

Die Eisenbahn in Anklam

G. Conrad

Am 7. Dezember 1885 waren es 150 Jahre her, daß zwischen Nürnberg und Fürth die erste deutsche Eisenbahn fuhr.

Von diesem bescheidenen Anfang bis zu dem bedeutendsten Verkehrsmittel Eisenbahn unseres Landes war es ein langer Weg, der von unterschiedlichen gesellschaftlichen Verhältnissen bestimmt war.

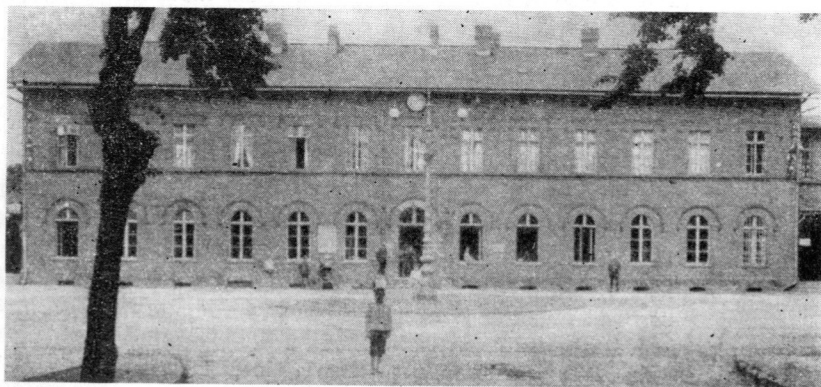
In den ersten Plänen zur Entwicklung der Eisenbahnen in Deutschland war Vorpommern noch unberücksichtigt geblieben. Doch der Bau der Eisenbahnen war nicht mehr aufzuhalten. So konnte am 16. 3. 1863 die Eisenbahnstrecke von Angermünde bis Anklam eröffnet werden. Damit war Anklam an das große Netz der Eisenbahn angeschlossen, denn von Angermünde aus bestand bereits die Eisenbahnstrecke nach Berlin bzw. Stettin. Doch auch in Richtung Norden ging es bald weiter. Nur durch den Bau einer Brücke über die Peene trat hier eine kurze Verzögerung ein. Die Eisenbahnstrecke von Anklam nach Stralsund wurde bereits am 1. 11. 1863 eröffnet. Auch die Entwicklung der Privat- und Kleinbahnen ging in Anklam nicht vorbei.

Es entstand die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn mit den Strecken:

Anklam—Dennin, eröffnet 19. 4. 1895, Schließung 29. 9. 1969,

Anklam—Leopoldshagen, eröffnet 1. 5. 1886, Schließung 1945,

Gellendin—Uhlenhorst, eröffnet 6. 7. 1895, Schließung 1945.



Bahnhofsgebäude in Anklam von der Jahrhundertwende

Und es wurde auch die Anklam-Lassaner Kleinbahn gebaut. Die Eröffnung dieser Strecke erfolgte am 14. 7. 1896. Sie wurde auch 1945 geschlossen. Durch den Bau dieser Kleinbahnen mußte die Hauptbahn an drei Stellen schienengleich überquert werden.

Diese lagen an den Überwegen in der Greifswalder Straße, bei der Peeneklappbrücke und in der Siedlung.

Wer auch immer mit der Eisenbahn etwas zu transportieren hat, ob er sich selbst der Bahn anvertrauen will oder Güter auf die Reise schickt, er muß die Dienste eines Bahnhofs in Anspruch nehmen. Auf dem Bahnhof wird der Reisende auf eine Fahrt eingestimmt, dort wird er empfangen und verabschiedet, dort wird er betreut und geleitet.

Die ersten Einrichtungen für die Abfertigung von Personen und Gütern sahen recht bescheiden aus. Erst im Anschluß nach der Eröffnung der Strecke wurde das Empfangsgebäude, die Güterabfertigung und die vielen Bahnwärterhäuser errichtet. Zum Bahnhof Anklam gehörten die Bahnwärterhäuser vom Posten 88 (bei Aueroose) bis Posten 99 (hinter Salchow). Von diesen Bahnwärterhäusern bestehen heute noch drei; Posten 93 in der Siedlung, Posten 92 ein km östlich und Posten 96 in der Ortschaft Ziethen.

Die Eisenbahn half zunächst mit, schneller die kapitalistische Wirtschaft in Deutschland herauszubilden, und sie war zugleich „Krönung des Werkes der industriellen Revolution“. In der weiteren Entwicklung wurde sie geprägt von der kapitalistischen Rationalisierung. Während der Zeit des Faschismus diente die Eisenbahn uneingeschränkt der Durchsetzung politischer, ökonomischer und militär-strategischer Ziele.

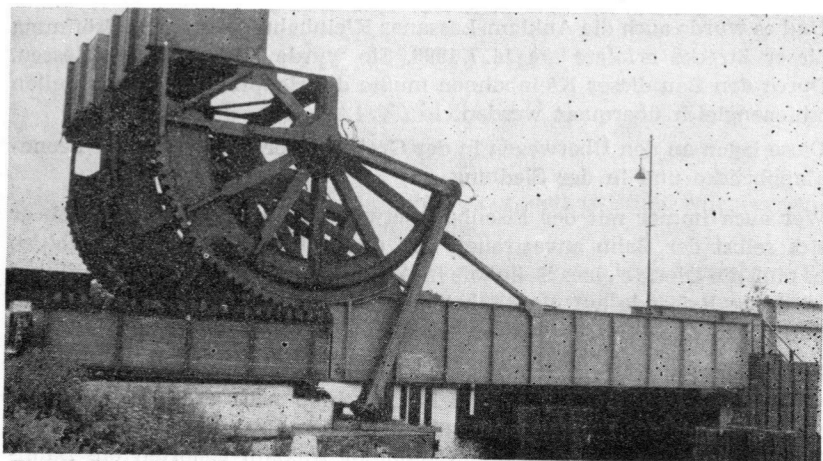
Am Bahnhof Anklam ging der faschistische Krieg nicht spurlos vorüber. So wurden beim Bombenangriff auf Anklam am 9. Oktober 1943 die bereits zu diesem Zeitpunkt bestehende Fußgängerbrücke in der Bluthsluster Straße, der Kleinbahnhof und Gleisanlagen zerstört. Dank mutiger Unbekannter konnte beim Zusammenbruch des Hitlerfaschismus im Jahr 1945 die zur Sprengung vorbereitete Peene-Klappbrücke gerettet werden.

Eine ganz besondere Bedeutung für die demokratische Umgestaltung des Eisenbahnwesens in der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands hatte der Befehl Nr. 8 vom 11. August 1945, der z. B. festlegte:

„Ab 1. September 1945 ist der Eisenbahnbetrieb in der sowjetischen Besatzungszone den deutschen Eisenbahnern zu übergeben.“

Dieser Befehl verdeutlichte nicht nur das große Vertrauen, das die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) den Eisenbahnern entgegenbrachte, sondern machte auch die Verantwortung klar, die nun von uns getragen werden mußte.

Damit bestand die reale Möglichkeit, die Eisenbahn voll in die Aufgaben des antifaschistisch-demokratischen Wiederaufbaus einzubeziehen.



Eisenbahnbrücke über der Peene

Ohne entsprechende Fortschritte in der sozialistischen Erziehung der Werktftigen wären jedoch die vielen komplizierten Anforderungen der vergangenen Jahre gerade im Eisenbahnwesen kaum zu bewältigen gewesen. Zur Bewältigung des ständig gestiegenen örtlichen Güterverkehrs auf dem Bahnhof Anklam wurde der Weg der Intensivierung beschritten, das heißt, aus den örtlichen Gegebenheiten suchten Eisenbahn, die territorialen staatlichen Organe und Transportkunden die effektivste und leistungsfähigste Lösung.

Der Umschlag der Güter in Anklam erfolgt überwiegend in den Anschlüssen wie VEB (K) Hafenumschlag, VEB Zuckerfabrik, ACZ, Baustoffkombinat und VEB Minol. Der geringste Teil wird auf der öffentlichen Ladestraße ent- und beladen.

Die 118 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Dienstort sind ein bewährtes Kollektiv, das sich durch Stabilität und Qualitätsarbeit oft auszeichnen konnte. Für vorbildliche Leistungen wurden die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner mit zahlreichen staatlichen und gesellschaftlichen Auszeichnungen geehrt, z. B. erhielt der Reichsbahnhauptsekretär Bruno Becker, Stellwerkswärter, den Vaterländischen Verdienstorden in Bronze.

Die Streckenelektrifizierung in der DDR wird bis 1990 noch weiter beschleunigt. In diesen Zeitabschnitt wird auch unsere Strecke einbezogen. Die DDR nutzt damit das Transportwesen als entscheidenden Intensivierungsfaktor, denn die steigende Kapazität der Eisenbahn ermöglicht die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene.

Über 120 Jahre der 150jährigen Geschichte der deutschen Eisenbahnen hat der Bahnhof Anklam mitgeschrieben.

Mit Genugtuung können wir feststellen, daß die 40 Jahre der Eisenbahn in Volkes Hand davon die erfolgreichsten waren.