

Warnemünde um 1900



Als Industrie und Technik Einzug hielten

Autor: Peter Garbe

Herausgeber: Museumsverein Warnemünde e.V.

Warnemünde, 2024

Inhalt

1. Vorwort	S. 3
2. Warnemünde um 1880	S. 3-14
3. Ziegelei und Kalköfen in Diedrichshagen	S. 14-20
4. Warnemünde erhält Bahnanschluss und wird Fährhafen; die Vorbereitung	S. 21-35
5. Warnemünde erhält Bahnanschluss und wird Fährhafen; die Durchführung	S. 35-46
6. Warnemünde hat Bahnanschluss und ist Fährhafen	S. 46-68
7. Die Rütgerswerke, der erste Industriebetrieb in Warnemünde	S. 68-73
8. Neuer Hafen und Neuer Strom	S. 74-126
9. Nachwort	S. 127
10. Quellen- und Literaturverzeichnis	S. 128-130

1. Vorwort

Gemeint ist die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Befürchtungen, dass der Verfasser hier einen dritten oder vierten Aufguss der allgemeinen Geschichte des Ortes an der Warnowmündung serviert, sind unbegründet. BARNEWITZ, MAHN u.a. haben hier schon ziemlich erschöpfend berichtet.¹ Jedoch gibt es im Detail noch Ergänzungsbedarf, vor allem für die Jahrzehnte um 1900, die durch eine geradezu stürmische Entwicklung gekennzeichnet waren, gemessen an dem eher gemächlichen Tempo der davor liegenden Jahrhunderte seit Ortsgründung um 1200. Die Durchsicht der Bestände des Stadtarchivs und anderer Quellen führt hier in dem einen oder anderen Fall durchaus zum Erkenntniszuwachs.

Insbesondere geht es um die Modernisierung der Bausubstanz, den Bahnanschluss, den Hafenbau, die Einrichtung einer regelmäßigen Fährverbindung nach dem dänischen Falster, die ersten Industrieansiedlungen, die Baggerung des Neuen Fahrwassers sowie den Bau des Hafens für die Eisenbahnfähre also des Trajekts.

2. Warnemünde um 1880

1877 wurde Warnemünde und seine Umgebung im Rahmen der Reichsaufnahme im Maßstab 1:25.000 kartiert. Nach der Einigung Deutschlands unter preußischer Führung 1871, wurden auch die nichtpreußischen Bundesstaaten in diesem Maßstab neu vermessen. Das erfolgte durch die Abteilung Landesaufnahme des Großen Generalstabs, in der Regel durch Offiziere, die an der Kriegsakademie in Berlin eine Generalstabsausbildung durchliefen und in dem Zusammenhang

¹ s. Literaturverzeichnis Pkt.

auch eine intensive Ausbildung in Landvermessung und Kartenzeichnen erfuhr.



Abb. 1: Der aus Warnemünde stammende Oberfeuerwerker Wendt

Im Fall Warnemünde wurden die Arbeiten ausnahmsweise durch die Oberfeuerwerker Lemcke und Kolb durchgeführt. Oberfeuerwerker war in der kaiserlichen Armee ein technischer Unteroffiziersdienstgrad der Festungsartillerie, der etwa dem Feldwebel entsprach und der die Oberfeuerwerkerschule in Berlin durchlaufen hatte, wo er ebenfalls in Vermessung ausgebildet worden war. **Abb. 1**

zeigt drei dieser Oberfeuerwerker, von denen der linke wohl aus der Warnemünder Familie Wendt stammte.

Mit dem Messtischblatt Warnemünde Nr. 506 (ab 1937 Nr. 1838) lag nun erstmals eine auf Vermessung basierende, großmaßstäbliche topographische Karte vor, welche die damalige Situation exakt wiedergab (**Abb. 2**).



Abb. 2: Ausschnitt des Messtischblatts Nr. 1838 (Warnemünde) von 1877

Der Ausschnitt zeigt den inzwischen vergrößerten Flecken² Warnemünde, das noch nicht trockengelegte Diedrichshäger Moor, die westlich angrenzende Grundmoräne südlich der Stoltera und die 1859 fertiggestellte Chaussee nach Rostock. Den heutigen Küstenwald zwischen dem Ort und der Stoltera gibt es noch nicht. Nachträglich dargestellt (violett) wurde die Veränderung der Küstenlinie (Rückgang im Bereich der Stolteraa, Zuwachs vor der Westmole). Für den

² Im Rostocker Adressbuch 1860 so bezeichnet. Flecken lt. Wikipedia: kleine, bedeutende Ansiedlung

Ort selbst liegt bei MAHN ein detaillierterer Plan im Maßstab 1:4.800 aus dem Jahr 1880 vor (Abb. 3).³

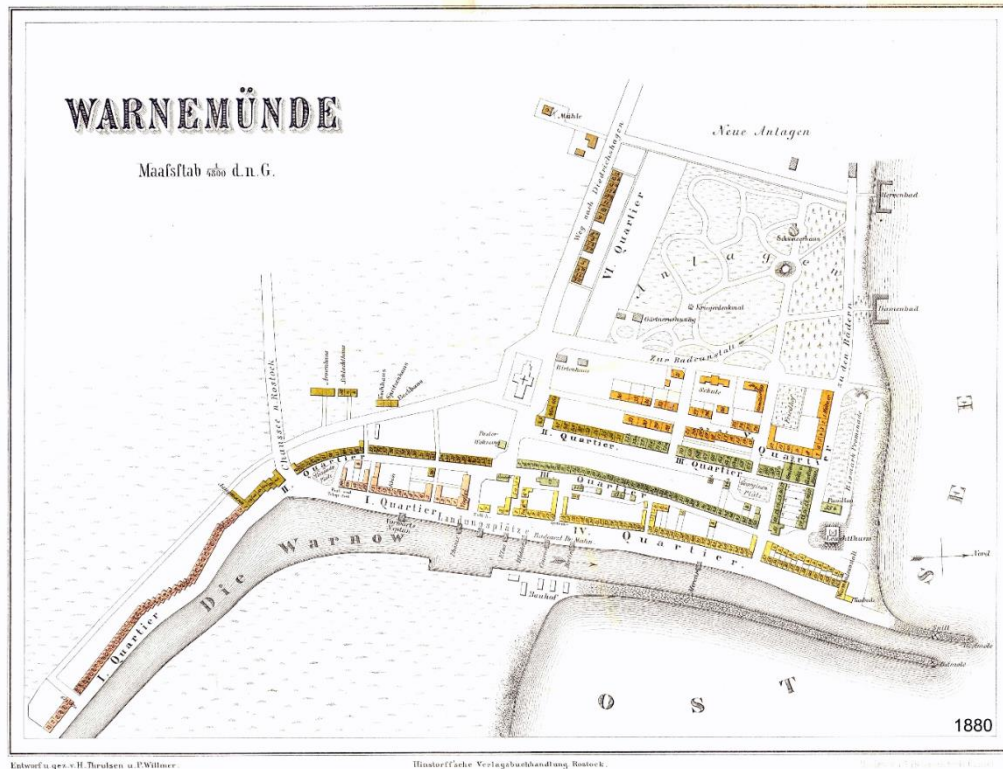


Abb. 3: Warnemünde 1880 (Plan bei MAHN)

Gegenüber dem Stand um die Mitte des 19. Jahrhunderts, als die Bebauung noch weitgehend auf das I., II. und III. Quartier beschränkt war (sozusagen „Alt Warnemünde“) und 1850 aus 224 Häusern bestand, die von 1432 Einheimischen bewohnt wurden, welche im Sommerhalbjahr etwa 1500 Badegäste beherberg-

³ E. MAHN: „Warnemünde. Fremdenführer für Badegäste“; - Hinstorff Rostock 1880

ten, war der Ort in den folgenden drei Jahrzehnten deutlich gewachsen.⁴ Laut Rostocker Adressbuch von 1880 gab es in jenem Jahr bereits 350 Häuser,⁵ die Zahl der Einwohner betrug 1764, die der Badegäste etwa 3500.⁶



Abb. 4: Der Dampfer „Phönix“ im Alten Strom

Triebfeder für diese, in ersten Anfängen bereits in den 1820er-Jahren einsetzende Entwicklung, war es der ständig wachsende Badebetrieb, der nach und nach

⁴ MAHN

⁵ F. BARNEWITZ: „Geschichte des Hafenortes Warnmünde;“ - 2. Auflage Rostock 1925

⁶ Rostocker Adressbuch 23. Jahrgang (1880); - Rostock Carl- Boldt'sche Hofdruckerei

zum bestimmenden Wirtschaftsfaktor wurde. Betrug die Zahl der Sommergäste nach BARNEWITZ⁷ um 1820 lediglich 100, wurde die 1000er- Grenze etwa 1835 überschritten, die 2000er Mitte der 1860er-Jahre. Die Zahl von 3000 wurde 1877 erreicht.

Um zusätzliche Unterkünfte für die Sommergäste zu schaffen, hatte man bereits nach 1820 begonnen, das III. Quartier zu vergrößern.

Auch weitere Maßnahmen dienten dem Zweck, die Attraktivität Warnemündes als Badeort zu erhöhen. So bestand ab 1834, zu mindestens in der Saison, eine regelmäßige Schiffsverbindung nach Rostock, anfangs durch den Dampfer „Rostock-Paket“, ab etwa 1850 durch „Phönix“ (**Abb. 4**), „Lützow“ und „Greif“. Auch der seit 1850 existierende Bahnanschluss der Hansestadt dürfte sich positiv ausgewirkt haben, da nun auch Gäste aus anderen Teilen Deutschlands einfacher anreisen konnten. Ein Stammgast seit den 1860er Jahren war Theodor Fontane, der ziemlich regelmäßig den Sommer hier verbrachte. Als 1859 die Chaussee Rostock-Warnemünde fertig gestellt worden war, konnte man nun den Badeort auch auf dem Landweg recht bequem erreichen. Bis dahin war das nur über den unbefestigten und in der ungünstigen Jahreszeit kaum befahrbaren Landweg über Bramow-Lichtenhagen-Elmenhorst und Diedrichshagen möglich. 1863 folgte die Telegrafenerbindung und ab 1865 wurden die Straßen nachts durch 36 Petroleumlampen erleuchtet. Als dann die seit 1597 geltenden Beschränkungen/Verbote der Rostocker für Schiffbau, Schifffahrt und vor allem die Ansiedlung von Handwerk schrittweise aufgehoben wurden (1865 Bäcker, 1866 Müller und Fleischer) und schließlich durch die Gewerbeordnung (GewO) der Reichsregierung des Norddeutschen Bundes vom 1. Oktober 1869 die allgemeine Gewerbefreiheit verkündet wurde, verbesserten sich die Verhältnisse sowohl für die Einwohner als auch deren Gäste entscheidend. Innerhalb kurzer

⁷ BARNEWITZ

Zeit siedelten sich Geschäfte und Handwerksbetriebe aller möglichen Branchen an und es entstanden die ersten Hotels und Pensionen.⁸

Ein Problem blieb allerdings erst mal, die Versorgung mit genießbarem Trinkwasser. Dazu später mehr.

Die nun bessere Verkehrsanbindung war für die Warnemünder Fischer*innen von nicht so großer Bedeutung. Diese benutzten für evtl. Fahrten nach Rostock ihre Jollen und in Eiswintern die Peekschlitten. Das betraf beide Geschlechter. Die Warnemünder Fischfrauen standen ihren männlichen Mitbürgern, was die Fähigkeit zum Umgang mit Boot und Schlitten betraf, wohl kaum nach, deshalb das Gendersternchen.

Allerdings war die Entwicklung seit 1850 nicht durchgängig glatt verlaufen. Im Sommer 1859 hatte die Cholera den Ort erreicht, welche in jenem Jahr vor allem in Mecklenburg grassierte. 59 Einwohner und über 100 Gäste fielen ihr lt. MAHN zum Opfer. Man hatte die Krankheit wohl auf dem Seeweg über Rostock aus St. Petersburg eingeschleppt.⁹ ACKERMANN nennt allerdings deutlich niedrigere Zahlen (77 Tote, davon 20 Auswärtige).¹⁰

Im Frühjahr 1864 gab es beträchtliche Aufregung. Seit Anfang Februar lief der Krieg zwischen Dänemark einer – und Österreich sowie Preußen andererseits. Mecklenburg-Schwerin war zwar mit Preußen verbündet, an den Kampfhandlungen jedoch nicht direkt beteiligt. Aber vorsichtshalber mobilisierte man teilweise, errichtete Schanzen nahe der Mole (**Abb. 5**), brachte Geschütze in Stellung und Warnemünde erhielt eine permanente Besatzung. Der Grund: Die doch recht starke dänische Flotte kreuzte in der Ostsee und blockierte die preußische Küste. Da war Vorsicht geboten, denn als Mitglied des Deutschen Bundes war man zu mindestens indirekt involviert. Aber die Dänen erschienen nur am Hori-

⁸ MAHN

⁹ dito

¹⁰ „Die Choleraepidemie des Jahres 1859 im Großherzogtum Mecklenburg- Schwerin“; - Rostock 1860

zont, verhielten sich aber ansonsten friedlich, so dass die modernen Kruppschen gezogenen Gussstahl-Sechspfünder (Kaliber 8,8cm) mit Hinterladung, nicht zum Einsatz kommen mussten.

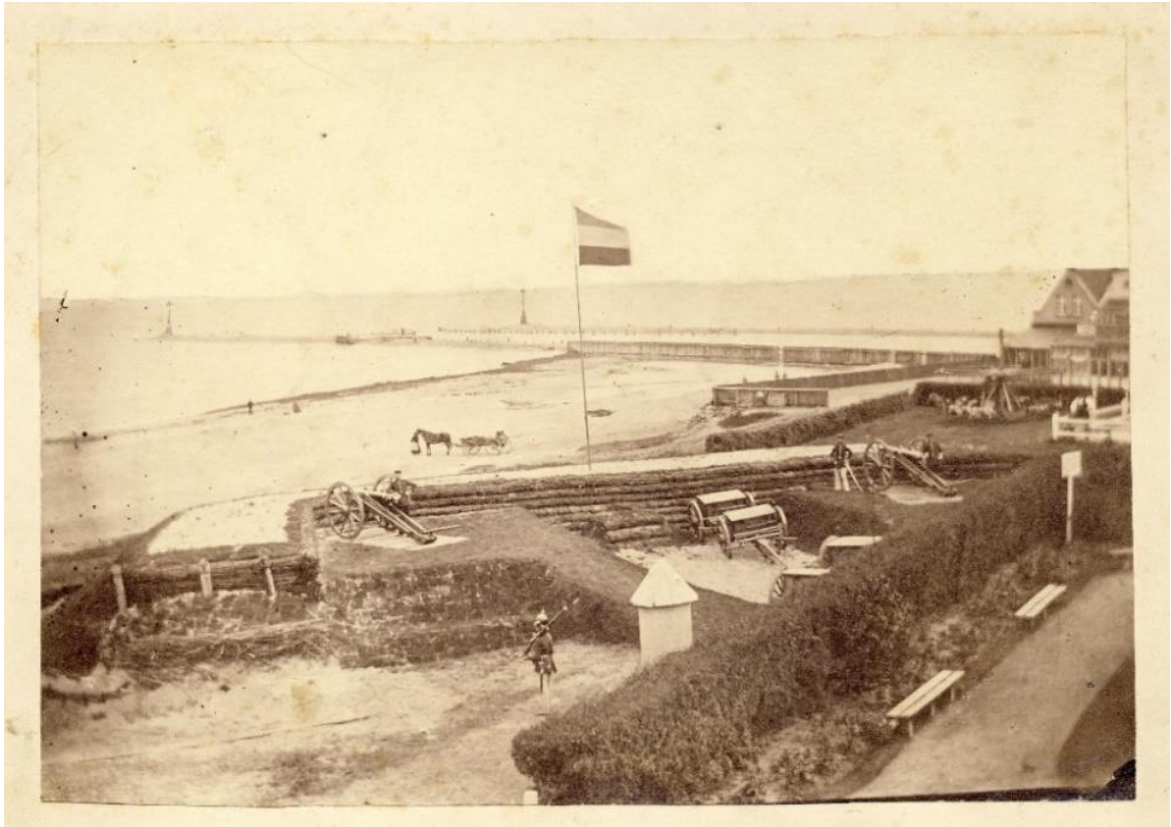


Abb. 5: Kriegsbereitschaft 1864 und 1870

Im Spätsommer 1870 kreuzten die französischen Panzerschiffe (Frankreich verfügte damals über die zweitstärkste Flotte der Welt) auch vor Warnemünde, denn seit dem 19. Juli befand man sich im Kriegszustand. Aber diese demonstrierten nur Anwesenheit, blieben aber auf Distanz, denn sie mussten befürchten, dass in

oder bei Warnemünde großkalibrige, gezogene Küstengeschütze (24-Pfünder, Kaliber 15 cm) der Firma Krupp standen, die doppelt so weit und doppelt so schnell schossen wie die eigenen, großkalibrigen, aber glatten Schiffsgeschütze und gegen deren panzerbrechende Granaten die Panzerung wohl nicht schützen würde. Man wählte also den besseren Teil der Tapferkeit, die Vorsicht. Zwar gab es in Warnemünde keine Küstenbatterie (was die Franzosen aber nicht wissen konnten und wohl auch nicht testen wollten), für den Fall der Fälle hatte man aber zwei mit Steinen gefüllte Prahme in Bereitschaft, die man in der Einfahrt versenken wollte, um das Einlaufen feindlicher Schiffe in die Warnow zu verhindern. Deren Einsatz wurde allerdings nicht nötig, denn inzwischen hatte sich auf dem Kriegsschauplatz das Blatt endgültig zu Ungunsten der kaiserlichen Armee gewendet und Napoleon III. war am 1. September bei Sedan nebst Armee von Chalons in Gefangenschaft geraten. Die französische Flotte verschwand bald darauf auf Nimmerwiedersehen. Für die Badegäste war deren Beobachtung lt. MAHN eine spannende Unterhaltung gewesen.

Diese Bedrohungen hatte man ohne Schäden überstanden, als man es reichlich zwei Jahre später mit einer furchteinflößenden Gegnerin zu tun bekam, der Natur. Am 12. November 1872 sprang der stürmische Wind nach langandauernden Weststürmen auf NE um und es kam zum zweitstärksten Sturmhochwasser nach 1625 mit einem Wasserstand von maximal + 2.71m NHN.¹¹ Der Ort wurde zum großen Teil überschwemmt. Zwar waren keine Menschenleben zu beklagen, die Schäden an den Gebäuden aber immens. Detaillierte Schilderungen findet man z. B. bei MAHN¹² und BARNEWITZ,¹³ wobei ersterer – als Bewohner des IV. Quartier – auf eigene Erlebnisse zurückgreifen konnte.

¹¹ StALUM Rostock

¹² s.o.

¹³ so.



Abb. 6: Warnemünder Katen

Im Zuge der Schadensbeseitigung kam es verstärkt zum Um- oder Neubau der Wohngebäude, der schon seit etwa 1840 lief.¹⁴ Dieser wurde erforderlich, weil man den durchweg wohlhabenden und deshalb anspruchsvollen Sommergästen nicht mehr zumuten konnte (oder wollte), in den kleinen Fischerkaten zu logieren, aus denen Alt Warnemünde damals bestand.

Bei diesen hatte es sich durchweg um Traufenhäuser gehandelt, die in Fachwerk-Bauweise meist mit Stampflehmausfachung errichtet und anfangs mit Reet oder Stroh, dann mit Ziegel eingedeckt wurden, die ab 1797 für Neubauten vorgeschrieben waren (**Abb. 6**).

¹⁴ BARNEWITZ

Die „modernere“ Ausführung war ein größeres, verputztes Giebelhaus, ebenfalls in Fachwerk nun aber mit Ziegelausfachung und Dachziegeleindeckung, in der Regel mit der typischen, vorgesetzten Veranda (Abb. 7).



Abb. 7: Warnemünder Wohnhaus

Waren die modernisierten Häuser in Alt Warnemünde (I., II. und III. Quartier) überwiegend mit Dachziegeln eingedeckt und verfügten deshalb über ein Spitzdach, setzten sich mehr und mehr auch die flacheren Pappdächer durch, die we-

sentlich preisgünstiger waren und durch die man außerdem noch ein fast komplettes Geschoss gewann.

An Material für diese Bedachungsart herrschte kein Mangel, liefen um 1880 in Rostock immerhin vier Dachpappenfabriken: Die Riedelsche D. in den Crammonstannen (seit 1858), die D. von Kiesewetter auf der Erbpachthufe 4 in Bramow (seit 1874), die Rathkensche D. am Riekdahler Weg (seit 1875) und die Riemannsche D. an der Wismarschen Landstr. auf dem Ackerstück 2022 (seit 1877). Die hatten keine Absatzschwierigkeiten, denn die Häuser in den zeitgleich entstehenden Rostocker Vorstädten wurden durchweg mit Dachpappe eingedeckt.

Die „Modernisierung“ erforderte eine Menge Baumaterial: Ziegel, Dachsteine und Kalk. Da war es als Glücksfall zu betrachten, dass 1840 in Diedrichshagen sowohl eine Ziegelei als auch eine Kalkbrennerei entstand.

3. Ziegelei und Kalköfen in Diedrichshagen

Das MTB der Reichaufnahme von 1877 zeigt diese auf der Hufe 2 der Diedrichshäger Feldmark (s.o.). Diedrichshagen war zu der Zeit Teil des umfangreichen Grundbesitzes des Rostocker St. Georgshospitals. Dieses besaß (neben Diedrichshagen) Dalwitzhof, Dierkow (anteilig), Elmenhorst (anteilig), Göldenitz, Niendorf und Schlage, insgesamt mehr als 3.900 ha. Für die Ziegelei und die Kalköfen findet man im Rostocker Stadtarchiv die Akten für den Zeitraum 1840 bis 1905.¹⁵

Am 17. Januar 1840 teilte der damalige Erbpächter Engell (er bewirtschaftete die Bauernstelle seit 1839) der Administration des Hospitals mit, dass er auf seinem Acker Ziegelerde bester Qualität angetroffen habe. Probebrände mit aus

¹⁵ Signaturen: Kämmererei und Hospitälerei Diedrichshagen Hufe 2 1.1.10 7127- 7130

diesem Material hergestellten Rohlingen hätten Fertigware erster Güte ergeben, so dass er beabsichtige, eine Ziegelei zu errichten und zu betreiben. Dafür beantrage er die erforderliche Genehmigung.

Worum es sich bei dieser (der Ziegelerde) handelte, ist im Nachhinein nicht mehr zu klären. Es könnte sich um eine, in die Grundmoräne eingeschleppte Scholle von Eozäntonen handeln, aber auch um spätpleistozäne Beckenschluffe. Beide Materialien sind zur Ziegelherstellung geeignet. Die Kalköfen nutzten Oberkreide- Schollen, die im Bereich der Stolteraa ebenfalls auftreten.¹⁶

Das Hospital wandte sich deshalb bereits am 28. des Monats an die „Herren Patrone“ in der städtischen Verwaltung – das Hospital war Eigentum der Stadt – und plädierte dafür, das Vorhaben zu genehmigen. Begründung: Die Ziegelei wäre die einzige weit und breit und die Ziegel würden dringend benötigt, z.B. auch in Warnemünde. Bisher hätte man die Steine vom Mühlendamm holen müssen. Dort befand sich der St. Marien- Ziegelhof, wurden aber auch die Ziegel angelandet, welche die wenigen Ziegeleien produzierten, die an oder nahe der unteren Warnow damals existierten (Königsche Ziegelei Wiendorf, Ziegelei vor dem Güstrower Tor in Schwaan und die evtl. noch produzierende Gutziegelei in Reez).

Engell – er schrieb sich tatsächlich mit zwei „l“ – bedankte sich am 28. Februar für die erteilte Genehmigung und erwähnte, dass ein Sachverständiger geschätzt hätte, dass der Vorrat ein Jahrhundert reichen würde. Um wen es sich bei diesem handelte und wie dieser zu der optimistischen Schätzung gekommen war, schrieb er allerdings nicht.

In einem „Protocollum“/Niederschrift vom 15. Februar bezifferte man die Kosten für die Anlage einer Ziegelei auf 2000 Taler. Daneben erwähnte man, dass –

¹⁶ LUDWIG, A. O.: „Stratigraphische Untersuchungen des Pleistozäns der Ostseeküste von der Lübecker Bucht bis Rügen“; - Beiheft Nr. 42/1964 zur Zeitschrift GEOLOGIE, Akademie- Verlag Berlin

neben Ziegelerde – auch reichlich Kalk angetroffen worden wäre, den man ebenfalls gut absetzen könne und dass darüber hinaus ausreichend Torf für den Brand sowohl der Ziegel als auch des Kalks vorhanden wäre. Brandkalk benötigte man sowohl für Putz als auch für Mörtel.

Engell hatte offenbar den Sommer genutzt, um eine Kammerofenziegelei zu errichten, oder errichten zu lassen, denn bereits im September 1840 schloss er mit einem Zieglermeister namens Carl Winckenwerder einen „Contract“ über deren Verpachtung.

Die Ziegelei/Kalkbrennerei bestand zu dem Zeitpunkt aus einem Wohnhaus (als Kate bezeichnet), insgesamt 3 Brennöfen (1x Ziegel, 2x Kalk), einer Torf- und einer Trockenscheune. Dazu gehörten 70 Quadratruten¹⁷ Garten- und Ackerland. Weiterhin wurde vereinbart:

- Der Vertrag gilt vorerst bis 1850, auch für evtl. Erben.
- Der Pächter kann den für Kalk- und Ziegelbrand benötigten Torf gewinnen, die Torfstiche sind wieder zu verfüllen.
- Der Verpächter haftet für die Qualität und Menge der Ziegelerde!
- Der Pächter erhält die Hälfte der Ziegel und des Brandkalks. Der Verkauf der Fertigwaren erfolgt gemeinschaftlich, das Geld wird sofort geteilt.
- Der Ziegler darf Gesellen und Gesinde beschäftigen, deren Zahl aber nicht genannt wird.
- Der Pächter ist für die 3 Brennöfen jährlich zu min. 4 Bränden verpflichtet.

Zwei Jahre später nahm die Angelegenheit eine jähe Wendung: Im Sommer 1842 starb Engell überraschend. Zum Curator/Verwalter über das Vermögen des Verstorbenen wurde der Erbpächter Christian Witte bestimmt, da die Engell-

¹⁷ 1 Quadratrute= 2168m²

schen Nachkommen offenbar noch unmündig und deshalb nicht geschäftsfähig waren. Damit erlosch der Pachtvertrag mit Winckenwerder, der verpflichtet wurde, die Ziegelei bis zum 24. Oktober 1843 zu räumen.¹⁸

Im Januar 1843 ersteigerte der Zieglermeister Johann Joachim Siggelkow aus Spornitz bei Parchim die Pacht der Hufe II für 11.025 Taler und erwarb von den Engellschen Erben auch die Ziegelei nebst Kalkbrennerei. Deren Wert hatte man im Vorfeld auf 4.350 Taler taxiert. Der tatsächlich gezahlte Kaufpreis wird nicht genannt. In diesem Zusammenhang kaufte er am 19. Januar vom Curator Christian Witte für 84 Taler auch diverse Ziegelei-Gerätschaften und den geringen Platzbestand an Fertigwaren (Zungensteine, Mauerziegel, Brandkalk). In Diedrichshagen produzierte man damals – neben „ordinären“ Mauerziegeln – also auch Dachsteine.

Da Siggelkow die Ziegelei/Kalkbrennerei auf eigene Rechnung und nicht im Auftrag des Hospitals betrieb, klafft in den entsprechenden städtischen Akten eine Lücke von fast 3 Jahrzehnten. Es fehlen detaillierte Informationen zum Sortiment und zu den produzierten Mengen. Diese dürften im Schnitt bei knapp 250.000 Stück Mauerziegel (Mz) im Jahr gelegen haben. Bei den Kammeröfen waren damals hier zwei Größen üblich, ein kleinerer mit einem Fassungsvermögen von 24.000 Rohlingen, während der größere 48.000 fasste. Pro Jahr konnte man realistisch mit höchstens 5 Bränden rechnen, woraus sich der o.g. Wert ergibt. **Abb. 8** zeigt den Plan einer derartigen Kammerofenziegelei. Er stammt bereits aus dem Jahr 1805 von der ebenfalls hospitaleigenen Ziegelei in Göldenitz und war wohl so eine Art Typenprojekt. Sicher ist, dass die Ziegelei und auch die Kalköfen zum Zeitpunkt der Reichsaufnahme (s.o.) noch in Betrieb waren, sonst wären sie auf dem MTB nicht als solche dargestellt worden.

¹⁸ Protocollum des Rostocker Notars Bannier vom 24. November 1842.

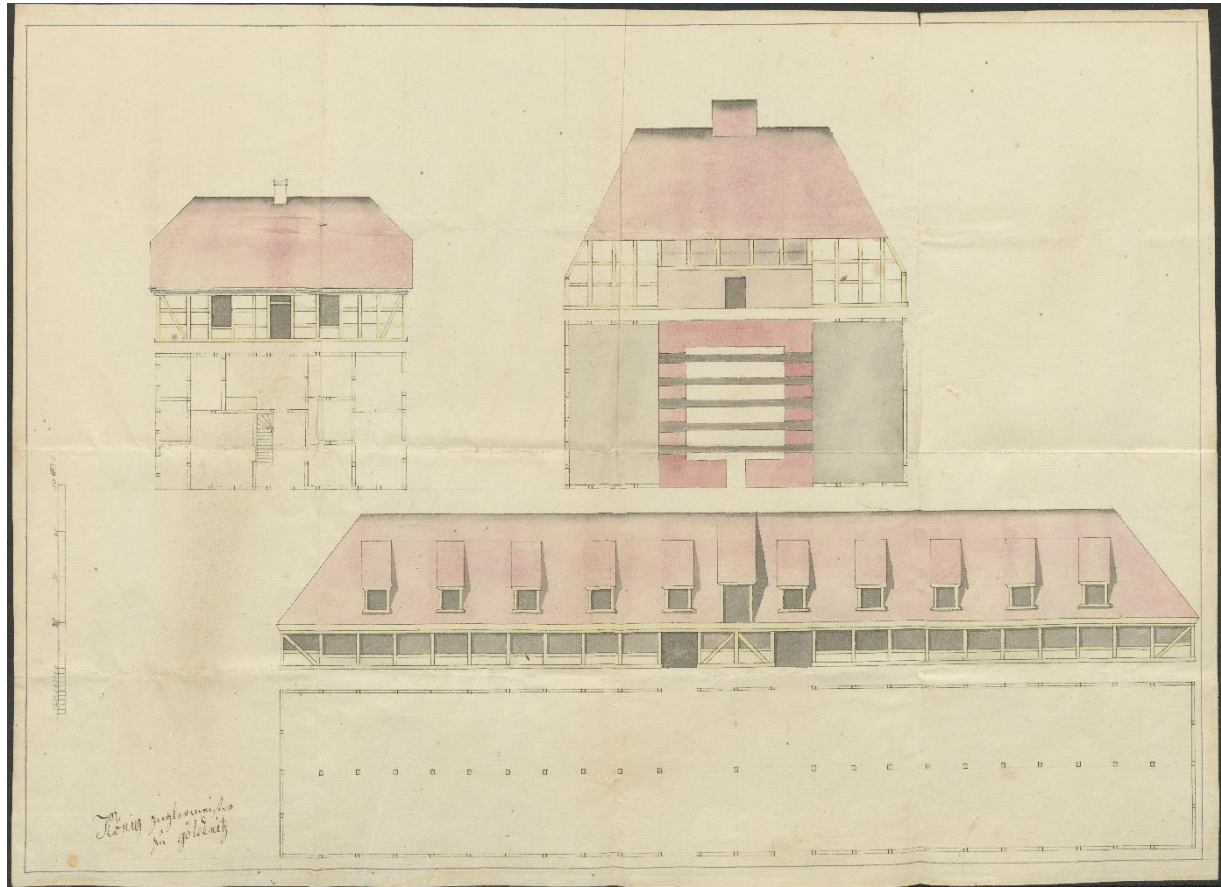


Abb. 8: Plan einer Kammerofenziegelei

So ist nur zu vermuten, dass die Anlage in dieser Zeit zufriedenstellend lief, schließlich vollzog sich in Warnemünde zeitgleich die durchgreifende Modernisierung der Bausubstanz, was einen gesicherten Absatz garantierte (s.o.). Zum Fertigwarentransport konnte man auch den Wasserweg nutzen, der über den Diedrichshäger Graben/Kanal, die in den Akten oft als „Diedrichshäger See“

bezeichnete Wasserfläche des gleichnamigen Moores und die Laak verlief und schließlich in der Warnow und damit in Warnemünde endete.

Die Ziegelei muss wenige Jahre nach 1877 (Darstellung auf dem MTB) den Betrieb eingestellt haben. Als der Erbpächter Siggelkow – es handelt sich um Adolf, den Sohn des 1876 verstorbenen Zieglermeisters Johann Joachim S. (s.o.) – im Juni 1885 beklagte, dass die Eisenbahngesellschaft im Zuge des Bahnbaus Rostock-Warnemünde die Laak zugeschüttet hätte und damit der Fertigwarentransport per Kahn unterbrochen worden wäre, ist nur noch von Kalk die Rede, Ziegel werden nicht mehr genannt.

So wenig wie die Betriebseinstellung, werden auch deren Gründe in den Unterlagen erwähnt. Wahrscheinlich war es die nun fehlende Wirtschaftlichkeit der (Kammerofen)-Ziegelei. Inzwischen waren an der Warnow zwischen Schwaan und Rostock nämlich mehrere, modernere, wesentlich leistungsfähigere, (Ringofen)-Ziegeleien in Betrieb gegangen, die gemeinsam bis zu 8 Mio. Mz im Jahr produzieren konnten und denen gegenüber jene in Diedrichshagen mit ihrer nun überholten Technologie und geringer Leistung nicht mehr wettbewerbsfähig war und deshalb eingehen musste. Die für die Umrüstung auf Ringofentechnologie erforderliche Summe von min. 100.000 Mark wollte oder konnte man nicht aufbringen. Wahrscheinlich war der Rohstoffvorrat – trotz der optimistischen Prognose (s.o.) – inzwischen auch weitgehend erschöpft.

Ähnlich lief das auch bei anderen Kammerofenziegeleien in dieser Gegend z. B. der Gutsziegelei in Huckstorf, der Ziegelei in Göldenitz und dem St. Marien-Ziegelhof am Mühlendamm. Auch diese wurden von den moderneren Betrieben mit Ringofen vom Markt verdrängt und gingen ein.

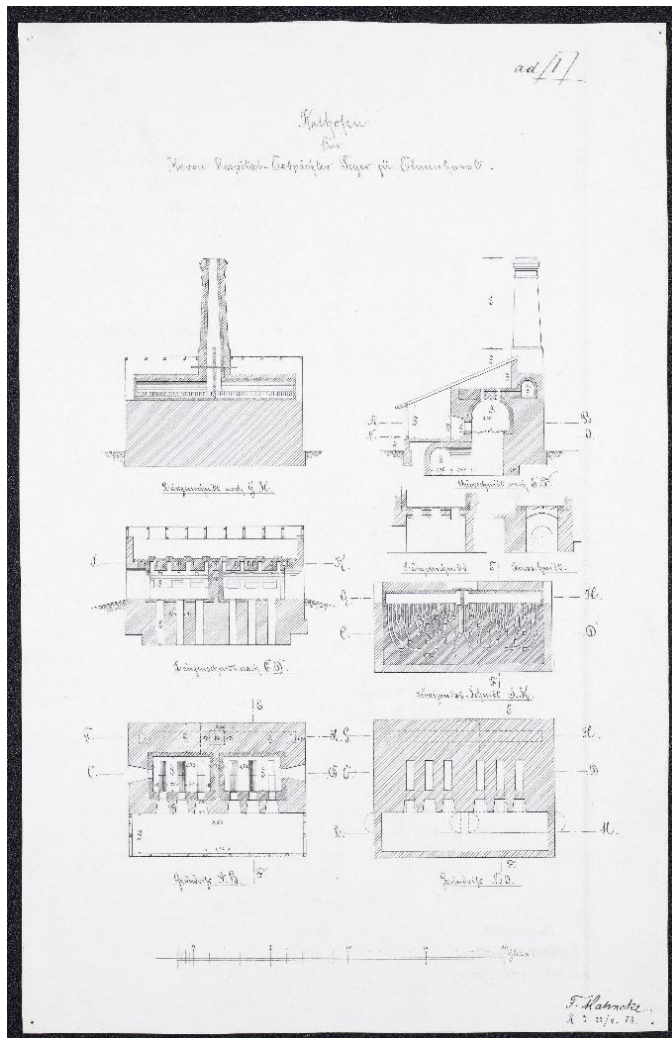


Abb. 9: Kalkofen

Um die Jahrhundertwende muss dann auch die Kalkbrennerei stillgelegt worden sein. Als 1905 der Pachtvertrag mit Adolf Siggelkow für die Hufe 2 verlängert/erneuert wurde, lag dem archivierten Exemplar als Anlage eine Flurkarte bei, auf der weder die Ziegelei noch die Kalköfen (Abb. 9)¹⁹ erschienen, die offenbar zwischenzeitlich abgerissen worden waren.

¹⁹ Plan eines auf der Hufe I im benachbarten Elmhorst geplanten, aber offenbar nicht gebauten Kalkofens

4. Warnemünde erhält Bahnanschluss und wird Fährhafen; die Vorbereitung

Als man Ende der 1840er-Jahre die Bahnlinie über Bützow nach Bad Kleinen plante, durch welche Rostock an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen werden sollte und 1850 auch angeschlossen wurde, gab es durchaus schon den Wunsch, diese gleich bis Warnemünde zu verlängern, der aber, wegen knapper Mittel, erst einmal ein frommer bleiben musste.

1880 schrieb MAHN dazu in seinem Fremdenführer: *„Die Eisenbahn zwischen hier und Rostock wurde im vorigen Jahre aufs Neue vermessen und abgesteckt, ohne aber, wie es scheint, damit ihrer Inangriffnahme näher gerückt zu sein.“*²⁰

Da war er aber zu pessimistisch, denn im Hintergrund gab es tatsächlich schon erste Aktivitäten für die Herstellung einer schnelleren Verbindung nach Skandinavien. Diese hielt man aus politischen und vor allem aus wirtschaftlichen Gründen für unverzichtbar. Es sollte aber noch 6 Jahre dauern bis der erste Zug, aus Rostock kommend, in den gerade fertiggestellten Bahnhof in Warnemünde einfuhr.

Für eine Reise von Kopenhagen nach Berlin über die dänischen Bahnen und Fähren, Schleswig- Holstein sowie Hamburg benötigte man damals etwa 20 Stunden, was als deutlich zu lang empfunden wurde. Als am 1. Januar 1878 die Preußische Nordbahn von Berlin nach Stralsund über Neustrelitz-Neubrandenburg-Demmin eröffnet wurde, entstand die Idee für die Herstellung einer schnelleren Verbindung mittels Bahnlinie von Neustrelitz über Rostock nach Warnemünde, von dort per Fährschiff nach dem nur gut 40 km entfernten Falster und anschließend mit der Bahn nach Kopenhagen, die Reisezeit sollte 12 Stunden nicht überschreiten.

²⁰ MAHN

Das Vorhaben wurde 1882 im Schweriner Landtag diskutiert und für gut befunden. Die beträchtlichen Kosten glaubte man tragen zu können, weil in diesen Fall mit einer deutlichen Zunahme des Waren- und Personenverkehrs und damit schneller Amortisierung der Investition zu rechnen wäre. Da man, nach der ersten Verstaatlichung der Eisenbahnen in Mecklenburg im Jahr 1873, wegen Überschuldung schon 1875 wieder zur Reprivatisierung gezwungen war, suchte man für die Realisierung des Vorhabens ein privates Unternehmen und fand es nach langwieriger Suche in der „Société“ Belge de Chemin de fer zu Brüssel“, nachfolgend „Société“ genannt²¹.

Diese erklärte sich bereit, Planung, Ausführung und Betrieb zu übernehmen und die Baukosten vorzuschießen. An diesen mussten sich aber die beiden mecklenburgischen Großherzogtümer substanziell beteiligen, indem sie die benötigten Flächen für die Trasse kostenlos zur Verfügung stellten und darüber hinaus einen Zuschuss in Höhe von 1.330.252,22 M beisteuerten. Diese (die Flächen) enteignete man zuvor, allerdings gegen Entschädigung, wie es bereits für den Bahnbau Hagenow-Rostock vor 1850 geschehen war. Dazu bildete man wieder eine „Expropriationskommission“.

An dem Verfahren war auch die Seestadt Rostock beteiligt, über deren Gebiet ja der letzte Teil der Strecke verlaufen sollte. In einer Vereinbarung vom 18. April 1883 wurde das Vorhaben wie folgt beschrieben: *„Die Société.... zu Brüssel beabsichtigt, im Wege eines Aktienunternehmens, eine Vollbahn von Warnemünde nach Neustrelitz im Anschluss an die Königlich- Preußische Nordbahn und eine regelmäßige Dampferlinie zwischen Warnemünde und einem Dänischen Hafen durch geeignete Schiffe herzustellen und in Betrieb zu setzen.“*²²

²¹ L. SCHULTZ: „Die Lloyd-Bahn Neustrelitz-Rostock-Warnemünde, VBN Verlag Berlin 2010

²² Stadtarchiv Rostock, Sign. 1.4.19 67

Dementsprechend gründete man am 10. Juni 1883 eine Tochtergesellschaft, die als „Deutsch-Nordischer Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiffs-Aktiengesellschaft“, kurz „Lloyd-Bahn“ oder „Lloyd“ firmierte und ihren Sitz anfangs in Rostock in der St. Georgstraße 69, dann in der Ludwigstraße 20 hatte, bis man 1890 in das neuerrichtete Direktionsgebäude auf dem Lloyd-Bahnhof, dem jetzigen Hauptbahnhof umzog (heute Appartement- Hotel Rostock, Goethestr. 11).

Am 23. Juni 1883 erhielt der Lloyd von der Schweriner Landesregierung und am 2. August 1883 von der Strelitzer die erforderlichen Konzessionen für das o.g. Vorhaben.²³ Damit waren alle rechtlichen Voraussetzungen für den Baubeginn erfüllt.

Allerdings hatte man bereits im Vorfeld durchaus versucht, die Öffentlichkeit zu beteiligen. Das Plakat (**Abb. 10**) findet sich im Bestand des Stadtarchivs in Rostock.

Zweck der Veranstaltung war es wohl, einerseits über das Vorhaben zu informieren, andererseits auch das Interesse möglicher Anlieger für die Einrichtung von Entladestellen und privater Nebenstrecken zu wecken.

Daneben warb man auch für die neue Verbindung z. B. durch die damals weitverbreiteten emaillierten Werbeschilder (**Abb. 11**). Ein schönes Exemplar findet sich ebenfalls in den Unterlagen des Stadtarchivs der Hansestadt.

Genehmigungs- und Überwachungsbehörde in diesem Verfahren war das Großherzogliche Ministerium des Inneren zu Schwerin, zuständiger Bearbeiter dessen Wege- und Wasserbaudirektor MENSCH. Darüber hinaus wurde der Oberbaurat FRANZIUS aus Bremen als externer Gutachter verpflichtet.²⁴

²³ L. SCHULTZ dito

²⁴ Stadtarchiv Signatur 1.4.19 64

Am Montage, dem 19. d. M.,
Mittags 12 Uhr,
findet
in Waren in Schubart's Hotel
eine Versammlung der Aktionäre und Interessenten der
Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn
statt.
Der Aufsichtsrath wird in diesem über den Stand
des Unternehmens berichten und bittet so ergebenst als
dringend um Theilnahme an dieser Versammlung.

Waren, den 19. März 1883.

Die Comité für die Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.
Schlaaff.

Abb. 10: Werbetafel des Lloyd



Abb. 11: Öffentlichkeitsarbeit im Vorfeld des Bahnbaus Neustrelitz-Warnemünde

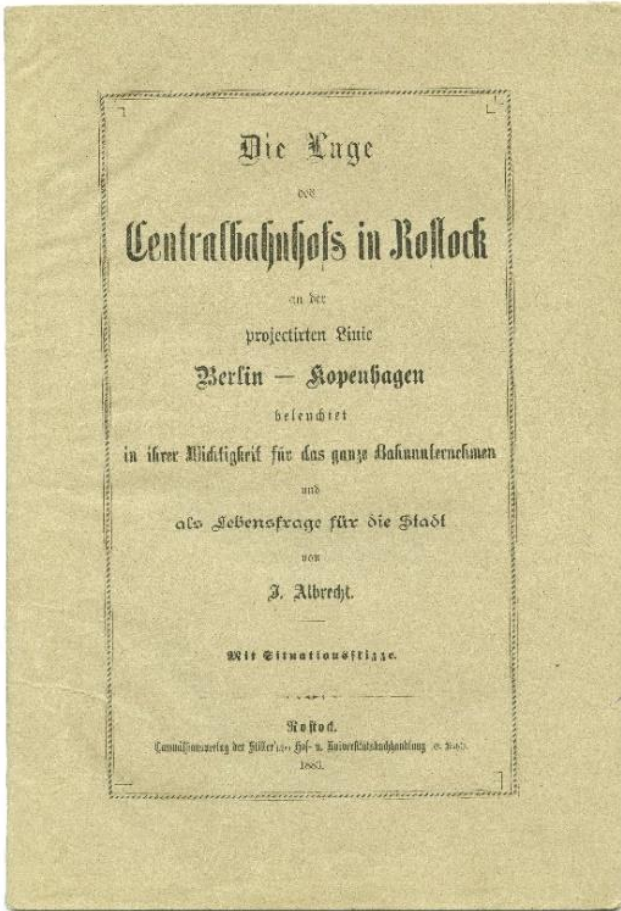


Abb. 12: Broschüre zum Bahnbau
Neustrelitz- Warnemünde 1883

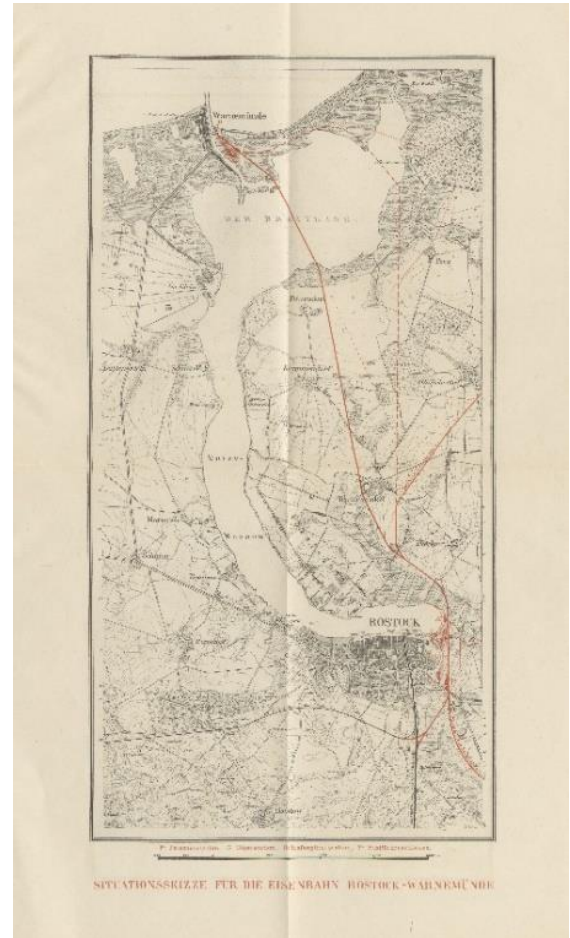


Abb. 13: Alternative Streckenführung

In Rostock war man allerdings gezwungen, über einen eigenen Lloyd-Bahnhof nachzudenken, obwohl es schon seit 1850 den Friedrich-Franz-Bahnhof vor dem Kuhtor gab. Dessen Nutzung kam – vor allem wegen dessen isolierter Lage –

nicht in Betracht, so dass man einen neuen „Centralbahnhof“ vor der Stadt plante und letztlich auch errichtete. Die „Bahnhofsfrage“ muss offenbar die Gemüter erhitzt haben, denn in den Akten des Stadtarchivs zum Bahnbau findet sich u.a. eine Broschüre aus dem Jahr 1883, in welcher der Verfasser vehement für einen solchen eintritt (**Abb. 12**). In der Verwirklichung des Vorhabens sieht er eine Lebensfrage! für die Stadt. Er kommt auch mit einem eigenen Vorschlag für dessen Standort und den weiteren Streckenverlauf daher, der jedoch deutlich von der schließlich realisierten Variante abweicht, indem er den Abschnitt Rostock-Warnemünde auf die östliche Warnowseite verlegt und den „Centralbahnhof“ am Mühlendamm ansiedelt (**Abb. 13**).²⁵



Abb. 14: Dienstflagge der Postdampfer der Reichspost

²⁵ Stadtarchiv Signatur 1.4.19 64

Um wen es sich bei dem J. ALBRECHT handelte, war nicht zu ermitteln. Es gibt auch keine Hinweise darauf, dass sein Vorschlag von den „zuständigen Stellen“ überhaupt geprüft und bewertet wurde, die sich offenbar schon endgültig auf die später realisierte Variante festgelegt hatten.

Hier muss erwähnt werden, dass es zwischen 1872 und 1885 bereits eine Postdampferlinie zwischen Rostock und Nyköbing gab. Diese wurde von der „Rostock-Nyköbing-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft“ betrieben. In den Sommermonaten verkehrte der bei Tischbein gebaute Doppelschraubendampfer ROSTOCK zwischen den beiden Häfen. Er fuhr unter Reichspostflagge (**Abb. 14**). Ende 1885 löste sich die Gesellschaft auf, da im folgenden Jahr der Lloyd mit seinen Fähren den Verkehr aufnehmen würde.²⁶

Bereits 1882 hatten der Oberbaurat FRANZIUS und der Baudirektor MENSCH mit der Erarbeitung der Projektunterlagen für die Maßnahmen in Warnemünde begonnen und stellten erste Ergebnisse am 16. und 17. Februar 1883 den Verfahrensbeteiligten vor, unter denen sich auch der Lotsenkommandeur Stephan Jantzen befand:

- Um die Versandung der Hafeneinfahrt zu verhindern, soll die Westmole um 400 Fuß²⁷ verlängert und leicht nach E geschwenkt werden. Damit soll größeren Dampfern die Einfahrt ermöglicht bzw. erleichtert werden. Die Kosten werden vorläufig mit 661.000M kalkuliert. Längerfristig ist die Verbreiterung der Einfahrt unumgänglich, momentan aber nicht zu finanzieren.
- Ein neues Hafenbecken (Bassin) ist zwingend erforderlich, da das zusätzliche Laden und Löschen im Alten Strom aus Platzgründen nicht in Betracht kommt. Die Wassertiefe im Bassin muss mindestens 16 Fuß betragen (Kosten 809.000M).

²⁶ L. SCHULTZ, dito

²⁷ gemeint ist wohl preuß. Fuß= 0,314m

- Für die Anlage des Bassins müssen die letzten Häuser des Rostocker Endes abgebrochen werden; deren Ankauf erfordert zusätzlich etwa 250.000M.
- Der bei der Baggerung des Bassins anfallende Aushub wird benötigt, das angrenzende Terrain aufzuschütten und als Standort für den Bahnhof und die Hafenanlagen herzurichten.
- Man hofft, dass das Bassin im Winter allein durch den Schiffsverkehr eisfrei gehalten wird.²⁸ (*Anm.: Diese Erwartung sollte aber nicht in Erfüllung gehen. In dem sehr strengen Winter 1890/91 kam der Schiffsverkehr für 17 Tage wegen Vereisung zum Erliegen. Die damals verkehrenden Schaufelraddampfer waren allerdings für Beschädigungen durch Eis auch besonders anfällig*).

Das Beratungsergebnis wurde öffentlich und offenbar auch angeregt diskutiert. Soweit es die Verlängerung der Bahn nach Warnemünde betraf, gab es wohl allgemeine Zustimmung. Für den dortigen Hafenbau traf das aber nicht zu, da gingen die Meinungen z. T. weit auseinander.

BARNEWITZ schreibt dazu:

„Während über die Notwendigkeit der Vertiefung der Fahrrinne und einer Verlängerung der Westmole allgemeine Einigkeit herrschte, kam es bei dem Verlangen des Lloyd, in Warnemünde ein Hafenbassin anzulegen, was allein eine sichere und bequeme Be- und Entladung der Schiffe ermöglichte, zu erheblichen Meinungsverschiedenheiten. Die heftigste Gegnerin des Bassinbaues war die Schiffergesellschaft in Rostock, die den Standpunkt vertrat, daß die halbe Million Mark Baukosten des Bassins zum Ausbau des vorzüglichen Rostocker Hafens verwendet werden sollte. Der über Rostock gehende Verkehr zwischen dem Binnenland und den Ostseehäfen sollte nicht künstlich nach Warnemünde gezogen werden. Die Waren könnten direkt über Rostock gehen, ohne irgendwelche Ver-

²⁸ Stadtarchiv Signatur 1.4.19 64

zögerung zu erleiden, wozu jedoch eine Vertiefung der Fahrrinne bis Rostock nötig sei, kurz, mit dem Gelde Rostocks sollte kein Konkurrenzhafen für Rostock gebaut werden“.

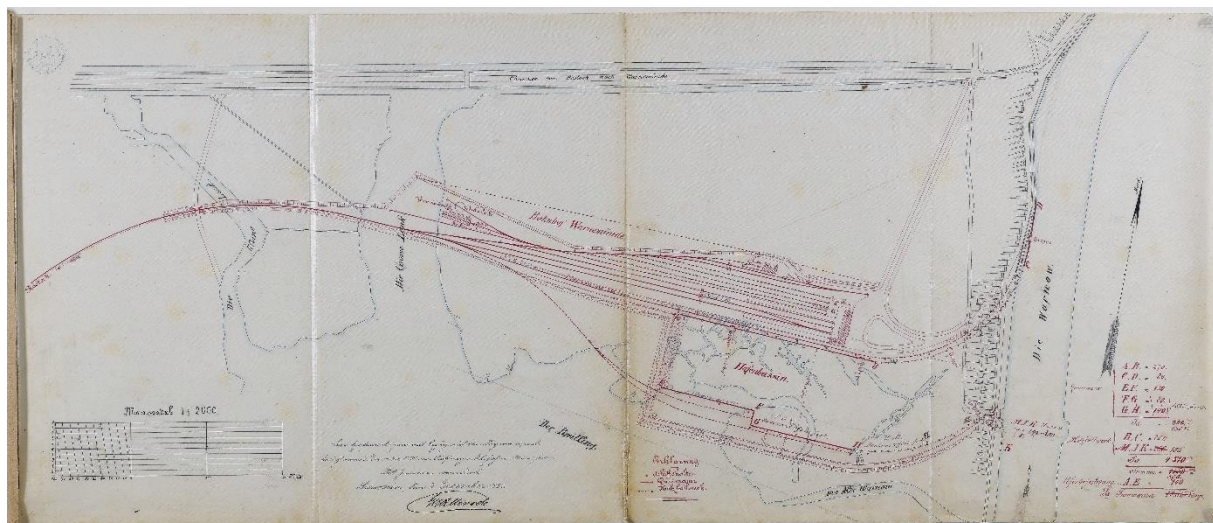


Abb. 15: Lageplan der Hafen- und Bahnbauten 1884

Im Februar 1884 begannen die Arbeiten sowohl von Neustrelitz als auch von Waren/Müritz aus. Soweit es den Bahnbau betrifft, wird auf SCHULTZ verwiesen, der ausführlich und sachkundig darüber berichtet, vor allem auch über den Bau der Warnowbrücke bei Niex, dem größten und anspruchsvollsten Bauwerk im Streckenverlauf. Der schwierigste Abschnitt hinsichtlich des Baugrunds war allerdings die Querung des Diedrichshäger Moores mit mächtigen holozänen, nicht tragfähigen Bildungen (Torfen und Mudden).²⁹

Während des Jahres 1884 liefen u.a. die bereits erwähnten Detailplanungen für die Arbeiten in Warnemünde durch FRANZIUS und MENSCH (Abb. 15). Un-

²⁹ dito

glücklicherweise schied der Vertreter der Stadt, der Hafenbaudirektor LÖHMANN, den man im Jahr davor erst eingestellt hatte, wegen schwerer Erkrankung dauerhaft aus. Die Stelle musste umgehend neu besetzt werden. Der Magistrat handelte schnell und zweckmäßig. Anstatt in ein zeitaufwändiges neues Auswahlverfahren einzutreten, entschied man sich kurzerhand für den damals Zweitplatzierten, den Wasserbauingenieur Karl Friedrich KERNER aus dem Emsland, der auch annahm und zum 1. Januar 1885 seinen Dienst antrat, den er die nächsten 30 Jahre engagiert leisten sollte (**Abb. 16**). In den „Eisenbahncommissionsacten“³⁰ findet sich ein undatierter, aber aus dem Jahr 1884 stammender (erster) Entwurf einer Vereinbarung zwischen der Stadt und der Société wegen der Verlängerung der Mole und der Anlage des Hafenbassins. Die AN wird verpflichtet, die Arbeiten projektgemäß auszuführen und die Bauwerke betriebsfertig zu übergeben. Die Gesamtkosten werden mit 1.454.860 M beziffert (Verlängerung Mole 536.000 M, Hafenbassin 918.860 M). Die Vereinbarung wurde tatsächlich im März 1885 abgeschlossen (s. dort).

In einem Schreiben des Schweriner Ministeriums vom 23. Februar 1885 an den Magistrat, ging es um Probleme, die sich beim Bahnbau durch den Lloyd abzeichneten. Es reagierte auf eine Eingabe der Ortschaften Diedrichshagen und Groß Klein, welche befürchteten, dass durch die Dammschüttung die Entwässerung des Diedrichshäger Moores und die Schifffahrt auf der Laak behindert oder ganz unterbunden würde. Das Ministerium empfahl eine Projektänderung, und zwar den Bau eines Kanals vom „Diedrichshäger See“ zur kleinen Laak mit einer Schleuse im Bahndamm.

³⁰ dito



Abb. 16: Der Wasserbauingenieur
FRIEDRICH KERNER, ab 1. Januar 1885
Hafenbaudirektor

KERNER legte daraufhin einen modifizierten Plan vor (Abb. 17). Er hatte sich inzwischen, um näher am Baugeschehen zu sein, beim Gärtner KOBROW in der Anastasiastraße 14 eingemietet.

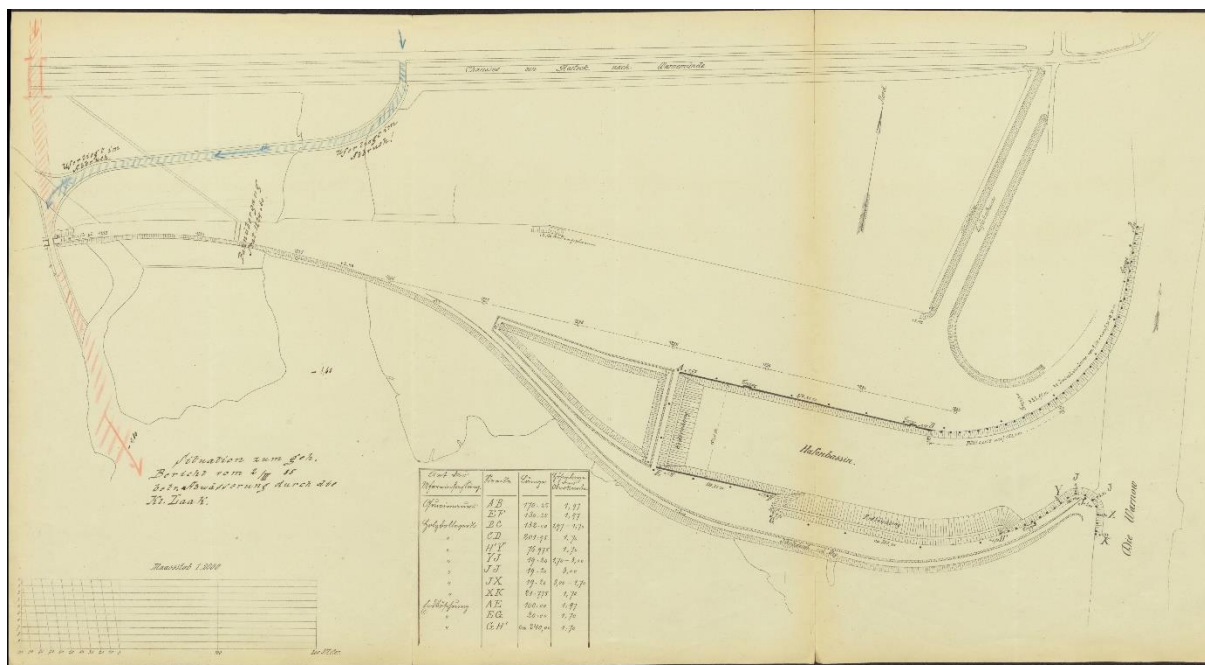


Abb. 17: Modifizierter Lageplan mit eingezeichnetem Laakkanal (KERNER 1885)

Im März kam es zum Abschluss der „*Vereinbarung zwischen der Stadt Rostock und der Société Belge de Chemin de fer zu Brüssel wegen der Ausführung der Hafengebauten zu Warnemünde*“³¹. Unterschrieben wurde sie am 9. März 1885 in Brüssel und am 24. März in Rostock. Die Verabredungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Detail geht es um die Verlängerung der Westmole und die Anlage eines Hafenbassins. Im Falle von Streitigkeiten gelten die Erläuterungsberichte der Großherzoglichen Regierung zu Schwerin vom 14.11./3.12. 1884.

³¹ Stadtarchiv Signatur 1.1.13 Bauamt 889

- Die Stadt kontrolliert durch fachkundige Beamte. Die ungehinderte Schifffahrt muss während der Bauarbeiten gewährleistet werden.
- Die Arbeiten sind bis zum 31. 12.1886 abzuschließen und die Baustellen zu beräumen. Die Mole ist allerdings bereits zum 30. Juni fertigzustellen.
- Die Stadt sorgt für Baufreiheit am Rostocker Ende und trägt die Abrisskosten für die zu beseitigenden Wohnhäuser.
- Der Sociéte' wird die Anlage eines Lorengleises für den Pferdebahnbetrieb auf Warnemünder Gebiet gestattet.
- Die Stadt zahlt an die Sociéte':
 1. Für die Verlängerung der Westmole 500.931,30 M
 2. Für das Hafenbassin 693.335,00 M

Summe 1.194.266,30 M

Die S. kann Vorauszahlung verlangen.

Der Vereinbarung waren div. Anlagen beigelegt u.a. der Situationsplan 1:2000 (**siehe Abb. 17**) und der Plan für die Verlängerung der Westmole (**Abb. 18**).

Daraufhin beauftragte man die Fa. C. & H. (Carl & Heinrich) Vering, Hannover/Hamburg mit der Baggerung des Bassins sowie den Arbeiten zur Molenverlängerung. Bei der Auftragnehmerin handelte es sich um eines der größten und leistungsfähigsten Tiefbauunternehmen des Kaiserreiches, spezialisiert auf Eisenbahn-, Hafen- und Kanalbau. Der Eigentümer Carl Hubert Vering (1834-1897) hatte einen verbesserten dampfgetriebenen Eimerkettenbagger konstruiert, den er sich patentieren ließ und der dann auch in Warnemünde zum Einsatz kam (**Abb. 19**).

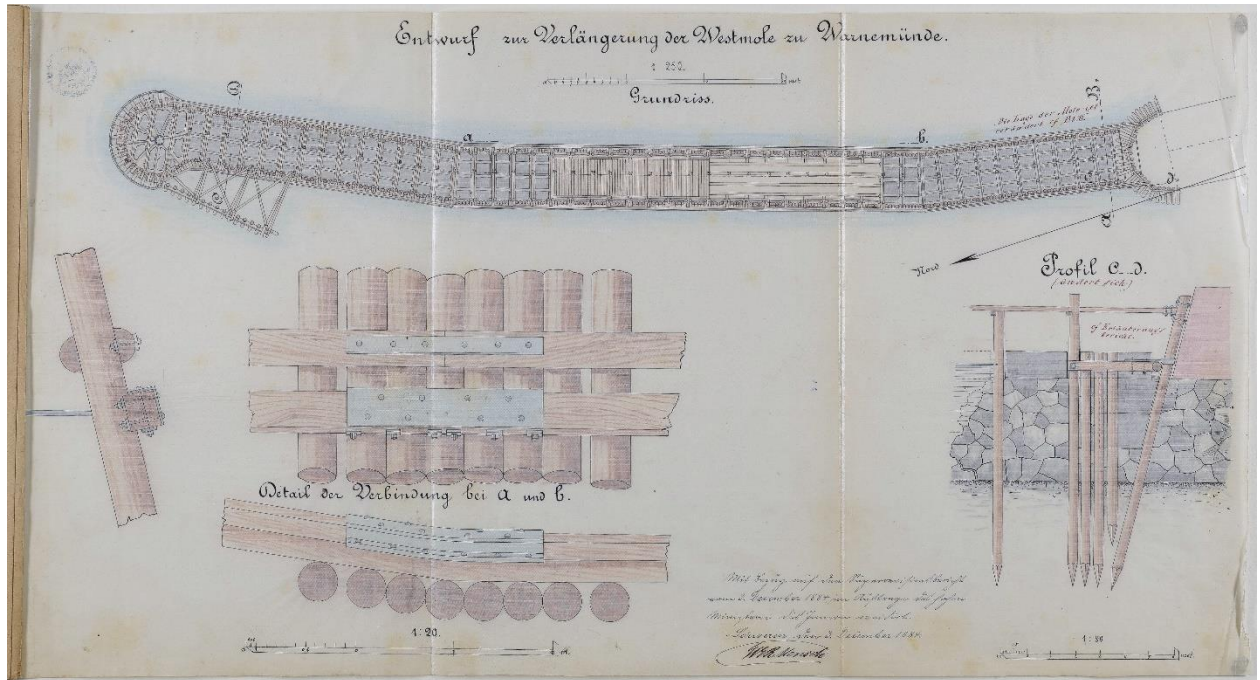


Abb. 18: Plan zur Verlängerung der Westmole, ebenfalls KERNER 1885

Insgesamt mussten 259.000 m³ ausgehoben werden. Für den Materialtransport wurde dem Unternehmen für die Zeit der laufenden Arbeiten gestattet, eine Feldbahn zwischen dem Molenkopf und dem Materiallager nahe der Baustelle am Bassin herzustellen und zu betreiben (s.o.).

Zur Materiallagerung sollten auch Teile des Großen Pagenwerder genutzt werden, die bestehenden Pachtverträge mit den aktuellen Nutzern wurden gekündigt.

Die Stadt plante für die eigene Bauüberwachung Gesamtkosten in Höhe von 22.000 M ein.

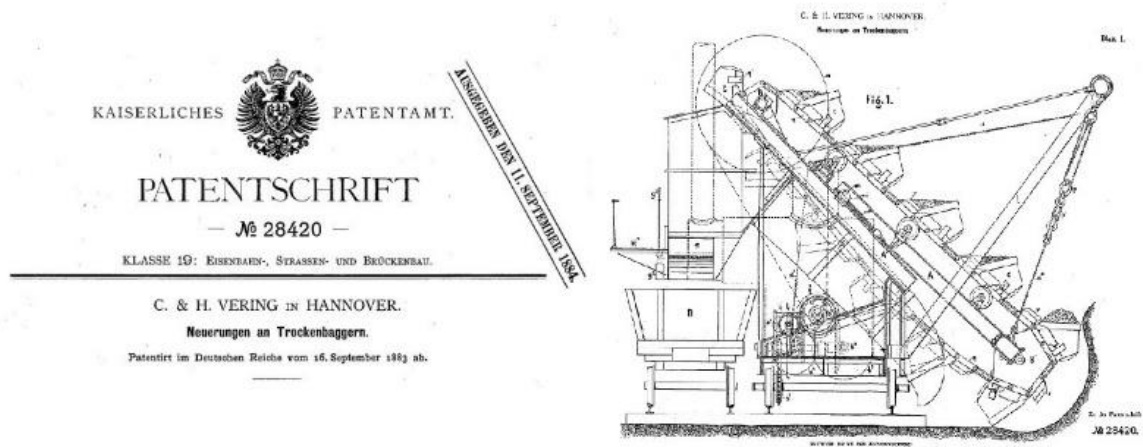


Abb. 19: Patentierter Eimerkettenbagger der Fa. Vering Hannover/Hamburg

5. Warnemünde erhält Bahnanschluss und wird Fährhafen; die Durchführung

Im Frühjahr 1885 hatte man mit den Arbeiten tatsächlich begonnen. Ein offizielles Datum ist den Akten nicht zu entnehmen. Wahrscheinlich hatte man auf die heute übliche Eröffnungsveranstaltung, den „ersten Spatenstich“, durch prominente Schipper mit verchromten Spaten, Sekt und Schnittchen verzichtet und einfach angefangen. Es kam insofern zu einer Arbeitsteilung, als die Société sich auf den Hafenaufbau (Bassin) und die Molenverlängerung, der Lloyd auf den eigentlichen Eisenbahnbau (Strecke, Bahnanlagen und Bahnhof) beschränkte,

wobei die S. als Mutter die Arbeiten der Tochter auch durch eignes Personal kontrollierte, in diesem Fall durch den belgischen Baudirektor FRESEZ.

Da die Arbeiten auf den verschiedenen Baustellen parallel liefen, kann man die bisher praktizierte, weitgehend chronologische Darstellung nicht beibehalten, sondern muss zu einer mehr objektbezogenen übergehen. Im Gegensatz zur 2. Bauphase (1900-1903), die quasi lückenlos fotografisch dokumentiert ist (s. ab Pkt. 8), gibt es für den Zeitraum 1885/86 nur wenige Aufnahmen.

Von besonderer Bedeutung waren die Arbeiten am **Bassin**, und zwar in doppelter Hinsicht: Einmal musste man das zukünftige Hafenbecken ausheben, andererseits benötigte man den Aushub um das angrenzende Gelände aufzufüllen, hochwassersicher und damit überhaupt bebaubar und/oder nutzbar zu machen, z. B. für den Bahnhof und die zugehörigen Lager- und Verkehrsflächen. Dabei profitierte man von den günstigen geologischen Verhältnissen am Standort. Die nacheiszeitlichen Bildungen, bestehend aus den fossilen Dünensanden mit einem hohen Anteil an Torfpartikeln über „stark toniger Moorerde“³² waren nur gering durchlässig, so dass der Aushub mittels Trockenbaggerung, fast ohne aufwändige Wasserhaltung erfolgen konnte.

Für den ungehinderten Fortgang der Arbeiten war der rechtzeitige Abriss der Häuser des „Rostocker Endes“ erforderlich, wie er zu Jahresbeginn vereinbart worden war (s. o.). Schon am 15. Juli meldete das Gewett³³ Vollzug, also Baufreiheit. Bis auf die 5 Häuser, welche vorerst stehenbleiben konnten, hatte man den Rest gegen Entschädigung enteignet und abgerissen. Die erhaltenen Gebäude wurden bis in die 1890er Jahre weiter als Wohnungen genutzt, danach überwiegend gewerblich. Die Bewohner hatten sich 1885 erfolgreich gegen die Enteignung gewehrt, verkauften irgendwann aber doch, wahrscheinlich wegen der

³² GEINITZ, E.: „Die geologischen Aufschlüsse des neuen Warnemünder Hafenbaues“, - Rostock 1902

³³ Gewett= Ortsverwaltung von Warnemünde

dann isolierten Lage in einem Gebiet mit gewerblicher Nutzung und damit für Sommergäste unattraktiv.

Die Baggerarbeiten der Fa. VERING liefen offenbar ziemlich reibungslos, denn in seinem Baureport vom 1. August 1885 meldete KERNER bereits den Aushub von 170.000 m³, am 8. Oktober waren es 170.400 m³. Am 30. November war das Bassin lt. K. fast fertig ausgehoben. Gegen die Warnow hatte man allerdings einen ausreichend dimensionierten Damm stehen gelassen, der zum Schluss durch Nassbaggerung beseitigt werden sollte.



Abb. 20: Schwimmbagger mit Greifer, sog. „Priestmannscher Elevator“

Am 14. Dezember 1885 berichtete die „Rostocker Zeitung“, dass die Flutung begonnen hätte und bereits ein Wasserstand von 4,60m erreicht worden wäre. Der Trockenbagger und die Feldbahnloren befänden sich schon auf dem Weg nach Hamburg und die Fa. VERING hätte bereits 120 Arbeiter entlassen. Im Gegenzug wäre der für die Beseitigung des Dammes erforderliche Schwimmbagger schon im Anmarsch und würde in den nächsten Tagen eintreffen. Wahrscheinlich handelte es sich um einen sog. „Priestmannschen Elevator“. **Abb. 20** zeigt ein derartiges Gerät. Bis zum 1. März 1886 wurden lt. Direktor MENSCH die Baggerarbeiten abgeschlossen. Insgesamt waren 249.000 m³ ausgehoben worden und die geforderten 15,5 Fuß = 4,74m Wasserstand im Bassin erreicht. Bereits am 25. April 1885 hatte KERNER über Schwierigkeiten berichtet, die sich bei den Rammarbeiten für die hölzerne Spundwand auf der S- Seite des Bassins auftraten. Bei ca. 4,60 stieß man auf den extrem harten und geschiebereichen Mergel. Nach etwa 1 bis 1,5m musste man abbrechen, weil die Rammpfähle splitterten, was die Standfestigkeit der Spundwand beeinträchtigen würde, man aber als gegeben hinnehmen musste, da es damals noch keine technische Alternative gab. Auch das Benageln der Pfähle mit Blech brachte keinen Erfolg. KERNER schlug darüber hinaus vor, diese (die Pfähle) mit Kreosot gegen Bohrwurmbefall zu schützen.³⁴

Daraufhin wurde der Plan für das Hafenbecken in puncto Uferbefestigung angepasst. Nur die westliche Seite des Bassins wurde mittels Kaimauer befestigt, die anderen nur abgebösch (s. Abb. 17). Das Vorhaben, gegenüber des Bahnhofs einen Anleger für eine Eisenbahnfähre (Trajekt) vorzubereiten, wurde deshalb und wohl auch aus Kostengründen erst einmal fallengelassen.

Während der in Warnemünde laufenden Arbeiten waren ebenfalls jene auf Falster im Auge zu behalten, denn zur geplanten Inbetriebnahme konnte es im

³⁴ Aus Holzteer hergestelltes Holzschutzmittel, in der EU verboten.

Sommer 1886 nur kommen, wenn auch dort die Dänen gleichzeitig fertig wurden. Das erforderte eine enge Abstimmung. Um sich über den aktuellen Stand persönlich zu informieren, hatten KERNER und FRESEZ bereits im Juni 1885 gemeinsam die dortige Baustelle an der Südspitze Falsters (der Ort Gedser entstand erst nach 1886 als Folge des Hafenbaus) und den bereits laufenden Fährhafen in Masnedsund auf Seeland besucht. Seitens der Dänischen Staatsbahn (DSB), der dortigen Bauherrin und späteren Betreiberin, wurde bei dieser Gelegenheit die Forderung erhoben, die Kaimauer des Bassins am Bahnhof Warnemünde auf 3m zu erhöhen, was dann auch geschah.

Der Hafenbau in Krogenhagen (gemeint ist das heutige Gedser) schritt offenbar auch planmäßig voran. Die „Rostocker Zeitung“ berichtete am 28.03.1886 ausführlich über den dortigen Stand.

Auch nach der Eröffnung der Bahn- und Fährlinie am 26. Juni 1886 (dazu später mehr) waren allerdings noch einige Nacharbeiten erforderlich. Es gab auch noch eine buchhalterische Differenz bei den Gesamtkosten (inkl. Molenverlängerung) von 18.995,92 M (Summe lt. Stadt 1.049.071, 61 M, lt. Société 1.030.075,63 M), die aber behoben werden konnte, so dass am 16. Oktober 1886 die Endabnahme durch die Stadt als Auftraggeberin und das Ministerium erfolgte und der Société die ordnungsgemäße und termingerechte Erfüllung des Auftrags bestätigt wurde.

Parallel zu den Arbeiten zur Herstellung des Bassins war auch der **Eisenbahnbau** durch den Lloyd vorangeschritten. Von Süden kommend, erreichte man im Sommer 1885 das Diedrichshäger Moor und begann mit der Dammschüttung. Am 16. Juni schlug der Erbpächter Siggelkow aus Diedrichshagen (s. o.) Alarm und beklagte sich, dass man bei dieser Gelegenheit die Große Laak zugeschüttet hätte, wodurch für ihn der Transport seines Brandkalks per Kahn unterbrochen worden wäre. KERNER reagierte umgehend und veranlasste – nach Absprache mit dem Lloyd – die sofortige Realisierung des geplanten Kanals zur Entwässerung.

rung des Diedrichshäger Moores (s. o.) mit einer Wassertiefe von 1,5m sowie des Durchlasses durch den Bahndamm, der in Gestalt des Laak- Kanals auch heute noch existiert, allerdings mit einem nachträglich veränderten Verlauf. 1885 hatte der Lloyd den Plan für den Bahnhofsneubau in Warnemünde vorgelegt (s. auch Abb. 14). Das Hauptgebäude war architektonisch sozusagen der Rostocker „Centralbahnhof“ en miniature (**Abb. 21**).



Abb. 21: Der alte Bahnhof in Warnemünde, das Abfertigungsgebäude

Offenbar hatte man mit den Arbeiten bereits im Frühjahr jenes Jahres begonnen, denn am 30. Oktober berichtete die „Rostocker Zeitung“ ausführlich über deren Fortgang, u. a. dass dieses (das Bahnhofsgebäude) schon ziemlich rohbau fertig wäre und man den Nordflügel bereits gerichtet hätte. Auf jeden Fall war man zur Eröffnung fertig.

Allerdings musste man bald nach Inbetriebnahme nachbessern. Einige „Standespersonen“ (also die damaligen Promis) hatten bemängelt, dass man auf dem Weg vom Bahnhofsgebäude zum Schiff der Witterung ausgesetzt wäre. Flugs wurde eine Überdachung nachgerüstet. Außerdem stellte sich heraus, dass die Liegezeit der Fährdampfer für das Be- und Entladen des Gepäcks und vor allem der sonstigen Fracht zu knapp bemessen wäre. Ein Kran mit 3 Tonnen Tragkraft sollte da Abhilfe schaffen, was aber die Verstärkung der Kaimauer erforderte. Damit war dann allerdings ein zufriedenstellender Zustand erreicht, der aber durchaus allgemein als Provisorium betrachtet wurde, da man nach wie vor die Eisenbahnfähre als endgültige Lösung anstrebte (s. **Abb. 22**).



Abb. 22: Der Fährdampfer „Kaiser Wilhelm“ vor dem alten Warnemünder Bahnhof

Ein Problem gab es in diesem Zusammenhang auch nach Inbetriebnahme des Fährbahnhofs allerdings doch, dessen Straßenanbindung. Noch im August 1886 forderten die Stadt und auch die Vertreter der Quartiere sehr nachdrücklich, dass der Damm zur Chaussee und zum Ortskern (heute „Alte Bahnhofsstraße“) nun endlich aufgeschüttet würde, was dann auch geschah.

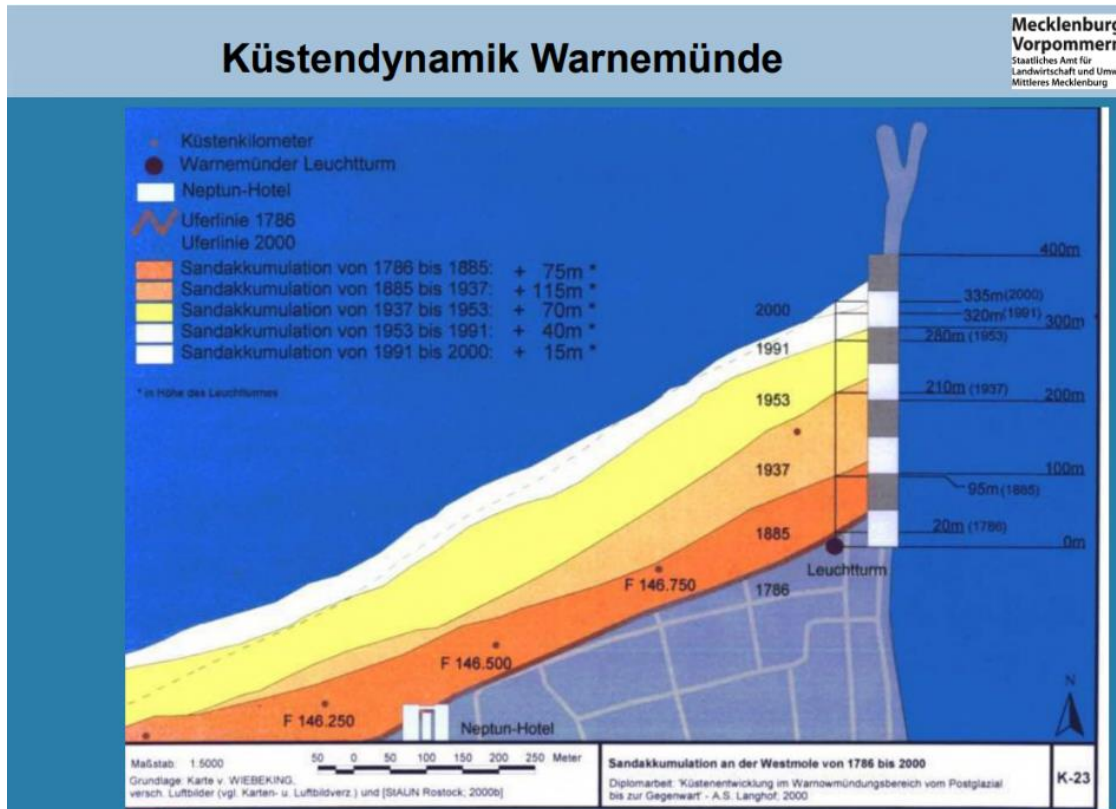


Abb. 23: Der Küstenzuwachs vor der Westmole

Neben dem Bau des Bassins betrieb die Société auch die **Molenverlängerung**. Diese wurde wegen des permanenten K stenzuwachses durch die Sandablage-

zung vor der Westmole unumgänglich. Zwischen 1786 und 1885 hatte sich die Strandlinie hier immerhin um 75m nach Norden verschoben (s. **Abb. 23**).³⁵ Mittelfristig war damit die Versandung der Warnowmündung und die Blockierung der Ausfahrt zu befürchten, weshalb die Verlängerung der Westmole um 400 Fuß geplant wurde (s.o.).

Die Arbeiten begannen tatsächlich im Sommer 1885 durch ortsansässige Nachauftragnehmer. Das Material (vor allem Bauholz und skandinavische Natursteine wurden größtenteils auf dem Großen Pagenwerder gelagert und mittels Feldbahn zur Baustelle transportiert (s. o.).

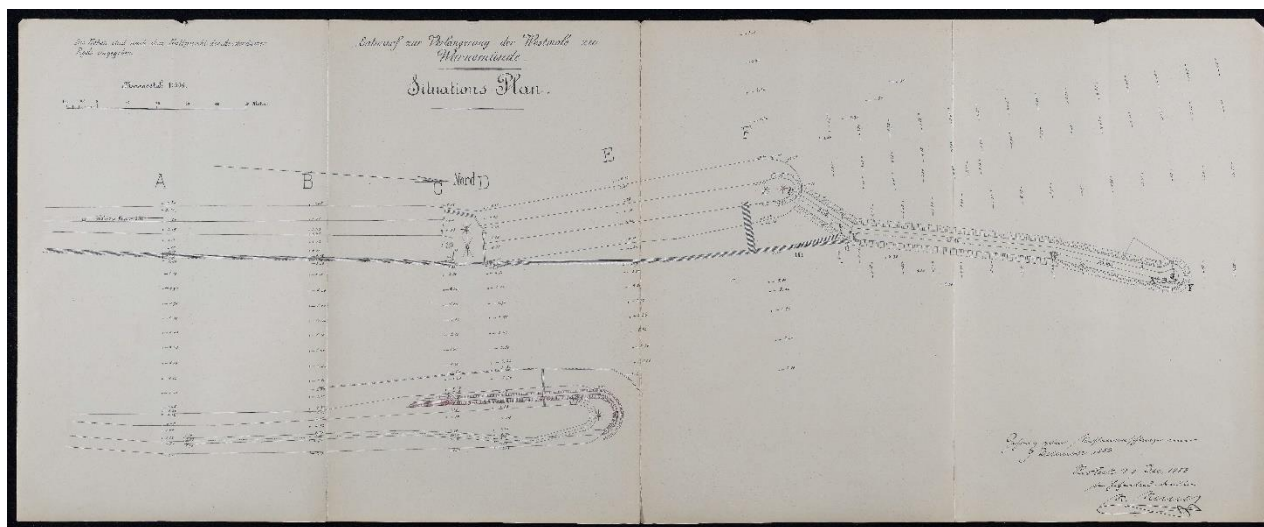


Abb. 24: Aktualisierter Plan zur Verlängerung der Westmole

In einem Baureport vom 1. August 1885 attestierte KERNER den ordnungsgemäßen Verlauf der Arbeiten an der Westmole.³⁶ Am 22. Oktober erfolgte eine

³⁵ STALUM Rostock

³⁶ Stadtarchiv Signatur 1.1.13 Bauamt 906 Bd.1

vorläufige Abnahme durch den Regierungsbaumeister TIBURTIUS seitens des Schweriner Ministeriums. Die weitgehende Fertigstellung erfolgte im Frühjahr 1886 (s. **Abb. 24**). Der erreichte Stand wurde aber von mehreren Seiten durchaus kritisch bewertet, so das Restarbeiten noch bis zum Jahresende erforderlich waren.

Dementsprechend berichtete der Lloyd am 7. Juli 1886, dass man mit einem inzwischen vom Stettiner Vulcan übernommenen Dampfer (Name und Datum werden nicht genannt) versuchsweise die Einfahrt befahren hätte. Der Zustand wäre unbefriedigend, sogar gefährlich und eine umgehende Behebung der Mängel dringend erforderlich. Im Detail ging es wohl um Pfähle im Bereich des Fahrwassers, die im Zuge der Bauarbeiten gerammt, danach aber nicht entfernt wurden. An denen könnten die Schaufelräder der Dampfschiffe beschädigt werden.

Am 30. November schrieb das Gewett an das städtische Bauamt und kritisierte die Aufstellung einer zweiten Bake auf dem Molenkopf. Das wäre ein Eingriff in die „Kompetenz“ des Gewetts und hätte dem „schiffahrttreibendem Publikum“ rechtzeitig bekannt gemacht werden müssen. Die Bake wäre- auch nach Ansicht des Lotsenkommandeurs- sofort wieder zu entfernen. Aber schließlich einigte man sich gütlich: Die neue Bake blieb erhalten und die alte wurde entfernt, um Irrtümern vorzubeugen.

Ende des Jahres 1886 (23. Dez.) unterbreitete KERNER einen Vorschlag nebst Kostenvoranschlag: Zur Erleichterung der Einfahrt der Segelschiffe bei ungünstigen Windverhältnissen sollten auf den beiden Molen insgesamt 3 Gangspills aufgestellt werden (s. **Abb. 24**). Das Vorhaben wurde genehmigt, die Ausführung verzögerte sich allerdings wegen Lieferschwierigkeiten des Herstellers.

Für den regulären **Fährbetrieb** wurden zwei baugleiche Schaufelraddampfer bei der Stettiner Vulkanwerft in Auftrag gegeben, die „Kaiser Wilhelm“ und die

„König Christian“ und auch rechtzeitig geliefert (s. Abb. 22).³⁷ Als Reserve stand der kleinere, auf der Schichau-Werft in Elbing erbaute „Großherzog Friedrich Franz“ zur Verfügung.

Man hatte alles in allem – abgesehen von einigen kleineren Problemen – das Vorhaben fristgerecht verwirklicht und das zu den geplanten Kosten, heute schwer vorstellbar.

Die Herstellung des Bahnanschlusses und die Aufnahme des Fährbetriebes waren natürlich Thema in der örtlichen Presse, in unserm Fall der „Rostocker Zeitung“. Über die festliche Eröffnung in Anwesenheit der damaligen Prominenz wurde ausführlichst berichtet. Aber scheinbar wurde der reguläre Betrieb erst am 1. Juli aufgenommen, denn unter diesem Datum meldete man die Ankunft des ersten Schnellzugs aus Berlin, weiterhin, dass ein Teil der Passagiere die Reise mit der „Kaiser Wilhelm“ unter Kapitän ZEYSSIG nach Falster fortgesetzt hätte, während die in Warnemünde verbleibenden mittels „*komfortabelst eingerichteter Hotelwagen*“ in die Unterkünfte gefahren worden wären. Es wurde besonders hervorgehoben, dass (vor allem die dänischen) Passagiere sich lobend über die vorzügliche Qualität des Franziskaner Biers der Rostocker Brauerei Schwarck & Kröger, ansässig in der Lagerstraße 10, äußern würden, welches an Bord der Fährschiffe ausgeschenkt wurde.

Auch die „Berlingsche Zeitung“ („Berlingkse Tidende“) Kopenhagen (damals wohl die bedeutendste dänische Tageszeitung) berichtete am 4. Juli sehr positiv und wertete die neue Verkehrsverbindung als deutliches Zeichen für eine Wiederannäherung Dänemarks und Deutschlands nach dem Krieg von 1864, der ja erst 20 Jahre zurück lag und dessen Ausgang die Unterlegenen immer noch

³⁷ Angaben lt. BARNEWITZ: „Länge 58m, Breite 6,5m, Tiefgang 2,5m, Maschine 850 PS, Schnelligkeit 12 Knoten, aufzunehmende Personenzahl 500. Beide Schiffe wurden 1903 nach Odessa verkauft.“

schmerzen musste. Schließlich hatte man ein Drittel des Staatsgebietes und auch der Staatsbürger eingebüßt.

Was anhand der vorliegenden Unterlagen bisher nicht zu klären war: Die Zahl der eingesetzten Arbeitskräfte, deren Herkunft und Unterbringung. Weil damals – abgesehen von der Baggerung – fast alle Arbeiten nur per menschlicher und auch tierischer Muskelkraft und mit Schippe, Spaten, Spitzhacke, Schiebkarre und Sturzkarren erledigt werden konnten, ist davon auszugehen, dass auf den 3 Baustellen einige Hundert Leute und etliche Pferde beschäftigt waren, die aus der ortsansässigen Bevölkerung bei Vorhaben dieser Größenordnung nicht ohne weiteres zu rekrutieren waren, also aus anderen Teilen Deutschlands und sogar den Nachbarländern stammten, damals häufig aus Italien. Davon ist auch hier auszugehen. In den städtischen Akten und den sonstigen Quellen findet man auch keine Hinweise, wo diese 1885/86 untergebracht waren. In Warnemünde auf jeden Fall nicht!!! Klarheit könnten die betrieblichen Unterlagen der beauftragten Unternehmen bringen, die aber durchweg nicht mehr existieren.

Rund 15 Jahre später nennt KERNER eine Zahl von durchschnittlich 375 Arbeitskräften auf den städtischen Baustellen des laufenden Hafenumbaus (s. S. 45).

6. Warnemünde hat Bahnanschluss und ist Fährhafen

Mit der Anbindung des „Fleckens“ an der Warnowmündung an das mitteleuropäische und das skandinavische Verkehrsnetz verbesserten sich die Möglichkeiten für dessen weitere Entwicklung auch als Badeort deutlich. Das erfolgte aber mit einer gewissen Verzögerung, denn die Aufstockung der Übernachtungskapazität erforderte (neben Kapital) auch Zeit: Nennt MAHN 1880 19 Beherber-

gungsbetriebe (Hotels, Gasthäuser) sind es 1896 schon 29.³⁸ Die Zahl der Badegäste verdreifachte sich in dieser Zeit annähernd (1882= 3.964; 1896= 11.587).³⁹



Abb. 25: Das Hotel Caneppele

Unter den Hotel-Neubauten befand sich auch das „Hotel Caneppele“ nahe dem Leuchtturm (**Abb. 25**). Dieses war um 1890 durch Cesare Caneppele erbaut worden, der aus dem italienischen Trentino stammte, 10 Jahre zuvor als

³⁸ Adressbuch Warnemünde

³⁹ Lt. BARNEVITZ 1882= 3.964; 1895= 11.587

Schachtmeister beim Hafenbau in Warnemünde arbeitete und hier „hängenblieb“. Er heiratete eine Warnemünderin, betrieb im Haus seiner Schwiegereltern (Am Leuchtturm 6) ab 1887 eine Weinhandlung und erweiterte diese bereits 3 Jahre später zum Hotel. Nachkommen leben evtl. noch am Ort?

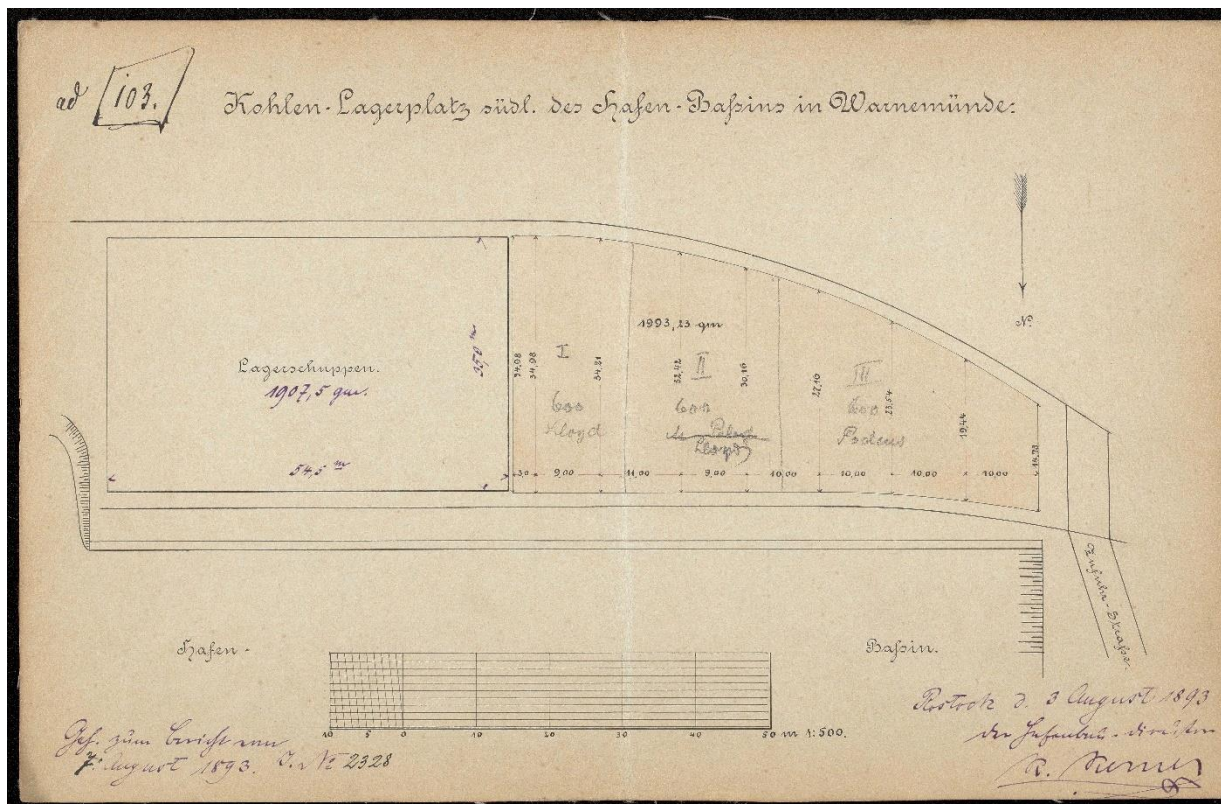


Abb. 26: Die Kohlelagerplätze am Bassin

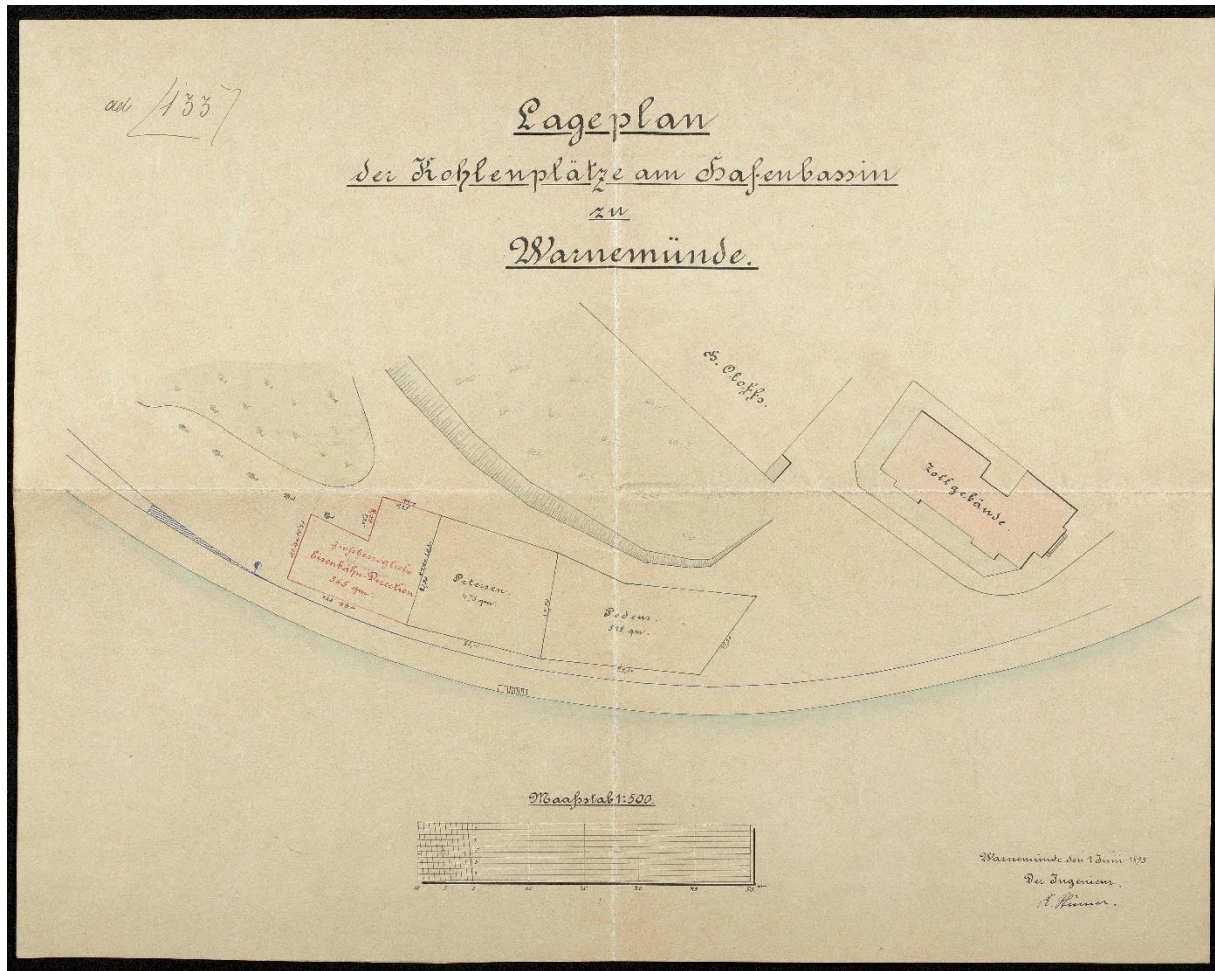


Abb. 27: Der Zuckerschuppen und weitere Lagerplätze

Durch den Hafenbau in Warnemünde (Bassin) 1885/86 entstanden Lagerflächen, die vor allem für zwei Branchen interessant waren: für die Kohleim- und die Zuckerexporteure. Diese waren vor allem deshalb begehrt, weil sie gegenüber

dem Rostocker Stadthafen den Vorteil der größeren Tiefe des Hafenbeckens (4,70m), des direkten Bahnanschlusses und der weitgehenden Eisfreiheit hatten. So entstanden am Bassin mehrere „**Kohlen-Lagerplätze**“, vor allem für den Lloyd selbst (**Abb. 26 und 27**).

Dieser benötigte für die Bekohlung der Lokomotiven und der Fährschiffe doch eine beträchtliche Menge feste Brennstoffe und für diese entsprechende Lagerkapazität.

Außer dem Lloyd gab es noch weitere Nutzer. Neben der Fa. Martin Petersen, Rheederei, Korn- und Kohlengeschäft, Gr. Mönchenstr. 23, war es der in Warnemünde geborene, nun aber in Wismar mit seiner Kohlen- und Holzhandlung „geschäftsansässige“ Heinrich Wilhelm Podeus, der u.a. auch eine Niederlassung in Rostock besaß und später als Waggonbauer von sich reden machte.

Mit der Kohlelagerung am Bassin lief es allerdings nicht durchweg unproblematisch. Bald nach dessen Fertigstellung hatte Petersen auf einem Grundstück nahe der erhaltenen Häuser 1-5, Kohle gelagert, was zu Streitigkeiten mit den Anwohnern führte. Diese beschwerten sich (wahrscheinlich zu Recht), dass ihre Wohnräume ständig durch Kohlenstaub verdreckt würden und sie die Fenster nicht mehr öffnen könnten. P. ließ es nicht zum Rechtsstreit kommen, sondern bat den Rat um Zuweisung eines anderen Lagerplatzes.

Am 13. April 1892 teilte Petersen dem Gewett (Warnemünder Verwaltung) mit, dass man beabsichtige, am Bassin ein ständiges Lager für den Zuckerexport zu errichten. Zwar besitze man bereits in Rostock einen entsprechenden Speicher, der Standort Warnemünde böte aber einige Vorteile (s.o.). Fertiggestellt wurde die Lagerhalle (als „**Zuckerschuppen**“ bezeichnet) im Jahr 1893. Bauherrin war lt. im Stadtarchiv vorliegendem Plan⁴⁰ allerdings die Fa. Commerzienrath Wilhelm Scheel, Materialwarenhandlung en gros, Wagenfettfabrik, Gr. Mön-

⁴⁰ (Signatur 1.1.12.2 226 Bd. 2)

chenstr. 29. Das erstaunt nicht, denn schließlich war Scheel Aktionär und Mitglied des Aufsichtsrates der Rostocker Aktien-Zuckerfabrik, gelegen an der Neubrandenburger Str. (damals Kessiner Chaussee). Diese war 1884 in Betrieb gegangen. Ein Teil der Produktion wurde offenbar über die Ostsee vor allem nach Skandinavien ausgeführt.

Das Lager wurde dann aber von beiden Unternehmen genutzt. In den städtischen Akten wird noch eine dritte Nutzerin/Mieterin genannt: Fa. Ludwig Hartmann, Materialwaren- und Speditionsgeschäft.⁴¹ In der Lagerhalle, deshalb gelegentlich auch als „**Zollschuppen**“ bezeichnet, erfolgte zudem die Zollabfertigung. Das Zollamt (ebenfalls Baujahr 1893) lag ja nur wenige hundert Meter entfernt. Die **Abbildung 28** (Schrägluftbild) zeigt im Vordergrund den Zuckerschuppen etwa 1930. 1940 wurde das Gelände östlich des Bassins durch die Kriegsmarine-Werft Kiel übernommen, die Lagerhalle durch das alliierte Bombardement beschädigt (s. Luftbild Marburg) und in der Folgezeit abgerissen, die Fläche durch die Warnow Werft neu überbaut (s. SU-Luftbild 1953).⁴²

1894 kam es bei **Bahn und Fähre** zu einem **Betreiberwechsel**. Im Zuge der seit 1890 laufenden Verstaatlichung wurde zum 1. April jenes Jahres auch der Lloyd von der neuen, (staatlichen) Eisenbahngesellschaft, der **Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn (MFFE)** übernommen. Die Privatisierung des Eisenbahnnetzes im Jahr 1875 war damals letztlich die Folge leerer öffentlicher Kassen gewesen. In der nächsten Zeit traten aber die Nachteile zutage, welche das System der Privatbahnen nun einmal hatte, so dass der Landtag 1890 beschloss, diese durch Aktienkäufe wieder zu übernehmen.⁴³

⁴¹ Stadtarchiv Signatur 1.1.12 226 (114)

⁴² Geoport HRO

⁴³ L. SCHULTZ



Abb. 28: Schrägluftbild von ca. 1930, zeigt u.a. den Liegeplatz der Reservefähre im Bassin

Ende 1894 beschwerten sich die Bewohner des Rostocker Endes beim Rat massiv über den Lärm des Bahnbetriebes⁴⁴ und darüber, dass dieser zu einem massiven Rückgang bei der Vermietung an Sommergäste führen würde. Der Rat versprach, sich an die MFFE wegen Abhilfe während der Saison zu wenden. Ob dies tatsächlich geschah und mit welchem Ergebnis, ist den Akten nicht zu ent-

⁴⁴ Schreiben vom 19. Dezember

nehmen. (Anm.: Ab 1895 ist der städtische Schriftverkehr teilweise schon mit Maschine geschrieben).

In einem Punkt hatten die bisher geschilderten Maßnahmen allerdings keinerlei Verbesserung gebracht, der **Wasserversorgung**. Die Qualität des Trinkwassers war immer wieder ein Kritikpunkt der Badegäste. So zitiert BARNEWITZ einen Brief Fontanes an seine Tochter aus dem Jahr 1870, in dem der den üblen Beigeschmack des Kaffees bemängelt, allerdings auch den Fischgestank beklagt, der wohl ab und an vom Strom durch den Ort zog. Außerdem beschreibt er die damit im Zusammenhang stehenden Probleme, die sich aus der örtlichen Geologie ergaben. Im nördlichen Teil (Georginenplatz und Umgebung) standen die Hausbrunnen in den Dünensanden und förderten versickertes Niederschlagswasser erträglicher Qualität. Im Rest standen sie in den holozänen Bildungen (Dünensande mit hohem Organogenanteil in Form von Torfpartikeln) des Diedrichshäger Moores, waren wegen der schlechten Durchlässigkeit (s. Pkt. 5) allerdings wenig ergiebig. Das Wasser war außerdem stark eisenhaltig, durch Humine gelegentlich gelb gefärbt, z. T. brackig und stank teilweise auch nach Schwefelwasserstoff. Es führte bei Kindern und Erwachsenen mit eher schwacher Gesundheit zu schweren Verdauungsstörungen („Warnemünder Krankheit“).

Hinzu kam häufig noch eine hohe Keimbelastung. Am 21. März 1887 teilte der bekannte Rostocker Mediziner Prof. Thierfelder (Thierfelder Straße), dem Stadtphysikus Dr. Lesenberg mit, dass er eine Probe Warnemünder Brunnenwassers (Standort nicht genannt) auf diese untersucht hätte und zu dem Ergebnis gekommen wäre, dass das Wasser wegen der extremen Keimbelastung weder für den Hausgebrauch noch zur Bereitung von Tierfutter verwendet werden sollte! Das Ergebnis spricht für sich, verwundert letzten Endes aber nicht, wenn man

bedenkt, dass auf den engen Innenhöfen der Grundstücke in Alt Warnemünde, Brunnen, Misthaufen, Klärgrube und Abtritt einträchtig nebeneinanderlagen.⁴⁵ Neben den Brunnen auf den Privatgrundstücken gab es auch 13 städtische Pumpen, die im öffentlichen Straßenraum standen.⁴⁶ **Abb. 29** zeigt ein Beispiel (Standort lt. Eschenburg: Friedrich-Franz-Str. 32, Hinterhaus).



Abb. 29: Eine städtische Pumpe vor dem Haus Friedrich-Franz-Str. 32

⁴⁵ Stadtarchiv Signatur 1.1.3.15 (227)

⁴⁶ K. BASTIAN.: „Alles fließt“; - Redieck & Schade, Rostock 2003

In der Folgezeit finden sich in den städtischen Akten⁴⁷ weitere Hinweise auf die schlechte Wasserqualität und die Versuche, den Ort aus dem näheren Umfeld mit gutem Grundwasser zu versorgen.

Eugen GEINITZ (damals Direktor der Großherzoglichen Mecklenburgischen Geologischen Landesanstalt) schilderte 1891 diese Probleme ebenfalls und berichtete über die Versuche, sie durch tiefere Bohrungen zu lösen, was aber durchweg misslang.⁴⁸ Entweder die Bohrungen, ausgeführt mit der damals verfügbaren, sehr primitiven Bohrtechnik (Dreibock und Muskelkraft), wurden häufig in dem schwer zu bohrenden, geschiebereichen Mergel fest und mussten aufgegeben werden oder trafen nur abgedeckte Wasserleiter mit versalzener Wasser an. GEINITZ empfahl zukünftig im Bereich der Grundmoräne, also im Raum Diedrichshagen-Elmenhorst-Stoltera zu suchen.

Am 31. März 1894 schrieb die Abteilung IV. des Stadtbauamts in Sachen Wasserversorgung Warnemünde an den Rat. Man führte an, dass gründliche Untersuchungen die Berechtigung der fortgesetzten Klagen über die Wasserqualität ergäben hätten. Die Suche nach gutem Grundwasser im Raum W. wäre bisher leider erfolglos geblieben. Unter diesen Umständen käme wohl nur eine Versorgung aus Rostock in Betracht. Die Anschlusskosten würden sich laut Kalkulation des Hafenbaudirektors KERNER auf 240.000 M belaufen. An den jährlichen Betriebskosten hätte der Ort einen Anteil in Höhe von 16.000 M zu tragen.

Lt. LÜBKER gewann der Lloyd das Speisewasser für die Versorgung der Dampfkessel von Loks und Fährschiffen aus der Laak.⁴⁹ Auf dem KERNER-SCHEN-Plan vom 3. Dezember 1884 erscheint die erforderliche Wasserstation.

⁴⁷ Stadtarchiv Signatur 1.1.12.2 (1318)

⁴⁸ Mittheilungen der Mecklenburgischen Geologischen Landesanstalt: „Die Brunnenbohrungen in Warnemünde“; - Rostock 1891

⁴⁹ R. Lübker: „Alles fließt. Aber wohin?“; - Redieck & Schade, Rostock 2016

6 Monate später, am 20. Oktober, reagierte das Gewett, indem es gegenüber dem Rat Zweifel äußerte, dass diese Summe aufgebracht werden könnte, da nur ein kleiner Teil der Hausbesitzer sich freiwillig anschließen würde. Außerdem wäre die wirtschaftliche Lage des Badeorts momentan nicht gerade günstig. Die Versorgung mit gutem Trinkwasser wäre zwar wünschenswert, aber unbezahlbar.

Eine Versorgung aus dem Rostocker Netz war allerdings erst möglich, wenn der Turm des neuen Wasserwerks (seit 1893 in der Talstraße ansässig, davor auf dem Gelände des Gaswerkes) fertiggestellt war. Das geschah 1903.

Als Übergangslösung organisierte man bis dahin eine TW-Versorgung von Rostock aus per Schiff. Jeden Morgen kam ein „Wasserboot“ im Schlepp des ersten fahrplanmäßigen Warnowdampfers. Das Wasser wurde dann durch einen pferdegezogenen Tankwagen im Ort verteilt. 10l kosteten anfangs 5 Pfg., später gab es nur 9l Trinkwasser für denselben Preis.⁵⁰ Aber offenbar profitierten von diesem Service überwiegend nur die Sommergäste, denn die Rostocker Zeitung meldete 1901: *„Seit dem 15. d. M. (gemeint ist der Juni) fährt wiederum, wie alljährlich in der Saison, ein Wagen mit Trinkwasser von den Rostocker Wasserwerken durch die Straßen.“*⁵¹

Auch in den Folgejahren (nach 1894) finden sich in den Akten sowohl weitere Klagen über die Wasserqualität als auch Hinweise darauf, dass man versuchte, nahe des Ortes Grundwasser guter Qualität und ausreichender Menge zu finden, wohl in der Hoffnung, auf diesem Wege zu einer kostengünstigeren Lösung zu gelangen.

So hatte GEINITZ vorgeschlagen (Schreiben Gewett an Rat vom 20. Nov. 1895), auf der Feldmark Groß Klein intensiv nach Grundwasser zu suchen, um W. eines Tages von dort zu versorgen.

⁵⁰ s. Barnewitz S. 305

⁵¹ Nr. 276 (Abend-Ausgabe) vom 17.6.1901

Am 2. August 1898 beschwerte sich ein Otto Müller bei der Vogtei über den ekelerregenden Geruch des Wassers aus der öffentlichen Pumpe Moltke-/Ecke Wachtlerstr. Das Hygieneinstitut der Uni Rostock schrieb dazu am 08. 08.: „Nach diesem Befund ist das Wasser des betreffenden Brunnens stark verunreinigt und zu Trinkzwecken gänzlich ungeeignet.“ Das Institut verfügte auch die Schließung des Brunnens auf dem Grundstück Am Strom 107. (Anm.: 1886 hatte man Straßennamen und Hausnummern eingeführt).

Das Problem war offenbar publik geworden, denn ein Ingenieurbüro Heinrich Scheven aus Bochum bot seine Hilfe an und verwies auf seine Fachkompetenz. 1902 hatte der Hofbrunnenbaumeister Friedrich Niemann, Wismarsche Str. 58, der ein Angebot für die „Erbohrung von Trinkwasser in Warnemünde“ vorgelegt hatte, auf eigenes Risiko gebohrt, stellte die Bohrung bei 70m allerdings ein, nachdem er auf keinen ergiebigen Wasserleiter gestoßen war. Einen weiteren Versuch unternahm er nicht.

Auch der Brunnenbaumeister Staben (Neu-Bramowstr.5) versuchte vergeblich das Problem zu lösen und unterbreitete noch am 7. November 1902 einen entsprechenden Vorschlag, der aber keine Beachtung mehr fand.

Denn, nachdem das „Directorium der Gas-, Wasser- und Electricitätswerke“ am 25. September 1902 erklärt hatte, dass die städtischen Versorgungsbetriebe nun in der Lage wären, Warnemünde mit Trinkwasser aus dem neuen Wasserwerk an der Schwaaner Chaussee zu versorgen, entschieden sich Rat und Bürgervertretung schließlich doch endgültig für den Anschluss des Badeortes an das Rostocker Netz. Die Kosten wurden durch KERNER mit nun 230.000 M veranschlagt.⁵² Am 29. November wurde das „Stadtkassendepartement“ angewiesen, diese Summe im Folgejahr bereitzustellen⁵³.

⁵² Stadtarchiv 1.1.3.23 247 Bd. 1, Nr.15

⁵³ Stadtarchiv 1.1.3. Bauamt,1505

Der Bau eines zwischenzeitlich mal geplanten, eigenen Wasserturms (Kombination Leucht-/Wasserturm, Entwurf Büro Rosenfeld Berlin 1894) in Warnemünde war nicht mehr erforderlich (**Abb. 30**).

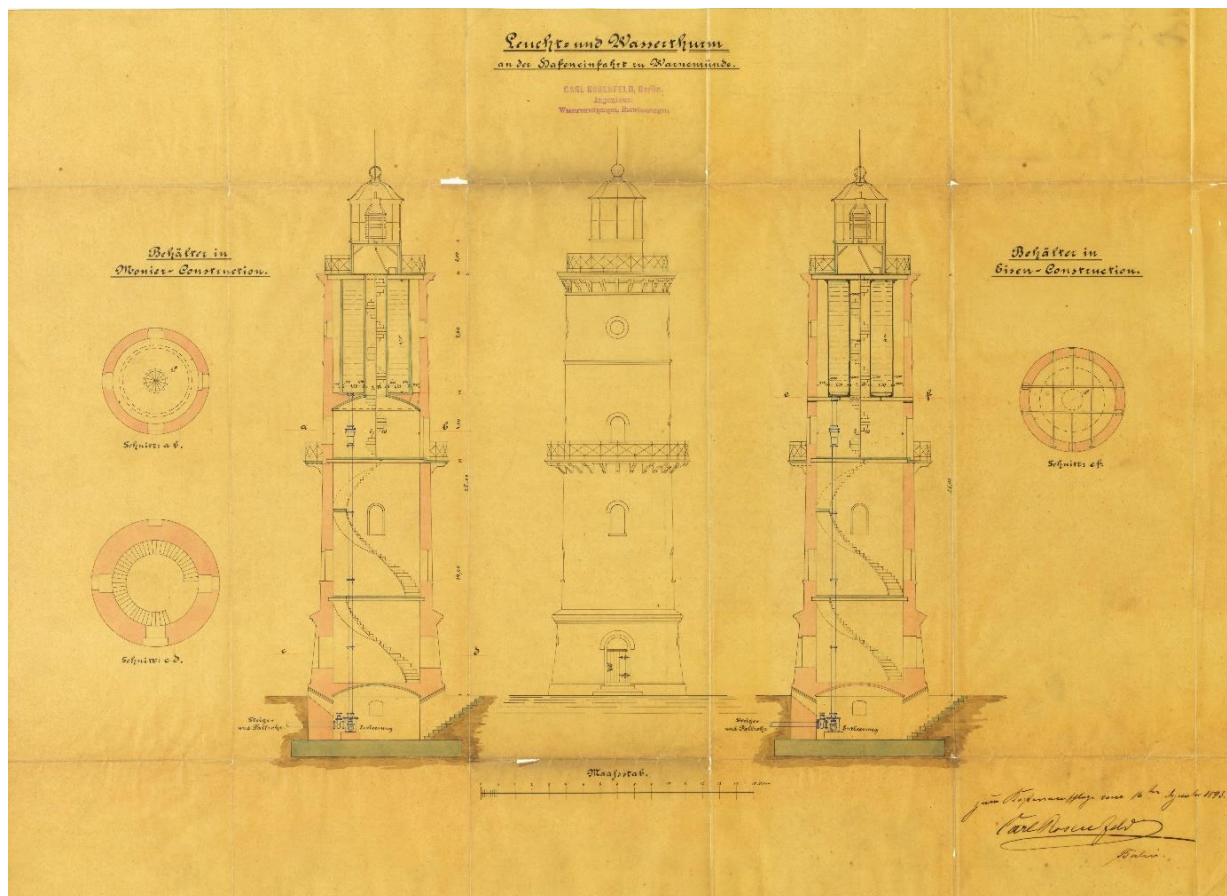


Abb. 30: Der geplante, aber nicht realisierte Leucht-/ Wasserturm

Die Bürgervertretung hatte unter der Bedingung zugestimmt, dass bei dieser Gelegenheit auch das „Abfuhrwesen“, also die Abwasserentsorgung,

zufriedenstellend gelöst würde. Glaubt man LÜBKER – und es gibt keinen Grund ihm nicht zu glauben – war dessen Zustand tatsächlich beklagenswert⁵⁴. Es existierten seit den 1860er Jahren die Anfänge eines Sielnetzes für Regen- und Schmutzwasser, welches diese ungeklärt in den Strom einleitete. Die Fäkalien mussten in wasserdichten Behältern oder Gruben gesammelt werden, die wöchentlich auf Kosten des Hausbesitzers geleert wurden. Bis zu einer zufriedenstellenden Lösung des Abwasserproblems sollte es allerdings noch 10 Jahre dauern.

Die Nachricht über die geplante Maßnahme verbreitete sich deutschlandweit. Die Akten des Bauamtes enthalten zahlreiche Annoncen von Fachfirmen, die daraufhin ihre Produkte (z. B. Druckgussrohre) und Leistungen anboten.

Mit der Materiallieferung wurde schließlich das Deutsche Gasröhren-Syndikat AG, Cöln, mit den Vermessungsarbeiten, der Absteckung der Trasse und der Bauleitung das Büro Carl Rosenfeld, Berlin beauftragt.

Am 26. März 1903 informierte das Directorium den Rat, dass man mit dem Bau der Anschlußleitung am Doberaner Platz/Ecke Stampfmüllerstr. begonnen habe. Die Trasse verlief in Richtung NW über die Gemarkungen Bramow, Marienehe und Evershagen, kreuzte die Bahn bei km 120 südlich des damaligen Haltepunkts Schmarl (heute S- Bahn Lütten- Klein), verlief dann entlang der Chaussee und endete an der Warnemünder Poststraße.

Bei der Anschlussleitung handelte es sich um Graugussrohre mit einer Nennweite von 200mm. Zeitgleich zum Bau der Trasse Rostock-Warnemünde lief die Leitungsverlegung im Ort selbst. **Abb. 31** zeigt das damalige Netz, ebenfalls aus solchen Gussrohren unterschiedlichen Kalibers bestehend.

⁵⁴ R. Lübker: „Alles fließt. Aber wohin?“; - Redieck & Schade, Rostock 2016

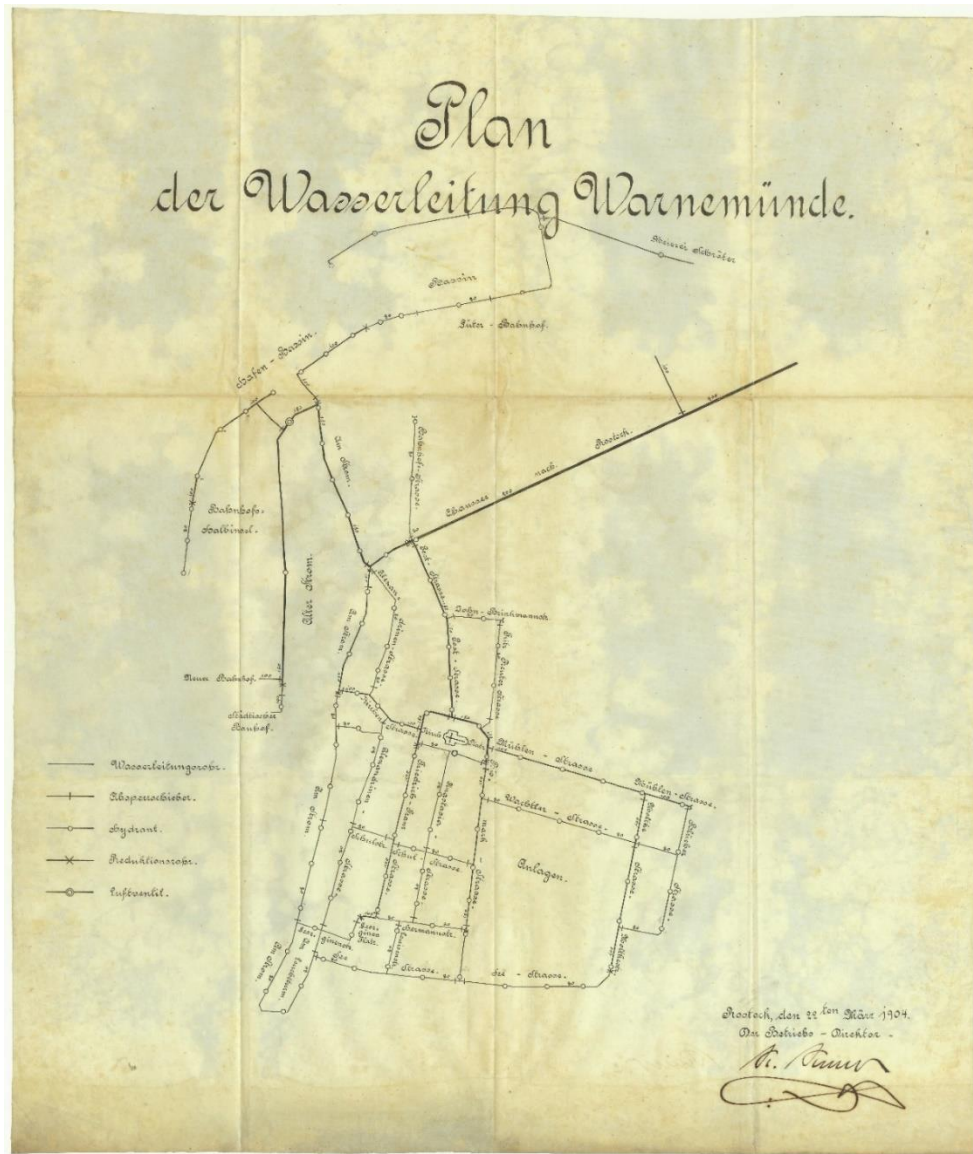


Abb. 31: Das Ortsnetz für Trinkwasser Warnemünde

Die Gesamtlänge des Warnemünder Ortsnetzes betrug damals 10.352m. Der jährliche Wasserverbrauch lag anfangs bei rund 100.000m³ (1909 = 100.044m³), Tendenz steigend.⁵⁵

Im Mai verteilte man die „*Bestimmungen über die Wasserversorgung Warnemündes durch die Stadt-Wasserwerke*“ als Postwurfsendung an die Hausbesitzer. In denen war der Anschluss- und Benutzerzwang festgeschrieben. Das fixe Grund- und das verbrauchsabhängige Wassergeld war quartalsweise zu entrichten. Der m³ Trinkwasser kostete 20 Pfg., damit ein Drittel mehr als in der Stadt. Für den Anschluss an die in der Straße liegende Grauguss- Hauptleitung hatte der Hausbesitzer selbst zu sorgen, natürlich auf eigene Kosten. Für die Hausanschlüsse waren Bleirohre d = 20mm vorgeschrieben. Der Verbrauch wurde, anders als in Rostock, wo dieser damals noch abgeschätzt wurde, durch Wasseruhren ermittelt. Die Bestimmungen traten zum 15. Mai 1903 in Kraft. Der Plan des Leitungsnetzes (**siehe Abb. 31**) wurde in der Vogtei ausgehängt.

Auf die, nach Meinung der Warnemünder, zu hohen Anschluss- und Betriebskosten reagierten diese am 16. Februar 1904 durch eine Eingabe an den Rat mit rund 300 Unterschriften betroffener Hausbesitzer. Vor allem war man der Meinung, dass die Hausanschlüsse wesentlich kostengünstiger herzustellen wären und legte eine entsprechende (deutlich niedrigere) Kalkulation vor. Kritikpunkt war auch der Einbau der Wasseruhren, den man als verzichtbaren Luxus kritisierte.

Das Directorium antwortete, dass sich die Hausanschlüsse tatsächlich kostengünstiger herstellen ließen, dieses aber zu Lasten der Qualität gehen würde und von daher nicht wünschenswert wäre.

⁵⁵ K. BASTIAN.: „Alles fließt“; - Redieck & Schade, Rostock 2003

Am 15. Juni 1904 schrieben die Warnemünder Wassernutzer, vertreten durch „Dr. Paulsen und Genossen“, an den Rat und zweifelten die Aussagen der Wasserwerksleitung an. Schließlich forderten sie, dass die Anschlusskosten komplett durch die Stadt getragen werden sollten. (Bei dem Dr. Paulsen handelte es sich wohl um den in der Bismarckstraße 38 ansässigen Arzt).

Erwartungsgemäß widersprach das Directorium durch Schreiben vom 19. Oktober 1904 und wies u. a. darauf hin, dass die Hausbesitzer ja schließlich die Kosten auf die Sommergäste umlegen könnten.

„Dr. Paulsen und Genossen“ hatten offenbar auch das Großherzogliche Ministerium des Innern in Schwerin angeschrieben. Dieses antwortete am 6. Februar 1905, dass es sich zu einer generellen Entscheidung in dieser Sache nicht imstande sähe. Die Antragsteller müssten ihr Anliegen im Einzelfall begründen und versuchen, es auf gerichtlichem Wege durchzusetzen. Aber man reagierte seitens des Ministeriums dann doch, indem man am 31. Juli 1905 § 10 des Regulativs änderte. In der neuen Fassung wurde der Anschluss durch das Wasserwerk hergestellt, das die Kosten dann dem Hausbesitzer in Rechnung stellte. Damit „war die Kuh vom Eis“, zu mindestens aus Sicht der städtischen Verwaltung.

Aber offenbar leisteten die Warnemünder noch eine Weile passiven Widerstand, denn am 25. November 1905 übersandte das Direktorium dem Rat eine Liste mit den Namen der Hausbesitzer, die mit der Zahlung der Anschlusskosten in Rückstand waren. Genannt werden 41 Namen, die fälligen Beträge lagen zwischen 50 und 150 M.

Mit diesem Schreiben endet der entsprechende Vorgang in den städtischen Akten, was dafürspricht, dass die Gemüter sich beruhigt hatten.

Mit dem Anschluss des Ortes an das Leitungsnetz der Seestadt Rostock bestand nun auch die Möglichkeit, die den Hafen anlaufenden Schiffe ausreichend mit Trinkwasser guter Qualität zu versorgen. Eine Liste des Wasserwerks aus dem

Jahr 1910 nennt 128 Anläufe, darunter zahlreiche Torpedoboote der Kaiserlichen Marine. Insgesamt wurden 1024,9m³ für 970,76 M gebunkert.⁵⁶

Nun konnten auch die städtischen Parkanlagen bewässert werden.

Die seit 1865 laufende Beleuchtung des Ortes durch Petroleumlampen tauchte diesen ja nicht gerade in ein strahlendes Licht, so dass man auf der Suche nach einer Alternative war. Diese tat sich in den 1890er-Jahren in Gestalt der Elektrizität auf, der Bau einer „Gasanstalt“ zum Zwecke der „Stadterleuchtung“ also der **Straßenbeleuchtung**, stand offenbar nicht zur Debatte und der Anschluss an das Rostocker Gaswerk erfolgte erst 1925. Entsprechende Überlegungen in Rostock (und wohl auch in Warnemünde) erhielten mächtigen Auftrieb, als 1892 die Mecklenburgische Landes-, Gewerbe und Industrieausstellung in Rostock durch elektrisches Licht strahlend hell erleuchtet wurde.

Gerade in den Badeorten war das Interesse an einer moderneren Lösung besonders groß. So war es als Glücksfall zu bezeichnen, dass der Maurermeister und Sägewerksbetreiber Heinrich Christian Oloffs seinen Betrieb am Kirchenplatz 4 1895 auf elektrischen Antrieb umstellte (**Abb. 32**). Die erforderliche Energie (110 V Gleichstrom) erzeugte er durch eine 100 PS-Dampfmaschine. Die Leistung der Anlage war so reichlich bemessen, dass er in der Lage war, den ganzen Ort zu beleuchten und auch andere Kunden zu beliefern.

⁵⁶ Stadtarchiv 1.2.11 33



Abb. 32: Werbe-Anzeige der „Warnemünder Elektrizitätswerke“ H. Oloffs

Die Seestadt, die erst 5 Jahre später ein eigenes E-Werk in der Bleicherstraße errichtete, erteilte ihm eine Konzession für 15 Jahre. Die erforderliche Genehmigung des Schweriner Ministeriums war auf den 18.06. datiert, so dass am Abend des 17. August 1895 die Straßen und Plätze Warnemündes erstmals hell erleuchtet werden konnten. Das geschah an den markanten Straßen und Plätzen (Promenade, Kirchenplatz, Bahnhof, Am Strom) durch Bogenlampen, in den

übrigen Straßen durch Glühlampen (Abb. 33). Der Vertrag mit Oloffs lief bis 1911, als das Kraftwerk in Bramow seinen Betrieb aufnahm, welches zukünftig den ganzen östlichen Teil Mecklenburg-Schwerins versorgte.⁵⁷



Abb. 33: Elektrische Stadtbeleuchtung Bismarckpromenade

Oloffs war auch am Bau des **Leuchtturms** beteiligt, der 1897 begonnen wurde, allerdings nicht als Lieferant für Elektroenergie, sondern als Maurermeister. Der Leuchtturm ersetzte die seit 1836 in Nutzung befindliche Ziehlaterne mit Petroleumlampe, welche bis dahin für die ankommenden Schiffe nachts die Einfahrt

⁵⁷ AHRENS/FRAHM/GUROWSKI: „Rostocker Gas-, Strom- und Wärmeversorgung“; Redieck & Schade, Rostock 2000

markierte (**Abb. 34**). Diese reichte bei dem, vor allem nach Beginn des Fährbetriebes stark gewachsenen Verkehrs nicht mehr aus, so dass man in jenem Jahr (1897) endlich mit den Vorbereitungen begann.



Abb. 34: Ziehlaternen an der Westmole bis 1887

Planung und Bauleitung lagen in den Händen von KERNER, die Bauausführung bei den Firmen Oloffs (Warnemünde) und Berringer (Rostock). Die Rammarbeiten für die Bauwerksgründung leistete die Fa. Otto Ludewig Rostock.

Der Leuchtturm- die Beleuchtung erfolgte anfangs mittels eines fünfflammigen Petroleumbrenners- ging am 19. Oktober 1898 in Betrieb. Seine Sichtweite betrug bei normaler Witterung 16 sm und war damit ausreichend (**Abb. 35**). 1917 wurde seine Sichtbarkeit durch die Umstellung auf Gasglühlicht weiter verbessert und schließlich lief er ab 1919 elektrisch.

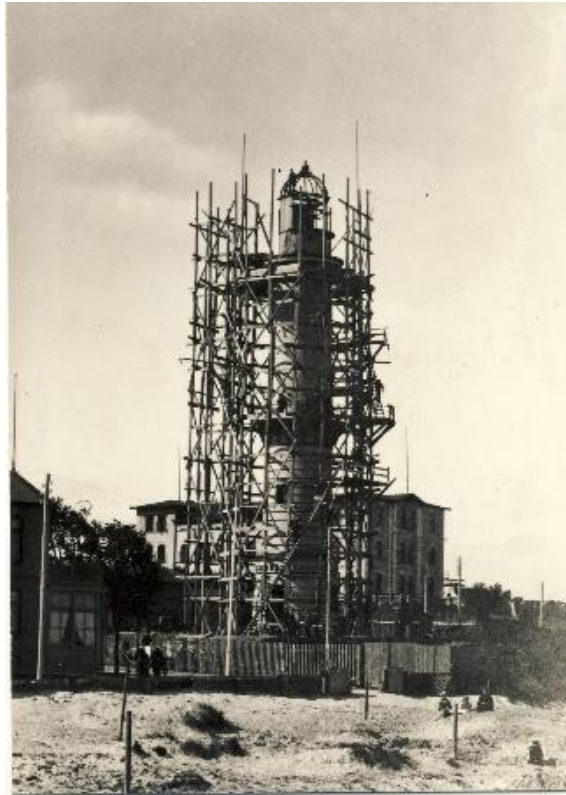


Abb. 35: Leuchtturm Warnemünde im Bau 1897

Wie bereits erwähnt, hatte man 1894 eine Kombination aus Leucht- und Wasserturm geplant, in der Hoffnung, den Ort doch noch mit Grundwasser aus der Umgebung versorgen zu können (s. **Abb. 30**). Diese hatte sich zwischenzeitlich aber zerschlagen, so dass der entsprechende Entwurf ad acta gelegt und die KERNERSCHE Variante realisiert wurde.

7. Die Rütgerswerke, der erste Industriebetrieb in Warnemünde

In der Rostocker Zeitung Nr. 379 vom 16. August 1895 findet sich folgende Anzeige: *„Die Fa. Julius Rütgers zu Berlin beabsichtigt auf dem Terrain an der Südseite des Bassins zu Warnemünde und zwar südlich von dem hier befindlichen Zuckerschuppen eine Anstalt zum Imprägnieren von Hölzern unter evtl. Zusetzung von Theeröl bis max. 33 1/3 % zu errichten.“*

Bei der Firma handelte es sich um eines der größten, evtl. sogar das größte Unternehmen der Holzkonservierungsbranche im Deutschen Reich, welches teerge tränkte Schwellen in großem Umfang für den Bahnbau herstellte. Um 1900 betrieb sie insgesamt 77 sogenannte Imprägnieranstalten (davon 29 im Ausland) und 3 Teerdestillationsanlagen.

Parallel dazu wurde durch die Rütgerswerke ein „Bauerlaubnisgesuch“ beim städtischen Bauamt nebst div. (Bau)-Unterlagen eingereicht und ein Mietvertrag mit der Stadt Rostock, als Eigentümerin der benötigten Fläche von 1.800m² abgeschlossen (**Abb. 36**). Die Pacht betrug anfangs 300M/a und war jeweils am 1. Juli fällig.

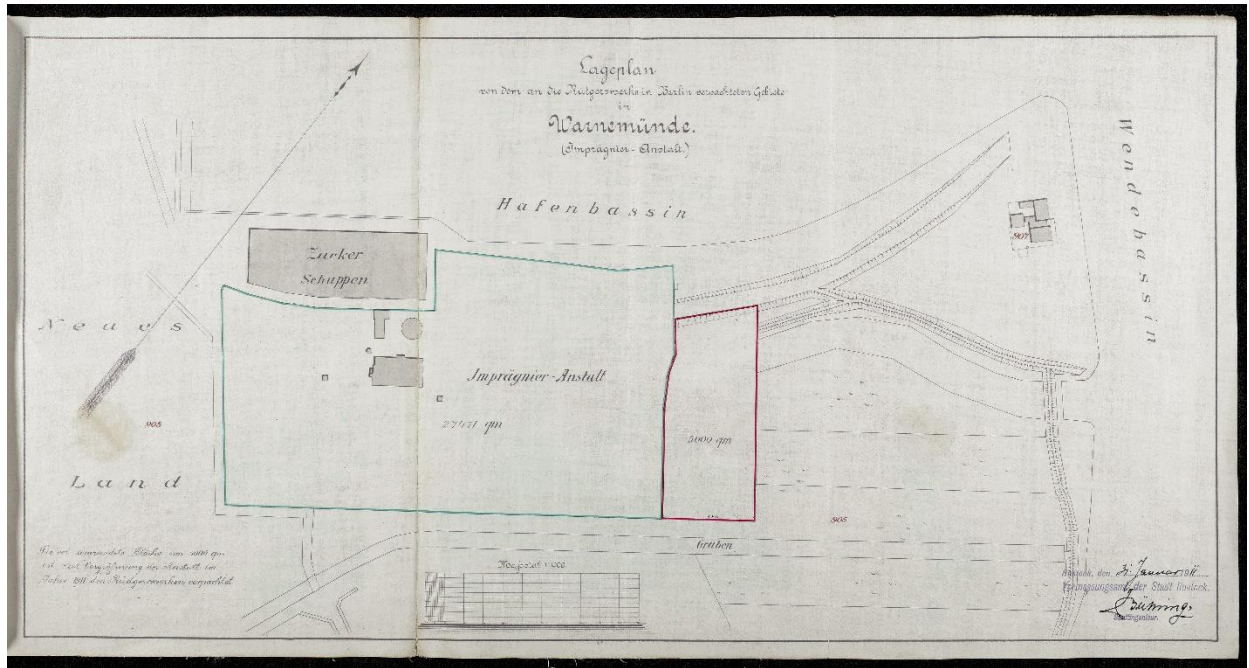


Abb. 36: Die Imprägnieranstalt der Firma Rütgers am Bassin

Die Realisierung des Vorhabens erfolgte 1895/96. In dem Mietvertrag verpflichtete sich R. das Gelände auf eigene Kosten für seine Zwecke herzurichten, d. h. durch Auffüllung/Aufhöhung auf min. + 2m NN hochwassersicher zu gestalten. Die Erdarbeiten übernahm die Rostocker Baufirma Otto Ludwig, ansässig vor dem Wendentor (heute Silohalbinsel). Das Tränken der Schwellen erfolgte mittels Kesseldruckverfahren (s. **Abb. 37**).

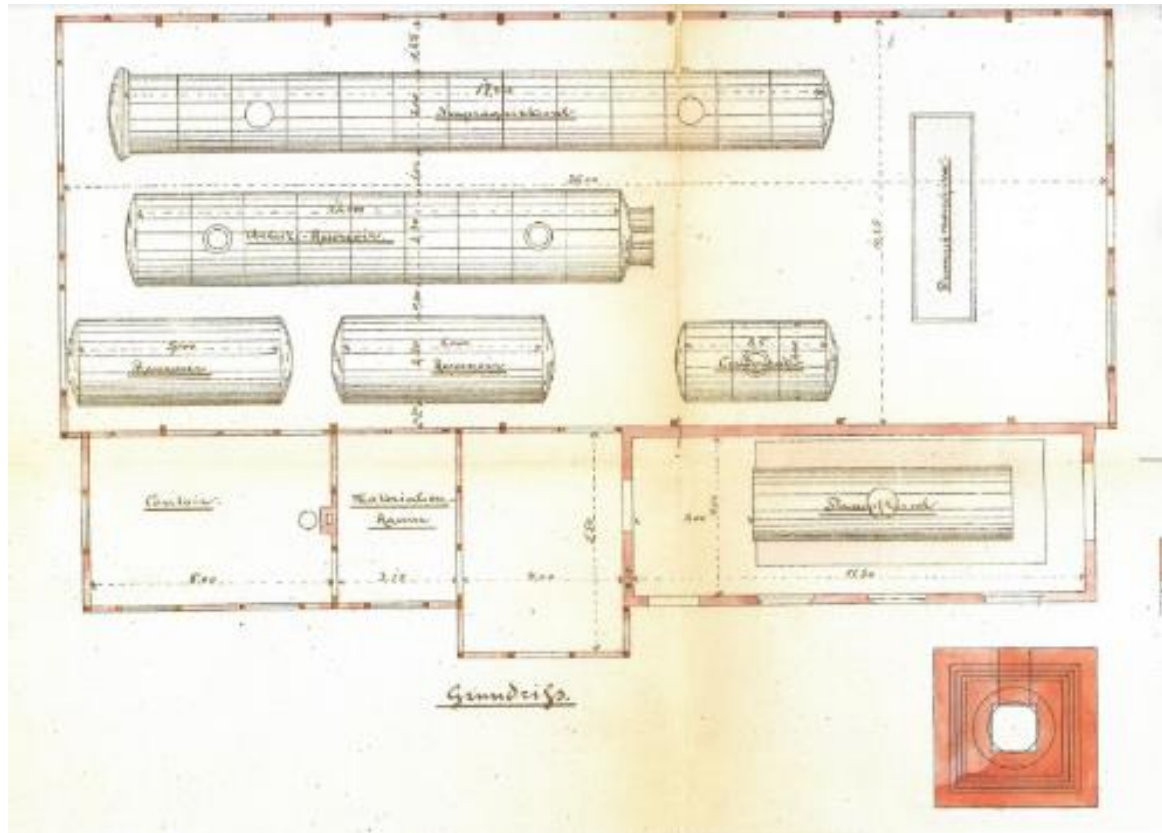


Abb. 37: Der Blick in die Imprägnieranstalt

Wegen eines Großauftrages der MFFE beantragten die Rütgerswerke bereits 1907 die Erweiterung ihres Geländes um 5000m². Die Fläche wurde lt. R. für die Vergrößerung des Schwellenlagerplatzes benötigt. (Die Lagerung der behandelten, tropfnassen Schwellen erfolgte auf unbefestigten Flächen und führte zu massiven Bodenbelastungen!). Weitere derartige Anträge wurden 1909 und 1913 gestellt und der Mietvertrag entsprechend angepasst. Auch nach dem I. Weltkrieg wurde das Betriebsgelände der Rütgerswerke mehrfach erweitert, so dass

dieses schließlich eine Fläche von ca. 4 ha umfasste. 1908 hatte R. außerdem die Genehmigung für den Bau eines 800m³-Tanks für schweres „Steinkohlentheeröl“ beantragt, das per Schiff angeliefert werden sollte und diesen nach erteilter Erlaubnis auch aufgestellt. In den 1920/30er-Jahren kam es zur Errichtung weiterer Gebäude (Schwellenschuppen, Büro-/Sozialgebäude).

Das Schrägluftbild von etwa 1930 (**s. noch einmal Abb. 27**) zeigt den damaligen Stand. Man sieht (neben dem Zuckerschuppen) die Imprägnieranstalt, den Teertank, den großen Schwellenlagerplatz und die Anfänge der Krögerwerft).

Ende 1940 mussten die Rütgerswerke ihren Betrieb in Warnemünde kriegsbedingt einstellen und das Grundstück räumen. Dieses wurde zwischen der Kriegsmarine und den angrenzenden ARADO-Flugzeugwerken im Verhältnis 60:40 aufgeteilt. Die Kriegsmarine-Werft Kiel nutzte die ihr zugefallenen Flächen bis Kriegsende als Marineausrüstungsstelle, errichtete dazu eigene Gebäude und vor allem 4 große Treibstofftanks. **Abb. 38** zeigt den Zustand vor den Beschädigungen durch das alliierte Bombardement des Jahres 1944⁵⁸ (Zuckerschuppen und Gebäude Imprägnieranstalt noch vorhanden, aber wohl umgenutzt), das Foto aus jenem Jahr (1944) (**Abb. 39**) den durch Bombentreffer beschädigten Teertank sowie die ebenfalls getroffenen Treibstoffbehälter.

⁵⁸ Luftbild RAF 8.05. 1942 (Ausschnitt)

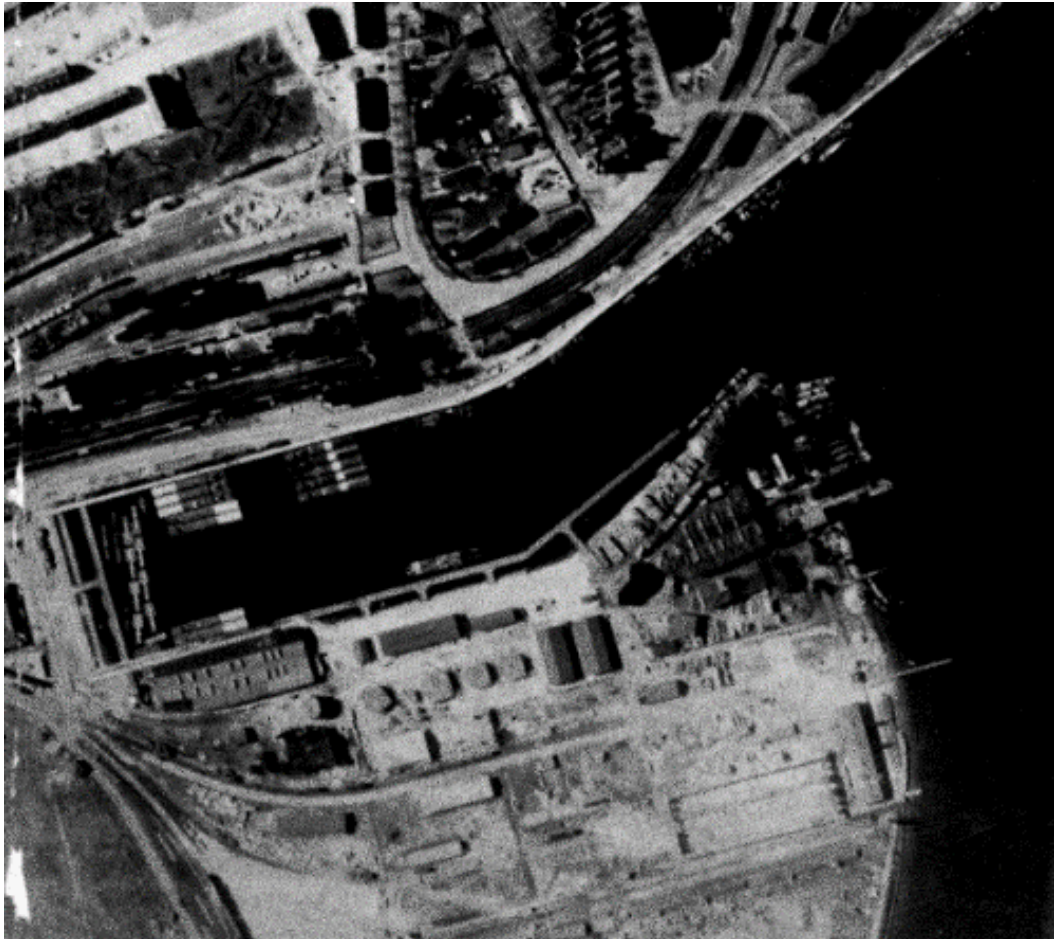


Abb. 38: Die Bebauung am Bassin vor dem alliierten Bombardement im Sommer 1944

In den Akten zu dem Standort findet sich eine Arbeitsordnung aus dem Jahr 1896. Danach betrug die tägliche Arbeitszeit 12h, allerdings mit einer 2-stündigen Mittagspause. Der Sonnabend war voller Arbeitstag. Die Lohnzahlung

erfolgte am 01. und 16. des Monats. Insgesamt waren bei Rütgers in Warnemünde 16 AK incl. Vorarbeiter beschäftigt.



Abb. 39: Der beschädigte Teertank und die ebenfalls getroffenen Treibstofftanks
Eine Liste aus demselben Jahr gibt Aufschluss über die Herkunft des verarbeiteten Holzes bzw. die Verschiffungshäfen. Genannt werden Königsberg, Memel, Danzig und Kolberg.
1910 hatte man übrigens auch die Schwellen für die Strandbahn Warnemünde Hohe Düne-Markgrafenheide geliefert.

8. Neuer Hafen und Neuer Strom

Bereits bei den ersten Planungen für die Fährlinie Warnemünde-Falster in den frühen 1880er-Jahren hatte man eine Eisenbahn-Fährverbindung favorisiert, die aber damals nicht umzusetzen und zu finanzieren war. Die Nachteile der schließlich realisierten Postdampferlinie – vor allem das zweimalige Umladen der Fracht sowohl in Warnemünde als auch in Gedser – lagen auf der Hand. Als der Skandinavien- Verkehr in den Folgejahren ständig wuchs und auch noch weiter beträchtlich wachsen würde,⁵⁹ wurde dieses zu einem echten Hindernis, so dass man wieder auf den ursprünglichen Plan zurückkam: Einrichtung einer Eisenbahnfährlinie, also ohne lästiges und zeitraubendes Umladen und Umsteigen. Für diese gab es inzwischen schon erste Beispiele.

1898 bewilligte der Mecklenburgische Landtag in Malchin (dieser tagte damals abwechselnd in Malchin und Sternberg) die erforderlichen Mittel für den Umbau des Hafens bzw. den Bau eines Eisenbahnfährhafens/Trajekts in Warnemünde, einschließlich der Baggerung eines neuen Seekanals. Der (alte) Strom war nicht mehr in der Lage den stark wachsenden Verkehr mit immer größeren Schiffen aufzunehmen. Eine Verbreiterung/ Vertiefung kam wegen der vorhandenen Bebauung nicht in Betracht. Beginnen konnte man allerdings erst, wenn die Finanzierung auch auf dänischer Seite stand, was sich anfangs offenbar schwierig gestaltete. Erst zwei Jahre später – im April 1900 – bewilligten auch die beiden Kammern des Things⁶⁰ die erforderlichen 13 Mio. Kronen.⁶¹

Tatsächlich hatte man auf mecklenburgischer Seite bereits 1897 mit ersten Vorplanungen begonnen, darauf vertrauend, dass die Dänen schon nachziehen würden.

⁵⁹ 1886 = 4.986 Personen, 139 t Fracht; 1898= 17.697 Personen, 1.3761t Fracht

⁶⁰ Dänisches Parlament

⁶¹ BARNEWITZ S. 304

Am 10. August 1898 übergab das Ministerium des Inneren dem Magistrat einen „Kostenvoranschlag für die Uferbauten in Warnemünde.“ Der Aufwand für: 1. Molenbau, 2. Erdarbeiten, 3. Uferbefestigung im Strom, 4. Fährbecken und Bahnhofsanlagen, 5. Ingenieurleistungen, wurde vorerst mit 4.250.000 M veranschlagt.⁶² Den größten Teil der Kosten sollte die MFFE tragen, einen beträchtlichen Anteil aber auch die Seestadt Rostock. Allerdings war man bald gezwungen, die Kalkulation nach oben zu korrigieren (s. S. 42)

Im Herbst 1899 begann man mit der umfangreichen (ingenieurgeologischen) Vorerkundung. Die Bohrarbeiten wurden teils vom städtischen Bauamt durchgeführt, welches über entsprechende Ausrüstung (Bohrgeräte) und versiertes Personal verfügte, teils von der Fa. Otto Ludewig.

Die Auswertung erfolgte überwiegend durch die Großherzoglich Mecklenburgische Geologische Landesanstalt bzw. durch deren Leiter Prof. Dr. GEINITZ, der ja schon mehrfach in Erscheinung getreten ist (**Abb. 40**). An den Planungen und der Prüfung der Unterlagen war natürlich der Hafendirektor KERNER federführend beteiligt. Mit Schreiben vom 15. November 1899 wurde das Stadtkassendepartement beauftragt, dafür 7.500 M in den Etat für das nächste Haushaltsjahr einzustellen.

⁶² Stadtarchiv Signatur 1.1.13 Bauamt 1911

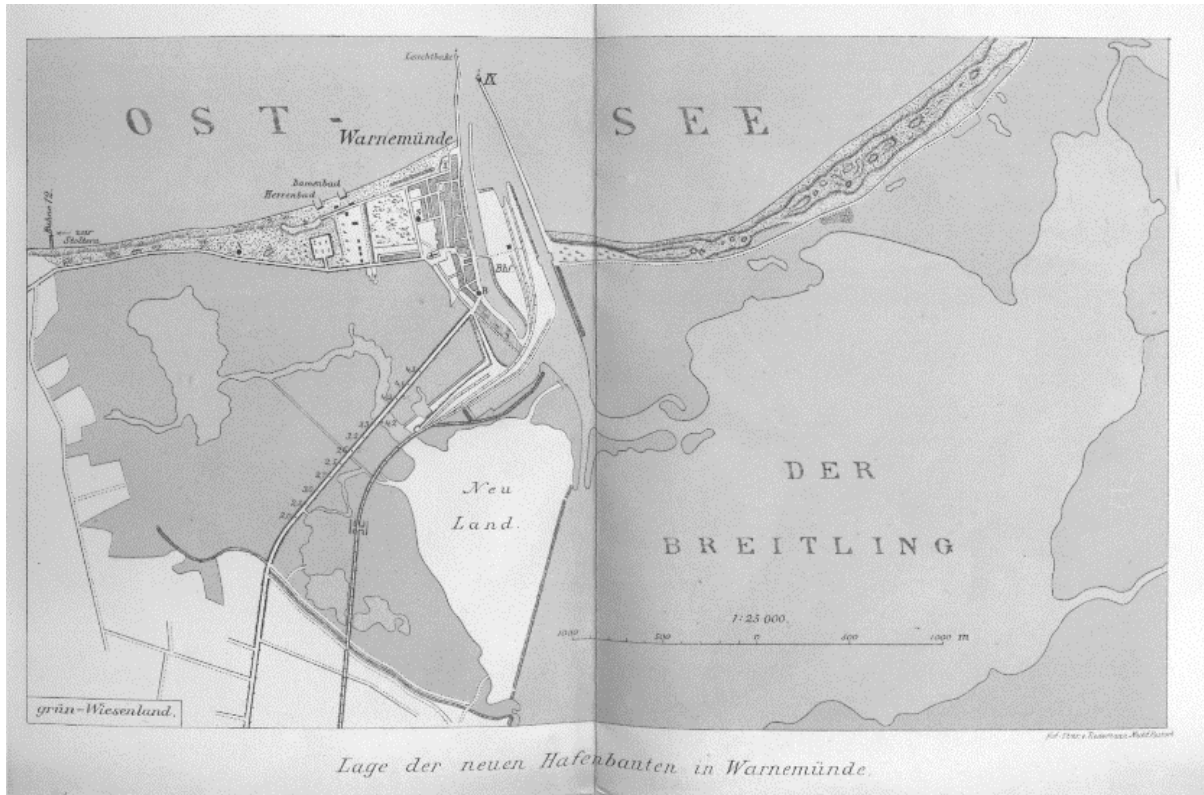


Abb. 40: Karte von GEINITZ zu den Arbeiten 1901 bis 1903

Die Kosten für die Vorarbeiten und die Planungen beliefen sich immerhin auf 550.000 M.

Die geologischen Verhältnisse im neuen Bau Feld entsprachen denen, wie man sie bei der Baggerung des Bassins angetroffen hatte (s. S. 18). Da die spät- und nacheiszeitlichen Bildungen auch hier durchweg gering durchlässig waren, konnte man beim Aushub des neuen Seekanals ebenfalls überwiegend mit Trockenbaggerung arbeiten. Zum Einsatz kamen dementsprechend (wie bereits

1885/86) gleisgestützte, dampfgetriebene Eimerkettenbagger. Eine aufwändige Wasserhaltung war nicht erforderlich (**Abb. 41**). Dazu später mehr.



Abb. 41: Die Baggerung des neuen Fahrwassers, Aufnahme von GEINITZ 1901
Man sieht im Kanalbett die zahlreichen Großgeschiebe/Findlinge, die bei der Erosion des ursprünglich anstehenden Geschiebemergels während der Litorina-Transgression zurückgeblieben waren.



Abb. 42: Steinschläger bei den Hafengebäudearbeiten

Diese wurden durch die Steinschläger oder auch Steindämmer mittels des Possenekels (in Mecklenburg auch Bussekel genannt)⁶³ zu Straßenpflaster und Natursteinblöcken verarbeitet. Letztere wurden wohl gleich vor Ort verbaut (**Abb. 42**).

⁶³ Possekel = mittelgroßer Hammer der Steinschläger

(Der Beruf der Steinschläger ist heute praktisch ausgestorben und deren erstaunliche Fähigkeiten weitgehend in Vergessenheit geraten).

Eine Voraussetzung für den Bau eines Fährhafens und die Verlegung des Bahnhofs war die Übertragung des Grundeigentums der benötigten Flächen von der Stadt auf die MFFE. Diese mussten allerdings zuvor auf min. + 3m NN hochwassersicher aufgeschüttet werden. Im Gegenzug wurden nicht mehr benötigte Flächen am alten Bahnhofsstandort an die Kommune zurückgegeben.

Wie 1885/86 stießen die neuen Maßnahmen auch rund 15 Jahre später sowohl auf Zustimmung als auch auf Kritik.

So schrieb am 5. Dezember 1901 der Bürgerälteste an das Gewett, dass die Bürgervertretung Bedenken hätte, dass durch die neuen Bahnanlagen die „Physiognomie“ des Badeortes negativ verändert würde. So wäre den Bewohnern und den Badegästen der Häuser am Strom durch die Bahnhofsgebäude zukünftig der Blick auf die Ostsee versperrt.

Am 10. März 1903 richteten einige Warnemünder einen ähnlichen Brief an das Gewett. Sie bekrittelten die geplante Stationierung der Reservefähre an der „Bahnhofsinsel“. Die Unterzeichner äußerten die Befürchtung, dass diese die schöne Silhouette des Badeortes verhunzen und damit letztlich den Fremdenverkehr schädigen könnte. Die Verwaltung reagierte darauf, indem sie den Liegeplatz in das Bassin verlegte. **Abb. 28** zeigt die Fähre an ihrem Anleger bei der Krögerwerft etwa 1930.

Zu einer regelrechten Fundamentalkritik schwang sich der pensionierte Kapitän H. Friedrich Alm auf, wohnhaft in der Rostocker Moltkestr. 24. Er verfasste eine Broschüre mit dem reißerischen Titel: „Der neue Warnemünder Hafen und seine Gefahren“. Diese gab er 1903 im Selbstverlag heraus; zwei Exemplare finden sich im Bestand des Stadtarchivs.⁶⁴

⁶⁴ Signatur 1.1.13 Bauamt (12)

Seine Hauptkritikpunkte waren:

1. Der Hafenmund ist mit 16 Fuß zu flach. Große Schiffe müssen vor der Einfahrt geleichtert werden. Eine russische Bark lag 1902 deshalb 12 Tage auf Reede. Große Rennjachten können überhaupt nicht einlaufen.
2. Die Einfahrt ist zu breit. Durch den starken Wellenschlag bei NW- NO-Sturm kann es Schäden sowohl an den Hafenanlagen als auch an den Fähren geben.
3. Der starke Seegang wegen des zu weiten Hafenmunds erzeugt starken Sog, was für kleine Fahrzeuge gefährlich werden kann.
4. Im Sommer wird der alte Strom stinken und der Rauch der Fährschiffe die Anwohner belästigen.
5. Im Winter werden die Lotsenboote im Strom einfrieren.
6. Wegen der zu schwachen Ostmole kam es am 19. April 1903 zu einem Durchbruch.

Wenn die Ostmole massiv durchbrochen würde, könnte die aufgeschüttete Bahnhofsinsel komplett weggespült werden und 7 ½ Mio. M Baukosten wären dahin.

Sein Vorschlag war, ein zweiter, massiverer Molenring und eine engere, aber tiefere Einfahrt. Die Kritik wurde „höheren Orts“ ignoriert und schließlich trat ja auch keines der Schreckensszenarien tatsächlich ein.

Im Dezember 1902 beschwerten sich verschiedene Nutzer der Lagerflächen am Bassin (Podeus, Hardtmann & Co u. a) beim Gewett darüber, dass die seeseitige Zufahrt zu ihren Lagern wegen der laufenden Arbeiten in hohem Maße beeinträchtigt und ihre Geschäfte dadurch massiv geschädigt würden.

Auch nach Abschluss der Bauarbeiten endeten die Klagen nicht. So schrieb am 7. September 1906 der Älteste des Bürgerkollegiums, Gornitzke an das Gewett. Er schilderte, dass zweimal jährlich der Bahnhof durch polnische Saisonarbeiter überschwemmt würde, die auf der Reise nach und von den dänischen Gütern

gezwungenermaßen in Warnemünde Station machen würden, den Vorraum des Bahnhofs und die Wartesäle bevölkerten und die deutschen Reisenden belästigten. Er beschrieb sie wenig liebevoll als „krankes, schmutziges und gräuliches Volk“.

(Anm.: Die Saisonarbeiter oder auch Schnitter waren für die dänische Gutswirtschaft wohl von ähnlicher Bedeutung wie für die deutsche. So gibt es in Tågerup nahe Rødby auf Lolland ein Museum namens „Polakkaserne“, welches sich mit deren Geschichte beschäftigt. (Abb. 43)⁶⁵



Abb. 44: Das Museum „Polakkaserne“ nahe Rødby/Lolland DK

⁶⁵ <https://www.visitlolland-falster.de/tourist/urlaubsplaner/das-museum-polakkasernen-gdk616215>

Die Bahngesellschaft reagierte darauf und baute 1908 einen Teil des Wagenschuppens zu einer „Schnitterkaserne“ um. Diese ist teilweise noch vorhanden (s. Abb. 44 und 45).⁶⁶

Auch in der Folgezeit gab es immer mal wieder Klagen z. B. über die zu geringe Wassertiefe der Einfahrt durch Versandung, so vom Fährkapitän Jantzen (Sohn von Stephan Jantzen) im September 1906.

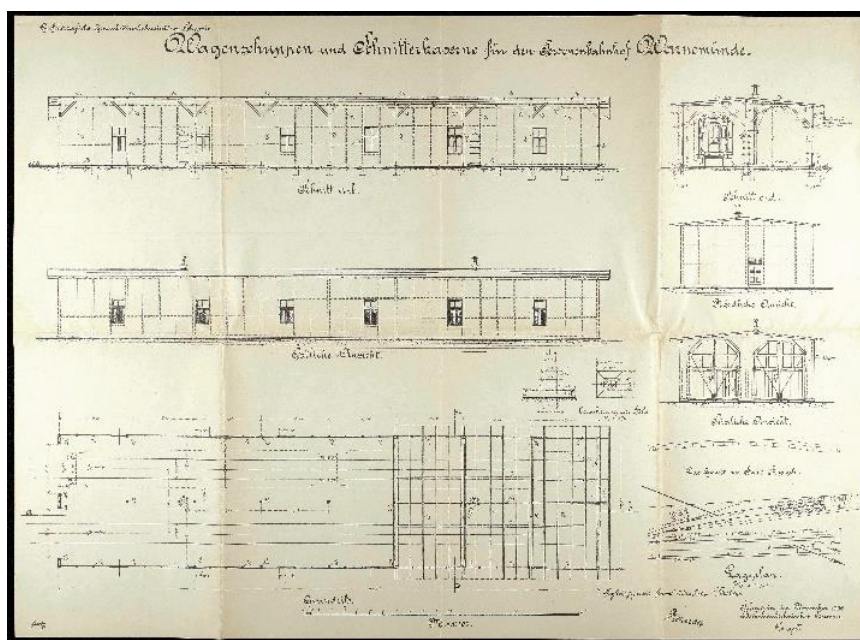


Abb. 44: Die Schnitterkaserne auf dem neuen Bahnhof in Warenmünde

Neben der Kritik der Anwohner gab es lt. HÜCKSTÄDT auch diverse Versuche der nationalen und internationalen Konkurrenz die neue Verkehrsverbindung nach Skandinavien schlecht zu reden.⁶⁷ So wurde diese wahrheitswidrig als rein

⁶⁶ Stadtarchiv Signatur 1.1.12.1 Gewett (72)

⁶⁷ Hückstädt, H. (1990). "Reiset nach dem Norden": zur Geschichte der Fährverbindung Warnemünde-Gedser.

dänisches und den deutschen Interessen zuwiderlaufendes Unternehmen dargestellt und z. B. auch die Zuverlässigkeit der eingesetzten Fährschiffe angezweifelt, was gleichfalls völlig aus der Luft gegriffen war, da diese sich im praktischen Betrieb – auch unter widrigsten Umständen bewährten – und viele Jahre im Dienst blieben. Falschmeldungen/Fake-News sind also keine ganz neue Erfindung!



Abb. 45: Die Schnitterkaserne heute

Hatte man auch schon mal die Absicht, den neuen Fährhafen wegen der Störung des Ortsbildes stromoberhalb des Bassins zu errichten, gab man dieses Vorhaben

bald wieder auf, da dies zu einem übermäßig starken Verkehrsaufkommen in dem neuen Warnowlauf geführt hätte, und entschied sich endgültig für den ursprünglich geplanten Standort.

Am 9. November 1898 wurde der Vertrag zwischen der MFFE und der DSB unterzeichnet. Beide Seiten handelten im Auftrag ihrer jeweiligen Regierung. Hier muss erwähnt werden, dass die DSB bereits über langjährige Erfahrungen bei der Einrichtung und dem Betrieb von Eisenbahnfährlinien verfügte. Schließlich liefen in Dänemark zu diesem Zeitpunkt immerhin schon 3 derartige Verbindungen: Über den Kleinen Belt (seit 1872), den Großen Belt (seit 1882) und den Öresund (seit 1892).

Auf mecklenburgischer Seite fanden etwa zeitgleich die Verhandlungen zwischen der MFFE, vertreten durch den Geheimen Baurat PIERNEY und der Seestadt Rostock, vertreten durch den Hafenbaudirektor KERNER statt. Zuvor hatte man gemeinsam die o.g. laufenden Fähranlagen auf dänischem Staatsgebiet besichtigt. Das Ergebnis war eine Vorlage, die hauptsächlich folgende Maßnahmen umfaßte:

- Baggerung eines neuen Seekanals.
- Bau eines neuen Bahnhofs östlich des (alten) Stroms, Verbindung zum Ort durch eine Drehbrücke auf Höhe Kirchenstraße.
- Baggerung und Bau von zwei Fährbecken beim neuen Bahnhof.
- Verfüllung der Warnow auf Höhe des Zollamtes, Einbau eines ausreichend dimensionierten Durchlasses zum Wasseraustausch.
- Umnutzung des alten Bahnhofs als Güterbahnhof.
- Verlängerung der Westmole, Verkürzung der Ostmole und Neubau mit OK + 3m NN.
- Auffüllung des Baufeldes für den Bahnhof auf mindestens + 2,70, besser +3,00m NN.

- Übertragung des städtischen Grundstücks nach erfolgter Aufschüttung auf die MFFE.
- Mindestwassertiefe im Bereich des „Hafenmundes“ 5,20m, in den Fährbecken 5,70m.
- Rückgabe freiwerdender Flächen im Bereich des alten Bahnhofs an die Stadt.
- Einrichtung einer Wagenfähre am Neuen Strom zur Anbindung von Hohe Düne, Markgrafenheide und Rostocker Heide an den Ort.

Wie bereits erwähnt, nahm der in Malchin tagende Landtag die Vorlage am 7. Dezember 1898 an und bewilligte Landesmittel in Höhe von 5.118.500 M. Diese Summe musste im Folgejahr, wegen zwischenzeitlich gestiegener Stahl- und Holzpreise, um 850.000 M erhöht werden. Rostock sollte einen Zuschuss von 550.000 M erhalten.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen wollte man erneut arbeitsteilig vorgehen. Während die Stadt den Kanalbau und die sonstigen Wasserbauarbeiten übernahm, war der Bahnanschluss, die Errichtung des neuen Bahnhofs, der Bahnanlagen und des Trajekts Aufgabe der MFFE. Der entsprechende Vertrag wurde am 1. September 1900 geschlossen.

In diesem hatte man sich auf folgende Termine verständigt:

- Fertigstellung der neuen Ostmole, November 1902.
- Aufschüttung der Baustelle des Fährterminals/ Trajekts, April 1903.
- Verlängerung der Westmole, November 1903.
- Fertigstellung des Neuen Stroms und Verlegung des Verkehrs dorthin, Mai 1904.
- Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs, Mai 1904.
- Brückenbau an der Kirchenstraße und Restarbeiten, September 1904.

Es wurde in diesem Zusammenhang darüber hinaus verabredet:

- Die Kosten werden mit insgesamt 4.700.000 M veranschlagt.
- Die Einfahrt soll mindestens 100m breit sein.
- Der Durchlass am Zollamt muss mindestens einen Querschnitt von 2m² haben.
- Die Stadt kann die (neue) Fahrrinne bis auf 7m vertiefen.
- Das Bahnhofsplanum ist auf + 3m NN aufzuschütten.⁶⁸

Die Stadt hatte am 5. September zur Überwachung der Arbeiten eine „Hafenbaudeputation“ gebildet, welche aus folgenden Mitgliedern bestand:

- Den Senatoren Paschen und Oesau,
- dem Commerzienrath Mahn,
- dem Kalkbrennereibesitzer R. Schröder und
- dem Kaufmann Hans Malchin, ab Januar 1903 Fr. Schneider.

Dieser wurde der Hafenbaudirektor KERNER als „bauleitender Beamter“ und stimmberechtigtes Mitglied beigegeben.

Mit der Durchführung der Arbeiten wurden die Firmen Fluck, Hamburg (Wasserbau) und Engert & Ludewig jun., Rostock (Erdbau) beauftragt (**Abb. 46**). Die erforderliche Ausrüstung wie Bagger, Loks und Loren wurden bei der dänischen Baufirma Monberg, Kopenhagen geliehen.⁶⁹

⁶⁸Stadtarchiv 1.1.13 Bauamt (1914 und 1917)

⁶⁹



Abb. 46: Das Baubüro der Firma ENGERT & LUDEWIG am Neuen Strom
1902

Obwohl die Verträge mit den Auftragnehmern erst im März 1901 unterzeichnet werden konnten, gelang es KERNER diese bereits im September des Vorjahres – unter Hinweis auf die günstige Witterung – zur Arbeitsaufnahme zu bewegen. Der Vertragsabschluss hatte sich u.a. auch deshalb verzögert, weil die Unternehmen Sicherheitsleistungen/Kautionen erbringen mussten. Diese betragen im

Fall Fluck 85.000, bei Engert & Ludewig 45.000 Mark. Sie wurden in Form von Wertpapieren (Deutsche 4% Reichsschatzanweisungen) hinterlegt. Offenbar war das ein damals durchaus gängiges Verfahren.

Die Hafenbaudeputation gestattete den Auftragnehmern auf einen entsprechenden Antrag hin, für Wartungs- und Reparaturarbeiten ausnahmsweise die Sonntagsarbeit.



Abb. 47: Bauberatung vor Ort, in der Mitte (mit Krückstock) der Hafenbaudirektor KERNER

Wie KERNER (**Abb. 47**) in seinem Rapport vom 1. Oktober 1901 an die Deputation berichtete, hatten die Arbeiten am 7. September 1900 begonnen. Wegen des ungewöhnlich milden Winters 1900/01 und deshalb frostfreiem Wetter konnte man bis zum 3. Januar (Engert & Ludewig) bzw. 5. Januar (Fluck) durcharbeiten und die Arbeit bereits am 11. März wieder aufnehmen. Auch bei den Arbeiten an den Molen lag man im Zeitplan. Beim Kanalbau hatte man bis zu diesem Zeitpunkt bereits 240.000 m³ durch Trocken- und 8000 m³ durch Nassbaggerung gefördert (**Abb. 48**).

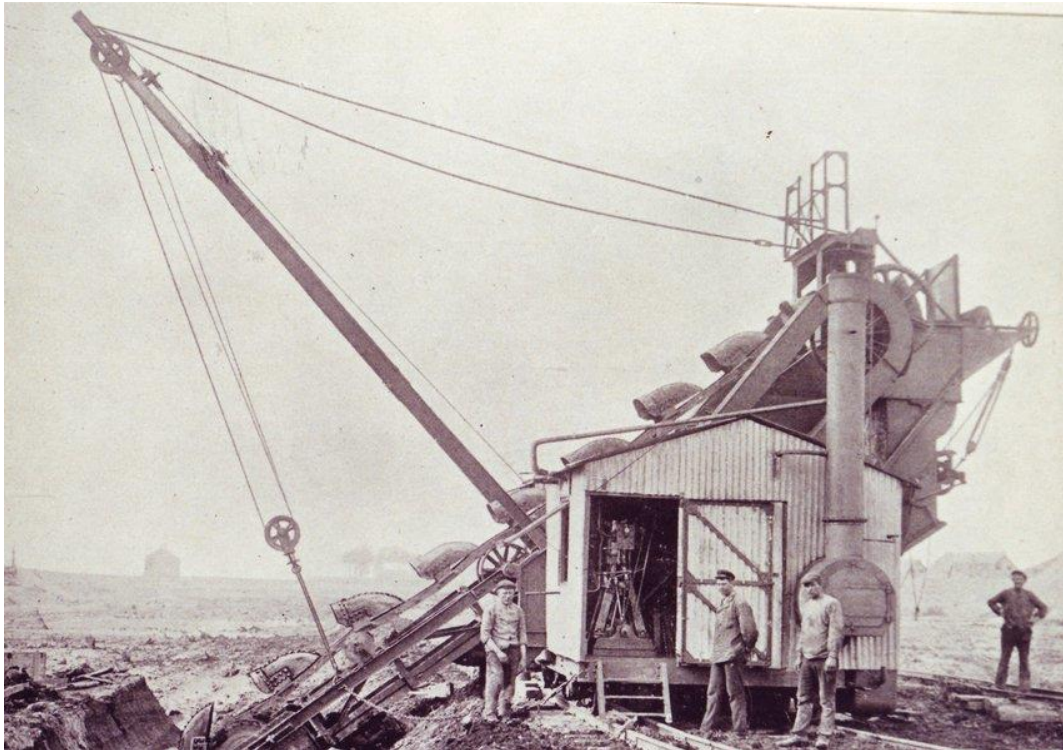


Abb. 48: Eimerkettenbagger am „Neuen Strom“ im Einsatz

KERNER berichtete weiter, dass es bis dahin keine nennenswerten Schwierigkeiten gegeben hätte und man bei beiden Auftragnehmern im Zeitplan/ Baudisposition läge. Es hätten sich keinerlei Unfälle ereignet, obwohl auf den verschiedenen Baustellen täglich im Schnitt 375 Mann beschäftigt gewesen wären.⁷⁰

Für den Materialtransport und den Transport des Aushubs installierte man ein ausgedehntes Feldbahnnetz mit einer Spurweite von 900mm. Als Zug- und Transportmittel kamen Dampflok und 3m³-Loren zum Einsatz (**Abb. 49**), die man sich – wie bereits erwähnt – in Dänemark ausgeliehen hatte.



Abb. 49: Die in Dänemark geliehene Ausrüstung (Lok, 3m³- Kipploren)

⁷⁰ Stadtarchiv 1.1.13 Bauamt (1914)

Durch den Kanalbau schuf man folgendes Problem: Man musste insgesamt rund 900.000 m³ Aushub irgendwo deponieren, eine Verklappung in der Ostsee kam bei Trockenbaggerung nicht in Frage. Einen Teil benötigte man zwar zur Auffüllung des (neuen) Bahnhofsgeländes. Den bei weitem größten musste man anderweitig unterbringen. Letztendes blieb dafür nur der Breitling. Hier konnte man sich sowohl des Aushubs entledigen als auch Landgewinnung betreiben („Neues Land“, s. **Abb. 40**). Damit gewann man andererseits Flächen für eine spätere Bebauung/Nutzung.



Abb. 50: Der Herzogregent Johann Albrecht kontrolliert am 09. Juli 1902 die Baustelle

Bereits am 09. Juli 1902 hatte der Herzogregent Johann Albrecht für die Großherzogliche Regierung die Baustelle bzw. die Baustellen besichtigt. Das Foto (**Abb. 50**) entstand bei dieser Gelegenheit. Der kahlköpfige Herzog steht mit dem Rücken zur Kamera, links erkennt man den Lotsenkommandeur Stephan Jantzen mit vollem weißem Haar, weißem Bart und Hut/Zylinder in der Hand. Wie die Girlanden zeigen, erforderte eine einfache Baustellenbesichtigung durch die „höchsten Herrschaften“ offenbar beträchtlichen Dekorationsaufwand. Auf der anderen Seite sieht man aber keine Bodyguards.

In den vorliegenden Akten gibt es deutliche Hinweise darauf, dass das Verhältnis zwischen der General-Eisenbahn-Direction und der Hafenbaudeputation teilweise recht angespannt war. So beklagte sich die Direction in einem Schreiben vom 15. November 1901 über einen Brief der Deputation, in dem es um die Gestaltung der Brücke ging. Sie rügt die darin verwendeten Ausdrücke wie „zwecklos“, „constructionswidrig“ und „technisch unrichtig“ als unangemessen. Diese Verstimmung hielt an.

In diesem Zusammenhang ermahnte KERNER am 3. Dezember 1901 die Deputation, sich bei eigentlich nebensächlichen Entscheidungen zum Brückenbau nicht so viel Zeit zu lassen, da dadurch der Fortgang der Arbeiten verzögert und die Termine gefährdet würden. Offenbar wirkte sich deren Zusammensetzung – sie bestand ja nun einmal aus Mitgliedern die in puncto Hafen – und Wasserbau keine Fachleute waren – nicht gerade positiv aus.

Ende 1901 verfasste der Warnemünder Lehrer Adolf Ahrens, wohnhaft in der Alexandrinenstraße 104, einen ausführlichen Bericht über den damaligen Stand der Arbeiten, der in den Sonntagsbeilagen des Mecklenburger Anzeigers vom 1. und 8. Dezember erschien.⁷¹

⁷¹ Stadtarchiv 1.1.13 Bauamt (1914, /67./)

Er erwähnte, dass die geplante Eisenbahnfähre die erste ihrer Art im Deutschen Reich wäre, während in Dänemark schon mehrere liefen (s.o.).



Abb. 51: Dampfbramme beim Molenbau, verarbeitet wird Pitchpine- Holz aus Florida

Nachfolgend beschrieb er die geplanten und bereits realisierten Maßnahmen, u.a. den Neubau bzw. Umbau von 4 Fähren und nannte weitere, interessante Details, z. B., dass beim Bau des Steindeiches, der Ostmole und der Fährbecken 8 Dampfbrammen zum Einsatz gekommen wären bzw. kommen würden (**Abb. 51**) und man bisher insgesamt schon 6000 Festmeter Holz verbaut hätte. Bei diesem

handelte es sich um das harzreiche Pitchpine-Holz (Pechkiefer), welches man aus Florida importierte. (Anm.: als „Steindeich“ bezeichnete man die Uferbefestigung am neuen Strom. Die dafür und für den Molenbau benötigten Natursteine bezog man aus Skandinavien (**Abb. 52**).



Abb. 52: Molenbau mittels skandinavischen Natursteins

Am 13. März verständigte sich KERNER mit den für die Stadt tätigen Firmen über den Jahresplan für 1902. Mit den Arbeiten wollte man am 15. März beginnen und hoffte, sie bis zum 30. Oktober beenden zu können, soweit diese die Verlängerung der Westmole (Sandhaken), den Abbruch und den Neubau der

Ostmole, die Herstellung der Kaimauern am neuen Strom und die Baggerung des Kanals betrafen. Tatsächlich hatte man bereits am 11. März mit den Arbeiten begonnen (s. o.).

Wenn diese (die Arbeiten) insgesamt auch weitgehend störungsfrei liefen, war doch über das eine oder andere Vorkommnis zu berichten. So meldete KERNER am 22. April der Hafenbaudeputation, dass der dänische Postdampfer „EDDA“ mit zu hoher Geschwindigkeit in die Einfahrt hineingerauscht wäre und die hohe Bugwelle den frischgossenen Beton der Westmole ausgewaschen hätte (Abb. 53).



Abb. 53: Der dänische Postdampfer „Edda“

Mitte des Jahres nahm die MFFE den Bau des Bahnhofs und der Bahnanlagen in Angriff. Am 17. Juni bat deshalb die Generaldirection die Hafenaubadeputation um Zuweisung eines Kaiabschnitts am (alten) Strom für das Löschen des Baumaterials, welches man auf dem Wasserweg anliefern wollte und erhielt einen Abschnitt bei dem ehemaligen Bauhof zugeteilt. Die Steine für das Verblendmauerwerk bezog man aus Schlesien, von den Siegerhofer Werken (damals Eigentum von Friedrich Hoffmann, dem Erfinder des gleichnamigen Ringofens), die Dachsteine von der Müncheberger Gewerkschaftsziegelei aus Kassel. Die Hintermauerziegel stammten wohl von verschiedenen Warnowziegeleien.

Mit der Herstellung, der Lieferung und der Montage der Drehbrücke wurde im Januar 1902 schließlich die Fa. Ostermann, Meppen beauftragt, welche ebenfalls 3000 M Preußische Staatsanleihen als Kautio stellen musste. Die Ausrüstungen für den Fährhafen, z. B die beweglichen Fährbrücken und die dazu gehörenden Portale, lieferten das Osnabrücker Eisenwerk und die Fa. Cyclops, Berlin. Mit der Ausführung der Hochbauten wurde der Maurermeister Oloffs, Warnemünde beauftragt, aus anderem Zusammenhang ja schon bekannt. Alle übrigen Arbeiten sollten lt. Bauvertrag vom 2. November 1901 durch Fluck sowie Engert & Ludewig geleistet werden, die ja schon für die Stadt tätig gewesen waren. Für alle Auftragnehmer der MFFE war eine einheitliche Entlohnung vorgegeben: Polier/ Vorarbeiter 1 M/h, Maurergeselle 0,60 M/h, Zimmergeselle 0,60 M/h, Arbeiter 0,40 M/h. Es gab bereits strenge Vorschriften für den Arbeitsschutz.

Am 23. Juni zeigte man an, dass die Arbeiten an den Empfangsgebäuden beginnen würden. Allerdings musste die Bahngesellschaft bei deren Planung beträchtliche Flexibilität beweisen, denn während der schon laufenden Arbeiten wurden von verschiedener Seite nachträgliche Forderungen erhoben, die man schlecht ablehnen konnte. So informierte die Generaldirection die Hafenaubadeputation am 23. August 1902 darüber, dass wegen einer dringenden Bitte der Reichspostverwaltung auch auf dem neuen Bahnhof ein Postdienstgebäude erbaut würde,

außerdem, dass von Allerhöchster Stelle befohlen! worden wäre (dabei kann es sich nur um den Großherzog persönlich handeln), dass dort besondere Empfangsräume für die fürstlichen Herrschaften einzurichten wären. Diesem „Wunsch“ konnte man sich schlecht verschließen. Das Reichs- Marine- Amt ordnete am 4. September an, dass auf der Ostmole eine Bake mit grünem und auf der Westmole eine mit rotem Licht aufzustellen wäre. Auch dieser Anordnung war natürlich widerspruchslos zu folgen. Darüber hinaus forderte die Warnemünder Bürgervertretung (3. November) den Bau eines Fußgängertunnels zwischen den Bahnsteigen, der ebenfalls umgehend in Angriff genommen wurde.

Während der Schachtungen hatte man offenbar auch archäologisch bedeutsame Funde gemacht. Die Hafenbaudeputation befragte deshalb die Baufirmen, da man offenbar vermutete, dass einiges unterschlagen worden wäre. Engert & Ludewig antworteten daraufhin am 23. Juli 1902, dass man lediglich „... einige Stücke Geweih, ein paar Knochen und ein altes Eisenstück ...“ gefunden und an Prof. GEINITZ übergeben habe. Möglich, dass weitere Funde durch die Arbeiter nicht abgeliefert worden wären, allerdings sei das Unternehmen zu einer umfassenden Kontrolle nicht in der Lage und dazu auch nicht verpflichtet.

Hier muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass die Baubetriebe wahrscheinlich nur über ein verhältnismäßig kleines Stammpersonal wie z. B. Vorarbeiter, Facharbeiter und Geräteführer verfügten, der Rest für die einzelnen Vorhaben vor Ort oder auch außerhalb angeworben wurde (s.o.).

In den Akten finden sich weitere Hinweise darauf, dass das Verhältnis zwischen Generaldirection und Hafenbaudeputation nach wie vor nicht frei von Spannungen war. So konnte man sich lange nicht über die Dimensionen des neu zu errichtenden Durchlasses am Zollamt einigen. Schließlich verständigte man sich am 25. Dezember 1902 auf eine lichte Weite von 3,30m und eine Durchfahrtshöhe von 2,00m.

Die Hafenbaudeputation sträubte sich auch lange dagegen, das (geklärte) Abwasser des Bahnhofs in den Neuen Strom einzuleiten. Als die Bahn um die Genehmigung bat, das Material für den Bau des Lokschuppens (2–3 Prahmladungen mit insgesamt etwa 30.000 Mauerziegel) am Neuen Strom entladen zu dürfen, lehnte man das rundweg ab (Schreiben Hafendeputation vom 28. Juli 1902). Ob es bei dieser Ablehnung blieb, war den Akten nicht zu entnehmen).⁷²



Abb. 54: Der Fährbahnhof (Trajekt) nebst Kohlebansen

⁷² Stadtarchiv 1.1.13 Bauamt (1914 /106./)



Abb. 56: Der Postdampfer „Kaiser Wilhelm“ eröffnet am 20. März 1903 das neue Fahrwasser.

Für die Klärung der auf dem Bahnhof anfallenden Abwässer (Abortanlagen, Küchen etc.) wurde eine separate Anlage installiert und das gereinigte Wasser in den Neuen Strom eingeleitet (s. o.). Die Einleitung wurde durch das Hygieneinstitut überwacht. Diese (die Anlage) wird in den Akten als DITTLER'SCHE Kläranlage bezeichnet, zu der allerdings keine Erläuterungen zu finden sind.⁷³

⁷³ Stadtarchiv 1.1.12.1 Gewett (75, /32./)



Abb. 57: Der Alte Strom wird nahe dem Zollamt zugeschüttet

Insgesamt waren die Arbeiten im Jahr 1902 erstaunlich gut gelaufen, so dass man bereits im Frühjahr 1903 (also 1 Jahr früher als ursprünglich geplant) die neue Wasserstraße, den Neuen Strom, eröffnen konnte. Am 20. März 1903 lief der Postdampfer KAISER WILHELM über die Toppen beflaggt unter Geböller und in Anwesenheit von Vertretern der Landesregierung und der Seestadt Rostock als erstes Schiff in die neue Einfahrt ein (**Abb. 56**). Kurz darauf gingen die neuen elektrischen Hafenfeuer in Betrieb.

Zeitgleich verließ das letzte Schiff, der Dampfer DIREKTOR ARTHUR BARTZ, über den (alten) Warnowlauf die Rostocker Gewässer, der unmittelbar

darauf auf Höhe des Zollamtes zugeschüttet wurde (**Abb. 57**). Über die Dimensionierung des Durchlasses hatte man sich schließlich doch noch einigen können (s.o.).



Abb. 58: Die Schäden an der Ostmole, verursacht durch das Sturmhochwasser vom 19. April 1903

Die Baumaßnahmen liefen im Jahr 1903 ebenfalls ziemlich zügig, trotz einiger Schlechtwetterperioden. So wurde die gerade fertiggestellte Ostmole am 19. April durch eine Sturmflut stark beschädigt und musste kurzfristig repariert werden

(Abb. 58). Die Bahnanlagen einschließlich des Trajekts und der Bahnhof wurden fristgemäß bis Ende September fertiggestellt.

Der Anschluss des neuen Bahnhofs an das Gleisnetz erforderte Veränderungen am alten. Da eine Umgehung unter den gegebenen örtlichen Verhältnissen nicht in Betracht kam, blieb nur der Durchbruch durch das alte Empfangsgebäude, so dass ein Brückenhaus entstand, das den alteingesessenen Warnemündern noch bekannt ist (Abb. 59).



Abb. 59: Das alte Empfangsgebäude nach dem Durchbruch

Die Bahnanlagen einschließlich des Trajekts und der Bahnhof wurden fristgemäß bis Ende September fertiggestellt. **Abb. 60** zeigt den Bahnhof nach Fertigstellung. Links sieht man das Abfertigungsgebäude, zentral den separaten Bau für die „höchsten Herrschaften“, rechts das Dienstgebäude der Reichspost. Bei dem angrenzenden Flachbau handelt es sich um den Wagenschuppen mit der Schnitterkaserne (s. o.).



Abb. 60: Der neue Bahnhof in Warnemünde

Am 30. September 1903 erfolgte die feierliche Eröffnung des neuen Bahnhofs und des Eisenbahnfahrverkehrs auf der Linie Warnemünde-Gedser, die mit gro-

ßem Aufwand zelebriert wurde. HÜCKSTEDT⁷⁴ und PFAFFENROTT⁷⁵ haben ausführlichst darüber berichtet, deshalb hier nur eine Kurzfassung: Der Großherzog Friedrich Franz und andere männliche Mitglieder der großherzoglichen Familie und die sonstige Prominenz fuhren am Morgen jenes Tages mit der neugebauten Trajektfähre FRIEDRICH FRANZ IV. nach Gedser, nahmen dort den dänischen König nebst hochrangiger Begleitung an Bord und kehrten nach Warnemünde zurück. Der Abend endete dann im Rostocker Hotel „Fürst Blücher“, damals gelegen in der heutigen Rungestraße. Die Speisefolge des zehngängigen Menüs und die umfangreiche Weinkarte sind überliefert, ebenso die Kleiderordnung: An Bord Gehrock und Zylinder, beim Festessen Frack, für das Militär natürlich Uniform; die Damenwelt hätte wohl freie Kostümwahl gehabt, war aber nicht oder kaum vertreten (**Abb. 61**). Die Ordensverleihung an die unmittelbar und mittelbar Beteiligten beendete die Veranstaltung. PIERNEY und KERNER wurden zu Recht dekoriert. Von den Arbeitern war wohl keine Rede. Erstaunlich, dass der Kaiser Wilhelm II. diese Gelegenheit verstreichen ließ, sich in maritimem Aufputz zu präsentieren.

Am 1. Oktober wurde der reguläre Liniendienst aufgenommen, der fast ohne Unterbrechungen bis zum 1. Mai 1945 lief. **Abb. 62** zeigt die Radfähre FRIEDRICH FRANZ IV. bei dieser Gelegenheit unter „Volldampf“, besser „Vollqualm“. Offenbar wurde auch wieder tüchtig geböllert und die Westmole war dicht bevölkert.

⁷⁴Hückstädt, H.: „Reiset nach dem Norden“: zur Geschichte der Fährverbindung Warnemünde-Gedser. Deutsches Schiffsarchiv, 13, 83-110 (1990).

⁷⁵ Pfaffenrott, Klaus: „Eine Brücke über die Ostsee - Die Eisenbahnfährverbindung Warnemünde-Gedser“; DMV Rostock 1987



Abb. 61: Der neue Bahnhof und der Eisenbahnfahrverkehr Warnemünde werden feierlich eröffnet



Abb. 62: Die Eröffnung des regulären Liniendienstes am 1. Oktober 1903 durch „Friedrich Franz IV.“

Damit war ein Vorhaben beträchtlichen finanziellen, materiellen und auch personellen Umfangs erfolgreich abgeschlossen. Man konnte die Bauzeit – trotz eines Streiks im April 1901⁷⁶ – um 1 Jahr verkürzen und blieb im Kostenrahmen. Das aus diesem Anlass herausgegebene, aufwändig gestaltete Fotoalbum (**Abb. 63**) zieht folgende Bilanz: *„Am 30. September 1903 war, nachdem von Handwerkern und Arbeitern rund 500000 Tagewerke geleistet worden waren 8000 cbm Mauerwerk verbaut, über eine Million cbm Erdmassen gelöst geladen*

⁷⁶ Rostocker Zeitung vom 03.04.1901

und transportiert etwa 2000 tons Eisen bearbeitet und angebracht resp. montiert“.⁷⁷(Anm.: Interpunktion lt. Original).



Abb. 63: Das aufwändig gestaltete Album (Leder mit Goldschnitt)

Um den Eisenbahnfahrverkehr über Warnemünde nach Skandinavien aufnehmen zu können, mussten allerdings nicht nur die Landanlagen fertiggestellt sein, sondern es bedurfte auch geeigneter Fahrzeuge. Diese waren zeitgleich gebaut worden.

⁷⁷ Steht im Heimatmuseum Warnemünde

Die ganzjährige Fährverbindung sollte durch 4 Schiffe gesichert werden. Bei den Neubauten hatte man sich sowohl bei der MFFE als auch der DSR teilweise für Doppelschraubendampfer mit Eisbrecherbug entschieden, die auch für den Winterbetrieb geeignet waren, während die Radföhren vor allem im verkehrreichereren Sommerhalbjahr zum Einsatz kommen sollten.



Abb. 64: Die Doppelschraubenföhre der MFFE „MECKLENBURG“

Die MFFE ließ ihre MECKLENBURG (Abb. 64) auf der Schichau-Werft in Elbling bauen. Diese hatte eine Tonnage von 2100 BRT, war 86,5m lang, die

Gleislänge betrug 129m und hatte Platz für 12 Güterwagen, sie lief 13 ½ Knoten und die Baukosten betragen 0,9 Mio. M.

Den Auftrag für die fast baugleiche PRINS CHRISTIAN (**Abb. 65**) der DSB erhielt eine Werft im dänischen Helsingør.

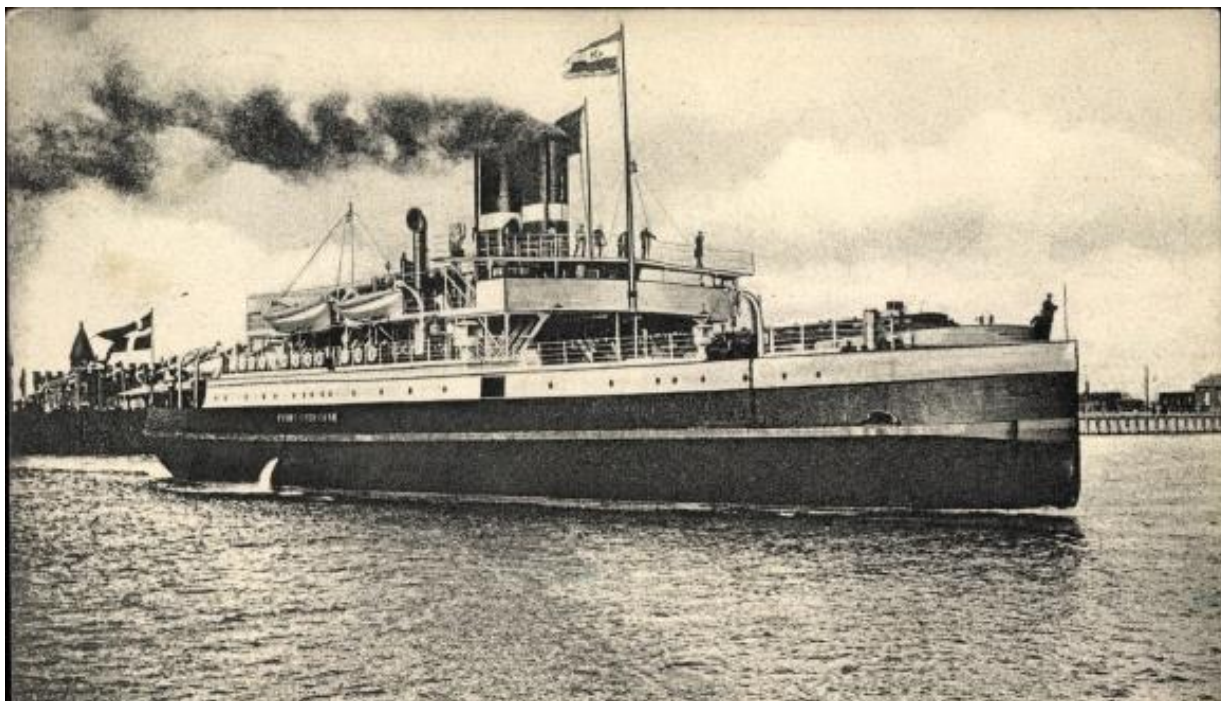


Abb. 65: Fast baugleich, die „PRINS CHRISTIAN“ der DSB

Die beiden (baugleichen) Radfähren FRIEDRICH FRANZ IV. (MFFE, **Abb. 66**) und PRINSESSE ALEXANDRINE (DSB, **Abb. 67**) wurden ebenfalls bei Schichau gebaut. (Weshalb man um diese Zeit noch Fahrzeuge mit dem eigentlich schon überholten Schaufelradantrieb baute, bleibt offen, zumal sie auch noch teurer waren). Sie waren deutlich kleiner als die Fähren mit Schraubenan-

trieb (Tonnage 1405 BRT, Länge 86m, Gleislänge 79,50m, Geschwindigkeit ebenfalls 13,5 Knoten). Die FRIEDRICH FRANZ IV. kostete 1,2 Mio. M.

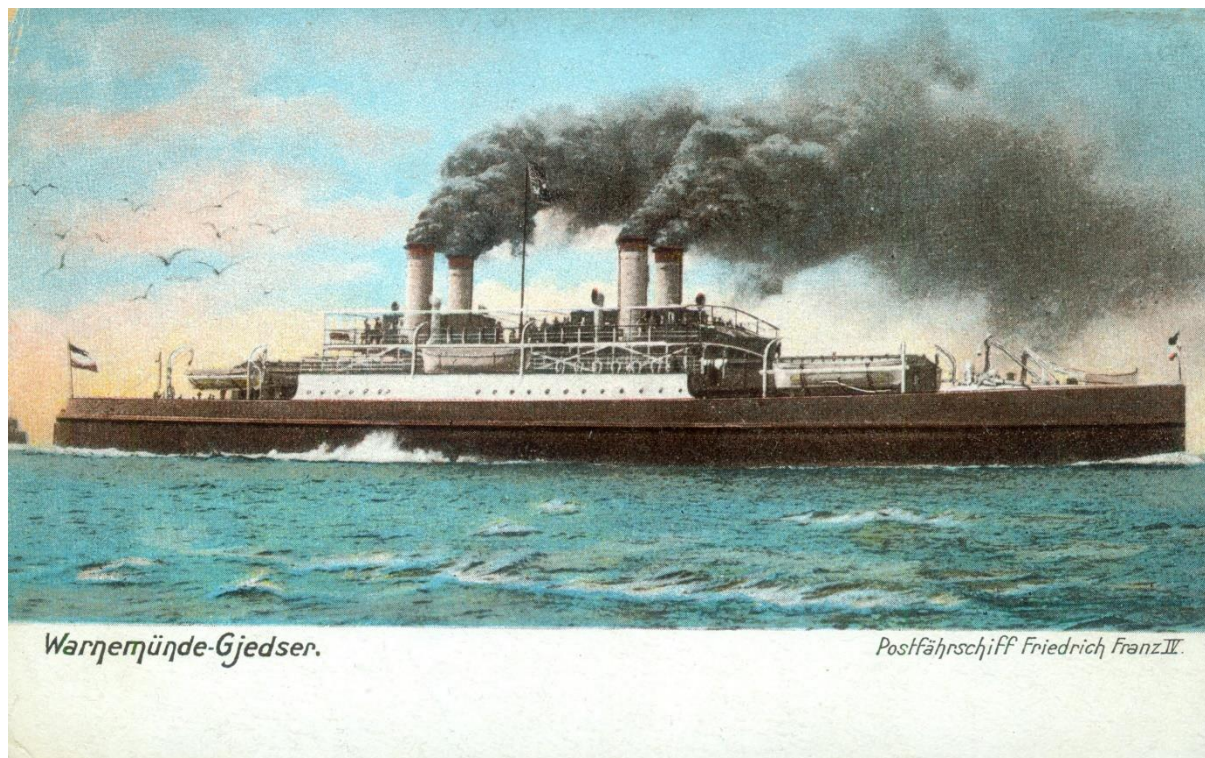


Abb. 66: Die Radfähre „FRIEDRICH FRANZ IV.“ (MFFG)

Die Baukosten für die beiden dänischen Schiffe beliefen sich auf zusammen 2 Mio. Kronen.⁷⁸

Allerdings stellte sich schon in den Folgejahren heraus, dass man mit dieser Flotte bald nicht mehr in der Lage wäre, den ständig wachsenden Verkehr zu bewältigen und man beschloss, die beiden Radfähren umzubauen/zu vergrößern.

⁷⁸ Pfaffenrott

Für die PRINZESSE ALEXANDRINE geschah das bereits 1905. Sie wurde für 350.000 dänische Kronen auf 103m verlängert und mit einem zweiten Gleis versehen. Im Folgejahr 1906 wurde auch die FRIEDRICH FRANZ IV. auf der Neptun-Werft durch Einfügen einer zusätzlichen Sektion auf 103,98m verlängert und ebenfalls ein zweites Gleis verlegt.⁷⁹

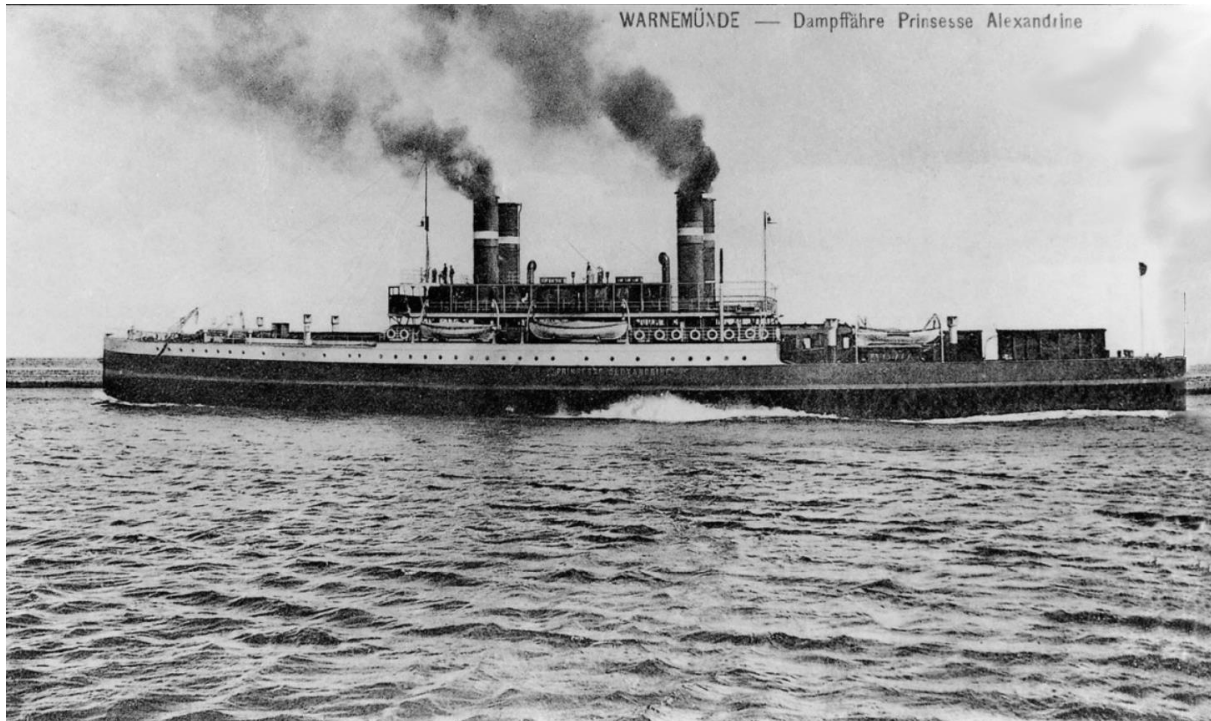


Abb. 67: Die „PRINZESSE ALEXANDRINE“ der DSB, ebenfalls mit Schaufelradantrieb

⁷⁹ ebenda

In den Akten der Hafenbaudeputation findet sich ein Plan des neuen Fährbahnhofs von 1902, der zeigt, dass man auch einmal die Absicht hatte ein drittes Fährbecken anzulegen (**Abb. 68**). Dazu ist es allerdings nicht gekommen.

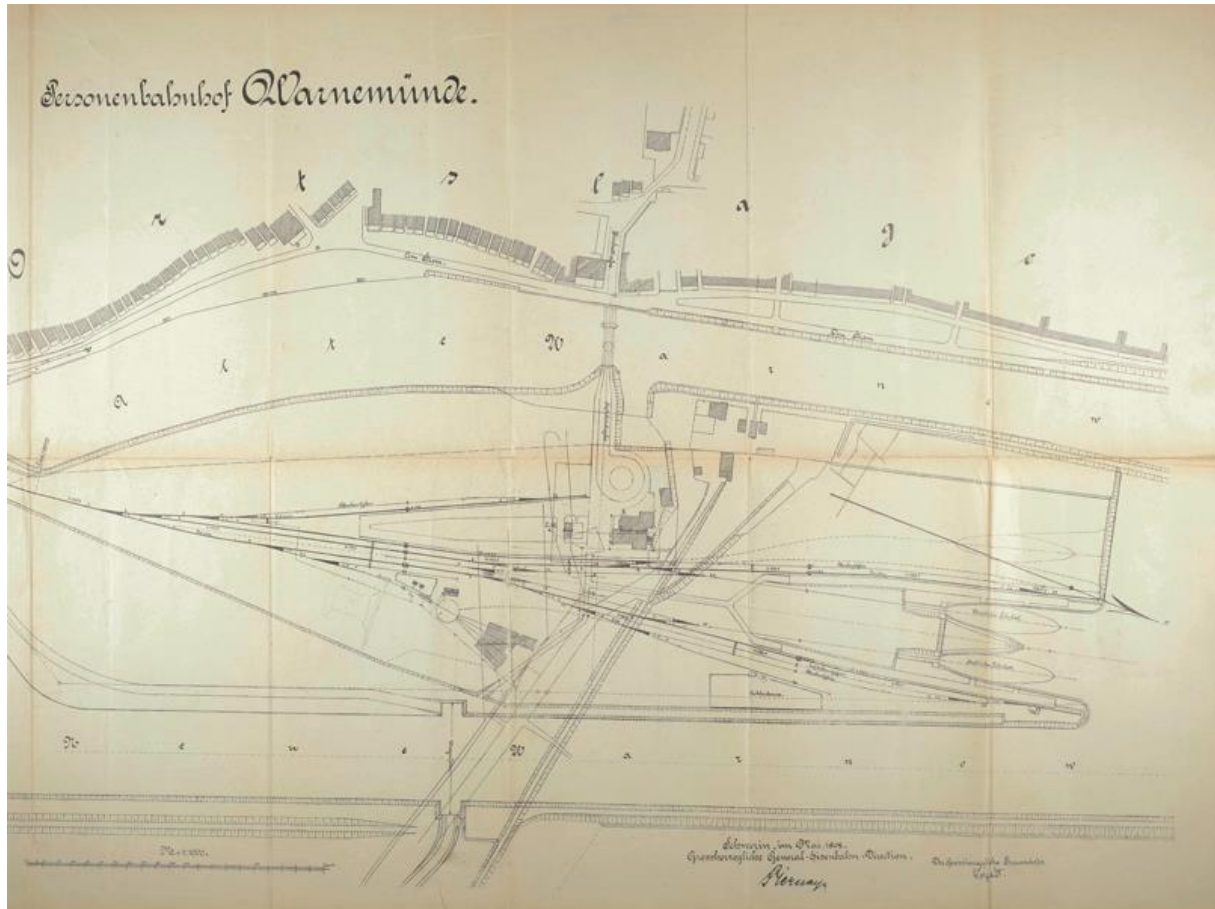


Abb. 68: Der Plan des neuen Bahnhofs Warnemünde mit zeitweise geplantem 3. Fährbecken

Wenn man BARNEWITZ glauben darf, warf der Fährverkehr vor dem I. Weltkrieg jährlich immerhin 100.000 Mark ab. Jede Fähr absolvierte etwa 1000 Fahrten/a.⁸⁰



Abb. 69: Der Rettungsschuppen der DGzRS am Alten Strom

Die neuen Hafengebauten erwiesen sich in der Folgezeit als stabil. So berichtet KERNER am 2. Dezember 1903, dass die orkanartigen Stürme vom 30. November keine Schäden verursacht hätten.⁸¹

⁸⁰ F. BARNEWITZ: „Geschichte des Hafenortes Warmmünde;“- 2. Auflage Rostock 1925

⁸¹ Stadtarchiv 1.1.13 Bauamt 1916 (194)

Im Jahr 1903 nahm **STEPHAN JANTZEN** seinen **Abschied** als Lotsenkommandeur und damit auch als Vormann der Seenotretter (**Abb. 69**). Drei Jahre zuvor (1. Juli 1900) hatte Rostock übrigens eine neue Lotsenordnung erlassen. Die 8 See- und die 5 Warnowlotsen sowie die 8 Lotsenbootsmänner waren nun städtische Angestellte.



Abb. 70: Die Personenfähre über den Neuen Strom der Fa. Lürssen, Vegesack und im Hintergrund die Seilfähre für Fahrzeuge, die die Kettenfähre 1914 ersetzt
Mit der Eröffnung des Neuen Fahrwassers ergab sich die Notwendigkeit einer **Fährverbindung** zwischen **Warnemünde** und der **Hohen Düne**. Bereits am 23. April 1903 beriet die Hafenbaudeputation zu diesem Problem, natürlich unter Beteiligung von KERNER. Empfohlen wurde die Anschaffung einer Personen-

Stromfähre sowie einer Ketten- oder Seilfähre für Fahrzeuge. Die Personenfähre wurde 1902 bei der Fa. Lürssen in Vegesack bestellt und von dort auch geliefert (**Abb. 70**). Sie wurde von einem Daimler-Motor angetrieben.⁸²

Die ebenfalls 1903 in Betrieb genommene Seilfähre reichte bald nicht mehr aus, den wachsenden Verkehr zu bewältigen, vor allem als auf dem östlichen Ufer der Flugplatz angelegt und genutzt wurde. 1914 wurde sie durch eine größere Kettenfähre ersetzt (**Abb. 70**).



Abb. 71: Der (zweite) Zuckerschuppen, gelegen am Neuen Strom nahe des westlichen Fährbeckens

⁸² Stadtarchiv 1.1.13 Bauamt 1916 (145, 160)

Durch das Neue Fahrwasser entstanden auf der „Bahnhofsinsel“ potentielle Gewerbeflächen. Bald nach 1903 (das genaue Jahr ist nicht bekannt) wurde nahe des stadtseitigen Fährbeckens eine weitere Halle für den Zuckerexport, also ein zweiter **Zuckerschuppen** errichtet (**Abb. 71**). Offenbar kam es irgendwann zu einer Umnutzung, denn in den folgenden Jahrzehnten lief dieser unter der Bezeichnung „**Zwiebelschuppen**“ (**Abb. 72**). 2016 machte er von sich reden, als sein Abriss drohte um Platz für das geplante Kreuzfahrtterminal zu schaffen. Trotz breiter Proteste wurde er abgerissen.



Abb. 72: Der Zucker-/Zwiebelschuppen kurz vor dem Abriss 2016

1910 nahm man endlich das bisher ungelöste Problem der **Abwasserentsorgung** in Angriff und konnte es in den nächsten beiden Jahren auch lösen. Man installierte ein getrenntes Regen- und Schmutzwassernetz im gesamten Ort. Dabei galt (wie bei der Trinkwasserversorgung) Anschluss- und Benutzerzwang.

Problematisch war die Suche nach einem geeigneten, weil hochwassersicheren Standort für die Kläranlage, denn die Geländehöhe betrug in der Ortslage ja lediglich + 2m NN, die bei Sturmhochwasser nachweislich schon mal deutlich überschritten werden konnte, wie 1872 ja bewiesen hatte. Bei Überflutung der Anlage waren schwerste hygienische und damit gesundheitliche Folgen zu befürchten.



Abb. 73: Die Kläranlage Warnemünde, gelegen bei Groß Klein

So wählte man einen weit außerhalb gelegenen Standort nördlich des Dorfes Groß Klein (**Abb. 73**). Das Pumpwerk wurde westlich der Bebauung an der seit

1893 existirenden Chaussee nach Diedrichshagen errichtet und steht immer noch (Abb. 74).⁸³



Abb. 74: Das alte Pumpwerk in der Parkstraße

Am 1. Juli 1910 wurde die **Strandbahn** von **Warnemünde** nach **Markgrafenheide** eröffnet. Damit fand ein reichlich zwanzigjähriges Bemühen ein positives Ende, die Gegend östlich der Warnow, vor allem die Rostocker Heide, für den Fremdenverkehr zu erschließen. Die Heide war, nach Meinung der damaligen warnemünder/rostocker „Fremdenverkehrsexperten“ als Wandergebiet für die Sommergäste ideal, leider etwas zu weit entfernt, zumal

⁸³ R. Lübker: „Alles fließt. Aber wohin?“; - Redieck & Schade, Rostock 2016

der Weg dorthin nach deren Geschmack etwas eintönig war. Abhilfe könnte eine Bahnverbindung schaffen. Schon 1887 gab es dazu erste Überlegungen, weitere Vorschläge wurden der Stadt in den 1890er Jahren von verschiedenen Anbietern unterbreitet z. B. AEG, Siemens & Halske und auch Daimler. Grundsätzlich war man seitens der Kommune durchaus interessiert, wurde aber durch die negativen Prognosen abgeschreckt, die ein Verlustgeschäft vorhersagten.



Abb. 75: Hotel und Restaurant „Hohe Düne“, erbaut 1895

Für den an der detaillierten Vorgeschichte und der Geschichte der Strandbahn überhaupt Interessierten, ist die Schrift von ENENKEL sozusagen Pflichtliteratur.⁸⁴

Inzwischen (1895) war mit dem Hotel und Restaurant „Hohe Düne“ ein weiteres attraktives Ausflugsziel auf der östlichen Warnowseite entstanden (**Abb. 75**) und 1903 die Chaussee nach Markgrafenheide fertiggestellt worden.

Der Wunsch nach einer elektrischen Bahn in die Rostocker Heide war immer noch in der Welt und 1909 in der Rostocker Bürgervertretung wieder einmal Tagesordnungspunkt. Daraufhin erarbeitete der Direktor des städtischen Elektrizitätswerks PIERITZ das Projekt für eine solche zwischen dem östlichen Fähranleger am Neuen Strom und Markgrafenheide. Seine Kostenschätzung belief sich auf 200.000 M und er sagte ein ausgeglichenes Betriebsergebnis voraus. Das überzeugte die Bürgervertretung und sie bewilligte die Summe.

Dieses (das Projekt) war die Grundlage einer Ausschreibung vom 13. Januar 1910; die Trasse wollte man zur Kostenersparnis selbst herstellen. Die Ausschreibungsfrist endete am 15. Februar 1910 12 Uhr. Siegerin war die Fa. Bergmann-Elektrizitätswerke AG, Berlin, deren Angebotssumme 136.040 M betrug. Bei der Vergabeentscheidung spielten wohl auch die Referenzen eine Rolle, welche die Auftragnehmerin vorweisen konnte, z. B. die Straßenbahn in St. Avold, Lothringen, damals Deutsches Reich.

Separat ausgeschrieben wurde das an der Fährre gelegene Depotgebäude. Den Auftrag erhielt Oloffs.

⁸⁴ ENENKEL, NORBERT: „Die vergessene Bahn;“- Verlag Redieck und Schade, Rostock 2010.



Abb. 76: Die Strandbahn nach Markgrafenheide bei der Inbetriebnahme 1910

Gebaut wurde schließlich eine elektrisch angetriebene Bahn mit einer Spurweite von 1000mm, die aussah wie eine Straßenbahn, wie eine Straßenbahn funktionierte, rechtlich aber keine Straßenbahn sondern eine „elektrische nebenbahnähnliche Kleinbahn“ war, die damit den Vorschriften der „Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung vom 4. November (R. G. Bl. S.387)“ unterfiel (**Abb. 76**).



Abb. 77: Das Depot der Strandbahn nahe des (östlichen) Fähranlegers

Die Fa. Bergmann beschaffte sowohl das Material als auch die Fahrzeuge. Die Schwellen stammten von den Rütgers-Werken am Bassin. Zur Eröffnung am 01. Juli 1910 war man fast fertig. Die Einschränkung betraf das Depot, wo die Arbeiten aber auch noch 1910 abgeschlossen werden konnten (**Abb. 77**). Für die 5 km lange Strecke bis zur Endstation am Forsthaus in Markgrafeneheide benötigte die Bahn 12 Minuten (**Abb. 78**).



Abb. 78: Die Endhaltestelle der Strandbahn nahe des Forsthauses Markgrafenhaide

Der Fahrpreis betrug 25 Pfg. für die einfache und 40 Pfg. für die Hin- und Rückfahrt, die Fährtour war inklusive. Die Bahn verkehrte anfangs nur in der Saison (1. Juli bis 30. September) täglich von 7:00 bis 20:00.

Die Eröffnung (s.o) war lt. örtlicher Presse einigermaßen chaotisch verlaufen, da man mit einem derartigen Andrang des Publikums nicht gerechnet hatte.⁸⁵

⁸⁵ ebenda

Die Bahn lief bis Kriegsende 1945, wurde ein Jahr später demontiert, das Material sowie die Fahrzeuge für den Bau und Betrieb der Straßenbahnlinie 4 (Steintor-Alter Markt-Gehlsdorf) verwendet.

Der Meister Oloffs errichtete mit seinen Leuten nicht nur das Depot, sondern lieferte anfangs auch den Strom.

Das änderte sich allerdings bereits im folgenden Jahr, als das **Kraftwerk Bramow** am 01. Juli 1911 ans Netz ging, welches anfangs Rostock, dann Warnemünde und nach und nach das ganze nordöstliche Mecklenburg versorgte. Der Anschluss Warnemündes erfolgte zum 1. Oktober, gleichzeitig endete die Konzession Oloffs (s.o.). Dieser wurde allerdings durch eine stattliche Summe (100.000 M) entschädigt, wie es wohl 1895 vereinbart worden war. Einige Vertreter der Bürgerschaft stimmten zwar dagegen, Vertrag war aber Vertrag und man musste zahlen.⁸⁶

Die Leistung des 1900 erbauten ersten Rostocker E-Werk in der Bleicherstraße reichte gerade einmal aus, das eigentliche Stadtgebiet zu versorgen. Da in den Folgejahren der Strombedarf in der Stadt und dem Umland stark stieg und eine Erweiterung am damaligen Standort nicht möglich war, hatte man schon vor 1910 mit der Planung eines „Großkraftwerks“ zur regionalen Versorgung begonnen. Als Standort bot sich ein Gelände in Bramow an, das der Stadt gehörte und wo die Kohlebelieferung und Entsorgung der Asche über die Warnow möglich war. Diese wollte man per Schute auf die Ostsee transportieren und dort verklappen. Das wurde dann auch wohl über Jahrzehnte praktiziert, ein Verfahren bei dem sich dem umweltbewussten Zeitgenossen heutzutage noch das Gefieder sträubt.

⁸⁶ AHRENS/FRAHM/GUROWSKI: „Rostocker Gas-, Strom- und Wärmeversorgung“; Redieck & Schade, Rostock 2000

Im Zuge der Vorbereitung hatte man schon 1909 vorsorglich den Vertrag mit Oloffs zum Ablauf der Geltungsdauer der 15-jährigen Konzession (1910) gekündigt, gleichzeitig eine Freileitung von Bramow nach Warnemünde gebaut und in der heutigen Dänischen Straße eine sogenannte „Unterstation“ errichtet, in welcher der Drehstrom des Kraftwerks in den Gleichstrom des Ortsnetzes umgewandelt wurde (**Abb. 79**).⁸⁷



Abb. 79: Die Unterstation Warnemünde des E-Werkes Rostock-Bramow in der Dänischen Straße

⁸⁷ ebenda

9. Nachwort

Der Anschluss Warnemündes an die regionale Elektroenergieversorgung ist für den Verfasser eine günstige Gelegenheit, aus der Geschichte auszusteigen. Damit waren, nachdem der Ort an das Verkehrsnetz angeschlossen wurde, die Wasserver- als auch Abwasserentsorgung geregelt werden konnten und ein weitgehender Umbau der Bausubstanz gelungen war, die Voraussetzungen für eine weiterhin günstige Entwicklung des Badeortes geschaffen. Dass es zu dieser erst mit einiger Verspätung kam, ist dem bald beginnenden I. Weltkrieg und der schwierigen Nachkriegszeit geschuldet.

Als sich die Verhältnisse nach 1923 wieder einigermaßen konsolidiert hatten, spielte vor allem auch der Luftverkehr und die entstehende Flugzeugindustrie eine große Rolle. Um mit dem Genossen Kossonosov zu sprechen, „entwickelte sich das Flugwesen“.⁸⁸ Aber das ist eine andere Geschichte, die allerdings bereits mehrfach erzählt worden ist.

Gez. Peter Garbe Rostock, Jahrgang 1940

⁸⁸ Michail Sostschenko: „Die Kuh im Propeller;“- 1923

10. Quellen- und Literaturverzeichnis

a.) Quellen

1. Stadtarchiv Rostock: Bestandssignatur 1.1.10 Kämmerei und Hospitäler, Ziegelei und Kalkbrennerei Dierichshagen, Aktensignaturen 7127, 7128, 7130//Bestandsignatur 1.1.12.1. Gewett: Ortsverwaltung Warnemünde, Aktensignaturen 75, 76, 96, 100//Bestandsignatur 1.1.12.2 Gewett, Aktensignaturen 226, 1318// Bestandsignatur 1.1.13 Bauamt, Hafengebauten Warnemünde, Aktensignaturen 2, 25, 839, 889, 906, 908, 909, 1911, 1914, 1916, 1917//Bestandsignatur 1.4.19 Senator Maßmann, Aktensignaturen 62, 63, 64, 67.
2. Sammlung Heimatmuseum Warnemünde
3. Universitätsbibliothek Rostock, Kartensammlung (MTB Reichsaufnahme
4. Rostocker Zeitung, Stadtarchiv Rostock.
5. Sammlung Peter Garbe, Apfelweg 15, 1847 Rostoc
6. Rostocker Adressbücher.
7. Verschiedene Internetressourcen.

b.) Literatur

1. MAHN, E.: „Warnemünde. Fremdenführer für Badegäste“; - Hinstorff Rostock 1880
2. BARNEWITZ, F.: „Geschichte des Hafenortes Warnmünde;“- 2. Auflage Rostock 1925
3. ACKERMANN, TH.: „Die Choleraepidemie des Jahres 1859 im Großherzogtum Mecklenburg- Schwerin“; - Rostock 1860

4. LUDWIG, A. O.: „Stratigraphische Untersuchungen des Pleistozäns der Ostseeküste von der Lübecker Bucht bis Rügen“; - Beiheft Nr. 42/1964 zur Zeitschrift GEOLOGIE, Akademie- Verlag Berlin
5. SCHULTZ, L.: „Die Lloyd- Bahn Neustrelitz- Rostock- Warnemünde, VBN Verlag Berlin 2010
6. GEINITZ, E.: „Die geologischen Aufschlüsse des neuen Warnemünder Hafenbaues“, - Rostock 1902
7. BASTIAN, K.: „Alles fließt“; - Redieck & Schade, Rostock 2003
8. Mittheilungen der Mecklenburgischen Geologischen Landesanstalt: „Die Brunnenbohrungen in Warnemünde“; - Rostock 1891
9. LÜBKER, R.: „Alles fließt. Aber wohin?“; - Redieck & Schade, Rostock 2016
10. AHRENS/FRAHM/GUROWSKI: „Rostocker Gas-, Strom- und Wärmeversorgung“; Redieck & Schade, Rostock 2000
11. HÜCKSTEDT, H.: „Reiset nach dem Norden“: zur Geschichte der Fährverbindung Warnemünde-Gedser. Deutsches Schiffsarchiv, 13, 83-110 (1990).
12. PFAFFENROTT, K.: „Eine Brücke über die Ostsee- Die Eisenbahnfährverbindung Warnemünde- Gedser“; DMV Rostock 1987
13. ENENKEL, N.: „Die vergessene Bahn;“- Verlag Redieck und Schade, Rostock 2010.
14. Michail Sostschenko: „Die Kuh im Propeller;“- 1923

c.) Abbildungen

Sammlung Heimatmuseum Warnemünde: Abb. 1, 3-6, 16- 18, 21, 22, 23, 25, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 39, 42, 46- 66, 68-73, 75-79
 GEOPORT MV: Abb. 2, 14, 19, 20, 33, 35, 37, 38, 40-42, 74

Archiv der Hanse- und Universitätsstadt Rostock: Abb. 8, 9, 10- 13, 15, 17, 26,
27, 31, 36, 37, 38, 44, 67,
Sammlung Schultz: Ab. 21, 44, 45, 59,68
Sammlung Stadtwerke Rostock: Abb. 80
Wikipedia:14, 19, 20, 43,
StALUM: Abb. 24
Sammlung Peter Garbe: Abb.40, 41
OZ: Abb. 72