde hervor. Seine Mitglieder und viele Bewohner der Region setzen sich beharrlich und mit viel Idealismus für den Wiederaufbau der einstigen Strecke ein. Die abgeschlossene komplette Restauration des ehemaligen Bahnhofes von Karnin ist eine von vielen erfolgreichen Aktivitäten.

In diesem Jahr wird die neue Eisenbahnbrücke zur Insel in Wolgast übergeben. Mit der limitierten Achslast von 16 Tonnen und damit nicht D-Zug tauglich, stellt sie hoffentlich keine endgültige Verkehrslösung für die Insel Usedom dar.

Dr. med. Gotthart Vollstädt, Dresden