

# Zur Einweihung

der

# Usedomer Bäderbrücke

am 22. Mai 1931



Sonderdruck der „Swinemünder Zeitung“.

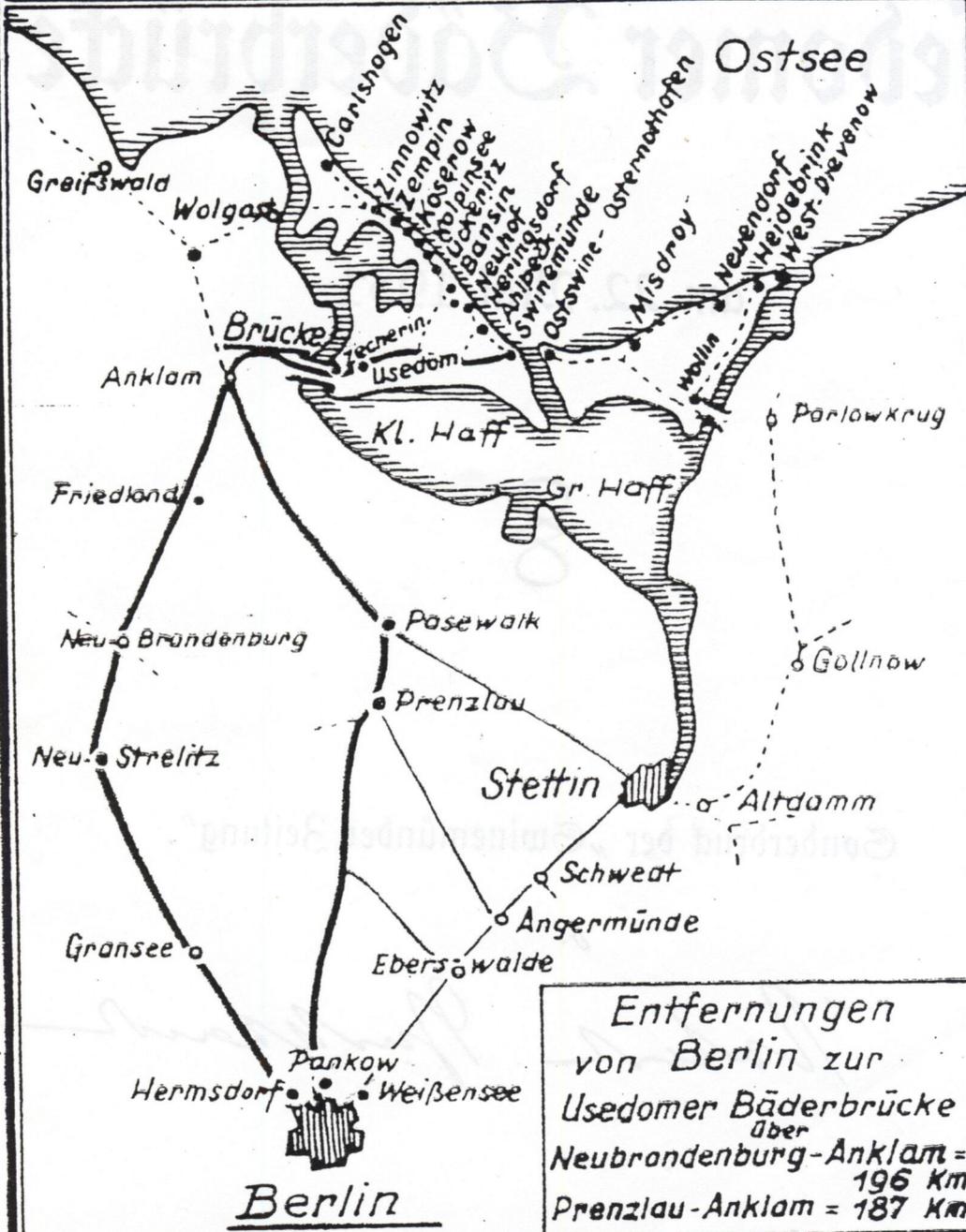
*Robert Burkhardt*

---

Druck und Verlag von W. Frißsche, Swinemünde.

+ von der alten Zecheriner Fähre von (800 Jahre!)  
Robert Burkhardt

ZU DEN BÄDERINSELN-USEDOM-WOLLIN.



Die Möwenschilder begleiten Sie auf dem Wege zur Brücke.

# Gesaitworte.

Der Landeshauptmann:

Mit Genugtuung begrüße ich die Fertigstellung der ersten Brückenverbindung vom pommerischen Festland nach der Bäderinsel Usedom in Gestalt der jetzt vollendeten Usedomer Bäderbrücke bei Zecherin. Es ist weithin bekannt, welche Schwierigkeiten in früheren Jahrhunderten, ja sogar noch bis in die allerjüngste Zeit, dem Verkehr von und nach der Insel Usedom entgegenstanden. Die Provinz Pommern hat in ihrem planmäßigen Bestreben nach dem Ausbau eines den modernen Ansprüchen genügenden Straßen- und Verkehrsnetzes auch diesen, vom Kreis Usedom-Wollin eingeleiteten und durchgeführten Brückenbau mit Nachdruck gefördert und wird der Unterhaltung der Zufahrtsstraßen in Zukunft stets besondere Aufmerksamkeit widmen, damit auch die bestmögliche Ausnutzung der Brücke zugunsten der Usedomer Wirtschaftskreise, besonders aber der dortigen Seebäder, gewährleistet bleibt.

Der Landeshauptmann.  
gez.: von Z i k e w i k.

★

Der Landrat:

Die Usedomer Bäderbrücke ist in den Jahren schwerster Not errichtet und ihr Bau hat vielen Menschen Verdienst und Brot gebracht. Ich hoffe, daß die Brücke ihre Bestimmung auch nach der Vollendung erfüllt, den Bädern auf Usedom-Wollin neuen Auftrieb schafft und hierdurch allen Bevölkerungskreisen der Insel hilft. Möge sie viele Jahrzehnte stehen und mögen in künftigen Jahren Geschlechter über sie fahren, die glücklicher und sorgloser sind als die Generation, die sie gebaut hat.

Heller, Landrat.

## Der Bürgermeister:

Es ist heute selten geworden, daß weite Kreise sich in einer Meinung oder einem Gefühl vereinigen. In Freud und Leid steht meist schon der nächste Nachbar unbeteiligt oder gar gegensätzlich beiseite. Im Interesse an der Usedomer Bäderbrücke finden sich aber heute alle Bewohner der Insel Usedom zusammen. Keine Frage hat in den letzten Jahren die Öffentlichkeit so tief beschäftigt, wie die Festlandsverbindung unserer Insel. Vielleicht verdankt die Brücke gerade diesen vorangegangenen Schwierigkeiten ihre Popularität; denn wann wurde je geachtet, was mühelos dem Beschenkten in den Schoß fiel? Die Brücke aber entstand uns erst

als Lohn jahrelanger Bemühungen.

Wer je die Bauarbeiten sehen konnte, wird sich der Betonierungsarbeiten immer erinnern, bei denen unter dem Wasser, unter erhöhtem Luftdruck, bei künstlichem Licht in den Taucherglocken die festen Fundamente geschaffen wurden, oder der luftigen Handierungen mit den schweren Eisenteilen im eifigen Wind über dem Wasser. Wer dazu den langwierigen Verhandlungen über die Kostenaufbringung durch die verschiedenen beteiligten Stellen beiwohnte, weiß, daß gleich mühsame Arbeit hier zu leisten war. Dafür danken nun aber auch heute alle Einwohner, Besucher und Freunde der Insel Usedom einmütig allen Köpfen und Händen, die sich um die Brücke bemühten, in Sonderheit dem Vorsitzenden des Kreis Ausschusses, unserem Landrat, in dessen Hand die Fäden der Geschäfte zusammenliefen.

Was wird die Brücke wirtschaftlich uns bringen? Es kommt nach dem Sprichwort auf den Beschauer an, ob ein Vogel Uhl oder Nachtigall ist. So wird auch die Brücke das werden, was wir daraus machen. Auf jeden Fall bringt solche Verkehrsverbesserung und Verbilligung eine Fülle von Möglichkeiten für jede Verkehrsart der Landstraße, insbesondere Kraftwagen, Krafttrad, Autobus und Warenlastauto. Unsere Sache wird es sein, durch Zufriedenstellung der Besucher den Anreiz für die gute Ausnutzung der Brücke zu geben.

Die Einweihung ist

die richtige Eröffnung des Ostseejahres 1931 für unseren Kreis;

denn nach den Worten des Reichsverkehrsministers bei der feierlichen Eröffnung in Lübeck will das Ostseejahr Brücken schlagen zur Ostsee und über die Ostsee. Die Usedomer Bäderbrücke, wie die Wolgaster und der Rügendamm dienen alle dem gleichen Zweck, den Binnenländer an unsere Ostsee zu führen, zunächst zu seiner Erholung. Darüber hinaus aber soll der Deutsche des Binnenlandes an unserer Küste vertraut und verbunden werden mit dem freien Meer und in der eindrucksvollen Weite unseres Strandbildes die Bedeutung fühlen, die die Seefahrt über die völkerverbindende Ostsee und das Weltmeer für unsere Wirtschaft und unser Volk besitzt.

Eines hat schließlich der Brückenbau schon jetzt bewirkt: Er zeigt uns, daß der Kleinmut, als könne in der heutigen Notzeit nichts mehr unternommen werden, nicht berechtigt ist, daß wir vielmehr noch immer ansehnliche Werke zuwege bringen können, wenn die Arbeit einig angefaßt wird.

**Lebenskraft und Schaffensfreude**  
sind die Werbeworte der Ostseebäder. Lassen wir uns die Brücke eine Mahnung sein, nicht müde zu werden, sondern uns weiter zu rühren für das allgemeine Ganze!

Dr. Lesche, Bürgermeister.

\*

Mit allen Mitteln moderner Nachrichtenübertragung — Presse, Bild, Rundfunk und Film — wird die

**feierliche Eröffnung der neuen Usedomer Bäderbrücke**  
am 22. Mai dieses Jahres der Reisewelt bekanntgegeben werden, die, wenigstens soweit sie aus Auto- und Motorradfahrern besteht — mit einem Seufzer der Erleichterung den neuen Brückenübergang nach der gern besuchten Bäderinsel Usedom begrüßen wird. War der eine Teil des Kreises Usedom-Wollin, nämlich die Insel Wollin schon durch die jahrhundertlang bestehende feste Brücke bei Wollin bevorzugt und zog dadurch einen großen Teil des Landstraßenverkehrs an sich, so wird nun auch meine Heimatinsel Usedom Anteil an der sicher eintretenden Verkehrsverdichtung haben.

Es ist zu hoffen, daß diese Verkehrsverdichtung nicht nur aus Pommern einsehen wird, sondern vor allem auch

**aus Berlin und Mitteldeutschland,**

da die neue Brücke im Zuge des kürzesten Weges von dort nach den Usedomer Seebädern liegt. Wahrscheinlich wird sogar die Eröffnung der Brücke einen Teil des bisherigen

Verkehr nach Rügen an sich ziehen, solange noch die Fährschwierigkeiten bei Stralsund bestehen und der geplante Rügendammbau nicht fertig ist. Daß auch außerhalb der eigentlichen Saison bei besonderen Gelegenheiten eine erhöhte Beanspruchung der Brücke in Frage kommen wird, bewies z. B. der Ansturm der Kraftfahrzeuge beim Besuch der deutschen Flotte in Swinemünde im April dieses Jahres. Außer dem Saisonverkehr kann man mit einer weiteren Verdichtung wohl im

### **Wochenendverkehr aus den Großstädten,**

namentlich aus Berlin rechnen, wird doch den Berlinern durch die beschleunigte Anmarschmöglichkeit auch der Segelsport auf See wesentlich erleichtert.

Die Bäder Usedom werden diese recht gewichtige Unterstützung durch die Erleichterung der Zufahrt dringend nötig haben und mit besonderem Aufatmen begrüßen. Eine

### **zweite Brücke bei Wolgast,**

deren Bau jetzt wohl so gut wie sicher feststeht, wird diese Zufahrtmöglichkeiten noch beträchtlich vermehren und Usedom noch enger an Vorpommern und die Unioersitätsstadt Greifswald mit ihren jetzt über 2500 Studenten anschließen. Beide Unternehmungen haben dabei den nicht zu unterschätzenden Nebenvorteil, durch Arbeitssbeschaffung der Not der Inselbevölkerung wenigstens auf einige Zeit ein wenig abzuhelpfen.

Von den Schönheiten der Inseln Usedom und Wollin, ihrem breiten feinen Sandstrand, ihrem bis unmittelbar an die Dünen oder die malerische Mergelsteinküste reichenden Waldteppich, ihren verträumten Binnenseen und weiten Hügelblicken zu sprechen, erübrigt sich heute schon, da man überall auf langjährige Freunde dieser Schönheiten stoßen kann. Der freie Atem des Meeres geht über die Inseln hin, und der erholungsuchende, abgehekte Mensch unserer Zeit wird seiner Wohltat mit Dankteilhaftig. Bleibt nur noch zu wünschen, daß es bald ermöglicht wird, auch den Fährbetrieb über die Swine durch

### **eine Brücke bei Swinemünde**

zu ersetzen, ohne daß dadurch der Seeschiffsverkehrsverkehr beeinträchtigt wird. Eine solche Brücke würde den Rundverkehr nach und durch beide Inseln beleben und den Gesamtverkehr noch mehr verdichten, zugleich aber auch ein neues Bindeglied zu den beiden schönen Odermündungsinseln sein, die ja bereits seit 1819 als preußischer Landkreis in einer Verwaltung- und Wirtschaftseinheit zusammengeschlossen sind.

Dr. Murawski,

Leiter der Pressestelle der Provinzialverwaltung.

# Die Einweihung der Brücke.

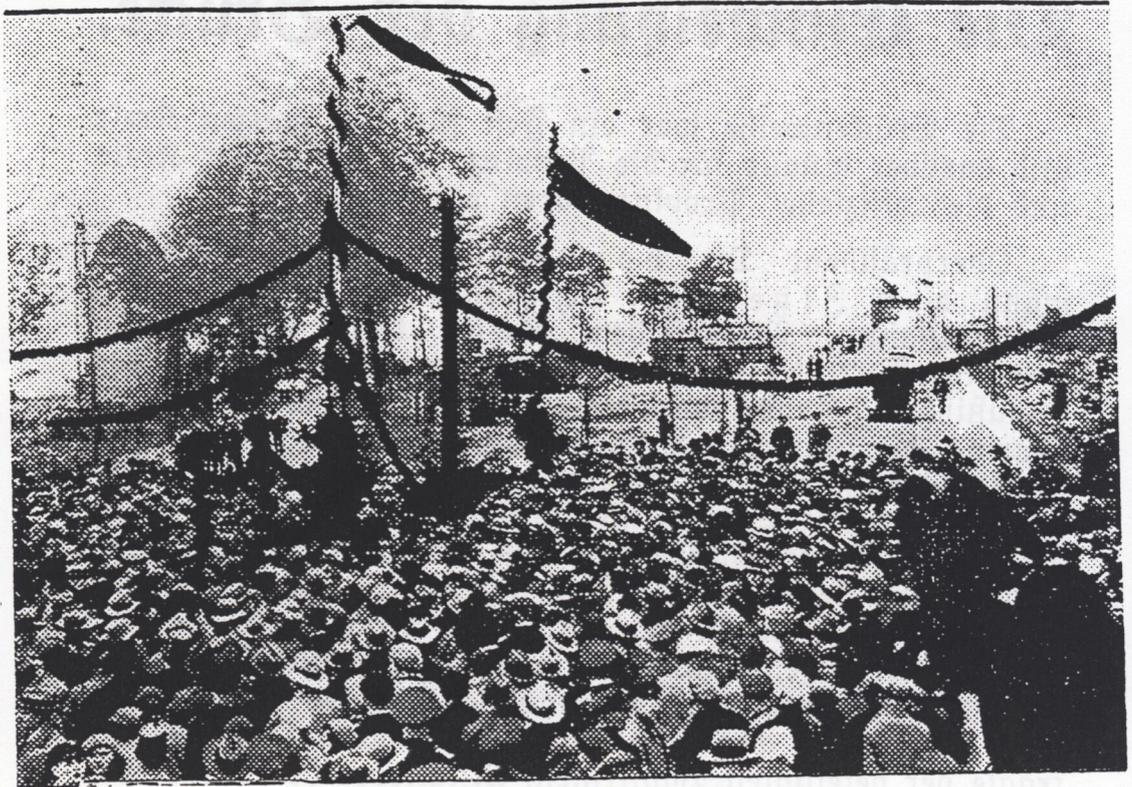
Die Brückenweihe war ein Fest für den ganzen Kreis und darüber hinaus für die Provinz; der „offizielle“ Kreis und die „offizielle“ Provinz waren vertreten:

Oberpräsident Dr. von Halfern, Landeshauptmann von Bismarck, Vizepräsident Terwiel vom Oberpräsidium, Vizepräsident Bostetter von der Regierung, Vertreter des Reichsverkehrsministeriums und des Preussischen Handelsministeriums, der Reichswehr und Marine, die Landräte der benachbarten Kreise, die Bürgermeister der Inselstädte, Vertreter der Industrie- und Handelskammer, der Landwirtschaftskammer, des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs, des Automobil-Clubs von Deutschland, des Deutschen Touring-Clubs, des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, des Nationalen Berlin-Brandenburgischen, des Nationalen Schlesisch-Sächsischen und des Pommerischen Automobil-Clubs — eine große Zahl Kraftfahrer aus allen Teilen des Reiches, sowie Beauftragte der beteiligten Baufirmen, Mitglieder der Gemeindeförperschaften aus Stadt und Kreis und viele Vertreter der Zivilbehörden waren erschienen.

Bange Stunden waren es, als am Weihetage die Wolken düster und schwer am grauen Himmel hingen. Sollte etwa unter Sturm und Regen und mit Mißmut und Griesgram der Gäste das Ereignis vor sich gehen? Doch das Wetter hielt sich, und manches bange Gesicht wird sich „aufgeklärt“ haben.

Hunderte von Autos, Motorrädern, Fahrrädern und Fußgängern strebten in den frühen Nachmittagsstunden dem einen Ziele zu. Wenn auch die Sonne ihr Antlitz nicht zeigen wollte, so lag doch die Frische des vorpfingstlichen Maientages auf den grünenden Hängen. — Auto an Auto, dicht gedrängt. Selbst die Seitenwege am Festplatz waren vollgepfropft! Heute erlebte die sonst so ruhig träumende Gegend ihren großen Tag! Feuerwehr und freiwillige Sanitätskolonne der Stadt Usedom standen für alle Fälle bereit — doch verlief die ganze Feier ohne jeden Unfall. Selbst die zahlreichen Kinofahrzeuge und die Photographen, die zum Teil auf die Bäume geklettert sind, kamen in dem Trubel ohne Schaden davon.

Die Menschenmassen drängen durcheinander. Persönlichkeiten tauchen auf und werden vom Publikum mit neugierigen Blicken verfolgt. — Zur festgesetzten Eröffnungsstunde wird das Menschenknäuel vor dem Brückenkopf immer dichter. Es sind mehr Gäste und Zuschauer gekommen, als man erwartet hatte.



Endlich der befreiende Augenblick! Die feierliche Weise der Kapelle Saß ist das Zeichen zum offiziellen Beginn. Als die letzten Töne verklingen, besteigt Landrat Heller gegen 3¼ Uhr die Rednertribüne:

Im Namen des Kreises Usedom-Wollin begrüße ich unsere Gäste, vor allen Sie, hochverehrter Herr Oberpräsident, der Sie stets bereit sind, uns zu helfen und uns auch bei dem vorliegenden Werk, der Usedomer Bäderbrücke, in jeder Weise unterstützt haben. Unsern Gästen gebührt unser Dank, den bei dieser Gelegenheit abzutragen, mir eine Pflicht des Herzens ist. Der Dank gebührt den Behörden und Abgeordneten von Reich, Staat und Provinz, den Herren der Presse, meinem Herrn Amtsvorgänger, der die Vorarbeiten eingeleitet hat, den Unternehmern wie Arbeitern, die unter der umsichtigen, von allen Seiten in seltener Einmütigkeit anerkannten Führung unseres Bauleiters, des Regierungsbaurats von Hanffstengel, das Werk trotz aller Hindernisse durch Kälte und Eisgang, Hitze und Regen, zur Stunde pünktlich in einem Jahr vollendet zu haben, zu dessen Bau sonst zwei Jahre üblich sind.

Wir im Kreise wissen, daß wir die Brücke zum Festland, von deren Vollendung unsere Lebensfähigkeit abhängt, allein nicht hätten schaffen können. Wir haben hier alle erneut erfahren, wie sehr unser Schicksal verbunden ist mit Reich und Staat, wie sehr es abhängt

von dem Wohlwollen, das uns diese entgegenbringen. Unsere Hoffnung kann nur die sein, daß das Schicksal der schwer leidenden Inseln auch weiterhin die Rücksicht findet, die sie bisher gefunden hat.

Die Brücke hat in Zeiten größter Not Arbeit und Brot gebracht und ich wünsche, daß sie auch weiterhin ihren Zweck erfüllt und den schönen Bäderkreis Usedom-Wollin dem Fremdenverkehr noch mehr als bisher erschließt. Unsere Inseln bieten mit ihren Waldungen und Hügeln, mit ihren Küsten, die sich 100 Kilometer von Westen nach Osten an der See entlang ziehen, dem Genuß, der die Einsamkeit und Einfachheit sucht, befriedigen aber auch den Reisenden, der das große Leben mit seinen Abwechslungen vorzieht. Die Inseln sind eine Stätte der Erholung und eine von Jahr zu Jahr mehr gewürdigte Quelle der Gesundheit. Und so hoffe ich denn, daß der Bau der Brücke nicht nur ein Segen für den Kreis, sondern auch ein Segen für unsere Gäste sein wird, die wir in stets steigender Zahl auf unseren Inseln erwarten. Sie werden stets herzlich aufgenommen und von allen Bevölkerungskreisen freundlichst empfangen werden.

Hierauf hält Oberpräsident Dr. von Halfern (Stettin) folgende Weiherede:

Meine hochverehrte Festversammlung!

Auch in der heutigen schweren und ernsten Zeit gibt es Stunden, in denen unsere Herzen kräftiger schlagen, wir einmal aufjubeln möchten vor Freude über ein gelungenes Werk, Stunden, die uns mit froher Zuversicht erfüllen müssen. Zu diesen Stunden gehört auch die gegenwärtige, in der wir die Usedomer Bäderbrücke weihen, in der wir ein Werk dem Verkehr übergeben wollen, das seit langen Jahren, ja Jahrzehnten erhofft, nun endlich in verhältnismäßig kurzer Zeit vollendet worden ist, ein Werk, das als eine Leistungsprobe unserer Industrie und der heimischen Arbeiterschaft bezeichnet werden kann.

Sie, sehr verehrter Herr Landrat Heller, haben in Ihrer Begrüßungsansprache aller derer gedacht, allen denen gedankt, die an diesem Werk mitgearbeitet haben, die geholfen haben, diese Brücke zu finanzieren. Ihnen aber, Herr Landrat, gebührt vor allem unser Dank. Als Sie vor wenigen Jahren von den schönen Ufern des Rheins hier an unsere Ostseeküste berufen wurden, um die Verwaltung des Kreises Usedom-Wollin zu übernehmen, da erkannten Sie sofort, daß eine Sanierung der schwer um ihre Existenz kämpfenden Ostseebäder der Insel Usedom nur möglich sei,

wenn die Insel mit dem Festlande durch eine Brücke verbunden würde, die vor allem dem Kraftfahrverkehr dienen sollte. Es gelang Ihnen, in kurzer Zeit alle Instanzen und Behörden für diesen Bau zu gewinnen und vor allem die Mittel zu bekommen, die für den Bau notwendig waren und zwar zu solchen Bedingungen, daß der notleidende Kreis Ugedom-Wollin nicht über seine Leistungsfähigkeit hinaus belastet wurde.

Von welcher Bedeutung die Brücke für unsere Ostseebäder wirklich werden wird, das wird erst die Zukunft zeigen, wenn es uns einmal wieder wirtschaftlich besser geht. Ich bin aber überzeugt, daß sie den Bädern auch jetzt schon in den schweren wirtschaftlichen Zeiten einen nennenswerten Aufschwung bringen wird.

Daß wir die Brücke aber in dieser schweren Zeit gebaut haben, das ist ein Zeichen des Vertrauens in unsere Kraft, ein Zeichen der Hoffnung auf einen Wiederaufstieg unserer Wirtschaft.

Auch wir hier in Pommern wollen durch den Brückenbau beweisen, daß wir in Unternehmungsgestalt und weitsehendem Blick, daß wir in gesundem Optimismus und in dem Glauben an unsere Zukunft anderen Landesteilen nicht nachstehen.

Als ein besonders glückliches Zeichen sehe ich es an, daß die Brücke gerade im Jahre 1931 eröffnet wird, dem sogenannten Ostseejahr, dem Jahr, das für unsere Ostsee werben soll, in dem Jahr, das zeigen soll, welche Bedeutung die Ostsee in wirtschaftlicher Beziehung für Deutschland hat.

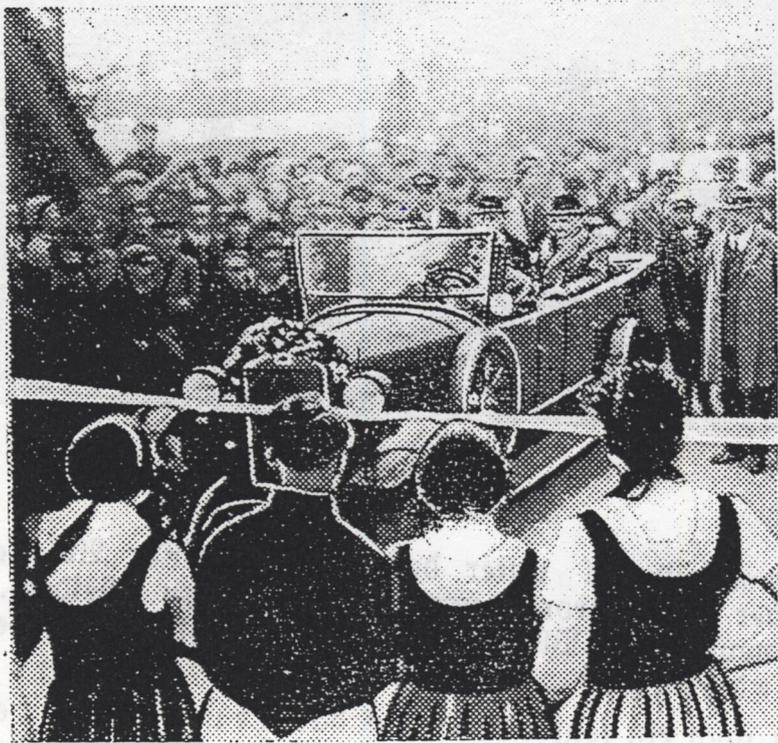
Mit dem heutigen Tage wird diese Brücke dem Verkehr übergeben werden, mit dem heutigen Tage mögen recht viele erholungsbedürftige Menschen diese Brücke betreten, um an unserem herrlichen Ostseestrande, der Wasser und Wald so glücklich vereinigt, neue Kräfte für den Kampf ums Dasein zu sammeln.

Freudig flattern heute die Fahnen im Winde, in herrlicher Maienpracht erwartet die Insel Ugedom ihre Gäste. Lassen Sie auch uns froh und zuversichtlich den heutigen Tag begehen, möge er ein Wendepunkt zum Besseren für die wirtschaftlichen Verhältnisse unserer Insel werden.

In diesem Wunsche und in dieser Hoffnung übergebe ich die Ugedomer Bäderbrücke dem allgemeinen Verkehr.

Nach seiner Rede wird dem Oberpräsidenten von Fräulein Finde ein Strauß roter Rosen im Namen der Kreisstadt Swinemünde überreicht.

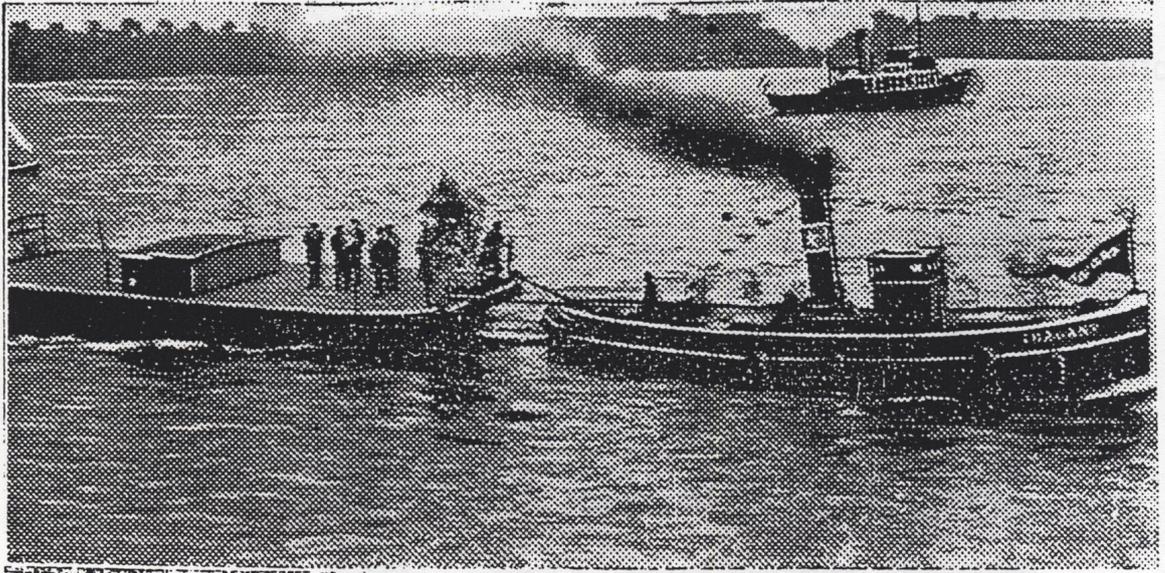
Die Menge strömt zur Brücke. Die Autos mit den offiziellen Persönlichkeiten rollen heran.



### Das „weiße Band“

an der Brücke wird von dem blumenbekränzten Auto des Oberpräsidenten durchschnitten. Die Wagen mit den Vertretern der Provinzial- und Kreisbehörden machen die erste offizielle Fahrt. Landrat Heller und Regierungs-Baurat von Hanffstengel, die Schöpfer des stolzen Bauwerks, beide im Wagen des Oberpräsidenten, lächeln befriedigt; sie freuen sich des glücklich vollendeten Werkes. Die Menschenmenge hinterher; alle bewundern den gigantischen Bau....

Der Stettiner Regierungsdampfer „Oder“ dampft heran; die riesige Brückenklappe öffnet sich. Ringsum liegt Freude und Stolz auf den Gesichtern, und allen denjenigen, die nicht diesen Augenblick miterleben durften, hat der Rundfunk sich bemüht, alles nötige durch Alfred Braun erzählen zu lassen. Und wie er dort oben auf windigem Pfeiler stand, hatte er ganz recht, als er sagte, daß es am Ostseestrande schon bedeutend wärmer wäre als in seiner luftigen Höh'!



### Die alte Fähre

steuerte noch einmal unter den Klängen eines Abschiedsliedes über den Strom, um für immer zu scheiden.... und der neuen Zeit Platz zu machen! Es ist die Ehren-Abschiedsfahrt....

Dann noch ein letzter Blick auf das neu geschaffene Werk, auf die vielen fremden Gesichter und die umgebende Natur. — Schon flutet der Menschenstrom zurück. Schnell heißt es das eben Erlebte und Geschaute vergessen, um nicht von dem Auto- und Menschenknäuel aufgehalten zu werden. Flüchten, sich retten heißt es, — auch ein Zeichen unserer Zeit! —

Wieder sausen die zahllosen Autos die Zufahrtsstraße hinunter, dicht hintereinander, eine schier endlose Kette. — Ein neues Ziel lockt, die frische Natur, die Ostsee, der Swinemünder Strand....

★

### Der Festabend im Kurhaus.

Das Swinemünder Kurhaus hat seinen großen Eröffnungsabend. Die Festgäste finden sich ein. Direktor Wundahl und Kurdirektor Stolpmann machen die Honneurs. Der Kreisauschuß hat zur Krönung des Tages eine Festtafel herrichten lassen. Es wird ein einfaches Essen gereicht. An der Haupttafel bemerkt man jetzt auch den Berliner Oberbürgermeister Dr. Sahm, der nicht nur als Vertreter der Mehrzahl der Usedom-Wolliner Badegäste, sondern auch als geborener Anklamer und Misdroyer Badegast sich mit der neuen Schöpfung verbunden fühlt.

Die feierlichen Weisen der Kapelle S a ß sind verrauscht. Landrat H e l l e r eröffnet den Reigen der Tafelreden mit einer auf den herzlichen Ton gestimmten Begrüßungsansprache. Diese gilt zunächst den Ehrengästen, dann im besonderen dem Berliner Oberbürgermeister Dr. S a h m. Der Landrat betont, daß die Bevölkerung des Bäderkreises Usedom-Wollin mit der Reichshauptstadt besonders verbunden sei, denn 75 Prozent der Sommergäste kämen aus Berlin. Nun wartet die ganze Bevölkerung der Inseln auf eine gute Badesaison. Wie die Berliner Bewohnerschaft in ihrem neuen Oberbürgermeister einen Retter aus der Not erblicke, so erhoffe auch der Bäderkreis Usedom-Wollin, daß Dr. Sahm in dieses Schicksal helfend eingreife. Der Landrat richtet besondere Dankesworte an die Vertreter der Presse, die dazu berufen seien, die Gäste an die Ostsee zu bringen und damit der Arbeitslosigkeit in unserer Gegend zu steuern. Der Landrat schließt mit der Bitte an die Gäste, recht oft an die Ostsee zu kommen und hier recht lange zu verweilen. Der Landrat trinkt auf das Wohl der Gäste.

Vizepräsident B o s t e t t e r spricht im Namen der Reichs- und Staatsbehörden. Er erinnert an die unerträglichen Zustände bei dem alten Fährbetrieb und gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die neue Brücke den Bäderverkehr auf Usedom stark beleben möchte. Es sei ein Verdienst des Landrats Heller, daß das Brückenprojekt durchgeführt worden wäre. Das fertige Werk müsse symbolische Kraft haben als Sinnbild des Ausgleichs und der Einigkeit.

Bürgermeister Dr. L e s c h k e sagt als Vorsitzender des Bäderverbandes herzlichen Dank für die Brücke. Durch die Bäderbrücke wird den elf Bädern des Verbandes und ihren rund 140 000 Sommergästen der langersehnte Anschluß der Insel Usedom an den Kraftwagenverkehr des Festlandes gegeben. Wenn wir die diesjährige Saison zu unserer Freude mit der persönlichen Anwesenheit der höchsten Behörden-Vertreter der Provinz und der Oberhäupter von Berlin und Stettin eröffnen, so zeigt das am besten, daß unsere Bäder jetzt unmittelbar vor die Tore der Provinzial- und Reichshauptstadt gerückt sind. Unser Dank gilt allen schaffenden Köpfen und Händen, die für die Brücke tätig waren, Herrn Regierungsbaurat v. Hanffstengel mit seinen Unternehmern, Arbeitern und Angestellten, den zuständigen Herren der Staats- und Provinzialbehörden, die den wesentlichen Teil der Kosten trugen, vor allem aber dem Organisator des Brückenbaues, Herrn Landrat Heller, mit dessen Namen das Bauwerk immer verbunden bleiben wird. Die Bäder von Usedom-Wollin wollen bei diesem Brückenbau aber nicht nur empfangen, sondern auch geben. Zu bieten haben wir dem Großstädter die Heilwerte unserer Ostseeküste in Klima, Meerwasser und Sole, dazu die Schönheit unseres Strandes und unsere Waldberge. Leßten Endes

will es aber den Deutschen des Binnenlandes heranzuführen aus der Einschränkung, in die wir geraten sind, an die freie Luft des See- und Weltverkehrs. Zu diesem großen Ziele, den Deutschen vertraut zu halten mit Seefahrt und Ueberseeverkehr, mit unserer Handelschiffahrt und Reichsmarine, den Blick ihm zu weiten in die Ferne, dazu wollen auch die Seebäder ihren Anteil beitragen. So soll die Usedomer Bäderbrücke, eröffnet im Ostseejahr 1931, einen Austausch bringen wirtschaftlicher und ideeller Güter zwischen Land und Meer zum Besten der engeren und weiteren Heimat!

Von der Festversammlung mit Spannung erwartet, nimmt der

### Berliner Oberbürgermeister Dr. S a h m

das Wort. Er übermittelt den Glückwunsch der Reichshauptstadt und gab seiner besonderen Freude über das gelungene Werk Ausdruck, das ihm sehr nahe stehe, da er geborener Pommer (Anklam) sei. Er erinnerte dann an die Einweihung des Hohenzollernkanals Stettin—Berlin, wobei einer seiner Amtsvorgänger geäußert habe, Stettin reiche Berlin nun den Wasserarm. Jetzt könne man sagen, Usedom reiche Berlin den Autoarm. Der Redner begrüßt, daß nunmehr ein enges Band zwischen Ostsee und Berlin geschlossen und eine Ehe perfekt geworden sei, die sich hoffentlich glücklicher erweise, als viele andere Ehen in der heutigen Zeit. Dr. S a h m spricht seine Bewunderung über die Energie aus, mit der Landrat Heller das Brückenprojekt gefördert und schließlich vollendet habe und benutzt in diesem Zusammenhang die humoristische Redewendung: „Wer den Heller nicht ehrt, ist des Talers nicht wert!“ Mit dem Hinweis auf die entsetzliche Notlage, in der die Städte und Gemeinden des Reiches sich befinden, fordert der Redner auf, den Glauben an die Wiederaufstiegsmöglichkeiten des Vaterlandes nicht zu verlieren. In diesem Sinne schließt Dr. S a h m seine Rede mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf das Vaterland und den Reichspräsidenten. Die Festversammlung singt das Deutschlandlied . . . .

Im Auftrage der Berliner Presse richtet dann V i k t o r, Herausgeber der „Neuen Zeit“ (Charlottenburg) herzliche Worte des Dankes an Landrat Heller und verbindet damit den Glückwunsch zu dem gelungenen Werk. Er unterstreicht die Bedeutung des Autoarmes für Berlin und richtet in diesem Zusammenhang die dringende Bitte an die Vertreter der Reichsbahnverwaltung, nun endlich die schon längst geforderten S o n n t a g s r ü c k f a h r k a r t e n von Berlin an die Ostsee einzuführen. Der Redner trank auf das Wohl der Stadt Swinemünde.

Der Festabend war ein harmonischer Abschluß der Brückenweihe . . . .

# Der Brückenbau.

Von Regierungsbaurat v. Hanffstengel,  
Swinemünde.

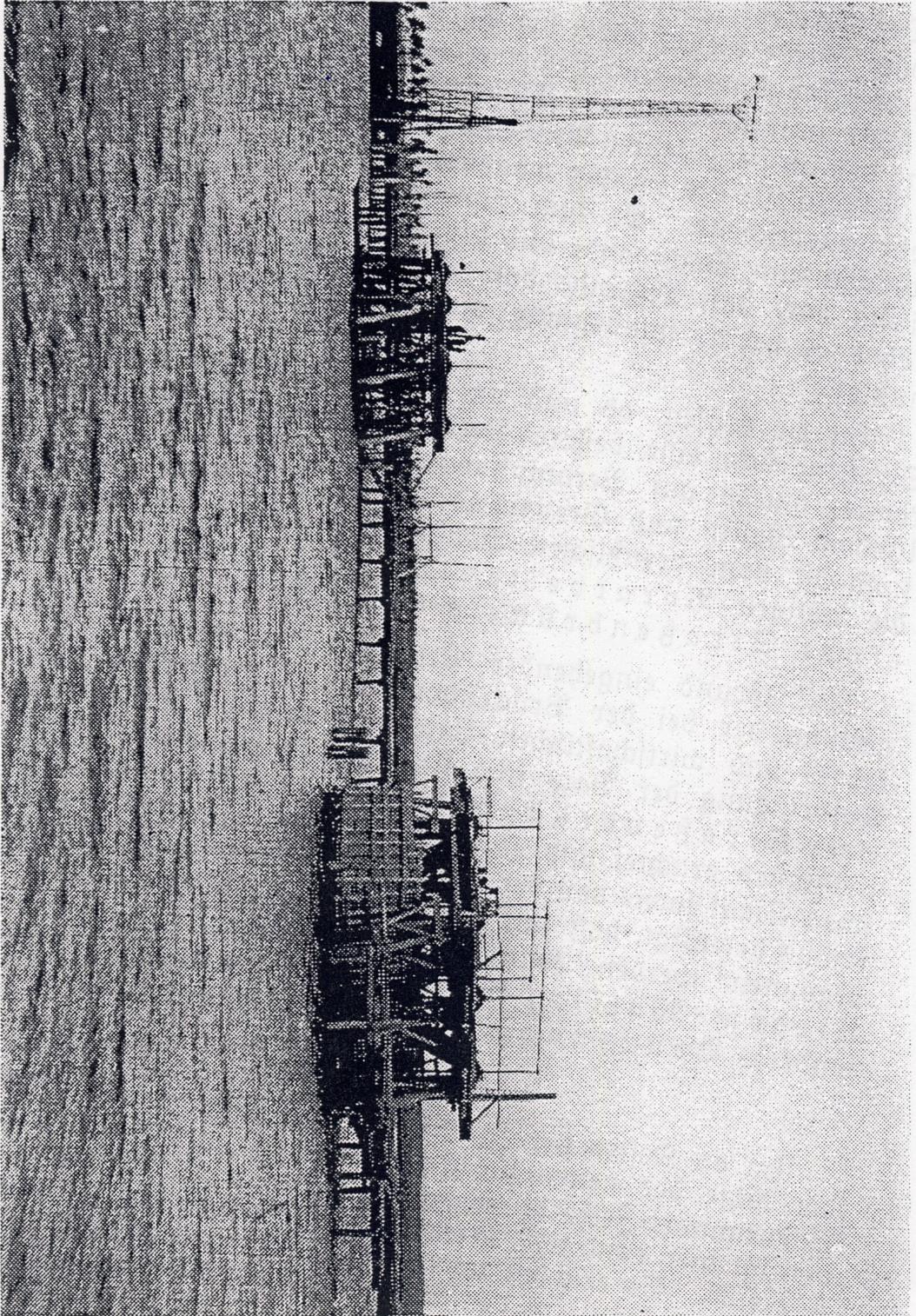
Der Verkehr zwischen dem Festland und der Insel Usedom wurde bisher durch die Eisenbahnbrücke bei Karnin und die Fußgänger- und Fuhrwerksfähren in Zecherin und Wolgast aufrechterhalten. Während die Eisenbahnverbindung den an sie gestellten Ansprüchen vollauf genügte, waren die Fähren für den ständig wachsenden Straßenverkehr nicht mehr ausreichend. Es kam namentlich in den Sommermonaten zum Wochenende und bei Ferienbeginn und -schluß häufig vor, daß Duzende von Autos, besonders an der Fähre Zecherin, stundenlang auf das Uebersetzen warten mußten.

Um zu prüfen, ob und an welcher Stelle durch eine Straßenbrücke eine bessere Verbindung hergestellt werden könne, wurde auf Veranlassung der interessierten Kreise Usedom-Wollin und Greifswald das Wasserbauamt Stralsund-Ost vom preußischen Handelsministerium beauftragt, die nötigen Vorarbeiten für die Herstellung einer Straßenbrücke auszuführen.

Auf Grund eingehender Prüfungen wurde unter Beachtung der, bei der Brückenbaustelle mitsprechenden Verkehrs- und wirtschaftlichen Interessen und der Frage der Aufbringung der Bau- und Unterhaltungskosten der Plan einer Straßenbrücke bei Zecherin für den zweckmäßigsten erachtet und es wurden darauf hin vom preußischen Staat sowie von der Provinz Pommern derartige Zuschüsse bewilligt, daß mit den Bauarbeiten Ende Mai 1930 begonnen werden konnte. Bauherr war der Kreis Usedom-Wollin; für die Bauleitung wurde ein besonderes Brückenbauamt in Swinemünde eingerichtet.

## Linienführung.

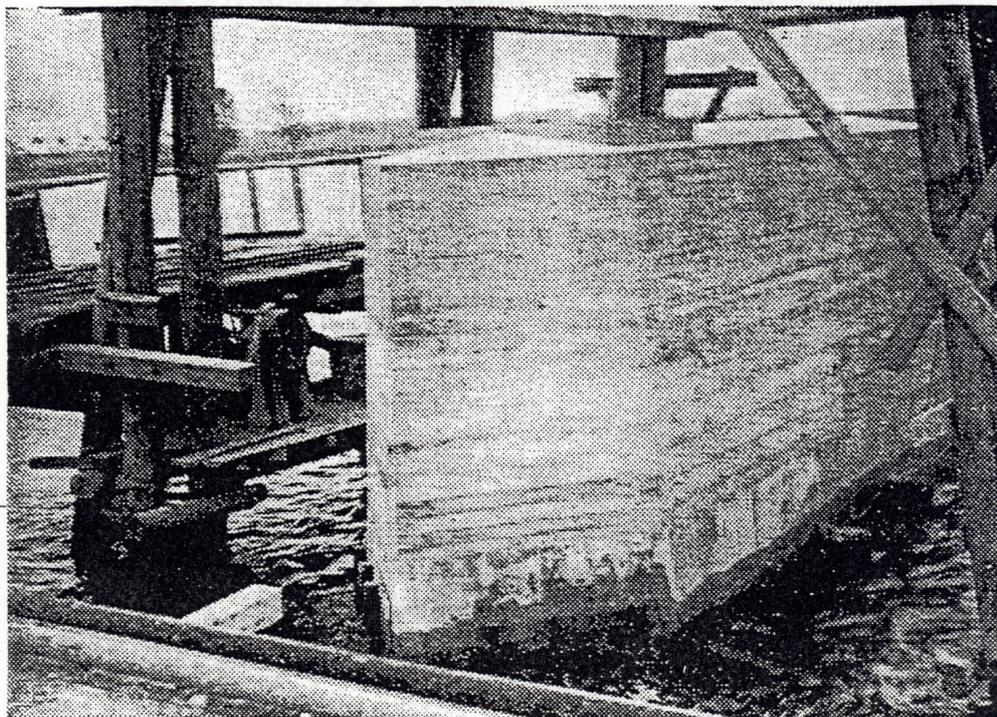
Um an Kosten der Zuführungsstraßen zu sparen, wurde die Achse der neuen Brücke unmittelbar neben die Fähre Schwemmort-Zecherin gelegt. Die Breite der Wasserfläche beträgt hier rund 400 Meter, die Wassertiefe durchschnittlich 4 Meter. Es erschien wirtschaftlich, von beiden Ufern aus Erddämme soweit in den Peenestrom vorzuziehen, daß noch eine rund 325 Meter breite Wasserfläche zu überbrücken blieb. Als günstigste Art der Brückenausführung wurden fünf eiserne Ueberbauten von je 60 Meter Spannweite und eine Klappenöffnung (zum Durchlassen der Schifffahrt) von 20 Meter Spannweite gewählt.



Wom Brückenbau: die hängenden Fundamente der ersten Pfeiler.

## Pfeiler und Widerlager.

Auf Grund engerer Ausschreibung wurde für die Gründungsarbeiten der fünf Pfeiler und zwei Endwiderlager der Zuschlag an die Firma Beuchelt & Co., Grünberg in Schlesien erteilt, eine Firma, die in Preßluftgründungen besondere Erfahrungen aufweisen konnte. Die Preßluftgründung war als einzig in Frage kommende Gründungsart vorgesehen, da die Untergrundverhältnisse sich als besonders ungünstig herausgestellt hatten.



Vom Brückenbau: der erste Pfeiler ist fertig.

Am 22. Mai 1930 begann die Firma Beuchelt & Co. mit den Bauarbeiten, indem sie durch die Firma J. Rogozinski, Swinemünde, eine hölzerne Hilfsbrücke von etwa 350 Meter Länge und 4 Meter Breite rammen ließ. Auf dieser Hilfsbrücke sollten sämtliche Baustoffe, die für die Herstellung der Pfeiler erforderlich waren, insbesondere der Beton zu den einzelnen Baustellen der Pfeiler herangeschafft werden. Die Preßluftgründung ging so vor sich: Zunächst wurde an der Pfeilerbaustelle aus kräftigen Kammpfählen ein Arbeitsgerüst (Absenkgerüst) geschlagen, das in Höhe des Wasserpiegels eine Arbeitsbühne erhielt. Auf dieser Bühne wurden die Senkkästen, die aus Beton mit starken Eisen-Einlagen bestehen, aufgestellt, dann an dem Absenkgerüst über Wasser aufgehängt und mittels Spindeln, unter gleichzeitigem Hochbetonieren über Wasser, in die Tiefe abgesenkt. Um die Möglichkeit zu haben, in diesem Senkkasten zu arbeiten, insbesondere den unter dem Senkkasten befindlichen nicht tragfähigen Boden auszuheben, wurde von einer an Land befindlichen Preßluftstation Preßluft durch Rohrleitungen in den Senkkasten gedrückt, und

die in dem Senkkasten arbeitenden Leute mußten durch Luftschleusen und Einsteigeröhre in den Senkkasten einsteigen. War genügend Boden unter der Senkkastenbohle ausgehoben und die tragfähige Sohle erreicht, wurde der bisher hohle Pfeiler innen mit Beton ausgefüllt.

Der große Vorteil des Preßluftverfahrens ist der, daß der Beton über Wasser hergestellt und seine Verarbeitung also stets überwacht werden kann im Gegensatz zu anderen Bauweisen. Soweit die Pfeiler im Moor zu stehen kommen, wurden sie mit Klinkern zum Schutz gegen Moorsäure verblendet. Infolge ungünstiger Witterung und denkbar schwieriger Untergrundverhältnisse zogen sich die Gründungsarbeiten bis in das Jahr 1931 hinein. Trotzdem war es möglich, mit der Montage der Eisenkonstruktion im Dezember 1930 programmäßig zu beginnen.

Die Gründungstiefe der Pfeiler hatte sich den beim Bau angetroffenen Bodenschichten anzupassen; sie betrug durchschnittlich 10 Meter unter dem gewöhnlichen Wasserstand.

### Der eiserne Ueberbau.

Der eiserne Ueberbau besteht aus Fachwerkträgern mit unterliegender 6 Meter breiter Fahrbahn; auf der Nordseite der Brücke ist ein 1,50 Meter breiter Fußweg ausgekragt. Den Auftrag auf die Eisenkonstruktion erhielt die Firma J. Gollnow & Sohn, Stettin. Ebenso hatte diese Firma die eiserne Klappbrücke, einen Blechträger von 20 Meter Länge, zu liefern; sie vergab die Ausführung der Antriebsmaschinen der Klappbrücke an die Firma Krupp Grusonwerk, Magdeburg-Buckau, und die elektrische Einrichtung an die A. E. G., Berlin.

Der Hauptantrieb des Triebwerkes der Klappbrücke ist elektrisch; als Reserve ist ein Dieselmotor von 25 Pferdestärken vorgesehen; außerdem kann die Klappe auch von Hand angetrieben werden; durch diese Sicherheitsmaßnahmen ist Gewähr dafür geboten, daß die Schiffahrt jederzeit die Brücke passieren kann. Die einzelnen Bewegungseinrichtungen der Klappbrücke sind voneinander abhängig, so daß bei Bedienungsfehlern des Brückenwärters keine falsche Bewegung möglich ist. Das Öffnen der Klappe dauert normalerweise eine Minute, bei Sturm zwei Minuten. Die bisher beim Fährbetrieb oft sehr lange Wartezeit der Kraftwagen wird also bei etwa geöffneter Brücke auf ein Mindestmaß herabgedrückt.

Der Zusammenbau der eisernen Konstruktion geschah auf einem besonders kräftigen Arbeitsgerüst, das die Firma Morik, Kolberg, gerammt hatte.

Trotz zeitweiser ungünstiger Witterung, insbesondere während der strengen Frosttage in den ersten Monaten dieses Jahres, war es möglich, die Eisenkonstruktion pünktlich zum 30. April 1931 fertig zu stellen.

## Die Fahrbahn.

Die Fahrbahn der fünf festen Ueberbauten besteht aus Beton mit Hartgußasphalt. Um bei etwaigen Rissen im Beton das Eindringen von Feuchtigkeit zu vermeiden, ist in den Beton eine Asphaltfilzpappe eingebaut worden. Die Herstellung der Betonarbeiten der Fahrbahn geschah durch die Firma *Beuchelt & Co.*, der Asphaltarbeiten und der Dichtungsarbeiten durch die Firma *Louis Lindenberg*, Stettin.

Die Fahrbahn der Klappbrücke ist, um an Gewicht zu sparen, aus Eichenbohlen auf eisernen Schwellen hergestellt. (Zimmermeister *W. Köhler*, Usedom).

Der hölzerne Fußwegbohlenbelag wurde von der Firma *Grünberg*, Ahlbeck, hergestellt.

## Die Rampen.

Seitens der Schiffsbehörde war verlangt, daß die Unterkanten der Eisenkonstruktion in den drei Hauptöffnungen 5 Meter über Mittelwasser liegen sollen; dadurch ergaben sich auf beiden Ufern Rampen von etwa 200 Meter Länge und etwa 6 Meter höchster Dammhöhe. Die Ausführung der Rampen lag in den Händen der Firma *S. Rogozinski*, Swinemünde, die den für die Rampen erforderlichen Boden durch Bagger- und Spülgeräte der Firmen *Wittkopp*, Berlin, und *Mißlaff & Beißke*, Stettin, aus dem Peenebett gewinnen und aufspülen ließ. Die Dammkronen der Rampen erhielten eine 6 Meter breite gepflasterte Fahrbahn und einen einseitigen 2 Meter breiten Fußgänger- und Radfahrweg.

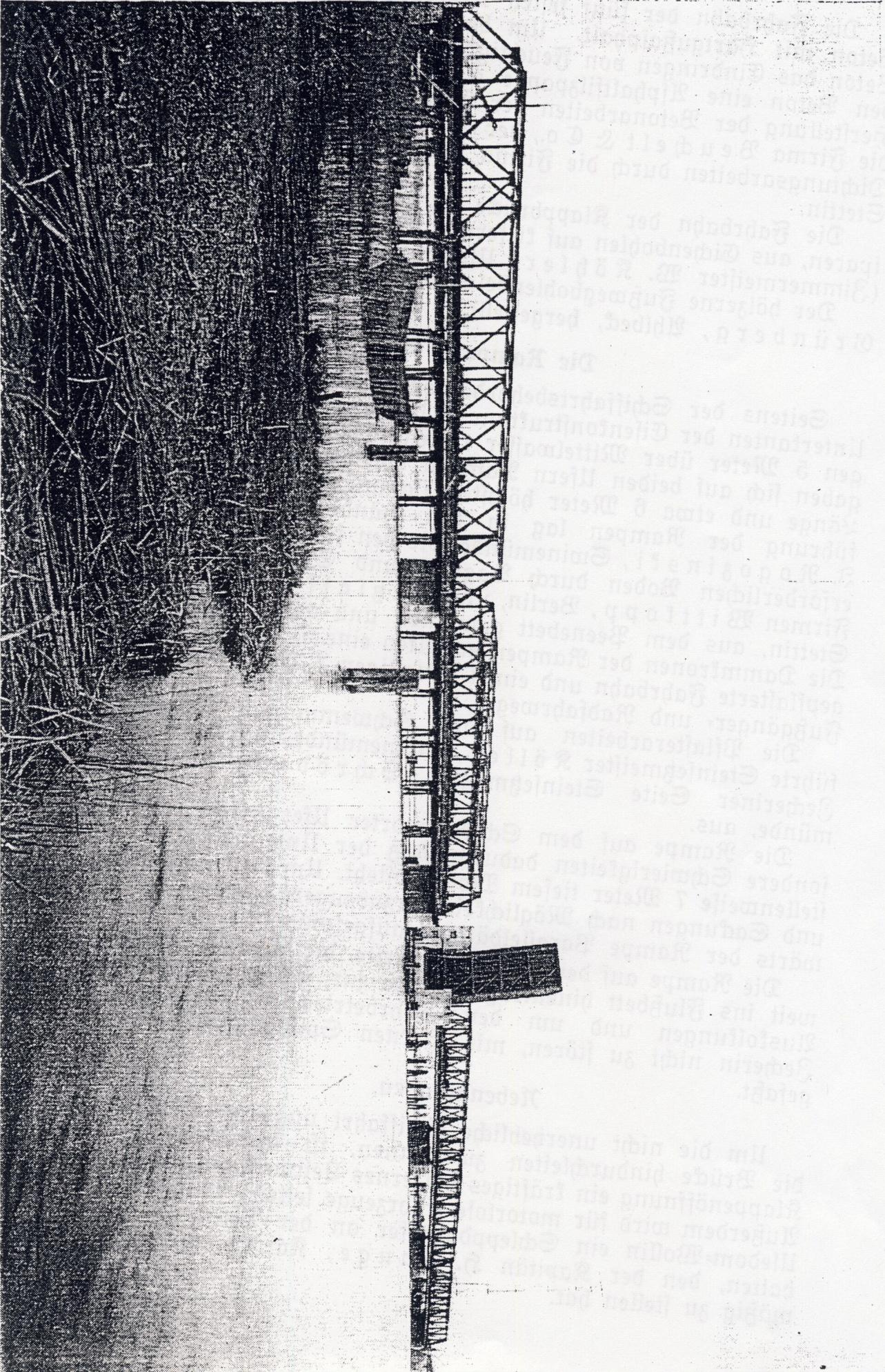
Die Pflasterarbeiten auf der Schwemmorter Rampe führte Steinsetzmeister *Köllner*, Swinemünde, und auf der Becheriner Seite Steinsetzmeister *Schröder*, Swinemünde, aus.

Die Rampe auf dem Schwemmorter Ufer machte besondere Schwierigkeiten dadurch, daß der Untergrund stellenweise 7 Meter tiefem Moor besteht. Um Rutschungen und Sackungen nach Möglichkeit vorzubeugen, wurden seitwärts der Rampe Paralleldämme aufgespült.

Die Rampe auf der Becheriner Seite, die etwa 80 Meter weit ins Flußbett hineinragt, wurde zur Vermeidung von Auskolkungen und um den Fährbetrieb Schwemmort-Becherin nicht zu stören, mit eisernen Spundwänden eingefast.

## Nebenanlagen.

Um die nicht unerhebliche Schifffahrt ungehindert durch die Brücke hindurchleiten zu können, ist beiderseits der Klappenöffnung ein kräftiges hölzernes Leitwerk vorgesehen. Außerdem wird für motorlose Fahrzeuge seitens des Kreises Usedom-Wollin ein Schleppdampfer an der Brücke vorgehalten, den der Kapitän *H. Lange*, Karnin, vertragsmäßig zu stellen hat.



Die fertige Brücke.

Schiffahrtssignale regeln die Durchfahrt und zwar sind bei der Usedomer Bäderbrücke zum ersten Mal die ganz modernen Tageslichtsignale, die Tag und Nacht die gleichen Schiffahrtssignale zeigen, eingebaut:

grünes Licht bedeutet: „freie Fahrt“,  
rotes Licht bedeutet: „Brücke ist gesperrt“.

### Mitwirkende Behörden.

Daß bei einem so bedeutenden und vielseitigen Bau die verschiedensten Behörden mitzuwirken hatten, liegt auf der Hand. Die Landespolizei hatte die grundsätzliche Genehmigung zur Bauausführung zu erteilen und überwachte die Standicherheit des Baues, die Wasserpolizeibehörden vertraten die Belange der Schiffahrt und der Fischerei, die Gewerbepolizei beaufsichtigte die Beachtung der Arbeiterschutzbestimmungen und Sicherheitsmaßnahmen, insbesondere die Vorschriften über Arbeiten in Preßluft, das Arbeitsamt vermittelte Arbeitskräfte, um möglichst gleichmäßig die Erwerbslosen aus den einzelnen Bezirken des Kreises heranzuziehen; ein besonders verpflichteter Preßluftarzt überwachte den Gesundheitszustand der Arbeiter usw.

### Die Baukosten.

Die Gesamtbaukosten der Brücke beliefen sich auf rd. 1 800 000 RM. Davon entfielen 600 000 RM. auf die Gründungsarbeiten einschließlich Baustoffe der Pfeiler und Widerlager, ebensoviel auf die 5 festen eisernen Ueberbauten einschl. Fahrbahn, 200 000 RM. auf die Klappbrücke nebst Maschinenhaus, 200 000 RM. auf die Rampen und 200 000 RM. auf allgemeine Kosten (Baustoffprüfungen, Bohrungen, Schleppdienst während der Bauzeit, Bauleitung).

★

Die Bauarbeiten sind beendet. Der Wunsch des Kreises Usedom-Wollin auf eine Verbindung mit dem Festlande ist innerhalb eines Jahres erfüllt worden.

Die Innehaltung einer so kurzen Bauzeit war nur dadurch möglich, daß seitens der beteiligten Behörden das Werk mit besonderem Wohlwollen gefördert wurde, daß aber auch sämtliche bei dem Bau Mitwirkenden, Arbeitgeber und Arbeitnehmer mit voller Hingabe sich ihrer Aufgabe widmeten und sich durch keinerlei Schwierigkeiten abschrecken ließen. Dafür gebührt ihnen der Dank Aller, die an der Brücke interessiert sind.

Mögen die auf die Usedomer Bäderbrücke gesetzten Hoffnungen restlos in Erfüllung gehen!

# Von der alten Zecheriner Fährre

## Ein Rückblick auf acht Jahrhunderte.

Von Robert Burkhardt.

Die Stelle, an der heute die „Bäderbrücke“ die Insel Usedom mit dem Festlande verbindet, gehört zu den wenigen Orten Pommerns, die noch bis in das 12. Jahrhundert hinein, bis in die Anfänge der pommerschen Geschichte überhaupt zurückverfolgt werden können. Die Natur selbst hat die Diluvialgeschiebe des Festlandes und der Insel Usedom hier so nahe aneinandergerückt, daß für weit und breit die günstigste Stelle zum Uebersetzen gegeben war.

Als man im 13. Jahrhundert zuerst davon schrieb — als im Juni 1280 der Rat zu Stettin die Stadt Lübeck um Hilfe gegen den bösen Markgrafen von Brandenburg bat, wird diese bei Anklam gelegene Fährre schon „die olte Bihr“ (die alte Fährre) genannt. Wenn sie schon damals alt war, so geht sie wohl in die graue Vorzeit zurück, in eine Zeit, über die genaue Nachrichten fehlen.

Solche Uebergänge spielten früher in Pommern eine ebenso wichtige Rolle wie einst die Alpenpässe für die deutschen Kaiser des Mittelalters. Die Fährren bei Stralsund, bei Wolgast, an der Swine, bei Stettin, bei Tribsees usm. waren im Krieg und Frieden wichtige Punkte, die bis zum letzten Federstrich und Blutstropfen verteidigt wurden — schon um des lieben Geldes willen. Denn die pommerschen Herzöge des Mittelalters waren im Grunde genommen arme Teufel, die oft nicht wußten, wo sie das Geld hernehmen sollten, um ihre Soldaten, Gesandten und Hofbeamte zu bezahlen. Adel und Klöster und Städte schluckten die Güter ein, bis den Herzögen nur der klägliche Rest übrig blieb. Aber an e i n e m hielten sie meist fest: an den Fährstellen, den einzigen Orten, die bares Geld einbrachten, sei es an Fährgeld, sei es an Zoll von den Kaufleuten, die notgedrungen hier vorüberkommen mußten. Eine solche uralte Fähr- und Zollstelle lag auch in der Nähe von Zecherin. Zwar hat sie ihre Lage im Laufe eines Jahrtausends gewechselt, aber sie war und blieb die staatliche Fährstelle vom Festlande (Anklam) nach der Insel Usedom.

Von Anfang an ging die Fährre über die Insel Anklamer Fährre oder „die alte Fährre“, wie man sie auch nannte. Die Fährstelle liegt hier etwa zwei Kilometer südlicher als jetzt; aber wer mag wissen, wie vor 1000 Jahren damals die heute recht sumpfigen Ufer ausgesehen haben, ob nicht damals diese Stelle günstiger war als jede andere. Die Anklamer Fährre ist eine recht kleine Insel, 400 Fuß lang und höchstens 300 Fuß breit, und hat kaum ein

Schoß Einwohner, die dichtgedrängt sitzen. Und doch waren früher hier ein Zollhaus, ein Krug mit Fährhaus und sogar eine kleine Kapelle, die 1392 der Rat von Anklam zum Troste der Seefahrer errichten ließ, die aber schon 1722 bis auf den letzten Stein verschwunden war. Die kirchliche Aufsicht über diese Kapelle führte das Kloster Budagla durch die Kirche in Mönchow, woraus man schließen kann, daß das Christentum einst von der Insel Uedom aus auf die Fährinsel gelangte. Auch ein Schulhaus ist auf der kleinen Insel — und eine Schule, wenn Schulkinder vorhanden sind, was nicht immer der Fall ist. Im Weltkriege wurde z. B. das einzige Schulkind vom Staate anderwärts eingeschult und in Pflege gegeben, um den Lehrer zu ersparen.

Heute sind die Bewohner der „Anklamer Fähr“ ohne Ausnahme Fischer; nebenbei bewirtschaften sie ihre auf dem Festlande gelegenen Wiesen und haben einen guten Viehstand. Junge Leute gehen zur See, zur Kriegsmarine oder treten sonst in einen Beruf, der nach Seewasser riecht. Es sind meist kräftige, gesunde und starke Leute, gebräunt von Wind und Wetter und nach keiner Richtung hin verwöhnt.

Hier also war die erste uralte Fährstelle! Zwar wird der Verkehr vom Festland zur Insel nicht gerade stürmisch gewesen sein, desto größer war er aber auf der Peene selbst, für eine Zollstelle wie geschaffen. „Vor besagtem Zollhause,“ so heißt es noch 1770, „müssen alle vorbeigehenden Schiffe die Segel streichen, anlegen und mit Vorzeigung ihrer Pässe den Zoll für die Ladung nach dem Tarif und die Wetengelder dafür erlegen, daß auf den Untiefen „Elbe und Bod“ Seezeichen ausgesetzt werden. Von diesem Wasserzoll sind die Greifswalder ganz frei, die Stettiner vom Nikolaus-tag bis Lichtmesse, die Demminer gar nicht. Die Abgaben fließen teils in die königlichen, teils in die städtischen Kassen.“ Die Fährleute waren also wohl gleichzeitig auch Zöllner, so daß kein Reisender ihnen entgehen konnte.

Wir sind über die Vergangenheit der „Anklamer Fähr“ ziemlich gut unterrichtet. Zuerst taucht — wie schon erwähnt — ihr Name im Jahre 1280 auf als ein in ganz Pommern bekannter Ort. Fünf Jahre später verleiht der Herzog Bogislaw IV. seinem Vasallen Johann Sweder und Hermann Gukow die Ueberfahrt „D l d e n o y r“ mit allen Rechten und Gerechtigkeiten, wie sie der Vorbesitzer Johann von Berlin (über den sonst nichts verlautet) besessen hat. Da sich die beiden Männer als Anklamer Bürger wohl kaum der damals umherstreifenden adligen und nichtadligen See- und Landräuber hätten erwehren können, übertrug der Herzog das Eigentum der Insel gleichzeitig an die Stadt Anklam, die dadurch zum Schutze der beiden Bürger berechtigt und verpflichtet war. Auf diese Weise kam die Fährinsel unter die Herrschaft der Stadt Anklam.

Die beiden oben genannten Anflamer Bürger scheinen ihre Rechte auf das Fährgeld und Zölle bald an andere abgetreten zu haben. So erhält 1392 eine Frau Margarete, die Witwe des Anflamer Bürgers Hermann Westphal, das Recht auf die Insel, einige Wochen später Frau Gertrud, Johann Sweders Witwe. Es scheint, als ob der Herzog Bogislaw IV. immer noch Rechte auf die Insel (auf die Zölle) gehabt habe. Erst am 25. September 1302 trat er sie mit allen Rechten, Nutzungen, Freiheiten, Hebungen und Zöllen, wie sie vordem Johann von Berlin zum Lehen gehabt hatte, an die Stadt Anklam ab. Jedenfalls nicht umsonst, aber die fürstlichen Trinkgelder wurden auch schon vor Jahrhunderten schamhaft verschwiegen. Die Urkunde von 1302 enthält schon einen sehr ausführlichen Tarif über den zu erhebenden Warencoll, z. B. für eine Last Kupfer 6 Groschen, für eine Pipe Wein einen Groschen, für eine Tonne Käse 4 Groschen, für einen Mastbaum 2 Groschen. Angehängt war die Bestimmung, daß der Zoll niemals erweitert, vergrößert oder vermehrt werden dürfe, woraus wohl geschlossen werden kann, daß das früher oft geschehen war. — An demselben Tag übertrug der Herzog die Fährstelle an die Anflamer Bürger Willekin Tropelin und Heinrich Willers. Zwar mit Wissen und Willen der Stadt Anklam, doch sind wir über Einzelheiten nicht unterrichtet. Die beiden Anflamer waren wohl die Aufseher über die Zolleinnahmen und erhielten dafür eine bestimmte Entschädigung.

Die Zolleinnahmen auf der Anflamer Fähre richteten sich nach Handel und Wandel. Im Jahre 1618 z. B. betrug sie die hohe Summe von 573 Gulden, um von da ab lange, lange Jahre zu sinken. Als Altvoorpommern preußisch wurde, spannte Friedrich Wilhelm I. die Saiten straffer und richtete hier, wie schon erwähnt wurde, eine scharfe Zollstelle gegen das benachbarte Schweden ein; nur ein geringer Teil der Zölle floß noch in die Anflamer Stadtkasse. Die Zollstelle wurde 1817 überflüssig, als Neuvorpommern an Preußen fiel; seit der Zeit werden die Zölle im Eingangshafen Wolgast erhoben.

Krug und Fährhaus waren um 1300 unter einem Dache. Aber je mehr der Zoll Hauptsache wurde, desto mehr wurde die Fährstelle vernachlässigt. Doch fand sich im Jahre 1377 noch ein Anflamer Bürger namens Heinrich Glesch, der jährlich 30 Mark Pacht für das Fährrecht (drei Morgen Wiesen allerdings eingeschlossen) zahlte und auch das verfallene Fährhaus neu aufbaute. Dadurch wurde der Fährbetrieb wieder lebhafter und die Einnahme größer. Deshalb kaufte die Stadt Anklam später der Familie Glesch das Fährhaus, das Fährboot und das Fährrecht für 1400 Mark sündische Pfennige (heute etwa 5000 Mark) ab und betrieb die Fähre selbst.

Aber das alles hatte nicht verhindern können, daß an einer anderen Stelle eine andere Fähre entstanden war, die

immer mehr den Verkehr an sich riß: die neue Fährre bei Kłozow. Vielleicht bestand sie schon viel länger, denn wenn 1280 von einer „alten Fährre“ die Rede ist, könnte man annehmen, daß auch schon eine „neue Fährre“ wenigstens im Entstehen gewesen sein müßte. Zu verwundern wäre es ja nicht, denn von der alten (Anklamer) Fährre aus kam man auf beiden Seiten der Peene nur auf kaum gangbaren Schlick und Sumpf. Immerhin hat diese alte Fährre neben der neuen noch lange, lange fortbestanden. Dafür zeugt schon der Umstand, daß im dreißigjährigen, im Nordischen und sogar noch im siebenjährigen Kriege Schweden, Sachsen, Kaiserliche, Preußen und Russen abwechselnd Schanzen auf der Feldmark von Regezow (heute Kōlpin) anlegten, um sich gegen einen Einfall vom Festlande her zu schützen; die Möglichkeit zum Uebersetzen war also vorhanden. Als noch 1720 der Peenestrom zur Grenze zwischen Preußen und Schweden wurde, benutzten die preußischen Pommern jedenfalls den Uebergang bei der Anklamer Fährre, die schwedischen Pommern den bei Kłozow.

Die neue Fährre bei Kłozow führte von dem Wege, der von Kłozow aus südlich am Peenestrom endigt, zur gegenüberliegenden Nordspitze der Feldmark Zecherin, also nicht zu der jetzigen Fährstelle. Sie war also, da damals durch das Usedomer Moor weder Landstraße noch Eisenbahn, sondern nur ein schlechter Fußweg führte, für die Insel Usedom etwas unbequem gelegen, ging aber dafür dem Sumpfgelände etwas mehr aus dem Wege. Der Fahrweg schlug den Umweg über Mönchow-Usedom ein.

Von der „neuen Fährre“ ist zuerst in Urkunden von 1317 und 1337 die Rede. Aber das sind Fälschungen des Klosters Budagla, der Handschrift nach aus etwa 1380. Aber auch die Fälschungen beweisen, daß um 1380 die „neue“ Fährre schon vorhanden war. Die Urkunde aus angeblich 1317 unterschied sorgfältig *antiquus traductus* und *novus traductus*, und die Urkunde aus angeblich 1337 redet von der „neuen Fährre bei Kłozow“.

Wann und wie und warum die Fährre von Kłozow nach Binnow gekommen ist, kann nicht verraten werden. Sie liegt der gegenüberliegenden Fährstelle auf Usedom nur unmerklich näher, etwas mehr der Anklamer Fährre zu. Vielleicht war der Zufahrtsweg besser als bei Kłozow. Jedenfalls war noch 1762 die Fährre zwischen Zecherin und Kłozow im vollen Betrieb. Sie war im siebenjährigen Kriege von preußischen und schwedischen Truppen so ruiniert worden, daß der Kriegsrat Schäring im September 1762 nicht auf die Insel hätte kommen können, wenn nicht die Frau Kriegsrätin von Meyen (auf Mellenthin) ihre eigenen Fährboote nach Zecherin hätte bringen lassen und den Kriegsrat aus Bekanntschaft mitgenommen hätte.

Die Zecheriner Bauern, so erfahren wir hier, waren insgesamt als Fährleute verpflichtet und hatten zwei große

vom Staate gelieferte Fährprähme benutzt. Aber da diese Prähme abwechselnd von Preußen und Schweden versenkt und dann mühsam wieder gehoben wurden, waren sie am Ende des Krieges vermodert. Die Bauern benutzten nun ihre eigenen Boote, die aber Wagen und Pferde nur mit Lebensgefahr aufnehmen konnten, so daß es die meisten Reisenden vorzogen, über Wolgast nach Usedom oder Swinemünde zu fahren — ein ganz unglaublicher Umweg. Die Bauern waren auch vom Kriege hart mitgenommen und verlangten nun, daß der Kriegsrat Schäring ihnen das Holz zu zwei neuen Fährbooten aus königlichen Forsten zuweisen lasse.

Aber jeder Oberförster weigerte sich, das Holz anzuweisen, so daß die Klagen nicht aufhörten. Noch 1764 schrieben die Zecheriner Bauern, daß der Reisenden aus Swinemünde und Usedom nach dem Schwedischen und Anklam täglich immer mehr würden, daß sie oft mit offener Lebensgefahr in den kleinen Booten übergesetzt werden müßten und daß zwei neue große Boote dringend nötig seien; das Arbeitslohn wollten die Bauern tragen. Aber erst im Januar 1765 wurde das Freiholz in der Forst Budagla von den Zecheriner Bauern geschlagen und angefahren, so daß wohl auch die Boote in diesem Jahre fertig wurden.

1782 waren die Boote wieder am Ende ihres Daseins angelangt, aber der Fiskus war auch jetzt langsam zum Bauen — und fragte an, ob die Bauern nicht aus dem Fährgeld die Neubauten selbst übernehmen könnten. Es scheint aber nicht, als ob der Staat um seine Pflicht herumgekommen wäre. Denn das eigentliche Fährgeld war zwar sehr gering, gar nicht der Rede wert, aber die Bauern besaßen seit langer Zeit besondere Aecker und Wiesen als Entgelt für den Zwangsdienst, ohne jedoch zum Neubau verpflichtet zu sein.

Um diese Zeit (1774) wollte Daniel Reckow, der Fährpächter von Klokow, seinen Sohn auch in Zecherin einsetzen; deshalb plaudert er aus der Schule. In Zecherin, so schreibt er, müssen die Reisenden oft halbe und ganze Tage warten, bis es den bei der Ernte beschäftigten Bauern, die auf diesen Verdienst nicht angewiesen sind, einfällt, sie und ihr Gepäck zu befördern. Sie liegen dann bei Wind und Wetter unter freiem Himmel, bis Hilfe kommt. Damit die Reisenden nicht stundenlang zu betteln brauchten, erbat sich Reckow vom Fiskus einen Bauplatz, Bauholz und neun Morgen Land, um bei Zecherin ein Fährhaus zu bauen, wodurch die Reisenden Unterkunft und die Gewähr hätten, sofort befördert zu werden.

Die Klagen klingen uns auch 1930 recht vertraut, nur daß heute von Autos die Rede ist.

Die Zecheriner Bauern wurden vorgefordert, um sich zu verteidigen. Ihr Schulze Woserow und der Bauer Tramburg bezweifelten, daß der Fährmann mit dem Knecht

soviel leisten werde als die dreißig Mann, die Zecherin im Notfalle stellen könne. Sie erklärten, keinen Fußbreit Land missen zu können, und bezweifelten sehr, daß Redow, wie er klüglich in Aussicht gestellt hatte, jemals Pacht an den Fiskus zahlen könne. Außerdem müsse bedacht werden, daß seit einigen Jahren auch in Pinnow eine Fähre errichtet worden sei; beiden Fähren sei ein einziger Fährmann in Zecherin ganz sicher nicht gewachsen. — Redow wurde daraufhin abgewiesen, so sauer es dem Fiskus auch ankam, auf die Fährpacht zu verzichten; er scheint an einem anderen Orte der Insel Usedom angesiedelt worden zu sein.

Finden wir 1774 die Pinnower Fähre nur erwähnt, so erfahren wir dreißig Jahre später, daß sie als übliche staatliche Fähre galt. Denn 1805 verpachtete der Staat „die Fähre über den Peenestrom von Zecherin bei Usedom bis Pinnow in Schwedischpommern“ und stellte auch den ersten Fährtarif auf. Die Fähre ist also zwischen 1774 und 1805 von Rögow nach Pinnow verlegt worden, vielleicht erst 1805 auf Wunsch der Zecheriner Bauern, deren Freundschaft mit dem Rögower Fährpächter durch dessen Vorstoß aus 1774 jedenfalls in die Brüche gegangen war. Kurz, 1805 pachteten sämtliche Zecheriner Bauern gemeinsam, einer für alle und alle für einen, die Fähre für jährlich 63 Taler: 55 Taler für das zur Fähre gehörige Land, 8 Taler für die eigentliche Fähre.

Aus den Tarifen ist deutlich zu merken, wie sich die Art des Verkehrs änderte. Es hatten zu zahlen:

	1805	1821	1867
ein Frachtwagen mit 6 Pferden	1 Tal. 12 Gr.	—	—
ein Frachtwagen mit 4 Pferden	1 Tal. 8 Gr.	—	—
ein Frachtwagen mit 2 Pferden	16 Gr.	—	—
ein Reitpferd mit Reiter . . .	4 Gr.	5 Gr.	—
ein Pferd . . . . .	3 Gr.	2½ Gr.	3 Gr.
eine Person . . . . .	2 Gr.	2½ Gr.	1 Gr.
ein Wagen . . . . .	—	15 Gr.	bel. 15 Gr. leer 7½ Gr

Wir sehen aus dem Tarif deutlich, wie die schwerbeladenen Frachtwagen aus dem Verkehr mit der Insel verschwinden und allmählich der Personenverkehr das Uebergewicht erhält und deshalb verbilligt werden kann.

In dem Pachtvertrag aus 1805 lautete der § 3: „Die zum Uebersatz erforderliche Fährbrücke, die Fährboote und sonst dazu nötigen Gerätschaften muß die Dorfschaft auf eigene Kosten sich anschaffen und im Stande erhalten, auch dafür sorgen, daß es nie an der erforderlichen Mannschaft zum Uebersetzen fehlt, damit Reisende weder aufgehalten noch in Gefahr gesetzt werden. — Das zur Unterhaltung

der Fährbrücke und Boote erforderliche Holz muß, wie vorgedacht, die Dorfschaft sich zwar selbst anschaffen, jedoch soll ihr solches nach vorheriger Untersuchung durch den Landbaumeister, jedesmal soviel nötig ist, aus den königlichen Forsten gegen Bezahlung der bestehenden Forsttare verabsolgt werden.“ Als darum im Frühjahr 1806 die 70 Fuß lange Fährbrücke schadhaft war, mußte der Staat für 60 Taler Holz aus der Raseburger Forst anweisen. Die Fährbrücke wurde gerade rechtzeitig fertig, um den fliehenden Preußen und nachrückenden Franzosen dienen zu können. Es dauerte in dem Kriegstrübel gar nicht lange, so war sie wieder durch Kanonen, schwere Wagen und Pferde ruiniert.

Als im Frühjahr 1809 der Krieg zwischen Oesterreich und Frankreich von neuem entbrannte, hatte die Berliner Regierung den begreiflichen Wunsch, möglichst rechtzeitig zu erfahren, was im Hafen Swinemünde vor sich gehe, ob vielleicht englische Schiffe landeten usw. Sie beauftragte den Oberamtmann Leppin in Pudagla, stets reitende Boten in Bereitschaft zu halten, um wichtige Nachrichten nach Anklam zu senden. Aber schon der erste reitende Bote erfuhr in Zecherin, daß der Eisgang die Fährbrücke hinweggerissen hatte, und mußte nun lange warten, ehe er übergesetzt werden konnte. Schleunigst wurde nun die Brücke auf Staatskosten wieder aufgebaut, und anscheinend haltbarer als drei Jahre vorher.

Das neue wirtschaftliche Leben, das nach 1815 in Deutschland begann, Zollverein, Fabriken, Eisenbahnen, Dampfschiffahrt: alles das mußte auch auf den Verkehr an der Zecheriner Fährbrücke wirken. Um 1850 waren die Landwege, die sowohl von Swinemünde als auch von Anklam zur Fährbrücke führten, in einem grauenvollen Zustande: es mußte etwas Durchgreifendes, Neues geschehen — so wie später 1930 auch die Verhältnisse zu einer Aenderung drängten.

1850 hieß das Heilmittel: *Chausseebau*, damit man rasch und sicher an die Fährbrücke herankommt. Vorbedingung war natürlich, daß sich die Fährbrücke an einer Stelle befand, wo die Anlage einer Chaussee möglich war. Auf der Insel Usedom war Zecherin brauchbar, aber auf dem Festlande lag viele Meilen weit nur Sumpf und Bruch, bei der Anklamer Fährbrücke sowohl als auch bei Kloxow und Pinnow. Vom Festlande also war eine ganz neue Chaussee notwendig, die man selbstverständlich nur an denjenigen Ort legte, der Zecherin am allernächsten lag: nicht nach der Pinnower Fährstelle, sondern nach dem sogenannten Schwemmer Ort, wo der Peenestrom knapp 500 Meter breit ist. Die Fahrstrecke zur Pinnower und Kloxower Stelle wäre fast dreimal länger gewesen.

Diese Verlegung von Pinnow nach Schwemmer Ort war schon 1851 von den Kreisen Greifswald und Usedom-Wollin beschlossen worden; es handelte sich darum, Chausseen dahin

zu bauen. Der Kreis Greifswald hatte an dem Chausseebau kein allzugroßes Interesse, besonders nicht an den letzten vier Kilometern, die von Johannishof aus durch die sumpfige Niederung zur Fähre führen. Deshalb erklärte sich 1863 der Kreis Usedom-Wollin bereit, 6500 Taler zu den Baukosten auf dem Festlande beizutragen. Als sich so die Kreise einig waren, wurde durch Königliche Kabinettsordre vom 21. März 1864 die Verlegung der Pinnower Fähre nach Schwemmer Ort genehmigt und zugleich bestimmt, daß die staatlichen Pinnowschen Fährhäuser nebst Ländereien dem Kreise Usedom-Wollin zu überlassen seien, der dafür andere Baulasten auf sich genommen habe.

Auf der Insel Usedom hatte Swinemünde schon im Hungerjahre 1848-1852 mit dem Chausseebau bis zum Golm begonnen — auch eine recht schwierige Arbeit durch das Swinemoor! Die Fortführung über Zirchow—Usedom bis nach Zecherin übernahm der Kreis 1858—1861 und wandte dafür 471 000 Mark auf: es war die erste Kreis-Chaussee. Sie wich an vielen Stellen von dem uralten Landwege ab und führte von der Stadt Usedom jetzt geradewegs durch das Usedomer Moor nach Zecherin. — Die Kreise Greifswald und Anklam bauten zunächst die Chaussee von Anklam nach Lassan und zweigten dann bei Murchin die Nebenstraße nach Schwemmer Ort ab, die besonders kostspielig und trotz allen Drängens erst im Sommer 1867 nothdürftig fertiggestellt wurde.

Auf Schwemmerort setzte der Staat erst probeweise einen besonderen Fährmann ein. Da aber dieser nicht bestehen konnte, trat bald der Zecheriner Pächter, der Schulze Riemer, an seine Stelle, so daß beide Endpunkte in einer Hand lagen, wie es auch heute noch der Fall ist.

Im Frühjahr 1867 wurden die Gebäude und Ländereien der Pinnower Fähre vom Kreise Usedom-Wollin zum Verkauf gestellt. Es handelte sich um ein Wohnhaus, einen Stall, 7 Morgen Wiese,  $\frac{1}{2}$  Morgen Gartenland und das Recht auf sechs Kuhweiden. Bei der Versteigerung am 20. Juni 1867 blieb der Rittergutsbesitzer v. Behr-Pinnow, aus dessen Gebiet das Fährland einst herausgeschnitten war, für 2925 Taler Bestbietender. Der bisherige Fährpächter Ragemann durfte noch bis zum Herbst die Gebäude bewohnen, mußte aber gestatten, daß im Nothfalle in der ersten Betriebszeit von Zecherin aus mit dem Fährboot noch hier angelegt wurde.

Am 1. Juni 1867, vormittags 10 Uhr, wurde die neue Fähre bei Schwemmer Ort feierlich eröffnet. Vom Kreise Usedom-Wollin aus waren dazu erschienen der Rittergutsbesitzer Noebel (Chinnow) als Vertreter des Landrats Ferno, der Rittergutsbesitzer Wittchow-Mellenthin und der Gutsbesitzer Warnkroß aus Görke; der Staat war durch den Stellvertreter Binsch aus Wolgast vertreten. Auf der Inselseite

war alles in Ordnung; drüben dagegen sah es noch sehr müßig aus, so daß erst nach Monaten der Verkehr reibungslos vonstatten ging.

Auch technisch brachte die Schwemmer-Ort-Fähre einen Fortschritt. Aus dem Ruderprahm war eine Kettenfähre geworden, die früher durch Menschenkraft, heute durch einen Motor in Bewegung gesetzt wird. Der Fährbetrieb war immer noch sehr schwer, besonders bei ungünstigem Strom. Aber der Schulze Riemer, der 1867 die Fähre pachtete und dessen Nachkommen heute noch in der Pachtung — als voraussichtlich letzte Pächter — sitzen, war auch ein Riese von Gestalt. Zwar sind in dem gesegneten Usedomer Winkel große und starke Leute nicht selten; es gibt heute noch einige, die berechtigtes Aufsehen erregen, wenn sie unter den städtischen Zwergen dahinwandeln, und die sich weder vor einem halben Duzend Schreibern noch einem halben Schock Eiern — mit den üblichen Zutaten natürlich — fürchten. Aber der alte Schulze Riemer fiel selbst dem damaligen Kronprinzen Friedrich auf, den er kurz nach 1871 übersetzen mußte. Riemer, einst Flügelmann beim 1. Garderegiment, fuhr den seltenen Gast selbst, und der Kronprinz, der doch manchen strammen Mann gesehen hatte, deutete lächelnd auf den Bauch des Schulzen und scherzte: „Na, mein lieber Schulze, der Bauch hat doch wohl schon so viel Bier geschluckt, daß das Fährboot darin fahren könnte?“ In selbstbewußter Bescheidenheit erwiderte Riemer: „Ach nee, Königliche Hoheit, dor könnt ne Kriegsfragatt' drin segeln.“

Eine ganz andere Bedeutung gewann die Zecheriner Fähre, als seit rund 20 Jahren das Automobil auf dem Plan erschien und sich die Landstraße eroberte. Wer in wenig mehr als drei Stunden von Berlin nach Schwemmer Ort fährt, dem dünken schon 10 Minuten Wartezeit unendlich lange; 20 Minuten sind ihm unerträglich, eine Stunde gar eine Ewigkeit — und so kann es leicht kommen, wenn 50 Autos auf das Uebersetzen warten. Ähnliche Zustände kann man ja auch bei der Wolgaster- und Swinemünder Fähre beobachten, aber der Hauptteil der Berliner, Leipziger, Magdeburger u. a. Autos staut sich nun einmal bei Zecherin. Da gibt es denn Schimpfen, und gar mancher kehrt wutentbrannt um und fährt über Wolgast oder nach Rügen, wo die Aussichten besser sind. Alle Verbesserungen der Zecheriner Fähre und die Beschaffung eines neuen Fährbootes konnten diesem immer wirksamer werdenden Uebelstand nicht abhelfen: für das schnellfahrende Auto ist jeder Fährbetrieb ein Hindernis; eine feste Brücke ist notwendig.

Nun endlich ist der schon vor dem Weltkriege vielfach erwogene Plan, die Fähre durch eine Brücke zu ersetzen, in die Tat umgesetzt worden. Nicht ohne lange Verhandlungen und Meinungskämpfe und nicht ohne große Opfer der

beteiligten Kreise, wovon an einer anderen Stelle dieser Zeitung ausführlicher die Rede sein wird.

Aber der Erfolg krönt das Werk! Alle, die heute gemächlich die Brücke zum erstenmale befahren, werden sich des stolzen Baues freuen — freuen auch darüber, daß Deutschland trotz seiner schweren Gegenwart den Mut und die Fähigkeit besitzt, für eine hoffentlich glücklichere Zukunft den Weg zu bereiten!

Mit der Brücke tritt dann in diesem Winkel unserer Insel endlich Ruhe ein, und der so oft verlegte Uebergang erhält seinen besten Platz. So ist im Laufe der Jahrhunderte aus dem Einbaum, mit dem vor 5000 Jahren der Steinzeitmensch sich über den breiten Strom wagte, im Jahre 1931 eine mit allen Mitteln unserer unbegrenzten Technik hergestellte Brücke geworden — und die im Dunkel der Vorzeit liegende, in einer päpstlichen Bulle aus 1195 erwähnte Fährstelle „Dansne“, in der manche Forscher schon unsere Anklamer Fähre sehen, stellt sich jetzt als ein U e b e r g a n g erster Ordnung dar, der noch auf Jahre hinaus die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich ziehen wird.

\*

Ueber die Bewährung der neuen Usedomer Bäderbrücke schreibt die „Swinemünder Zeitung“ am 26. Mai 1931:

#### Die Bäderbrücke im Zeichen des Massenvverkehrs.

Die neue Usedomer Bäderbrücke bei Zecherin stand seit Pfingstsonnabend im Zeichen eines Massenvverkehrs. Nach der an der Brücke vorgenommenen Zählung haben am Pfingstsonnabend 670 Autos die Brücke in Richtung Usedom passiert, 55 Kraftwagen fuhren in Richtung Anklam. Am 1. Pfingsttag wurden in Richtung Usedom 1010 Autos, in Richtung Anklam 350 Kraftwagen gezählt. Die Zählung am 2. Pfingsttag ergab 316 Kraftwagen in Richtung Usedom und 878 in Richtung Anklam. Auf Motorräder kommen ungefähr die Hälfte der angegebenen Zahlen.

Wie wir feststellen konnten, hat der Betrieb an der neuen Brücke tadellos funktioniert; es ist nicht die geringste Störung eingetreten. Angenehm bemerk-

bar macht es sich, daß sich der Verkehr jetzt sehr gleichmäßig abwickelt, während in früheren Jahren beim Uebersetzen mit der alten Fähre das stoßweise Eintreffen von Kraftwagen in größeren Trupps sich unangenehm bemerkbar machte.

Unsere Bäder hatten ihre großen Tage! Swinemünde war bis 80 Prozent besetzt. Die anderen Badeorte konnten ebenfalls nicht klagen. In Heringsdorf war der Pfingstverkehr außerordentlich stark. Der Autoverkehr war kaum zu bewältigen. Die großen Häuser an der Strandpromenade und im Zentrum des Orts waren sämtlich bis auf den letzten Platz besetzt. Auch die Lokale dürften in diesem Jahr auf ihre Rechnung gekommen sein. Sogar Carlshagen hatte einen starken Autoverkehr. Die Autos hatten zum Teil die Usedomer Bäderbrücke, aber ebenso zahlreich die Wolgaster Fähre benutzt. Auch ein auswärtiger Motorradklub besuchte diesen Badeort. Die sonst so stille Chaussee nach Peenemünde war von einer großen Zahl von Kraftfahrzeugen belebt, deren Insassen das im Vorjahre enthüllte Gustav-Adolf-Denkmal besichtigten. Ebenso hatte Misdroy einen Massenverkehr, wie ihn die Vorjahre nicht aufweisen konnten. Die Dampfer brachten an beiden Feiertagen einen Strom von Ausflüglern, der alle Erwartungen übertraf. Auch der Auto- und Motorradverkehr war stark. Die Kurkonzerte sowohl als auch durchweg alle Gaststätten wiesen einen guten Besuch auf. Der Verkehr hat sich überall glatt abgewickelt.

