B 30873 E
ISBN 3-922404-77-4

Eisenbahn JOURNAL

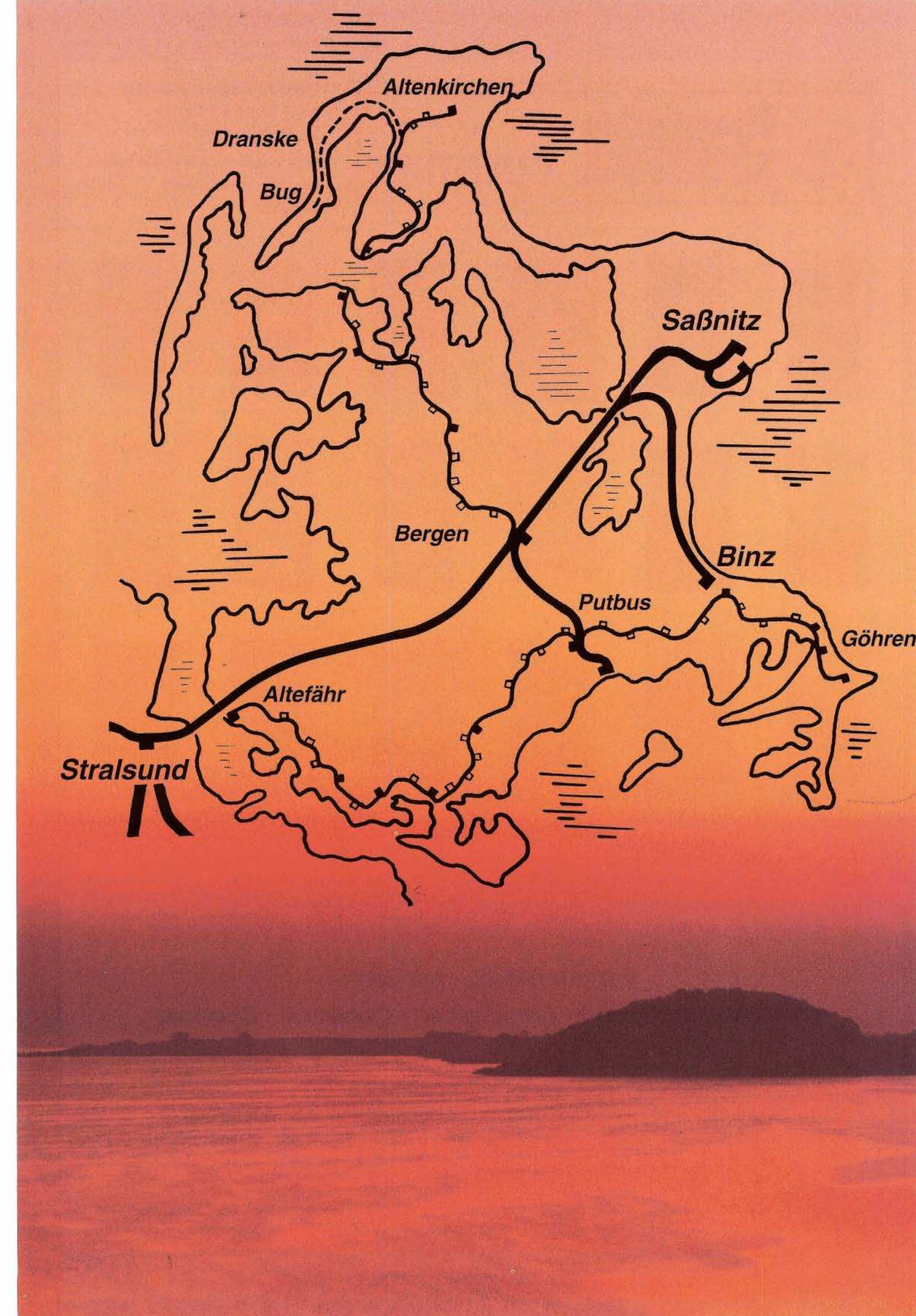
special 5/95

Volldampf auf Rügen

DM 24,80
sfr 25,50
öS 190,--

100 Jahre Rügensche Kleinbahn

Wulf Krentzien


Altenkirchen
Dranske
Bug
Saßnitz
Bergen
Binz
Putbus
Göhren
Altefähr
Stralsund

Impressum

ISBN 3-922404-77-4

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 14 53 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 51 20 48/51 20 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autoren: Wulf Krentzien, Förderverein zur Erhaltung der Rügenschen Kleinbahn e.V., Modellbahnclub Sassnitz e.V.
Bildredaktion: Helge Scholz
Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Layout und Koordination: Ingo Neidhardt
Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Printed in Italy by Europlanning srl
via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG, D-85386 Eching/München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Juli 1995
Hermann Merker Verlag GmbH
Fürstenfeldbruck

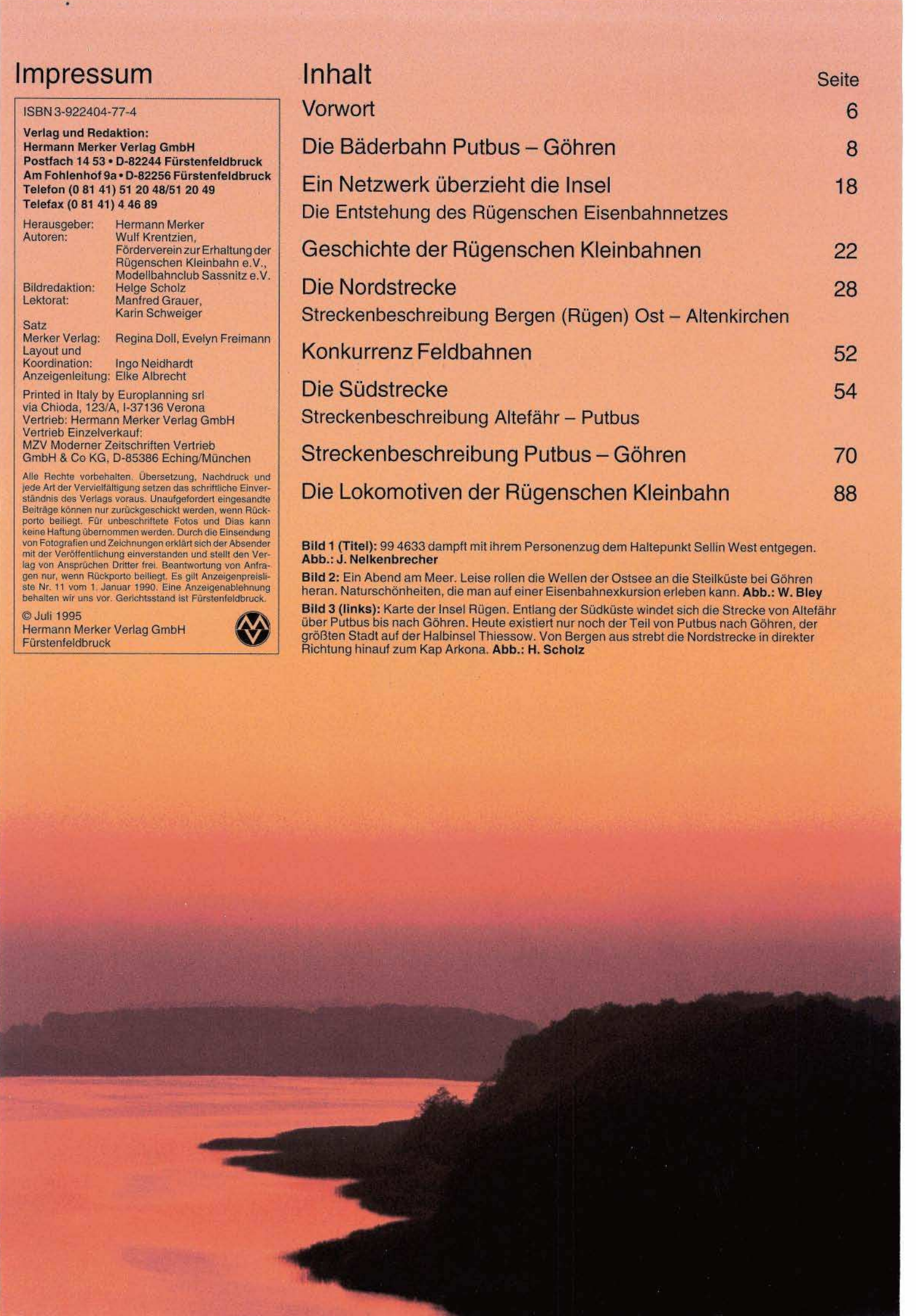
Inhalt

	Seite
Vorwort	6
Die Bäderbahn Putbus – Göhren	8
Ein Netzwerk überzieht die Insel Die Entstehung des Rügenschen Eisenbahnnetzes	18
Geschichte der Rügenschen Kleinbahnen	22
Die Nordstrecke Streckenbeschreibung Bergen (Rügen) Ost – Altenkirchen	28
Konkurrenz Feldbahnen	52
Die Südstrecke Streckenbeschreibung Altefähr – Putbus	54
Streckenbeschreibung Putbus – Göhren	70
Die Lokomotiven der Rügenschen Kleinbahn	88

Bild 1 (Titel): 99 4633 dampft mit ihrem Personenzug dem Haltepunkt Sellin West entgegen. **Abb.: J. Nelkenbrecher**

Bild 2: Ein Abend am Meer. Leise rollen die Wellen der Ostsee an die Steilküste bei Göhren heran. Naturschönheiten, die man auf einer Eisenbahnexkursion erleben kann. **Abb.: W. Bley**

Bild 3 (links): Karte der Insel Rügen. Entlang der Südküste windet sich die Strecke von Altefähr über Putbus bis nach Göhren. Heute existiert nur noch der Teil von Putbus nach Göhren, der größten Stadt auf der Halbinsel Thiessow. Von Bergen aus strebt die Nordstrecke in direkter Richtung hinauf zum Kap Arkona. **Abb.: H. Scholz**



Vorwort

Auf vorgeschobenem Posten in der südlichen Ostsee liegt Deutschlands größte Insel: Rügen. Im Norden und Nordosten der Insel ragen bis zu 120 m hohe, mit Buchenwäldern bedeckte Klippen aus dem ewig rastlosen Meer. Im Westen der Insel bestimmen idyllische Buchten mit seichtem Wasser den Charakter der Landschaft. Vom Festland getrennt durch den mehr oder weniger breiten Strelasund im Süden, war die Insel über viele Jahrhunderte für die Hansestadt Stralsund wie ein Vorposten auf See.

Nachdem germanische Stämme Rügen in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung verlassen hatten, siedelten sich hier Slawen an, die wegen ihrer kriegerischen Lebensweise in der gesamten Ostsee gefürchtet waren, bis die Dänen im Jahre 1168 ihre Hauptburg bei Arkona stürmten, die Bewohner der Insel taufen ließen und das Land zum dänischen Lehnsgebiet machten. Nach wechselvollen Jahrhunderten unter pommerscher Herrschaft und als Bestandteil des schwedischen Reichs kam die Insel im Jahre 1815 an Preußen und wurde so 1871 Bestandteil des neuen deutschen Kaiserreichs.

Schon zur Schwedenzeit begann auf Rügen eine Entwicklung, die später auch bestimmend für die Bahngeschichte der Insel werden sollte. Über Rügen oder an Rügens Westküste entlang führte der offizielle Postweg von Schweden zu seiner Provinz Vorpommern. Diese internationale Verbindung über die Ostsee beeinflußte im 19. Jahrhundert maßgeblich Planung und Bau des Eisenbahnnetzes.

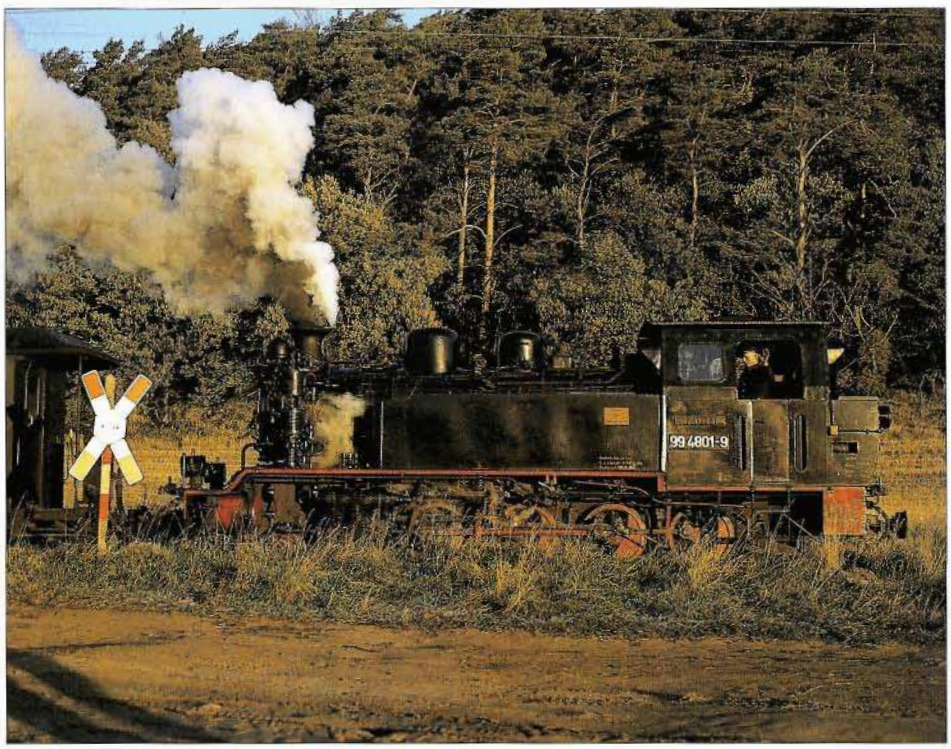
Der nach der Reichsgründung immer stärker werdende Tourismus, damals Badereiseverkehr genannt, und die Landwirtschaft waren Kunden der neben den Regelspurstrecken aufkommenden Rügenschen Kleinbahn (RüKB) und der sie ergänzenden Feld- und Industriebahnen. Bis 1936, dem Jahr der Fertigstellung des Rügendamms, bestimmten die Gesetze einer Insel auch den Bahnbetrieb, für den eine Mischung aus internationalem Fluidum auf der Hauptstrecke Altefähr – Sassnitz und Romantik auf den Nebenstrecken und der Kleinbahn typisch war.

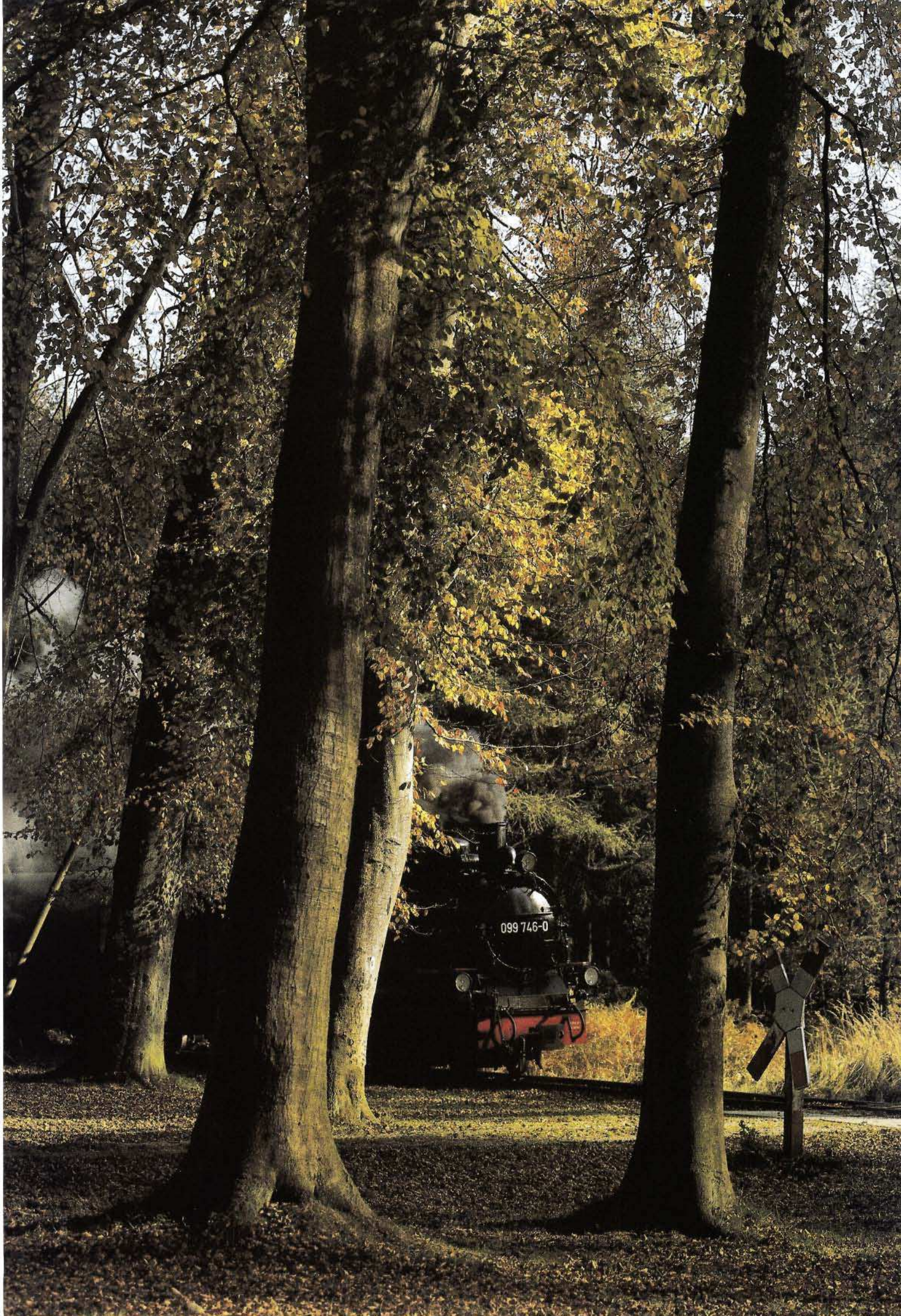
Wer heute mit dem Zug nach Rügen reist, findet diese Kontraste noch immer vor: Die auf der zweigleisigen elektrifizierten Strekke den Fährhäfen und dem Ostseebad Binz zustrebenden Güter- und Schnellzüge tragen einen Hauch von Internationalität mit sich; die durch Wiesen, Wälder und um Berge herum führende Rügensche Kleinbahn auf der Strecke von Putbus nach Göhren vermittelt Romantik pur.

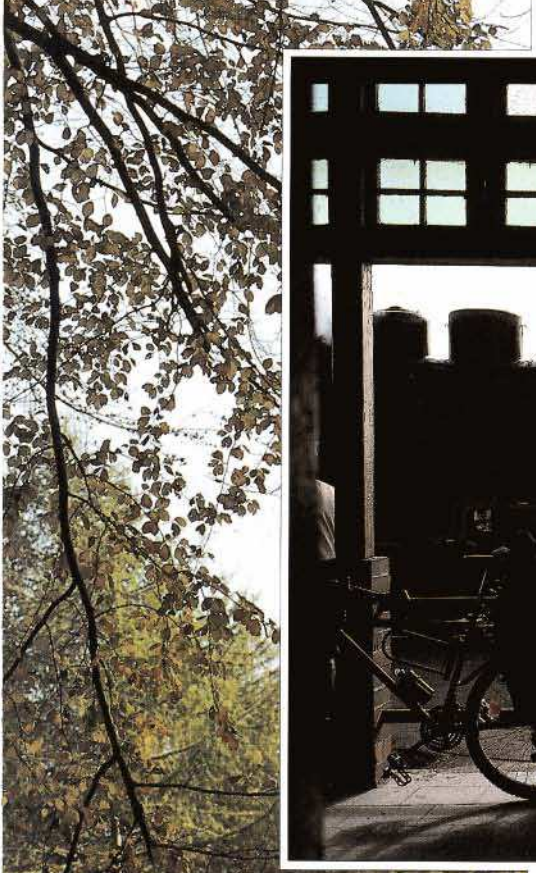
Hoffen wir, daß die Bemühungen aller Freunde der Rügenschen Kleinbahn um einen Weg in nächste Jahrtausend Erfolg haben werden. **Wulf Krentzien**

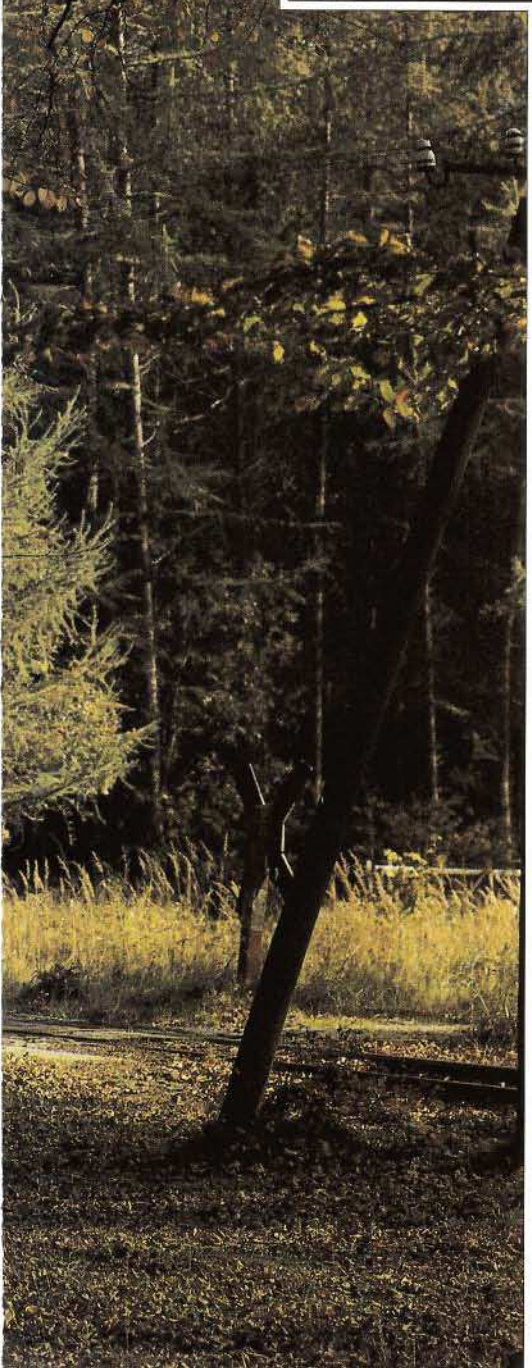
Bild 4 (links): Die Kreidefelsen bei Stubbenkammer. Schon Caspar David Friedrich ließ sich von dieser einzigartigen Naturschönheit inspirieren. Besonders in den Sommermonaten drängen sich die Touristen, um den Ausblick hinaus auf die Ostsee mit den beständig vorübergleitenden Fährschiffen zu genießen. **Abb.: W. Krentzien**

Bild 5: Durch eine ganz andere Landschaft stampft der "Rasende Roland". Hier kommt die 99 4801 aus dem Bahnhof Seelvitz. Der Gruß des Heizers soll eine Einladung für eine Reise durch Geschichte und Gegenwart der RüKB sein. **Abb.: J. Högemann**




099 746-0





Die Bäderbahn Putbus – Göhren

Bild 6 (links): Durch ausgedehnte Buchenwälder verläuft die Trasse zwischen Garftitz und der Binzer Kleinbahnstation. Abendstimmung in der Granitz beim Hp Jagdschloß. **Abb.: W. Bley**

Bilder 7 bis 9 (rechte Seite): Damals und heute – Impressionen von einer Hundertjährigen. **Abb.: J. Hörstel, Slg. Krentzien, W. Bley (v.o.n.u.)**

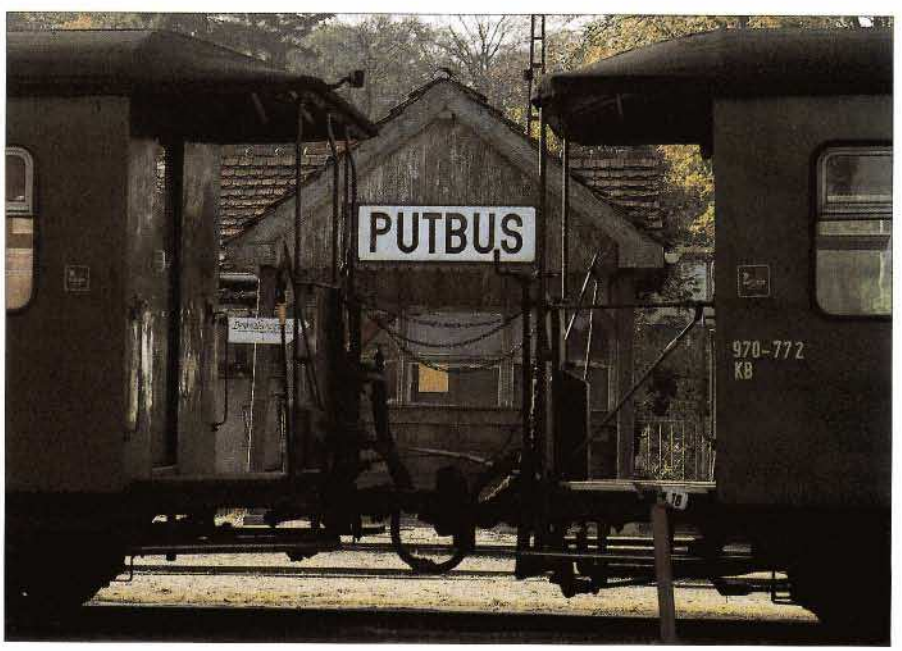


Bild 10: In weitem Bogen kommt die Trasse in den Badeort Binz herein. Im Mai 1956, dem Aufnahmezeitpunkt, diente die Bahn noch in beträchtlichem Maße dem Güter- und Expressgut-Verkehr. **Abb.: Sammlung Krentzien**

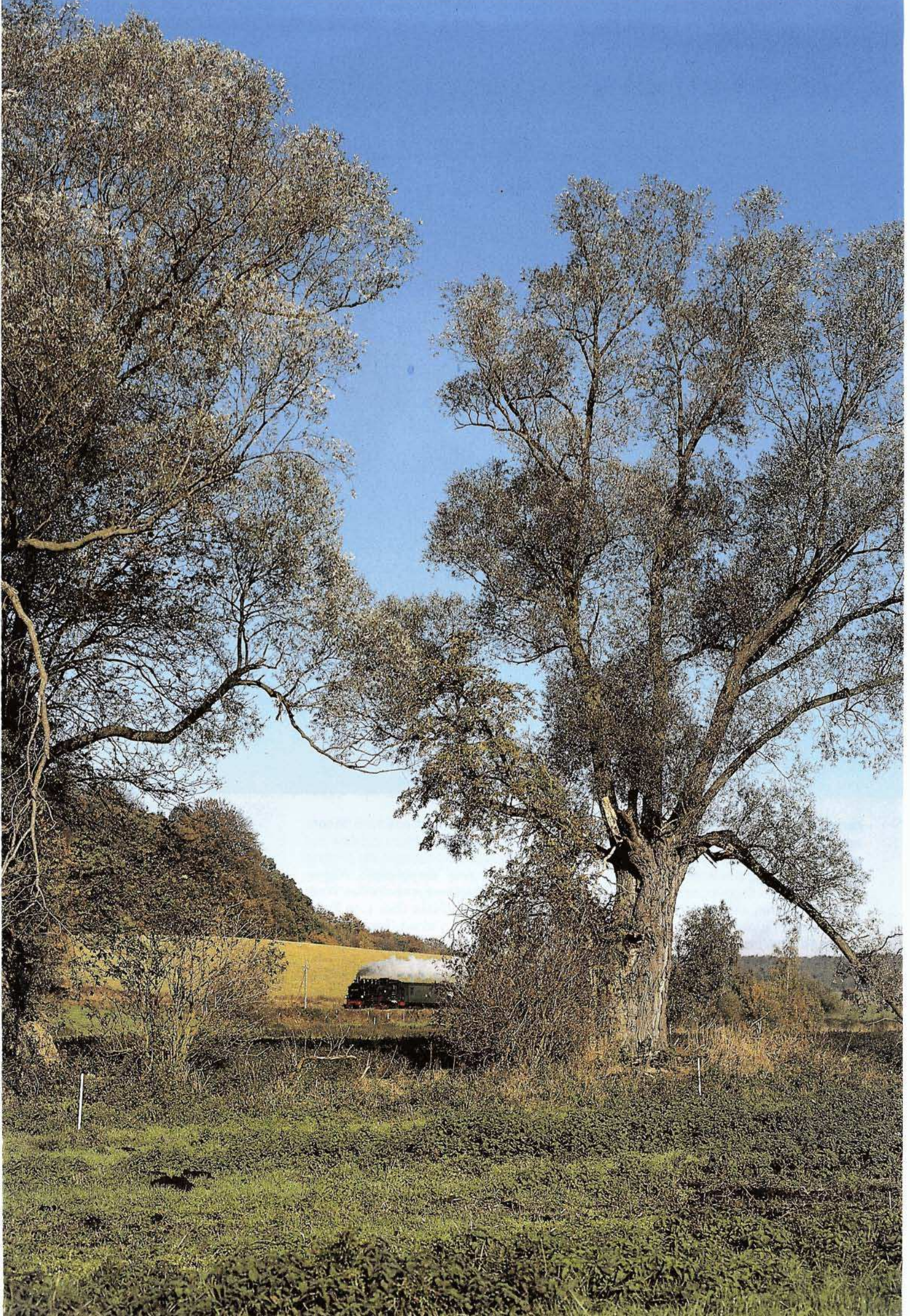
Bild 11 (rechts): Rügen, das sind nicht nur breite Sandstrände, sondern auch ein sich (noch) selbst überlassenes Naturparadies. Die Bahn paßt sich harmonisch ein zwischen Felder und Weiden und führt den Erholungssuchenden fort von überfüllten Straßen und Plätzen. **Abb.: W. Bley**

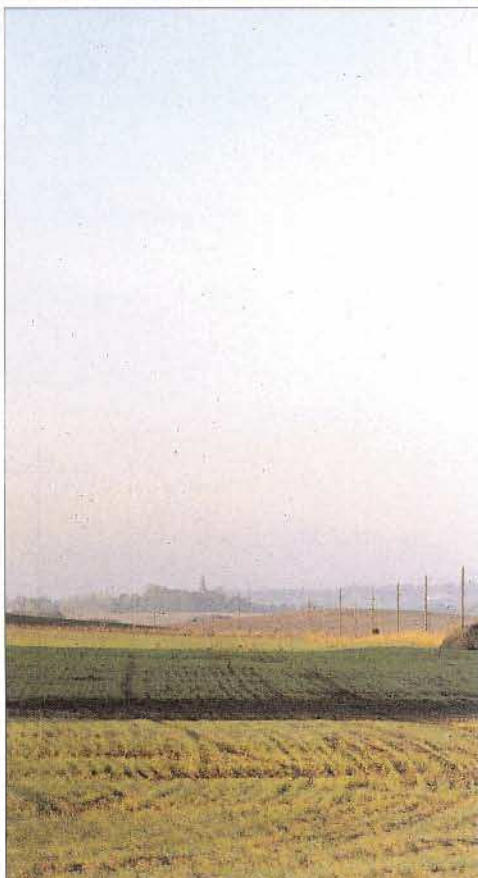
Die heute noch betriebene Verbindung Putbus – Göhren hatte von Anfang an eine Sonderstellung im Streckennetz der RüKB. Hier dominierte seit der Eröffnung der Urlauber- und nicht der Güterverkehr. Vor dem Hintergrund der heutigen Entwicklung mit Überlegungen zur Privatisierung der Bäderbahn ist diese Tatsache natürlich besonders interessant. Angesichts der landschaftlichen Reize und der touristischen Bedeutung ist ein solches Kleinod Rügenscher Kultur- und Heimatgeschichte durchaus erhaltenswert und damit eine Privatisierung und ein Weiterbetrieb sinnvoll. Um diese These zu untermauern, zitieren wir hier eine Reihe von Quellen zur illustren Geschichte der Kleinbahn:

Am Tage der Eröffnung, dem 22. Juli 1895, konnte beim Güterschuppen in Putbus gerade erst Richtfest gefeiert werden, vom Lokschuppen fehlte noch der Unterbau, außerdem waren erst wenige Wagen vorhanden. Trotzdem stand der Zug mit der Lokomotive pünktlich um 11 Uhr geschmückt und abfahrbereit auf dem Bahnhof. Außer den Ehrengästen hatten sich sehr viele Menschen eingefunden, die die erste Fahrt von Putbus nach Binz miterleben wollten. Die Plätze reichten bei weitem nicht aus, so daß "*sogar Damen mit einem Stehplatz zufrieden sein mußten*", berichtete das Rügensche Kreis- und Anzeigenblatt.

Ein knappes Jahr später, am 22. Mai 1896, sollte die Eisenbahnstrecke bis Sellin West abgenommen werden: "*Um 11 Uhr fuhren die Herren von der Regierung in Stralsund von Putbus nach Binz, wo das neue Bahnhofsgebäude besichtigt wurde und die Herren in den nach Sellin bestimmten Zug umstiegen. Der Zug hielt an verschiedenen Feldmarken und kam vorschriftsmäßig in Sellin-West an.*" Aufgrund eines Organisationsfehlers war der Empfang des Eröffnungszuges aber in Sellin Ost vorbereitet, obwohl die Bahn bis hierher noch nicht ganz fertig, aber schon befahrbar war. Der Zug fuhr nun doch bis Sellin Ost weiter, wo er begeistert empfangen wurde. Beim Umsetzen der Lokomotive ereignete sich dann hier ein Unfall, bei dem die Lok entgleiste und der Weichensteller verletzt wurde.

Auch die RüKB kam also in ihrer Anfangszeit nicht ohne Pech und Pannen aus. Zu einem ernsten Problem aber sollte sich dann der Erfolg der neuen Bahn mausern. Bald bekam die RüKB ernste Kapazitätsschwierigkeiten. Es begann ein mehrjähriger diplomatischer Kampf zwischen der RüKB, der K.P.E.V. und dem Staat um die Verbesserung der Bahnverbindung zu den Ostseebädern. Immerhin besuchten 1912 rund 60 000 Gäste diese Bäder. So wandte sich bereits 1910 der Deutsche Ostseebäderverband in einer Petition an den Preußischen Landtag mit der Bitte, die schmalspurige Privatbahn durch eine vom Staat gebaute Normalspurbahn im Bereich Putbus – Göhren zu ersetzen. Der Antrag war



damit begründet, daß "*die Herstellung einer normalspurigen Verbindung nötig ist, um die Bäder vor dem wirtschaftlichen Zusammenbruch zu schützen, da die Kleinbahn nicht in der Lage ist, so viele Badegäste zu befördern, als die Badeorte für ihre Existenz gebrauchen.*"
Als die RüKB-Verwaltung von dieser Petition erfuhr, unterbreitete sie mehrere Gegenvorschläge. Der Bahnhof Putbus wurde modernisiert. Neue Lokomotiven und Wagen sollten die Leistungsfähigkeit der Bahn erhöhen. Nach dem Ersten Weltkrieg mußten erst die Mangelerscheinungen der Nachkriegszeit überwunden werden, die zunächst zu radikalen Fahrplankürzungen führten: Am 18. Februar 1921 protestierten Bürger aus Garz gegen die unzureichenden Verbindungen nach Göhren in den Wintermonaten: "*Wenn man nach Göhren fahren will, braucht man für die 45 km lange Strecke hin und zurück 3 Tage, wenn man nach der Ankunft in Göhren nicht gleich wieder zurückkehren will. Fährt man nach einer Übernachtung in Göhren zurück nach Putbus, besteht kein Anschluß mehr nach Garz ...!*"

Natürlich gibt es auch von positiven Besonderheiten zu berichten. Dazu gehörte auf der Strecke Altefähr – Göhren der Einsatz von zwei aus zwei vierachsigen Wagen bestehenden Speisewageneinheiten. Wolfgang Rudolph berichtete über eine Fahrt im Speisewagen: "*... einen Speisewagen! Damit verbinden sich bei mir noch leuchtende Kindheitserinnerungen ... Gar eine winterliche Fahrt mit dem Abendzug, in den Vorweihnachtswochen, wenn die Bahn durch die verschneiten Bergwälder der Granitz dampfte und im schaukelnden Speisewagen die Lichter eines großen von der Decke herabhängenden Adventskranzes brannten – solch feierliche Reisestimmung erlebte ich noch in keiner Gegend.*" – Erlebnisse, die fast nicht mehr von dieser Welt zu sein scheinen!
Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs waren Anlagen und Fahrzeuge heruntergewirtschaftet, weil die nötige Pflege und Wartung fehlten. Gerade damals, als es keinen Bus- und privaten Pkw-Verkehr gab und auch der Betrieb auf der erst 1939 eröffneten Strecke Lietzow – Binz zeitweise eingestellt war, stellte die Schmalspur-