



**Marinekameradschaft  
HANSESTADT STRALSUND  
von 1892 /1991 e.V.**



**Stralsunder Marineblatt**

**I /2012**

## Inhalt

Sommerlager 1955	3
Leuchtfeuer Neuland	7
Eisenbahnfähre Stralsund-Hafen – Altefähr	8
Leuchtfeuer Pelzerhaken	13

## Impressum:

Herausgeber: Marinekameradschaft Hansestadt Stralsund von 1892 / 1991 e.V.  
Redakteure und Layout: Helmut Böhm; Rainer Fallay

## Sommerlager 1955

Auszug aus: "Erinnerungen an meine Dienstzeit"  
von FK a.D. Dr. Rolf Nahrendorf

Das Programm der Ausbildung sah vor, dass die Offiziersschüler des 1. Lehrjahres der Offizierslehranstalten, die 1954 eingestellt worden waren, ein infanteristisches Sommerlager zu absolvieren hatten. Wie erst später bekannt wurde, beruhte die Durchführung eines solchen infanteristischen Sommerlagers für Kursanten der Marineoffiziersschulen auf Erfahrungen der sowjetischen Marine, in der eine derartige Form der Ausbildung schon seit Jahren üblich war. Es ist aus der Erinnerung nicht mehr zu rekonstruieren, ob für die Dauer des Sommerlagers unseres Lehrganges sechs oder nur vier Wochen vorgesehen waren. Auf alle Fälle fand es den ganzen August 1955 über statt, und zwar auf der Halbinsel Bug auf Rügen, auf dem Gelände des ehemaligen Seefliegerhorstes. Dieser war im Zuge der Entmilitarisierung nach 1945 gesprengt und für eine Nutzung völlig unbrauchbar gemacht worden war. Es kursierte das Gerücht, dass die völlige Demontage aller Gebäude und Einrichtungen dieses Fliegerhorstes - sogar der Wohnhäuser und anderer zivil nutzbarer Bauten - ein "Sabotageakt" gewesen sei, denn der verantwortliche Sprengmeister soll anschließend in den Westen gegangen sein. Sein "Werk" sei also gegen jegliche Nutzung des Komplexes durch die Kasernierte Volkspolizei der DDR oder andere "potentielle Bedarfsträger" (so z.B. die sowjetischen Besatzungstruppen) gerichtet gewesen.

Was von diesem Gerücht der Tatsache entsprach, ist uns niemals bekannt geworden.

Eines Tages im Sommer 1955 hieß es jedenfalls für uns Offiziersschüler: Sachen packen für die Verlegung ins Sommerlager.

Einzupacken waren die sog. Bordpäckchen blau, in denen wir bislang stets die Exerzierausbildung an der Seeoffizierslehranstalt durchführten, das sog. Bordpäckchen weiß, das mit dem Ex-Kragen als "Freizeitanzug" getragen wurde, sowie Unterwäsche, Wasch- und Putzzeug. Dazu kam unsere infanteristische Ausrüstung, das sog. Sturmgepäck: Brotbeutel, Feldflasche, Kochgeschirr, Zeltplane, Wolldecke, Schutzmaske, Klappspaten, Koppel, Patronentaschen und die persönliche Waffe.

Zusätzlich war jede Gruppe des Zuges mit einem leichten Maschinengewehr DP, und der Zug mit einem schweren Maschinengewehr "Maxim" ausgerüstet.

Die o.g. Ausrüstungen - ohne die Waffen - wurden in einem Rucksack verstaut, bzw. am umgeschnallten Koppel getragen.

Die Waffenstände gingen mit in das Sommerlager.

Für jede Gruppe wurde ein Kutter K 10 mit in das Sommerlager genommen. Diese wurden im Schlepp von sog. Reedeschutzbooten des Typs "Delphin" (es können auch Boote vom Typ "Tümmeler" gewesen sein) zum Bug gebracht. Jeder Kutter war mit zwei Offiziersschülern als Bootsteuerer besetzt, die ihre Ausrüstung mit an Bord nahmen. Die Waffen wurden per Lkw gesondert zum Ort des Sommerlagers transportiert.

Ich wurde dazu eingeteilt, einen solchen Kutter als Bootsteuerer zu überführen. Alle anderen Teilnehmer am Sommerlager wurden per Lkw-Marsch über Rügen auf den Bug gebracht.

Die "Delphine", die im Hafen Parow stationiert waren (sie gehörten dort zur Schulbootsabteilung), übernahmen die Kutter im Bootshafen der Seeoffizierslehranstalt und traten die Fahrt zum Bug an. Dabei passierten wir die sog. Hiddenseedampfer, die den Passagierverkehr zwischen Stralsund und Hiddensee durchführten. Natürlich war den Passagieren an jenem Tag unsere "Armada" ein besonderes Ereignis, und alles drängelte sich auf diesen Schiffen auf jene Schiffsseite, an der sie uns passierten. Die Dampfer lagen dadurch deutlich sichtbar schief! Nicht an jedem Tag sah ein Urlauber zu jener Zeit auf seinem Weg von Stralsund nach Hiddensee, bzw. umgekehrt eine solche "Flotte" von Booten

der "Volkspolizei-See", das war schon ein Erlebnis. Immerhin waren es wohl sechs "Delphine" mit jeweils drei Kutter im Schlepp, die sich da "in See" befanden. Der Bug war uns bis dahin völlig unbekannt. Es gab auf dieser Halbinsel Rügens damals nur das Forsthaus im Südwesten gelegen, ein Fischerhaus mit einem kleinen HO-Verkaufsladen in etwa der Mitte der Halbinsel, die Ruine eines "Pferdestalls" (mit Dach) sowie die Ruine eines ehemaligen Wohnhauses (auch noch mit Dach) der früheren Wohnsiedlung des Fliegerhorstes. Ansonsten tummelten sich am Strand zur Ostsee wilde Zelter als Urlauber, die im "paradiesischen Kostüm" in fast "robinson'scher Ein- bzw. Zweisamkeit" Sonne, Strand und Meer genossen.

Kurz vor jener Stelle, an der die Halbinsel mit dem "Festland" verbunden ist, befand sich noch ein Gebäude, gebaut aus roten Backsteinziegeln, das wohl auch einst zum Fliegerhorst gehört haben muss.

Über seine Nutzung im Sommer 1955 ist mir leider nichts mehr in Erinnerung. Die "Delphine" gingen mit den Kuttern in Höhe des Blewser Hakens des Wieker Bodden an eine Steinpier, die noch vom ehemaligen Fliegerhorst stammte, warfen unsere Kutter los und liefen wieder nach Parow ab. Wir vertäuten die Kutter an dieser Pier so gut wie es ging, entluden unser Gepäck und marschierten zur Stätte des Lagers. Die Kutter waren übrigens mit Riemen und Segelzeug voll ausgerüstet. Das Lager befand sich auf der Boddenseite unweit jener Stelle, die einst als Schlipp für die Seeflugzeuge gedient hatte. Es war eine große Wiese, auf der einige Zelte errichtet waren, die uns -zugweise - als Unterkunft für die Zeit des Sommerlagers dienen sollten. Wer diese Zelte aufgestellt hatte, ist mir nie so recht bekannt geworden. Die Zelte waren mit Stroh für Schlafstätten ausgerüstet. Im Zelt befand sich in Nähe des Zelteinganges der Waffenständer. Jeder Zug belegte zwei Zelte, in einem Zelt waren die "Soldaten" und im anderen die Unterführer untergebracht. Zu unserem Erstaunen waren auch unsere Crew-Kameraden der beiden anderen Offizierslehranstalten eingetroffen, also die Kameraden der Ing.- Offizierslehranstalt und der Nachrichtenoffizierslehranstalt, mit denen wir vor einem Jahr die Grundausbildung in Parow absolviert hatten.

Die ca. 30 großen Zelte waren in zwei Reihen aufgestellt; dazu kamen noch kleine Zelte für die Offiziere, die Lagerwache, den sog. Med.-punkt (Medizinischer Punkt/Sanitätsstelle) und ein Arrestzelt. Zwischen den beiden Zeltreihen standen zwei Gulaschkanonen mit Vorratspaletten. Die Kompaniechefs und Zugführer sowie Politstellvertreter der Kompanien waren unsere planmäßigen Kompanieoffiziere in den Lehranstalten. Kommandant des Lagers war Major Kratel. An der Seeoffizierslehranstalt war Major Kratel unser Lehrgangskommandeur, also der Kommandeur der beiden Kompanien Offiziersschüler des 7. SOL und des 3. SVOL.

Die "Objektwache" stellte jeweils ein Zug der Offiziersschüler (entsprechend Wachplan). Zu bewachen waren das Lager, einschließlich Munitionsbunker, die Nachrichtenstelle in der Ruine des ehemaligen Wohnhauses, in dem sich auch das "Zimmer" des OvD und seines Gehilfen (GOvD) befand. Der Wachzug war im "Pferdestall" untergebracht. Das Wachzelt im S-Lager war für die sog. Torposten am Lagereingang (Schlagbaum) vorgesehen. Zu bewachen war auch das Arrestzelt, sofern dort ein Arrestant einsaß, und die beim "Pferdestall" abgestellten Lkw's.

Im Lager wurde auf die typische, allgemein bekannte Zeltlagerordnung streng geachtet, und es wurde ein regelrechter Wettbewerb um das sauberste Zelt - einschließlich Vorplatz - geführt, der täglich zur Auswertung kam.

Etwas eigenartig war die Verpflegung im Lager. Die Kaltverpflegung am Morgen und Abend wurde je Zug/Gruppe ausgegeben und von den Backschaftern abgeholt, bzw. verteilt.

Gegessen wurde vor oder in dem Zelt - je nach Witterung - auf dem Fußboden sitzend, denn Hocker, Tische oder Stühle waren nicht vorhanden.

Das Mittagessen wurde in den beiden Gulaschkanonen "zubereitet". Als Köche wurden Freiwillige aus den Reihen der Offiziersschüler eingesetzt, die Vorgaben, kochen zu können.

Doch sie wussten nicht einmal, wie sie die Gulaschkanone in Gang setzen sollten; und schienen auch nie jemals gekocht zu haben, zumindest nicht in einer solchen Gulaschkanone. Aus unserem Zug hatten sich für diesen Dienst die Offz.-Schüler Hans Poetzsch und Lothar Dorn gemeldet. Beide hatten vom Kochen wohl keine Ahnung. Dem entsprechend war dann auch das Essen. Am gelungensten waren die Pellkartoffeln. Das Fleisch war meist auch gar, aber Soße und Gebratenes, sowie irgend ein Gemüse als Beilage waren als solches nicht zu erkennen bzw. ohne Geschmack. Selbst die als Nachspeise gekochte Rote Grütze war nicht zu genießen, denn als Letztes am Vormittag gekocht, war sie zu heiß, um sie mittags essen zu können, und bis zum Abend hatten sich Heerscharen von Ameisen daran gütlich getan. Es nutzte auch nichts, die Kochgeschirre auf selbstgebastelten "Regalen" hochzustellen oder an "Galgen" zu hängen, diese Viecher kamen überall hin.

Der Tagesdienst begann mit dem morgendlichen Frühsport, verbunden mit einem längeren Lauf durch den wild gewachsenen Wald zum Ostseeufer, einem kurzen Baden in der Ostsee und anschließendem Lauf zurück zum Lager. Zähneputzen und Rasieren erfolgte an der Slipanlage, wo wir auch unsere Kochgeschirre und Bestecke im Boddenwasser säuberten. Es störte uns nicht, dass mitunter dort neben anderem Zeug im Brackwasser auch mal eine tote Katze schwamm. Schaden genommen hatte keiner, alle kehrten gesund zur Lehranstalt nach dem Sommerlager zurück.

Nach dem Banken und Banken und Aufklaren der Zelte fand Geländedienst statt.

Es ist nicht mehr nachvollziehbar, was da an jedem einzelnen Tag vonstatten ging.

Die "Höhepunkte" des Sommerlagers waren

eine Anlandeübung aus Kuttern an einer Stelle der Boddenseite des Bugs in Bataillonsstärke. Dazu pullten wir die Kutter eine längere Strecke im Wieker Bodden, mit voller Infanterieausrüstung - einschließlich über die Schulter getragener Zeltplane und unseren auf den Rücken umgehängten Waffen - ein für uns bisher völlig ungewohnter und ungeübter Bootsdiens. So mancher Knöchel wurde hart an den Ausrüstungen des Vordermannes aufgeschlagen. Und beim Anlandgehen aus dem Kutter bei Wasser bis in Brusthöhe stolperte so mancher über die vorausgeworfene Ankerleine und versankt mit voller Ausrüstung von der Wasseroberfläche.

Nach dem "Sturm" des Landesabschnittes mit lauten "Kriegsgebrüll" durften wir nach Dranske zu einer alten Sturmbahn marschieren und in den nassen Uniformen über deren Hindernissen gehen. Der Rückmarsch zum Lager erfolgte im Verband des Bataillons. Ein längerer Geländemarsch mit voller Ausrüstung und Waffen von wohl ca. 25 km rund um den Wieker Bodden bis Wiek auf der anderen Boddenseite und wieder zum Lager zurück. Über den Verlauf dieses Marsches, der, ausgelöst mit Alarm in frühester Morgenstunde begann, kann ich nichts aus eigenem Erleben berichten, da ich durch ein großes Furunkel am linken Oberschenkel vom Marsch befreit war und mich zur Behandlung ins Med.-Punkt- Zelt zu begeben hatte. Nach dem Marsch gingen Beschwerden von Bewohnern Dranske's ein, dass ihnen ihre Autos beschädigt worden seien, vermutlich durch das Gegenschlagen mit dem Kolben des umgehängten Gewehrs beim Vorbeimarschieren. Ein Schuldiger konnte nicht gefunden werden und alle konnten nicht bestraft werden. Damit "verpuffte" die Beschwerde der Bewohner, die sowieso über unseren Aufenthalt in ihrer Gegend nicht gerade frohgestimmt waren. Ähnliche "Belästigung" empfanden die Bewohner auch durch unser "Nacktbaden" beim Frühsport - nur die dort urlaubmachenden Nackedeis, die schienen die Bewohner von Dranske nicht zu stören. Wir mussten fortan also mit Badehose morgens ins Wasser gehen, weitab von jeglicher bewohnten Gegend.

Ein großer "Marinebuschkrieg", also eine größere Geländeübung im Bataillonsrahmen auf dem zerbombten, bzw. gesprengten ehemaligen Flugplatz des Fliegerhorstes, war gewissermaßen die Abschlussübung des Sommerlagers. Die Übung wurde wie ein "Geländespiel" mit zwei Parteien durchgeführt unter Einsatz von Platzpatronen und anderen Knallkörpern.

Dabei kamen es zu leichten Verletzungen. So wurde ein Karabiner im Gebüsch am Ohr eines Kompanie- Politstellvertreters abgefeuert, der dadurch ein geplatztes Trommelfell erhielt, ohne je den Übeltäter erwischt zu haben. Ein anderer Offiziersschüler hatte seinen Karabiner nach der Übung nicht behutsam genug entladen, und schoss sich eine Platzpatrone durch die auf der Mündung seines Karabiners liegende Hand.

An "Freizeiterlebnissen" sind in Erinnerung geblieben die fast allabendlich stattgefundenen Kinoveranstaltungen auf einer Wiese vor dem Haus des Fischer (in dem der kleine HO-Laden sich befand) vor einer großen aufgespannten Leinwand - einem regelrechten "Feldkino", und der Besuch des Kinderferienlagers in Wiek, zu dem wir mit unseren Kuttern über den Bodden gesegelt sind, und dort einen unterhaltsamen Nachmittag mit den Kindern und ihren Betreuern verbrachten.

Landgang oder Urlaub gab es in der gesamten Zeit des Sommerlagers nicht. Täglich erhielten wir Post und Zeitungen, meist mit ein oder zwei Tagen Zeitverzug. So erfuhr ich z.B. aus der "Heimatzeitung", dass meine Großmutter vor ein paar Tagen verstorben sein, doch als ich die Zeitung in die Hand bekam, waren schon 14 Tage vergangen, und sie längst beerdigt.

Der Rückmarsch nach Stralsund, bzw. den Orten der anderen Lehnanstalten erfolgte wie der Anmarsch, also mit dem Lkw bzw. mit den Kuttern, geschleppt von den Booten der Schulbootsabteilung.

Ob die Durchführung eines infanteristischen Sommerlagers für die künftigen Offiziere der "Volkspolizei-See" - es war das erste seiner Art und wohl auch für lange Zeit das letzte - sinnvoll war oder nicht, ist uns nicht bekannt geworden. Seine "Einmaligkeit" könnte man vielleicht auch als Bewertung ansehen.

Der Kommandeur des Lagers, Major Kratel, schied auch bald aus dem aktiven Dienst in der Volkspolizei- See aus. In Erinnerung blieb er uns als "Opa Kratel" mit seinen "Kratel-Gedächtnisläufen" (wie wir sie nannten), zu denen er uns jeweils am Sonntagvormittag in Stralsund befahl. Vom Tor unserer Lehnanstalt an der Schwedenschanze war die Große Parower Straße bis zu deren Einmündung in den Knieperdamm hin und zurück zu laufen, jeweils ca. 3000m, eine von uns als wenig amüsante Angelegenheit empfunden. Damit war das Thema "Sommerlager" für uns jedenfalls zu Ende.

## Leuchttower Neuland

### Daten zum Leuchttower

roter Backsteinturm mit grauer Laterne

Funktion Warnfeuer der Bundesmarine

erbaut 1915/16

in Betrieb 1918 - 1996

Denkmalschutz Der Feuerträger ist ins Denkmalsbuch eingetragen.

Lage Kieler Bucht, zwischen Hohwachter Bucht und Kieler Förden nahe der Ortschaft Behrendorf

geogr. Position Breite: 54° 22' N Länge: 010° 36' E

Stand 2010

Höhe des Feuerträgers 40 m

Kennung Blz. g., Blz. r. 5 s zeitweise: Wchs. Blz. g. r. 5 svor 1996: Blk. (4) w. r. 30 s

Nenntragweite vor 1996: 21 / 18 sm.

Höhe des Feuers 40 m

Bauart Backsteinturm

Bemerkungen Bis 1985 mit rot-weißer Verkleidung, heute Warnfeuer für die Schießgebiete Putlos und Todendorf, bis 1996 Orientierungsfeuer mit Warnsektoren für Untiefen.

Gelegentlich ist der von der Bundeswehr betreute Turm besteigbar, er dient seit dem 3. Januar 2010 auch als Standesamt.

Bild und Daten mit freundlicher Genehmigung von [www.leuchtturm-atlas.de](http://www.leuchtturm-atlas.de)





# Eisenbahnfähre Stralsund-Hafen - Altefähr

1883 - 1936

## Eröffnung des Fährbetriebes

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich das deutsche Eisenbahnwesen sehr stark. Die gesamte Betriebslänge betrug 1850 etwa 6 000 km. 1870 war das Streckennetz ungefähr auf 20 000 km gewachsen. Die Stadt Stralsund ist seit dem 1. November 1863 durch die Eisenbahn über Anklam mit Berlin verbunden.

Auch auf der Insel Rügen wurden Untersuchungen zum Bau von Eisenbahnen durchgeführt. 1881 übernahm der preußische Staat ein Projekt, das den Bau eines Eisenbahnnetzes auf Rügen und die Verbindung zum Festland mit Hilfe von Fährschiffen vorsah. Nach gründlichen Untersuchungen wurden als Anlegestellen für die Fährschiffe Stralsund und Altefähr ausgewählt. Der Stralsunder Hafen verfügte bereits über die erforderlichen Gleisanschlüsse. Altefähr war als Fährbahnhof deshalb günstig, weil die Küste an dieser Stelle vor Stürmen geschützt ist. Zur Vorbereitung des Fährbetriebes mussten sowohl vor der rügenschene Küste als auch im Hafen von Stralsund umfangreiche Baggerarbeiten durchgeführt werden, um den Schiffen genügend Raum zum Wenden zu geben und um genügend Wassertiefe zu erreichen. Für die Fährbetten wurden Dalben gerammt und zum Schutz gegen Eisgang mussten Eisabweiser gesetzt werden. Im Stralsunder Hafen erhielten die Fährschiffe in der Mole eine eigene Durchfahrt, um den übrigen Betrieb im Hafen möglichst wenig zu stören.



Der Stadtplan aus dem Jahr 1912 zeigt die Lage des Hafenbahnhofes.  
Quelle: Sammlung R. Prehn.

Der Bahnhof Stralsund-Hafen befand sich in der Nähe des ehemaligen Elektrizitätswerkes. Die Landebrücken in Altefähr standen nördlich von der Stelle, an der heute die Rügenbrücke die Küstenlinie der Insel Rügen erreicht. Die Länge der Fährstrecke betrug etwa 2 600 Meter. Bei einer erreichbaren Geschwindigkeit von 8 kn (annähernd 15 km / h) ergibt sich eine Reisedauer von 11 Minuten. Wegen der komplizierten Manöver beim An - und Ablegen wurden aber tatsächlich etwa 35 Minuten für die Überfahrt benötigt. Bei widrigen



Der Bahnhof Stralsund-Hafen im Jahr 1908.  
Quelle: Sammlung R. Prehn.

Witterungsbedingungen konnte die Zeit aber auch noch länger werden. Ein wesentlicher zusätzlicher Zeitaufwand ergab sich durch das Auflösen der Züge vor dem Übersetzen und das Zusammenstellen der Züge nach der Überfahrt. Das gesamte Trajektieren eines Zuges hat etwa eine Stunde in Anspruch genommen.



Beide Bahnhöfe besaßen umfangreiche Rangieranlagen. In Altefähr waren Umlademöglichkeiten für die Kleinbahnstrecke Altefähr - Putbus vorhanden. Diese Schmalspurbahn wurde 1967 stillgelegt.

Die Eröffnung des Fährbetriebes erfolgte sehr feierlich am 1. Juli 1883. Viele Menschen hatten sich eingefunden, um dieses wichtige Ereignis mitzuerleben. Die Bahnlinie wurde von Altefähr bis Bergen in Betrieb genommen. Der Eröffnungszug wurde im Stralsunder Hafenhafen auf das Fährschiff geschoben, das mit Flaggen geschmückt war. Als Ehrengäste waren Staatsminister Dr. Karl Heinrich von Bötticher, Regierungspräsident Albert von Pommer Esche und Geheimrat Adolph von Hansemann anwesend. Auch in Bergen waren viele Schaulustige gekommen, um den Zug zu empfangen. Die Stadt war mit Fahnen und Girlanden geschmückt. Die Festlichkeit fand im Ratskeller statt. Festredner waren unter anderem Staatsminister Dr. von Bötticher und der Landrat von Rügen Freiherr von Reiswitz. Sie sprachen über die Entstehung der Bahnlinie und dankten allen, die am Zustandekommen beteiligt waren. Insgesamt wurde in den Festreden der Wunsch ausgedrückt, dass das Eisenbahnnetz auf Rügen ausgebaut werden muss und wirtschaftlichen Nutzen bringen soll.

Der Trajektverkehr begann mit dem Fährschiff PRINZ HEINRICH. Es war 35,70 Meter lang, hatte 60 Tonnen Tragfähigkeit und konnte drei zweiachsige Güterwagen oder drei zweiachsige Personenzugwagen aufnehmen. Zum Antrieb dienten wie auch bei allen anderen Fährschiffen der Sundflotte zwei Dampfmaschinen im Verbundbetrieb. Die Dampfkessel wurden nach den Erfahrungen konstruiert, die man beim Bau von Dampflokomotiven gesammelt hatte. PRINZ HEINRICH hatte, wie auch alle folgenden Fährschiffe, nur ein eingleisiges Ladendeck. Dieses Schiff traf schon am 13. November 1882 in Stralsund ein und leistete gute Dienste beim Transport von Material für den Bau der Trajektanlagen und den Ausbau des Schienennetzes auf der Insel Rügen. PRINZ HEINRICH war, wie auch die anderen Fährschiffe der Sundflotte, auf der Schichau - Werft in Elbing erbaut worden. Sie alle waren so konstruiert, dass sie Eis brechen konnten.

### Betriebsablauf und Erweiterungen

Die Reisenden fuhren vom Hauptbahnhof über die Hafenhafenbahn zum Bahnhof Stralsund-Hafen. Seit 1902 bis zur Betriebsstilllegung im Jahre 1936 konnte man den Hafenhafenbahnhof auch mit der Straßenbahn erreichen.

Die Verkehrsplaner rechneten mit 40 000 Fahrgästen pro Jahr. Diese Zahl wurde weit überschritten. Bereits im ersten Betriebsjahr benutzten 90 000 Reisende die Fährverbindung. Die

Eisenbahnverwaltung musste die Flotte vergrößern. Am 1. Dezember 1883 nahm

das zweite Fährschiff, die RÜGEN (I), den Dienst auf. 1890 folgte das dritte Fährschiff, die STRALSUND. Zur weiteren Verbesserung des Fährbetriebes ließ die Fährschiffverwaltung in Stralsund und Altefähr 1893 je ein zweites Fährbett errichten. Damit konnten die Eisenbahnwagen mit Hilfe zweier Fährschiffe in zwei Gruppen gleichzeitig übergesetzt werden. Der Bahnhof Stralsund-Hafen erhielt einen Liegeplatz für ein Reserveschiff, das ständig in Bereitschaft gehalten wurde. Diese Maßnahme erhöhte zwar die Zuverlässigkeit



des Fährbetriebes, brachte aber erhöhten Kohleverbrauch und damit auch finanzielle Mehraufwendungen mit sich.

In Abhängigkeit vom Wasserstand und vom Beladezustand des Fährschiffes konnte das Gefälle an den beweglichen Teilen zwischen Land und Schiff sowohl nach unten als auch nach oben sehr groß werden. Besonders für das Übersetzen von Reisezugwagen ergaben sich daraus und auch wegen der zu kurzen Landebrücken Probleme. Erst nach erneutem Umbau der Portalkrananlagen und Verlängerung der Brückenjoche konnten diese Schwierigkeiten verringert werden. Es war den Fahrgästen aus Sicherheitsgründen aber nicht gestattet, während der Überfahrt in den Reisezugwagen zu verweilen. Sie mussten sich an Deck aufhalten. Sehr komfortabel war diese kleine Seefahrt offensichtlich nicht.

Die Leistungsgrenze des Trajektes machte sich bemerkbar, als die Eisenbahnlinie 1891 über Bergen hinaus bis Saßnitz verlängert wurde. Seit 1897 bekam sie den Charakter einer internationalen Schnellzuglinie, weil am 1. Mai dieses Jahres der Postdampferverkehr Saßnitz - Trelleborg aufgenommen wurde.



Das Bild vermittelt einen Eindruck vom Bahnhof Stralsund-Hafen nach umfangreichen Umbauten. Die Aufnahme entstand wahrscheinlich nach 1916.  
Quelle: Sammlung R. Prehn.

Das Verkehrsaufkommen stieg dadurch beachtlich, und das vierte Fährschiff kam in Dienst. Es trug den Namen SAßNITZ, war 62 Meter lang und konnte drei Schnellzugwagen oder fünf zweiachsige Personenzugwagen oder sechs zweiachsige Güterwagen aufnehmen. Das Fährschiff SAßNITZ und auch die folgenden Schiffe waren so konstruiert, dass sie sowohl über den Bug als auch über das Heck be- und entladen werden konnten. Sie besaßen am Bug und am Heck Schrauben und Ruder und konnten in beiden Richtungen mit gleicher Geschwindigkeit fahren. Diese Konstruktion war eine wesentliche Verbesserung im Vergleich zu den vorher beschafften Fähren. Das zeitraubende Wenden nach dem Ablegen war jetzt nicht mehr erforderlich.

1898 folgte die PUTBUS als fünftes Schiff mit einer Ladefähigkeit von vier Schnellzugwagen oder acht zweiachsigen Güterwagen.

Im Jahre 1901 zog die Eisenbahnverwaltung die ältesten Fährschiffe wegen zu geringer Ladefähigkeit aus der Sundflotte ab. Das Fährschiff STRALSUND ist jetzt noch in Wolgast vorhanden. Es liegt dort als Museumsschiff an der Schlossinsel. PRINZ HEINRICH wurde 1901 nach Danzig verkauft und soll später an die Türkei veräußert worden sein. Nach anderen Quellenangaben wurde dieses Schiff verschrottet. Es ist nicht selten, dass solche Angaben

sich widersprechen. RÜGEN (I) wurde als Eisenbahnfähre nach Swinemünde verlegt. Sie ist im Dienst der Kriegsmarine am 23. August 1940 in der Ostsee gesunken.

1901 und 1905 kamen auf der Linie Stralsund-Hafen - Altefähr die beiden Schiffe RÜGEN (II) und BERGEN in Dienst.

Am 6. Juli 1909 fand die Eröffnung der Trajektverbindung Saßnitz - Trelleborg, auch Königslinie genannt, statt. Der Eisenbahnverkehr nahm sprunghaft zu. Alle Eisenbahnwagen, die in Saßnitz oder in Trelleborg an Bord genommen wurden, mussten über den Strelasund gebracht werden, und die Trajektschiffe zwischen Stralsund und Altefähr waren nicht mehr in der Lage, die Verkehrsanforderungen zu erfüllen. Auf beiden Seiten des Sundes stauten sich die Eisenbahnzüge. Auch durch die Entwicklung der Ostseebäder auf der Insel Rügen nahm der Personenverkehr immer größere Ausmaße an. Es war zu erkennen, dass nur eine Brückenverbindung zwischen Rügen und dem Festland das Verkehrsproblem lösen konnte. Auch die Beschaffung neuer und längerer Fährschiffe brachte auf die Dauer keine Abhilfe. Durch den Ersten Weltkrieg und die folgende Inflation kam die Brückenverbindung aber noch nicht zustande, und der Betrieb musste weiterhin mit den Fährschiffen aufrecht erhalten werden. Das Fährschiff ALTEFÄHR war 83 Meter lang und kam 1920 als neues Schiff zum Einsatz. Um die Ladefähigkeit zu vergrößern, wurden SAßNITZ, BERGEN und ALTEFÄHR im Jahre 1926 umgebaut.

In den Jahren 1926 / 1927 wurden die Fähranlagen in Stralsund und Altefähr nochmals verändert. Sie erhielten neue Portalkrane, in denen die Übergangsbrücken zu den Trajekten hingen. Die alten Portalkrane der Station Altefähr waren noch brauchbar und wurden in der Wittower Fähre, die zur Schmalspurbahn Bergen - Altenkirchen gehörte, weiter verwendet. Auch diese Kleinbahn existiert schon lange nicht mehr. Im Jahre 1929 benutzten 185 000 Reisende das Eisenbahntrajekt. Die Fähren pendelten täglich bis zu 90 Mal zwischen Stralsund und Rügen. Zur Ausrüstung des Bahnhofes Stralsund-Hafen gehörte auch eine Slipanlage. Sie befand sich neben dem südlichen Fährbett und ist im Laufe der Zeit mehrfach umgebaut worden.



Das Fährschiff *Stralsund* liegt als technisches Denkmal im Hafen von Wolgast und kann dort besichtigt werden. Es ist das älteste erhaltene Eisenbahndampffäherschiff.  
Foto: R. Prehn

Als Antrieb für das Aufschleppen der Schiffe diente ursprünglich ein Göpelwerk. Ein Stralsunder Fuhrunternehmer stellte die benötigten Pferde und auch die erforderlichen Arbeitskräfte zur Verfügung. Zwischen 1925 und 1930 wurde der Göpelantrieb durch elektrisch betriebene Winden ersetzt. Um diese Zeit wurde auch die Slipbahn soweit verlängert, dass das längste Fährschiff der Sundflotte vollständig aufgeschleppt werden konnte. Bis dahin konnten die größeren Fährschiffe nur zur Hälfte in die Slipanlage genommen werden. Nach dem Konservieren und Reparieren der einen Schiffshälfte wurde das Schiff zu Wasser gelassen, gewendet und von der anderen Seite erneut aufgeschleppt. Über die Verwendung der Slipanlage nach Beendigung des Fährbetriebes im Jahre 1936 ist nichts bekannt.

Auch der Straßenverkehr hatte um diese Zeit schon beträchtliche Ausmaße angenommen. Für das Übersetzen von Straßenfahrzeugen waren besondere Fährboote vorhanden, die an der Fährbrücke in der Nähe der Seestraße anlegten. Auch sie waren nicht in der Lage, den Autoverkehr reibungslos zu erledigen. Manchmal staute sich die Fahrzeugkolonne von der Anlegestelle durch die Fährstraße bis auf den Alten Markt und weiter. Über die Tragfähigkeit

dieser Fährboote sind keine Angaben dokumentiert. Um im Konkurrenzkampf zwischen Straße und Schiene Vorteile zu erreichen, stellte die Eisenbahn um 1930 spezielle Güterwagen in Dienst, mit denen auch Lastkraftwagen auf den Fährschiffen über den Sund befördert werden konnten. Das direkte Befahren der Fährschiffe mit Kraftfahrzeugen war aus bautechnischen Gründen nicht gestattet.

### Betriebseinstellung

Trotz aller Bemühungen ließen sich Straßen - und Schienenverkehr mit der Fährschiffverbindung nicht mehr bewältigen. Zu beiden Seiten der Meerenge bildeten sich Kraftfahrzeugkolonnen und Ansammlungen von Eisenbahnzügen. Der Bau einer Brücke ließ sich nicht mehr länger hinauszögern.

Am 5. Oktober 1936 eröffnete die Deutsche Reichsbahn mit Beginn des Winterfahrplanes den Eisenbahnverkehr über den Rügendamm. Dazu fanden auch verschiedene Feierlichkeiten statt. Die geladenen Gäste bestiegen auf dem Hauptbahnhof einen bereitstehenden Sonderzug, der sie zum Hafenbahnhof brachte. Dort bestiegen sie das festlich geschmückte Fährschiff ALTEFÄHR und unternahmen am Rügendamm eine Besichtigungsfahrt. Über die an Bord installierte Lautsprecheranlage wurden Erläuterungen zum bisherigen Trajektverkehr und zum Bau des Rügendamms gegeben. Gleichzeitig fand eine Abschiedsparade statt. Alle noch vorhandenen Fährschiffe kamen von Altefähr und liefen in Kiellinie in den Stralsunder Hafen ein, das Dienstäteste voran, und holten auf Befehl des Kapitäns Schulz die Flaggen nieder. Damit endete nach 53 Jahren der Eisenbahnfährtbetrieb Stralsund-Hafen - Altefähr. Nachdem die Ehrengäste mit dem Fährschiff ALTEFÄHR zum Hafenbahnhof zurückgekehrt waren, hielt der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn Dr. Julius Heinrich Dorpmüller vor den angetretenen Fährschiffbesatzungen eine Ansprache.

Er dankte ihnen für die langjährige aufopferungsvolle Tätigkeit und versicherte, dass jeder einzelne an anderer Stelle wieder eine Arbeit im Eisenbahndienst bekommen wird. Danach bestiegen die Ehrengäste und das Fährschiffpersonal den Sonderzug und fuhren zum Hauptbahnhof zurück. Von dort aus begann die Eröffnungsfahrt über den Rügendamm nach Altefähr. Dort fand auch die Eröffnungsfeier statt, auf der mehrere Redner die Arbeit am Rügendamm und die Tätigkeit der Fährschiffsbesatzungen würdigten.

Die Fähranlagen in Altefähr und Stralsund wurden demontiert, nach Swinemünde gebracht und dort weiter verwendet. Nach vollständiger Beseitigung des Fährbahnhofes in Altefähr konnte auf der rügenschenseite die Straßenverbindung fertiggestellt und am 13. Mai 1937 auch der Autoverkehr über den Rügendamm eröffnet werden.

Diese Darstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie soll nur an eine eisenbahntechnische Einrichtung in unserem Heimatgebiet erinnern, die mehr als ein halbes Jahrhundert lang die Verbindung zwischen der Insel Rügen und dem Festland herstellte. Auch die Leistungen der Fährleute dürfen wir nicht vergessen. Sie haben trotz Nebel, Sturm, Eisgang und trotz persönlicher Überlastung für die Aufrechterhaltung des Betriebes gesorgt.

Reinhold Prehn

## Leuchtfeuer Pelzerhaken

### Daten zum Leuchtfeuer Pelzerhaken:

Roter, viereckiger Turm mit Plattform  
und runder, weißer Laterne, daneben ein Wärterhaus.

Funktion Orientierungsfeuer

erbaut 1937 (1842/43)

in Betrieb seit Ende Juni 1937

Lage östlich der Einfahrt nach Neustadt

geogr. Position Breite: 54° 05' N Länge: 010° 52' E

Stand 2001

Höhe des Feuerträgers 19 m

Kennung Blk. (2) w. r. gn. 20 s

Nenntragweite 14 / 11 / 9 sm.

Höhe des Feuers 21 m

Internationale Ordnungsnr. C 1346

Anmerkung: Bild und Text mit freundlicher Genehmigung von [www.leuchtturm-atlas.de](http://www.leuchtturm-atlas.de)