

**Geschichte**

**der**

**Mecklenburgischen**

**Eisenbahnen**

# Geschichte der Mecklenburgischen Eisenbahn

## Inhalt:

1. Das Bemühen der Bürger der Stadt Wismar um eine mecklenburgische Eisenbahn
2. Der Eisenbahnbau in Mecklenburg bis zum Jahre 1900
3. Der Bahnhof Wismar
4. Streckeneinweihung und Bahnbetrieb
5. Die Strecke „Wismar-Rostock“, ihr Entstehen und ihr Betrieb
6. Bildnachweis
7. Quellennachweis

## 1. Das Bemühen der Bürger der Stadt Wismar um eine mecklenburgische Eisenbahn

Schon 1836, als die ersten Eisenbahnen in Deutschland entstanden, war der Gedanke an eine mecklenburgische Eisenbahn in Wismar erwacht. Es wurde in der Stadt ein Komitee gegründet mit der Zielstellung, diesen Gedanken in die Tat umzusetzen. Der Gründungstag war der 22. Februar 1836.

Das Komitee entsandte ein Gesuch an die Landungsregierung in Schwerin mit der Bitte, dieses Unternehmen zu befürworten und zu unterstützen. Die Streckenführung sollte von Wismar über Schwerin und Boizenburg nach Hannover verlaufen.

Die Landesregierung nahm dieses Vorhaben mit Wohlwollen auf und sagte ihre Unterstützung zu. Es wurden Verhandlungen mit Hannover aufgenommen. Ein Herr Luttermann wurde beauftragt, die Veranschlagung der Strecke zu übernehmen. Leider blieb es nur ein Vorhaben. Der König von Hannover setzte 1837 die Landesverfassung außer Kraft und die Auswirkungen ließen den Plan scheitern.

Erst 1840 wurde der Plan des Eisenbahnbaues in Mecklenburg wieder aufgegriffen. Eine vorläufige Übereinkunft der Regierungen Mecklenburgs und Hannovers sah den Bau einer Eisenbahn zwischen Wismar und Hannover über Schwerin und Boizenburg vor. Auf der Landesversammlung in Malchin standen dann zwei Projekte zur Debatte. Es waren dies das Streckenprojekt „Wismar - Hannover“ und „Berlin - Hamburg“, wobei letztere von Preußen gebaut werden sollte. Die Linie „Berlin - Hamburg“ sollte bei Hagenow das Land durchqueren. Die Entscheidung fiel für die „Berlin - Hamburg - Bahn“ und der Vertrag mit Hannover wurde aufgelöst.

Am 8. November 1841 wurde in Berlin der Vertrag zum Bau der Eisenbahn von Berlin nach Hamburg unterzeichnet.

Das Komitee und der Bürgermeister von Wismar waren unermüdlich im Bestreben, eine Eisenbahn zu erhalten. Man machte der Landesregierung den Vorschlag, jetzt die Strecke von Wismar über Schwerin nach Hagenow mit Anschluss an die Strecke „Berlin - Hamburg“ zu bauen.

Inzwischen war Rostock auf den Plan getreten. Die Rostocker wollten auch ihre Eisenbahn haben. In Wismar war man sich darin einig, dass ein gemeinsames Unternehmen mit Rostock abzulehnen sei. Aus Schwerin kam der Vorschlag, beide Seehäfen mit der Landeshauptstadt zu verbinden, also eine Strecke von Rostock über Bützow, Warin und über den Schweriner See nach Schwerin und eine Strecke von Wismar nach Warin mit Anschluss an die Strecke „Rostock - Schwerin“ zu bauen.

Wismar war damit nicht einverstanden, es wurde der Gegenvorschlag gemacht die Strecke „Wismar - Schwerin - Hagenow“ und eine Strecke „Rostock - Wismar“ oder die Strecke von Rostock über Güstrow und Parchim nach Hagenow zu bauen. Es wurde eine Versammlung nach Schwerin einberufen an der Deputierte aus Wismar und Rostock teilnahmen.

Auf dieser Versammlung wurde den Anwesenden erklärt: „Die Hohe Regierung ist der Ansicht, die Bahnlinien von Wismar und Rostock ausgehend in Schwerin zu vereinen und in gerader Linie bis Hagenow weiterzuführen. Die Streckenführung behalte sich die Regierung vor und zwar von Wismar längs des westlichen Ufers des Schweriner Sees

bis Schwerin und von Rostock in südlicher Richtung über Bützow nach Schwerin. Die Strecke „Wismar - Rostock“ wurde abgelehnt. Die Vertreter Rostocks stimmten sofort zu, während die Wismarer um Bedenkzeit baten.

Am 5. Juni 1844 waren die Deputierten wieder in Schwerin. Die Vertreter Wismars stimmten dem Vorhaben zu mit dem Vorbehalt, wenn dieses Vorhaben scheitern sollte, auf ihren alten Vorschlag zurückkommen zu dürfen.

Man war sich einig, jedoch machte die Finanzierung des Eisenbahnbaues große Schwierigkeiten. Der Staat konnte nicht helfen und die privaten Handelsbanken äußerten große Bedenken. Schließlich fiel der Plan wieder ins Wasser.

Die Herren aus Wismar sahen ihre Stunde gekommen, griffen den alten Plan wieder auf und wandten sich diesbezüglich an die Regierung. Die Regierung lehnte ab. Die Finanzierung war unmöglich.

Der seinerzeit geschlossene Vertrag mit Berlin, nach dem Berliner Handelshäuser den Eisenbahnbau „Wismar - Hagenow finanzieren wollten,

war am 20. Juli abgelaufen. Berlin verlängerte den Vertrag um zwei Monate. Das Komitee wandte sich wieder an die Regierung. Die Regierung lehnte wieder ab.

Das Bemühen der Bürger Wismars wurde nicht belohnt. Die Eisenbahn in Mecklenburg wurde nicht gebaut. Pommern, Stettin

und Kiel, alle hatten ihre Eisenbahn, nur Mecklenburg hinkte hinterher.

1843 war die Stadt Lübeck an die Landesregierung in Schwerin mit dem Plan herangetreten, die Städte Lübeck und Schwerin durch eine Eisenbahnlinie zu verbinden. Die Landesregierung war dazu bereit. Die Opposition gegen die Lübecker Bahn war in den Seestädten Wismar und Rostock sehr groß. Man wehrte sich mit allen Mitteln gegen das Zustandekommen dieser Eisenbahnverbindung.

Am 20. November 1845 ging ein Bericht vom Bürgermeister zu Wismar an den Landtag zu Sternberg, den Lübecker Plan abzulehnen. Man ging sogar so weit, vom Untergang des Handels in Mecklenburg zu sprechen, wenn diese Bahn gebaut würde.

Die ganze Hartnäckigkeit, mit der dieser Plan zu Fall gebracht wurde, geht aus einer Niederschrift hervor, die den folgenden langen Titel trägt:

„ Kurzgefasste Widerlegung  
der von Seiten Lübecks den auf dem Landtage zu Sternberg  
versammelten

Hohen Ständen Mecklenburgs

Überreichten Schrift

Betreffend den Anschluss einer Lübecker Eisenbahn

an die Mecklenburgischen Bahnen, und kurze Darstellung der Nachteile, die für Mecklenburgs Gesamt-Interessen aus jenen Anschluss Lübecks entstehen würden.“

## 2. Der Eisenbahnbau in Mecklenburg bis zum Jahre 1900

1845 kam es zur Bildung zweier Aktiengesellschaften, nachdem man Hamburger Bank- und Handelshäuser zur Finanzierung gewinnen konnte.

Es waren dies die „Hagenow - Schwerin - Rostocker Eisenbahngesellschaft“ und die „Schwerin - Wismarsche Eisenbahngesellschaft“. Beide wurden am 14.7.1845 von der Landesregierung bestätigt.

Der Bau der Strecke „Hagenow - Schwerin oblag der ersteren.

Es entstand noch eine dritte Aktiengesellschaft, die eine Zweigbahn von Güstrow nach Bützow zum Anschluss an die Strecke „Rostock - Schwerin bauen wollte.

Auf Betreiben der Großherzoglichen Regierung wurden alle drei Gesellschaften zu einer Aktiengesellschaft, unter dem Namen „Mecklenburgische Eisenbahngesellschaft“ zusammengeschlossen.

Am 10. März 1846 wurde Ihnen die Konzession erteilt. Mit dem Bau der Strecke „Hagenow - Schwerin“ wurde bereits am 1.12.1845 begonnen, obwohl noch keine Kostenanschläge vorhanden waren. Der Betrieb auf dieser Strecke sollte schon 1846 aufgenommen werden, gleichzeitig mit der „Berlin - Hamburger Bahn“. Gelände- und Materialschwierigkeiten verhinderten dieses Vorhaben.

Erst am 1. Mai 1847 konnte die Strecke „Hagenow - Schwerin“ übergeben werden. (Die Strecke „Berlin - Hamburg“ war schon am 15. Dezember 1846 fertig.)

Die erste Eisenbahn Mecklenburgs hatte ihren Betrieb aufgenommen. Infolge finanzieller Schwierigkeiten verzögerten sich die Bauarbeiten auf den Strecken nach Wismar und Rostock. Der Verkehr von Wismar nach Schwerin wurde erst am 12. Juli 1848 aufgenommen - die Strecke feierte im Jahre 1973 ihr 125 jähriges Bestehen.

Die Strecke „Bad Kleinen - Rostock“ mit der Abzweigung „Bützow - Güstrow“ wurden sogar erst am 13. Mai 1850 eröffnet.

Damit waren die Seestädte Wismar und Rostock sowie die Stadt Güstrow mit der Landeshauptstadt Schwerin verbunden, und darüber hinaus war eine Verbindung über Hagenow zur „Berlin - Hamburger Strecke“ hergestellt. Das wichtigste Verkehrsproblem Mecklenburgs war damit gelöst.

Nun galt es natürlich eine Verbindung zwischen dem Westen und dem Osten von Mecklenburg zu schaffen. Westlich der Landesgrenze war die Strecke „Lübeck - Hamburg“ und östlich von Mecklenburg die Strecke „Stettin - Straßburg“ in Betrieb. Zu diesen Strecken musste man eine Verbindung herstellen. Es war die Regierung selbst, die den Bau übernahm. Zunächst wurde die Teilstrecke „Güstrow - Neubrandenburg“ gebaut und am 18. November dem Verkehr übergeben.

Anschließend folgte die Strecke Neubrandenburg bis zur preußischen Grenze bei Straßburg. Die Übergabe war am 1. Januar 1867. Nachdem von Preußen das Teilstück von Straßburg bis zur Grenze fertiggestellt war, war der Weg nach dem Osten frei.

„Die erste staatliche Eisenbahn in Mecklenburg war entstanden.“

Sie trug den Namen:

Friedrich - Franz - Bahn

Die Direktion hatte ihren Sitz in Malchin.

Am 20. Dezember 1865 war einer in Lübeck gegründeten Aktiengesellschaft unter dem Namen „Lübeck -Kleiner Eisenbahngesellschaft“ die Konzession zum Bau der Strecke „Lübeck - Kleinen erteilt worden.

Die Strecke sollte zum Jahresende 1867 betriebsfertig sein. Die Bauarbeiten nahmen nicht den erwünschten Verlauf. Sie kamen sogar zum Erliegen in Ermangelung verfügbarer Geldmittel. Um den Bau zu Ende zu führen, übernahm die Mecklenburger Regierung den Weiterbau auf eigene Rechnung.

Am 1. Juli 1869 konnte diese Eisenbahnlinie dem Verkehr übergeben werden. Die West - Ost - Verbindung war hergestellt.

Um alle mecklenburgischen Eisenbahnen in ihre Hände zu bekommen, trat die Großherzogliche Regierung mit der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft“ in Kaufverhandlungen. Am 20. April 1870 führten diese Verhandlungen zum Erwerb aller Eisenbahnstrecken dieser Gesellschaft. Damit waren alle in Mecklenburg gebauten Eisenbahnen in einer Hand, außer den Teilstrecken der „Berlin -

Hamburger Bahn“. Die Direktion der “Friedrich - Franz - Bahn in Malchin wurde aufgelöst und der neu eingerichteten „Großherzoglichen Eisenbahn - Direktion“ mit dem Sitz in Schwerin unterstellt.

Alle Eisenbahnen Mecklenburgs wurden jetzt unter dem Namen

Großherzogliche Friedrich - Franz - Eisenbahn

betrieben. Diese erste Verstaatlichung dauerte kaum drei Jahre. Am 2. April 1873 verkaufte die Regierung ihr gesamtes Eisenbahnnetz. Als Gründe für die Veräußerung wurde von der Regierung angegeben: Das Missverhältnis der Eisenbahnschuld vorn zu den Gesamteinnahmen des Landes und noch einige andere Gründe.

Käufer war die „Mecklenburgische Friedrich - Franz - Eisenbahngesellschaft“, die zu diesem Zweck gegründet wurde. In den nächsten Jahren wurde das Eisenbahnnetz durch Neubauten erweitert. Es waren die Strecken „Malchin - Waren“ eröffnet 1879

„Güstrow - Schwaan“ 1887

„Ludwigslust - Holthusen“ 1889

„Ludwigslust - Dömitz“ 1889

mit Teilstrecke „Malliß - Lübtheen“ 1890

Diese Strecken hatten aber nur lokale Bedeutung. Güstrow hatte jetzt allerdings eine direkte Verbindung nach Rostock, der Umweg über Bützow fiel weg.

Es erhielten auch andere Privatgesellschaften von der Regierung die Konzession zum Bau von Eisenbahnlinien.

Gegründet wurde die „Parchim - Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft“, die die Strecke von Parchim nach Ludwigslust baute und 1880 fertig stellte.

Die „Mecklenburgische - Südbahn - Gesellschaft“ setzte diese Linie 1885 über Karow bis nach Neubrandenburg fort. Die Strecken „Güstrow - Plau“ und „Plau - Meyenburg“ führten zur weiteren Aufschließung des Gebietes des südlichen Mecklenburgs. Die erste Strecke wurde 1887, die zweite 1886/87 eröffnet und von der „Güstrow - Plauer - Eisenbahngesellschaft“ erbaut. Von der gleichen Gesellschaft wurde 1887 die Strecke von Priemerburg nach Plaaz eröffnet.

Eine wichtige Verbindung wurde von der „Wismarer - Rostocker - Eisenbahn - Gesellschaft hergestellt. Sie verband 1883 die beiden Seestädte durch eine Eisenbahnstrecke. Am 27. Juli 1883 wurde auf der Teilstrecke Rostock - Doberan der Personenverkehr aufgenommen und am 22. Dezember 1883 konnte auf der gesamten Strecke der Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Was Wismar 1844 vorgeschlagen hatte, war 1883 erst Wirklichkeit geworden. Wismar wurde 1887 weiter direkt mit dem Süden Mecklenburgs verbunden, durch den Bau der Strecke „Hornstorf - Karow“. Erbauer war die „Wismar - Karow - Eisenbahngesellschaft“. Von mehr lokaler Bedeutung waren die Strecken „Gnoien - Teterow“, die 1884 von der „Gnoien - Teterower - Eisenbahngesellschaft“ gebaut wurde und die Schmalspurstrecke „Doberan - Heiligendamm“. Erbaut wurde die letztere 1886 von der Firma Lenz aus Stettin. Besonders wichtig für Mecklenburg war die 1886 eingeweihte Bahnlinie „Warnemünde - Rostock - Neustrelitz“, sie wurde errichtet von der Eisenbahn - und Dampfschiff - Aktiengesellschaft Deutsch Nordischer Lloyd“

Wichtig deshalb: Rostock verfügte jetzt über eine direkte Verbindung nach Berlin, ab Neustrelitz über eine von Preußen errichtete Strecke. Zum anderen war jetzt über die Dampfschifflinie „Warnemünde - Gedser“ eine unmittelbare Verbindung mit Dänemark hergestellt.

Für Rostock wichtig war auch die von Preußen erbaute und 1889 eröffnete Strecke von Rostock nach Ribnitz.

Durch die Bildung von Privat- Eisenbahn - Gesellschaften (es waren inzwischen neun geworden) wurde der Bau von Eisenbahnen sehr gefördert, aber es stellte sich bald eine Zersplitterung des Mecklenburgischen Eisenbahnwesens ein. Die Regierung versuchte zwar, durch Konzessionsbedingungen eine Einheitlichkeit in die Verwaltung und Betriebsführung zu bringen, aber sie konnte nicht umhin, an den Wiederaufkauf des Eisenbahnnetzes zu denken.

Im Jahre 1889 wurde zunächst der größte Teil der Eisenbahnen, in den folgenden Jahren auch die übrigen Strecken von der Regierung käuflich erworben. Zur Leitung wurde die Großherzogliche General - Eisenbahndirektion in Schwerin eingerichtet. Die nun staatliche Bahn hatte den Namen:

„Großherzogliche Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn“

Im Laufe des Monat März 1890 übernahm sie von den einzelnen Eisenbahngesellschaften die Betriebsführung.

Die gesamte Streckenlänge betrug 679,820 Kilometer.

Durch das Entstehen der vielen Privatbahnen war das Eisenbahnnetz sehr zersplittert. Es galt nun durch Neubau einiger Strecken, ein

System in das gesamte Netz zu bringen. Bis zum Jahre 1900 entstanden dann noch folgende Eisenbahnlinien:

Rostock - Triebsees, mit der Zweigbahn	
Sanitz - Tessin	erbaut 1885
Schwerin - Rehna	erbaut 1897
Ganzlin - Röbel	erbaut 1899
Crivitz - Parchim	erbaut 1899

### 3. Der Bahnhof Wismar

Die Eisenbahnstrecke von Schwerin nach Wismar wurde gebaut. Wismar war Endpunkt dieser Strecke und brauchte natürlich einen Bahnhof. Warum er gerade an dieser Stelle errichtet wurde, konnte beim Studium alter Akten nicht festgestellt werden. Wahrscheinlich ging es bei der Standortwahl um eine günstige Verbindung zum Hafen. Wann der erste Spatenstich auf dem Bahnhof Wismar getan wurde, konnte auch nicht erforscht werden.

Tatsache ist, dass Ende 1847 schon einiges fertiggestellt war. So geht aus einem Bericht des Jahres 1848 hervor, dass im Okt 1847 der Materialschuppen, das Cyanisierungsgebäude \*) und der Schwellenschuppen fertig waren. Unter Dach war der Lokschuppen, gerichtet war das Koksmagazin und im Bau waren: Der Wagenschuppen, der Koksofen und der Güterschuppen. Das Empfangsgebäude war geplant und mit 28500 Talern veranschlagt.

Nach der Einweihung der Strecke im Jahre 1848 war auch der Lokschuppen fertig. Die Viehrampe, die große Drehscheibe und die nötigen Gleise waren vollständig vorhanden. Zur Unterbringung der Wagen war eine Halle errichtet. Der gebaute Wagenschuppen wurde

zum provisorischen Empfangsgebäude und Güterschuppen. Er stand angeblich weiter zum Lindengarten hin.

Aus dem Jahresbericht an die Landesregierung im Jahre 1857 geht hervor „...das der Güterverkehr nach und von Wismar immer mehr an Bedeutung gewinnt. Die provisorische Einrichtung der Güterspedition sei unzulänglich. Es sei kein Platz für eingehende Fracht.“

Das Empfangsgebäude wurde erst im Jahre 1857 fertiggestellt und steht heute noch inmitten von Anbauten und Erweiterungen.

\*) Anlage zur Teerabscheidung bei der Koks Brennerei

Wo heute die Anschlussgleise für Hafen und Werft über den Fußgängertunnel führen, war der Bahnhofsvorplatz. Es gab dort keine bebaute Fläche. Aus dem Lindengarten kommend führte eine Promenade am Bahnhof vorbei bis zum Hafen. Der Zugang vom Bahnhofshotel zum Empfangsgebäude betrug 40 m. Der ehemalige Wasserturm ist heute noch zu sehen und steht an der Poeler-Straße auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes. Zu erwähnen wäre noch, dass die Schranken an der Poeler Straße seit Erbauen des Bahnhofs bestehen.

Bis 1883 veränderte sich wahrscheinlich nicht viel auf dem Bahnhof Wismar, lediglich die geplanten Bauvorhaben wurden vollendet. Nach der Fertigstellung der Strecke „Wismar - Rostock“ durch die „Wismar- Rostocker- Eisenbahngesellschaft“ und deren Mitbenutzung des Bahnhofs in Wismar, gewann dieser natürlich an Bedeutung. Es ergaben sich dadurch einige Veränderungen. Aus einer alten Skizze vom Bahnhof Wismar aus dem Jahre 183 geht hervor, dass zu dieser Zeit vor dem Bahnhofsgebäude ein Gleis verlegt war. Wann es verlegt wurde ist

nicht zu sagen. Es war das Anschlussgleis für die Holzsägerei Podeus und wahrscheinlich auch für den Hafen.

Am Zollhaus war eine Drehscheibe. Dort wurden die Wagen gedreht und zum Be- und Entladen an das Hafenbecken befördert. Wie das geschah ist leider nicht zu sagen.

Eine Zeichnung von 1884 sagt aus: Ein Bahnsteiggleis war überdacht, es lag dort, wo heute der Bahnsteig 2 ist. Dabei standen die Pfeiler der Personenüberdachung jenseits des Gleises. Später ist dieses Gleis entfernt worden und der Bahnsteig wurde verbreitert. Die Pfeiler der Überdachung standen dann auf dem Bahnsteig, wie heute noch zu sehen ist.

Der erste Entwurf zur Erweiterung des Empfangsgebäudes ist mit der Jahreszahl 1884 versehen, der zweite stammt aus dem Jahre 1894. Der genaue Zeitpunkt des Anbaues konnte von uns nicht festgestellt werden. Im Jahre 1894 lagen schon zwei Gleise vor dem Bahnhofsgebäude. Der Zugang zum Bahnhof war zu der Zeit von der Poeler Straße aus und der Weg vom Bahnhofshotel zum Bahnhof war nach der Verlegung der Zufahrt 200m lang.

Auf einer Zeichnung aus dem Jahre 1896 war der Bahnhofsvorplatz ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden. Um ein Rondell waren Parkplätze für Droschken, Privatwagen, ja sogar für Omnibusse angeordnet. So einen Parkplatz hat der Bahnhof Wismar heute mehr aufzuweisen. Ob nur Projekt oder Wirklichkeit ist leider nicht zu sagen. Der Fußgängertunnel war 1898 schon geplant, kam dann aber erst nach der Jahrhundertwende zur Ausführung.

Es gibt eigentlich von den Anfängen des Eisenbahnbaues bis 1900 wenig schriftlich überliefertes Material, so das es sehr schwer fiel, eine Chronik des Bahnhofes Wismar nach unseren Vorstellungen zu gestalten.

#### 4. Streckeneinweihung und Bahnbetrieb

Die Eisenbahngesellschaften waren gegründet, der Bau der Strecke begann. Am 1. Dezember 1845 wurde der erste Spatenstich auf der Strecke Schwerin - Hagenow getan. Man hatte es sehr eilig. Es wurde gebaut ohne im Besitz eines Kostenvoranschlages zu sein. 1846 sollte die Strecke Schwerin - Hagenow fertig sein.

Aus diesem Vorhaben wurde nichts. Finanzielle Schwierigkeiten traten auf. Das nötige Geld konnte nicht beschaffen werden. Es waren 1847 die Erdarbeiten auf der gesamten Strecke vollendet, der weitere Bau aber wurde stark verzögert.

Die gesamte Strecke war 19,2 Meilen lang und war in 4 Bauabschnitte unterteilt:

1. Schwerin - Hagenow	Länge 4 Meilen
2. Schwerin - Wismar	Länge 4 Meilen
3. Schwerin - Rostock Meilen	Länge 11,25
4. Schwerin - )Güstrow - Bützow Meilen	Länge 1,75

Bauherr war die Mecklenburgische Eisenbahngesellschaft, die aus den drei Einzelgesellschaften entstanden war. Trotz aller Schwierigkeiten wurde am 1. Mai 1847 die Strecke Schwerin - Hagenow und am 12. Juli 1848 die Strecke Schwerin - Wismar dem Verkehr übergeben. Die ganze Bahn war am 12. Mai 1850 fertig. Aus einer Zeitung des Jahres 1847 kann man über die Eröffnung der Strecke Schwerin - Hagenow folgendes Lesen:

Die Menschen waren alle sehr begeistert und warteten überall auf den eintreffenden Zug. Die wagen waren sehr elegant, die der 1. Klasse waren mit rotem Samt ausgeschlagen und die der 2. Klasse mit grauem Tuch. Über die Wagen der 3. und 4. Klasse wurde nichts geschrieben. Die Uniform des Bahnpersonals wurde als Schmuck bezeichnet. Sie bestand aus einem blauen Rock mit roten Kragen, grauen Beinkleidern und Blauer Mütze mit roten Streifen. Der Preis für eine Fahrkarte sei allerdings ein wenig zu hoch, heißt es weiter in dem Artikel. Er betrug für die 4 Meilen lange Strecke im Wagen der 2. Klasse 28 Schilling. Für die Eröffnungsfahrt auf der Strecke Schwerin - Wismar brauchte der Zug 2 Stunden.

Später im fahrplanmäßigen Zugbetrieb bewältigten die Züge diese Strecke allerdings in einer Stunde bzw. in 75 Minuten. Das ist gegenüber der heutigen Fahrzeit eine enorme Leistung. Alle Hochachtung vor der alten Eisenbahn. Ein Personenzug von Wismar nach Schwerin braucht heute eine Zeit von ca. 50 Minuten.

Der Lokomotiv- und Wagenpark sah 1848 folgendermaßen aus:

Es waren 7 Lokomotiven, 20 Personenwagen mit 66 Achsen und 117 Güterwagen mit 314 Achsen vorhanden.

Liste der Lokomotiven

---

Nummer	Name d. Lok	Fabrik Nr.	Anz. D. Treibachsen	beschafft	Firma
1	Rostock	125	2	1847	Borsig
2	Wismar	126	2	1847	Borsig
3	Güstrow	127	2	1847	Borsig
4	Marschall Vorwärts	1	2	1848	Wöhlert
5	Hamburg	220	2	1848	Borsig
6	Schwerin	207	2	1848	Borsig
7	Berlin	206	2	1848	Borsig

1847 waren 3 Lokomotiven vorhanden und eine von diesen kann nur den Eröffnungszug von Schwerin nach Hagenow gezogen haben. Für den Eröffnungszug der Strecke Schwerin - Wismar kommt wahrscheinlich eine von den 1848 beschafften Lokomotiven in Frage. So eine Lokomotive von der Firma Borsig kostete 14.500 Taler. Der Preis für einen Postwagen betrug 800 Taler.

Für den Bau der gesamten Strecke war eine Summe von 4.350.000 Talern veranschlagt worden. Wie aber aus einem statistischen Bericht des Jahres 1861 hervorgeht, wurden tatsächlich die Summe von 6.298.000 Talern verbraucht, das waren 1.948.000 Taler mehr als geplant.

Die Stadt Wismar übernahm 500 Aktien zu je 200 Talern. Die Staatskasse beteiligte sich mit 600.000 Talern und die Aktionäre sahen in ihrem Vorschlag, der in der größten finanziellen Misere gemacht wurde, eine Staatshilfe von 1 Million Talern vor. Der Staat erwog schon 1848 den Kauf der Mecklenburgischen Eisenbahnen. Es wurde nichts

daraus, weil die Privatunternehmer mit einer unverschämten Forderung an den Staat herantraten. Die Forderung lautete: Bausumme + 50% = Kaufsumme

Der Bau ging also weiter unter der alten Gesellschaft. Irgendwie wurde das Geld aufgetrieben. Durch den Bau der Eisenbahn kam wieder Geld unter die Leute. Viele Männer fanden endlich wieder Arbeit. Fiel doch der Eisenbahnbau in eine Zeit der Arbeitslosigkeit und in eine Zeit der hohen Preise. Es scheint nun nicht verwunderlich, das die Regierung großes Interesse am Bau der Eisenbahn in Mecklenburg hat, denn im Statut der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft heißt es in der Anlage A unter § 18:

„Der Regierung bleibt es vorbehalten, die Eisenbahn für militärische Zwecke zu benutzen.“

So übernahm der Staat auch den Bau der Strecke von Güstrow bis zur preußischen Grenze und später auch der Bau der Strecke Kleinen - Lübeck teilweise finanzierte. Das Land konnte jetzt von Nord nach Süd und von Ost nach West per Eisenbahn durchquert werden und das war von großer Wichtigkeit bei Truppentransporten.

Zum Bahnbetrieb wäre zu sagen:

Es verkehrten täglich 3 Züge von Wismar nach Schwerin und auch drei Züge von Schwerin nach Wismar. Das geht aus einem alten Fahrplan des Jahres 18448 hervor.

Im Jahre 1873 waren schon 6 Züge, die von Wismar abfuhren. Die Abfahrtszeiten von Wismar waren folgende:

5.15 Uhr	7.58 Uhr	13.20 Uhr
15.42 Uhr	19.06 Uhr	21.52 Uhr

Im Jahre 1848 wurden von Wismar nach Schwerin 9.600 Personen und von Schwerin nach Wismar 10.694 Personen mit der Eisenbahn befördert. Der Anteil der 1. Klasse war mit 79 und mit 66 Personen jedoch sehr gering. Die Abteile waren nur für die reiche Oberschicht reserviert und außerdem zu teuer für die „kleinen Leute“

Die Anzahl der Lokomotiven hatte sich bis 1896 auf 26 erhöht. Davon waren 23 von der Firma Borsig, 2 von der Firma Egestorff und eine von der Firma Wöhlert. Personenwagen waren 45 vorhanden mit

96 Sitzplätze der 1. Klasse

496 Sitzplätze der 2. Klasse

1.080 Sitzplätze der 3. Klasse

Der Bestand an Güterwagen wurde mit 333 Stück angegeben.

Seit Eröffnung des Bahnbetriebes im Jahre 1847 bis zum Ende des Jahres 1864 gab es 35 Unfälle bei der Mecklenburgischen Eisenbahn. Bei Zügen auf der Strecke waren es 26 und auf Bahnhöfen 9 Unfälle. Fünf Personen wurden dabei getötet und 12 Personen verletzt. Bei all diesen Unfällen wurden 4 Lokomotiven und 19 Wagen beschädigt.

Achsbrüche gab es bei 21 Wagen während der Betriebszeit.

Das war Eisenbahnbetrieb vor 100 bis 125 Jahren. Wie es wirklich ausgesehen hat, kann niemand mehr berichten, der es selbst mit erlebt hat. Alles sind Angaben aus alten Schriften und Büchern.

## 5. Die Bahnlinie Wismar - Rostock ihr Entstehen und ihr Betrieb

Der Gedanke, eine Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Seestädten Wismar und Rostock herzustellen, tauchte zum ersten Male 1844 auf. Das Komitee in Wismar, welches 1836 gegründet

wurde, befasste sich mit diesem Vorhaben. Der Vorschlag wurde im gleichen Jahre der Landesregierung in Schwerin unterbreitet. Er diente einzig und allein dem Zweck, die Verbindung zwischen Schwerin und Rostock, wie sie von der Regierung vorgesehen war, zu verhindern.

Die Handels- und Kaufleute in Wismar bangten um ihr Geschäft. Sie waren der Ansicht, die Waren von Rostock zum Binnenland sollten über Wismar Befördert werden. Es wäre sicher ein einträgliches Geschäft.

Den Vorschlag aus Wismar wurde aber nicht stattgegeben. Noch brauchte man keine Verbindung zwischen zwei Seestädten. Erst viel später - die Nord - Süd - Verbindung bestanden schon einige Jahre - kam man auf diesen Vorschlag zurück. Es bildete sich die Wismar - Rostocker - Eisenbahn - Gesellschaft, um den Bau dieser Strecke zu beginnen. Die Konzession wurde der Gesellschaft am 19. Juli 1883 von der Landesregierung erteilt. Verhandlungen mit der Friedrich Franz Eisenbahn Gesellschaft hatten ergeben, als die Bahnhöfe Wismar und Rostock, die Endpunkte dieser Strecke sein sollten, mitbenutzt werden konnten.

Man begann also zu bauen und konnte am 27. Juli 1883 die Teilstrecke Rostock - Doberan dem Personenverkehr übergeben. Der Personen- und Güterverkehr auf der gesamten Strecke konnte am 22. Dezember 1883 aufgenommen werden. Man hatte auch hier, so wie auf der ersten Strecke Mecklenburgs von Schwerin nach Hagenow, ohne Konzession den Bau begonnen.

Es ist auch interessant, das wieder, wie bei vielen Eisenbahnbauvorhaben, die geplanten Kosten weit überschritten wurden:

Das sah im einzelnen wie folgt aus:

	Geplante Summe	gebrauchte
Summe		
Grunderwerb	240.000 M	258.689,15
M		
Erdarbeiten	770.000	860.000,-
Einfriedung	25.000	25.000,-
Wegübergänge	52.000	52.000,-
Durchlässe, Kl. Brücken	110.000	110.000,-
Oberbau	1020.000	1045.000,-
Signale Wärterbuden	32.000	32.000,-
Bahnhöfe	390.000	465.000,-
Betriebsmittel	244.000	244.000,-
Vorarbeiten, Verw.-k.	64.000	64.000,-
Gemeinkosten	28.000	
		49.441,54

Gesamtkosten: 2.975.000 M

3.205.130,69 M

Es wurden rund 230 Tausend Mark mehr verbraucht als geplant waren.

Die Strecke hat eine Länge von 58,8 km. Sie wurde eingleisig ausgeführt und hat eine Kronenbreite von 4,20 m.

Es mussten 760.000 m<sup>3</sup> Boden bewegt werden, daher die hohen Kosten für die Erdarbeiten.

Die Bahnstrecke liegt mit 26,060 km im Auftrag und mit 32,740 km im Abtrag. 72,19 % der Gleise wurde auf gerader Strecke und 27,81%

in Bogen verlegt. Die Maximalsteigung beträgt 1:90. Gebaut wurden 135 Wegübergänge, eine Wegüberführung, 90 Röhrendurchlässe, 11 kleinere Brücken und eine Brücke mit 2 Öffnungen zu je 13 m lichter Weite, außerdem kamen auf der gesamten Strecke 35 einfache Weichen zum Einbau.

Auf allen Bahnhöfen und Haltestellen sind die Räumlichkeiten unter einem Dach unterbracht, nur auf den Stationen Neubukow, Kröpelin und Doberan wurden die Güterschuppen vom Hauptgebäude getrennt aufgebaut.

„Im Hauptgebäude zu Doberan sind besondere Wartezimmer für allerhöchsten Herrschaften vorgesehen“

So steht es geschrieben in einem Bericht der Bahnverwaltung aus dem Jahre 1884.

Wasserstationen waren in Neubukow und Doberan vorhanden und die in Wismar und Rostock konnten mitgenutzt werden.

„Die Leistungsfähigkeit dieser Maschinen ist so bemessen das jede Maschine einen Zug von 23 beladenen Achsen mit einer Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde, bei der Maximalsteigung von 1:90 befördern kann“.

Über die Konstruktion kann man lesen:

„Sämtliche Lokomotiven sind zweiachsig gekuppelt, die haben außenliegende Zylinder und innen liegende rahmen; der Rahmen ruht mittels 4 Längsfedern auf den Achsen. Die Wasser- und Kohlebehälter befinden sich an den beiden Seiten des Kessels. Der höchste zulässige Dampfdruck beträgt bei sämtlichen Lokomotiven 10 Atmosphären. Die Kessel bestehen aus Eisenblech, die Feuerkisten aus Kupfer. Die Kessel haben Schmiedeeiserne Siederohre von 41mm Durchmesser. Die Heizung der Lokomotiven

geschieht mit englischer Steinkohle. Die Lokomotiven haben in der Rauchkammer Funkenfänger aus Drahtgeflecht mit 6mm weiten Maschen. Sie haben Hebelsteuerung nach Allan, einen bedachten Führerstand, Spindelbremse und eiserne Bremsklötze.

Die Dampfschieber sind für doppelte Einströmung eingerichtet.“

Technische Daten: betriebsfertiges Gewicht	24,1 t
Leergewicht	17,8 t
Wasserkasteninhalt	3000 l
Kohlenkasteninhalt	900 kg
Radstand	2200 mm
Raddurchmesser	1130 mm

weitere technische Daten der Lokomotiven:

Zylinderdurchmesser	300mm
Kolbenhub	520mm
Heizfläche	50,20 m <sup>2</sup>
Rostfläche	0,80 m <sup>2</sup>
Kolbengeschwindigkeit bei 30 km/h	2,53m/s
Umdrehzahl bei 30 km/h	2,44U/s
Dampfzugskraft bei 1/3 Füllung	2700 kg

Soweit über die Lokomotiven aus dem Jahresbericht des Jahres 1884

Auch Wagen befanden sich im Besitz der Gesellschaft:

- 1 Personenwagen 2. Klasse mit Salon
- 2 Personenwagen 2. Klasse
- 4 Personenwagen 3. Klasse
- 2 Gepäckwagen mit Postcoupe
- 6 gedeckte Güterwagen mit Bremse

9 offene Güterwagen ohne Bremse

6 offene Güterwagen mit Bremse

In den Personenwagen der 2. Klasse waren insgesamt 96 Sitzplätze.

In den Personenwagen der 3. Klasse waren 200 Sitzplätze.

Geheizt wurden die Personenwagen mit Brikett und die Beleuchtung bestand aus Stearinkerzen.

Der Betrieb der Bahn wurde von Pirna Lenz aus Stettin, nach einem Vertrag mit der Eisenbahngesellschaft, übernommen. Von dieser Firma wurden auch im ersten Betriebsjahr zusätzlich 1 Lokomotive, 1 Personenwagen 1. Klasse, ein Personenwagen 2. Klasse und 10 gedeckte Güterwagen zur Verfügung gestellt, da die vorhandenen Betriebsmittel nicht ausreichten.

Der Sitz der Betriebsverwaltung war in Wismar. Es wurden im Jahre 1884 insgesamt 2944 Züge gefahren, außerdem wurden im Sommer noch verschiedene Vergnügungs- - Extra - Züge eingesetzt, besonders auf der Strecke von Rostock nach Doberan.

der Personenverkehr von und nach Doberan war in Sommermonaten häufig so stark, das die fahrplanmäßigen Züge, sowie die eigenen Betriebsmittel nicht ausreichten.

Es wurden dann Personenwagen von der Friedrich Franz Eisenbahngesellschaft zur Verfügung gestellt. Der Güterverkehr allerdings blieb weit unter seinen Möglichkeiten, denn zwei Drittel der Gesamteinnahmen kamen aus der Personenbeförderung  
Die Gesamteinnahmen im ersten Betriebsjahr beliefen sich auf

222.665,08 M            davon            160.668,98 M aus  
Personenverkehr

und 61.996,12 M aus

Gütertransport

Zu erwähnen wäre noch eine Unfallnotiz:

Am 15. Dezember 1884 fuhr der abends um 6.00 Uhr aus Wismar abfahrende Zug in Station 190 gegen einen auf den Übergang haltenden Kohlewagen, ohne jedoch erheblichen Schaden hervorgerufen zu haben.

Im Jahre 1983 wird diese Strecke ihr 100 jähriges Bestehen feiern können.

### Quellennachweis

1. Geschichte der Seestadt Wismar  
Verfasser: Dr. Friedrich Techen
2. Bilder aus Wismars Vergangenheit  
Verfasser: Gustav Willgeroth
3. Mecklenburg: Die Eisenbahn Mecklenburgs  
Verfasser: Reichsbahnoberrat Dr. Karl Dabelstein
4. Geschichte der Bestrebungen der Stadt Wismar  
Verfasser: Dr. Fabricius
5. Material aus dem Stadtarchiv Wismar
6. Material aus dem Archiv der Deutschen Reichsbahn in Schwerin

