

Die Geschichte des Eisenbahnortes Schwerin

1845 ★ 1990



DIE GESCHICHTE DES EISENBAHNORTES SCHWERIN 1845 – 1990

Inhalt

Vorwort

1. Schwerin als politisches, gesellschaftliches und kulturelles Zentrum in der Mitte des 19. Jahrhunderts
2. Bestrebungen in Mecklenburg zum Eisenbahnbau
3. Eisenbahnepochen im Territorium Schwerin
 - 3.1. Zeitraum 1845–1870
 - 3.2. Zeitraum 1870–1890
 - 3.3. Zeitraum 1890–1920
 - 3.4. Zeitraum 1920–1945
 - 3.5. Zeitraum 1945–heute
4. Die Geschichte des Bahnbetriebswerkes Schwerin und dessen Lokomotiveinsatz
5. Die Traditionspflege im Bahnbetriebswerk Schwerin
6. Die Geschichte der Industrie- und Hafenbahn Schwerin
7. Zur Geschichte des Schweriner Nahverkehrs



Vorwort

Die mecklenburgische Eisenbahngeschichte umfaßt mittlerweile 150mal 365 Tage. Bei der Erarbeitung des Manuskriptes entstand deshalb das Problem, welche Leistung eine 56-seitige Broschüre erbringen kann, um annähernd 54 750 Tage Eisenbahngeschehen und -erleben zusammenhängend und treffend zu schildern. Die vorliegende Publikation ist kein Tagebuch, sie folgt aber dem chronologischen Ablauf, sie ist keine Fachliteratur, hat aber ausgewählte technische Einzelheiten parat, und sie ist keine sozialpolitische Studie, geht aber ein auf bestimmte soziale Vorgänge.

Schwerin ist nicht nur die Eisenbahn, die Stadt ist mehr als das. Deshalb mußte auch in dieser Broschüre ein Platz für die historische Atmosphäre in Wort und Bild gefunden werden, die eigentlich das Geschichtsbild der Stadt mit prägen half.

Wenn in dieser Publikation ganz allgemein von „Mecklenburg“ geschrieben wird, so verbinden sich mit dieser Schreibung je nach Ära verschiedene historisch geprägte Begriffe. Gemeint sind damit das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin (1815–1919), der Freistaat Mecklenburg-Schwerin (ab 1919), das Land Mecklenburg (ab 1945), der heutige Bezirk Schwerin oder ganz einfach nur die Landschaft Mecklenburg.

Die Autoren bedanken sich bei allen Freunden der Eisenbahn. Besonderer Dank gilt den Freunden Westphal, Zimmermann, Hoepfner, Herrn Dr. Borchert, dem Agrarhistorischen Museum in Schwerin-Mueß und dem Archiv der Reichsbahndirektion Schwerin.



1. Schwerin als politisches gesellschaftliches und kulturelles Zentrum in der Mitte des 19. Jahrhunderts

Seit über 140 Jahren kann man mit der Eisenbahn nach Schwerin reisen, aber erst vor den Toren Schwerins scheint es, als würde man genau dieses Mecklenburg erreichen, das man sich aus Prospekten und Reisebeschreibungen so verspricht. Erst jetzt drängt sich einem das Empfinden auf, als gelänge man über Schwerin nach Mecklenburg.

Ganz gleich, ob man zu Fuß, per Kraftfahrzeug oder auf der Schiene die Stadt erreicht, jedesmal bietet sich dem Reisenden ein anderer Eindruck. Dieser prägt sich durch die Natur mit ihren Wäldern und Seen, die von einer sanften Hügellandschaft umgeben sind; er festigt sich durch markante Bauwerke sowie durch periphere neue Wohn- und Industriegebiete. All dieses wohlausgewogene Nebeneinander von Natur und Menschenschaffenem scheint nur speziell dafür entstanden zu sein, was man unter Mecklenburg und Schwerin versteht.

Inzwischen sind 830 Jahre seit der Stadtgründung vergangen. Bereits vor dieser Zeit siedelten am Schweriner See slawische Stämme, die Obotriten. Von ihnen stammt der Begriff „Zuarin“, was soviel wie Tiergehege bedeutet. Daraus hat sich dann unser heutiger Ortsname abgeleitet.

Die Obotriten errichteten im Siedlungsgebiet eine Burg, die als Vorläufer des heutigen Schlosses gelten kann. Der Standplatz war eine Insel im Schweriner See, unsere heutige Schloßinsel.

Im Rahmen des Kreuzzuges deutscher Feudalherren gegen die Slawen kam es auch im hiesigen Gebiet zu Kämpfen, die allgemein mit einer Niederlage der Slawen endeten. Die slawische Burg im Schweriner See wurde aufgegeben. Deutsche Feudalherren, maßgeblich Heinrich der Löwe, ließen an gleicher Stelle eine Stadt gründen.

Das Schweriner Stadtbild in der Mitte des vorigen Jahrhunderts prägte sich durch markante Bauwerke, wie das Schweriner Schloß, der herausragende Dom und die neuerstandenen Regierungsgebäude Demmlerscher Baukunst. Sie stehen für eine Ära, die gleichbedeutend ist, mit feudalistischer Regierungsgewalt und klerikalem Einfluß. Erst hier können die Anzeichen gemessen werden, die wir für unsere verkehrsgeschichtliche Schilderung benötigen. Alle Verkehrsbauten um Schwerin waren bestimmten Zwängen unterlegen. Viele Wege, die zur Stadt führten, wurden durch schmale Zugänge zwischen den Seen eingengt.

Fast um die ganze Stadt erstreckt sich eine ausgedehnte Hügel- und Seenlandschaft. Nicht immer konnten die Verkehrsplaner die Trassen so anlegen, wie man es eigentlich von einem Flachland erwartete: geradlinig und eben. Noch schwerer war es, Widerstände zu überwinden, die im gesellschaftlichen Sektor angesiedelt waren.

Auf Grund der in Mecklenburg im vorigen Jahrhundert herrschenden gesellschaftlichen und ökonomischen Verhältnisse verlief die Einführung der Eisenbahn nicht unter den gleichen Voraussetzungen, wie z. B. in Preußen oder Sachsen. Anzeichen der sich in ganz Deutschland anbahnenden industriellen Revolution waren Mitte des 19. Jahrhunderts kaum vorhanden. Außer wenigen Manufakturwerkstätten gab es keine Industriebetriebe. Und dennoch wurde 1844, also nur neun Jahre nach Inbetriebnahme einer deutschen Eisenbahnlinie überhaupt, der erste Spatenstich zum Bau einer mecklenburgischen Eisenbahn am damaligen Feldtor in der Nähe der heutigen Eisenbahnstraße in Schwerin vollzogen.

Doch wie sah dieses Mecklenburg dieser Jahre aus? In welcher Situation befand sich die Stadt Schwerin?

Im Jahre 1820 wurden in Mecklenburg die Leibeigenschaft aufgehoben. Mecklenburg war ein Agrarland, aber das allein machte es nicht rückständig. In der Landwirtschaft gab es manchen Beweis für einen Fortschritt. Auch hier kam es zu einer Aufwärtsentwicklung in der Mechanisierung und Düngung. Die landwirtschaftliche Verarbeitungsindustrie wurde

weiter ausgebaut. Die Zuckerrübenverarbeitungsindustrie erlangte eine weitere Reife und war beispielgebend. Bereits 1845 gab es im Lande an 13 Standorten Dampfmaschinen.

Der Erfinder Alban stellte in seiner Eisengießerei und Maschinenbauanstalt Breitsämischen her und konstruierte eine Hochdruckdampfmaschine.

Um 1845 sind in Mecklenburg drei Dampfschiffe bekannt. Das alles waren die ersten Indizien einer industriellen Revolution, jedoch trugen die Eigentumsverhältnisse an Grund und Boden kaum den Keim des Fortschrittes in sich.

Mecklenburg wurde auf der Grundlage des landesgrundgesetzlichen Erbvergleiches von 1755 durch den Großherzog (ab 1815) regiert. Die Stände allerdings beschränkten die Regierungsgewalt des Großherzogs und ließen kaum Beeinträchtigungen ihres Machtbereiches zu. Über die Stände sicherten sich die Ritter und Großgrundbesitzer ihren Einfluß, der oft genug auch in der Eisenbahnpolitik mehr negativ als positiv zum Tragen kommen sollte.

Der Großherzog Paul Friedrich verlegte 1837 seine Residenz von Ludwigslust wieder nach Schwerin. Die Stadt sollte wieder voll und ganz als großherzogliche Residenzstadt ausgestaltet werden. Hier waren viele Einrichtungen vorhanden, um das Leben des großherzoglichen Hofes in allen Belangen zu sichern. Eine Ansiedlung von größeren Industrieunternehmen war nicht beabsichtigt. Das führte dazu, daß die feudalen Verhältnisse auf längere Zeit konserviert blieben.

1839 hatte Schwerin 16063 Einwohner und war nach Rostock die zweitgrößte Stadt Mecklenburgs. Die Versorgung der Stadt mit notwendigen Gütern und Lebensmitteln und die vom Großherzog gewollte Repräsentativwirkung erforderten jedoch auch hier den Ausbau des Verkehrswegenetzes.

Im Jahre 1830 wurde die Chaussee nach Wismar und 1834 die Chaussee nach Ludwigslust ausgebaut. Im gleichen Jahr verkehrte die erste Schnellpost nach Ludwigslust. Die Durchdämmung des Schweriner Sees (Paulsdamm) begann man im Jahre 1842.

Angesichts des steigenden Handels mit landwirtschaftlichen Produkten waren diese Maßnahmen unzureichend. Auch der Ausbau des Wasserstraßennetzes wurde erwogen. Das konnte aber nur dort geschehen, wo die örtlichen Bedingungen in Form von Flüssen, Kanälen und Seen gegeben waren. Für Schwerin boten sich dafür günstige Bedingungen an, doch waren die Gedanken zum Hafenbau vorerst nur von theoretischer Natur.

Während man in Mecklenburg noch den Ausbau der traditionellen Verkehrswege betrieb, war man in Sachsen und im Nachbarland Preußen bemüht, die Eisenbahn als unumgängliche technische Errungenschaft in die Praxis umzusetzen. Selbst im Plan des Eisenbahnpioniers List für ein Eisenbahnnetz auf deutschem Boden blieb Mecklenburg unberücksichtigt, weil es nicht dem Deutschen Zollverein angehörte.

Die ersten Eisenbahnbauten blieben auch den aufgeschlossenen bürgerlichen Kreisen in Mecklenburg nicht verborgen, zumal Preußen sich anschickte, Eisenbahnlinien in den Norden bauen zu lassen.

2. Bestrebungen in Mecklenburg zum Eisenbahnbau

Die ersten Initiativen zum Eisenbahnbau kamen aus Wismar und später auch aus Rostock. Beide Städte profitierten von der einsetzenden höheren Warenproduktion und dem damit verbundenen Handel. Hier lagen der Transport und die Verteilung der Güter in den Händen des handeltreibenden Bürgertums. Es bediente sich schon der Dampfschiffahrt und war auch der Eisenbahn als schnellem und effektivem Transportmittel sehr aufgeschlossen. In Wismar setzte sich 1836 ein Bürgerkomitee mit dem rührigen Bürgermeister Haupt an der Spitze für die Errichtung einer Eisenbahnlinie nach Hannover über Boizenburg ein. Schwerin wurde nicht berücksichtigt, weil die Errichtung der Bahn sich ausschließlich nach ökonomischen Notwendigkeiten richtete.

Verschiedene Gründe, wie die zu diesem Zeitpunkt vorhandene politische Instabilität

in Hannover, aber auch das Desinteresse Preußens am Bau solch einer Linie ließen dieses Projekt nicht zur Realität werden. In Preußen plante man selbst eine Eisenbahnlinie von Berlin nach Hamburg, dem größten Hafen im Norden des Deutschen Bundes mit strategischer und ökonomischer Bedeutung. Am Bau der Linie Berlin-Hamburg zeigte auch der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin Interesse. Als integrierender Bestandteil dieser Linie sollte gleichzeitig als Stichbahn die Eisenbahnlinie Hagenow-Schwerin gebaut werden. Dadurch erhoffte man sich eine Vergrößerung des politischen Ansehens bei anderen deutschen Staaten. Der Großherzog mit seinen landesherrlichen Domänen war der größte Grundbesitzer und der Abtransport landwirtschaftlicher Erzeugnisse sollte durch die Eisenbahn ebenfalls erleichtert werden.

Am 8. November 1841 kam es zu einem Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, dem Königreich Preußen, dem Königreich Dänemark – ihm gehörte das Herzogtum Lauenburg – und den Hansestädten Hamburg und Lübeck über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg. Den Bau und Betrieb sollte eine private Gesellschaft übernehmen, in die auch Kapital der beteiligten Staaten einfloß.

Im Artikel 2 des Vertrages war festgelegt, daß die Bahn in einer ununterbrochenen, möglichst geraden Richtung, soweit es die Territorial-, Terrain- und Verkehrsverhältnisse gestatten, errichtet werden sollte. Es zeichnete sich aber ab, daß das eingebrachte Kapital der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft nicht ausreichte, um den Bau vollenden zu können. Erst durch die Zeichnung weiterer Aktien in Höhe von 4,5 Mill. Mark durch das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin und die Freie Stadt Hamburg wurde der Weiterbau gesichert.

Diese Linie wurde am 15. Oktober 1846 bis Boizenburg fertiggestellt. Somit war technisch die Voraussetzung für den Eisenbahnanschluß Schwerins bei Hagenow gegeben.

3. Eisenbahnepochen im Territorium Schwerin

3.1. Zeitraum 1845–1870

Ursprünglich sollte der Abzweig von Hagenow nach Schwerin von der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft mit gebaut werden. Wie eingangs erwähnt, konnte jedoch das notwendige Kapital nur in dem Maße bereitgestellt werden, daß es zum Bau der Hauptstrecke reichte. Erst durch die Bemühungen der Städte Wismar, Rostock und Güstrow, die allerdings nicht immer koordiniert, sondern sogar konträr verliefen, erklärte sich der Großherzog bereit, die Strecke bis Schwerin auf landesherrliche Kosten zu bauen. Die Zielstellung Schwerin reichte den beiden Seestädten Wismar und Rostock nicht aus, die ein großes Interesse am Zustandekommen des Eisenbahnanschlusses zu ihren Städten hatten. Beide setzten sich mit Altonaer und Hamburger Handelshäusern in Verbindung, um für die Weiterführung der Eisenbahnlinie die notwendigen finanziellen Mittel zu erlangen. Darüber hinaus mußten noch Gegensätze über die Linienführung aus dem Weg geräumt werden. Rostock engagierte sich für eine Trassierung über den Paulsdamm.

Nachdem das restliche Aktienkapital gesichert wurde, gab der Großherzog am 8. März 1845 die Genehmigung zum Bau und Betrieb der ganzen Linie von Hagenow über Schwerin nach Rostock, die durch die Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft realisiert werden sollte. Die Konzession wurde am 14. Juli 1845 erteilt. Gleichzeitig bildeten sich zur Wahrnehmung der eigenen, lokalen Interessen die Eisenbahngesellschaften Schwerin-Wismar und Güstrow-Bützow.

Hatte sich der Staat anfangs um die Entstehung von Eisenbahnlinien bemüht, so überließ er alles weitere diesen drei Eisenbahngesellschaften. Das war aber viel zu wenig, um es als eine richtungweisende Eisenbahnpolitik gelten zu lassen. Dieser Fehler wurde noch vor Inbetriebnahme des Abschnittes

Hagenow-Schwerin durch die Vereinigung zur Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft am 19. April 1846 korrigiert. Jetzt war man sich auch über eine Linienführung über Kleinen mit Abzweig nach Wismar und Bützow mit Abzweig nach Güstrow einig.

Eine besondere Eisenbahngesetzgebung wurde nicht erlassen. Lediglich am 29. März 1845 wurde die Eigentumsverordnung für die zwangsweise Beschaffung von Grund und Boden eingeführt.

Die ersten Vorarbeiten zum Bahnbau, die noch unter der Regie der Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahn verliefen, wurden mit dem Spatenstich an der heutigen Eisenbahnstraße in Schwerin begonnen. Der Abschnitt zwischen dem Feldtor und dem geplanten Bahnhofsgelände war besonders schwierig, weil hier der Einschnitt durch das Gelände bis zu 10 m tief war. Unter schweren Arbeitsbedingungen bewegten die Bauarbeiter zwischen dem Ostorfer See und dem Bahnhof 830 000 Kubikmeter Erde. Das Erdmaterial wurde hier abgegraben, um es im Ostorfer See als Damm wieder aufzuschütten. Es ergaben sich Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Feldsteinen, weil diese schon vorher für den Bau der Strecke Berlin-Hamburg angekauft worden waren. Die Bauarbeiten wurden von Carl Gottfried Arndt geleitet, der dann auch mit Gründung der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) in ihr als Technischer Direktor fungierte. Er hatte schon Erfahrungen beim Bau der Strecke von Stettin (heute Szczecin) nach Stargard gesammelt und war danach Oberingenieur bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Der strenge Winter 1846/47 und die schwierigen Geländebedingungen verlängerten die Bauzeit erheblich. Die Verlegung des Gleises, begonnen im September 1846, wurde erst im Frühjahr 1847 beendet.

Im März, so stand es in der Chronik der Stadt Schwerin, „... kam auf der eben fertig gewordenen Hagenower-Schweriner-Eisenbahn die erste, festlich mit Blumen, Kränzen und Fahnen geschmückte Lokomotive unter lautem Jubel einer zahlreich versammelten Menschenmenge in Schwerin an“. Am 28. April unternahm auch der Großherzog mit

Mitgliedern der wichtigsten Landesbehörden eine Inspektionsfahrt, und am 1. Mai 1847 wurde die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der Eröffnungszug wurde von der Lokomotive WISMAR (Nr. 2 der MEG) gezogen. Sie war eine von drei bei der Lokomotivfabrik Borsig bestellten Maschinen.

Mit dem Bau der Eisenbahnlinie wurde 1847 auch eine der Bahn dienende optische Telegrafstrecke in Betrieb genommen.

Sechs Tage nach Eröffnung empfahlen die Stadtherren der Bevölkerung „eine bessere Beaufsichtigung ihrer Häuser, zumal wir beim Beginn des Eisenbahnverkehrs gewandte fremde Diebe zu erwarten haben“.

Die Direktion der privatkapitalistischen Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft bestand aus fünf Mitgliedern, deren Vorsitzender der Rostocker Acciserath Meyenn war. Die anderen Mitglieder kamen aus Schwerin, Wismar und Güstrow.

Wie schon bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu verzeichnen war, traf auch die Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft das Schicksal unterschätzten Anlagekapitals, das sich besonders beim Weiterbau nach Rostock und Wismar und beim Ankauf weiterer Lokomotiven bemerkbar machte. Die Einnahmen der Bahn erfüllten nicht die Erwartungen, die man in die Verbindung zu den mecklenburgischen Häfen setzte. Es fehlte ein lukrativer Transitverkehr. Angestrebt wurde vergeblich eine Verbindung über Neubrandenburg an die preußische Eisenbahn. Das alles machte die Aufnahme weiterer Anleihen notwendig.

Hervorgehoben werden müssen die positiven Akzente, die das Mitglied der Direktion und Technische Direktor, Arndt, in technischer und sozialer Hinsicht setzte. Das lag an seinen Erfahrungen im Umgang mit Bauarbeitern und Eisenbahnern, die der alten Bindung zur Berlin-Hamburger Eisenbahn und deren Direktor Neuhaus sowie im Erkennen der Notwendigkeit der Förderung neuester technischer Errungenschaften. Das betraf die Einführung des Edmondsonschen Billettsystems (Pappfahrkarte) ebenso, wie die Errichtung einer elektromagnetischen Telegrafstrecke, um die man sich bereits seit 1850 bemühte.

In einer Direktionssitzung im Oktober 1854 machte Arndt den Vorschlag, daß die beiden ältesten Lokomotivführer der Gesellschaft, Schauer und Giese, beide fuhren schon seit 1847, ein besseres Jahresgehalt beziehen sollten. Weiter setzte er sich dafür ein, daß das Bekleidungswerk des Maschinenpersonals mit Pelzen ergänzt werden müsse. Das war dringend notwendig, weil die Lokomotiven damals ohne Führerhaus fuhren. Ein anderes Mal berichtete Arndt über die große Hilfsbedürftigkeit der Familie des unlängst verstorbenen Zugführers Preiß und bat um eine Unterstützung derselben.

Beim Studium der Akten der Direktionssitzungen in der Gesellschaft fällt leider auf, daß solche Aktivitäten nur von Arndt ausgingen. Der Weiterbau der Eisenbahnlinie nach Wismar wurde von den revolutionären Ereignissen der 48er Revolution überschattet. Das wirkte sich auf die Eisenbahn insofern aus, daß zur Eröffnung der Strecke Schwerin-Kleinen-Wismar am 12. Juli 1848 auf Grund der angespannten Lage keine offiziellen Regierungsvertreter teilnehmen konnten. Für die Stadt sollten die revolutionären Geschehnisse nicht ohne Wirkungen bleiben. In diese Zeit fiel auch die Gründung erster Arbeitervereine. Durch sie profilierten sich fortschrittliche Persönlichkeiten, wie Julius Polentz. Er war der Begründer der organisierten Arbeiterbewegung in Mecklenburg.

Es sind Jahre, die städtebaulich eng verbunden sind mit Schwerins bekanntesten Baumeister Georg Adolph Demmler. In der Zeit, in der auch die Eisenbahn begann, sich zu entfalten, entstanden durch ihn markante Bauten, wie der Marstall 1843; das ehemalige Arsenal und heutige Hans-Kahle-Haus 1844 und Bebauungen am Grunthalplatz (Bahnhofsvorplatz), die im Jahr der Eröffnung der Eisenlinie 1847 entstanden. Später, 1863, legte Demmler einen Erweiterungsplan für Schwerin vor, in dem u. a. die Über-tunnelung des Abschnittes zwischen der heutigen Ernst-Thälmann-Straße bis Wallstraße vorgesehen war.

Am 13. Mai 1850 war auch die Strecke bis Rostock mit Abzweig nach Güstrow fertig. Weitere Bemühungen der MEG, deren Initiator wiederum Arndt war, im Jahre 1856 den

Weiterbau der Eisenbahn von Güstrow über Neubrandenburg bis an die östliche Landesgrenze zu ermöglichen, scheiterten an der ablehnenden Haltung der Stände.

Inzwischen tat sich in Schwerin eisenbahnmäßig weiteres. Für den Bahnbetrieb wurden, ebenfalls unter der Mitwirkung von Arndt, die „Bestimmungen für das Personal der Mecklenburgischen Eisenbahn“ erarbeitet. In ihnen wurden allgemeine Grundsätze über die Dienstpflichten, Disziplinar- und Unterstellungsfragen sowie bahnrechtliche Ordnungen festgelegt.

Erste Erweiterungsbauten am Empfangsgebäude und in der Werkstatt wurden notwendig.

Die Bevölkerung von Schwerin hatte sich 1860 auf 23517 Einwohner erhöht. Eine flächenmäßige Erweiterung der Stadt war unumgänglich. Das Bahnhofsgelände, bei der Eröffnung noch am Stadtrand gelegen, wurde mehr und mehr umbaut.

Aus gesundheitlichen Gründen trat 1859 Direktor Arndt in den Ruhestand. Mit ihm ging auch der Maschinenmeister Lossin, der u. a. für die Vorkommnisse mit den vielen Achsbrüchen an Güterwagen verantwortlich gemacht wurde. Das führte zu einem Mangel an Güterwagen, der auch durch den Neubau in der Schweriner Wagenwerkstatt nicht ausgeglichen werden konnte.

Nicht immer verlief das Verhältnis zwischen Eisenbahngesellschaft und Stadt reibungslos. Unternehmen, die sich direkt von der Eisenbahn einen ökonomischen Nutzen erhofften, erhielten von ihr nicht die notwendige Aufmerksamkeit und Unterstützung. So wurde z. B. 1861 dem Antrag eines Fabrikbesitzers nicht stattgegeben, das Ausladen von Gegenständen vom Hauptgleis neben seiner Fabrik zu ermöglichen. Verschiedene notwendige Bauvorhaben im Bahnhofsbereich wurden abgelehnt. Andererseits versuchte die Eisenbahngesellschaft, die Einnahmen durch attraktive und publikumswirksame Maßnahmen weiter zu erhöhen. So gab es Extrazüge zum Musikfest in Schwerin im Jahre 1860 und Vergnügungsfahrten von Schwerin nach Kleinen im Juni 1860.

Das Ende der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft schien sich abzuzeichnen, als

sich die großherzogliche Regierung bemühte, auf eigene Kosten eine Bahnverbindung von Güstrow nach Neubrandenburg zu bauen, die dann auch als Friedrich Franz-Bahn am 15. November 1864 zustande kam. Auch von Lübeck nach Kleinen war eine Eisenbahnstrecke geplant. Für den daraus sich ergebenden Durchgangsverkehr Straßburg (östliche Landesgrenze)-Neubrandenburg-Güstrow-Kleinen-Schönberg-Lübeck sollte die MEG für den Abschnitt Güstrow-Bützow-Kleinen verantwortlich sein. Das konnte sie aber finanziell und technisch nicht verwirklichen. Der Oberbau und die Lokomotiven waren zu schwach. Eine weitere Unzuträglichkeit gab es in Güstrow, wo beide Telegrafensysteme nicht zusammenwirken konnten. Die MEG hatte mit galvanischen Batterien betriebene Zeigertelegrafen, und die Friedrich Franz-Bahn benutzte Induktionszeigeraggregate.

Der von der MEG seit 10 Jahren angestrebte Transitverkehr wurde nun vom Staat verwirklicht. Hier setzte man erste Achtungszeichen. Die Trassierung der Friedrich Franz-Bahn von Güstrow nach Neubrandenburg erfolgte durch die Mecklenburgische Schweiz, also mußten leistungsfähige Personenzug- und Güterzuglokomotiven beschafft werden. Die sächsische Lokomotivfabrik Hartmann lieferte je eine Serie von Personenzug- und Güterzugloks, die sich so gut bewährten, daß sie noch nach der Jahrhundertwende auch im Raum Schwerin eingesetzt wurden. Bei beiden Reihen konnten bestimmte Aggregate untereinander ausgetauscht werden.

Ein weiterer Eklat bahnte sich in Schwerin an. Im Februar 1866 wurde die MEG von der Regierung aufgefordert, zusätzlich einen Lokalizug von Hagenow nach Schwerin einzulegen, um den Anschluß an den mittags in Hagenow von Berlin eintreffenden Hauptpersonenzug zu gewährleisten. Die Direktion lehnte wegen Unrentabilität ab. Abermals richtete sich die Regierung in einem sogenannten Hohen Erlaß an die Gesellschaft, die daraufhin antwortete: „Die Eisenbahn-Gesellschaft sieht sich außerstande, einen Localzug einzulegen. Die Einnahmen eines Localzuges ersetzen kaum das Feuerungsmaterial der Lokomotiven.“ Das Ministerium des

Innern antwortete wie folgt: „Für den Fall der Nichtbefolgung, von Juni bis September einen Anschlußzug einzulegen, muß das Ministerium sich gegen die Direktion ernste Behandlung, den Umständen nach Zwangsmaßregeln zur Beseitigung ihrer Renitenz vorbehalten.“

Die private MEG war in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre finanziell und technisch nicht mehr in der Lage, den sich stellenden Anforderungen gerecht zu werden.

Zwar war unverkennbar, daß sich die Stadt Schwerin bemühte, Handel und Verkehr weiter zu konzentrieren. Um aber Schwerin zu einem Eisenbahnknoten zu entwickeln, mußten im weiteren Umfeld die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. Gemeint sind die Eisenbahnprojekte Lübeck-Kleinen, Berlin-Kiel und Wittenberge-Buchholz. Mit besonderer Aufmerksamkeit wurde die Entwicklung südlich von Schwerin bedacht. Die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft plante den Bau einer Linie von Wittenberge nach Buchholz am linksseitigen Ufer der Elbe, also von Wittenberge über Geestgottberg, Gartow, Dannenberg weiter in Richtung Buchholz. Mecklenburgisches Staatsgebiet sollte dabei nicht berührt werden. Die Vermögensanteile und das damit verbundene Mitspracherecht in der Gesellschaft der Berlin-Hamburger Bahn gestatteten es der mecklenburgischen Regierung, einen entsprechenden Einfluß zu nehmen. Sie machte darauf aufmerksam, daß laut Staatsvertrag vom 8. November 1841 alle Unternehmungen als eine Gemeinsamkeit der regionalen Anordnungen, welche das Unternehmen in seiner Gesamtheit betreffen, nach vorgängiger Verständigung aller beteiligten Regierungen verwirklicht werden müssen. Man sah die negativen Auswirkungen für das südliche und westliche Mecklenburg und im besonderen für die Stadt Schwerin und forderte, falls die Bahn so gebaut wird, wie geplant, als Entschädigung die Errichtung einer Zweigbahn von Ludwigslust nach Parchim durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. Der mecklenburgische Eisenbahnkommissar konnte sich mit diesem Vorschlag gegen die Kommissare von Preußen und Hamburg nicht durchsetzen. Erst die Interventionen

von Lenzen und Dömitz, aber auch die ungünstigen Terrainverhältnisse am linksseitigen Ufer der Elbe führten zum Einlenken. Selbst eine zuerst erwogene Überquerung bei Lenzen (Preußen) wurde aufgegeben und der Brückenbau für Dömitz (Mecklenburg) festgelegt. Doch wie sah dieses Zugeständnis gegenüber Mecklenburg aus? Für die mecklenburgische Regierung sollte der Bau dieser Linie, besonders aber der Brückenbau zu einer Bewährungsprobe werden. Zollstreitigkeiten, die sich durch die Anlandung des Baumaterials an der Elbe ergaben, führten beide Länder vor das Bundesgericht des Deutschen Bundes. In Dömitz kam es zu Unruhen unter den Brückenbauern aus Schwerin, die in der Erstürmung des Torhauses in Dömitz gipfelte. Aus Schwerin wurde Militär herangeführt. Während des Baues lag die Bauleitung mit den Stadtherren permanent in Fehde, so daß sich letztlich die Frage ergab, ob Mecklenburg denn eigentlich schon reif war, solche Projekte mit zu verwirklichen, und ob es reif war, über den Landesrahmen hinaus zu denken. Wie sich nach Eröffnung der Strecke herausstellte, hatte diese für die Stadt Schwerin selbst kaum praktische Bedeutung. Im Jahre 1868 kam es zur Aufhebung der Eisenbahnzölle auf der Berlin-Hamburger Bahn, aus der Mecklenburg-Schwerin erhebliche Gewinne zog. Auch die Ermäßigung der Zölle auf der Elbe machten für Mecklenburg deutlich, wie notwendig der weitere Ausbau des eigenen Eisenbahnnetzes im Süden war. Gleichlaufende Projekte von 1868, eine Verbindung von Berlin über Oranienburg, Wittstock, Parchim, Schwerin nach Lübeck und Kiel zu schaffen, blieben in den Vorarbeiten stecken.

Der Niedergang der MEG, die überhaupt keine Akzente und Initiativen mehr setzen konnte, kündete eine neue Phase in der Eisenbahnpolitik an, die aber so ungewiß, wie noch nie war.

Am 20. April 1870 ging dieses Unternehmen in den landesherrlichen Besitz über. Gleiches galt auch für die Gesellschaft, die sich um den Bau von Lübeck nach Kleinen bemühte und dessen Fertigstellung man ebenfalls 1870 entgegen sah. Beide Gesellschaften wurden quasi der Friedrich Franz-Bahn angegliedert,

die sich vorerst als Großherzogliche Friedrich Franz-Eisenbahn etablierte.

3.2. Zeitraum 1870–1890

Inzwischen stand Deutschland im Krieg gegen Frankreich. Die nationalstaatliche Einigung zum Deutschen Reich wurde 1871 vollzogen. Am 14. Juni 1871 wurden die mecklenburgischen Truppen zurückgeführt, die mit dem Großherzog an der Spitze in Schwerin eintrafen. Die Eisenbahn hatte erstmals ihre Tauglichkeit im Kriege bewiesen. Durch das Einfließen von 5 Mrd. Reichsmark französischer Kriegskontributionen setzte in großen Teilen des Reiches eine weitere Entwicklung der Industrie ein. In Mecklenburg wurden die Gelder für das Schweriner Museum, für die Erweiterung der Großherzoglichen Irrenheil- und Pflegeanstalt auf dem Sachsenberg, für den Ausbau des Justizwesens u. a. m. ausgegeben.

Mögen in Mecklenburg die politischen Ereignisse dazu geführt haben, daß der Eisenbahn in diesen Jahren kaum die notwendige Beachtung zuteil wurde, jedenfalls hatte sich die Lage der Bahn nach der Verstaatlichung nicht gebessert. Der aufwendige Betrieb, die hohen Ausgaben zur Beschaffung von Lokomotiven und Wagen, sowie die hohen Amortisationssätze bewogen die Regierung, die Bahn im Jahre 1873 wieder an eine Aktiengesellschaft zu verkaufen.

Pläne zur weiteren Ausgestaltung des Netzes, entworfen von den verschiedensten Initiatoren, zumeist von Städten und privaten Unternehmern, gab es genug. Zum Beispiel existierte ein Plan, von Mölln bei Neubrandenburg nach Dömitz über Parchim und Grabow eine Eisenbahnstrecke zu bauen. Dagegen war aber zunächst das Projekt einer Eisenbahnverbindung von Hagenow nach Uelzen erfolgversprechender, um doch noch in das Hannoveranische zu gelangen. Die Regierung bewilligte 8000,- Mark für entsprechende Vorarbeiten. Die preußische Regierung intervenierte gegen dieses Ansinnen, weil sie ihr Vorhaben – den Bau einer Bahn von Hagenow nach Oldesloe – schwinden sah. Da gleichzeitig auch ein Antrag auf Konzession einer Eisenbahn untergeordneter

Bedeutung von Ludwigslust nach Dömitz vorlag, nahm die mecklenburgische Regierung nach Abwägung dieser Variante und der Möglichkeit der Mitbenutzung der Dömitzer Elbbrücke vom ursprünglichen Projekt Abstand. Im November 1886 richtete der Magistrat von Schwerin ein Schreiben an die Regierung. Dort wurde zum Ausdruck gebracht, wie lebhaft sich Schwerin die Linie Hagenow-Uelzen wünschte. Die Regierung sollte die Genehmigung zum Bau der Strecke Ludwigslust-Dömitz versagen und die Verhandlungen mit der preußischen Regierung über eine direkte Bahn von Hagenow nach Uelzen nachdrücklich fortführen. Mitunterzeichner waren auch die Städte Rostock, Wismar und Hagenow. Schließlich konnten aber doch bestimmte ökonomische Vorteile geltend gemacht werden, die in der Linie nach Dömitz lagen.

Die Gestaltung des Eisenbahnnetzes im Norden Deutschlands war noch nicht abgeschlossen. Bei der Erschließung weiterer Strecken, die keineswegs nur Nebenbahncharakter hatten, gerieten die Interessen Preußens und Mecklenburgs immer wieder aneinander. Das Großherzogtum konnte vorerst aus der Linie Wittenberge-Buchholz keine Vorteile ziehen. Eine Schadensbegrenzung wurde erst mit der Fertigstellung der Linie (Schwerin)-Holthusen-Ludwigslust-Malliß-Dömitz erreicht werden.

Ähnlich verhielt es sich mit der mehrmals geplanten Eisenbahnlinie Berlin-Kiel, die sich in den unterschiedlichsten Modifikationen zeigte. Für Schwerin interessant werden sollte ein im Dezember 1885 gestellter Antrag an den Landtag durch den Bauunternehmer Ehlers aus Altona. Vorgeschlagen wurde eine 125 km lange Bahn von Parchim über Friedrichruh, Crivitz, Zietlitz, Schwerin, Lankow, Brüsewitz, Gadebusch, Holldorf nach Lübeck und Kiel. Ehlers schlug weiterhin einen „Central-Bahnhof“ für Schwerin vor, dessen Standort er sich etwa zwischen dem heutigen Obotritenring und der Johannes-Brahms-Straße dachte. Laut Erläuterungsbericht vom August 1886 war im Raum Schwerin folgende Streckenführung vorgesehen: Die Trasse sollte über den Exerzierplatz (Großer Dreesch) führen, südlich am Püsser Krug

den Ostorfer See erreichen, die Strecke der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn (M.F.F.E.) Hagenow-Schwerin mittels einer Brücke überschreiten und zu dem zwischen Schwerin und Lankow, nahe der „Ringstraße“ projektierten neuen Bahnhof führen. Dieses Projekt schien nicht nur für Mecklenburg erfolversprechend, weil auch Preußen einen Nutzen davon haben könnte.

Ein bereits 1879 eingebrachter preußischer Vorschlag sollte Schwerin nicht berühren, sondern zwischen Hagenow und Zachun die M.F.F.E. kreuzen. Eine andere Variante sah eine Anbindung an die Linie Kleinen-Bützow vor, kam aber ebenfalls nicht in die engere Wahl.

Ehlers Plan hatte weiterhin große Chancen. Mit diesem Projekt in der Tasche, suchte ein Dr. jur. Rohrbeck, Gutsbesitzer aus Wittstock, den mecklenburgischen Großherzog in Cannes (Frankreich) auf, um die Angelegenheit, die natürlich auch in seinem Interesse war, zu beschleunigen. Der Großherzog beauftragte Rohrbeck, beim preußischen Kronprinzen und beim Minister für öffentliche Arbeiten, Maybach, in Berlin vorzusprechen. Beide gaben die Zusicherung zu diesem Projekt. Jedoch verwehrten die Stände in Mecklenburg die finanzielle Unterstützung. Generell gegen diese Verkehrsrichtung, noch dazu als Vollbahn, waren die Städte Wismar und Grevesmühlen, die eine ökonomische Benachteiligung befürchteten. Rohrbeck setzte sich daraufhin mit dem Eisenbahnunternehmer Lenz in Verbindung, der sich zum Bau auch bereit erklärte. Die mecklenburgische Regierung aber wollte keine Privatbahn von dieser Größenordnung zulassen, weil man, wie in Preußen, erkannt hatte, daß nur eine Staatsbahn sinnvoll wäre.

In Preußen war der Verstaatlichungsprozeß der großen Bahnen fast abgeschlossen. 1886 wurde auch die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft verstaatlicht. Der Bau einer Linie Berlin-Schwerin-Lübeck-Kiel kam nicht zustande und wurde später lediglich in Teilstrecken realisiert, an der auch kleine Privatbahnen, z. B. die Prignitzer Eisenbahn, beteiligt waren. Dazu gehörte vorerst auch die 20 km lange Stichbahn Schwerin-Crivitz, die am 2. September 1888 eröffnet wurde.

Da auch der Bau einer Linie nach Rehna vorgesehen war, bedeutete das für Schwerin höhere Belastungen im Reise- und Güterverkehr. Die jetzigen Anlagen waren dafür nicht mehr geeignet.

In der Stadt hatten sich vermehrt erste industrielle Unternehmen angesiedelt. Es entstanden Eisengießereien, Brennereien, Dampfsägereien, eine Lack- und Firnisfabrik sowie die international bekannte Pianofortefabrik Perzina. Zwar hatte diese Art von Industrie nicht unbedingt einen Massentransport von Gütern zur Folge, zog aber immer mehr Arbeitskräfte in die Stadt. Der alte Bahnhof mit seinen Anlagen war diesen Anforderungen nicht mehr gewachsen. Gleiches galt für die Art der Eigentumsform der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft, die seit 1873 eine Privatgesellschaft war.

In den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts entstand auch in Mecklenburg ein Netz von Haupt- und Nebenbahnen, die in vielen Fällen von Privatgesellschaften errichtet und betrieben wurden. Ende 1889 bestanden neun verschiedene Unternehmen, von denen die Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft, zuständig für den Raum Schwerin – das größte war. Jede Gesellschaft hatte ihre eigenen Fahrpläne, der durchgehende Verkehr war wenig entwickelt, und die gemeinsame Nutzung von Streckenteilen und Bahnhöfen brachte manche Unzulänglichkeiten. Das betraf auch die Bahnerwartungen der einzelnen deutschen Länder. Nach dem Krieg 1870/71 gegen Frankreich und der Reichseinigung drängte man auf eine Vereinheitlichung im Eisenbahnwesen. Preußen kam es vor allem auf eine einheitliche Betriebsführung an. In Mecklenburg war aber z. B. die Angleichung des Signalwesens noch nicht vollständig vollzogen. Das führte auch im Raum Schwerin zu mißverständlichen Situationen im Eisenbahnbetriebsdienst. Das in Wüstmark nach der mecklenburgischen Signal-Ordnung aufgestellte Haltesignal entsprach im wesentlichen dem Langsamfahr-Signal der 1885 im übrigen Deutschland eingeführten Reichssignal-Ordnung. Mecklenburg sah sich genötigt, seine Ordnung an die allgemein geltende anzugleichen.

Vorrangiges Ziel für Schwerin war jetzt die Veränderung der dem Personen- und Güterverkehr dienenden Anlagen. Hier bedurfte besonders das Empfangsgebäude einer grundlegenden Neugestaltung. Die Zahl der Bahnsteige reichte nicht mehr aus, auch längemäßig mußten sie verändert werden. Auf Grund der Stadterweiterungen war jetzt eine Vergrößerung des Bahngländes nicht mehr so ohne weiteres möglich. Da entschloß man sich zumindest für den Neubau des Empfangsgebäudes. 1888 wurden die Bauarbeiten unter Leitung des Regierungsbaurathes Möller begonnen. Das Gebäude wurde im Repräsentationsstil der Gründerzeit gestaltet und 1890 fertiggestellt.

Auch in Mecklenburgs Landeshauptstadt vollzog sich allmählich ein Polarisationsprozeß gesellschaftlicher Kräfte. Die Einflüsse der Sozialdemokratie nahmen zu und zeigten in vielen Aktionen, daß die Kampfkraft der Arbeiterklasse für mecklenburgische Verhältnisse zunahm. Aber auch die weitere Militarisation des Lebens, die Deutschtümelei und Vereinsmeierei bestimmten immer mehr das Leben. Der Besuch des Deutschen Kaisers Wilhelm II. am 1. Oktober 1889 war eine Demonstration des Militarismus und somit eine Stärkung der nationalistischen Kräfte. Wilhelm II. traf auf der gerade fertiggestellten Eisenbahnlinie Ludwigslust-Schwerin in Schwerin ein. Das neue Empfangsgebäude war noch nicht eröffnet, so daß man eilig den südlichen Flügel, der ohnehin dem mecklenburgischen Großherzog für Repräsentationszwecke zur Verfügung stehen sollte, herrichtete.

In den letzten zwanzig Jahren hatte sich das mecklenburgische Eisenbahnnetz mehr als verdreifacht. Eigentumsmäßig war dieses Netz aber zersplittert. Wie die Tendenz in den anderen deutschen Ländern zeigte, war nur eine Staatsbahn unter einer einheitlichen Führung sinnvoll. Im Jahre 1889 blieb der Regierung schließlich nur der Weg des Ankaufs des größten Teils des bestehenden Eisenbahnnetzes.

3.3. Zeitraum 1890–1920

Im März 1890 wurde die Betriebsführung unter dem Namen „Großherzoglich Mecklen-

burgische Friedrich Franz-Eisenbahn“ aufgenommen. Die Streckenlänge betrug 629,82 km, wobei man in den folgenden Jahren weitere Bahnen übernahm. Zur Leitung des Betriebes wurde die „Großherzogliche Generaleisenbahn-Direktion“ mit Sitz in Schwerin eingerichtet. Am 12. Mai gleichen Jahres wurde zur Koordinierung aller Aufgaben und der Einflußnahme auf Fahrpläne und Tarife ein Eisenbahnrat gebildet.

Mit der verstaatlichten M. F. F. E. war zumindest in organisatorischer Hinsicht ein Unternehmen entstanden, welches die weiteren Pläne der Eisenbahn zügig verwirklichen konnte. Das betraf auch die Situation im Raum Schwerin. Dem Technischen Büro stand der fähige Baudirektor Oppermann vor, der an der Verwirklichung der um Schwerin gebauten Strecken beteiligt war.

Man hatte gelernt, Eisenbahnen zu bauen. Rollendes Material, Hochbauten und Sicherungs- und Signalsystem trugen in zunehmendem Maße den Stempel vereinheitlichter Bauweise. Beispielsweise entsprachen die Bahnhöfe der Strecke Schwerin-Parchim genau denen der Strecke Ganzlin-Röbel: Ruthenbeck/Stuer, Domsühl/Altenhof und Friedrichsruh/Finken.

Deutlich zeigte sich das Bestreben, Ordnung in das Eisenbahnwesen zu bringen. Schwerin wurde zum Leitungszentrum für das Eisenbahnwesen. Mit dem Bau eines neuen Direktionsgebäudes schuf man 1896 dafür auch die örtlichen Voraussetzungen.

Neue Lokomotiven, vorwiegend nach preußischen Normalien, wurden eingeführt. Durch ein neues Nummernsystem ordnete man ab 1895 den Lokomotivpark neu. Zwischen Bobitz, Kleinen und Ventschow wurde die erste Streckenblockung im Deutschen Reich eingeführt.

Die letzten Eisenbahnlinien im Territorium entstanden am 1. September 1894 von Hagenow-Land nach Bad Oldesloe über Wittenburg, die von der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung eröffnet wurde, und am 12. Oktober 1897 ging die Strecke Schwerin-Rehna in Betrieb. Neue Güterabfertigungsanlagen waren unbedingt erforderlich. Der alte Umschlagplatz im Bereich des Empfangsgebäudes hatte nur geringe Kapazitäten. Des-

halb begann man gleichzeitig mit dem Bau der Strecke nach Rehna mit der Errichtung eines neuen Güterbahnhofes. Seine Inbetriebnahme erfolgte 1898. Damit hatte der Bahnhof Schwerin leistungsmäßig einen neuen Höhepunkt erhalten. Doch nicht immer lief im Betriebsdienst alles glatt. In den ersten 10 Jahren nach Inbetriebnahme des ganzen Komplexes geschahen mehrere Unfälle. Ein spektakulärer Unglücksfall ereignete sich am 6. September 1908. Er ist erwähnenswert, weil er etwas über das vorherrschende Milieu aussagt. Für die großherzogliche Familie und ihren 100 Personen zählenden Hofstaat war das Schloß Wiligrad (Lübstorf) oft ein Reiseziel. Dorthin fuhr man mit dem Hofsonderzug. Der Bahnhof in Wiligrad hatte einen dementsprechenden Charakter. Auf der Rückfahrt hatte der Sonderzug bei der Einfahrt in Schwerin uneingeschränktes Vorrecht. An diesem Tage mußte auch der Personenzug aus Rehna warten, zu dem zwei Postbeamte wollten. Durch einen Irrtum hielten die beiden Beamten den einlaufenden Sonderzug für den Rehnaer, der auf dem Gleis einlief, daß die beiden gerade überquerten. Ein Beamter wurde getötet.

Weitere Unfälle ereigneten sich im August und September 1909 im Bereich des Güterbahnhofes.

Der Neubau von Eisenbahnlinien, ganz gleich, ob für Staatsbahnen oder private Bahngesellschaften, war an bestimmte Normen gebunden, die vielfach im militärischen Bereich angesiedelt waren. Auch in Mecklenburg wurden jetzt die Bahnen so gebaut, daß diese den Anforderungen militärischer Gesichtspunkte entsprachen. Die Abschnitte Schwerin-Crivitz-Parchim und Ludwigslust-Dömitz wurden als Nebenbahn betrieben, hatten aber einen Vollbahnoberbau. Selbst für die damals noch bestehende Stichbahn Schwerin-Crivitz bestand die Forderung, daß ganze Militärzüge mit schweren Maschinen in zweistündiger Folge in jeder Richtung verkehren können. Bei fast allen Neubaustrecken wurde so geplant, daß die Kreuzung von ganzen oder halben Militärzügen auf ausgewählten Unterwegsbahnhöfen möglich war. Für den Sommerfahrplan 1897 führte man den Vollbahnbetrieb auf der Strecke Hage-

now-Schwerin wieder ein, nachdem er vorher zugunsten der Strecke Holthusen-Ludwigslust aufgegeben wurde.

Besonders bezeichnend war auch die Einstellung der Eisenbahndirektion zu den Problemen seiner Angestellten und Arbeiter. Die mecklenburgische Regierung und ihre Eisenbahnverwaltung nahm unter den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen die reaktionärste Position ein.

Für die mecklenburgischen Eisenbahner stellte sich die Klassenkampfsituation als besonders schwierig dar, weil die Regierung alle im übrigen Deutschland erkämpften Rechte der Eisenbahner zu verhindern wußte. Mecklenburgische Vertreter hielten z. B. in einer Stellungnahme der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen die Schaffung eines Staatsarbeiterrechtes für indiskutabel. 1903 nahm die „Mecklenburgische Volks-Zeitung“ in einem Artikel zur Lage der mecklenburgischen Eisenbahnbediensteten Stellung. Unter anderem ging daraus hervor, daß die Lohnskala von 6000 bis 480 Mark im Jahr reichte. Im Direktionsgebäude der Eisenbahnverwaltung Schwerin saßen die 6000-Mark-Gehaltsempfänger. Es waren Vertreter jener reaktionären Kreise, die alles möglich machten, um diesen Zustand der sozialen Ungerechtigkeit lange aufrechtzuerhalten. Es waren die Herren, die 1902 noch feststellen konnten, daß „keine Wahrnehmungen gemacht worden sind, die auf sozialdemokratische Regungen unter dem Personal der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung schließen lassen“, oder die sich für die Gestellung militärischer Hilfe bei Streiks einsetzten (1905). Darüber hinaus traten sie prinzipiell für das Verbot der Zugehörigkeit der Werkstättenarbeiter zu sozialdemokratischen Vereinigungen ein und wollten den Deutschen Eisenbahn-Verband, gegründet 1897 als eine Gewerkschaft, nur unter der Bedingung zulassen, daß keine Streiks angewandt würden (1917). Den Herren um Generaldirektor Dahse im Direktionsgebäude war es nicht vergönnt, sich in die Lage ihrer 480-Mark-Verdiener zu versetzen, auch wenn es Männer wie den Abteilungsdirigenten Pierney und wenige andere gab, die sich zumindest für den technischen Fortschritt einsetz-

ten. Das stand für den Bau einer eigenen Lokomotivbaureihe, der mecklenburgischen T4, und das stand für den Bau eines Hafens mit Gleisanschluß.

Zu den aktuellsten Bauvorhaben im ersten Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts in Schwerin gehörte die Fertigstellung des Fußgängertunnels in der Augustenstraße (heute Herbert-Warke-Straße) im Jahre 1909. 1910 erzwog man, bedingt durch den Straßenneubau, den Bau der Eisenbahnbrücke am Ostorfer Ufer, die 1914 fertiggestellt wurde. Ebenfalls 1910 wurde in der damaligen Lübecker Straße (heute Ernst-Thälmann-Straße) der zweite Fußgängertunnel vollendet.

Für uns heute schwer vorstellbar war der Dienst des Lokomotivpersonals. Bis in die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts hatten die Lokomotiven bei den mecklenburgischen Eisenbahnen keine Führerhäuser. Besonders im Winter war der Dienst sehr hart. Auch die Bremser saßen in den ungeheizten Bremserhäuschen hoch über den Dächern der Waggons und waren dem Fahrtwind ausgesetzt. Für Lokomotivführer, geprüfte Lokomotivheizer, Bremser und Schmierer wurden Pelzmützen und Pelzhandschuhe ausgegeben. Später wurden diese Lieferungen nur noch in Geldwert abgegolten. Nicht jeder Angestellte war dem Rang nach in den Uniformlieferungen gleichgestellt. Güterboden-Vorarbeiter und Strecken-Vorarbeiter hatten keinen Anspruch auf volle Dienstbekleidung, obwohl sie mehrmals diese beantragten.

Im allgemeinen trugen die Eisenbahner im Winteraußendienst „englisch-lederne Röcke“ bzw. im Sommer Blusen. Die normale Dienstbekleidung bestand für Lokomotivführer aus einer Tuchjoppe. Auf dem Kragen befand sich ein Sammetsspiegel, der oben am Rand eine schmale Silbertresse trug. Auf dem Spiegel war eine versilberte Lokomotive, darüber ein versilberter fünfzackiger gerippter Stern aufgesetzt.

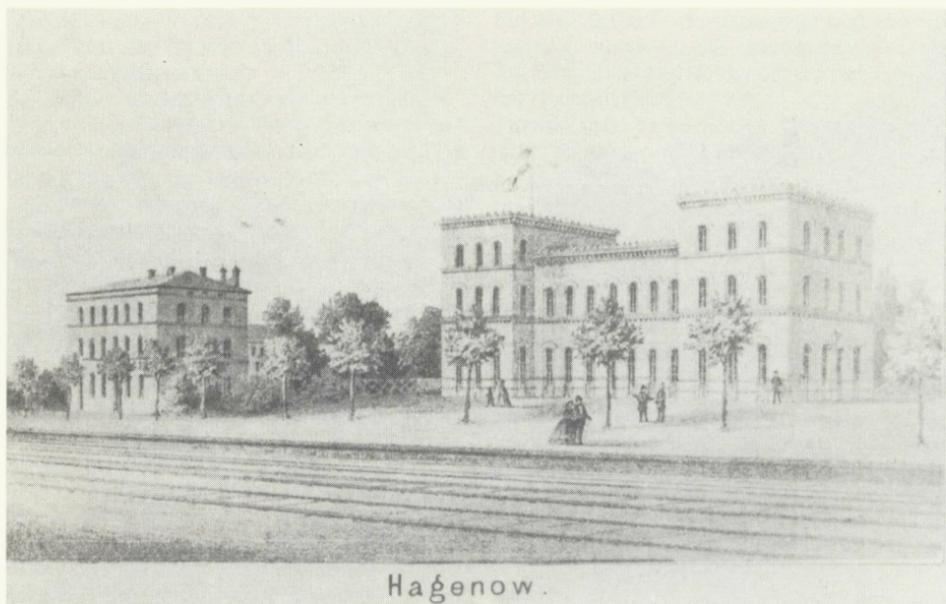
In Schwerin, der Residenzstadt, gab man sich weiterhin provinziell und großherzoglich vornehm. Industrie und Gewerbe wurden weiter ausgebaut. Die Stadt setzte kulturelle Maßstäbe. Das Hoftheater war weit über die Landesgrenzen bekannt. Man fuhr mit der



Ein mecklenburgisches Bauernhaus bei Consrade – das vorherrschende Bild zur Jahrhundertwende. Die Lage der Landarbeiter war ökonomisch, rechtlich, politisch und sozial schlechter gestellt, als die der Industriearbeiter und Eisenbahner. – 1 –



Mancherorts heute idyllisch und reizvoll, erinnert uns diese Aufnahme an damals vorherrschende Wohn- und Wegeverhältnisse. – 7 –



Der Bahnhof Hagenow aus der Anfangszeit der Berlin Hamburger-Eisenbahn. Dieser Bahnhof war gleichzeitig für den gemeinschaftlichen Betrieb mit der mecklenburgischen Eisenbahn geschaffen worden.

– 3 –



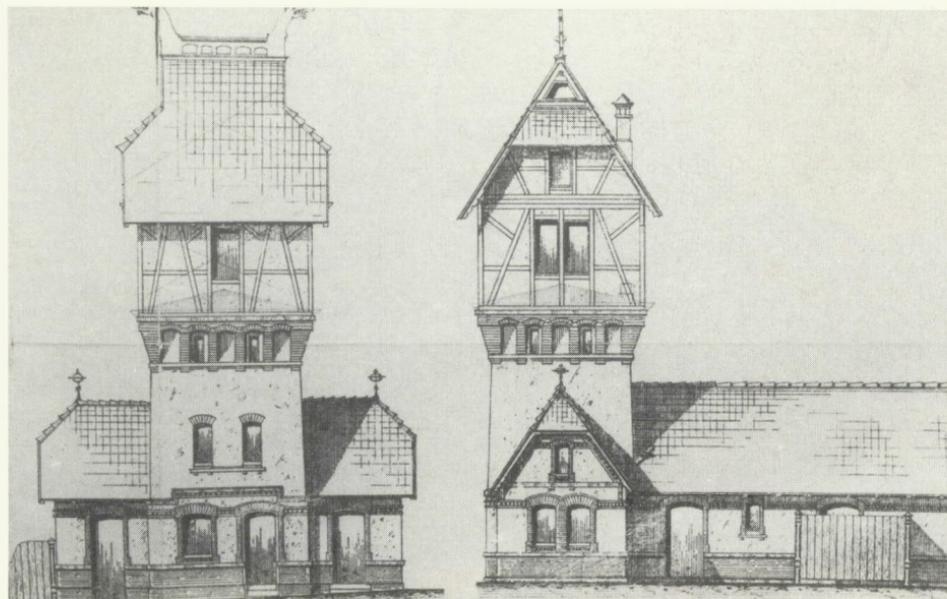
Interimstheater (1882 – 86). Links im Hintergrund das alte Bahnhofsgebäude. Zu S. 14

Das ältere Schweriner Empfangsgebäude wenige Jahre vor dem Abriß. Im Vordergrund ist das sogenannte Interimstheater (1882–1886) zu sehen.

– 4 –

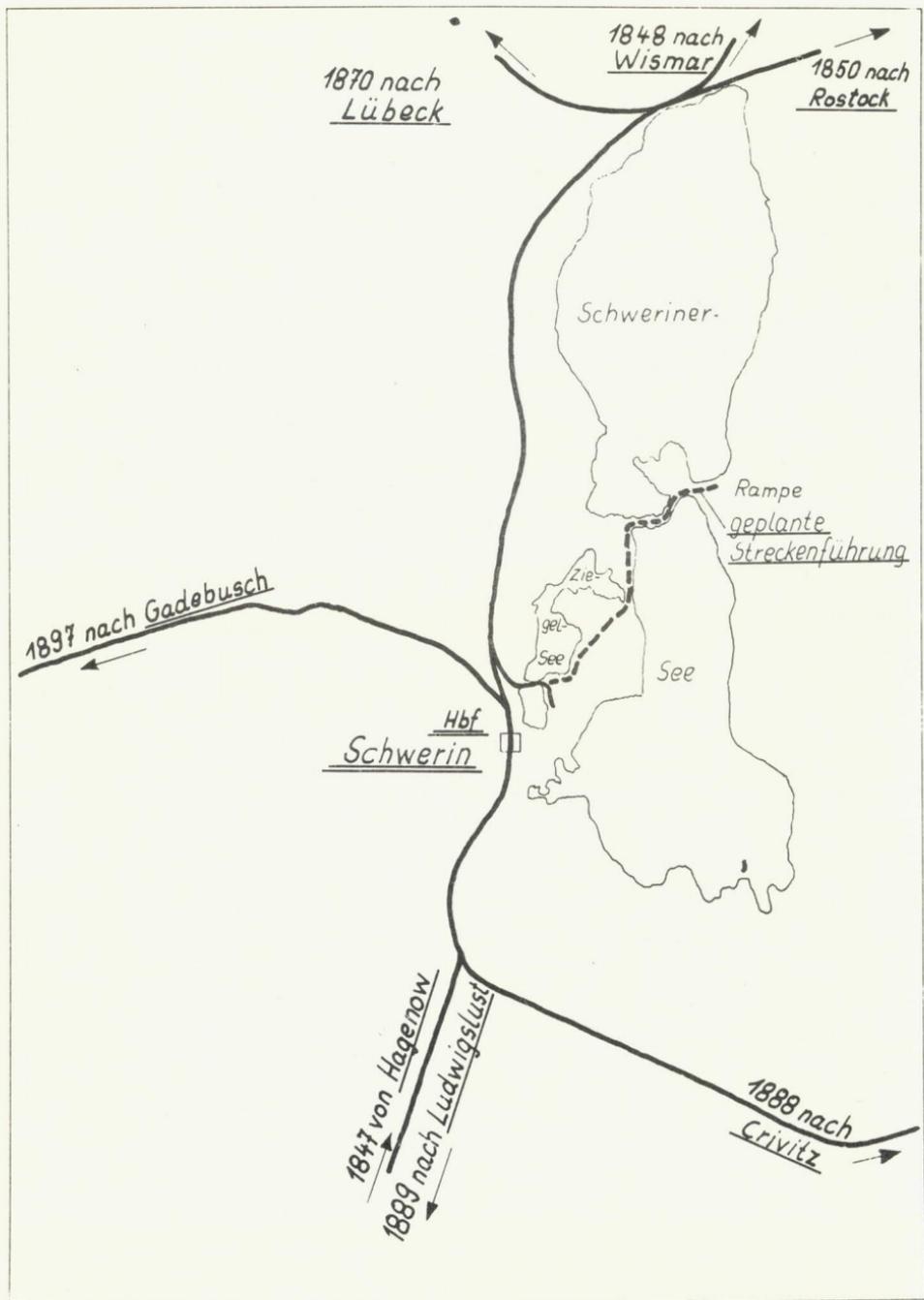


Der Bahnhof Holthusen wurde 1889 zum Abzweig Holthusen-Ludwigslust eingerichtet. – 5 –



Die Wasserstation in Lützwitz im Ursprungszustand. Zeichnerisch ist schon die heutige Variante vermerkt.

– 7 –





Im „Villennstil“ wurde der Bahnhof Gadebusch erbaut. Ebenso wie der Bahnhof Lützow, schien die ganze Strecke nach Schönberg für den durchgehenden Verkehr nach Schönberg gerüstet zu sein.

– 9 –



Schwerin.

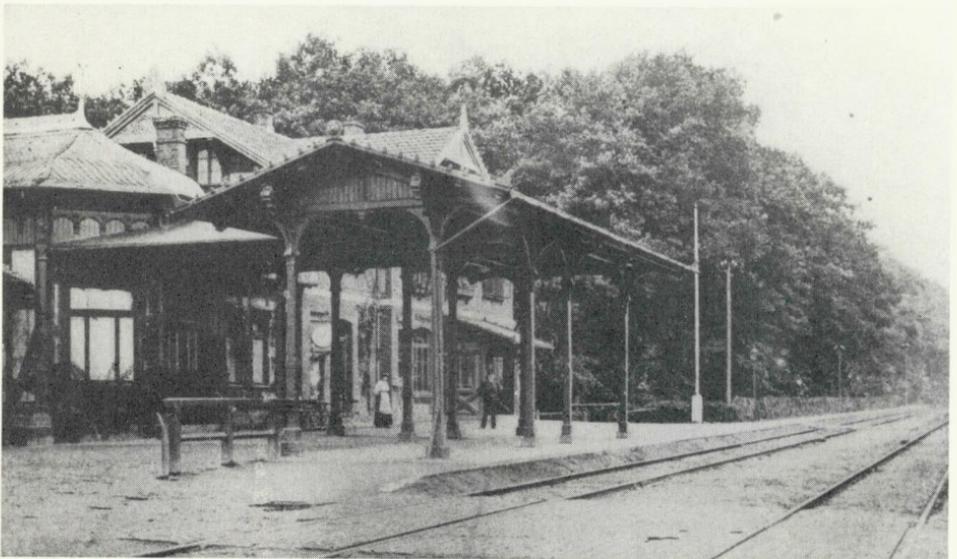
Der Bahnhof Schwerin von der Gleisseite gesehen. Diese Aufnahme entstand 1903. Zu sehen ist auch am linken Bildrand ein Imbißzelt der Bahnhofsrestauration.

– 5 –



Ein Neigungsanzeiger der M.F.F.E, so wie man ihn heute noch sehen kann.

– 10 –



Bahnhof Lübstorf. Zum Zeitpunkt der Aufnahme noch Wiligrad genannt. Hier war laut Protokoll oft „großherzoglicher Bahnhof“. Davon zeugt der Überbau und Empfangsraum

– 1 –



Schwerin (Meckl.) Görries, Abzweig nach Parchim. Am 2. September 1888 wurde die Strecke nach Crivitz eröffnet, aber erst 11 Jahre später konnte die durchgehende Verbindung nach Parchim hergestellt werden. - 7 -



Schwerin i. M.
Eisenbahndirektionsgebäude

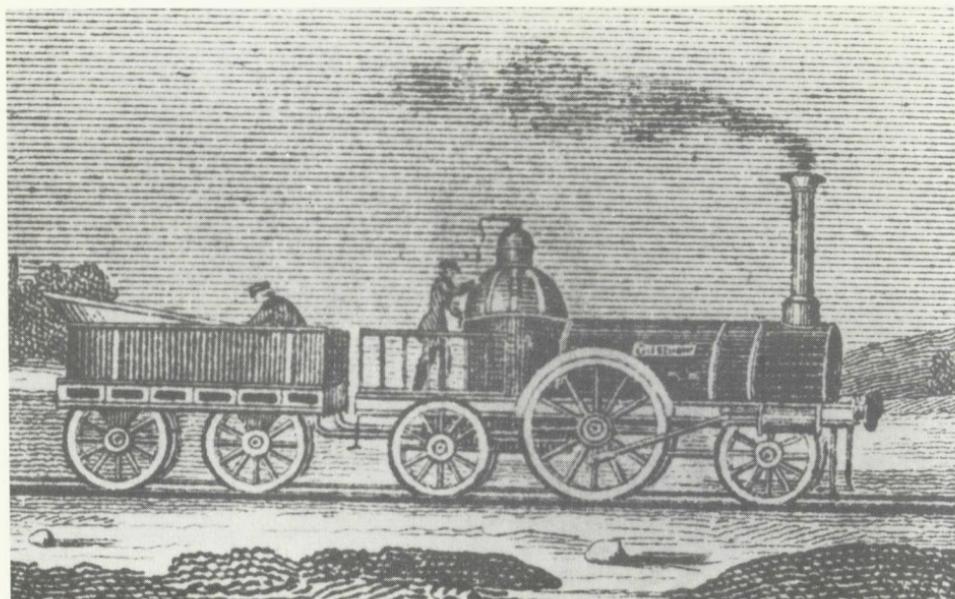
2. 11. 5. 1910

Das Direktionsgebäude der M.F.F.E entstand 1898 – ein Leitungszentrum im Für und Wider mecklenburgischer Eisenbahnpolitik. - 1 -



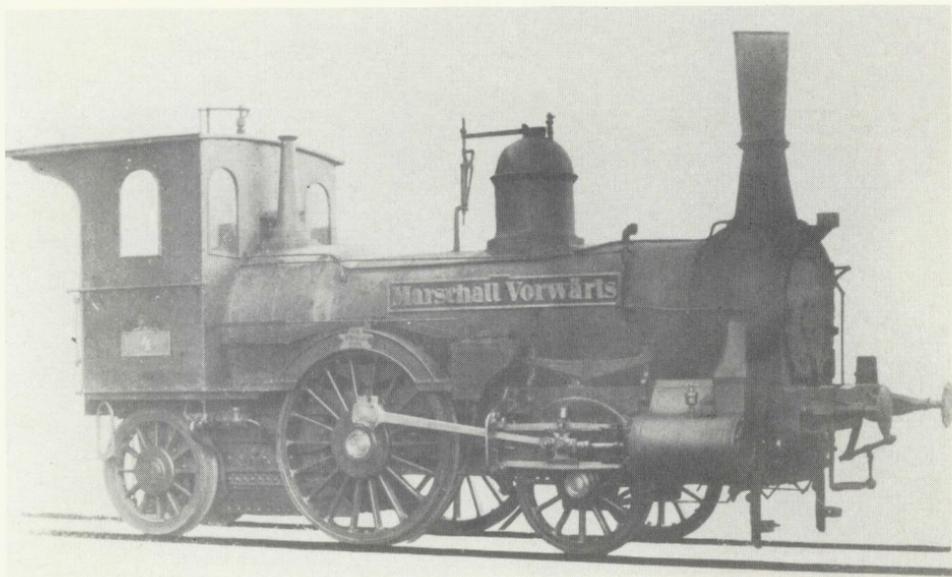
Der Hauptbahnhof Schwerin mußte mehrere Umbauten über sich ergehen lassen, bis er den heutigen Zustand erreicht hatte.

– 7 –



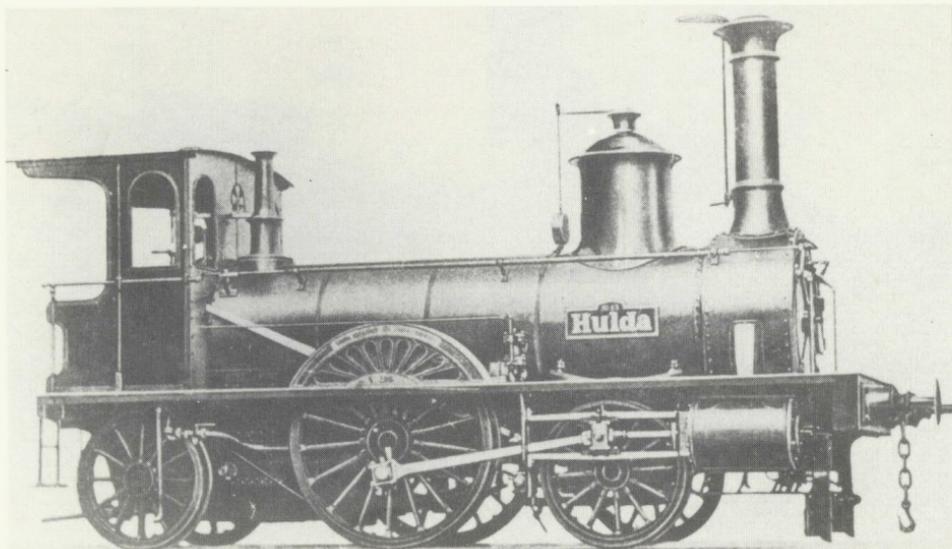
Die Lokomotive GÜSTROW, Nr. 3 der MEG. Sie wurde 1871 ausgemustert.

– 1 –



Eine der bekanntesten mecklenburgischen Lokomotiven. Die MARSCHALL VORWÄRTS, 1848 unter der Fabriknummer 1 von Wöhlert in Berlin gebaut und erst 1900 ausgemustert

-3-



Die Firma Egestorff/Hannover baute 1863 als Einzel exemplar die HULDA für die MEG. Sie wurde wegen ihrer 1A1-Achsanordnung nur vor leichten Personen- und Güterzügen eingesetzt. Bereits 1851 beschaffte die MEG 1B-Loks für größere Zugleistungen.

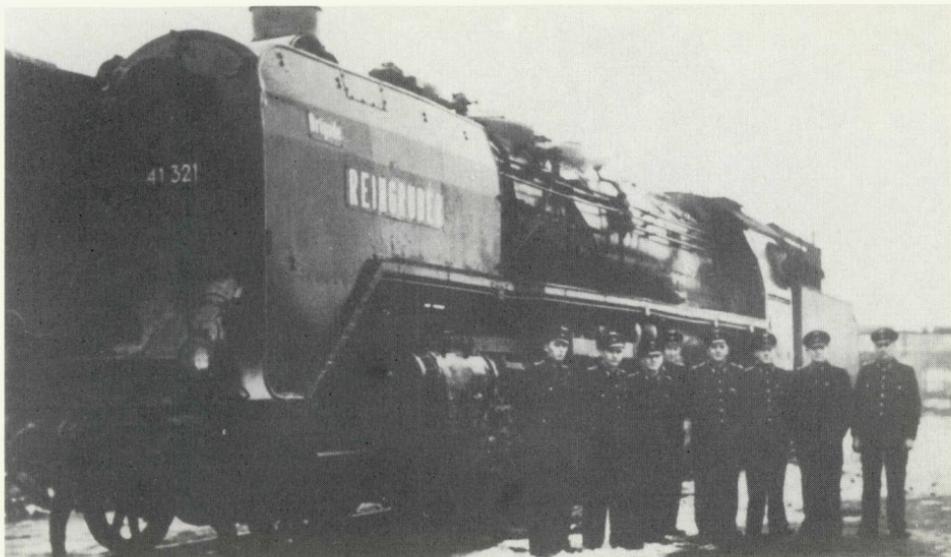
-3-



Eine typische Fremdllok, die in 57357 eingereiht wurde. Ex. österreichische Reihe 80.900, ex. polnische Staatsbahn Reihe Tw12. Sie stand bis 1957 im Schadpark des Bw Hagenow. — 3 —

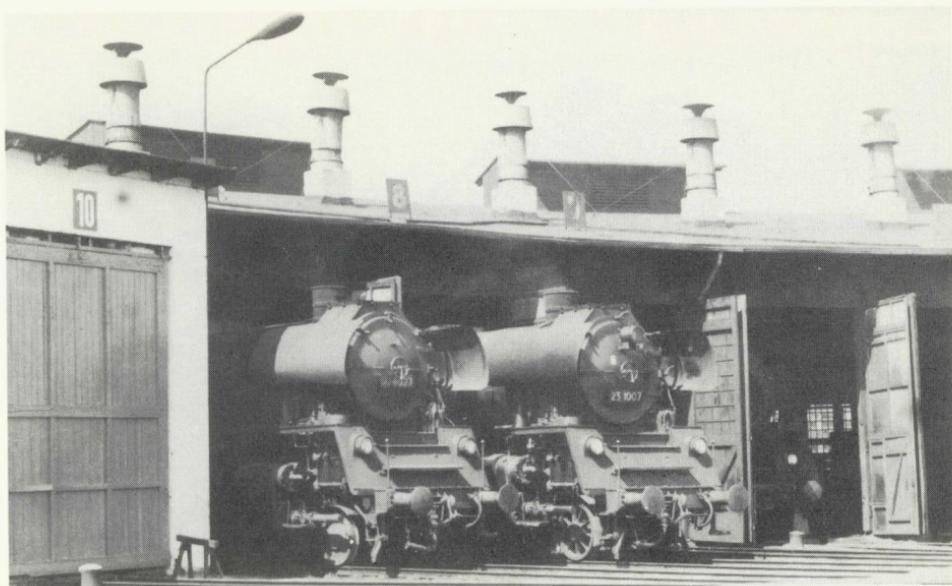


Im Frühjahr 1959 gab es im Bw Schwerin Altbau 50 mit „großen Ohren“ zu sehen. — 13 —



Die 41 321 der Brigade Reingruber. Sie war in den fünfziger Jahren in Schwerin stationiert.

– 3 –



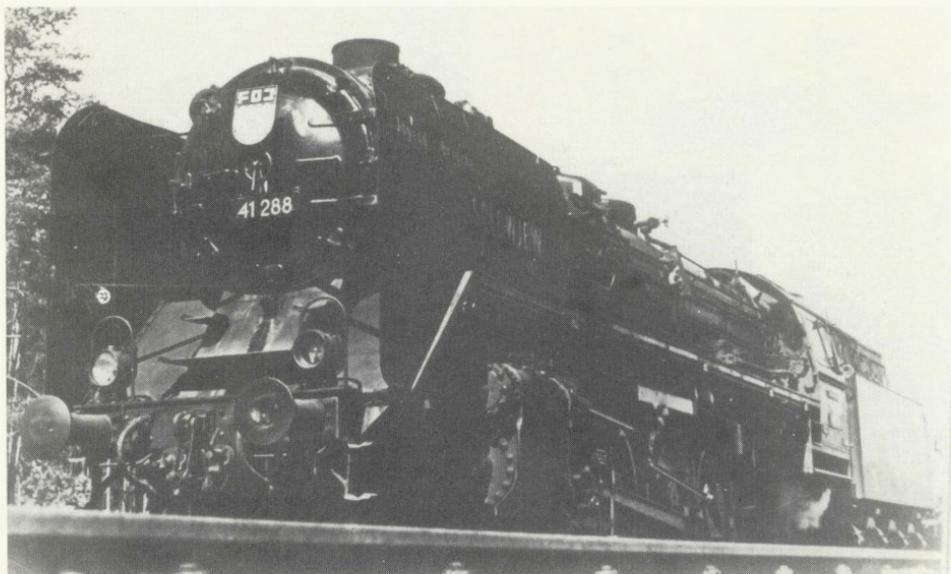
Die Baureihe 50.40 und 23.10, zwei typische Vertreter der Dampflok-Nachkriegszeit im Bw Schwerin. Beide Baureihen gehörten zu den letzten Neubauten von Dampflok der Deutschen Reichsbahn.

– 6 –



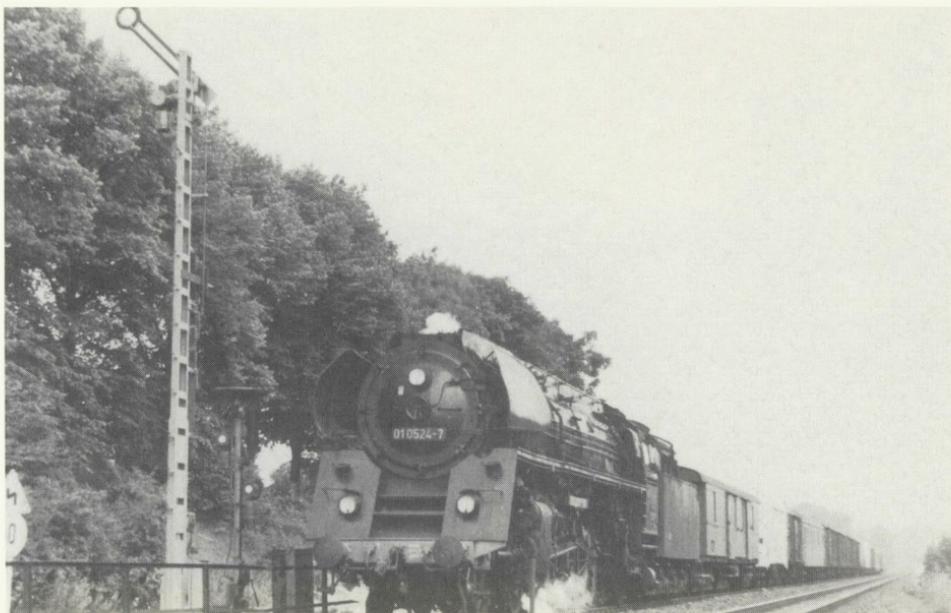
Die 23 1018 war eine von über 20 Maschinen dieser Baureihe, die in den sechziger Jahren im Bw Schwerin beheimatet waren.

- 12 -



Ebenfalls eine Lok des Bw Schwerin, die 41 288. Sie war die Lok der Jugendbrigade Solowjew.

- 3 -



Im August 1978 durchfährt die Wittenberger 01 0524 Schwerin-Görries mit einem Postzug.

– 2 –



Gerade Ausfahrt bekommen hat am 18. 6. 85 die 503642 mit ihrem Personenzug nach Parchim.

– 11 –



Den Schweriner Hauptbahnhof durchfährt am 15. 6. 85 gerade die Wittenberger 503642.

- 11 -



Zum Bestand des Bw Schwerin gehören seit einigen Jahren auch Lokomotiven der Baureihe 119.

- 2 -



Eine Schweriner Lok der Baureihe 132 verläßt mit ihrem D-Zug den Hauptbahnhof. - 11 -



Am Bahnsteig 4 verläßt gerade ein Schnellzug mit einer Lok der Baureihe 243 den Schweriner Hbf.

- 11 -



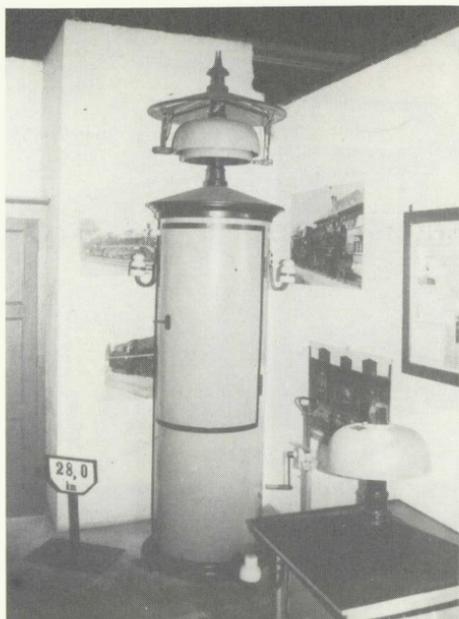
Ein Personenzug mit zwei E-Lokomotiven der Baureihe 250 und 243 fährt in den Schweriner Hbf. ein.

- 11 -



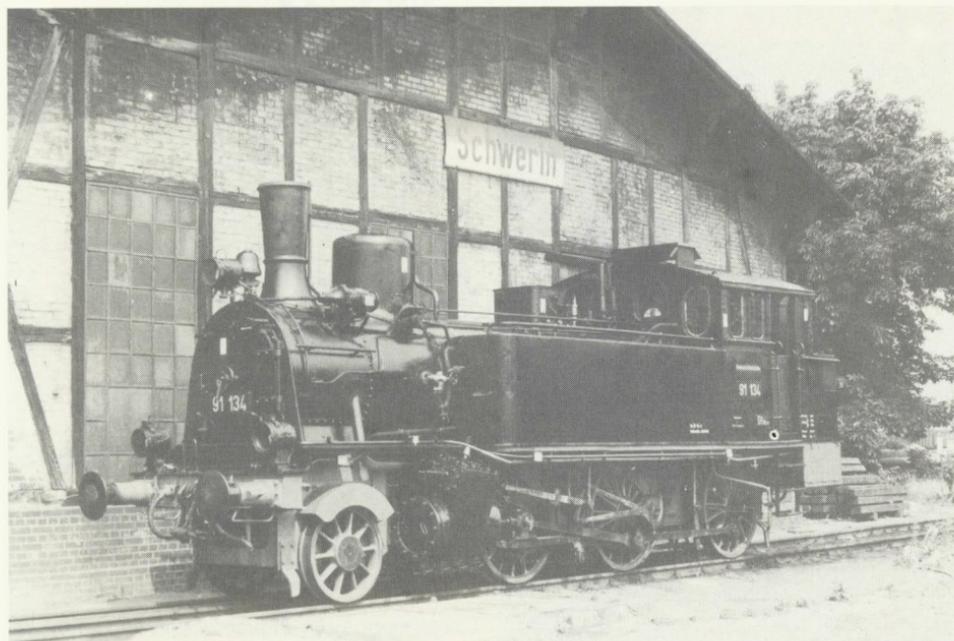
Ein Blick ins Traditionskabinett des Bahnbetriebswerkes Schwerin.

- 7 -



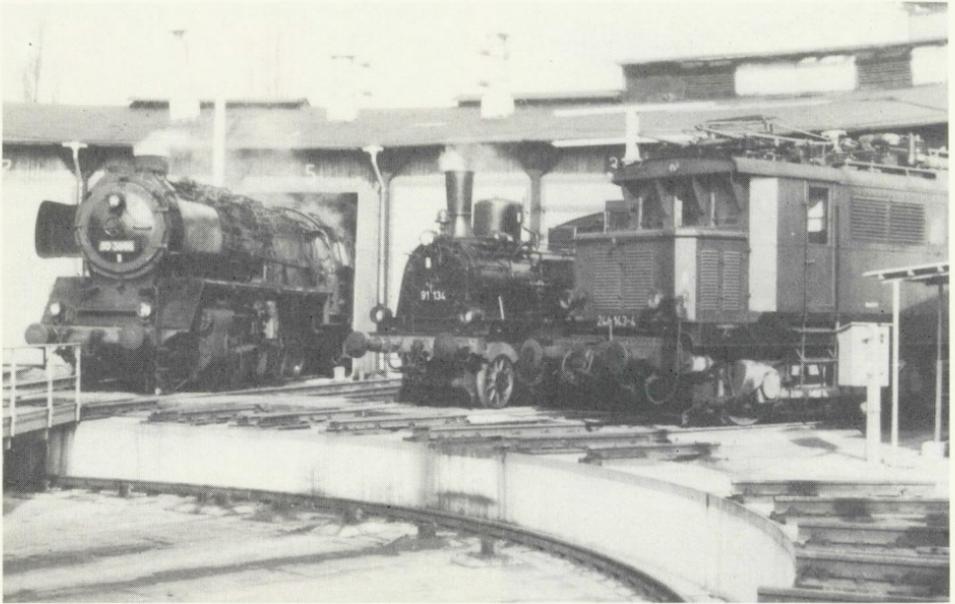
Ein mecklenburgisches und preußisches
Läutewerk.

- 7 -



Die Traditionslokomotive vor ihrem Heimatschuppen.

- 2 -



Kleine Fahrzeugparade am 12. März 1988 im Bw Schwerin

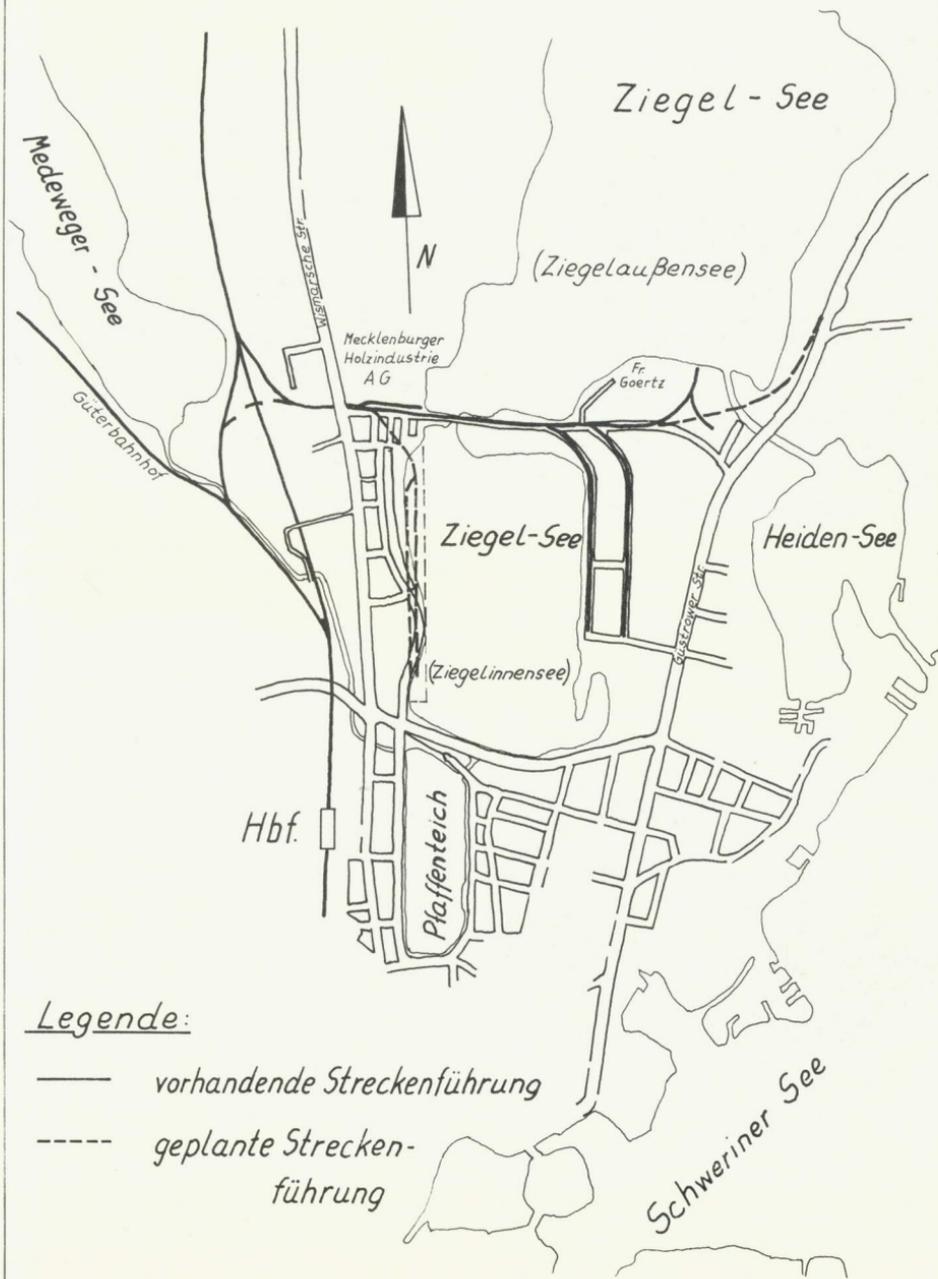
- 11 -

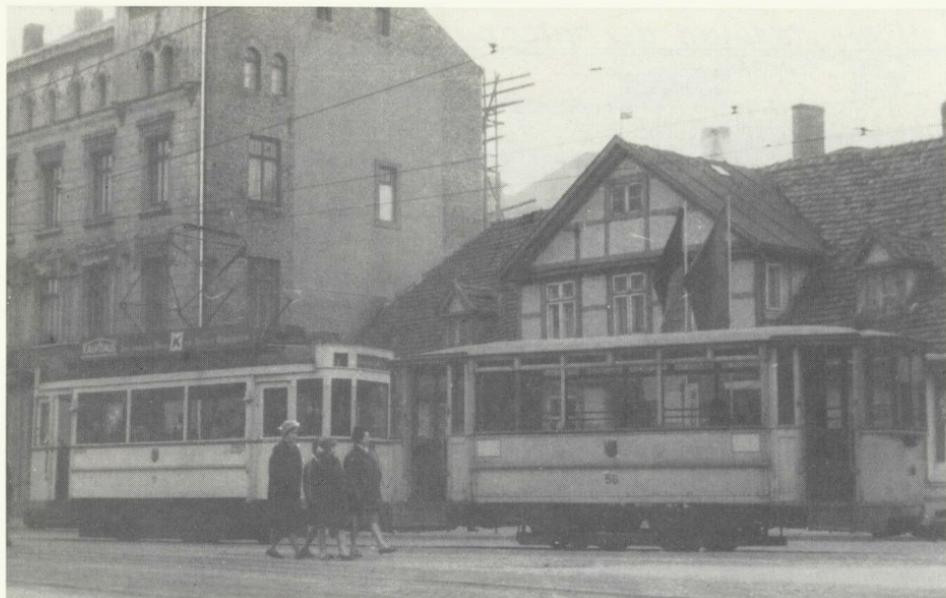


Lokschuppen der Industriebahn im Hafenbereich. Er beherbergte schon die T3b der ehemaligen Hafenbahn.

- 7 -

Übersichtsplan der Hafenbahn mit Industriegelände





Triebwagen Nr. 4^{II}, Wismar 1926 mit Beiwagen Nr. 61, Baujahr 1929 ex. Dresden und Gotha-Zug an der Haltestelle Leninplatz.

– 8 –



Aufbau-Triebwagen Nr. 11, Wismar 1950 mit Beiwagen Nr. 56, Baujahr 1927, ex. Dresdener Verkehrsbetriebe.

– 8 –

Eisenbahn zur Ruderregatta, die damals u. a. im Juli 1902 am Medeweger See stattfand, und auf der Mecklenburgischen Landes-Gewerbe- und Industrieausstellung dampfte eine Ausstellungsbahn. Auf dem Schweriner See fuhr der erste Ausflugsdampfer und die „Elektrische“ rollte bereits ab 1908 durch die Straßen.

Der erste Weltkrieg begann auch für die Eisenbahner mit großen Einschneidungen an Personal und Material. Um 1900 betrug der Personalbestand der M. F. F. E. 4618 Angestellte, der sich bis zum Kriegsbeginn auf 6315 Mitarbeiter erhöhte. Auch im Raum Schwerin entstanden inzwischen Betriebe, die auf die Rüstung umgestellt wurden, bzw. immer als solche gearbeitet haben. Zu den bekannten Fokker-Flugzeugwerken mit werkseigenem Flugplatz in Görries hatte die Eisenbahn einen Gleisanschluß gelegt. In Holthusen/Buchholz arbeitete eine Munitionsfabrik auf vollen Touren. Dorthin bestand ebenfalls ein Anschluß mit werkseigenem Bahnsteig.

Noch heute kann man in Holthusen den Verlauf des alten Bahndammes zur Munitionsanstalt erkennen.

Durch Überlastungen im Betriebsdienst, durch Einstellung von ungenügend ausgebildeten sogenannten Kriegspersonals kam es zu verschiedenen, in dieser Zeit typischen Unfällen.

Am 4. November 1915 ereignete sich in Blankenberg ein schweres Unglück mit drei getöteten Personen und großem Sachschaden. Der Militärproviantzug Q 28 stieß mit dem Güterzug 6004 zusammen, weil man auf Q 28 ein Haltesignal mißachtete. Und was die Ausmusterungskommission der Eisenbahn nicht schaffte, das erledigte der Krieg. Einen Totalschaden erlitt die altherwürdige Lokomotive BRÄSIG, Nr. 315, 1864 von Hartmann gebaut. Viel schwerer wogen natürlich die Opfer und Belastungen für die Menschen.

Ein Zwischenfall mit glimpflichem Ausgang ereignete sich in Holthusen am 17. Oktober 1917, als der mit Arbeiter und Arbeiterinnen aus der Munitionsanstalt bei Holthusen als Rangierfahrt zurückkommende Zug im Bahnhof Holthusen auf eine Güterwagengruppe

auffuhr. Die Lok lief mit dem Tender voran, der Lokomotivführer hatte sich auf den Tender begeben, um das Einfahrtsignal besser beobachten zu können. In diesem Augenblick platzte auf der Lok ein Ölgefäß, was mit einem starken Dampfaustritt verbunden war. Der Lokomotivführer mußte seinen beobachtenden Platz verlassen, weil der erst fünf Tage ausgebildete Kriegsheizer nicht in der Lage war, den Dampf abzustellen.

Viele Frauen wurden als Hilfskräfte eingestellt. Nach dem Krieg überflüssig, wurden sie wieder entlassen. Diese Maßnahmen trafen auch in Schwerin auf den Widerstand Betroffener, wovon manche Beschwerden und Eingaben an das Ministerium des Innern zeugten. Im Ergebnis der Novemberrevolution 1918 mußte auch der Großherzog Friedrich Franz IV. abdanken. Das Großherzogtum wurde 1919 zum Freistaat Mecklenburg-Schwerin. So änderte sich auch der Name der Eisenbahnverwaltung in „Mecklenburg-Schwerinsche Landeseisenbahn“, die vom 1. November 1918 bis 1. April 1920 bestand und danach als Direktionsbezirk Bestandteil der Reichseisenbahn bzw. später der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wurde.

3.4. Zeitraum 1920–1945

Die Ergebnisse der Novemberrevolution brachten für die Eisenbahn nur wenige echte soziale Veränderungen. Erwähnenswert ist für Mecklenburg-Schwerin nur das Gesetz über die Bildung von Betriebsräten oder Verbesserungen hinsichtlich der Arbeitszeit. Durch die Auflösung der mecklenburgischen Staatseisenbahn und ihre Übernahme in die Reichseisenbahn 1920 kam es zu verschiedenen Veränderungen im organisatorischen und technischen Bereich. Viele ältere mecklenburgische Lokomotiven wurden ausgemustert. Neuere Maschinen mußten an die Entente abgeliefert werden. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, die 1924 gebildet wurde, mit dem Ziel, sie für Reparationsleistungen haftbar zu machen, wurde auf eine sogenannte rentable Wirtschaftsführung umgestellt. Die Lasten dafür wurden auf die Beschäftigten abgewälzt. Im Jahre 1924 wurde in Schwerin die Hafeneisenbahn als erste Bahn eigens nur für Industrie

und Handel eröffnet. Weitere Industrieanschlüsse bediente die Deutsche Reichsbahn in Görries zum Flugplatz und zu der Maschinenfabrik Benno Schilde AG bzw. den Kosto-Werken. Verschiedene lokale Bahnprojekte, deren Ausgangspunkt Schwerin sein sollte, kamen in dieser Zeit nicht mehr über eine Planung hinaus. So auch das Vorhaben, eine Linie von Schwerin über den Paulsdamm, Rampe nach Brüel und Demen weiter in Richtung Lübz zu bauen. Diese Projekte hatten nur Kleinbahncharakter. Auch der Gedanke, die Verbindung Rehna-Schönberg herzustellen, wurde wieder aufgenommen. Er zerschlug sich endgültig in den Tagen des zweiten Weltkrieges.

Am Hauptbahnhof in Schwerin waren weitere Umbauten erforderlich. Die Bahnsteige waren zu schmal und zu kurz, der Zugang zu den Bahnsteigen wurde auf schienengleicher Ebene durchgeführt, was zu beträchtlichen Gefahren für die Reisenden führte. Den Bahnhof frequentierten 1927 1500000 Reisende. Wieder kamen Diskussionen auf, das jetzige Bahnhofsgelände aufzugeben und sich einen neuen Standort zu suchen, der entlang der damaligen Friedrich-Franz-Straße, der heutigen Ernst-Thälmann-Straße, liegen sollte. Hier wäre, so argumentierte man, eine günstigere Längen- und Breitenentwicklung gegeben. Dieses Projekt dürfte an den zu hohen Kosten und der unsicheren verkehrsgeographischen Entwicklung nach Schönberg gescheitert sein. Jedenfalls wurde 1926/27 im Empfangsgebäude die Haupthalle auf die Ebene des Bahnhofsvorplatzes gesenkt. Damit erreichte man die vorgesehene Untertunnelung zu den Bahnsteigen, die ebenfalls verlängert und verbreitert wurden. Es entstanden vier Bahnsteige plus ein Reservebahnsteig. In diesem Zusammenhang erfolgte auch eine neue Ausgestaltung der Warthalle und der Bau der Veranda. Seitdem verziert auch der vom Markt umgesetzte Brunnen den Bahnhofsvorplatz.

Die Reichsbahndirektion Schwerin verfügte 1929 über eine Betriebslänge von 1187,97 km, 230 Bahnhöfe und Haltepunkte sowie 5876 Reichsbahnangestellte. Von den 1929 vorhandenen 30 Reichsbahndirektionen stand Schwerin im Fahrkartenverkauf an 29.

Stelle. Zwar liefen über Schwerin Schnellzugverbindungen, an den Hauptreiselinien Berlin-Hamburg und Stettin-Neubrandenburg-Güstrow-Lübeck hatte sich nichts geändert.

Das Jahr 33 und seine Folgen sollte auch in Mecklenburg ernste Wirkungen hinterlassen. Noch fuhr man Sonntagnachmittags mit dem Kaffeezug nach Friedrichsthal, aber schon standen Züge mit requiriertem Gut jüdischer Bürger auf den Bahnhöfen; so geschehen 1942/43 auf dem Bahnhof Dömitz.

Genau wie im ersten Weltkrieg begannen die Werke der Rüstungsindustrie wieder auf Hochtouren zu laufen. Dazu gehörten die Dynamit-AG in Dömitz und Malchow, das Heereslager Pulverhof bei Rastow oder das Marinearsenal in Jessenitz, alle mit Gleisanschluß.

Viele Schweriner Eisenbahner bekamen den Krieg als Soldat oder in ihrer Tätigkeit zu spüren. Sie wurden mit ihren Lokomotiven zum Osteinsatz abkommandiert.

Wer nicht in der Nazipartei war, konnte kein Beamter werden. Aber auch zu Hause spürte man immer mehr den Atem des Krieges. In hiesigen Bahnbetriebswerken wurden immer häufiger kriegsbeschädigte Lokomotiven und Wagen repariert. Es wurden aber auch Lokomotiven zugeführt, die durch Haftminen dänischer Widerstandskämpfer beschädigt worden waren.

In den letzten Kriegsmonaten gab es Bestrebungen, Lokomotiven an Rüstungsbetriebe zu vermieten oder zu verkaufen. Noch 1944 mußten daher Maschinen an das Luftzeugamt in Schwerin abgegeben werden. Diese Beanspruchungen konnten auch nicht durch die aus besetzten Gebieten eingeführten sogenannten Beutelokomotiven ausgeglichen werden. Sehr schwer ließen sich diese fremden Loks in den Bahnbetriebswerken unterhalten.

Nur andeutungsweise läßt sich beschreiben, wie sehr die faschistische Vernichtungsmaschinerie und das nahende Ende des Krieges, seine Spuren auch auf den Eisenbahngleisen Mecklenburgs hinterließ. Besonders geprüft war die Eisenbahnlinie von Schwerin nach Ludwigslust. Bei Wöbbelin (Reiherhorst) gab es ein Konzentrationslager. Hier

sollen Eisenbahner die einfahrenden Todeszüge beobachtet und registriert haben. Besonders tragisch war das Schicksal jüdischer Frauen, die in einem abgestellten Zug in der Nähe von Schwerin von der Wachmannschaft und einheimischen Nationalsozialisten ermordet wurden.

In den letzten Kriegsmonaten beschossen und bombardierten die alliierten Fliegerkräfte die Züge bei Schwerin direkt. Am 2. Mai 1945 wurde eine Lokomotive vor Holthusen durch Fliegerbeschuß zerstört, und am Pulverhof sind mit Minen beladene Waggons bombardiert worden. Mit dem Heranrücken der sowjetischen Truppen wurde auch der schwärzesten Ära in der Geschichte des deutschen Volkes ein Ende gesetzt. Auch für die Eisenbahn in und um Schwerin kam jetzt die Zeit, in der sich bald der grundlegendste gesellschaftliche Wandel bemerkbar machen sollte.

3.5. Zeitraum 1945–heute

Nach der Zerschlagung des Hitlerfaschismus durch die Sowjetunion wurde Schwerin ein politisches Zentrum für die antifaschistisch-demokratische Umgestaltung Mecklenburgs. Beendet wurde eine Ära, in der die Stadt über ihre ökonomische und verkehrspolitische Bedeutungslosigkeit nicht hinauswachsen konnte.

Durch die Umsiedler schnellte die Einwohnerzahl sprunghaft von 64000 auf 94000 empor. Die demokratische Bodenreform, die Kultur- und Schulreform, die Demokratisierung des Verwaltungsapparates, die Überwindung des vom Faschismus hinterlassenen ideologischen und wirtschaftlichen Chaos waren für die ersten Jahre nach der Befreiung die bedeutungsvollsten Aufgaben. Mit der Gründung der DDR war bereits der Beginn eines tiefgreifenden Wandels der Wirtschafts- und Sozialstruktur verbunden.

Um 1960 begann die Ansiedlung bzw. Fertigstellung bedeutender Industriebetriebe. In den folgenden Jahren entstanden die Neubauwohngebiete Weststadt und Lankow. 1972 wurde in Schwerin mit dem Aufbau des Industriekomplexes Schwerin-Süd und des

Neubaugebietes Großer Dreesch begonnen. Seit 1972 ist Schwerin die 12. Großstadt der DDR. Diese Entwicklung spiegelte sich auch wieder im Eisenbahnwesen auf dem Territorium des Bezirkes Schwerin.

Für die Eisenbahn standen nach der Zerschlagung des Faschismus zwei Aufgaben im Vordergrund; die zerstörten Anlagen und Fahrzeuge wiederherzustellen sowie die Güter für die Versorgung der Bevölkerung und für die Ingangsetzung einer Friedenswirtschaft zu transportieren. Der erste Schritt dazu war der Befehl Nr. 8 der Sowjetischen Militäradministration vom 11. August 1945, durch den der Eisenbahnbetrieb ab 1. September 1945 in der damaligen sowjetischen Besatzungszone in die Hände der deutschen Eisenbahner überging. Das Vertrauen, das die SMAD den Eisenbahnern entgegenbrachte, sowie die Hilfe und Unterstützung durch die sowjetische Armee in der ersten Zeit nach 1945 waren der Grundstein für die heutige Freundschaft mit der Sowjetunion. An den Erfolgen in den Anfangsjahren haben im besonderen Maße die Aktivisten der ersten Stunde einen bedeutenden Anteil. Zu ihnen gehörte auch der ehemalige Spanienkämpfer Bruno Schramm, der im August 1945 Vizepräsident der Reichsbahndirektion Schwerin und später viele Jahre als ihr Präsident tätig war.

Im Zusammenhang mit der Neufestlegung der Rbd-Bezirke und der Reduzierung der Anzahl der Reichsbahnämter im Jahre 1955 wurde das Reichsbahnamt Schwerin aufgelöst. In die Zeit bis 1955 fielen erste Anfänge der Wettbewerbsbewegung mit der 500er und 500000er-Bewegung, die besonders durch vorbildliche Lok-Brigaden im Bahnbetriebswerk Schwerin getragen wurden. Eine wichtige Maßnahme stellte 1955 auch die Ablösung des veralteten Zuggleitsystems durch die Einführung des Dispatcherdienstes dar, der zum Hauptinstrument der operativen Betriebsführung wurde.

Mit der Schaffung des Industriekomplexes Schwerin-Süd erfolgte die Einrichtung des Haltepunktes Schwerin-Süd.

Im Jahre 1976 richtete die Deutsche Reichsbahn schrittweise ein Netz von Expreszugverbindungen zwischen der Hauptstadt der

DDR Berlin und zu allen über 150 km entfernten Bezirksstädten ein. Seit dem 6. Dezember 1976 besteht eine solche attraktive Verbindung mit dem Namen „Petermännchen-Expreß“ zwischen Schwerin und Berlin.

Die Anforderungen an die Eisenbahn stiegen, bedingt durch die Entwicklung unserer Volkswirtschaft, auch in den kommenden Jahren an. Dabei gilt der Grundsatz, den Transport mit dem jeweils aufwands- und energieünstigen Verkehrsträger durchzuführen. Die Notwendigkeit einer optimalen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern wird deutlich am Aufwand für die Transportdurchführung für jeweils eine Million-Tonnen-Kilometer: Kraftverkehr 40 t Dieselkraftstoff, Deutsche Reichsbahn 18 t und Binnenschiffahrt 8 t Dieselkraftstoff. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit der Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene. Auch mit der Elektrifizierung wichtiger Hauptstrecken werden die Voraussetzungen für einen der gesellschaftlichen Anforderungen entsprechenden Eisenbahnverkehr geschaffen. Es ist das wichtigste Rationalisierungsvorhaben und Jugendobjekt bei der Deutschen Reichsbahn zur Senkung des Energieverbrauchs. So sollte auch die Elektrifizierung der wichtigsten Eisenbahnstrecken im Bezirk Schwerin zu einem der größten Vorhaben seit 1949 werden. 1982 begannen in der Rbd Schwerin die Elektrifizierungsarbeiten. Im Mai 1986 wurden zwischen Görries und dem Hauptbahnhof der ersten Masten gesetzt. Das führte zwangsläufig zu einigen Folgemaßnahmen, bei der auch die Brücke Franz-Mehring-Straße neu gebaut wurde.

Um 9.45 Uhr am 13. Mai 1987 fuhr als erste Elektrolokomotive die 243035 in den Hauptbahnhof ein. Somit wurde nach 140 Jahren fast zeitgleich für Schwerin eine neue Traktionsart eingeführt. Am 29. Mai 1987 wurde die elektrifizierte Strecke dem Verkehr übergeben. Für die Stromversorgung errichtete die Eisenbahn im Süden der Stadt ein Bahnstromwerk.

Heute durchfahren rund 300 Züge täglich den Hauptbahnhof Schwerin. Zwei Drittel davon sind Personenzüge. Für den Reisenden bemerkbar gemacht hat sich auch der aktuelle

Stand von Wissenschaft und Technik. Das gilt besonders für die Einführung von Mikrorechentechnik und verkehrsspezifische CAM-Lösungen. Konkret äußert sich das anhand der elektronischen Platzreservierung und der mikrorechnergesteuerten Schalldrucker im Reiseabfertigungsdienst.

Die Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner hatten sich verbessert. Sichtbarer Ausdruck dafür ist die Errichtung eines Versorgungskomplexes mit Sport- und Kultur-einrichtungen einschließlich des Aufbaus eines Traditionskabine in der Dr.-Külz-Straße. Das gegenwärtige Streben aller Eisenbahner gilt der weiteren Erhöhung des Transport- und Reiseniveaus. Die Schwerpunkte liegen hier in der Aufarbeitung von schwelengeschädigten Strecken, der weiteren Vervollkommnung der Anlagen und Gebäude und der Bereitstellung von Reise- und Güterzugwagen.

4. Die Geschichte des Bahnbetriebswerkes Schwerin und dessen Lokomotiveinsatz

Die mit der Eisenbahn im Jahre 1847 eröffnete Lokomotiv- und Wagenwerkstatt setzte in Hinblick auf eine industrielle Entwicklung neue Zeichen in Schwerin. Durchaus kann man hier schon von einer, wenn auch kleinen, Konzentration von Arbeitern sprechen. Sie arbeiteten an Werkzeugmaschinen, reparierten und regenerierten Maschinenteile und produzierten neue Eisenbahnwaggons.

Von den 1845 bei der Lokomotivfabrik Borsig in Auftrag gegebenen fünf Lokomotiven wurden 1847 nur drei abgenommen. Sie wurden als ROSTOCK, WISMAR und GÜSTROW (MEG-Nr. 1–3) in Dienst gestellt und hatten die Achsfolge 1A1. Sie entsprachen der für die Berlin Hamburger-Eisenbahn gelieferten „Beuth“-Type kleinerer Ausführung. Ursprünglich bestellte man 20 Lokomotiven, im Betriebsjahr 1847 stellte sich aber vorwiegend aus finanziellen

Gründen heraus, daß 14 Maschinen ausreichten.

Für den Lokomotiveinsatz war ein Maschinenmeister verantwortlich. Die Reparatur- und Wartungsarbeiten leitete der Werkführer. Durch Vorschriften verpflichtete man das Maschinenpersonal, die Lokomotiven während der Fahrt zu beobachten, nach der Fahrt über den Zustand zu berichten und bei der Beseitigung von Schäden mitzuhelfen. Gegenüber der hart arbeitenden Landbevölkerung mit zum Teil saisonalen Löhnen hatten die Angestellten der MEG gewisse Vorteile. Sie waren Mitglied einer Pensionskasse und erhielten eine der Witterung angepaßte Dienstbekleidung.

Unter dem maßgeblichen Einfluß des Technischen Direktors Arndt wurden in den fünfziger Jahren weitere Lokomotiven und Wagen beschafft. Es wurden hauptsächlich Gemischtzüge gefahren. Erst ab 1851 fuhr täglich ein Güterzug. Deshalb wurden zusätzlich zu den Lokomotiven mit nur einer angetriebenen Achse zugkräftigere 1B-Lokomotiven angekauft. Bis auf die legendäre MARSCHALL VORWÄRTS kamen sie vorerst auch weiterhin von Borsig. Der Anfang der fünfziger Jahre eintretende Güterwagenmangel wurde durch den Neukauf bei der Firma Jungbluth, Berlin, und durch den Neubau in der Wagenwerkstatt Schwerin ausgeglichen.

Der von Arndt beauftragte Maschinenmeister Lossin unternahm Dienstreisen, um sich über neueste technische Entwicklungen bei anderen deutschen Bahnen sachkundig zu machen. So inspizierte er in Berlin eine von Borsig und Wöhler angebotene Drehscheibe, reiste 1857 zur Cöln-Mindener Bahn, um sich über die angewandten Methoden beim Schmieren von Fahrzeugen zu informieren. Der Wagenschmierer war zu der Zeit noch ein wichtiger Beruf, der die Waggons mit Rüböl abschmierte.

Im September 1859 ersuchte die hiesige Firma Schall & Schwenke die Direktion um die Ausführung verschiedener Reparaturen ihrer Holzschneidemaschinen in der Eisenbahnwerkstatt. Dazu legte sie eine Erlaubnis der Polizeibehörde Schwerins vor. Die Direktion lehnte ab, weil die Werkstatt mit eigenen Arbeiten überlastet war.

Schon in den Anfangsjahren machten sich Platzprobleme bemerkbar. Diese Sorgen führten dazu, daß von Arndt und Lossin Vorschläge zum Anbau an die Lokomotivwerkstatt und zur Vollendung des Wagenreparaturschuppens unterbreitet wurden. Doch konnten dafür vorerst keine Mittel gewährt werden. Außerdem ließ die Lage des Geländes so ohne weiteres keine großen Erweiterungen zu.

Beachtungswert sind deshalb die Bemühungen, den Ausstattungsgrad auf ein hohes Niveau zu bringen. So waren als Werkabteilungen eine Schlosserei, eine Stangenschmiede, eine allgemeine Schmiede, eine Lackiererei und diverse Lager vorhanden. Räder und Radreifen mußten noch von den Lokomotivfirmen gekauft werden. Immer wieder wurden Wege gesucht, wie die Rentabilität des Betriebes zu sichern sei. Lokomotivröhren wurden von England beschafft, da sie dort billiger waren. Auch in der Lokomotivbeschaffung selbst spielten die Kosten eine Rolle. Typisch waren folgende Protokolle, die ein bezeichnendes Dokument für die Verhältnisse bei der MEG waren: (Aktennotiz Nr. 3777 vom 14. Mai 1858) „Beschaffung einer Lokomotive – Die Preisforderung des Fabrikanten Borsig wird vorgelegt, worauf derselbe die schwerste Dimension gekuppelter Maschinen für 173000 und die leichtere Gattung für 16300 Reichstaler inclusive Tender liefern will. Nach der Berichterstattung des Direktor Arndt erscheint die Anwendung von Maschinen der schweren Gattung zulässig, ohne besonders empfohlen zu werden. Nach einer auf den Wunsch der Direction nochmals durch den Senator Viereck mit Direktor Arndt stattgehabten Unterredung hält man es nun für besser, weil die Schienen der Mecklenburgischen Eisenbahn nur zwischen 18 und 19 Pfund pro Fuß wiegen, nicht die schwerste Gattung zu bestellen, sondern die Maschine von 15 Zoll Cylindern, Kessel von 13'26 Fuß mal 41 Zoll Durchmesser mit 9 Atm. Dampf-Überdruck zu erwägen . . . die Zustimmung über den Durchmesser der Treibräder wird noch vorbehalten, und weil bei einer etwaigen Wahl kleinerer Treibräder eine Mehrausgabe für die Reservestücke entstehen werden, wird beschlossen: den Antrag

beim Ausschub in morgiger Sitzung zur Höhe des Preises der größeren Maschine zu stellen.“

Da durch die Erweiterung des Eisenbahnnetzes mehrere Lokomotivstationen entstanden, die nach und nach ihre Maschinen weitgehend selbst warteten und reparierten, wurde die Werkstatt in Schwerin ab 1860 auch als Hauptwerkstatt bezeichnet. Sie mußte neue Maßstäbe setzen, und von ihr gingen neue Impulse in technischer und sozialer Hinsicht aus.

Der neue Technische Direktor Schwahn ließ bei der Direktion anfragen, ob und zu welchen Bedingungen die Aufnahme von Lehrlingen zu gestatten sei. In der Direktion war man sich einig, daß aus der Ausbildung von Lehrlingen keine Erwerbsquelle entstehen dürfe, man sich aber vor jeglichen Nachteilen schützen müsse. Die Lehrlinge wurden für drei Jahre einschließlich einem Probejahr eingestellt. Ein Entgelt wurde frühestens nach einem Vierteljahr gezahlt. Je nach Maßgabe des Ausbildungsstandes und der Leistung wurde ein Lehrgeld von 30 Talern im Jahr gezahlt, wovon nach Abzug von Kost und Wohnung, dem Maschinenmeister, Werkführer und Werkstattkrankenkasse je 13 Groschen zu zahlen waren.

Bis zur Verstaatlichung 1870 betreute die Hauptwerkstatt 27 Lokomotiven. Auch nach der 1873 erfolgten Reprivatisierung verblieb der größte Teil der Lokomotiven, die zur ehemaligen MEG gehörten, im Bestand der Hauptwerkstatt in Schwerin. Dadurch erreichten manche Lokomotiven das beträchtliche Alter von 58 Jahren und mehr. Da die Loks Namen trugen, waren sie auch in der Bevölkerung hinreichend bekannt. Lokomotivnamen wie MARSCHALL VORWÄRTS, HERTA oder HULDA ließen Anekdoten und Legenden entstehen. So wurde die MARSCHALL VORWÄRTS auch MARSCHALL RÜCKWÄRTS genannt, weil sie nach einer Ausbesserung durch die falsch herum eingebaute Treibachse rückwärts gegen die Schuppenwand fuhr. Auch die HULDA hatte im Mai 1864 ihre Probleme mit dem Dampf machen, weil sich die Kohlen zwischen den Roststäben festgesetzt hatten. Dadurch mußte der Zug von Rostock nach Hagenow

durch eine Reservelokomotive befördert werden.

Weitere Werkstätten kamen hinzu. Die ehemalige Werkstatt der staatlichen Friedrich Franz-Bahn in Malchin betreute vorerst noch ihre eigenen Maschinen.

Unmittelbar vor der Jahrhundertwende nahmen die räumlichen Probleme in Schwerin weiter zu. Es mußten immer mehr Loks betreut werden, da um Schwerin neue Eisenbahnlinien gebaut wurden.

In der Lokomotivbeschaffung orientierte sich die M. F. F. E wieder voll auf preußische Lokomotiven. Erste Schnellzugverbindungen entstanden in den achtziger Jahren. Hinsichtlich des Einsatzes von Lokomotiven auf diesen Linien für die damals so bezeichneten schnellfahrenden Züge kamen nur die Bahnbetriebswerke Rostock und Malchin in Frage. Nach Schwerin wurden hauptsächlich ältere Baureihen umgesetzt. Das waren Lokomotiven der Gattungen P1 und P2. 1905 hatte die Werkstatt Schwerin 62 Lokomotiven in der Unterhaltung. Dafür standen zwei Stände von je 18 m Länge, die je zwei Lokomotiven aufnehmen konnten, sowie fünf Stände, die notdürftig für zwei Tenderlokomotiven ausreichten, zur Verfügung. Die Reparaturen mußten teilweise im Freien durchgeführt werden. Arbeiter und Angestellte zeigten sich verständlicherweise darüber ungehalten. Noch im gleichen Jahr sah sich die Eisenbahndirektion veranlaßt, die Regierung auf diese Zustände hinzuweisen. Erst 1908 wurde dann die Werkstatt in Schwerin erweitert. Beim Ausbau wurden leider im sozialen Bereich finanzielle Kürzungen vorgenommen. Das befremdet insofern, als doch gerade in der Begründung an die Landtagskommission zur Erlangung der finanziellen Mittel in Höhe von 135 000 Mark von den schweren Arbeitsbedingungen der Werkstattarbeiter ausgegangen wurde.

Trotz unveränderter Einsatzvarianten auf den Strecken Ludwigslust/Hagenow-Schwerin-Rostock kam es zu einem weiteren Anstieg der Beförderungsleistungen. Dafür hatte Schwerin eine qualitativ geringe Zugkraft zur Verfügung. Damals moderne Lokomotiven, wie die P4², beheimatete man zuerst in Rostock, weil es dort den Ausgangs-

punkt für wichtigere Verbindungen gab, und weil die Schweriner Drehscheibe zu klein war.

Am 1. April 1920 wurde die Staatseisenbahn in Mecklenburg von der neu gegründeten Reichseisenbahn übernommen, die dann ab 1924 als Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft weiter lief. Durch die Neuregelung des Werkstättenwesens kam es in der Werkstatt in Schwerin zu einem Personalabbau.

In diese Zeit fiel auch die grundlegende Neustationierung von Lokomotiven. Einige P4² konnten jetzt nach hier umgesetzt werden. Es kamen Lokomotiven aus anderen Direktionen nach Schwerin, darunter völlig fremde Loks, wie z. B. die badische Baureihe VI (BR 75). Hier sind in den Jahren 1925 bis 1937 vier Maschinen nachgewiesen. Im selben Zeitraum gehörten außerdem acht mecklenburgische Tenderlokomotiven T4 zum Bestand. Mit den Baureihen 24 und 64 erhielt das Bw Schwerin die ersten Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Schnellzuglokomotiven der Baureihe 17 wurden beheimatet.

In dieser ersten Phase der Reichsbahn-Zeit waren hauptsächlich die Baureihen 17, 24, 34.7, 36.6, 38, 55, 75, 91, 91.19 stationiert. Zum Bestand gehörten außer diesen die Verbrennungstriebwagen VT 852, 860 und 861. Während des zweiten Weltkrieges erfuhr der Triebfahrzeugbestand ständig Veränderungen. Die VT's wurden an die Westfront geschickt. Dort mußten sie Eisenbahngeschütze verschieben, weil Dampflokomotiven mit ihrem Qualm den Standort verraten hätten.

Zeitweilig wurden in Schwerin sogar zwei ehemalige alt-preußische S3-Lokomotiven stationiert, die aus Polen kamen. Später wurden dann dem Bw Schwerin die vor den vorrückenden sowjetischen Truppen aus Richtung Osten abgefahrenen Lokomotiven der Baureihen 44, 50 und 52 zugewiesen, aber größtenteils im Raum Schwerin abgestellt. Es wird auch berichtet, daß fabrikneue 50er mit Wiener Personal aus Floridsdorf nach Schwerin kamen.

Bis 1945 wurden im Betriebsdienst vorrangig die Baureihen 38 (pr. P8), 56 (pr. G8-1 Umbau, pr. G8-2), 62, 75 (bad. VI) und 91 (pr. T9-1, meckl. T4) eingesetzt.

Mit Beginn des zweiten Weltkrieges waren auch die Lokomotivführer des Bw direkt den faschistischen Machenschaften ausgesetzt. Das Maschinenpersonal wurde teilweise in das besetzte Gebiet bis hin in den Frontbereich versetzt.

Ein neues Kapitel der Geschichte des Bahnbetriebswerkes begann im Mai 1945. Zunächst gestaltete sich die Brennstoff- und Ersatzteilsituation als überaus kompliziert. Im Bereich Schwerin und Hagenow standen Kolonnen von schadhafte Lokomotiven, darunter auch jene, mit denen keiner etwas anfangen konnte, weil es Fremdlomotiven waren. Angehörige des Bahnbetriebswerkes fuhrten nach Rastow bei Schwerin, um Holz für die Lokomotivfeuerung einzuschlagen. Schweriner Personal wurde zu den damals bekannten Lok-Kolonnen abgestellt, um den Transportfluß der sowjetischen Besatzungsmacht zu sichern. Die politischen Realitäten stellten auch an das Bw Schwerin neue Anforderungen. Durch die veränderten Verkehrsrichtungen ergaben sich nun völlig neue Leistungen im Maschinendienst, lag doch Schwerin jetzt an einer wichtigen Magistrale der Nord-Süd-Relation im Eisenbahnverkehr.

Der Aufbau des sozialistischen Staates erforderte noch höhere Transportleistungen. Schweriner Lok-Personal wurde beispielgebend in der Schwerlastbewegung und 1952 stellten sie in der 500 000er-Bewegung mehrmals den Sieger.

In den fünfziger Jahren liefen dann in größeren Stückzahlen die Baureihen 23.10, 41, 50 und 93. Später kam auch die Baureihe 50.40 hinzu.

Nachdem bereits um 1951 die erste Diesellokomotive – eine V 36 – für den Stückgutverkehr fuhr, erhielt das Bw elf Jahre später die ersten Neubau-Diesellokomotiven. Es handelte sich um die Baureihen V 15 und V 60, heute BR 102 und 106. Die einsetzende „Verdieselung“ schuf für das Personal wesentliche Erleichterungen. 1968 folgten die Großdieselloks V 180 (118). Wenig später lieferte die volkseigene Industrie die Baureihe 110, die vor allem im Nebenbahndienst und leichten Personenzugdienst viele Dampflokomotiven ablöste. Diesen Baureihen

schlossen sich in den siebziger Jahren die Reihen 120, 132, 119 und die modifizierte Reihe der Baureihe 110, die 112, an.

So verschwanden die Dampflokomotiven recht früh aus dem Bestand dieses Bahnbetriebswerkes. Dieser Bestand ist in etwa auch heute noch vorhanden.

Am 25. November 1971 wurde das neue Sozialgebäude im Bahnbetriebswerk eröffnet.

Für alle Eisenbahner steht heute das Bahnbetriebswerk Schwerin als Synonym für Leistung, Qualität und bewußter Traditionspflege.

5. Die Traditionspflege im Bahnbetriebswerk Schwerin

Der Reisende, der vom Bahnsteig aus aufmerksam das Gelände des Bahnbetriebswerkes Schwerin betrachtet, wird an den Gebäuden die Entwicklungsetappen von den einstigen Eisenbahnwerkstätten der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft zum heutigen „Bw“ erkennen. Die Errichtung dieser Werkstätten war mit dem Eisenbahnbau in Mecklenburg notwendig geworden, um das rollende Material, die Wagen und Dampflokomotiven zu reparieren, zu warten und zu pflegen. Die Dampflokomotiven wurden hier nach der Fahrt „restauriert“, so sagte man damals, das heißt für ihren weiteren Einsatz vorbereitet.

Inzwischen haben die Dampflokomotiven, die jahrzehntelang das Bild des Bahnbetriebswerkes prägten, anderen moderneren Traktionsarten, den Diesellokomotiven und seit kurzem auch den E-Lokomotiven weichen müssen. Geblieben sind einige Gebäude aus den Gründerjahren der Bahn, zum Beispiel der hohe, rechteckige Schornstein. Auch dem aus Holz gebauten Halbrundschuppen mit seiner von unzähligen Dampflokschornsteinen rußgeschwärzten Balkenkonstruktion und seinen noch teilweise erhaltenen Rauchabzügen sieht man das Alter an. Früher wurden im Halbrundschuppen Dampflokomotiven abgestellt oder auch re-

pariert, heute stehen dort Dieselloks zur Wartung und Pflege, aber hinter dem vom Bahnsteig gut sichtbaren weißgetünchten Giebel mit seinem schwarzen Fachwerk und den alten, gußeisernen Sprossenfenstern, im Schuppenstrang 1, wird die Vergangenheit lebendig, denn dort in historischer Umgebung hat das Traditionskabinett des Bahnbetriebswerkes sein Domizil gefunden.

Hier haben einige interessierte Eisenbahner Sachzeugen zusammengetragen, die an die große Zeit der Dampflokära erinnern. Etwa 500 Exponate umfaßt der Fundus, die im Laufe der Jahre mit Hilfe vieler Kollegen zusammenkamen. Viele Stücke stammen noch aus der Zeit der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn. Bewußt sollen sie die Erinnerung an die Zeit schwererer, körperlicher Arbeit wachhalten. Dabei sollten auch einmal einige der vielen Berufe ihre Anerkennung finden, die für den Betrieb einer Eisenbahn erforderlich waren, aber nicht im Blickpunkt der Öffentlichkeit standen. Zum Beispiel wurde der Arbeitsplatz eines Dampflok Schlossers nachgestaltet: ein alter, großer Flaschenschraubstock, riesige Maulschlüssel und Hammer, Meißel und Brechstange erinnern daran, daß diese Arbeit grobe harte Knochenarbeit war. Die Werkzeuge der Kesselschmiede, Auswäscher, Rohrbläser, Ausschlacker konnten nur von kräftigen Kollegen gehandhabt werden. Aber auch die Bereiche anderer Dienstzweige wurden veranschaulicht. Heute, im Zeitalter moderner Selbstblocksignale und automatisch arbeitender Schrankenanlagen ist es schon interessant, einmal das ehemalige Ausfahrtsignal des Hauptbahnhofes Schwerins auf „Fahrt frei“ zu stellen oder die ehemalige Fußgängerschranke des einstigen Überweges Herbert-Warke-Straße runter zu drehen, begleitet von lauten Glockenschlägen.

Wie erfuhr aber nun ein Schrankenwärter früherer Zeit ohne Telefon, wann er die Schranken zu bedienen hatte? Auch hierrüber gibt es eine Antwort. Zwei Läutewerke, ein mecklenburgisches und ein preußisches, wie es sie früher an jedem Schrankenposten gab, fachgerecht rekonstruiert, sind auch noch heute mit ihren Glockenschlägen weit hörbar, obwohl sie jetzt keine kommenden Züge an-

kündigen: Übrigens die einzigen, die noch im Reichsbahndirektionsbezirk Schwerin vorhanden sind. Wer heute die computergesteuerten mit Laser ausgerüsteten Schnellumbaumaschinen bei der Gleiserneuerung beobachtet, dem fällt es schwer, sich in die Arbeit der Bahnunterhaltungsarbeiter früherer Jahre hineinzuversetzen. Wichtigstes Werkzeug war damals die Stopfhacke. Um eine Schiene mit einer Handbohrmaschine zu durchbohren, brauchten zwei Mann 12 Minuten, für das Durchsägen einer Schiene wurden von zwei Mann 20 Minuten benötigt. Wer die nötige Kraft und Ausdauer hat, kann es im Kabinett mit den entsprechenden Maschinen ausprobieren.

Aufgearbeitet wird zur Zeit eine etwa 100jährige Handhebeldraisine. Mit ihr führen die Bahnunterhaltungsarbeiter bis in die fünfziger Jahre zu den Baustellen auf der Strecke. Vier Mann waren notwendig, um sie schnell aus dem Gleis heben zu können.

Doch es gibt auch noch viele kleine Sachen anzuschauen. An die großen Dampflopfabriken vergangener Jahre erinnern Fabrikschilder aller Epochen. Wer sich für die Beleuchtung bei der Eisenbahn interessiert, kann sich anhand von Beispielen die Entwicklung vom „Dunkelfeind“ über Petroleum-Karbidlampen bis hin zur elektrischen Beleuchtung ansehen.

Auch ein sogenannter Hühnerschreck, ein motorisiertes Fahrrad der fünfziger Jahre fehlt nicht.

Das dominierende dieser kleinen Ausstellung ist aber das technische Denkmal, die Museumslokomotive 91134. Diese Maschine wurde 1898 von der Elsässischen Maschinenbau Gesellschaft Grafenstaden unter der Fabriknummer 4843 für die Preußische Staatsbahn gebaut. In Dienst gestellt wurde sie in der Direktion Saarbrücken unter der Bezeichnung „Saarbrücken 1858“. Der Umzeichnungsplan 1925 wies sie als „Trier 7121“ aus. Nach 41 Jahren entsprach sie nicht mehr den Anforderungen und wurde ausgemustert. Man verkaufte sie an die Braunschweigische Landeseisenbahn, die sie als Nr. 41 führte. Durch die Übernahme dieser Bahn durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erhielt sie ihre jetzige

Nummer 91 134. Über verschiedene Bahnbetriebswerke kam sie am 31. August 1947 nach Schwerin, wo sie bis zum 9. November 1963 beheimatet war. In diesen 16 Jahren war sie ausschließlich im Rangierdienst eingesetzt. Viele Lokführer, die heute auf modernen Triebfahrzeugen Dienst verrichten, haben auf dieser Lok auf der linken Seite und später auf der rechten Seite das Einmaleins des Lokfahrdienstes erworben. Die dabei gebachten Erlebnisse bilden wohl die Grundlage für die persönliche Bindung an diesen Veteranen. Steinkohle war in der Nachkriegszeit eine Rarität, so daß es oft abenteuerlich war, mit Magerkohle und Brikett den nötigen Dampf zu erzeugen. Ihre letzte Station war das Bw Neuruppin, wo sie bis zum 29. Juli 1965 unter Dampf stand. Von den etwa 229 gebauten Lokomotiven ist sie die letzte Vertreterin dieser Baureihe. Die meisten ihrer Schwestern sind bereits vor 40 bzw. 50 Jahren verschrottet worden.

Die 91134 wurde 1977 vom Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen museumsgeeignet, aber nicht betriebsfähig aufgearbeitet. Das Material des neunzigjährigen Dampfkessels entspricht nicht mehr den heutigen Normen. Seit dem 1. September 1985 ist sie wieder in Schwerin. Auf mehreren Ausstellungen konnte man sich an ihrer alten Form und ihrem gepflegten Zustand erfreuen. Unterhalten wird sie von einigen Eisenbahnern des Bahnbetriebswerkes Schwerin gemeinsam mit den Freunden der mecklenburgischen Eisenbahn. Mit Akribie wurden verschiedene Details in Originalzustand versetzt.

Wir wünschen uns, daß sie eines Tages angeheizt werden kann, damit auch im Norden unserer Republik wieder eine Dampflokomotive für Sonderfahrten zur Verfügung steht. Vieles ist bereits dafür getan worden.

6. Zur Geschichte der Industrie- und Hafentbahn Schwerin

Die Entwicklung der Industrie- und Hafentbahn ist ein Teil der mecklenburgischen Eisenbahngeschichte. Sie kennzeichnet die Bemühung, die Eisenbahn in die wirtschaftliche Reifung Schwerins mit einzubeziehen. Die bevölkerungsmäßige Entwicklung nahm Ende des 19. Jahrhunderts einen weiteren Aufschwung. Von 1880 zu 1900 stieg die Bevölkerungszahl um 8000 Einwohner. Dadurch nahm der Eigenbedarf an Nahrungsmitteln zu. Durch den Bau eines Hafens wollte man Stückgüter aus Magdeburg und Hamburg sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse aus der näheren Umgebung verkehrsgünstig auf dem Wasserweg befördern.

1898 vertrat der Geheime Oberbaurat Pier-nay in einem Gutachten die Meinung, daß die Leistungsfähigkeit eines Hafens nur durch eine Anbindung an die Eisenbahn erreicht werden kann. Im Jahre 1912 beschäftigte man sich dann mit einer Studie über die Er-richtung eines Hafens mit Gleisanschluß am Westufer des Ziegelsees, welche aber wegen der dort fehlenden Industrie nebst dem entsprechenden Hinterland verworfen wurde.

Günstiger erschien der 1914 vom Stadtbaurat Schollahn eingebrachte Vorschlag, das gegenüberliegende Ufer zu nutzen. Hier waren ausreichende Wassertiefen vorhanden, und einige Mühlen- und Holzbetriebe hatten bereits dort ihren Standort. In einer Magistratssitzung wurde der Hafentbau am 17. Mai 1915 beschlossen.

Gleichlaufende Absichten, eine Schmalspurbahn von Schwerin nach Brüel und Demen mit einer möglichen Weiterführung nach Lübz zu bauen, kamen dem Hafentbau entgegen. Sie sollte allerdings in normaler Spurweite gebaut werden. Die unterschiedlichen Spurweiten wollte man im geplanten Bahnhof „Schwerin-Ost“, der in etwa auf der heutigen Möwenburgstraße in Höhe des VEB Dauermilchwerkes liegen sollte, durch Dreischinengleise angleichen. Später war auch

davon die Rede, Schwerin-Demen in Normalspur zu errichten. Der erste Weltkrieg verhinderte diesbezüglich weitere Anstrengungen. Lediglich das Projekt einer Hafentbahn wurde weiter verfolgt.

Am 2. September 1922 kam es zu einem Vertrag zwischen der Reichsbahndirektion Schwerin und der inzwischen gegründeten Hafentbahn-AG über einen Gleisanschluß zum Hafen am Ziegelsee. Dieser war am Kilometer 68,0 der Strecke Schwerin-Kleinen als Nebenbahn vorgesehen. Um zum Hafen zu gelangen, war einmal die Unterführung der Straße Schwerin-Wismar und die Überquerung der Schiffsdurchfahrt zwischen dem südlichen und nördlichen Teil des Ziegelsees notwendig. Hinter dieser Brücke, auf der Möwenburg, waren drei Gleise mit einer nutzbaren Länge von je 120 m geplant. Aus diesen Verteilungsgleisen sollte ein Strang zum Hafen und in das Industriegebiet verlaufen. Der Hafen selbst sollte drei Gleise besitzen, von dem ein Gleis bis zur Malzfabrik verlängert werden sollte. Für die Anliegerbetriebe, die Mecklenburger Holzindustrie AG und die Firma Görtz, waren weitere Anschlüsse geplant.

1924 wurden die Anlagen vom Eisenbahnkommissariat landespolizeilich abgenommen. Die Lokomotive einschließlich des Personals stellte vorerst die Deutsche Reichsbahn.

In der Zeit der Wirtschaftskrise konnte die Hafentbahn keine positive Bilanz erwirtschaften. Die Ursache lag in den wirtschaftlichen Problemen der 15 Anliegerfirmen. 1926 ging als wichtigster Kunde die Mecklenburgische Holzindustrie AG in Konkurs. Die Hafentbahn beantragte daraufhin bei der Stadt ein Darlehen, das ihr schließlich auch in Höhe von 1000 Mark gegeben wurde. Weiter mußten die 15 Anlieger und Nutzer für ein Jahr eine Umlage von 2 Pfennig pro Quadratmeter zahlen.

Immer mehr mußte die Stadt Schwerin sich für die weiteren Geschicke des Unternehmens einsetzen, bis sie schließlich 1927 den Betrieb übernahm. Als eigentlicher Betreiber wurde nun das Stadtbauamt geführt. Im gleichen Jahr kaufte man von der Reichsbahn eine Lokomotive. Erster Lokomotivführer

wurde der vorher bei der Reichsbahn angestellte Hilfslokomotivführer Paul Schuhmacher.

Nach 1945 wurde die Hafensbahn dem VEB Binnenhafen Untereibe, Magdeburg, mit Sitz am Hafen Wittenberge, unterstellt. Damit ging die Hafensbahn in Volkseigentum über. Ab 1953 gehörte die ehemalige Hafensbahn zum Deutschen Schiffsahrts- und Umschlagbetrieb (DSU) an. Drei Jahre später, 1956, wurde der Betrieb in VE(K) Industrie- und Hafensbahn umbenannt und gehörte wieder zum Rat der Stadt Schwerin. Der Schwerpunkt lag bis dahin noch im Umschlag am Hafen. Dort waren stationäre Krananlagen und Schütten vorhanden. In den Jahren 1957/58 kam es im Hafen zum letzten Schiffsumschlag.

Bis 1967 wurde der Anschlußkomplex Görries von der Reichsbahn bedient. Dieser wurde dann von der Industrie- und Hafensbahn übernommen, die damit erstmalig über ihren alten Bestimmungszweck hinaus erweitert wurde.

Weitere Gleisanlagen wurden 1971 in Lankow mit dem Anschluß des Heizhauses, der Baustoffversorgung dem Plattenwerk geschaffen, die von der Industriebahn bedient wurden. Zu einer Vergrößerung kam es 1973 mit dem Anschluß des Industriekomplexes Schwerin-Süd. Damit erreichte die Bahn eine Ausdehnung von 17 km. Das längste Anschlußgleis liegt zum Kabelwerk nach Sacktannen.

1982 wurde im VEB Kraftverkehr der Betriebs- teil „Industriebahn“ gegründet. Die über 100 Beschäftigten arbeiten heute auf einem Gleis- netz von 32 Kilometern. 1986 bewältigte man 220 000 Tonnen Güter. Im eigentlichen Hafens- bereich werden heute Container umgeschla- gen. Dort steht auch ein Portalkran, neben den beiden Eisenbahndrehkränen EDK 80 die größten Umschlaggeräte.

Der Lokomotiveinsatz richtete sich haupt- sächlich nach der Brückenbelastung auf der Möwenburg. Diese darf nur mit drei- oder vierachsigen Lokomotiven befahren werden. Die Reichsbahn bediente bis 1927 den An- schluß mit ihren eigenen Lokomotiven. Dann gab sie an die Hafensbahn die 89 8053 ab. Es war eine dreiachsige Tenderlokomotive der Gattung mecklenburgische T3b (Nr. 595). Als Hafensbahneigentum mußten die Kesselrevi-

sionen vom „Mecklenburgischen Überwa- chungsverein für Dampfkessel und elektri- sche Anlagen“ durchgeführt werden. Dort wurde sie als Nr. 46 geführt. Sie lief bis 1967 und soll dann als Dampfspeicher abgegeben worden sein. An Auswaschtagen des Kessels der T3b, durchgeführt im Bw Schwerin, wur- den von der Reichsbahn die Lokomotiven 91 133, aber auch die 91 134 gestellt, die in den fünfziger Jahren in Schwerin stationiert waren. Um 1950 soll auf der Hafensbahn nach Augenzeugen auch eine ungarische Leihloko- motive der Reihe 275, Achsfolge 1'B1', kurz- zeitig gefahren sein.

Wiederholt kam es auch vor, daß auf den Gleis- en schadhafte Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn abgestellt wurden.

Heute verfügt die Industriebahn über 7 Diesell- okomotiven, darunter als stärkste Maschine die Baureihe 106, eine Lok der Baureihe 102, eine sowjetische TGK 2E-1 sowie eine N4B (Kö) aus dem Jahre 1958.

Aufmerksame Stadtbeobachter können auch heute in allen Betriebsteilen der Industriebahn einen regen Betrieb feststellen. Er ist auch ein Ausdruck die regen produktiven Tätigkeit der in unserer Stadt ansässigen Industriebe- triebe.

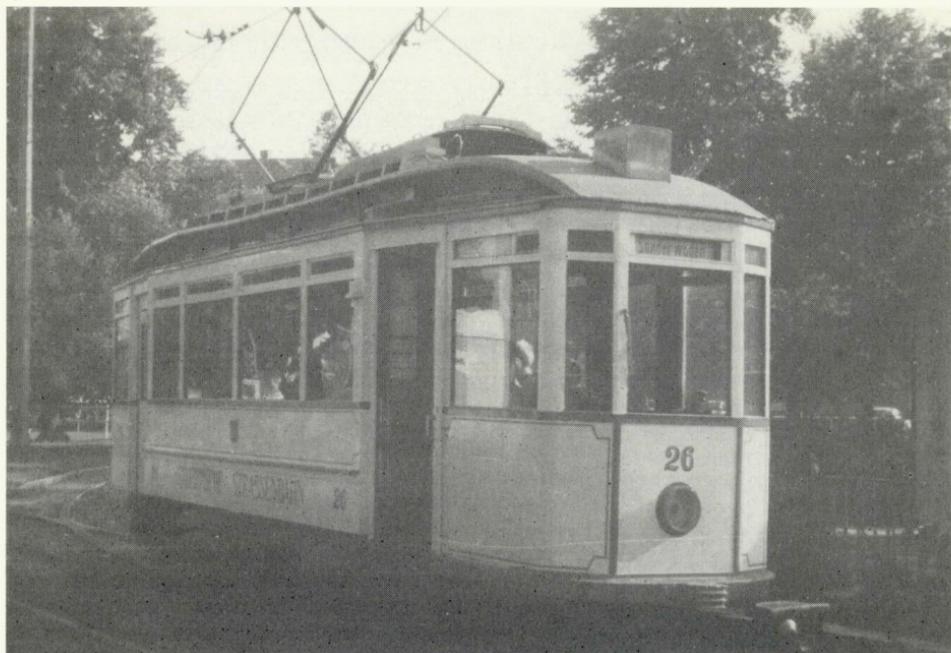
7. Zur Geschichte des Schweriner Nahverkehrs

Die Geschichte der Schweriner Straßenbahn – eines weiteren schienengebundenen Beförderungsmittels – hat sich, wie ihr großer Partner, die Eisenbahn, ebenfalls zu einer unerläßlichen Einrichtung für die Stadt entwickelt. Die Schweriner hatten richtig gewählt, als sie sich für eine Straßenbahn entschieden. Diese entwickelte sich von der Pferdebahn, einer einfachen Attraktion mit geringem Beförderungsaufkommen, zur leistungsfähigen Straßenbahn mit hohen Kapazitäten, die nur in Dimensionen einer Großstadt gemessen werden können. Der anschließende chronologische Ablauf kennzeichnet die wichtigsten Entwicklungsetappen:

13. 9. 1881 Der Bürgerausschuß beschließt den Bau einer Pferdebahn.
5. 11. 1881 Betriebsaufnahme der Pferdebahn durch die Mecklenburgische Straßeneisenbahn AG auf der Linie Platz der Jugend (früher Strepelplatz) – Wismarsche Straße Ecke Spieltordamm (Wismarsche Thor).
16. 11. 1881 Linie Alter Garten – Platz der Freiheit (Lübecker Thor) eröffnet. Fahrzeugbestand: 6 Wagen.
15. 8. 1882 Zur Behebung des Einnahmerückgangs Linienänderung:
1. Platz der Jugend – Leninplatz (Marienplatz) – Pfaffenteich – Schelfmarkt – Werderstraße.
2. Platz der Freiheit – Bahnhof – Leninplatz – K.-Liebknecht-Straße (Helenenstraße) – Alter Garten
15. 12. 1885 Der Pferdebahnbetrieb wird nach Abschluß eines Vergleiches zwischen dem Magistrat und der MSEAG infolge geringer Beteiligung eingestellt.
29. 12. 1906 Bis 1907 Omnibusverkehr Bahnhof – Schloßgarten.
1. 12. 1908 Aufnahme des Verkehrs der elektrischen Straßenbahn unter Regie der Stadtverwaltung auf den Linien
1 E.-Thälmann-Straße (Friedrich-Franz-Straße) – Bahnhof – Alter Garten/Theater (Kennzeichen: rot 2,35 km)
2 Friedhof – Leninplatz – Werderstraße (grün) 2,87 km
20. 12. 1908 3 Bahnhof – Leninplatz – Jägerweg (weiß) 1,80 km. Anfangsbestand: 17 Triebwagen.
9. 4. 1909 Linie 3 verlängert Jägerweg – Paulshöhe 1,00 km.
4. 5. 1909 Verlängerung Paulshöhe – Seevilla 0,7 km.
8. 10. 1910 Linie 1 wird durch Verlegung in die Franz-Mehring-Straße (Kleine Paulstraße) begradigt und verkürzt. Linie 4 Pfaffenteich – Bahnhof – Spieltordamm eröffnet.
25. 3. 1911 Linie 5 Bahnhof – Püskerkrug als 1. Abschnitt.
24. 5. 1911 Verlängerung vom Püskerkrug bis zur Mecklenburgischen Landes-Gewerbeausstellung am Großen Dreesch
Sept. 1911 Abbau der Linie 5. 25 Trieb- und 20 Beiwagen.
31. 3. 1915 Einschränkung des Verkehrs, Einstellung der Linie 4
1917/1918 Abgabe von 6 Triebwagen und 14 Beiwagen.
2. 12. 1918 Bis 1. 4. 1919 wegen Kohlenmangels kein Verkehr.
Aug. 1920 Linie 1 wegen beginnender Inflation eingestellt.
12. 12. 1922 Linie 2 stillgelegt; Linie 3 im Einmannbetrieb.
1922/1924 Zwölf gebrauchte Sommerwagen erworben.
19. 4. 1924 Linie 2 und 3 wieder mit planmäßigen Verkehr.
1. 4. 1925 Auch Linie 1 fährt nun wieder.
Dez. 1926 Linie 3 Bahnhof – Krankenhaus Lewenberg erweitert.
16. 3. 1927 Verlängerung Lewenberg – Sachsenberg (Linie 3 7,245 km)

3. 7. 1928 Linie vom Obotritenring bis Lankow ausgebaut.
1929 Nach Lieferung von 2 Mitteleinstieg-Triebwagen sind jetzt 29 Triebwagen und 18 Beiwagen vorhanden.
1. 2. 1932 Linie 1 verkürzt Pfaffenteich – Grevesmühlener Straße.
24. 12. 1935 Omnibuslinie Görries, Neumühle und Gartenstadt.
10./17. 5. 1936 Neuordnung des Liniennetzes, erweiterter Busverkehr:
Linie 2 Friedhof – Leninplatz (Straßenbahn)
Linie 2a Friedhof – Görries (Omnibus)
Linie 2b Friedhof – Neumühle (Omnibus)
Linie 3 Sachsenberg – Zippendorf (Straßenbahn)
Linie 4 Lankow – Leninplatz – Zippendorf (Omnibus)
2. 12. 1938 Linie 2 eingestellt, Linie 2a und 2b bis Leninplatz.
9. 2. 1940 Linie 2 wieder von der Straßenbahn befahren. Fahrzeugbestand:
21 Straßenbahnbetrieb-, 7 Beiwagen, 8 Omnibusse und 3 Beiwagen.
7. 4. 1945 Depot mit allen Anlagen durch Bomben zerstört. 13 Straßenbahnbetrieb-, 3-beiwagen vernichtet.
1. 5. 1946 Nach schwerster Wiederaufbauarbeit Straßenbahnverkehr mit
4 Triebwagen und 4 Beiwagen aufgenommen:
Linie 2 Friedhof – Leninplatz 1,0 km
Linie 3 Schweizerhaus – Lewenberg 3,1 km.
2. 6. 1946 Linie 3 bis Sachsenberg erweitert.
5. 8. 1946 Wiederaufnahme des Omnibusverkehrs mit einem Omnibus und
Beiwagen Friedrichsthal – Lankow – Mueß.
1. 5. 1947 Linie 3 fährt wieder bis Zippendorf.
April 1949 Alle Fahrzeuge jetzt unterhalb der Fensterleisten mit blauem Anstrich,
oberhalb derselben weiß.
14. 10. 1949 Linie 2 mit neuer Streckenführung wieder zur Werderstraße.
Mai 1950 Nach Wiederaufbau von 8 Triebwagen und 1 Beiwagen sowie Kauf
von 7 Beiwagen erhöht sich der Bestand auf 12 Triebwagen
und 12 Beiwagen.
- Dez. 1951 Erwerb von 4 Lowa-Triebwagen der volkseigenen Produktion.
1. 1. 1952 Linie 3 erhält die Liniennummer 1. Ab Linie 3 Buslinien.
1. 12. 1958 Einführung von Sichtkarten.
Die Triebwagen fahren ohne Schaffner.
10. 5. 1968 Aufnahme des OS-Verkehrs mit Dreiwagenzügen auf Linie 1.
15. 12. 1967 In Vorbereitung der Neubaustrecke nach Lankow wird der neue
Streckenabschnitt Wittenburger Straße – Voßstraße – Wallstraße in
Betrieb genommen. Zusammen mit dem Gleis Wallstraße – Fritz-
Reuter-Straße entsteht eine große Wende- und Umfahrschleife.
2. 12. 1968 Für mehrere Monate der Bauperiode fährt Linie 2 vom Leninplatz durch
Franz-Mehring-Straße – Friedensstraße zur Endstelle Friedhof.
18. 9. 1969 Linie 2 Friedhof – Werderstraße eingestellt.
5. 10. 1969 Neue Linie 2 Lankow – Leninplatz – Freilichtbühne 6,4 km. Fahrzeug-
bestand erweitert: 22 Trieb- und 33 Beiwagen.
14. 3. 1973 Erste Probefahrten mit Tatra-Wagen aus der ČSSR.
6. 10. 1974 Inbetriebnahme der Neubautrasse mit Schnellstraßenbahncharakter
zum Großen Dreesch, Berliner Platz. Linie 2 jetzt Lankow – Berliner
Platz 10,5 km.
11. 4. 1977 Straßenbahnverkehr nach Zippendorf eingestellt. Linie 1 Klement-
Gottwald-Werk – Berliner Platz 8,7 km.
7. 10. 1979 Streckenübergabe zum Industriekomplex Schwerin-Süd mit Tunnel-

- strecke zur Unterquerung der Ludwigsluster Chaussee
 Linie 3 Berliner Platz – Neu Pampow 7,6 km
 Linie 4 Lankow – Neu Pampow 14,4 km
 Erstmals Straßenbahn-Lichtsignale eingesetzt.
 Fahrzeugbestand: 92 Triebwagen, 68 Beiwagen.
- 1979–1982 Etappenweise Fertigstellung und Inbetriebnahme der Werkstatt und des Betriebshofes Haselholz
- 1981 Aufarbeitung des Arbeitstriebwagens A 1 (Baujahr 1926) und Herrichtung zum Traditionswagen Nr. 26.
1. 1. 1982 Eingliederung des VE Nahverkehrsbetriebes in das Kombinat Kraftverkehr des Bezirkes Schwerin.
7. 4. 1984 Eröffnung der modernen Strecke in den III. Bauabschnitt des Großen Dreesch, Endstelle Hegelstraße.
 Linie 1 Klement-Gottwald-Werk – Berliner Platz 8,7 km
 Linie 2 Lankow – Großer Dreesch, Hegelstraße 12,7 km
 Linie 3 Neu Pampow – Großer Dreesch – Hegelstraße 9,8 km
 Linie 4 Neu Pampow – Leninplatz – Lankow 14,4 km
 Linie 4A Neu Pampow – Leninplatz – Platz der OdF
1. 6. 1986 Typenreiner Tatra-Verkehr auf allen Straßenbahnlinien, 112 Tatra-Triebwagen, 56 Tatra-Beiwagen.
- Sommer 1988



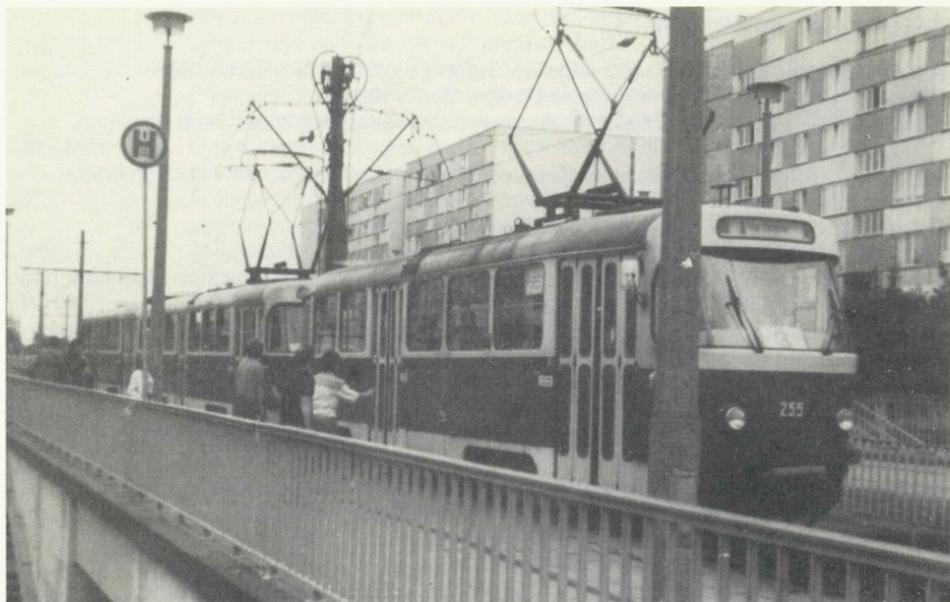
Der Traditionswagen Nr. 26, Wismar 1926, im Jahre 1986 am Platz der Freiheit.

Literaturverzeichnis

- Autorenkollektiv: Schwerin, Geschichte der Stadt in Wort und Bild. Berlin 1985.
- Berger, M.: Historische Bahnhofsbauten, Teil 1. Berlin 1980.
- Borchert, F.-W.: Beiträge zur Geschichte der Arbeiterbewegung in der Stadt Schwerin, Heft 8 und 9. Schwerin.
- Bröcker, C.: Stationsgebäude der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn. Schwerin.
- Dabelstein: 80 Jahre Eisenbahn Schwerin-Hagenow. Schwerin.
- Dabelstein: Der Personenbahnhof in Schwerin. Schwerin.
- Grabosch, G.: Die Stellung der Großgrundbesitzer und des Bürgertums zum Eisenbahnbau in Mecklenburg-Schwerin bis zum Jahre 1870. Diss. Schwerin.
- Harder, Kobschätzky: Die Großherzoglichen Staatseisenbahnen Mecklenburg und Oldenburg. Stuttgart 1978.
- Jesse, W.: Geschichte der Stadt Schwerin – von den ersten Anfängen bis zur Gegenwart. Schwerin.
- Mayer, A. v.: Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von 1835 bis 1890. Berlin 1891.
- Mecklenburgische Eisenbahnfreunde, Arbeitsgemeinschaft 8/27 des DMV:
- Die Eisenbahngeschichte Schwerins 1836–1985. Schwerin 1985.
 - Schweriner Eisenbahnskizzen: 140 Jahre Hagenow-Schwerin
 - Schweriner Eisenbahnskizzen: 90 Jahre Schwerin-Rehna
 - Schweriner Eisenbahnskizzen: Die Eisenbahngeschichte in und um Dömitz.
- Staatsarchiv Schwerin: Akten Mdl 14098, 14251, 14281.
- Stegemann, J.: Mecklenburgische Eisenbahnverhältnisse. Schwerin 1910.
- Schulz, L.: Eisenbahnen in Mecklenburg. Berlin 1986.
- Schultz, L.: Die Zeit der Dampflokomotiven in Mecklenburg. Wismar 1988.
- Schmidt, O.: Die Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Mecklenburg-Schwerin, Archiv für Eisenbahnwesen des Königlich Preußischen Ministeriums der Öffentlichen Arbeiten. Berlin 1894.

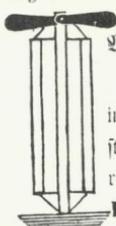


Ein D-Zug durchheilt den Einschnitt in Schwerins Altstadt, wo 1845 der erste Spatenstich erfolgte



Tatra-Großzüge fahren auf allen Linien der Schweriner Straßenbahn. Linie 3 an der Haltestelle Hermann-Duncker-Straße. - 8 -

Fig. 6.



in der Richtung von Rostock, Güstrow,
Weimar und Schwerin nach Ha-
genow,

indem beide an der Spitze der Signal-
stange befindlichen Telegraphenarme waage-
recht in die Höhe gezogen werden.

Fig. 6.

b) In der Dunkelheit:

Fig. 7.



Es werden für beide Richtungen an
der Signalstange drei weiße Laternen in
Form eines rechten Winkels aufgezogen, so
daß zwei in waagerechter Richtung neben
einander hängende bis an die Spitze der
Signalstange und die dritte vertical unter
einer der ersteren bis in die Mitte der
Stange aufgezogen ist. Fig. 7.

Die das Signal weiter gebenden Bahnwärter
können dasselbe nach beiden Richtungen controliren.

Fotos:

- 1- Agrarhistorisches Museum
Schwerin-Mueß
- 2- H.-B. Ackermann
- 3- Archiv der Rbd Schwerin
- 4- Sammlung B. Westphal
- 5- C. Bröcker
- 6- Sammlung Kunze
- 7- P. Reinhard
- 8- K. Groppa
- 9- Bhf. Gadebusch
- 10- Foto Landgraf, Aue
- 11- D. Radke
- 12- P. Falow
- 13- K. Schröder

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Arbeitsgemeinschaft 8/27
Mecklenburgische Eisenbahnfreunde

Autoren: Reinhard Thon, Schwerin
Kurt Groppa, Schwerin
Peter Falow, Schwerin
Joachim Buhlket, Schwerin

Redaktion: Reinhard Thon

Gestaltung: Reinhard Thon

Satz und Druck: Druckhaus Schwerin II-16-8
D 51/90 (2191) 15 000

Vertrieb: Nur über den Herausgeber.

Zeichnung: Klaus Jürgens

Titelbild: - 1 - Rücktitelbild: - 11 -

Gekauft, gescannt und als PDF erstellt
von Willi77 aka krisch64!

DMV AG 8/27

Mecklenburgische Eisenbahnfreunde

