Detlef Radke

175 Jahre Eisenbahnen in Mecklenburg

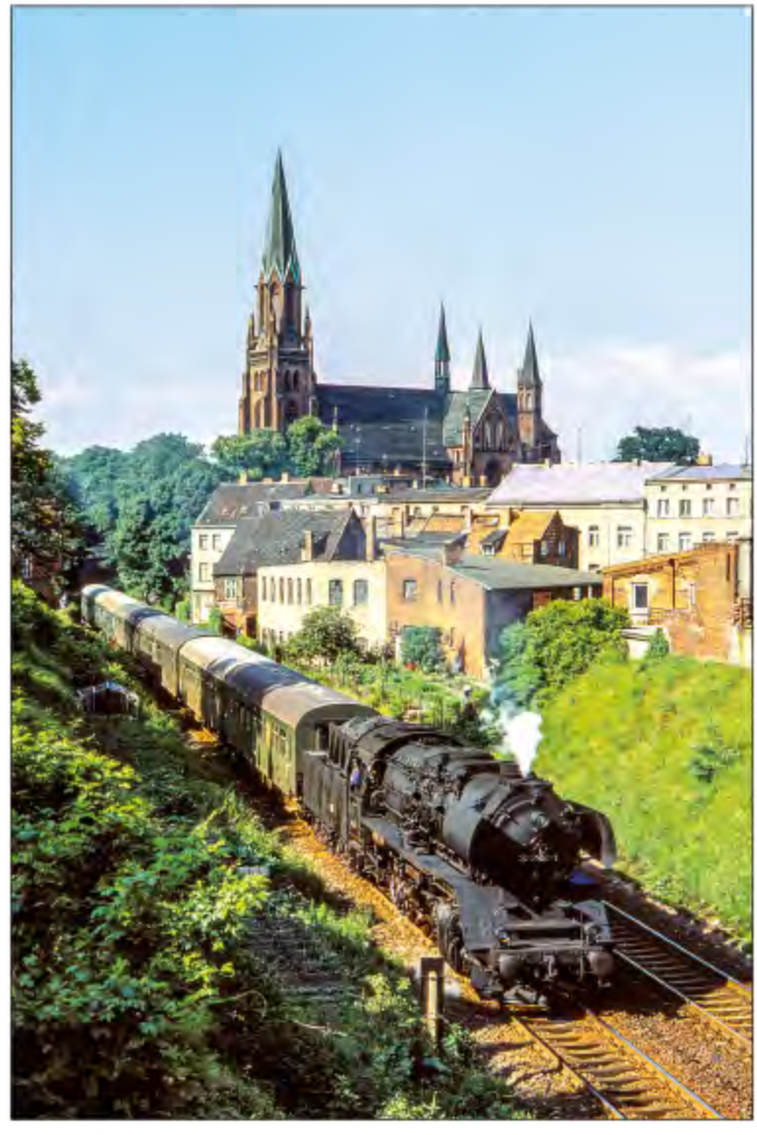
Radke-Verlag

Titelbilder:
links oben: Empfangsgebäude Hauptbahnhof Schwerin um 1910, Foto: Slg: D. Radke
rechts oben: Bahnhof Gadebusch um 1910, Foto: Slg: D. Radke
mitte: 232 498 an der Windmühle in Dabel, Foto: D. Radke, 30.5.2011
links unten: KISS IC 2 in Schwerin Görries, Foto: D. Radke, 26.3.2020
rechts unten: 623 020 bei Herrnburg, Foto: D. Radke, 12.2.2022

Rücktitelbild:
oben: 91 1946 im Bahnhof Thürkow am 13.7.1929, Foto: C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung,
unten: 145 022 der MEG in Schwerin Görries, Foto: D. Radke, 13.9.2020

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	1
Die Gründerjahre 1845 - 1850	4
Friedrich-Franz-Bahn	8
Der Zeitraum 1870 - 1890	9
Der Zeitraum 1891 - 1929	12
Der Zeitraum 1930 - 1945	17
Der Zeitraum 1945 - 1970	26
Der Zeitraum 1971 - 1989	37
Die letzten Dampflokomotiven in Mecklenburg	43
Diesellokomotiven in den 1980er Jahren	44
Elektrolokomotiven in den 1980er Jahren	46
Der Zeitraum 1990 - 2022	47
Der Kampf um die mecklenburgische Südbahn	68
Bäderbahn Molli	69
Besondere Bilder	70
Streckenverzeichnis	71



50 3680 (Bw Wittenberge) verläßt Schwerin mit einem Personenzug nach Parchim. Foto: D. Radke, 3.7.1985

Autor: Detlef Radke

Herausgeber: Radke-Verlag, Inh.: Detlef Radke, Am Wodenweg 58, 19073 Stralendorf

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung - auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger - nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

1. Auflage 2022

ISBN 978-3-932614-23-1

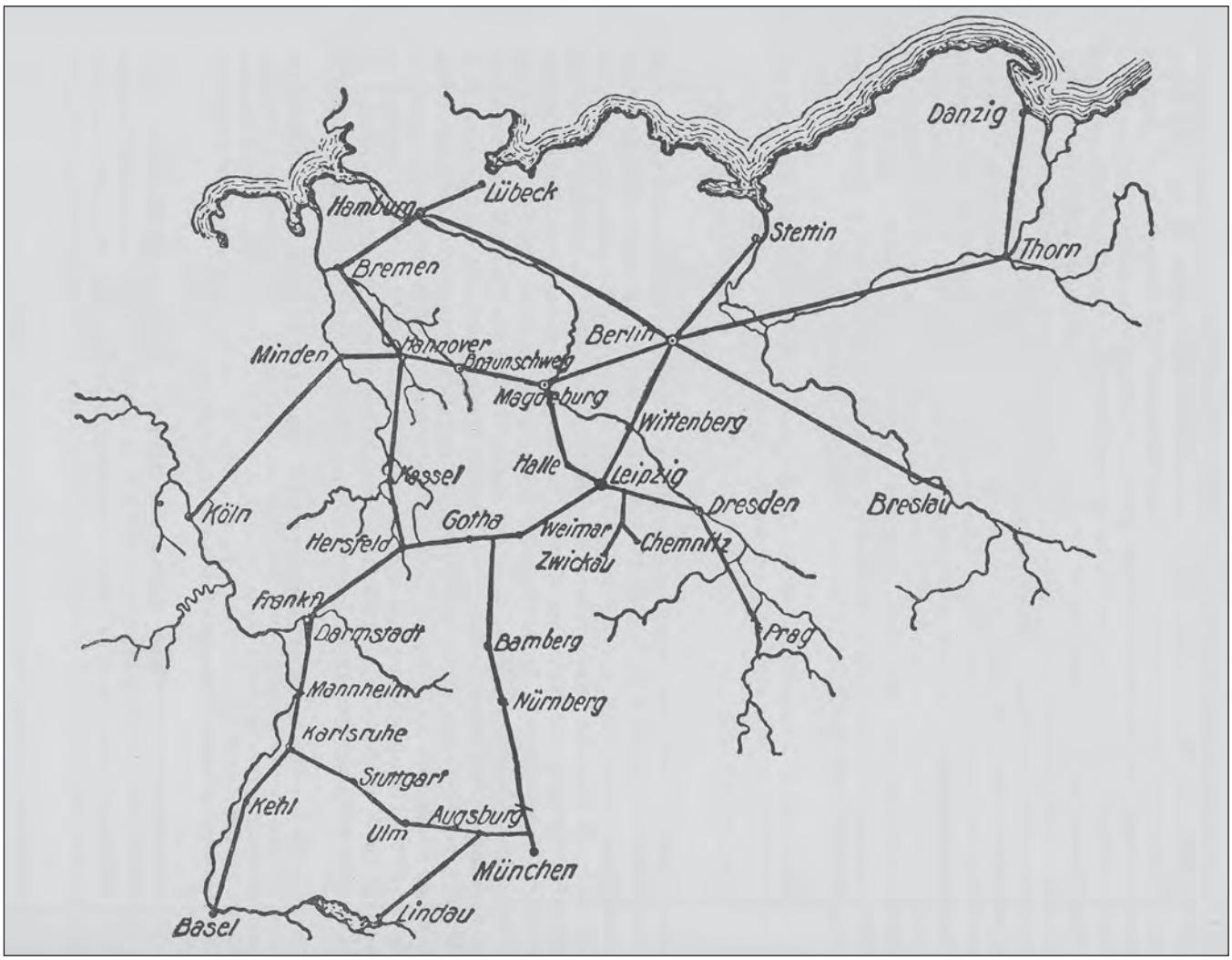
Mit einem Schnellzug unterfährt die 38 1575 das alte Warnemünder Empfangsgebäude. Durch die Aufnahme des Eisenbahnfährverkehrs 1903 nach Gedser in Dänemark erfolgte eine Streckenverlängerung, dem schlicht weg das ursprüngliche Warnemünder Empfangsgebäude im Wege stand. Um einen Abriss zu vermeiden, ist das Gebäude einfach untertunnelt worden. ***Foto: C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung***

Am 1. Mai 2022 jährte sich der Tag zum 175. mal, an dem die erste mecklenburgische Eisenbahnstrecke von Hagenow nach Schwerin ihren Betrieb aufnahm.
Die erste Eisenbahnstrecke der Welt mit Lokbetrieb eröffnete am 27. September 1825 in England zwischen den Orten Stockton und Darlington.
Der Eisenbahnvisionär Friedrich List veröffentlichte 1833 in Leipzig seine Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahn-Systhem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systhems“. Studien in den USA, führten ihm vor Augen, welche großen Potenziale in diesem neuen Transportmittel steckten. Nach seinen Plänen sollten von Berlin, der größten deutschen Stadt, strahlenförmig sechs Eisenbahnlinien nach Hamburg, Stettin, Danzig, Breslau, Leipzig und Magdeburg führen. Von Hamburg aus war noch eine Verbindung nach Lübeck vorgesehen. Somit blieben die Großherzogtümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, sowie die angrenzenden Gebiete Vorpommerns völlig ohne eine Eisenbahnverbindung.
In Deutschland verkehrte am 7. Dezember 1835 der erste Zug zwischen Nürnberg und Fürth. Diese neue Art der Fortbewegung ließ daraufhin überall Pläne für den Bau neuer Eisenbahnstrecken reifen und Eisenbahnkommitees entstehen.
Auch im dünn besiedelten und stark landwirtschaftlich geprägtem Mecklenburg verschloss man sich dem technischen Fortschrittnicht. Hier kam der Stadt Wismar die Vorreiterrolle zu, die erste Pläne für eine Eisenbahnanbindung ins Rollen gebracht hat.
Bis zum Jahre 1850 sind die mecklenburgischen Städte Schwerin, Wismar, Bützow, Güstrow und Rostock mit der Eisenbahn erreichbar gewesen. Neubrandenburg folgte 1864 und Neustrelitz 1877. Ab 1870 bestand quer durch Mecklenburg hindurch eine durchgehende Verbindung der Hafenstädte Lübeck und Stettin über Kleinen und Neubrandenburg. In den folgenden Jahrzehnten erhielten auch alle weiteren mecklenburgischen Städte einen Eisenbahnanschluss.
Erste Streckenstilllegungen und Abbau derselben folgten nach 1945 im Zuge der Reparationsleistungen an die Sowjetunion.
In den 1960er Jahren begann der Traktionswechsel von der Dampflok zur Diesellok. Im Juni 1984 erreichte der elektrische Fahrdraht von Berlin her Neustrelitz und ein Jahr später den Rostocker Überseehafen. Bis 1987 waren auch die Hauptstrecken Rostock - Schwerin - Wittenberge und Bad Kleinen - Wismar elektrisch befahrbar.
Im Mai 1987 sind die letzten Normalspurdampfloks in der Rbd Schwerin abgestellt worden.
In der DDR Zeit war die Eisenbahn ein nicht weg zu denkender Bestandteil des Transportwesens.
Nach der deutschen Wiedervereinigung 1990 sollte sich das radikal ändern, da viele Fahrgäste ausblieben und der Güterverkehr auf ein Minimum zusammenschrumpfte. Streckenstilllegungen und teilweiser Abbau waren die Folge.
Die Bahnreform ließ neue private Eisenbahnverkehrsunternehmen im Land entstehen, die mit ihren unterschiedlich lackierten Fahrzeugen, das Erscheinungsbild der heutigen Eisenbahn bunter werden ließen.

Diese Broschüre soll mit ihren Beiträgen zur mecklenburgischen Eisenbahngeschichte, an die von mir vor 25 Jahren zum 150. Jubiläum erschienenen Publikation anschließen und vor allem den Wandel der mecklenburgischen Eisenbahnlandschaft nach 1990 darstellen.

Detlef Radke

Die Gründerjahre 1845 - 1850



Friedrich Lists Entwurf für ein deutsches Eisenbahnnetz aus dem Jahre 1833

Der Eisenbahngedanke fiel in Mecklenburg zuerst in Wismar auf fruchtbaren Boden. Bürgerliche Kreise waren bereits im Frühjahr 1835 davon überzeugt, dass eine Eisenbahnstrecke ihrer Stadt und vor allem dem Hafen entscheidende wirtschaftliche Vorteile bringen kann. Im Februar 1836 gründete sich in der Stadt ein „Komitee zur Einleitung und Beförderung der Anlegung einer Eisenbahn von Wismar nach Boizenburg“. Auch der Großherzog stand dem Vorhaben wohlwollend gegenüber und stimmte zu. Da die Strecke sogar bis Hannover verlängert werden sollte, nahm sich auch das damalige Königreich Hannover dieser Pläne an und bereits 1840 kam man zu einer vorläufigen Übereinkunft für den Bau einer Eisenbahnstrecke von Wismar aus über Schwerin und Boizenburg nach Hannover. In Konkurrenz dazu standen allerdings die Planungen die beiden größten preußischen Städte Berlin und Hamburg mit einer Eisenbahnstrecke zu verbinden. Einen Umweg über Schwerin oder Hannover wollte man nicht akzeptieren und so ließ der preußische Staat seinen Einfluss gelten und setzte die Aufhebung der Vorverträge der geplanten direkten Strecke von Hannover nach Wismar durch. Als Gegenleistung für den Verzicht Mecklenburgs, bat man sich eine Streckenführung über Ludwigslust aus.

Ludwigslust war von 1756 bis 1837 die Residenzstadt des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin. Erst danach regierte der Großherzog Paul Friedrich wieder von Schwerin aus die Geschicke seines Landes und wartete auf die Fertigstellung des Umbaus des Schweriner Schlosses zu einem attraktiven Wohnsitz. Am 26. Mai 1857 zog die Großherzogliche Familie feierlich in das Schweriner Schloss ein.

So konnte der preußische Staat am 8. November 1841 einen Staatsvertrag mit dem Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, den Hansestädten Hamburg und Lübeck, sowie dem Königreich Dänemark (zu dem Lauenburg gehörte) für den Bau einer Eisenbahnstrecke von Berlin über Wittenberge, Ludwigslust, Hagenow, Boizenburg und Bergedorf nach Hamburg abschließen.

Im Artikel 3 dieses Vertrages stand:

„Für den Fall, daß die Großherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung mit der Gesellschaft über eine, gleich der Hauptbahn, mit Lokomotive zu befahrende Zweigbahn nach Schwerin sich verständigt, sind die übrigen kontrahirenden Regierungen damit einverstanden, daß diese Zweigbahn als ein integrirender Theil des gesammten Unternehmens betrachtet und gleichzeitig mit der Hauptbahn zur Ausführung gebracht werde. ...

Bereits am 30. November 1841 beschloss der mecklenburgische Landtag den Bahnbau zwischen Berlin und Hamburg, für den Teil der auf mecklenburgischen Gebiet verläuft, mit 30.000 Talern je Meile zu unterstützen.

Die daraufhin gegründete „Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft“ ließ am 6. Mai 1844 bei Karstädt und Ludwigslust den ersten Spatenstich vornehmen.

Knapp zwei Jahre später galten die Erdarbeiten auf der Gesamtstrecke als abgeschlossen und der Bahnkörper war von einigen Teilstücken in Mecklenburg und im Lauenburgischen abgesehen auch für eine zwei Gleise fassende Kronenbreite ausgelegt. Im Sommer 1845 begannen die Gleisbauarbeiten und ab dem 1. November 1845 zog die Lokomotive „Niklot“ erste Arbeitszüge zwischen Grabow und Ludwigslust.

Am 15. Oktober 1846 konnte die Strecke von Berlin bis Boizenburg feierlich eröffnet werden. Zwei Monate später war der Lückenschluss nach Bergedorf fertiggestellt und eine durchgehende Verbindung nach Hamburg möglich.

Der Abzweig von Hagenow nach Schwerin war ein integrierter Bestandteil des gesamten Bahnbaus zwischen Berlin und Hamburg und sollte gleichzeitig fertiggestellt werden.

Finanzielle Probleme der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft ließen den Bau der Zweigstrecke nach Schwerin allerdings ins Stocken geraten.

Nach Bereitstellung des fehlenden Kapitals durch die Herausgabe weiterer Aktien, genehmigte am 8. März 1845 der Großherzog den Bau und Betrieb der Strecke Hagenow - Schwerin - Rostock der Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahn Gesellschaft.

Allerdings brachte das Wirken von drei Gesellschaften auch Probleme mit sich, so dass der mecklenburgische Staat den Zusammenschluss derselben wünschte.

„Mecklenburgischer Staatskalender“:
<u>24./25. Februar 1846</u>
General Versammlung der Actionäre der Schwerin-Hagenow-Rostocker, Schwerin-Wismarschen und BüzowGüstrowschen Eisenbahn zu Schwerin, und Beschluss, alle drei Eisenbahn Actien Gesellschaften zu vereinigen unter dem Namen der mecklenburgischen Eisenbahn Actien Gesellschaft.

<u>30. März 1846</u>
Die Regierung macht die Richtlinie bekannt, welche die meckl. Eisenbahn von Schwerin bis Kleinen, und von da auf der einen Seite nach Wismar, auf der anderen Seite über Hohen-Viecheln und Schwaan nach Rostock nehmen soll.

Am 10. März 1846 trat die Konzessionsurkunde zur Gründung der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft in Kraft (Abbildung rechts oben).

Wir Friedrich Franz,
von Gottes Gnaden
Großherzog von Mecklenburg,
Fürst zu Wenden, Schwerin und Ratzeburg,
auch Graf zu Schwerin,
der Lande Rostock und Stargard Herr ꝛc.

Thun hiermit kund, daß, nachdem Uns von den Vertretern der Schwerin-Wismarschen Eisenbahn-Gesellschaft, der Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft und der Güstrow-Bützower Eisenbahn-Gesellschaft die Absicht zu erkennen gegeben war, in Grundlage eines von Uns vorläufig gebilligten Statuts diese verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften zu einer einzigen Actien-Gesellschaft zu vereinigen, Wir bereits unterm 20sten Januar d. J. die Bedingungen der Zulassung solcher vereinigten Eisenbahn-Unternehmungen festgestellt haben. Nachdem nun weiter nachgewiesen ist, daß in den am 24sten und 25sten Februar d. J. hieselbst statt gefundenen General-Versammlungen der Eingangs erwähnten drei Eisenbahn-Gesellschaften deren Vereinigung zu einer einzigen Actien-Gesellschaft beschlossen worden, und daß diese vereinigte Actien-Gesellschaft in einer am 25sten Februar d. J. abgehaltenen General-Versammlung, auf den Grund des gedachten Statuts, sich unter der Benennung:

„Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft“

mit einem Actien-Capital von Vier Millionen Dreihundert und fünfzig Tausend Thalern Preuß. Courant wirklich constituirt hat, so wollen Wir die Ausführung der von dieser neu constituirten Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigten Eisenbahn-Anlagen nunmehr geschehen lassen, derselben auch die Rechte einer Corporation verleihen und das hieneben geheftete Gesellschafts-Statut in allen Punkten landesherrlich bestätigen.

In Folge dessen werden die unterm 14ten Juli 1845 bestätigten Statuten der Schwerin-Wismarschen und der Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft, so wie die unterm 6ten December 1845 bestätigten Statuten der Güstrow-Bützower Eisenbahn-Gesellschaft hierdurch außer Kraft gesetzt, in soweit nicht einzelne Bestimmungen aus den §§. 7. bis 10. solcher Statuten, nach der abgesondert deshalb getroffenen Verfügung, transitorisch noch zur Anwendung kommen möchten.

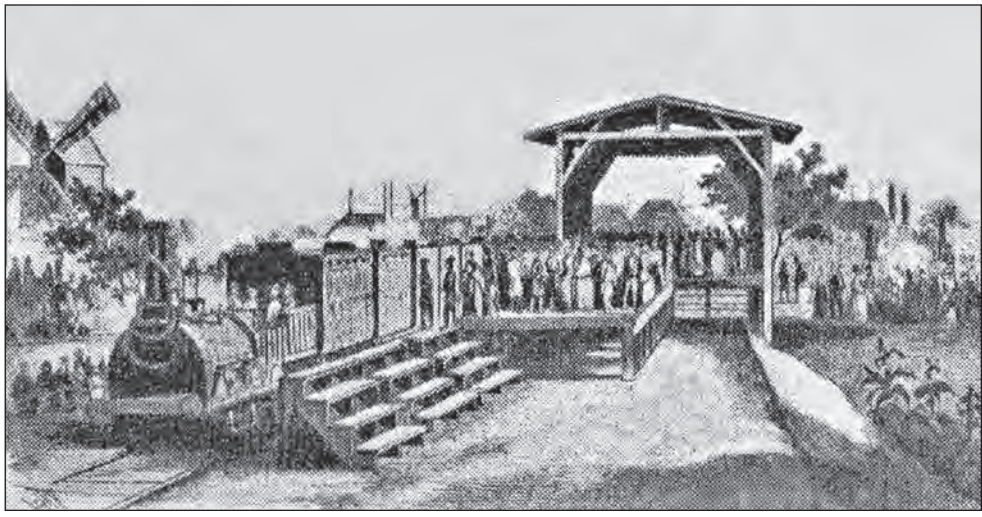
Unsere gegenwärtige Concessions- und Bestätigungs-Urkunde ist mit dem Statute der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft durch das officielle Wochenblatt bekannt zu machen.

Urkundlich unter Unserm Handzeichen und Insiegel.

Gegeben, durch Unsere Regierung, Schwerin am 10ten März 1846.

Friedrich Franz.

(L. S.) L. von Lützow.

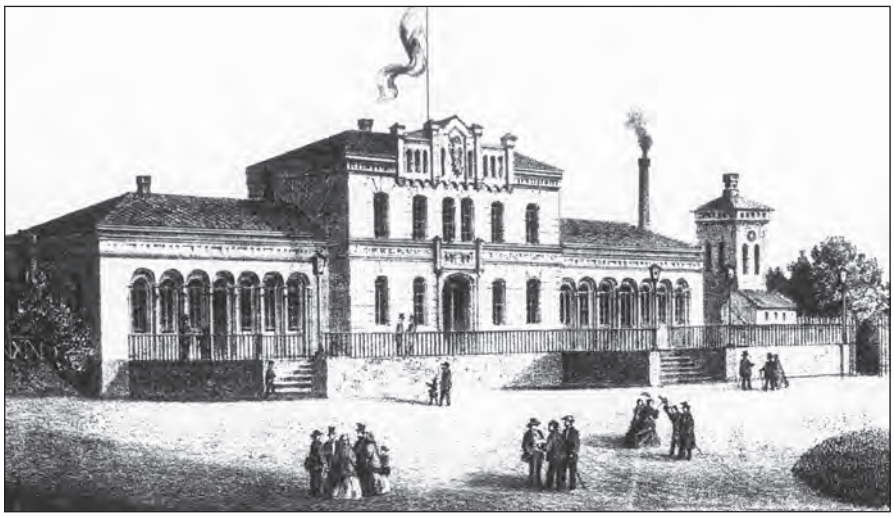


So könnte es am 28. April 1847 in Schwerin bei der Streckeneröffnung nach Hagenow ausgesehen haben. Da das Empfangsgebäude noch im Bau war, errichtete man südlich davon am Packhof einen hölzernen Bahnsteig. ***Foto: Slg. P. Falow***

Für den Bahnbau zwischen Hagenow und Schwerin übernahm der großherzogliche Minister Ludwig von Lützow am 1. Dezember 1845 in der Nähe des Feldtores am Ostufer des Ostdorfer Sees in Schwerin feierlich den ersten Spatenstich vor.

Der strenge Winter 1845/46 ließ die Erdarbeiten nicht so weit vorankommen, dass der gemeinsame Eröffnungstermin, mit der Berlin - Hamburger Strecke nicht stattfinden konnte.

Erst im September 1846 begannen die Verlegearbeiten an den Gleisen und ab November stoppte der beginnende Winter auch diese Arbeiten. Doch nach 15 Monaten Bauzeit war die Strecke mit den drei Zwischenstationen Pampow (später in Holthusen umbenannt), Zachun und Kirch-Jesar fertiggestellt. Lediglich die Bauarbeiten an den Bahnhofsgebäuden in Hagenow und Schwerin konnten noch nicht beendet werden. Erst im Dezember 1847 war das erste Schweriner Empfangsgebäudes mit nur einem Bahnsteig auf der Fläche des heutigen Bahnsteigs 1/2, im romanisch-spätklassizistischen Stil, mit einem zweigeschossigen Mittelteil und eingeschossigen Seitenflügeln fertig gestellt. Ein separater Uhrenturm schloss sich dem Gebäude an. Aus diesem Grund stand bei der Streckeneröffnung den Reisenden nur ein Provisorium in Form eines hölzernen Schuppens auf dem anschließenden Gelände des Güterbahnhofs zur Verfügung.



Das erste Schweriner Empfangsgebäude mit dem rechts daneben stehenden Wasserturm. Der qualmende Schornstein gehört zur Bahnwerkstatt. ***Foto: Slg. P. Falow***

Für den 13. März 1847 ist die erste Fahrt einer der drei für die Strecke gekauften Lokomotiven überliefert. Am 19. April 1847 gab es im Vorfeld der baldigen Eisenbahneröffnung folgende Veröffentlichung:

„Zum Zwecke eines genau anschließenden Ganges der Eisenbahn- und Postzüge sollen die Uhren aller inländischen Post Anstalten nach der in Schwerin eingerichteten Normaluhr, unter Berücksichtigung der Zeitunterschiede zwischen der Schweriner mittleren Sommerzeit und der der übrigen inländischen Städte und Flecken, gestellt werden, weshalb denn auch die Veröffentlichung solcher Zeitunterschiede geschieht.“

So war es dann am 28. April 1847 soweit, dass die Strecke feierlich übergeben werden konnte. Ab dem 1. Mai 1847 morgens 7 Uhr begann der reguläre Zugverkehr, aber zunächst nur für

Mecklenburgische Eisenbahn.

Fahrplan
der Strecke Schwerin-Hagenow
vom 1. Mai 1847 an.

Von Schwerin nach Hagenow:		Von Hagenow nach Schwerin:	
Zug № 1.	7 Uhr Morgens.	Zug № 4.	10½ Uhr Morgens.
Zug № 2.	1¾ „ Nachmittags.	Zug № 5.	3 „ Nachmittags.
Zug № 3.	6¼ „ Abends.	Zug № 6.	7¾ „ Abends.

Dauer der Fahrt circa ¾ Stunden.

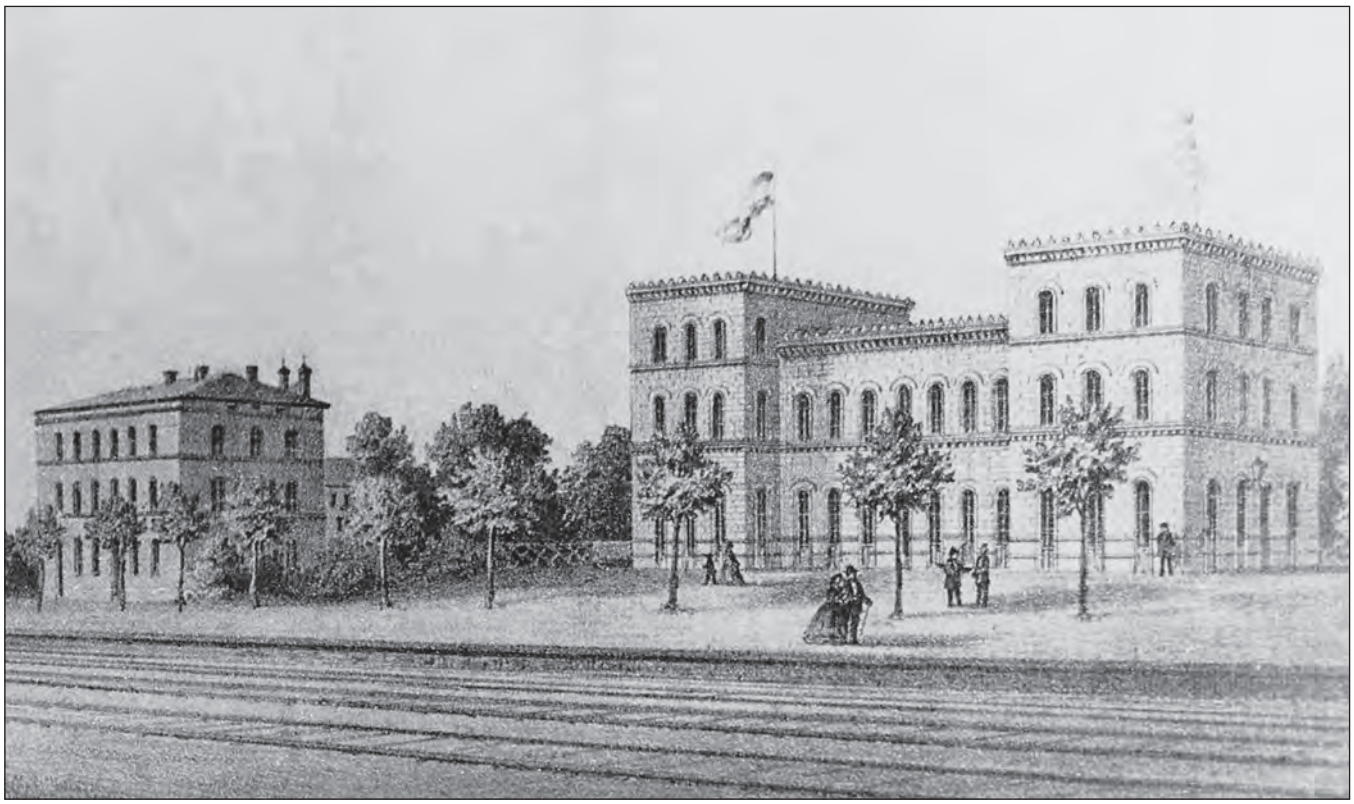
Diese Züge schließen sich den Zügen der berlin-hamburger Bahn wie folgt an:
Zug № 1. Ankunft in **Berlin** 4 à 4½ Uhr Nachmittags. Ankunft in **Hamburg** 11 à 11½ Uhr Vormittags.
Zug № 2. Ankunft in **Berlin** 8¼ à 8½ Uhr Abends.
Zug № 3. . . . . Ankunft in **Hamburg** 10½ à 11 Uhr Abends, in **Wittenberge** 9¼ à 9¾ Uhr Abends.

Zug № 4. . . . . Abfahrt von **Hamburg** 7¼ Uhr Morgens.
Zug № 5. Abfahrt von **Berlin** 7 Uhr Morgens. Abfahrt von **Hamburg** 12 Uhr Mittags.
Zug № 6. Abfahrt von **Berlin** 2¼ Uhr Nachmittags. Abfahrt von **Hamburg** 4½ Uhr Nachmittags.

Passagiere, welche von Schwerin nach Berlin, Hamburg und Ludwigslust reisen, so wie auch umgekehrt, können am Abgangsorte Billets für die ganze Fahrt lösen. — Nach anderen Orten muß in Hagenow ein neues Billet gelöst werden.

Die Direction der mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Der erste Fahrplan bot den Reisenden drei Züge von und nach Hagenow an. Nach Ankunft des ersten Zuges in Hagenow bestanden Anschlüsse nach Berlin oder Hamburg. Die Reisenden mussten lediglich auf die andere Seite des Bahnhofs wechseln. Auch der zweite Zug bot noch eine Weiterreisemöglichkeit nach Berlin an. Beim dritten Zug war die Weiterfahrt und Ankunft am gleichen Tag nur noch nach Wittenberge oder Hamburg möglich. Berlin erreichte man von Schwerin aus in etwa neun Stunden und Hamburg in vier Stunden.



Ein alter Stich zeigt das repräsentative Empfangsgebäude des Bahnhofs Hagenow (rechts) und links das Gebäude der Postverwaltung.
Foto: Slg. D. Radke

Die Gleise im Vordergrund gehören zur Strecke nach Schwerin, die der Berlin - Hamburger Eisenbahn verliefen hinter dem Empfangsgebäude. Die mecklenburgische Eisenbahn Gesellschaft errichtete auf dem Gemeinschaftsbahnhof Hagenow kein eigenes Empfangsgebäude. Lediglich ein Lok- und separater Wagenschuppen entstanden. Geregelt war auch die gegenseitige Nutzung des Gebäudes durch alle Reisenden, egal ob sie nun zwischen Berlin und Hamburg oder Schwerin und Hagenow reisten. Dies schien aber am Anfang noch nicht so ganz klar zu sein, denn anlässlich einer Probefahrt von Schwerin nach Hagenow am 26. April 1847, also einen Tage vor der Streckeneröffnung, kam es in Hagenow zu einem Eklat. Nach Ankunft des Sonderzuges mit sieben Wagen und etwa 300 Fahrgästen, wollte einige Fahrgäste die Restauration im Hagenower Empfangsgebäude aufsuchen, was ihnen aber verwehrt worden ist. Der Bahnhofsinspektor der Berlin-Hamburger Eisenbahn Gesellschaft begründete dies mit angeblich gerade frisch eingeölten Fußböden. Als die Reisenden aus Schwerin dann aber bemerkten, dass dieses Betretungsverbot nur für sie galt und nicht für das Hagenower Publikum oder andere Reisende, war der Protest groß.

die Reisenden. Erst einen Monat später begann auch der Güterverkehr.

In Hagenow entstand ein Gemeinschaftsbahnhof mit einem von der Berlin - Hamburger Eisenbahngesellschaft erbautem repräsentativen dreigeschossigem Empfangsgebäude in Insellage zwischen den beiden Eisenbahnstrecken. In dem Gebäude war auch ein extra eingerichtetes Fürstenzimmer vorhanden.

In Schwerin und Hagenow sind auch gleich Lokstationen errichtet worden. In Hagenow befand sie sich direkt gegenüber dem Empfangsgebäude. Ein massiv gemauerter Wagenschuppen mit Schiebebühne und Platz für sechs Personenwagen, befand sich auf der einen Seite der 13 m Drehscheibe und ein dreiständiger Lokschuppen auf der gegenüberliegenden Seite. Der Wagenschuppen hat die Zeiten überdauert und wurde nach einem Umbau bis nach 1990 als Wohnhaus genutzt.

Beim Bau der Berlin - Hamburger Eisenbahnstrecke errichtet man in Hagenow auch eine elektrische Telegraphenstation. Sie stand ab dem 1. Oktober 1849 zur Verfügung und war gleichzeitig Ausgangspunkt der Ende 1850 in Betrieb genommenen Telegraphenlinie über Schwerin nach Kleinen.

Der Weiterbau der Strecke nach Wismar geriet unterdessen ins Stocken, obwohl teilweise mehrere Tausend Arbeiter beschäftigt waren. Fehlendes Material und Streiks der Arbeiter wegen schlechter Bedingungen verzögerten den Bahnbau. Die Verbindung zum Wismarer Hafen war von großer Bedeutung für die Landwirtschaft, da durch die Strecke nach Hamburg Gefahr bestand, dass nun verstärkt der Handel über den Hamburger Hafen laufen würde.

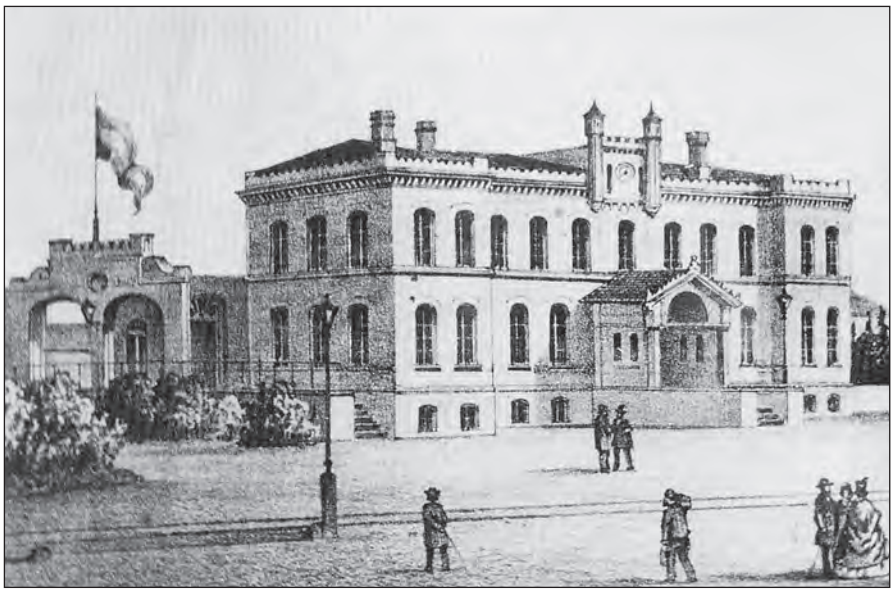
Im Frühjahr 1848 begann in Deutschland die Bürgerliche Revolution und so gab es auch in Mecklenburg plötzlich ganz andere Probleme.

Im Sommer 1848 zeichnete sich die Eröffnung der Strecke nach Wismar ab. Nachdem die Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft den Schweriner Großherzog Friedrich Franz II. am 6. Juli 1848 zu einer Probefahrt eingeladen hatte, fand am 12. Juli 1848 die offizielle Eröffnung der Strecke formlos statt. Man wollte in dem Revolutionsjahr jede größere Menschenansammlung vermeiden, um gar nicht erst die Möglichkeit von eventuellen größeren Ausschreitungen zu bieten.

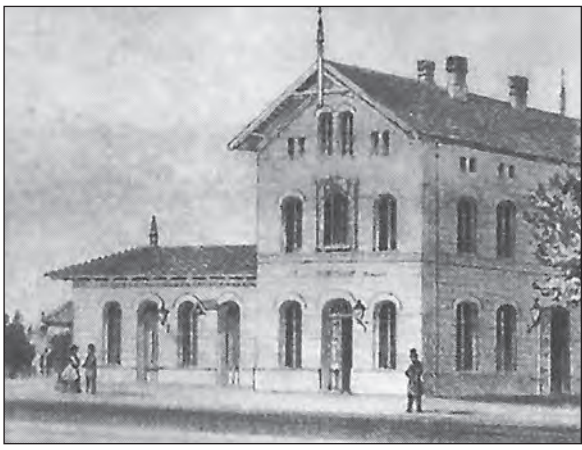
Erste Planungen für den Trassenverlauf von Schwerin nach Rostock sahen einen Verlauf über das am Schweriner See gelegene Dorf Rampe vor, weiterführend in Richtung Sternberg. Das wäre der kürzeste Weg gewesen. Doch dies hätte Dammaufschüttungen durch Moorgebiete am Schweriner See zur Folge gehabt. So entschied man sich für einen Abzweig am zukünftigen Bahnhof Kleinen, am Westufer des Schweriner Sees gelegen, von der zu erbauenden Strecke nach Wismar.

Nach Festlegung der Streckenführung am 30. Juni 1846 begannen auch sogleich die Bauarbeiten für die Strecke nach Rostock, mit dem Abzweig in Bützow nach Güstrow.

Hier gab es bald Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Ziegelsteinen. Daher schloss man einen Vertrag mit einem



Das Wismarer Empfangsgebäude war bei der Streckeneröffnung 1848 in der Planungsphase und erst im Jahre 1857 fertiggestellt. Bis dahin erfolgte die Abfertigung der Reisenden und der Frachten vom Wagenschuppen aus. *Foto: Slg. D. Radke*



Das erste Bützower Empfangsgebäude nach der Streckeneröffnung Kleinen - Rostock/ Güstrow 1850. 1860 erfolgte bereits eine bauliche Erweiterung des Gebäudes, die aber nur wenige Jahre dem gestiegenen Reiseverkehr genügte. So enstand 1879 gegenüber das heutige Empfangsgebäude. *Foto: Slg. D. Radke*

Unternehmer ab, der eigens für die Lieferungen an die Eisenbahngesellschaft in Schwaan eine neue Ziegelei errichtete.

Nach der Eröffnung der Strecke von Schwerin nach Hagenow am 28. April 1847 und den bereits getätigten Materialbestellungen für den Weiterbau nach Wismar und Rostock, sowie bereits ersichtliche Mehrkosten, traten massive finanzielle Probleme auf.

Der Großherzog übernahm daraufhin die Bürgschaft für eine Anleihe von 225 000 Thalern. Der mecklenburgische Landtag sicherte einen Zuschuss von 35 000 Thalern für jede Meile Eisenbahnstrecke zu, den jedoch die dort vertretenen Stände ablehnten. So übernahm der Schweriner Großherzog noch einmal eine Prioritätsanleihe von 600 000 Thalern.

Nach Eröffnung der Strecke nach Wismar waren wiederum die Geldmittel erschöpft und ein Ausschuss der Abgeordnetenkammer beider Mecklenburgs beantragte im Februar 1849 eine Staatshilfe von 1,5 Millionen Thalern bei der Großherzoglichen Regierung. Diese konnte den Betrag aber nicht beschaffen, so dass die Bahngesellschaft selber eine Prioritätsanleihe mit 4,5% Zinsen und 0,5 % Amortisation auflegte. Hier übernahm die Regierung 700 000 Thaler, aber zu folgenden Bedingungen:

- Die Regierung kann jederzeit die Geschäftsführung kontrollieren
- Sollte die Zahlung von Zinsen bzw. Amortisation nicht termingemäß erfolgen bzw. die Bahn mit allem Zubehör nicht in gutem Zustand unterhalten werden, so übernimmt die Regierung die Verwaltung der Gesellschaft auf deren Kosten. Sollte zwei Jahre hindurch die Zahlung nicht vollständig erfolgen können, hat die Regierung das Recht, die Bahn zum öffentlichen Verkauf zu bringen. Würde kein Käufer gefunden, fällt die Bahn der Regierung zu.
- Zur Aufsicht ist ein Regierungskommissar zu bestellen, der die richtige Verwendung der Gelder kontrolliert.
- Der Sitz der Direktion wird Schwerin
- Die Organisation der Gesellschaft und deren Verwaltung ist zu vereinfachen.
- Fahrplan und Tarif ist von der Genehmigung der Regierung abhängig.
- Das Verhältnis der Großherzoglichen Postverwaltung zur Mecklenburgischen Eisenbahn ist gleichartig der Beziehung zwischen Großherzoglicher Postverwaltung zur Berlin-Hanburger Eisenbahngesellschaft.

Mit dieser finanziellen Unterstützung konnte der Bahnbau zum Abschluss gebracht werden und am 13. Mai 1850 nahmen letztendlich die Strecken Kleinen - Bützow - Rostock und Bützow - Güstrow den öffentlichen Fahrbetrieb auf.

Das Empfangsgebäude vom Rostocker Friedrich-Franz-Bahnhof im Jahre 1902. Hier endete seit 1850 die Eisenbahnstrecke von Kleinen nach Rostock. Am 1. März 1890 übernahm die MFFE die Strecken des „Deutsch-Nordischen Lloyd". Somit waren nun zwei Bahnhöfe in Rostock mit Reise- und Güterverkehr durch die MFFE zu betreiben. Die dadurch auftretenden Betriebsschwierigkeiten löste man ab dem 1. Oktober 1896 durch die Festlegung, dass der Lloyd Bahnhof (jetzt als „Central-Bahnhof" bezeichnet) den Reiseverkehr und der Friedrich-Franz Bahnhof, außer dem Reiseverkehr in Richtung Stralsund, den Güterverkehr übernahm. *Foto: Slg. D. Radke*

Am Vortag der Inbetriebnahme der Strecken Schwerin - Rostock und Bützow - Güstrow ließ die Bahnverwaltung am Sonntag den 12. Mai 1850 Sonderzüge verkehren.

Um 12 Uhr kam ein Sonderzug mit der Lokomotive „Warnow“ aus Schwerin mit 14 Wagen am festlich geschmückten Bützower Bahnhof an, begrüßt von zahlreichen Einwohnern. Nach einem kurzem Aufenthalt, zum Richtungswechsel der Lokomotive, fuhr der Zug weiter nach Güstrow.

Gegen 12.30 Uhr traf ein Sonderzug aus Rostock mit den beiden Lokomotiven „Marschall Vorwärts“ und „Schwaan“ mit 12 Wagen in Bützow ein.

Um 13.30 Uhr kam der Sonderzug aus Güstrow mit den Lokomotiven „Warnow“ und „Bützow“ und nun 18 Wagen zurück nach Bützow.

Gegen 13.45 Uhr fuhr der Rostocker Sonderzug wieder nach Rostock zurück, gefolgt von den vereinigten Sonderzügen aus Güstrow und Schwerin. Abends gegen 19.30 Uhr kehrten die vereinigten Sonderzüge aus Schwerin und Güstrow wieder nach Bützow zurück, wurden geteilt und setzten ihre Fahrt an den Ausgangsort fort.

Damit waren die vier größten Städte des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin, Schwerin, Wismar, Güstrow und Rostock, untereinander mit der Eisenbahn verbunden. Zugleich waren auch die beiden Ostseehäfen in Wismar und Rostock mit dem Hinterland per Eisenbahn erreichbar. Über die Verbindung von Schwerin nach Hagenow bestanden weiterführende Reisemöglichkeiten.

Für das entstandene rund 146 km lange Schienennetz hatte die Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft 15 Dampflokomotiven und 199 Reise- und Güterwagen angeschafft, die sich wie folgt aufteilten:

28	Personenwagen
2	Gepäckwagen
4	komb. Post- und Gepäckwagen
84	gedeckte Güterwagen
46	offene Güterwagen
6	Pferdewagen
15	Viehwagen
6	Ochsen- und Holzwagen
2	Butterwagen

Mecklenburgische Eisenbahn.

Vom 13. Mai 1850 bis auf weitere Bekanntmachung werden täglich nachfolgende Dampfwagenzüge befördert:

A. Cours zwischen Rostock und Hagenow.

1) Von Rostock.

	1. Zug.	2. Zug.
Abfahrt von Rostock	6 U. 30 M. Morgens.	4 U. 15 M. Nachmittags.
„ „ Schwaan	7 „ — „ „	4 „ 45 „ „
„ „ Bützow	7 „ 26 „ „	5 „ 13 „ „
„ „ Blankenberg	8 „ 4 „ „	5 „ 51 „ „
„ „ Kleinen	8 „ 36 „ „	6 „ 23 „ „
„ „ Schwerin	9 „ 10 „ „	7 „ — „ „
Ankunft in Hagenow	9 „ 55 „ „	7 „ 45 „ „
„ „ Güstrow	7 „ 49 „ „	5 „ 42 „ „
„ „ Wismar	9 „ 9 „ „	7 „ — „ „

2) Von Hagenow.

Abfahrt von Hagenow	10 U. 15 M. Morgens.
Ankunft in Schwerin	11 „ — „ „
Abfahrt von Schwerin	7 U. 55 M. Morgens. / 3 „ 32 „ Nachmittags.
„ „ Kleinen	8 „ 31 „ „ / 4 „ 8 „ „
„ „ Blankenberg	9 „ 2 „ „ / 4 „ 39 „ „
„ „ Bützow	9 „ 42 „ „ / 5 „ 19 „ „
„ „ Schwaan	10 „ 6 „ „ / 5 „ 43 „ „
Ankunft in Rostock	10 „ 32 „ „ / 6 „ 9 „ „
„ „ Wismar	9 „ 9 „ „ / 4 „ 40 „ „
„ „ Güstrow	10 „ 5 „ „ / 5 „ 42 „ „

B. Lokalzug zwischen Schwerin und Hagenow.

1) Von Schwerin.

	1. Zug.	2. Zug.
Abfahrt von Schwerin	6 U. 30 M. Morgens.	— „ — „ „
Ankunft in Hagenow	7 „ 15 „ „	— „ — „ „

2) Von Hagenow.

Abfahrt von Hagenow	1 U. — M. Nachm. / 8 U. 15 M. Nachm.
Ankunft in Schwerin	1 „ 45 „ „ / 9 „ — „ „

Friedrich-Franz-Bahn

In dem Jahresbericht der Direktion der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft an die Aktionäre im Mai 1851, also nach einem Jahr des Bestehens des Grundnetzes, konnte eine überaus positive Bilanz gezogen werden. Neben 233 714 Personen konnte auch 679 166 Zentner Fracht transportiert werden, die Einnahmen von 228 857 Thaler Preußischer Courant erbrachten.

Der damalige Eisenbahnbetrieb war wirtschaftlich und warf gute Dividende ab, die aber nicht an die Aktionäre ausgezahlt wurde, sondern in die Tilgung der Anleihen und die Erneuerungsfonds flossen. Das blieb natürlich auch dem mecklenburgischen Staat nicht verborgen und so beschloss man auch daran teilhaben zu wollen und gründete 1861 die staatliche Friedrich-Franz-Eisenbahn (FFE) mit Sitz in Malchin.

Ziel war es den östlichen Landesteil, das Großherzogtum Mecklenburg-Strelitz mit den Städten Neubrandenburg und Neustrelitz ebenfalls an das Eisenbahnnetz anzuschließen.

Das erste Vorhaben war daher der Bau der Strecke von Güstrow über Teterow und Malchin nach Neubrandenburg und weiter an die östliche Landesgrenze bei Straßburg. Bis dorthin hatte bereits Preußen eine Eisenbahnstrecke von Stettin aus über Pasewalk in der Planung, um seine Häfen Stettin, Lübeck und Hamburg per Schiene zu verbinden.

Die Strecke von Stettin nach Pasewalk war am 16. März 1863 eröffnet worden. Die FFE eröffnete ihre Verbindung von Güstrow nach Neubrandenburg am 15. November 1864. Preußen zog nach und stellte den Abschnitt von Pasewalk bis Straßburg (Landesgrenze) zum 15. Dezember 1866 fertig. Die Eröffnung des Lückenschlusses zwischen Neubrandenburg und Straßburg (Landesgrenze) folgte 14 Tage später am 1. Januar 1867. Die Strecke Güstrow - Teterow - Malchin - Neubrandenburg - Straßburg (Landesgrenze) wurde fortan als Friedrich-Franz Eisenbahn bezeichnet.

Nun gab es nur noch die Lücke im Schienennetz zwischen Kleinen und Lübeck. Lübeck selbst besaß seit 1851 einen Eisenbahnanbindung über Ratzeburg nach Büchen an die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die direkte Verbindung nach Hamburg über Oldesloe war 1865 fertiggestellt.

Um den Lückenschluss zwischen Kleinen und Lübeck zu realisieren gründete sich am 20. Dezember 1865 die Aktiengesellschaft „Lübeck-Kleinener Eisenbahn-Gesellschaft, mit 30% staatlicher Beteiligung. und erhielt so problemlos die erforderliche Konzession zum Bau und Betrieb der Strecke. Geldmangel der Lübecker Aktionäre und Änderungen an der Streckenführung ließen jedoch die Bauarbeiten ins Stocken geraten. Erst durch eine Bürgschaft des Schweriner Großherzogs und Übernahme der inzwischen liquidierten Gesellschaft durch die FFE konnte der Bau bis April 1870 zu Ende geführt werden. Ab dem 1. Juli 1870 rollte der Eisenbahnverkehr. In Lübeck nutzte man für den Personenverkehr den bereits vorhandenen Bahnhof. Die Güterzüge dagegen endeten in einem eigenen Güterbahnhof.

Damit war in Mecklenburg ein rund 356 km langes Stammnetz entstanden, das bis heute den Hauptteil des Eisenbahnverkehrs in Mecklenburg trägt. Alle anderen später entstandenen Strecken, mit Ausnahme der Verbindung Rostock-Seehafen - Neustrelitz, haben dort ihren Ausgangspunkt oder stellen Querverbindungen her. Regionale Knotenpunkte zwischen den Nebenstrecken entstanden zusätzlich in Parchim und Karow.

Die durch den Eisenbahnbau eingeleitete Aufbruchstimmung ließ die unterschiedlichsten Projekte an die Öffentlichkeit treten, die nie realisiert worden sind. So sollten z. B. Strecken von Mölln (bei Neubrandenburg) über Parchim und Grabow nach Dömitz, von Hagenow nach Uelzen, von Schwerin nach Brüel, von Schwerin über Wittenburg nach Boizenburg, von Greifswald über Malchin, Waren und Röbel nach Neustadt/Dosse oder gar von Wismar über Damshagen, Kalkhorst und Schönberg nach Dassow entstehen.

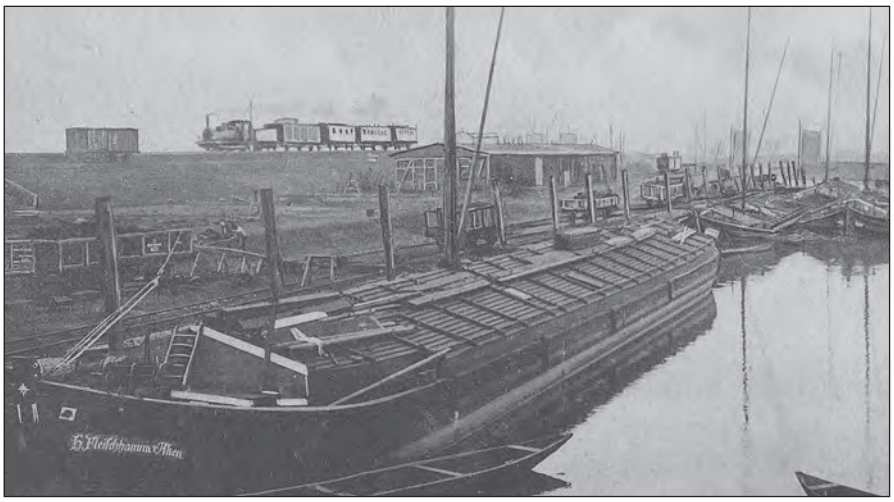
Siegel und Dienststempel
alle Abbildungen: Slg. P. Falow

Mecklenburgischer Staatskalender
14.11.1864
Unter Theilnahme des Großherzogs und der Großherzogin, welche in Neubrandenburg von dem Großherzoge, der Großherzogin und dem Erbgroßherzoge von Meckl.-Strelitz und der Prinzessin Mary von Cambrigde begrüset wurden, wird die von Güstrow nach Neubrandenburg neuerbaute Friedrich-Franz-Eisenbahn feierlich eröffnet und am 15. dem allgemeinen Verkehr übergeben.

Das imposante Malchiner Bahnhofsgebäude (Aufnahme um 1900) war auch gleichzeitig der Sitz der Direktion der Großherzoglichen Friedrich-Franz Eisenbahn Foto: Slg. D. Radke

Der Zeitraum 1870 - 1890

Das an der westlichen Landesgrenze liegende Dömitz bekam als nächste Stadt einen Eisenbahnanschluss, doch zunächst ohne Anbindung an das mecklenburgische Hinterland.
Preußen war bestrebt eine Verbindung von Berlin an die Nordsee zu schaffen, unter Umgehung Hamburgs. Die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft favorisierte einen Elbübergang bei Lenzen Nach mehreren Vorschlägen entschied man sich für den Ausgangspunkt in Wittenberge und weiterführend über Lenzen, Dömitz (Elbüberquerung), Dannenberg nach Lüneburg. Anzunehmen ist, dass hier ebenfalls die mecklenburgische Landesregierung ihren Einfluss in Berlin geltend machte, den Streckenverlauf weiter nach Norden zu verlegen, auf ihr Territorium bei Dömitz.
Im Sommer 1871 begannen die Bauarbeiten an der Strecke und währten zwei Jahre. Sehr viel Zeit nahm der Bau der 1050 m langen Elbbrücke in Anspruch. Sie war damals die zweitlängste Eisenbahnbrücke im Deutschen Reich.
Am 15. Dezember 1873 erfolgte die Eröffnung der Strecke von Wittenberge, über Lenzen und Dömitz bis nach Hitzacker. Über mecklenburgisches Gebiet führte ein 12,9 km langes Streckenstück. Die mecklenburgischen Eisenbahngesellschaften erwirtschafteten zu diesem Zeitpunkt noch Überschüsse, die für die Staatskasse interessant waren. Hinzu kam der Aspekt des Truppentransports per Eisenbahn. Im gerade zu Ende gegangenen Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 hatte sich die Eisenbahn als schnelles und leistungsfähiges Transportmittel etabliert. Daher drängte besonders Preußen darauf, die Eisenbahnstrecken unter staatliche Hoheit zu bekommen.
Daher bemühte sich auch die Schweriner Landesregierung möglichst alle Eisenbahnstrecke auf ihrem Territorium in die Hand zu bekommen. Sie fürchtete den Einfluss Preußens auf die Privatbahnen, diese bei finanziellen Schwierigkeiten übernehmen zu wollen und somit dem Einfluss des Landes zu entziehen.
So wurden zum 20. April 1873 die Bahngesellschaften in Mecklenburg auf landesherrliche Rechnung angekauft und als „Großherzogliche-Friedrich-Franz Eisenbahn“ betrieben. Die bestehende Direktion der FFE in Malchin wurde aufgelöst und nach Schwerin verlegt, als „Großherzogliche Eisenbahndirektion“.
Doch bereits ein Jahr später kam es zu immer größeren Meinungsverschiedenheiten zwischen der Landesregierung und den ehemaligen Aktionären. Ihnen schuldete die Schweriner Landesregierung weiterhin rund zehn Millionen Thaler, die sich aus dem Staatshaushalt, auch nicht in naher Zukunft, begleichen ließen.
So kam es nach knapp zwei Jahren Staatsbahn am 2. April 1875 zur Reprivatisierung und Gründung der „Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft“ (MFFE).
Neustrelitz bekam durch die Eröffnung der Strecke Berlin - Neubrandenburg am 10. Juli 1877 seinen Eisenbahnanschluss. Am 1. Dezember 1877 folgte die Verlängerung bis Demmin und mit



Die Stadt Dömitz bekam zur Streckeneröffnung 1873 ein stattliches Empfangsgebäude, wie man auf der Aufnahme von 1900 erkennt.
Das mittlere Foto, vor 1900 aufgenommen, zeigt hinter dem Dömitzer Eldehafen einen Personenzug auf dem Damm von der Elbebrücke kommend in Richtung Bahnhof fahrend.
Die untere Aufnahme zeigt die imposante 1 050 m lange Eisenbahnbrücke über die Elbe. Zwischen den großen und kleinen Bögen befand sich die Drehbrücke. Fotos: Slg. D. Radke

der Eröffnung der Reststrecke bis Stralsund am 1. Januar 1878 war die Berliner Nordbahn mit 222 km Länge fertiggestellt.
In der Folge bildeten sich im Land in den nächsten Jahren viele neue Aktiengesellschaften, die von den bestehenden Strecken aus, neue lokale Verbindungen schufen.
Den Anfang machte die 27,6 km lange Strecke Malchin - Waren (Müritz) am 9. November 1879. Ihr folgten:

Ludwigslust - Parchim	15.06.1880
Ros. F.F.Bf - Ros. Lloyd Bf	27.07.1882
Güstrow - Plau	05.12.1882
Rostock - Doberan	26.07.1883
Wismar - Doberan	22.12.1883
Teterow - Gnoien	05.11.1884
Neubrandenbg. - Friedland	05.11.1884
Parchim - Karow - Waren - Neubrandenburg	08.01.1885
Neustrelitz - Waren - Lalendorf - Plaaz - Rostock	01.06.1886
Rostock - Warnemünde	01.07.1886
Doberan - Heiligendamm	09.07.1886
Plau - Wendisch Priborn	05.12.1886
Güstrow - Schwaan	01.10.1887
Hornstorf - Karow	14.11.1887
Priemerburg - Plaaz	01.12.1887
W. Priborn - Meyenburg	11.12.1887
Rostock - Ribnitz	01.07.1888
Holthusen - Ludwigslust	01.10.1889
Dölitz - Grammow	13.11.1889
Dömitz - Malliß	29.12.1889
Malliß - Lübtheen	29.12.1889
Ludwigslust - Malliß	20.05.1890
Neustrelitz - Mirow	15.07.1890
Boizenburger Hafenbahn	01.09.1890

So hatte sich das mecklenburgische Schienennetz auf 1 176,5 km vergrößert, inklusive der Strecken anderer Eisenbahnverwaltungen, die über mecklenburgisches Gebiet führten.

Neben dem zahlreichen Streckenneubau, erfolgte sogar die erste Streckenteilverlegung. Die aus dem Bahnhof Bützow in südlicher Richtung herausführende Strecke nach Güstrow, bekam um 1882 eine neue Lage. Sie führte nun zusammen mit der Strecke nach Rostock in nördliche Richtung aus dem Bahnhof, überquerte mit dieser auf einer Brücke den Fluss Nebel und bog alsbald in östlicher Richtung nach Güstrow ab. Bei Zepelin traf die neue Strecke wieder auf die ursprüngliche Trasse.
Diese Streckenverlegung geschah aus betrieblichen Gründen. Nach Eröffnung der Strecke Güstrow - Neubrandenburg 1864 und der Strecke Kleinen - Lübeck 1870 sollten durchgehende Reisezüge zwischen Lübeck und Stettin eingerichtet werden. Diese mussten aber in Bützow die Fahrtrichtung wechseln, was zu zeitlichen Verlängerungen der Reisezeit führte. Durch die Streckenverlegung vermied man diesen Umstand.
Gleichzeitig ersparte man sich eine weitere Eisenbahnbrücke über den in Planung befindlichen Bützow-Güstrow Kanal, der von 1894 bis 1896 entstand. Er war das erste Teilstück eines geplanten, aber nie realisierten Kanalprojekts von Rostock bis nach Berlin.
Durch die verschiedenen privaten Eisenbahngesellschaften mit ihren unterschiedlichen Verwaltungen und Betriebsführungen konnte auf Dauer kein einheitliches Eisenbahnnetz im Land entstehen, so dass wieder der Gedanke einer Verstaatlichung aller Eisenbahnstrecken in Erwägung kam. Auf dem Landtag in Sternberg verkündete man am 21. Dezember 1889:
„...wird Allerhöchst mit Befriedigung davon Kenntnis genommen, dass die getreuen Stände die anfänglichen Bedenken gegen die Verstaatlichung der Eisenbahn im Laufe des Landtages mehr und mehr haben fallen lassen und schliesslich mit überwiegender Mehrheit die ihnen wegen des Ankaufes der im Land befindlichen Eisenbahnen gemachten Vorschläge in der Hauptsache angenommen haben, und wird der bewährte patriotische Sinn, welcher sich bei der Behandlung dieser Angelegenheit aufs neue allseitig kund gethan hat, Allerhöchst gerne anerkannt.“

Am 29. Januar 1890 erschien eine landesherrliche Verordnung betreffend der Übernahme der erworbenen bzw. zum Betrieb übernommenen Privatbahnen, die fortan den Namen „Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn“ (GMFFE) trugen. Gegen-

Das am 19. April 1890 eröffnete Empfangsgebäude des Schweriner Bahnhofs auf einer Postkarte von 1900. An der linken Gebäudeseite, unter der Überdachung, befand sich der Eingang zum Fürstenzimmer. Hier durften nur Mitglieder der Herrscherfamilie und ihre Ehrengäste das Gebäude betreten. Foto: Slg. D. Radke

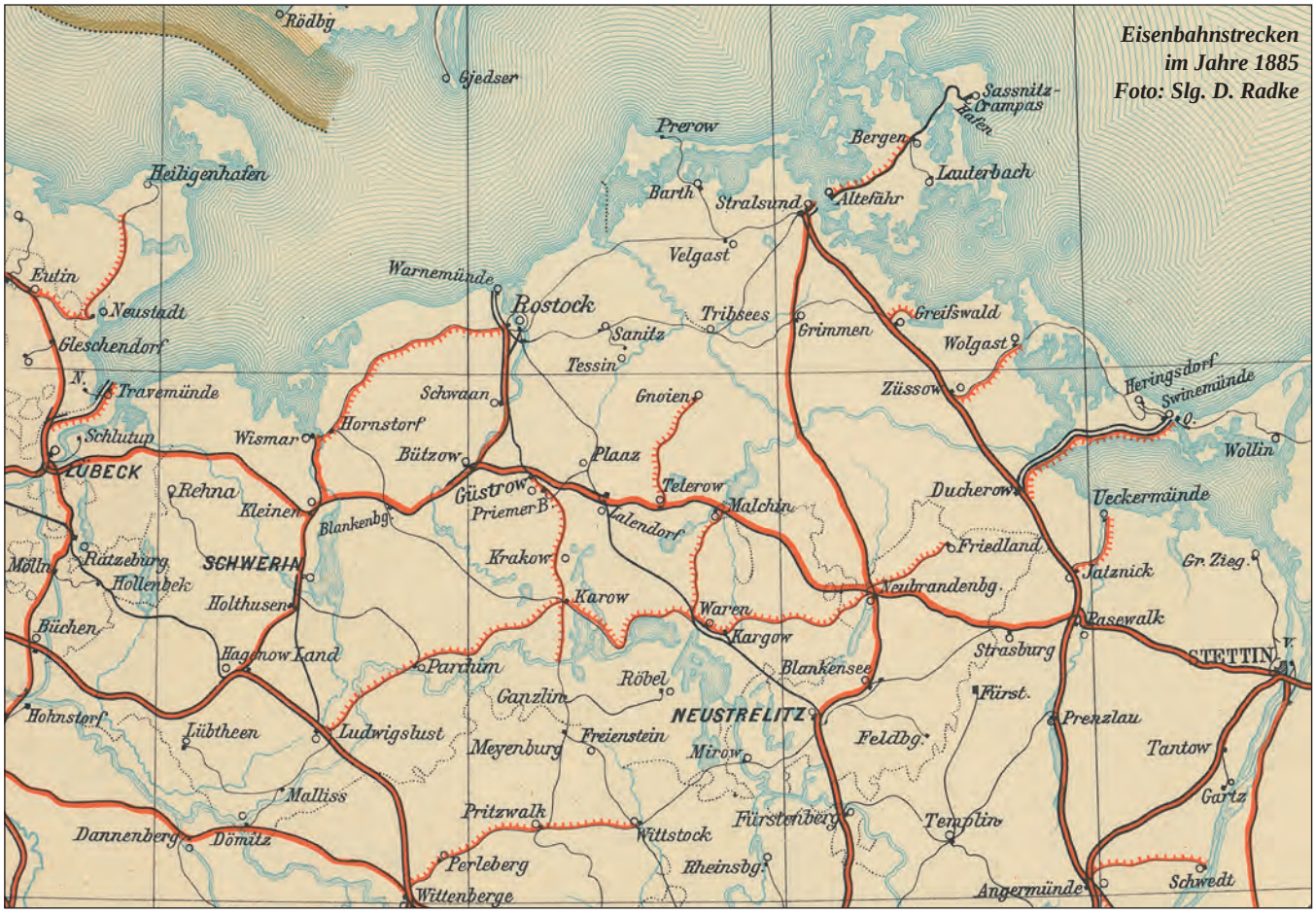
über dem Schweriner Bahnhof entstand daraufhin von 1890 bis 1892 ein repräsentatives Gebäude für die Großherzogliche Generaleisenbahndirektion.

Der im Jahre 1887 begonnene Neubau des Schweriner Empfangsgebäudes konnte zum 19. April 1890 fertiggestellt werden und ging ohne Feierlichkeiten in Betrieb.

Die Übernahme der einzelnen Strecken gestaltete sich aber nicht so einfach wie gedacht. Im März 1890 gelangten die MFFE, die Güstrow-Plauer, die Gnoien-Teterower, die Wismar-Rostocker Eisenbahn und die Strecken des „Deutsch-Nordischen Lloyd“ unter die Verwaltung der Großherzoglichen Generaleisenbahndirektion. Einen Monat später kamen die Wismar-Karower und die Doberan-Heiligendammer Eisenbahn hinzu.

Die GMFFE hatte nun in Rostock mit dem Friedrich-Franz-Bahnhof und dem Lloyd-Bahnhof zwei Bahnhöfe zu betreiben, die beide dem Personen- und Güterverkehr dienten. So kam schnell die Idee auf, den alten Friedrich-Franz-Bahnhof nur noch als Güterbahnhof zu nutzen. Das löste heftige Diskussionen in der Rostocker Bürgerschaft aus, die eher am alten System festhalten wollten. Doch letztendlich beschloss der Landtag in Malchin im November 1894 die von der Eisenbahndirektion vorgeschlagene Aufteilung des Eisenbahnverkehrs. Der Friedrich-Franz-Bahnhof lag dichter am Hafen, so dass von hier aus der Güterverkehr besser zu bedienen war. Ab dem 1. Oktober 1896 galt die Festlegung, dass der Lloyd Bahnhof (jetzt als „Central-Bahnhof“ bezeichnet) den Reiseverkehr und der Friedrich-Franz Bahnhof, außer dem Reiseverkehr in Richtung Stralsund, den Güterverkehr übernahm.

Der Hafenanschluss vom Friedrich-Franz-Bahnhof aus bestand bereits seit dem Jahre 1855. Die Lloyd-Bahn nahm im Januar 1889 ein eigenes 1,8 km langes Anschlussgleis zum Hafen, dass als „Strandbahn“ bezeichnet worden ist, in Betrieb.



Die Wolkener Eisenbahnbrücke von 1850 über die Nebel bei Bützow, war im Jahre 2013 noch als Wegebrücke in Nutzung. Foto: F. Tille

Der Rostocker Central-Bahnhof um 1900. Foto: Slg. D. Radke

Der Zeitraum 1891 - 1929

Nach der zweiten Verstataatlichung 1890 ergänzten weitere 21 Strecken oder Verlängerungen von bereits bestehenden bis 1927 das mecklenburgische Eisenbahnnetz.

Blankensee - Woldegk - (Straßburg)	08.10.1893
Hagenow - Wittenburg	01.09.1894
Mirow - Buschhof	18.05.1895
Rostock - Sanitz - (Trisees)	16.11.1895
Sanitz - Tessin	16.11.1895
Wittenburg - Zarrentin	15.08.1897
Schwerin - Rehna	12.10.1897
Ganzlin - Röbel	01.05.1899
Crivitz - Parchim	01.08.1899
Grevesmühlen - Klütz	06.06.1905
Schönberg - Dassow	01.10.1905
Malchin - Dargun	01.12.1907
Neustrelitz - Thurow - Rödlin - Blankensee	15.12.1907
Heiligendamm - Arendsee	12.05.1910
Thurow - Feldberg	21.12.1910
Brahlstorf - (Neuhaus)	14.04.1912
Parchim - Suckow(Grenze)	01.11.1912
Suckow(Grenze) - (Putlitz)	01.10.1912
Mirow - Rechlin	1917/1918
Hafenbahn Schwerin	25.06.1924
Rövershagen - Graal-Müritz	01.07.1925
Hafenbahn Neustrelitz	24.12.1927

Großherzogliche Generaldirektion
Schwerin, 8. August 1896
Vom 1. October d.J. erhält der bisherige Loyd-Bahnhof die Benennung „Central-Bahnhof“. Der Centralbahnhof in Rostock wird dem gesamten Personenverkehr dienen. Ferner werden daselbst angenommen und abgeliefert die mit den Personenzügen zu befördernden Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeuge, alle Eilgüter und eilgutmäßig zu befördernde Güter, Frachtgüter aber nur in soweit, als es sich um Ladungen von und nach dem städtischen Schlachthof oder um solche Ladungen handelt, welche von Lagerplätzen und Speichern am Centralbahnhof herrühren oder für dieselben bestimmt sind. Auf dem Friedrich-Franz-Bahnhof in Rostock findet vom 1. October d.J. eine Personenbeförderung und Gepäckbeförderung nur noch bei der Benutzung der Rostock-Stralsunder Bahnlinie statt.

Der mecklenburgische Staatskalender von 1916 benennt die damaligen Verkehrsverhältnisse wie folgt:

Erbaut seit dem Jahre 1844. Die gesamte Länge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin beträgt 1264,0 km, davon entfallen 1084,5 km auf die von der Verwaltung der Großherzoglichen Friedrich Franz-Eisenbahn, 179,5 km auf die von fremden Verwaltungen betriebenen Strecken.
Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Strecken der Großherzoglichen Friedrich Franz-Eisenbahn (mit Einschluß der im Ausland liegenden Strecken) hatten im Betriebsjahre 1914/15 eine gesamte Länge von 1184,7 km, davon entfielen auf Hauptbahnen 452,8 km, davon 95,3 km zweigleisig und 357,5 km eingleisig, auf vollspurige Nebenbahnen 641,5 km, auf Kleinbahnen 83,2 km, auf öffentliche Anschlussbahnen 6,4 km, auf die mitverwaltete Strandstrecke der Rostocker städtischen Hafenbahn 0,8 km. Von der Gesamtlänge der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn liegen im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin 1084,5 km, im Großherzogtum Mecklenburg-Strelitz 88,8 km, im Königreich Preußen (Provinz Pommern) 1,9 km, im Gebiet der Freien und Hansestadt Lübeck 9,5 km. Ferner liegen auf mecklenburgschwerinschem Gebiet von den Bahnstrecken: Berlin - Hamburg 81 km, Wittenberge - Lüneburg 12,9 km, Hagenow - Oldesloe 31,3 km, Rostock - Stralsund 32,6 km, Wittenberge - Neustrelitz (Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn) 1,6 km, Kremmen - Neuruppin - Wittstock 7,5 km, Suckow (Grenze) - Putlitz 2,1 km, Neuhaus - Brahlstorf 3,2 km, die Boizenburger Stadt- und Hafenbahn 2,6 km und die elektrisch betriebene Strandbahn Warnemünde - Markgrafenheide mit 4,7 km.
Die Kleinbahn Demmin - Stavenhagen - Bredenfelde ist vorstehend nicht mitberücksichtigt.

Der Bahnhof Hagenow Land auf einer Postkarte von 1913 ***Foto: Slg. D. Radke***

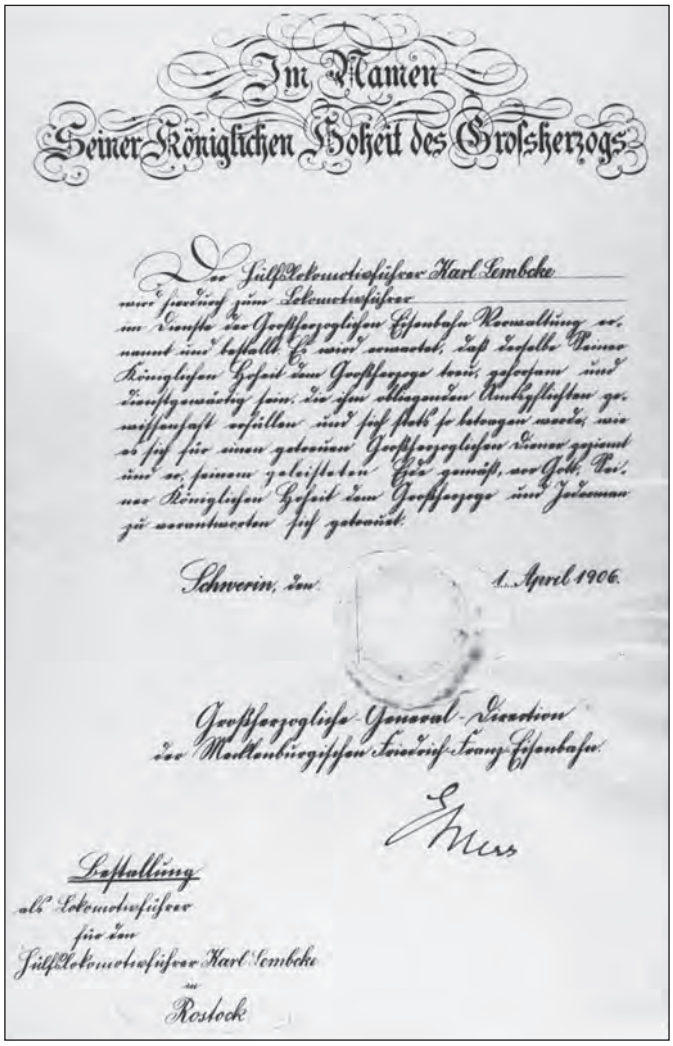
Der Rostocker Hauptbahnhof, ehemals Central-Bahnhof und ehemals Lloyd-Bahnhof, um 1910. ***Foto: Slg. D. Radke***

Bahnhof Krakow 1902 *Foto: Slg. D. Radke*

Bahnhof Neubrandenburg 1901 *Foto: Slg. D. Radke*

v.l.n.r. Stationsvorsteher, Stationsassistent, Bahnwärter und Zugführer der MFFE 1895 *Foto: Slg. D. Radke*

Bahnhof Güstrow 1915 *Foto: Slg. D. Radke*



Im Namen
Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs

Der Hilfslokomotivführer Karl Lembcke
wird hierdurch zum Lokführer
im Dienste der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung ernannt und bestellt. Es wird erwartet, daß derselbe Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge treu, gehorsam und dienstgewärtig sein, die ihm obliegenden Amtspflichten gewissenhaft erfüllen und sich stets so betragen werde, wie es sich für einen getreuen Großherzoglichen Diener geziemt und er seinem geleisteten Eide gemäß, vor Gott, Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge und Jedermann zu verantworten sich getrauet.

Schwerin, den 1. April 1906.

Großherzogliche General-Direction
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Bestallung
als Lokomotivführer
für den
Hilfslokomotivführer Karl Lembcke
in
Rostock

Text der links abgebildeten „Bestallungsurkunde“:

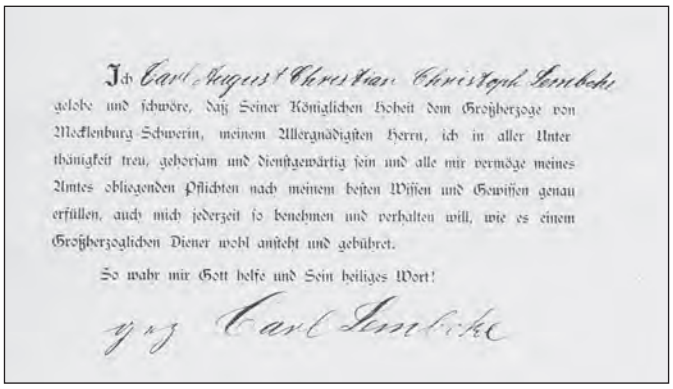
Im Namen Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs

Der Hilfslokführer Karl Lembcke wird hierdurch zum Lokführer im Dienste der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung ernannt und bestellt. Es wird erwartet, das derselbe Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge treu, gehorsam und dienstgewärtig sein, die ihm obliegenden Amtspflichten gewissenhaft erfüllen und sich stets so betragen werde, wie es sich für einen getreuen Großherzoglichen Diener geziemt und er seinem geleisteten Eide gemäß, vor Gott, Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge und Jedermann zu verantworten sich getrauet.

Schwerin, den 1. April 1906

Großherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn

Fotos: Slg. D. Radke



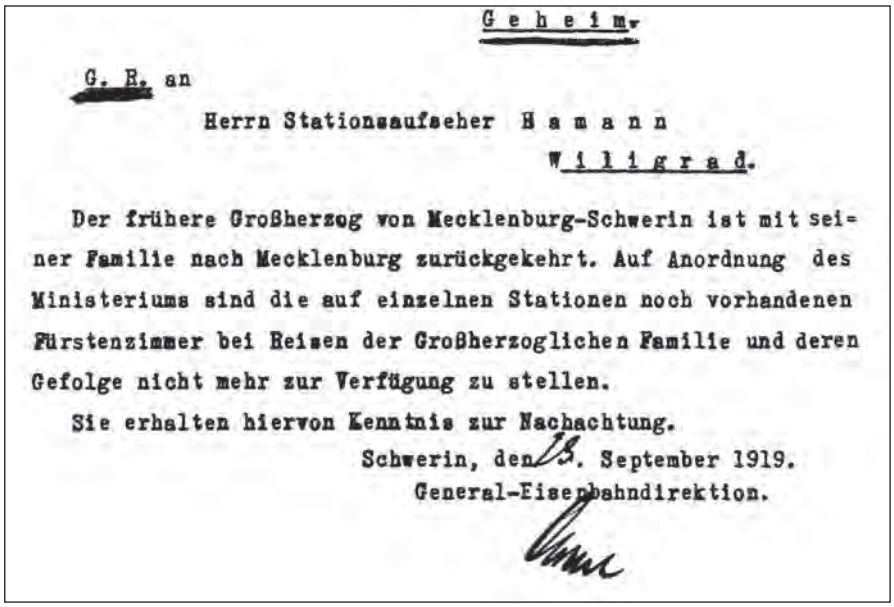
Ich Carl August Christian Christoph Lembcke
gelobe und schwöre, daß Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzoge von Mecklenburg-Schwerin, meinem Allergnädigsten Herrn, ich in aller Unterthänigkeit treu, gehorsam und dienstgewärtig sein und alle mir vermöge meines Amtes obliegenden Pflichten nach meinem besten Wissen und Gewissen genau erfüllen, auch mich jederzeit so benehmen und verhalten will, wie es einem Großherzoglichen Diener wohl ansteht und gebühret.

So wahr mir Gott helfe und Sein heiliges Wort!

ynz Carl Lembcke

In Folge des im August 1914 begonnenen 1. Weltkriegs entstand im Frühjahr 1917 eine Munitionsfabrik mit eigener 13 km langen Anschlussbahn in der Nähe des Bahnhofs Holthusen, südlich von Schwerin.
Nach dem Ausbruch der Novemberrevolution in Deutschland dankte Kaiser Wilhelm II. am 9. November 1918 ab und ging ins niederländische Exil. Als einer der letzten deutschen Monarchen, dankte Friedrich Franz IV., Großherzog von Mecklenburg-Schwerin, am 14. November 1918 ab und emigrierte nach Dänemark. Die prunkvollen Empfänge auf dem Schweriner Bahnhof waren Geschichte.
Zum 16. November 1918 ändert sich der Name von Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn auf Mecklenburg-Schwerinische Landeseisenbahn.
Auf Anordnung des Schweriner Ministeriums des Inneren standen ab dem 30. August 1919 die Fürstenräume in den Bahnhöfen Schwerin, Ludwigslust, Jasnitz, Hagenow Land, Wiligrad, Bützow, Bad Doberan, Gelbensande,Warnemünde, Rostock Centralbahnhof, Krakow am See, Malchin, Neubrandenburg und Oertzenhof der Großherzoglichen Familie nicht mehr zur Verfügung.
Entsprechend der Bestimmungen der 1919 beschlossenen Weimarer Verfassung gingen die früheren Länderbahnen mit Wirkung zum 1. April 1920 in den Besitz des Reichs über. Zunächst als Deutsche Reichseisenbahnen bezeichnet firmierten sie ab 1921 als Deutsche Reichsbahn. Verwaltet wurde die Reichsbahn zunächst direkt durch das Reichsverkehrsministerium. Im Februar 1924 wurde sie aus dem Ministerium ausgegliedert und als eigenständiges staatliches Unternehmen geführt. Noch im gleichen Jahr folgte im Zuge der Umsetzung des Dawes-Plans die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) als neugegründete Betriebsgesellschaft, die die im Eigentum des Reiches verbleibenden Eisenbahnen betrieb und deren Gewinne im Rahmen der nach dem Versailler Vertrag zu leistenden Reparationen verpfändet wurden.
Die so neu entstandene Reichsbahndirektion (RBD) Schwerin übernahm weitestgehend die Strecken der einstigen Landeseisenbahn. Westliche Streckenteile (Hagenow Land, Wittenburg, Zarrentin) gingen zur RBD Altona und einige östliche Streckenteile (Neustrelitz, Neubrandenburg) zur RBD Stettin.
Die Einführung eines einheitlichen Nummernschema bei den Triebfahrzeugen führte gleichzeitig zu einer Gattungsbereinigung und Ausmusterung vieler veralteter Länderbahndampflokomotiven.
Nun setzten auch umfangreiche Bahnhofsumbauten und Modernisierungen an der bestehenden Signaltechnik (mechanische Stellwerke) ein. Der Schweriner Bahnhof bekam einen Fußgängertunnel und die Bahnbetriebswerke in Rostock und Güstrow neue größere Ringlokschuppen.
Die einstige Hauptwerkstatt der Lloyd-Bahn in Rostock, die später die MFFE übernahm, war nach Abgabe der Wagenreparatur nach Malchin, nur noch für die Unterhaltung der Lokomotiven zuständig. Mit dem Bau einer neuen

Das von 1900 bis 1912 existierende Kali- und Steinsalzbergwerk „Herzog Regent" in Jessenitz, schuf die wirtschaftliche Grundlage für die Strecke Malliß - Lübtheen. Nach 1945 musste die Strecke als Reparationsleistung für die Sowjetunion abgebaut werden.
Foto: Slg. D. Radke



Geheim.

G. R. an

Herrn Stationsaufseher Hamann

Wiligrad.

Der frühere Großherzog von Mecklenburg-Schwerin ist mit seiner Familie nach Mecklenburg zurückgekehrt. Auf Anordnung des Ministeriums sind die auf einzelnen Stationen noch vorhandenen Fürstenzimmer bei Reisen der Großherzoglichen Familie und deren Gefolge nicht mehr zur Verfügung zu stellen.

Sie erhalten hiervon Kenntnis zur Nachachtung.

Schwerin, den 18. September 1919.

General-Eisenbahndirektion.

Telegramm der General-Eisenbahndirektion. ***Foto: Slg. P. Falow***

Mit dem Personenzug 214 von Tribsees nach Rostock steht die MFFE Lok 228 vom Bw Rostock am 21.3.1923 im Bahnhof Bad Sülze. Nach dem Umzeichnungsplan von 1925 bekam sie die DRG Nummer 36 620. Die Lokfirma Linke aus Breslau lieferte die Lok 1911. Im Jahre 1931 erfolgte die Ausmsuterung. Die Strecke Tribsees - Bad Sülze - Sanitz fiel 1945 unter die Reparationsleistungen für die Sowjetunion und wurde abgebaut.

Foto: C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung

Eine preußische S 3.6 mit dem D 49 im Jahre 1926 beim Verlassen des Rostocker Hauptbahnhofs. *Foto: C. Bellingrodt/Eisenbahnstiftung*

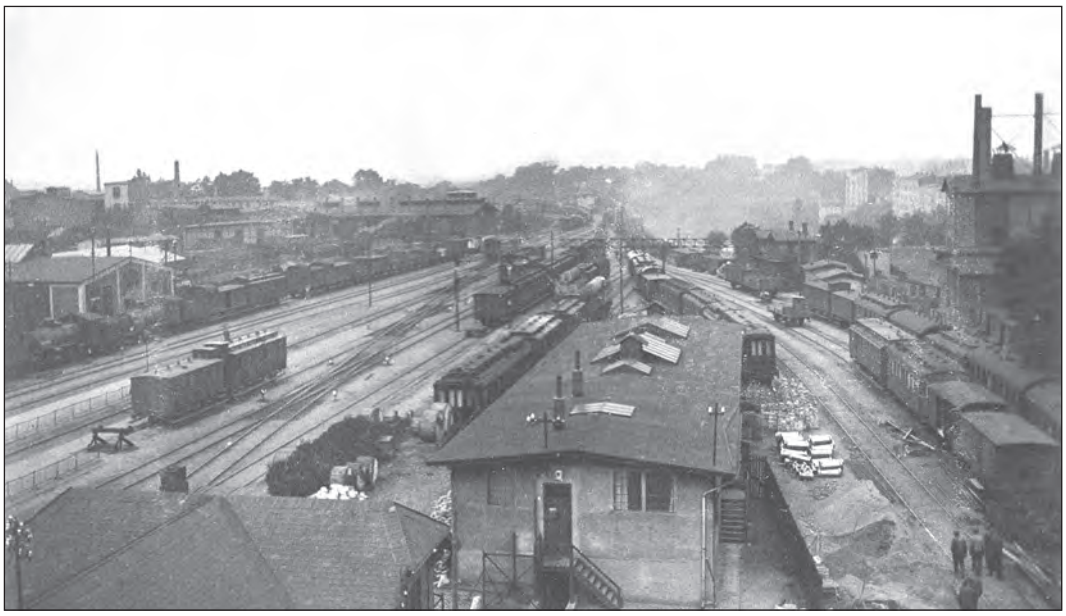
Lokrichthalle begann man bereits während des ersten Weltkrieges, ohne sie zu vollenden. Im Jahre 1926 erfolgte die Umwandlung der Lokwerkstatt zu einem Ausbesserungswerk und ab 1929 begann der Um- und Ausbau zum modernsten deutschen Ausbesserungswerk. Als Besonderheit besaß das Werk eine drehbare Schiebebühne.

In diese Zeit fallen auch erste Bemühungen der DRG den Verkehr auf den schwach frequentierten Nebenstrecken rationeller zu gestalten. Die Waggonfabrik Wismar hatte 1924 bereits als Eigenentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Maybach-Motorenbau einen Triebwagen mit zwei zweiachsigen Drehgestellen, wobei auf dem einen Drehgestell die ganze Antriebsanlage ruhte, fertiggestellt und der DRG für Versuchsfahrten zur Verfügung gestellt.

Die erfolgreichen Probefahrten im Raum Stuttgart führten zu einer Bestellung von weiteren Triebwagen dieser Bauart. Anfangs in Süddeutschland eingesetzt, gelangten sie nach und nach zum Bw Schwerin und später zum Bw Waren (Müritz). Bekannte Einsätze dieser Triebwagen sind vom Bw Waren (Müritz) aus nach Malchin, zwischen Malchin und Dargun und auf der mecklenburgischen Südbahn in Richtung Neubrandenburg oder Parchim. Auch zwischen Wismar und Rostock erfolgten Einsätze, bei denen die Fahrzeit der Reisezüge mit Dampflok um 15 Minuten unterboten werden konnte.

34 7351 im Jahre 1926 bei Rangierarbeiten auf dem Schweriner Hauptbahnhof. Die 1896 von der Firma Schichau gelieferte preusische Persoenzuglok der Gattung P 3.1 trug einst den Namen „Obotrit". Diese Dampflokomotiven zogen sogar bis 1903 auf der Lloyd-Bahn die Schnellzüge zwischen Warnemünde und Neustrelitz. Foto: H. Maey/Eisenbahnstiftung

Der Triebwagen VT 861 im Endbahnhof Rehna. Hergestellt 1927 in der Wismarer Waggonfabrik, kam er zusammen mit dem VT 860 und VT 868 zur RBD Schwerin. Der VT 861, zusammen mit neun weiteren VT von der Wehrmacht 1939 eingezogen, gilt als Kriegsverlust.
Foto: H. Zeiss, Slg. H. Nagel



Blick über den nördlichen Bahnhofsteil des Schweriner Hauptbahnhofs in den 1920er Jahren in Richtung Bad Kleinen.
Links sieht man das Bahnbetriebswerk und am rechten Bildrand sind noch Gebäude des Gaswerks zu erkennen.
Foto: Stadtarchiv Schwerin