

**Friedrich-Ebert-Stiftung  
Landesbüro Mecklenburg-Vorpommern**

**Kathrin Möller**

**Beiträge zur Geschichte  
der Industrialisierung  
in Mecklenburg und Vorpommern**

Reihe  
Geschichte  
Mecklenburg-Vorpommern  
Nr. 10

unter Mitarbeit von:

**Klaus-J. Lorenzen-Schmidt  
Jürgen Kniesz  
Ingo Sens  
Ilona Buchsteiner  
Peter Köppen  
Wolfram Hennies  
Angrit Weber  
Hanna Haack  
Peter Writschan  
Jan Keil  
Matthias Rautenberg  
Sven Bardua  
Dirk Zache**

Schwerin 2000

© Copyright by  
**Friedrich-Ebert-Stiftung**  
**Landesbüro Mecklenburg-Vorpommern**  
**Arsenalstr. 08 - HAUS DER KULTUR**  
**19053 Schwerin**

Druck und Layout::  
Crivitz Druck Crivitz

2. unveränderte Auflage  
November 2002  
ISBN 3-86077-936-2

**Gefördert durch die Landeszentrale für politische Bildung Mecklenburg-Vorpommern**

# Inhaltsverzeichnis

Einleitung -----	4
<b>I. Zur Industriegeschichte in Norddeutschland -----</b>	<b>6</b>
Kathrin Möller	
Industriegeschichte Mecklenburgs in sozialhistorischer Perspektive - ein Überblick-----	6
Klaus-J. Lorenzen-Schmidt	
Zur Industriegeschichte Schleswig-Holsteins 1830-1945-----	14
<b>II. Industrialisierung in einer Agrarregion: Bedingungen und Besonderheiten -----</b>	<b>24</b>
Jürgen Kniesz	
Wilhelm Behn und sein Beitrag zur Industrialisierung Warens-----	24
Ingo Sens	
Die Elektrifizierung im ländlichen Raum als Beispiel eines nichtindustriellen Modernisierungsprozesses -----	33
Ilona Buchsteiner	
Die Modernisierung der agrarischen Verhältnisse in Mecklenburg und Pommern von der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg-----	43
Peter Köppen	
Der Bau des Rostocker Überseehafens - eine politische Entscheidung? -----	50
<b>III. Auswirkungen der industriellen Entwicklung auf die Wohn- und Arbeitswelt -----</b>	<b>56</b>
Wolfram Hennies	
Industrie und Industrieprodukte auf dem Lande - Beispiele aus Südmecklenburg -----	56
Angrit Weber	
Die Auswirkungen der Industrialisierung auf die Entwicklung der Stadt Rostock. Das Leben in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt zu Beginn des 20. Jahrhunderts -----	61
Kathrin Möller	
Arbeitsverhältnisse der Beschäftigten in den Rostocker Ernst-Heinkel- Flugzeugwerken -----	66
Hanna Haack	
Arbeitsbeziehungen und Hierarchien in der Belegschaft der Rostocker Neptunwerft während der 1950er Jahre -----	72
<b>IV. Zeugnisse der Industriegeschichte: Der Umgang mit dem Erbe-----</b>	<b>80</b>
Peter Writschan	
Der Umgang mit Denkmälern der Industrie- und Technikgeschichte in Rostock -----	80
Jan Keil / Mathias Rautenberg	
Die „Fabrikantenvilla“ im Rostocker Patriotischen Weg – ein Denkmal der Industriekultur Mecklenburgs -----	85
Sven Bardua	
Industriemühlen - Beispiele in Westmecklenburg-----	93
Dirk Zache	
Zeugnisse der Industrialisierung in Peenemünde - Ambivalenz gestern und heute-----	104
Peter Writschan	
Der Fischereihafen in Rostock: ein Zeugnis der Lebensmittelindustrie-----	110
<b>Personen- und Ortsverzeichnis -----</b>	<b>114</b>
<b>Die Autoren-----</b>	<b>117</b>

# Einleitung

Die Geschichte von Industrialisierung hier zum Thema zu machen, ist vor dem Hintergrund massiver Deindustrialisierung und wirtschaftlicher Umstrukturierung in unserem Lande sinnvoll und aktuell. Dabei wird nicht nur Vergangenheit und Gegenwart dieser Problematik diskutiert. Auch die Denkmale und Zeugnisse der industriellen Entwicklungen, die Industriearchitektur oder die historischen Orte sowie die Fragen nach Musealisierung dieser Prozesse sind Gegenstand des Heftes.

Eine systematische Untersuchung zu Verlauf und Auswirkungen der Industrialisierung in Mecklenburg-Vorpommern fehlt bisher und kann auch mit diesem Heft noch nicht geleistet werden. Der vorliegende Band gibt einen Einblick in den Forschungsstand. Er strebt keine Vollständigkeit an. Vielmehr zeigt er Möglichkeiten für weitere Arbeiten auf und ist als Anregung zur Diskussion gedacht.

Nachzufragen ist, über welche Geschichte die industrielle Produktion in diesem Land verfügt und über welche Besonderheiten zu berichten ist. Denn natürlich ist auch an den agrarisch strukturierten Territorien Mecklenburg und Pommern die Industrialisierung nicht vorbeigegangen. Das Land erlebte eine im Vergleich zum Ruhrgebiet oder Sachsen eher beschauliche industrielle Entwicklung, die in den einzelnen Regionen außerdem noch sehr unterschiedlich verlief.

Sie ist Resultat technischer und technologischer Innovationen, ist Ergebnis des Handelns von Managern und Ingenieuren, aber eben auch von Produktionsarbeitern. In den industriellen Betrieben haben Tausende Menschen tagtäglich gearbeitet. Sie sind durch die Arbeitswelt geprägt worden, haben in der Arbeit ein Stück Identität gefunden. Industriegeschichte ist daher nicht nur Innovations- und Managementgeschichte. Die Geschichte der Industrialisierung ist auch die Geschichte der Veränderung unserer Umwelt. Die Arbeit unter industriellen Bedingungen hat die Lebenswelten vieler Menschen geprägt. Industrielle Produktion hat mit seinen Produkten, Normen und Werten die gesamte Gesellschaft verändert, Lebensqualität verbessert und die Lebenszeit der Menschen verlängert. Dieser Prozess verlief widersprüchlich. Im vergangenen Jahrhundert führte die Nutzung wissenschaftlicher Erkenntnisse zu einer Verbesserung der Lebensqualität wie auch zu Zerstörung und zahllosen Todesopfern. Mehrere Rüstungsunternehmen, Zwangsarbeiterlager sowie Konzentrationslager auf dem Gebiet Mecklenburg-Vorpommerns sind ein erschütternder und bisher nur wenig aufgearbeiteter Ausdruck dieser Entwicklung.

Die Autoren stellen sich diesen und weiteren Fragen und geben einen Einblick in die Veränderungen der letzten 150 Jahre. Den Auftakt macht ein Beitrag, der einen Überblick über die Industriegeschichte des Landes aus sozialhistorischer Perspektive gibt. Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt gibt anschließend einen Abriss der Industriegeschichte Schleswig-Holsteins und ermöglicht dadurch den Vergleich mit der Nachbarregion.

Im Beitrag von Jürgen Kniesz, der uns die Unternehmerpersönlichkeit Wilhelm Behn näher bringt, wird deutlich, wie die Anwendung neuer Technologien Differenzierungsprozesse in einzelnen Branchen auslösen kann. Das Beispiel zeigt, wie stark eine

Einzelpersonlichkeit den Prozess der Industrialisierung einer Stadt bzw. Region prägen kann. Gründe für den Ausbau industrieller Unternehmen werden außerdem von Peter Köppen diskutiert, der die Entscheidungsfindung um den Bau des Rostocker Überseehafens in den Mittelpunkt seiner Arbeit stellt.

Ingo Sens erläutert mit seinem Beitrag zur Elektrifizierung des ländlichen Raums das Beispiel eines nichtindustriellen Modernisierungsprozesses. Dabei hat er sowohl die ländlichen Regionen Mecklenburg-Schwerins als auch von Mecklenburg-Strelitz und Vorpommern im Blick.

Dass der Einsatz moderner Technik nicht nur den produzierenden Bereich veränderte, sondern auch die Landwirtschaft modernisierte, zeigt der Artikel von Ilona Buchsteiner. Die mecklenburgische Landwirtschaft besaß Ende des 19. Jahrhunderts den höchsten Mechanisierungsgrad Deutschlands und zählte in dieser Zeit zu den leistungsfähigsten Produktionsgebieten des Reiches.

Die Beiträge von Wolfram Hennies, Angrit Weber, Kathrin Möller und Hanna Haack beschreiben Veränderungen im Alltag durch die industrielle Entwicklung, Veränderungen, die sowohl die Wohn- als auch Arbeitswelt betreffen.

Die Zeugnisse der Industriegeschichte und der Umgang mit diesem Erbe ist Gegenstand der Artikel von Dirk Zache (Peenemünde), Peter Writschan (Industriedenkmale in Rostock), Sven Bardua (Industriemühlen), Mathias Rautenberg und Jan Keil (Fabrikantenvilla in Rostock). Denkmale der Industrie stehen als bauliche Zeugnisse für die Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern. Sie zu bewahren, kann regionales Selbstbewusstsein stärken. Dazu ist es jedoch notwendig, Vorstellungen zu diskutieren, wie solche Bauten nach Verlust der ursprünglichen Funktion zu nutzen sind; Debatten, die auch weiterhin noch zu führen sind.

Kathrin Möller

Rostock, im Oktober 2000

# I. Zur Industriegeschichte in Norddeutschland

Kathrin Möller

## Industriegeschichte Mecklenburgs in sozialhistorischer Perspektive - ein Überblick<sup>1</sup>

### 1. Mecklenburg-Schwerin um die Jahrhundertwende

Im Unterschied zu altindustriellen Gewerbepfandschaften wie Sachsen oder dem Ruhrgebiet setzte die industrielle Revolution in Mecklenburg später ein und gewann deutlich langsamer an Durchsetzungskraft. Trotzdem gab es schon frühzeitig Techniker und Unternehmer, die sich der neuen industriellen Produktion verschrieben. So errichtete der Maschinenbauer Dr. Ernst Alban (1791-1856) 1830 in Klein Wehendorf bei Sanitz eine erste Maschinenbauanstalt mit Dampfkraftantrieb und begründete 1841 die Eisengießerei und Maschinenfabrik in Plau.<sup>2</sup> Die Rostocker Werft Tischbein und Zeltz baute 1850 den ersten eisernen Schraubendampfer Deutschlands. Aber erst mit der Einbeziehung der beiden mecklenburgischen Großherzogtümer in den Norddeutschen Bund 1866/67 sowie in das Deutsche Kaiserreich 1871 und der damit einhergehenden Gewerbefreiheit verbesserten sich die Existenzbedingungen für Fabrikgründungen.

Die Mehrheit der Bevölkerung Mecklenburg-Schwerins<sup>3</sup> lebte auf dem Lande, in Gemeinden mit bis zu 300 Einwohnern. Nur 32,5 Prozent der Bevölkerung wohnte in Städten mit über 5.000 Einwohnern. Rostock als größte Stadt der Region verfügte über 60.793 Einwohner, gefolgt von Schwerin mit 41.628 Einwohnern.<sup>4</sup> Die beiden Mecklenburgs waren Auswanderungsländer, so dass die Bevölkerungszahl nur langsam stieg. Wanderte man bis zum Ende des 19. Jahrhunderts zumeist nach Übersee aus, so dominierten danach deutsche Ballungszentren als Wanderungsziele. Die Stadt mit den meisten mecklenburgischen Einwohnern war damals Hamburg.

Der gewerbliche Wirtschaftssektor war weitgehend auf den örtlichen und regionalen Absatz ausgerichtet. Größter industrieller Betrieb war zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Neptunwerft in Rostock mit ihren über 1.000 Beschäftigten. Vorherrschend war

---

<sup>1</sup> Die Autorin dankt Herrn Dr. Andreas Wagner für Hinweise und Materialien zum Thema.

<sup>2</sup> Zu Leben und Werk Ernst Albans vgl. Peter Maubach, Dr. Ernst Alban: Chronologie eines mecklenburgischen Lebens, Neubrandenburg 1991.

<sup>3</sup> Im Mittelpunkt des Beitrages steht das Land Mecklenburg-Schwerin. Das Großherzogtum Mecklenburg Schwerin bestand bis 1918 aus dem Herzogtum Schwerin, dem Herzogtum Güstrow, dem Rostocker Distrikt, dem Fürstentum Schwerin und der Herrschaft Wismar. Die Einteilung stammt aus dem Jahre 1815. 1934 wurden die beiden Landesteile Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz zum Land Mecklenburg vereinigt. Nach dem Kriegsende ist kurzzeitig die Bezeichnung Mecklenburg-Vorpommern für das um die vorpommerschen Gebiete gewachsene Land eingeführt worden. 1952 wurde das seit 1947 so bezeichnete Land „Mecklenburg“ aufgelöst.

<sup>4</sup> Vgl. Statistisches Handbuch für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, Schwerin 1910, S. 16.

jedoch die klein- und mittelbetriebliche Organisationsform. Die Anlegung und der Ausbau von Industrieunternehmen ist Ende des 19. Jahrhunderts nicht unwesentlich durch die Einrichtung des großherzoglichen sowie städtischen Industriefonds gefördert worden.<sup>5</sup> Doch profitierten davon vor allem die Betriebe in den wenigen größeren und mittleren Städten, wie Rostock, Wismar, Güstrow, Grabow und Schwerin.

Die Konzentration von Produktion und Kapital hielt sich in bescheidenen Grenzen. Monopolisierungstendenzen waren kaum auszumachen. Die Ausnahmen bildeten hier z.B. die Rostocker Werften, die 1890 zur Neptunwerft AG verschmolzen<sup>6</sup> und der Kohlebergbau. Die Einflussnahme von Hamburger und preußischen Unternehmen ist für eine Reihe mecklenburgischer Unternehmen zu verzeichnen, so sind in diesem Zusammenhang z.B. die Sprengstoffwerke Dr. R. Nahnsen & Co. AG in Dömitz, die R. Dollberg Maschinen- und Feldbahnenfabrik in Rostock und die Eisengießerei, Maschinenfabrik und Eisenbahnwagenbau AG Güstrow zu nennen.<sup>7</sup>

1907 betrug der Anteil der in der Industrie Beschäftigten an der Gesamtbevölkerung im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin 10,98 Prozent. Im Vergleich dazu verzeichnete Preußen einen Anteil von 16,51 Prozent und Sachsen einen Anteil von 27,67 Prozent.<sup>8</sup> Die meisten gewerblichen Arbeitskräfte beschäftigten das Baugewerbe, die Nahrungs- und Genussmittelindustrie und das Bekleidungs-gewerbe. Bei der durchschnittlichen Beschäftigtenzahl der Betriebe lag der Industriezweig Bergbau und Schwerindustrie mit 17,9 Beschäftigten pro Betrieb an der Spitze, gefolgt von der chemischen Industrie mit 11,9 Beschäftigten, der Industrie der Steine und Erden mit 10,6 Beschäftigten und dem Baugewerbe mit 6,5 Beschäftigten.<sup>9</sup> Augenmerk verlangt auch das Handelsgewerbe mit 16.010 Beschäftigten. Die meisten industriellen Unternehmen orientierten sich an den Bedürfnissen der einheimischen Landwirtschaft, so z. B. die um 1890 gegründeten neun Zuckerfabriken, die Mühlen, Molkereien, Brenne-rien und die Unternehmen des Landmaschinenbaus.

Einen Sonderfall der gewerblichen Entwicklung Mecklenburgs stellt der Bergbau im Südwesten des Landes dar.<sup>10</sup> In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts etablierten

---

<sup>5</sup> Vgl. Monika Schlombs, Quellen zur industriellen Entwicklung Mecklenburgs von den Anfängen bis zur Zerschlagung des Nationalsozialismus im Mecklenburgischen Landeshauptarchiv, in: Archiv-mitteilungen 6, 1991, S. 275.

<sup>6</sup> Vgl. 140 Jahre Eisenschiffbau in Rostock. Symposium am 31. März 1990 in der Schiffswerft Neptun-Rostock, hrsg. von der Pressestelle, Berlin und Brandenburg 1991.

<sup>7</sup> Vgl. Wolf Karge, Entwicklung der vertikalen und horizontalen Struktur und Organisation der Industrie-, Handels- und Bankbourgeoisie in Mecklenburg-Schwerin 1871-1914, Diss., Rostock 1986.

<sup>8</sup> Vgl. Monika Sonke, Studien zur industriellen Entwicklung des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Vorabend des ersten Weltkriegs, Diss., Rostock 1988, Tab.1.

<sup>9</sup> Vgl. Statistisches Handbuch für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, Schwerin 1910, S. 69 ff.

<sup>10</sup> Vgl. wie auch das Folgende Hanna Haack,; Bergbau in Mecklenburg, in: Agrargeschichte. 25, Rostock 1995, S. 77-84.

sich in der landwirtschaftlich geprägten Region verschiedenste gewerbliche Zweige, deren Existenz maßgeblich an die Gewinnung und Verarbeitung einheimischer Rohstoffe geknüpft war. Neben dem Kohle- und Salzbergbau waren hier u.a. ein Gipswerk und eine Dampfziegelei zu Hause. Der Bergbau konzentrierte sich auf die Zeit zwischen 1850 und 1900; bei der Braunkohle waren die kohlefördernden Schichten bereits nach wenigen Jahrzehnten abgebaut, die Förderbedingungen des Salzes wurden auf Grund der Wasserführung zunehmend unmöglich. Zwar stellt der Bergbau einen etwas kuriosen Sachverhalt in der Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Landes dar, interessant ist aber, dass ehemalige Häusler und Büdner Erfahrungen mit der gewerblichen Produktion machten, dabei sogar modernste Arbeitsmethoden kennenlernten: die Arbeiter des Gipswerkes Lübtheen arbeiteten um 1842 nicht mehr im Tagelohn, sondern im Akkord, wie die wahrscheinlich älteste Dienstordnung gewerblicher Arbeit Mecklenburgs verdeutlicht.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes geriet nach ersten Achtungserfolgen - 1846 wurde zwischen Grabow und Boizenburg das Teilstück der Eisenbahnlinie von Berlin nach Hamburg übergeben und in den folgenden Jahren Schwerin, Wismar und Rostock angeschlossen - ins Stocken. Bis 1870 wurden nur 331 km Eisenbahnstrecke fertiggestellt. Erst zwischen 1880 und 1890 erhöhte sich die Kilometerzahl von 398 auf 1015 km. Auf diesem Niveau ist das Streckennetz dann bis in die 1930er Jahre geblieben.<sup>11</sup>

Vom Ausbau des Eisenbahnnetzes profitierten nicht nur Handel und Verkehr, sondern auch einzelne Unternehmen des produzierenden Bereiches, so z.B. das Wismarer Unternehmen Podeus. Um 1900 stellten die etwa 450 Beschäftigten der Waggonfabrik – ein Teilbetrieb des Gesamtunternehmens – ca. 500 Eisenbahnwaggons her. Der ehemalige Kapitän Heinrich Podeus hatte bis dahin die Entwicklung vom Großkaufmann und Reeder zum größten privaten Unternehmer in der metallverarbeitenden Industrie des Landes geschafft. Dank seiner Fähigkeit, Trends und Chancen seiner Zeit zu erkennen und zu nutzen, war es ihm gelungen, dem Land Mecklenburg bedeutende wirtschaftliche Impulse zu vermitteln. Der Großherzog Friedrich Franz III. würdigte dieses Verdienst mit der Verleihung des Titels „Kommerzienrat“.<sup>12</sup>

Mit den wirtschaftlichen Veränderungen entwickelten sich vor allem in den Städten Elemente einer Arbeiterkultur, auf deren Grundlage sich Gewerkschaften und andere Organisationsformen der Arbeiterbewegung bildeten. Seit den 1890er Jahren traten dann immer mehr industrielle Arbeitergruppen wie die Metallarbeiter in den Vordergrund. Industrielle Unternehmer engagierten sich politisch vorwiegend im kommunalen Bereich, einige auch überregional in der liberalen Partei, wie die Fabrikanten Friedrich Witte, Rudolf Brunnengräber und Wilhelm Scheel. Ansonsten versuchten sie, Anschluss an die herrschenden Eliten zu gewinnen. Zu einer eigenständigen Interessenartikulation kam es erst nach der Jahrhundertwende. 1903 erfolgte die Grün-

---

<sup>11</sup> Vgl. Peter Falow, Schwerin und sein Bahnhof, Schwerin 1999, S. 7ff.

<sup>12</sup> Vgl. Wolf Karge, Heinrich Podeus – ein mecklenburgischer Kapitän, Großkaufmann und Industrieller, in: Wismarer Beiträge, H. 8, 1992, S. 58-62.

derung der Mecklenburgischen Handelskammer<sup>13</sup> und 1907 konstituierte sich der Arbeitgeberverband Rostock-Warnemünde. Mecklenburgische Unternehmer wurden in nationale Vereinigungen einbezogen. Außerdem entstanden im regionalen Rahmen zahlreiche Unternehmervereinigungen.

## 2. Mecklenburg von 1914 bis 1945

Der Erste Weltkrieg hatte für die Wirtschaft des Landes Mecklenburg vor allem negative Auswirkungen. Einberufungen, Exportverbote und Importbeschränkungen, Kaperaktionen und Versenkungen trafen Landwirtschaft, Handel und Handwerk schwer. Einzelne Industriebetriebe profitierten allerdings von Rüstungsaufträgen, wie z.B. die Fokker-Flugzeugwerke in Schwerin, die Sprengstoffwerke in Dömitz und die van Tongelschen Stahlwerke GmbH in Güstrow.<sup>14</sup>

Die Kriegszeit, die nachfolgende Revolution und die Nachkriegskrise bewirkten einschneidende Veränderungen in den gesellschaftlichen Verhältnissen Mecklenburgs. An die Stelle des Ständestaates trat die parlamentarische Demokratie mit einem bis dahin für mecklenburgische Verhältnisse ungeahnten Mitbestimmungsrecht der Bevölkerung. Beachtlich waren auch die arbeitspolitischen Verbesserungen wie der Achtstundentag und das Betriebsratsgesetz von 1920.

Nach der Expansion kriegswichtiger Industriebetriebe führte der Abbau von Überkapazitäten und strukturelle Krisen wie im Schiffbau insbesondere nach 1923 zu einem Rückgang der industriellen Beschäftigten.<sup>15</sup> Die prozentuale Verteilung der Erwerbspersonen auf die einzelnen Wirtschaftsabteilungen veränderte sich gegenüber der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg kaum, wenn auch die absoluten Zahlen leicht stiegen. Die beiden größten Betriebe in Mecklenburg-Schwerin waren 1925 die Neptunwerft und die Waggonfabrik in Wismar, doch wurden beide vom folgenden Konjunkturreinbruch in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht. 1933 beschäftigte nur noch ein Unternehmen in Mecklenburg-Schwerin mehr als 1.000 Arbeitskräfte - die seit 1922 in Rostock-Warnemünde beheimateten Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke. Das Entwicklungswerk verzeichnete bis zum Beginn der 1930er Jahre einen rasanten Aufstieg, der u.a. der Vielseitigkeit und Flexibilität des Unternehmens zuzuschreiben ist. In Warnemünde entstanden Flugzeuge in einer großen Vielfalt, was die Bauart betrifft. Gebaut wurden Post- und Zeitungsflugzeuge, Schul- und Sportflugzeuge, Wasser- und Landflugzeuge.

Ansonsten zeichnete sich im mecklenburgischen Gewerbe eine gewisse Stagnation ab, die wirtschaftlichen Schwierigkeiten vieler Unternehmen wuchsen bereits in den Jah-

---

<sup>13</sup> Vgl. Jahresbericht der Mecklenburgischen Handelskammer zu Rostock, Rostock 1903.

<sup>14</sup> Vgl. Mecklenburg im Kriege, Schwerin 1918, S. 58ff.

<sup>15</sup> So entließen 1921 die Neptunwerft 720 und die Sprengstoffwerke Dömitz 200 Arbeiter; 1922 reduzierte die inzwischen an ein Berliner Unternehmen verkaufte Maschinenfabrik Pödeus ihre Belegschaft um 300 Beschäftigte. Vgl. Wolf Karge, Ernst Münch, Hartmut Schmied, Die Geschichte Mecklenburgs, 3. Aufl., Rostock 2000, S. 151.

ren vor dem Ausbruch der Weltwirtschaftskrise, die dann noch verschärfend wirkte. Einen für die Wirtschaft des Landes weiterhin wichtigen Bereich bildete die Nahrungs- und Genussmittelindustrie, doch auch hier mussten in der Nachkriegszeit Einbußen hingenommen werden. In der Zuckerindustrie z.B. überdauerten nur sechs Fabriken den I. Weltkrieg.<sup>16</sup>

Die wirtschaftlichen Krisenmomente und die explodierenden Arbeitslosenzahlen verschärfen die politische Polarisierung im Lande. In Mecklenburg-Schwerin errang die NSDAP zu den Landesparlamentswahlen 1932 die absolute Mehrheit. Die Demontage der bürgerlich-parlamentarischen Republik begann in Mecklenburg-Schwerin bereits vor 1933!<sup>17</sup>

Von entscheidender Bedeutung für den propagandistischen Erfolg der Nationalsozialisten war die einsetzende wirtschaftliche Wiederbelebung seit 1933. Gerade das seit 1934 vereinigte Mecklenburg - die beiden Freistaaten Mecklenburg Schwerin und Mecklenburg Strelitz wurden zum Land Mecklenburg verschmolzen - profitierte frühzeitig und im großen Umfang vom Programm zur Wiederaufrüstung. Der Aufbau einer umfangreichen Rüstungsindustrie mit dem Schwerpunkt Flugzeugindustrie und der Ausbau der militärischen Infrastruktur führten dazu, dass sich die Zahl der Arbeitslosen stark verminderte und auch andere Industriezweige belebt wurden. Schwerpunkte der Flugzeugindustrie bildeten die Ernst-Heinkel-Werke in Rostock, die Dornier Metallbau GmbH in Wismar, die Arado-Flugzeugwerke GmbH in Warnemünde, die Walter Bachmann-Flugzeugbau KG in Ribnitz sowie weitere Unternehmen und Zweigniederlassungen u.a. in Ludwigslust und Neubrandenburg.<sup>18</sup> Die Neptunwerft konnte vor dem Konkurs gerettet und in die Kriegswirtschaft eingegliedert werden. Völlig neue Rüstungsbetriebe wie die Munitions- und Sprengstoffwerke in Malchow (1938) und die Mecklenburgische Metallwaren-Fabrik (Memefa) in Waren sind in kurzer Zeit auf- und ausgebaut worden. Allerdings kam es mit der Verkündung des Vierjahresplans 1936 zu einer Benachteiligung weniger kriegswichtiger Unternehmen, deren Entwicklung stagnierte. Ihnen wurden Ressourcen und Arbeitskräfte entzogen. Das betraf Teile der Konsumgüterproduktion wie z. B. Nahrungs- und Genussmittelindustrie und Bekleidungs- und Möbelindustrie.

Die wirtschaftliche Konjunktur schlug sich in einem bisher nicht gekannten Bevölkerungswachstum nieder; vor allem die Städte konnten überdurchschnittliche Wanderungsgewinne registrieren. Von 1933 bis 1939 wuchs die Wohnbevölkerung um 95.465 Einwohner auf insgesamt 900.413. Neben einem Geburtenüberschuss war da-

---

<sup>16</sup> Vgl. Karl Büchner, Wirtschaftsgeographie von Mecklenburg-Schwerin, Langensalza 1936, S. 59f.

<sup>17</sup> Zur Geschichte der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten vgl. Beate Behrens, Mit Hitler zur Macht. Der Aufstieg des Nationalsozialismus in Mecklenburg und Lübeck 1922 bis 1933, Rostock 1999.

<sup>18</sup> Vgl. Kathrin Möller, Von Fokker bis Heinkel - die mecklenburgische Flugzeugindustrie von ihren Anfängen bis 1945, in: Ein Jahrtausend Mecklenburg und Vorpommern, Rostock 1995, S. 320 - 324.

für der Wanderungsgewinn von 53.716 Personen verantwortlich.<sup>19</sup> Der Ausbau der Rüstungsindustrie und die damit einhergehende große Arbeitskräftenachfrage machten Mecklenburg zu einem Einwanderungsland, kamen doch die für die Flugzeugindustrie so dringend gesuchten Facharbeiter z.B. aus Hamburg, Sachsen oder dem Rheinland; Regionen also, die für viele Mecklenburger bis dahin traditionelle Migrationsziele waren.<sup>20</sup> Diese „Industrialisierung der Provinz“ veränderte die Zusammensetzung der Arbeiterschaft in den Städten nachhaltig. Der Anteil gelernter Arbeiter stieg an. In diesen mit modernster Technik und Produktionstechnologien ausgestatteten Rüstungsbetrieben herrschten andere Arbeitsbedingungen. Dazu gehörten aber auch neue Methoden der Leistungssteigerung, von differenzierten Formen der Arbeitszeitmessung und -kontrolle bis zu sozialpolitischen Anreizen. Die nationalsozialistische „Ordnung der Arbeit“ prägte die Wahrnehmungen und Erfahrungen von Arbeitskräften auch über diese großen Rüstungsbetriebe hinaus, ja bis in den agrarischen Bereich hinein. Nach Jahren der Instabilität und Not fanden die Bedürfnisse nach Sicherheit und sozialer Verbesserung neue Anreize. Und trotz Morgenappell und Überwachung war daher der sichere Arbeitsplatz das wichtigste Kriterium für eine weitgehend positive Beurteilung des Nationalsozialismus durch die Mecklenburger. Einem gezielten Widerstand gegen das herrschende Regime stand neben diesen Erfahrungen auch das Erleben von Formen der sozialen Privilegierung und - ganz wesentlich - die Zerstörung der Arbeiterorganisationen entgegen. Kollektive Verständigung und gemeinsames Handeln waren deutlich erschwert.

Der Zweite Weltkrieg verschärfte durch die Einberufungen den Mangel an Arbeitskräften, dem man mit einem ständig wachsenden Einsatz von Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und anderen ausländischen Arbeitskräften zu begegnen versuchte. In verschiedenen Rüstungsunternehmen oder bei kriegswichtigen Baumaßnahmen wurden KZ-Häftlinge unter katastrophalen Arbeits- und Lebensbedingungen eingesetzt, so z. B. in den Heinkel-Werken Barth, in den Mechanischen Werkstätten in Neubrandenburg, in den Munitionswerken Malchow, im Versuchsserienwerk in Peenemünde oder bei Baumaßnahmen auf der Luftwaffenerprobungsstelle Rechlin.

Für die in Mecklenburg verbleibenden deutschen Arbeitskräfte verschlechterten sich die Arbeits- und Lebensbedingungen. Die ständige Bedrohung durch Luftangriffe, der eskalierende NS-Terror und die steigenden Belastungen auf der Arbeit verstärkten sich mit der Dauer des Krieges. Erst in den letzten Kriegswochen wurde auch Mecklenburg von Kampfhandlungen überzogen. Sowjetische und amerikanische Truppen besetzten Mecklenburg bis zum 3. Mai 1945.<sup>21</sup> Seit dem 2. Juli 1945 gehörte Mecklenburg-Vorpommern insgesamt zur sowjetischen Besatzungszone.

---

<sup>19</sup> Vgl. L. Kahn, Die Entwicklung der mecklenburgischen Gemeinden im Zeitraum 1933/1939 (Diss.), Rostock 1945, S. 14.

<sup>20</sup> Am Beispiel der Rostocker Heinkelwerke vgl. Heinkelwerkzeitung, Nr. 5, August 1938, S. 190.

<sup>21</sup> Vgl. Joachim Schultz-Naumann, Mecklenburg 1945, Frankfurt/M und Berlin 1991.

### 3. Mecklenburg-Vorpommern in der Nachkriegszeit

Die gesellschaftliche Transformation in Ostdeutschland zu einer Gesellschaft sowjetischen Typs wirkte sich seit 1948 verstärkt auch auf die Arbeitswelt aus. Doch in der unmittelbaren Nachkriegszeit stand zunächst die grundsätzliche Frage nach dem Überleben im Vordergrund. Betriebsbelegschaften wurden zu Notgemeinschaften, die das Überleben in der Nachkriegsgesellschaft kollektiv organisierten. Die vollständige Demontage der Rüstungswerke führte zu außerordentlichen Arbeitsplatzverlusten, aber auch zahllose andere Betriebe und Produktionsanlagen wurden demontiert. Der Wiederaufbau geschah buchstäblich aus dem Nichts. Einige Großunternehmen wurden zu Betrieben der Sowjetischen Aktiengesellschaft (SAG), wie die Neptunwerft und das Fliesenwerk Boizenburg.

Anfänglich sahen führende Vertreter der Landesregierung die wirtschaftliche Zukunft des Landes in der Landwirtschaft und im Klein- und Mittelgewerbe,<sup>22</sup> doch die veränderte Deutschlandpolitik der Sowjetunion, insbesondere ihre Reparationsforderungen und wirtschaftspolitische Vorstellungen der SED, führten zu Großindustrieprojekten. Die primäre Ausrichtung des Schiffbaus auf die Reparationsleistungen begann mit der Verabschiedung des Geheimbefehls der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) Nr. 0126 vom 3. Juni 1946 und dauert offiziell bis Ende 1953 an. Einbezogen wurden die Werften in Rostock, Warnemünde, Wismar, Stralsund, Peenemünde, Ribnitz und Boizenburg, wobei es sich bei einigen Betrieben um Neugründungen der Nachkriegszeit handelte. Der Zweijahrplan 1949/50 erklärte den Aufbau einer leistungsfähigen Werftindustrie und einer Fischereiflotte zu einer zentralen Aufgabe. Die Ostseewerften wurden bis 1953 zu einem Schwerpunkt der Investitionstätigkeit der DDR.<sup>23</sup> Mit dem Aus- und Neubau von Schiffswerften und der Zulieferindustrie im Landesinnern steigerte sich die Zahl der industriellen Erwerbstätigen enorm. 1950 verfügten allein die vier größten Werften über 26.450 Beschäftigte.<sup>24</sup> In diesen industriellen Großbetrieben fanden sich überwiegend neue Belegschaften zusammen, darunter waren auch Teile der alten Belegschaften aus den Rüstungsbetrieben. Der Zustrom an Flüchtlingen und Vertriebenen, die hohe Mobilität in der Nachkriegszeit, Entnazifizierung und Enteignungen sowie neue wirtschaftspolitische Entscheidungen führten zu umfangreichen sozialstrukturellen Veränderungen und zu einer beschleunigten Zersetzung traditioneller Handlungs- und Orientierungsmuster. Die neuen politischen Verhältnisse nach dem 8. Mai 1945 führten zunächst zu einer Verbesserung der arbeitsrechtlichen Stellung der Arbeiter (48-Stundenwoche, lohnpolitische Gleichstellung der Geschlechter) und zu einer Demokratisierung der innerbetrieblichen Verhältnisse, die über den Rahmen der Weimarer Republik hinausging. Die gebildeten Betriebsräte nahmen nicht nur die Interessenvertretung der Beleg-

---

<sup>22</sup> Vgl. Mecklenburgisches Landeshauptarchiv Schwerin, Ministerium für Wirtschaft, Nr. 348.

<sup>23</sup> Zur Geschichte der Werften an der Ostseeküste vgl. Dietrich Strobel und Günter Dame, Schiffbau zwischen Elbe und Oder, Herford 1993.

<sup>24</sup> Vgl. Eberhardt Voss, Die Wirtschaft Mecklenburgs im Zweijahrplan, in: Jahrbuch für Regionalgeschichte, 1982, S. 58. Zum Auf- und Ausbau der Werften und der sozialen Lage der Beschäftigten vgl. auch Kathrin Möller, Wunder an der Warnow, Bremen 1998.

schaft wahr, sondern übernahmen zugleich Verantwortung für ökonomische Entscheidungen und verfügten über Mitspracherechte in allen betrieblichen Fragen. Im November 1948 wurden sie dann endgültig durch die Betriebsgewerkschaftsleitung ersetzt.

Mit dem „Gesetz über die weitere Demokratisierung des Aufbaus und der Arbeitsweise der staatlichen Organe im Land Mecklenburg“ wurde 1952 die Auflösung des Landtages von Mecklenburg und die Bildung der Bezirke Rostock, Schwerin und Neubrandenburg beschlossen. Mecklenburg als Verwaltungseinheit gab es nun nicht mehr. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte Mecklenburg einen politischen Wandel erfahren, der auch die wirtschaftliche Entwicklung beeinflusste. Gedacht sei insbesondere an die starke Ausprägung der maritimen Industrie und die Auflösung der klein- und mittelbäuerliche Strukturen in der Landwirtschaft. Diese Veränderungen mit ihren Auswirkungen auf den Alltag der Mecklenburger und Vorpommern zu untersuchen, bleibt eine Forschungsaufgabe.

## **Klaus-J. Lorenzen-Schmidt**

### **Zur Industriegeschichte Schleswig-Holsteins 1830-1945**

#### **Einführung**

Der zeitliche Rahmen, der durch den Titel dieses Beitrages umrissen wird, begründet sich durch teils ökonomische, teils politische Zäsuren. 1827 wurde mit der Eisengießerei Carlshütte in Büdelsdorf bei Rendsburg der erste großgewerbliche Betrieb neuen Stils in Gang gesetzt; 1945 endete die nur durch den alliierten Bombenhagel behinderte Kriegshochkonjunktur der schleswig-holsteinischen Industrie. Es folgte nach Krise und Demontage ein auch für das nördlichste Bundesland Nachkriegs-Westdeutschlands einmaliger Aufschwung im Rahmen des „Wirtschaftswunders“. Der Gesamtzeitraum lässt sich periodisieren:

#### Frühindustrialisierung

zwischen 1827 und 1867/71, beginnend mit der Inbetriebnahme der Carlshütte und endend mit der Annexion der Herzogtümer Schleswig und Holstein durch Preußen bzw. die Gründung des kleindeutschen Reiches;

#### Hochindustrialisierung

zwischen 1871 und 1914/1918 mit einem starken Aufschwung der industriellen Produktion in vielen kleineren und größeren Orten der Provinz;

#### Krisenperiode

zwischen 1919 und 1935 mit starken Schwankungen der industriellen Produktion, der Weltwirtschaftskrise und Massenarbeitslosigkeit bis in die Ära des Nationalsozialismus hinein;

#### Stabilisierung und Rüstungsboom

zwischen 1935 und 1945 - in der Provinz nicht anders als in den anderen Teilen des „III. Reiches“.

In dieser Zeit ereignete sich ein relativ starker Wandel der Erwerbsstruktur, insbesondere zwischen 1867 und 1907, der Schleswig-Holstein von einem in seiner Wirtschaftsstruktur agrarisch zu einem gewerblich geprägten Land machte. Während 1867 50 Prozent aller Erwerbstätigen in der Landwirtschaft, 23 Prozent im produzierenden Gewerbe und 7 Prozent in Handel und Verkehr tätig waren, betrug die Relationen 1907 29 Prozent zu 33 Prozent zu 13 Prozent; bei dieser Verteilung sollte es bis 1939 bleiben.

#### **Frühindustrialisierung**

Ausgangspunkt der Entwicklung war in sozialgeschichtlicher Hinsicht ein starkes Bevölkerungswachstum, das in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts deutlich spürbar wird. 1803 hatten die Herzogtümer ca. 600.000 Einwohner, 1847 ca. 900.000, 1860 ca. 1.000.000 und 1890 ca. 1.200.000. Diese Entwicklung erzeugte beträchtlichen Druck

auf die Ressourcen, die in Zeiten der Dominanz agrarischer Strukturen nur äußerst begrenzt erweiterbar (erschließbar) waren. Die Schere zwischen reichen Produktionsmittelinhabern in der Landwirtschaft und verarmten Lohnarbeiterschichten vergrößerte sich, wobei es deutliche regionale Unterschiede gab.

Noch in der Zeit der agrarischen Depression 1819-1829 liefen die Bemühungen um den Aufbau einer landeseigenen Schlüsselindustrie, der Eisenindustrie an. Zwar reichen die Anfänge der Eisengießerei hierzulande bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts zurück (de Causeped in Altona); doch kann erst die Gründung der Carlshütte in Büdelsdorf bei Rendsburg 1827 als Beginn der Frühindustrialisierung in den Herzogtümern bezeichnet werden. Innerhalb von wenigen Jahren gelang der Auf- und Ausbau des Unternehmens dank staatlicher Förderung. Es wurde in den folgenden Jahren zum Musterbetrieb und Vorbild in Schleswig und Holstein. Insgesamt können Eisengießerei, Maschinen- und Apparatebau als wichtigste Zweige der gewerblichen Entwicklung auf dem Weg zur Industrialisierung bezeichnet werden. Die Zahl der Betriebe stieg von 1838: 9 über 1857: 45 auf 1867: 92, wobei Holstein hier voranging und Schleswig mit gewisser zeitlicher Verzögerung folgte. Dennoch blieb Holstein mit den Werken Carlshütte und Schwefel & Howaldt in Kiel führend. Auch nach der Trennung vom dänischen Zollgebiet 1863/64 hielt der positive Wachstumstrend an, vor allem in Südholstein, das sich schnell auf den südlichen Wirtschaftsraum (Hamburg, Hannover, Preußen) umorientierte. Dabei war die eisenverarbeitende Industrie - anders als es die Vorhersagen in den 1820er Jahren hoffen gemacht hatten - vollständig von Rohstoffimporten abhängig: sowohl Eisenerz wie Kohle mussten eingeführt werden, nachdem sich bei der Carlshütte gezeigt hatte, dass Raseneisenerz und Torf nicht den Anforderungen entsprachen. Damit stellte sich auch die Standortfrage in verschärfter Form. Wasseranbindung war für den Transport der Massengüter einfach notwendig, bis die Eisenbahn die Funktion der Lastschiffe teilweise ersetzen konnte. Deshalb finden sich Gründungen mit Vorliebe an schiffbaren Gewässern oder an den Eisenbahnlinien, wobei Kreuzungspunkte (Altona, Elmshorn, Rendsburg, Husum, Flensburg oder Kiel) besondere Attraktivität aufwiesen. Die Produktion der eisenverarbeitenden Industrien umfasste fünf Bereiche: Haushaltswaren, Hausbaumaterialien, Gewerbegeräte, Landwirtschaftsgeräte und Infrastrukturgüter wie Eisenbahnzubehör, das bis auf die in England produzierten Lokomotiven und Schienen fast ausschließlich im Lande selbst fabriziert wurde. Auch im Gaswerkbau waren die heimischen Gießereien und Apparatebauanstalten voll konkurrenzfähig. Ein weitgespanntes Netz von Kommissionslagern und damit auch Kunden ist kennzeichnend für die Absatzstruktur dieser Industrien. Die Carlshütte hatte in den 1850er Jahren 100 solcher Dependancen im gesamten Gebiet der Herzogtümer; die Gießerei von N. Jepsens Sohn in Flensburg verfügte 1858 über Lager in Schleswig und Kappeln und 396 Kunden mit einem Löwenanteil in Flensburg selbst, aber doch zu über 30 Prozent außerhalb im ganzen Herzogtum Schleswig.

Kann die Metallindustrie als Indikator für die gesamte Frühindustrialisierung gelten, so ist sie doch keineswegs die einzige Branche, in der die Entwicklung zur großgewerblichen Anlage vollzogen wurde. 1845 stellte die Metallindustrie mit durchschnittlich 18 Beschäftigten pro Betrieb mit Abstand die größten Anlagen, war an Zahl (55) aber hinter anderen Zweigen zurück. Die meisten Beschäftigten finden sich in den

506 Betrieben der Textil- und Lederindustrie.

Die Textilindustrie hatte sich bereits in den 1820er Jahren aus den manufakturrellen Bedingungen befreit; Schrittmacherdienste leisteten hier die Unternehmungen der Gebrüder Renck in Neumünster, die auf eine lange Tuchmachertradition im Orte zurückblicken konnten. Textilindustrie gab es auch in Elmshorn, wo 1844 eine „Mechanische Weberei und Stouts-Fabrik“ gegründet wurde. Von der Verteilung her fast wichtiger waren aber die Unternehmen, die sich aus den kleinen handwerklichen Gerbereien zu Großgerbereien entwickelten. Schwerpunkte dieser Entwicklung waren Neumünster und Elmshorn. Einige Bedeutung erreichten Anlagen, die nie den Rang von großgewerblichen Unternehmen gewannen, die aber für die neue Zeit durchaus typisch waren: Ziegeleien. Wo sich in den Herzogtümern Lager toniger Geschiebe oder Sedimente fanden, wurden unter Vorzeichen des neuen Bauens Ziegel gebrannt: an der Nordostküste des Herzogtums Schleswig und in den Marschen von Husum bis Haseldorf. Bekannt waren die Ziegeleien auf dem Sundewitt, die zumeist bereits im 18. Jahrhundert gelbe Ziegel brannten. In den 1850er Jahren hatten die 6 Ziegeleien im Kirchspiel Ensted (südlich Apenrades) einen jährlichen Ausstoß von 1,2 bis 1,6 Mio. Ziegeln, daneben bis zu 100.000 Drainageröhren und um 3.000 To. Kalk.

Insgesamt stellt sich 1865 die Rangfolge in der Bedeutung der industriellen Orte in den Herzogtümern (gemessen an der Zahl der unterschiedlich großen Anlagen) wie folgt dar: 1. Kiel (403), 2. Flensburg (365), 3. Itzehoe (295), 4. Neumünster (280), 5. Elmshorn (252) und 6. Heide (242). Apenrade, Kappeln, Gottorf, Hadersleben, Sonderburg, Tondern, Rendsburg, Ottensen und Uetersen wiesen je zwischen 100 und 200 Firmen auf.

Die Entfaltung dieser frühindustriellen Produktion, mit der die Herzogtümer zwar im Rahmen des dänischen Gesamtstaates an der Spitze standen, aber im mitteleuropäischen und erst recht englischen Vergleich doch als spät und schwach industrialisiert gelten müssen, war nicht nur auf die Kräfte der Nachfrage und die Ingeniosität der Fabrikgründer zurückzuführen, sondern auch auf das liberale Staatsregiment und vorhandenes Investitionskapital. Von Seiten der Regierung der Herzogtümer wurden der Anlage neuer 'Etablissements' keine Hemmnisse in den Weg gestellt - im Gegenteil: man kann von einer Förderung sprechen. Nützlich erwies sich in diesem Zusammenhang unter anderem die Zollreform von 1838, die im Landesinnern ein einheitliches Zollgebiet schuf und es ermöglichte, das Instrument des Zolls zu Schutzzwecken für die einheimische Produktion einzusetzen. Altona, das bis 1853 als Zollausland galt, verdankt dieser Sonderstellung einen besonderen Industrialisierungsschub. Nach dem Fortfall des Privilegs verlagerte sich die Entwicklung schlagartig in das benachbarte Ottensen, das billige Gewerbeflächen anzubieten vermochte.

Das Investitionskapital für Industrieanlagen kam nicht vom Handwerk. Überwiegend sind die Gründungsunternehmer in diesem Bereich Kaufleute oder Techniker, die von Kaufleuten unterstützt wurden. Unter den größeren Firmen dominierte die Gesellschaft mit stillen Teilhabern; Aktiengesellschaften gab es erst spät - die erste dürfte die Ratzeburger Actien-Brauerei von 1863 gewesen sein. Die Finanzierung scheint im wesentlichen über angehäuften Handelskapital erfolgt zu sein, soweit nicht Ersparnisse bzw. Familienvermögen eingesetzt wurden. Spürbarer Kapitalmangel war allerdings

noch in der Phase der Hochindustrialisierung ein hierzulande immer wieder beklagter Umstand.

Schon in dieser Phase spiegelt die Binnenmigration vor allem die unterschiedlichen Entwicklungen des Arbeitsmarktes wider. Industriezonen mit ihren arbeitskraftintensiven Betrieben, ihren Verkehrsmitteln (Bahn und Post) und anderen infrastrukturellen Einrichtungen, aber auch Garnisonen zogen Arbeitskräfte an. Im Gegensatz zur stark saisonal geprägten Landarbeit gab es hier ganzjährige Arbeit und infolgedessen auch ganzjährigen Lohn. Dafür - und für die Hoffnung auf das Vorwärtskommen außerhalb der noch stark traditionellen ländlichen Gesellschaft - wurden Verschlechterungen von Arbeits- und Lohnsituationen in Kauf genommen.

### **Hochindustrialisierung**

Die Phase des Kaiserreichs war in der Provinz Schleswig-Holstein die Zeit der Hochindustrialisierung, denn jetzt konnten die Ansätze der Frühindustrialisierung voll greifen. Vor allem in den Bereichen Textil (Standorte: Neumünster, Altona, Ottensen, Elmshorn, Itzehoe und Preetz), Steine und Erden (neben einer Reihe von Ziegeleien besonders die Zementindustrie in Lägerdorf und Itzehoe), Eisen und Metall/Maschinen (Standorte vor allem in den Orten an Wasserwegen - daher auch der Durchbruch des Eisenschiffbaus), Leder (Flensburg, Schleswig, Neumünster, Wilster, Elmshorn und Altona) sowie Nahrungs- und Genussmittel (Großmühlen in Altona, Elmshorn und Neumühlen/Kiel, Brauereien in Flensburg, Kiel, Wandsbek und Altona, Brennereien in Flensburg, Großschlachtereien in Kiel, Lübeck und Elmshorn) wurden zahlreiche Unternehmen gegründet. Oftmals geschah das über den Weg der Aktienaussage, denn große Anlagen benötigten ganz erhebliche Investitionskosten. So lag 1895 die Kapitalausstattung der „Alsenschen Portland-Cement-Fabriken“ in Itzehoe und Lägerdorf bei 6 Millionen M, der „Schiff- und Maschinenbau AG Germania“ in Gaarden/Kiel bei 5,5 Millionen M und der „Baltischen Mühlengesellschaft“ in Neumühlen/Kiel bei 3 Millionen M. Das Gesamtkapital der Industrie-Aktiengesellschaften in der Provinz betrug zu diesem Zeitpunkt 62,7 Mio. M. Der Einsatz der Dampfmaschine, der bis 1870 eher zurückhaltend erfolgt war, wurde nun allgemein: 1907 hatte sich die PS-Zahl der industriell eingesetzten Kraftmaschinen gegen 1865 um das Vierzigfache erhöht.

Die bedeutendsten Industriestandorte dieser Phase im Lande waren: Flensburg, Kiel, Neumünster, Elmshorn, Altona, Ottensen, Wandsbek und - spät, aber dann beachtlich entwickelt - Lübeck. In Flensburg war es die Eisenindustrie mit dem Großunternehmen der 'Flensburger Schiffbau-Gesellschaft', die zwischen 1874 und 1914 342 eiserne Schiffe mit 850.000 BRT bauten und damit eine der meistbeschäftigten Werften Preußens war. Daneben gab es eine Reihe anderer Fabriken: 1908 etwa 300, die 44 Prozent der Erwerbsbevölkerung Arbeitsplätze boten. In Kiel traf sich die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung mit der administrativen Entscheidung, die Stadt zum Reichskriegshafen auszubauen. Davon profitierte hauptsächlich die Schiffbauindustrie. Da gute natürliche Gegebenheiten durch das Fahrwasser der Förde vorhanden waren, wurden mehrere neue Werften gegründet: 1865 die von Howaldt, die nach einer Verlagerung von Ellerbek nach Dietrichsdorf und dem Übergang an die Turbinenfabrik Brown & Boveri 1914 etwa 3.000 Arbeiter beschäftigte; ebenfalls 1865 die

Norddeutsche Werft, die - 1895 von der Fa. Friedrich Krupp übernommen - als Germania-Werft bekannt wurde und 1914 fast 7.500 Arbeiter beschäftigte; schließlich die Kaiserliche Werft als Betrieb der Kaiserlichen Marine mit ca. 14.000 Arbeitern und Angestellten im Jahr 1914. Auch der Holzschiffbau wurde auf kleinen Werften fortgesetzt. Die Zulieferindustrie war ganz am Bedarf der Großwerften ausgerichtet. Damit war die industrielle Struktur der Stadt nahezu völlig am Reichsmarinebedarf orientiert. Neumünster war gekennzeichnet durch Textil- und Lederindustrie. 1890 gab es hier 21 Tuchfabriken, eine Baumwollfabrik und zwei Wirkwarenfabriken mit zusammen fast 1.400 Arbeitern. Die Lederfabrikation wurde 1900 in 12 Fabriken mit einer Gesamtbelegschaft von 760 Arbeitern betrieben; allerdings verkleinerte sich die Zahl der Fabriken bis 1914 auf 6, dafür nahmen die Beschäftigtenzahlen auf insgesamt 2.210 zu. Eine Eisengießerei hatte 1890 125 Arbeiter; vier Papierfabriken arbeiteten hier. Die Städte und Flecken im Unterelbegebiet (Elmshorn und Uetersen wurden 1870 mit Stadtrecht versehen) hatten einen eher gemischten Industriebesatz; es fehlten hier allerdings die großen Anlagen. In Elmshorn waren Leder- (1900: 10 Fabriken) und Lebensmittelindustrie vorherrschend. Einen echten Industrieschwerpunkt hingegen bildeten Altona und Ottensen, letzteres 1889 eingemeindet. Altonas Industrieentwicklung hatte 1853 durch die Aufhebung der Zollprivilegien für seine gewerblichen Produkte einen schweren Knick bekommen. In Ottensen hingegen erblühte die Industrie: zwei große Glashütten, zahlreiche Tabak- und Zigarrenfabriken bildeten den Grundstock, zu dem bald Gießereien und Maschinenfabriken kamen. Bei der Maschinenfabrik von Menck & Hambrock stieg die Zahl der Beschäftigten von 1901 bis 1913 um 725 auf 1.029. Wandsbek wies 1906 vier Lederfabriken, zwei Lackfabriken, je eine Gießerei und Maschinenbauanstalt, zwei Brauereien, eine Brennerei und diverse kleine Fabriken auf. In Lübeck - in seiner gesamten Wirtschaftsentwicklung eher zurückgeblieben - fand ein industrieller Durchbruch erst spät statt: erst nach Beginn der 1880er Jahre wurden wesentliche Firmen gegründet. Dazu gehörten die Schiffswerft Henry Koch (1882 gegründet), die Blechverpackungs- und Blechbearbeitungsmaschinenfabrik von Fr. Ewers & Co (1884) und die Maschinenbaufabrik von Dräger & Gerling (1889). Der Schritt zur Großindustrie wurde erst um 1900 vollzogen. 1905 kam es zur Gründung des Hochofenwerkes Lübeck, das 1907 seinen Betrieb in Herrenwyk mit 591 Arbeitern aufnahm. Die Dräger-Werke für Bierdruckapparate und Armaturen entstanden aus kleinen Anfängen; sie beschäftigten 1913 erst 259 hochqualifizierte Facharbeiter.

Die relativ rasche Entwicklung der schleswig-holsteinischen Industrie hat das Erscheinungsbild des Landes sichtbar nur punktuell verändert. Kennzeichnend für den Eintritt in das Industriezeitalter waren mittelständische Unternehmen, die vielfach auch in kleineren Orten ansässig waren und sich während der Hochindustrialisierung noch gut halten konnten.

Die Binnenmigration verstärkte sich in der Zeit der Hochindustrialisierung. Dies ist vor allem im Prozess der Urbanisierung zu beobachten. So verdoppelten Altona und Wandsbek ihre Bevölkerung zwischen 1860 und 1880, Elmshorn und Neumünster ihre zwischen 1860 und 1890; herausragend ist Kiel, das seine Bevölkerung zwischen 1860 und 1880 verdoppelt, bis 1890 verdreifacht, bis 1900 versechsfacht und bis 1910 verzwölffacht (u.a. durch Eingemeindungsgewinne ebenfalls stark angewachsener

Umlandgemeinden). Die Folgen in den Städten sind deutlich: Die Verslummung der Altstädte als der Arbeiterwohngegenden machte sich überall bemerkbar. Arbeiterbauvereine (zunächst bürgerlicher Provenienz) seit 1878 steuerten dagegen, indem sie gesunden Wohnraum schaffen wollten. Aber erst der Schock, der durch die Cholera-Epidemie in Hamburg 1893 ausgelöst wurde, sorgte weithin für neue Konzepte des Arbeiterwohnbaus.

Dennoch blieb während der ganzen Kaiserzeit die Auswanderung aus Schleswig-Holstein recht hoch; sie erreichte in den beiden Jahren 1881 und 1882 ihre relativen Höhepunkte mit jährlichen Abwanderungszahlen von über 1 Prozent der Gesamtbevölkerung (v.a. aus Schleswig und Dithmarschen). Dies ist ein Indikator dafür, dass - gemessen an den Bedürfnissen - die Industrialisierung der Provinz zu langsam voranschritt.

### **Krisenperiode**

Das industrielle Wachstum der Kaiserzeit hatte sich vor allem auf erhebliche Zuwächse im Bereich des Stahl-, Maschinen- und Fahrzeugbaus, in dem die Werften und die angeschlossenen Zulieferbetriebe überproportional zunahm, gegründet. Die industrielle Struktur der Provinz stellte sich damit als unbalanciert dar, denn die starke Ausrichtung auf die Rüstungsindustrie (Kriegsschiffbau, Lederfabrikation) musste gefährlich werden, sobald eine Hochrüstungspolitik wie im Kaiserreich nicht mehr betrieben werden konnte. Zukunftsindustrien (Chemie, Elektrotechnik) fehlten weitestgehend.

Der Ausgang des Ersten Weltkrieges traf die Provinz somit erheblich. Sie konnte zwar für sich in Anspruch nehmen, der Ausgangspunkt der Novemberrevolution gewesen zu sein, doch was war das angesichts des Verlustes von Tausenden von Arbeitsplätzen wert? Nicht nur die Industrie wurde hart getroffen, auch das Handwerk, der Dienstleistungsbereich und die Landwirtschaft. Für den nördlichen Teil der Provinz kam 1920 die Abtretung von drei Städten, nahezu drei Landkreisen und damit dem Hinterland Flensburgs erschwerend hinzu.

Wesentliche neue großgewerbliche Betriebe entstanden nach der Währungsreform 1923 während der Konsolidierungs- und Aufschwungphase der Wirtschaft 1924-1929 in Schleswig-Holstein nicht, wenn man einmal von der Anlage der Seegrenzschlachthöfe in Lübeck und Flensburg absieht. Eine weitere Ausnahme stellt der Aufbau der Erdölförderung in Hemmingstedt (Dithmarschen) dar, der ab 1919 von der Deutschen Petroleum AG in Angriff genommen wurde. Der hier abgebaute Ölschiefer und das erbohrte Öl boten bis 1925 bis zu 600 Menschen Arbeit. Nach der Fusion mit der Deutschen Erdöl-AG (DEA) wurde das Werk im April 1926 wegen mangelnder Rentabilität stillgelegt. Immerhin konnten die anderen bestehenden Betriebe ihre Produktion fortsetzen und zum größten Teil auch erweitern, was erhebliche Investitionen voraussetzte.

So verdoppelte etwa das Lübecker Hochofenwerk in Herrenwyk seine Produktion zwischen 1924 und 1929 auf 220.000 t Roheisen. Die Bemühungen um Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte verschafften den Werften in Kiel, Lübeck und Flensburg erhebliche Aufträge schon zu Beginn der 1920er Jahre. Die Zunahme der Beschäftig-

ten auf den drei Lübecker Werften (Flenderwerft, Travewerk-Werft und Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft) wurde aber ebenso wie die Produktion auf den vier großen Kieler Werften (Deutsche Werft AG - ehemals Kaiserliche Werft -, Germaniawerft, Howaldtswerke und Stocks & Kolbe) und bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft 1925 von einem Einbruch der Auftragslage kurzfristig unterbrochen, der jedoch wieder aufgefangen werden konnte. Die Erfahrung der unmittelbaren Kriegsfolgezeit führte bei den Werften zu einer gewissen Diversifizierung der Produktion, indem nun auch Motoren-, Lokomotiv- und Waggonbau in die Programme aufgenommen wurden. Im Bereich der Werftzulieferung stiegen einzelne Firmen von der reinen Ausrichtung auf Schiffselektrik auf die neue Technik der Melde- und Telefonanlagen um. Dass die Werften sich nach dem krisenhaften Einbruch 1925/26 wieder erholen konnten, zeigt das Beispiel der Howaldtswerke, die 1926 in Liquidation gingen, aber als Howaldtswerke AG weitergeführt werden konnten und 1928 immerhin 1.800 Arbeitskräfte beschäftigten. Die kleinen Werften an der Westküste und an den Nebenflüssen der Elbe nahmen an dem Neubauboom teil, zum Teil fristeten sie ihr Dasein durch Abwrackarbeiten.

Auch andere Industriezweige verzeichneten erfreuliche Resultate, was zu vergrößerten Belegschaften und Investitionen führte. Das galt zum Beispiel für die beiden Itzehoeer Netzfabriken (Mechanische Netzfabrik und Weberei sowie Hochseenetzwerke) ebenso wie für den größten Landmaschinenhersteller der Provinz, die Fa. Claus Meiforth & Söhne und den 1925 von St.Margarethen nach Itzehoe umgesiedelten Pumpenbetrieb von Siemens & Hinsch. In Glückstadt baute die Papierfabrik von Temming ab 1925 stark aus.

Die einstigen Sprengstoffwerke in Krümmel und Düneberg (Geesthacht) waren durch Kriegsverlust und Abrüstung schwer getroffen, doch erholten sie sich ab Mitte der 1920er Jahre leicht. Immerhin hatten sie eine negative Beschäftigungsbilanz. So wurden in Krümmel 1925 60 Arbeiter neu eingestellt, aber bis 1927 160 entlassen; Düneberg entließ 1923 bis 1927 fast 900 Arbeiter und stellte erst 1928 wieder knapp 200 ein.

Die Lederindustrie mit ihren Schwerpunkten in Neumünster (9 Fabriken mit 1924 4.580 Beschäftigten, also 45,3 Prozent aller Neumünsteraner Beschäftigten) und Elmshorn (8 Fabriken mit 1927 881 Beschäftigten) musste ebenfalls erhebliche Einbußen hinnehmen, konnte sich aber nach 1925 zunächst deutlich stabilisieren. Dasselbe gilt für die Textilindustrie, deren Schwerpunkt ebenfalls in Neumünster lag.

Die positive Entwicklung wurde abrupt durch die Weltwirtschaftskrise vom 29. Oktober 1929 an beendet. In der Industrie machte sich die Krise sofort bemerkbar. Im wesentlichen reagierten die Großbetriebe mit Massenentlassungen auf den dramatischen Auftragsrückgang. In vielen Fällen kam es zum Konkurs. So hatten die Howaldtswerke in Kiel 1928 etwa 1.800 Beschäftigte; im Dezember 1930 waren es nur noch 300. Die Werft von Stocks & Kolbe wurde 1930 stillgelegt. Die Lübecker Flenderwerke konnten bis 1932 nur 200 Arbeiter ihrer einst großen Belegschaft halten; die Werft von Henry Koch musste 1933 ihre Pforten schließen. Auch die Flensburger Werft stellte 1930 ihren Betrieb ein. Im Sommer 1931 schlossen hier die Papierfabrik und die Brauerei. Das Lübecker Hochofenwerk fuhr seine Produktion von 1929

220.000 t auf 1932 40.000 t zurück. Auch in den kleinen Industriestandorten sah es böse aus: Die Sprengstofffabrik Düneberg stellte zum 30. September 1932 ihren Betrieb ein, und in Schwarzenbek wurde im Oktober 1931 die letzte Fabrik zwangsversteigert. Keine Branche der Industrieproduktion blieb von der Krise verschont.

Die Arbeitslosenzahlen schnellten in die Höhe. Die Erfassung der Arbeitslosenzahlen auf der Ebene der Provinz ist deshalb schwierig, weil erst mit dem Gesetz über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung vom 16. Juli 1927 alle Arbeitslosen registriert wurden. Alle früheren Zahlen umfassen nur einen Teil der Betroffenen. Wurden 1925 knapp 12.000 Arbeitslose registriert, die bis 1927 auf gut 40.000 anstiegen, um danach 1929 wieder auf knapp 9.000 zu fallen, so gab es danach nur noch einen rasanten Anstieg: Dezember 1930 waren es über 22.000 und Ende 1932 schon über 81.000.

Die Gesamtzahlen lassen sich für einige Städte spezifizieren. So stieg die Zahl in Kiel von etwa 15.000 im Jahre 1930 auf 28.500 im Jahr 1932; Lübeck sah einen Anstieg von knapp 12.000 auf über 21.000; Flensburg von 5.000 auf 8.000; Altona von 5.000 auf 14.000.

Obwohl ab Juli 1927 die Arbeitslosenversicherung eingeführt wurde, was im wesentlichen zu einer Entlastung der Gemeindearmenfürsorge (vergleichbar mit der heutigen Sozialhilfe) führen sollte, hatten die Kommunen doch einen erheblichen Teil der Krisenfolgen zu tragen. Das vor allem auch deshalb, weil die Arbeitslosenhilfe nur ein Jahr gezahlt wurde und anschließend die städtischen Wohlfahrtsbehörden Unterstützung (in geringerem Umfang) zahlen mussten. Es gab zahlreiche Versuche, der durch die Massenarbeitslosigkeit verursachten Probleme Herr zu werden. So wurden beispielsweise Fleisch- und Brotkauf durch Bezugskartensysteme für Bedürftige verbilligt; in den Wintern 1931/32 und 1932/33 konnte in vielen Städten auch verbilligte Kohle in eng begrenztem Rahmen (2 Zentner pro Monat) abgegeben werden. Not- oder Volksküchen teilten einmal täglich einfache Eintopfgerichte aus. Im November 1931 wurden zum Beispiel in Itzehoe (mit damals etwa 20.000 Einwohnern) 700 Essenportionen pro Tag ausgegeben. Als Reaktion auf die aus Verpackungsabfällen der Fischindustrie zusammengesetzten sogenannten „Fischkistensiedlungen“ (Slums) am Rande von Altona wurden 1931/32 mit der Unterstützung der Stadtverwaltung die Erwerbslosensiedlungen Lurup und Osdorf in Eigenarbeit errichtet.

Alles das waren aber nur Notmaßnahmen, die die Folgen der Krise nur geringfügig abfedern konnten. Das Elend, vor allem in der städtischen Industriearbeiterbevölkerung, war so groß, dass auch aggressive Bettelumzüge bei den Bauern des Umlandes stattfanden. Für echte Ansätze zur Überwindung der Wirtschaftskrise (etwa durch Ausweitung der Staatsverschuldung) gab es zwar im Reich und in Preußen Pläne, sie wurden jedoch von den Regierungen von Papen und von Schleicher nur in zu geringem Umfang angewendet.

Auch ohne massive staatliche Eingriffe klang die Krise im Herbst 1932 leicht ab, um dann im Winter 1932/33 noch einmal voll durchzuschlagen.

## **Stabilisierung und Kriegsboom**

Die Machtübernahme durch die Nationalsozialisten schuf in der Provinz Schleswig-Holstein wie auch im Reich keine schnelle Änderung der wirtschaftlichen Lage. Zwar konnte die mit 83.000 Arbeitslosen Anfang 1933 erreichte Rekordarbeitslosigkeit bis Ende 1933 um 30.000 reduziert werden, aber grundlegende Veränderungen stellten sich erst im Gefolge der Aufrüstungspolitik und Wiederbewaffnung her. Diesem Zweck konnten die alten Industriestrukturen nützen: Schiffbau der Werften, Maschinenbau, Textilien und Leder wurden staatlicherseits verstärkt nachgefragt. Die Apparatbaufirma Dräger in Lübeck profilierte sich mit der Produktion der „Volksgasmaske“, im Zeichen des zu erwartenden Luftkrieges stark propagiert. Die chemische Industrie (Krümmel und Düneberg) nahmen die Produktion wieder auf. Auch die 1926 stillgelegte Erdölförderung in und um Hemmingstedt wurde 1934 wieder in Betrieb genommen. Hier wurden 1935 fast 8.000 t, 1939 bereits 77.000 t und 1940 schon über 231.000 t Öl gefördert - eine für die Kriegsführung überaus wichtige Industrie, die 1942 durch Aufbau einer eigenen Raffinerie noch weiter ausgebaut wurde. Hier waren im Krieg etwa 2.500 Arbeitskräfte beschäftigt. Die Kriegsindustrie erfasste vor allem die bereits in den Friedensjahren des Nationalsozialismus stabilisierten Industrien. Vollbeschäftigung wurde auch in Schleswig-Holstein erst 1938 erreicht - wesentlich gefördert durch die temporäre Ausgliederung von Arbeitskräften für Wehrmacht und Reichsarbeitsdienst aus dem Arbeitsmarkt.

Der Luftkrieg über Deutschland hat dann vor allem die großen Ballungszentren, wie Kiel und Neumünster, schwer getroffen; weniger berührt wurden die kleinen Orte mit Industriebesatz (eine Ausnahme bildet das 1943 zufällig schwer getroffene Elmshorn).

Das Kriegsende bescherte der schleswig-holsteinischen Industrie zwar die Demontage. Aber diese war gefolgt von Marshallplanhilfe und damit einer durchgehenden Modernisierung der Industrie, die das heutige Bundesland bei allen wirtschaftlichen Strukturproblemen selbst heute noch zu einer beachtlichen Industrielandschaft machen - auch wenn man es ihm nicht auf den ersten Blick ansieht.

## **Schleswig-Holstein: eine rückständige Industrialisierungszone?**

Eine gewisse Zeit lang kreiste die Debatte um die Industrialisierung Schleswig-Holsteins um die Frage, ob das Land nicht insgesamt als rückständige Industrieregion bezeichnet werden müsse. Das Urteil, das zu spät, zu schwach und zu wenig Industrialisierung stattgefunden habe, war schnell zur Hand. Jüngst hat Björn Hansen auf der Basis der regionalen Erwerbsstruktur (Reichs- und preußische Statistik) unter Einbeziehung der nordniedersächsischen und der westmecklenburgischen Kreise (Grevesmühlen, Hagenow, Wismar, Schwerin und Ludwigslust) gezeigt, dass Schleswig-Holstein kein Nachzügler war, sondern entwicklungsmäßig eher im deutschen Durchschnitt lag. Das wird allerdings verborgen, wenn man die Elle der im 19. Jahrhundert industriell fortschrittlichsten Regionen (Ruhrgebiet, Sachsen, Agglomeration Berlin) als Maß anlegt. Der Blick sollte durch solche Vergleiche nicht verstellt werden.

## **Literatur:**

Beiträge zur historischen Statistik Schleswig-Holsteins, hrsg. v. Statistischen Landesamt Schleswig-Holstein, Kiel 1967. - Jürgen Brockstedt, Frühindustrialisierung in den

Herzogtümern Schleswig und Holstein. Ein Überblick, in: Frühindustrialisierung in Schleswig-Holstein, anderen norddeutschen Ländern und Dänemark, hrsg. von dems., Neumünster 1983, S. 19-77. - Gerd Vaagt, Die frühe Industrialisierung im Herzogtum Schleswig, in: Flensburg. 700 Jahre Stadt - eine Festschrift. Bd. 1: Flensburg in der Geschichte, Flensburg 1984, S. 297-320. - Industriekultur in Neumünster. Das „Manchester Holsteins“ im 19. Jahrhundert, hrsg. von Alfred Heggen und Klaus Tidow, Neumünster 1988. - Vibeke Harsberg, Træk af den snderjyske industris udvikling 1850-1864, Aabenraa 1988. - Schleswig-Holsteins Weg ins Industriezeitalter, hrsg. v. Urs J. Diederichs, Hamburg 1986. - Luise Klinsmann, Die Industrialisierung Lübecks, Lübeck 1984. - Klaus-J. Lorenzen-Schmidt, Zwischen Krise und Boom. Wirtschaftliche Entwicklung 1830-1864, in: Geschichte Schleswig-Holsteins, hrsg. v. Ulrich Lange, Neumünster 1996, S. 368-384. - Klaus-J. Lorenzen-Schmidt, Neuorientierung auf den deutschen Wirtschaftsraum. Wirtschaftliche Entwicklung 1864-1918, in: Geschichte Schleswig-Holsteins, hrsg. v. Ulrich Lange, Neumünster 1996, S. 385-399. - Björn Hansen, Die regionale Erwerbsstruktur Schleswig-Holsteins zur Zeit der Industrialisierung, in: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, 122 (1997), S. 410-438. - Klaus-J. Lorenzen-Schmidt, Kehrseite der Modernisierung. Die Krise in Landwirtschaft und Industrie, in: Geschichtsumschlungen. Sozial- und kulturgeschichtliches Lesebuch Schleswig-Holstein 1848-1948, hrsg. v. G. Paul, U. Danker und P. Wulf, Bonn 1996, S. 185-191. - Das Drägerwerk - ein Konzern mit zwei Gesichtern: Staubfilter, Volksgasmaske, Narkoseapparat, Heeresatmer, Drägerpark, KZ-Häftlinge, hrsg. von der Initiative Atomwaffenfreies Europa, Lübeck o.J.. - 125 Jahre Erdöl in Dithmarschen, hrsg. von der Deutschen Texaco AG, Hamburg 1981.

## II. Industrialisierung in einer Agrarregion: Bedingungen und Besonderheiten

Jürgen Kniesz

Wilhelm Behn und sein Beitrag zur Industrialisierung Warens<sup>25</sup>

Im 19. Jahrhundert vollzog sich in Waren wie in vielen Städten Deutschlands der Übergang in die Moderne, in das Zeitalter der Industrialisierung. Die bisherige Enge im Denken, im Verkehr, in Handel und Gewerbe wurde überwunden. Die Lage Warens am Nordende der Müritz war bestimmend für den Wechsel in die Zukunft, den die Gründerväter der Stadt mit in die Wiege gelegt hatten. Von der Müritz floss die Elde in die Elbe, und somit war der Weg nach Hamburg zum Tor in die Welt offen. In südliche Richtung war es nicht schwer, eine Verbindung zur Havel herzustellen. Der Verkehr konnte sich seit den 1830er Jahren bis Berlin erstrecken. Chausseebauten und Eisenbahnlinien taten wenig später ihr übriges, um Waren zu einem Verkehrsknoten im Süden des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin werden zu lassen. Neben den politischen und geografischen Verhältnissen waren es Personen, die darüber entschieden, wie schnell und in welchem Umfang die Zeichen einer neuen Zeit erkannt und sichtbar gemacht werden konnten. Was in der einen Stadt möglich war, musste anderswo noch lange nicht gelingen. Welche Charakterzüge waren gefragt? Initiative, Tatkraft, Risikofreudigkeit, vorwärtsdrängendes Überwinden von Misserfolgen - selbstbewusst bis zu Rücksichtslosigkeit und Überheblichkeit - maßlos in Träumen, Plänen, Ansprüchen - sozial im Denken und kompromisslos gegen Beschränkungen und Beschränktheit. Und das Umfeld musste stimmen. Diese Persönlichkeiten brauchten Mitstreiter und Kontrahenten, die ihren Ansprüchen genügten. Familiäre Verbindungen und geschäftliche Beziehungen waren gleichermaßen wichtig. Nicht jeder der Familien dieser Gründerzeit konnte ihren Erfolg sichern und ausbauen. Persönliches Unglück, geschäftliche Verluste, Unvermögen und überzogene Lebensführung ließen von den Vätern erworbenen Reichtum und Wohlstand oftmals zerrinnen. Wilhelm Behn gehörte zu dieser Gründergeneration in Waren. Sein Beitrag zur Industrialisierung der Stadt soll im folgenden nachgezeichnet werden.

Zwei zeitlich auseinanderliegende Schilderungen aus berufenen Mündern umreißen die Entwicklung der Stadt im 19. Jahrhundert. Von Senator Freund, der seine Stadt kennen musste, erfährt man, dass Waren im Jahre 1817 insgesamt 436 Wohnhäuser zählte - „mit Einschluss der in den Vorstädten belegenen sowie 8 Windmühlen, von denen drei holländische und die übrigen sogenannte Bockmühlen sind.“ Zwei Tore, das Alte und das Neue genannt, sowie drei Pforten, am Kietz, an der Müritz und am Tiefwareensee unterbrachen die Mauer, welche die Stadt noch umgab. „Am Alten Tor befanden sich das Polizeidienerhaus, das Pfänderhaus und die Torwache. Die Torbude jenseits des Schlagbaumes war die Wohnung des Tor- und Mühlenschreibers. Am Neuen Tor liegen Tor-

---

<sup>25</sup> Quellenverzeichnis ist beim Verfasser nachzufragen.

wache und Pfänderwohnung, unmittelbar vor den Torpfeilern liegt die Torbude des Neuen Torschen Tor- und Mühlenschreibers. An der Straße an der Müritzwasserpforte, sie hieß ursprünglich Specker Tor, lagen Hirtenhäuser für Schäfer, Kuh- und Schweinehirten.“

In den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts hatte sich Waren verändert. Fontane beschrieb 1896 die Müritz als etwas ähnliches „wie ein Meer, wie der Viktoria-Njanza oder der Tanganjika, und wenn der Michigan sein Chicago hat, so hat die Müritz ihr Waren. Sehen Sie die Dinge, je nachdem, durch ein Vergrößerungs- oder Verkleinerungsglas an, so ist wirklich eine große Ähnlichkeit da, und wie Chicago Stapelplatz für die Produkte der Midland-Staaten, so Waren für die Produkte von Mittelmecklenburg... Der Obotritengrande lagert hier sein Korn und sein Holz ab, und so ist denn die Seespitze, daran die Stadt liegt, von Mahl- und Sägemühlen umstellt, deren Getriebe zuzusehen ein beständiges Vergnügen für mich ist.“

In diese Stadt zwischen Vergangenheit und Zukunft kam Wilhelm Behn, um sich wirtschaftlich selbständig zu machen und ihr seinen Stempel aufzudrücken. Er hatte durch Herkunft - hanseatisch-kaufmännischen Unternehmungsgeist des Stralsunder Vaters sowie risikofreudiges, wagemutiges und selbstbewusstes Wesen eines Barther Schiffers aus den Familien beider Eltern - und Ehe - auch hier kaufmännische Beziehungen und die guten gesellschaftlichen Verbindungen eines Bürgermeisters - die besten Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aufstieg, um seine Pläne in die Tat umzusetzen. Als Ort dafür wählte er Waren.

Durch Wilhelms Bruder Albert Behn wurden familiäre Kontakte zu alteingesessenen und renommierten Warener Familien hergestellt. Und die Geschichte der Familie Behn in Waren begann 1836. Eine Eintragung im Warener Bürgerbuch zu Fastnacht 1836 nannte als siebzehnten Neubürger „Behn, Wilh., Kaufmann, geb. aus dem Strelitzschen“. Es folgten Hauskauf und Antrag zum Neubau. Die Lage seines Grundstücks am Rande der Stadt - noch innerhalb der Mauern - stellte die mittelalterliche Stadtbefestigung in Frage. Mit dem Neubau trat Behn eine Fläche von 150 Quadrat-Fuß an die Stadt ab, wodurch die Straße zum neuen Tor verbreitert werden konnte. In diesem Zusammenhang erhielt Behn auch die Stadtmauer zwischen seinem Eckhaus und der Torwache zum Abriss mit der Verpflichtung zum „geschmackvollen“ Wiederaufbau und ihrer Unterhaltung auf seine Kosten. Ihm wurde aber auch erlaubt, die Mauer „heute oder morgen“ durch ein Gebäude zu ersetzen.

Wilhelm Behn war früher Reisender für die Kolonialwarenhandlung Konrad Warnecke in Hamburg gewesen. Jetzt wollte er ein eigenes Geschäft gründen. Später beschrieb er seine ersten Jahre als erfolgreicher Geschäftsmann: „Im Jahre 1836 etablierte ich mich hier als Kaufmann, eröffnete ein Colonial-Warengeschäft en gros und en detail und trieb auch, sobald ich meinen Speicher erbaut hatte, ein Getreidegeschäft bis 1839, wo ich ersteres abstand und mich nun bloß auf den Kornhandel und Handel mit Gyps und Mühlensteinen beschränkte. Zur größeren Ausdehnung des Geschäfts erbaute ich noch einen zweiten größeren Speicher und habe bei der glücklichen Kornkonjunktur der letzten Jahre durch Thätigkeit und Umsicht etwas Vermögen erworben.“ Natürlich gelang der genannte Neubau des zweiten Speichers nur gegen den Widerstand der Besitzer schon bestehender Lagerhäuser. Sie gaben die Enge in der Stadt und am Ufer der Müritz

als hinderlich vor und meinten doch vorrangig die Konkurrenz. Waren hatte sich schon jetzt zu einem Zentrum des Kornhandels entwickelt: „Da nun häufig an einem einzigen Tage hier in Waren mehr als hundert Kornwagen sich befinden und täglich, vom Morgen bis an den Abend, an den Kornmagazinen abgeladen wird, so liegt es klar zu Tage, dass während und so lange mehrere Wagen an einem neuen Speicher auf dem Platze abladen würden, ein Gleiches bei den bestehenden beiden Speichern gänzlich unmöglich ist.“ Eine Beschwerde der Konkurrenten beim Schweriner Großherzog gegen den Neubau wurde dank der Befürwortung des Warener Bürgermeisters Pries abgewiesen. Wilhelm Behn durfte seinen Speicher bauen.

Eine nächste Etappe beim Aufbau seines Unternehmens sollte neben dem Handel die eigene Herstellung bzw. Verarbeitung der landwirtschaftlichen Produkte sein. Besonders für Mecklenburg war dabei die Nutzung der Dampfkraft eine absolute Neuigkeit. Die im ganzen Lande vorhandenen Dampfmaschinen konnte man leicht an einer Hand abzählen. Behns Plan zur Anlage einer Dampfmühle musste für eine Kleinstadt wie Waren revolutionäre Bedeutung gehabt haben. Mit der Dampfmaschine wehte erstmals ein Hauch von moderner Industrie an die Müritz. Um so erstaunlicher war es, wie unkompliziert und schnell die Genehmigungen erteilt wurden. War es die Naivität und Unbekümmertheit der städtischen Behörden oder hatte Wilhelm Behn mittlerweile die wichtigen guten Beziehungen aufgebaut? Im September 1840 informierte Behn den Warener Magistrat über sein Vorhaben und bat gleichzeitig um Genehmigung und Unterstützung. Er beabsichtigte „den Bau einer Dampfmühle zu einer Oel- und Gypsfabrik als auch zum Mehlmalen für's Ausland“. Bereits eine Woche später, am 1. September 1840, erfolgte die Antwort des Magistrats, „daß an sich dem Bau einer Dampfmühle kein Hindernis entgegen steht, daß indessen allemal voraus gesetzt wird, daß die Einrichtung nichts Gemeinschädliches mit sich ziehe“. Die weiteren Festlegungen zur Absteckung des Bauplatzes bildeten gleichzeitig den Beginn der Gestaltung des künftigen Hafens. Die bisherige Voßkuhle mit ihren flachen Ufern war für eine umfangreichere Schifffahrt, die bald kommen sollte, nicht geeignet. Das großzügige Angebot Behns zum Ausbau des Müritzufers war von der Absicht diktiert, später einmal die eigenen Schiffe - das Mehl war ja für das Ausland bestimmt und musste dementsprechend transportiert werden - bis an seine Mühle fahren zu lassen. Die Errichtung der Mühlengebäude wurde zur Geburtsstunde des heutigen Stadthafens und der Müritzstraße.

Nach einem Jahr war der Bau fast vollendet und die Dampfmühle sollte ihren Betrieb aufnehmen. Ein vergleichbares Unternehmen sucht man zu dieser Zeit in Mecklenburg vergebens. Der Bau verschlang bedeutende Mengen an Geld, die von Wilhelm Behn zunächst geliehen werden mussten. Wen wundert da sein Antrag an die Großherzogliche Landesregierung in Schwerin auf „Steuer- und Zollfreiheit für das auf seiner Dampfmühle gewonnen werdende Oel“. Der Antrag und die Stellungnahme des Warener Bürgermeisters Pries veranschaulichen deutlich Beweggründe und Geschäftssinn Wilhelm Behns wie die Bedeutung des Unternehmens für die Stadt. Gegen die preußische Konkurrenz sollten die landwirtschaftlichen Produkte vor Ort verarbeitet werden und nicht wie bisher als Rohprodukt exportiert und nach der Verarbeitung bzw. Veredelung wieder importiert werden. „Durch mehrjährige Erfahrungen und unermüdlischen Fleiß habe ich mir nicht nur kaufmännische Kenntnisse angeeignet, sondern auch mich bemüht, durch mehrfach gemachte Reisen und eigene Anschauung das Fabrikwesen

kennen zu lernen und fühlte in mir den Beruf hier in meinem Wohnorte ein Fabrikgeschäft wie es Mecklenburg noch nicht besitzt, zu gründen. ... Dies ist mir gottlob gelungen, ich habe in diesem Jahre hier eine Dampfmühle, worin ein Oel- und ein Gypsgang mit 16 Pferdekraft, erbaut.“ Unterstützt wurde der Antrag durch den Bürgermeister, dessen Worte ganz modern klingen: „Was sie (die Dampfmühle) für das Vaterland ist und werden kann und, wenn sie, wie zu hoffen stehet, mit günstigem Erfolge gekrönt wird, nothwendig werden muss, das ermessen Eur. Königl. Hoheit auch ohne eine nähere Darlegung unsererseits. Für unsere Stadt ist sie von hohem unberechenbarem Werthe, indem sie nicht nur eine Menge Menschen in derselben täglich beschäftigt und auf eine reichliche Weise Verdienst giebt, sondern auch die Concurrenz und den Verkehr von außen auf eine außerordentliche Weise belebt.“ Unabhängig vom Ausgang des Antrages nahm die Dampfmühle ihre Arbeit auf.

Die Nutzung der Dampfkraft zum Antrieb von Maschinen in einzelnen Fabriken steckte zu dieser Zeit in Mecklenburg noch in den allerersten Anfängen. In einem Beitrag der „Neuen wöchentlichen Rostockschen Anzeigen“ im Januar 1845 konnten für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin lediglich 21 Dampfmaschinen, davon allein 8 in Rostock, nachgewiesen werden. Nach den hier gemachten Angaben wurden die Fabrikationsmaschinen der Warener Ölmühle „der Herren Gebrüder Behn“ von einer „in der Maschinen-Bauanstalt des Herrn Freund in Berlin erbauten Niederdruck-Dampfmaschine von 10 Pferdekraft“ angetrieben. Die Maschinenfabrik des Ingenieurs und Unternehmers Georg Christian Freund in Berlin erbaute schon am 9. Januar 1816 die erste deutsche Dampflokomotive - war also ein erfahrenes und renommiertes Unternehmen.

Im Jahre 1842 wurden zunächst verschiedene kleinere Erweiterungen an der Dampfmühle beantragt und genehmigt. Ein zusätzlicher Brunnen diente der Versorgung seiner Dampfmaschine. Mit einer Weite von 5 Fuß im Lichten im Diameter und der hinreichenden Tiefe von vielleicht 16 Fuß sollte er als „Senk-Soot“ angelegt und das Wasser durch Kupferrohre unter der Erde zur Maschine geleitet werden. Der Brunnen selbst erhielt keinen Pumpenpfosten, sondern wurde mit starken tannenen Planken zugedeckt. Ein Magazingebäude von 192 Fuß Länge, 25 Fuß Tiefe und 15 Fuß Höhe wurde hinter dem Mühlengebäude am Fuße des Gregoriusberges gebaut.

Die zunächst so hoffnungsvoll begonnene Entwicklung erfuhr durch die bestehenden überholten politischen und Wirtschaftsgesetze einen Rückschlag. Die Dampfmühle durfte lediglich als Öl- und Gipsmühle betrieben werden. Das Mehlmalen - wenn auch nur für den Export ins Ausland - war zwar von Wilhelm Behn als weiterer Produktionszweig vorgesehen. Gegen diese Absicht legten die Warener Müller mit einer Eingabe an die Regierung in Schwerin am 27. April 1843 ihren Protest ein. Behn hätte weder den Müllerberuf erlernt noch war er gewandert, was einer Zulassung als Müller entgegen stand. Es wurde ihm auch nicht gestattet, einen gelernten und gewanderten Müller einzustellen und ihn das Geschäft besorgen zu lassen. Allein sein Mehlhandel erlaubte keine Umgehung der Zunftbestimmungen. Dem Einspruch der Müller wurde stattgegeben und Behn die Konzession verweigert. Zunftgesetze mit ihren mittelalterlichen Wurzeln trugen in der Mitte des 19. Jahrhunderts in Mecklenburg ihre verhängnisvollen Früchte, als in benachbarten Teilen Deutschlands längst Gewerbefreiheit herrschte.

Kurz darauf erklärte Wilhelm Behn seinen Konkurs. Die Mühle wurde verkauft. Eine Aufzählung der Bestandteile gibt einen Überblick über Produktionsweise und Betriebsverhältnisse: Zu den übergebenen Maschinerien und Utensilien gehörte der eiserne Kran und die sich in Berlin und Lauenburg befindlichen „Fastagen“ - das Leergut. Das Brennmaterial an Holz und Torf befand sich bei der Mühle, auf städtischen Wiesen oder in Wendhof. Das Öl wurde aus Lein- und Rapssamen gewonnen, von denen noch ein Vorrat vorhanden war. Die Gipssteine zur Herstellung des Gipses wurden als Prahmladungen aus Charlottenburg bezogen. Zu den verkauften Dingen gehörten weiter der Eldekahn „Auguste Luise“ und zwei Zillen sowie die vorhandenen, in der Voßkuhle aufgestellten 24 Mühlsteine, die Planken, die in Rostock gelagerte Menge von 1625 Pfund Kleesamen und zwei Pferde - braune Stuten -, das dazugehörige Sielengeschirr, fünf verschiedene Wagen und ein Schlitten. Auch die folgenden Besitzer hatten kein geschäftliches Glück mit der Dampfmaschine. Sie brannte nach ihrem Verkauf schon in der Nacht vom 16. auf den 17. Dezember 1843 ab.

Wilhelm Behn selbst hatte sich 1846 schon wieder weitgehend saniert. Seine treuen Kontrahenten, die Warener Windmüller, schrieben später, dass sich seine wirtschaftliche Lage nach dem Konkurs bald „von Tage zu Tage ungewöhnlich gebessert. Denn er hat luxuriöse Vergnügungsbauten ausführen können, sein Haus-Etat ist splendid, und sein Geschäft, der Kornhandel, in großem Schwunge.“

Nach anfänglichem Engagement für Reformen und demokratische Verhältnisse in der Stadt und im Lande wurde das öffentliche Verhalten Behns in den unruhigen Jahren der Revolution zwischen 1847 und 1849 zunehmend passiver. Je radikaler sich die Revolution gab, um so zurückhaltender wurden die an wirtschaftlicher Prosperität interessierten Bürger. Wilhelm Behns Namen fand sich vor allem im sozialen und nationalen Engagement - diese Ereignisse sind eine Abhandlung für sich wert.

Im Jahre 1850 endlich plante Behn einen zweiten Versuch zur Etablierung eines modernen Mühlenbetriebes in Waren. Im Speicher eines in Konkurs geratenen Konkurrenten wollte er „eine amerikanische Dampfmaschine mit zwei Weizen-Mahlgängen und eine Amidams-Fabrik“ - zur Herstellung von Stärkemehl - einrichten. Beide Fabriken sollten täglich 40 bis 50 Menschen beschäftigen. Der „ganze Geschäftsverkehr dürfte auf die Erwerbsverhältnisse der Stadt einen wohlthätigen Einfluß ausüben“, so Behn. Der Magistrat hatte auch gegen die Einrichtung nichts einzuwenden, wollte aber die ansässigen Müller schützen. In diesem Sinne erhielt Wilhelm Behn am 30. März 1850 eine Antwort auf seinen Antrag. Der Verkauf und Absatz des Mehls in der Stadt und im Umkreis von zwei Meilen wurden ihm nicht gestattet. Die Angst vor der übermächtigen Konkurrenz der Dampfmaschine hatte den Müllern die Worte, die in einer fortschrittsfeindlichen Argumentation mündeten, diktiert: „Wohl dem Lande, das das Fabrikwesen der künstlichen Production durch Maschinen nicht bedarf, wohl unserem Vaterlande, das dieses Fabrikwesen nicht kennt. Sehen wir auf die armen Arbeiter der Fabrik-Orte, ihre Noth, ihren dürftigen Lohn, den die Concurrrenz, die Gewinnsucht ihrer Brodherren bis unter das äußerste Bedürfnis der Lebensunterhaltung hinunter gedrückt hat!“

Gebaut wurde die Mühle jedenfalls (noch) nicht. Behn schrieb 1857, dass die Auflagen, besonders das Verkaufsverbot von Mehl in der Stadt Waren und der Umgebung, einen lohnenden Betrieb nicht ermöglicht hätten. Unabhängig von der geplanten Einrichtung

der Dampfmühle gingen die übrigen Geschäfte - insbesondere der Getreidehandel - weiter. Auf den eigenen Ackerstücken und Wiesen betrieb Behn einen landwirtschaftlichen Betrieb. Erst im Jahre 1854 begann der Wiederaufbau der abgebrannten Dampfmühle. Nach Konkurs und nicht ausreichend bewilligter Konzession startete Wilhelm Behn den dritten Versuch, eine derartige Einrichtung ins Leben zu rufen, diesmal verbunden mit einer Brauerei. Nach und nach wurden die vorhandenen Gebäude und Gebäudeteile um- und wieder aufgebaut. Das Grundstück wurde erweitert, Flächen hinzu gekauft und somit der Betrieb der Dampfmühle und der daneben liegenden Brauerei vergrößert. Die Anträge und Genehmigungen für die einzelnen Bauabschnitte geben einen Überblick über Größe, Bauweise und Zweck der Gebäude.

Am 22. April 1854 stellte Wilhelm Behn einen ersten Antrag: „Von Martens und Jürges Erben<sup>26</sup> habe ich die Ruinen der Dampfmühle nebst den dazugehörigen Plätzen käuflich an mich gebracht und beabsichtige ich daselbst ... wieder eine Dampfmühle aufzubauen. Bis jetzt sind die vorzulegenden Risse noch nicht fertig, und wünsche ich nur vorläufig einen großen Schornstein von 100 Fuß Höhe nebst Kesselhaus für die Dampfessel anzulegen, ... und (bitte) um ... baldige Anweisung, da ein Teil der nicht beschäftigten Maurergesellen dabei Arbeit finden (wird).“

Auch bei dem folgenden Bauantrag vom 7. Juni 1854 sind die endgültigen Pläne noch nicht fertig. Erstmals liest man aber, dass neben der Dampfmühle eine „bairische Bierbrauerei“ entstehen soll. Man hört von dem Dampfmühlengebäude, einem Sud- und Kesselhaus, einem Dampfschornstein, Brau- und weiterem Kesselhaus. Eine Tonnendarre ist vorhanden. Stall und Lagerhaus für Holz und Torf müssen gebaut werden - die Dampfmaschinen werden mit Torf der Warener Bruche gefüttert. Parallel zum Aufbau und folgendem Betrieb der Mühle und der Brauerei läßt sich zwischen 1854-1864 ein gezielter Erwerb von Wiesen im Großen Bruch, zum Teil auch im Falkenhäger Bruch, durch Wilhelm Behn verzeichnen. Diese Wiesen bargen große Torfvorräte, die Behn zur Feuerung der Kessel seiner Dampfmaschinen benötigte. Ein Besitz der Wiesen und damit des Torfs machte ihn unabhängig vom Kauf teuren Brennmaterials und verschaffte ihm Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Unternehmern, die ebenfalls die Nutzung der Dampfkraft planten. Der umfangreiche Ankauf der Wiesen war möglich, da sich der Magistrat nicht mehr an die Vorschriften des städtischen Statuts und der Polizeiordnung von 1572 hielt, was die Untrennbarkeit der Häuser und der ihnen zugelegten Wiesen betraf. Behn konnte die Wiesen günstig kaufen, und einen „großartigen Torfstich“ anlegen.

Zu jeder Brauerei gehört ein Bierkeller - der Gregoriusberg hinter dem Betriebsgelände eignete sich dafür. Dass auf diesem Berg die Ostensche Windmühle stand, sorgte für erneuten Widerspruch seitens des Mülleramtes. Am 30. Juli 1854 legte Wilhelm Behn die ersten Zeichnungen vor: den Auf- und Grundriss der Brauerei und den Auf- und Grundriss der Knochen- und Gipsmühle. Beide Hauptgebäude sollten mit Schiefer, das Siedehaus der Brauerei und das Kesselhaus mit Holzbedachung gedeckt werden. Kühl- bzw. Siedehaus und Wasserturm wurden als weitere Bauwerke genannt und beschrieben.

---

<sup>26</sup> Erwerber seiner ersten Dampfmühle

Nach der Eröffnung der Unternehmen schien ihr Betrieb zunächst zufriedenstellend zu laufen. Es wurde ausgebaut und erweitert. Neubauten mussten immer wieder genehmigt werden, die Anträge an den Magistrat aber wurden knapper und klangen von mal zu mal selbstbewußter. Am 28. Juli 1855 beantragte Behn eine Knochendämpferei mit dazugehöriger Feuerung. Im November 1857 setzte sich die bauliche Erweiterung des Gebäudekomplexes der Dampfmühle und Brauerei fort. Bis Juni 1858 entstanden Faßlagergebäude und Böttcherwerkstatt zwischen dem Wasserturm und dem Torfschuppen, zwischen Brauerei und Mühle ein Nebengebäude, das als Remise für drei aufzustellende Dreschmaschinen dienen und eine Werkstatt für Schmiede- und Tischlerarbeiten enthalten sollte.

Am 21. September 1857 beantragte Wilhelm Behn nach 1843 und 1850 zum dritten Mal „die Anlage einer Dampfmühle von drei bis vier Amerikanischen Mahlgängen zum Mahlen von Weizen und Roggen ..., und zwar in der Art, daß ich Korn zum Abmahlen nicht annehme, sondern nur das von mir gemahlene Mehl hier und in der Umgegend zu verkaufen berechtigt, auch solches nach dem Auslande auszuführen die Freiheit habe.“

Die Einrichtung einer solchen Mühle sollte sich in einer Stadt, die sonst nur Windmühlen besitzt, für die Einwohner besonders notwendig machen. Es waren aber gerade die neun Windmühlenbesitzer, die sich auch diesmal gegen die Einrichtung einer Dampfmühle durch Umwandlung der Gips- und Knochenmühle in eine Mahlmühle im Interesse ihrer eigenen Existenz auflehnten. Ihr als Eingabe formuliertes Schreiben erklärt bestmöglich den Widerspruch zwischen der alten zünftigen Wirtschaftsweise und der modernen Industrie, die auch vor den kleinstädtischen Verhältnissen nicht halt machte. „Herr Behn ist im Laufe der Jahre wieder zu solchen Verhältnissen gelangt, die es ihm möglich gemacht haben, nicht allein den Platz, welchen die abgebrannte Dampfmühle c.p. einnimmt, sondern noch andere angrenzende und nahe Grundstücke zu acquiriren und darauf schöne und große Gebäude aufzuführen. In einigen dieser Gebäude hat er eine großartige Bierbrauerei und entsprechende Kellerräume, in einem derselben eine durch Dampfkraft getriebene Gips- und Knochenmühle eingerichtet. Diese Mühlwerke sollen, wie wir vernehmen, bei Weitem nicht in dem Maaße rentabel sein, wie vom Erbauer erwartet ist, und wie die kostspielige Anlage und ihre Instandhaltung pp. es bedingt. Um die Sache einträglicher und gewinnreich zu machen, hat Herr Behn seinen alten Plan, hier eine Dampf-Kornmahlmühle anzulegen, jetzt wieder aufgenommen, und will seine Gips- pp. Mühle dazu umwandeln und mit einem neuen Maschinenwerke von solcher Kraft und solchem Umfange einrichten, daß es nicht allein die gesammte Müllerei für hiesige Stadt beschaffen, sondern auch noch viel Weizen- und sonstiges feines Mehl für auswärtige nahe und ferne Abnehmer liefern kann. Der Betrieb der Müllerei soll insofern eine Fabrik- und kaufmännische Gestalt erhalten, als es dabei besonders in der Absicht liegt, jede detailartige und handwerksmäßige Müllerei, wie sie hier jetzt stattfindet, nämlich, daß die Müller das ihnen von den Kunden hingebene Getreide für einen Theil desselben oder für ein der Mehlmetze surrogirtes Mahlgeld abmahlen, möglichst ganz zu beseitigen und zu ertöden. Das Geschäft soll Kornhandel, Müllerei oder Mahlverdienst und Mehlhandel so vereinigen, daß alle drei absolut aufeinander folgen und so ein Ganzes bilden; es soll und muss demnach diese Dreifaltigkeit den Bäckern und allen anderen Personen und Consumenten die Mühen und Umstände ersparen, sich mit Rohmaterial oder Getreide zu ihrem Bedarf, an Mehl aller Art,

Schrot pp. aus diesem speciellen Material zu versehen; jeder, der mit Geld oder Credit zur Dampfmühle kommt oder schickt, kann und soll ohne Aufenthalt seinen Bedarf sofort zur Stelle, oder bei größeren Quantitäten, auch ins Haus geliefert bekommen; er soll auch sein Getreide sogleich für Mehl pp. vertauschen und umsetzen können, alles nach Bonität, Gewicht, gewissen Tabellen, Tarifen und Preis-Couranten. ... Späterhin soll sich, wie wohl verlautet, noch eine große Brot- und Backfabrik damit vereinigen und dabei auch die Dampfkraft nach neuerer Erfindung und Einrichtung dienstbar gemacht werden.

Daß ein solcher vielfach in einander greifender Betrieb unter Leitung eines unternehmenden, umsichtigen und geschäftskundigen Mannes, wie Herr Behn es ist, sehr gewinnbringend und reichmachend werden kann, steht kaum zu bezweifeln, da es eine allgemeine Wahrnehmung ist, daß fabrikartige Anlagen im größeren Maaßstabe in der Regel die Unternehmer in dem Umfange reich und reicher machen, als alle diejenigen arm und ärmer werden, welche mit ihrem Erwerbe und Lebensunterhalte aus einem kleinen Handwerksbetriebe die Concurrenz mit den Fabriken bestehen sollen.

Fabrikant, Millionär, Despot einerseits, und Handwerker, Kleinbürger, Bettler und Slave andererseits, das sind die gegensätzlichen Synonyme, welche man in unsrem glücklichen Mecklenburg bisher thatsächlich noch nicht gekannt hat, die aber Herr Behn jetzt hier auch zur Geltung bringen will...“ Man wollte dann mit einer „Parallelzeichnung über die jetzigen Erwerbs- und Lebensverhältnisse des Herrn Behn Folgendes vortragen. Er besitzt hier bereits das größte und schönste Haus in der Stadt, zwei große Speicher, Scheunen, große Stallungen, Holz- und Torfmagazine, viele Grundstücke, den besten Garten mit einem prachtvoll als Mercuriustempel gebauten großen Gartenhause, er besitzt ferner die großen umfänglichen Brauerei- und Dampfmühlengebäude mit sehr werthvollen Maschinen, Apparaten und Inventarium, kleinen Dampf- und Baggermaschinen, mehre Seefahrzeuge pp. Er führt hier den bei Weitem größten, glänzendsten und kostspieligsten Haushalt, hält Equipagen und einen Jäger zur Aufwartung und zur Betreibung der Jagd in großen, sehr theuer gepachteten Revieren. Er hat drei bis vier Gehilfen und Commis und mehre Aufseher für seinen umfänglichen Korn-, Rapps-, Holz-, Gips-, Knochenmehl- und Wollhandel, für sein Speditions-, Geld- und Wechsler- und Brauereigeschäft, und für seinen sonstigen Betrieb. Kurz: er hat ein sehr umfängliches, großes und, nach Allem zu schließen, jetzt schon ein höchst einträgliches Geschäft - und doch noch nicht genug, um schonend christlich mitleidig auf uns arme Müller und unsere Gläubiger herabzublicken, die wir auch um das tägliche Brod bitten.“

Die Erfahrungen, die Wilhelm Behn in den zurückliegenden Jahren bei Gründung und Betrieb seiner Unternehmungen gemacht hatte, veranlaßten ihn 1866 zu einem ausführlichen Schreiben an den Großherzog, in dem er die Gründung einer Mecklenburgischen Bank in Schwerin anregte. Durch diese Bank sollten Investitionen unterstützt und die wirtschaftliche Modernisierung Mecklenburgs vorangebracht werden. Die 16seitige Abhandlung vom 5. Juni 1866 trug den Titel „Die gegenwärtige Geldlage des Landes vom kaufmännischen Standpunkt aus betrachtet“ und bewies seine ungebrochene Anteilnahme an der Wirtschaftsentwicklung seiner Wahlheimat über die Stadt Waren hinaus.

Mitstreiter für seine wirtschaftlichen Initiativen und Gleichgesinnte fand Wilhelm Behn im Patriotischen Verein. Fortschrittliche, zumeist bürgerlichen Besitzer großer Güter

diskutierten hier die Entwicklung der Landwirtschaft und der mecklenburgischen Wirtschaft insgesamt. Im regionalen und Landesmaßstab durchgeführte regelmäßige Ausstellungen sollten die Leistungskraft der Unternehmen aller Branchen zeigen und gleichzeitig Ansporn zur weiteren Entwicklung sein. Für seine Aktivitäten erhielt Wilhelm Behn 1869 den Titel eines Kommerzienrats verliehen. Unter den Akten des Großherzoglichen Kabinetts fand sich eine Registratur vom 27. Oktober 1869, „daß die Kaufleute Behn und Freund in Waren sich namentlich auch bei der vom patriotischen Verein im Frühjahr dieses Jahres daselbst veranstalteten landwirtschaftlichen Ausstellung verdient gemacht und Allerhöchst beabsichtigt wird, denselben ein Zeichen Allerhöchster Anerkennung durch Verleihung eines Titels (Commerzienrath) zu Theil werden zu lassen.“

Erst im Januar 1873 wurde Behn endlich auch von den letzten Beschränkungen für seinen Dampfmaschinenbetrieb befreit. Kaufmann Wilhelm Behn hatte sein selbstgestecktes unternehmerisches Lebensziel erreicht. Er war bis 1873 Besitzer der Dampfmaschine. Nach dem Fall der letzten Restriktionen und der Befreiung von hinderlichen Steuern für den Betrieb seiner Dampfmaschine übergab er die Mühle seinem Sohn Wilhelm Behn jun., der das Unternehmen über 25 Jahre von 1873 bis 1898 führte. Die Anteile an der gemeinsam mit von Ewald betriebenen Warener Brauerei hatte Wilhelm Behn sen. bereits 1862 an seinen Schwiegersohn Albert Birckenstädt übergeben.

Die Spuren, die Wilhelm Behn als ein Vertreter der Gründerzeitgeneration in Waren hinterlassen hat, sind bis heute am Stadthafen und den dort stehenden Gebäuden zu erkennen, auch wenn sich die Schwerpunkte der gewerblichen Infrastruktur an den Stadtrand verlagert haben. Nach mehrmaligem Besitzwechsel arbeitete die Dampfmaschine bis zu ihrer Demontage 1945. Heute hat sich das erste Warener „Gewerbegebiet“ zu einem Zentrum des Fremdenverkehrs und des Wassersports entwickelt.

Ingo Sens

## Die Elektrifizierung im ländlichen Raum als Beispiel eines nichtindustriellen Modernisierungsprozesses<sup>27</sup>

### 1. Einführung

Vor allem unter einem Aspekt sind die Früh- und die Anfangsphase der Stromversorgung im ländlichen Raum<sup>28</sup> oder des flachen Landes zu betrachten: Die Produktion und der Verkauf elektrischer Energie war und ist seit ihren Anfängen in den 1880er Jahren - mit kurzen zeitlichen und regionalen Ausnahmen - ein einträgliches Geschäft für die Produzenten und die Verkäufer. Nur so sind bestimmte Entwicklungen, speziell politische Entscheidungen, zu verstehen bzw. werden diese erklärbar. Anders als in einer Stadt, egal welcher Größe und welchen Charakters, gab es unter den technischen und wirtschaftlichen, aber auch rechtlichen Voraussetzungen um 1900 reale Widerstände gegen eine weiträumige Elektrifizierung des flachen Landes.

Zunächst zu den technischen Gründen. Die Elektrifizierung einer Stadt erfolgte während der Anfangsjahre dieses Prozesses (1880er bis etwa 1910 - das Ende war regional verschieden)<sup>29</sup> in der Regel auf Gleichstrombasis. Der Grund war ein trivialer. Gleichstrom läßt sich im Gegensatz zum Dreh- und Wechselstrom speichern. Ein unendlicher Vorteil! Denn in den Nachtstunden ist bis auf den heutigen Tag der Konsum gering. Bei den damaligen Verbrauchszahlen konnte der Nachtbedarf aus Batteriestrom gedeckt werden und die Anlagen ruhen. Außerdem war die Gleichstromtechnik verhältnismäßig weit entwickelt. Im Konsumenten- bzw. Anwenderbereich dominierte dementsprechend die Gleichstromnutzung. Die Folge war, dass sich die Umstellung auf den moderneren Wechselstrom teilweise jahrzehntelang hinzog. 1891 ging in der Großstadt Köln das erste deutsche Wechselstromkraftwerk ans Stadtnetz. Dies war der Beginn der kommerziellen Wechselstromnutzung in Deutschland. In Mecklen-

---

<sup>27</sup> Allgemein wird der Begriff Modernisierung im Zusammenhang mit (progressiver) Veränderung vor allem durch Industrialisierung und Urbanisierung gebraucht. Eine solche enge Definition schließt seinen Gebrauch für die Analyse von Strukturveränderungen ganzer Regionen, so auch Mecklenburg und Vorpommern, apriori aus. Deshalb soll diese Kategorie im folgenden in einem sehr weiten Sinne genutzt werden und meint ganz allgemein: den Aufbruch von Gesellschaften und Regionen in moderne Strukturen und Verhältnisse zunächst ohne Bestimmung der diesen Prozess tragenden Wirtschaftszweige. - Alle Quellennachweise beim Verfasser!

<sup>28</sup> Ländlicher Raum steht hier zunächst für Nicht-Stadt, bzw. jeglichen Raum, der nicht städtisch ist; dann aber vor allem für die Dominanz der Landwirtschaft und mit ihr verbundener Gewerbe zunächst unabhängig von demographischen, sozialen und Siedlungsstrukturen, die erst im konkreten Vollzug konkreter Wandlungsprozesse Bedeutung erlangen und determinierend werden. Ohne im Erklärungsprozess diesen zu erschöpfen. Unter Berücksichtigung dieser Determinanten können bestimmte städtische Siedlungen wieder zum ländlichen Raum gezählt werden. Dies trifft explizit auf Mecklenburg und Vorpommern zu.

<sup>29</sup> Neustrelitz ist z.B. noch 1924 durch Gleichstrom elektrifiziert worden.

burg und Vorpommern begann diese Umstellung ca. 20 Jahre später und endete erst in den 1970er Jahren.

Für unsere Fragestellung ist ein weiterer gravierender technischer Unterschied zwischen beiden Stromarten fundamental: Gleichstrom läßt sich wirtschaftlich nicht über längere Strecken transportieren. Das macht ihn für eine sog. Überlandversorgung untauglich. D.h. für eine größerflächige Stromversorgung mussten neuartige Kraftwerke, die Wechsel- oder Drehstrom produzierten, errichtet werden. Das wiederum erforderte erhebliches Kapital. Diese Notwendigkeit machte es besonders für kleinere Städte lange Zeit unattraktiv, ihr ländliches Umfeld über den technisch möglichen, d.h. durch den Gleichstrom definierten Radius in die Stromversorgung einzubeziehen.<sup>30</sup> Anders war es, wenn eine Großstadt, die ein modernes Kraftwerk errichtet hatte, um den eigenen Bedarf zu decken, das Umland mitversorgte. Lukrative Absatzmöglichkeiten, wie Badeorte und/oder Industrien im angrenzenden ländlichen Raum, beförderten diese Tendenz.<sup>31</sup>

Die wirtschaftlichen Gründe sahen folgendermaßen aus:

1. Die Elektrifizierung des ländlichen Raumes war also letztendlich an den technisch moderneren Wechselstrom gebunden. 1891 gelang erstmals sein Transport über eine längere Strecke - von einem Wasserkraftwerk in Lauffen am Neckar über 175 km nach Frankfurt/M. - ohne große Verluste. Damit war, technologisch betrachtet, die Möglichkeit der Überlandversorgung gegeben. Als eine der ersten Städte weltweit nutzte Heilbronn bereits 1892 die nun mögliche Fernübertragung von Elektrizität, indem sie ihren Strom vom erwähnten Kraftwerk (ca. 10 km entfernt) bezog. Wenige Jahre später, noch vor der Jahrhundertwende, entstanden in den industriereichen Regionen Schlesiens, an Rhein und Ruhr sowie in Mitteldeutschland sog. Überlandwerke oder auch Überlandzentralen (ÜZ)<sup>32</sup> zur größerräumigen Versorgung. Die hier ansässige Industrie und die dichte Besiedlung garantierten einen hohen Absatz. Und es waren vor allem privatwirtschaftliche Unternehmen, wie das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk (RWE)<sup>33</sup>, die zunächst diese Aufgabe übernahmen.

2. Der rein agrarische Charakter bestimmter Regionen - das hieß in den Augen von Fachleuten geringe Abnahmegarantien durch die Wirtschaft und dünnere Besiedlung, fehlender oder geringer öffentlicher Konsum, starke Abnahmeschwankungen nach Tages- und Jahreszeit etc. Diese Bedingungen ließen noch am Vorabend des I. Welt-

---

<sup>30</sup> In Mecklenburg z.B. weigerte sich die Stadt Schwerin konsequent in die eigentliche Überlandversorgung einzusteigen.

<sup>31</sup> In Mecklenburg ist dies aber nur im Falle der Stadt Rostock zu finden.

<sup>32</sup> Das Wort Überlandzentrale wurde in Analogie zu Stadtzentrale (auch: elektrische Centrale) gebildet. Diese wiederum betont durch das Wort Zentrale den Gedanken der einheitlichen, zentralen Versorgung einer Stadtgemeinde im Gegensatz zu den sog. Blockstationen, die nur einzelne Häuserblöcke, Straßenzüge, eventuell Stadtteile mit Strom versorgten.

<sup>33</sup> RWE: 1898 gegründet als ein rein privates Unternehmen, ab 1905 ein Unternehmen mit öffentlicher Beteiligung. Seit Jahrzehnten eines der größten deutschen Energieversorgungsunternehmen und Unternehmen überhaupt.

krieges - nach fast 30 Jahren Elektrifizierungsgeschichte - Fachleute daran zweifeln, ob es jemals rentabel sein würde, das flache Land allein flächendeckend zu elektrifizieren. Eigentlich sah man allein für die Region Möglichkeiten, die sich an eine große Stadt mit entsprechender industrieller Wirtschaftsstruktur und einem modernen Kraftwerk angeschlossen. Nur wohlhabende Landschaften mit dichter Besiedlung galten als attraktiv.

3. Außerdem trat mit der technischen Möglichkeit der Stromversorgung größerer Räume ein weiteres wirtschaftliches Problem auf: die langen Leitungen. Stromleitungen wurden wegen der geringeren Übertragungsverluste aus Kupfer hergestellt. Kupfer war aber teuer und musste nach Deutschland importiert werden. Die Investitionen allein für die Leitungen, d.h. ohne Kraftwerksanlagen, waren sehr hoch und die Verzinsung des Kapitals erschien aufgrund des erwarteten Absatzes gering und unsicher.

Diese eben genannten Probleme erschienen als Gründe für die Zurückhaltung des privaten und kommunalen Kapitals bei der Elektrifizierung rein agrarischer Regionen. Bis auf den heutigen Tag attestieren ihnen die Versorgungsunternehmen eine ungünstige Versorgungsstruktur; eine Struktur, wie wir sie vor allem in Mecklenburg und Pommern aber teilweise auch in Brandenburg etc. fanden. So kam es zu gravierenden Fehlentwicklungen, die im wesentlichen darin bestanden, wirtschaftlich unattraktive Landstriche auf dem Wege der privatwirtschaftlichen Initiative bewußt nicht zu elektrifizieren. Es entstand Handlungsbedarf, der in Mecklenburg und Pommern zu einem eigenen Wege der Elektrifizierung führte.

## **2. Die Elektrifizierung des ländlichen Raumes in Mecklenburg und Vorpommern bis 1945**

Im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts, so ist deutlich geworden, erschien die Elektrifizierung des flachen Landes in Mecklenburg und Vorpommern<sup>34</sup> alles andere als lukrativ. Die Privatwirtschaft hielt sich sehr zurück. Und trotzdem wurden die beiden heutigen Landesteile elektrifiziert und teilweise sogar in vorbildlicher Art und Weise.<sup>35</sup>

Bereits an dieser Stelle sei deshalb eine Lanze für die Gutsbesitzer gebrochen. Ganze Regionen sind ausschließlich aufgrund ihrer Initiative überhaupt erst in den Genuß der Elektrizität gekommen. Obwohl in ihrer Mehrzahl sicherlich politisch äußerst konservativ, waren viele von ihnen wirtschaftlichen und technischen Neuerungen aufgeschlossen. Die Modernisierungszwänge, die vor allem in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts auftraten, dürfen dabei natürlich nicht außer Acht gelassen werden.

---

<sup>34</sup> Nicht berücksichtigt werden in diesem Zusammenhang die Badeorte/Seebäder an der mecklenburgischen und pommerschen Ostseeküste. Aufgrund ihrer eigentümlichen Entwicklung gerade in jenen Jahren spielten sie eine Sonderrolle in der regionalen Elektrifizierungsgeschichte und gehören somit nicht in unser Thema.

<sup>35</sup> Bei der Bewertung dieses Prozesses sind folgende Faktoren als determinierend zu berücksichtigen: die Siedlungsstruktur im Lande (Städte, Dörfer, Siedlungsdichte) und die demographische Struktur; die Wirtschaftsstruktur beider Mecklenburg und (Vor)Pommerns; bis 1918/19 auch die Verfassung in den beiden Mecklenburg.

Das umfaßte letztendlich auch die Einführung der Elektrizität als moderner Energieform. Sie wurde Teil eines Prozesses, der technikhistorisch betrachtet mit der Errichtung von Chausseen begann, sich über den Bau von Eisenbahnen und der Einführung der Dampfkraft in der Landwirtschaft fortsetzte und seinen vorläufigen Höhepunkt bis 1945 in der Elektrifizierung und der Nutzung von Verbrennungsmotoren fand.

Die Geschichte der Elektrifizierung und der öffentlichen Stromversorgung ist hierzulande bis in die späten 50er Jahre hinein, mit Ausnahme der wenigen größeren und großen Städte, die Geschichte der Elektrizitätsversorgung des flachen Landes.<sup>36</sup> Deshalb orientiert sich die Periodisierung dieser Entwicklung bis in die Nachkriegszeit des II. Weltkrieges wesentlich an ihren Daten.

So ergibt sich in der Analyse dieser Geschichte folgende zeitliche Einteilung:

I. Vor- und Frühphase	1880er Jahre bis etwa 1900
II. Elektrifizierungsphase	1900 bis 1920*
III. Ausbau- und Konsolidierungsphase	1920 bis 1940*
IV. Phase der Kriegswirtschaft	1939/40 - 1944/45*
V. Übergangs- und Transformationsphase	1945 - 1948*
VI. Phase der Staats- und Planwirtschaft	1948 - 1989/90*
VII. Phase der Marktwirtschaft	seit 1990

\* hier spielen Daten der Überland- bzw. Regionalversorgung die entscheidenden Rolle

Die genannten Phasen lassen sich durch sog. Schlüsseljahre noch weiter gliedern. Sie sind die Kerndaten der Geschichte der öffentlichen Elektrizitätsversorgung in Mecklenburg und Vorpommern:

1900 - Gründung der E-Werke in Rostock, Schönberg und Stralsund. Aus dem privaten E-Werk der Stadt Jarmen entwickelt sich die ÜZ Jarmen (bis 1913, dann Kauf durch die ÜZ Stralsund). Eigentlicher Beginn der öffentlichen Elektrizitätsversorgung in beiden heutigen Landesteilen.

1909/10 - Gründung und Aufbau der Überlandzentralen in Friedland und Neubrandenburg als Aktiengesellschaft bzw. Genossenschaft sowie der Grevesmühlener Elektrizitätsgenossenschaft (GEG) (Regionalversorger im mecklenburgischen Nordwesten im Anschluß an die ÜZ Lübeck); Beschluß des Pommerischen Provinziallandtages (1910) zur einheitlichen und geschlossenen Elektrifizierung der gesamten Provinz durch Gründung von Überlandzentralen unter beherrschender öffentlicher Beteiligung<sup>37</sup>; Baubeginn der ÜZ Rostock-Bramow

<sup>36</sup> Von den 85 im heutigen Mecklenburg-Vorpommern liegenden Städten wurden mehr als die Hälfte erst durch den Anschluss an eine Überlandzentrale oder einen Überlandversorger elektrifiziert.

<sup>37</sup> Pommern war die erste preußische Provinz, die einen solchen Schritt ging. Erst 1912 zog Schleswig-Holstein nach. Hauptgrund war die Gefahr, dass durch eine rein privatwirtschaftliche Elektrifizierung der ländlichen Regionen wirtschaftlich weniger attraktive Landstriche von der Stromversorgung ausgeschlossen bleiben würden. Wichtigste Initiatoren dieser Entscheidung waren die Landräte, die Gutsbesitzer und -pächter.

(Betriebsaufnahme: 1911, Versorgungsbeginn des Rostocker Umlandes) - Beginn der flächendeckenden und systematischen Überlandversorgung in beiden Mecklenburg und in Vorpommern.

1913/15 - vertragliche Regelungen zwischen der Stadt Rostock (1913: Stadtvertrag mit der AEG über Verpachtung von E-Werk und ÜZ) bzw. der Landesregierung von Mecklenburg-Schwerin (1915: sog. Staatsverträge in Anlehnung an den genannten Stadtvertrag) und der AEG bzw. den Siemens-Elektrische-Betriebe (SEB) über den Auf- und Ausbau der Landesversorgung im Großherzogtum (Einteilung des Landes in zwei Elektrizitätsversorgungszone: Osten - AEG/Westen - SEB).

1920 - Gründung der staatlichen Landeselektrizitätswerke (LEW) in Schwerin und Aufbau der flächendeckenden Überlandversorgung in Westmecklenburg (ehemaliges SEB-Konzessionsgebiet - die SEB hatten ihre Konzession 1919 aufgrund der unklaren politischen Verhältnisse zurückgegeben).

1924/25 - Vereinigung der provinziellen Überlandzentralen in Pommern (für Vorpommern: ÜZ Stralsund und ÜZ Stettin) zur Überlandzentrale Pommern A.G., Stettin

1931 - Übernahme der LEW durch das Märkische Elektrizitätswerk A.G. (MEW) - Beginn des Aufbaues der MEW-Landesversorgung in Mecklenburg und anschließend in Pommern

1933 - Übernahme der Versorgung des bisher durch die ÜZ Rostock versorgten Ostregionen Mecklenburg-Schwerins durch das MEW

1934/35 - Übernahme der ÜZ Pommern A.G. durch das MEW. Das Unternehmen wird pommerscher Landesversorger

1936 - Übernahme der Versorgung des GEG-Raumes durch das MEW mit starker Unterstützung der Schweriner Landesregierung.

1940 - Kauf der ÜZ Friedland durch das MEW. Vorläufiger Abschluß seiner räumlichen Entwicklung in Mecklenburg und Vorpommern<sup>38</sup>

Bei der Elektrifizierung des flachen Landes in Mecklenburg und (Vor-)Pommern lassen sich drei prinzipielle Wege unterscheiden:

1. durch eine Überlandzentrale, die eigens zum Zwecke der Elektrifizierung des flachen Landes gegründet wurde: so geschehen in Pommern (ÜZ Stralsund und ÜZ Stettin<sup>39</sup>), im Nordteil von Mecklenburg-Strelitz (ÜZ Friedland und ÜZ Neubran-

---

<sup>38</sup> 1946 wird dann noch die ÜZ Neubrandenburg treuhänderisch übernommen.

<sup>39</sup> Beide Überlandzentralen wurden 1911 förmlich in Folge des Beschlusses von 1910 gegründet. Die beiden Kraftwerke der ÜZ Stralsund gingen im Herbst 1912 an das Netz. Die ÜZ Stralsund versorgte den überwiegenden Teil Vorpommerns, die ÜZ Stettin die Kreise Ücker- und Randow.

denburg) und - mit Abstrichen bei den Motiven - im Raum Rostock (ÜZ Rostock-Bramow)

2. durch den Anschluß an einen Großraumversorger außerhalb der Landesgrenzen: so geschehen im mecklenburgischen Nordwesten (Raum Schönberg - Grevesmühlen - Wismar) und im Süden von Mecklenburg-Strelitz;<sup>40</sup>
3. durch den Bau und den Verbund mehrerer kleiner Kraftwerke im Lande ergänzt durch Strombezug: so im LEW-Versorgungsraum (West-/Südwest-Mecklenburg-Schwerin) von 1920 bis 1931.

Die agrarische Wirtschaftsstruktur sowie die geringe Siedlungs- und Bevölkerungsdichte, daraus resultierende lange Leitungswege und geringe bzw. unsichere Garantieabnahme hielten etablierte Unternehmen in den Jahren um 1900 davon ab, sich für den Aufbau einer Überlandversorgung in Mecklenburg und Vorpommern zu engagieren. Die ersten Initiativen mussten also aus dem Land selbst kommen - und sie kamen von hier.

Aus der genannten Konstellation heraus erwachsen nach einer je verschieden langen Anlaufphase die Wege und Formen der Elektrifizierung des ländlichen Raumes hierzulande. Drei Hauptformen lassen sich dabei feststellen. Zunächst die sog. Initiative von unten: Da sie keine Lust hatten, auf die Gnade oder die Einsicht der Großen der Elektrobranche zu warten, und gleichzeitig der Staat sich elektrizitätswirtschaftlich nicht betätigen wollte oder konnte, übernahmen Gutsbesitzer und -pächter im Bündnis mit noch nicht elektrifizierten Städten die Initiative. Sie verarbeiteten hier Erfahrungen aus der Gründung und Führung von Molkereien, Zuckerfabriken und Eisenbahnen. Ein Großteil von ihnen war technischen Innovationen gegenüber generell aufgeschlossen und in der Lage, notwendiges Kapital für Investitionen größerer Art aufzubringen. Gleichzeitig konnten sie am besten einschätzen, welchen technischen und wirtschaftlichen Umfang eine solche Überlandzentrale besitzen sollte. Kleine Städte, ländliche Unternehmer und viele Bauern profitierten von dieser Haltung. Wichtiger aber war, dass eine Zentrale in eigener Regie der Selbstversorgung diene und nicht unbedingt gewinnmaximierend arbeiten musste. Andererseits wurde nur derjenige angeschlossen, der das notwendige Kapital aufbringen konnte. Für die Dorfbewohner ergab sich die Möglichkeit, Elektrizitätsgenossenschaften zu gründen.

Interessant ist hierbei die Tatsache, dass sich diese Initiative von unten recht genau im Nordteil des Großherzogtums Mecklenburg-Strelitz - in Friedland und Neubrandenburg - nachweisen läßt. Das Land selbst unterließ jegliche elektrizitätswirtschaftliche Aktivität.

Zwei Varianten einer solchen Initiative boten sich an: die Genossenschaft (e.G.m.b.H.) oder die Aktiengesellschaft (A.G.).

---

<sup>40</sup> In den Nordwesten Mecklenburgs drangen die SEB vor, die zu diesem Zwecke die Grevesmühlener Elektrizitätsgenossenschaft als Großabnehmer und Regionalversorger gründeten. Der Strom kam aus der SEB-ÜZ Lübeck. Bis 1936 versorgten die SEB diese Region. In den Süden von Mecklenburg-Strelitz drang seit 1909 das MEW vor, verstärkt seit Ende der 20er Jahre.

Mit beiden besaß man hinreichende Erfahrungen. Die Molkereien führte man genossenschaftlich und die meisten Zuckerfabriken als Aktiengesellschaften. In Friedland gründete sich die Überlandzentrale dann als Aktiengesellschaft (Aktionäre waren vor allem Gutsbesitzer), in Neubrandenburg als Genossenschaft. Genossenschaftlich waren auch die kleine ÜZ Levin-Zarnekow (bei Dargun) und die Grevesmühlener Elektrizitäts-Genossenschaft.

Ein zweite Form war die staatliche oder gemischtwirtschaftliche Initiative. Außer der Notwendigkeit, bestimmte technische und wirtschaftliche Entwicklungen politisch und gesetzgeberisch zu begleiten, besaß der Staat auch die Möglichkeit der eigenen elektrizitätswirtschaftlichen Betätigung. Neben wesentlichen ökonomischen Voraussetzungen war dieses Engagement an Einsichten und einen damit verbundenen Willen geknüpft. In ihrer Begründung der Staatsverträge von 1915 schloß die Schweriner Landesregierung eine solche - direkte - Betätigung ausdrücklich aus. Anders in der preußischen Provinz Pommern. Um einer befürchteten Fehlentwicklung vorzubeugen und die allgemeinen Interessen zu wahren, entschied sich diese Provinz 1910 vor allen anderen preußischen Provinzen, ihr Gebiet nicht nur planmäßig, sondern auch unter ihrer aktiven Teilnahme nach gemeinnützigen Gesichtspunkten zu elektrifizieren. Der Staat nahm hier nicht nur ein bestimmtes Risiko auf sich, sondern eröffnete auch der Entwicklung neue Perspektiven. Um privates Kapital aktivieren zu können und gleichzeitig flexibel zu bleiben, wählte man die Form der Aktiengesellschaft. Eine solche Konstruktion nennt man gemischtwirtschaftlich. Sie wird in der Energieversorgung bis auf den heutigen Tag praktiziert.

Neben dieser gemischtwirtschaftlichen Variante der staatlichen Initiative bestand noch die Möglichkeit der direkten Eigenbetätigung. Gegen die ursprünglichen Intentionen sah sich der mecklenburg-schwerinsche Staat nach Ende des I. Weltkrieges zu einem solchen Vorgehen gezwungen. Man gründete 1920 ein reines Staatsunternehmen, das den Charakter einer Behörde besaß, aber nach wirtschaftlichen Kriterien geführt wurde.

Zum Dritten ist die konsequent privatwirtschaftliche Initiative bekannt, getragen durch Großunternehmen der Elektrobranche: Die Überlandversorgung in Händen privater Unternehmen setzte in Mecklenburg erst nach 1910 ein und war in ihrer konkreten mecklenburgischen Ausformung zunächst eine Verquickung verschiedener Ansätze. In Pommern dagegen schied eine direkte Initiative der Privatwirtschaft in der Elektrifizierung des flachen Landes seit der Übernahme der Führung durch die Provinz aus. Anders in Mecklenburg-Schwerin und im Süden von Mecklenburg-Strelitz. Hier bahnte sich seit 1909/10 eine eigene Entwicklung an. In Lübeck hatten die SEB eine leistungsstarke Überlandzentrale errichtet, die dringend Absatz suchte. Nahe gelegene mecklenburgische Landstriche boten sich an, zumal mit der Stadt Wismar, die in jenen Jahren eine teilweise Fremdversorgung anstrebte, ein Großabnehmer vorhanden war. Um das Risiko zu minimieren, initiierte das Unternehmen im Raum Grevesmühlen die GEG zielgerichtet als weiteren Großabnehmer. Die SEB engagierte sich also indirekt, vermittelt durch die GEG.

Im Ostteil des Landes entdeckte die Stadt Rostock, dass mit der Versorgung größerer Konsumenten außerhalb der Stadt nicht nur ein modernes Kraftwerk ausgelastet wer-

den könnte, sondern auch erhebliche Gewinne zu erwarten seien. An eine flächendeckende Überlandversorgung dachte man aber nicht. Allein einige Städte und Seebäder bzw. günstig gelegene Güter und Dörfer sollten versorgt werden. Nur kein Risiko, so war das Motto. Das änderte sich erst, als die wirtschaftliche Machbarkeit und Attraktivität der Versorgung agrarischer Abnehmer offensichtlich wurde. Hier sah sich nun der Staat herausgefordert. Ähnlich wie in Pommern erkannte die Schweriner Regierung die Gefahr, dass nur lukrative Konsumenten in den Genuß der Stromversorgung gelangen würden. Man stellte der Stadt Bedingungen für einen weiteren Ausbau ihres Überlandnetzes, so z.B. die Anschlußpflicht des Überlandzentrale für alle anschließwilligen Abnehmer, die diese nicht erfüllen konnte oder wollte. Mit der AEG, die bereits 1899/1900 das Rostocker E-Werk gebaut hatte, trat nun ein Unternehmen auf die Bühne, welches mittlerweile bereit war, die Unwägbarkeiten auf sich zu nehmen, welche die Landwirtschaft und die staatlichen Forderungen beinhalteten. 1913 übernahm das Unternehmen pachtweise das E- und das Kraftwerk der Stadt Rostock, einschließlich der seit 1911 arbeitenden Überlandleitungen. Das Engagement der AEG war im Gegensatz zu dem der SEB also ein direktes.

1914/15 versuchte der mecklenburg-schwerinsche Staat, diese privatwirtschaftlichen Initiativen auf prinzipiell vertraglichem Wege zu lenken. Die AEG sollte den gesamten Osten, und die SEB den Westen/Südwesten des Landes vollständig elektrifizieren. Das gelang nur zum Teil. Allein die AEG erfüllte die Auflagen. Dazu gehörte, ein Kraftwerk im Lande zu betreiben. Die SEB zogen sich 1918/19 zurück.

In den Süden Mecklenburg-Strelitz' drang vom brandenburgischen Kreis Templin aus nach 1909 langsam das MEW vor.

Die Elektrifizierung des ländlichen Raumes in Mecklenburg und Vorpommern setzte nach 1900, speziell nach 1909/10 ein. Bis zum Beginn des I. Weltkrieges war dies eine stete und aufsteigende Entwicklung, die durch den Kriegsausbruch zunächst jäh unterbrochen wurde. Dann wirkte dieser aber katalysierend. Brenn- und Leuchtstoffmangel führten zu einer Flucht in die Elektrizität, die aufgrund der mittlerweile entstandenen großen Kraftwerke unbegrenzt vorhanden schien. Die Versorgungsunternehmen konnten kriegsbedingt den Ansturm nicht bewältigen, obwohl die Anschlussbewegung nie zum Stillstand kam. Erschwerend wirkte auch die Verknappung wichtiger Baumaterialien und die Einberufung vieler Fachkräfte. Eine Kupferaktion, d.h. der Ausbau fast aller Kupferleitungen im Rahmen des Hindenburgprogramms 1916/17, verschärfte diese Situation noch mehr. Am Kriegsende bestand ein riesiger Antragsstau. Begünstigt durch die inflationären Tendenzen in den ersten Nachkriegsjahren - es war nun sehr viel flüssiges Kapital vorhanden - gelang es aber, den Stau schnell abzubauen. Besonders deutlich wird dies am LEW-Versorgungsraum, der 1918 kaum elektrisch erschlossen war und nach nur wenigen Jahren den Anschluss an die weiter entwickelten Regionen gefunden hatte.

Ende der 20er Jahre kann die Elektrifizierung in Mecklenburg und Vorpommern als räumlich abgeschlossen betrachtet werden. Eine kurze Periode der Zwischenelektrifizierung finden wir im Zusammenhang mit der Aufsiedlung bankrotter Güter Ende der 20er/Mitte der 30er Jahre. Die entstandenen Siedlungen mussten meist neu abgeschlossen werden.

Von ganz anderer Tragweite war dagegen die Bodenreform und die Neubauernbewegung nach dem Ende des II. Weltkrieges. Im Prinzip stand eine zweite Elektrifizierung des ländlichen Raumes auf der Tagesordnung. Erst 1957 kann diese als beendet betrachtet werden.

### **3. Auswirkungen auf das Alltagsleben**

Was änderte sich nun mit der Einführung des elektrischen Stromes im alltäglichen Leben der Landbevölkerung? Zunächst lernte sie die Elektrizität in Form des neuen Lichts kennen. Besonders bis Ende des I. Weltkrieges ging es vor allem um Beleuchtungszwecke. Welche ökonomischen Dimensionen die Einführung dieser Lichtform besitzen konnte, beweisen die Geschäftsberichte der ÜZ Stralsund aus den Kriegsjahren, in welchen die elektrische Beleuchtung der Gutsarbeiterquartiere ausdrücklich erwähnt und als Absatzfaktor benannt wird. Sicherlich ging es den Gutsbesitzern weniger um humane Zwecke als vielmehr um den Brandschutz. Viele Landarbeiter kamen so jedoch noch vor den bäuerlichen Schichten in den Genuss des elektrischen Stromes. Durch die Einführung der Dampfkraft (Eisenbahn und Lokomobile) an neue Technik gewöhnt, sahen die Menschen im elektrischen Licht nur anfänglich etwas Wundersames. Technik wurde zunehmend rational angenommen.

Nach dem I. Weltkrieg begann sich die Elektrizität im Arbeitsleben als Alternative zu Muskel-, Dampf- und Wasserkraft durchzusetzen. Speziell klein- und mittelbäuerliche Wirtschaften sollten als Nutznießer der Kraftwirkung des Stromes mit dem Argument der so erreichbaren Konkurrenzfähigkeit zu den Gütern gewonnen werden, was ab Mitte der 20er Jahre auch zunehmend verfring. Dabei begannen sich ganze Arbeitsprozesse neu- bzw. umzugestalten. Hatte allein das elektrische Licht den Arbeitstag des Bauern oder Landarbeiters von seinen natürlichen Grundlagen gelöst, so konnten nun völlig neue Verrichtungen zu anderen Tageszeiten vollzogen werden. Elektrogerätehersteller und Energieversorger propagierten die Wärmewirkung des Stromes seit etwa 1924. Besonders die Futterzubereitung über Nacht mit dem elektrischen Futterdämpfer wurde empfohlen. Spezielle, konsumfördernde Nachtstromtarife wurden eingeführt. Das tiefgestaffelte MEW-Tarifsystem - vermittelt bis 1989 in der DDR gültig - orientierte sich sehr stark an der Landwirtschaft.

Im II. Weltkrieg (und auch danach) verlangten die Machthaber umfassende Nacharbeit, auch in der Landwirtschaft, z.B. den sog. Nachtdrusch. Der Grund dafür war der hohe Grad der besonders durch die Nationalsozialisten geförderten Elektrifizierung der Guts- und bäuerlichen Wirtschaften. In Spitzenzeiten, insbesondere in der Erntezeit, war der Zusammenbruch ganzer Netze keine Seltenheit.

Aber bereits seit Ende der Inflation gab es eine verstärkte Werbung für die Anwendung der Elektrizität in der Landwirtschaft. So propagierten die ÜZ Pommern und das MEW das vollständig elektrifizierte Dorf und errichteten in diesem Zusammenhang Musterdörfer, in denen als einzige Energieform Elektrizität Anwendung fand.

Parallel dazu bildeten sich in der Zweckarchitektur bestimmte Bauformen für die ländlichen Überlandzentralen und die Transformatorenstationen (Trafohäuschen) heraus. Gerade letztere wurden durch die Großversorger schnell standardisiert, während private Eigentümer häufig durch Sonderformen ästhetischen Idealen zu folgen

versuchten. Trafostationen gehören mittlerweile zum technikhistorischen Erbe und sollten exemplarisch geschützt werden.

Eine weitere Folge der Elektrifizierung des flachen Landes war, dass die ländlichen Mittel- und Unterschichten durch die Gründung von Elektrizitätsgenossenschaften und sog. Lichtgemeinschaften den Genossenschaftsgedanken vertieften. Diese Genossenschaften hatten eine erstaunliche Stabilität. Teilweise existierten sie nach Ende des II. Weltkrieges neben den LPGen - argwöhnisch von den Regierenden beobachtet - bis weit in die 60er Jahre hinein.

Insgesamt kamen nun breitere ländliche Schichten in den Genuss bisher nur den Städten vorbehalten zivilisatorischer Errungenschaften. So hielten das Radio und die Waschmaschine auf dem Dorf Einzug, während z.B. das elektrische Kühlen/Gefrieren als Konservierungsmethode sich erst in den 60er Jahren durchsetzen konnte.

Alles in allem hob sich im Zuge der Einführung des elektrischen Stromes die Lebensqualität breiterer Schichten. Nach dem II. Weltkrieg verband man die allgemeine Lebens- und Versorgungssituation sogar ursächlich mit der Stromversorgung. Und obwohl in den größeren Städten wenig Interesse an der Elektrifizierung des flachen Landes vorhanden war, rückten im Zuge der elektrischen Erschließung der ländlichen Regionen Mecklenburgs und Vorpommerns Stadt und flaches Land weiter zusammen. Von allgemeinerer Bedeutung ist, dass durch die Ausbreitung der Regionalversorgung der Grundstein für ein Verbundsystem gelegt wurde, das heute selbstverständlich ist. So waren die pommerschen Überlandzentralen von vornherein auf den Verbundbetrieb konzipiert worden. Während Städte sich durchaus autonom versorgen konnten und können, ist das flache Land stets auf ein großräumiges Versorgungsnetz angewiesen. Außerdem bewies man hier, dass ein Verbund funktionieren konnte. In diesem Falle wirkte der ländliche Raum stark auf die gesamte Elektrizitätswirtschaft zurück.

## **Schluss**

Für gewöhnlich wird Modernisierung mit Industrialisierung und Urbanisierung verbunden. Dies sind zwei Merkmale, die in den ländlichen Regionen Mecklenburgs und Vorpommerns kaum aufzufinden sind. Geht man aber deduktiv vor, d.h. in unserem Falle von der allgemein aufzufindenden fundamentalen Gestaltungskraft der Elektrizität, die sich in knapp 100 Jahren die gesamte moderne Gesellschaft untertan gemacht hat, dann wird man diese gravierenden, kaum noch zurücknehmbaren Veränderungen auch auf dem flachen Lande finden. Denn auch hier gilt: ohne Strom ist das Leben nicht mehr zu bewältigen.

**Ilona Buchsteiner**

## **Die Modernisierung der agrarischen Verhältnisse in Mecklenburg und Pommern von der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg**

Die wirtschaftliche Grundlage Mecklenburgs und Vorpommerns bildete seit jeher die Landwirtschaft. Im Jahre 1895 wohnten in Mecklenburg noch 55,8 Prozent der Bevölkerung auf dem Lande und 48,7 Prozent lebten insgesamt von der Landwirtschaft. In Vorpommern gestalteten sich die Werte ähnlich. Mit diesen Anteilen lagen beide Gebiete weit über dem Durchschnitt des Deutschen Reiches, wo 1895 nur noch 40 Prozent in Orten unter 2000 Einwohnern lebten und 37,5 Prozent der Bevölkerung in der Landwirtschaft arbeiteten. Die vorwiegend agrarisch geprägte wirtschaftliche Grundlage Mecklenburgs und Vorpommerns galt als ein Indiz dafür, dass es sich hier um zurückgebliebene Territorien handelte. Kaum jemand aber machte sich die Mühe, den Entwicklungsstand der Landwirtschaft in Mecklenburg und Vorpommern eingehender zu betrachten. Wer die Produktionsbedingungen und -ergebnisse der Landwirtschaft in dieser Region seit Mitte des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts analysiert, muss zu sehr überraschenden Feststellungen kommen.

Die Landwirtschaft Mecklenburgs und Vorpommerns war seit dem ausgehenden 16. Jahrhundert durch große Gutskomplexe geprägt. Sie bildeten die Grundlage für die wirtschaftliche und politische Herrschaft des Adels. Die sich im 19. Jahrhundert zeigende Struktur der Gutswirtschaften hatte sich seit dem 18. Jahrhundert herausgebildet.

Die stetig wachsende Nachfrage nach Getreide, auf dessen Produktion sich die Gutswirtschaften spezialisiert hatten, förderten eine Anbauerweiterung. Die bisher praktizierte Dreifelderwirtschaft setzte hier enge Grenzen.

So begannen Anfang des 18. Jahrhunderts in Mecklenburg einige Adlige (Graf Bernstorff, der Landrost von der Lühe) auf ihren Gütern mit der Holsteinischen Koppelwirtschaft ein neues Betriebssystem einzuführen. Sie modifizierten dieses System entsprechend den mecklenburgischen Verhältnissen und entwickelten die sogenannte mecklenburgische Schlagwirtschaft, die auch in Vorpommern übernommen wurde. Die Schlagwirtschaft erforderte eine Separation der Gutsflächen und eine größere Geschlossenheit. Standen nun bäuerliche Hufen einer solchen Arrondierung im Wege, so zog man das bis dahin bäuerliche Land ein. Entweder wurden den Bauern kleine Randflächen zugewiesen oder aber sie wurden vollständig gelegt und mussten sich als Einlieger oder Tagelöhner auf den Gütern verdingen. Die Hauptarbeitskräfte auf den Gütern waren jedoch die zu Arbeitsdienstleistungen verpflichteten Bauern mit ihren eigenen Geräten und Zugkräften, denn die Gutsbetriebe verfügten nur über einen geringen eigenen Bestand.

Mit einer solchen Struktur konnte die Landwirtschaft keine wesentlichen Produktionssteigerungen vollziehen. Diese aber wurden zwingend notwendig, da die zu Beginn des 19. Jahrhunderts in Deutschland einsetzende Industrialisierung großen Druck auf die Landwirtschaft ausübte. Für die ständig wachsende Zahl der Stadtbe-

wohner und der in der Industrie arbeitenden Bevölkerung mussten genügend Nahrungsmittel produziert werden, die Industrie verlangte Rohstoffe und eine weitere Freisetzung von Arbeitskräften aus der Landwirtschaft. Die Landwirtschaft geriet unter Modernisierungsdruck.

Der Boden musste zur Ware werden, die Bauern mussten Eigentumsrechte und persönliche Freiheit erhalten und es musste eine auf Kapital beruhende und gewinnorientierte landwirtschaftliche Marktproduktion geschaffen werden.

Diese Aufgaben lösten die Agrarreformen des 19. Jahrhunderts, für die Bauern jedoch auf dem wirtschaftlich ungünstigen Weg des Loskaufs. Den neuen Rahmenbedingungen musste die bisherige traditionsgeleitete Wirtschaftsweise angepasst werden.

Tabelle 1: Die Struktur der ländlichen Gesellschaft 1895<sup>41</sup>

Sozialer Stand	Bodenbesitz in ha	Anzahl (a) und Anteil an der LN in v. H.(b)			
		Domanium	Ritterschaft	Landschaft	insgesamt
Kleinstellenbesitzer, meistens Tagelöhner	unter 2	a 24 348 b 4,6	a 19 639 b 1,9	a 31 947 b 13,7	a 75 934 b 3,9
Kleinbauern	2-5	a 5 370 b 4,7	a 561 b 0,4	a 1 680 b 7,9	a 7 611 b 2,7
Mittelbauern	5-20	a 3 752 b 9,4	a 769 b 2,3	a 1 527 b 24,2	a 6 048 b 6,8
Großbauern	20-100	a 4 544 b 49,3	a 1 043 b 7,8	a 588 b 33,0	a 6 175 b 26,6
Agrarunternehmer	über 100	a 369	a 729	a 61	a 1 159
Eigentümer:					
Adel		a 1	a 308		a 309
Bürgertum		-	a 303	a 1	a 304
Pächter:					
Adel		a 13	a 14	a 34	a 28
Bürgertum		a 355	a 104		a 493
		b 32,0	b 87,7	b 21,2	b 60,0
Betriebszahl über 100 ha		374	867	60	1 301

<sup>41</sup> Zusammengestellt und errechnet nach Statistisches Handbuch für Mecklenburg-Schwerin 1895, Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 211 und Mecklenburgisch-Schwerinscher Staatskalender von 1896.

davon:					
Adel			471		471
Bürgertum		374	340		714
Tagelöhner/ Angestellte	ohne				25 782
landwirtschaftliche Erwerbstätige insge- samt					122 175

In diesem Anpassungsprozeß entwickelte sich die Struktur der ländlichen Gesellschaft in zwei Richtungen. Einmal erweiterte sich die dominierende Stellung der Güter. In Mecklenburg besaßen die Gutswirtschaften 1907 59,7 Prozent der LN, im Regierungsbezirk Stralsund sogar 75 Prozent.<sup>42</sup> Die Flächengröße der Rittergüter mit durchschnittlich 538 ha erlaubte eine moderne Großproduktion, die notwendig war, um sich auf dem Markt behaupten zu können.

Zum zweiten verlief die Entwicklung infolge der Regulierungen auf dem Wege des Loskaufs zu einer bedeutenden Zunahme der Kleinstellenbesitzer und der Kleinbauern. Ihr Anteil an der in der Landwirtschaft beschäftigten Bevölkerung betrug 1907 30,3 Prozent. Die Größe des Landbesitzes reichte für den Unterhalt einer Familie nicht aus und die Kleinstellenbesitzer mussten ihre Existenz durch Lohnarbeit sichern. Diese boten in Mecklenburg und Vorpommern hauptsächlich nur der Gutsbetrieb. Damit verfügten die Großgrundbesitzer über ein gesichertes und kostengünstiges Arbeitskräftepotential. In dieser Sozialstruktur der mecklenburgischen Landwirtschaft zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit einer zahlenmäßig dominierenden Arbeiterschaft und den wirtschaftlich bestimmenden Agrarunternehmern zeigte sich das typische Sozialgefüge der bürgerlichen Gesellschaft auf dem Lande. Es blieb, abgesehen von geringfügigen zahlenmäßigen Verschiebungen, bis zum Ende des Kaiserreiches bestehen.

Mit den neuen Betriebs- und Sozialstrukturen entstand einerseits die Voraussetzung für eine Modernisierung der landwirtschaftlichen Produktionsweise und -struktur, andererseits machten sie diese zwingend notwendig, als sich nach 1871 sowohl die Rahmenbedingungen für die Landwirtschaft als auch die Anforderungen an diese veränderten. Mit der Herausbildung eines Getreideweltmarktes durch das Hereinströmen billigen, vor allem amerikanischen Getreides sah sich die deutsche Landwirtschaft, insbesondere der ostdeutsche Gutsbetrieb einer starken ausländischen Konkurrenz gegenübergestellt. Hinzu kam die nun einsetzende Aus- und Abwanderung der Dorfbewohner, die zu einer Verschlechterung der Arbeitsverhältnisse führte.

Der Konkurrenzdruck stürzte die deutsche Landwirtschaft in eine Struktur- und Absatzkrise. Um sich fortan auf dem freien Markt behaupten zu können, war eine Intensivierung der Produktion und eine rentable Betriebsführung unumgänglich, zumal die

<sup>42</sup> Diese und alle, weiteren nicht gesondert ausgewiesenen Zahlenangaben sind errechnet nach Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 212, 2 Berlin 1913, Anhang, Tabellen 3 ff.

Industrie eine billige Massenproduktion von Nahrungsmitteln und Rohstoffen von der Landwirtschaft forderte, um durch verringerte Produktionskosten selbst konkurrenzfähig zu bleiben.

Für die Modernisierung der Gutsbetriebe in Mecklenburg hatten vor allem bürgerliche Besitzer bereits um die Jahrhundertmitte wichtige Akzente gesetzt. Sie verkörperten den neuen Typ des Agrarunternehmers, einen erfahrenen, kapitalkräftigen, am Markt orientierten sowie risikobereiten und den produktionstechnischen Fortschritt nutzenden modernen landwirtschaftlichen Großproduzenten. Ihre vorbildlich geführten Gutswirtschaften blieben nicht ohne Ausstrahlung auf den adligen Großgrundbesitz, der sich dieser Konkurrenz stellen und früher als in anderen ostdeutschen Regionen zur Modernisierung gezwungen war. Insbesondere Thünen und den Pogges verdankt die mecklenburgische Landwirtschaft wichtige Impulse. Thünen gab mit seinen im „Isolierten Staat“ veröffentlichten Untersuchungsergebnissen den Gutsbesitzern das betriebswirtschaftliche Rüstzeug eines Agrarunternehmers. Bisher hatten solche ökonomischen Kategorien wie Lohn, Preis, Gewinn und betriebswirtschaftliche Berechnungen über Transportkosten, Investitionen und Rentabilität für sie keine Rolle gespielt. Nun aber unter den Bedingungen der sich kapitalisierenden Landwirtschaft bestimmten sie das wirtschaftliche Ergebnis des Gutsbetriebes und damit über seine Existenz.

Thünen aber war nicht nur der Theoretiker der modernen Gutswirtschaft, sondern praktizierte sie selbst, wie seine Ergebnisse in Tellow bewiesen.<sup>43</sup> Für die Verbreitung ihrer Neuerungen, Erkenntnisse und Erfahrungen nutzten die an der produktionstechnischen Modernisierung interessierten Gutsbesitzer vor allem den Mecklenburgischen Patriotischen Verein und die von ihm herausgegebenen „Landwirtschaftlichen Annalen“.

In Vorpommern spielte der Baltische Zentralverein eine ähnliche Rolle. Seine Arbeit wurde ganz wesentlich getragen durch solche beispielgebenden Landwirte wie v. Bülow-Cummerow oder v. Schwerin-Löwitz.

Das Engagement des Patriotischen Vereins für den Maschineneinsatz in der Landwirtschaft durch regelmäßig durchgeführte Maschinenausstellungen hat entscheidend dazu beigetragen, dass Mecklenburg 1882 den höchsten Mechanisierungsgrad in Deutschland besaß.

Breiten Raum in der Tätigkeit des Patriotischen Vereins nahm die Vorstellung, Prüfung und die Erörterung von Einsatzmöglichkeiten anorganischer Düngemittel ein. Anorganische Düngemittel bildeten Ende des 19. Jahrhunderts einen, wenn nicht den entscheidenden Intensivierungsfaktor. In Mecklenburg erhöhte sich der Kaliverbrauch von 86 dt pro 100 ha im Jahre 1890 auf 819 dt im Jahre 1905. Mit dieser Menge lag Mecklenburg beträchtlich über dem 1905 in der deutschen Landwirtschaft vorgenommenem Kalieinsatz von 577 dt pro ha.<sup>44</sup>

---

<sup>43</sup> Vgl. Lutz Werner, Die Entwicklung des Thünenschen Mustergutes Tellow (Mecklenburg) in den Jahren 1810-1850, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte 1983/1.

<sup>44</sup> Vgl. Karl Theodor Stoepel, Die deutsche Kaliindustrie und das Kalisyndikat, Halle 1904, S. 82.

Wichtige Diskussionspunkte wurden ferner der Anbau neuer Kulturen und Sorten, die Nutzung neuer Rassen und Technik.

Für eine Modernisierung der Produktionsstrukturen stehen vor allem eine Erweiterung des Ackerlandes, und ein Rückgang der Brache und der Weide. Lagen 1882 noch 13,2 Prozent des Ackerlandes brach, so waren es 1913 nur noch 9,3 Prozent. In der Erweiterung des Ackerlandes zeigte sich eine Intensivierung der Produktion.

Sie kam auch im Vordringen des Hackfruchtanbaus zum Ausdruck. Es konnte zwar die reine Fruchtwechselwirtschaft in Mecklenburg nicht durchgesetzt werden, aber der Getreideanbau, der im Jahre 1907 noch einen Anteil von ca. 48 Prozent der Ackerfläche besaß und damit unter dem Durchschnitt des Deutschen Reiches mit 50,8 Prozent lag, war beträchtlich zurückgegangen, wogegen der Anteil des Hackfruchtanbaus von 5,9 Prozent 1878 auf 11,1 Prozent 1907 zugenommen hatte.<sup>45</sup> Nach 1878 kam es vor allem zu einer Ausdehnung des Zuckerrübenanbaus, dessen Anteil sich von 0,14 Prozent 1878 auf 1,58 Prozent 1893 und 2,4 Prozent 1907 erhöhte.<sup>46</sup> Der Anbau der als Leitkultur der kapitalistischen Landwirtschaft bezeichneten Zuckerrübe bildete einen wichtigen Intensivierungsfaktor, denn er erforderte mehr Arbeits- und Kapitaleinsatz pro Hektar und hatte eine verbesserte Bodenqualität zur Folge.

Die Zunahme des Zuckerrübenanbaus begünstigte die Entwicklung einer Zuckerrübenverarbeitung. Gab es 1880 eine Zuckerfabrik, so erhöhte sich ihre Zahl bis Ende der 1890er Jahre auf zehn und betrug 1901 dann zwölf.<sup>47</sup> Die verarbeitete Zuckerrübenmenge wuchs von 24.942 t in den Jahren 1881/82 auf 656.315 t in den Jahren 1912/13 an.<sup>48</sup> Der Bau von Zuckerrübenfabriken wirkte in mehrfacher Hinsicht positiv auf das Land. Die Zuckerrübenverarbeitung sicherte einen gewinnbringenden Verkauf der Rüben, ermöglichte durch die Nutzung der Abfallprodukte als Futtermittel eine Erweiterung des Viehstandes, bot eine Winterbeschäftigung und trug zum Ausbau der Infrastruktur bei. So wurden Bahnnebenstrecken wie die Strecke Rostock-Tessin 1895 vor allem für den Transport von Zuckerrüben gebaut.

Eine ausgeprägte Marktorientierung der mecklenburgischen Landwirtschaftsproduktion macht folgendes Beispiel deutlich. Zwischen 1878 und 1893 wurde der Roggenanbau, der jedoch insgesamt weiter überwog, verringert und der Weizenanbau erweitert. Der Verkauf des Weizens war wegen seiner günstigeren Preisentwicklung durch sich abzeichnende Veränderung der Ernährungsgewohnheiten, nämlich der Bevorzugung von Weiß- gegenüber Schwarzbrot, gewinnbringender geworden.

---

<sup>45</sup> Errechnet nach Vierteljahreshefte zur Statistik des Deutschen Reiches, Berlin 1893, H. IV.

<sup>46</sup> Errechnet nach ebenda.

<sup>47</sup> Vgl. Monika Sonke, Studien zur industriellen Entwicklung im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Vorabend des ersten Weltkrieges, Diss. Rostock 1989, S. 51 Ms.

<sup>48</sup> Vgl. Statistisches Handbuch für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin 1895 und 1907 Tabelle 16.

Die Produktionsergebnisse der mecklenburgischen und vorpommerschen Landwirtschaft erfuhren bedeutende Steigerungen.<sup>49</sup> Die Hektarerträge bei Getreide wurden zwischen 36,9 und 43,4 Prozent erhöht, die der Kartoffeln um 37,8 Prozent. Die Gesamterzeugung an Getreide nahm um 66,6 Prozent und der Kartoffeln um 141 Prozent zu. Diese Steigerungsraten lagen weit über den Werten der deutschen Landwirtschaft insgesamt.

Der Produktionszuwachs erfolgte vor allem durch eine Erhöhung der Hektarertragsleistung, worin sich die erfolgte Intensivierung der Produktion niederschlug.

Bedeutende Fortschritte verzeichnete auch die Tierproduktion. Sie kamen in den zahlenmäßig wachsenden Beständen, der Leistungszunahme und in der Züchtung zum Ausdruck. Die Zahl der Rinder nahm von 1851 bis 1895 um 20,3 Prozent, der Pferde um 26,9 Prozent und der Schweine um 201 Prozent zu. Demgegenüber ging die Schafhaltung um 53 Prozent zurück.<sup>50</sup> In dieser Umstrukturierung zeigte sich eine Reaktion auf die Marktentwicklung. Die Reduzierung der Schafbestände war einmal der Konkurrenz der Baumwolle geschuldet, aber auch ein Ergebnis der intensiveren Produktionsgestaltung, wodurch sich die Futterbasis der Schafe verringerte. Die Schweinehaltung bot die Möglichkeit, pflanzliche Produkte über den Tiermagen zu veredeln. Das war gewinnbringender als ihr Direktverkauf, und unter den Bedingungen der veränderten Getreidemarktverhältnisse und dem Preisverfall war das eine kostengünstige Umstrukturierung der Produktion, zumal sich in diesem Zeitraum die Fleischnachfrage bedeutend erhöht hatte. Sie bedingte auch ein schnelleres Wachstum des Schweinebestandes gegenüber dem Rinderbestand. Mit der ständig wachsenden Zahl von Arbeiterhaushalten war insbesondere die Nachfrage nach Schweinefleisch gestiegen. Einmal war Schweinefleisch billiger als Rindfleisch und zum anderen enthält es pro Kilogramm höhere Nährwerte und war damit für die körperlich schwer arbeitende Bevölkerung ernährungsphysiologisch wertvoller. Züchtung und Verbesserung der Fütterung brachten auch gewaltige qualitative Fortschritte. So verdoppelten sich die Milchleistung der Kühe und das Gewicht der Rinder im 19. Jahrhundert. Mit der Erhöhung der Rinderzahlen und der gesteigerten Milchleistung entwickelte sich in Mecklenburg und Vorpommern auch die Milchwirtschaft als Verarbeitungsindustrie. Durch diese Rationalisierung schied ein wesentlicher Teil der bisher traditionell an den Landwirtschaftsbetrieb gebundenen Nahrungsgüterwirtschaft aus und wurde dem Einblick der Produzenten für dauernd entzogen. Die Milchabnahme zwischen Produzent und Molkerei wurde vertraglich vereinbart und dadurch gerieten die Produzenten unter einen bisher nicht gekannten Terminzwang und Leistungsdruck. Zugleich waren sie damit wieder ein Stückchen fester in gesamtwirtschaftliche Strukturen und Entwicklungen eingebunden. 1907 gab es in Mecklenburg-Schwerin bereits 257 Molkereien, die überwiegend genossenschaftliches Eigentum waren.

---

<sup>49</sup> Vgl. Ilona Buchsteiner, Die Produktionsentwicklung der mecklenburgischen Landwirtschaft im 19. Jahrhundert, in: Berichte über Landwirtschaft, Neue Folge, 210. Sonderheft, Münster 1995, S. 100.

<sup>50</sup> Errechnet nach Beiträge zur Statistik Mecklenburgs, 1. Bd., 4. Heft, S. 21 und Statistisches Handbuch für Mecklenburg-Schwerin 1895, S. 125.

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts zählten Mecklenburg und Vorpommern zu den leistungsfähigsten landwirtschaftlichen Produktionsgebieten Deutschlands und unter den produktionstechnischen Bedingungen des beginnenden 20. Jahrhunderts gesehen wurde hier eine sehr moderne Landwirtschaftsproduktion betrieben. Zum einen erwuchs das aus dem bedeutenden Anteil der Großbetriebe. Nach 1850 kamen in der sich immer mehr kapitalisierenden Landwirtschaft auch stärker die ökonomischen und technischen Vorteile der Großproduktion zum Tragen. Das zeigte sich auch in der Nutzung von Saisonarbeitskräften. Die Gutsbetriebe beschäftigten vorwiegend polnische Arbeitskräfte. Im Jahre 1911 wurden in Mecklenburg 30.018 ausländische Wanderarbeiter registriert. Sie wurden in den sogenannten Schnitterkasernen untergebracht, die bald zu jedem Gutsdorf gehörten.

Ein weiterer Faktor war, dass in der mecklenburgisch-vorpommerschen Landwirtschaft im Vergleich zum Reichsdurchschnitt der Anteil der Pächter in den Gutsbetrieben überdurchschnittlich groß war. Sie führten der Landwirtschaft durch Umgehung des Kaufgeldes ein erhebliches Betriebskapital zu. Der Zwang, wirtschaftlich erfolgreich sein zu müssen, um die Pacht zahlen und ein erträgliches Einkommen erwirtschaften zu können, ließ sie besonders innovativ sein.

Die Landwirtschaft in Mecklenburg und Vorpommern war durch eine hohe Arbeitsproduktivität gekennzeichnet. Während in Mecklenburg eine landwirtschaftliche Arbeitskraft 1882 4,42 t Getreide und im RB Stralsund 4,22 Tonnen produzierte, waren es im Durchschnitt des Deutschen Reiches nur 1,77 Tonnen.<sup>51</sup>

Neben diesen bedeutenden Modernisierungstendenzen, vor allem in den Gutsbetrieben, zeigten sich in der mecklenburg-vorpommerschen Landwirtschaft aber auch Elemente von Beharrung und Tradition. Das war einmal die Bindung der Arbeitskräfte, nun zwar nicht mehr mit rechtlichen, sondern mit ökonomischen Mitteln, wie die bedeutende Zunahme der Kleinstellenbesitzer auswies. Sie war wesentlich größer als die Zunahme der Tagelöhnerzahl. Damit war für die mecklenburg-vorpommerschen Gutsbetriebe zumindest ein über Fachkenntnisse verfügender Stamm von kostengünstigen Arbeitskräften gesichert, wodurch sich das auch hier ab den 1880er Jahren bestehende Arbeitskräfteproblem quantitativ, aber vor allem qualitativ günstiger gestaltete.<sup>52</sup> Zum anderen kamen sie in dem Fortbestehen alter Herrschaftsstrukturen zum Ausdruck. Mit dem Weiterbestehen der Gutsbetriebsstrukturen waren auch die patriarchalischen Bindungen zwischen Gutsherr und Dorfbewohnern erhalten geblieben. Es scheint, dass gerade diese Verbindung von Modernisierung und Wahrung überkommener Bindungen, den bedeutenden Aufschwung der mecklenburg-vorpommerschen Landwirtschaft im 19. Jahrhundert ermöglichte.

---

<sup>51</sup> Vgl. Ilona Ballwanz, Sozialökonomische Struktur und Produktionsentwicklung in der deutschen Landwirtschaft 1871-1914, S. 179 und Anlagenband, Tabelle 103, Diss. Rostock 1977, Ms.

<sup>52</sup> Vgl. Ilona Buchsteiner, Zur sozialökonomischen Struktur mecklenburgischer Gutswirtschaften 1871-1914, in: Wiss. Z. Rostock, G-Reihe 36. Jg., Rostock 1987, S. 38.

## **Peter Köppen**

### **Der Bau des Rostocker Überseehafens - eine politische Entscheidung?**

#### **Vorbemerkung**

Industrialisierung- wie sie auch immer definiert wird - Industrialisierung hat immer etwas mit dem Auf- und Ausbau von Industriebetrieben und ihren Dienstleistern zu tun. Ursachen, Umfang, Charakter, Dauer der Industrialisierung( aber auch der Deindustrialisierung) liegen begründet in den Interessen derjenigen, die dies betreiben.

In den Beiträgen von Kathrin Möller und Klaus J. Lorenzen-Schmidt wurden bereits einige Ursachen für Industrialisierungsprozesse in der Zeit bis 1945 benannt. Es war erkennbar, dass es nicht allein das Interesse eines privatwirtschaftlich Produzierenden ist, welches zu Neubau oder Erweiterung von Betrieben führt. Neben wirtschaftlichen spielen unter anderem politische Beweggründe eine Rolle. So waren die nach 1933 gegebenen Rahmenbedingungen des auf eine erfolgreiche Kriegsführung hinsteuernenden NS-Staates eine wesentliche Voraussetzung für den Ausbau der Heinkelwerke.

Wie ist das nun in Gesellschaften mit vorherrschend staatlichem Eigentum und einem alle Bereiche dieser Gesellschaft beherrschenden Staat, z.B. in der DDR? Bestimmen dort allein die Ideologie, das politische Denken und der Subjektivismus der Funktionäre die Entscheidungsfindung bei Industrialisierungsvorhaben?

Am Beispiel der Entscheidungsfindung über den 1957 begonnenen Bau des Überseehafens soll dieser Frage nachgegangen werden, ausgehend von der Tatsache, dass der Bau des Überseehafens lediglich ein Teil des Aufbaus einer maritim orientierten Industrie, der Seewirtschaft mit Schiffbau, Hochseefischerei und Fischverarbeitung, Handelsschifffahrt und Hafenwirtschaft war, durch den der Norden der DDR industrialisiert wurde.

Als Quellengrundlage für diesen Beitrag dienten neben einer vielfältigen Literatur einige unveröffentlichte Manuskripte sowie folgende, zur Zeit der DDR benutzten Archive: Archiv des Ministeriums für Verkehrswesen, Archiv der Bezirksleitung Rostock der SED, Staatsarchiv Greifswald, Staatsarchiv Schwerin, Stadtarchiv Rostock.

#### **Die Hafenwirtschaft auf dem Gebiet der späteren DDR am Ende des 2. Weltkrieges**

Die Hafenwirtschaft spielte vor 1945 auf dem Gebiet der späteren DDR nur eine untergeordnete Rolle. Die kleinen Häfen Rostock(mit dem Vorhafen Warnemünde), Stralsund und Wismar besaßen veraltete Hafenanlagen und nur ein geringe Fahrwassertiefe. Der Güterumschlag betrug kurz vor Beginn des zweiten Weltkrieges in diesen Häfen etwa 800.000 Tonnen, was 1,4 Prozent des Gesamtumschlages Deutschlands entsprach. Allein im Hamburger Hafen wurden im Jahre 193.633 Millionen Tonnen umgeschlagen. So bei den Stauereifirmen fest angestellte Arbeitskräfte reichten in dieser Zeit für die beiden Häfen Rostock und Wismar aus, um die Schiffe in vorwiegend manueller Arbeit zu be- und entladen.

Diese Häfen als Teil der Volkswirtschaft Deutschlands hatten nur Bedeutung für die kleine Küstenschifffahrt und leisteten Zubringerdienste für die Nordsee und die westlichen Ostseehäfen sowie für Stettin und die Häfen des damaligen Ostpreußen entsprechend der Ausrichtung der mecklenburgischen Wirtschaft auf diese Gebiete.

Nach dem Kriege, der die Hafenanlagen zur Hälfte zerstörte, übernahmen zunächst die Städte die recht kümmerliche Hinterlassenschaft. Die Umschlagarbeiten fielen unter Regie des am 26. März 1946 mit Sitz in Berlin gegründeten Betriebes für Transport, Lagerung und Spedition DERUTRA, die Deutsch-Russische-Transport AG. Die DERUTRA erledigte vorwiegend die Annahme und den Transport von Reparationsgütern. Sie wurde aus Haushaltsmitteln der Länder der Sowjetischen Besatzungszone finanziert, ihre Leistung auf das Reparationskonto angerechnet. Daneben löste sie noch weitere Speditionsaufgaben, insbesondere für die UdSSR. Sie hatte Zweigstellen in zahlreichen Städten, so auch in den Hafenstädten. Auf der Grundlage eines Pachtvertrages mietete sie in den Hafenstädten die Hafengebäude und Lagerschuppen.

Die Wiederaufnahme der Hafendarbeiten begann auf der Grundlage des Befehls Nr. 77 der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) vom 3. April 1946 zur „Organisation von Umschlagplätzen in den Häfen Wismar und Rostock mit dem Registrierpunkt Warnemünde“ und des Befehls Nr. 404/k der SMA Mecklenburg vom 4. April 1946 über die Wiederaufnahme „einer normalen Tätigkeit der Häfen Wismar, Rostock und Warnemünde“. Der Hafen Warnemünde wurde in den Jahren nach 1946 ausgebaut und stellte mit Inbetriebnahme des Überseehafens Rostock ab 1. September 1960 seine Arbeit ein.

### **Überseehafen - ja oder nein?**

Mehrfach wechselten in den kommenden Jahren die Unterstellungsverhältnisse der einzelnen Häfen. Am 16. Oktober 1957 beschloss die 33. Tagung des ZK der SED den Bau des Überseehafens Rostock, zehn Tage später erfolgte der erste Spatenstich, ein knappes Jahr darauf der Durchstich des Seekanals und am 30. April 1960 die Inbetriebnahme des Überseehafens, der in seinen Glanzzeiten deutlich über 20 Millionen Tonnen Güter umschlug.

Was ging der Beschlussfassung 1957 voraus, wie kam es dazu ? Diese Frage ist um so berechtigter, da es einmal einen diametral entgegengesetzten Entschluss gab. Walter Ulbricht formulierte ihn im Juli 1950 auf dem III. Parteitag der SED mit den Worten:

„Wir haben das Projekt eines Hochseehafens an der Ostseeküste geprüft und sind zu dem Schluss gekommen, vom Bau eines neuen Hochseehafens abzusehen, da wir der Überzeugung sind, dass die Zeit kommt, wo dem Außenhandel eines demokratischen Deutschlands wieder die Häfen Hamburg und Lübeck zur Verfügung stehen.“

Unter der Ägide des gleichen Chefs Walter Ulbricht zwei völlig entgegengesetzte Festlegungen. Reiner Subjektivismus, Ausdruck einer konzeptionslosen Wirtschaftspolitik, flexibles Reagieren auf veränderte Bedingungen oder Beispiel für die Dominanz der Politik über wirtschaftliche Vorgänge?

Sehen wir uns die Vorgänge zwischen 1950 und 1957 zunächst noch etwas näher an.

## Pläne und Vorstellungen zum Bau eines Überseehafens

Seit 1950 gab es, unabhängig von zentralen Vorgaben wie die des Parteitag von 1950, nicht nur den Streit Hafen ja oder nein, sondern auch die unterschiedlichsten Überlegungen zum Standort eines großen Hafens:

1. Durchstich aus der Ostsee zum Jasmunder Bodden auf Rügen, um dort einen Hafen anzulegen (1950)
2. Bau eines Überseehafens mit den Varianten Saßnitz, Stralsund und -als die günstigste Variante angesehen - Peenemünde auf der Insel Usedom (1950).
3. Ausbau des Rostocker Stadthafens in seiner alten Lage (1950)
4. Haupthafenanlage Rostock auf dem linken Warnowufer zwischen dem Fischkombinat Rostock und der Warnowwerft. Zum ersten Male entwickelten 1951/52 Vertreter der Hafengemeinschaft bzw. des Rates der Stadt Rostock den Gedanken, den Stadthafen zu dezentralisieren und die Haupthafenanlage, den sogenannten Industriefafen, im Anschluss an das im Aufbau befindliche Fischkombinat in Richtung Warnowwerft anzulegen.
5. Hochseehafenbau bei Rostock-Schmarl als Verlagerung und gleichzeitige Erweiterung des Rostocker Stadthafens, außerdem Bau einer Brücke über die Warnow und Einbeziehung des alten Hafens in das Stadtgebiet (Ministerratsbeschluss von 1952)
6. Ein Hafenbau Rostock-Schmarl tauchte immer wieder in unterschiedlichen Varianten auf, z.B. 1954 in einem Papier des Rates des Bezirkes Rostock, wonach längs der Warnow bei Schmarl Kaimauern zu errichten waren, gleichzeitig aber ein Durchstich zum Bodden bei Wustrow als Westeinfahrt für den Stralsunder Hafen zu erfolgen habe.
7. Erneuter Vorschlag, die Fahrrinne von der Ostsee bis nach Rostock-Schmarl auszubaggern und in Schmarl Kaimauern zu errichten (1956)
8. Ausbau des Rostocker Hafens an der Mündung der oberen Warnow (etwa Dierkower Bucht)
9. Aufbau eines Außenhafens nordöstlich von Warnemünde
10. Seit 1952 gab es immer wieder intensive Diskussion darüber, ob ein neuer Hafen in Rostock oder in Wismar errichtet wird.
11. Hafenbau bei Wolgast (1954)
12. Hafenbau im Achterwasser der Insel Usedom, dazu Durchstich bei dem Ort Zempin (1954)
13. Bau eines neuen Überseehafens bei Greifswald (Beschluss des Politbüros vom 06.09.1955)
14. Ausbau der bestehenden drei Häfen (Beschluss der 3.Parteikonferenz der SED 1956)
15. Die Möglichkeit, den Hafen von Szczecin zu nutzen (1956); wird geprüft und abgelehnt, da die Kosten zu hoch und die Umschlagfähigkeit beschränkt seien.

## 16. Errichtung des Rostocker Überseehafens bei Petersdorf (1957, 33. Tagung des ZK der SED)

Im Zusammenhang mit der Diskussion um den Hafenaufbau wurden folgende Varianten von Kanalprojekten geplant:

1. Wismar-Schwerin-Elde-Elbe
2. Rostock-Recknitz-Trebel-Peene-Oder
3. Warnow-Bützow-Mecklenburgische Seenplatte

### **Beweggründe und Interessen**

Diese unterschiedlichen Überlegungen erwachsen zunächst einmal ganz einfach aus wirtschaftlichen Zwängen, aus der Notwendigkeit, für eine durch Krieg und Nachfolgeeinwirkungen (z.B. Reparationen) und durch die Spaltung eines ehemals relativ geschlossenen Wirtschaftsraumes mit großen Disproportionen behafteten Volkswirtschaft die günstigsten und billigsten Beförderungsmittel und Umschlagplätze zu finden. Das war besonders für die stark außenhandelsbetonte Wirtschaft der DDR wichtig, um über den seeseitigen Verkehr als Äquivalent für Fertigwarenlieferungen die im eigenen Land fehlenden Rohstoffe zu beschaffen. Der Umschlag in Fremdhäfen kostete außerdem die so raren Valuta (1958 kostete der Fremdumschlag der DDR umgerechnet etwa 20 Millionen Rubel) und führte zu Abhängigkeiten unterschiedlicher Art.

Um den bestehenden Bedürfnissen gerecht zu werden, wurden jetzt die bestehenden natürlichen und geographischen Bedingungen, die maritime Lage z.B., genutzt und der Überseehafen ab 1957 errichtet.

Aber auch vielfältige andere Gründe spielten hinein. Da waren die Interessen der Sowjetunion, über leistungsstarke Häfen den wie auch immer gearteten Warenaustausch mit ihrem wichtigsten Handelspartner zu betreiben einschließlich ihrer militärpolitischen Überlegungen. Da waren die Interessen einiger RGW-Staaten, insbesondere der CSR bzw. CSSR und das gegenseitige Interesse von DDR und Staaten der dritten Welt, denen zudem in den 50er Jahren eine Schlüsselrolle in der Systemauseinandersetzung zuerkannt wurde.

Neben wirtschaftlichen spielten auch innenpolitische und ideologische Erwägungen hinein. Es ist in der Regel unmöglich, eine klare Zuordnung zu finden. War doch der Besitzer, der Staat, gleichwohl wirtschaftlich wie politisch agierend, also Regierung und Unternehmer in einer Person. Nehmen wir nur den 1950 gefassten Beschluss, keinen Hafen zu bauen.

Die Begründung ist politisch und ideologisch: die Einheit würde bald kommen und zwar in einem demokratischen Deutschland, was das im damaligen Verständnis auch heißen mochte. Gedacht wurde sicherlich nicht an eine um das Gebiet der DDR vergrößerte BRD.

Die Begründung ist auch ökonomisch: bei einer erwarteten Einheit wäre es unökonomisch, neben den leistungsfähigen westdeutschen Häfen noch einen völlig neuen in

Rostock zu bauen. Das wog um so schwerer, als die eigenen Ressourcen für ein solch großes Vorhaben begrenzt waren.

Oder nehmen wir nur den Aspekt der Diskussion heraus, ob Rostock oder Wismar ausgebaut werden soll. Auf einer Sitzung des Provisorischen Kollegiums des Staatssekretariats für Schifffahrt vom 15. Juni 1953 äußerte ein Vertreter dieser Dienststelle: „daß der Perspektivplan der Schifffahrt nur von dem Gesichtspunkt der Einheit Deutschlands betrachtet werden darf; denn sonst kommen wir zu Fehlinvestitionen“.

Ein anderer Vertreter betrachtete Wismar als den zukünftigen großen Hafen und sah den Rostocker Hafen an Bedeutung verlieren. Die Antwort des Staatssekretärs im Staatssekretariat für Schifffahrt war, man müsse „mit einer falschen Einstellung Schluss machen... über den Seehafen Wismar und die Liquidation des Hafens Rostock, denn Hamburg, der Überseehafen Deutschlands, bleibt bestehen ... Rostock soll als Hafen entwickelt werden ..., während die Bedeutung Wismars bei einem einheitlichen Deutschland sehr stark zurückgehen wird.“

Im Unterschied zum Parteitagbeschuß von 1950, überhaupt keinen neuen Hafen mit dem Blick auf ein einheitliches Deutschland zu errichten, ging jetzt die Diskussion darum, welches der günstigste Standort eines neuen Hafens in einem zukünftigen einheitlichen Deutschland sein könnte.

Die SED-Bezirksleitung mit ihrem Sitz in Rostock und ihrem 1. Sekretär Karl Mewis favorisierte eindeutig Rostock und schrieb z.B. im April 1954 in einem Brief an das Politbüro: „Die Entwicklung der Häfen ... unserer DDR ... muss man im engen Zusammenhang mit der Entwicklung unseres Handelsschiffbaus, der Handelsschifffahrt, dem steigenden Export und Import über diese Häfen und vom Standpunkt der Sicherheit unserer Küste betrachten.“ Darum käme nur Rostock als Standort in Frage.

Bei der Entscheidungsfindung spielten also neben verkehrsökonomischen und volkswirtschaftlichen auch sicherheitspolitische Überlegungen eine Rolle.

Nicht zu unterschätzen sind die Persönlichkeit von Karl Mewis und seine Einflussmöglichkeiten bis in die obersten Führungsetagen der DDR sowie der überragende Platz, den die Stadt Rostock als politisches und wirtschaftliches Zentrum im Norden der DDR einnahm.

## **Zwei unterschiedliche Sichten**

Ganz augenscheinlich gab es in der Diskussion Überseehafen ja oder nein oder auch Überseehafen in Rostock oder Wismar auf allen Ebenen bis in das SED-Politbüro und die DDR-Regierung hinein unterschiedliche Auffassungen, einige mehr wirtschaftlich begründet, andere eher politisch und wieder andere mehr ideologisch, sehr oft im Komplex der verschiedenen Seiten. Für die einen war der Hafenbau unnötig, politisch und wirtschaftlich falsch, da in einem einheitlichen Deutschland ja die traditionellen Häfen der Nordsee und der westlichen Ostsee zur Verfügung stünden. Für die anderen war gerade der Bau des Überseehafens die beste Möglichkeit, die DDR wirtschaftlich so zu entwickeln, dass sie eine Alternative zur Bundesrepublik darstellte und auf diesem Weg ein angestrebtes einheitliches Deutschland zu erreichen wäre.

In einer Stellungnahme der SED-Bezirksleitung Rostock vom März 1955 an das ZK der SED hieß es, ganz in der Diktion der damaligen Zeit verfasst: „Die Entwicklung der Deutschen Demokratischen Republik als friedliebender, demokratischer und souveräner Staat, die ständige Festigung der freundschaftlichen Handelsbeziehungen zu der Sowjetunion und zu den Volksdemokratien sowie die Erweiterung der Handelsbeziehungen zu den kapitalistischen Staaten bedingen den Aufbau einer eigenen leistungsfähigen Handelsflotte und den Ausbau des Hafens Rostock zu dem Überseehafen Rostock.“

Es wurde darum vorgeschlagen, mit der Projektierung und dem Bau des Rostocker Hafens noch im zweiten Fünfjahrplan (1956-1960) zu beginnen.

Die Entscheidungsfindung wurde stark beeinflusst durch politische Veränderungen im nationalen und internationalen Rahmen. Auf ihrer 25. Tagung vom 24. Oktober 1955 gab das ZK der SED die Einschätzung, dass die beiden deutschen Staaten eine historisch lange Periode nebeneinander bestehen werden und normale Beziehungen zueinander herstellen müssten. Die Kernfrage sei die Stärkung der DDR, um die Hauptaufgabe, die Sicherung des Friedens, erfolgreich zu erfüllen. Das Plenum betonte, dass die DDR in den letzten Jahren beachtliche Anstrengungen unternommen habe, um die aus der Spaltung Deutschlands herrührenden Disproportionen zu beseitigen und dass man nun auch Häfen bauen müsse.

Als 1955/56 national und international eine neue Situation eintrat, gleichzeitig ein Überseehafen zur besseren Funktionsfähigkeit der Volkswirtschaft (auch als Heimathafen für eine eigene Handelsflotte) zwingend notwendig geworden war, aber auch die finanziellen und materiellen Mittel für einen solchen Bau zur Verfügung standen, gelangten die Pläne zum Bau eines solchen Hafens von der Phase der unterschiedlichsten Überlegungen in den Bereich der Realisierung. Ein ganzes Knäuel politischer, wirtschaftlicher, ideologischer Beweggründe führte nach einer von unterschiedlichen Positionen aus geführten, nicht selten kontroversen Diskussion zu dieser Entscheidung.

### **III. Auswirkungen der industriellen Entwicklung auf die Wohn- und Arbeitswelt**

#### **Wolfram Hennies**

#### **Industrie und Industrieprodukte auf dem Lande - Beispiele aus Südmecklenburg**

##### **Industrie auf dem Lande**

Auf den Dörfern Südmecklenburgs im Gebiet Parchim - Lübz - Plau entstanden im ausgehenden 19. Jahrhundert einige Betriebe zur Verarbeitung ländlicher Rohstoffe. Dazu gehörten:

- die Brennereien in Ganzlin ( seit 1887 ) und Mentin
- die Stärkefabriken in Frauenmark , Severin (1910 gebaut ), Lalchow, Reppentin, Hof Retzow;
- die Ziegeleien in Augzin, Benzin, Brenz, Dobbertin, Frauenmark, Goldenbow, Gischow, Karbow, Karow, Mentin, Mestlin, Neuhof, Passow, Retzow, Spornitz, Tessenow, Wendisch-Waren und Wozinkel
- die Molkereien in Barkow, Below, Benzin, Burow, Darze, Dambeck, Gallin, Ganzlin (1893 ins Handelsregister eingetragen), Goldenbow, Greven, Groß Godems, Groß Pankow, Herzberg, Herzfeld, Kossebade, Kreien, Marnitz, Groß Niendorf, Paarsch, Plauerhagen, Raduhn, Rom, Ruest, Siggelkow, Techentin, Vietlütbe, Wendisch-Priborn, Wozinkel, Wulfsahl und Ziegendorf
- die Sägereien in Dobbertin und Greven
- die Kalkbrennerei in Dobbertin

All diese Betriebe prägten mit ihren Gebäuden das Dorfbild, was sich auch darin ausdrückt, dass ihre Ansichten es wert schienen, auf Postkarten bildlich abgedruckt zu werden. Die Bauten der meisten Molkereien wurden schon in der DDR zu Wohnräumen oder Lagerhallen umgenutzt, der Schornstein abgetragen. Das Schicksal der Stilllegung ereilte als eine der letzten Dorfmolkereien auch Ganzlin nach der Wende. Die Ziegelei in Benzin und die Brennerei in Ganzlin blieben als industrielle Bauensembles bestehen.

Ungleich mehr Betriebe siedelten sich in den Städten an. Beispielsweise gab es in Parchim eine Dampf-Zichorienfabrik (schon 1804 gegründet) , eine Dampf-Kornmühle (1875), eine Zellulosefabrik (1889), eine Dampf-Brauerei (1863), eine Dampf-Molkerei (1893), einen Schlachthof (1896), eine Kalksandsteinfabrik (1899), vier Dampf-Sägereien, eine Dampf-Ziegelei und eine Dampf-Konservenfabrik (1898) nebst Kartoffelflockenfabrik. Das Gaswerk wurde 1864, das Wasserwerk 1906 und das Elektrizitätswerk 1922 in Betrieb genommen.

In Plau wurde 1893 eine Kartoffelmehl- (bzw.-Flocken) und Sirup-Fabrik ins Handelsregister eingetragen, ferner eine Dampf-Molkerei, eine Dampf-Mühle, eine Dampf-Ziegelei, zwei Dampf-Sägereien und eine Kalkbrennerei.

Die Stadt Lübz zählte eine Stärkefabrik (im Ortsteil Ruthen), eine Genossenschafts-Dampfmolkerei (1889), die 1890 die Milch von 1.000 Kühen verarbeitete und 1906 3.800.000 kg Milch angelieferte. Eine Brauerei gehörte seit 1877 dazu, die 1901 einen Dampfkessel bekam. Außerdem befanden sich in Lübz eine Zuckerfabrik (1893), die 1900 Zuckerrüben von 6200 Morgen aus 90 Landwirtschaftsbetrieben verarbeitete und seit 1913 eine Kartoffelflockenfabrik mit Dampfkessel. 1900 wurde eine Feld- und Rübenbahn zwischen Lübz und Klein Niendorf gebaut. Die mecklenburgische Kleinstadt verfügte über zwei Dampf-Sägereien, eine Wassermühle, die seit 1888 einen Dampfkessel besaß und eine Ziegelei, die auf dem Bauhof zu finden war. 1894 wurde ein Elektrizitätswerk und 1914 ein Wasserwerk errichtet. In Lübz zählte man 1924 3.839 Einwohner. Es existierten 154 Gewerbebetriebe und sechs größere Betriebe, in denen 618 Arbeiter beschäftigt waren, ein Betrieb mit 20 - 30 Beschäftigten, zwei Betriebe mit 30 - 50 Beschäftigten, zwei Betriebe mit 50 - 100 Beschäftigten, ein Betrieb mit 200 - 500 Beschäftigten. Die Molkerei in Lübz wurde übrigens nach der Wende komplett abgerissen, die Produktionsgebäude der Zuckerfabrik ebenfalls. Auch die Lübzener Mühle existiert nicht mehr als Verarbeitungsbetrieb, das Fachwerkgebäude wurde zu einem Sparkassengebäude umgebaut.

Waren einerseits die neuen Verkehrswege (Eisenbahn, Chausseen) Voraussetzung für den Transport landwirtschaftlicher Produkte zu den Abnehmerorten, so ermöglichten sie andererseits aber auch die Errichtung der oben genannten Verarbeitungsbetriebe, die ihrerseits auf einen weiten Zuliefererkreis und auf eine Abnahme der bei der Verarbeitung anfallenden Abprodukte als Viehfutter angewiesen waren. Zu denken ist hierbei an die Schlempe der Brennereien, den Treber der Brauereien, die Schnitzel der Zuckerfabriken, die Molke der Molkereien. Ein Aufschwung der Landwirtschaft zeichnete sich zur Jahrhundertwende auch durch die Erhöhung der Viehbestände, vor allem der Schweine, ab. Die Schweinemast machte den Bauern unabhängig von schlechter Bodenqualität und brachte gleichzeitig dem Handel, Transport- und Mühlenwesen einen Wirtschaftsaufschwung, da die Tiere nicht mit betriebseigenen Futtermitteln versorgt werden konnten. Niemals zuvor hatte es in Südmecklenburg so viele Windmühlen (sowohl Holländer- als auch Bockwindmühlen) wie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gegeben. Deren Niedergang ist erst durch die Elektrifizierung in den 20er und 30er Jahren unseres Jahrhunderts eingeleitet worden.

### **Industrieprodukte auf dem Lande**

In „Ein Bauerndorf im Großherzogthum Mecklenburg- Schwerin vor 50 Jahren“ von F. Schildt, 1907 in Schwerin erschienen, kann man lesen: „Die Ackerbestellung ist eine viel sorgfältigere geworden, als sie vor 50 Jahren war. Vor allem aber wird das Vieh jetzt viel besser gepflegt, und darum sind auch die Erträge aus der Viehzucht viel, viel höher als früher. Durch die Errichtung von zahlreichen Genossenschaftsmolkereien ist es auch den meistens kleinen Landwirten möglich gemacht, die Milcherträge ihrer Kuhherde vorteilhaft zu verwerten.“

Die in den Städten erscheinenden Regionalzeitungen „Norddeutsche Post“ (Parchim), „Mecklenburger Bote“ (Lübz), „Goldberger Anzeiger“ und „Plauer Zeitung“ informierten mehrmals in der Woche mit Nachrichten aus aller Welt und der engeren Region, mit gewerblichen und privaten Anzeigen. F. Schildt schrieb als Zeitgenosse 1907 dazu: „Weil jetzt überall Zeitungen gelesen werden, haben sich die Dorfbewohner eine bessere Kenntnis sowohl von unseren eigenen als auch von fremden staatlichen Einrichtungen erworben“- das gilt auch für das Angebot von Industrieprodukten.

Seit dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts wurden zunehmend Industrieerzeugnisse auf dem Land verwendet, wie man aus entsprechenden Anzeigen in Lokalzeitungen entnehmen kann. Beispiele aus dem häuslichen Bereich sind „Schnellwaagen oder Uenzel neuester Konstruktion als Ersatz der Desemer zum Gebrauch in jedem Hausstande“ sowie „Litermaße von Eisen“ , wie sie der Parchimer Eichmeister Christian Ihde 1872 anbot. 1875 konnte man beim Plauer Kaufmann Christian Clasen Singer-Nähmaschinen kaufen. 1894 bot der Plauer Maschinenbauer Stüdemann die „Reparatur von Näh- und Wringmaschinen, Decimal- und Tafelwaagen“ an. 1894 offerierte der Plauer Schlosser Ernst Puls schmiedeeiserne Gitter (für Zäune) und Grabkreuze. 1879 inserierte der Plauer Apotheker C. Crepon: „Diamantstärke aus der Dampfstärkefabrik von c. Günther in Neustadt i. M.- Vorteilhaftestes und bestes Präparat zum Stärken aller Art von Wäsche.“ Der Ersatz der alten Ziehbrunnen durch eiserne Pumpen ist ebenfalls eine Auswirkung der Industrialisierung. 1883 konnte man z. B. alle möglichen Sorten von der Berliner Pumpen- und Maschinenfirma W.Garvens beziehen. Der Parchimer Maschinenbauer Helmut Bauer bot 1895 „Hof- und Abessinierpumpen“ an. Schildt schrieb 1907: „Die alte Tranlampe ist schon in den 1860er Jahren oder schon früher abgeschafft. Jetzt brennt schon lange eine schmucke Petroleumlampe auch in der Wohnung des Tagelöhners.“ 1873 bot der Plauer Händler Georg Pöhls Petroleumlampen an.

Ausschlaggebend für den Absatz waren nicht nur das Angebot neuer Industrieprodukte, sondern auch der Wandel der Einstellungen. Für die Konsumbereitschaft haben individuelle Bedürfnisse, wirtschaftliche Zwänge, finanzielle Möglichkeiten der potentiellen Käufer, die Werbeaktivitäten der Produzenten, die regionale Verfügbarkeit der Produkte und die Beeinflussung durch Nachbarn eine wichtige Rolle gespielt.

Die Einrichtung von geschlossenen Herden in der Küche veränderte den Haushalt nachhaltig. Für den Wandel der gesamten Hauswirtschaft, vor allem der Frauenarbeit und der Ernährungsweise, war die Durchsetzung des industriell gefertigten geschlossenen Eisenherdes bahnbrechend. Die sogenannten Sparherde waren Universalgeräte, mit denen gekocht, gebacken, geheizt und Wasser erwärmt werden konnte und zwar gleichzeitig, ohne größeren Aufwand, brennstoffsparend und sauber. „Sparherde und Kochplatten“ hatte der Parchimer Christian Ihde 1869 im Angebot. Auch der Plauer Schlossermeister F. Eichbaum verkaufte 1874 eiserne Kochherde. Am 2.11.1889 wurde in der „Plauer Zeitung“ „ein fast neuer schmiedeeiserner Kochherd mit zwei Löchern, Bratofen und Wasserkasten“ angeboten.

Dazu passend verbreitete sich immer leichteres Emaillegeschirr anstatt der schweren gußeisernen Töpfe. 1889 annoncierte der Goldberger Händler H. Schwager, dass er während der Plauer Markttag „mit emailliertem Kochgeschirr auf dem Markt“ stehen

werde. 1896 verkündete der Plauer A. Zabel: „An Emaillwaren sind wieder vorräthig Tassen, Teller, Löffel, Kochtöpfe, Bratpfannen, Kaffeekannen, Eimer, Deckel in allen Größen.“ Die Firma Weck veranstaltete in den Jahren vor dem 1. Weltkrieg „Einkochkurse für Damen“, die das neue Konservierungsverfahren für Lebensmittel so populär machten, dass der Name der Herstellungsfirma zum Synonym für die Tätigkeit des Einmachens („Einwecken“) wurde. Man konnte aber auch schon Konserven kaufen. 1893 bot der Plauer Hermann Böhm in der Zeitung an: „Conserven als: feine junge Erbsen, Brechspargel, Brechbohnen, Champignon in Dosen, Mix Pickles in Gläsern“. Im gleichen Jahr konnte man in Plau bei Albert Ehrich „Corned Beef in 1-Pfund-Dosen a 85 Pfennig“ kaufen. Im September 1893 bot der gleiche Plauer Händler „frische Margarine, bestes Hamburger Schmalz, Essfett zum Ausbraten“ an. 1873 gab es „Liebig's Fleischextrakt“ bei Händler Wilhelm Dankert in Plau zu kaufen.

Die Auswirkungen der Industrialisierung, die für jeden Dorfbewohner spürbar waren, zeigten sich nicht nur im Schwinden der Selbstversorgungsmentalität der Landbevölkerung, die sozialen Auswirkungen waren ebenso wichtig. Der Bevölkerungsüberschuß und fehlende Verdienstmöglichkeiten wurden nicht mehr durch Auswanderung nach Übersee und Abwanderung in Großstädte ausgeglichen. Neue Arbeitsplätze fanden sich im neuen Beschäftigungsfeld der Eisenbahn und entstanden durch die Verarbeitungsindustrie in Mecklenburg selbst. Zudem ließen sich Händler, Schlachter und Bäcker auf dem Dorf nieder. Das wird z.B. an der Sozialstruktur von Wendisch Priborn deutlich. Im Jahre 1889 zählte man dort 800 Einwohner, darunter 33 Gehöftbesitzer, 72 Häusler, sechs Kaufleute, fünf Maurer, vier Tischler, vier Schneider, drei Schuhmacher, je zwei Gastwirte, Stellmacher, Mehlhändler und Bäcker, je einen Viehhändler, Müller, Schlachter, Maler, Schmied, Produkthändler, Fischhändler, Bahn- und Postbeamten sowie drei Briefträger.

Die Veränderungen vollzogen sich langsam und waren auch von Dorf zu Dorf verschieden. Aber zu Beginn des 20. Jahrhunderts zeigte sich das häusliche Leben im mecklenburgischen Dorf im Vergleich zur ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts völlig verändert. Es war ohne Industrieerzeugnisse nicht mehr vorstellbar. Anstatt sich völlig autark auf dem Bauernhof zu versorgen, kaufte man jetzt beim „Kolonialwarenhändler“. 1895 wurde z.B. in Wendisch Waren ein „Materialwarengeschäft“ neu erbaut. Dienstleistungen wurden von Handwerkern verrichtet. Mit den vielen in die Stadt gezogenen Landbewohnern, die dort Arbeit in den Industriebetrieben gefunden hatten, entstand auch ein neues soziales Geflecht, das es vorher in diesem Ausmaß nicht gegeben hatte: Stadtleute hatten weitreichende Verwandtschaftsbeziehungen zum Dorf, wohin man nicht nur zu festlichen Anlässen fuhr, sondern auch in arbeitsintensiven Jahreszeiten zum Helfen kam. Dorfbewohner ihrerseits konnten nun Verwandte in der Stadt besuchen und erhielten hier Anregungen vom modernen städtischen Leben. Dieses Zusammengehörigkeitsgefühl bewährte sich vor allem in den Notzeiten beider Weltkriege.

## Literatur:

Archiv für Landeskunde in den Großherzogthümern Mecklenburg, Jg. 1856,1858,1863. - Ulrich Bentzien, Landbevölkerung und agrartechnischer Fortschritt in Mecklenburg, Berlin 1983. - W. Hahn, Handel und Industrie in der Stadt Parchim. in: Führer zum Mecklenburgischen Städtetag in Parchim vom 16. - 18. Juni 1927. - Handbuch des ländlichen Grundbesitzes im Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, Schwerin 1908. - N. Hansen/ D. Tillmann, Dorferneuerung um 1900, Heide 1990. - Wolfram Hennies, Die städtische Entwicklung im 19. Jahrhundert, in: Lübz, Beiträge zur Geschichte der Stadt, Lübz 1989. - Wolfram Hennies, Das Eindringen der Industrie in das südmecklenburgische Dorf zwischen 1850 und 1914, in: Stier und Greif Jg. 7/1997. - Mecklenburg, bearbeitet von Adolf Freiherr Maltzahn, Berlin 1924. - Kreisblatt für die Westprignitz Jg. 1867,1869. - Norddeutsche Post Jg. 1866, 1869, 1870, 1895. - Plauer Zeitung Jg. 1862, 1872-1876, 1878, 1879, 1883, 1889, 1893, 1895, 1896. - Mecklenburger-Schwerinscher Staatskalender 1911/ Schwerin.

**Angrit Weber**

## **Die Auswirkungen der Industrialisierung auf die Entwicklung der Stadt Rostock. Das Leben in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt zu Beginn des 20. Jahrhunderts**

In Mecklenburg und in Rostock verlief die Industrialisierung bekanntermaßen später und langsamer als in anderen Regionen und erreichte nicht den Grad anderer deutscher Gebiete. Auch das Bevölkerungswachstum der Stadt Rostock (1810 – 11.000, 1860 – 25.000, 1880 – 37.000, 1895 – 50.000 Einwohner) entspricht diesen Tatsachen. Trotzdem vollzog sich ein nicht zu unterschätzender Prozess: Die Aussicht auf Arbeit zog viele Menschen hierher, denn seit den 1840er Jahren waren Industriebetriebe von überregionaler Bedeutung entstanden, z.B. die Riedelsche Dachpappenfabrik 1842, die Chemische Fabrik Witte 1862, die Brauerei Mahn & Ohlerich und die Dolbergsche Maschinenfabrik 1878 sowie die Neptunwerft als Zusammenschluss schon vorher bestehender Maschinenbaubetriebe 1890. Rostock wurde zum regionalen Wanderungszentrum. Die zuziehenden Leute mussten untergebracht werden, so dass die Stadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunächst langsam, in den 1880er und 1890er Jahren dann allerdings permanent über den alten Befestigungsring hinaus wuchs.<sup>53</sup> Einen besonderen Bezug zur Industrialisierung und Urbanisierung Rostocks hat die Entwicklung der westlichen Vorstadt Rostocks, der Kröpeliner-Tor-Vorstadt (im folgenden mit KTV abgekürzt): Sie war von vornherein dafür konzipiert, die zuwandernde Bevölkerung aufzunehmen, war also für Vertreter der unteren und mittleren Einkommenschichten gedacht. Gleichzeitig war die Bebauung der Kröpeliner-Tor-Vorstadt eine Maßnahme geplanten Kleinwohnungsbaus, um die schlechten, weil sehr beengten Wohnverhältnisse in der Rostocker Altstadt zu entkrampfen. So entstand zwischen 1880 und 1914 die „neue“ Kröpeliner-Tor-Vorstadt in der im wesentlichen noch heute vorhandenen Gestalt. „Neu“ deshalb, weil es die Vorstadt schon vorher gab. An den vorhandenen Landstraßen, vor allem auf dem Weg von Rostock nach Biestow gelegen (Wismarsche Landstraße, Feldstraße, Barnstorfer Weg), befanden sich landwirtschaftlich genutzte Gehöfte und Ackerbürgerhäuser. So gehörten beispielsweise von den im Jahre 1860 für die Wismarsche Landstraße aufgeführten 23 Anwesen neun Häuser Ackerbürgern. Mit der weiteren Bebauung der Straße verschwanden diese einstöckigen Traufen- und Querhäuser jedoch mehr und mehr.<sup>54</sup>

Insbesondere wurde ab dem Ende der 1880er Jahre ein Teil des „Heilig-Geist-Feldes“ (so genannt, da es sich um Ländereien des Hospitals zum Heiligen Geist handelte), und zwar das Gelände im Geviert der Ulmenstraße, Margaretenstraße, Doberaner Straße und Neuen Lindenstraße (ab 1914 Bürgermeister-Maßmann-Straße), bebaut. Hierfür wurde

---

<sup>53</sup> Vgl. weiterführend: Erwin Groenke, Industrielle Entwicklung Rostocks in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Neue Folge, Heft 2, Rostock 1982, S. 3-22.

<sup>54</sup> Archiv der Hansestadt Rostock (im folgenden: AHR), 3.02.9669.

das Gebiet durch Längs- und Querstraßen schachbrettartig erschlossen.<sup>55</sup> Im Zuge der Bebauung mit den in der Regel viergeschossigen gleichförmigen Mietshäusern - damals auch „Mietskasernen“ genannt - wurden dann auch die „Parallelstraßen“ und „Querstraßen“ mit richtigen Straßennamen versehen.<sup>56</sup>

Die Straßen des Viertels glichen einander: beidseitige Baumreihen, die die Eintönigkeit der Bebauung ein wenig belebten, die gleichartigen Mietshäuser mit den industriemäßig gefertigten Schmuckelementen (vor allem Tür- und Fensterverdachungen), die Vorgärten mit eisernen Gittern, die großen Innenhöfe, die praktischen Ecklösungen für Gaststätten und Ladengeschäfte.<sup>57</sup> Diese Häuser bedeuteten einen Fortschritt gegenüber den früher gebauten, z.B. in der Stampfmüller- oder Feldstraße. Jedoch waren sie Spekulationsbauten und wurden oft mit billigem und schlechtem Material in kurzer Zeit errichtet. In der Regel wohnten acht bis zehn Familien in einem Haus; auf jeder Etage befanden sich zwei Wohnungen. Eine „typische“ KTV-Wohnung bestand aus einer Vorderstube mit Fenstern zur Straße, die man vom Treppenhaus aus betrat. Daran angeschlossen war eine Stube mit Fenster zur Hofseite, aus Schlaf- und Wohnteil bestehend (der Schlaftteil war oft ein dunkler Alkoven, d.h. durch eine dünne Wand abgetrennt). Neben dem Wohnteil lag die Küche mit Fenster zum Hof und Tür zum Treppenhaus. Bäder gab es nicht; die Toiletten befanden sich im Keller oder auf dem Boden, später auf den Fluren.<sup>58</sup>

Die Kröpeliner-Tor-Vorstadt entwickelte sich zum bevölkerungsreichsten Stadtviertel Rostocks. Nach der Volkszählung von 1895 lebten 19.000 der 50.000 Einwohner in diesem Gebiet. Die Bebauungsdichte war nicht so hoch wie in anderen Teilen der Stadt, was zunächst einen günstigen Eindruck vermittelte. Bei der Untersuchung der Haushalte und Bewohner in den einzelnen Häusern jedoch stellt sich ein ganz anderes Bild dar: die Zahlen liegen um 50 bis 60 Prozent höher als die diesbezüglichen Durchschnittswerte der Gesamtstadt. Die Häuser und Wohnungen waren also viel mehr bevölkert als die im übrigen Rostock.<sup>59</sup>

Mit dem Entstehen der „neuen“ KTV änderte sich jedoch nicht nur das äußere Erscheinungsbild, sondern auch die Zusammensetzung der Bevölkerung im Viertel. Einen guten Aufschluss darüber, wer vor etwa 100 Jahren hier wohnte, und auch darüber, wer hier *nicht* wohnte, bietet ebenfalls die Auswertung der Volkszählung von 1895, die eine Einteilung der in Rostock ansässigen Menschen, getrennt nach Geschlecht, Alter und

---

<sup>55</sup> AHR, 3.02.11312.

<sup>56</sup> AHR, 3.02.12745.

<sup>57</sup> AHR, 3.02.16183, 12737, 1004 und 14354.

<sup>58</sup> AHR, 3.02.11312 und 12737.

<sup>59</sup> Max Claus, Untersuchungen über die Bevölkerungs- und Wohnungsdichtigkeit der Stadt Rostock i.M. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der medizinischen Doktorwürde der Medizinischen Fakultät zu Rostock, Bonn 1900.

Wohngebiet, zulässt. Die Ergebnisse einer dementsprechenden Untersuchung wurden in einem 1901 erschienenen Aufsatz von Ludwig Pfeiffer<sup>60</sup> folgendermaßen dargestellt:

In der Altstadt (ältestes Stadtviertel Rostocks, Gebiet um Petri- und Nicolaikirche) gestaltete sich der Altersaufbau sehr gleichförmig. Hier wohnten hauptsächlich Ackerbürger, Handwerker (z.B. Gerber und Fischer) und kleine Kaufleute. Es gab nur wenig Bedienstete, und die Wohnverhältnisse waren sehr beschränkt. Durch die enge Straßenbebauung und die Kleinheit der Wohnungen in diesem Gebiet war eine Vermehrung der Bevölkerung durch Zuzug von außen nicht möglich.

In der Neustadt (der heutigen „City“) lebten die wohlhabenden Geschäftsleute, die sich Dienstboten leisten konnten; hier befanden sich die großen Geschäfte mit viel männlichem und weiblichem Personal, daher eine deutlich größere Anzahl von Frauen und Männern zwischen 15 und 25 Jahren.

Die Steintor-Vorstadt war das bevorzugte Wohngebiet für Beamte, Offiziere, Lehrer, wohlhabende Rentner etc. Dafür kennzeichnend ist ein gleichmäßiger Altersaufbau, eine niedrige Kindersterblichkeit und eine überproportional hohe Bevölkerungszahl von Frauen zwischen 15 und 25 Jahren – die weiblichen Dienstboten in den Villen dieser Vorstadt.

In der KTV zeigte sich ein völlig anderes Bild als in den anderen Rostocker Stadtteilen. Die Tendenz zum Rostocker Arbeiterviertel war unverkennbar. Deutlich ablesbar war die große Kinderzahl, aber auch eine höhere Kindersterblichkeit. Sichtbar auch, dass viele Kinder gleich nach der Konfirmation das elterliche Haus verließen. Die große Zahl von Männern zwischen 20 und 24 Jahren konnte nur die Militärbevölkerung repräsentieren – 1887/88 wurde die Ulmenkaserne gebaut. Besonders interessant für diese Untersuchung ist jedoch das überproportionale Vorhandensein von Männern und Frauen zwischen 25 und 35 Jahren, wie wir es sonst in keinem Rostocker Stadtgebiet vorfinden. Hierbei handelte es sich (im Gegensatz zur Neustadt oder zur Steintor-Vorstadt) nicht um Personal, sondern um die sich in der KTV zu dieser Zeit ansiedelnde zuziehende Bevölkerung im Zuge der Industrialisierung Rostocks, die vor allem aus dem mecklenburgischen ländlichen Umland kam.

Aufgrund dieser Konstellation galt die KTV in der zeitgenössischen Literatur immer als das „Arbeiterviertel“ schlechthin. Dass dem nicht so ist, sondern dass in diesem Viertel die auch heute noch – allerdings auf etwas andere Weise – bestehende typische Durchmischung der Bevölkerung bestand, haben Dörte Bluhm<sup>61</sup> für die Jahre zwischen 1860 und 1915 und Silke Rossow<sup>62</sup> für die Zeit der Weimarer Republik vor allem auf der Grundlage von Adressbüchern nachgewiesen. Eigene Forschungen, die Armenfürsorge

---

<sup>60</sup> Ludwig Pfeiffer, Der Altersaufbau der Rostocker Bevölkerung, in: Festschrift der XXVI. Versammlung des Deutschen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege: gewidmet von der Stadt Rostock, Rostock 1901, S. 105ff.

<sup>61</sup> Dörte Bluhm, Die Entstehung und Entwicklung der Kröpeliner-Tor-Vorstadt in Rostock zwischen 1800 und 1918, Magisterarbeit, Rostock 1996.

<sup>62</sup> Silke Rossow, Untersuchungen zum Alltag der Rostocker Arbeiterfamilien in der Zeit der Weimarer Republik: Das Grundbedürfnis Wohnen, Diss., Rostock 1989.

in Rostock zwischen 1880 und 1933 betreffend, bestätigen dies: In der Kröpeliner-Tor-Vorstadt fehlte zwar fast völlig die obere Einkommenschicht, jedoch war nicht nur der Arbeiteranteil hoch, sondern auch der Anteil der Handwerker und Gewerbetreibenden sowie der in der Dienstleistung Tätigen, d.h. auch die untere Mittelschicht war im Viertel sehr präsent. Auch das Klischee von den besonders ungesunden Mietskasernen (erhöhte Tbc-Gefahr usw.), das besonders in den medizinischen Dissertationen an der Rostocker Universität in den 20er Jahren immer wieder auftaucht, kann so nicht bestätigt werden, stellten doch die Kleinwohnungen in der KTV nachweisbar einen Fortschritt gegenüber den sehr beengten Wohnungen in der Altstadt dar, die z.T. noch mit Buden und Wohnkellern<sup>63</sup> versehen waren. Dass die „Toiletten im Keller“ nicht nur in der KTV, sondern in ganz Rostock üblich waren, weist Dörte Bluhm<sup>64</sup> in ihrer Arbeit nach, so dass auch dieses oft bemühte Argument nicht greift.

Die Kröpeliner-Tor-Vorstadt war jedoch nicht nur Wohn- und Arbeitsort, sondern sie entwickelte sich in der Zeit zwischen 1880 und dem Ersten Weltkrieg immer mehr zu einer „Stadt in der Stadt“. Soziale und kulturelle Einrichtungen prägten zunehmend das Bild und gaben dem Stadtteil ebenso wie die „Mietskasernen“ sein eigenes Gepräge. Einige Beispiele seien hier kurz genannt.

Ab 1887 ist die Ulmenkaserne im Bau und wird 1891 im Adressbuch zum ersten Mal erwähnt. Als erstes Gebäude an der Ulmenstraße, die schon in den 1860er Jahren im Zuge früherer „Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen“ angelegt und mit Ulmen bepflanzt worden war, gab sie zugleich der heutigen Budapester Straße den Namen: Kasernenstraße.<sup>65</sup>

Die Margaretenschule an der Neubramowstraße, ein breitgelagerter dreigeschossiger Bau im Neorenaissancestil, wurde 1900 als zweite Schule in der KTV (nach der Vorstädtischen Knabenschule am Friedhofsweg 1878) mit fünf Mädchen- und sechs Knabenklassen eröffnet. Als 1912 am Kabutzenhof die Borwinschule als Knabenschule eröffnet wurde, ist die Margaretenschule nur noch als reine Mädchenschule weitergeführt worden.<sup>66</sup>

Als 1908 die 70 m hohe, neugotische Heilig-Geist-Kirche am Margaretenplatz geweiht wurde, war auch die Bildung einer eigenen Kirchgemeinde für die Kröpeliner-Tor-Vorstadt möglich.<sup>67</sup>

Auch dem Freizeitverhalten der Bewohner wurde Rechnung getragen. 1910 eröffnete am Barnstorfer Weg das Metropol-Theater, das bei der Eröffnung „größte und vor-

---

<sup>63</sup> Allerdings waren Buden und Wohnkeller genau wie das Schlafgängerwesen in Rostock allgemein nicht so stark verbreitet.

<sup>64</sup> Bluhm, a.a.O.

<sup>65</sup> AHR, 3.02.1260 und 16164.

<sup>66</sup> AHR, 3.02.670, 16185 und 307.

<sup>67</sup> AHR, 3.02.2027. Vgl. weiterführend: Mathias Rautenberg, Vor mehr als 90 Jahren bekam die Kröpeliner-Tor-Vorstadt eine eigene Kirchgemeinde, in: Waldemar & Margarete. Stadtteilzeitung Kröpeliner-Tor-Vorstadt, Rostock 1997, Heft 3, S. 10-11.

nehmste Theater lebender Photographien in Mecklenburg“<sup>68</sup>. Das heutige „Theater des Friedens“ wurde unter dem Namen „Palast-Theater“ im Jahre 1913/14 an der Doberaner Straße erbaut.<sup>69</sup>

Nicht zuletzt wurden in der Kröpeliner-Tor-Vorstadt auch die Institutionen der geschlossenen Armenfürsorge angesiedelt und haben den Stadtteil mitgeprägt. 1890 wurde als zweites Gebäude in der Ulmenstraße das städtische Armen- und Arbeitshaus errichtet. Die zu dieser Zeit einzige Armenanstalt der Stadt fungierte gleichzeitig als Obdachlosenasyll, Korrekptionsanstalt, Siechenhaus und Waisenhaus.<sup>70</sup> Und im Jahre 1907 erfolgte auf dem benachbarten Grundstück die Einweihung des „Elisabethheimes“, der Landeskrüppelanstalt für Mecklenburg, wo körperlich und geistig behinderte Kinder Heimaufnahme und orthopädische Behandlung erfuhren.<sup>71</sup> Nach dem Zweiten Weltkrieg entstand aus beiden Gebäuden die Orthopädische Universitätsklinik Rostock.

---

<sup>68</sup> Rostocker Zeitung vom 04.12.1910.

<sup>69</sup> AHR, 3.02.17391. Das dritte Kino der KTV, das „Hansa“ an der Elisabethwiese, ist ein Bau von 1937. Vgl. weiterführend: Angrit Weber, Als in der KTV die „Stimme des Herzens“ zum ersten Mal ertönte, in: Waldemar & Margarete. Stadtteilzeitung Kröpeliner-Tor-Vorstadt, Rostock 1997, Heft 2, S. 17-18.

<sup>70</sup> Vgl. weiterführend: Angrit Weber, Das Armenhaus „am Rande der Stadt“, in: Waldemar & Margarete. Stadtteilzeitung Kröpeliner-Tor-Vorstadt, Rostock 1998, Heft 2, S. 9-11.

<sup>71</sup> Vgl. weiterführend: Angrit Weber, In der KTV begann Mecklenburgs moderne Körperbehindertenfürsorge, in: Waldemar & Margarete. Stadtteilzeitung Kröpeliner-Tor-Vorstadt, Rostock 1998, Heft 3, S. 10-11.

**Kathrin Möller**

## **Arbeitsverhältnisse der Beschäftigten in den Rostocker Ernst-Heinkel-Flugzeugwerken**

Das wirtschaftliche Leben der größten Stadt Mecklenburgs wurde im wesentlichen durch seine geographische Lage bestimmt. Kleinere Bootswerften, vor allem aber die Neptunwerft - bis zum Ende der 1920er Jahre der größte Betrieb des Landes - etablierten sich hier auf Grund der Ostseelage. Der Umstand, dass die Stadt inmitten einer agrarisch geprägten Region lag, prägte den hiesigen Großhandel, die Handelsschifffahrt sowie die verarbeitende Industrie. Das begann sich in den 20er Jahren zu verändern.

Der aus Grundbach bei Stuttgart stammende Ernst Heinkel gründete 1922 ein eigenes Flugzeugwerk in Warnemünde. Zuvor hatte er für Etrich und Krüger in den Brandenburgischen Flugzeugwerken und bei Casper in Travemünde gearbeitet. Die Entente hatte zu diesem Zeitpunkt das absolute Baustop für Flugzeuge in Deutschland aufgehoben, so dass der Bau von Verkehrsflugzeugen wieder möglich wurde. Zunächst ist ein Konstruktionsbüro und ein Kaufmännisches Büro eingerichtet worden. Wenig später folgten die Tischler-, die Schlosser- und die Klempnerwerkstatt.<sup>72</sup> Der Flugzeugbau war zur damaligen Zeit eine empirische Angelegenheit. Bei den ersten Maschinen waren Rumpf, Leitwerk und Tragflächen aus Holz gefertigt, mit Sperrholz beplankt und stoffbespannt. Diese Bauweise war billig und erforderte nur einfache Werkstätten. Die noch kleine Belegschaft setzte sich aus Konstrukteuren, Tischlern (hauptsächlich für den Bau der Tragflächen verantwortlich), Schlossern und Klempnern zusammen. Aus Gründen der Flugsicherheit ging man nach und nach zur Gemischtbauweise über. Ein neuer Stoff hielt Einzug, das Aluminium - ein Material, das nicht nur stabil, sondern auch relativ leicht ist, was für das Flugzeug ganz wesentliche Eigenschaften sind. In den Pionierzeiten des Flugzeugbaus arbeitete die Belegschaft nach den mündlichen Angaben des Chefkonstruktors, der die neuen Typen zumeist im Kopf hatte. Nur wenige Einzelteile wurden am Reißbrett gezeichnet. Richtig über den Daumen gepeilt - so lautete das Geheimnis der Konstrukteure.

Der 15-Mann-Betrieb der Anfangsjahre mauserte sich bald zu einem erfolgreichen Betrieb, dessen Beschäftigtenzahlen ständig wuchsen. Die Ursachen des in den 20er Jahren beginnenden Erfolgs sind wohl in den Arbeitsmaximen Heinkels zu suchen. Zum ersten im sprichwörtlichen „Heinkeltempo“. Das bedeutet, ein Neuentwurf konnte in vergleichsweise kurzer Zeit in der Werkstätten ausgeführt werden. Ein zweiter Grundsatz bestand darin, jeden Auftrag anzunehmen. An in- und ausländische Auftraggeber wurden sowohl zivile als auch militärische Flugzeuge verkauft und das, obwohl der Versailler Vertrag zu diesem Zeitpunkt noch ein klares Bauverbot für Militärflugzeuge auswies. Zum Dritten war Ernst Heinkel immer auf der Suche nach Mitarbeitern, welche die Leistung seiner Flugzeuge verbessern könnten. Heinkel gelang

---

<sup>72</sup> Vgl. H.-Dieter Köhler, Ernst Heinkel - Pionier der Schnellflugzeuge, Koblenz 1983, S.52.

es, Spitzenkonstrukteure an sich zu binden. Neben Karl Schwärzler, den er aus Travemünde mit nach Warnemünde gebracht hatte, gehörten Siegfried und Walter Günter dazu.

In den 20er und zu Beginn der 30er Jahre war das Unternehmen ein ausgesprochenes Entwicklungswerk, das immer neue Flugzeugtypen auf den Markt brachte und keine Serienfertigung betrieb. Mit der Idee vom Schnellflugzeug gewann Heinkel die Lufthansa als Partner, die mit ihren Verkehrsmaschinen der damals noch schnelleren Bahn Konkurrenz machen wollte. Die richtige Maschine war die He 70, deren Konstruktion zweifellos ein Meilenstein in der Geschichte des Flugzeugbaus ist. Erstmals wurde in den Heinkelwerken ein Flugzeug nach aerodynamischen Gesichtspunkten gefertigt. Die Brüder Günter führten diese neue Technik in den Flugzeugbau ein.<sup>73</sup> Den Heinkel-Blitz, wie die He 70 auch genannt wurde, gab 1931 die Lufthansa in Auftrag. Im Wettbewerb mit den Bodenverkehrsmitteln konnte das Flugzeug nur gewinnen, wenn es die damals durch die Bahn deutlich gesteigerte Reisegeschwindigkeit übertreffen konnte. Die Heinkelwerke erfüllten die Anforderungen meisterlich. Die He 70 überflügelte die Leistung der damals schnellsten Maschine in der Welt, der amerikanischen Lockheed „Orion“, deutlich.<sup>74</sup>

Anfang der 30er Jahre gehörten die Heinkelwerke zu den wenigen wirtschaftlich stabilen Firmen in Deutschland. 1932, mitten in der Wirtschaftskrise, wurden 1.000 Beschäftigte in diesem Entwicklungswerk gezählt.<sup>75</sup> Das Rostocker Flugzeugwerk war zu diesem Zeitpunkt der größte Industriebetrieb Mecklenburgs.

1933 veränderte sich die deutsche Luftfahrtspolitik schlagartig. Zur Koordinierung der deutschen Luftfahrtspolitik erfolgte im April 1933 die Bildung des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) unter Führung Hermann Görings. 1935 proklamierte Hitler die „Wiedererlangung der Wehrfreiheit“ und durchbrach damit offen den Versailler Vertrag. Die Flugzeugfirmen wurden ausgebaut, neue entstanden. In Mecklenburg erhöhte sich die Anzahl der ansässigen Firmen auf vier: die Arado-Flugzeugwerke in Rostock-Warnemünde, die Walter-Bachmann-Werke in Ribnitz und die Dornierwerke in Wismar. Letzt genanntes Unternehmen war ein Tochterunternehmen des in Friedrichshafen ansässigen Hauptbetriebes.

Die Zahl der Beschäftigten in der deutschen Flugzeugindustrie wuchs von etwa 4.000 im Jahre 1933 auf 290.000 im Jahre 1938.<sup>76</sup> Binnen weniger Jahre hatten sich die Flugzeugfirmen zu einer mächtigen Branche der deutschen Industrie entwickelt. Die Fliegerei hatte auch in der Ideologie ihren Platz. Sie war gleichermaßen Gradmesser des technischen Fortschritts und Symbol des nationalen Wiederaufbaus.

---

<sup>73</sup> Vgl. ebenda, S. 88f.

<sup>74</sup> Carl August Freiherr von Gablenz, Die Bedeutung der He 70 für die Entwicklung der Europäischen Handelsluftfahrt, in: Kameradschaft der Luft. Festschrift anlässlich des 50. Geburtstages von Ernst Heinkel, Berlin 1935, S. 55f.

<sup>75</sup> Vgl. Volker Koos, Zur Geschichte der Luftfahrt und der Flugzeugindustrie in Rostock, in: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Neue Folge, Rostock 1987, S. 26.

<sup>76</sup> Vgl. Olaf Groehler, Geschichte des Luftkrieges 1910 bis 1980, Berlin 1981, S. 206.

Die Ernst-Heinkel-Werke, einer der größten deutschen Flugzeugbetriebe im Jahre 1933, wurden mit Millionenkrediten gefördert und wuchsen innerhalb von wenigen Jahren zu einem bemerkenswerten Großbetrieb. Waren 1932 etwa 1000 Männer und Frauen dort tätig, zählte die Belegschaft 1939 schon über 9.000 Beschäftigte. Die benötigten Facharbeiter kamen aus Hamburg, aus Sachsen, dem Rheinland oder Hannover - Regionen, die für viele fortwandernde Mecklenburger bis dato traditionelle Zielgebiete waren. Nur etwa 37 Prozent der Beschäftigten stammte aus Mecklenburg.<sup>77</sup>

Die Flugzeugindustrie trug wesentlich dazu bei, dass die Arbeitslosigkeit im Land schneller sank, als anderswo. Und die Expansion der Flugzeugindustrie hatte einen großen Anteil daran, dass die Einwohnerzahl der größten Stadt Mecklenburgs Mitte der 30er Jahre über 100.000 wuchs. Rostock wurde in diesen Jahren Großstadt.<sup>78</sup>

Die Stadt, die Beschäftigten in den Heinkelwerken - ein Handwerksbetrieb noch 10 Jahre zuvor - erlebten einen Modernisierungsschub, der beeindruckend ist. Das manifestierte sich insbesondere in den Arbeitsverhältnissen. Statt als Typen wurden Flugzeuge mehr und mehr in Serie gebaut. Mit Beginn der 30er Jahre war die Ganzmetallbauweise auf dem Vormarsch. Aus Leichtmetall konnten äußerst wetterfeste Flugzeuge mit langer Lebensdauer hergestellt werden. Vor allem aber forderte die nationalsozialistische Rüstungspolitik die Massenproduktion von Flugzeugen. Das Denken in großbetrieblichen Dimensionen war unerlässlich. Daher entstand 1935 ein neues Werk in Rostock-Marienehe, in dessen neue Hallen moderne Herstellungsverfahren einzogen. Die Produktion erfolgte in gut eingerichteten Werkstätten mit besonderen Vorrichtungen und Spezialmaschinen. Erstmals wurde 1935 das Fließ- und Taktverfahren eingeführt. Der Unternehmer Ernst Heinkel, der sich nicht nur schnellen Flugzeugen, sondern auch modernen Produktionsverfahren gegenüber aufgeschlossen zeigte, gilt als Vorreiter der Rationalisierung in der deutschen Flugzeugindustrie.<sup>79</sup>

Mit der Serienfertigung per Fließ- und Taktverfahren, die nun die Massenproduktion des Bombers He 111 ermöglichte, hielt auch die wissenschaftliche Arbeitsorganisation Einzug. Die einzelnen Takte waren kurz und einfach zu überschauen. Der Flugzeugrumpf wurde in verschiedene Sektionen aufgeteilt. Wartezeiten wurden eingeschränkt, Durchlaufzeiten verkürzt. Die Montagetätigkeit wurde vielfach von zwei Arbeitern, einem gelernten und einem ungelernten, verrichtet. Voraussetzung für das Funktionieren war der reibungslose Ablauf jedes Taktes, was u.a. ein gut funktionierendes Beschaffungswesen erforderte. Material und Arbeitskräfte hatten pünktlich am Arbeitsort zu sein. Eine gute Arbeitsvorbereitung und eine durchdachte Produktionsorganisation waren das A und O der leistungsfähigen Serienfertigung. Ende 1941/Anfang 1942 ist in den Heinkelwerken ein System der Produktionssteuerung eingeführt worden, das auf einem Lochkartenindex basierte. Das System war zu diesem Zeitpunkt bereits in den USA und Großbritannien im Einsatz. Dabei wurde der Ferti-

---

<sup>77</sup> Vgl. Heinkelwerkzeitung, Nr. 5, August 1938, S. 190.

<sup>78</sup> Vgl. Ortwin Pelc, Rostock wird Großstadt, in: 777 Jahre Rostock, Rostock 1995.

<sup>79</sup> Vgl. Paul Erker, Industrie-Eliten in der NS-Zeit, Passau 1993, S. 60.

gungsvorgang in jeden einzelnen Schritt des Fertigungsvorgangs aufgeteilt.<sup>80</sup> Das Taktverfahren schloss natürlich strikte Arbeitsdisziplin ein. Daran erinnern sich ehemals in den Heinkelwerken beschäftigte Arbeiter sehr lebhaft. „Bummelei gab es kaum. Die Autorität der Vorgesetzten war da.“<sup>81</sup>

In der Flugzeugindustrie wurden oft auch Universalvorrichtungen eingesetzt, mit denen verschiedenste Arbeiten ausführbar waren. Die waren jedoch nur von gut ausgebildeten, vielseitig einsetzbaren Facharbeitern bedienbar. Die Lehrausbildung im Flugzeugwerk sah daher eine entsprechende Schulung vor. Die Lehrlinge erhielten eine vierjährige Ausbildung, lernten feilen, bohren, schmieden, schweißen, drehen und hobeln. Sie wurden außerdem in der Flug- und Strömungslehre sowie in Motorenkunde geschult. Die Lehrlinge wurden Spezialisten ihres Fachs, die sich auf die Kunst des Flugzeugbaus verstanden. Die auf diese Weise vielseitig ausgebildeten Fachkräfte sind auch in die Weiterentwicklung sowohl der Flugzeugtechnik als auch der Arbeitsorganisation einbezogen worden. Sehr geschickt und erfolgreich wurde das Vorschlagwesen propagiert, das die Beschäftigten zu Verbesserungsvorschlägen aufforderte. „Jeder Heinkelarbeiter ein Vorschlagarbeiter“, so lautete die Parole, der, den betriebseigenen Statistiken zu Folge, mehr als 1.000 Mitarbeiter im Jahr folgten.<sup>82</sup> Das Vorschlagwesen war einerseits Teil der Rationalisierungsbestrebungen, auf der anderen Seite aber auch der Identifizierung des einzelnen Arbeiters mit dem Betrieb und damit der Heranbildung einer betriebsverbundenen Belegschaft förderlich.

Daneben begünstigte die betriebliche Sozialpolitik die angesprochene Identifizierung der Beschäftigten mit den betrieblichen Verhältnissen. Die großzügige materielle Unterstützung der Heinkelwerke und der ab etwa 1934 spürbar werdende Arbeitskräftemangel beförderten eine im Vergleich zu den 20er Jahren deutlich verbesserte Sozialpolitik. „Meine Leute sollen anständig und sorgenfrei leben, wenn sie das Äußerste für mich leisten sollen“<sup>83</sup>, so der „Betriebsführer“ Ernst Heinkel, der die Devise wohl auch tatsächlich ernst meinte. Hunderte Wohnungen für die Stammarbeiter entstanden z.B. im Rostocker Stadtteil Reutershagen. Das Gesundheitswesen muss vorbildlich gewesen sein. Der Betriebsarzt führte eine Gesundheitskartei, die über jeden Beschäftigten Auskunft geben konnte. Zweifellos erlaubte eine ordentlich geführte Kartei auch die Überwachung und Beobachtung der Beschäftigten. Neben dem betrieblichen Wohnungsbau und dem Gesundheitswesen sind die Betriebsfeste den Beschäftigten in sehr guter Erinnerung.

Der „Heinkelianer“ gehörte zweifellos zu den privilegierten Arbeitern im Dritten Reich, denn neben einer vorbildlichen sozialen Betreuung stand ihm auch ein sehr gu-

---

<sup>80</sup> Vgl. Hans-Joachim Braun, Fertigungsprozesse im deutschen Flugzeugbau 1926-1945, in: Technikgeschichte, Bd. 57 (1990) Nr.2, S 121.

<sup>81</sup> Kathrin Möller, Zur sozialen Lage der Arbeitskräfte in den Rostocker Ernst-Heinkel-Flugzeugwerken zwischen 1933 und 1945, Diplomarbeit, Rostock 1991, Gesprächsprotokolle im Anhang.

<sup>82</sup> Vgl. Heinkelwerkzeitung, Nr. 1/2/3, Januar - März 1942, S. 12f.

<sup>83</sup> Ernst Heinkel, Stürmisches Leben, Stuttgart 1953, S. 74.

ter Lohn zur Verfügung. Der Stundenlohn des Facharbeiters lag bei etwa 1,20- RM und damit weit über dem Durchschnitt der Einkünfte, die Rostocker Metallarbeiter sonst mit nach Hause nehmen konnten.<sup>84</sup>

Betriebliche Sozialpolitik, Vorschlagwesen, umfassende Ausbildung und nicht zuletzt die erfolgreichen Flugzeuge förderten die Identifizierung der Beschäftigten mit dem Betrieb. Hier scheint gelungen zu sein, was Teil der nationalsozialistischen Ideologie war, nämlich die Schaffung einer „Betriebsgemeinschaft“. Dass dies zugleich auch die Identifizierung mit dem Nationalsozialismus und seinen letztendlich aggressiven Zielen förderte, kann nur vermutet werden. Aus den Gesprächen mit den Flugzeugbauern war es explizit nicht zu erfahren. Die befragten Frauen und Männer geben aber recht überzeugt zu Protokoll: „Das Betriebsklima war ausgezeichnet.“ „Das Verhältnis zwischen den Kollegen war einwandfrei. Es reichte vielfach in den privaten Bereich hinein.“ „Heinkel hatte etwas übrig gehabt für seine Arbeiter.“<sup>85</sup> Der Stolz auf die Firma wurde auch durch das Tragen des Heinkelabzeichens demonstriert, und so mancher Arbeiter kam mit Schlips und Kragen zur Arbeit.

Die als so positiv empfundenen Verhältnisse ändert sich jedoch ab 1939. Wenige Tage vor Kriegsbeginn wurden Bezugsscheine für Lebensmittel eingeführt, die gesetzliche Arbeitszeitbeschränkung und der tarifliche Urlaub aufgehoben. Der Arbeitsplatzwechsel ist deutlich erschwert und Mehrarbeitszuschläge abgeschafft worden.<sup>86</sup> Stoß- und Schwerpunktprogramme verbunden mit extrem langen Arbeitszeiten - z.T. über 20 Stunden am Tag - gehörten ab Sommer 1939 zum Arbeitsalltag.<sup>87</sup> Daneben erlebten die Arbeiter aber auch ein beginnendes Chaos in der Produktionsorganisation; ein Chaos, das durch die Politik ausgelöst wurde. Bestimmte Fertigungslinien wurden von heute auf morgen plötzlich und unbegründet gestoppt. So war man im Herbst 1944 z.B. in den Heinkelwerken - zu diesem Zeitpunkt gehörten u.a. auch die Zweigbetriebe in Oranienburg und Stuttgart Zuffhausen dazu - plötzlich gezwungen worden, 10.000 Belegschaftsangehörige an andere Firmen abzugeben. Die Ursache fand sich in Berlin, wo das Reichsluftfahrtministerium Änderungen in der Dringlichkeit der Fertigungsprogramme vorgenommen hatte.<sup>88</sup>

Ab 1942 entstanden zusätzliche Härten. Die Bombenangriffe auf die Stadt Rostock und auf die Produktionsanlagen in Marienehe erforderten eine Dezentralisierung der Produktion. Ganze Betriebsteile wurden in umliegende Städte ausgelagert, so dass die

---

<sup>84</sup> Vgl. Heinkel-Archiv Stuttgart, Leistungsbericht der Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke, 1942, S. 112.

<sup>85</sup> Möller, S. 60f.

<sup>86</sup> Vgl. Inge Wendt, Zur Entwicklung der Stadt Rostock im Zweiten Weltkrieg 1939 bis 1945, Diss. A, Rostock 1990, S. 74.

<sup>87</sup> (SOPADE) Deutschlandberichte der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands, hrsg. von Klaus Behnken, Salzhausen/ Frankfurt a.M. 1980, 6. Jg., S. 825-826.

<sup>88</sup> Vgl. Erker, S. 61.

Beschäftigten z.T. sehr lange und strapaziöse Fußmärsche vom Wohn- zum neuen Arbeitsort in Kauf nehmen mussten.<sup>89</sup>

Auf Grund der zunehmenden Einberufung von männlichen Beschäftigten wurden die Arbeitskräfte knapp. Der Beschäftigtenmangel ist z.T. durch die Einstellung von Frauen, mehr und mehr jedoch durch die massenhafte Beschäftigung von Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen ausgeglichen worden. Bei der Zuweisung von Menschen, Material und Mitteln ist die Flugzeugindustrie immer großzügiger bedacht worden als andere Bereiche. Betrug der Anteil der Stammarbeiter an der Gesamtbelegschaft 1941 noch 68 Prozent, so waren es ein Jahr später bei wachsenden Belegschaftszahlen nur noch 55 Prozent.<sup>90</sup> Ausländeralltag bedeutete vor allem harte Arbeit, schlechte Versorgung mit Lebensmitteln und oft schikanöse Behandlung. Mit der Beschäftigung von Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen wuchs die Angst der Mitarbeiter vor Bespitzelung und Verhaftung. Viele erlebten den Terror gegenüber den Ausländern innerhalb der Betriebshallen. Sie hatten Angst, wenn sie dort mit Kriegsgefangenen zusammenkamen.<sup>91</sup>

Angesichts der Erfahrungen, insbesondere den Erlebnissen aus den Jahren 1942 bis 1944, verwundert der Satz eines ehemaligen Flugzeugbauers: „Wir waren stolz, dass wir dort gearbeitet haben.“<sup>92</sup> Der Krieg auf der einen Seite, der sich mit dem Erleben von Bombenangriffen, Not und Angst verbindet, und die als positiv empfundenen betrieblichen Verhältnisse auf der anderen Seite, das scheinen für einen großen Teil der Beschäftigten Erfahrungen zweier ganz unterschiedlicher Seiten dieser Zeit, der Jahre des Nationalsozialismus in Deutschland, gewesen zu sein. Diese zwei Seiten wollten oder konnten die Frauen und Männer nicht einer Medaille zuordnen. Eine kritische Distanz zur Mitarbeit an der Produktion des Standardbombers der Wehrmacht, der He 111 in Rostock, hat sich bis heute nicht eingestellt.

---

<sup>89</sup> Vgl. Reno Stutz, Zur Lage der Arbeiter in den Rostocker Ernst-Heinkel-Flugzeugwerken während des Zweiten Weltkrieges, in: 777 Jahre Rostock, S. 246.

<sup>90</sup> Vgl. Heinkel-Archiv Stuttgart, Leistungsbericht 1942, S. 7.

<sup>91</sup> Vgl. Möller, S. 69f.

<sup>92</sup> Ebenda, S. 60f.

**Hanna Haack**

## **Arbeitsbeziehungen und Hierarchien in der Belegschaft der Rostocker Neptunwerft während der 1950er Jahre**

Wie allgemein in der deutschen Gesellschaft bedeutete das Ende des II. Weltkrieges auch für die Neptunwerft und ihre Belegschaft eine Zäsur, nicht aber eine „Stunde Null“. Kontinuitäten wie Brüche in der Arbeitswelt waren unübersehbar. Die langfristigen Wirkungen hinsichtlich der Arbeitsbeziehungen und Hierarchien gingen aus von der Veränderung der Machtverhältnisse in der Werft sowie in der gesamten SBZ/DDR und dem weitgehenden Beibehalten einer für Werften herkömmlichen Betriebsstruktur mit entsprechender Arbeitsorganisation sowie überwiegend traditionellen Fertigungsmethoden. Eher kurz- als langfristige Auswirkungen auf Arbeitsbeziehungen und Hierarchien im Betrieb hatte die Belegschaftsentwicklung, darunter die dramatische Erweiterung im Jahre 1949.<sup>93</sup>

Von Anfang an traten zahlreiche Ambivalenzen auf, die mehr oder weniger Einfluss auf betriebliche Hierarchien erlangten. So leitete zum Kriegsende die Flucht der Geschäftsführer und vier der fünf Prokuristen der Neptunwerft in die westlichen Besatzungszonen einerseits eine Änderung der Machtverhältnisse und einen scharfen Bruch der sozialstrukturellen Entwicklung ein.<sup>94</sup> Andererseits setzte der sowjetische Werftkommandant u.a. mit dem Einsatz von Meno Schnapauff als einen von drei Geschäftsführern der ersten deutschen Nachkriegswerkleitung von vornherein auf Kontinuität. Meno Schnapauff hatte in der Werft gelernt und dort als Konstrukteur, seit 1937 an verantwortlicher Stelle im Rüstungsschiffbau, gearbeitet.<sup>95</sup> Wie in vielen anderen Betrieben der SBZ, insbesondere denjenigen, die wie die Neptunwerft in

---

<sup>93</sup> Allein im Jahre 1949 stieg die Zahl der Belegschaftsangehörigen um knapp 3000 Personen von 3677 Beschäftigte zum Jahresende 1948 auf 6596 am 31. Dezember 1949. (Vgl.: Landeshauptarchiv Schwerin, MfS, Nr. 21) Obwohl die neuen Arbeitskräfte ganz überwiegend Facharbeiter mit für den Schiffbau grundsätzlich geeigneten Berufen waren, steht außer Frage, dass die Eingliederung einer so hohen Zahl von Beschäftigten verschiedener regionaler Herkunft der Überwindung mannigfaltiger Schwierigkeiten bedurfte und problembehaftet war. Die Belegschaftserweiterung führte aber erstaunlicherweise weder zu gravierenden Konflikten zwischen den Arbeitern noch bildeten sich zwischen ihnen Hierarchien heraus, die aus unterschiedlichen Erfahrungen mit verschiedenen Formen industrieller Arbeit sowie aus regionalen Eigenheiten herrührten. Zu diesem Ergebnis, welches zumindest partiell eine Neubewertung der Belegschaftserweiterung und ihrer Folgen bedeutet, gelangte die Autorin nach Auswertung aller einschlägigen Quellen. Siehe dazu: Hanna Haack, *Das Arbeitermilieu in der Rostocker Neptunwerft: Inklusion und Exklusion beim Neuaufbau*, in: *Arbeiter in der SBZ-DDR*, hrsg. von Peter Hübner und Klaus Tenfelde, Essen 1999, S. 573-593 und Peter Alheit, Hanna Haack, Heinz-Gerd Hofschien, Renate Meyer-Braun, *Gebrochene Modernisierung - Der langsame Wandel proletarischer Milieus. Eine empirische Vergleichsstudie ost- und westdeutscher Arbeitermilieus in den 1950er Jahren*, Bremen 1999, S. 436-462.

<sup>94</sup> Zur Flucht siehe: Archiv Neptun Industrie Rostock GmbH, Rostock, (künftig Archiv NIR), K6/75.

<sup>95</sup> Ebenda und Joachim Stahl, *Neptunwerft - ein Rostocker Unternehmen im Wandel der Zeit. Schriften des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock Bd. 1*, Rostock 1995, S. 191.

sowjetisches Eigentum überführt wurden, hielt die sowjetische Besatzungsmacht auch in den folgenden Jahren an einer pragmatischen Strategie fest, mit der sie sich maßgeblich im Interesse der Reparationsleistungen die Mitwirkung der sogenannten alten Intelligenz sicherte.<sup>96</sup> Die Weiterarbeit eines Teils der früheren Eliten war ausdrücklich gewünscht. Hier wurde ein Grundstock für die Privilegierung derjenigen Ingenieure und Konstrukteure gelegt, die ihre Ausbildung und Position bereits vor 1945 erworben hatten.<sup>97</sup>

Generell blieben die traditionellen Schichtungen in Arbeiter, Meister, Ingenieure, Konstrukteure, Verwaltungspersonal sowie technische und kaufmännische Führungskräfte bestehen, in den Rangfolgen der innerbetrieblichen Hierarchie gewannen Brigadiere zunehmend einen Platz und eine wichtige Rolle. Darüber lag die von Peter Hübner treffend als foliengleich bezeichnete Struktur der Leitungen der Betriebsorganisationen der SED und des FDGB.<sup>98</sup> Die nachhaltigsten Bewegungen im traditionellen hierarchischen Aufbau der Betriebsbelegschaften gab es in den fünfziger Jahren an den Scheidelinien zwischen Arbeitern und dem mittleren technischen Fachpersonal sowie mit dem Autonomiegewinn von Brigaden als unterster Produktionseinheit. Beide sollen im Mittelpunkt des Beitrags stehen, zumal sie allgemeiner Art sind und prinzipiell auch Kontinuitäten, Veränderungen und Diskrepanzen in den Hierarchien anderer Betriebe betreffen.

Eine kleine Karikatur, im Oktober 1949 im „Werftecho“, der Betriebszeitung der Neptunwerft, veröffentlicht, lässt eine Seite von Beziehungen zwischen Werftbeschäftigten erkennen. Man sieht nebeneinander zwei kleine Zeichnungen: links drei Arbeiter, vor sich ein Schiff, rechts drei Konstrukteure, vor sich das gleiche Schiff, nur von der anderen Seite. Auf der „Arbeiterseite“ ist zu lesen: „Wat hew ick jug seggt, wi schaffen dit ok ohne de Intelligenz“ und auf der „Konstrukteurseite“: „Sehen Sie meine Herren, es geht auch ohne den Arbeiter.“<sup>99</sup> Die Distanz, die beide Seiten zueinander hielten, spricht für einen Fortbestand alter Verhaltensprägungen sowohl bei Arbeitern wie auch Konstrukteuren. Von Zusammenarbeit schien keine Seite etwas zu halten.

---

<sup>96</sup> Die Rostocker Neptunwerft gehörte vom 1. November 1946 bis zum 30. April 1952 zum Bestand der sowjetischen Aktiengesellschaft für Transportmaschinenbau. Unter den Werften war sie der einzige SAG-Betrieb.

<sup>97</sup> Dolores L. Augustine, Frustrierte Technokraten. Zur Sozialgeschichte des Ingenieurberufs in der Ulbricht-Ära, in: Die Grenzen der Diktatur. Staat und Gesellschaft in der DDR, hrsg. von Richard Bessel und Ralph Jessen, Göttingen 1996 S. 58-61 spricht in dieser Hinsicht von einer generationellen Spaltung der Ingenieure. Auch in der Neptunwerft wurden „Einzelverträge“, die neben einem hohen Einkommen eine gute Rente sicherten, überwiegend mit denjenigen abgeschlossen, die schon vor 1945 angestellt waren. Vgl: Archiv NIR, L3a/821.

<sup>98</sup> Peter Hübner, Um Kopf und Kragen. Zur Geschichte der innerbetrieblichen Hierarchien im Konstituierungsprozeß der DDR-Gesellschaft, in: Mitteilungen aus der kulturwissenschaftlichen Forschung, 16. Jg., H. 33, S. 215.

<sup>99</sup> Werftecho, Betriebszeitung der Schiffswerft Neptun Rostock, Nr. 16, 1. Oktober 1949.

Für den mit der Karikatur ausgedrückten Bestand alter Hierarchien und Diskrepanzen gab es reichlich Gründe. Zu denken ist etwa an die Arbeitszeitregelungen, welche Abgrenzungen zwischen Ingenieuren, Meistern sowie anderem technischen Fachpersonal und den Arbeitern stabilisierten. Schicht- und Wochenendarbeit, überhaupt unregelmäßige Arbeitszeiten, belasteten Arbeiter weit mehr als andere Werftbeschäftigte. Spät- und Nachtschichten waren üblicherweise nur mit Brigadiern, gelegentlich zusätzlich mit Schichtmeistern besetzt. In Hinsicht auf die Arbeitszeit wurde den Arbeitern mehr Flexibilität abverlangt als den Angestellten. Diese Flexibilität war indes nicht selbstverständlich, im Gegenteil, die Regelung der Arbeitszeit gehörte zu den zentralen Themen des Ausräumens von Interessen zwischen den Arbeitern und der Werftleitung.<sup>100</sup>

Zu alten Diskrepanzen, welche die Beziehungen zwischen den einzelnen Schichten belasteten, kamen z.B. mit den Einkommensregelungen neue hinzu. Nicht nur in Ausnahmefällen verdienten Arbeiter höherer Lohngruppen mehr als Ingenieure und Meister. Das führte trotz des Mangels an mittlerem und hohem technischem und ökonomischem Fachpersonal, der zu Beginn der fünfziger Jahre maßgeblich daraus resultierte, dass bei der Belegschaftserweiterung 1949 fast ausschließlich Arbeiter eingestellt worden waren, in Einzelfällen zu der kuriosen Situation, dass ausgebildete Ingenieure wegen des besseren Geldes als Brigadiere oder gar als Facharbeiter arbeiteten.<sup>101</sup> Etliche ehemalige Arbeiter, die durch berufliche Weiterbildung einen Aufstieg vollzogen hatten, beklagten, dass durch den Wegfall bezahlter Überstunden der finanzielle Rahmen für die Familie zumindest in den Anfangsjahren der neuen Tätigkeiten enger geworden war.<sup>102</sup> Die Einkommensunterschiede waren Ausdruck einer widersprüchlichen Politik gegenüber einzelnen sozialen Gruppen. Einerseits war der Bildungserwerb erwünscht und wurde gefördert, andererseits bestimmte die Sorge, die Intelligenz könne sich von der Arbeiterklasse entfernen, einige Entscheidungen, die Arbeiter begünstigten und gelegentlich Ingenieure und andere leitende Angestellte sogar diskriminierten.<sup>103</sup>

---

<sup>100</sup> Vgl. die detaillierten Ausführungen bei Peter Hübner, *Konsens, Konflikt und Kompromiß. Soziale Arbeiterinteressen und Sozialpolitik in der SBZ/DDR 1945-1970*, Berlin 1995, besonders S. 94-101.

<sup>101</sup> Landesarchiv Greifswald, (künftig LA Greifswald), BPA SED Rostock, GO Ro-Stadt, IV/7/029/233 und Rep. 242, A3/21. In der Schlosserei waren z.B. zwei Meister als Schlosser tätig, sie weigerten sich wie die Ingenieure, Arbeiten ihrer Qualifikation anzunehmen. Alf Lüdtkke, „Helden der Arbeit“- Mühen beim Arbeiten. Zur mißmutigen Loyalität von Industriearbeitern in der DDR, in: *Sozialgeschichte der DDR*, hrsg. von Hartmut Kaeble, Jürgen Kocka und Hartmut Zwahr, Stuttgart 1994, zitiert S. 199 ein vergleichbares Beispiel.

<sup>102</sup> Das geht aus Interviews hervor, die mit ehemaligen Belegschaftsangehörigen der Neptunwerft erhoben worden sind.

<sup>103</sup> Als diskriminierend wurde beispielsweise empfunden, dass Angestellte, auch Abteilungsleiter und Hauptabteilungsleiter, in Druckzeiten mit der Drahtbürste Rost bürsten mussten und auch Ingenieure und Konstrukteure in den Ernteeinsatz geschickt wurden. Vgl.: Interviews mit Günther Pommerenke und Friedrich-Carl Düwell, Transkripte. Diese und nachfolgende Namen aus Interviews wurden geändert.

Tiefgreifende Veränderungen in der sozialen Hierarchie hingen mit Aufstiegen von Arbeitern zusammen. Während in der zweiten Hälfte der vierziger Jahre derartige Aufstiege auch in hohe Positionen der Werft gewöhnlich ohne spezielle Vorbereitung erfolgten, wurden in den fünfziger Jahren zunehmend berufliche Fortbildungen zur Vorbedingung. Zwar wurden beispielsweise noch ganz traditionell Meister aus dem Kreis der gelernten Facharbeiter ernannt, eigentlich erwünscht war freilich eine vorherige berufliche Weiterbildung und die Meisterprüfung. Die wichtigste Voraussetzung, die die Neptunwerft für die berufliche Qualifizierung ihrer Facharbeiter und sonstigen Mitarbeiter schuf, war wie in anderen Großbetrieben der DDR der Aufbau einer betrieblichen Weiterbildungseinrichtung, an welcher eine Ausbildung zum Meister, Techniker oder Ingenieur durchgeführt werden konnte. Die Weiterbildung selbst war kostenlos und jeder, der sie mit Erfolg absolvierte, konnte sicher sein, einen der neuen Qualifikation entsprechenden Arbeitsplatz zu erhalten, falls er danach strebte. Grundsätzlich konnte somit jeder Arbeiter die Chance aufgreifen, sich über Weiterbildung eine Berufskarriere als Konstrukteur, Ingenieur, Techniker, Technologe, Meister oder in anderen Berufen zu bahnen. Nun machten das bei weitem nicht alle Arbeiter, u.a. weil die Weiterbildung, die in den fünfziger Jahren generell ohne nennenswerte Freistellungen neben der eigentlichen beruflichen Arbeit zu absolvieren war, viele Strapazen auch für die Familien mit sich brachte und Verzicht in allen anderen Lebensbereichen bedeutete.

Die außerordentlich hohen Belastungen sind denjenigen, die in den fünfziger Jahren ein Abend- oder Fernstudium machten, fest in der Erinnerung haften geblieben. Erich Holst, Jahrgang 1908, der zwischen 1956 und 1960 im Abendstudium studierte, erzählte, er wäre die ganzen Jahre nicht ins Kino oder zu anderen Vergnügungen gegangen, und in den Kleingarten, der für die Familie wirtschaftlich notwendig gewesen sei, habe er immer Fachbücher mitgenommen, um in jeder freien Minute lesen zu können. Darüber hinaus führten die Anforderungen des Abendstudiums, richtiger wohl häufig Überforderungen, zu inneren Konflikten, die einer Auseinandersetzung und Entscheidung bedurften:

„Und damals vor 1960 und 1960 hab ich meinen Abschluß (...) gemacht

da musste das alles wirklich nach Feierabend gemacht werden

das war denn recht sauer das glauben Sie wohl.

Ich weiß noch einmal ich war ja auch so müde (lacht)

so abgekämpft das war im Sommer

(...) gehste nach Hause und oder gehste hin.

Na einmal (...) da bin ich nach Hause gegangen<sup>104</sup>

Dieses Versäumen eines Studienabends beschäftigte und bedrückte ihn lange. So ist durchaus verständlich, dass er den erfolgreichen Studienabschluss rückschauend den größten Erfolg seines Lebens nannte.

---

<sup>104</sup> Interview mit Erich Holst, Transkript.

Trotz aller Anstrengungen und Belastungen übten die vielfältigen Weiterbildungsangebote, die es zum Erwerb der bildungsmäßigen Voraussetzungen für einen beruflichen Aufstieg in den fünfziger Jahren gab, auf einen Teil der Arbeiter einen großen Anreiz aus. Bruno Clasen, ein gelernter Schiffbauer, erinnerte sich an seine eigene, 1950 begonnene Ausbildung zum Meister mit den Worten:

„hab ich dann (...) einen Meisterlehrgang besucht -  
(...) noch viele Meisterlehrgänge liefen  
für Elektriker für Maschinenbauer äh äh für die Schiffbauer  
für die Tischler (...)  
alles konnte sich da mit einem Mal qualifizieren -  
und äh die Schule war abends immer voll -  
am Tag wurde gearbeitet  
und abends wurd zur Schule gegangen ne -  
und äh ich war ja noch unverheiratet sowieso -  
das ging eigentlich ganz prima -  
und hat auch Spaß gemacht -“<sup>105</sup>

Auch Zahlen belegen ein reges Interesse an einer Weiterbildung mit dem Ziel höherer Berufsabschlüsse. Beispielsweise bestanden während der Jahre 1953 bis 1955 188 Beschäftigte der Neptunwerft nach einem Abendstudium die Prüfungen als Meister, Techniker oder Ingenieur.<sup>106</sup> An der Fachschule in Warnemünde, die auch für einen Teil der Abendstudenten der Neptunwerft die Ausbildungseinrichtung war, studierten im März 1955 im Abend- und Fernstudium 638 Studenten, bis April 1962 war die Zahl der Ingenieurschüler im Abend- und Fernstudium mit 1.366 auf mehr als das Doppelte gestiegen.<sup>107</sup>

Die geöffneten Mobilitätspfade wurden demnach genutzt und die innerbetrieblichen Hierarchien gestalteten sich in einer zuvor nicht gekannten Weise durchlässig. Das galt nicht nur für diejenigen Arbeiter, die die Belastungen eines Abendstudiums ausgehalten und eine neue Tätigkeit aufgenommen hatten, sondern in gewisser Weise gleichfalls für jene, die selbst keinen Bildungsaufstieg vollzogen, aber Beziehungen zu Aufsteigern hatten, weil sie ihre früheren Arbeitskollegen waren. Doch trotz der neuen Durchlässigkeit von Hierarchien blieben auf der anderen Seite Verhaltensprägungen, die Arbeiter und das ingenieurtechnische Personal voneinander

---

<sup>105</sup> Interview mit Bruno Clasen, Transkript.

<sup>106</sup> LA Greifswald, Rep. 242, Ad/56.

<sup>107</sup> LA Greifswald, BPA SED Rostock, BL, IV/2/11/1107 (für 1955) und ebenda, IV/2/902/1106 (für 1962).

Distanz halten ließen, weiterhin wirksam. Unberührt davon blieb aber ein Zusammengehörigkeitsgefühl der gesamten Belegschaft.

Eine andere tiefgreifende Veränderung in den Arbeitsbeziehungen und Hierarchien ging von der Festigung des Brigadesystems mit dem Autonomiegewinn der Brigaden aus. Wie in anderen Betrieben der DDR, setzte in der Neptunwerft die Brigadebildung seit Ende der vierziger, Anfang der fünfziger Jahre ein.<sup>108</sup> Die Brigaden waren auch in der Neptunwerft während der Anfangsjahre ihrer Existenz ausschließlich auf die Anforderungen des Produktionsprozesses ausgerichtet. Da in der Neptunwerft bereits in der Vorkriegszeit z.T. in Kolonnen gearbeitet worden ist, beinhaltete die Bildung von Arbeitsbrigaden zunächst wohl keine generelle Neuerung. Eine nicht genau bestimmbare Anzahl von Brigaden ging durch einfache Umbenennung direkt aus den Kolonnen hervor. Gelegentlich wurde aber auch die Bezeichnung „Kolonne“ bewusst beibehalten, weil der Arbeitsverbund wie etwa in der Nieterkolonne nicht nur seit Jahrzehnten traditionell, sondern nach wie vor zwingend war. Aber war wie bei Drehern oder in der Schlosserwerkstatt eine Zusammenarbeit mehrerer Arbeiter weniger notwendig, schritt die Brigadebildung langsam voran.

In der Betriebsstruktur der Neptunwerft vollzog sich in den fünfziger Jahren insofern eine Neuerung, als sich etliche Brigaden zur untersten betrieblichen Einheit formierten und damit zumindest partiell an die Stelle der Meisterbereiche traten. Seitens der Werftleitung bzw. der zuständigen betrieblichen Leitungen wurde dieser Trend z.B. durch die direkte Auftragsvergabe an Brigaden verstärkt. Mit diesem Weg, der den Brigaden bemerkenswerte Spielräume bei der Lohngestaltung bahnte, versprach sich die Werftleitung sicherlich die Motivierung der Arbeiter zur Mitwirkung bei der Lösung verschiedener Arbeitsaufgaben. Tatsächlich lösten Brigaden bzw. Brigadiere im Kontakt miteinander zahlreiche Schwierigkeiten, die sich aus der engen Verflechtung von Arbeitsgängen im Schiffbau ergaben. Die Beziehungen von Brigaden untereinander dienten zugleich auch der Sicherung eines guten Lohnes. Den Ausuferungen des Verfahrens sollte um 1957/1958 mit einer Auflösung von Brigaden und der Neubestimmung der Position von Meistern abgeholfen werden. Ein durchgreifender, dauerhafter Erfolg war der Maßnahme indes nicht beschieden, was sich schnell u.a. darin zeigte, dass etliche der aufgelösten Brigaden informell weiter existierten und abgelöste Brigadiere wie bisher Lohnscheine schrieben.<sup>109</sup>

Die Verselbständigung der Brigaden als unterste Ebene der Betriebsstruktur offenbarte sich noch in einer anderen Richtung. Schon bald nach den Brigadegründungen konnten Brigadiere und andere Brigademitglieder in einem von der Arbeitsorganisation vorgegebenen Rahmen Einfluss auf die Auswahl neuer Mitglieder nehmen. Häufig suchten sie ihre künftigen Mitglieder sogar selbst aus.

---

<sup>108</sup> Zur Stellung und Entwicklung der Brigaden siehe: Jörg Roesler, Die Produktionsbrigaden in der Industrie der DDR. Zentrum der Arbeitswelt? in: Sozialgeschichte der DDR, a.a.O., S. 144-170.

<sup>109</sup> Archiv NIR, B/724.

Beispielsweise wählten die Brigadiere schon während der Lehrzeit diejenigen Lehrlinge aus, die sie dann als Jungfacharbeiter in der Brigade haben wollten. Die anderen Ausgelernten waren oft sehr schwer unterzubringen.<sup>110</sup> Auch „Bummelanten“ wollte keine Brigade haben. Große Schwierigkeiten machte es, Arbeiter, die aus Westdeutschland zurückgekehrt waren, in eine Brigade einzugliedern.<sup>111</sup>

Die nicht immer geplante Änderung auf der unteren Ebene der Betriebsstruktur spiegelte sich in einem Positionsgewinn der Brigadiere und einem Positionsverlust von Meistern wider. Obwohl nach der Meisterverordnung von 1952 die Meister für die Auswahl der Brigadiere zuständig waren, war die Hierarchie zwischen Meistern und Brigadiern nicht eindeutig. Der Brigadier stand weniger unter als neben dem Meister. Das unterschied ihn klar vom Vorarbeiter. Nicht für alle Meisterstellen war der Inhalt der Tätigkeit genau bestimmt und genügend gegenüber der des Brigadiers abgegrenzt. Die jahrzehntelange allmähliche Entwertung der Arbeit der Meister schritt voran.<sup>112</sup> Viele Meister verloren Einflussmöglichkeiten auf die Arbeitsverteilung sowie die Lohnfindung und damit in zunehmendem Maße unmittelbare Arbeitskontakte zu den Arbeitern. Beide Aufgaben gingen mehr und mehr vom Meister auf den Brigadier über. In diesem Wandel dürfte eine der Ursachen für immer mal wieder auflodernde Differenzen zwischen Meistern und Brigadiern zu finden sein. Bei der Regelung des Arbeitsablaufes und der Produktionskontrolle hingegen wuchs die Verantwortung der Meister. Dieser Funktionswandel machte keineswegs für jeden Facharbeiter, der sich zu einer zweijährigen Weiterbildung zur Vorbereitung auf die Meisterprüfung entschloss, die Tätigkeit eines Meisters reizvoller.<sup>113</sup>

Die Brigadiere hatten, obwohl ihre berufliche Qualifikation gewöhnlich nicht höher als die eines Facharbeiters lag, in der Brigade eine herausragende Position inne. Dazu führte allein schon ihre Verantwortung bei der Auftragsbeschaffung. Von der Verhandlungsfähigkeit, Hartnäckigkeit und Überzeugungskraft des Brigadiers hing es wesentlich ab, ob die Vorgabezeit so ausfiel, wie die Brigade sie wünschte. Mindestens genauso bedeutsam war die Funktion, die der Brigadier innerhalb der Brigade hatte: er „schrieb die Stunden“. Damit hing der Lohn des einzelnen Brigademitgliedes maßgeblich vom Brigadier ab. Bei hierbei unvermeidlichen Spannungen und Differenzen, die zum Teil im System des Gruppenleistungslohns selbst begründet waren, mussten die Brigadiere ausgleichend wirken können.

In dem Maße, wie die Brigaden zur stabilen untersten Produktionseinheit wurden, spielten die Brigadiere auch in der betrieblichen Kommunikation häufig eine größere Rolle als die Meister. Bei der Konfliktregulierung übernahmen sie von den Meistern

---

<sup>110</sup> LA Greifswald, Rep. 238, Nr. 800 und ebenda, BPA SED Rostock, GO Ro.-Stadt, IV/7/029/223.

<sup>111</sup> Archiv NIR, L3a/819.

<sup>112</sup> In der Neptunwerft fühlten sich die Meister häufig im Vergleich zu den Arbeitern zurückgesetzt. Es war durchaus keine einmalige Sache, wenn Anfang 1957 die Meister des Bereichs III meinten, dass Forderungen der Werker allgemein erfüllt, den Angestellten hingegen keine Zugeständnisse gemacht würden. Vgl.: Archiv NIR, L3a/824.

<sup>113</sup> LA Greifswald, BPA SED Rostock, GO Ro.-Stadt, IV/7/029/223 und 233.

die Vermittlerfunktion zur Werftleitung bzw. zur zuständigen nachgeordneten Leitung. Ein Anzeichen solcher Veränderung war, dass in Vorbereitung der ökonomischen Konferenzen gemeinsame Seminare mit Meistern und Brigadiern stattfanden.<sup>114</sup> Die neue Mittlerrolle von Brigadiern konnte, musste aber nicht zu Diskrepanzen zwischen Meistern und Brigadiern führen. Wie Meister sich von Brigadiern in ihren Befugnissen eingeengt vorkommen konnten, sahen andere neue Chancen und arbeiteten mit Brigadiern zusammen. Ein gemeinsames Vorgehen konnte sehr im Interesse anderer Arbeiter liegen, wie etwa im Herbst 1952 der Entschluss der Meister und Brigadiere der Abteilung Holzbau zeigt, durch Vorträge und andere Maßnahmen die un- und angelernten Kollegen bei der Vorbereitung auf Prüfungen zu unterstützen.<sup>115</sup>

Abschließend sei festgestellt: Alle Interviewpartner hoben die gute Zusammenarbeit sowie Verlässlichkeit und Solidarität zwischen den Kollegen hervor.<sup>116</sup> Für ausgeprägte Hierarchiebildungen zwischen verschiedenen Facharbeitergruppen und zumindest solchen Gruppen angelernter Arbeiter, die, wie die Schweißer, unmittelbar in den schiffbaulichen Fertigungsprozess einbezogen waren, blieb nicht viel Raum, wohl aber für ein Gemeinschaftsgefühl, welches zumindest teilweise seine Wurzeln in dem Aufeinanderangewiesensein bei der Arbeit hatte. Lohnunterschiede, die sich aus der unterschiedlichen Qualifikation und der Einstufung in eine Lohngruppe ergaben, wurden grundsätzlich akzeptiert. Arbeiter verbanden die Anerkennung der Lohnunterschiede gewöhnlich mit einem Streben nach gutem Lohn für jeden, der ordentliche Arbeit leistete. Auch diese Haltung prägte die Beziehungen von Arbeitern untereinander. Dass es auch Differenzen gab und die Beziehungen zwischen den Arbeitern in einer Brigade und sonst in der Werft nicht immer konfliktfrei waren, ist naheliegend. Die schriftlichen Quellen fließen dazu reichlich.<sup>117</sup>

---

<sup>114</sup> LA Greifswald, BPA SED Rostock, GO Ro.-Stadt, IV/7/029/223.

<sup>115</sup> LA Greifswald, Rep. 242, A5d/62.

<sup>116</sup> Der Zusammenhalt am Arbeitsplatz bzw. im Arbeitskollektiv ist in letzter Zeit häufig als Besonderheit der Betriebsverhältnisse in der DDR thematisiert worden. Verwiesen sei auf Martin Diewald, „Kollektiv“, „Vitamin B“ oder „Nische“? Persönliche Netzwerke in der DDR, in: Kollektiv und Eigensinn. Lebensverläufe in der DDR und danach, hrsg. von Johannes Huinink, Karl Ulrich Mayer u.a., Berlin 1995, S. 223-260 und die dort angegebene Literatur. Dennoch fehlt eine tiefer gehende und zeitbezogene Analyse. Unberücksichtigt bleibt für gewöhnlich, dass Kollegialität/Kooperation am Arbeitsplatz zunächst maßgeblich aus den Anforderungen des Arbeitsprozesses selbst erwuchs. Desgleichen wird die Oberfläche, unter der sich verschiedenartige Differenzierungen und Diskrepanzen verbergen, nur gelegentlich aufgerissen.

<sup>117</sup> Vor allem im Bestand des Bezirksparteiarchivs der SED Rostock finden sich dazu Hinweise.

## **IV. Zeugnisse der Industriegeschichte: Der Umgang mit dem Erbe**

**Peter Writschan**

### **Der Umgang mit Denkmälern der Industrie- und Technikgeschichte in Rostock**

Die Hansestadt Rostock besitzt zahlreiche Zeugnisse der Industrie- und Technikgeschichte. Sie sind jedoch erst seit relativ kurzer Zeit Gegenstand der Denkmalpflege. Nur langsam hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass technische Entwicklungen und deren Zeugnisse ständige Begleiter des Lebens der Menschen und Motor des Fortschritts waren. Für Rostock verlief dieser Erkenntnisprozess im wesentlichen in drei Phasen:

1. Das erste technische Denkmal war eine Mühle. 1961 stand nur die Lohmühle auf der Liste. Bei der Unterschutzstellung überwogen damals architektonische und vielleicht auch romantische Überlegungen gegenüber dem Interesse für die technische Anlage.
2. In den 70er Jahren begann die Sammlung von ausrangiertem technischen Gerät, das nach Überwindung der Nachkriegsprobleme nun langsam außer Dienst gestellt werden konnte. Dazu gehörte der Schwimmkran „Langer Heinrich“ von 1890, der bis 1978 in Betrieb war ebenso wie einer der ersten 10.000-Tonnen-Frachter des DDR-Schiffbaus von 1956, der 1970 als Traditionsschiff Denkmal wurde. Aber auch bei noch in Betrieb befindlichen alten Anlagen wurde der Denkmalwert erkannt, wie z.B. bei dem Leuchtturm in Warnemünde und der Drehbrücke am Alten Strom.
3. Mit der Wende ging eine radikale Strukturveränderung der Wirtschaft einher. Riesige Industrieanlagen traditionsreicher Unternehmen mit interessanten technischen Anlagen und bemerkenswerter Industriearchitektur wurden aufgegeben. Die Auseinandersetzung mit diesem Erbe ist gegenwärtig die wichtigste Aufgabe der Industriedenkmalpflege.

Für den Umgang mit technischen Denkmälern gibt es folgende prinzipielle Möglichkeiten:

1. Betriebsfähigkeit der Anlage erhalten
2. Die technische Ausstattung bleibt zur Anschauung bestehen
3. Erhalt der baulichen Hülle bei neuer Nutzung
4. Keine Nutzung
5. Abriss und Dokumentation

Diese Prinzipien sollen an folgenden Beispielen erläutert werden:

## 1. Betriebsfähige Anlagen

Eine betriebsfähige Anlage besitzt die Hansestadt Rostock mit dem Forst- und Köhlerhof Wiethagen. Die 1837 errichtete Teerschwelerei war bis 1979 in Betrieb und lieferte aus ihren zwei gemauerten Öfen neben Holzteer Essigsäure und Holzkohle. 1985 begann durch großen persönlichen Einsatz von Forstmitarbeitern die Rekonstruktion. Heute wird die Anlage durch einen Förderverein betrieben, der mehrmals im Jahr die Öfen entzündet und die Holzverschwelung vorführt. Die Verwendung der gewonnenen Produkte wird auf dem Gelände demonstriert, wie z.B. das Kalfatern von Bootsrümpfen. Aber auch das herausdestillierte Mückenöl findet bei der im Wald gelegenen Anlage großen Zuspruch.

Ständig in Betrieb - nämlich jede Nacht - ist der Leuchtturm in Warnemünde. Er wurde in einer historisierenden Architektur mit weißen Verblendern, unterbrochen durch Streifen grünglasierter Ziegel errichtet. Durch das Engagement des Leuchtturmvereins konnte der Turm für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Der Leuchtturm ist ein Symbol der Verbreitung der Denkmalidee geworden, indem jedermann dieses technische Denkmal betreten und erleben und von dem Seezeichen selbst heruntersehen kann. Und zugleich ist dieses Denkmal heute selbst ein „Förderer“ zur Erhaltung unserer Denkmale geworden, indem aus dem Erlös der Eintrittsgelder finanzielle Mittel für denkmalgeschützte Objekte in Warnemünde ausgereicht werden.

Es sind letztendlich immer wieder technikbegeisterte Bürger und engagierte Vereine, aber auch traditionsbewusste Unternehmen, die technische Zeugnisse in Betrieb und damit am Leben erhalten. Die Interessengemeinschaft Traditionspflege der Straßenbahn AG zum Beispiel, die den historischen Straßenbahnwagen von 1926 sorgsam restauriert hat, setzt ihn zu zahlreichen Sonderfahrten ein und lässt damit vergangene Straßenbahntechnik und -atmosphäre auferstehen.

## 2. Die technische Ausstattung bleibt zur Anschauung erhalten

Der betriebsfähige Zustand eines Denkmals ist die Ausnahme, eher dient die technische Ausstattung nur noch der Anschauung, wie im Museum zur Information oder in der Gastronomie zur historischen Dekoration.

Meyers Mühle in Warnemünde verfolgt letztgenanntes Konzept. Sie ist 1866 als Galerie-Holländer-Windmühle auf einem zweigeschossigen Backsteinunterbau errichtet worden; damals auf freiem Feld, heute mitten im Ort gelegen. Bis 1991 in Betrieb, wurde sie danach zu einer Gaststätte umgebaut. Bei einem Besuch der gastronomischen Einrichtung kann man die ganze Mühlentechnik erleben: Von der drehbaren Haube, über die schräg gelagerte Hauptwelle und das große Kammrad bis hin zum Mahlwerk ist alles noch erhalten. Gastronomie in der Mühle ist ein erfolgreiches Konzept, wie auch die Dierkower Mühle beweist. Hier wird ein Mahlgang für Vorführzwecke wieder in Betrieb genommen. In beiden Mühlen konnte die Mühlentechnik zu großen Teilen erhalten bleiben. Dies ist vor allem den traditionsbewussten Eigentümern zu danken, die selbst jeweils aus Müllerfamilien stammen. Solch eine direk-

te, auch emotionale Beziehung des Eigentümers zu seinem Gebäude kann für das Denkmal ein großer Gewinn sein.

Eine neue Nutzung für den seit 1959 nicht mehr benutzten Wasserturm zu finden, war weitaus schwieriger. Seit 1903 bestimmt er mit seinen Türmchen und Zinnen ganz entscheidend die Stadtsilhouette mit. Als aufwendiger neogotischer Backsteinbau gestaltet, enthält er im Inneren die damals moderne Technik der Wasserversorgung. Ein 800 m<sup>3</sup> fassender Wasserbehälter befindet sich im oberen Turmbereich, darunter aber sehr viel ungenutzter Raum. Durch ein soziales Arbeitsförderungswerk gelang es, den stadteigenen Turm auszubauen: Im Erdgeschoss wurde eine Bildungs- und Begegnungsstätte eingerichtet. Die anderen, durch neue Zwischendecken und einen Aufzug erschlossenen Ebenen dienen den Rostocker Museen als Depot. Fehlendes Tageslicht, die Stabilität der raumklimatischen Bedingungen und der hohe Grad der Einbruchssicherheit sind die idealen Voraussetzungen für die Einlagerung von empfindlichen Kunstgütern. Der Wasserbehälter sowie die Steig- und Falleitungen sind als Zeugnis der Wasserversorgungstechnik der Jahrhundertwende erhalten geblieben, auch wenn sie nicht öffentlich zugänglich sind.

Eine besondere Kategorie stellen die maritimen Denkmale dar. Die meisten von ihnen sind fest vertäute Exponate des Schiffahrtsmuseums Rostock. Die Probleme ihrer Erhaltung ergeben sich aus der Größe der Objekte: Das Traditionsschiff z. B. ist 158 m lang, der Schwimmkran ist 60 m hoch. Die Stahlkonstruktionen haben schon längst ihre ursprünglich geplante Lebensdauer überschritten (der Kran ist 93 Jahre alt) und verlangen permanente Korrosionsschutzaufwendungen. Ständig sind dafür Kräfte aus Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen im Einsatz. Ohne deren Arbeit wäre der Erhalt dieser Großobjekte trotz beträchtlicher Mittel Jahr für Jahr aus dem kommunalen Haushalt nicht möglich. Der Aufwand lohnt sich jedoch, denn hier kann der Besucher einen Gang durch den komplett erhaltenen Maschinenraum unternehmen und Dieselmotoren, die er bisher nur vom Auto kannte, in anderen Dimensionen erleben. Oder er steht auf der original erhaltenen Brücke am Steuerrad und träumt von fremden Meeren.

Auf Korrosionsschutz verzichten kann ein Schiff, das aus einem Material besteht, welches man im Schiffbau im allgemeinen nicht vermutet: Beton. 1943 gebaut, kieloben an Land geschalt und dann im Wasser gedreht, diente es nach dem Krieg als Lager, bis es - wieder über ABM - saniert wurde und jetzt für schwimmende Ausstellungen genutzt wird. Es ist bemerkenswert, wie wasserdicht die 8 cm dicke Betonschale nach 55 Jahren noch ist.

### **3. Erhalt der Gebäudehülle**

Direkt mit der Schifffahrt verbunden sind die zahlreich erhaltenen Speicherbauten in Hafennähe. Ihre Funktion als Getreidespeicher aus der Zeit großer Rostocker Exporte im 18. und 19. Jahrhundert haben sie verloren, geblieben ist die bauliche Hülle. Kein Getreide liegt mehr auf den Böden zum Trocknen, die Sackkarre ist längst verschwunden. Von der ehemaligen Nutzung der Speicher künden gerade noch die Windräder in den Zwerchhäusern. Heute sind in den sanierten Speichern komfortable

Wohnungen, Büros, Gewerbe und Gastronomie eingezogen. Die beeindruckende innere Holzkonstruktion aus mächtigen Deckenbalken, Unterzügen, Kopfbändern und Stützen tragen zu deren unverwechselbaren Atmosphäre bei. Aber noch steht eine Reihe von Speichern leer. Häufige Ursache sind die niedrigen Geschosshöhen von manchmal nur 1,80 m. Da der Bedarf an asiatischen Konsulaten begrenzt ist, sind phantasievolle Lösungen wie Galeriegeschosse, offene Decken oder Verschiebung der Deckenebenen gefragt. Als Beispiel für diese Problematik steht der schon jahrelang leerstehende Speicherkomplex Hornscher Hof, bei dem der hohe finanzielle Aufwand der Sanierung durch einen angegliederten Neubau und dessen wirtschaftliche Verwertung abgefangen werden soll.

Viel Phantasie und Ideenreichtum ist auch notwendig bei einer neuen Nutzung von brachliegenden Fabrikanlagen wie Maschinenbau- und Werfthallen, Brauerei, Lokschuppen u.a. Viele dieser Hallen und Gebäude sind ungenutzt. Sie kamen zu spät auf den Immobilienmarkt, als die Einrichtungen mit großem Platzbedarf wie Einkaufszentren und Baumärkte schon auf der Grünen Wiese ihre Klimahüllen aufgeschlagen hatten. Es gibt zwar Planungen und Ideen, wie z.B. die Etablierung von Dienstleistungszentren, Ausstellungshallen oder Konzertsälen. Realisiert wurde bisher aber nur der Umbau des ehemaligen Schlachthofes zu einem Handwerkerbildungszentrum.

Es ist eine große Aufgabe der nächsten Jahre, diese auch architektonisch sehr hochwertigen Gebäude, mit denen eine lange Tradition der hiesigen Industrie verbunden ist, für die Zukunft zu erhalten und nutzbar zu machen. Oft wird nur noch die bauliche Hülle übrig bleiben und die Zeugnisse der Produktion, wie Maschinen und Anlagen sowie Spuren des Arbeitsalltags, gehen verloren.

#### **4. Keine Nutzung**

Für einige technische Denkmale gibt es keine Nutzung im wirtschaftlichen Sinne. Ihr Zweck ist nur noch die Erinnerung. Dass diese Erinnerung sehr unbequem sein kann, zeigte die lebhaft diskutierte Heinkelwand. Jetzt steht die Fabrikmauer allein und verloren ohne die dahinter liegenden, inzwischen abgebrochenen Hallen. Errichtet wurde sie in den dreißiger Jahren als Schauwand vor verschiedenen Hallen- und Gebäudeteilen. Einerseits bildete sie einen architektonisch eindrucksvollen Abschluss des Industriegebietes und andererseits ein verbindendes Gegenüber zur Wohnbebauung auf der anderen Straßenseite. Aber die Architektur allein war nicht das Ausschlaggebende für die Unterschutzstellung. Die Wand ist das letzte noch vorhandene bauliche Zeugnis der Heinkel-Flugzeugwerke und steht damit einerseits für Hochtechnologie, wie der Entwicklung des ersten Strahlflugzeuges der Welt, andererseits für eine ungeheure Rüstungsproduktion, hier wurde u.a. der Bomber He111 gebaut. Als Antwort auf die Zerstörung, die diese Flugzeuge verursacht haben, wurde Rostock 1942 in einem britischen 4-Tage-Bombardement schwer zerstört.

Für die bestehenden Pläne, diese Industriebrache unter Einbeziehung der Heinkelwand wieder zu bebauen, ist gegenwärtig keine Realisierung in Sicht. So wird sie, im Volksmund inzwischen als „Klagemauer“ bezeichnet, weiterhin zum Nachdenken an- und aufregen.

In unmittelbarer räumlicher und geschichtlicher Nähe befindet sich ein Hochbunker, als Luftschutzanlage errichtet. Der unansehnliche graue Klotz mahnt an die leidvollen Erfahrungen des Krieges. Jetzt ist neues Leben in den Bunker eingezogen. Er ist zu einem bei Fledermäusen sehr beliebten Quartier geworden

## **5. Abbruch und Dokumentation**

Letztendlich gibt es auch Technische Denkmale, die nicht mehr erhalten werden können. Die 1954 fertig gestellte Kabelkrananlage in Warnemünde war das sichtbare Zeugnis des DDR-Schiffbaus. Diese Anlage dürfte offensichtlich die letzte ihrer Art weltweit gewesen sein. Aber ihre mit 65 m Höhe und 320 m überspannte Länge gewaltige Größe überschreitet die Möglichkeiten einer Erhaltung, für die bei verlorenem Nutzen ständig erhebliche Mittel der Unterhaltung notwendig wären. So blieb nur die Dokumentation und die Bergung einiger Teile wie Fahrerkabine und Laufkatze, die in den Bestand des Schifffahrtsmuseum aufgenommen wurden. Jetzt kündigt ein neuer imposanter Bockkran von der Weiterführung der Schiffbautradition.

Dieser Überblick zeigt die unterschiedlichen Möglichkeiten des Umgangs mit technischen Denkmalen, aber auch, dass Denkmalpflege nicht von den Behörden allein geleistet werden kann, sondern des Mitwirkens engagierter Bürger, Vereine, Verbände und Unternehmen bedarf.

**Jan Keil / Mathias Rautenberg**

## **Die „Fabrikantenvilla“ im Rostocker Patriotischen Weg – ein Denkmal der Industriekultur Mecklenburgs**

Wir betrachten den Patriotischen Weg in der Rostocker Kröpeliner-Tor-Vorstadt als ein recht anschauliches Beispiel für die Entwicklung urbaner Strukturen im Rostock der letzten 150 Jahre. Am westlichen Ende dieser Straße, auf dem ehemals Hejnigschen Grundstück Patriotischer Weg 73-75, sind mit Wohnhaus und dazugehörigem Fabrikgebäude im Kleinen Teile jenes, im Rahmen dieser Veröffentlichung zur Diskussion stehenden Zusammenhanges von Stadtentwicklung bzw. Wohnkultur und Industrialisierung erhalten. Im Vergleich zu den vorangegangenen Beiträgen werden wir nun also gleichsam mikroskopisch vorgehen. Jedoch nicht nur jener Aspekt der geradezu idealtypischen Vereinigung von Wohnen und Arbeiten unter den Bedingungen der Industrialisierung war uns Anlass diesen Komplex hier vorzustellen, sondern auch sein derzeitiger bedauerlicher, um nicht zu sagen, jämmerlicher Zustand.

Das Gebäude auf dem Grundstück Patriotischer Weg 75, eben jene „Fabrikantenvilla“, ein ausgewiesenes Einzeldenkmal der Hansestadt Rostock, wird zum „Tag des offenen Denkmals“ bestenfalls – in diesem Zusammenhang eigentlich ein Euphemismus – als abschreckendes Beispiel von Denkmalpflege vorgeführt werden können. Schon bald dürfte die „Villa“ wohl endgültig zur Ruine verkommen und nur noch ein lästiges, zu beseitigendes Investitionshindernis für den Eigentümer sein. Aber der Reihe nach: Der Ausgangspunkt für unsere Recherchen war eine Nachricht in einer Rostocker Zeitung aus dem Jahre 1995 unter dem Titel „Ist das Fabrikantenhaus am Ende?“<sup>118</sup>. Die Geschichtswerkstatt Rostock e.V., die sich mit derartigen Themen beschäftigen will, existierte bereits. Aber wie so vieles wurde auch jener Zeitungsausschnitt gesammelt und „ad acta“ gelegt. Durch unser neues Domizil im Rostocker „Bürgerhaus Kröpeliner-Tor-Vorstadt“ seit November 1996 lag jenes Gebäude nun viel näher. Die Planung einer Konferenz zur „Geschichte der Industrialisierung in Mecklenburg-Vorpommern“ war dann der Anlass, uns eingehender mit dem Areal zu beschäftigen. Eine Ortsbesichtigung zeigte uns, was eben den eingangs beschriebenen historischen Wert jenes Komplexes ausmacht: den in 140 Jahren baulich immer wieder überformten Zusammenhang von Wohnen und industrieller Arbeit in ursprünglich städtischer Randlage. Mittlerweile, im Februar 1996, war das Wohngebäude allerdings verwüstet worden.<sup>119</sup>

Die Suche nach Quellenmaterial zur Geschichte dieses Baus gestaltete sich recht mühsam. Sicher scheint zu sein, dass sich bereits seit den frühen 1850er Jahren ein Haus an dieser Stelle befand. Die in den Dachbalken eingravierte Jahreszahl „1853“

---

<sup>118</sup> Ist das Fabrikantenhaus am Ende?, in: Rostocker Blitz, 03.09.1995.

<sup>119</sup> Darauf nahm auch der in Rostock erscheinende „Warnowkurier“ in seiner Ausgabe vom 10.04.1996 Bezug. Die hier vorgenommenen Datierungen hielten unserer näheren Überprüfung allerdings nicht stand.

deutet jedenfalls darauf hin. Außerdem weist auch ein „Situations-Plan von dem Patriotischen Wege in der Kröpeliner-Thor-Vorstadt“ aus dem Jahre 1858 auf eine Bebauung an der Stelle der heutigen „Fabrikantenvilla“ hin.<sup>120</sup> Das Grundstück gehörte ausweislich dieser Karte einem Advokaten Spiegelberg. Auch ein Situationsplan vom Patriotischen Weg aus den Jahren 1875/76 weist jenen „advocat Spiegelberg“ noch als Eigentümer aus.<sup>121</sup> Damit konnten wir einen Irrtum ausräumen, von dem bislang das Denkmalpflegeamt der Hansestadt Rostock ausgegangen war. An dieser Stelle hatte nie ein Kaufmann Josephy eine Zichorienfabrik betrieben (bzw. betreiben lassen).<sup>122</sup> Die beiden Situationspläne zeigen deutlich, dass sich dessen Eigentumsrecht auf ein weiter östlich, bei der heutigen Eschenstraße<sup>123</sup> gelegenes Areal bezog.<sup>124</sup> Ursache dieses Irrtums dürfte eine unkritische Wiedergabe bzw. Interpretation der Eintragungen im Rostocker Adressbuch der 1880er Jahre gewesen sein. In der Tat war in jener unter der heute für die „Fabrikantenvilla“ gültigen Hausnummer 75 eine Zichorienfabrik des Kaufmanns Josephy geführt worden.<sup>125</sup> Allerdings hat diese Betrachtungsweise unberücksichtigt gelassen, dass der Patriotische Weg damals ungleich weniger bebaut war. Die Karten, auf die bereits verwiesen wurde,<sup>126</sup> und auch das Gemälde von Georg Friedrich Kersting aus dem Jahre 1809 „Rostock von Westen“<sup>127</sup> sowie ein Bild von Gustav Franck, das „Rostock nach 1870“ aus einer ähnlichen Perspektive zeigt<sup>128</sup>, dürften einen Eindruck von der damaligen Situation vermitteln. Im Jahre 1864 wies das Rostocker Adressbuch für die Zichorienfabrik des Kaufmanns Josephy die Hausnummer 18 auf.<sup>129</sup> Seit 1896 war sie dann im Patriotischen Weg unter der Nummer 83 zu finden. Der Kaufmann Josephy war nicht umgezogen. Die Zahl der Hausnummern in dieser Straße war schlicht der Bebauungsdichte angepasst und damit nahezu verdoppelt worden.

Die Nummern 73-75 waren - der damaligen Grundstücksgröße angemessen – gleichzeitig an eine „Steinschleiferei und Holzbearbeitungs-Fabrik“ vergeben worden, als deren Eigentümer ein Carl Heinig firmierte.<sup>130</sup> Dieser hatte sich 1892 an dieser Stelle

---

<sup>120</sup> Vgl. „Situations-Plan von dem Patriotischen Weg in der Kröpeliner-Thor-Vorstadt...“ von H. Saniter, in: Archiv der Hansestadt Rostock (AHR), 1.1.10.4170. und 1.1.10.4175.

<sup>121</sup> Vgl. AHR, 1.1.10.4174, Bl. 6.

<sup>122</sup> So jedenfalls auch die damals im „Warnowkurier“ wiedergegebene Meinung. Vgl. Warnowkurier, 10.04.1996.

<sup>123</sup> Eine nördliche Nebenstraße des Patriotischen Weges.

<sup>124</sup> Vgl. AHR, 1.1.10.4174, Bl. 6 und 1.1.10.4170.

<sup>125</sup> Vgl. z.B. Rostocker Adressbuch 33 (1890), Strassenteil, S. 47.

<sup>126</sup> Vgl. AHR, 1.1.10.4174, Bl. 6 und 1.1.10.4170.

<sup>127</sup> Siehe Blatt 2 in der vom Kulturhistorischen Museum Rostock noch vor 1989 herausgegebenen Sammlung „Alt-Rostock in Malerei und Grafik“.

<sup>128</sup> Siehe Ingrid Ehlers, Ortwin Pelc, Karsten Schröder, Rostock. Bilder einer Stadt, Rostock 1993, S. 100/101.

<sup>129</sup> Siehe Rostocker Adressbuch 7 (1864), S. 155.

<sup>130</sup> Siehe Rostocker Adressbuch 39 (1896), S. 305.

am Patriotischen Weg, zu dem Zeitpunkt noch unter der Hausnummer 68, mit seinem Betrieb niedergelassen.<sup>131</sup> Bei einem Blick in den Jahrgang von 1872 des Rostocker Adressbuches ist unter dieser Anschrift immer noch der Name „Spiegelberg“ zu finden.<sup>132</sup> Bis 1890 gehörte das Anwesen einem Händler namens Haase.<sup>133</sup> Mit dem Jahre 1891 wurde diese Adresse für die Rostocker Industriegeschichte interessant. Ein neuer Eigentümer mit Namen Köllner versuchte sich hier mit einer „Granit- und Dampfschleiferei“.<sup>134</sup> Im Jahr darauf war der Patriotische Weg 68 allerdings wieder „unbewohnt“<sup>135</sup>, bot somit Raum für die Ansiedlung des Betriebes von Carl Heinig<sup>136</sup>. Dieser war bis dahin als Maurermeister in der Friedrich-Franz-Straße (heutige August-Bebel-Straße) ansässig gewesen.<sup>137</sup> Für eine Betriebserweiterung bot der Patriotische Weg damals bessere Voraussetzungen. Die nähere Umgebung der neuen Heinigschen Betriebsstätte war mit Gärten und Scheunen auch zu Beginn der 1890er Jahre noch sehr stark ländlich geprägt.<sup>138</sup>

Wie ein Blick auf die alten Karten und Bilder auch deutlich macht, bahnte sich der Klosterbach – die von ihm getriebene Klostermühle lag dem Heinigschen Grundstück gegenüber auf der Südseite des Patriotischen Weges – in unmittelbarer Nähe der „Fabrikantenvilla“ seinen Weg zur Warnow.<sup>139</sup> Dieser Graben musste zu Beginn der 1890er Jahre noch die Abwässer aus den angrenzenden Häusern aufnehmen, da dort noch keine Anschlüsse an das öffentliche Siedewasser vorhanden waren. Diese Kloake wie auch der allgemeine Ausbau des Patriotischen Weges waren zu jener Zeit für die Anwohner immer wieder Anlass zu Gesuchen auf Abhilfe an den Rostocker Rat.<sup>140</sup> Die Entwicklung der urbanen Infrastruktur hatte mit der Expansion nicht Schritt halten können. Der Umzug Carl Heinigs vor das Kröpeliner Tor war offenbar Symptom oder Teil einer Bewegung, bei der sich privates Kapital in der Peripherie der alten urbanen Zentren in Wechselwirkung mit Erschließungsbemühungen durch die öffentliche Verwaltung (vielleicht heutigen Gewerbegebieten vergleichbar?) neue Entfaltungsmöglichkeiten suchte. Allerdings war dabei, im Gegensatz zur heutigen Entwicklung, der traditionelle Zusammenhang von Arbeitswelt und Wohnen allenfalls partiell

---

<sup>131</sup> Mit einer Eingabe „An die Löbliche Gesundheits-Commission zu Rostock“ vom 4. September 1892 wies sich Carl Heinig als Eigentümer des Grundstücks Patriotischer Weg 68 aus. Siehe AHR, 1.1.13.1383, 89. Das Rostocker Adressbuch 36 (1893), S. 332 konnte diesen Eigentümerwechsel erst mit einiger redaktioneller Verzögerung wiedergeben.

<sup>132</sup> Siehe Rostocker Adressbuch 15 (1872), S. 197. Zu jenem Zeitpunkt führte das Haus am Patriotischen Weg noch die Nummer 12.

<sup>133</sup> Vgl. Rostocker Adressbuch 33 (1890), Straßenteil, S. 47.

<sup>134</sup> Siehe Rostocker Adressbuch 34 (1891), Strassenteil, S. 48.

<sup>135</sup> Siehe Rostocker Adressbuch 35 (1892), S. 319.

<sup>136</sup> Vgl. AHR, 1.1.13.1383, 89.

<sup>137</sup> Vgl. Rostocker Adressbuch 35 (1892), S. 126.

<sup>138</sup> Vgl. ebenda.

<sup>139</sup> Vgl. AHR, 1.1.10.4174, Bl. 6.; Bilder einer Stadt, S. 100/101.

<sup>140</sup> Vgl. AHR, 1.1.13.1383.

aufgebrochen. Die lohnabhängigen Arbeiter mussten sich aus ihren Wohnungen in den ebenfalls hauptsächlich vor dem Kröpeliner Tor immer zahlreicher förmlich aus dem Boden schießenden Mietshäusern zu ihren Arbeitsplätzen bewegen. Der Betriebseigener Carl Heinig hingegen hatte seine Fabrik gleichsam auf dem Hinterhof. Dieses Fabrikgebäude, das gleichfalls in seiner Grundstruktur erhalten ist, weist, ähnlich wie die Brauereigebäude an der Doberaner Straße, charakteristische Merkmale (nach)gründerzeitlicher Industriearchitektur auf und dürfte somit einige Jahrzehnte jünger sein<sup>141</sup> als das an der Straße gelegene Wohnhaus.

Vergleiche der Grundrisse dieses Hauses in den verschiedenen Lageplänen<sup>142</sup> zeigen, dass sich seine zur Straße gewandte rechteckige Grundstruktur nicht gewandelt hat. Die wahrscheinlich in den Jahren 1898, 1905 und 1920 erfolgten Umbauten (so jedenfalls wären die übrigen in den Dachbalken eingravierten Jahreszahlen zu deuten) haben in erster Linie die Fassade, die Rückseite und das Innere des Hauses verändert. Darüber hinaus wird aus der Betrachtung dieser Lagepläne ersichtlich, dass die Straßenführung des Patriotischen Weges der „Fabrikantenvilla“ geradezu ausweicht. Auch, dass sich ihr Grundriss nicht der um 1890 festgelegten Bebauungslinie anpasst, der die in der östlichen Nachbarschaft errichteten Häuser folgen,<sup>143</sup> dürfte als Beleg dafür zu werten sein, dass dieser Bau weit älter ist als die Gebäude in seiner Umgebung. Jene Abweichung von der Norm hatte zur Folge, dass Carl Heinig zwischen 1896 und 1906 mehrere Grundstücksabtretungen zur Begrädnung der Vorgartenlinie und für die Anpassung der Abmessungen des städtischen Gehweges über sich ergehen lassen musste.<sup>144</sup> In den Jahren nach seiner Ansiedlung am Patriotischen Weg baute Carl Heinig seinen Betrieb mit den Geschäftszweigen Bau, Bautischlerei und Steinschleiferei weiter aus. Die Firma Carl Heinig wurde etwa ab 1910 ein dauerhafter Geschäftspartner der Brauerei Mahn & Ohlerich bei deren Um- und Ausbauvorhaben. Zuvor war von der Brauerei noch eine Leipziger Firma herangezogen worden.<sup>145</sup> Ob sich darin die im Gegensatz zu den früher entwickelten industriellen Zentren verzögerte Kapitalakkumulation widerspiegelt, kann von uns an dieser Stelle nicht erörtert werden. Die Firma Carl Heinig gehörte wohl zu den kapitalkräftigeren im Rostocker Raum. Der Firmenbriefkopf warb damit, dass in der Fabrik neben Dampfmaschinen auch elektrischer Antrieb verwendet wurde<sup>146</sup>, was – wie der Beitrag von Ingo Sens unterstrichen hat – durchaus etwas Besonderes war. Nach der Jahrhundertwende begann sich Carl Heinig sukzessive aus dem Geschäft zurückzu-

---

<sup>141</sup> Vgl. dazu auch den einführenden Beitrag von Kathrin Möller.

<sup>142</sup> Vgl. AHR, 1.1.10.4174, Bl.6 und „Lageplan vom Grundstücke sub 1251“ vom Rostocker Stadtgenieur Bühring aus dem Jahre 1900, in: Bauarchiv der Hansestadt Rostock, Akte Patriotischer Weg 73-75.

<sup>143</sup> Vgl. ebenda.

<sup>144</sup> Siehe AHR, 1.1.10. 4243.

<sup>145</sup> Siehe Bauarchiv der Hansestadt Rostock, Akte Leonhardstraße 17.

<sup>146</sup> Siehe ebenda, Akte Patriotischer Weg 73-75.

ziehen. Sein Sohn Hans übernahm schrittweise die Führung des Betriebes.<sup>147</sup> Wohl für das Altenteil von Carl Heinig wurde noch vor dem Ersten Weltkrieg das benachbarte Wohnhaus Nr. 76 hinzu erworben.<sup>148</sup> Als Inhaber der Geschäfte seines Vaters baute Hans Heinig nicht nur deren Position, sondern auch seine eigene gesellschaftliche Stellung durch Einheirat in die Familie des Rostocker Stadtbaumeisters Berringer aus. Daneben tat sicher auch die Verknüpfung von geschäftlichen und persönlichen Beziehungen mit den in der Nachbarschaft ansässigen Unternehmern und Honoratioren ein Übriges. Bereits 1908 war er Vorsitzender des Arbeitgeberverbandes für das Baugewerbe geworden. Darüber hinaus war er an der Spitze der Arbeitgeberverbände für Rostock, Warnemünde und Umgebung sowie des nichtgewerblichen Arbeitgeberverbandes für beide Mecklenburg tätig. Solch ein erfülltes Leben forderte seinen Preis. Er starb 1923 im 53. Lebensjahr.<sup>149</sup> Damit scheint der Zenit des Familienunternehmens Heinig überschritten gewesen zu sein. Dessen Verwaltung ging zunächst in seiner Gesamtheit in die Hände der Witwe Margarete Heinig über. In den folgenden Jahren fanden die einzelnen Betriebsteile neue Inhaber. Die Granit- und Holzbearbeitungsfabrik auf dem Hof des Grundstückes Patriotischer Weg 73-75 wurde seit Ende der 1920er Jahre als Bautischlerei von Hermann Schütt weitergeführt.<sup>150</sup> Im bauausführenden Gewerbe war bereits ab 1921 Hugo Heinig als Maurer- bzw. „Baumeister“ für die Familie in Erscheinung getreten.<sup>151</sup> Mit dieser Aufspaltung war eine fortschreitende Parzellierung des Grundstückes Patriotischer Weg 73-75 mit der Rostocker Flurbuchnummer 1251, das ursprünglich bis an die Warnow reichte (das Areal des heutigen Warnowufers entstand erst durch spätere Aufschüttungen), verbunden, allerdings ohne zunächst die Eigentumsrechte der Familie Heinig zu berühren. Eine Mineralölfirma ließ sich in den 1920er Jahren mit einem Öllager auf der Warnowseite des Geländes nieder, und in den 1930er Jahren folgte die Reichspost.<sup>152</sup>

Die alliierten Luftangriffe auf Rostock während des Zweiten Weltkrieges zogen auch die Betriebsgebäude auf dem Heinigschen Grundstück in Mitleidenschaft. Die Bombenschäden am Garagenkomplex der Reichspost und am Maschinenhaus der Bautischlerei Schütt konnten bis Kriegsende nicht mehr behoben werden.<sup>153</sup> Das einzige und letzte Rostocker Adressbuch der Nachkriegszeit verzeichnete für 1949/50 Frau Elisabeth Honert, die Tochter von Margarete und Hans Heinig, als alleinige Eigentümerin der Grundstücke Patriotischer Weg 73-75/76. Als Nutzer waren Hermann Schütt mit seiner Bautischlerei, das Telegraphenbauamt und eine Kfz-

---

<sup>147</sup> Das Rostocker Adressbuch 49 (1906), S. 371 erwähnt erstmals Maurermeister Hans Heinig als Eigentümer des Baugeschäftes.

<sup>148</sup> Siehe Rostocker Adressbuch 57 (1914), II. Teil, S. 93.

<sup>149</sup> Siehe AHR 1.1.22.136, Genealogische Sammlung, Familie Heinig.

<sup>150</sup> Vgl. Adressbuch der Hansestadt Rostock 66 (1928), II. Teil, S. 122.

<sup>151</sup> Für die baugewerblichen Geschäftsbeziehungen Hugo Heinigs in den 1920er und 1930er Jahren, z. B. zum Kaufmann Josephy aus dem Patriotischen Weg, siehe AHR, 1.1.13. 498.

<sup>152</sup> Vgl. Bauarchiv der Hansestadt Rostock, Akte Leonhardstr. 17.

<sup>153</sup> Vgl. ebenda.

Reparaturwerkstatt Paul Ketelhohn genannt.<sup>154</sup> Nach 1950 aber übernahm der spätere VEB Schiffbau die Nutzung der Betriebsstätten auf dem Gelände als Pächter u. a. für den Innenausbau bei der Schiffsmontage und die Lehrlingsausbildung. Im Jahre 1959 sah sich die Eigentümerin nicht mehr in der Lage, die Unterhaltung der z.T. stark angegriffenen Gebäude auf dem Betriebsgelände zu tragen, und begann Übergabeverhandlungen mit dem Schiffbaubetrieb. 1960 ging das Terrain hinter dem Wohnhaus in das „Eigentum des Volkes“ über.

Nach der Liquidierung der Neptunwerft in ihrer aus der DDR überkommenen Gestalt nach 1991 wurde der Versuch unternommen, das Anliegen der bis dahin dort verankerten Lehrlingsausbildung der Werft in Form eines Vereins „Gewerblich Technisches Aus- und Fortbildungszentrum Rostock“ aufzugreifen.<sup>155</sup> Derzeit arbeitet auf diesem Gelände eine Schweißtechnische Lehr- und Versuchsanstalt Mecklenburg-Vorpommern GmbH. Heute ist das ehemals mehr als einen Hektar große Flurstück der Familie Heinig in mehrere Parzellen geteilt. Der enge Zusammenhang von Wohnumfeld und Fabrikarbeit ist somit durch eigentumsrechtliche Grenzen zwar aufgelöst, besteht in seiner physisch-materiellen Form aber fort. Die Investitionsschwäche der DDR-Wirtschaft dürfte hier einmal mehr konservierend gewirkt haben, indem sie vielfach zur Dauernutzung und – bestenfalls – partiellen Erhaltung des überkommenen fixen Kapitals zwang. Dies sicherte das Überleben des Fabrikgebäudes in seiner Grundsubstanz. Noch vor dem Ende der DDR war die „Fabrikantenvilla“ von der Rostocker Kommunalen Wohnungsverwaltung übernommen worden. Bereits seit 1984 wird es als „ehemaliges Fabrikantenhaus“ unter der Nummer 4.P.002 auf der Rostocker Denkmalliste geführt.<sup>156</sup> Damit ist dieses Haus eines von derzeit 436 in Rostock unter Denkmalschutz<sup>157</sup> gestellten Bauten. Dieser Status hat sich seither auch nicht verändert. Vielmehr ist mit dem „Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmale im Land Mecklenburg-Vorpommern“ (Denkmalschutzgesetz – DSchG M-V) vom 30. November 1993<sup>158</sup> auch eine formal-rechtliche Grundlage für einen weitgehenden Schutz erhaltenswerter Objekte geschaffen worden. Jedoch die für den heutigen Zustand des hier in Rede stehenden Baudenkmals einzig wesentliche Veränderung hatte sich vor diesem Datum vollzogen. Die „Wohnen in Rostock GmbH“ (WIRO) als Rechtsnachfolgerin der Kommunalen Wohnungsverwaltung hatte sich zum gleichen Zeitpunkt dieses mehr investitionsintensiven denn profitversprechenden Objektes durch Verkauf an einen „privaten Investor“ bereits entledigt. Dessen „Investitionen“ zeitigten seitdem die eingangs beschriebenen Ergebnisse.<sup>159</sup> Nun hätte

---

<sup>154</sup> Siehe Rostocker Adressbuch 77 (1949/50), 4. Abschnitt, S. 94.

<sup>155</sup> Vgl. Bauarchiv der Hansestadt Rostock, Akte Leonhardstr. 17.

<sup>156</sup> Siehe Die Denkmale der Hansestadt Rostock (2), in: Städtischer Anzeiger, 19.01.1996, S. 15.

<sup>157</sup> Siehe: Für den Erhalt aller Bauten fehlt das Geld. 458 Denkmale auf Rostocks Liste, in, Ostsee-Zeitung (OZ), 10.02.1997, wo unter Bezug auf die Leiterin des Rostocker Denkmalpflegeamtes 436 Einzel- und 32 Flächendenkmale der Rostocker Denkmalliste zugerechnet wurden.

<sup>158</sup> Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes Mecklenburg-Vorpommern, GVOBl., S. 975.

<sup>159</sup> Vgl. Rostocker Blitz, 03.09.1995 und Warnowkurier, 10.04.1996.

der Oberbürgermeister in Gestalt des Denkmalpflegeamtes als untere Denkmalschutzbehörde spätestens seit der Verabschiedung des oben erwähnten Denkmalschutzgesetzes eine formale Handhabe trotzdem für die Erhaltung der „Fabrikantenvilla“ aktiv zu werden.<sup>160</sup> Jedoch lassen die für die Handhabung des Gesetzes notwendigen Durchführungsbestimmungen auf sich warten. Die Kommune hat - was angesichts des mittlerweile bedrohlich gewordenen Bauzustandes noch viel wichtiger ist - nicht die für eine Notsicherung erforderlichen finanziellen Mittel. Die Aufgabe, einen Bestand von mehr als 400 Denkmalen mit einem Jahresetat von ca. 70.000 DM<sup>161</sup> zu erhalten, hätte den legendären Sisyphos wohl kaum in Versuchung geführt, seine Kraft zu verschwenden. Aber Fatalismus, wie er aus dem Satz der Leiterin des Rostocker Denkmalpflegeamtes, „daß die öffentlichen Hände mit den ihn(en) übertragenen Aufgaben allein nicht fertig werden können“, wir uns „ohne privates Engagement und Spendenfreudigkeit ... auf lange Sicht auch von den vertrauten Kulturdenkmälern verabschieden müssen“, in der Einführung zum „Tag des offenen Denkmals“ 1997 spricht,<sup>162</sup> ist nicht mit dem Anspruch der vom Gesetz formulierten Aufgabe vereinbar. Ob allerdings in unserem konkreten Fall die Beschwörung gemeinsamen Bemühens, „von Abbruch und Verfall bedrohte Denkmäler zu retten“<sup>163</sup> ausreicht, bezweifeln wir. Unter den Bedingungen der DDR hätte durch die permanente Kapitalschwäche die „Fabrikantenvilla“ wahrscheinlich das Schicksal der Altbausubstanz vieler bis 1989 verfallenen Innenstädte geteilt. Die heutige Dominanz der betriebswirtschaftlichen Rechnung in unserer Gesellschaft macht u. E. ihren Erhalt kaum sicherer. So verharret der Entscheidungsprozess über dieses bau- und industrie-geschichtlich interessante Denkmal derzeit - noch - „im schwebenden Zustand“<sup>164</sup>. Die Literatur kennt für eine dramatische Situation, da die Handlung auf einem Niveau verharret, das zumindest die Hoffnung auf einen positiven Ausgang erhält, auch wenn in der Regel die Gravitation dem Geschehen bereits einen anderen Weg weist, den Begriff des retardierenden Moments. Jene Hoffnung aber stirbt bekanntlich immer zuletzt.<sup>165</sup>

---

<sup>160</sup> Vgl. GVOBI, S. 975.

<sup>161</sup> Vgl. OZ, 10.02.1997.

<sup>162</sup> Siehe Speicher aus drei Jahrhunderten. Tag des offenen Denkmals am 14. September 1997, in: Städtischer Anzeiger, 3. September 1997, S. 12.

<sup>163</sup> Vgl. ebenda.

<sup>164</sup> Telefonische Auskunft der Leiterin des Denkmalpflegeamtes der Hansestadt Rostock vom 02.09.1997.

<sup>165</sup> Dem folgte auch der Versuch, durch die Medien eine breitere Öffentlichkeit für das Problem zu interessieren. Siehe „Die Frauenkirche im Kleinformat“. Uralte Rostocker Fabrikantenvilla verfällt, in: Norddeutsche Neueste Nachrichten (NNN), 23.09.1997. Hier wurde allerdings die Äußerung von Mathias Rautenberg, dass die Rettung der „Fabrikantenvilla“ wohl nur noch nach dem Dresdener Vorbild zum Wiederaufbau der berühmten Frauenkirche, aber eben „im Kleinformat“ möglich wäre, missverständlich wiedergegeben.

Nachtrag<sup>166</sup> : Noch vor der Drucklegung dieses Bande hat die tatsächliche Entwicklung unsere damalige Hoffnung zu einer historischen Illusion werden lassen. Abermaliges Feuer im Gebäude und die absehbare Unmöglichkeit, die finanziellen Mittel aufzubringen, um dem Verfall Einhalt zu gebieten, haben kaum zwei Monate nach diesem Vortrag im Denkmalpflegeamt zu dem Entschluss geführt, die Nummer 4.P.002 aus der Rostocker Denkmalliste zu streichen; eingedenk der oben zitierten Worte der Leiterin des Rostocker Denkmalpflegeamtes<sup>167</sup> ist dies die Kapitulation öffentlicher Verwaltung vor privaten Verwertungsinteressen.

Die Realitätsnähe des sarkastischen Untertons der oben getroffenen Einschätzung zeigt das makaber parallele Schicksal des bis dahin letzten Denkmals für Industriearchitektur in der Rostocker Innenstadt, der ehemaligen Anker-Brauerei an der Doberaner Straße aus dem Jahre 1873<sup>168</sup>, die im Dezember 1998 ebenfalls ausbrannte. Das Begehren des neuen Eigentümers, die Ruine abzureißen, folgte umgehend.<sup>169</sup>

---

<sup>166</sup> In den folgenden Wochen hatten Presseveröffentlichungen in Rostock gezeigt, dass privates wirtschaftliches Interesse auch positive Effekte für den öffentlich gewollten Denkmalschutz haben kann. Siehe dazu: Architekt saniert Stadthaus in der Augustenstraße, in: OZ, 16.10.1997 bzw. zur Rekonstruktion des Geschäftssitzes der IHK Rostock mittels 6,5 Millionen DM, Geschichtsträchtiges Haus eröffnet, in: NNN, 21.10.1997. Allerdings zeigten diese Beispiele wiederum, dass die Öffentlichkeit – in ihrer heutigen finanziellen Situation - in die Entscheidung für oder wider den Erhalt der Baudenkmale eher retrospektiv (als Beifall spendendes Publikum), bestenfalls aber mittelbar einbezogen ist. Der Patriotische Weg 75 gab als Adresse für die Verwertung der Immobilie durch Repräsentation offenbar zu wenig her.

<sup>167</sup> Vgl. Städtischer Anzeiger, 3. September 1997, S. 12.

<sup>168</sup> Vgl. Die Denkmale der Hansestadt Rostock, S. 65.

<sup>169</sup> Vgl. „Anker-Ensemble brannte heute Nacht nieder“, in: OZ, 07.12.1998; „Droht Anker der Abriß? Gutachten empfiehlt Abriß des Anker-Komplexes in Rostock“, in: OZ, 18.02.1999; „Dunkler Ort in Flammen. Von Denkmälern zu Sorgenkindern“, in: NNN, 18.02.1999.

**Sven Bardua**

## **Industriemühlen - Beispiele in Westmecklenburg**

Seit Jahrtausenden ist Getreidemehl eines unserer wichtigsten Nahrungsmittel. Seit etwa 2000 Jahren wird es in Wassermühlen, seit etwa 1000 Jahren in Windmühlen gemahlen. Die technische und wirtschaftliche Entwicklung der Mühlen ist eng mit der Geschichte der Menschheit verbunden. Wir alle kennen die Flügelkreuze der Windmühlen und die Wasserräder der Wassermühlen. Und viele Menschen können sich auch vorstellen, wie Körner zwischen Mahlsteinen zu Mehl vermahlen werden. Wie aber eine Industriemühle funktioniert, wissen nur wenige. Und dabei ist die Technik der mit Maschinen angetriebenen Walzenstühle und Plansichter bereits mehr als 100 Jahre alt.

In beiden mecklenburgischen Staaten hat es 1910 knapp 700 Mühlen gegeben. Davon waren 151 Wassermühlen, 369 Windmühlen und 133 Industriemühlen. 1990 waren in Mecklenburg - und in Vorpommern - noch 25 größere Mühlen in Betrieb. 1995 waren es nur noch vier. Inzwischen sind es noch drei, denn auch die Mühle in Grabow wurde 1997 stillgelegt. Große Überkapazitäten, mit denen die Branche in den alten Bundesländern auch schon vor der Wende zu kämpfen hatte, führten zu einem dramatischen Preisverfall. Hintergrund ist auch die technische Entwicklung: Moderne Großmühlen arbeiten mit hohen Leistungen vollautomatisch und fast ohne Personal. Im Land arbeiten heute noch die Mühlen in Parchim, in Neubrandenburg und im vorpommerschen Jarmen sowie das Flockenwerk in Karstädt (bei Perleberg, heute zu Brandenburg). Gleichzeitig stehen auf der Liste des Landesdenkmalamtes nach eigenen Angaben 82 Windmühlen, 53 Wassermühlen und 35 Industriemühlen. Allerdings lassen sich Wasser- und Industriemühlen nicht immer klar trennen. Denn viele Wassermühlen sind später zu Industriemühlen ausgebaut worden; aber trotz Dampf- und Elektroantrieb bezogen sie einen erheblichen Teil ihrer Energie immer noch aus der Wasserkraft.

Die vier nachfolgend aufgeführten Beispiele geben einen Einblick in die Geschichte der Industriemühlen in Mecklenburg. Dabei handelt es sich um die Mühlenwerke Bad Kleinen und die Wassermühle in Warin im Kreis Nordwestmecklenburg sowie die Mühlen in Neu Kaliß und Grabow im Kreis Ludwigslust.

### **Mühlenwerke Bad Kleinen**

Die ehemaligen Mühlenwerke in Bad Kleinen, Uferweg, sind hinsichtlich der Gestaltung das eindrucksvollste Mühlenensemble in Mecklenburg. Die auch im Detail sauber ausgeführte Reformarchitektur in dunkelrotem Backstein lehnt sich einerseits an den Neoklassizismus, andererseits an die Moderne und den Heimatschutz an. Wer mit der Eisenbahn von Bad Kleinen nach Wismar oder Rostock fährt, sieht auf der rechten Seite, südlich der Bahn die einheitlich gestalteten, großzügigen Backsteinbauten. Von Osten nach Westen sind auf der Gleisseite im einzelnen die Verladeanlage für loses Mehl (Bj. 1966), der Mehlspeicher, die Mühle, die Reinigung, der Silospeicher

von 1912 und der Silospeicher von 1936 zu erkennen. Etwas abseits steht ein 1964 erbautes Beton-Silo mit einer Kapazität von 5.000 Tonnen, das - wie die Gesamtanlage - unter Denkmalschutz steht. Heute wird ein Käufer oder Nutzer für das Industriedenkmal gesucht. Seit 1993 steht es leer. Bis auf die ausgebaute Mühlentechnik ist auch im Detail fast alles original erhalten geblieben.

Zwischen 1912 und 1914 hatten die Brüder Wilhelm und Werner Janssen aus Schwerin hier die ersten Mühlengebäude errichten lassen. Drei Jahre lang dienten sie nur als Getreidelager. Erst 1917 bekamen sie die Genehmigung für den Betrieb der Mühle. 1924 wurde diese kombinierte Weizen- und Roggenmühle um eine leistungsfähigere Weizenmühle (37 t pro Tag) erweitert. Seitdem wurde die ältere Anlage nur noch für Roggen verwendet, die Jahresleistung stieg auf etwa 14.000 t und die Belegschaft auf 45 Mann. Erst dann begann der Aufbau der übrigen Infrastruktur. 1932 wurde am Uferweg die linke Hälfte des Verwaltungsgebäudes gebaut, 1934 die zwischen Uferweg und See gelegene Fabrikantenvilla, 1935/36 ein zweiter Silospeicher mit 1.600 Tonnen Kapazität und die zweite Hälfte des Verwaltungsgebäudes mit Sozialräumen sowie - ebenfalls am Uferweg - die Werkwohnungen und Garagen.

Ausschlaggebend für den Standort war der Anschluss an den Eisenbahnknotenpunkt Bad Kleinen. Doch auch die Lage am Schweriner See - und damit an der Elde-Müritz-Wasserstraße - war günstig: Von 1930 bis 1945 legten Schiffe unterhalb der Mühle am Seeufer an. Das lose Getreide wurde auf den Schiffen in Säcke geschaufelt, auf Loren verladen und auf Feldebahngeleisen mit Hilfe einer Motorwinde zur Mühle hochgezogen. Umgekehrt wurde auch ein Teil des Mehls von Bad Kleinen aus sogar bis in das Rheinland verschifft. Ein derartiger Schiffsverkehr war damals nicht ungewöhnlich: Auch die Useriner Mühle bei Neustrelitz verschiffte ihr Mehl über die Havel- und Elde-Müritz-Wasserstraßen bis nach Berlin und Hamburg.

Außerdem investierte die Mühle in Bad Kleinen in eine damals hochmoderne - heute noch vorhandene - Sprinkleranlage mit 1.500 Brausen. 1921 war die Getreidereinigung mit den Silos und den Lagerböden weitgehend ausgebrannt. Ursache war vermutlich eine Schälmaschine, in der ein fester Gegenstand Funken schlug und so eine Staubexplosion auslöste. Damals standen als Feuerlöschanlage nur wenige Wasseranschlüsse zur Verfügung, die vom Behälter im Uhrenturm (Inhalt: 16 Kubikmeter) sowie einer am See installierten Kolbenpumpe mit einer Leistung von 500 Litern pro Minute gespeist wurden. Die neue Anlage dagegen hatte einen unterirdischen Wassertank für 160 Kubikmeter und eine 90-PS-Kreiselpumpe mit einer Leistung von 3.000 Litern Wasser pro Minute.

Bis 1945 versorgte sich die mit vielen Elektromotoren betriebene Mühle selbst mit Strom, der mit Diesel- und Sauggasmotoren erzeugt wurde. Seit 1938 stand für die Gasmotoren auch ein Gasgenerator zur Verfügung, der Anthrazit-Steinkohle verkockte. Da Kohle und Diesel nach dem Krieg knapp waren, wurde die Motormühle 1945 - zunächst provisorisch - an die zentrale Stromversorgung angeschlossen. 1947 wurde dafür ein neues Umspannhäuschen mit zwei Transformatoren in Betrieb genommen. Auffällig ist, dass auch dieses Häuschen sich mit der Architektur in das Mühlenensemble einpasst. Die Sowjets hatten die Mühle 1946 nicht demontiert. Die Gebrüder Janssen waren zu ihrem Zweigbetrieb nach Lübeck geflüchtet und wurden 1948 ent-

eignet. Der neue VEB Mühlenwerke Bad Kleinen investierte in den sechziger Jahren in neue Mühlentechnik, ließ die Anlage sonst aber weitgehend unverändert bestehen.

In der Mühle haben in den letzten Betriebsjahren etwa 72 Beschäftigte gearbeitet, die dort pro Jahr bis zu 22.000 t Weizen und Roggen vermahlten. Nach einem kurzen Boom nach der deutschen Wiedervereinigung und der Übernahme durch die schwedische Nord Mills AB ist die Mühle 1993 stillgelegt worden. Ein Jahr später wurde die Technik ausgebaut und für 100.000 Mark nach Polen verkauft. Seitdem steht der Riese weitgehend ungenutzt leer und wird von der Elde-Mühle in Parchim betreut. Dieser ebenfalls zur Nord Mills AB gehörende Schwesterbetrieb in Parchim war kurz vor der Wende noch einmal modernisiert worden und ist heute die einzige noch betriebene Großmühle im westlichen Mecklenburg.

### **Mühlenwerke Neu Kaliß**

Die Mühlenwerke Neu Kaliß, nach der Flussinsel auch „Findenwirunshier“ genannt, waren eine der größten Mühlen in der Region. Sie lieferten vor dem Zweiten Weltkrieg u.a. nach Hamburg und machten bis 40 Prozent der Mühlenkapazität im DDR-Bezirk Schwerin aus. Die Mühle war leitender Betrieb im VEB Mühlenwerke Neu Kaliß mit insgesamt acht Betrieben. Dazu gehörten außerdem die - äußerlich heute alle noch erhaltenen - Mühlen in Grabow, Brüel, Warin, Boizenburg, Rehna, Parchim sowie die Flockenfabrik Karstädt. Der Betrieb Neu Kaliß konnte bis zur Stilllegung 62 Tonnen Roggen und 63 Tonnen Weizen pro Tag vermahlen.

An dem Standort Neu Kaliß gab es schon seit dem 17. Jahrhundert eine Mühle. Die Familie Markurth übernahm den Betrieb im 18. Jahrhundert und baute ihn zuletzt in den 30er Jahren zu einer modernen Großmühlenanlage aus. 1953 wurde der Mühlenbesitzer Markurth enteignet und für zehn Jahre in Haft genommen. Anschließend war das Werk volkseigener Betrieb, der später erheblich in die Mühlentechnik investierte. Dennoch wurde die Mühle am 31. Mai 1991 stillgelegt und im September 1992 wieder von den Alteigentümern - der Familie Markurth - übernommen. Die Maschinen der Mühle wurden seit 1993 stückweise verkauft, die Gebäude wurden an verschiedene Unternehmen und Institutionen verpachtet.

Die Wirtschaftsgebäude der Mühle sind Backstein-Rohbauten mit roten Steinen. Sie wurden wie landwirtschaftliche Gebäude oder einfache Fabrikgebäude aus der Zeit um die Jahrhundertwende gestaltet. Sogar das später erbaute Mühlensilo und die Reinigung wurden dem Ensemble angepasst. Die Gebäude hinterlassen vor allem wegen ihrer großen Höhe auf beiden Seiten der Ortsdurchfahrt einen nachhaltigen Eindruck. Zur Anlage gehört ein 1851/1854 gebauter Speicher mit sechs Geschossen am Ostufer des Mühlenarmes der Elde - nordwestlich der Schleuse. Ursprünglich hatte er Lagerböden; 1925 wurden dort Holzsilos eingebaut. Die benachbarte Klappbrücke von 1930 wurde 1997 durch einen Neubau ersetzt. Der Speicher hat eine Kapazität von 1500 Tonnen und ist mit dem Mühlensilo durch einen unter der Straße verlaufenden Trogkettenförderer verbunden.

Das 1934 erbaute Mühlensilo aus Stahlbeton und mit rotem Backstein verkleidet auf der südlichen Straßenseite hatte eine Kapazität von 1700 Tonnen. Westlich dieses Si-

los stehen ebenfalls auf der Südseite der Straße die Gebäude der Reinigung (mit einem Wasserkraftwerk im Untergeschoss) und der Mühle, nördlich der Straße der Mehlspeicher und das daran „angeklebte“ Verwaltungsgebäude mit einer neoklassizistischen Putzfassade. Zwischen der Verwaltung und dem Mühlenarm steht - etwas zurückversetzt - die neoklassizistische Villa des Mühlenbesitzers ebenfalls mit einer Putzfassade. Die Villa für die Familie des Seniors steht auf dem Südzipfel der Flussinsel. Westlich der Mühle gibt es noch einen Wirtschaftshof mit großzügigen Schuppen für den Fuhrpark.

Bis etwa 1986 wurde das Getreide für die Mühle per Schiff angeliefert. Dazu legte ein Frachter mit einer Tragfähigkeit von bis zu 180 Tonnen am Speicher an und wurde pneumatisch in das Silo entladen. Zuletzt war nur noch ein Schiff der VEB Getreidewirtschaft aus Eldena in Betrieb, das zwischen den Silos in Eldena und der Mühle in Neu Kaliß auf der Elde-Müritz-Wasserstraße pendelte. Wegen der Rohöl-Beschränkungen in der DDR wurde die Mühle seit Anfang der siebziger Jahre auch per Bahn beliefert. Die Waggons wurden am Bahnhof in Stahlsilos entleert. Aus diesen Stahlsilos wurde ein Treckergespann beladen, das das Getreide zur Mühle fuhr.

Die zur Mühle gehörende Wasserkraftanlage ging am 26.11.1993 wieder mit zwei Maschinensätzen und einer Gesamtleistung des Generators von 150 kW in Betrieb. Mit ihr werden bei einer Fallhöhe von etwa 2,10 Metern im Jahr etwa 800.000 kW/h im Schnitt erzeugt. Dabei muss eine Pegeldifferenz von 15 Zentimetern im Sommer bzw. 20 Zentimetern im Winter eingehalten werden. Der Strom wird über die noch vorhandene alte Technik der ehemaligen Mühle in das öffentliche Netz der WEMAG eingespeist. Die Wasserkräfte der Elde werden hier schon seit etwa 1800 genutzt. Das Wasserstraßenamt nennt in einer Übersicht von 1944 für die Mühle eine Leistung von 230 PS und eine geschätzte Jahresleistung von 720.000 kW/h.

Das heutige Wasserkraftwerk der Mühle war 1934 mit zwei Maschinensätzen installiert worden. Die Turbine 1 aus dem Jahre 1934 (Hersteller: Voith) ist heute noch vorhanden, allerdings umfassend rekonstruiert. Sie war 1974 stillgelegt worden und hatte bis dahin eine Generatorleistung von 75 kW - jetzt sind es 90 kW. Die heutige Turbine 2, gebaut 1965 (Hersteller: VEB Germania, Karl-Marx-Stadt), hatte eine Generatorleistung von 50 kW und war bis 1991 in Betrieb. Seit 1993 hat sie eine Generatorleistung von 60 kW. Zusammen mit dem alten Getriebe ist diese Turbine unverändert in Betrieb. Erneuert wurden 1993 die gesamte Elektrotechnik an den Turbinen sowie die - nunmehr automatisch arbeitende - Rechenanlage.

### **Die Elde-Mühle in Grabow**

Eine weitere Großmühle steht im Zentrum von Grabow, Am Pferdemarkt 8. Sie fasziniert, weil sie sich einerseits so hervorragend in die kleinteilige, gut erhaltene Altstadt-Struktur einfügt. Andererseits ist sie mit ihren repräsentativen Bauten in gelbem und rotem Backstein und zum Teil mit Fachwerk auch Ausdruck der damaligen wirtschaftlichen Potenz der Stadt Grabow. Das Werk gehört heute zur Elde-Mühlen GmbH, Parchim und konnte 70 Tonnen Weizen pro Tag vermahlen. Außerdem

schälte und schrotete sie bis 1989 Gerste. Ende der 1960er Jahre war sie zuletzt umfassend modernisiert worden.

1997 legte die Elde-Mühlen GmbH die Mühle still, weil ein Großkunde mit einem Bedarf von 10.000 Tonnen Mehl pro Jahr den Vertrag kündigte. Sie wird wohl auch nicht wieder angefahren, weil die „ausgelutschte“ Anlage dafür zumindest instandgesetzt werden müsste und sich dies nicht mehr lohnt. Noch in Betrieb ist das Wasserkraftwerk. Bis etwa 1945 gehörte der Betrieb der C.I.P. Bolbrügge KG, Mühle und Elektrizitätswerk; seit Anfang der fünfziger Jahre war das Unternehmen Volkseigener Betrieb (VEB). Die Gebäude sind unterschiedlich alt, stammen aber vermutlich alle aus der Zeit zwischen 1847 und etwa 1920.

Der U-förmig um das Mühlenwehr der Elde herumgebaute Komplex besteht aus den direkt neben dem Elde-Wehr stehenden Getreide-Speichern nebst Werkstatt, der Mühle mit den Kleieböden, der Reinigung auf dem Hof, der Gerstenverarbeitung, dem Mehlspeicher sowie dem Wohn- und Bürohaus. Das Turbinenhaus des Kraftwerkes mit dem Eldezulauf ist unterhalb der Gerstenverarbeitung angeordnet. Die Wetterfahne über dem vermutlich ältesten Gebäude - dem zum Teil mit Fachwerk gebauten Speicher direkt an der Mühlenstraße - zeigt die Jahreszahl 1847. Der vermutlich jüngste Bau ist das Turmgebäude der Reinigung, das von einer Stahlbetonkonstruktion gehalten wird.

Im alten Speicher direkt an der Mühlenstraße befinden sich die Annahme mit einer Waage, die Grobreinigung mit einem Aspirateur und der Schüttboden. Der zweite Speicher ist einst umgebaut worden. In seine Böden wurden Holzsilos eingebaut. Die 24 unterschiedlich großen Zellen konnten insgesamt 1.000 Tonnen fassen. Einmal soll es hier auch einen Unfall gegeben haben, bei dem eine Speicherwand rausgedrückt wurde und das Getreide in die Elde gelaufen ist.

Zwischen Mühlenwehr und Speicher steht auf dem Hof außerdem ein zweigeschossiges Gebäude, in dem eine Werkstatt, das Spritzenhaus und eine einfache Wohnung untergebracht sind.

Rechtwinklig zum alten Speicher steht - mit der Schauseite zur Mühlenstraße - das repräsentative Gebäude der eigentlichen Mühle, das in seinem westlichen Teil die Kleieböden enthält. Die erhöhte Mittelachse des Gebäudes wird auch durch die Hofeinfahrt betont. Auf seiner Nordseite steht das Turmgebäude der Reinigung, das mit den Getreidespeichern über zwei Schneckenförderer verbunden ist. Zwischen dem Putzboden der Mühle und dem Boden für die Gerstenschälung gibt es eine zweite geschlossene Fußgängerbrücke. Sie verläuft - von der Straße aus gesehen - hinter den Kleieböden und hat auch einen Zugang zum Turmgebäude der Reinigung. Westlich von der Gerstenverarbeitung steht der Mehlspeicher, der seine Schaufassade - mit repräsentativem Haupteingang und Aufzugsachse - bereits zum Pferdemarkt zeigt. An seine Nordseite schließt das Wohn- und Verwaltungsgebäude an. Die Gebäude sind einfach und gefällig gestaltete Backstein-Rohbauten mit gelben oder roten Steinen, zum Teil mit Fachwerk ergänzt. Allerdings fallen Mühlengebäude und Mehlspeicher mit Risaliten, Schmuckverbänden, Friesen (zum Teil ornamentiert) und Pilastern sowie „Türmchen-Aufsätzen“ auf und erinnern mit ihrer „Burgen-Architektur“ an Ka-

sernenbauten und repräsentative Fabrikfassaden des 19. Jahrhunderts. Das Wohn- und Verwaltungsgebäude ist ein historistischer Putzbau.

Angeliefert wurde das Getreide per Lkw; eine direkte Anlieferung per Schiff hat es trotz der Lage direkt an der Elde nie gegeben. Wenn das Getreide über die Elde im Hafen Grabow angelandet wurde, musste es auf Pferdefuhrwerke umgeladen werden. Es wurde dann - über einen Holztrichter, später mit einem Rüssel - in ein 30x30 Zentimeter großes Loch in der Mühlenstraße gefüllt, in der Annahme gewogen, in einem Aspirateur (Siebsichter) grob gereinigt sowie in die Silos oder Schüttböden transportiert und dort gelagert.

Für die Produktion wurde das Getreide gründlich gereinigt und benetzt. Es kam in einen weiteren Aspirateur, dann in den Steinausleser, in die Mantelbürstmaschine, in den Zellenausleser und wurde dann genetzt. In vier Abstebehältern blieb es etwa acht Stunden stehen, ehe es in die Scheuermaschine (hier wurde der Keimling abgetrennt) und - in besonderen Fällen - erneut in einem Vernebelungsnetzapparat benetzt wurde. Für das folgende Nachziehen standen noch einmal zwei Abstebehälter zur Verfügung. Der Aspirateur sortiert mit einem Sieb wie ein Sichter nach Größe. Der Zellenausleser besteht aus einem rotierenden Zylinder mit Taschen, in denen die Samen ausgelesen werden und in eine Mulde fallen. Der Trockensteinausleser arbeitet - wie eine Putzmaschine - mit Luft und sortiert nach spezifischem Gewicht. Hier fallen z.B. Steine, die genauso groß sind wie ein Korn, wegen des höheren Gewichtes durch die Druckluft nach unten. Das Korn dagegen „schwebt“ weiter oben. Bis in die siebziger Jahre hinein arbeiteten die Mühlen mit Nasswäschen. Sie wurden alle ausgebaut, weil Wasser und Strom dafür zu teuer wurden.

In der eigentlichen Mühle befinden sich der Transmissionsraum, der Walzenboden, der Rohrboden, der Putzboden und der Sichterboden. Die Transmissionsanlage trieb die Walzenstühle an. Die entsprechenden Wellen mit den Rädern und Riemen stehen vor allem im Untergeschoss und wurden dort von einem großen Elektromotor (Leistung: 74 kW, Hersteller: SSW) bewegt. Die übrigen Maschinen dagegen hatten Einzelantrieb. Bei vollem Wasserkraftbetrieb mussten für die gesamte Mühle etwa zwei Drittel des Stroms hinzugekauft werden.

In den acht Walzenstühlen aus den 40er, 50er und 60er Jahren wurde das Getreide vermahlen. Je nach Walzenprofil lassen sich dabei ganz unterschiedliche Ergebnisse erzielen. So führt ein flacher Winkel der Walzenriffeln zu mehr Mehlbildung, ein steiler Winkel zu mehr Grießbildung. Der Grieß aus dem ersten Durchgang, in dem noch Schalenanteile vorhanden sind, wurde in den Grießputzmaschinen auf dem Putzboden von den Schalentteilen getrennt. In Putzmaschinen wird nach spezifischem Gewicht getrennt. Dazu wird das Mahlgut von unten durch die Siebfläche mit Saugluft umspült: Dabei fallen die schweren Teile durch das Sieb und die leichten bleiben oben schweben. Anschließend wurde der Grieß in den Walzenstühlen in mehreren Durchgängen zu Dunst beziehungsweise Mehl (Dunst ist grobes Mehl ohne Schalenanteile beziehungsweise feiner Grieß) weitergemahlen. Nach dem letzten Durchgang wurde das Material noch in Schalenschleudern geschickt, um auch noch das letzte Mehl herauszuziehen.

In den Sichtern werden die unterschiedlich großen Bestandteile des Mahlgutes nach den jeweiligen Mahlgängen in Grieße, Dunste, Mehle und Kleien getrennt. Dafür gibt es viele verschiedene Siebe in einem Sichter. Im vorigen Jahrhundert gab es nur Rundsichter, bei denen das Mahlgut in einer mit Sieben bespannten „Tonne“ durch die Zentrifugalkraft ausgesiebt wurde. Die vor etwa 100 Jahren entwickelten und in der Mühle Grabow eingesetzten Plansichter werden bei Betrieb durch eine Exenter-Welle in gleichmäßige Schwingungen versetzt. Dabei fällt das ganz feine Mahlgut durch die Siebe, das etwas gröbere geht über die Siebfläche hinweg zur nächsten Vermahlungsstufe. Damit sich die Siebfläche nicht zusetzt, wird sie von unten ständig abgebürstet. Dies machen Kreisel- oder Mäusebürsten, die durch das Schwingen in ständiger Bewegung gehalten werden. Sie rutschen immer nur in eine Richtung, weil die Borsten etwas schräg gestellt sind. Während die sogenannten Kreiselbürsten um ein Gelenk rotieren, rutschen die Mäusebürsten an Schienen durch einen Rundkanal.

Beim Weizen werden etwa 76 bis 78 Prozent des Kornes zu Mehl verarbeitet, beim Roggen sogar 84 bis 86 Prozent. Der Rest ist Kleie. Allerdings entsteht beim Vermahlen von Roggen kein Grieß, so dass hier keine Auszugsmehle hergestellt werden können. Deshalb gibt es in Roggenmühlen keine Grießputzmaschinen und Putzböden. Hergestellt wurden in Grabow Weizen-Mehle der Typen 405, 550 und 1050. Letzteres enthält auch Randschichten des Kornes, während ersteres nur aus dem Mehlkern des Kornes entsteht. Mehl aus Vollkorn dagegen enthält auch Schalenteile mit dem Keimling, die sonst in die Kleie kommen.

Das fertige Mehl wurde in den Schneckenförderern auf dem Putzboden gesammelt und in den Mehlspeicher transportiert, um dort in der Mischmaschine homogenisiert und in Mehlbehältern gelagert zu werden. Dann konnte das Mehl abgesackt oder lose verladen werden. Auf dem Putzboden wurden auch Backschrot und Speisekleie abgesackt. Außerdem gibt es hier zwei Behälter für Kleie, die als Mühlennachprodukt aus der Reinigung kam und an Mischfutterbetriebe verkauft wurde. Sie wurde über ein rüsselförmiges Beladerohr direkt in einen Lkw geladen.

Bei der Verarbeitung entwickelten die Maschinen Wärme, so dass die Mühlen bei Betrieb auch im Winter frostfrei waren. Im Sommer stiegen die Temperaturen in der Mühle Grabow zum Teil sogar auf etwa 40 Grad Celsius. Das Getreide kommt mit einer Feuchtigkeit von 16 Prozent in die Produktion. Wegen der Wärme verdampfen bei der Verarbeitung etwa ein bis zwei Prozent der Feuchtigkeit. Das zuletzt ausgemahlene Mehl hat sogar nur noch knapp 14 Prozent Feuchtigkeit. Trockeneres Getreide würde zersplittern, so dass eine Trennung der Schale vom Korn schwierig wäre.

Vor der „Wende“ hat es nach Angaben eines damaligen Mitarbeiters in der Mühle auch folgenden Unsinn gegeben. So wurde Getreide auf den Hof gekippt und nicht schnell genug verarbeitet. Der folgende Gewitterregen ließ es feucht werden: Dann gammelte es vor sich hin und musste vernichtet werden. Oder: Zu feuchtes Getreide wurde - damit es schneller ging - beim Getreidehandel zu heiß getrocknet und war damit unbrauchbar. Dennoch musste es - wie in der Planwirtschaft vorgeschrieben - noch vermahlen und an die Bäckerei geliefert werden: Die dort daraus gebackenen Brote wurden direkt auf einen Hänger geladen und abgefahren.

In den letzten Jahren haben in der Mühle vier Arbeitskräfte im Schichtbetrieb rund um die Uhr gearbeitet. In den Jahren zuvor waren erheblich mehr Menschen in der Mühle beschäftigt. Allein für den Betrieb waren etwa viermal so viele Mitarbeiter an- gestellt.

Seit der Modernisierung der Mühle 1969 arbeitete sie weitgehend automatisch. Der Betrieb fußte auf ein fein aufeinander abgestimmtes System, das durchgehend arbeiten konnte. Nur zur Wartung musste die Mühle gelegentlich abgeschaltet werden. Ein neues Anfahren dauerte etwa 15 Minuten, bis alle Maschinen wieder einwandfrei auf- einander abgestimmt arbeiteten. 1969 waren die Schneckenförderer und vor allem die Becherwerke weitgehend durch eine pneumatische Anlage ersetzt worden.

Dank der pneumatischen Anlage wurden Getreide und Mahlgut in einem weitgehend geschlossenen System mit Saugluft in stählernen Rohranlagen befördert. Bei dieser Technik tritt wegen des Unterdrucks in den Maschinen und in den Rohren während des Betrieb nirgends Staub aus. So werden zum Beispiel Staub und Schalenteile aus den Gießputzmaschinen abgesaugt und in Abscheidern von der Luft getrennt. Auf dem Sichterboden sind als Teil der pneumatischen Anlage über den Sichtern Material- abscheider mit Zellenradschleusen angeordnet, welche die Saugluft vom Material trennen und verhindern, dass „Falschluff“ eintritt. Außerdem arbeiten hier die für die Pneumatik nötigen Sauglüfter, die u.a. die staubhaltige Luft aus den Maschinen und Rohren zur Luftreinigung in Tuchfilter blasen.

Von etwa 1965 bis 1990 schälte die Mühle auch unbehandelte Gerste (kein Malz!) als Zusatz für die Bierherstellung. Die dafür vorhandene etwa 80 Jahre alte Schälmaschi- ne besteht vor allem aus einem Zylinder mit einer künstlichen Schmirgel-Innenwand, in der ein Schlägerwerk die Gerste ins Rotieren bringt und damit schält. Anschließend wurde das Korn auf Mühlsteinen (später Hammermühlen) zu Schrot beziehungsweise zu Gerstenrohfrucht verarbeitet. Etwa 2.000 Tonnen im Jahr lieferte die Mühle an die Brauereien - vor allem nach Grabow und Wittenberge - aus.

Wasserkraft wurde hier seit 1717 genutzt. Das Wasserkraftwerk in der Mühle erzeugt mit Hilfe des vorhandenen Höhenunterschiedes der Elde von etwa 2,10 Metern seit 1920 Strom und lieferte ihn zum Teil auch in das öffentliche Netz. Schon zuvor hatte es eine Turbinenanlage gegeben, von der noch Maschinenteile - unter Wasser - im Kraftwerkskanal der Mühle vorhanden sein sollen. Bei dem 1920/24 eingerichteten Kraftwerk wirkten einst die zwei vertikal eingebauten Turbinen über Kegelzahnräder auf eine gemeinsame horizontale Welle mit gewaltigem Schwungrad. Reste dieses An- triebs sind noch vorhanden. Das Schwungrad trieb über einen Riemen den Generator mit einer Leistung von etwa 180 kW an. Die Turbine 1 (Bauart: Francis, Hersteller: Amme Giesecke & Konegen - AGK) ist 1924 in Betrieb genommen und am 1971 stillgelegt worden. Anschließend wurde sie ausgebaut. Sie hatte eine Leistung von et- wa 110 kW. Die heute noch vorhandene Turbine 2 (Hersteller: AGK, Bj. 1920, Bau- art: Francis) hat eine Leistung von etwa 85 kW. Sie wurde 1994/95 ausgebaut, gene- ralüberholt und mit neuem Generator und neuer Elektrotechnik wieder in Betrieb ge- nommen. Mit dem heute installierten 75-kW-Generator werden etwa 450.000 kW/h Strom pro Jahr erzeugt und in das Netz der WEMAG eingespeist.

## Die Wassermühle Warin

Die Wassermühle Warin ist die kleinste der hier vorgestellten Mühlen. Mit ihrer Technik dokumentiert sie anschaulich den Übergang vom Handwerks- zum Industriebetrieb. Ursprünglich vor dem 15. Jahrhundert erbaut, erhielt sie ihr heutiges Erscheinungsbild erst im ersten Drittel dieses Jahrhunderts. Der Müllermeister Rudolf Koch hatte sie 1903 übernommen und 1906 das unterschlächtige Wasserrad durch eine Turbine ersetzt. Damit betrieb er seine Mühle und erzeugte Gleichstrom für das öffentliche Stromnetz der Stadt. 1918 ließ er eine neue, heute noch vorhandene Turbine einbauen. Etwa 1926 bis 1929 fand dann ein großer Umbau mit Erweiterungen statt. Damals erhielt die Mühle vermutlich ihr heutiges Gesicht.

Um 1930 ließ der Müller außerdem seine Villa in der Burgstraße 1 bauen. Etwa 1938 ist die Mühle modernisiert worden. Damals bekam sie unter anderem zwei neue Walzenstühle. 1954 sind erneut drei neue Walzenstühle eingebaut worden. Älteren Baujahrs sind der Schrotgang der Gebr. Seck sowie die drei Plansichter. Die pneumatische Förderung zwischen Walzenstühlen und Sichtern ging am 20. Mai 1968 in Betrieb. Aus derselben Zeit stammen auch das Förderband für das Verladen der Mehlsäcke, die Schüttgasse für das Getreide und die Einrichtungen für das lose Verladen von Mehl und Schrot.

Mit diesem Betrieb wurden pro Tag etwa 18 bis 20 Tonnen Roggen vermahlen. Daraus entstanden zu etwa 80 Prozent Feinmehl der Type 1150 und zu etwa 20 Prozent Kleie. Der Schrotgang wurde nur nach Bedarf eingesetzt; das Roggenschrot wurde vor allem an Schweine verfüttert. Gearbeitet haben in der Mühle insgesamt acht Beschäftigte jeweils rund acht Stunden pro Tag - zum Teil zeitversetzt, um den Betrieb nicht zu blockieren. Nach der deutschen Wiedervereinigung war die Mühle nicht mehr konkurrenzfähig, unter anderem weil leistungsfähige Getreide- und Mehlsilos fehlten. 1991 kaufte die Familie Kluge Mühle und Villa von den Erben des Müllermeisters Rudolf Koch.

Die Mühle ist ein kleinteiliges Ensemble im Süden von Warin. Das dominante Gebäude der Mühle ist der Mühlenbau mit vier Geschossen. Er steht parallel zum Mühlenbach und spitzwinkelig zur Straße. Auf dem Hof sind hufeisenförmig kleinere Bauten für Silos, Lager und Stallungen angeordnet. Alle Bauten sind vor allem aus gelbem Backstein gemauert, haben zum Teil rote Zierverbände oder Fachwerk, und mit Dachpappe belegte flache Satteldächer. Die Gebäude sind einfach gestaltet und erinnern an landwirtschaftliche Gebäude aus der Zeit um 1900.

Angetrieben wurde die Mühle vor allem über Transmissionsanlagen mit Hilfe einer Wasserturbine und mit Hilfe eines Elektromotors. Letzterer steht in dem eingeschossigen Anbau an der Straße, in dem bis etwa 1945 auch ein Dieselmotor für den Antrieb der Transmissionsanlage und des Generators zu wasserarmen Zeiten stand. Die unterhalb der Straße, oberhalb des Mühlenbaches in einem kleinen Anbau installierte Turbine nutzt etwa drei Meter Höhenunterschied zwischen dem Großen Wariner See und dem Glammsee. Heute treibt die Turbine über einen Transmissionsriemen einen neu eingebauten 45-kW-Generator zur Erzeugung von Strom an, der in das öffentliche Netz eingespeist wird.

Die am Mühlengebäude um 1970 eingebaute Schüttgasse war eine große Arbeitserleichterung. Bis dahin musste das per Wagen angelieferte Getreide in die Mühle getragen werden. Schräg über der Schüttgasse ragen etwa zur selben Zeit eingebaute Rohre für das Verladen von losem Mehl und Kleie über den Hof. Darunter befindet sich ein aus dem Erdgeschoss ragendes Förderband, mit dem seit etwa 1970 die Sackware verladen wurde. Vorher waren die Mehl- und Kleiesäcke über ein schräg aus einem Fenster ragendes Brett nach außen geschoben worden. „Wenn es nun aber geschneit hatte und nass war, sind die Säcke wieder zurückgerutscht“, berichtete ein damaliger Mitarbeiter vom mühsamen Ladevorgang. Per Hand brauchten vier Mann damals für das Verladen von zehn Tonnen etwa eine Stunde; mit dem Förderband dauerte es nur noch etwa 35 Minuten.

Im Untergeschoss des Mühlhauses steht auch eine Absackwaage für das Feinmehl. Mit der etwa 1938 gebauten Waage der Marke Chronos konnte ein Mann Säcke mit 50 oder 100 Kilogramm Mehl absacken. Diese Arbeit musste sonst von drei Männern verrichtet werden: Der erste musste schaufeln, der zweite sacken/wiegen, der dritte zubinden/etikettieren/wegschieben. Auf diese altmodische Art benötigten drei Mann zum Sacken von zehn Tonnen Mehl etwa drei bis vier Stunden. Außerdem gab es in der Ecke des Mühlhauses als Teil der Transmissionsanlage eine Wellenkupplung, die nach einem tödlichen Unfall etwa 1985 ausgebaut wurde. Hier hatte ein noch unerfahrener Mitarbeiter die Mühle ausgefegt und war dabei bei vollem Betrieb mit seinem festen Pullover offensichtlich in die offene, sich drehende Kupplung geraten. Über dem Untergeschoss befindet sich der Walzenboden: Hier stehen in einem Nebenraum noch eine „Klopp-Maschine“ zum Ausklopfen von Säcken sowie eine Nähmaschine zum Flickern der Säcke; beide ebenfalls per Transmission angetrieben.

Die Wassermühle in Warin ist zwar erheblich kleiner und einfacher ausgestattet als die anderen drei beschriebenen Mühlen. Sie hat aber die älteren und interessanteren Maschinen. Die Besitzer wollten daraus ein Museum - mit Café auf dem Sichterboden - machen. Dies sei leider bisher an den Auflagen der zuständigen Baubehörden gescheitert, hieß es. Ein solches Wasser- und Industriemühlen-Museum würde die Museums-Windmühlen im Lande hervorragend ergänzen und wäre für das tourismusgeprägte Land eine weitere wichtige Attraktion.

Diese vier Mühlen im westlichen Mecklenburg sind nur Beispiele für den überregional bedeutenden Bestand an - noch - relativ vollständig erhaltenen Industriemühlen im Lande. Weitere herausragende Objekte sind die Wassermühle in Neubukow bei Bad Doberan, die Vierrademühle von Mohnke in Neubrandenburg, die Useriner Mühle bei Neustrelitz und die Schüdersche Mühle am Hafen von Neustrelitz.

All' diese Mühlen haben das Wirtschaftsleben in der Region nachhaltig geprägt. Und sie prägen die Ortsbilder stärker als Rathäuser oder Bahnhöfe. Ein Abriss würde riesige Lücken hinterlassen. Deshalb sollen sie zumindest äußerlich erhalten bleiben. Wegen der ungeklärten Eigentumsverhältnisse ist vor allem die Zukunft der Mühle in Grabow unklar. Gerade sie aber ist als Teil der ungewöhnlich gut erhaltenen Altstadt besonders wertvoll. Ihre Technik dagegen ist - von wenigen Ausnahmen abgesehen - relativ modern. Dennoch müßte sie als Teil einer neuen Nutzung zumindest ansatzweise erhalten bleiben, damit die Bezüge gewahrt bleiben. Hier kann der historische

und moderne Betrieb einer Industriemühle auch vor Laien anschaulich demonstriert werden.

Quellen:

- Angaben heutiger und ehemaliger Eigentümer
- Wasserstraßenamt Grabow

Literatur:

Sven Bardua, Vergessene Technik - ein Führer zu den Denkmälern der Industriekultur zwischen Fehmarn und Elbe, Steintor Verlag, Lübeck 1997. - Mühlenverein Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) u.a., Vergessene Mühlen in Mecklenburg-Vorpommern, Georgenverlag Berlin 1995. - Volker Rödel (Hrsg.), Reclams Führer zu den Denkmälern der Industrie und Technik in Deutschland, Teil 2 (Berlin, Neue Länder), Verlag Philipp Reclam jun. Stuttgart 1998. - Wagenbreth, Düntzsch, Tschiersch, Wächtler, Mühlen - Geschichte der Getreidemühlen, Technische Denkmale in Mittel- und Ostdeutschland, Deutscher Verlag für Grundstoffindustrie Leipzig 1994.

**Dirk Zache**

## **Zeugnisse der Industrialisierung in Peenemünde - Ambivalenz gestern und heute**

Peenemünde lebt heute von seinem Mythos. Vergleichbar mit einem Markennamen verbinden sich mit Peenemünde Begriffe wie „Geburtsort der Raumfahrt“, „V1 und V2“, „Wernher von Braun“, werden Vorstellungen evoziert von Geheimhaltung und Abenteuer, Genialität und glorreicher deutscher Vergangenheit. Kaum einer kennt heute in den U.S.A. „Mecklenburg-Vorpommern“ oder „Usedom“ - aber „Peenemünde“ ist durchaus ein Begriff. Müsste man heute eine derart gelungene Imagekampagne zur Einführung eines Markenartikels PEENEMÜNDE initiieren, so kostete es erheblichen Aufwand, wenn sich eine solche Kampagne überhaupt so erfolgreich durchführen ließe. Immerhin folgen 230.000 Touristen (Stand 1996) alljährlich dem Ruf dieses Mythos; und dies übrigens (fast) ohne Werbung. Weniger laut spricht man dagegen von Terrorwaffen, Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen.

Die Bilder in den Köpfen beginnen sich aber zu vermischen. Peenemünde kann heute nicht mehr losgelöst von den Opfern der Waffe betrachtet werden, Peenemünde kann nicht mehr ohne Mittelbau-Dora gesehen werden. Die Ambivalenz des Themas zwischen Himmel und Hölle wird deutlicher. Peenemünde ist heute ein Ort mit noch 630 Einwohnern, von denen immer weniger ihre Perspektive in Peenemünde sehen. Die Abwanderung hält unvermittelt an. Die gesellschaftliche Situation vor Ort verschärft sich noch dadurch, dass bei dieser Entwicklung gleichzeitig der Anteil an Einwanderern aus den Wolgagebieten sowie der Zuzug von sozial schwächeren Mitbürgern aus der näheren Umgebung - aufgrund niedriger Mieten in Peenemünde - weiterhin zunimmt. Die exponierte Insellage am nordöstlichsten Rand von Deutschland macht den Ort zudem für produzierendes Gewerbe denkbar unattraktiv. Andere Investoren zögern aufgrund des seit 1992 schwieriger gewordenen Images. Auch das bis zur Wende militärisch geprägte Ambiente lädt heute kaum zum Verweilen ein. Heruntergekommene 50er-Jahre-Bauten und NS-Ruinen, munitionsbelastete Böden, Zäune und Verbotsschilder überwiegen unberührte Natur und breiten Sandstrand. Dies gilt es zu berücksichtigen, wenn man über die Entwicklung des Standortes Peenemünde nachdenkt.

### **Peenemünde historisch gesehen: Beginn und Ende einer Industrialisierung**

Ende der 20er Jahre begann sich die Reichswehr für die sogenannten „Raketengesellschaften“ zu interessieren; in einem solchen Zusammenschluss von Freizeitwissenschaftlern forschte übrigens auch der junge Wernher von Braun.

Später, zum Beginn der 30er Jahre, sah die Wehrmacht hier eine Möglichkeit, die Verbote des Versailler Vertrages im Artilleriebereich zu umgehen und die kleinen Flugkörper der Berliner Raketenbastler zu einer „kriegsbrauchbaren“ Fernwaffe zu entwickeln.

Im Auftrag der Wehrmacht suchten u.a. von Braun nach einem geeigneten Standort für den Aufbau einer Forschungsanstalt. Die Entscheidung für den Standort Peenemünde fiel - nachdem ein entsprechender Standort auf Rügen bereits für das KdF-Bad „Prora“ verplant war - aufgrund der exponierten Insellage, die die Geheimhaltung erleichterte und ungestörte Schussversuche entlang der pommerschen Küste ermöglichte. 1936 begann im Norden der Insel Usedom in einem Joint-venture von Luftwaffe und Heer der Aufbau eines militärischen Doppelforschungszentrums. Die Luftwaffe arbeitete hier in den folgenden Jahren an der Erprobung von düsengetriebenen Flugzeugen sowie an der Flugbombe Fi 103 - besser bekannt unter der Bezeichnung V1. Das Heer hatte den Auftrag, eine Großrakete zu entwickeln, die eine Tonne Sprengstoff 200 - 300 km weit transportieren sollte: das Aggregat A4, besser bekannt unter dem Namen „V2“.

Gehen wir in der Geschichte des Ortes noch ein Stück zurück: Erstmals im 13. Jahrhundert erwähnt, gehörte der Ort im Wechsel der Zeiten pommerschen Herzögen und schwedischen Herren, die später von preußischen abgelöst wurden. Für die Peenemünder selbst veränderte sich unter den wechselnden Herrschaften nur wenig. Im Dorf lebten vorwiegend kleine Bauern, Fischer und einige Zollbeamte. Der Lehrer Ernst Zastrow beschrieb Peenemünde „als ruhiges Dorf, von dem aus bis zum nächsten Bahnhof in Trassenheide 12 km Fußweg zurückzulegen sind. Zwischen roten und weißen Blüten der Sommer- und Herbstblumen stehen uralte, freundlich anzusehende Wendenhäuser mit blauweiß getünchten Mauern. Die mächtigen, moosbewachsenen Rohrdächer reichen oft bis hinunter in die bunten Bauergärten. Inmitten des Dorfes liegt ein idyllischer Teich, am Südrand der Ortschaft öffnet sich im Schilfgürtel die Einfahrt zum kleinen Fischerhafen.“<sup>170</sup>

Die Wehrmacht kaufte 1936 den Peenemünder Haken von der Stadt Wolgast, entschädigte oder enteignete die Peenemünder Bevölkerung und begann mit dem Bau einer hochmodernen Rüstungsindustrie. Bereits im Frühjahr 1937 waren die ersten Werkstätten bezugsfertig, im Sommer 1937 wurden die ersten Wohnungen der Wissenschaftlersiedlung in Karlshagen bezogen. Für die Versuchsanstalten wurden ab Sommer 1936 bis zum Kriegsbeginn etwa 10.000 Bauarbeiter über die Organisation Todt, im Reichsarbeitsdienst oder bei Zivilfirmen beschäftigt.

Die Planung sah vor, dass in Peenemünde nach vierjähriger Entwicklungszeit die Serienfertigung von Raketen anlaufen sollte. So erging bereits 1938 der Befehl zum Bau der Halle für die Serienfertigung, also lange bevor die erste Rakete erfolgreich startete. 1500 Fernraketen sollten pro Jahr von dieser Fabrik ausgestoßen werden. Da sich abzeichnete, dass man vor allem für den Windkanal, der eigens für die Strömungsversuche entwickelt wurde, enorme Mengen an Energie benötigte, begann im Dezember 1939 der Bau eines eigenen Kohlekraftwerks. Bald wurde jedoch absehbar, dass die Bauarbeiten für Peenemünde nicht wie ursprünglich geplant im März 1941 abgeschlossen sein würden, so dass ab Mai 1940 Albert Speer persönlich die Bauleitung übernahm. Nachdem See- und vor allem Luftschlachten um England in empfindli-

---

<sup>170</sup> Volkhard Bode, Gerhard Kaiser, Raketenspuren, Peenemünde 1936-1994, Berlin, 1995.

chen Niederlagen für das Dritte Reich endeten, forderte nun auch Hitler den beschleunigten Abschluss der Raketenentwicklung. Nach seiner Planung sollten 3.000 - 5.000 Raketen pro Jahr gefertigt und verschossen werden.

Zwischen 1936 und 1943 entstanden annähernd 70 Großbauten und Bauwerkskomplexe auf dem Peenemünder Haken. Wie aufwendig die Arbeiten teilweise waren, lässt sich u.a. daran ermessen, dass beispielsweise für den Kraftwerksbau zunächst 3.500 Stahlbetonpfähle in den sumpfigen Untergrund gerammt werden mussten und Sand bis zu einer Höhe von 2,80 Metern aufzuspülen war. Zu den reinen Forschungs- und Produktionsbauten kamen die Gebäude und Anlagen für Versorgung und Unterbringung hinzu: die luxuriöse Wohnsiedlung für die Wissenschaftler und ihre Familien, Barackenlager verschiedener Bauart als Massenunterkünfte für Soldaten, Zwangsarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge, zwei Häfen, ein Wasserwerk und eine elektrifizierte Werkbahn nach dem Vorbild der Berliner S-Bahn. Insgesamt lebten und arbeiteten 1942/43 vermutlich 10.000 - 12.000 Menschen in Peenemünde. Im Oktober 1942 gelang dann erstmals der Startversuch einer Rakete. Mit Überschallgeschwindigkeit erreichte sie eine Höhe von 84,5 km und legte eine Strecke von 190 km zurück. Im April 1943 wurden KZ-Häftlinge für den Einsatz in der Serienproduktion angefordert. Das Ende der Industrialisierung begann in Peenemünde in der Nacht vom 17. auf den 18. August 1943, als die Royal Air Force ihren ersten Luftangriff auf die Peenemünder Anlagen flog. In dieser Nacht starben nach bisher bekannten Zahlen ca. 750 Menschen, darunter vermutlich 500 Zwangsarbeiter allein im Lager Trassenmoor, das von hohen Zäunen umgeben war und keinerlei Schutzräume bot. In den darauf folgenden Tagen fiel die Entscheidung, die Serienproduktion nach Nordhausen in Thüringen auszulagern. KZ-Häftlinge aus Buchenwald begannen dort unter katastrophalen Bedingungen mit dem Ausbau der Stollen für das Mittelwerk und errichteten das Außenlager DORA. Ab 1. Januar 1944 begann hier die Serienfertigung der Raketen. Allein beim Bau der Stollenanlage und der Produktion kamen über 20.000 Häftlinge ums Leben. Weit später als vorgesehen erfolgten im Jahr 1944 die ersten Fronteinsätze der in Peenemünde entwickelten und getesteten Waffen. Im Juni erfolgte der erste Angriff aus Stellungen an der Westfront auf London mit der Flügelform Fi-103. In diesem Zusammenhang führte die NS-Propaganda den Begriff der „Vergeltungswaffe“ ein. Und Anfang September folgte der erste Fronteinsatz mit der Rakete A-4/V2 aus mobilen Stellungen an der Westfront gegen London und Paris. In Peenemünde wurden trotz dreier weiterer Bombenangriffe noch bis zum Februar 1945 einzelne Raketen getestet. Bereits im Januar begann die endgültige Auflösung und Evakuierung Peenemündes in Richtung Thüringen. Am 4. Mai 1945 besetzten sowjetische Soldaten kampflos das Gelände von Peenemünde.

### **Die Entwicklung des Museumsstandortes: Neue Inhalte - Neue Hoffnungen**

Die Schaffung von Arbeitsplätzen stand 1991 im Mittelpunkt, als die Geschichte des Museums in Peenemünde begann. Im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme der Gemeinde gründeten ehemalige NVA-Angehörige und einige Kraftwerker das Historisch-Technische-Informationszentrum, indem sie Räumlichkeiten sanierten und eine zusammengetragene Sammlung in Peenemünde präsentierten. Gleich die erste

Saison bescherte der Gemeinde 70.000 Besucher, und die Zahlen wuchsen in den darauf folgenden Jahren beständig an. Die Besucherzahlen schienen der Präsentation Recht zu geben. Begleitet wurde diese Entwicklung von wachsenden Protesten im In- und Ausland, die an den vermittelten Inhalten und der Darstellung Anstoß nahmen. 1992 kam es erstmals zum Eklat, als in Peenemünde eine Feier zum „50. Geburtstag der Raumfahrt“ stattfinden sollte. Rücktritte in Politik und Industrie waren wesentliche Folgen, die die Entwicklung bis heute nachhaltig beeinflussen. Die eilige Gründung einer Raumfahrtpark GmbH verhinderte im Jahr 1994 den erfolgversprechenden Versuch, mittels einer wissenschaftlichen Expertengruppe das Museum auf geregelte Bahnen zu bringen. In der Koalitionsvereinbarung vom Herbst 1994 liest man daraufhin: „Für Peenemünde wird gemeinsam mit der Region ein Konzept erarbeitet, das die technische Leistung, aber auch die Umstände ihrer Realisierung und ihre Folgen aufarbeitet.“ Damit wurde die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns darauf verpflichtet, zur Lösung des Problems Peenemünde beizutragen. So stellte Anfang 1996 das Land, der Kreis und die Gemeinde eine Projektgruppe aus drei Mitarbeitern zusammen, die gemeinsam mit dem Museum eine neue Konzeption erarbeiten sollten. Unter dem sanften Druck des Landes kaufte die 630-Einwohner-Gemeinde noch im Jahr 1996 das stillgelegte Kraftwerk (für die nicht gerade symbolische Summe von 1,5 Millionen DM), das als einziges erhaltenes Bauwerk aus der Zeit der Peenemünder Versuchsanstalten in idealer Weise das neue Museum aufnehmen kann. Dies geschah in der Hoffnung, dass das Land baldmöglichst für den Kauf und die notwendigen Sanierungsmaßnahmen eintreten wird.

Drei geplante Standbeine:

1. Standbein: Museum und Ausstellung im Kraftwerk. Mit dem Kraftwerk hat durch kontinuierliche Weiternutzung ein wichtiges Gebäude der Peenemünder Versuchsanstalten überlebt. Von 1942 an lieferte es noch bis 1990 Energie. Seit seiner Stilllegung verfällt dieser Bau zusehends. Das Baudenkmal selbst ist bereits ein wichtiges Exponat, das anschaulicher als jedes andere Medium über die gigant(oman)ischen Ausmaße von Peenemünde berichtet, gleichzeitig aber auch architektur- und technikhistorische Besonderheiten beinhaltet. Den Schwerpunkt einer neukonzipierten Ausstellung bildet die Darstellung von Entwicklung, Produktion und Folgen der Raketen in den Versuchsanstalten „in einer Weise, die dem ambivalenten Sachverhalt angemessen ist.“<sup>171</sup> Von diesem Kernthema aus lassen sich einerseits die militärische Weiterentwicklung der Raketentechnologie im Rüstungswettlauf des Kalten Krieges und ihre zivile Verbrämung bis hin zum Mondflugprogramm, andererseits die zivile Nutzung für die Erforschung von Umwelt und Universum darstellen. Ausgehend von den Verdrängungs- und Mythologisierungprozessen, die das Bild Peenemündes in der NS-Zeit verklärt haben, soll die Frage nach der ethischen Verantwortung der Techniker und Auftraggeber gestellt werden, die mit allen Entwicklungen militärisch nutzbarer Technik verknüpft ist.<sup>172</sup>

---

<sup>171</sup> Koalitionsvereinbarung 1994.

<sup>172</sup> Vgl. Konzeptheft PEENEMÜNDE, 1996.

Bis zur inhaltlichen Erfüllung ist noch erheblicher Sanierungsaufwand in Millionenhöhe am Kraftwerksgebäude zu leisten. Einstweilen werden Notsicherungsmaßnahmen durchgeführt und Erinnerungen der Beteiligten - sowohl Ingenieure wie auch Gefangene - mittels Videointerview dokumentiert.<sup>173</sup>

## 2. Standbein: Denkmallandschaft

Die Gemeinde Peenemünde umfasst heute neben der eigentlichen Ortslage noch etwa 25 qkm Fläche, auf der sich die Ruinen der Erprobungs- und Fertigungseinrichtungen befinden. All diese Überreste stehen unter Denkmalschutz und liegen heute meist unzugänglich in munitionsbelasteten Gebieten. In enger Abstimmung mit Natur- und Denkmalschutz sollen diese Boden- und Baudenkmale mittels geführter Rundwege dem Publikum zugänglich gemacht werden. Diese mittlerweile von der Natur zurückeroberten Industrieruinen besitzen neben ihrem historischen Wert einen m.E. wesentlichen symbolischen Wert, indem sie die Zerstörung des Krieges anschaulich konserviert haben und uns vor Augen führen, wie die Entwicklung von Terrorwaffen nach Peenemünde zurückführte. Sie sind es, die uns mahnen, indem sie die Frage nach der Verantwortung stellen. Solange diese Gebiete vom Eigentümer Bundesrepublik Deutschland/Bundesvermögensamt nicht freigegeben werden, kann auch dort keinerlei Entwicklung stattfinden.

3. Standbein: Bildungs- und Begegnungsstätte. Für die Vermittlung an das Publikum, zur Vertiefung der Problemfelder Ethik, Technologie, Ökologie, Konversion u.a., die an diesem Ort diskutiert werden müssen, ist die Einrichtung einer Bildungs- und Begegnungsstätte geplant, in der Gruppen von Jugendlichen und Erwachsenen in Form von Seminaren, Workshops u.ä. unterrichtet werden können, aber auch Wissenschaftler und Pädagogen Erfahrungen austauschen sollen. Für diese Aktivitäten müssen neben Seminar- und Konferenzräumen zusätzliche Gebäude als Unterkünfte verschiedener Kategorien sowie Versorgungs- und Freizeitbereiche eingerichtet werden. Dies könnte sinnvollerweise in direkter Nachbarschaft zum Museum in der derzeit leer stehenden ehemaligen Marinekaserne angesiedelt werden.

Fazit: Durch die Verwirklichung dieser drei Standbeine könnte - und das ist vor allem unter touristischen und damit unter arbeitsmarktpolitischen Gesichtspunkten interessant - die Verweildauer des Gastes in Peenemünde von augenblicklich 2-3 Stunden erheblich gesteigert werden, bis zu einem mehrere Tage dauernden Aufenthalt bei hoher Ausnutzung der Angebote. Es mag wie eine Binsenweisheit klingen, muss aber dennoch immer wieder betont werden: Die wirtschaftliche Entwicklung der Region Ostvorpommern - für Peenemünde und Usedom gilt dies verstärkt - steht in direkter Abhängigkeit zur Entwicklung des Tourismus. So könnten auch die oft so störenden und kostspieligen Denkmale ein attraktiver Wirtschaftsfaktor werden, wenn es gelingt, sie für den Touristen interessant darzubieten. Es geht darum, sich auf die Besonderheiten des Ortes einzulassen; denn wo sonst gibt es diesen Markenartikel Peenemün-

---

<sup>173</sup> An dieser Stelle möchte ich darauf hinweisen, dass das Museum an Kontakten mit Zeitzeugen sehr interessiert ist. Adresse: Museum Peenemünde, Im Kraftwerk, 17449 Peenemünde; Tel.: 038371-5050.

de? Die Voraussetzungen sind also günstig. Meines Erachtens wird es notwendig sein, gerade an diesem Ort, vielleicht auch mit einer erweiterten Museumspädagogik in Form einer Bildungs- und Begegnungsstätte, deutlich sichtbare Zeichen auch über unsere Landesgrenze hinaus zu setzen und dem sich in dieser Region ausbreitenden Rechtsradikalismus ein Stück weit entgegen zu treten. Dem Image des Landes käme dies durchaus entgegen.

Die drei „Standbeine“ sind - zugegebenermaßen - jedes für sich relativ große Projekte, die aber bereits in sich modular angelegt sind, so dass durchaus über mehrere Jahre lediglich einzelne Teilbereiche verwirklicht werden könnten. Um dieses alles finanziell und inhaltlich zu bewältigen, ist derzeit die Gründung einer Stiftung geplant, in der sich die Gemeinde Peenemünde, der Landkreis Ostvorpommern, das Land Mecklenburg-Vorpommern sowie der Bund die anstehenden Aufgaben teilen. Leider scheint die finanzielle Lage der beiden großen Partner so schwierig zu sein, dass deren Bereitschaft zur Übernahme selbst kleinerer Pflichten beeinträchtigt ist. Die Verhandlungen laufen weiter, um diesen neuen Versuch im Umgang mit Peenemünder Geschichte diesmal erfolgreich enden zu lassen. Keiner der Beteiligten kann es sich leisten, Peenemünde dem freien Spiel der Kräfte zwischen Disneyland und Rechter Szene zu überlassen. Peenemünde ist nicht nur ein Stück Heimatgeschichte.

## Peter Writschan

### Der Fischereihafen in Rostock: ein Zeugnis der Lebensmittelindustrie

Für viele Menschen ist Fisch ein wichtiges Lebensmittel. Schon die ersten Siedler im heutigen Mecklenburg-Vorpommern haben Fischfang betrieben: Im See, im Fluss und auch auf der Ostsee. Aber viel weiter trauten sie sich nicht hinaus. Das blieb bis in unser Jahrhundert so. 1919 wurde der erste Versuch unternommen, in Rostock eine Hochseefangflotte anzusiedeln. Eine Kaianlage mit Fischhallen wurde im Stadthafen errichtet und 27 Fischdampfer landeten Nordsee- und Islandfisch an. Aber schon nach kurzer Zeit mussten die Reederei mangels wirtschaftlichen Erfolgs aufgelöst und die Schiffe nach Bremerhaven verkauft werden. Die Kais und Fischhallen sind jedoch bis heute erhalten geblieben. Eine der Hallen, eine interessante Stahlfachwerkkonstruktion, ist unter Denkmalschutz gestellt worden als Zeugnis für hafentypische Bauwerke im ansonsten stillgelegten Stadthafen.

Ein neuer Anlauf wurde nach dem 2. Weltkrieg unternommen im Ergebnis der deutschen Teilung: Die ganze Hochseefangflotte war nun im Westen angesiedelt. Um die Bevölkerung der gerade gegründeten DDR ausreichend mit Fisch versorgen zu können, wurde im Dezember 1949 von der Landesregierung Mecklenburg der Beschluss zur Gründung einer volkseigenen Fang- und Fischwirtschaft gefasst. Neben Saßnitz wurde Rostock als Standort bestimmt.

Anfang 1950 begannen die Bauarbeiten am Hafenbecken in Marienehe. Zuerst mussten große Mengen Trümmer beseitigt werden, denn hier befanden sich die Ruinen der Heinkel-Flugzeugwerke, die im Krieg schwer zerstört und deren Reste danach gesprengt wurden.

Der gewaltige Erdaushub (500.000 m<sup>3</sup>) für das Hafenbecken erfolgte mit primitivsten Mitteln: Schaufeln, Hacken und Spaten.

Am 19. Juni 1950, dem offiziellen Gründungstag des Hochseefischereibetriebes, wurde der erste Fisch angelandet - noch am provisorisch hergerichteten Kai des benachbarten Schlachthofes.

Im Mai 1951 war der erste Bauabschnitt des Hafenbeckens mit Fischhalle und Eisfabrik fertig gestellt. Es wurde kontinuierlich weitergebaut, denn der Fisch musste nicht nur angelandet, sondern bis zur Konserve weiterverarbeitet werden. Außerdem waren die Fangflotte auszurüsten und die Schiffe zu reparieren. Und nicht zuletzt mussten die ca. 1000 Seeleute und 2.000 Arbeitskräfte an Land betreut werden.<sup>174</sup> Bis 1956 war die erste Ausbaustufe des Fischkombinates fertiggestellt. Dazu gehörten folgende Gebäude: Hafenmeisterhaus, Salzerei, Reparaturwerkstatt, Ausrüstungslager, Kühlhaus, Fischmehlfabrik sowie Betriebsberufsschule mit Lehrlingswohnheim, Ambulatorium, Kindergarten, Kulturhaus und Verwaltungsgebäude.

---

<sup>174</sup> Zahlen für 1955

Auffallend ist der hohe Anspruch an die Gestaltung der Gebäude und der gesamten städtebaulichen Anlage. Hier findet die große wirtschaftspolitische Bedeutung des Fischkombinates Ausdruck in einer anspruchsvollen Architektur. Dabei lassen sich zwei gestalterische Entwicklungslinien beobachten. Zum einen wurde den offiziellen Architekturdoktrin der fünfziger Jahre gefolgt: Das Bauen in „nationaler Tradition“ orientierte sich an historisch „wertvollen“ Vorbildern, z.B. am Klassizismus, wie in der Berliner Stalinallee und in Rostock Reutershagen oder an der Backsteingotik, wie in der Lange Straße in Rostock.

Im Fischkombinat sind Berufsschule, Lehrlingswohnheim, Kindergarten und Poliklinik als klassizistische Putzbauten gestaltet. Ganz im Gegensatz dazu führen die Wirtschaftsgebäude die Tradition der Architektur der Moderne der zwanziger und dreißiger Jahre fort, obwohl diese gerade politisch in Ungnade gefallen war. Walter Ulbricht bezeichnete den „Bauhausstil“ in einer Volkskammerrede von 1951 als „volksfeindliche Erscheinung“, eine Ablehnung, die die moderne Architektur auch schon im vorangegangenen „Dritten Reich“ erfahren hat. Einzig der Industriebau bot in beiden Systemen eine entsprechende Nische. So waren z.B. die Heinkelwerke in Marienehe radikal funktional und sachlich gestaltet.

Die hohe architektonische Qualität der Wirtschaftsgebäude des Fischereihafens, der stilistische Gegensatz zur zeitgleichen Langen Straße und der hohe Zeugniswert für die ab 1950 aufgebaute und nach 1990 eingestellte Hochseefischerei waren die Gründe, die das Denkmalpflegeamt Rostock dazu bewogen, eine Auswahl von Gebäuden zur Unterschutzstellung dem Landesamt für Denkmalpflege vorzuschlagen.

Im folgenden sollen die Gebäude kurz vorgestellt werden, die den Denkmalstatus erhalten haben:

**Die Fischhalle:** Mit einer Gesamtlänge von 320 m erhält sie durch zwei Kopfbauten und ein mittleres Durchfahrtsbauwerk ein spannungsreiches Baumassenverhältnis. Die Rhythmisierung der langen Fassaden wird durch schräg gestellte Strebebepfeiler erreicht.

**Das Hafenmeisterhaus:** Es diente der Überwachung des Schiffsverkehrs im Hafen. Es steht an der Spitze zwischen Hafenbecken und Fluss. In kühnem Schwung kragt das Obergeschoss weit über das Erdgeschoss hervor. Der umlaufende Balkon erlaubte dem Hafenmeister einen unmittelbaren Kontakt zu den Schiffsbesatzungen.

**Das Trafogebäude:** Der klar und streng gegliederte Baukörper steht ganz in der Tradition der Energieversorgungsbauten der 20er und 30er Jahre.

**Das Kulturhaus:** Für jeden größeren Betrieb war in den 50er Jahren auch ein Kulturhaus vorgesehen. Während eine streng klassizistische Gestaltung mit erhabenem Säulenportikus die Regel war, wurde hier ein schlichter langgestreckter Saalbau mit Klinkerfassade und Kranzgesims errichtet, der seine beabsichtigte bedeutungsvolle Ausstrahlung erst durch die 4 vorgesetzten sehr modern wirkenden Treppentürme aus Beton und Glas erhielt.

**Das Verwaltungsgebäude:** Den architektonischen Höhepunkt - als Sitz der Betriebsleitung auch so beabsichtigt - stellt das Verwaltungsgebäude von 1956 dar. Geplant wurde es, wie die meisten anderen Bauten auch, vom Entwurfsbüro für Industriebau

Stralsund. Der Architektur der Moderne der 20er Jahre entspricht die horizontale Betonung des Gebäudes mit gerasterten Fensterbändern und dem leichten Flugdach, während der breite Balkon im EG und die Form des Uhrenturms konservativer Repräsentationsarchitektur der 30er Jahre entlehnt ist.

Nicht auf die Denkmalliste gekommen ist z.B. das sehr interessante Gebäude der Eisfabrik von 1951. Besonders die außenliegenden Stahlbetonjalousien verliehen dem massigen Kubus einen eigentümlichen Reiz. Beim Bau wurde übrigens die Pfahlgründung des zerstörten Vorgängerbaus aus der „Heinkelzeit“ mitverwendet. Der Erhaltungszustand der Eisfabrik war sehr schlecht und eine andere Nutzung durch die gegebene innere Struktur nicht möglich. Inzwischen ist das Gebäude abgerissen worden.

Bei der Auswahl der unter Denkmalschutz zu stellenden Gebäude wurde von der architektonischen Qualität, der wirtschaftsgeschichtlichen Aussage, aber auch von realistischen Möglichkeiten einer weiteren Nutzung und der Entwicklungskonzeption für den Fischereihafen ausgegangen und nicht von der Vorliebe für Fisch.

Trotz der verantwortungsbewussten Auswahl der schutzwürdigen Objekte führte die Veröffentlichung der Denkmalliste im Sommer des Jahres 1998 zu einer heftigen Gegenreaktion: „Denkmalschutz als Investbremse?“, „Denkmalschutz kann Investoren verschrecken“ titelten damals die Regionalzeitungen. Streitpunkt waren nicht Wert oder Unwert der Gebäude. Ein Mitglied der Bürgerschaft nannte den wahren Grund: „Die Altschulden der Fischerhafen GmbH können nur durch Verkäufe von Grund und Boden geregelt werden. Denkmalschutz für die Gebäude würde die Erlöse für Grund und Boden drastisch senken oder den Verkauf auf lange Sicht unmöglich machen.“<sup>175</sup> Eine Streichung von der Denkmalliste wurde gefordert. Durch umfangreiche Gespräche unseres Amtes konnten die Kritiker vom Anliegen der Denkmalpflege überzeugt werden. Maßvolle Umbauten sind durchaus möglich. Bei einer Umnutzung der sehr großen Fischhallen werden sie z.B. auch erforderlich.

Zur Zeit werden alle Gebäude von den unterschiedlichsten Firmen genutzt. Selbst für das Kulturhaus fand sich nach Jahren des Leerstandes eine neue sinnvolle Nutzung als Auktionshaus und Diskothek.

Wie geht es weiter mit dem Fischereihafen? Drei Geschäftsbereiche bestehen heute:

1. Umschlag und Lagerung voranging von Lebensmitteln wie Zucker, Fleisch, Getreide und auch Fisch. Hochseefischerei mit eigener Flotte wird nicht mehr betrieben.
2. Schiffsreparatur
3. Hafententwicklung. Ca. 120 Firmen haben sich auf dem Gelände angesiedelt, ein großes Aus- und Fortbildungszentrum entsteht.

Aber ob neben Gewerbe auch Wohnen am Wasser, Hotel und Marina möglich sind, darüber besteht noch keine Klarheit. Der Standort ist nicht ohne Reiz. Von hier aus hat man einen wunderschönen Blick auf die Rostocker Altstadt zur einen und auf Warnemünde zur anderen Seite.

---

<sup>175</sup> Ostseezeitung, Rostock, 24.07.1998.

Wie sich das Gebiet auch entwickelt, einige Gebäude werden in Zukunft von einem interessanten Kapitel der Lebensmittelindustrie in Rostock künden.

Literaturhinweis:

Eine kunstgeschichtliche Würdigung dieser Architektur in: „Denkmalschutz und Denkmalpflege“ Heft 3/96; Publikation des Landesamtes für Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern

# Personen- und Ortsverzeichnis

## Ortsverzeichnis

- Altona 15, 16, 17, 18, 21  
Apenrade 16  
Augzin 56  
Barkow 56  
Barth 11  
Below 56  
Benzin 56  
Berlin 7, 8, 11, 22, 24, 27, 28, 45, 47, 51,  
60, 67, 70, 74, 79, 94, 103, 105  
Biestow 61  
Boizenburg 8, 12, 95  
Brenz 56  
Buchenwald 106  
Büdelsdorf 14, 15  
Burow 56  
Bützow 53  
Dambeck 56  
Dargun 39  
Darze 56  
Dobbertin 56  
Dömitz 7, 9  
Düneberg 20, 21, 22  
Elmshorn 15, 16, 17, 18, 20, 22  
Flensburg 15, 16, 17, 19, 21, 23  
Frankfurt/M 11, 34  
Frauenmark 56  
Friedland 36, 37, 38, 39  
Friedrichshafen 67  
Gallin 56  
Ganzlin 56  
Gischow 56  
Grabow 7, 8, 93, 95, 96, 98, 99, 100, 102,  
103  
Greifswald 50, 52, 74, 76, 78, 79  
Greven 56  
Grevesmühlen 22, 38, 39  
Güstrow 6, 7, 9  
Hadersleben 16  
Hagenow 22  
Hamburg 6, 8, 11, 15, 19, 23, 24, 25, 51,  
54, 68, 94, 95, 117  
Hannover 15, 68  
Haseldorf 16  
Heide 16, 60  
Heilbronn 34  
Hemmingstedt 19, 22  
Herrenwyk 18, 19  
Herzberg 56  
Herzfeld 56  
Hof Retzow 56  
Husum 15, 16  
Itzehoe 16, 17, 20, 21  
Jarmen 36, 93  
Kappeln 15, 16  
Karbow 56  
Karlshagen 105  
Karow 56  
Karstädt 93, 95  
Kiel 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22  
Köln 33  
Kossebade 56  
Kreien 56  
Krümmel 20, 22  
Lalchow 56  
Lauenburg 28  
Lauffen 34  
Levin-Zarnekow 39  
London 106  
Lübeck 10, 17, 19, 21, 22, 23, 36, 38, 39,  
51, 94, 103  
Lübtheen 8  
Lübz 56, 57, 58, 60  
Ludwigslust 10, 22, 93  
Malchow 10, 11  
Marnitz 56  
Mentin 56  
Mestlin 56  
Neubrandenburg 6, 10, 11, 13, 36, 37, 38,  
39, 93, 102  
Neubukow 102  
Neuhof 56  
Neumünster 16, 17, 18, 20, 22, 23  
Neustrelitz 33, 94, 102  
Nordhausen 106  
Oranienburg 70  
Ottensen 16, 17  
Paarsch 56  
Parchim 56, 58, 60, 93, 95, 96  
Peenemünde 11, 12, 52, 104, 105, 106, 107,  
108, 109, 117  
Petersdorf 53  
Plau 6, 56, 57, 59  
Plauerhagen 56  
Raduhn 56  
Rechlin 11  
Rendsburg 14, 15, 16  
Reppentin 56  
Retzow 56  
Ribnitz 10, 12, 67

Rom 56  
 Rostock 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 27, 28,  
 34, 36, 37, 38, 39, 47, 49, 50, 51, 52, 53,  
 54, 55, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70,  
 71, 72, 73, 74, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 83,  
 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 110,  
 111, 112, 113, 117  
 Ruest 56  
 Sanitz 6  
 Saßnitz 52, 110  
 Schleswig 14, 15, 16, 17, 19, 22, 36  
 Schönberg 36, 38  
 Schwerin 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 22, 24, 26,  
 27, 31, 34, 37, 38, 39, 44, 46, 47, 48, 50,  
 53, 57, 60, 72, 94, 95, 117  
 Severin 56  
 Siggelkow 56  
 Sonderburg 16  
 Spornitz 56  
 Stettin 37, 51  
 Stralsund 12, 36, 37, 41, 45, 49, 50, 52, 112  
 Szczecin 52  
 Tschentlin 56  
 Tellow 46  
 Templin 40  
 Tessenow 56  
 Tessin 47  
 Tondern 16  
 Trassenmoor 106  
 Uetersen 16, 18  
 Vietlütbe 56  
 Wandsbek 17, 18  
 Waren 10, 24, 25, 26, 28, 31, 32, 56, 57,  
 59, 68, 117  
 Warin 93, 95, 101, 102  
 Warnemünde 9, 10, 12, 50, 51, 52, 66, 67,  
 76, 80, 81, 84, 89, 112  
 Wiethagen 81  
 Wilster 17  
 Wismar 6, 7, 8, 9, 10, 12, 22, 38, 39, 50, 51,  
 52, 53, 54, 67, 93  
 Wittenberge 100  
 Wolgast 52, 105  
 Wozinkel 56  
 Wulfsahl 56  
 Wustrow 52  
 Zempin 52  
 Ziegenhof 56

## Personenverzeichnis

Alban, Ernst 6  
 Alsen 17  
 Bachmann, Walter 10  
 Bauer, Helmut 58

Behn, Albert 25  
 Behn, Wilhelm 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30,  
 31, 32  
 Berringer 89  
 Birckenstädt, Albert 32  
 Böhm, Hermann 59  
 Brockstedt, Jürgen 22  
 Brunnengräber, Rudolf 8  
 Casper 66  
 Clasen, Christian 58  
 Crepon, C. 58  
 Dankert, Wilhelm 59  
 Dollberg, R. 7  
 Dräger 18, 22  
 Dräger & Gerling 18  
 Ehrich, Albert 59  
 Eichbaum, F. 58  
 Etrich 66  
 Ewers & Co 18  
 Franck, Gustav 86  
 Freund, Georg Christian 27  
 Freund, Senator 24  
 Friedrich Franz III. 8  
 Göring, Hermann 67  
 Graf Bernstorff 43  
 Günter, Walter 67  
 Haase 87  
 Hansen, Björn 22, 23  
 Harsberg, Vibeke 23  
 Heggen, Alfred 23  
 Heinig, Carl 86, 87, 88  
 Heinig, Hans 89  
 Heinig, Hugo 89  
 Heinig, Margarete 89  
 Heinkel, Ernst 66, 67, 68, 69  
 Honert, Elisabeth 89  
 Howaldt 20  
 Ihde, Christian 58  
 Janssen, Wilhelm und Werner 94  
 Jepsens, N. 15  
 Josephy 86, 89  
 Kersting, Georg Friedrich 86  
 Ketelhohn, Paul 90  
 Klinemann, Luise 23  
 Koch, Henry 18, 20  
 Köllner 87  
 Krüger 66  
 Landrost von der Lühe 43  
 Markurth 95  
 Meiforth, Claus 20  
 Menck & Hambrock 18  
 Mewis, Karl 54  
 Nahnsen, R. 7

Papen 21  
Podeus, Heinrich 8  
Pöhls, Georg 58  
Pries 26  
Puls, Ernst 58  
Renck, Gebrüder 16  
Scheel, Wilhelm 8  
Schnapauff, Meno 72  
Schütt, Hermann 89  
Schwager, H. 58  
Schweffel & Howaldt 15  
Siemens & Hinsch 20  
Speer, Albert 105

Spiegelberg 86, 87  
Stocks & Kolbe 20  
Stüdemann 58  
Temming 20  
Tidow, Klaus 23  
Ulbricht, Walter 51, 111  
Vaagt, Gerd 23  
von Braun, Wernher 104  
von Schleicher 21  
Warnecke, Konrad 25  
Witte, Friedrich 8  
Zastrow, Ernst 105

## Die Autoren

Sven Bardua, Arnkielstr. 14-16, 22769 Hamburg

Prof. Dr. Ilona Buchsteiner, Universität Rostock, Philosophische Fakultät,  
Historisches Institut, 18051 Rostock

Prof. Dr. Hanna Haack, W.-Barents-Str. 31, 18104 Rostock

Dr. Wolfram Hennies, Bergstr. 13, 19348 Perleberg

Jan Keil, Geschichtswerkstatt Rostock e.V., Budapester Str. 16, 18057 Rostock

Jürgen Kniesz, Stadtgeschichtliches Museum Waren, Neuer Markt 1, 17192 Waren

Dr. Peter Köppen, Geschichtswerkstatt Rostock e.V.,  
Budapester Str. 16, 18057 Rostock

Dr. Klaus-J. Lorenzen-Schmidt, Oberarchivrat am Staatsarchiv Hamburg,  
Im Pling 2c, 25348 Glückstadt

Dr. Kathrin Möller, Technisches Landesmuseum Mecklenburg-Vorpommern e.V.,  
c/o IHK zu Schwerin, Schloßstr. 17, 19053 Schwerin

Mathias Rautenberg, Geschichtswerkstatt Rostock e.V.,  
Budapester Str. 16, 18057 Rostock

Dr. Ingo Sens, Ernst-Alban-Gesellschaft für Wissenschafts- und Technikgeschichte  
Mecklenburg-Vorpommern, Wokreuter Str. 40, 18055 Rostock

Angrit Weber, Geschichtswerkstatt Rostock e.V., Budapester Str. 16,  
18057 Rostock

Peter Writschan, Denkmalpflegeamt der Hansestadt Rostock,  
Friedhofsweg 28, 18057 Rostock

Dirk Zache, Historisch-Technisches Informationszentrum,  
Im Kraftwerk, 17449 Peenemünde

**In der Reihe „Geschichte Mecklenburg-Vorpommern“ sind bislang folgende Publikationen erschienen (kostenlose Bestellungen über das Landesbüro der Friedrich-Ebert-Stiftung sind möglich):**

1. Entnazifizierung in Mecklenburg-Vorpommern 1945 - 1949. Anmerkungen zur Geschichte einer Region  
(Klaus Schwabe)
2. Die Zwangsvereinigung von KPD und SPD in Mecklenburg-Vorpommern  
(Klaus Schwabe)
3. Verfassungen in Mecklenburg zwischen Utopie und Wirklichkeit  
(Klaus Schwabe)
4. Der 17. Juni 1953 in Mecklenburg und Vorpommern  
(Klaus Schwabe)
5. Mecklenburg-Vorpommern - Land am Rand für immer?  
(Büschel/Fronius/Gurgsdies/Pfüller/Witt)
6. Spuren jüdischen Lebens in Mecklenburg  
(Heinz Hirsch)
7. Albert Schulz - Ein Leben für soziale Gerechtigkeit und Freiheit  
(Klaus Schwabe)
8. Juden in Vorpommern  
(Wolfgang Wilhelmus)
9. Wurzeln, Traditionen und Identität der Sozialdemokratie in Mecklenburg und Vorpommern  
(Klaus Schwabe u.a.)<sup>176</sup>