

# Die Entwicklung der Eisenbahn-Fährverbindung Warnemünde—Gjedser

*Reichsbahnoberrat Dr. jur. Dabelstein, Schwerin*

Am 1. Oktober v. Js. konnte die Fährschiffverbindung Warnemünde-Gjedser auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken. Es war damals eine große Tat, als am 1. Oktober 1903 diese 42 km lange Fährstrecke über die freie Ostsee dem allgemeinen Verkehr übergeben wurde. War es doch das erste Unternehmen dieser Art in Deutschland und das größte dertzeit in Europa. Zwar waren Einrichtungen zur Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen über Wasserflächen schon Mitte des Jahrhunderts zuerst in England, dann auch in vielen anderen europäischen und außereuropäischen Ländern geschaffen worden. Aber es waren dies nur Dampf-fährverbindungen über Binnenseen oder kurze Seestrecken, die wie z. B. in Dänemark einzelne nahegelegene Inseln miteinander verbanden. Die Erfahrungen, die man aber bei diesen Fährstrecken sammeln mußte, auch über die offene See, die den Stürmen in erhöhtem Maße ausgesetzt ist, und damit über weite Seestrecken mit Eisenbahnfährschiffen zu fahren. So entschlossen sich denn die beteiligten Regierungen von Mecklenburg-Schwerin und Dänemark, an Stelle der seit dem Jahre 1873 bestehenden regelmäßigen Dampfsschiffsverbindung zwischen Warnemünde und Gjedser eine Eisenbahn-Fährschiffverbindung zu schaffen. Galt es doch, bei den ausgedehnten Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und den nordischen Ländern, insbesondere mit Dänemark, eine Einrichtung zu treffen, die vor allem das Reisen bequemer machte und die Beförderung der Güter beschleunigte. Das konnte eben nur durch Fährschiffe geschehen, die Personen- und Güterwagen an Bord nahmen und von einem Lande zum andern über die Ostsee beförderten; denn für die Reisenden fällt durch die Überführung der Personen- und Schlafwagen der stets als lästig empfundene Übergang von der Eisenbahn auf das Schiff und von diesem wieder auf die Eisenbahn, verbunden mit der Sorge um das Handgepäck und das Aufsuchen neuer Plätze, vollständig fort. Auch während

der Fahrt mit dem Fährschiff brauchen die Reisenden keinen Augenblick ihre Plätze in den Wagen zu verlassen, es sei denn, daß sie es vorziehen, sich während der Überfahrt auf dem Promenadendeck oder in den geräumigen und erstklassig ausgestatteten Speise-, Raucher- und Nichtraucher-Salons oder in den wohnlich eingerichteten Schlafkabinen aufzuhalten. Eine weit größere Bedeutung hat eine Fährschiffverbindung indessen für den Güterverkehr. An Vorteilen für diesen gegenüber einer dazwischen liegenden Beförderung mit dem Dampfschiff mögen u. a. nur folgende hervorgehoben werden: Beim durchgehenden Transport in Güterwagen können je nach Bedarf größere Mengen oder einzelne Wagenladungen oder einzelne Güter verschickt werden; die Beförderung ist hierbei eine schnellere und regelmäßiger, sie ist zumeist auch billiger, da Zeit und Kosten der zweimaligen Umladung gespart werden und dadurch auch weniger Beschädigungen und Verluste eintreten.

Alle diese Vorzüge haben auch einen ungeahnten Aufschwung der Fährschiffverbindung Warnemünde—Gjedser zur Folge gehabt. Von jeder der beiden beteiligten Eisenbahnverwaltungen wurden zuerst ein eingleisiges und ein doppelgleisiges Fährschiff von rund 85 m Länge und rund 14 m Breite in Dienst gestellt. Die eingleisigen Fährschiffe wurden aber schon nach einigen Betriebsjahren vergrößert und ebenfalls in doppelgleisige umgebaut, weil der Verkehr anders nicht mehr zu bewältigen war. Die weitere, dauernde Zunahme des Verkehrs gebot es auch, als die beiden Verwaltungen vor der Frage des Ersatzes von Fährschiffen standen, solche von noch größeren Ausmaßen zu beschaffen. So stellte die Dänische Staatsbahn bereits 1922 ihr neues Fährschiff „Danmark“ und die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, an die infolge der Übernahme der Staatsbahnen am 1. April 1920 der Betrieb von der Meckl. Landes-eisenbahn an das Reich übergegangen war, Ende 1926 ihr neues Fährschiff „Schwe-



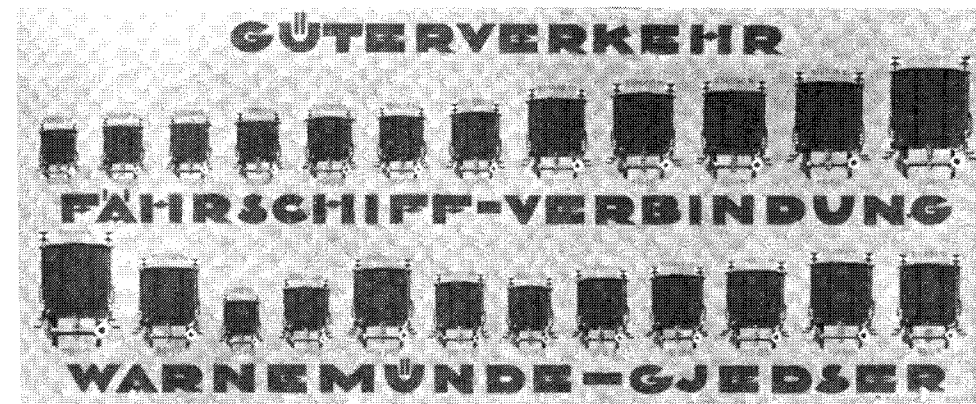
Statistische Nachweisung über die Entwicklung des Personenverkehrs auf der Linie Warnemünde-Gjedser

rin" ein. Dieses ist z. B. 106 m lang, 18 m breit und kann 17—18 Güterwagen bzw. 7 D-Zugwagen neuester Bauart an Bord nehmen. Als einziges der vier Fährschiffe dieser Linie hat es D-Feuerung, seine beiden Hauptmaschinen von je 2200 indizierten PS geben ihm eine Geschwindigkeit von 15—16 Seemeilen in der Stunde.

Über die gute Entwicklung des Gesamtverkehrs auf der Fährstrecke Warnemünde—Gjedser seit der Eröffnung geben die nachstehenden Tafeln ein anschauliches Bild. Was den Personenverkehr (siehe Tafel 1) anlangt, so steht einer Beförderungsziffer von rund 50 000 Personen im letzten Betriebsjahre der Dampfschiffsverbindung (1. April 1902 bis 31. März 1903) bereits die Zahl von 79 447, also annähernd 80 000 Reisenden gegenüber, die im ersten vollen Betriebsjahre 1904 die Fährschiffe zur Überfahrt benutzten. Unaufhaltsam steigt diese Ziffer bis auf 137 394 Personen im letzten Vorkriegsjahr 1913. Im Kriege, während dessen übrigens der Betrieb auf dieser Linie niemals geruht hat, sinkt diese Zahl im Jahre 1918 auf nur 22 030, um dann infolge des Zustroms von Reisenden aus den nordischen Ländern in der Inflationszeit auf 164 643 im Jahre 1922 emporzuschwellen. Dieser durch die wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland aufgeblähte Verkehr schrumpfte mit der Gesundung der deutschen Wirtschaft im Jahre 1924 auf 99 293 Personen zusammen, um dann in den folgenden Jahren stetig wieder zu steigen, so daß die Anzahl der Reisenden im Jahre 1927 schon wieder 142 600 und im letzten Betriebsjahre 1928 sogar

153 157 betrug und damit diejenige des letzten Vorkriegsjahres um über 16 000 übertrifft. Alle vorgenannten Zahlen betreffen nur solche Reisende, die die Fährstrecke im Durchgang benutzt haben. Daneben besteht seit Mitte des Jahres 1924 wieder wie in der Vorkriegszeit ein Ausflugsverkehr von Warnemünde nach Gjedser und zurück auf ermäßigte Tagesrückfahrkarten, von denen vor allen Dingen die Badegäste von Warnemünde einen ausgiebigen Gebrauch machen. Dank intensiver Werbung für diesen Verkehr gelang es, die Zahl dieser Ausflugsreisenden von 4657 im Jahre 1925 auf 12 131 im Jahre 1927 zu steigern.

Ähnlich bewegt sich auch die Entwicklung im Güterverkehr (s. Tafel 2), nur daß hier die Steigerung prozentual noch eine größere ist. Während im ersten vollen Betriebsjahre der Fährschiffe 1904 erst 18 453 Güterwagen (beladene und leere) und 80 103 t Güter übergeführt wurden, wuchs dieser Verkehr im letzten Vorkriegsjahr 1913 schon auf 46 116 Güterwagen und 234 600 t Güter an. Seinen Höhepunkt erreichte der Güterverkehr aber erst im zweiten Kriegsjahre 1915, in dem 73 830 Güterwagen und 400 079 t Güter über die Fährstrecke befördert wurden. Es handelt sich bei dieser Steigerung hauptsächlich um Einfuhrgüter, da Deutschland damals infolge der Blockade die Einfuhr über die Nordseehäfen vollkommen abgeschnitten war und diese daher in der Hauptsache zunächst den Weg über Dänemark nahm. Zu Ende des Krieges wurden aber bekanntlich die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht nur in den kriegführenden Staaten, sondern auch in den neutralen Ländern



Statistische Nachweisung über die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Linie Warnemünde-Gjedser

immer ungünstiger. Dazu kam der Druck der Entente auf die nordischen Länder, um die Zufuhr von diesen aus nach Deutschland zu unterbinden, und die durch englische Unterseeboote in der Ostsee hervorgerufene Unsicherheit. Dadurch wurde auch der Warenaustausch zwischen Deutschland und Dänemark immer geringer und so sank der Verkehr im letzten Kriegsjahr 1918 schließlich bis auf 15 091 Güterwagen (beladene und leere) und 96 221 t Güter. Er stieg aber schon im Jahre 1920 wieder auf 25 000 Güterwagen und 172 596 t Güter, was auf erhöhte Ausfuhr infolge der durch Entwertung der deutschen Valuta gegebenen billiger Einkaufsmöglichkeit in Deutschland zurückzuführen ist, um dann aber nach vorübergehendem Rückgang allmählich wieder auf 43 662 Güterwagen und 216 253 t Güter im Jahre 1927 und 42 734 Güterwagen und 226 391 t Güter im letzten Betriebsjahre 1928 anzusteigen. Übertroffen werden diese Zahlen nur durch die des Jahres 1926, in dem infolge der auf den Streik der englischen Kohlenarbeiter zurückzuführenden verstärkten Kohlenausfuhr 46 061 Güterwagen und 256 700 t Güter mit den Fährschiffen befördert wurden.

Seit dem Jahre 1926 ist übrigens im Güterverkehr insofern noch eine Neuerung geschaffen, als Automobile, die bisher zwecks ihrer Beförderung mit den Fährschiffen zuvor auf offene Güterwagen verladen werden mußten, jetzt nach Vornahme der notwendigen baulichen Änderungen an den beweglichen Landebrücken und auf den Schiffen unverladen auf dem Wagendeck dieser mitgenommen werden. Neben einer bedeu-

tenden Frachtverbilligung ist hiermit für die Automobilreisenden auch eine erhebliche Zeiterparnis verbunden. Auch dieser Verkehr hat sich mit Zunahme des Automobilverkehrs erfreulich entwickelt. Waren es im Jahre 1926 erst 112 Automobile, so stieg diese Zahl im Jahre 1927 schon auf 664 und im letzten Betriebsjahre ist bereits das erste Tausend mit der Zahl von 1195 Automobilen überschritten.

Während der Personenverkehr von und nach Dänemark annähernd gleich stark ist, ist abweichend hiervon im Güterverkehr die Ausfuhr nach Dänemark etwa doppelt so groß als die Einfuhr. An Ausfuhrgütern über die Fährstrecke nach Dänemark kommen hauptsächlich Eisenwaren, Maschinen, Baustoffe, Kohlen, Düngemittel, Porzellan, Steingut und Tonwaren in Betracht, während nach Deutschland die Produkte der dänischen Landwirtschaft, nämlich Butter, Eier, Käse, Fleisch, Vieh usw. eingeführt werden. Im Durchgangsverkehr durch Deutschland in beiden Richtungen werden hauptsächlich Obst, Gemüse, Fleisch, Butter, Eisenwaren, Maschinen, Automobile und Zeitschriften befördert.

Da auch die bisher für den Personen- und Güterverkehr vorliegenden Zahlen des laufenden Betriebsjahres 1928 steigende Tendenzen zeigen, so kann man mit einer fortgesetzten Erweiterung der deutsch-dänischen Handelsbeziehungen und damit einer weiteren Zunahme des Fährverkehrs für die Zukunft rechnen und feststellen, daß alle Hoffnungen, die seinerzeit von allen Beteiligten an die Eröffnung dieses Unternehmens geknüpft wurden, sich in vollem Umfange erfüllt haben.