

# Mecklenburgische Monatshefte

Herausgegeben von Johannes Gillhoff

2. JAHRG.

JULI 1926

7. HEFT

## Die Dampffährenverbindung zwischen Warnemünde und Gjedser

Dr. Dabelstein, Schwerin.

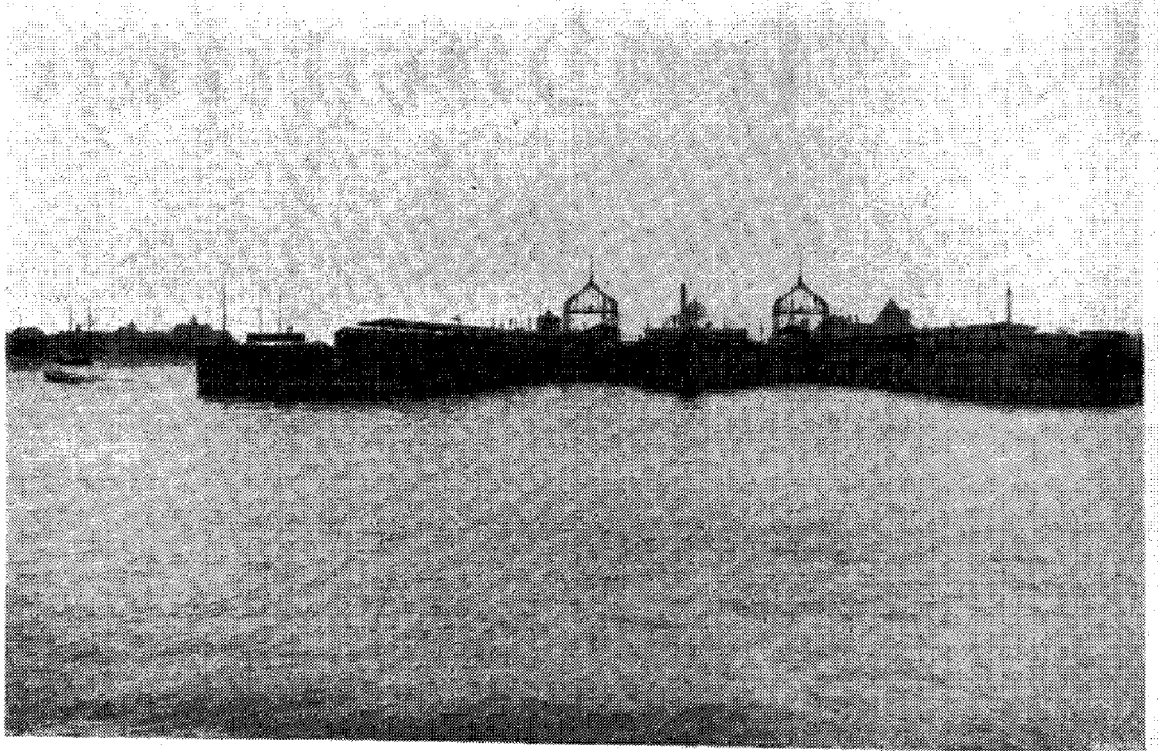
Mit der Eröffnung der vom Deutsch-Nordischen Lloyd betriebenen Eisenbahnlinie Neustrelitz—Warnemünde im Juli 1886 trat gleichzeitig eine Dampfschiffsverbindung Warnemünde—Gjedser auf der Insel Falster ins Leben, welche der Beförderung von Personen, Gütern und lebendem Vieh diente, und welche auch die Post zwischen Deutschland und den nordischen Ländern beförderte.

Der Lourendampfer wurde von der vereinigten Dampfschiffahrtsgesellschaft in Kopenhagen gestellt. Nachdem der Vertrag mit dieser Gesellschaft abgelaufen war, führte die frühere Großherzogliche Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn, welche im Jahre 1894 die Eisenbahn Neustrelitz—Warnemünde übernommen hatte, vom 1. Juli 1901 ab den Schiffsdienst für alleinige Rechnung weiter und nahm zu diesem Zweck den bisher von der Dänischen Gesellschaft beigegebenen Dampfer „Edda“ in Miete.

Der Verkehr auf der Schiffsstrecke nahm eine befriedigende Entwicklung. Eine wesentliche Steigerung war aber ausgeschlossen, weil die Dampferlinien Kiel—Korsör und Sahnitz—Trelleborg, die ebenfalls dem Verkehr nach den nordischen Ländern dienten, neue, moderne Schiffe hatten, und weil bereits seit Jahren ein direkte Eisenbahn- und

Dampffährenverbindung durch Schleswig-Holstein mit Dänemark bestand. Die Linie Warnemünde—Gjedser, welche die kürzeste Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark darstellt, hatte nur dann eine Zukunft, wenn leistungsfähige Beförderungsmittel eingestellt wurden.

Deshalb entschlossen sich die dänische und mecklenburgische Regierung, das unter den gegebenen Verhältnissen beste Beförderungsmittel, eine zur direkten Überführung von Eisenbahnwagen geeignete Dampffährenverbindung, wie solche schon seit Jahren in Dänemark mit bestem Erfolg im Betrieb waren, einzurichten. Am 1. Oktober 1903 fand die Eröffnung der 42 km langen Fährstrecke Warnemünde—Gjedser statt, des ersten Unternehmens dieser Art in Deutschland, des größten derzeit in Europa. Gewaltige Opfer waren besonders von mecklenburgischer Seite gebracht. Warnemünde mußte einen neuen Bahnhof erhalten. Weiter waren die Hafenanlagen wesentlich zu erweitern, um sichere und möglichst lange eisfreie Einfahrten und Anlegestellen für die Fährschiffe zu bekommen. Außerdem mußte für die Warnow ein ganz neuer Mündungsarm zur Ostsee geschaffen werden. Die Kosten hierfür, einschließlich Beschaffung zweier Fährschiffe, betragen mehr als 7 Millionen Mark.



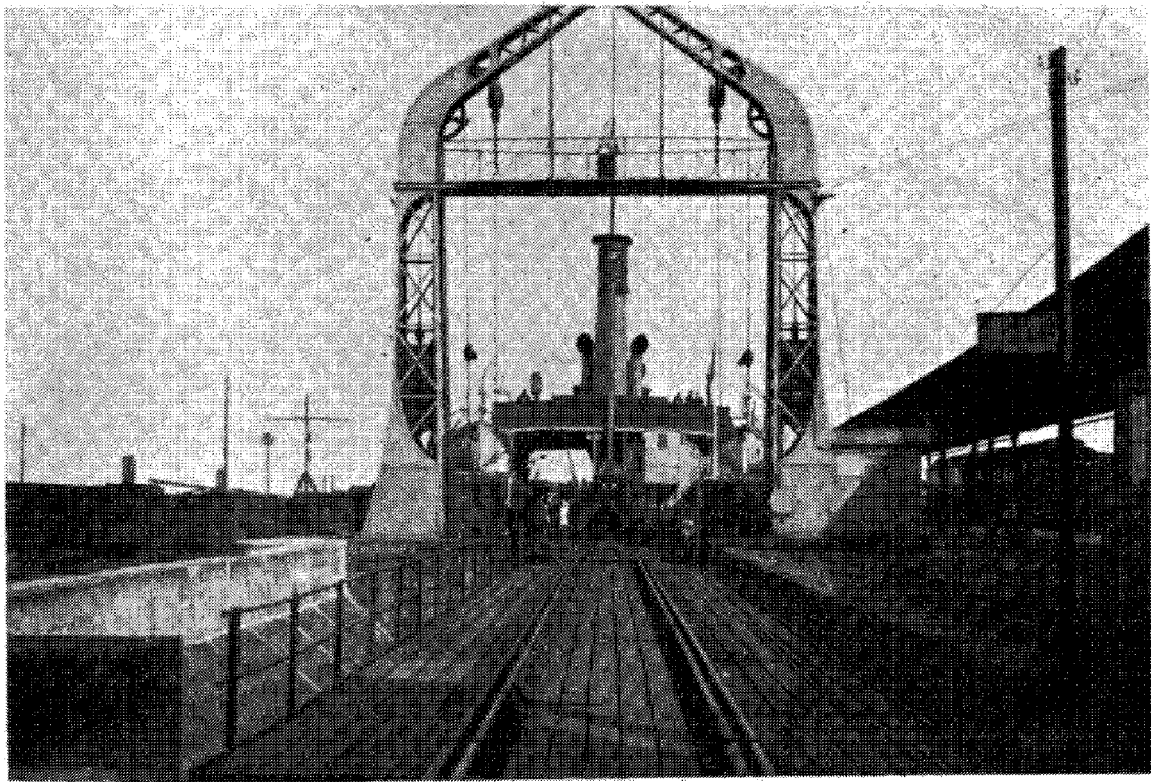
Das Fährbett im Hafen von Warnemünde

Zust. Carl Eggers

Der Betrieb der Fährschiffsstrecke erfolgt gemeinschaftlich durch die deutsche und die dänische Verwaltung, so daß eine Halbteilung der Einnahmen stattfindet. Jede der beiden Verwaltungen stellte zunächst ein eingleisiges und ein doppelgleisiges Fährschiff von rund 85 m Länge und 15 m Breite. Die eingleisigen Schiffe „Friedrich-Franz IV.“ und „Prinzesse Alexandrine“ wurden nach einigen Betriebsjahren vergrößert und in zweigleisige umgebaut, weil der Verkehr anders nicht mehr zu bewältigen war. „Friedrich-Franz IV.“ und „Prinzesse Alexandrine“ sind Raddampfer, „Mecklenburg“ und „Prinz Christian“ sind Schraubenschiffe. Die beiden deutschen Schiffe und ein dänisches Schiff sind auf der Schichau-Werft in Danzig, das zweite dänische Schiff ist in Helsingör erbaut. Die Verwendung der Schraubenschiffe war besonders für den Winter in Aussicht genommen. Aber die Einrichtung und Ausstattung eines Fährschiffes haben Laienkreise vielfach ganz unzutreffende Vorstellungen. Häufig begegnet man der Auffassung, daß solche Fahrzeuge Vorrichtungen seien, mit denen man wohl eine Fahrt über das Meer im Eisenbahnwagen machen könne, die aber im übrigen nichts böten, dieser Überfahrt andere Reize und Annehmlichkeiten zu verleihen, wie sie im Abteil II. Klasse eines D-Zuges gegeben sind. Daß auch

diese Fährschiffe wie die Atlantikfahrer in jeder Weise für eine behagliche Überfahrt sorgen, so daß selbst verwöhnte Reisende zufrieden sind, bildet für manchen eine Überraschung. So bieten Speisesalons ausgiebige Gelegenheit, sich den Genüssen eines Diners vornehmster Aufmachung hinzugeben. In Rauchsalons kann man weiter die Fahrt in angenehmer Weise verbringen. Den Damen stehen besondere Salons mit allen Bequemlichkeiten zur Verfügung. Für die Reisenden, die sich während der Überfahrt zurückziehen oder ruhen möchten, sind behaglich eingerichtete Schlafkabinen vorhanden. Wenn die frühe Seeluft zuträglich ist, der kann die auch mit Liegegelegenheiten ausgerüsteten Promenadendecks benutzen. Auch für die Bedürfnisse der Reisenden III. Klasse ist in ähnlicher Weise so ausreichend gesorgt, daß auch bei diesen eine Überfahrt auf der Linie Warnemünde—Gedser nur angenehme Eindrücke hinterlassen kann.

Die Schiffe liegen im Hafen in sogenannten Fährbetten. Die Eisenbahnwagen werden über eine 30 m lange Klappbrücke vom und zum Fährschiff übergeführt. Die Brücke ist zum Ausgleich des Höhenunterschiedes bei verändertem Wasserstand mit beweglichen Gelenken versehen. Die Schiffe nehmen 14—16 zweiachsige Güterwagen bzw. 6—7 vierachsige Post-, Personen- und



Die 30 Meter lange Klappbrücke zum Fährschiff in Warnemünde

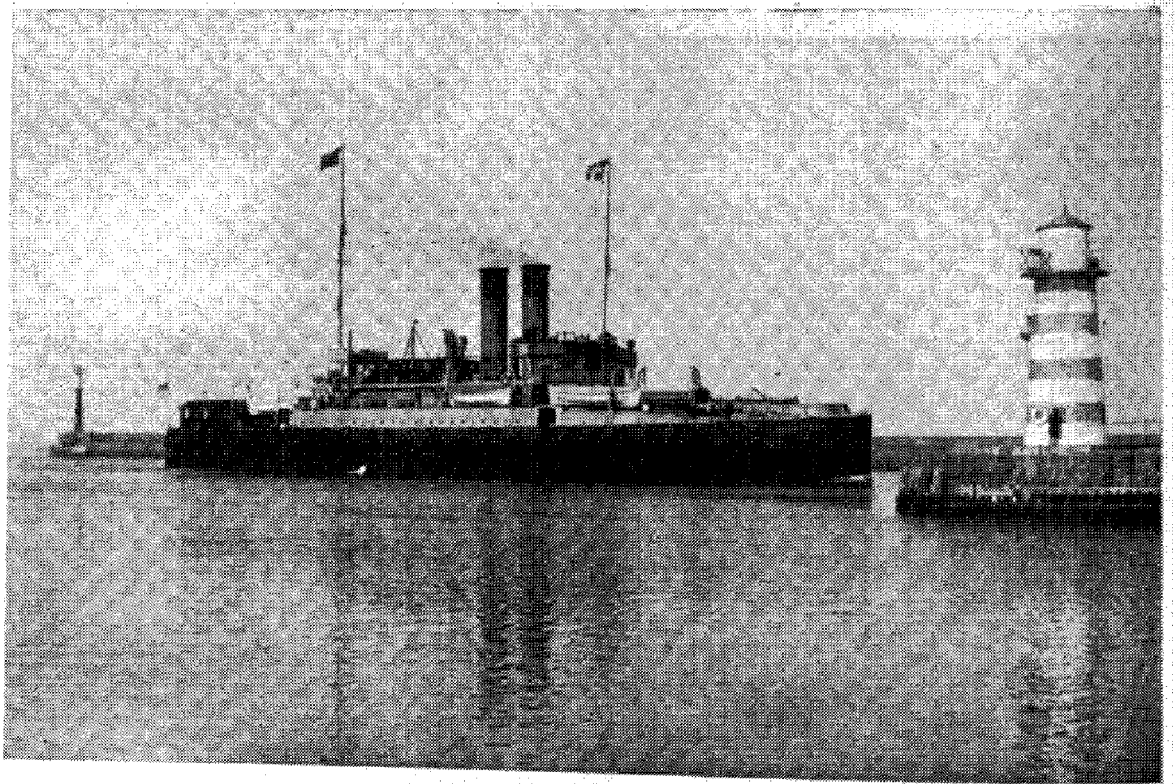
Zufn. Carl Eggers

Gepäckwagen auf. Die Wagen werden an Deck durch Schraubekupplungen mit dem Schiffsdeck verbunden und stehen so selbst bei bewegter See ruhig. Die Geschwindigkeit der Schiffe beträgt 13,5 Knoten, die Überfahrt wird in zwei Stunden zurückgelegt. Die Fährschiffe haben während der nunmehr über 21jährigen Betriebsdauer den Verkehr bei jedem Wetter vermittelt; nur ganz vereinzelt haben Fahrten wegen ungünstigen Wasserstandes ausfallen müssen. Selbst das starke Packeis in einigen Wintern hat nicht vermocht, den Fährverkehr vollständig stillzulegen.

Der große Vorzug der Fährschiffverbindung liegt darin, daß Personen- und Güterwagen vom Kontinent nach den nordischen Ländern und umgekehrt direkt durchgeführt werden können. Reisende, welche ihren Platz in den Durchgangswagen in Kopenhagen einnehmen, haben den Vorteil, daß ihnen die einmal eingenommenen Plätze für die ganze Strecke Kopenhagen—Berlin bzw. Kopenhagen—Hamburg und umgekehrt verbleiben. Es fällt also der als lästig empfundene Übergang von dem Zug auf das Schiff und von dem Schiff auf den Zug und die damit verbundene Sorge um das Handgepäck fort. Durch Vereinbarung mit der Zoll- und Passbehörde ist es erreicht, daß Zoll- und Passrevision bei der

Einreise unmittelbar nach dem Anbordgehen der Reisenden auf dem Fährschiff stattfindet. Bei der Ausreise aus Deutschland wird sie in der Zollhalle in Warnemünde vorgenommen. Die Zollrevision beschränkt sich jedoch nur auf gelegentliche Stichproben. Bei den in den Durchgangswagen befindlichen Reisenden wird die Zoll- und Passrevision in den Wagen durchgeführt. Diese brauchen daher von den Reisenden überhaupt nicht verlassen werden. So kann man sagen, daß hier die Belästigung der Reisenden durch Pass- und Zollvorschriften auf das unumgänglich notwendige Maß eingeschränkt ist. Diejenigen Reisenden, die das Fährschiff mit Tagesrückfahrkarten von Warnemünde bis Gjedser benutzen, sind im allgemeinen einer Zollrevision nicht unterworfen, die Passkontrolle entfällt gänzlich, sie brauchen also auch nicht im Besitze eines Passes zu sein. Allerdings können sie in Gjedser das Schiff nicht verlassen. Ein solcher Tagesausflugverkehr bestand schon vor dem Kriege, er ist seit dem Sommer 1924 nach Milderung der Pass- und Zollvorschriften wieder eingerichtet. Diese Ausflugsreisenden benutzen das Fährschiff, das als Güterfähre um 10 Uhr ab Warnemünde fährt, um 12 Uhr in Gjedser eintrifft und von hier als Personenfähre um 2 Uhr wieder abfährt. Neben der herrlichen Seefahrt





Fährschiff an der Warnemünder Mole

Kunst. Carl Eggers

haben diese Reisenden also auch Gelegenheit, das Leben und Treiben der internationalen Reisenden an Bord zu beobachten. Von der Möglichkeit einer solchen herrlichen Seefahrt machen nicht nur die Badegäste in Warnemünde und den anderen nicht entfernt liegenden Ostseebädern, wie Brunshaupten, Arendsee, Graal, Müritz Gebrauch, sondern sie kommt wegen der günstigen Abfahrtszeit des Fährschiffes auch für die Einwohner weiter abgelegener Städte in Frage, für die auch aus diesem Grunde die verbilligten Sonntagsrückfahrten eingeführt sind. Solche bestehen nach Warnemünde von den Städten: Rostock, Schwerin, Güstrow, Bülow, Wismar, Laage, Lalendorf, Sanitz, Schwaan, Sülze, Tessin, Leterow, Tribsees, Waren und Bad Doberan, Brunshaupten-Arendsee, Dettmannsdorf-Kölzow, Gnoien, Kröpelin, Malchin, Malchow, Neubrandenburg, Plau, Schmarl, Subzin-Lißow, Wismar. Da auch der Preis der Tagesrückfahrkarten Warnemünde—Gjedser gegenüber den einfachen Fahrpreisen auf der Fährstrecke hin und zurück erheblich ermäßigt ist, denn er beträgt nur 6 Mark, so kann von diesen Städten aus ein lohnender, nicht allzuteurer Sonntagsausflug, der auch noch genügend Zeit bietet, um das Leben am Strande in Warnemünde zu genießen, unternommen werden.

Was die Stärke des Personenverkehrs auf der Linie Warnemünde—Gjedser anlangt, so hatte er sich bereits während der Lourendampferverbindung von 13 000 Personen im Jahre 1887 auf 50 000 Personen im Jahre 1902 gehoben. Mit Einführung der Fährschiffverbindung im Jahre 1903 trat eine weitere erhebliche Steigerung ein. Die Zahl der auf den Fährschiffen beförderten Personen betrug im Jahre 1904 80 000, im Jahre 1913 136 000 und im Jahre 1924 99 293 Reisende. Davon 49 072 von Deutschland nach Dänemark und 50 221 von Dänemark nach Deutschland. Im Jahre 1925 114 077 Reisende. Davon 56 181 von Deutschland nach Dänemark und 57 890 von Dänemark nach Deutschland. Auf Tagesrückfahrkarten W.—Gj. reisten 1924 1 197, 1925 4 657. Die Zunahme zeugt von der Beliebtheit dieses Ausfluges. Die größte Zahl von Reisenden ist während der Inflationszeit erreicht, wo im Jahre 1922 169 000 Personen aus- und einreisten.

Für den Güterverkehr ist für viele Wagenladungsgüter durch die Fährschiffe erst Beförderungsgelegenheit geschaffen worden. Die Vorzüge vor dem Wasserwege oder dem kombinierten Land- und Wasserwege bestehen für den Güterverkehr besonders darin, daß mit der Bahn je nach Bedarf einzelne Ladungen



Speisefalon eines Fährschiffes der Reichsbahn-Gesellschaft

Zufn. Carl Eggors

oder größere Mengen befördert werden können, der Transport schneller ist, die Umladung entfällt und weniger Beschädigungen und Verluste entstehen. Endlich befördert die Eisenbahn regelmäßig zu jeder Jahreszeit, zu festen, im voraus bekannten Frachtsätzen. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Beförderung mit der Bahn auch dann vorgezogen wurde, wenn sie bis zu gewissen Grenzen teurer war als die Beförderung auf dem Wasserwege. Zeitweise eingerichtete regelmäßige Dampferverbindungen zwischen Kopenhagen und Warnemünde haben sich auf die Dauer der Eisenbahn gegenüber nicht behaupten können.

Als regelmäßige Fährfahrten waren zunächst nur die unmittelbar an die D-Züge in beiden Richtungen anschließenden Schiffsfahrten in Aussicht genommen. Diese Fahrten waren aber bald vollständig durch Post-, Gepäck- und Personenwagen, welche von Berlin und Hamburg nach Kopenhagen und umgekehrt direkt durchliefen, ausgelastet; nachts kamen noch Schlafwagen hinzu. In den letzten Jahren vor dem Kriege wurden neben den Personenwagen I. und II. Klasse auch Wagen III. Klasse übergeführt. Nach dem Kriege wurde aus Sparsamkeitsgründen zunächst von der Überführung von Wagen III. Klasse abgesehen, vom 15. Mai dieses Jahres

(1926) ab werden auch solche wieder durchlaufen.

Anstelle der in den letzten Jahren vor dem Kriege bestehenden Luxuszugverbindung Kopenhagen—Berlin mit direktem Anschluß an den Luxuszug Berlin—Rom, verkehrt jetzt vom Januar bis Mai jeden Jahres einmal wöchentlich in jeder Richtung der Skandinavien—Schweiz Expres mit durchgehenden Wagen von Warnemünde nach Basel und zurück, der in Rostock einen von Saffnis Hafen kommenden Zugteil mit den Reisenden von Schweden und Norwegen aufnimmt. Von den nordischen Ländern bis Warnemünde bzw. Saffnis Hafen werden die Reisenden für den Skandinavien—Schweiz Expres mit den planmäßigen D-Zügen und Fährschiffen befördert. In Basel bestehen für die Reisenden des Expreszuges unmittelbare Anschlüsse in die Schweiz und nach Italien. Abgesehen von dem Skandinavien—Schweiz Expres besteht nach dem Kriege im Winterhalbjahr eine einmalige Tagesverbindung für Reisende zwischen Kopenhagen und Hamburg—Berlin in beiden Richtungen, während im Sommerhalbjahr noch eine Nachtverbindung mit Überführung von Schlafwagen ebenfalls in beiden Richtungen hinzukommt. Es ist aber damit zu rechnen, daß diese Nachtverbindung ebenso wie vor dem Kriege

in Zukunft auch im Sommerhalbjahr gefahren wird. Die Fahrtdauer zwischen Kopenhagen und Hamburg bzw. Berlin beträgt durchschnittlich 11—12 Stunden.

Zur Beförderung von Gütern auf der Fährstrecke werden Güterfahrten nach Bedarf eingelegt. Die Zahl der durchschnittlich täglich in jeder Richtung beförderten Güterwagen beträgt zurzeit 50. Zeitweise ist mehr als das Doppelte dieser Zahl an Wagen befördert worden. Um die Zahl der Güterfahrten möglichst zu beschränken, werden die auf der Fährstrecke beförderten Wagen auf beiden Seiten möglichst für Rücktransporte ausgenutzt.

Von dem gesamten Güterverkehr auf der Fährstrecke entfielen vor dem Kriege rund 75 % auf die Ausfuhr und nur 25 % auf die Einfuhr. Dieses Verhältnis zwischen Ausfuhr und Einfuhr ist seit dem Jahre 1923 wieder erreicht. Durch den Lourendampfer waren Güter nur in bescheidenem Umfang befördert worden, im letzten Betriebsjahr rund 4 000 to. Im ersten vollen Betriebsjahr 1904 wurden an Gütern mit den Fährschiffen in beiden Richtungen 80 000 to, im Jahre 1914 234 000 to befördert. Die Höchstziffer mit rund 400 000 to wurde im Jahre 1915 erreicht. Nach dem Kriege ging der Güterverkehr infolge der schlechten Wirtschaftslage auf 141 000 to im Jahre 1923 zurück, seitdem aber ist wieder eine Steigerung eingetreten. Die Beförderung umfaßte: 1924 1 565 72 to. Davon 108 722 to von Deutschland nach Dänemark und 53 850 to von Dänemark nach Deutschland. 1925 1 765 32 to. Davon 119 088 to von Deutschland nach Dänemark und 57 444 to von Dänemark nach Deutschland. Die 1909 erfolgte Eröffnung der Fährlinie Sjöfnik—Trelleborg als Verbindung zwischen Deutschland und Schweden—Norwegen hat die Entwicklung der Linie Warnemünde—Gjedser in keiner Weise nachteilig beeinflusst.

Als Ausfuhrsgüter nach Dänemark kommen hauptsächlich in Frage: Stückgut, Kohle, Düngemittel, Eisen und Stahl, Maschinen, Dampfkessel, Tonwaren, Dachpappe, Holz, vor dem Kriege

auch Mehl und Getreide. Eingeführt werden hauptsächlich Stückgut, Fische, Fleisch, Butter, Milch und Weißkohl. Im Durchgang durch Deutschland werden über Warnemünde—Gjedser an Massengütern hauptsächlich befördert: Obst, frisches Gemüse, Fleisch, Butter, Eisenwaren, Automobile und Holz. Es ist bemerkenswert, daß eine Reihe dieser Güter erst seit Eröffnung des Fährbetriebes mit Dänemark ausgetauscht wird.

Im Viehverkehr überwiegt die Einfuhr beträchtlich die Ausfuhr. Es sind in einigen Jahren mehr als 20 000 Rinder von Dänemark über Gjedser—Warnemünde eingeführt worden.

Nach mehr als 21jähriger Betriebszeit sind die 1903 in Dienst gestellten Fährschiffe der Linie Warnemünde—Gjedser in mancher Beziehung veraltet; sie müssen allmählich ausgemustert und durch Neubauten ersetzt werden.

Die dänische Staatsbahn hat bereits im Jahre 1924 anstelle der „Prinzesse Alexandrine“ das neue Fährschiff „Dänemark“ in den Dienst gestellt. Bei diesem Schiff ist in jeder nur erdenklichen Weise auf die Wünsche auch des vermögtesten Reisenden Rücksicht genommen. Auf dem Oberdeck befinden sich luxuriös eingerichtete Speise-, Rauch- und Damensalons, ebenso ausgedehnte Promenadendecks, unter Deck ist eine weitere Anzahl von Herren- und Damensalons sowie von Einzelkabinen angeordnet. Auch niedliche Kinderzimmer glaubte man einfügen zu sollen, mit Schlafgelegenheiten selbst für Babys. Stolz und nicht mit Unrecht nannte seinerzeit eine große dänische Zeitung dieses Schiff einen „schwimmenden Palast“.

Inzwischen hat auch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ein neues Fährschiff ähnlicher Bauart in Auftrag gegeben, welches am 15. April d. Js. auf der Schichau-Werft in Elbing glücklich vom Stapel gelaufen ist. Das neue Fährschiff hat unter der Gvatterschaft der Landeshauptstadt den Namen „Schwerin“ erhalten. Es wird voraussichtlich im Herbst dieses Jahres in den Dienst der Linie W.—Gj. gestellt werden.