

Die Darßbahn

Was ist sie, was war sie, was wird sie sein?

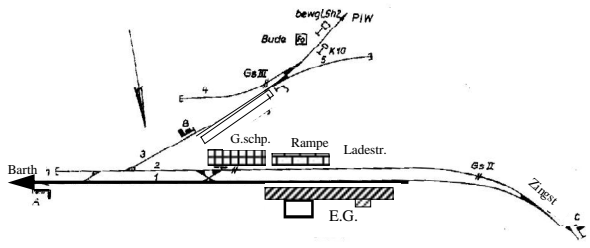
Geografisch stellt die Darßbahn die Verlängerung der Strecke von Velgast nach Barth dar. 1910 wurde zur Anwerbung des Fremdenverkehrs und Versorgungssicherheit der Bewohner auf Darß und Zingst die Bahn bis zum Ortseingang von Prerow verlängert. Sie ist im Bewusstsein der reiferen Generation noch vorhanden. Mit „Prikas“ sie im Jahr 1946 von Barth bis Prerow als Reparationsleistung von Deutschland für die Sowjetunion demontiert. Viele Bemühungen der jungen DDR, insbesondere seitens des Feriendienstes der Gewerkschaften, der mittlerweile viele Erholungseinrichtungen auf der Halbinsel besaß, liefen in den 1960er Jahren ins Leere, die Bahn wieder aufzubauen, zumal die Meiningenbrücke und die Kloerbrücke erhalten waren. Aber der politische Wille und die Wirtschaftskraft setzten dafür in der DDR andere Prämissen. Im Rahmen der militärischen Sicherung der DDR und ihrer Verbündeten ist 1966 allerdings der Wiederaufbau begonnen worden, bis über die Kloerbrücke zum Bahnhof Bresewitz. Fortan führten Sonderverkehre (Militärverkehr) über Barth hinaus bis Bresewitz, wobei das Gleisende vor der Meiningenbrücke als Kopframpe ausgebildet wurde. Von der Wehrmacht begonnen, von der NVA weiter genutzt, befand sich östlich von Zingst ein großes Gelände auf Pramort für Boden–Luft-Schießübungen. An so einer hat der Autor dieser Zeilen 1963 auch teilgenommen, damals noch mit Zugentladung in Barth. Später, 1967, war er dann auch mal als Fahrdienstleiter auf dem zeitweise besetzten Bahnhof Bresewitz eingesetzt. Die Militärzüge fuhren nachts in Stralsund mit einer Lok der BR 52 bespannt ab und kamen in der Regel Stunde 09 in Bresewitz an. Rückführungen erfolgten abends, nach dem Berufsverkehr. Die Meiningenbrücke war für die Be- oder Entladung der Marschkolonnen nach Zingst bis zu einer Stunde gesperrt. Für den Straßenverkehr bestand eine signalgeschaltete, wechselweise Einbahnstraßenregelung für die Brückenüberfahrt. Zur Entspannung des Straßenverkehrs wurden zunehmend neue Lösungen erforderlich, jedoch bestanden diese Verkehrslösungen noch bis 1981. Ende der 1970er Jahre wurden neue Untersuchungen zum Wiederaufbau der Bahn veranlasst, deren Ergebnisse sind dem Autor in seiner damaligen beruflichen Tätigkeit bekannt geworden. Der Wiederaufbau scheiterte an dem baulichen Zustand der Meiningenbrücke, der schwere Zugverkehr würde eine neue Brücke voraussetzen (Triebwagen standen außerhalb der Betrachtungen). Die Weiterführung von Urlauberzügen über Barth hinaus bis Prerow war bedacht, aber die Unverträglichkeit des Schienen- und Straßenverkehrs über die gleiche einspurige Fahrbahn stellte das Problem dar. Der Brückenbau wurde das Ausschlusskriterium. Die zur Hauptreisezeit ständig überfüllte Buslinie des Kraftverkehrs von Barth blieb alternativlos. Im Ergebnis der Untersuchungen wurde 1981 eine öfFnungsfähige Ponton-Straßenbrücke westlich der Meiningenbrücke errichtet, um den Straßenverkehr flüssiger zu gestalten. In diesem Zusammenhang ist die Meiningenbrücke mit einer aufgeständerten Fahrbahnwanne versehen worden, die asphaltiert bessere Fahrbedingungen als der vorherige Bohlenbelag bot. Ein möglicher Rückbau wurde dabei bedacht. Die Trasse auf der Inselseite ist aufgegeben worden. Da wurde ein Trassenstück zur neuen Ortsumgehung für Zingst mitgenutzt. Auch weiterführend wurde die Trasse kommunalen Zwecken zur Verfügung gestellt (Bebauungen, Parkplatz-Zufahrten).

Die Bahnhofsgebäude der Darßbahn haben die Zeiten überlebt. Tannenheim wurde Wohnhaus, Pruchten zur örtlichen Kindertagesstätte, Bresewitz Wohnhaus und Ferienunterkunft, Zingst blieb DR-Eigentum und wurde Schulungsheim, Ferienlager und auch Altenwohnhaus. Prerow wurde Betriebsakademie des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR und nach der Wende verkauft, dann als Hotel weiterbetrieben.

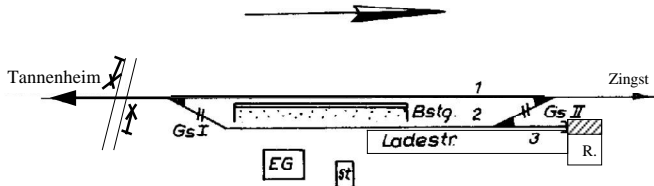
Für den Wiederaufbau der Strecke mit öffentlichem Verkehr steht für den Abschnitt Barth—Bresewitz eine Oberbausanierung an, wobei auf der 723 m langen Kloerbrücke die Schwellen generell zu erneuern sind. Auch sind mehrere BÜ-Anlagen in der Ortslage Barth und weiter längs der Strecke zu errichten und modernen Gegebenheiten anzupassen. Das Vorhaben bis Zingst wird mit Kosten in Höhe von 38 Mio Euro bezeichnet, wobei erst Planunterlagen präzisere Aussagen zulassen. Die mögliche Fördersumme muss auch definiert werden. Fakt scheint zu sein, dass der Wiederaufbau nur mit Landesfördermitteln erfolgen kann. Wenn dann ab 2016 Züge der Usedomer Bäderbahn (UBB) als möglicher Betreiber der Strecke von Velgast bis Zingst mit $V = 80 \text{ km/h}$ verkehren können, hat das Land eine Attraktion mehr. An mangelndem Zuspruch von Reisenden dürfte es nicht fehlen, so dass mit wirtschaftlichem Aufkommen gerechnet werden kann. Nicht unerwähnt soll hierbei bleiben, dass mit der möglichen Verringerung des Straßenverkehrs im hochwertigen Urlaubsgebiet auch ein wesentlicher Beitrag zum Schutz der sensiblen Naturschutzzone einhergeht. Diese Wichtung muss hoch eingestuft werden. Bis Prerow würde sich der Effekt vervielfachen. Die Streckengeschwindigkeit betrug 50 km/h. Waren früher Lokomotiven der BR 74 und 78 als Regelbespannung vor Personenzügen eingesetzt, würden es ab 2016 neue Triebwagengarnituren sein.

Im Folgenden stelle ich ein paar Bilder und Fakten zur Darßbahn, die persönlichen Sammlungen entstammen, vor.

Lothar Schultz



Bahnhof Barth-Tannenheim 1940, km 33,5 Aufnahme 08.2000, (Agl PIW= Pommersche Industriewerke, Rüstungsbetrieb) L.Schultz



Haltestelle Pruchten 1940 km 35,5 Foto: G. Meyer, 1962



Bahnhof Bresewitz 1940 km 37,8

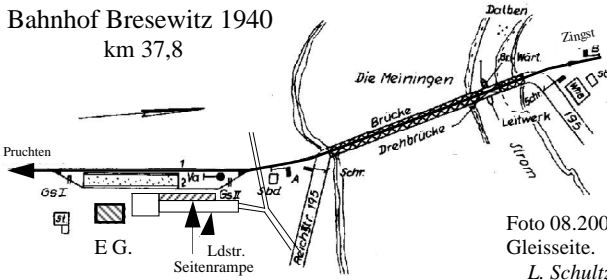
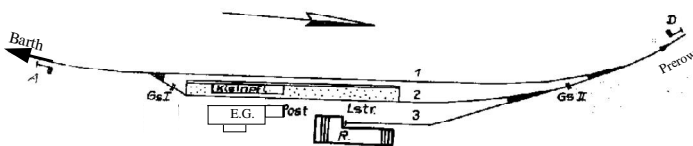
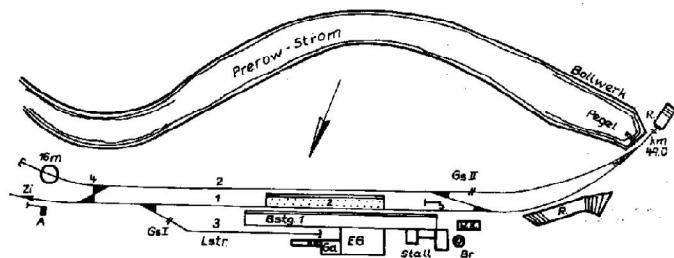


Foto 08.2003 v. Gleisseite. L. Schultz



Bahnhof Zingst 1940 km 42,2 Foto: 1962 v Straßenseite G. Meyer



Bahnhof Prerow 1940 km 48,6

Ansichten des Empfangsgebäudes Prerow im Jahr 2003 als Hotel. Bild oben Straßenseite, Bild unten Bahnsteigseite. Fotos: L. Schultz



Sehenswertes längs der Strecke



Die Meiningenbrücke zwischen
Bresewitz und Zingst, 1957,
Foto G. Meyer



Die Meiningenbrücke vom Wasser
aus, Sommer 2004
Foto: L. Schultz



Bilder von der Kloverbrücke,
im August 2004 zeigten den
Erhaltungstand der Gleisanlage/
Fahrbahn.
Fotos: L. Schultz



Das Gleisende bei Bresewitz
vor der Meiningenbrücke
Im August 2004
Fotos : L. Schultz

Symbolträchtig hat ein Eisenbahnfreund als Bewohner des Bf. Bresewitz am nördlichen Bahnhofsende das Ausfahrtsignal Richtung Zingst aufgestellt. Die Signalstellung sollte „Hoffnung“ anzeigen. Im Bf selbst stehen Waggons mit „Kunst auf Schienen“ als Ausstellung. Foto: *L. Schultz*

Der Bahnhof Bresewitz mit den Waggonen „Kunst auf Schienen“ ist auch im Jahr 2010 noch präsent gewesen. Die Umfänge der öffentlichen Veranstaltungen sind weniger geworden, nun ergibt sich die Frage, was wird, wenn die Strecke wieder für den Personenverkehr geöffnet wird, mit den Wagen und der Ausstellung auf Gleis 1, wenn Gleis 2 den Bahnsteig wieder erhält? Foto Gleisseite 2004: L.Schultz



Fahrpläne zur Streckengeschichte

51e Stralsund (-Prerow)-Rostock													
[Vom 1. Mai 1914]					* a. 15. 13. 8				* bis 31/8				
* D 87 fällt bei größerer Verspätung der Fahrfahr 8 Frödeburg-Labitz aus. Die Reisenden werden in diesem Falle mit dem anschließenden Personenzug befördert. Auf Verbestellung bis Stralsund wird bei D 87 in Rostock Hof Teichstreek und auf Verbestellung vor Abfahrt von Hamburg bei D 8/36 in Lübeck warmes Abendessen in die Wagen gerichtet.													
Durchl. Wagen 1-3 Kl: Kristiana-Hamburg 1.200, 200; Hamburg-Stralsund D 8, D 9, 200, 300 2 u. 3 Kl.; Berlin-Prerow D 9/223/213 (bis 4/9); Prerow-Berlin 220/218/30 (vom 17-30/8, 29/30/8) (was 25/7-31/8); Stralsund-Prerow 1 223/213, 202/200 (bis 31/7 u. ab 4/9)													
Im 1. 204 Kurzwagen (u. 2 Kl. mit Schlafabteilen u. 1 Kl. Kristiana-Hamburg D 87 > 1 > 2 > Götzenburg-Hamburg D 200 > 1 > 3 > > 1 > 2 > Hamburg-Kristiana D 98 > 1 > 3 > > 1 > 2 > Hamburg-Götzenburg ab Bahnd. fallen die Kurztabelle 1 Kl. fort													
[Detailed timetables for 51e Stralsund (-Prerow)-Rostock, including departure and arrival times for various stations like Stralsund, Prerow, and Rostock]													

Sommerfahrplan 1914

108e Velgast-Prerow																							
Reichsbahn-Kraftomnibuslinie Velgast - Barth - Prerow siehe auch 1108e																							
Alle Züge 2. 3. Kl.																							
[Detailed timetables for 108e Velgast-Prerow, including departure and arrival times for stations like Velgast, Barth, and Prerow]																							

Winterfahrplan 1937/38

121q Velgast-Barth-Prerow																							
Alle Züge nur 3. Kl.																							
[Detailed timetables for 121q Velgast-Barth-Prerow, including departure and arrival times for stations like Velgast, Barth, and Prerow]																							

Fahrplan 1946 Ohne Zugverkehr Bresewitz-Prerow



Was war in Prerow erhalten geblieben 1957? Links: die Reste der Drehscheibengrube, Rechts: Das Strecken-Ende am km 49 mit der Kopframpe am Hafen. Beide Objekte hat der Autor noch persönlich in der Jugendzeit kennen gelernt. Fotos G. Meyer

