Detlef Radke

Schwerin und seine Eisenbahn

Die Schweriner Eisenbahngeschichte
Teil 1 von 1847 - 1989

Radke-Verlag

Schwerin und seine Eisenbahn

Die Schweriner Eisenbahngeschichte
Teil 1 von 1847 - 1989

Radke-Verlag

Titelbild:
Schwerins schönstes Eisenbahnmotiv ist der Blick von der Straßenbrücke der Wittenburger Straße in Richtung Paulskirche. Am 3. Juli 1985 konnte hier der nach Parchim fahrende Personenzug 15343 mit der 50 3680 (Bw Wittenberge, Est: Parchim) aufgenommen werden. *Foto: D. Radke*

Foto Seite 1 oben:
50 3642 (Bw Wittenberge, Est: Parchim) bringt am späten Nachmittag des 4. Juli 1985 den Leerpark des nach Parchim fahrenden P 15343 von der Abstellung im Güterbahnhof an den Bahnsteig im Schweriner Hauptbahnhof. *Foto: D. Radke*

Foto Seite 1 unten:
Eine Rangierlok der Baureihe 106 vom Bw Schwerin an einem späten Winternachmittag des Jahres 1986 mit einer Übergabe von Görries zum Schweriner Güterbahnhof. Hier passiert sie gerade den Damm durch den Ostorfer See. *Foto: D. Radke*

Rücktitelbild:
Eine historische Spaßpostkarte von 1900. Diese Art Postkarten gab es damals von vielen Orten. *Sammlung: P. Falow*

Ein Schnellzug von Rostock nach Leipzig mit der 132 445 auf dem Damm durch den Ostorfer See, auch Dwang genannt, im Winter 1985. *Foto: D. Radke*

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	3
Der Zeitraum von 1835 - 1850	4
Der Zeitraum von 1851 - 1900	14
Der Zeitraum von 1901 - 1949	21
Der Zeitraum von 1950 - 1989	40
Zeittafel	62

Am Bahnsteig 1 auf dem Schweriner Hbf steht am 15. 8. 1986 die 119 095 (Bw Schwerin, Est. Parchim) abfahrbereit mit dem P 15343 von Schwerin nach Parchim. Bis zum 31. 5. 1986 beförderte noch eine Dampflok diesem Zug. Seit dem hatten Dieselloks der Baureihe 119 diese ersetzt. Foto: D. Radke

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 2019

ISBN 978-3-932614-18-7

Mit einem Personenzug nach Schwanheide, über Hagenow Land und Boizenburg, verließ am 3. 7. 1985 die 110 797 vom Bw Hagenow Land die Bezirksstadt Schwerin. Im Einschnitt unterhalb der Paulskirche bietet sich dem Betrachter dieses attraktive Motiv an. *Foto: D. Radke*

Am 28. April 1847 ist die erste mecklenburgische Eisenbahnstrecke von Hagenow nach Schwerin feierlich eröffnet worden. Drei Tage später, am 1. Mai, begann der öffentliche Verkehr.
Nachdem am 7. Dezember 1835 die Dampflok „Adler“ den ersten Zug auf deutschem Boden von Nürnberg nach Fürth zog, vergingen nur zwölf Jahre, bis auch die Residenzstadt Schwerin mit dem Zug erreicht werden konnte und an das sich stetig vergrößernde Eisenbahnnetz Deutschlands angeschlossen war.
Ein Jahr später verkehrten bereits Züge nach Wismar und ab Mai 1850 nach Rostock und Güstrow. Damit waren neben den beiden mecklenburgischen Ostseehäfen gleichzeitig auch die größten Städte des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin an das Eisenbahnnetz angeschlossen.
Es sollten aber über 40 Jahre vergehen, bis 1888 Crivitz von Schwerin aus mit dem Zug erreicht werden konnte.
Ein Jahr später stellte man die Verbindung nach Ludwigslust fertig und im Oktober 1897 erfolgte die Eröffnung der Strecke Schwerin - Gadebusch - Rehna.
Damit war das Eisenbahnnetz um Schwerin herum vollendet, welches bis zum heutigen Tag Bestand hat.
Später erfolgten nur noch der Bau von Anschlussgleisen, wie zum Hafen am Ziegelsee, zum Flugplatz Görries oder zu den neuen Industriegebieten in Schwerin Süd, Schwerin Lankow und Sacktannen.
An und Umbauten veränderten im Laufe der Jahrzehnte das Empfangsgebäude und das Bahnbetriebswerk. Nicht zu vergessen das imposante Gebäude der Eisenbahnbahndirektion, das bis heute das Bild am Schweriner Hauptbahnhof prägt.
Den 2. Weltkrieg hat die Stadt Schwerin mit ihren Eisenbahnanlagen, von einem größeren Luftangriff im April 1945 abgesehen, recht glimpflich überstanden. Nach 1945 begann ein neues Zeitalter für die Schweriner Bevölkerung in einer völlig veränderten Staatsform.
Nach und nach normalisierte sich der Eisenbahnbetrieb wieder. In den 1960er Jahren begann die Ablösung der Dampflokomotiven durch in der DDR neu hergestellter Diesellokomotiven. Neue oder modernisierte Reisezugwagen ersetzten die alten Länderbahnwagen.
Im Mai 1986 verließ der letzte planmäßig mit einer Dampflok bespannte Personenzug den Schweriner Hbf und ab 1987 gehörten gar elektrische Lokomotiven in Schwerin zum alltäglichen Bild.
Nach der friedlichen Revolution in der DDR im Herbst 1989 und der anschließenden Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten begann bei der Eisenbahn ein massiver Schrumpfungsprozess. Die Vereinigung beider deutscher Eisenbahnverwaltungen, die Schließung der Direktion, des Güterbahnhofs und des Bahnbetriebswerks ließen die Anzahl der in Schwerin bei der Eisenbahn arbeitenden Menschen auf ein nie gekanntes Minimum schrumpfen.
Nach umfassenden Modernisierungsmaßnahmen an Gleisen und Gebäuden, scheint man im Jahre 2019, an dem Punkt angekommen zu sein, der für die nächsten Jahrzehnte Bestand haben könnte.

Diese Publikation möchte Ihnen, im ersten Teil, die markanten Entwicklungen und Veränderungen von den Anfängen der Eisenbahn im Jahr 1835 bis zum Jahr 1989, in und um Schwerin in Wort und Bild näher vorstellen.

Detlef Radke

Der Zeitraum von 1835 - 1850

Blick auf Schwerin, um 1800, aus westlicher Himmelsrichtung. Links die bischöfliche Bockwindmühle (um 1850 - 1893), der Pfaffenteich noch weitestgehend in seiner ursprünglichen Form, in der Mitte die Schelfkirche und rechts der Dom noch ohne seinem heutigen Turm. Zeichnung: Slg. P. Falow

Am 7. Dezember 1835 verkehrte in Deutschland der erste Zug zwischen Nürnberg und Fürth. Diese neue Art der Fortbewegung ließ überall Pläne für den Bau von Eisenbahnstrecken reifen und Eisenbahnkomitees entstehen.

In Leipzig erschien bereits 1833 von dem württembergischen Nationalökonom Friedrich List die Denkschrift „Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems“. In seinem Plan verliefen von Berlin aus sternförmig sechs Eisenbahnstrecken nach Hamburg, Stettin, Danzig, Breslau, Leipzig und Magdeburg. Da Mecklenburg nicht dem Deutschen Zollverein beigetreten war, blieb es bei diesen Planungen unberücksichtigt.

Doch auch im dünn besiedelten Mecklenburg, mit seiner starken landwirtschaftlichen Prägung, meldeten sich alsbald Befürworter für den Bau erster Eisenbahnstrecken.

Nachdem der Großherzog Paul Friedrich 1837 seine Residenz von Ludwigslust nach Schwerin rückverlegte, lag es nahe die alte und neue Residenzstadt Schwerin an das in Deutschland entstehende Eisenbahnnetz anzuschließen.

Erste Bestrebungen für eine Eisenbahnstrecke nach Mecklenburg gingen aber von der Hafenstadt Wismar aus. Um den Handel zu stärken und den Warentransport über Seewege zu erhöhen und damit den Hafen zu stärken, plante man 1836 eine Verbindung über Boizenburg nach Hannover zu errichten. Der Wismarer Hafen lebte vor allem vom Getreideexport und die Anfuhr des Getreides durch die Bauern mittels ihrer Pferdefuhrwerke, sorgte mitunter auf den ausgefahrenen Landwegen zu chaotischen Zuständen. Hier musste eine Lösung gefunden werden.

Bereits 1835 gründete sich in Wismar ein Verein der die Errichtung einer Eisenbahn durch Mecklenburg vorantrieb. Ausgestattet mit dem Großherzoglichen Segen für das Projekt, begannen 1836/37 bereits Vermessungs- und Projektierungsarbeiten an der Trasse zwischen Wismar und Boizenburg. Doch durch den Regierungsantritt eines neuen Königs in Hannover geriet das Projekt bereits 1837 ins Stocken.

Drei Jahre später, kam doch noch mittels diplomatischer Verhandlungen zwischen der mecklenburgischen Regierung und dem Königshaus Hannover, ein Vertrag für den Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Wismar und Hannover zustande.

Zur gleichen Zeit entstanden in Preußen erste Ideen einer Verbindung von Berlin, als größte deutsche Stadt, nach Hamburg, dem größten Hafen des Deutschen Bundes. Die preußischen Planungen sahen den Bau einer Strecke rechts der Elbe über Wittenberge oder Perleberg vor, so dass man auch mit Dänemark (Herzogtum Lauenburg), dem Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, sowie den Senaten der Hansestädte Lübeck und Hamburg Staatsverträge abschließen musste.

Preußen befürchtete aber durch den Bahnbau von Wismar nach Hannover zu starke Konkurrenz zu ihrem Projekt Berlin - Hamburg und erwirkte die Annullierung des Vertrages

Der mecklenburgische Landtag beschloss am 30. November 1840 sein Expropriationsgesetz (Entziehung des Eigentums an beweglichen oder unbeweglichen Sachen durch staatlichen Hoheitsakt. Es soll dazu dienen, die entzogene Sache zum Wohl der Allgemeinheit einem anderen, als höherwertig geltenden Verwendungszweck zuzuführen.) auf den Bau von Eisenbahnen auszudehnen. Gleichzeitig war die mecklenburgische Landesregierung bereit, sich mit 30.000 Talern pro Meile der über ihrem Gebiet verlaufenden Eisenbahnstrecke zu beteiligen.

Allerdings gab es noch ein Problem betreffs der Streckenführung. Die mecklenburgische Landesregierung wollte gern, dass die Strecke direkt über ihre Landeshauptstadt Schwerin führt. Im März 1841 war man aber bereit von dieser Forderung abzurücken, wenn die Linienführung zumindest über Ludwigslust verläuft und Schwerin über eine gleichwertige Zweigbahn angeschlossen wird.

Am 8. November 1841 ist dann der Staatsvertrag unterzeichnet worden, der im Artikel 3 folgenden Wortlaut enthält:

Für den Fall, dass die Großherzogliche Mecklenburg-Schwerinsche Regierung mit der Gesellschaft über eine, gleich der Hauptbahn, mit Locomotive 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.

Massive Probleme gab es dann aber bei der Beschaffung des benötigten Aktienkapitals in Höhe von acht Millionen Talern. Als die Zeichnung der Aktien bei drei Millionen Talern stockte, übernahmen die Regierungen in Hamburg und Schwerin noch einmal die gleichen Summe. Durch Einflussnahme Mecklenburgs konnte die Restsumme von zwei Millionen Talern sichergestellt werden.

Mit der letztlich festgelegten Linienführung über Wittenberge, dort Anschluss an die geplante Strecke nach Magdeburg, und weiterführend über Grabow, Ludwigslust, südlich an Hagenow vorbei nach Boizenburg entstand ein günstiger Ausgangspunkt für den Anschluss Schwerins. Durch die Rückverlegung der Residenz begann in Schwerin eine rege Bautätigkeit. Im Anschluss an die Verlängerung der damaligen Königsstraße auf dem Gelände der Artilleriekaserne (heute Finanzamt an der Johannes-Stelling-Straße) plante man um 1838 bereits die Anlegung eines Bahnhofs. Der Lübecker Verlagsbuchhändler und späteres Mitglied der Bürgerschaft Friedrich Asschenfeldt brachte 1845 in einer Denkschrift eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Lübeck und Schwerin ins Gespräch. Diese Idee ist aber nie verwirklicht worden.

„Mecklenburgischer Staatskalender“:

<u>4. April 1845</u>
Conssessions- und Bestätigungs Urkunde für die Berlin-Hamburger Eisenbahn Gesellschaft nebst deren Statut vom 28. Juli 1843 und den darauf bezüglichen Staats Verträgen vom 8. November 1841.

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.

Großherzog Friedrich Franz II., 1823 in Ludwigslust geboren, übernahm nach dem Tod seines Vaters 1842 als 19 jähriger die Regentschaft. In Schwerin verstarb er 1883.
Während seiner Regierungszeit initiierte er zahlreiche Reformen (z. B. Justizwesens und die Verbesserung des Krankenhauswesens). Der Ausbau der Verkehrswege wurde in dieser Zeit kontinuierlich fortgeführt.
Foto: Slg. P. Falow

Frühzeitig erkannte man auch die möglichen Gefahren des Eisenbahnbetriebs und erließ folgende Anweisung.

„Mecklenburgischer Staatskalender“:

<u>25. Juni 1845</u>
Wegen der mit dem Auswerfen glühender Kohlen aus dem Schornstein der Locomotive verbundenen Feuersgefahr sollen innerhalb eines Bezirks von 10 Ruthen rheinländisch (ca. 50 m) *zu beiden Seiten aller inländischen Eisenbahnen, Strohdächer fortan nicht weiter angelegt, die bereits befindlichen aber in feuerfeste Bedachung bis dahin verwandelt werden, wo die Bahn mit Locomotiven befahren wird.*

Am 15. Oktober 1846 ist die Strecke Berlin - Boizenburg eröffnet worden und ab dem 12. Dezember 1846 verkehrten die Züge durchgehend bis Hamburg.
Der damals regierende Großherzog Friedrich Franz II. kann für sich in Anspruch nehmen, bereits vor der Eröffnung der Strecke diese befahren zu haben.
„Mecklenburgischer Staatskalender“:

> *13. Oktober 1846*
> *Der Grosherzog trifft aus Detmold kommend in Boizenburg ein, von wo aus er eine Probefahrt auf der von Boizenburg bis Berlin zu eröffnenden Hamburg-Berliner Eisenbahn von Boizenburg bis Ludwigslust macht.*

Auch seine Mutter, Großherzogin Alexandrine von Preußen, stand dem neuen Verkehrsmittel scheinbar aufgeschlossen gegenüber und nutzte zusammen mit ihrer Tochter bereits einen Tag vor der Eröffnung die Strecke für eine Reise:
„Mecklenburgischer Staatskalender“:

> *14. Oktober 1846*
> *Die Grosherzogin nebst der Herzogin Luise fahren auf der Eisenbahn von Ludwigslust nach Berlin.*

Der Abzweig 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. Vermutlich war dies damals der Grund, die Strecke nicht direkt von Ludwigslust aus nach Schwerin zu errichten.
Der Landesherr Großherzog Friedrich Franz II., der erst 1837 seine Residenz von dort nach Schwerin verlegt hatte, unterhielt in Ludwigslust weiterhin ein großes repräsentatives Schloss als Sommerresidenz. Von Schwerin nach Hagenow betrug die Streckenlänge 28,4 km, nach Ludwigslust etwa acht Kilometer mehr. Topographische Unterschiede gab es zwischen den Linienführungen zwischen den beiden Orten ansonsten nicht.
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. Am 14. Juli 1846 erteilte man die Konzession. Zusätzlich hatten sich auch noch die Schwerin-Wismarsche und die Büzow-Güstrower-Eisenbahn Gesellschaft gegründet, um ihre Pläne für einen Eisenbahnanschluss zu verwirklichen.
„Mecklenburgischer Staatskalender“:

> *29. März 1845*
> *Verordnung in Betreff der VeräusserungsVerpflichtung Behufs der Anlegung von Eisenbahnen von Hagenow nach Schwerin, von Schwerin nach Wismar und von Schwerin nach Rostock.*
>
> *14. Juli 1845*
> *Conssessions- und BestätigungsUrkunde für die Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahn-Gesellschaft und für die Schwerin-Wismarsche Eisenbahn-Gesellschaft.*
>
> *19. November 1845*
> *Bekanntmachung der Richtungslinie, welche die Hagenow-SchwerinRostocker Eisenbahn für die Bahnstrecke von Hagenow nach Schwerin nehmen wird.*
>
> *1. Dezember 1845*
> *Anfang der Erdarbeiten zur Hagenow-SchwerinRostocker Eisenbahn in der Nähe des Feldthors und am Ostorfer See, bei Schwerin.*
>
> *31. Dezember 1845*
> *Verordnung wegen Bestrafung der Beschädiger von Eisenbahnen.*
>
> *13. Januar 1846*
> *Die ExpropriationsVerordnungen vom 29. März 1845 und 20. December 1845, zu Gunsten der Anlegung von Eisenbahnen, Zwecks Verbindung der Seestädte mit der HamburgBerliner Eisenbahn werden auch auf die Eisenbahn von Bützow nach Güstrow für anwendlich erklärt.*

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

> *24./25. Februar 1846*
> *General Versammlung der Actionäre der Schwerin-Hagenow-Rostocker, Schwerin-Wismarschen und Büzow-Güstrowschen Eisenbahn zu Schwerin, und Beschluss, alle drei Eisenbahn Actien Gesellschaften zu vereinigen unter dem Namen der mecklenburgischen Eisenbahn Actien Gesellschaft.*
>
> *10. März 1846*
> *Landesherrliche Consessions- und BestätigungsUrkunde für die mecklenburgische EisenbahnGesellschaft.*
>
> *30. März 1846*
> *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.*

Der erste Spatenstich für die Strecke nach Hagenow erfolgte in Schwerin am 1. Dezember 1845 in der Nähe des Feldtors. Das war zugleich der schwierigste Abschnitt der gesamten Strecke, da hier ein etwa 1.000 m langer und bis zu zehn Meter tiefer Einschnitt bis zum zukünftigen Bahnhof ausgehoben werden musste. Die 830.000 m³ gewonnene Erde ist für den anschließenden Dammbau durch den Osttorfer See verwandt worden.
Auf einem Grundstück 100 m westlich des Pfaffenteichs, am damaligen Stadtrand, begann die Begradigung des hügeli-

Schwerin. Dem Publicum wird eine bessere Beaufsichtigung der Häuser anempfohlen, zumal wir beim Beginn des Eisenbahnverkehrs gewandte fremde Diebe zu erwarten haben, die, sind sie erst mit den hiesigen Verhältnissen bekannt, leicht reiche Beute finden dürften. Es ist Thatsache, daß man viele Häuser vom Keller bis zum Boden durchschreiten kann, ohne daß es den Hausbewohnern einfällt, nach dem Begehr des Besuchenden zu fragen, und daß man oft niemanden anwesend, alle Thüren aber unverschlossen findet. Auf diese Weise wird es den Dieben sehr leicht gemacht, zu stehlen, und wollen wir daher durch diese Zeilen zu größerer Vorsicht aufgefordert haben.

Mecklenburgische Eisenbahn.
Zur Uniformirung der Beamten der mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft werden erfordert:
circa 500 Ellen echt wollblaues Tuch,
circa 700 Ellen echt blaues Tuch,
circa 3000 Ellen echt blaumelirtes Tuch,
deren Lieferung per Submission vergeben werden soll. Hierauf Reflectirende werden ersucht, die Proben und Bedingungen auf den Bureaux der Gesellschaft zu Schwerin, Rostock, Wismar und Güstrow einzusehen, und ihre Preisforderungen bis zum 31. August d. J. daselbst versiegelt abzugeben.
Schwerin, den 13. Julius 1847.
Die Direction.

Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft.
Es wird hiemit bekannt gemacht, daß die Bahnstrecke **Schwerin-Hagenow** am 1. Mai d. J. dem Personen-Verkehr übergeben werden soll. Die Veröffentlichung des Fahrplans muß zur Zeit noch ausgesetzt bleiben, weil derselbe sich nach dem Fahrplane der berlin-hamburger Eisenbahn zu richten haben wird.
Schwerin, den 21. April 1847.
Die Direction.

Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft.

Es soll die Anfertigung der Uniformen für die Beamten der mecklenburgischen Eisenbahnen in Entreprise gegeben werden. Unternehmer werden aufgefordert, sich im Bureau der Gesellschaft, Alexandrinenstraße No. 1023, zu melden, um die Bedingungen einzusehen und demnächst ihre Preisforderung einzureichen.

Schwerin, den 22. Februar 1847.

Die Direction.

Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Anfertigung von Tischen und Stühlen für das Empfangs-Local der mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft soll in Entreprise gegeben werden. Unternehmer werden aufgefordert, sich im technischen Bureau der Gesellschaft, Ecke der Wismarschen- und Wilhemsstraße, zu melden, um die Muster und Bedingungen einzusehen und demnächst ihre Preisforderung einzureichen.

Schwerin, den 22. Februar 1847.

Die Direction.

Erst gut sechs Wochen vor der Betriebsaufnahme leitet die Direktion der Mecklenburgischen Eisenbahn die Uniformierung ihrer Beamten ein. Ob die Zeit gereicht hat, für die Anfertigung der gewünschten Uniformen ist nicht bekannt, darf aber vermutet werden.

Nach Eröffnung der schwerin-hagenower Eisenbahn und Aufhören der hiesigen Poststation, beabsichtige ich am 17. Mai 8 noch sehr brauchbare Posthaltereipferde in öffentlicher Auction zu verkaufen. Zur selben Zeit kommen einige gut erhaltene Postgeschirre, Halsriemen mit Ketten, Futterkisten und Wassereimer, 1 neunsitziger Personenwagen, 2 viersitzige und 1 zweisitzige Chaise, 1 Pack- und 1 Stuhlwagen, wie 1 Carriol, passend zum Milchverfahren, zum Verkauf. Die Auction beginnt Morgens 10 Uhr, und wird die Zahlung in N²/₃ bedungen, oder den Louisd'or zu 4 Rthlrn. 40 ßl., den Thaler pr. Cour. zu 41 ßl. Um zahlreichen Besuch bittet freundlichst A. C. O. Eckermann.

Hof Ortkrug, den 5. Mai 1847.

Die

Special-Karten der mecklenburgischen und berlin-hamburger Eisenbahnen,

so wie die Bahnstrecken zwischen

Altona, Glückstadt, Neumünster und Rendsburg,

erscheinen schön gestochen, farbig gedruckt und elegant cartonirt

für 18 Schillinge oder 12½ Sgr.

in neuer vervollständigter Auflage im Laufe dieses Monats, also noch vor Eröffnung der schwerin-hagenower Bahnstrecke, im Verlage der

J. G. Tiedemann'schen Hof-Steindruckerei.

Rostock, im April 1847.

gen Geländes, um darauf den zukünftigen Bahnhof zu errichten.

Schwierigkeiten gab es auch bei der Beschaffung von Feldsteinen, da diese bereits für den Bahnbau der Berlin-Hamburger Eisenbahn Verwendung fanden. Der strenge Winter 1846/47 ließ das im September 1846 begonnene Schienenverlegen nach zwei Monaten bereits wieder ins Stocken geraten und erst im Frühjahr 1847 zu Ende kommen.

Nach 15 Monaten Bauzeit war die Strecke mit den drei Zwischenstationen Holthusen, Zachun und Kirch-Jesar fertig. Gleichzeitig nahm eine optische Telegrafenstrecke den Betrieb auf.

Bei der Lokomotivfabrik Borsig in Berlin waren zwischenzeitlich drei Lokomotiven gleicher Bauart, wie die der Berlin-Hamburger Eisenbahn, bestellt worden. Anfang 1847 gelangten sie mit den Namen „Rostock“, „Wismar“ und „Güstrow“ zur Auslieferung.

„Neue Schwerinsche politische Zeitung“ vom 16. März 1847:

Schwerin, vom 14. März.

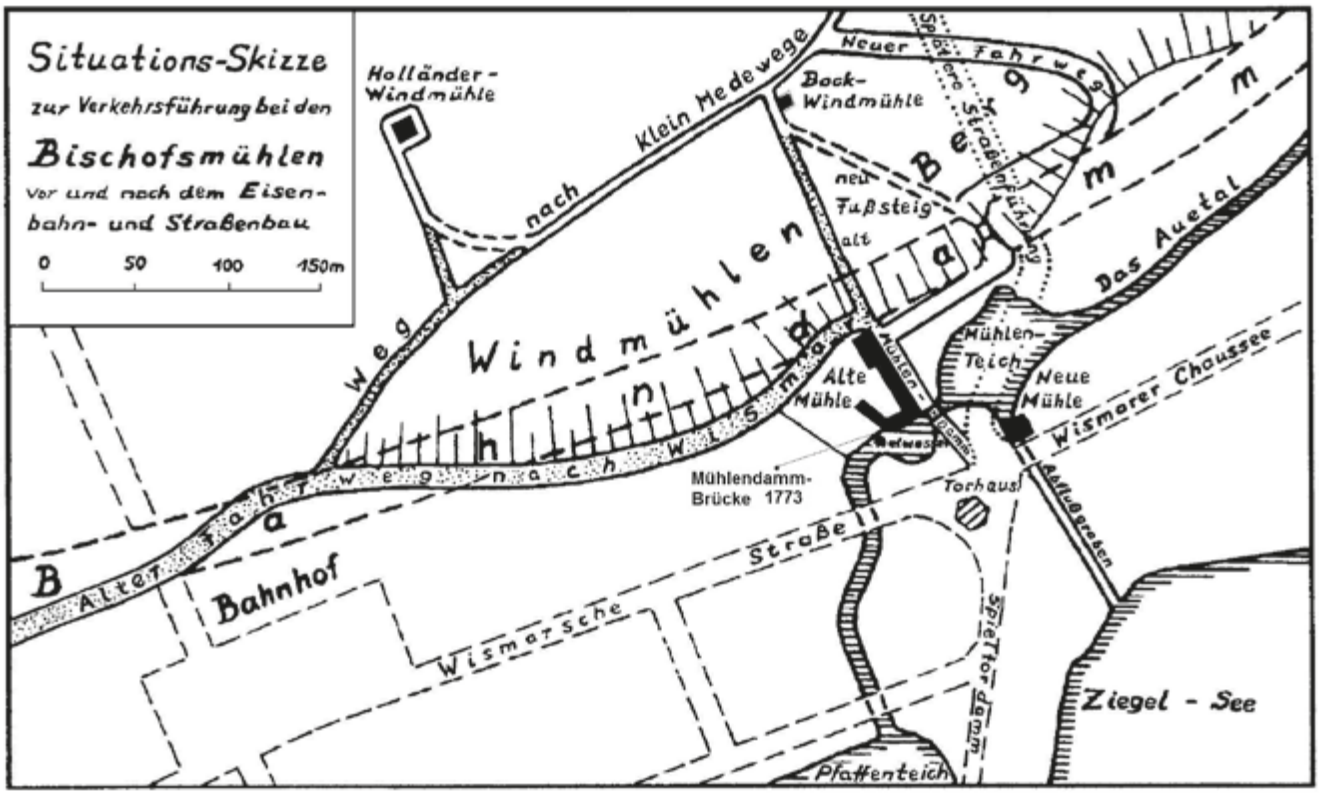
Gestern Nachmittag 3 Uhr kam auf der seit kurzem fertig und fahrbar gewordenen Bahn von Hagenow die erste, festlich mit Kränzen, Blumen und Fahnen geschmückte Locomotive, „Wismar“, hier an. Tausende von Zuschauern empfingen sie, und unter beständigem Zuruf und dem Jubel der Menge fuhr sie, also begrüßt, zum Bahnhofe, wo die Directoren, die zur Ausschußversammlung gerade hier Anwesenden und andere der Eisenbahngesellschaft Angehörige sie willkommen hießen. Die förmliche Eröffnung der Bahn dürfte in 4 bis 6 Wochen zu erwarten stehen.

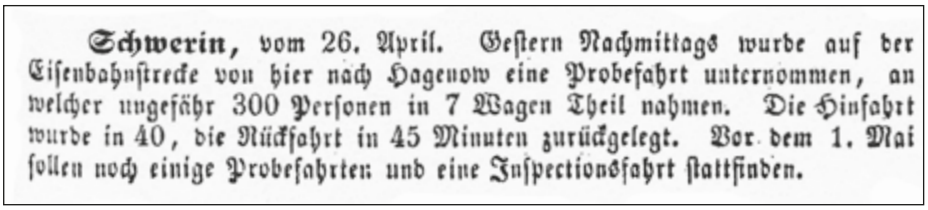
Lange hatte man über den Bau der Eisenbahn zwischen Hagenow, Wismar und Rostock berathen, und lange auch währte es bis man sich für die jetzige Richtung entschied; als aber der Bau wirklich begann und nun auch alle Stellen zugleich mit Kraft und Umsicht in Angriff genommen wurden (man könnte diesen Zeitpunct vom 1. Julius v. J. ab datiren), schwanden die anscheinend unüberwindlichen Hindernisse, und mit einer Leichtigkeit, wie man sie kaum geahnt hätte, wurden lange durchstochene Seen und Moräste durchdämmt und 50 Brücken, Ueberbrückungen, Quer- und Seitendurchlasse aufgeführt, während zu gleicher Zeit Empfangs- und Locomotivgebäude hier und in Hagenow erstanden. Der frühe und strenge Winter verhinderte die Ankunft der Locomotive im vorigen Jahre, doch auch jetzt, 9 Monate nach dem eigentlichen Beginne des Baues, scheint uns die Vollendung einer Strecke wie diese, von beinahe 4 Meilen (1 Meile = 7,532 km)*, etwas ganz außergewöhnliches, und wenn wir den Eifer der einzelnen Baumeister und anderer Beamten auch rühmlich erwägen, so verdient doch der Dirigent der vereinten mecklenburgischen Eisenbahnen, Hr. Baudirctor Arndt, gewiß eben so sehr die ungetheilteste Achtung vor seinen Fähigkeiten, als Anerkennung der uns gewidmeten Leistungen. - Wer schnell bauet, bauet billig, denn das Capital trägt Zinsen und vervielfacht sich nicht in jahrelanger Ruhe; das Publicum aber, einmal mit dem Gedanken eines neuen großartigen Werkes beschäftigt, will den Geist nicht ermüdet, seine Hoffnung nicht hingehalten sehen. Hr. Arndt hat, den ersten Punct im Auge, sich dem letzten verpflichtet, und wir alle erfüllen nur eine Pflicht, wenn wir unseren Dank aussprechen.*

Noch in diesem Jahre dürfen wir die Bahn von hier bis Wismar und von Rostock bis Güstrow fertig zu sehen hoffen; im Sommer k. J. dürfte dann auch der Restweg beendet sein. Möge die Vorsehung das Werk schützen, auf daß es Segen für das Vaterland wie für die Unternehmer trage!

Noch einmal ein Blick auf Schwerin aus westlicher Himmelsrichtung, allerdings einige Jahre später. Im Vordergrund die bereits erwähnte Bockwindmühle und der Pfaffenteich in seiner heutigen Form. Am linken Ufer sieht man das Torhaus und die alte Bischofsmühle (eine Wassermühle) am Aubach, der den Pfaffenteich speist. In der Mitte die Schelfkirche und rechts der Dom.
An der rechten Uferecke des Pfaffenteichs erkennt man einen zweigeschossigen Bau, das Arsenal. Es entstand von 1840 - 1844, so dass diese Grafik nach 1844 entstanden sein muss. Direkt vor dem Gebäude sieht man den Bahndamm der Strecke Schwerin - Hagenow.

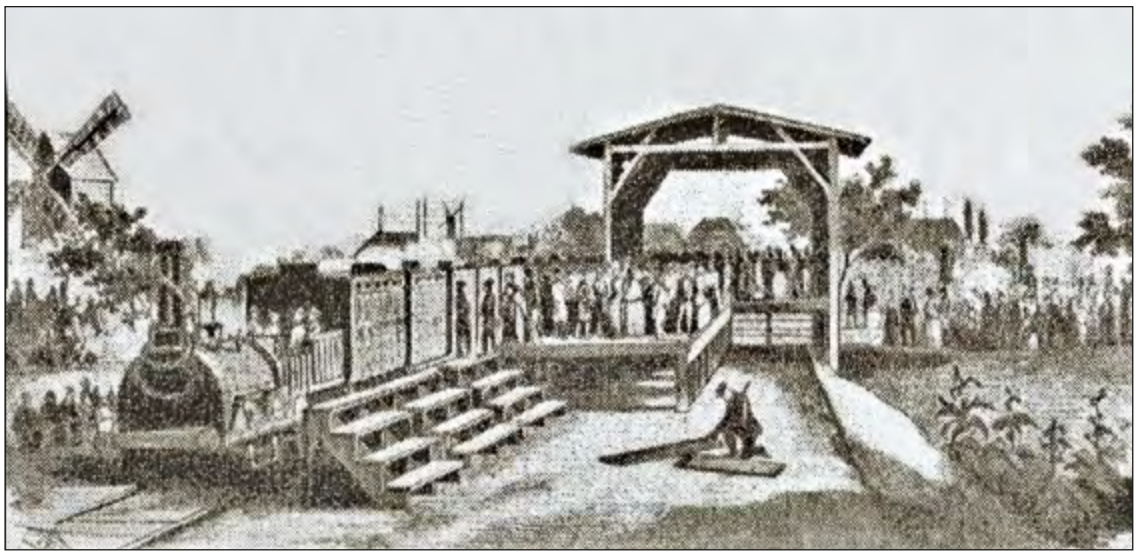
Die untere Zeichnung zeigt die damalige Verkehrssituation am zukünftigen Bahnhofsbereich
Zeichnung: Slg. P. Falow





Schwerin, vom 26. April. Gestern Nachmittags wurde auf der Eisenbahnstrecke von hier nach Hagenow eine Probefahrt unternommen, an welcher ungefähr 300 Personen in 7 Wagen Theil nahmen. Die Hinfahrt wurde in 40, die Rückfahrt in 45 Minuten zurückgelegt. Vor dem 1. Mai sollen noch einige Probefahrten und eine Inspectionsfahrt stattfinden.

So in etwa 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 nebst Schuppen für die Abfertigung. *Foto: Slg. P. Falow*



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** 7½ 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.

„Mecklenburgischer Staatskalender“:

6. April 1847

Der Grosherzog macht mit dem Herzoge Wilhelm die erste Probefahrt auf der zu eröffnenden Bahnstrecke der mecklenburgischen Eisenbahn von Schwerin nach dem Bahnhofe bei Hagenow, von wo der Herzog Wilhelm die Rückreise nach Potsdam fortsetzt.

19. April 1847

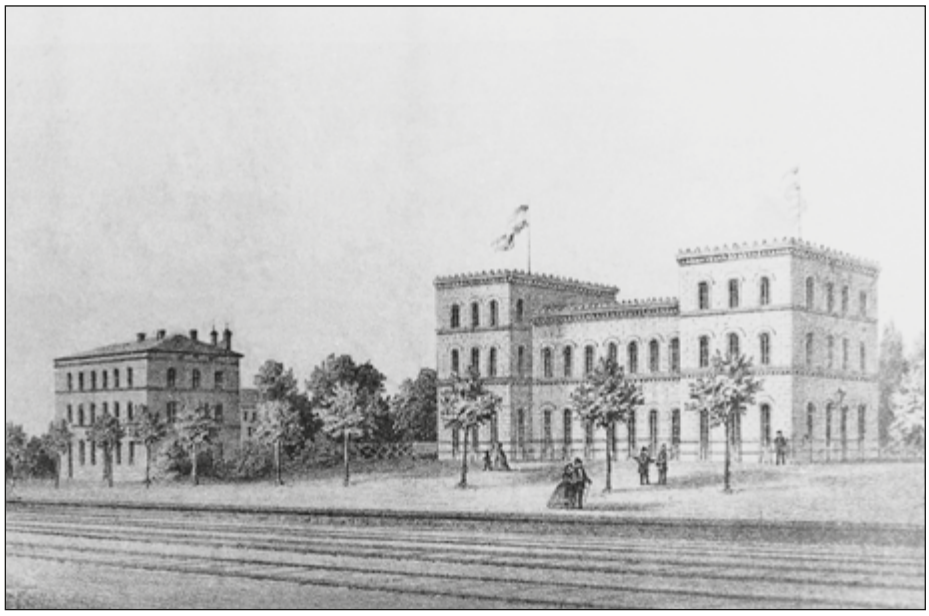
Zum Zwecke eines genau anschliesenden Ganges der Eisenbahn- und Postzüge sollen die Uhren aller inländischen PostAnstalten nach der in Schwerin eingerichteten NormalUhr, unter Berücksichtigung der Zeitunterschiede zwischen der Schweriner mittleren Sonnenzeit und der der übrigen inländischen Städte und Flecken, gestellt werden, weshalb denn auch die Veröffentlichung solcher Zeitunterschiede geschieht.

28. April 1847

Feierliche Eröffnung der meckl. Eisenbahn auf der Bahnstrecke von Schwerin bis zum Hagenower Bahnhofe.

1. Mai 1847

Die Strecke der mecklenburgischen Eisenbahn von Schwerin nach Hagenow wird dem öffentlichen Verkehr übergeben.

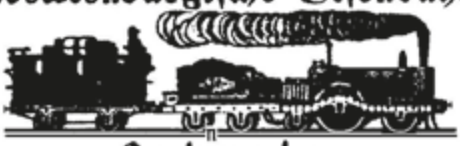


Ein alter Stich zeigt das repräsentative Empfangsgebäude des Bahnhofs Hagenow (rechts) und links das Gebäude der Postverwaltung. Foto: Slg. D. Radke

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 entstand.

Geregelt war eigentlich 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 wenige Tage vor der Streckeneröffnung, kam es in Hagenow zu einem Eklat. Nach Ankunft des Sonderzuges mit sieben Wagen und etwa 300 Fahrgästen, wollte ein Teil 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.

Mecklenburgische Eisenbahn.



Fahrplan
der
Strecke Schwerin-Hagenow
vom 18. Juli 1847 an.

Zug No.	Von Schwerin nach Hagenow.	Zug No.	Von Hagenow nach Schwerin.
1.	7 Uhr Morgens.	4.	8¼ Uhr Morgens.
2.	9¼ = =	5.	10½ = =
3.	6¼ = Abends.	6.	7¾ = Abends.

Dauer der Fahrt circa ¾ Stunden.

Diese Züge schließen sich den Zügen der **Berlin-Hamburger** Bahn wie folgt an:

Zug Nr. 1. Ankunft in **Hamburg** 11 à 11½ Uhr Vormittags.

Zug Nr. 2. Ankunft in **Hamburg** 3 à 3½ Uhr Nachmittags. Ankunft in **Berlin** 4 à 4½ Uhr Nachmittags.

Zug Nr. 3. Ankunft in **Hamburg** 10½ à 11 Uhr Abends., Ankunft in **Wittenberge** 9¼ à 9¾ Uhr Abends.

Zug Nr. 4. Abfahrt von **Wittenberge** 6½ Uhr Morgens.

Zug Nr. 5. Abfahrt von **Hamburg** 7½ Uhr Morgens.

Zug Nr. 6. Abfahrt von **Hamburg** 4½ Uhr Nachmittags. Abfahrt von **Berlin** 2½ 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 gelöset werden.

Die Direction
der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Mecklenburgische
Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Unvollständigkeit der Baulichkeiten und Transportmittel hat die unterzeichnete Direction verhindert, die schwerin-hagenower Bahnstrecke bei der am 1sten Mai d. J. stattgehabten Eröffnung sogleich auch dem Frachtverkehre zu übergeben. Jetzt aber sind diese Einrichtungen so weit gediehen, daß die Direction sich zur Uebernahme des Transportes von Fracht- und Eilgütern bereit erklären kann.

Hierbei wird bekannt gemacht, daß die Direction, bis zur Veröffentlichung eines eigenen Reglements für den Frachtverkehr, das betreffende Reglement der berlin-hamburger Eisenbahn für die schwerin-hagenower Strecke adoptirt, indem sie die darin aufgestellten Bedingungen nicht allein für sich geltend macht, sondern sich auch, mit Berücksichtigung der im eigenen Tarife enthaltenen Abweichungen, an dieselben gebunden erklärt.

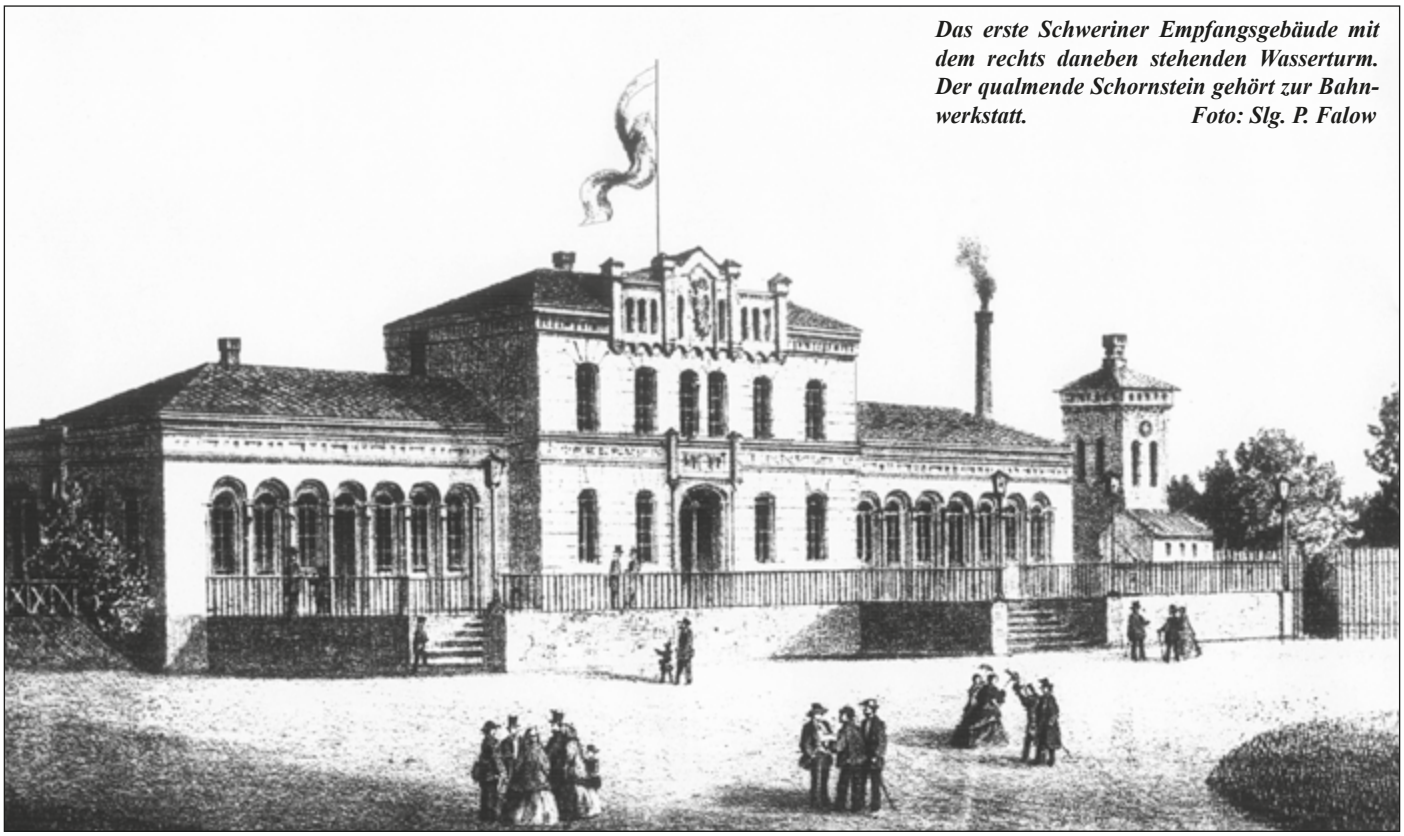
Mit der berlin-hamburger Eisenbahn-Gesellschaft ist die Uebereinkunft getroffen worden, daß alle nach Hamburg, Boizenburg, Wittenberge und Berlin und von diesen Orten aufgegebene Güter direct durchexpedirt, und bei größeren Quantitäten ohne Umladung befördert werden; auch nach allen Zwischenstationen und nach Orten, welche an in Berlin ausmündenden Eisenbahnen belegen sind, geschieht die Weiterbeförderung, ohne daß es dazu einer besonderen Vermittelung bedarf.

Die zur Beförderung per Eisenbahn von Schwerin ab bestimmten Güter können direct an die Güter-Expedition zu Schwerin gesandt werden, müssen aber mit vorschriftsmäßigen Frachtbriefen und den erforderlichen Declarationen versehen sein.

Weitere Auskunft ertheilt die Güter-Expedition zu Schwerin und die Bureaux der Gesellschaft in Rostock, Wismar und Güstrow, woselbst auch die Tarife und Frachtbrief-Formulare zu haben sind.

Schwerin, den 1. Junius 1847.

Die Direction der mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft.



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

Ende der Leseprobe

Hier gelangen Sie zurück zur

Website: Radke-Verlag