

Wolfhard Eschenburg und Horst D. Schulz

Straßen in Warnemünde

Namen, Geschichte und Geschichten



Straßen in Warnemünde

Namen, Geschichte und Geschichten

Impressum

Herausgeber: Verlag Redieck & Schade GmbH

by Verlag Redieck & Schade
Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung in andere
Sprachen, vorbehalten. Ohne ausdrückliche schriftliche
Genehmigung des Herausgebers ist es verboten, dieses Buch
oder Teile dieses Buches zu vervielfältigen.

Autoren:

Wolfhard Eschenburg Prof. Dr. Horst D. Schulz

Texte, Gestaltung, Layout:

Prof. Dr. Horst D. Schulz

Gesamtredaktion- und -produktion:

Verlag Redieck & Schade GmbH

Lektorat:

Achim Schade & Dr. Matthias Redieck

Korrektur:

Susanne Jäger

Verlag Redieck & Schade GmbH
Friedhofsweg 44a, 18057 Rostock
Tel./Fax: 0381/27862
info@redieck-schade.de

Digitaler Fortdruck der 2. Auflage vom April 2012

Verlag Redieck & Schade GmbH

ISBN 978-3-942673-14-3

Abbildungen am Einband

Vorne außen: Karte des Ostseebades Warnemünde aus einem Prospekt der Kurverwaltung von 1934

Seiten 154/155: Karte Warnemünde von 1880. Entwurf und Zeichnung H. Thrulsen und P. Willmer.

Aus: Fremdenführer speziell für Badegäste, Dr. med. E. Mahn. Hinstorff'sche Verlagsbuchhandlung Rostock
Seiten 156/157: Ortsplan Warnemünde von 1914. Pharus-Verlag GmbH, Berlin NW 68

Wolfhard Eschenburg und Horst D. Schulz

Straßen in Warnemünde

Namen, Geschichte und Geschichten



Verlag Redieck & Schade GmbH

Inhalt

Register der Straßennamen	6
Geleitwort	7
1. Wie Warnemünde entstanden und gewachsen ist	9
2. Der alte Ortskern bis zur Franzosenzeit	19
Am Strom, Alexandrinenplatz, Alexandrinenstraße, Georginenplatz, Georginenstraße, Querstraßen I bis V	
3. Straßen im jungen Badeort	41
Am Leuchtturm, Seestraße, Strandweg, Seepromenade, Friedrich-Franz-Straße, Luisenstraße, Katergang	
4. Der Badeort entwickelt sich zum noblen Seebad	63
Heinrich-Heine-Straße, Schulstraße, Anastasiastraße, Hermannstraße, Kirchenplatz, Kirchenstraße, Poststraße, Mühlenstraße	
5. Neue Straßen um die Jahrhundertwende	85
Alte Bahnhofstraße, Am Bahnhof, Wachtlerstraße, Mittelweg, Kurhausstraße, Schillerstraße, Fritz-Reuter-Straße	
6. Ende der Kaiserzeit, Weltkrieg und Weimarer Republik	101
Parkstraße, John-Brinckman-Straße, Dänische Straße	

7. Viele neue Straßen in den dreißiger Jahren	111
Gartenstraße, Grüner Weg, Weidenweg, Laakstraße, Stephan-Jantzen-Straße, Kirchnerstraße, Gewettstraße, Am Markt, Trojanstraße, Wossidlostraße, Paschenstraße	
8. Aus Fliegern werden nach Kriegsende Komponisten	123
Richard-Wagner-Straße, Beethovenstraße, Lilienthalstraße, Mozartstraße, Lortzingstraße, Rostocker Straße	
9. Die lange Zeit der DDR	135
Johann-Sebastian-Bach-Straße, Werftallee, Schwarzer Weg	
10. Nach der Wende	143
Am Passagierkai, Friedrich-Barnewitz-Straße, Wiesenweg, Zur Promenade	
11. Ein vorsichtiger Blick in die Zukunft	147
Nordkreuz, Ehemaliger Güterbahnhof, Hotel und Wellness Resort, Mittelmole	
12. Literatur- und Quellenverzeichnis	151
Kartenbeilagen	153

Register der Straßennamen

- Alexandrinenplatz 11, 13, 19, 25, **28f**, 38, 107, 134
Alexandrinenstraße (Theodor-Körner-Straße) 14, 19, **28ff**, 39f, 46, 61, 72f, 81, 87, 112, 147
Alte Bahnhofstraße (Bahnhofstraße, Hennecke-Aktivisten-Straße) 80, 85, **87ff**
Am Bahnhof **89**
Am Leuchtturm **42ff**
Am Markt (Hanseplatz) 119, **120**
Am Passagierkai 143, **144**
Am Strom 13f, **19ff**, 34, 37, 39, 46, 57, 73, 79, 81, 107, 112, 115, 142
Am Wendebecken 150
Anastasiastraße 57, 62f, **72ff**, 147
Beethovenstraße (Immelmannstraße) 127, **128f**, 131
Dänische Straße 101, **107ff**
Friedrich-Barnewitz-Straße 144, **145**
Friedrich-Franz-Straße (Friedrich-Engels-Straße) 42, **56ff**, 62
Fritz-Reuter-Straße 85, **97f**, 107
Gartenstraße 17, 111, **112**, 127f
Georginenplatz **37f**
Georginenstraße 11, 19, 25, 35, **37**
Gewettstraße **118ff**, 122
Grüner Weg **112**
Heinrich-Heine-Straße (Bismarckstraße) 46, 51, 53, 63, **64ff**, 77, 91, 98
Hermannstraße 64ff, **74f**, 104
Johann-Sebastian-Bach-Straße **135f**
John-Brinckman-Straße 101, **104f**
Karl-Friedrich-Kerner-Straße 149
Katergang **60**, 62
Kirchenplatz (Adolf-Hitler-Platz) 63ff, **76ff**, 82, 85, 87, 110
Kirchenstraße 32, **76**, 79
Kirchnerstraße 95, 109, **117**, 120
Kurhausstraße (Moltkestraße) 16, 53, 85, **92f**
Laakstraße (Vogteistraße) **112ff**, 127
Lilienthalstraße 124, **130**, 136
Lortzingstraße (Plüschowstraße) **132ff**
Luisenstraße 42, **60ff**
Mittelweg 83, **89ff**
Mozartstraße (Boelckestraße) **131f**
Mühlenstraße 16, 64, **81ff**, 87, 91f, 104f, 107, 109f, 147
Parkstraße (Diedrichshäger Chaussee) 17, **101ff**, 112f, 120f, 146
Paschenstraße **122**
Poststraße 64, **79ff**, 85, 87, 107
Querstraßen I bis V 19, 29, 34f, **38ff**, 72, 112
Richard-Wagner-Straße (Blücherstraße, Richt-hofenstraße) 17, 102, 112, **124ff**, 134, 146
Rostocker Straße (Rostocker Chaussee, Nordland-straße) 85, **134**, 136
Schillerstraße (Blücherstraße) 16, 85, **94ff**, 118, 124, 150
Schulstraße 64, 66, **70ff**
Schwarzer Weg **142**
Seepromenade (Bismarckpromenade) **52ff**
Seestraße 42, **46ff**, 62
Stephan-Jantzen-Straße **115ff**
Strandweg 16, 42, **52ff**, 103, 146
Trojanstraße 103, 115, **121**
Wachtlerstraße 16, 82, 85, **89ff**, 107, 109
Weidenweg 17, **112**
Werftallee 135, **138ff**, 148, 150
Wiesenweg 18, 112, 128, 144, **146**
Wossidlostraße 110, 115, **121f**
Zur Promenade **146**, 150
Zum Zollamt 150

Geleitwort

Straßenverzeichnisse und -beschreibungen über die alte Hansestadt Rostock gibt es inzwischen mehrfach, zuletzt erschienen ist die verdienstvolle Arbeit von Münch/Mulsow „Das alte Rostock und seine Straßen“.

Nun haben sich zwei Warnemünder aufgemacht, um erstmalig eine Beschreibung und Einordnung der Warnemünder Straßen vorzunehmen. Es ist eine glückliche Fügung, dass sich Wolfhard Eschenburg und Horst D. Schulz zu diesem Projekt zusammenfanden, an dem sie nun annähernd zwei Jahre intensiv gearbeitet haben.

Dass Warnemünde durchaus geschichtsträchtig ist, wissen wir nicht erst seit Erscheinen des TIDINGSBRINGERS. Und so haben sich die beiden Autoren auch nicht damit begnügt, ein Straßenverzeichnis mit entsprechenden Erläuterungen zur Herkunft bzw. zum eventuellen Namenspatron zu erstellen. Sie haben es vorzüglich verstanden, ausgehend vom 1. Kapitel „Wie Warnemünde entstanden und gewachsen ist“ die Warnemünder Geschichte mit Bezug auf die sich erweiternde Ortsbebauung und Straßenbenennung über mehrere Jahrhunderte Revue passieren zu lassen.

Somit lässt sich in Wort und Bild nachvollziehen, wie sich Warnemünde zum Badeort entwickelte, welche neuen Straßen um die Jahrhundertwende oder im „Bauboom“ der dreißi-

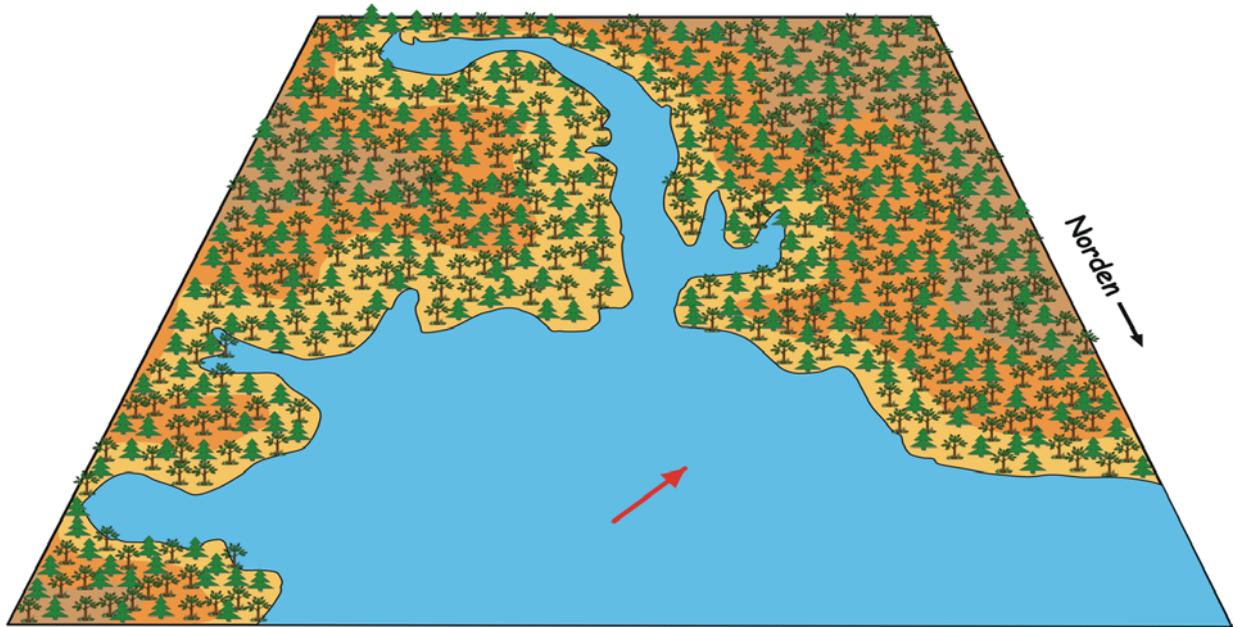
ger Jahre entstanden, was sich diesbezüglich in der DDR-Zeit vollzog, bis hin zur Neubebauung nach der Wende.

Entstanden ist ein kurzweiliger Streifzug durch ganz Warnemünde, der durch die kleinen Geschichten und Informationen am Rande ein lesens- und sehenswertes Kapitel Warnemünder Geschichte aufschlägt. Auch die zahlreichen Abbildungen aus dem Archiv von Wolfhard Eschenburg illustrieren diesen bewusst etwas andersartigen Führer durch Warnemünde so, dass dieses Buch wohl zum Standardwerk für viele an Warnemünde Interessierte werden könnte.

Wir freuen uns als Verlag, dass die beiden Autoren diese umfangreiche Arbeit in Angriff genommen haben und empfehlen den Warnemünde-Kennern dieses Buch ausdrücklich.

Rostock, im Juni 2011

Achim Schade & Dr. Matthias Redieck
Verlag Redieck & Schade



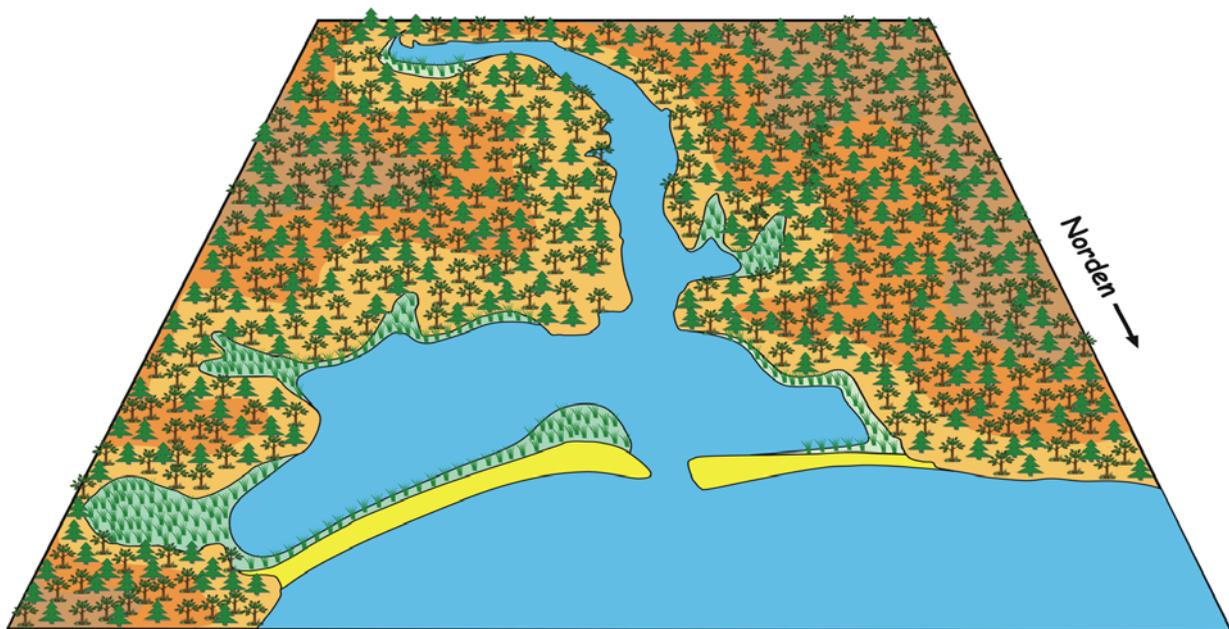
Vor etwa 6.500 Jahren gab es noch nicht einmal den Untergrund, auf dem Warnemünde heute steht. Der Pfeil zeigt in einer großen Bucht, wo der Ort später entstehen wird.

1. Wie Warnemünde entstanden und gewachsen ist

Wenn man es von der geologischen Seite betrachtet, dann ist der Untergrund, auf dem Warnemünde heute steht, ganz, ganz jung. Noch vor etwa 20.000 Jahren, zum Höhepunkt der letzten Kaltzeit unseres Eiszeitalters, lag hier der skandinavische Gletscher mit einer Dicke des Eises von deutlich mehr als hundert Metern. Beim Rückzug der Gletscher zur jetzigen Warmzeit erreichte die Gletscherstirn etwa vor 15.000 Jahren unser Gebiet, und erst vor etwa 6.500 Jahren war auf dem Land so viel Eis abgeschmolzen, dass der Meeresspiegel seinen heutigen Stand erreichte. Wo vorher der Glet-

scher ein tiefes Tal ausgeschoben hatte, wo das Schmelzwasser unter dem Eis einen Tunnel erodiert hatte, dort hinein drang nun die junge Ostsee vor und füllte eine breite und tiefe Bucht, die mit einem Ausläufer weit nach Süden reichte. Und der Untergrund von Warnemünde? Den gab es noch gar nicht. An der Stelle, wo später einmal der Ort entstehen sollte, da hatte diese Bucht noch eine Wassertiefe von etwa fünf bis zehn Metern.

Ebenso wie heute gab es auch in der jungen Ostsee Wind, Wellen und Strömungen, Sturmfluten und Niedrigwasser, Erosion an den Küs-

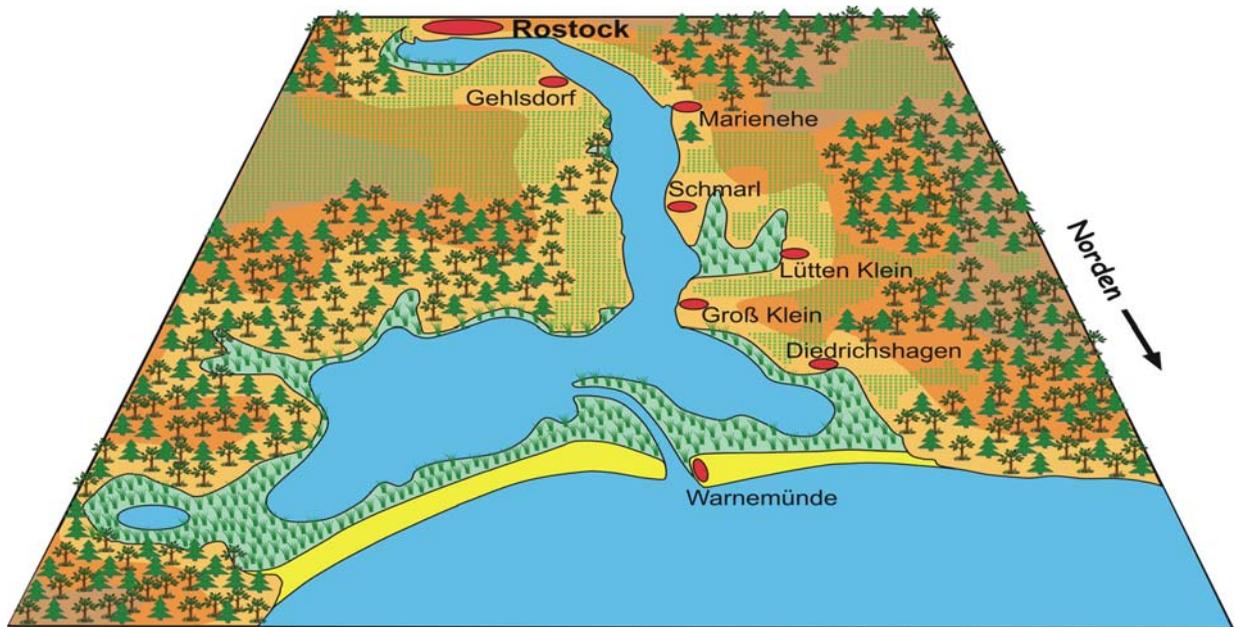


Vor etwa 3.000 Jahren haben Nehrungen den größten Teil der Bucht zu einem verlandenden Haff gemacht. Jetzt gab es auch schon den Untergrund, auf dem Warnemünde später entstand.

ten und Sedimenteintrag vom Land. Wie auch heute wurde an den vorspringenden Kliffs erodiert, das dabei freigesetzte Material mit einer küstenparallelen Strömung vorzugsweise von West nach Ost transportiert und dabei entlang des Weges der Strömung auch wieder abgelagert. So bildeten sich vor den größeren Buchten Nehrungen, die dann als Haff oder Bodden innere Teile der jeweiligen Bucht von der offenen Ostsee abtrennten. Auch der Breitling und das Diedrichshäger Moor sind ein solches inzwischen in Teilen verlandetes Haff. Und vorne auf dem ganz jungen Untergrund, dort wo die Warnow diese Nehrung durchbrach, dort entstand später der Ort Warnemünde.

Die zeitlich nachfolgende Abbildung zeigt einen Zeitschnitt vor etwa 3.000 Jahren, zur Bronzezeit. Die gesamte Umgebung wird in dieser Zeit noch durchgehend bewaldet gewesen sein, und unsere Vorfahren lebten sicherlich schon in diesen Wäldern und ernährten sich überwiegend von der Jagd und vom Fischfang an den langsam verlandenden Ufern des Breitlings. Größere Siedlungen sind aus dieser Zeit allerdings nicht bekannt.

Die meisten Ortschaften an der weit ins Hinterland hineinreichenden Bucht entstanden wohl um den Beginn und im Verlauf des 13. Jahrhunderts. Um diese Zeit werden auch noch weite Teile des heutigen Diedrichshäger Moores



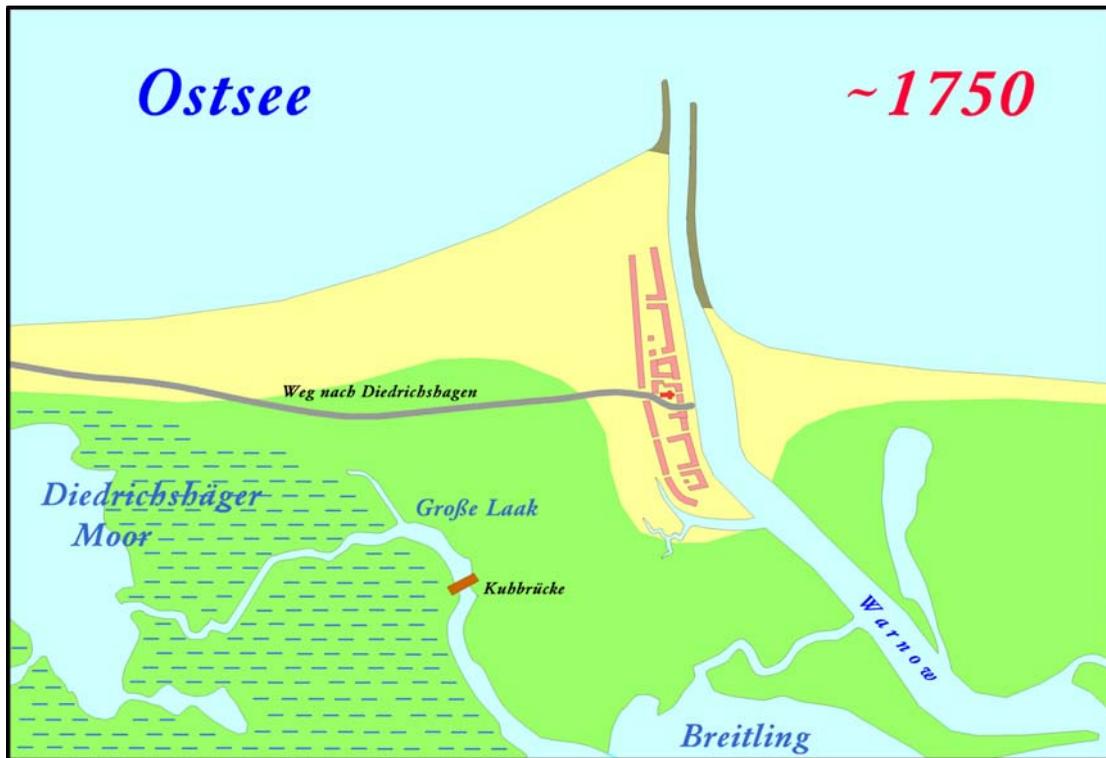
Etwa im 13. Jahrhundert n. Chr. entstanden die ersten festen Siedlungen. Die Verlandung der Bucht war weiter fortgeschritten, der Breitling ist bereits zu erkennen.

offene Wasserflächen gewesen sein. Der Ort, wo die Warnow die Nehrung durchbrach, war keineswegs immer an derselben Stelle, sondern hatte sich – wohl überwiegend im Gefolge von Sturmfluten – das eine oder andere Mal verlagert. Erst mit Beginn der Besiedlung sorgte man dafür, dass die Warnow an dieser Stelle „gefangen“ wurde.

Der Ort – oder vielleicht sollte man ihn im 13. Jahrhundert besser eine kleine Ansiedlung nennen – befand sich dabei schon in einer recht besonderen und extremen Situation. Erreichen konnte man Warnemünde nur auf dem Wasserweg oder von Diedrichshagen her über die Nehrung auf einem sicherlich auch nicht besonders

befestigten Weg. Einziger Grund für die Anlage der Siedlung an dieser Stelle konnte nur die besondere Situation der Warnowmündung sein. Und so nannte man die Ansiedlung dann ja auch nach ihrer wesentlichsten Eigenschaft: Warnemünde.

Die ersten einigermaßen zuverlässigen Karten, auf denen man auch schon Straßenzüge in Warnemünde erkennen bzw. erahnen kann, stammen aus dem 18. Jahrhundert. Auf ihnen sieht man zwei Reihen von Häusern am westlichen Ufer der Warnowmündung. Im Norden reichen diese Häuser noch nicht einmal bis zur heutigen Georginenstraße und im Süden bis etwa zum Alexandrinenplatz. Etwa in der Mit-



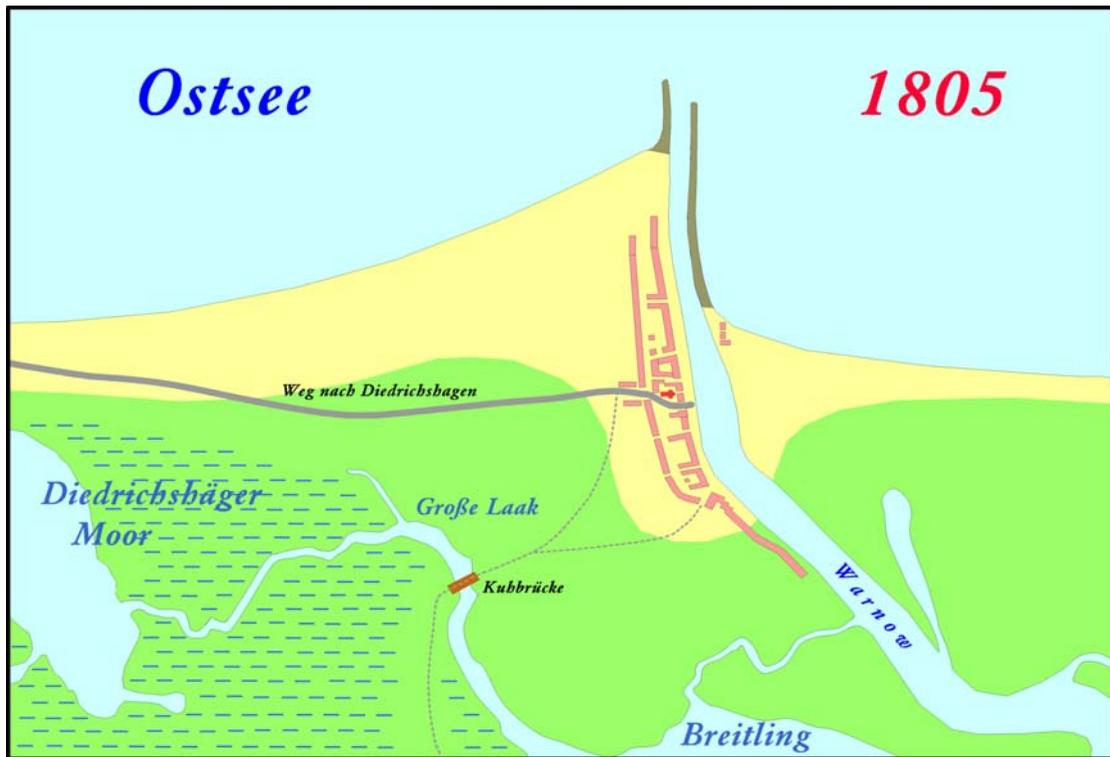
Aus dem 18. Jahrhundert stammen die ersten Karten, auf denen man einigermaßen zuverlässig den Verlauf der ältesten Straßenzüge von Warnemünde erkennen kann.

te führte der Weg von Diedrichshagen zwischen der Vogtei und der alten Kirche hindurch bis an die Warnow heran.

Die gesamte Umgebung war auch im 18. Jahrhundert noch sehr wässrig. Die offenen Wasserflächen des Diedrichshäger Moores waren über das breite Gewässer der Großen Laak mit dem Breitling verbunden, sodass ein ständiger Wasseraustausch in Abhängigkeit vom Wasserstand der Ostsee erfolgen konnte. Auf den Karten ist eine „Kuhbrücke“ über die Große Laak eingetragen, die vermutlich genau dazu

diente, was ihr Name andeutet, nämlich über sie die Kühe ins Moor auf die Sommerweide zu treiben. Einen direkten Weg durch das Moor nach Rostock dürfen wir um diese Zeit noch nicht vermuten.

Auch am südlichen Ende des Ortes wurde Warnemünde im 18. Jahrhundert noch von einem Gewässer begrenzt, dem Bootgraben. Und ein wenig östlich der Warnowmündung belegt eine offene Wasserfläche die Lage eines alten Durchbruchs des Flusses durch die Nehrung.



Aus dem Jahr 1805 gibt es ein genaues Verzeichnis der Einwohner und ihrer Häuser in Warnemünde. Damit konnte ein erster zuverlässiger Ortsplan konstruiert werden.

Für das Jahr 1805 kann man schon einen sehr zuverlässigen Plan des Ortes rekonstruieren. In dieser Zeit wollte man offensichtlich eine etwas genauere Übersicht über die Einwohner von Warnemünde erreichen, und dazu erstellte man eine möglichst genaue Aufzählung der Haushalte – schon damit niemand um seine Steuerabgaben herumkommen konnte. Diese Liste der Haushalte in Warnemünde vom 24. Juni 1805 ist bis heute erhalten geblieben. Und da in ihr alle Hausnummern aufgezählt sind, so muss man sich nur noch auf dem ältesten erhaltenen Ortsplan von

1867 alle nicht in der Liste enthaltenen Häuser wegdenken, dann hat man ganz genau den Ortsplan von 1805.

Straßenamen gab es in dieser Zeit noch nicht, sondern Warnemünde war aufgeteilt in vier Quartiere mit jeweils durchnummerierten Häusern. Das I. Quartier begann in der vorderen Reihe der Häuser, der „Vörreeg“ bei der Vogtei, mit der Nummer 1 und erreichte am Alexandrinenplatz die Nummer 20. Fortgesetzt wurde das I. Quartier dann mit dem Haus Am Strom 31 mit der Hausnummer 21 und dann nach Süden weiter



Ab der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Warnemünde zu einem Badeort. Eine Chaussee nach Rostock, neue Straßen und die ersten Parkanlagen entstanden.

ansteigend und in späteren Jahren nach Bedarf verlängert. Das II. Quartier begann mit dem Haus Am Strom 32 und verlief mit steigenden Nummern nach Norden durch die hintere Reihe, die „Achterreeg“ und heutige Alexandrinenstraße, bis zur Nummer 44 am Weg nach Diedrichshagen. III. Quartier war die Fortsetzung der Achterreeg nach Norden und IV. Quartier die parallele Vörreeg. (Vgl. zu den Quartieren den Ortsplan von 1880 vorne im Einband.)

Diese Einteilung in Quartiere mit durchnummerierten Häusern war in Warnemünde noch bis

gegen Ende des 19. Jahrhunderts gültig. Und da im Einwohnerverzeichnis von 1905 noch beide Versionen – Straßennamen und Quartiere – nebeneinander genannt werden, darf man vermuten, dass die Warnemünder sich wohl nicht gerne von den gewohnten Quartieren zugunsten der „niemodernen“ Straßennamen trennten.

Dem Ortsplan von 1867 – es ist der älteste, den wir haben – sieht man schon ganz deutlich die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts beginnende Entwicklung zu einem anspruchsvollen Badeort an. Viel schneller als früher war



Zu Beginn des 20. Jahrhunderts ist die heutige Struktur des Ortes bereits deutlich zu erkennen. Es gibt die Eisenbahn, und aus der ursprünglichen Warnowmündung wurde der Alte Strom.

der Ort nun in fast alle Richtungen gewachsen. Im Norden reichte die Bebauung genauso weit wie heute, nach Süden war das I. Quartier an der Warnow sehr weit gewachsen, nach Westen kamen neue Straßenzüge hinzu, die jetzt noch dem II. und III. Quartier sowie einem neuen V. Quartier zugeordnet wurden. Die neuen Parkanlagen schlossen den Ort nach Westen ab. Über Land war nun nicht mehr der Weg über Diederichshagen die einzige Verbindung zur Außenwelt, denn eine neue Chaussee führte über Schutow nach Rostock.

Im Diederichshäger Moor war die Verlandung weiter fortgeschritten. Es gab aber immer noch offene Wasserflächen, die über die Große Laak und den Breitling mit der Warnow und der Ostsee verbunden waren.

Die Darstellung von Warnemünde im Jahre 1920 beruht jetzt schon auf ganz gesicherten Ortsplänen, die im Abstand nur weniger Jahre immer wieder aktualisiert hergestellt wurden. Einige Dinge waren nun schon so oder so ähnlich, wie wir sie heute kennen. Die Mündung der Warnow war in den „Neuen Strom“ nach



Der heutige Ortsplan von Warnemünde lässt kaum noch das alte Fischerdorf erkennen. Es gibt viele neue Wohngebiete, und die Einfahrt zum Rostocker Hafen ist stark erweitert worden.

Osten verlegt und dabei auch verbreitert worden. Die alte Mündung der Warnow war nun der „Alte Strom“ und Liegeplatz für kleinere Schiffe. Es gab den Eisenbahnanschluss mit dem neuen Bahnhof, der Bahnbrücke und den beiden Betten der Eisenbahnfähre nach Dänemark. Die lange Reihe der Häuser des I. Quartiers südlich des heutigen Zollamts wurde im Zuge der Einrichtung eines großen Hafenbeckens größtenteils abgerissen.

Nach Westen war der Ort weiter gewachsen und reichte nun in geschlossener Bebauung bis

an die Parkanlagen heran. Mühlenstraße, Wachtlerstraße, Kurhausstraße, Schillerstraße und Strandweg hatten schon fast ihre heutige Bebauung. Wahrzeichen von Warnemünde ist seit 1898 der große Leuchtturm.

Im Diederichshäger Moor war die Verlandung weiter fortgeschritten, besonders seit durch die Eisenbahnlinie nach Rostock die Große Laak geschlossen wurde. Als Verbindung zum Breitling wurde dafür der Laakkanal neu angelegt.

Noch einmal neunzig Jahre später folgt dann die Darstellung des heutigen Zustands. Wieder

ist der Ort nun in alle Richtungen weitergewachsen. Schon in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts kamen der Neue Markt und die ihn umgebenden Straßen hinzu. In der Parkstraße wurden letzte Lücken geschlossen und südlich anschließend entstand die Gartenstraße. Inzwischen wurde auch das Ostufer der Warnow bebaut, es gibt die Stadtautobahn, das Technologiezentrum und die Anlagen des modernen Passagierkais.

Der westliche Teil des alten Haffs, das Diedrichshäger Moor, ist nun ganz verlandet, in Teilbereichen auch aufgefüllt, und es enthält praktisch keine offenen Wasserflächen mehr. Die Große Laak ist in weiten Teilen zugeschüttet, und auf ihr stehen heute an der Westseite der Richard-Wagner-Straße die großen Wohnblöcke der AWG (Arbeiterwohnungsbaugenossenschaft). Und wo auf den ältesten Karten noch die „Kuhbrücke“ über die Große Laak einge-



In einer tiefen Baugrube am Weidenweg konnte man kürzlich im Geo-Geschichtsbuch von Warnemünde lesen. Die blaugrauen Sedimente in den unteren 1,5 Metern stammen aus der Zeit, als auch der nördliche Teil des Diedrichshäger Moors direkt hinter den Dünen noch offene Wasserfläche des Haffs war. Darüber folgen als Dokumente des Vorgangs der Verlandung etwa 1,5 Meter Niedermoor-Torf. Der oberste Meter besteht aus aufgeschüttetem Material.



Bei den Ausschachtungen zur Tiefgarage unter dem Kurgarten wurde ein Blick in die geologische Vergangenheit des Ortes möglich. Die Nehrung vor dem alten Haff besteht aus gut geschichteten Ostsee-Sanden. Es sind charakteristische Ablagerungen aus flachem Wasser und aus dem Strandbereich. Warnemünde ist also buchstäblich auf dem Sand der Ostsee gebaut, der aber im Gegensatz zur biblischen Aussage ein ausgezeichneter Baugrund ist.

tragen war, dort stehen heute die Gebäude des Technologiezentrums Warnemünde.

Wohin kann Warnemünde noch weiterwachsen? Nach Westen in Richtung Diedrichshagen oder nach Osten auf der anderen Warnowseite? Am ehesten ist wohl nach Südwesten ein weiteres Wachstum vom Wiesenweg ausgehend ins Moor zu erwarten. Früher einmal war das Bauen auf so weichem Untergrund zu aufwändig,

aber heute ist es so einfach geworden, mit gebohrten Betonpfählen im festen Untergrund einige Meter unter dem Moor ein Haus zu gründen, sodass ein Weiterwachsen von Warnemünde in diese Richtung wohl zu erwarten ist. Es sei denn, etwas ganz anderes beendet das Weiterwachsen und längerfristig überhaupt die Existenz von Warnemünde: Der weltweit zu erwartende Anstieg des Meeresspiegels.



Ein Blick auf die Häuser am Alten Strom südlich der Bahnstabsbrücke zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Wirklich jedes Haus hatte seine vorgebaute Holzveranda.

2. Der alte Ortskern bis zur Franzosenzeit

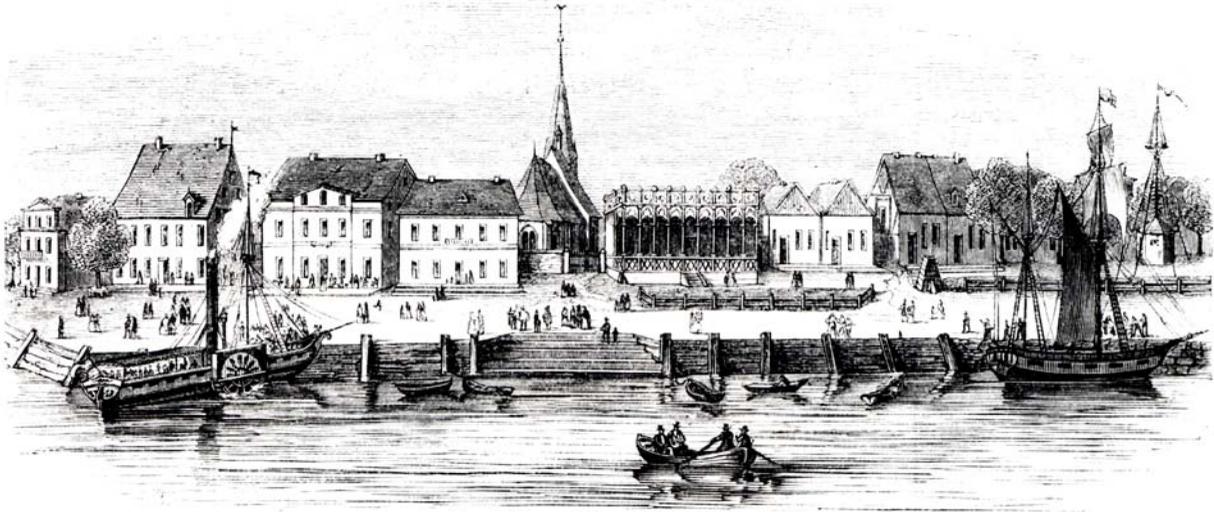
Ganz bestimmt ist „Am Strom“ als „Vörreeg“ die älteste Straße in Warnemünde, und daher soll mit ihr auch der Text dieses Kapitels beginnen. Aber die „Achterreeg“, die heutige Alexandrinenstraße muss ebenfalls schon ganz früh entstanden sein, denn auf der Vicke-Schorler-Rolle ist der Ort WARNOMUNDE im Jahre 1582 bei aller stilisierenden Vereinfachung der Zeichnung schon deutlich mit zwei Reihen von Häusern zu erkennen. Und Durchgänge, kurze Querstraßen durch die „Vörreeg“ Am Strom zur dahinterliegenden Reihe muss es auch immer schon gegeben haben.

Am 24. Juni 1805 wurde eine Liste der Einwohner zusammengestellt und aufgeschrieben, die sich bis heute erhalten hat. Daher wissen wir, dass in dieser Zeit der Ort im Norden fast

bis zur heutigen Georginenstraße reichte. Im Süden liefen Vörreeg und Achterreeg am späteren Alexandrinenplatz zusammen, und die vordere Reihe endete etwa am heutigen Haus Am Strom Nr. 5. Zwar mögen Begriffe wie „Vörreeg“ und „Achterreeg“ schon eingebürgert gewesen sein, offizielle Straßennamen gab es jedoch noch nicht.

Am Strom

Eigentlich würde man im Deutschen nur ein Gewässer der Größe von Rhein oder Elbe mit dem Begriff „Strom“ belegen. Schon die Weser wäre wohl nur ein Fluss und die Warnow eher ein Flüsschen, aber in Warnemünde war sie immer „der Strom“. So erhielt die älteste



Der Hafen von Warnemünde bei Neftoff.

Dies ist das alte Zentrum von Warnemünde, wo der Weg aus Diedrichshagen zwischen Vogtei (zweites Haus von links) und der alten Kirche auf den Strom trifft. Zwischen Kirche und Vogtei befindet sich das spätere „Hosmann’s Hôtel“, heute „Hotel Am Alten Strom“.

Reihe der Häuser wohl zuerst umgangssprachlich und dann ab 1886 offiziell im Stadtplan den Namen „Am Strom“. Dieser Name blieb auch bis heute so erhalten, obwohl aus dem Strom nach der Eröffnung des Neuen Stroms am 20. Februar 1903 der Alte Strom wurde.

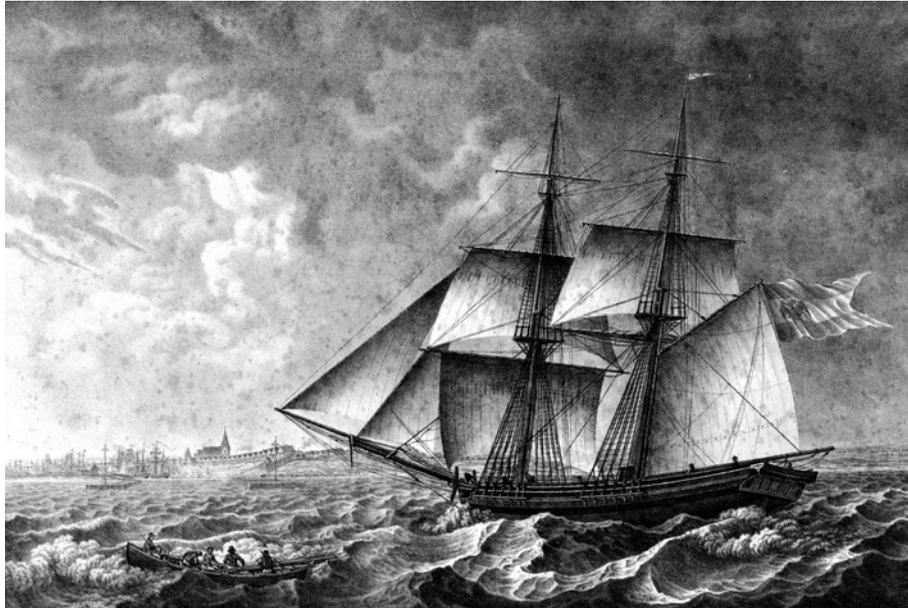
Das Zentrum dieser Straße und wohl auch des alten Ortes war die Stelle, wo der aus Diedrichshagen kommende Weg auf den Strom traf – heute fortgesetzt durch die Bahnbrücke. Hier lag mit der Vogtei auf der einen Seite das Verwaltungszentrum und auf der anderen Seite die Kirche. Von hier aus wuchs nach Süden die Reihe der Häuser im ersten und nach Norden die Reihe der Häuser im IV. Quartier.

Meist versorgte der ruhige kleine Warnow-Strom seine Anwohner über die Handelswaren

der Schiffe und vor allem über die gefangenen Fische mit ihrem Lebensunterhalt, aber er konnte hin und wieder bei Sturm und Hochwasser auch Gefahr und Verderben bringen. Immer wird in diesem Zusammenhang an die besonders schwere Sturmflut vom 12./13. November 1872 gedacht, die an der gesamten Küste der westlichen Ostsee schwere Schäden anrichtete. Aus Warnemünde gibt es ein altes Bild, auf dem man erkennen kann, dass die starken Wellen des schweren Nordost-Sturms über die damalige Ostmole, die heutige Mittelmole, hinweg bis an „Hosmann’s Hôtel“, das heutige „Hotel Am Alten Strom“, schlugen. Und auch ohne solche Extremsituationen war bei ungünstigem Wind die Einfahrt in den Warnow-Strom immer eine Herausforderung für die alten Se-



Ganz sicher ein einschneidendes Erlebnis für alle Warnemünder war die schwere Sturmflut vom 12./13. November 1872. Das Haus am linken Bildrand ist das heutige „Hotel Am Alten Strom“ neben der Vogtei (vgl. Bild oben auf der vorigen Seite).



August Achilles (1798-1861) schuf 1825 diese Lithografie eines Segelschiffes, das wohl nach Übernahme des Lotsen das gefürchtete „Warnemünder Loch“ ansteuert. Im Hintergrund sind zwei Reihen Häuser, die Kirche und die Steinkisten-Molen der Hafeneinfahrt zu erkennen.

gelschiffe, die auch manchmal daneben auf dem Strand ihr Ende fanden, wenn die Hafeneinfahrt, das enge „Warnemünder Loch“, nicht gleich beim ersten Mal richtig angesteuert wurde.

Aber es war für die Warnemünder Schiffer nicht nur ein Kampf gegen Sturm und Strömung auf der Ostsee, auch vom Rat der Stadt Rostock wurden sie stets an sehr kurzer Leine gehalten. Schließlich gehörte der Ort Warnemünde der

Hansestadt Rostock, denn am 11. März 1323 hatte sie ihn von Heinrich II, dem Löwen, Herr zu Mecklenburg, Stargard und Rostock gekauft. Seit dem Ende des 16. Jahrhunderts wurde schließlich nach jahrzehntelangem Streit festgeschrieben, dass die Warnemünder sich gefälligst auf ihren Fischfang zu konzentrieren hätten und Händlern, Kaufleuten und auch Handwerkern keine Konkurrenz machen sollten. Diese Verord-



Das südliche, das „Rostocker Ende“ des Alten Stroms. Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts endet die Reihe der Häuser beim Zollamt. Vor Anlage des Hafenbeckens reichte sie jedoch noch ein ganzes Stück weiter nach Süden. Das Bild stammt aus den achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts.



Dieses Bild vom südlichen Alten Strom entstand 1987. Charakteristisch für diese Zeit sind die vielen hohen Fernsehantennen auf den schönen alten Fischerhäusern.

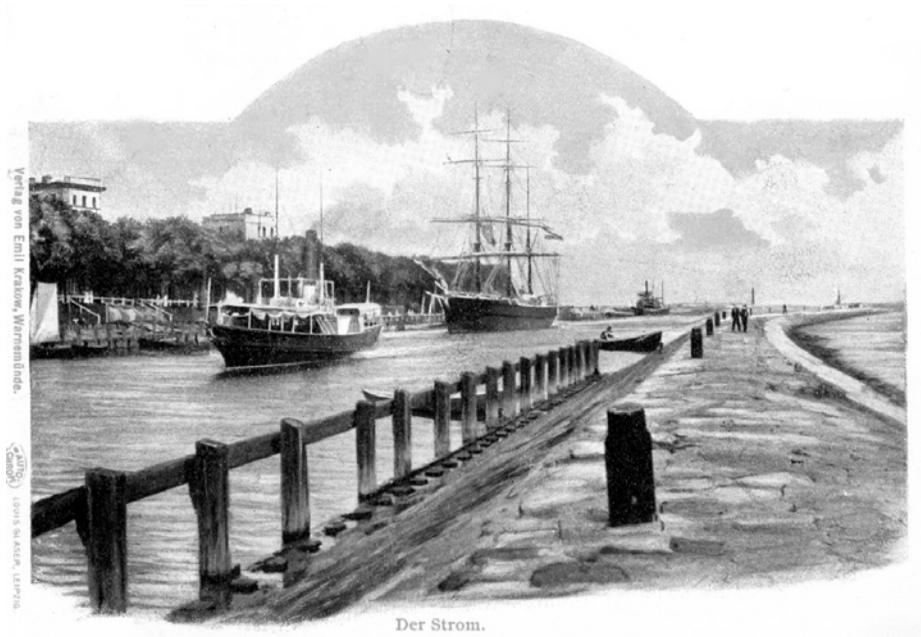
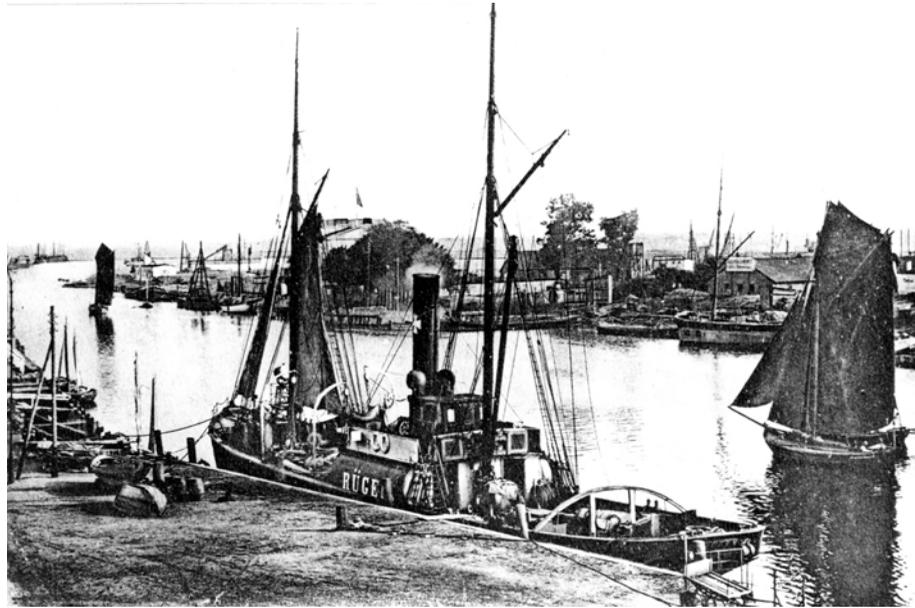
nungen blieben letztlich bestehen bis 1867, bis Mecklenburg dem Norddeutschen Bund beitrug, und damit jeder Bürger im Bundesgebiet Niederlassungs- und Gewerbefreiheit erhielt.

Bis 1886 war die Vörreeg am Strom immer weiter nach Süden gewachsen und 23 nun bebaute Grundstücke befanden sich südlich des Zollamtes, der heutigen Nr. 1 Am Strom. Zur Anlage eines neuen Hafenbeckens für den Postdampfer-Verkehr mit Dänemark wurden nun 19 Grundstücke enteignet. Vier Grundstücke blie-

ben südlich des Hafenbeckens erhalten, und nur die beiden Häuser mit den letzten Nummern des I. Quartiers blieben hier stehen und wurden unter der Bezeichnung „Kamerun“ als Quarantänestation genutzt. Von 1928 bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs waren sie dann Verwaltungssitz der Bootswerft Gebr. Kröger.

Damit war die Reihe der Häuser Am Strom vor Anlage des Hafenbeckens ursprünglich gut 1,2 Kilometer lang gewesen, und sie misst auch heute noch etwa einen Kilometer. Wir dürfen

Ein Blick über den Alten Strom zur Ostsee. Im Vordergrund liegt der Bergungsdampfer „Rügen“, direkt vor der Haustür von Schiffer Hermann Peters, Am Strom 45.



Diese 1900 verschickte Postkarte zeigt ein Dampfschiff, das ein großes Segelschiff in die Warnow schleppt. Wenige Monate später begannen die Arbeiten zum Bau des Neuen Stroms, die 1903 abgeschlossen wurden.



Ein Blick auf den nun Alten Strom zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Er ist jetzt nur noch eine Hafenanlage für kleinere Schiffe, bevorzugt für Fischerboote.

uns also nicht wundern, wenn für Teilbereiche zeitweilig auch andere Bezeichnungen in Gebrauch waren. So hießen die Häuser im Norden kurz vor der Düne „Im Sande“, der hoch gelegene Bereich bei der Georginenstraße war „Die Schanze“ (nach den ehemals dort gelegenen Schanzen), „Beim Hafenam“ hießen die Häuser bei der alten Lotsenstation und der südliche Bereich am Strom wurde „Das Rostocker Ende“ genannt. Und es gab auch scherzhafte Bezeichnungen: So hieß der Alexandrinenplatz auch „Luusmarkt“ und das Stück zwischen Alexandrinenplatz und Vogtei wurde „Mückenallee“ genannt.

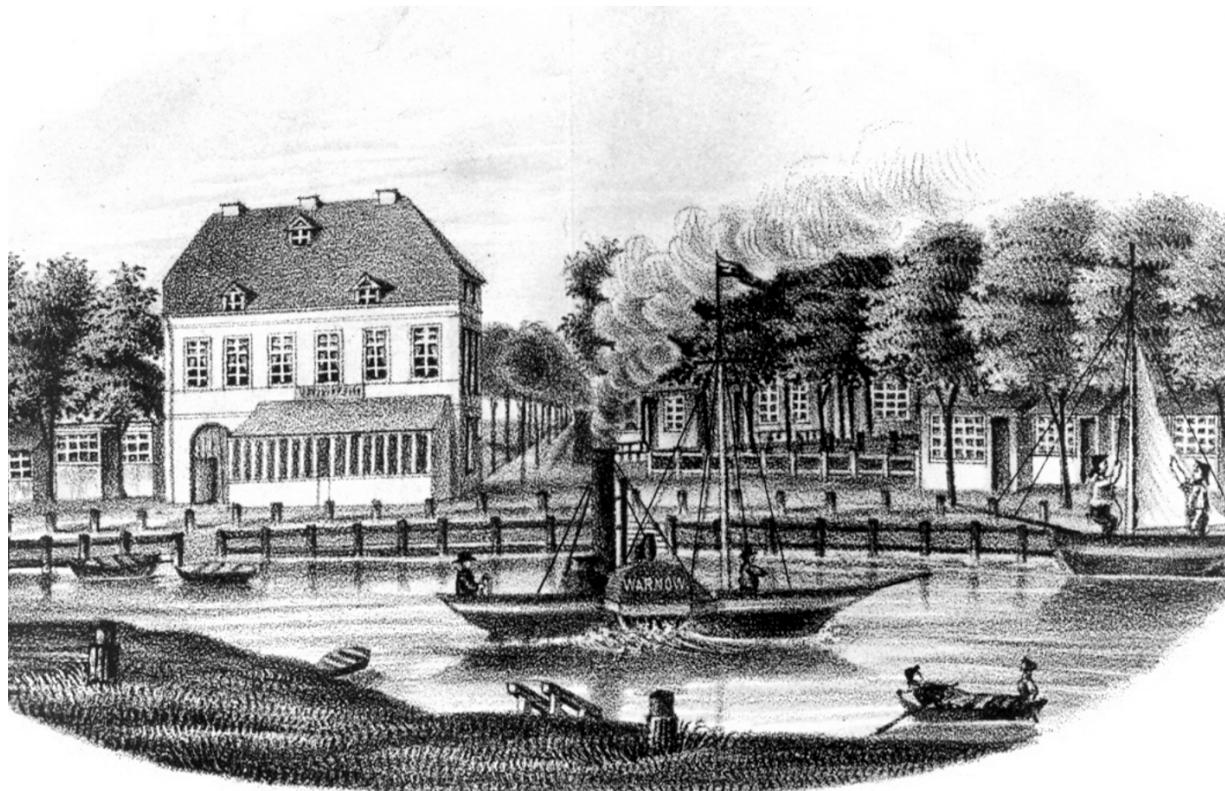
Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts war die Häuserreihe Am Strom überwiegend durch Seefahrt und Fischerei bestimmt. Zuerst nur langsam begannen die Gäste und ihre Ansprüche den Charakter der Straße zu verändern. Dem Einwohnerverzeichnis von 1867, das Teil eines „Unentbehrlichen Rathgebers besonders für Badegäste“ ist, kann man entnehmen, wie damals die Wirtschafts- und Sozialstruktur am Strom gewesen ist. Es sind dort 25 Schiffer, also Kapitäne, 2 „Jöllenbauer“, 1 Fotograf und 5 Gastwirtschaften mit meist angeschlossenem Kaufmannsladen aufgeführt. Eine leicht selbst zu erstellende Momentaufnahme ergibt heute nur

für den nördlichen Teil der Straße 4 Hotels, 16 Gaststätten, 6 Eisdielen, 21 Geschäfte für Textilien und Schuhe sowie 13 Geschäfte mit unterschiedlichem Sortiment.

Auch wenn vieles erst nach der Wende das Gesicht besonders des nördlichen Teils der Straße veränderte, begonnen hat der Prozess schon viel früher. Er begann spätestens, als nach 1903 der Schiffsverkehr durch den Neuen Strom verlief und der nun Alte Strom nicht mehr der Durchgangshafen zur Warnow, das Tor nach

Rostock war. Als kontinuierliche Entwicklung wurde alles nur unterbrochen durch die beiden schrecklichen Kriege und durch die langen vierzig Jahre des Stillstands in der DDR-Zeit.

Nach 1903 gehörte der Alte Strom zuerst ganz überwiegend den Fischern, aber der Rückgang der Fischerei und die Zunahme des Fremdenverkehrs verliefen seit etwa dem letzten Drittel des 20. Jahrhunderts gleichzeitig und parallel bis zum heutigen Bild der Straße. Diese Feststellung hört sich vielleicht wehmütig an,



Am südlichen Ende des Alten Stroms. Etwa in der Bildmitte endet die von Rostock kommende Chaussee. Das große Haus etwas links der Chaussee ist das „Hotel Seestern“, später bekannt als das „Haus des Sports“.



Auch heute ist das südliche Ende des Alten Stroms der schönere und ruhigere Teil dieser Straße.

ist aber durchaus nicht so gemeint. Eine alte Warnemünderin pflegte in einer solchen Situation zu sagen: „Wer das eine will, muss das andere mögen.“

Aber mit dem so oft beschworenen „maritimen Flair“ haben die Fischbrötchen, die Angelfahrten, die Hafentrümpferfahrten, die verschiedenen „Events“ eigentlich nicht mehr viel zu tun. Wenn man heute noch einen kleinen Eindruck vom alten Warnemünde und seiner Straße Am

Strom gewinnen möchte, dann muss man nicht das quirlige nördliche Ende mit seinen vielen Geschäften besuchen, sondern an der Bahnhofsbücke nach Süden gehen. Hier am „Rostocker Ende“ ist das schöne alte Warnemünde noch lebendig. Und hier sollte man vielleicht auch die älteste Gaststätte Warnemündes, die „Seekiste zur Krim“ besuchen. Sie ist schon im Plan des Ortes von 1867 mit dem Namen „Krimm“ an dieser Stelle eingetragen.



Alexandrine, Prinzessin von Preußen als Tochter von Königin Luise und durch Heirat Großherzogin von Mecklenburg-Schwerin, hier mit ihren beiden Kindern, dem späteren Großherzog Friedrich Franz II und der Tochter Luise (Gemälde von Friedrich Wilhelm Schadow).

Alexandrinenplatz, Alexandrinestraße

Um gleich einem verbreiteten Missverständnis vorzubeugen: Der Name von Platz und Straße bezieht sich *nicht* auf die jüngere Alexandrine und spätere dänische Königin, Tochter von Friedrich Franz III und Anastasia Romanowa, denn die war noch gar nicht geboren, als der

Alexandrinenplatz 1867 schon so hieß. Gemeint ist die ältere Alexandrine, Prinzessin von Preußen, Tochter von König Friedrich Wilhelm III und der berühmten Königin Luise. Sie wurde am 23. Februar 1803 in Berlin geboren und starb am 21. April 1892 hochbetagt in Schwerin. Der Name Alexandrine erinnerte an ihren Taufpaten, den Zaren Alexander I von Russland. Großherzogin von Mecklenburg-Schwerin wurde sie schließlich durch ihre Heirat mit Paul Friedrich, dem späteren Großherzog von Mecklenburg-Schwerin.

Seit wann heißt die „Achterreeg“ nach der Großherzogin Alexandrine? Die Frage ist gar nicht so einfach zu beantworten. Zwar hat sie gleichzeitig mit anderen älteren Straßen in Warnemünde 1885/86 ganz offiziell ihren Namen vom Rat der Stadt Rostock erhalten, denn davor – und für manche Warnemünder auch noch viele Jahre danach – war dies auf den Ortsplänen das II. und III. Quartier. Aber der Alexandrinenplatz hatte diesen Namen schon im Ortsplan von 1867. Hieß also damals eventuell auch die Achterreeg schon inoffiziell Alexandrinestraße? Schon möglich; wir werden es nicht mehr so leicht feststellen können.

Lange Zeit war wohl etwa beim Alexandrinenplatz das südliche Ende von Warnemünde, und erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wuchs der Ort deutlich darüber hinaus. Dabei musste auch ein kleines Gewässer, der Bootgraben, der etwas südlich des späteren Alexandrinenplatzes in die Warnow mündete, verfüllt oder auch zuerst weiter nach Süden umgeleitet werden.

Schon auf den ältesten Darstellungen und Karten wird Warnemünde immer in zwei Häuserreihen dargestellt. Dabei standen bei beiden Reihen die Häuser jeweils an den Ostseiten der Grundstücke, während die Westseiten jeweils Gärten oder Höfe waren. So war auch noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nur die Westseite der Alexandrinenstraße durchgehend bebaut. Auf der Ostseite standen nur vereinzelt und auch nur im Bereich der Querstraßen einzelne Häuser, selbst zu Beginn des 20. Jahrhun-

derts wies die Ostseite der Straße noch einige Baulücken auf.

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entwickelte sich die Alexandrinenstraße zur Straße der Geschäfte und Handwerker. Hier fand man Lebensmittel- und Feinkosthändler, Läden für Obst und Gemüse, Schlachter und Bäcker, Fischräuchereien, Klempner, Schuhmacher und Tischler. Man konnte hier wirklich alles bekommen, was Gäste und Einheimische wünschten.



Der Alexandrinenplatz ist schon im Plan des Ortes von 1867 eingetragen, obwohl es in dieser Zeit noch keine Straßennamen, sondern nur vier Quartiere mit darin nummerierten Häusern gab.



1963 war die preußische Prinzessin und mecklenburgische Großherzogin den damaligen Machthabern nicht mehr genehm, und die Straße wurde umbenannt nach dem Dichter und Helden der Befreiungskriege Theodor Körner (geboren am 23. September 1791 in Dresden, gefallen als „Sänger und Held“ im Lützowschen Freikorps am 26. August 1813 bei Gadebusch in Mecklenburg). Seit 1991 darf die Straße aber nun wieder nach Alexandrine heißen, nachdem einige Warnemünder dies mit einer Unterschriftensammlung erreicht hatten – obwohl gegen Theodor Körner ja auch nichts einzuwenden gewesen wäre.

Auf einem Spaziergang von Süden nach Norden durch die Alexandrinestraße, zuerst durch das alte II. und dann durch das ehemalige III. Quartier, wollen wir uns jetzt ein paar Häuser etwas näher ansehen:

Das Bild der Bäckerei W. Dopp in der Alexandrinestraße 15 entstand Ende der zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts (oben). Wenig später entwickelte sich die Bäckerei zur „moderneren“ Dampfbäckerei. Nach einem Luftangriff auf Warnemünde am 8./9. Mai 1942 brannte das Gebäude ab und wurde noch im selben Jahr auch wieder als Dampfbäckerei aufgebaut (rechts).



Nachdem das ehemalige Hotel Gaedcke in der Alexandrinenstraße abgerissen worden war, bot sich über lange Zeit dieser traurige Garagen-Anblick der Hinterhäuser vom Alten Strom. Über die gesamte Zeit der DDR blieb dies so erhalten.



Heute sind an dieser Stelle die Häuser der Alexandrinenstraße 114 bis 116 modern, aber im Stil angepasst neu gebaut.



In der Alexandrinenstraße 119 wurde dieses große Gebäude ursprünglich 1822 als Schule und Lehrerwohnung erbaut. Als dies Foto im Winter 1928/29 entstand, war es das Küsterhaus, später war es Pastorat und zeitweilig auf alten Ortsplänen auch als „Cantorhaus“ ausgewiesen.

Haus Nr. 15 war früher die Bäckerei von W. Dopp, die gerne damit Reklame machte, dass sie die erste „moderne Dampfbäckerei“ im Ort war. Bei einer Dampfbäckerei wurde der Ofen nicht mehr direkt beheizt, sondern indirekt über Rohre, in denen heißer Dampf von einer separaten Feuerung aus ganz gleichmäßig und gut kontrollierbar die Wärme zu den Broten im Backofen brachte. Vielleicht hatte W. Dopp

damit das beste Brot im Ort. Als nach einem Luftangriff am 8./9. Mai 1942 das Gebäude abbrannte, wurde es noch im selben Jahr als großes und schönes Fachwerk wieder aufgebaut.

Wo die Kirchenstraße auf die Alexandrinenstraße trifft, steht das große Haus Nr. 119, das im Jahre 1822 als Schule für die Warnemünder Kinder mit einem großen gemeinsamen Klas-

senraum und einer Lehrerwohnung gebaut wurde. Später wurde es auch als „Cantorhaus“, als Küsterhaus und als zweites Pfarrhaus genutzt. Heute ist es gepflegt und stilgerecht restauriert mit seinen schönen Rosenstöcken neben der Tür ein Schmuckstück in dieser Straße.

Das Haus der Kaffeerösterei und des Kolonialwarenladens von Ludwig Edler in den Nr.

36 und 37 steht noch, aber der Laden ist längst Geschichte und nur wenige alte Warnemünder werden sich vielleicht an den charakteristischen Duft dieses Geschäfts erinnern.

Dort, wo nach der Wende die neuen Häuser mit den Nummern 114 bis 116 gebaut wurden, stand ganz früher einmal „Gaedcke’s Hotel und Restaurant“, das noch im Einwohnerverzeich-

Ein Blick in die Alexandrinenstraße, so wie sie um 1930 Karl Eschenburg sah. Das Bild zeigt die Häuser, die sich direkt nördlich an das Geschäft der Kaffeerösterei und des Kolonialwarenladens von Ludwig Edler angeschlossen.



Warnemünde Altes Filzgeschäft. Hagenburg.



Die nördliche Alexandrinenstrasse auf einer 1903 abgeschickten Postkarte. Rechts im Bild zweigt zwischen den Hausnummern 99 und 100 die V. Querstrasse ab.

nis von 1896 mit „aufmerksamer Bedienung, soliden Preisen und electricischer Beleuchtung“ erworben hatte. Später verfiel es, wurde abgerissen, und lange Zeit waren dort nur hässliche Garagen-Rückseiten zu sehen. Mit den neuen Häusern wurde ein ansprechender Kompromiss zwischen altem Straßenbild und moderner Nutzung gefunden.

Auf einer Postkarte, die 1903 aus Warnemünde abgeschickt wurde, blicken wir in den nördlichen Teil der Alexandrinenstrasse. Auch hier haben alle Häuser – wie die Am Strom – ihre

charakteristischen Holzveranden. Ganz zu Anfang waren sie einmal wahrscheinlich nur geduldet und nur im Sommer vor den Häusern auf öffentlichem Grund aufgebaut gewesen. Aber bald empfand man es als lästig, sie jeden Winter immer wieder abzubauen und irgendwohin wegzuräumen, dann erhielten sie schließlich feste Fundamente, und später baute man sie gleich ganz aus Stein. Um die Rechte am gewohnheitsmäßig bebauten öffentlichen Grund streiten sich Hauseigentümer und Kommune noch heute...



Dies ist im Schneewinter 1979 fast dieselbe Stelle wie auf dem vorigen Bild. In Haus Nr. 99 war das Geschäft von „Photo Eschenburg“ von 1953 bis 1998 beheimatet.

Etwas weiter im Bild der Postkarte zweigt zwischen Nummer 99 und 100 nach rechts die V. Querstraße ab. Auf der Ecke, im Haus Nr. 99, war von 1953 bis 1998 das Geschäft von „Photo Eschenburg“, das sich über die gesamte Zeit der DDR als selbständiger Betrieb halten konnte. Vor dem Krieg wurden aber auch an dieser Stelle Kolonialwaren im Geschäft von Adolf Lettow verkauft, einem der zahlreichen Läden mit Lebensmitteln in dieser Straße.

Wir nähern uns nun dem nördlichen Ende der Alexandrinenstraße, dort, wo sie auf die

Georginenstraße trifft. Hier befand sich früher einmal in der Nr. 80 das Geschäft von Joh. Jürss, der mit umfangreichen Anzeigen in den Einwohnerverzeichnissen von 1880 und 1892 geworben hatte. In dieser Zeit ist sein Angebot für die Geschäfte in der Alexandrinenstraße besonders charakteristisch. Und was bot er nicht alles an! Es lohnt sich, seine Geschäftsempfehlung einmal etwas näher zu studieren: Er verkaufte selbstverständlich alles, was man essen, trinken, rauchen oder schnupfen konnte, dann aber auch Porzellan, Steingut und verschiede-

ne Andenken, Brennmaterial, Spielwaren, Eisenwaren etc. etc. Gastwirtschaft, Hotel, Kegelbahn und Leihbibliothek gehörten ebenfalls zum „Handelsimperium“ dazu. Kurz gesagt: Joh. Jürss verkaufte einfach alles!

Damit soll unser Spaziergang durch die Alexandrinenstraße zu Ende gehen. Aber halt! Das Wichtigste soll zum Schluss kommen, nämlich das Heimatmuseum im Haus mit der Nummer 31. Hier ist ein Warnemünder Fischerhaus von innen und von außen ganz original erhalten geblieben. 1933 bekam ein Trägerverein, der bis dahin schon engagiert alles für Warnemünde

charakteristische Museale gesammelt hatte, von Frau Christine Jungmann ihr 1767 gebautes Fischerhaus zur Einrichtung als Museum. Seitdem ist dieses Museum durch manche Wirrun-gen auch der jüngeren Geschichte erhalten geblieben und wird heute von einem engagierten Trägerverein wieder als das Haus gepflegt, in dem man in Warnemünde alles über die Geschichte des Ortes, der Fischerei, der Seenotrettung und des Badebetriebes erfahren und erleben kann. Auch die in diesem Buch verwendeten alten Einwohnerverzeichnisse können hier eingesehen werden.

Joh. Jürss, Warnemünde
 Alexandrinenstrasse Nr. 80.
Material-, Colonial-, Spiel-, Kurz- u. Eisenwaaren-Handlg.
 Specialität: **Gebrannte Caffee's.**
 Butter, Delicatessen und Aufschnittwaaren.
Porzellan, Fayence, Stettin. Steingut
Wein- u. Spirituosen-Niederlage
 aus der Hofweinhandlung von Ludw. Ahrens
 Rostock.
Bier-Niederlage
 aus der Bier-Handlung von L. Brekenfeldt-
 Rostock.
 Soda- und Selterwasser (Syphon).
 Verkauf von Holz, Torf- Kohlen, Steinen,
 etc. etc. en gros & en detail.
Gastwirthschaft, Hotel garni, Kegelbahn, Stallungen.
 Prompte und billige Bedienung.

Ansichten
 von
 Warnemünde
 auf Glas, Porzellan,
 sowie in
 Elfenbein
 mit mikroskopisch.
 Ansichten.
Leihbibliothek

Lager von
Bremer
 und
Hamburger
Cigarren,
 Rauch-
 • und
Schnupf-
Tabacken.

Die Alexandrinenstraße war lange Zeit die Geschäftsstraße des Ortes. Bei Joh. Jürss in der Alexandrinenstraße 80 gab es nach einer Anzeige im Warnemünder Einwohnerverzeichnis von 1892 so ziemlich alles zu kaufen oder zu mieten, was von Gästen und Einheimischen gebraucht oder gewünscht wurde.



Heute ist der Hinterhof als Teil des Heimatmuseums sauber und aufgeräumt. Auf diesem Foto von 1931 sieht er aber eher so aus wie damals wohl die meisten Hinterhöfe am Alten Strom.

Georginenstraße, Georginenplatz

Wenn man die Alexandrinenstraße nach Norden verlässt, dann kommt man auf die Georginenstraße, die nach Westen zum Georginenplatz führt. Noch 1805 war der Ort Warnemünde hier zu Ende, und erst im Verlauf des 19. Jahrhunderts wurde die Häuserreihe Am Strom



Das Warnemünder Heimatmuseum in der Alexandrinenstraße 31 befindet sich seit 1933 in einem der wenigen ganz stilrein erhaltenen alten Fischerhäuser.

bis zur alten Lotsenstation verlängert, entstanden die Häuser und Hotels um den Leuchtturm herum.

Nach einer mecklenburgischen oder preußischen Prinzessin namens Georgine wird man im Lexikon vergeblich suchen, denn der Name dieser Straße ist von einer aus Mexiko stammenden Blume abgeleitet. Es war für die Dah-



Die Fischfrau Auguste Schröder, geb. Holtfreter auf der Bank vor ihrem Haus in der III. Querstraße 1. Von den Warnemündern wird diese Querstraße auch „Heiliggeisthof“ genannt.

lie lange Zeit umstritten, ob sie nun zuerst nach dem schwedischen Botaniker Andreas Dahl oder nach dem deutsch-russischen Naturforscher Johann Gottlieb Georgi benannt worden war. Jedenfalls war sie *die* Modeblume des 19. Jahrhunderts und wurde besonders in Skandinavien und Osteuropa Georgine genannt.

Schon im Ortsplan von 1867 ist – ebenso wie der Alexandrinenplatz – auch der Georginenplatz als solcher zwischen all den damals noch

gebräuchlichen Quartieren eingetragen. Und wir dürfen ihn uns sicherlich im Sommer gepflegt und bunt bepflanzt mit wunderschönen Dahlien bzw. Georginen vorstellen. Damit verglichen befindet sich der Platz heute mit seinen vergammelten Betonsteinen aus DDR-Zeiten, seinem vernachlässigten Rasen und seinen un gepflegt ausgewachsenen Bäumen in einem recht beklagenswerten Zustand. Es kann eigentlich nur besser werden.



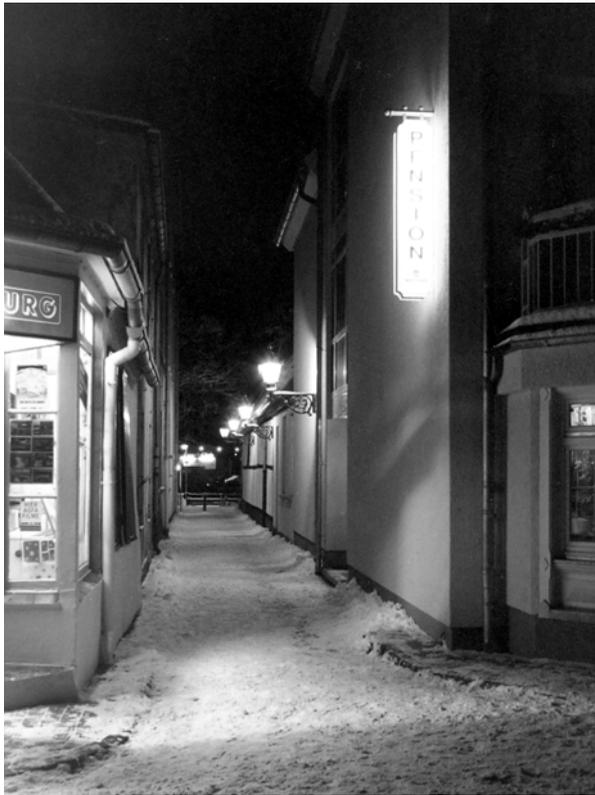
Immer noch ist die III. Querstraße ein beliebtes Fotomotiv. Auch die Bank steht noch an genau derselben Stelle, nur diesmal sitzen hier die beiden Autoren dieses Buches.

Querstraßen I bis V

Die fünf Querstraßen zwischen den Häusern Am Strom und der Alexandrinenstraße sind zumindest seit der Mitte des 19. Jahrhunderts schon dort gewesen, wo sie auch heute noch zu finden sind, denn im Ortsplan von 1867 sind sie genau so eingetragen. Vermutlich sind sie aber schon wesentlich älter, denn wer wollte schon auf dem Weg von der einen Straße in die

andere immer einen in manchen Fällen recht langen Umweg laufen?

Bis auf eine Ausnahme sind die Querstraßen bis heute recht unscheinbare Durchgänge, allenfalls mit dem einen oder anderen seitlichen Hauseingang. Die Ausnahme ist jedoch die III. Querstraße. Sie führte nahe an der alten Warnemünder Kirche vorbei und wurde deshalb bei alten Warnemündern auch als „Heiliggeisthof“ bezeichnet. Auf einem sehr schönen alten Foto



In der V. Querstraße. Schöne nostalgische Laternen schmücken heute den Durchgang von der Alexandrinenstraße zum Strom.

von Karl Eschenburg sieht man hier die alte Fischfrau Auguste Schröder, geb. Holtfreter auf der Bank vor ihrem Haus sitzen. Auch heute noch ist gerade der Heiliggeisthof ein sehr beliebtes Fotomotiv. Immer wieder erlauben die

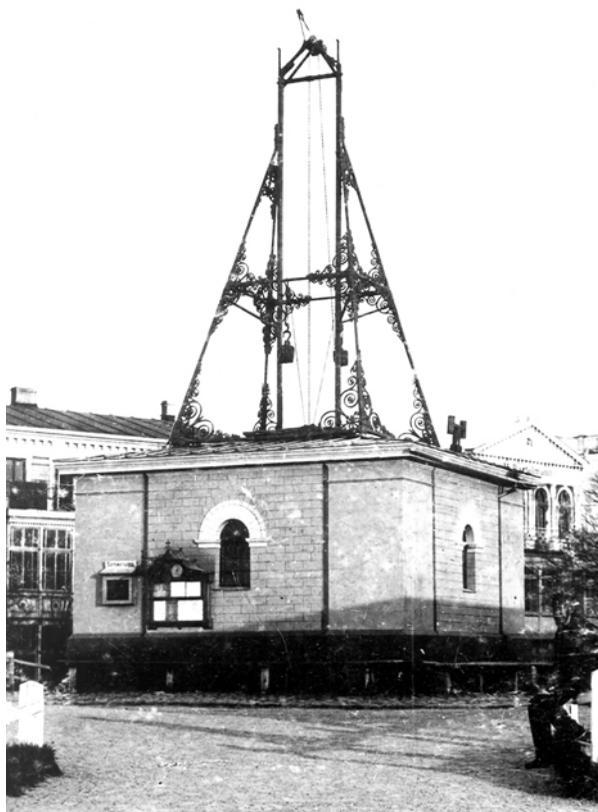
Querstraßen interessante Durchblicke von der Alexandrinenstraße bis hinunter zum Alten Strom. In der V. Querstraße gefallen bei Tag und in der Nacht besonders schöne, an alte Zeiten erinnernde Laternen.

3. Straßen im jungen Badeort

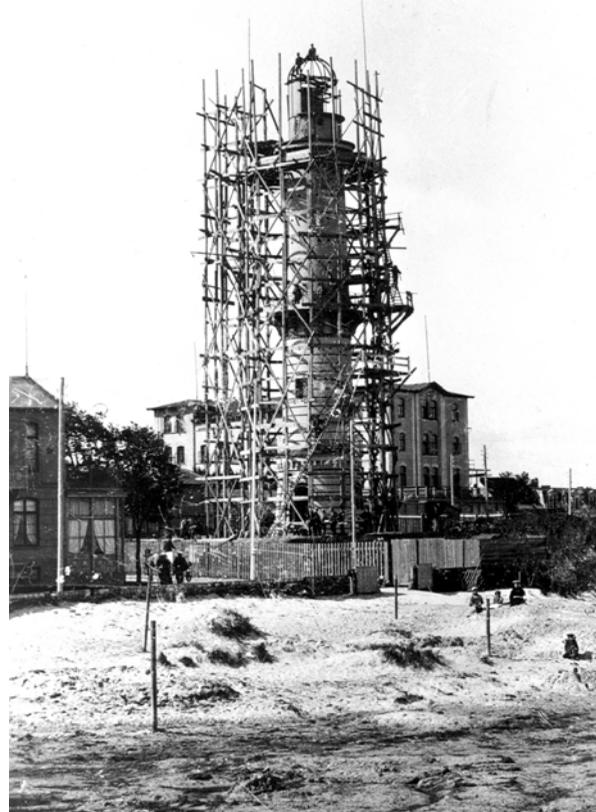
Für das Jahr 1822 finden wir bei Barnewitz (1925) die Angabe von nur „über 100“ Badegästen in der Saison. Es wurde schließlich in dieser Zeit potenziellen Gästen auch noch fast kein Komfort geboten, weil man dem großherzoglichen Badeort Heiligendamm keine Konkurrenz machen wollte oder sollte. Schon 1834 wurden aber 1.000 Badegäste erreicht. Durch Ankauf des

in Newcastle gebauten Raddampfers „Rostock“ hatte sich die Anreise nach Warnemünde wesentlich vereinfacht, sodass zum Ende des Jahrhunderts die Zahl 10.000 längst überschritten war.

Entsprechend war Warnemünde im 18. und in den beiden ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts auch nur langsam nach Süden und ein wenig nach Norden gewachsen. Aber im Plan



Von 1836 bis 1898 wurde hier die mit Öl betriebene Ziehlaterne nachts hochgezogen. (Foto von Arthur Neuwerth)



Von 1897 bis 1898 wurde der Leuchtturm gebaut, der noch heute als Seezeichen dient.

des Ortes von 1867 gibt es für die gegenüber dem 18. Jahrhundert mehr als verdreifachte Einwohnerzahl auch einige neue Straßen. Um den Vorläufer des späteren Leuchtturms, das Leuchtfeuer, herum werden die Häuser Am Leuchtturm gebaut, der neue Bezug zum Badestrand findet seinen Niederschlag in der Seestraße und im Strandweg und hinter der Seestraße entstehen parallel zur Achterreeg die Friedrich-Franz-Straße und die Luisenstraße.

Am Leuchtturm

Es war noch nicht der große heutige Leuchtturm, sondern es war noch die mit Öl betriebene und nachts hochgezogene Ziehlaterne, aber der an drei Seiten bebaute Platz hieß schon bei der ersten Festlegung der Straßennamen 1885/86 „Am Leuchththurm“ – noch mit „th“ geschrieben, wie es damals der Rechtschreibung entsprach.



Dieses Kern-Luftbild von 1933 zeigt am Leuchtturm die Umgebung des „Hotels Pavillon“ (heute „Hotel am Leuchtturm“) mit dem östlichen Ende der Seestraße und der Promenade.



Lotsenkommandeur Stephan Jantzen mit seiner Frau Marie Jantzen, geb. Susemihl auf dem Balkon des Hauses Am Leuchtturm 1.



Das Haus Am Leuchtturm 8, auf dem Luftbild noch deutlich als Pension zu erkennen, war in den dreißiger Jahren durch einen Klinkerbau ersetzt worden, der bei einem Luftangriff im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde. Aber auch die Gebäude 7 und 9 verfielen nach dem Krieg mehr und mehr.



Der Abriss der Häuser und die Beräumung der Grundstücke erfolgten dann 1985.

Sehr gut in den Stil der Straße eingepasst: Die Neubauten des Instituts für Schiffbautechnik der Volksmarine.



Ein Kern-Luftbild von 1933 zeigt mit dem „Hotel Pavillon“, dem heutigen „Hotel am Leuchtturm“ in der Mitte des Fotos weite Teile der westlichen Umgebung des Leuchtturms. Vieles sieht auf diesem fast achtzig Jahre alten Bild auf den ersten Blick schon recht ähnlich aus wie heute, und nur wenn man genau hinsieht, fallen die Unterschiede auf. So steht z. B. rechts vorne neben dem „Hotel Pavillon“ ein reich verzierter Sommer-Kiosk der Buchhandlung Krakow. Er wurde später in der NS-Zeit als zu „undeutsch“ von dort verbannt.

Im Haus „Am Leuchtturm 1“ wohnte der Lotsenkommandeur Stephan Jantzen, und ein bisher wenig bekanntes Foto zeigt ihn dort mit seiner Frau Marie Jantzen, geb. Susemihl auf dem Balkon. Heute befinden sich in diesem

Haus – ganz passend – die Büroräume der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS).

Noch in gutem Zustand kann man die Häuser der Nummern 7 bis 9 auf der linken Seite des Luftbilds erkennen. Das Haus Nr. 8 wurde im Zweiten Weltkrieg durch einen Bombentreffer zerstört, und lange Zeit stand auf dem Grundstück nur eine Schießbude der Gesellschaft für Sport und Technik (GST). Im Jahre 1985 wurden schließlich auch die beiden inzwischen verfallenen Nachbarhäuser abgerissen, um Platz zu machen für die Neubauten des Instituts für Schiffbautechnik der Volksmarine. Das Ergebnis ist ein schönes Beispiel dafür, dass man auch moderne Gebäude zwanglos in eine bestehende alte Bebauung einpassen kann.



Wahlkampf nach der Wende auch in Warnemünde. Der Schnappschuss von Otto Ewert zeigt von links nach rechts: Die damals noch junge Kandidatin Angela Merkel, Berndt Seite (Ministerpräsident von Mecklenburg-Vorpommern) und Helmut Kohl.

Auf dem Kern-Luftbild von 1933 ist das große, auch heute noch den Platz dominierende „Hotel Berringer“ zu erkennen. Im Einwohnerverzeichnis von 1892 ist es zum ersten Mal genannt mit der Adresse „Am Leuchtturm 15“. Im Einwohnerverzeichnis von 1939 erscheint es nicht mehr als Hotel, sondern als privates

Wohnhaus mit mehr als zwanzig Einzelwohnungen. In der DDR wurde es dann später „Klubhaus der Warnowwerft“ und heute ist es wieder in zahlreiche Eigentums- und Ferienwohnungen aufgeteilt.

Das „Hotel Pavillon“ (heute „Hotel am Leuchtturm“) ist das älteste größere Hotel, denn es wurde schon um 1850 zuerst mit nur zwei Stockwerken gebaut. Seinen ersten Namen behielt es fast hundert Jahre lang bis zum Kriegsende, erst in der DDR-Zeit wurde es umbenannt zum „FDGB-Heim Meer des Friedens“.

Die Straße „Am Leuchtturm“ endet etwas unvermittelt mitten in der Häuserzeile mit der Hausnummer 19, denn das daneben stehende Haus ist schon „Seestraße 1“.

Seestraße

So wie sich alle Warnemünder, die direkt oder indirekt mit der Warnow, der Fischerei oder der Seefahrt zu tun hatten, Am Strom und in der Alexandrinenstraße ansiedelten, so erfolgte das auf Sommergäste und das Baden ausgerichtete Wachstum des Ortes entlang von Dünen und Strand nach Westen. Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde in kurzer Zeit der Bereich bis zur heutigen Heinrich-Heine-Straße bebaut.

Ein Haus mit einem besonders wechselvollen Schicksal ist die Nummer 5, die um 1850/1853 als „Heintz’sches Gesellschaftshaus“ gebaut, im Ortsplan von 1867 als „Lahnstein’s Hôtel und Gesellschaftshaus“ und schließlich 1880 als „Stralendorfs Hôtel und Gesellschaftshaus“ geführt wurde. Ab etwa 1930 hieß es



„Stralendorfs Hôtel“ in der Seestraße nach einer Reklame im Einwohnerverzeichnis von 1892.



Noch 1955 als „HO Promenaden Hotel“ gut erhalten und bewirtschaftet.

Zur Zeit der Wende kam 1990 unter der abblätternden Farbe der dunkle Tarnanstrich aus dem Zweiten Weltkrieg wieder hervor. Das Gebäude war so weit verfallen, dass nur noch Abriss und Neubau möglich waren.





Die Hübner-Häuser in der Seestraße 7 bis 13 in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts.



„Promenaden Hotel“ und erhielt in der DDR-Zeit zu diesem neutralen Namen noch ein vorangestelltes staatliches „HO“. So war es anfänglich zwar enteignet, aber noch gut erhalten und bewirtschaftet, ohne Pflege und erhaltende Investitionen bis zur Wende jedoch vollkommen heruntergewirtschaftet und verfallen, sodass nur noch der Abriss blieb. Ein Neubau mit Ferienwohnungen erfolgte in einer äußeren Form, die an das alte Hotel in früheren Zeiten erinnert.

Die Hausnummern 7 bis 13 bildeten schon früh das „Hübner-Imperium“. Der Rostocker Reeder Friedrich Gustav Hübner hatte sich nach

Links: Das „Hotel Hübner“ wurde nach der Flucht der Familie im Rahmen der „Aktion Rose“ enteignet. Zunächst wurde es Lehrlingswohnheim „Kurt Bürger“ (im Bild), später das „HO-Strandhotel“.

Rechts: Bald nach der Wende wurde das alte Gebäude abgerissen und als „Strandhotel Hübner“ neu errichtet.



dem Verlust von drei Schiffen vom Reedereigeschäft abgewandt und war mit seinem verbliebenen Kapital als Hotelier im jungen Badeort eingestiegen. Zunächst zweistöckig, später aufgestockt entstand 1853 in der Seestraße 12 „Hôtel und Pension Hübner“. Hübner pachtete die neuen Badeanstalten an der Ostsee und übernahm im selben Jahr zusätzlich die Grundstücke 7 bis 11 in der Seestraße. Eine Anzeige im Einwohnerverzeichnis nennt 1905 für die Hausnummern 7, 8 und 10 „Hübners Dependence“, für 12 „Hübner’s Hotel“ und für 13 „Villa Hübner“. 1931 erhielt das „Hotel Hübner“ eine feste Veranda anstelle der alten Holz-Veranda.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte das Hotel eine wechselvolle Geschichte. Zunächst planten die Besitzer, die Brüder Albert und Richard Hübner, den Hotelbetrieb wieder aufzunehmen. Doch bereits 1947 wurde das Haus beschlagnahmt und als Lehrlingsheim „Kurt Bürger“ von

der Warnowwerft genutzt. Als 1953 die „Aktion Rose“ auch Warnemünde erreichte, konnte die vorher gewarnte Familie den Ort verlassen und nach West-Berlin fliehen. Das Hotel und die Nebengebäude wurden nach 100 Jahren in Familienbesitz enteignet.

Von 1953 bis zur Wende war die staatliche Handelsorganisation bemüht, das „HO Strandhotel“ als leidlich qualitatives Haus zu erhalten. Erst nach der Wende erfolgte die Rückübertragung aller Häuser an die Familie Hübner.

Die Nummern 7 und 8 wurden nun ganz im alten Stil – nur mit einem zusätzlichen Stockwerk – neu erbaut und heißen heute „Hotel Bellevue“. Die „Villa Hübner“ auf der Nummer 13 wurde stilgerecht restauriert und durfte sogar ihren alten Namen wiederhaben. Nur das zentrale Haus mit der Nummer 12 musste abgerissen und durch den Neubau des „Strandhotel Hübner“ ersetzt werden.



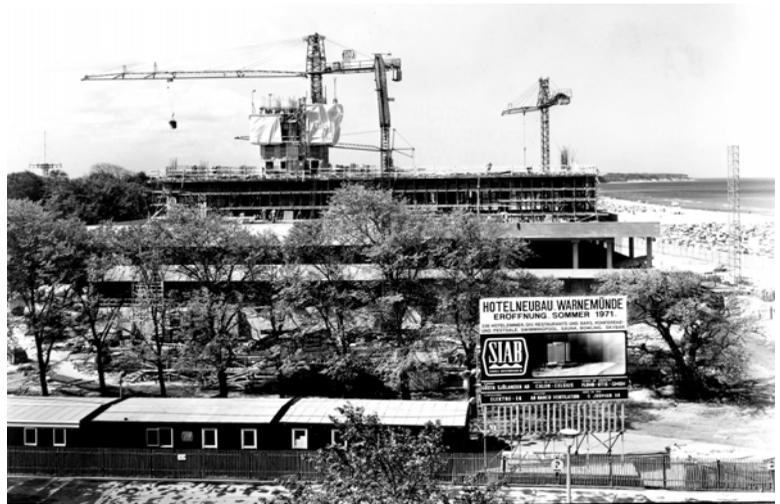
Links: Das „Schweizer Haus“ war sozusagen der „kleine Vorgänger“ des 1928 an dieser Stelle in den Anlagen fertiggestellten Kurhauses.

Unten: Das Kurhaus und seine Umgebung in einem Kern-Luftbild aus dem Jahre 1933. Gut zu erkennen ist der gepflegte Kurgarten, dazu Musikpavillon und Wandelhalle. Rechts gerade außerhalb des Bildes ist die Lesehalle.



Rechts: Die schwedische Baufirma SIAB errichtete von 1969 bis 1971 das „Hotel Neptun“.

Unten: Seit seiner Eröffnung 1971 bestimmt das „Hotel Neptun“ mit seinen 337 Zimmern mit Meeresblick die Silhouette von Warnemünde.



Westlich der Heinrich-Heine-Straße folgen dann einige größere Villen. Die Nummer 15 war früher die „Villa Heinkel“, in der während des Dritten Reichs so manche Nazi-Größe die Gastlichkeit des Flugzeugbauers genoss. Das nächste Haus wurde erbaut als „Villa Lehment“, beherbergt seit Kriegsende den Wetterdienst und trägt die Nummer 15 a. Das liegt daran, dass dieser Platz ursprünglich gar nicht zur Bebauung vorgesehen war, sondern hier führte der Weg zum ersten „Damenbad“ hindurch, das im Plan des Orts von 1880 eingezeichnet ist.

Nach den repräsentativen Villen folgt in der Seestraße das Kurhaus. Der Bau wurde bereits 1914 begonnen, wurde dann aber durch den Ersten Weltkrieg und die Nachkriegszeit lange unterbrochen und erst 1928 im Stil der „Neuen Sachlichkeit“ fertiggestellt. Ein vorher an der Stelle von Kurhaus und Kurhausgarten befindliches Gebäude mit Kaffee- und Konzertgarten, das „Schweizer Haus“, musste dem Neubau



Nur noch ganz alte Warnemünder können sich an die Badeanstalt mit Damen-, Herren- und Familienbad erinnern. Es war westlich vom „Hotel Neptun“ etwa dort, wo sich heute die Investitionsruine des „Spaßbades Samoa“ befindet. Das Holz des Bades hat in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg so manchem Warnemünder zu einem warmen Wohnzimmer verholfen.

weichen. Nach der Wende wurde das Kurhaus restauriert und erhielt leider bei dieser Gelegenheit auch einige durchaus nicht einer „Neuen Sachlichkeit“ entsprechende Anbauten.

Dominiert werden die Seestraße, die Promenade, das Kurhaus und die gesamte „Skyline“ von Warnemünde seit 1971 durch das „Hotel Neptun“. Dieser Repräsentationsbau der DDR-Zeit war nach dem Entwurf des Architekten Egon Mettler von der großen schwedischen Baufirma SIAB als moderner Hotelbau mit 14 Etagen und 337 Zimmern mit Seeblick errichtet worden. Obwohl ein Großteil der Zimmer dem FDGB-Ferienstaurant vorbehalten war, gab sich hier früher die Prominenz aus Ost und West Devisen und die Klinke in die Hand. Fidel

Castro war hier, der Bundespräsident Carl Carstens, Björn Engholm und Willy Brandt, der hier schon am 6. Dezember 1989 alte Rostocker SPD-Genossen begrüßte. Und die Stasi war immer und überall mit dabei.

Heute ist das „Neptun“ einfach nur ein sehr großes und sehr gutes Hotel mit verschiedenen attraktiven Gaststätten. Der in der DDR-Zeit so oft beschworene internationale Standard wurde jetzt erreicht und wird auch gehalten.

Strandweg und Seepromenade

Auf dem Plan des Ortes von 1867 ist noch keine Promenade eingezeichnet, und westlich vom alten „Leuchtturm“, der Ziehlaterne,

schlossen sich sofort Dünen an. Aber auf dem Plan von 1880 führte bereits eine „Bismarck Promenade“ vom „Leuchtturm“ bis vor das „Hotel Hübner“ an der Ecke zur heutigen Heinrich-Heine-Straße. Von dort aus ging ein Dünenweg weiter zu den ersten Badeanstalten, einem Damenbad vor dem heutigen Sitz des Wetterdienstes und einem Herrenbad etwa dort, wo heute die Kurhausstraße auf den Strand trifft. Bereits auf dem Plan von 1890 erschien die Promenade verlängert bis etwa zur Kurhausstraße, das erste Damenbad war verschwunden, die Damen badeten jetzt dort, wo vorher die Herren badeten. Ein neues Herrenbad war etwa dort entstanden, wo gerade die Investment-Ruine des „Spaßbades Samoa“ neu belebt wird.

Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde die „Bismarck Promenade“ bis zu den ab

1911 gebauten Villen des Strandwegs fortgeführt, und ein neues Damenbad wurde jetzt so dicht am Herrenbad errichtet, dass der Bereich dazwischen zum Sonnen- und Familienbad ausgebaut werden konnte. Hinter dem Begriff „Sonnenbad“ und einem hohen Bretterzaun versteckte sich sogar ein FKK-Bereich. In dieser Form blieben die Bäder bis in den Zweiten Weltkrieg bestehen, bis sie in den kalten Kriegswintern für einige warme Wohnzimmer in Warnemünde sorgten.

Anfänglich bestand die gesamte Promenade aus einem gepflegten Kiesweg, der nur durch einen Zaun von den noch sehr niedrigen Dünen getrennt war. Schutzeinrichtungen gegen Hochwasser gab es noch nicht. Das rächte sich bei der Sturmflut vom 30./31. Dezember 1913, als die schönen neuen Häuser des Strandwegs

Rechts: Eine schöne Postkarte zeigt zu Beginn des 20. Jahrhunderts einen Blick auf die Promenade von Westen nach Osten bis zum Leuchtturm und dem „Hotel Pavillon“.





Der Blick nach Westen geht entlang der Perlenkette der Villen und Pensionen am Strandweg bis zum „Hotel Hohenzollern“, dem heutigen „Hotel Stolteraa“.



Am 30./31. Dezember 1913 erlebte die Ostseeküste eine schwere Sturmflut. Das Wasser schädigte nicht nur die neuen Häuser am Strandweg, sondern drang auch weit ins Hinterland vor.

von der Ostsee umspült wurden. Als Folge wurde zwischen Dünen und Promenade schon im Frühjahr 1914 eine feste Mauer als Hochwasserschutz eingezogen.

Einen gepflasterten Mittelstreifen erhielt der Kiesweg der Promenade 1971, und bei einer Total-Sanierung wurde 2005 schließlich die gesamte Promenade gepflastert, und es wurde vor die alte Mauer als neuer Hochwasserschutz eine etwas höhere und festere gebaut.

In den Jahren nach 1911 entstand die „Warnemünder Perlenkette“ der schönen Villen am

Strandweg im Stil einer hanseatisch-sachlichen Bäderarchitektur. Eine bewegte Geschichte hatte dabei manches dieser Häuser. Als ein Beispiel mag dafür das heutige „Hotel Stolteraa“ stehen. Gebaut wurde es mit dem stolzen Namen „Hotel Hohenzollern“, was selbstverständlich eine Reverenz gegenüber dem Kaiserhaus war. Später wurde es „Gästehaus der Ernst-Heinkel-Flugzeugwerke“. Unmittelbar nach Kriegsende wohnten hier Offiziere der Roten Armee. Dann wurde es in der DDR-Zeit „Gästehaus der SED-Bezirksleitung Haus Stolteraa“



Am westlichen Ende der Promenade wurde am 21. August 1927 ein Mahnmal für die fast zweihundert Gefallenen des Ersten Weltkriegs eingeweiht. Die „Vier Säulen“ erinnerten an die vier Leidensjahre dieses Krieges. Aber schon 1938 wurde das Mahnmal wieder entfernt – nur ein Jahr später begann der Zweite Weltkrieg, der noch weitaus mehr Opfer forderte.

und Lieblingsquartier bei Besuchen des Staatsoberhaupts. Nach der Wende wurde es wieder Hotel und durfte dabei seinen unverfänglichen Namen „Stolteraa“ nach der Steilküste am westlichen Ende der Warnemünder Bucht behalten. Schließlich ist das Herrscherhaus der Hohenzollern nun wirklich nicht mehr aktuell.

Mit zwei Denkmälern hat die Bismarck Promenade oder Seepromenade, wie sie seit Kriegsende hieß, kein besonderes Glück gehabt. Etwa dort, wo heute das „Hotel Neptun“ steht, befand sich auf einem mächtigen Sockel ein großer Findling mit einer den ersten Reichskanzler Bismarck ehrenden Inschrift. Nach Kriegsende sorgte 1946 ein pflichteifriger Lehrer dafür, dass die Inschrift abgemeißelt wurde. Der unbeschriftete Bismarck-Stein blieb aber stehen bis zum Bau des „Hotel Neptun“. Nach Zeitungsberichten wurde er beim Bau des Hotels gesprengt und mit dem übrigen Bodenaushub zur Deponie Diedrichshäger Moor verbracht.

Ebenfalls keinen Bestand hatte das zweite Denkmal, ein Kriegerehrenmal, das in vier unterschiedlich hohen Säulen aus Oldenburger Klinker an die Warnemünder Opfer der vier Kriegsjahre des Ersten Weltkriegs erinnern sollte. Der Entwurf stammte von dem bekannten Rostocker Bauhaus-Architekten Walter Butzek. Das Denkmal wurde 1927 am Westende der Promenade errichtet, und auf den vier Säulen waren die fast 200 Namen der gefallenen Warnemünder aufgeführt. Schon 1938 war es den NS-Machthabern aber nicht mehr heroisch genug und wurde „auf Wunsch einer empörten Bevölkerung“ nur ein Jahr vor Beginn des Zwei-



Friedrich Franz III (geboren am 19. März 1851 in Ludwigslust, gestorben am 10. April 1897 in Cannes, Frankreich) war Großherzog im Landesteil Mecklenburg-Schwerin und regierte von 1883 bis 1897.

ten Weltkriegs wieder abgerissen. Es wäre besser gewesen, wenn man sich vom Mahnmahl – wie es die Warnemünder nannten – doch etwas mehr hätte mahnen lassen.

Friedrich-Franz-Straße

Gemeint ist der Großherzog Friedrich Franz III von Mecklenburg-Schwerin, geboren am 19. März 1851 in Ludwigslust, gestorben am 10. April 1897 in Cannes, Frankreich. Verheiratet war er mit der Großfürstin Anastasia von Russ-

land aus dem Hause Romanow, die uns im folgenden Kapitel im Zusammenhang mit der Anastasiastraße näher beschäftigen soll.

Friedrich Franz III war schwer asthma- und herzkrank und verbrachte daher die meiste Zeit seiner Regierung in südlichen Ländern und überließ die Regierungsgeschäfte weitgehend dem General Friedrich von Maltzahn. Böse Zungen beschrieben seine Biografie so: „Er wurde in Ludwigslust geboren, reiste nach Cannes und starb dort.“ Die Umstände seines Todes sind bis heute mysteriös und waren verbunden mit Erpressungsversuchen an seinem Bruder und an seiner Witwe. Es war ein Kriminalfall aus dem 19. Jahrhundert, der vom

Berliner Hauptkommissar Hans von Tresckow wenigstens mit teilweiseem Erfolg bearbeitet wurde.

Schon auf den Ortsplänen von 1867 und 1880 ist die spätere Friedrich-Franz-Straße an ihrer Westseite fast durchgehend bebaut, während die Ostseite nur erst parzelliert ist. Ganz offensichtlich pauste sich das Schema der Straßenanlage um diese Zeit noch ausgehend von den Häusern Am Strom einfach nach Westen durch. Die Häuser Am Strom standen auf der Westseite der Straße – wie auch sonst? Und nach hinten zur Achterreeg waren die Gärten und allenfalls Werkstätten oder Schuppen. Also mussten die Häuser der Achterreeg ebenfalls auf



Für Feinkost war Warnemünde ganz offensichtlich immer ein guter Markt. Charakteristisch war etwa 1920 in der Friedrich-Franz-Str. 7 das Feinkost-Geschäft von Anna Baade. Bestimmt war auch damals der Sommer die Zeit, in der das meiste Geld verdient wurde.



Ein repräsentatives Wohnhaus mit der charakteristischen Holzveranda in der Friedrich-Franz-Str. 22 zeigt dieses Foto um 1910.

der Westseite stehen. Und weil das so war, baute man ganz einfach zuerst auch nur Häuser auf die Westseite der späteren Friedrich-Franz-Straße. Bei den weiter westlich folgenden Straßen gab man später dieses Schema auf und bebaut von Anfang an beide Seiten. Die Friedrich-Franz-Straße gehört also noch ins Muster des alten Fischerdorfs, während die folgenden Straßen schon mehr im Stil des jungen Badeorts geprägt sind.



Eine auffällige und reich verzierte Klinkerfassade kennzeichnet das Haus in der Friedrich-Franz-Str. 45. Dieses Foto entstand um 1960.

Ganz entsprechend dem Bebauungsschema waren auch die ersten Bewohner der späteren Friedrich-Franz-Straße überwiegend alte Warnemünder. Die Einwohnerverzeichnisse weisen Schiffer, Seefahrer, Bootsfahrer und den „Jöllenbauer“ Plessentin aus. Aber auch der Schlachter Schultz, der Posthalter Vick, der Feinkostladen von Anna Baade, der Schmied Bernhard Sandhop und andere Handwerker gehörten hierher. Mehrfach findet man auch in den

Einwohnerverzeichnissen den Zahnkünstler und Uhrmacher C. Koppe, der genau das völlig problemlos und schmerzfrei anbot, wofür heute in jedem Fall die studierten Zahnärzte bemüht werden müssen.

Auf den 65 Grundstücken der Friedrich-Franz-Straße war bei den Stilrichtungen der Gebäude so ziemlich alles vertreten, was damals möglich und üblich war. Es reichte vom klei-

nen quer stehend gebauten Katen des Schmiedes über charakteristische Warnemünder Fischerhäuser, über breite, traufenständige Häuser mit schönem Mittelgiebel, über einfallsslose Mietshäuser mit drei bis vier Etagen bis hin zu prachtvoll ausgestatteten Repräsentativbauten.

Nach dem Krieg wurde die Straße umbenannt in Friedrich-Engels-Straße, nach dem am 28. November 1820 in Barmen (heute zu Wup-

Viele der schönen Fotos aus dem alten Warnemünde stammen vom „Photographischen Atelier von A. Neuwert“ in der Friedrich-Franz-Str. 50. Hier und auch im Bild auf der folgenden Seite fällt auf, dass die Straße noch nicht gepflastert war.





Nicht alle Häuser waren groß und repräsentativ. Dieses Bild zeigt zu Beginn des 20. Jahrhunderts den quer stehenden Katen des Schmiedes Bernhard Sandhop in der Friedrich-Franz-Str. 8.

pertal gehörig) geborenen und am 5. August 1895 in London gestorbenen Philosophen, Gesellschaftstheoretiker und kommunistischen Revolutionär. Da beide Straßenbezeichnungen mit „Friedrich“ beginnen, hatte man sich auch das Umsortieren im Alphabet erspart.

Nach der Wende erhielt die Straße wieder ihren ursprünglichen Namen zurück und erinnert nun wieder an Friedrich Franz III. Das nicht besonders verdienstvolle Leben des Großherzogs war wohl hinreichend in Vergessenheit geraten, man wollte in Warnemünde an alte Traditionen anknüpfen und vor allem einem Ex-

ponenten des misslungenen vierzigjährigen „Feldversuchs“ des Marxismus nicht mehr jeden Tag im Straßennamen begegnen.

Luisenstraße und Katergang

Geboren wurde sie als Luise Auguste Wilhelmine Amalie Herzogin zu Mecklenburg-Strelitz am 10. März 1776 in Hannover, und sie starb schon am 19. Juli 1810 auf Schloss Hohenzieritz bei Neustrelitz. Als Gemahlin König Friedrich Wilhelms III war sie als Königin von Preußen die heute noch bekannte und zu ihrer

Zeit geradezu verehrte Königin. Bekannt sind nach der Niederlage Preußens ihre Gespräche mit Napoleon, die nach der Legende vielleicht ein wenig zu früh von ihrem königlichen Ehemann unterbrochen wurden. Sie starb im Alter von nur 34 Jahren an den Folgen einer Lungenentzündung. In ihrer nur knapp 17-jährigen Ehe brachte sie zehn Kinder zur Welt, von denen sieben erwachsen wurden, darunter Preußens König Friedrich Wilhelm IV, Kaiser Wilhelm I



Luise Prinzessin zu Mecklenburg-Strelitz (geboren am 10. März 1776 in Hannover, gestorben am 19. Juli 1810 auf Schloss Hohenzieritz) war als Gemahlin König Friedrich Wilhelms III Königin von Preußen.

Wir entwickeln, kopieren und vergrößern



Photo: Eschenburg

Photos
und
Kunsth Handwerk sind
Reisegeschenke
von bleibendem Wert

besuchen Sie unsere Ausstellung

Photo + Handwerkskunst

Vereinigte Werkstätten

Siegert - Schenk u. Eschenburg

bei Hotel Stralendorf in der Luisenstraße

Karl Eschenburg begann seine erfolgreiche Laufbahn als Fotograf 1930 in der Luisenstraße 1 als Teilhaber der Firma „HAKURO – Handwerkskunst Rostock“.

und Alexandrine, die spätere Großherzogin von Mecklenburg-Schwerin und Namenspatronin der Alexandrinenstraße.

Unter dem Datum des 1. Juni 1929 ist der Einstieg von Karl Eschenburg mit einer Fotoabteilung in die Firma „HAKURO – Handwerkskunst Rostock“ dokumentiert. Der Maler und Grafiker Max Schenk und seine Frau Wally Schenk-Siegert hatten die Luisenstraße 1 – „Rote Veran-



Ein Blick in die Luisenstraße um 1930

da“ – als Außenstelle ihres Unternehmens bereits einige Jahre betrieben. Wirtschaftskrise und sinkende Umsätze in dem anspruchsvollen Sortiment machten den Weg frei, den jungen Fotografen als Teilhaber aufzunehmen. Doch bereits zum Sommer 1930 trennten sich die eigenwilligen Charaktere, Karl Eschenburg widmete sich nun hauptsächlich der Fotografie und wechselte schon nach drei Jahren in die attraktivere Lage der „Villa Hübner“ in der Seestraße 13.

Schon auf dem Ortsplan von 1867 war die Luisenstraße – oder Louisenstraße, wie sie bis etwa 1920 noch hieß – auf beiden Seiten be-

baut. Auch hier verdienten die Bewohner vorzugsweise durch Vermietung oder Dienstleistungen an den Sommergästen.

Etwas versetzt findet die Luisenstraße ihre Fortsetzung im Katergang, der auch schon auf dem Plan des Ortes von 1880 eingezeichnet ist. Allerdings hatte dieser schmale Weg damals noch keinen eigenen Namen, denn er führte nur zu den Hintereingängen zwischen den Grundstücken in der Friedrich-Franz-Straße und denen in der Anastasiastraße. Den Namen „Katergang“ erhielt dieser schmale Durchgang erst in jüngster Zeit.

4. Der Badeort entwickelt sich zum noblen Seebad

Zum Ende des 19. Jahrhunderts erlebte Warnemünde ein fast ungebremstes Wachstum als besonderer und zunehmend auch nobler Badeort. In der ersten Reihe der Häuser an der Promenade standen jetzt große Hotels und Villen, und südlich der Promenade breitete sich der Ort vorzugsweise nach Westen aus. Die alte, zu klein gewordene Kirche wurde abgerissen, am

1. Oktober 1871 war die neue Kirche auf dem sonst noch fast völlig unbebauten neuen Kirchenplatz eingeweiht worden.

Von diesem Kirchenplatz führte die breit angelegte Bismarckstraße/Heinrich-Heine-Straße vorbei an den neuen Parkanlagen zur ebenfalls nach dem ersten Reichskanzler benannten Promenade. Über die Anastasiastraße,

Warnemünde vom Leuchtturm aus gesehen.



24.7.99
 Gruss aus Warnemünde.
 Mein lieber Herr, ich habe Ihnen mein Interesses für
 Bismarckstraße, ist doch sehr, wie man es hier zu
 den Jahren 1871, 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877, 1878, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944, 1945, 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2687, 2688, 2689, 2690, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2698, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703, 2704, 2705, 2706, 2707, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2723, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 2729, 2730, 2731, 2732, 2733, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2765, 2766, 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2776, 2777, 2778, 2779, 2780, 2781, 2782, 2783, 2784, 2785, 2786, 2787, 2788, 2789, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2798, 2799, 2800, 2801, 2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2823, 2824, 2825, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2842, 2843, 2844, 2845, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864, 2865, 2866, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2897, 2898, 2899, 2900, 2901, 2902, 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2911, 2912, 2913, 2914, 2915, 2916, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2935, 2936, 2937, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947, 2948, 2949, 2950, 2951, 2952, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 2962, 2963, 2964, 2965, 2966, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 2975, 2976, 2977, 2978, 2979, 2980, 2981, 2982, 2983, 2984, 2985, 2986, 2987, 2988, 2989, 2990, 2991, 2992, 2993, 2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999, 3000, 3001, 3002, 3003, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018, 3019, 3020, 3021, 3022, 3023, 3024, 3025, 3026, 3027, 3028, 3029, 3030, 3031, 3032, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3042, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050, 3051, 3052, 3053, 3054, 3055, 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061, 3062, 3063, 3064, 3065, 3066, 3067, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, 3079, 3080, 3081, 3082, 3083, 3084, 3085, 3086, 3087, 3088, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3094, 3095, 3096, 3097, 3098, 3099, 3100, 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106, 3107, 3108, 3109, 3110, 3111, 3112, 3113, 3114, 3115, 3116, 3117, 3118, 3119, 3120, 3121, 3122, 3123, 3124, 3125, 3126, 3127, 3128, 3129, 3130, 3131, 3132, 3133, 3134, 3135, 3136, 3137, 3138, 3139, 3140, 3141, 3142, 3143, 3144, 3145, 3146, 3147, 3148, 3149, 3150, 3151, 3152, 3153, 3154, 3155, 3156, 3157, 3158, 3159, 3160, 3161, 3162, 3163, 3164, 3165, 3166, 3167, 3168, 3169, 3170, 3171, 3172, 3173, 3174, 3175, 3176, 3177, 3178, 3179, 3180, 3181, 3182, 3183, 3184, 3185, 3186, 3187, 3188, 3189, 3190, 3191, 3192, 3193, 3194, 3195, 3196, 3197, 3198, 3199, 3200, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3207, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3228, 3229, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3235, 3236, 3237, 3238, 3239, 3240, 3241, 3242, 3243, 3244, 3245, 3246, 3247, 3248, 3249, 3250, 3251, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 3260, 3261, 3262, 3263, 3264, 3265, 3266, 3267, 3268, 3269, 3270, 3271, 3272, 3273, 3274, 3275, 3276, 3277, 3278, 3279, 3280, 3281, 3282, 3283, 3284, 3285, 3286, 3287, 3288, 3289, 3290, 3291, 3292, 3293, 3294, 3295, 3296, 3297, 3298, 3299, 3300, 3301, 3302, 3303, 3304, 3305, 3306, 3307, 3308, 3309, 3310, 3311, 3312, 3313, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3333, 3334, 3335, 3336, 3337, 3338, 3339, 3340, 3341, 3342, 3343, 3344, 3345, 3346, 3347, 3348, 3349, 3350, 3351, 3352, 3353, 3354, 3355, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360, 3361, 3362, 3363, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3369, 3370, 3371, 3372, 3373, 3374, 3375, 3376, 3377, 3378, 3379, 3380, 3381, 3382, 3383, 3384, 3385, 3386, 3387, 3388, 3389, 3390, 3391, 3392, 3393, 3394, 3395, 3396, 3397, 3398, 3399, 3400, 3401, 3402, 3403, 3404, 3405, 3406, 3407, 3408, 3409, 3410, 3411, 3412, 3413, 3414, 3415, 3416, 3417, 3418, 3419, 3420, 3421, 3422, 3423, 3424, 3425, 3426, 3427, 3428, 3429, 3430, 3431, 3432, 3433, 3434, 3435, 3436, 3437, 3438, 3439, 3440, 3441, 3442, 3443, 3444, 3445, 3446, 3447, 3448, 3449, 3450, 3451, 3452, 3453, 3454, 3455, 3456, 3457, 3458, 3459, 3460, 3461, 3462, 3463, 3464, 3465, 3466, 3467, 3468, 3469, 3470, 3471, 3472, 3473, 3474, 3475, 3476, 3477, 3478, 3479, 3480, 3481, 3482, 3483, 3484, 3485, 3486, 3487, 3488, 3489, 3490, 3491, 3492, 3493, 3494, 3495, 3496, 3497, 3498, 3499, 3500, 3501, 3502, 3503, 3504, 3505, 3506, 3507, 3508, 3509, 3510, 3511, 3512, 3513, 3514, 3515, 3516, 3517, 3518, 3519, 3520, 3521, 3522, 3523, 3524, 3525, 3526, 3527, 3528, 3529, 3530, 3531, 3532, 3533, 3534, 3535, 3536, 3537, 3538, 3539, 3540, 3541, 3542, 3543, 3544, 3545, 3546, 3547, 3548, 3549, 3550, 3551, 3552, 3553, 3554, 3555, 3556, 3557, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562, 3563, 3564, 3565, 3566, 3567, 3568, 3569, 3570, 3571, 3572, 3573, 3574, 3575, 3576, 3577, 3578, 3579, 3580, 3581, 3582, 3583, 3584, 3585, 3586, 3587, 3588, 3589, 3590, 3591, 3592, 3593, 3594, 3595, 3596, 3597, 3598, 3599, 3600, 3601, 3602, 3603, 3604, 3605, 3606, 3607, 3608, 3609, 3610, 3611, 3612, 3613, 3614, 3615, 3616, 3617, 3618, 3619, 3620, 3621, 3622, 3623, 3624, 3625, 3626, 3627, 3628, 3629, 3630, 3631, 3632, 3633, 3634, 3635, 3636, 3637, 3638, 3639, 3640, 3641, 3642, 3643, 3644, 3645, 3646, 3647, 3648, 3649, 3650, 3651, 3652, 3653, 3654, 3655, 3656, 3657, 3658, 3659, 3660, 3661, 3662, 3663, 3664, 3665, 3666, 3667, 3668, 3669, 3670, 3671, 3672, 3673, 3674, 3675, 3676, 3677, 3678, 3679, 3680, 3681, 3682, 3683, 3684, 3685, 3686, 3687, 3688, 3689, 3690, 3691, 3692, 3693, 3694, 3695, 3696, 3697, 3698, 3699, 3700, 3701, 3702, 3703, 3704, 3705, 3706, 3707, 3708, 3709, 3710, 3711, 3712, 3713, 3714, 3715, 3716, 3717, 3718, 3719, 3720, 3721, 3722, 3723, 3724, 3725, 3726, 3727, 3728, 3729, 3730, 3731, 3732, 3733, 3734, 3735, 3736, 3737, 3738, 3739, 3740, 3741, 3742, 3743, 3744, 3745, 3746, 3747, 3748, 3749, 3750, 3751, 3752, 3753, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769, 3770, 3771, 3772, 3773, 3774, 3775, 3776, 3777, 3778, 3779, 3780, 3781, 3782, 3783, 3784, 3785, 3786, 3787, 3788, 3789, 3790, 3791, 3792, 3793, 3794, 3795, 3796, 3797, 3798, 3799, 3800, 3801, 3802, 3803, 3804, 3805, 3806, 3807, 3808, 3809, 3810, 3811, 3812, 3813, 3814, 3815, 3816, 3817, 3818, 3819, 3820, 3821, 3822, 3823, 3824, 3825, 3826, 3827, 3828, 3829, 3830, 3831, 3832, 3833, 3834, 3835, 3836



Fürst Otto von Bismarck (1815-1898), erster Kanzler des 1871 in Versailles proklamierten Deutschen Reiches. Nach ihm hießen bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs die Promenade und die Heinrich-Heine-Straße.

die Schulstraße und die Hermannstraße erfolgte die Anbindung hinter der Promenade an die älteren Ortsteile. Ebenfalls ausgehend vom neuen Kirchenplatz führten nun die Poststraße nach Süden und die Mühlenstraße nach Westen als Teil des alten Weges nach Diedrichshagen.

Heinrich-Heine-Straße

Fürst Otto von Bismarck, geboren am 1. April 1815 in Schönhausen, gestorben am 30.



Heinrich Heine (1797-1856) war einer der bedeutendsten deutschen Dichter, Schriftsteller und Journalisten des 19. Jahrhunderts. Seit 1947 ist er der Namenspatron der ehemaligen Bismarckstraße.

Juli 1898 in Friedrichsruh bei Hamburg, war von 1862 bis 1890 Ministerpräsident von Preußen, er war gleichzeitig von 1867 bis 1871 Bundeskanzler des Norddeutschen Bundes und von 1871 bis 1890 erster Reichskanzler des unter seinem Einfluss 1871 in Versailles neu gegründeten Deutschen Reiches. Es war – übrigens nicht nur in Deutschland – eine Zeit des Aufbruchs und der nationalen Begeisterung. Wir würden es heute in einer anderen Zeit, aus anderer Sicht und nach zwei schrecklichen Krie-

gen nationalistisch nennen, aber damals sah man das anders.

Auch in Rostock und Warnemünde dachte man deutsch-national, und der Reichskanzler Bismarck wurde dafür als *die* tragende Persönlichkeit gesehen. Also hatte man eine Bismarck-Promenade mit einem großen Findling als Bismarck-Stein, und natürlich war die neue breite Straße vom Kirchenplatz zur Promenade die Bismarckstraße, und die neue Schule in dieser Straße war die Bismarck-Schule. Schließlich hatte auch Warnemünde ganz direkt vom Nord-

deutschen Bund mit seiner von Bismarck selbst entworfenen Verfassung profitiert, die im gesamten Bundesgebiet Niederlassungs- und Gewerbefreiheit garantierte. Rostock konnte nach 1867 nicht mehr bestimmen, dass in Warnemünde nichts anderes als nur Fischfang betrieben werden sollte.

Seit 1947 heißt die Bismarckstraße nun Heinrich-Heine-Straße nach Christian Johann Heinrich Heine, geboren am 13. Dezember 1797 in Düsseldorf, gestorben am 17. Februar 1856 in Paris. Er war einer der bedeutendsten deut-



Eines der älteren Gebäude in der Heinrich-Heine-Straße ist das ehemalige „Hotel Kaiserhof“, später „Hotel Susemihl“, dann „Hotel und Pension Heldt“, an der Ecke zur Hermannstraße. Links im Bild der alte Warnemünder Friedhof zwischen dem „Hotel Hübner“ und der Hermannstraße.

schen Dichter, Schriftsteller und Journalisten des 19. Jahrhunderts.

Besonders viele Häuser gab es um 1880 in der Bismarckstraße noch nicht, und die westliche Seite war sowieso ganz für die neuen „Anlagen“ vorgesehen. Dabei stand anfänglich von der Promenade bis etwa gegenüber der Hermannstraße eine kleine Kieferschonung, über die schon Theodor Fontane ein wenig gelästert hatte: „... sie wirkt wie eigens für die Kiefen-

raupe angelegt, und doch fehlte selbst diese, als ich 1870 im Schatten dieser schattenlosen Anlage spazieren ging.“

Eine der ältesten Fotografien aus Warnemünde zeigt einen Blick aus den Anlagen, in denen gerade Gärtner arbeiten, auf die heutige Heinrich-Heine-Straße und die neue Kirche. Die Kirche steht noch ganz allein auf freiem Feld und in der Heinrich-Heine-Straße gibt es nur das Haus an der Ecke zur Schulstraße, das heute



Eines der ältesten Fotos aus Warnemünde zeigt den noch völlig freien Blick aus den entstehenden Parkanlagen auf die gerade fertiggestellte Kirche und ein Haus an der Ecke zur Schulstraße.



Dieses schmucke kleine Haus war bis 1941 in der Südostecke des Kurparks der Sitz der Kurverwaltung. Auch dieses Gebäude wurde 1941 durch eine Bombe zerstört.

Das erst 1927 gebaute „Neue Seewasser-Warmbad“ fiel schon 1941 einem Bombentreffer zum Opfer. Heute steht hier das „Park-Hotel Hübner“ mit dem Restaurant „Gutmannsdörfer“.





Eine Klasse der Lang-Heinrich'schen Privat-Mädchenschule in Warnemünde, Bismarckstraße 9. Die bis zum Ersten Weltkrieg bestehende Schule wurde im Volksmund auch manchmal etwas derb als „Zägenschool“ bezeichnet.

Privat-Mädchenschule in Warnemünde

Zeugnis

für

Edith Lenck.

Schülerin der III. Klasse (*F. Infanterie*).

Führung: 1
 Aufmerksamkeit: 1
 Ordnung: 1-2

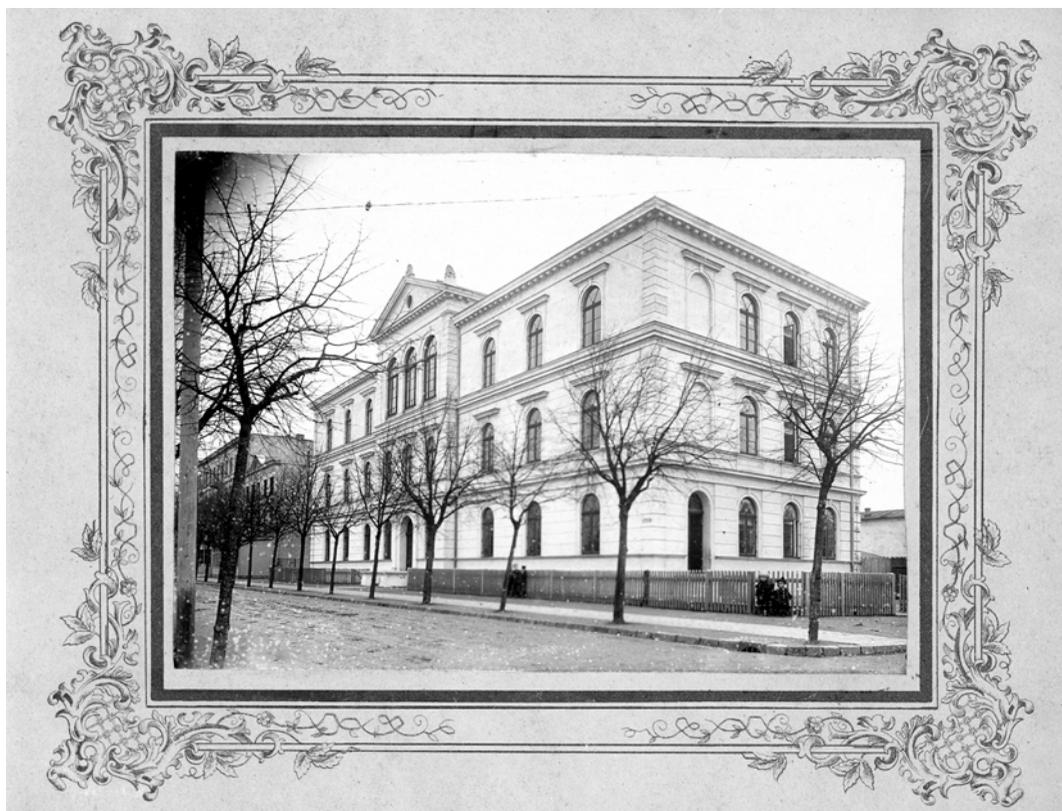
Nach dem Ersten Weltkrieg noch bis mindestens 1934 gab es die „Privat-Mädchenschule in Warnemünde“. Sie hatte Räume in der Bismarckstraße 2, im Gebäude unmittelbar neben der Ortsschule. Auch den Spottnamen übernahm sie von ihrer Vorgängerin.

nach mehreren baulichen Veränderungen kaum noch wiederzuerkennen ist. Das Foto muss bald nach Fertigstellung der Kirche im Jahre 1872 entstanden sein.

In der Südostecke der Anlagen verzeichnet der Ortsplan schon 1880 eine Gärtnerwohnung oder Gärtnerei, aus der sich dann in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts zuerst eine Bade- und später eine Kurverwaltung entwickelte. An der Nordostecke der Anlagen, dort wo 1870 Theodor Fontane noch die Kiefern-

schonung „bewundert“ hatte, wurde 1928 ein schönes Seewasser-Warmbad, Moorbad und Kurmittelhaus errichtet, das aber schon am 12. September 1941 gleichzeitig mit dem Haus der Kurverwaltung den Bomben eines Luftangriffs zum Opfer fiel.

Und es gab die Schulen: In der Bismarckstraße 9 war die Lang-Heinrich'sche Privat-Mädchenschule, von den Warnemündern oft auch als „Zägenschool“ bezeichnet. Zumindest bis 1911 ist sie in den Einwohnerverzeichnis-



Die Heinrich-Heine-Schule hieß zu Beginn Bismarck-Schule. Manch einer mag damals gedacht haben, diese Schule, eingeweiht 1881, sei doch etwas zu groß für den kleinen Fischerort.

sen aufgeführt. Eine spätere „Privat-Mädchenschule in Warnemünde“ gab es als Nachfolgerin dann bis etwa 1934 in der Bismarckstraße 2. Und es gab seit 1881 selbstverständlich auch die Bismarck-Schule, die heutige Heinrich-Heine-Schule, aber die soll im folgenden Abschnitt der Schulstraße etwas näher betrachtet werden.

Schulstraße

Am 16. Juli 1881 wurde die neue Bismarck-Schule im Beisein des Großherzogs Friedrich Franz II von Mecklenburg-Schwerin und der Großherzogin Marie ganz offiziell und feierlich eingeweiht. Wenn man bedenkt, wie groß – oder



Eine Jungen-Klasse – oder wie es damals sicher hieß – Knaben-Klasse der Bismarck-Schule um 1900. Mit sechzig lebhaften Knaben war der Lehrer Karl Jessel sicherlich gut ausgelastet. Heutige Pädagogen würden die Hälfte schon für zu viel halten.



Links: Das Lehrerkollegium des Jahres 1888 bestand aus dem „Rector“ Carl Heinrich August Sköllin und den Lehrern Pechel, Wagner, Ahrns, Schröder und Jessel sowie dem „Cantor“ Wulff.

besser klein – Warnemünde damals noch war, dann kann man den Weitblick der Stadtplaner nur bewundern. Sowohl die neue Kirche, als auch die Straßenplanung und die Größe dieser Schule waren bereits für ein Wachstum weit in der Zukunft ausgelegt. Anders als noch kurz vorher Theodor Fontane hatten sie bedacht, dass nicht nur kleine Bäume, sondern auch Ortschaften mit der Zeit größer werden können.

Das Schulgebäude war aufwändig geplant und solide errichtet worden mit einer Aula, einer Wohnung für den Hausmeister und einem großen Schulhof. Aus heutiger Sicht war damit verglichen die personelle Ausstattung eher bescheiden. Für das Jahr 1888 weist der Staatskalender den „Rector“ Carl Heinrich August Sköllin und die Lehrer Pechel, Wagner, Ahrns und Jessel sowie den „Cantor“ Wulff aus. Wir dürfen uns also nicht wundern, wenn dabei Klassen mit etwa sechzig Schülern die Folge waren – heutige Pädagogen würden schon halb so große Klassen für deutlich überbelegt halten.

Unten: 1981 konnte die Heinrich-Heine-Schule ihr hundertjähriges Bestehen feiern.





Anastasia Michailowna Romanowa, die Ehefrau von Großherzog Friedrich Franz III von Mecklenburg-Schwerin. Unten rechts beider Tochter Alexandrine und deren Ehemann Prinz Christian, seit 1912 König Christian X und Königin Alexandrine von Dänemark.

Um die Schulstraße nach Osten mit einem Durchgang zum Strom in der V. Querstraße zu verlängern, wurde die Häuserreihe der Alexandrinenstraße unterbrochen durch den Abbruch des Hauses Nr. 30 im III. Quartier. Auch der so entstandene, etwas versetzte und schmalere Verlauf gehörte damit zur Schulstraße.

Anastasiastraße

Großfürstin Anastasia Michailowna Romanowa, geboren am 28. Juli 1860 in Peterhof, Russland, gestorben am 11. März 1922 in Èze,

Frankreich, war Mitglied des Hauses Romanow-Holstein-Gottorp und durch ihre Heirat mit dem späteren Großherzog Friedrich Franz III Großherzogin von Mecklenburg-Schwerin.

Anastasia hatte ein recht bewegtes Leben. Ihre Hochzeit mit Friedrich Franz III war von Verwandten arrangiert worden, sonst hätte sie den herzkranken, unter Asthma leidenden, homosexuellen Friedrich Franz III wohl nicht näher kennengelernt. In Schwerin fühlten sich die beiden Eheleute nicht wohl und verbrachten lange Zeit in südlichen Gefilden. Als Friedrich Franz III 1897 in Cannes, Südfrankreich durch einen Sturz vom Balkon ums Leben kam, blieb ungeklärt, ob es durch einen Unfall oder durch einen Selbstmord geschah, oder ob jemand nachgeholfen hatte. Fünf Jahre später war es 1902 ein Skandal, dass Anastasia mit ihrem Sekretär ein uneheliches Kind hatte. In Schwerin war sie nach dem Tod von Friedrich Franz III nur noch ganz selten; sie liebte Schwerin nicht, die Mecklenburger liebten sie nicht, und sie zog das Leben in Paris, London, St. Petersburg oder an der Côte d'Azur einfach vor. Der Erste Weltkrieg brachte sie in große Probleme, weil sie sich als deutsche Fürstin in allen diesen Ländern nun nicht mehr aufhalten durfte. Sie lebte daher in einem Hotel in der neutralen Schweiz und nach Kriegsende wieder bis zu ihrem Tode in Frankreich.

Es lässt sich nicht leugnen: Anastasia hatte wenig Bezug zu Warnemünde, und die Warnemünder hatten wenig Grund, eine Straße nach ihr zu benennen. Daher ist es schon etwas merkwürdig, dass ihre Straße, die parallel zu der ih-

res Ehemanns Friedrich Franz III verläuft, auch in der DDR-Zeit ihren Namen behalten durfte. Russische Straßennamen wurden eben meist nicht geändert – selbst wenn es sich dabei um die Aristokratie handelte.

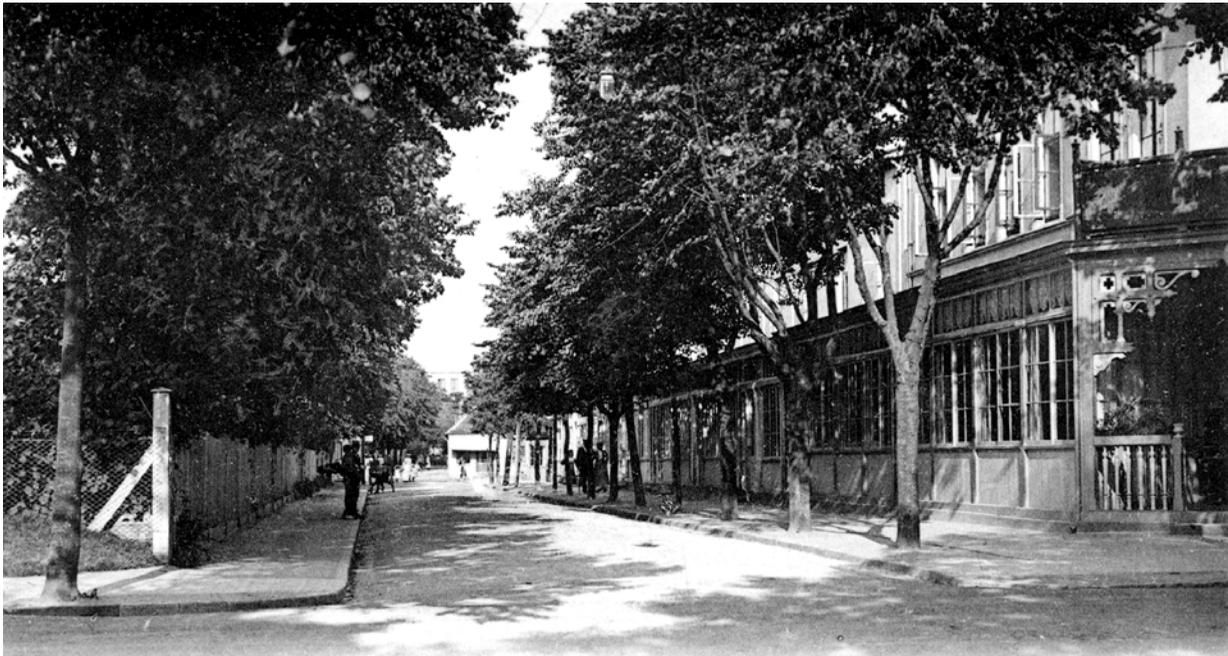
Alle Häuser, gleichgültig ob vom Typ Kapitänshaus oder dreistöckiges Mehrfamilienhaus, in der alten Anastasiastraße hatten sie von Beginn an die für Warnemünde so charakteristischen Veranden aus Holz und Glas. Waren sie Am Strom und in der Alexandrinenstraße noch auf öffentlichem Grund später vorgebaut wor-

den, hier war der Platz dafür auf dem Grundstück gleich mit eingeplant worden. So blieb ganz durchgehend ein ausreichend breiter Fußweg auf beiden Seiten. Die älteren Straßen waren alle mehr oder minder frei entstanden, sie waren „einfach so geworden“, aber die Anastasiastraße war in ihrer Lage auch in Bezug zur Kirche richtig geplant. Sie verläuft ganz genau ausgerichtet auf den nördlichen Seiteneingang der neuen Kirche.

Bis heute hat die Straße viel von ihrem alten Charme erhalten, auch wenn sich viele der al-



Die Anastasiastraße ist genau auf das nördliche Seitenportal der Kirche ausgerichtet. Alle Häuser hatten früher die für Warnemünde so charakteristischen Holzveranden. Die neu gepflanzten Bäumchen werden hier noch durch Pfosten gestützt.



Ein Blick in die Hermannstraße. Die Straße hat ihren Namen nicht nach dem Rostocker Bürgermeister Hermann Friedrich Theodor Zastrow (1819-1880), sondern nach Hermann (Arminius) dem Cherusker. Links im Bild ist der alte Warnemünder Friedhof.

ten Holzveranden inzwischen in praktischere, aber lange nicht so schöne Steinveranden verwandelt haben. Und natürlich muss die Straße und ihr Belag ganz dringend erneuert werden. Wie dabei mit den inzwischen doch sehr ausgewachsenen alten Linden verfahren wird, bleibt abzuwarten.

Hermannstraße

Woher hat die Hermannstraße eigentlich ihren Namen? Unter dem Straßenschild wird auf den Rostocker Hermann Friedrich Theodor Zastrow verwiesen, der von 1863 bis 1877

Bürgermeister war. Aber ist diese Zuordnung auch richtig? In den ganz alten Einwohnerverzeichnissen ist die Bedeutung der Straßennamen nicht erklärt, erst in zwei Einwohnerverzeichnissen von 1935 und 1939 wird als Erklärung der Rostocker Bürgermeister genannt. In der kleinen Schrift „Rostocks Straßennamen von A-Z“ weisen Horst Witt u. a. (1981) aus dem Stadtarchiv Rostock beide Hermannstraßen in Rostock und Warnemünde dem Bürgermeister Zastrow zu. Dabei störte sie auch nicht, dass die Rostocker Hermannstraße bereits seit 1862 so hieß, obwohl Hermann Zastrow erst 1863 Bürgermeister wurde. Haben wir es hier

also mit einer Benennung in vorauseilendem Gehorsam zu tun?

Wenn man weiter nachforscht, dann stellt man fest, dass fast alle deutschen Groß- und Mittelstädte und selbst einige Kleinstädte auch jeweils mindestens eine Hermannstraße haben. Alles nur wegen Hermann Zastrow? Nein, es war die Zeit des neuen deutschen Nationalbewusstseins, und gemeint war immer Hermann der Cherusker, der auf Römisch Arminius hieß und im Jahre 9 n. Chr. im Teutoburger Wald drei römische Legionen und ihren Feldherrn Publius Quinctilius Varus vernichtete.

Noch bis in die zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts befand sich an der Nordseite der Hermannstraße bis hin zum alten „Hotel Hübner“ der Warnemünder Friedhof. Der damals Neue Friedhof – heute Alter Friedhof im Stephan-Jantzen-Park – war schon am 12. Juli 1874 eingeweiht worden.

Eine besonders tragische Geschichte gehört zum ältesten Haus der Straße, der an der Ecke zur Anastasiastraße um 1880 gebauten Nummer 1. Ein Bombentreffer zerstörte beim Luftangriff vom 12. September 1941 das Haus vollkommen. Dabei kamen von den sechs



Dieses um 1880 gebaute Haus Hermannstraße Nr. 1 an der Ecke zur Anastasiastraße erhielt am 12. September 1941 einen Bombentreffer, der es vollkommen zerstörte. Insgesamt vierzehn Personen kamen dabei ums Leben. Das Foto stammt aus dem Jahre 1930.

Für die neue Warnemünder Kirche war 1866 noch ganz am Rande des Ortes gleichsam „auf der grünen Wiese“ der Grundstein gelegt worden. So konnte mitten auf dem großzügig angelegten Kirchenplatz ein unverwechselbares und eindrucksvolles neugotisches Bauwerk errichtet werden. Am 1. Oktober 1871 wurde die Kirche feierlich eingeweiht.



Mietparteien vierzehn Personen ums Leben, ein Kind überlebte geschützt durch den leblosen Körper der Mutter.

Kirchenplatz, Kirchenstraße

Man hatte weiträumig und auf kräftigen Zuwachs geplant, als man 1866 den Grundstein zum Bau der neuen Kirche legte. Irgendwie klappte

es früher mit der Zukunftsplanung etwas besser als heute. Die Kirche mit einem großzügigen Kirchenplatz wurde in dieser Zeit buchstäblich „auf die grüne Wiese“ am noch vollkommen unbauten Rand des Ortes und genau auf dem alten Weg nach Diedrichshagen gebaut. Der sollte zukünftig auf dem Kirchenplatz an beiden Seiten um die Kirche herum verlaufen. Der Weg nach Diedrichshagen, der ursprünglich ja die fast



Nach der Wende konnte die Kirche nach fast 125 Jahren wieder von Grund auf renoviert werden. Das alte Schieferdach war nicht mehr zu retten und konnte jetzt gegen ein Dach aus dem vorher unerreichten Kupfer ausgetauscht werden.

einzigste Landverbindung Warnemündes zum Rest der Welt war, hatte auch schon an Bedeutung verloren, denn die neue Chaussee nach Rostock war 1860 eröffnet worden, die nun erstmalig in jeder Jahreszeit sicher durch die feuchten Niederungen der verlandeten westlichen Ausläufer des Breitlings führte.

Als einzige vorher vorhandene Bebauung war auf dem Ortsplan von 1880 und auch noch

1890 etwa auf der Ecke zur heutigen Heinrich-Heine-Straße das Hirtenhaus des Kuhhirten Fritz Kamman eingetragen. Dann musste das Hirtenhaus neuen und aufwändigeren Häusern weichen.

Schon im Jahre 1933 sorgte wohl irgendein heute nicht mehr bekannter Mensch dafür, dass gleich zu Beginn der Nazi-Zeit der Kirchenplatz umbenannt wurde zu einem Adolf-Hitler-Platz.



Das Kaiserliche Postamt ist seit 1890 im Ortsplan am Kirchenplatz eingetragen. Auch heute noch ist das Postamt vollkommen erhalten, es sind nur auf beiden Seite andere Gebäude „angewachsen“, sodass man die alte Symmetrie des Hauses heute nur noch schwer erkennen kann.

Glücklicherweise blieb Warnemünde dann aber von weiteren Umbenennungen in dieser Zeit verschont. Sofort nach dem Kriegsende wurde dieser Name selbstverständlich wieder entfernt.

Es folgten dann in der DDR-Zeit viele Jahre, in denen die Mittel für notwendig gewordene Pflege und Renovierungen nicht vorhanden waren, sodass die Kirche und mit ihr alle sie auf dem Kirchenplatz umgebenden Häuser

langsam immer älter und auch unansehnlicher wurden. Erst ein paar Jahre nach der Wende und fast 125 Jahre nach ihrer Fertigstellung konnte die Kirche von Grund auf renoviert werden. Bei dieser Gelegenheit erhielt sie ein neues Dach ganz aus Kupfer. Auch die Häuser um den Kirchenplatz sind inzwischen alle renoviert, sodass alles gemeinsam eigentlich wieder ein schmuces Zentrum des Ortes sein könnte, wenn ir-

gendwann auch die Straßen und die Grünanlagen um die Kirche herum aus ihrem inzwischen vollkommen verwehrlosten Zustand erlöst würden. Wir hoffen weiter.

Ein kleines Stückchen des alten Weges von Warnemünde nach Diedrichshagen ist östlich des Kirchenplatzes in seinem gewundenen Verlauf bis zum Strom noch erhalten geblieben. Es ist die Kirchenstraße, die vorbei am Pastorat, am alten Küsterhaus und an der Vogtei direkt auf die Bahnhofsbrücke führt.

Poststraße

Noch im Einwohnerverzeichnis von 1880 ist im I. Quartier Nr. 20 (Am Strom 39) der „Postmeister C. Wilke“ mit dem „Post- und Telegraphenamt“, ab dem Jahr 1890 ist dann das Kaiserliche Postamt im Plan des Ortes am Kirchenplatz 3 eingetragen. Warnemünde als aufstrebender und zunehmend nobler Badeort hatte eben ein schickes neues Postamt dringend gebraucht. Neben dem Postamt zweigte die Post-



Die Poststraße 29 ist im Einwohnerverzeichnis von 1939 noch als eines der ärmlichsten Häuser in Warnemünde mit vier Mietparteien verzeichnet. Heute befindet sich auf dem Grundstück das Autohaus Reck & Sohn.

Auf dem Hof des Hauses Poststraße 39 richteten sich die „Warnemünder Groß-Garagen“ ein. Hier konnte man nicht nur das eigene Fahrzeug in der „Auto-Unterkunft“ gut versorgt unterstellen, sondern es wurden auch „elegante geschlossene Wagen“ vermietet.



Aufn. K. Eschenburg

straße vom Kirchenplatz ab und führte über die Bahnhofstraße (heute Alte Bahnhofstraße) zum alten Warnemünder Bahnhof, auf den wir im folgenden Kapitel näher eingehen werden.

Die zwischen 1890 und 1905 angelegte Straße war von Anfang an weniger repräsentativ als der Kirchenplatz oder die Nachbarstraßen. Das Einwohnerverzeichnis weist als Bewohner der etwas schlichteren Mietshäuser vorzugsweise Arbeiter, Handwerker und einfache Beamte und Angestellte aus. Und im Haus Nr. 14 war über einen seitlichen Abzweig das Städtische Armenhaus von Warnemünde zu erreichen. Ein weiteres Armenhaus war dort, wo sich heute das Gelände der Firma Autohaus Reck & Sohn in der Poststraße 28/29 befindet.

Aber die Poststraße war auch ein Ort des automobilen Aufbruchs in Warnemünde, denn ab dem Einwohnerverzeichnis von 1931 finden wir in der Poststraße 39 die „Warnemünder Groß-Garagen“ mit ihrem Eigentümer Fritz

Auto = Vermietung

Elegante geschlossene Wagen

Warnemünder Groß = Garagen

preiswerte Auto = Unterkunft

Tag und Nacht geöffnet

R e p a r a t u r e n

Tel. 252, Poststr. 39, Telegrammadr.: Großgaragen

Schabbel, die wirklich alles anboten, was irgendwie mit dem Automobil zu tun hatte. Da gab es bei Tag und bei Nacht ebenso die Reparatur wie auch die „preiswerte Auto-Unterkunft“, und einen „eleganten geschlossenen Wagen“ konnte man hier selbstverständlich auch mieten.

Ein weiteres Highlight aus der Poststraße soll ebenfalls auf keinen Fall vergessen werden, denn hier gab es in der DDR-Zeit die „Gaststätte zur Post“. Sie war keine der sonst meist üblichen staatlichen HO-Gaststätten, sondern mit einer begrenzten staatlichen Beteiligung wurde dem sehr engagierten Inhaber Hanning Schröder eine gewisse unternehmerische Freiheit geboten, die er geschickt nutzte und so das Haus zu einem Geheimtipp für Einheimische und Gäste machte.

Mühlenstraße

Als um 1885/86 in Warnemünde die ersten Straßennamen verteilt wurden, als aus der Vörreeg bzw. dem I. und IV. Quartier die Straße Am Strom wurde, als aus der Achterreeg bzw. dem II. und III. Quartier die Alexandrinenstraße wurde, da war die Mühlenstraße auch schon dabei. Aus dem Weg nach Diedrichshagen, der noch bis zur Fertigstellung der Chaussee nach Rostock im Jahre 1860 die einzige Landverbin-



Ein besonderer Tipp für ein Restaurant mit gutem Essen war früher die „Gaststätte zur Post“. Unter der Leitung von Hanning Schröder war sie eine Oase inmitten der HO-Gastronomie.



Der Blick vom Kirchturm in die Mühlenstraße war vor etwa hundert Jahren allemal ein begehrtes Motiv für eine Postkarte. In der auf diesem Bild noch nicht sehr alten Straße sind die heute heiß umstrittenen Linden noch klein, jung und vollzählig vorhanden.

dung Warnemündes zur Außenwelt war, wurde nun die Mühlenstraße. Die etwas abseits liegende Mühle vom Typ eines Galerie-Holländers war schon 1867 erbaut worden – damals noch umgeben von den Laak- und Moorwiesen.

Auch aus der Anfangszeit der Straße stammen die Bezeichnungen „Swien Siet“ für die Häuser auf der Südseite und „fien Siet“ für die Häuser auf der Nordseite. Auf der Nordseite, der „feinen Seite“, hinter der Wachtlerstraße war es nämlich untersagt, auf den Hinterhöfen

Schweine oder Hühner zu halten. Die Gerüche und Geräusche dieser Tiere sollten dort niemanden belästigen. Auf der „Schweine Seite“, der Südseite, ging es dagegen auf den Hinterhöfen noch recht landwirtschaftlich zu.

Auf der oben stehenden Postkarte von etwa 1914 gehören die beiden Eckhäuser vorne noch zum Kirchenplatz. Rechts auf der Ecke steht die Bierhandlung Dambeck, die als Besonderheit einen großen Eiskeller hatte und damit auch im Sommer kühles Bier anbieten konnte. Nebenan



Derselbe Blick in die Mühlenstraße etwa hundert Jahre später. Wenn man die einzelnen Häuser vergleicht, stellt man fest, dass sich gar nicht so viel verändert hat. Alles ist fast wie damals, das Pflaster ist sehr viel schlechter, die Bäume sind sehr viel älter und auch nicht mehr vollzählig.

im Mittelweg standen immer die eisernen Loren, in denen die Eisblöcke transportiert wurden. Im Hintergrund vor der Mühle ist in der Dänischen Straße 28 das Gebäude des Elektrizitätswerks zu erkennen. Inzwischen umgebaut zum Wohnhaus sieht es heute noch fast genauso aus.

Die Häuser in der gesamten Mühlenstraße sind meist schlicht gebaut und fast immer mit einem flachen Pappdach versehen. Als Besonderheit ist hier nur das Lokal „Tonhalle“ an der Ecke zur Dänischen Straße zu erwähnen. Es

gehört in Warnemünde zu den seit sehr langer Zeit bestehenden Gaststätten, denn es ist mit diesem Namen und an dieser Stelle bereits im Einwohnerverzeichnis von 1880 aufgeführt.

Auf beiden Bildern dieser Doppelseite fallen auch die auf beiden Seiten gepflanzten Lindenbäume auf. Sie werden irgendwann zwischen 1880 und 1890 gepflanzt worden sein, denn auf dem Ortsplan von 1890 sind sie schon eingetragen. Heute sind sie also zwischen 130 und 140 Jahre alt, da sie beim Pflanzen ja



Ein Blick durch die Mühlenstraße von der Kreuzung mit der Dänischen Straße zur Kirche im Frühjahr 1946. Die Linden sind seitdem mehr als ein halbes Jahrhundert älter geworden. Mitten auf der Straße fährt der zweite Autor dieses Buchs, Horst D. Schulz, mit seinem Dreirad.

sicherlich schon ein paar Jahre alt waren. Sie hatten kein leichtes Leben in der Mühlenstraße. Straßenpflaster, sandiger bis mooriger Untergrund, immer wieder auf Kopf geschnitten. Sie sind für ihr stattliches Alter recht mickrig geblieben, und etwa die Hälfte von ihnen hat auch schon irgendwann aufgegeben. Wir beiden Autoren möchten

uns hier nicht einmengen in die Streitfrage, ob nun die Linden bei einer Renovierung der Straße erhalten bleiben sollten oder doch lieber nicht – zumal wir in dieser Frage auch nicht ganz der gleichen Ansicht sind. Nur es sollte bitte endlich losgehen mit der Renovierung, denn im jetzigen Zustand ist die Straße nur noch ein Schandfleck!



Auf dem alten Bahnhof kam man in Warnemünde in den Jahren von 1886 bis 1903 an. Von hier aus führte der Weg dann durch die Bahnhofstraße und die Poststraße zum Kirchenplatz.

5. Neue Straßen um die Jahrhundertwende

Die Zeit um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert brachte in Warnemünde den Einzug der Technik. 1886 wurde die 14 Kilometer lange Eisenbahnverbindung von Rostock nach Warnemünde gebaut, in der gleichen Zeit wurde die Warnow auf eine Fahrwassertiefe von 5 Meter vertieft. Der 1. Oktober 1903 brachte die feierliche Eröffnung der Fährlinie Warnemünde-Gedser. Dazu war die Bahnlinie bis zu den Fährbetten verlängert worden, der gerade erst 17 Jahre alte Bahnhof wurde zum Güterbahnhof und für den Personenverkehr durch den heutigen Bahnhof ersetzt. Der Strom wurde beim Zollamt geschlossen und somit zum Alten Strom, der Neue Strom weiter östlich ausgebag-

gert. Über den Alten Strom führte nun die Bahnhofsbrücke zum neuen Bahnhofsgebäude.

Als neue Straße entstand im Zusammenhang mit dem Bau des Bahnhofs als Verlängerung der Poststraße die Bahnhofstraße. Diesen Namen behielt sie bis 1951, obwohl sie nur noch zum Güterbahnhof führte. Aber der Ort wuchs auch weiter nach Westen, und um die Parkanlagen herum wurden nun in der Wachtlerstraße, der Kurhausstraße und der Schillerstraße zunehmend größere und aufwändigere Villen und Pensionen gebaut. Nach Süden schuf die Fritz-Reuter-Straße die Verbindung vom zentralen Kirchenplatz zur Rostocker Straße und damit zur Chaussee nach Rostock.



Nach 1903 hatte der alte Bahnhof für den Personenverkehr ausgedient. In der Mitte durchbrochen wurde er nun zum Tunnel für die Züge, die zum neuen Bahnhof fuhren.



Bei der Elektrifizierung der Strecke von Rostock nach Warnemünde wurde 1985 auch der mittlere Bereich abgerissen. Nur noch ein Seitenflügel ist heute vom alten Warnemünder Bahnhof erhalten geblieben.

Alte Bahnhofstraße

Der eigentliche Anlass für den Eisenbahnanchluss nach Warnemünde bestand darin, dass man eine Verbindung schaffen wollte, die von Berlin aus in einigen Stunden Kopenhagen erreichbar machen sollte. Dafür war das Hafenbecken (heute Werfthafen) mit dem Anleger für die Fährschiffe ausgehoben worden und der Bahnhof als Kopfbahnhof mit mehreren Gleisen direkt daneben gebaut worden. Alles war termingerecht bis 1886 fertig geworden, und am 1. Juli 1886 erreichte der erste Zug Warnemünde. Damit war eine schnelle Verbindung zwischen Deutschland und Skandinavien hergestellt. Man bestieg den Zug in Berlin am Stettiner Bahnhof, reiste über die neu angelegte Strecke der „Lloyd-Bahn“ bis Warnemünde und nach nur zehnminütiger Übergangszeit verließ bereits einer der beiden Postdampfer „Kaiser Wilhelm“ oder „König Christian“ den Anleger.

Wenn man in den Jahren 1886 bis 1903 nicht nach Dänemark weiterreisen, sondern in Warnemünde bleiben wollte, dann führte der Weg entweder am Strom entlang zu einem der dort, in der Alexandrinenstraße oder in der Nähe des Leuchtturms gelegenen Hotels, Pensionen oder Privatquartiere. Aber alle Besucher, die zum Kirchenplatz, zur Mühlenstraße oder in die Umgebung der Parkanlagen wollten, die gingen in den Ort über die neu angelegte, aber noch vollkommen unbebaute Bahnhofstraße und die anschließende Poststraße.

Lange Zeit sollte diese Art der Verbindung nach Dänemark und damit der alte Bahnhof ne-



Adolf Hennecke (1905-1975) war ein deutscher Bergmann. Er wurde Namensgeber der Hennecke-Aktivisten-Bewegung in der DDR. Nach ihm hieß die Alte Bahnhofstraße von 1951-1991.

ben dem Hafenbecken nicht bestehen bleiben, denn schon 1903, nach nur 17 Jahren wurde alles noch viel besser. Die Züge fuhren nun auf Schienen bis in die Fährschiffe hinein. Dazu war der alte Kopfbahnhof in der Mitte durchbrochen worden, sodass durch einen kleinen Tunnel nun die Strecke weiterführte bis zum neuen Bahnhof, zu den beiden Fährbetten und direkt auf die Schiffe. Der alte Bahnhof wurde zum Güterbahnhof. Gleichzeitig wurde auch der alte Warnowlauf dort geschlossen, wo ihn die Eisenbahngleise überquerten, und ein neuer Warnowlauf, der Neue Strom wurde weiter östlich ausgebaggert. Über den nun Alten Strom führte die Bahnhofsbücke zum neuen Warnemünder Bahnhof.



Hier wird in Zukunft die Alte Bahnhofstraße enden. Sobald der „Öffentliche Nahverkehrs-Verknüpfungspunkt“, auch „Nordkreuz“ genannt, fertig ist, werden die letzten Bahnschranken zwischen Rostock-Hauptbahnhof und Warnemünde der Vergangenheit angehören.

Damit war die Bahnhofstraße wieder ganz an den südlichen Rand des Ortes gerückt und eigentlich nur noch als Transportverbindung zum Güterbahnhof interessant. So ging die Bebauung auch nur ganz langsam voran. Die Einwohnerverzeichnisse nennen für 1905 nur eine Adresse, 1908 zwei Adressen, 1926 acht Adressen und fünf Bauplätze, 1939 schließlich fünfzehn Adressen und sechs Bauplätze.

Bis 1951 blieb auch der Name Bahnhofstraße, obwohl sie ja zu dieser Zeit schon seit fast fünfzig Jahren „nur“ zum Güterbahnhof führte. Manch ein Besucher mag in dieser Zeit fehlgeleitet worden sein, weil er dem Straßenna-

men vertrauend nicht zum Personen-Bahnhof, sondern zum Güterbahnhof gelangte.

Erst im Jahre 1951 wurde die Straße umbenannt und hieß nun „Hennecke-Aktivistens-Straße“. Auf Anweisung der SED und gut vorbereitet hatte Adolf Hennecke am 13. Oktober 1948 in einer Schicht 24,4 Kubikmeter Kohle abgebaut, was 387 Prozent der Arbeitsnorm war. Diese Übererfüllung der Norm wurde verwendet zur Begründung der Aktivistensbewegung in der DDR, und die Hennecke-Aktivistens-Straße führte in Warnemünde nun zur Werft, für die man sich ebensolche Aktivistens-Leistungen erhoffte.

Nach der Wende war dieser so sehr an die DDR-Zeit erinnernde Straßename dann nicht mehr erwünscht, und die Straße wurde abermals umbenannt. Seitdem trägt sie den unverfänglichen Namen „Alte Bahnhofstraße“, den sie nun hoffentlich behalten darf.

Am Bahnhof

Den neuen Bahnhof gibt es zwar schon seit 1903, aber die Straße „Am Bahnhof“ taucht auf den Ortsplänen erst nach der Wende auf. Es ist die Straße, die etwa vom alten Bahnhof östlich entlang am Alten Strom zum Bahnhofsvorplatz und weiter bis auf die Mittelmole verläuft. Auch

das kurze Stück Fußweg, auf dem man östlich des Bahnhofstunnels bis zum Neuen Strom gelangt, trägt diesen Namen. Noch gibt es wenige Adressen an dieser Straße, aber die zukünftige Bebauung der Mittelmole könnte das ändern.

Wachtlerstraße, Mittelweg

Mit der Wachtlerstraße betreten wir nun eine der früheren Prachtstraßen von Warnemünde, bestehend aus großen Villen und Pensionen. Bis auf wenige Einzelhäuser befindet sie sich auch heute wieder auf dem Wege zu einer repräsentativen Straße. Alexander Louis Wachtler, geboren am 1. April 1809 in Berlin, gestorben am



Eines der großen und repräsentativen Häuser in der Wachtlerstraße war seit etwa 1890 „Hôtel und Pension Schumacher“. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde daraus das Park-Hotel.

Rechts: Man fühlte sich in Warnemünde früh dem „Commissionsrath A. L. Wachtler“ sehr verpflichtet. Auf einer der ersten Seiten jeweils der Einwohnerverzeichnisse von 1867 und 1880 steht eine entsprechende Widmung.

Dem
um den Badeort Warnemünde
so hoch verdienten
Herrn
Commissionsrath A. L. Wachtler
in Rostock
gewidmet.

Unten: Ein besonders schönes Foto von der ganz jungen Wachtlerstraße. Mit direktem Blick auf die Parkanlagen war sie von Anfang an eine Prachtstraße des Ortes.





Links: In DDR-Zeiten kaputt-renoviert und danach nicht mehr gepflegt. Die ehemalige „Pension Anita“ hat schon bessere Zeiten gesehen.

Unten: Einige der großen Villen in der Wachtlerstraße sind inzwischen ganz stilrichtig und aufwändig restauriert.

28. August 1884 in Rostock, war ein Rostocker Kaufmann, Industrieller und Lokalpolitiker, der sich besonders um die Anpflanzung der Parkanlagen in Warnemünde verdient gemacht hat.

Bereits um 1860 wurde mit den ersten Anpflanzungen begonnen, sodass auf dem Ortsplan von 1867 schon der heutige Kurpark in seiner Grundstruktur zu erkennen ist. Östliche Begrenzung war auch damals schon die heutige Heinrich-Heine-Straße, im Norden reichte er bis etwa dorthin, wo heute das neue „Parkhotel Hübner“ mit dem „Restaurant Gutmannsdorfer“ steht, dann folgte eine Kiefern-schonung bis zu den Dünen. Im Süden reichten die ersten Anlagen noch bis an den Weg nach Diedrichshagen heran, Mühlenstraße, Mittelweg und Wachtlerstraße entstanden erst später.

Was lag also näher, als etwa 1888 die Straße, welche die Parkanlagen nach Süden begrenzen sollte, nach dem geistigen und politischen Vater dieser Anlagen dann auch Wacht-





Helmuth Karl Bernhard Graf von Moltke (1800-1891) war preußischer Generalfeldmarschall und hatte als Chef des Generalstabes wesentlichen Anteil an den preußisch-deutschen Siegen im Deutsch-Dänischen Krieg, im Preußisch-Österreichischen Krieg und im Deutsch-Französischen Krieg. Nach ihm hieß die heutige Kurhausstraße von 1890 bis 1946.

lerstraße zu benennen. Auch später erwies sich das als geschickt, denn A. L. Wachtler war hinreichend unpolitisch, sodass die Straße ihren Namen bis heute behalten durfte.

Auch wenn er nun wirklich nie irgendwie repräsentativ war – der Mittelweg gehört zur Wachtlerstraße einfach dazu, denn wenn man Lieferanten und Bedienstete nicht an der Vordertür sehen wollte, dann mussten sie die Häu-

ser von hinten über die Höfe erreichen können. Und dafür gab es von Anfang an zwischen der Mühlenstraße und der Wachtlerstraße den Mittelweg. Schon seit dem Ortsplan von 1890 war er auf allen Plänen dargestellt, und sein Name war auch jedem Warnemünder immer geläufig, aber als offizieller Straßename taucht er erst seit wenigen Jahren auf.

Kurhausstraße

Die Straße ist älter als das erst 1928 fertiggestellte Kurhaus, denn ihre Bebauung entstand zwischen 1890 und 1895. Moltkestraße war der erste Name, und er erinnerte an Generalfeldmarschall Helmuth Karl Bernhard Graf von Moltke, geboren am 26. Oktober 1800 in Parchim, gestorben am 24. April 1891 in Berlin. Er war Chef des Generalstabes und somit verantwortlich für die Siege im Deutsch-Dänischen Krieg (1864), im Preußisch-Österreichischen Krieg (1866) und im Deutsch-Französischen Krieg (1870/71).

Ebenso wie schon in der Wachtlerstraße entstanden jetzt auch hier große und repräsentative Häuser, auch hier mit Blick auf den Kurpark. Zu einem großen Teil sind es auch heute wieder schön restaurierte Pensionen und Hotels.

Bei der „Entmilitarisierung“ der Straßennamen nach dem Zweiten Weltkrieg wurde 1946 aus der Moltkestraße die Kurhausstraße, was eine Zeit lang etwas absurd war, als man nämlich das Kurhaus in „Strandhaus“ umbenannt hatte. Aus irgendwelchen Gründen war der Begriff „Kurhaus“ bei der Umgestaltung Warne-



Villen am südlichen Ende der Kurhausstraße/Moltkestraße. Es gab noch keine Straßenbäume.



Ausgerichtet auf die Mühle zeigt diese Postkarte die noch ganz junge Kurhausstraße/Moltkestraße mit den frisch gepflanzten Lindenbäumchen. Vorne sieht man das heutige „Doktorhus an'n Strann“.



Oben: Das heutige „Doktorhus an’n Strann“ in der Zeit des Dritten Reichs, wie es die Flagge links im Bild belegt.

Die geparkten Autos zeigen, dass dieses Bild desselben Hauses in der DDR-Zeit entstand. Der schöne Turmhelm war durch ein billiges Pappdach ersetzt.

müdes zur Werften-Metropole als unpassend empfunden worden.

Eine besondere Stellung nahm stets das nördliche Eckhaus der Straße ein. Sein kleines Türmchen mit spitzem Dach war immer ein besonderer Blickfang und fand von Beginn an mit dem Durchblick bis zur Mühle den Weg auf so manche aus Warnemünde abgeschickte Postkarte.

Schillerstraße

Der ursprüngliche Name Blücherstraße erinnerte an Gebhard Leberecht von Blücher, Fürst von Wahlstatt, geboren am 16. Dezember 1742 in Rostock, gestorben am 12. September 1819 in Krieblowitz, Schlesien. Blücher war preußischer Generalfeldmarschall der Befreiungskriege und hat mit seiner beharrlichen





Johann Christoph Friedrich von Schiller (1759-1805) war ein deutscher Dichter, Philosoph und Historiker. Er gilt als der bedeutendste deutsche Dramatiker. Nach ihm heißt die frühere Blücherstraße seit 1946.

Vorwärts-Strategie im Winter 1813/1814 die relativ schnelle Niederlage der Franzosen herbeigeführt. Den endgültigen Sturz Napoleons führte er gemeinsam mit den Engländern unter Wellington durch den Sieg in der Schlacht von Waterloo herbei. Dadurch wurden sie die beiden damals populärsten Kriegshelden der Befreiungskriege in Europa.

Im Einwohnerverzeichnis von 1896 wird die Blücherstraße noch nicht genannt, in dem von 1905 finden wird sie bereits mit vierzehn Adressen von repräsentativen Villen, darunter in der



Gebhard Leberecht von Blücher, Fürst von Wahlstatt (1742-1819) war preußischer Generalfeldmarschall und populärster Kriegsheld der Befreiungskriege. Nach ihm hieß von 1890 bis 1946 die heutige Schillerstraße.

Nummer 5 der Rechtsanwalt und Vogt E. Kirchner, auf den wir im 7. Kapitel bei der Kirchnerstraße zurückkommen wollen. Da solche großen und repräsentativen Häuser ja nicht in beliebig kurzer Zeit gebaut werden können, dürfen wir wohl annehmen, dass die Anlage der Straße und ihre Bebauung in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts erfolgten.

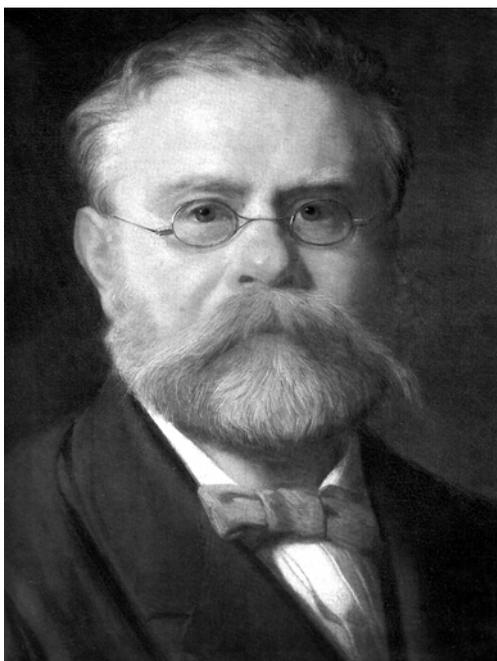
Nach dem Zweiten Weltkrieg musste 1946 auch hier der „militaristische“ Straßename weichen, obwohl Blücher doch ein Sohn der Stadt Rostock war, und er doch damals Seite an



Oben: In den ersten Jahren war an der Südwest-Seite der heutigen Schillerstraße und früheren Blücherstraße ein gepflegter Rosengarten angelegt, der auch eines der Warnemünder Postkarten-Motive war.



Links: Schon im Ortsplan von 1905 finden sich aber anstelle des Rosengartens die beliebten „Lawn-Tennisplätze“. Nach der Wende entstanden hier auf Vorschlag von Pastor Rolf Grund Häuser zum betreuten Wohnen und ein Pflegeheim, das heute seinen Namen trägt.



Fritz Reuter (1810-1874) gilt als einer der bedeutendsten deutschen Dichter und Schriftsteller der Niederdeutschen Sprache.

Seite auch mit den Russen gegen Napoleon gekämpft hatte. Schillerstraße lautete nun der neue Name und bezog sich damit auf den deutschen Dichter, Philosophen und Historiker Johann Christoph Friedrich von Schiller, geboren am 10. November 1759 in Marbach am Neckar, Württemberg, gestorben am 9. Mai 1805 in Weimar. Er gilt als bedeutendster deutscher Dramatiker und Lyriker, dessen Theaterstücke zum Standardrepertoire der deutschsprachigen Theater gehören, und dessen Balladen auch heute noch in jeden klassischen Gedichtband hineingehören.

Fritz-Reuter-Straße

Ihren Namen erhielt die Straße nach einem der bedeutendsten deutschen Dichter und Schriftsteller der niederdeutschen Sprache. Fritz



Feierliches Treffen des plattdeutschen Vereins am 6. November 1910 zum hundertsten Geburtstag von Fritz Reuter am Fritz-Reuter-Stein im Kurpark. Als Überschrift stand auf der Postkarte: „To Erinnerung an de Fritz Reuterfier von'n plattdütschen Verein.“

Reuter, der eigentlich Heinrich Ludwig Christian Friedrich Reuter hieß, wurde geboren am 7. November 1810 in Stavenhagen und starb am 12. Juli 1874 in Eisenach. Bekannt sind von ihm: „Läuschen un Rimels“, „Ut mine Festungstid“, „Ut mine Stromtid“, aber auch „Ut de Franzosentid“, „Kein Hüsung“ und „De Urgeschicht von Meckelnborg“. Vieles ist lustig und mit Schmunzeln zu lesen, aber an manchen Stellen wird auch bitterernst die Armut und Unterdrückung der mecklenburgischen Landbevölkerung beschrieben und beklagt.

Auf dem Ortsplan von 1890 ist bereits der Beginn der Fritz-Reuter-Straße eingezeichnet, hieß damals aber noch wie die nördliche Fortsetzung Bismarckstraße. Ab 1897 begann dann die Bebauung, und im Einwohnerverzeichnis von 1905 finden wir die Fritz-Reuter-Straße schon mit vierzehn Adressen und fünf Bauplätzen. In Warnemünde hatte sich jetzt ein Bürgertum etabliert, das sein mit den Sommergästen und in ihrem Umfeld verdientes Geld in zeitgemäßen und renditeträchtigen Wohnhäusern anlegte. Kennzeichnend für die Mehrfamilienhäuser war ein nicht zu aufwändiger Bau in solider Ausführung. Diese Art der Bebauung setzte sich unter Anpassung an den jeweiligen Baustil bis in die dreißiger Jahre des 20. Jahrhunderts nach Süden fort.

1881 war die Bismarck-Schule in der heutigen Heinrich-Heine-Straße eröffnet worden, und sie war durchaus weitsichtig und mit viel Raum geplant worden, aber schon am 1. April 1915 wurde die neue Fritz-Reuter-Schule eröffnet, weil die Bismarck-Schule inzwischen viel



Die Fritz-Reuter-Schule vor dem Brand in der Bombennacht 12./13. September 1941. Es sind noch zwei Stockwerke mit einem Walmdach.

zu klein geworden war. Nichts zeigt deutlicher, wie stark Warnemünde gerade in diesem Zeitabschnitt gewachsen war. Die Bismarck-Schule wurde nun die Ortschafterschule und die neue Fritz-Reuter-Schule wurde die Ortsknabenschule.

Die Bombennacht vom 12. auf den 13. September 1941 war auch für die Fritz-Reuter-Schule ein besonders einschneidendes Ereignis. Sie wurde von Brandbomben getroffen, und das



Zum Vergleich die Fritz-Reuter-Schule heute. Nach dem Brand erhielt sie zunächst ein Notdach und nach dem Krieg ein zusätzliches Stockwerk mit einem Flachdach. Inzwischen wurde innen und außen aufwändig restauriert, und sie ist nun die Privatschule Ecolea.

Obergeschoss und der Dachstuhl brannten aus. Auf einem der seltenen – weil verbotenen – Fotos aus dieser Nacht ist hinter der Warnemünder Kirche der Feuerschein vom Brand der Fritz-Reuter-Schule zu erkennen. Im Krieg konnte dieser Schaden nicht vollkommen wieder behoben werden, sondern es wurde nur ein Notdach aufgebaut.

In der letzten Kriegszeit lagerte in der Schule, besonders in der Turnhalle U-Boot-Verpfle-

gung in vielen, vielen Blechdosen. Am 1. Mai 1945, kurz nachdem die deutsche Wehrmacht den Ort verlassen hatte, und bis zu den Augenblicken, als die ersten Panzer der Roten Armee kamen, stürmten die Warnemünder die Fritz-Reuter-Schule und sorgten auf diese Weise dafür, dass die U-Boot-Verpflegung später überwiegend im Ort versepsit wurde.

Erst nach dem Krieg wurde die Schule in der frühen DDR-Zeit wiederhergestellt und erhielt



Die Bombennacht vom 12./13. September 1941 in Warnemünde. Eine Reihe verschiedener Brände ist unter den vom Feuer beleuchteten Rauchwolken zu erkennen. Der große Brand hinter der Warnemünder Kirche ist die brennende Fritz-Reuter-Schule.

bei dieser Gelegenheit ein zusätzliches Stockwerk mit einem Flachdach. Sie war damit größer geworden, aber sie war nicht mehr ganz stillrein geblieben, und ohne weitere Pflege wurde sie in den langen Jahren bis zur Wende auch nicht schöner.

Heute ist sie als „Privatschule Ecolea“ aufwändig restauriert und bietet nun von außen und innen einen ansprechenden Anblick. Man kann nur hoffen, dass sich das sehr anspruchsvolle und vielseitige Konzept der Schule auch in der Zukunft bewährt.



6. Ende der Kaiserzeit, Weltkrieg und Weimarer Republik

Das Wachstum des kaiserzeitlich-noblen Warnemünde kam vor allem im Weltkrieg und der nachfolgenden Zeit der Weimarer Republik erst einmal zum Stillstand. So sind für diesen Zeitabschnitt nur drei neue Straßen zu beschreiben. Es ist am westlichen Ortsrand die Parkstraße, die sich aus dem ursprünglichen Weg nach Diedrichshagen entwickelte. Seit etwa 1910 hieß sie dann Diedrichshäger Chaussee und spätestens ab 1927 trägt sie den Namen Parkstraße. Die John-Brinckman-Straße ist zwar auf dem Ortsplan von 1905 schon eingetragen, aber nur in ihrem östlichen Teil mit gerade einmal drei Hausnummern. Die Dänische Straße ist im Plan von 1905 in ihrem nördlichen Teil am Kurpark zwar schon zu erkennen, aber sie hat noch keinen Namen und auch keine Hausnummern. Erst in den Ortsplänen von 1911 und 1914 sind sie mit den jeweiligen Namen als richtige Straßen verzeichnet. Aber der Ort ihres Zusammentreffens mit dem Neuen

Markt wird erst im Ortsplan von 1934 erscheinen und gehört damit eigentlich schon ins nächste Kapitel.

Parkstraße

Im Spiel „Monopoly“ wäre sie mit diesem Namen nach der Schlossallee die zweitvornehmste und die zweit teuerste Straße – und ein wenig trifft das in Warnemünde nach den in der vordersten Reihe an der See liegenden Straßen ja auch zu. Tatsächlich war die Parkstraße auch immer eine der schönsten Wohnlagen in Warnemünde überhaupt: Zwar nicht die Ostsee ganz im Blick, dafür aber das Grün der Parkanlagen, und der Strand, die Ostsee in der so genannten „Bademantel-Entfernung“. Wenn man sich all das mit wirklich gepflegten Anlagen und ohne den Autoverkehr vorstellt...

Lage und Verlauf der Parkstraße haben sich im Lauf der Zeit aus dem früheren Weg von



Eine wechselvolle Geschichte hat das 1912 gebaute und nach der Ehefrau von Friedrich Franz IV, der Großherzogin Alexandra, benannte Haus hinter sich. Zuerst war es christliches Erholungshaus, dann Jugendherberge, danach Ferienhaus der FDJ „Hans Otto“, dann Kinderkrippe der Warnowwerft, und heute ist es die Kindertagesstätte „Knirpsenland“.

Warnemünde nach Diedrichshagen entwickelt, der noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts die einzige landfeste und bei fast jeder Witterung sichere Verbindung von Warnemünde nach Rostock und damit zum Rest der Welt darstellte. Erst mit der Eröffnung der Rostocker Chaussee am 23. Juni 1860, deren aufwändiger Bau auch die Moore und frisch verlandeten Bereiche der Laak und des westlichen Breitlings überwunden hatte, verlor der Weg nach Diedrichshagen entscheidend an Bedeutung. Noch auf den Ortsplänen von 1867 und 1880 heißt es daher „Chaussee nach Rostock“ aber nur „Weg nach Diedrichshagen“.

Ab etwa 1907-1909 wurden die ersten Villen auf der Südseite der Straße beginnend ab der Ecke zur heutigen Richard-Wagner-Straße gebaut, und ab 1911 tauchte dann der Straßename Diedrichshäger Chaussee zum ersten Mal im Einwohnerverzeichnis auf. Es waren jetzt bereits die Hausnummern 1 bis 12 aufgeführt. Fast alle Häuser hatten Namen. Beliebte waren Mädchennamen wie Ilse (3), Klara (7) oder der kaum noch bekannte Name Rolinde (8). Aber es gab auch bildungsbeflissene-klassische Namen wie Fortuna (2), Sanssouci (4) oder Ilion (9), und es gab den im Namen ausgedrückten Wunsch nach der Ruhe und Erholung in grüner

Umgebung wie Waldfrieden (5) und Waldschloß (11). Auch in den darauffolgenden Jahren wurde diese – heute doch sehr aus der Mode gekommene – Tradition beim Weiterbau der Straße nach Westen in vielen Fällen fortgesetzt.

In der Nummer 9 wohnte 1911 der Schriftsteller und Redakteur Professor Johannes Trojan. Mit ihm und der Trojanstraße werden wir uns im folgenden Kapitel beschäftigen.

Auch bereits im Einwohnerverzeichnis von 1911 verzeichnet war das Alexandra-Haus in

der Diedrichshäger Chaussee 12. Es hat bis heute eine wechselhafte Geschichte erlebt vom christlichen Erholungshaus über eine DJH-Jugendherberge, ein Ferienhaus der FDJ „Hans Otto“, dann eine Kinderkrippe der Warnowwerft bis hin zur heutigen Kindertagesstätte „Knirpsenland“. Noch als ganz neu gebautes Haus traf es am 30./31. Dezember 1913 die schwere Sturmflut, bei der die Dünen im Bereich des Strandwegs durchbrochen wurden. Eine Postkarte zeigt das damals am weitesten westlich



Warnemünde — Sturmflut am 30./31. Dezember 1913
Die überschwemmte Diedrichshäger Chaussee mit Alexandra-Haus

Am 30./31. Dezember 1913 erlebte Warnemünde eine der schwersten Sturmfluten der letzten Jahrhunderte. Bei einer mittleren Fluthöhe von 1,89 Metern wurden die Dünen am Strandweg durchbrochen. Als Folge gerieten weite Bereiche am damals westlichen Ortsrand unter Wasser. Im Wasser stehen hier auch die frisch gepflanzten Straßenbäume der Diedrichshäger Chaussee. In der Bildmitte steht das damalige Alexandra-Haus, heute Kindertagesstätte „Knirpsenland“.



Charakteristisch für den Stil der Parkstraße ist die Villa „Glückauf“, die sich der Kapitän Joachim Witt um 1929 als Alterssitz erbaute. Auch heute ist sie ganz stilgerecht restauriert.

stehende große Haus vollkommen umgeben vom Wasser der Ostsee.

Am 12. Juli 1874 wurde der damals Neue Friedhof in den Parkanlagen am Weg nach Diedrichshagen offiziell eingeweiht. Heute ist dies der Alte Friedhof in den Anlagen des Stephan-Jantzen-Parks. Der damals Alte Friedhof in der Hermannstraße hinter dem „Hotel Hübner“ war noch bis zum Ende der zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts als Anlage beibehalten worden und wurde erst dann überbaut. Zum Friedhof

gehörte auch eine kleine Kapelle, die von der Nordseite der späteren Parkstraße zu erreichen war. Die Warnemünder sind mit dieser Friedhofskapelle nie besonders zufrieden gewesen. Im Erdgeschoss war nur Platz für den Friedhofswagen, der Raum für den Aussegnungsgottesdienst war im Obergeschoss nur über eine enge und steile Treppe zu erreichen, über die auch der Sarg mit dem Verstorbenen nur schwer zu transportieren war. Völlig verfallen wurde diese Kapelle am 23. April 1981 gesprengt.

1967 wurde die Parkstraße zwischen ihrem Beginn an der Mühlenstraße bis zum Sportplatz von bis dahin vier Meter auf dann sieben Meter verbreitert. Noch einmal dreieinhalb Meter für Parkplätze kamen dazu. Ganze Baumreihen mussten dafür gefällt werden. In der Zeitung stand zu lesen, dass dies alles „vom VEB (K) Gartengestaltung im Einvernehmen mit den Anwohnern und dem Kulturbund“ geschah. Allerdings hatte man „die Anwohner“ in Wirklichkeit nicht gefragt. Leider ist die Parkstraße durch diese und ihr folgende Baumaßnahmen immer mehr zu einer stark und meist viel zu schnell befahrenen Straße geworden. Aber lässt sich das heute noch vermeiden?

John-Brinckman-Straße

Wenn man über niederdeutsche Schriftsteller spricht, dann denkt man meist zuerst an Fritz Reuter und erst an zweiter Stelle an John Frederic Brinckman, der am 3. Juli 1814 in Rostock geboren wurde und am 20. September 1870 in Güstrow starb.

Am alten Friedhof im heutigen Stephan-Jantzen-Park stand früher eine kleine Friedhofskapelle. Sie war von Anfang an unpraktisch gebaut. Völlig verfallen wurde sie am 23. April 1981 gesprengt und abgetragen.



Zur Verbreiterung der Parkstraße von vier auf sieben Meter von der Mühlenstraße bis zum Sportplatz mussten 1967 viele Bäume weichen. Laut Zeitung „im Einvernehmen mit den Anwohnern“, die aber keiner gefragt hatte.



Der bekannte niederdeutsche Schriftsteller John Frederic Brinckman (1814-1870) hieß eigentlich Johann Friedrich Brinckman, aber angliert gefielen ihm seine beiden Vornamen offensichtlich besser.

Eigentlich hieß er Johann Friedrich Brinckman und anglierte seine Vornamen später zu John Frederic. Er hatte kein glückliches Leben, denn als er erst zehn Jahre alt war, ging sein Vater, der Rostocker Kaufmann und Kapitän Caspar Brinckman mit Schiff und Besatzung unter. Die Mutter musste daher ihre neun Kinder in bescheidenen Verhältnissen großziehen.

Später im Studium engagierte er sich – wie auch Fritz Reuter – burschenschaftlich als Sozialreformer und Antimonarchist. Es hört sich heute merkwürdig an, aber Burschenschaften waren damals progressiv. Er kam zwar nicht ins

Gefängnis, konnte aber sein Studium nicht beenden. Daraufhin ging er in die USA, aber von Heimweh getrieben kehrte er nach Mecklenburg zurück und verdingte sich als Hauslehrer auf verschiedenen Gütern. Erst die Heirat mit der Goldberger Arzttochter Elise Burmeister (1846) und die Anstellung an der Realschule zu Güstrow (1849) brachten sein bis dahin unstehtes Leben in ein ruhigeres Fahrwasser. Den Erfolg seiner plattdeutschen Gedichte und Erzählungen, z. B. „Kasper Ohm un ick“, „Vagel Grip“, „Voß un Swinägel“, erlebte er nicht mehr, als er im Alter von nur 56 Jahren in Güstrow starb.



„Kasper Ohm un ick“ gehört zu den bekanntesten Werken von John Brinckman. Es enthält Erinnerungen an seine Kindheit in Rostock.

Der Straßename und die erste Bebauung bestehen seit etwa 1900, wobei einige Jahre lang die Straße auf das Stück zwischen Poststraße und Fritz-Reuter-Straße beschränkt blieb. Erst im Einwohnerverzeichnis von 1931 ist die Straße in ihrem heutigen Verlauf bis zum Neuen Markt fortgeführt, der damals noch unbebaut war und Hanseplatz heißen sollte.

John Brinckman war ein häufiger Sommergast in Warnemünde, und so setzte man ihm hier am 3. Juli 1914 zu seinem hundertsten Geburtstag auch einen Gedenkstein. Dieser Stein aus rotem Granit mit einem Bronzerelief stand zuerst am Alexandrinenplatz, schräg gegenüber seiner bevorzugten Sommerwohnung Am Strom 35, später in den Bahnhofsanlagen und hat jetzt einen neuen und würdigen Platz im Kurpark gefunden.

Dänische Straße

Ganz so ungewöhnlich sind Dänische Straßen in Norddeutschland nicht. In Kiel gibt es eine und in Lübeck heißt sie Dänemark-Straße. Hier wie dort wollte man damit wohl einen näheren Bezug zu Dänemark und eine gewisse Verbundenheit zum Ausdruck bringen. Zwar ist Warnemünde laut Barnewitz (1925) eher keine dänische Gründung, sondern wurde wohl um 1200 von Einwanderern aus Friesland gegründet. Aber in den ersten Jahren bis etwa zur Niederlage der Dänen bei Bornhöved in Schleswig-Holstein im Jahre 1227 gehörte Mecklenburg zu Dänemark. Und im Doberaner Münster liegt sogar die Dänische Königin Margareta Samb-



Am 3. Juli 1914 wurde zum hundertsten Geburtstag ein Gedenkstein mit einem Bronzerelief für John Brinckman aufgestellt. Er steht heute im Warnemünder Kurpark. Bei Kriegsende musste irgendein (Un)Mensch unbedingt daran seine Schießkünste erproben.

ria begraben, die in Rostock das Kloster zum Heiligen Kreuz stiftete. Außerdem gab es ja schon seit 1886 eine Fährverbindung von Warnemünde nach Dänemark. Es gab also viele Gründe, sich den Dänen verbunden zu fühlen und eine der neuen Straßen im Ort als Dänische Straße zu benennen.

Als Straße quer zur Wachtlerstraße und zur Mühlenstraße erscheint die Dänische Straße schon im Ortsplan von 1890, aber erst im Plan

Seit den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts gab es in der Dänischen Straße das Kino „Park-Lichtspiele“.



Dieses Bild mit einer langen Schlange vor dem Kartenverkaufstand 1963. Es gab den amerikanischen Spielfilm „Die glorreichen Sieben“ mit Yul Brynner und Horst Buchholz.



Ein Film, der 1935 auch in den „Park-Lichtspielen“ erfolgreich war: „Hermine und die sieben Aufrechten“. Nach einer Novelle von Gottfried Keller spielten Heinrich George, Karin Hardt und Paul Henckels unter der Regie von Frank Wisbar.

von 1911 findet sich der Name Dänische Straße. Aus der Zeit um 1890 stammt auch die erste Bebauung, die jedoch in den Hausnummern immer der Wachtlerstraße bzw. der Mühlenstraße zugeordnet war. So taucht die Dänische Straße in den Einwohnerverzeichnissen erst 1926 mit gerade einmal drei Adressen auf. Erst in den späteren zwanziger und den dreißiger Jahren erfolgte die weitere Bebauung bis zum Markt und darüber hinaus bis zur Kirchnerstraße.

Zwei Gebäude in der Dänischen Straße sollen näher betrachtet werden. Das eine der beiden ist das ehemalige Kino der „Park-Lichtspiele“ in der Nummer 29. In den Zeiten, als das Fernsehen noch nicht allgemein verbreitet war, und auch, als es zwar schon Fernsehen gab, aber eben weder in guter technischer noch inhaltlich akzeptabler Qualität, war dieses Kino in Warnemünde ein ganz besonderes kulturelles Zentrum für Jung und Alt.



Carl Jarchow, Lebensmittel, Kolonialwaren und Feinkost, vorher noch in der Mühlenstraße, hatte sein Geschäft ab den späten dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts in der Dänischen Straße 15, an der Ecke zur Wossidlostraße. Auch 1950 stand er noch im Einwohnerverzeichnis. Heute ist die Ecke mit einem feuerroten Wohnhaus geschlossen.

Das zweite Gebäude ist mit der Nummer 28 die Unterstation Warnemünde des Elektrizitätswerks Rostock. Warnemünde hatte früh die „Electricität“ eingeführt, und schon im Einwohnerverzeichnis von 1896 war H. Oloffs als „Besitzer der elektrischen Centrale, Kirchenplatz 4“ mit der Telefonnummer 18 genannt, und das „Hotel Hübner“ hatte in einer Anzeige auch

bereits mit seiner elektrischen Beleuchtung geworben. 1911 entstand dann die Unterstation in der Dänischen Straße, die so manchem alten Warnemünder noch durch den charakteristischen 50-Hertz-Brummtönen der Transformatoren in Erinnerung ist. Heute ist diese ehemalige Unterstation ein ganz normales Wohnhaus, dem man die ehemalige Funktion nicht mehr ansieht.

7. Viele neue Straßen in den dreißiger Jahren

Bereits ab Mitte der zwanziger Jahre ging es wirtschaftlich wieder deutlich aufwärts. Die Nachkriegszeit und die Inflation waren weitgehend überwunden. Rostock und Warnemünde entwickelte sich mit den Arado-Flugzeugwerken (gegr. 1925) und den Heinkel-Werken (gegr. 1922) zu einem Zentrum der Flugzeugindustrie in Deutschland. Dazu wurden Ingenieure, Kaufleute und Techniker gebraucht, die wiederum ihr Umfeld aus Lebensmitteln und Dienstleistungen jeder Art benötigten. Und alle

diese Menschen brauchten vor allem auch Wohnraum, sodass Warnemünde weiter wachsen musste.

Je nach Einkommensstruktur entstanden so durchaus unterschiedlich bebaute Straßen. Es entstanden Straßen mit überwiegend Einfamilienhäusern für die etwas Wohlhabenderen und solche mit kleineren Mehrfamilienhäusern, meist mit höchstens sechs bis acht Parteien. Für ausgeprägte Mietskasernen war Warnemünde in dieser Zeit nicht der richtige Ort.



Die Grundstücke in der Gartenstraße 5 bis 12 hatten die Heinkel-Werke 1939 gekauft und bebauten sie ab 1940 mit Einfamilienhäusern für Ingenieure und Kaufleute der Firma. Noch heute nennt man diese Häuser daher meist die „Heinkel-Häuser“.

Gartenstraße, Weidenweg, Grüner Weg

Die Planung der Gartenstraße geht in das Jahr 1933 zurück, als aus bis dahin dort bestehenden Kleingärten und Viehweiden ein langer Straßenzug abgetrennt und in einzelne Baugrundstücke parzelliert wurde. Gebaut wurde dann schon im folgenden Jahr und bis etwa 1942, dann ging es erst nach Kriegsende ab etwa 1952 weiter.

Seit September 2010 ist der vordere Teil der Gartenstraße von der Richard-Wagner-Straße bis zum Wiesenweg als „Denkmalbereich Gartenstraße“ ausgewiesen. Besonders charakteristisch sind die Häuser der Nummern 5 bis 12, die so genannten „Heinkel-Häuser“. Hier hatten die Heinkel-Werke die Grundstücke erworben und bauten nun Einfamilienhäuser für ihre leitenden Ingenieure. Die gegenüberliegenden Grundstücke mit den Nummern 80 bis 84 – ursprünglich auch Heinkel-Grundstücke – wurden erst in den Jahren 1952/53 bebaut. Jetzt baute die Warnowwerft ganz ähnliche Häuser für ihre „technische Intelligenz“, was den Häusern im Volksmund die Bezeichnung „Intelligenz-Häuser“ eintrug, die dann oft auch auf die ursprünglichen Heinkel-Häuser übertragen wurde. Noch kürzlich war in der Straße die Erläuterung zu hören: „Das sind die so genannten Intelligenzler-Häuser.“

Im weiteren Verlauf der Gartenstraße über den Grünen Weg hinaus bis zum Weidenweg wurde dann der Haustyp der Heinkel-Häuser bzw. der Intelligenz-Häuser fortgeführt, was von der vollkommenen Kopie bis zum ähnli-

chen, aber passenden Typ reichen konnte. Bei den Häusern 17, 19, 22, 23 wurde der Heinkel-Typ sogar einschließlich der die Front des Hauses dominierenden Garageneinfahrt ausgeführt. Auto und Garage waren in dieser Zeit eben noch besondere Statussymbole. Die Bereiche der Hausnummern 29 bis 41 sowie 70 bis 77 wurden erst nach dem Krieg in angepasstem Stil bebaut, erst in den letzten Jahren kamen leider einzelne unpassende Beton-Klötze dazu.

Mit dem parallel zur Parkstraße geführten Verlauf der langen Gartenstraße entstand auch die Notwendigkeit einzelner kurzer Verbindungen zwischen beiden Straßen, entsprechend den Querstraßen zwischen Alexandrinenstraße und Am Strom. Angedeutet sind diese kurzen Straßen schon im Ortsplan von 1927 durch Unterbrechungen der Häuserreihe der Parkstraße, aber erst im Ortsplan von 1934 sind sie als Weidenweg und Grüner Weg eingetragen. Ähnliches gilt auch für den Wiesenweg, der schon 1911 als Durchlass östlich des Alexandra-Hauses, der heutigen Kindertagesstätte „Knirpsenland“, eingetragen war.

Laakstraße

Der Name „Laak“ ist das niederdeutsche Wort für ein stehendes oder nur sehr langsam fließendes Gewässer. Das Wort hat seine Entsprechungen im lateinischen „lacus“, englischen „lake“, slawischen „laka“ und auch im hochdeutschen Wort „Lache“.

Als man die Straße in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts plante und etwa in den Jah-



Ein Bild aus der Zeit, bevor die Vogteistraße, die spätere Laakstraße, angelegt wurde. Die sumpfigen Moorwiesen wurden als Weide für das Vieh benutzt. Die Windmühle steht hier seit 1867.



Der Baugrund für die Vogteistraße, die spätere Laakstraße, wird vorbereitet. Blickrichtung von Ost nach West. Hinten rechts im Bild sind Häuser der Parkstraße zu sehen.



Die Häuser der Vogteistraße, der heutigen Laakstraße, befinden sich auf diesem Bild im Bau. Selbstverständlich sind die Rüstungen noch ganz aus Holz.



Ein Blick von Westen nach Osten in die fast fertige Vogteistraße, die heutige Laakstraße. Charakteristisch ist die Bebauung mit kleinen, zweistöckigen Mehrfamilienhäusern.

ren 1929/30 bebaute, da hieß sie noch Vogtei-
straße. Der Name erinnerte an den Rostocker
Vogt, der in der Vogtei, dem ältesten und fes-
testen Haus des Ortes, als oberster Repräsen-
tant der Rostocker Verwaltung residierte – und
den die beherrschten Warnemünder nicht un-
bedingt liebten. Warum die Straße 1951 dann
in Laakstraße umbenannt wurde, ist nicht ganz
klar. Wollte man die Warnemünder nicht län-
ger mit der Erinnerung an die Rostocker Herr-
schaft verärgern? Vielleicht auch nur deshalb,
weil dieser Straßenzug mit der Am Strom ge-
legenen Vogtei ja eigentlich gar nichts zu tun hat-
te? Wir werden es nicht mehr erfahren.

Aber zur Laak hatte die Straße eigentlich
auch keine so ganz direkte Beziehung, denn die
lag in ihrem Verlauf ja deutlich weiter südlich
bis südwestlich. Ursprünglich waren die Große
und die Kleine Laak zwei große und breite Ge-
wässer, die in ruhigem Verlauf die Moorland-
schaft vom Diedrichshäger Moor bis zum Breit-
ling entwässerten. Heute sind sie größtenteils
verfüllt, und nur noch durch den künstlich an-
gelegten Laak-Kanal wird das Diedrichshäger
Moor zum Breitling und damit über die War-
now zur Ostsee entwässert.

Stephan-Jantzen-Straße

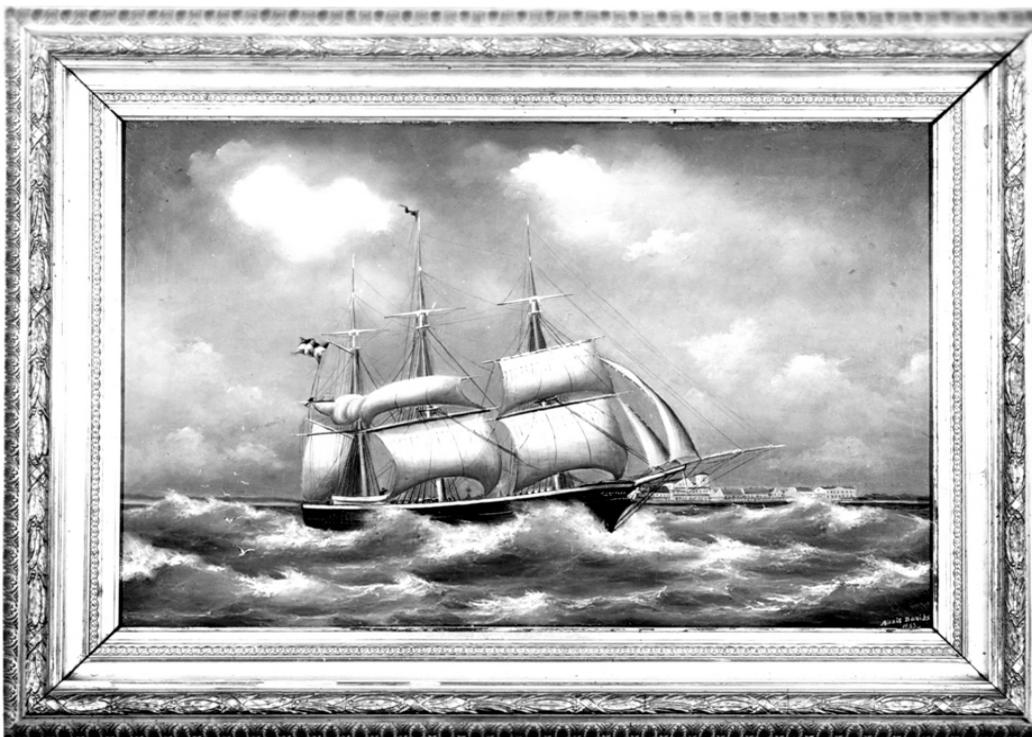
Den legendären Lotsenkommandeur Stephan
Jakob Heinrich Jantzen muss in Warnemünde
jedes Schulkind kennen, und eigentlich ist das
kleine Sträßchen zwischen Trojanstraße und
Wossidlostraße viel zu klein, um dieser Persön-
lichkeit auch nur leidlich gerecht zu werden.



*Ein berühmtes Bild vom Lotsenkommandeur Ste-
phan Jantzen. Es zeigt ihn im Schmuck seiner
vielen durch wagemutige Lebensrettungen auf
See verdienten Orden.*

Wie gut, dass es wenigstens noch den Stephan-
Jantzen-Park gibt. Es darf also keinesfalls ver-
säumt werden, seinen eindrucksvollen Lebens-
weg auch an dieser Stelle kurz zu schildern.

Am 20. Juli 1827 in Warnemünde geboren,
ging er nach der Konfirmation im Alter von
vierzehn Jahren als Schiffsjunge an Bord der
Rostocker Galeasse „Argo“. Schnell stieg er auf
zum Matrosen, und schon 1848 legte er im Alter



Die Bark „Johannes Kepler“, mit der Kapitän Stephan Jantzen und seine Frau Marie, geborene Susemihl zehn Jahre lang um die Welt fuhren, und auf dem am 10. Juli 1860 in der China-See ihr zweiter Sohn Varelius Sapatenus Johannes Jantzen geboren wurde.

von 21 Jahren das Examen zum Steuermann auf großer Fahrt ab. Anschließend fuhr er als Steuermann auf verschiedenen Rostocker Schiffen. 1856 erhielt er das Kapitänspatent und fuhr von jetzt ab als Kapitän der 38-Meter-Bark „Johannes Kepler“ und umsegelte mit ihr bis 1866 zweimal die Erde. Meist wurde er dabei von seiner Frau Marie, geb. Susemihl und dem älteren Sohn Magnus begleitet und ihr zweiter Sohn wurde auf einer der Reisen an Bord geboren. Da diese Geburt in der China-See unweit Cap Varele und der Insel Sapata geschah,

erhielt der Sohn den Namen „Varelius Sapatenus Johannes Jantzen“. Es muss eine wunderbare Zeit für das junge Paar gewesen sein.

Schon im Alter von 39 Jahren wurde er 1866 vom Rat der Stadt Rostock zum Lotsen-Kommandeur in Warnemünde bestellt, ein Amt, das er bis zu seiner Pensionierung als 75-Jähriger im Jahre 1902 ausübte. Bereits während einer Fahrt mit der „Johannes Kepler“ hatte er 1863 die 14-köpfige Besatzung eines portugiesischen Schiffes gerettet und erhielt dafür vom König von Portugal den „Jesus-Christus-Orden“. In



Oben: Grabstein von Stephan Jantzens Sohn Varelius Sapatenus Johannes Jantzen auf dem alten Friedhof im Stephan-Jantzen-Park. Auf See geboren und auf See gestorben wurde er nur 32 Jahre alt.

Rechts: Mit diesem Text wurde in der Zeitung über die Verabschiedung des Vogts Eduard Kirchner berichtet. In seiner Amtszeit waren die Warnemünder nicht immer glücklich über ihn (aus Eints, 2005).

seiner Zeit als Lotsenkommandeur war er gleichzeitig mit seinen Lotsen zuständig für die Einsätze der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und rettete so in einer Vielzahl äußerst wagemutiger Aktionen eine große Zahl weiterer Menschenleben. Insgesamt 94 Menschen hat er im Laufe seines Lebens vor dem „nassen Tod“ bewahrt. Er starb hochgeehrt und vielfach ausgezeichnet einen Tag vor seinem 86. Geburtstag am 19. Juli 1913.

Auf einer Bronzetafel ehrten ihn die Warnemünder mit den folgenden Worten: „Bang’n wir hei nich, Gefohr kennte hei gor nich, un hei wir ok gaud.“

Kirchnerstraße

Die Straße hat ihren Namen nach dem Rechtsanwalt und Vogt Eduard Kirchner, und sie erhielt diesen Namen wohl schon um 1930. Als noch unbebaut war sie in den Einwohnerverzeichnissen von 1931 und 1935 eingetragen, die Bebauung begann um 1937. Für 1939 wurden bereits fünfzehn Mehrfamilienhäuser und zwei Bauplätze ausgewiesen.

Eduard Kirchner war von 1888 bis 1905 Vogt in Warnemünde und damit oberster Beamter der

*** Aus Warnemünde.** Der gestrige Fadelzug, welcher zu Ehren des am 1. Januar aus dem Amte als Ortsvorsteher scheidenden Vogtes Herrn Rechtsanwalt E. Kirchner von hiesigen Vereinen und Einwohnerschaft veranstaltet war, hat einen sehr schönen Verlauf genommen. Gegen 8 Uhr versammelten sich die Teilnehmer bei der Ortschule, und bald darauf setzte sich der Zug unter den Klängen der Musik in Bewegung.



Ein Blick vom Neuen Markt in die Gewettstraße. Häufig gibt es eine solche Unterführung einer ganzen Straße unter Wohnhäusern nicht, denn wer will schon über fahrenden Autos wohnen?

örtlichen Verwaltung. Er blieb immer eine etwas umstrittene Persönlichkeit. Einerseits erwarb er sich große Verdienste um die Entwicklung Warnemündes. In seine Amtszeit fällt die Gründung der Badeverwaltung. Andererseits nahm er es wohl mit der Trennung von Amt und Privatem nicht immer so genau. So wurde ihm mehrfach vorgeworfen, er habe besonders beim Bau seiner beiden Warnemünder Villen (Hausnummern 5 und 6 in der damaligen Blücherstraße, heute Schillerstraße) mehrfach öffentliche Arbeitskräfte und Materialien verwendet. Er erhielt trotz geschickter Verteidigung dafür mehrfach öffentliche Verweise und Rügen. Zum Jahresende 1905 schied er auf eigenen Wunsch und aus Gesundheitsgründen aus seinem Dienst.

Bei seiner Verabschiedung aus dem Amt am 1. Januar 1906 hatten die Streitereien aber offensichtlich keine Bedeutung mehr, denn die Warnemünder veranstalteten zu seinen Ehren einen feierlichen Umzug mit Musik, Fackeln, Ansprachen und vielen Geschenken.

Gewettstraße

Ihren Namen hat die Straße nach dem „Gewett“, einem vom Rostocker Rat eingesetzten Gremium von „Weddeherren“, das den Warnemünder Vogt ernannte und durch ihn die oberste Verwaltungs- und Gerichtsinstanz für Warnemünde darstellte. Das Gewett war von 1384 bis 1920 die Rostocker Behörde, die am Strand,



Ein Blick auf die Nordseite des Neuen Markts (offiziell: Am Markt) aus einer Zeit, als dieser Platz noch nicht durch parkende Autos und Container für getrennte Abfallsorten vollgestellt war.



Ein Blick in die Südwest-Seite des Neuen Markts (offiziell: Am Markt) kurze Zeit nach Fertigstellung der ersten Häuser. Das Haus mit der Durchfahrt zur Gewettstraße steht noch nicht.

im Hafen sowie auf der Unterwarnow Schifffahrt, Handel und Gewerbe kontrollierte und in Warnemünde auch die Aufsicht und Polizeigewalt ausübte.

Die recht unscheinbare und in letzter Zeit auch deutlich etwas vernachlässigte Straße entstand zeitgleich zur Kirchnerstraße.

Am Markt

Ganz ähnlich wie die Kirchnerstraße und die Gewettstraße stammt der Name Hanseplatz für den heutigen Platz Am Markt aus der Planungszeit um 1930, bebaut wurde er jedoch erst ab



Johannes Trojan (1837-1915) war Schriftsteller, Redakteur und Satiriker. Von 1909 bis 1912 lebte er in Warnemünde, Parkstraße 9.

etwa 1936. Warum der Name Hanseplatz ab 1947 dem heutigen Am Markt weichen musste, wird wohl eines der vielen Rätsel der rätselhaften Nachkriegszeit bleiben. Aber für die Warnemünder war und ist das vollkommen gleichgültig, denn für sie hieß dieser Platz früher und heute gleichermaßen nur „Neuer Markt“.

Eine Besonderheit in den Häusern um den Platz ist die Durchfahrt zur Gewettstraße, die unter der ersten Etage eines Wohnhauses hindurchführt. Interessant wäre es, wie die über der Durchfahrt wohnenden Warnemünder diese besondere Situation finden. Gleich daneben mit der Hausnummer 5/6 befand sich früher das

Wer nie den Spickaal am Meeresstrand
Von Warnemünde im weißen Sand
Nach einem Bade frisch, froh und frei
Sich selbst geholt aus der Räucherei,
Dann nach der Düne ihn trug geschwind,
Wo bläulich Gras weht im kühlen Wind,
Wo ihm zu Füßen die Woge braust,
Ihn dann verzehrt hat aus freier Faust,
Ganz bis zu Ende ihn hat verspeist —
Wie kann der wissen,
Was Spickaal heißt!

Joh. Trojan.



Aal- und Fischräucherei

C. A. SCHWARZ Nachfolger, Inh. M. SÖRNSEN
OSTSEEBAD WARNEMÜNDE

Fernruf 385 **3** Poststraße **3** Fernruf 385

rechte Seite, III. Haus von der Post

Spezialität: Ostsee-Räucher-Aale und
Flundern

täglich frisch aus dem Rauch

Post- und Päckchenversand

Beste Bezugsquelle bei billigsten Preisen

Mit diesem Gedicht pries Johannes Trojan den frisch geräucherten Warnemünder Aal – eine ganz besondere Werbung für die Räucherei.

Polizeirevier. Nach dem Kriege taten hier einige „Amateur-Polizisten“ Dienst, deren Verhalten – wie den überlieferten Ausspruch „Af mit em inne Zell“ – jedoch nur diejenigen amüsant fanden, die nicht direkt betroffen waren.

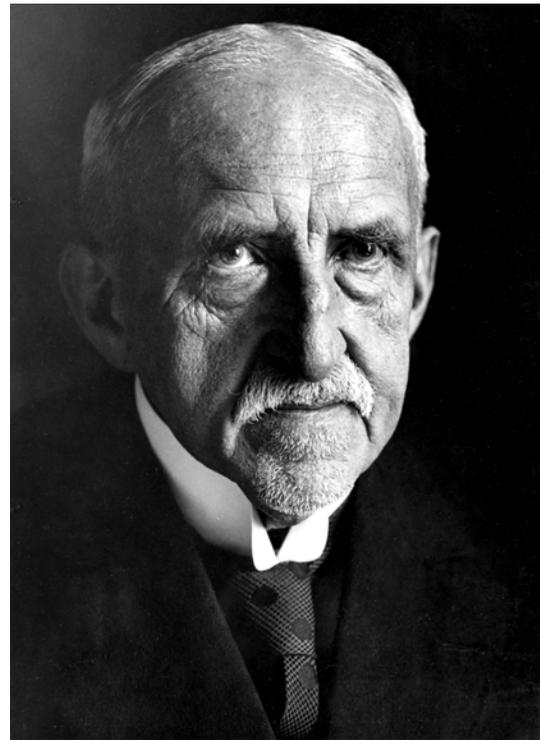
Trojanstraße

Johannes Trojan, geboren am 14. August 1837 in Danzig, gestorben am 23. November 1915 in Rostock, war Journalist, Satiriker und Schriftsteller. Als Chefredakteur der politisch-satirischen Wochenschrift „Kladderadatsch“ musste er 1898 zwei Monate Haft auf der Festung Weichselmünde absitzen. Er verfasste eine große Zahl von Erzählungen und Berichten. Besonders bekannt sind seine Scherzgedichte sowie Erzählungen für Jugendliche. Im Ruhestand lebte er zurückgezogen in der Parkstraße 9 in Warnemünde. Am Haus ist heute eines seiner Scherzgedichte angebracht: „Wenn über einen schlimmen Fall mal endlich Gras gewachsen ist, dann kommt mitunter ein Kamel, das alles wieder runter frisst.“

Planung und Bebauung der Trojanstraße verliefen ganz ähnlich wie bei den vorher behandelten Straßen. Bereits in den Einwohnerverzeichnissen von 1931 und 1935 ist die Straße als unbebaut genannt, 1939 ist sie fertig mit allen bewohnten Häusern aufgeführt.

Wossidlostraße

Eine ebenfalls nur wenig abweichende Baugeschichte hat die Wossidlostraße. Im Ortsplan



Der Ethnologe Richard Wossidlo (1859-1939) an seinem 75. Geburtstag. Er begründete die deutschsprachige, besonders die mecklenburgische Volkskunde.

von 1934 ist sie noch als unbebaut eingetragen, 1935 sind im Einwohnerverzeichnis die Nummern 1 bis 5 als bewohnt eingetragen, und ab 1939 ist die Straße endgültig fertiggestellt.

Richard Carl Theodor August Wossidlo, geboren am 26. Januar 1859 bei Tessin, gestorben am 4. Mai 1939 in Waren an der Müritz, war der bedeutendste Volkskundler in Mecklenburg und ist für die Ethnologie des gesamten deutschsprachigen Raums von Bedeutung. Auf mehr als zwei Millionen kleiner Notizzet-



Richard Wossidlo bei seiner ethnologischen Tätigkeit: In mehr als fünfzig Jahren sammelte er mecklenburgische Lieder, Bräuche und Erzählungen auf mehr als zwei Millionen kleiner Zettel.

tel sammelte er Informationen über Geschichten, Bräuche, Rätsel, Lieder, Arbeitsweisen und Lebensformen seiner mecklenburgischen Landsleute in Schifffahrt und Landwirtschaft. Seine berühmt gewordenen „Zettelkästen“ sind heute die Grundsubstanz des Instituts für Volkskunde der Universität Rostock. Leider ging ein Teil der durch Wossidlo zusammengetragenen Objekte seiner Volkskunde-Sammlung bei Kriegsende verloren. Die verbliebenen Teile sind heute Bestandteil des Freilichtmuseums Schwerin-Mueß.

Paschenstraße

Auch die Paschenstraße ist in ihrer Planungs- und Baugeschichte den vorher behandelten Straßen ähnlich. Geplant wurde sie um 1930/31, der

erste Bauabschnitt nördlich der Gewettstraße war bis 1935 fertiggestellt, der zweite südlich davon bis 1939. Charakteristisch sind kleinere Wohnblöcke und Doppelhäuser.

Die Straße ist benannt nach Johann Paschen, geboren am 27. Oktober 1852 in Schwerin, gestorben am 24. Mai 1927 in Rostock. Er war von 1914 bis 1919 Rostocker Bürgermeister und erwarb sich große Verdienste um die Entwicklung Warnemündes zum modernen Ostseebad. 1888 wurde er der erste Vorsitzende der Badeverwaltung, aus der sich letztlich die Kurverwaltung entwickelte, die sich heute allerdings „Tourismuszentrale“ nennt.

8. Aus Fliegern werden nach Kriegsende Komponisten

Am 30. Januar 1913 bewilligte der Rat der Stadt Rostock den respektablen Betrag von 250.000 Reichsmark zum Bau eines kombinierten Wasser- und Landflugplatzes jenseits des Neuen Stroms. Das dafür vorgesehene Gebiet war das weitläufige Wiesengelände zwischen der Hohen Düne und dem Breitling. Bereits im Sommer 1914 konnte der Flugbetrieb aufgenommen werden, der jedoch bei Kriegsausbruch durch die Einrichtung des Seeflugzeug-Versuchskommandos der Kaiserlichen Marine

sofort militärischen Erfordernissen untergeordnet wurde. Das Kriegsende und der Versailler Vertrag sorgten hier erst einmal für die Beendigung jeder Fliegerei. Aber schon Ende 1922 gründete Ernst Heinkel in Hohe Düne die „Ernst Heinkel Flugzeugwerke“, die eines der ganz großen Flugzeugwerke des Deutschen Reiches wurden.

In der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre sollte die Fliegerei schließlich auch in den Namen einiger neuer Straßen am südlichen Orts-



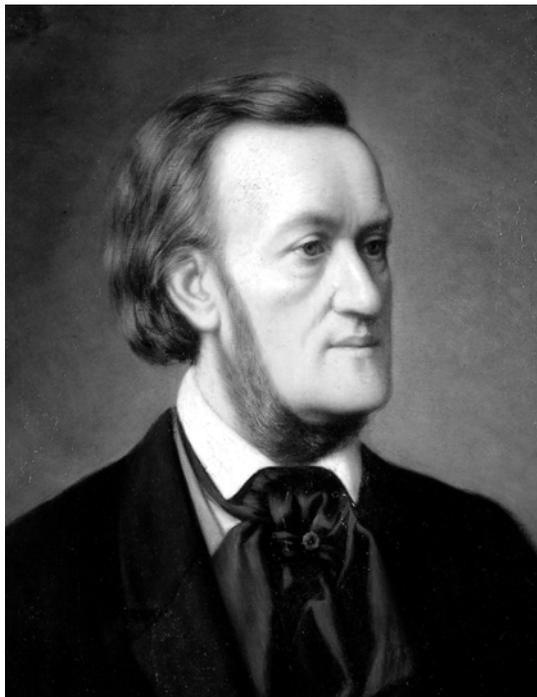
Eine Ansichtskarte zeigt das Eingangsgebäude des Flugplatzes um 1942. Es wurde errichtet nach Plänen des Architekten Thiede als Verwaltungsgebäude und als Tor A.

rand von Warnemünde ihre Würdigung erfahren. Es entstanden die Richthofenstraße, die Lilienthalstraße, die Boelckestraße, die Plüschowstraße und die Immelmannstraße. Nach dem Zweiten Weltkrieg folgte jedoch eine deutlich „friedliebendere“ Zeit, in der man die Namen von Jagdfliegern nicht mehr so gerne an den Straßen sehen mochte – obwohl die doch nicht den Krieg begonnen und eigentlich auch nur im guten Glauben das Beste für ihr Vaterland gewollt hatten. So tauschte man 1947 Richthofen gegen Richard Wagner, Immelmann gegen Beethoven, Plüschow gegen Lortzing und auch Boelcke gegen Mozart aus. Nur die Lilienthal-

straße durfte ihren Namen behalten – schließlich war der alte Flugpionier aus Anklam hinreichend unpolitisch und damit jedenfalls unverdächtig.

Richard-Wagner-Straße

Die älteste Straße aus dem heutigen „Komponisten-Viertel“ ist die Richard-Wagner-Straße, die schon im Ortsplan von 1911 mit ihrem nördlichen Ende als kleiner, noch unbebauter Appendix der Blücherstraße (heute Schillerstraße) zu erkennen ist. Im Ortsplan von 1934 ist sie dann in ihrem gesamten Verlauf als Blücherstraße



Richard Wagner, bedeutender deutscher Komponist des 19. Jahrhunderts



Manfred von Richthofen, der als „Roter Baron“ bekannte Jagdflieger



Die Häuser der AWG (Arbeiterwohnungsbaugenossenschaft) in der Richard-Wagner-Straße stehen genau dort, wo noch bis 1935 in den Ortsplänen die „Große Laak“ eingetragen war.

ße eingetragen, aber schon 1935 erscheint für die heutige Richard-Wagner-Straße im Ortsplan zum ersten Mal der neue Name Richthofenstraße.

Warnemünde sollte seinen Bezug zur Fliegerei auch in seinen Straßennamen deutlich machen, und Kriegshelden aus dem Ersten Weltkrieg waren dafür jetzt sehr willkommene Namensgeber. Manfred Albrecht Freiherr von Richthofen wurde am 2. Mai 1892 in Breslau geboren und starb am 21. April 1918 im Luftkampf über Frankreich. Er war im Ersten Welt-

krieg der Jagdflieger mit der höchsten Zahl von Abschüssen feindlicher Flugzeuge. Wegen seines leuchtend rot angestrichenen Dreideckers – schließlich verstecken sich nur Feiglinge hinter Tarnfarben – wurde der gefürchtete Jagdflieger von den Engländern der „Rote Baron“ genannt.

Eigentlich ist es erstaunlich, dass man gerade den bei den Nationalsozialisten so verehrten Komponisten Richard Wagner als neuen Namenspatron wählte. Kann es sein, dass man



Gegründet 1950 als Ingenieurschule für Schiffstechnik „Ernst Thälmann“, später Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow. Heute Hochschule Wismar, Fakultät Ingenieurwissenschaften, Bereich Seefahrt

sich mit den vier gleichen Anfangsbuchstaben „Rich...“ nur eine alphabetische Umordnung der Straße ersparen wollte?

Wilhelm Richard Wagner, geboren am 22. Mai 1813 in Leipzig, gestorben am 13. Februar 1883 in Venedig, war deutscher Komponist, Dramatiker, Schriftsteller, Theaterregisseur und

Dirigent. Er entwickelte einen neuen Stil der Oper, wobei er Text, Musik und Regieanweisungen zu einem Gesamtwerk verband. Seine bekanntesten Opern sind: „Der Ring des Nibelungen“, „Die Meistersinger von Nürnberg“, „Der Fliegende Holländer“, „Tannhäuser“, „Lohengrin“ und „Tristan und Isolde“.

Die Bebauung der Richard-Wagner-Straße begann um 1935 mit den Häusern bis zur Gartenstraße bzw. bis zur Laakstraße. Um 1940 folgten die roten Klinkerbauten bis zur Beethovenstraße. Zu den ersten Neubauten nach dem Krieg gehörten dann die Wohnblöcke zwischen

Haus Nr. 52 der damaligen Richthofenstraße kurz nach seiner Fertigstellung etwa 1935. Auf der unten stehenden Abbildung ist es in der Bildmitte zu erkennen.

Die anlässlich des G8-Gipfels in Heiligendamm im Jahre 2007 von Grund auf erneuerte Richard-Wagner-Straße gibt heute bei der Einfahrt in den Ort einen ersten guten Eindruck.



der Gartenstraße und der Einmündung des Wiesenwegs. Etwa 1960 wurden die vier Wohnblöcke der AWG (Arbeiterwohnungsbaugenossenschaft) über dem inzwischen verfüllten Altarm der „Großen Laak“ errichtet, der noch im Ortsplan von 1935 als breites und offenes Gewässer eingetragen ist. Die südlich anschließende Ingenieurhochschule für Seefahrt war bereits 1950 entstanden.

Heute ist die Richard-Wagner-Straße einer der wesentlichen Wege, auf dem Autos in den Ort hineinkommen. Immerhin hatte das zur Folge, dass zum G8-Gipfel 2007 diese Straße

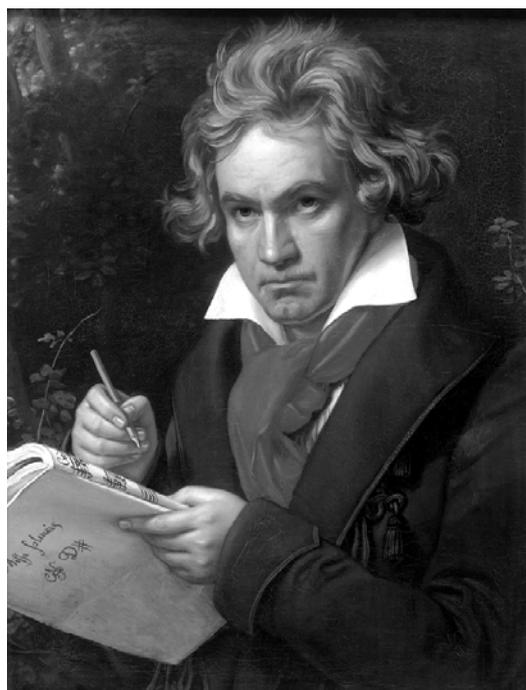
als eine der ersten in Warnemünde von Grund auf renoviert wurde. So bietet sie dem Besucher heute bei der Einfahrt in den Ort einen durchaus positiven ersten Eindruck.

Beethovenstraße

Auf einem Plan des Ortes von 1935 ist sie zwar noch ohne Bebauung, aber immerhin schon als Immelmannstraße eingetragen. Der Name erinnerte an Max Immelmann, einen erfolgreichen deutschen Jagdflieger aus dem Ersten Weltkrieg. Er war geboren am 21. Septem-



Bis zum Kriegsende trug die Beethovenstraße seinen Namen: Jagdflieger Max Immelmann aus dem Ersten Weltkrieg.



Als sehr viel friedlicher als der Jagdflieger des Ersten Weltkriegs galt der bekannte Komponist Ludwig van Beethoven.



Schöne neue Wohnhäuser mit norddeutschen Klinkerfassaden und Balkons entstanden um 1940 in der Immelmanstraße/Beethovenstraße.

ber 1890 in Dresden und am 18. Juni 1916 abgestürzt im Alter von noch nicht einmal 26 Jahren über Annay-sous-Lens, Pas-de-Calais, Frankreich.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ehrte man dann den Komponisten Ludwig van Beethoven mit dem neuen Namen der Straße. Er war um den 17. Dezember 1770 in Bonn geboren worden und starb am 26. März 1827 in Wien. Als wohl bekanntester deutscher Komponist der so genannten „Wiener Klassik“ führte er mit seinem vielfältigen Werk (neun große Sinfonien, Kla-

vierkonzerte, Sonaten für Violine und Violoncello, eine Oper, ein Oratorium und Lieder) die Musik dieser Stilepoche zur höchsten Entwicklung und bereitete den Weg zur Romantik vor.

Die Bebauung der Straße erfolgte erst um 1940, also schon während der Kriegszeit. Die dreistöckigen Wohnhäuser mit Balkons und einer norddeutschen Klinkerfassade haben die Zeit bis zur Wende ohne wesentliche Schäden überstanden und sind nach der Renovierung in den neunziger Jahren nun wieder ein gut vorzeigbares Stück Warnemünde.

Lilienthalstraße

Karl Wilhelm Otto Lilienthal, geboren am 23. Mai 1848 in Anklam und nach einem Absturz gestorben am 10. August 1896 bei Berlin, war eigentlich der erste Mensch, der erfolgreich mehrere Gleitflüge mit einem von ihm selbst entworfenen und gebauten Flugapparat durchführte. Nach einem intensiven Studium des Vogelflugs veröffentlichte er die Ergebnisse 1889 in seinem berühmt gewordenen Buch „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst“. Er legte darin die Grundlagen der Erkenntnis zur Funktion des Auftriebs an einem Flügel, und von seinen Flugversuchen

führt eine direkte Entwicklungslinie in nur wenig mehr als hundert Jahren bis hin zum heutigen Jumbojet. Schön, dass wenigstens diese Straße über die Jahre ihren Namen behalten durfte – auch wenn es nun der einzige Flieger unter all den Komponisten ist.

Im Einwohnerverzeichnis von 1939 ist die Lilienthalstraße zum ersten Mal enthalten. Dabei sind die Hausnummern 1 bis 4 als „im Bau“ verzeichnet und die Hausnummern 5 bis 15 nur als „Bauplätze“, während die Häuser 16 und 17 schon bezogen sind. Als Eigentümer ist in beiden Fällen die „Reichsfinanzverwaltung“ eingetragen und alle acht Wohnungen sind vermietet an „Zollassistenten“.



Otto Lilienthal bei einem seiner ersten Flugversuche. Kaum zu glauben, aber damit begann an dieser Stelle die Geschichte aller modernen Flugzeuge.



Wolfgang Amadeus Mozart, Wunderkind und wohl der bekannteste Komponist der Wiener Klassik

Wie schon in der Beethovenstraße/Immelmannstraße entstanden auch hier zweistöckige Wohnhäuser mit schönen norddeutschen Klinkerfassaden, die auch heute nach siebzig Jahren noch einen insgesamt ansprechenden Eindruck machen.

Mozartstraße

Der erste Name dieser Straße sollte ebenfalls an einen damals sehr bekannten erfolgreichen Jagdflieger aus dem Ersten Weltkrieg erinnern. Es war Oswald Boelcke, geboren am 19. Mai



Bis zum Kriegsende trug die Mozartstraße seinen Namen: Jagdflieger Oswald Boelcke aus dem Ersten Weltkrieg.

1891 in Giebichenstein, heute Halle an der Saale, und im Alter von nur 25 Jahren gefallen am 28. Oktober 1916 bei Bapaume an der Somme in Frankreich.

Wohl auch 1947 wurde die Boelckestraße dann nach dem großen Komponisten Wolfgang Amadeus Mozart, geboren am 27. Januar 1756 in Salzburg, gestorben am 5. Dezember 1791 in Wien, umbenannt in Mozartstraße. Mozart war bereits als geniales Wunderkind sehr bekannt geworden und entwickelte sich in seinem nur kurzen Leben zum wohl beliebtesten Komponisten der Wiener Klassik. Er hinterließ ein



Gustav Albert Lortzing, deutscher Komponist, Librettist, Schauspieler, Sänger und Dirigent

äußerst umfangreiches Werk mit zahlreichen Opern, Messen und Kantaten, Sinfonien, Konzerten für Violine, Violoncello, Klarinette, Fagott, Oboe, Horn sowie Serenaden, Divertimenti, Märschen und vielen Liedern. Auch heute noch ist die Musik von Wolfgang Amadeus Mozart für viele der Inbegriff schönster klassischer Musik. Eigentlich ist es schade, dass nur eine so kleine Straße am Ortsrand nach diesem großartigen Musiker benannt wurde.

Im Einwohnerverzeichnis von 1939 ist diese Straße noch nicht genannt. Die Planung und Bebauung erfolgte erst ab etwa 1940.



Bis zum Kriegsende trug die Lortzingstraße seinen Namen: Flugpionier, Expeditions- und Seeflieger Gunther Plüschow.

Lortzingstraße

Bis zu ihrer Umbenennung 1947 hieß diese Straße in der kurzen Zeit nach ihrer Einrichtung und Erstbebauung etwa im Jahre 1941 oder 1942 Plüschowstraße nach dem Flugpionier und Expeditionsflieger Gunther Plüschow, geboren am 8. Februar 1886 in München, gestorben am 28. Januar 1931 in Argentinien bei einem Flugzeugabsturz.

Mit der Benennung der Straße nach Plüschow ehrte man einen Flugpionier mit einem besonders abenteuerlichen und eindrucksvollen

Lebenslauf. Als Offizier der Kaiserlichen Marine wurde er in der deutschen Kolonie Tsingtau (heute Qingdao) in China vom Beginn des Ersten Weltkriegs und dem Angriff der Japaner überrascht. Er wurde bekannt als „Der Flieger von Tsingtau“, nachdem er fast ein ganzes Jahr lang mit nur einem kleinen, notdürftig reparierten Flugzeug mehreren japanischen Flugzeugen Widerstand leistete. Nach dem Fall von Tsing-

tau schlug er sich unter vielen Abenteuern über Shanghai, San Francisco, Gibraltar, London und Holland nach Deutschland durch.

Aber damit nicht genug, 1927 segelte er mit einem Kutter von Büsum nach Punta Arenas in Chile. Dort baute er zusammen mit seinem Bordmechaniker Ernst Dreblow ein ebenfalls mit einem Schiff und in Kisten verpackt transportiertes Wasserflugzeug wieder zusammen.



Mit diesem „Silberkondor“, einer Heinkel HD 24 W, führten Gunther Plüschow und sein Bordingenieur Ernst Dreblow 1928 bis 1930 ihre aufsehenerregenden Flugexpeditionen im südlichsten Südamerika durch. Der Name „Tsingtau“ erinnert an die Kriegsabenteuer Plüschows 1914 in China bei der Verteidigung von Tsingtau (heute Qingdao) gegen die angreifenden Japaner.

Es war eine Heinkel HD 24 W aus Warnemünde, mit der die beiden in den Jahren 1928 und 1929 eine Vielzahl von Flügen über der Darwin-Kordillere auf Feuerland, über Kap Hoorn und über Patagonien durchführten und dabei fotografierten und filmten. Vortragsreisen, ein Dokumentarfilm und viele Auflagen des Buches „Silberkondor über Feuerland“ machten sie berühmt. Bei einer zweiten Expedition ins südliche Südamerika kamen beide 1931 bei einem Absturz ums Leben. Nichts gegen den Komponisten Albert Lortzing, aber eigentlich ist es doch schade, dass die Straße den Namen dieser beeindruckenden Persönlichkeit Gunther Plüschow nicht weiter behalten durfte.

Gustav Albert Lortzing wurde geboren am 23. Oktober 1801 in Berlin und starb am 21. Januar 1851 ebenfalls in Berlin. Er wurde geschätzt als Komponist, Librettist, Schauspieler, Sänger und Dirigent. Aus seinen zahlreichen musikalischen Werken sind heute eigentlich nur noch die Opern „Zar und Zimmermann“, „Der Wildschütz“ und „Undine“ bekannt.

Rostocker Straße

Obwohl ihre Anfänge wesentlich älter sind, betrachten wir die Rostocker Straße gemeinsam mit den Straßen der Flieger und Komponisten, denn sie verläuft ja verbindend zwischen ihnen hindurch. Bereits auf den Ortsplänen von 1867 und 1880 ist die Rostocker Straße als „Chaussee nach Rostock“ eingetragen, beginnend am Durchbruch durch die Reihe der Fischerhäuser der Achterreeg und der Vörreeg am Alexandri-

nenplatz. Noch 1935 sind im Einwohnerverzeichnis für die Rostocker Straße nur sechs Adressen genannt und zwei weitere für die Rostocker Chaussee.

Während einiger Kriegsjahre und noch kurze Zeit danach war die seit etwa 1900 bestehende kurze Rostocker Straße gemeinsam mit der Rostocker Chaussee umbenannt in Nordlandstraße. Das sollte wohl in der Kriegs- und NS-Zeit Anklänge an heroische Germanen aus nordischen Gefilden erwecken. Da dabei zwei Straßen zu einer zusammengefasst wurden, mussten auch die Hausnummern geändert werden. Nach dem Krieg wurde dann – diesmal unter Beibehaltung der Hausnummern – die Nordlandstraße wieder zur Rostocker Straße, die nun die alte Rostocker Straße mit der alten Rostocker Chaussee zusammenfasst.

So blieb die Rostocker Straße lange nicht besonders attraktiv. Sie hatte in erster Linie die Funktion des Ortseingangs nach Warnemünde, die sie nach dem Bau der Richard-Wagner-Straße eigentlich auch verlor. Es blieb die Durchfahrt über die Eisenbahn zum Passagierkai und zur Fähre, die aber jetzt auch auf andere Wege geleitet wurde.

Eine Besonderheit in der Rostocker Straße soll jedoch auf keinen Fall vergessen werden: Das alte kleine Kino „Kammerlichtspiele Seestern“ mit der Hausnummer 8. Im Volksmund wurde es aus gutem Grund immer das „Floh-Kino“ genannt. Heute ist es kein Kino mehr, sondern die sehr schön ausgestattete „Kleine Kommödie“ des Volkstheaters Rostock.

9. Die lange Zeit der DDR

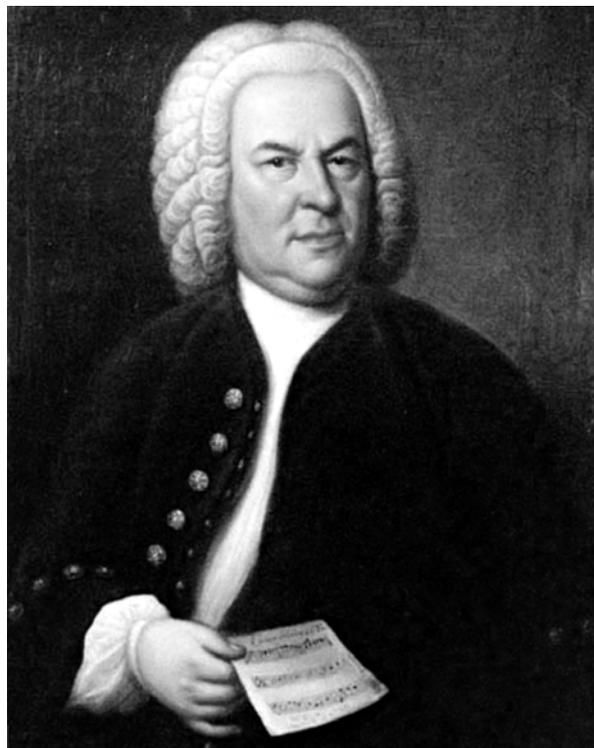
Es war wirklich ein langer Zeitabschnitt in der Geschichte von Warnemünde, die DDR-Zeit mit ihren mehr als vierzig Jahren. Vergleichbar damit in der Länge ist eigentlich nur die Kaiserzeit, innerhalb derer Warnemünde von ganz bescheidenen Anfängen bis fast schon zu seiner heutigen Gestalt gewachsen war. Die fünfzehn Jahre der Weimarer Republik und schon gar nicht die schrecklichen zwölf Jahre der Nazi-Zeit sind mit den vierzig Jahren der DDR-Zeit einigermaßen zu vergleichen. Wenn man dann nachschaut, welche Straßen in dieser Zeit hinzugekommen sind, dann fällt das Ergebnis mehr als bescheiden aus. Eigentlich sind in dieser Zeit nur die Johann-Sebastian-Bach-Straße, die Werftallee und mit etwas gutem Willen der Schwarze Weg neu entstanden, der zwar schon vorher da war, aber seinen Namen offiziell erst seit dieser Zeit trägt.

Johann-Sebastian-Bach-Straße

Die kurze Straße ist benannt nach Johann Sebastian Bach, geboren am 31. März 1685 in Eisenach, gestorben am 28. Juli 1750 in Leipzig, dem bedeutendsten deutschen Komponisten, Orgel- und Klaviervirtuosen der Barockzeit.

Bachs Werk geriet nach seinem Tode bald in Vergessenheit, erst mit einer Wiederentdeckung und Wiederaufführung der Matthäus-Passion unter der Leitung von Felix Mendelssohn Bartholdy 1829 erlebte es eine Renaissance und ist seitdem wesentlicher Teil der klassischen

Musik. Besonders bekannt sind die großen Passionen nach Matthäus und Johannes, die h-moll-Messe, das Weihnachtsoratorium, eine große Zahl von Kantaten und Motetten, Konzerten und Orchestersuiten sowie ein Orgel- und Klavier-Werk, mit dem Bach bis heute gültige Maßstäbe gesetzt hat. Das kleine und bescheidene Verbindungs-Sträßchen zwischen Lilienthal-



Johann Sebastian Bach, geboren am 31. März 1685 in Eisenach, gestorben am 28. Juli 1750 in Leipzig, war der bedeutendste deutsche Komponist, Orgel- und Klaviervirtuose des Barock.



Oben: Ein erstes „Hochhaus“ entstand zu Beginn der 1960er Jahre in der Johann-Sebastian-Bach-Straße.

Rechts: Mit ihrem Namen erinnert die kurze Verbindung zwischen Rostocker Straße und Lilienthalstraße an den großen deutschen Komponisten Johann Sebastian Bach.



straße und Rostocker Straße kann einem der größten Musiker, die je gelebt haben, nun wirklich nicht gerecht werden.

Lange vor dem „Hotel Neptun“ entstand hier an der Ecke zur Rostocker Straße ein erstes „Hochhaus“ in Warnemünde. Erdgeschoss plus vier, heute mit aufgesetztem Dachgeschoss sogar fünf Stockwerke waren noch zu Beginn der sechziger Jahre in Warnemünde durchaus unüblich. Der Stil des Hauses ist ein bescheidenes und spätes Beispiel für das, was man baugeschichtlich als „sozialistischen Klassizismus“ oder abfällig als „Zuckerbäckerstil“ bezeichnet, dessen prominentestes Beispiel die ehemalige Stalinallee in Berlin ist. Das aufgesetzte Dachgeschoss und die Bemalung haben das Gebäude heute ein wenig verfremdet.



Das seit der Gründung 1928 genutzte Areal der „Yacht- und Bootswerft Gebr. Kröger“ war der Ausgangspunkt für den Aufbau des „VEB Warnowwerft“. Dazu gehörten auch zwei Häuser, die vor dem Bau des „Hafen-Bassins“ (heute Werfthafen) noch zur Häuserreihe der Vörreeg gehört hatten und nun südlich davon erhalten geblieben waren.



Die Reparatur von Fischkuttern und der Bau schnittiger Segelyachten gehörten zum Programm der direkt an der Warnow gelegenen „Kröger-Werft“. Das Gebiet südlich des Hafenbeckens hieß offiziell „Warnemünde-Neuland“.

Werftallee

Die Zeit des Flugzeugbaus war in Rostock und Warnemünde nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs unwiderruflich vorbei, sodass man schon früh versuchte, nun im Schiffbau einen neuen industriellen Schwerpunkt zu setzen. Auf dem Gelände südlich des schon 1886 fertiggestellten Hafenbeckens hatte schon vor dem Krieg die Bootswerft der Gebr. Kröger bestanden, die auf die Reparatur von Fischkuttern und den Bau schnittiger Segelyachten spezialisiert war. Ihr verstaatlichter Nachfolger baute zuerst

hölzerne Fischkutter für die Sowjetunion, gehörte dann als Zweigwerk Warnemünde eine Zeit lang zur Reparaturwerft Wismar und wurde schließlich 1948 eigenständig unter dem Namen „VEB Warnowwerft Warnemünde“.

Unter diesem Namen erlebte die Werft nun eine fast beispiellose Erfolgsgeschichte. Waren es in den letzten vierziger und ersten fünfziger Jahren noch vorzugsweise Reparaturen und Umbauten – immerhin fast zwanzig Schiffe – gewesen, die als Reparationsleistungen anschließend in Richtung Osten fuhren, so begann 1951 mit dem Neubau des Segelschulschiffes



Das Eingangstor des „VEB Warnowwerft“. Seit 1948 war diese Werft auf dem Gelände der früheren „Kröger-Werft“ ein eigenständiger volkseigener Betrieb.



Karl-Liebknecht- Werft VEB.

**Bau und Reparatur
von Wasserfahrzeugen**

Fernruf: 221/282/460/461

Nur ganz zu Anfang hieß die Werft nach Karl Liebknecht, obwohl die beiden übereinanderstehenden „W“ schon als Markenzeichen darüber standen (Einwohnerverzeichnis von 1948).



Am 27. Mai 1951 fand auf der Warnowwerft der feierliche Stapellauf des Segelschulschiffes „Wilhelm Pieck“ statt.



Die große, bereits von Weitem eindrucksvoll erscheinende Kabelkran-Anlage war lange Zeit das Wahrzeichen der Warnowwerft in Warnemünde.

„Wilhelm Pieck“ ein lange Reihe von Neubauten. Etwa vierhundert Schiffe wurden es schließlich bis zur Wende, und es war so ziemlich alles dabei vom Binnenfahrgastschiff über Schlepper, Schwimmkran und Staatsyacht bis hin zu Stückgutfrachtern, Arcticfrachtern und selbstverständlich modernen Containerschiffen. Besonders erfolgreich war die Werft durch den Bau großer Serien von Typschiffen.

Nach der Wende wurden zuerst nur ein paar Buchstaben umgestellt, und aus dem „VEB Warnowwerft Warnemünde“ wurde die „Warnowwerft Warnemünde GmbH“. Im Jahre 1992

wurde die Werft von der Treuhand schließlich an den norwegischen Kvaerner-Konzern verkauft, der viel investierte und noch mehr Subventionen erhielt, sodass man hoffen konnte, die Werft könne erhalten bleiben. Aber bereits 2002 wurde aus der „Kvaerner Warnow Werft GmbH“ die „Aker Warnow Werft GmbH“, die 2008 wieder verkauft wurde und dann als „Wadan Yards Warnow GmbH“ firmierte. Auch das dauerte aber nicht lange, schon im August 2009 folgte der Weg in die Insolvenz.

Was bleibt außer vielen, vielen Enttäuschungen? Etwa eine Milliarde verschwendete Steu-



Am Ausrüstungskai der Warnowwerft im Winter 1963



„Bugsier 16“ zieht die neue „Contship Action“ aus dem Dock der „Kvaerner Warnow Werft GmbH“, die nach der Wende 1992 Nachfolger der „Warnowwerft“ wurde. Mit wechselnden Besitzern und wechselnden Namen von „Aker Yards“ (2002) über „Wadan Yards“ (2008) und „Nordic Yards“ (2009) erfolgte dann der traurige Weg in die Bedeutungslosigkeit und Insolvenz.

ergelder, einige Leute, die viel Geld „verdient“ haben, und es bleibt die Frage, ob man Schiffe zukünftig wirklich nur noch in Billiglohn-Ländern bauen kann.

Schwarzer Weg

Wann und woher der Schwarze Weg seinen Namen hat, ist nicht ganz klar. Als Weg zu den Hinterhöfen am südlichen Ende der Häuser Am

Strom ist er in seinem Verlauf schon ab dem Ende des 19. Jahrhunderts auf allen Ortsplänen zu erkennen, der Name erscheint aber erst in ganz jungen Plänen. Witt et al. (1981) nennen ihn jedoch in ihrer Zusammenstellung „Rostocks Straßennamen von A-Z“ und vermuten, der Name könne auf den zeitweiligen Straßennamenbelag aus schwarzer Schlacke zurückgehen. Wie auch immer, nur ein Weg zu Hinterhöfen ist die Straße inzwischen jedoch nicht mehr.

10. Nach der Wende

Inzwischen sind seit der Wende auch schon mehr als zwanzig Jahre vergangen, und manch einer, der sich 1990 ganz sicher war, dass Warnemünde in höchstens fünf Jahren so aussähe wie z. B. Travemünde, war bald enttäuscht oder hat eingesehen, dass eben alles seine Zeit braucht. Schließlich musste ja in allen Straßen von der Kanalisation bis zu den Dächern der Häuser so ziemlich alles von Grund auf saniert,

repariert, modernisiert oder auch vollkommen erneuert werden. Bis auf ganz wenige Häuser, und bis auf die fast überall überfällige Sanierung der Straßen ist dieser Prozess inzwischen aber weitgehend abgeschlossen, und der Ort ist – von ein paar Sünden abgesehen – eigentlich wieder ganz hübsch geworden.

Aber wirklich neue Straßen hat es nur wenige gegeben. Zuerst genannt werden muss der



„Norwegian Jewel“ ist eines der vielen Kreuzfahrt-Schiffe, die jeden Sommer Am Passagierkai tausende Passagiere und Besatzungsmitglieder nach Warnemünde bringen.

Passagierkai, wo Warnemünde mit Zahl und Größe der modernen Kreuzfahrt-Schiffe jetzt alle anderen Konkurrenten an der Ostseeküste hinter sich gelassen hat. Eine weitere Erfolgsgeschichte ist auch das Technologiezentrum um die Friedrich-Barnewitz-Straße mit dem benachbarten Wiesenweg.

Am Passagierkai

Auch schon zur DDR-Zeit trug dieser Teil des Westufers am Seekanal die Bezeichnung „Passagierkai“, nur verglichen mit dem heutigen Betrieb an Kreuzfahrt-Schiffen war es doch eher bescheiden. Es sollte eben aus den bekannten Gründen damals nicht so viel in der Welt umhergefahren werden. Nach der Wende änderte sich das, und kluge Leute setzten für Warnemünde früh auf den Kreuzfahrt-Tourismus. Da aber bei einer erfreulichen Expansion bald die Hafen- und Abfertigungsanlagen zu klein wurden, musste neu gebaut werden.

Offiziell wurde das neue Kreuzfahrtterminal unter der Adresse „Warnemünde Cruise Center, Am Passagierkai 3, 18119 Rostock-Warnemünde“ am 1. Mai 2005 eröffnet. Ein ganz aus Stahl und Glas gebautes Terminalgebäude beherbergt einschließlich Zoll und Bundespolizei alles, was man als Luxus-Passagier heute erwarten darf.

In der Saison 2011 sollen Warnemünde und der Passagierkai voraussichtlich 161-mal von großen Kreuzfahrt-Schiffen angelaufen werden, von denen die größten deutlich mehr als zweitausend Passagiere und mehr als tausend Be-

satzungsmitglieder befördern. Mehrfach sind dann gleichzeitig zwei und manchmal auch drei Schiffe dieser Größe in Warnemünde. Auch wenn viele Passagiere den Aufenthalt zu einem Kurzbesuch von Berlin nutzen, sehr viele bleiben auch in Warnemünde, wovon selbstverständlich Gastronomie und Handel profitieren. Nicht zuletzt dadurch hat sich der Ort aber auch



Mit seinem Buch „Geschichte des Hafensorts Warnemünde“ schuf Friedrich Barnewitz ein mehrfach wieder aufgelegtes und bis heute gültiges Standardwerk über diesen Ort.



Der erste „Bagger-Spatenstich“ zum Bau des Technologiezentrums erfolgte am 16. März 1993.

von einem früher eher ruhigen Seebad zu einer etwas lauten modernen Erlebniswelt verändert.

Friedrich-Barnewitz-Straße

Der Jurist, Historiker und Geologe Friedrich Barnewitz, geboren am 28. März 1889 in Neu-deck, Oberschlesien, gestorben im Februar 1948 in Berlin, schrieb die „Geschichte des Hafentortes Warnemünde“. Er studierte in Berlin und Lausanne Jura und wurde 1911 promoviert. Seine Forschungen zur Geschichte von Warnemünde begann er 1914 und veröffentlichte diese 1919 in einem Buch, mit dessen Inhalt er auch an der Universität Gießen zum Dr. phil. promoviert wurde. Dieses Werk ist auch heute noch

das Standardwerk zur älteren Warnemünder Geschichte und Volkskunde. Barnewitz ist einer der Mitbegründer des Heimatmuseums.

Die Friedrich-Barnewitz-Straße ist heute die zentrale Straße im Technologiezentrum Warnemünde, das auf den Wiesen der ehemaligen Großen Laak im Umfeld der früheren Ingenieurhochschule für Seefahrt, des heutigen Fachbereichs Seefahrt der Hochschule Wismar, am südwestlichen Ende von Warnemünde entstanden ist. Auch dieses Zentrum entwickelt sich offensichtlich sehr erfolgreich, denn es kommen immer wieder neue Firmen hinzu. Und ein wenig wird hier auch die Luftfahrt-Tradition weitergeführt, denn der Konzern EADS eröffnete hier ein „Centrum für Luft- und Raumfahrt“.



Ein Abzweig des Wiesenwegs wurde seit etwa 2000 mit modernen Einfamilienhäusern, Eigentumswohnungen und einer Kirche der Neuapostolischen Gemeinde von Warnemünde bebaut.

Wiesenweg

Eigentlich gibt es den Wiesenweg schon sehr viel länger, denn schon ab dem Ortsplan von 1911 war östlich des Alexandra-Hauses ein Durchlass in der Häuserreihe der Parkstraße vorgesehen, ab 1934 war auch ein Weg eingetragen und ab 1935 erschien der Name Wiesenweg auch als „unbebaut“ im Einwohnerverzeichnis. 1949 waren immerhin zwei Adressen und ein Bauplatz verzeichnet, aber hauptsächlich führte der Wiesenweg immer zu den Winterschuppen der Strandkörbe, zu den Kleingärten im Moor und zur Großen Laak.

Seit etwa 2000 ist nun auch ein ehemaliger, bis dahin unbenannter Pfad zwischen dem ei-

gentlichen Wiesenweg und der Richard-Wagner-Straße dem Wiesenweg zugeschlagen worden und mit Eigentumswohnungen und Einfamilienhäusern bebaut. Auch eine moderne kleine Kirche der Neuapostolischen Gemeinde hat hier ihren Platz gefunden.

Zur Promenade

Auch dieser Weg ist schon im Ortsplan von 1911 eingezeichnet als befestigter Weg von der Parkstraße zum Strandweg und zur Ostsee, aber einen Namen trägt er erst in den jüngsten Ortsplänen. Früher war an der Stelle des heutigen Parkhauses die „Sedanwiese“, wo die Siege im Krieg von 1870/71 gefeiert wurden.

11. Ein vorsichtiger Blick in die Zukunft

Der Blick in die Zukunft ist immer schwierig, denn nur zu leicht trüben Hoffnungen und Befürchtungen die realistische Sicht. Wir wollen es aber trotzdem versuchen und beginnen daher mit dem, was eigentlich schon fast fertig sein sollte: Die Wiederherstellung der Mühlenstraße. Schon stockt unsere Betrachtung, denn wir sind mitten ins Problem vorgedrungen, und alles hängt daran, ob die alten Linden stehen bleiben dürfen oder ob sie durch junge Bäumchen ersetzt werden sollen. So ist bisher gar nichts geschehen, über Für und Wider wird weiter gestritten, und der Schandfleck im Zentrum des Ortes bleibt vorerst bestehen.

Gerade wird die nördliche Alexandrinenstraße ebenso schön wie ihr südlicher Teil, und auch in der Friedrich-Franz-Straße und der Anastasiastraße werden die Arbeiten bald beginnen, da kommen auch hier schon sorgenvolle Fragen zum Schicksal der Bäume. Wird es ebenso ablaufen wie in der Mühlenstraße? Und was wird aus den anderen Straßen, denn es ist die Erneuerung der insgesamt zehn am meisten verfallenen Straßen geplant und auch dringend notwendig. Die Zuschüsse des Landes müssen in festgelegter Frist ausgegeben sein, sonst... Man mag diesen Satz wirklich nicht zu Ende denken.

Nahezu abgeschlossen sind inzwischen die Arbeiten zum Bauprojekt „ÖPNV-Verknüpfungspunkt Warnemünde“, das unter der Kurzbezeichnung „Nordkreuz“ im Süden des Ortes zukünftig eine Reihe verschiedener Aufgaben erfüllen wird:

Der S-Bahnhof Warnemünde-Werft wird vollkommen neu gestaltet, und die noch auf der Warnowwerft gebaute und inzwischen sehr verfallene Fußgängerbrücke musste einem Fußgän-



„Archäologie“ des Straßenpflasters in der Mühlenstraße. Sehr alte, meist stark abgelaufene Steine mit unterschiedlicher Teilung, rohe grobkörnige Steine aus DDR-Zeiten, einzelne neue Steine aus Reparaturen der Nach-Wendezeit, dazwischen verschiedene Generationen von Teer und manchmal auch gar kein Pflaster.



Das „Nordkreuz“ wird mit neuer Straßenführung, einer großen Straßenbrücke und einem Fußgängertunnel die Verkehrsanbindung im Süden von Warnemünde ganz wesentlich verbessern. Dabei wird der Bahnhof Warnemünde-Werft völlig neu gestaltet. Gleichzeitig wird auch der Sturmflutschutz im Bereich der Werftallee den Erfordernissen angepasst.

gertunnel weichen. Barrierefrei werden dann die Gleise des vollkommen neu gestalteten Bahnhofs zu erreichen sein.

Anstelle des letzten beschränkten Übergangs über die S-Bahn zwischen Rostock und Warnemünde (vgl. dazu auch S. 88) führt nun eine mächtige Brücke den Verkehr über die Gleise hinweg. Sie verbindet die Zufahrt von der Stadtautobahn mit dem Passagierkai, mit der Fähre

über die Warnow und später auch mit den auf der Mittelmole zu planenden Neubauten.

Nicht zuletzt ist auch die dritte Aufgabe wichtig, die beim Bau des „Nordkreuzes“ mit erledigt wurde. Es ist die im Verlauf der Werftallee errichtete Sturmflutsicherung. Zwar ist Warnemünde bisher im Norden durch die hohen und gut befestigten Dünen gesichert, ein wirksamer Schutz nach Süden und Südosten

besteht jedoch nicht. Im Ernstfall wäre aber der Wasserstand in der unteren Warnow und im Alten Strom ebenso hoch wie der in der Ostsee, sodass auch hier ein Schutz notwendig ist.

Hinzu kommen noch eine Umsteigeanlage für Busse, ein Taxi-Stand, Parkplätze, Abstellplätze für Fahrräder und selbstverständlich auch Grünanlagen. Die Baumaßnahme „Nordkreuz“ wird das Gesicht Warnemündes in diesem Bereich wesentlich und sicher zum Positiven verändern.

Auch ein neuer Straßename wurde vergeben: Von der Stadtautobahn zum „Nordkreuz“ und weiter zur Werftallee verläuft zukünftig die Karl-Friedrich-Kerner-Straße. Sie ist benannt nach dem ehemaligen Rostocker Hafenaudirektor, der auch der Erbauer des Warnemünder Leuchtturms war.

Ebenfalls bereits begonnen haben die Arbeiten zum neuen „Hotel und Wellness Resort“ an der Promenade westlich des „Hotel Neptun“ und anstelle der Investment-Ruine des „Spaßbades Samoa“. Dieses „Spaßbad“ war bereits 2003 nach nur dreizehn Monaten Betriebszeit geschlossen worden. Von viel investiertem Geld – darunter auch reichlich öffentliche Fördermittel – blieb nur für acht lange Jahre ein ungenutztes und äußerst hässliches Bauwerk, das im Sommer 2011 endlich abgerissen wurde.

Das neue Hotel soll insgesamt 420 Betten in 232 Zimmern auf elf Etagen anbieten und als selbständige Einheit auch von der „Hotel Neptun Betriebsgesellschaft mbH“ geführt werden. Der Schwimm- und der Wellnessbereich (was immer darunter im Einzelnen zu verstehen sein

wird) werden auch öffentlich und für Nicht-Hotelgäste zugänglich werden.

Im Frühjahr 2013 soll dann alles fertig sein, aber schon regt sich Widerstand in Warnemünde. Diesmal geht es nicht so sehr um Bäume, sondern mehr um das eher etwas kleiner gewünschte Hotel, um das eher größer gewünschte



Endlich verschwand nun die Investment-Ruine des „Spaßbades Samoa“. Die wirklich hässlichen Rohre der Wasserrutschen wurden im Sommer 2011 abgerissen. Wir sind gespannt auf das an dieser Stelle neu entstehende Hotel und Wellness Resort.

Schwimmbecken, um die Zufahrt zum Hotel, die entweder über die Schillerstraße oder über die Straße Zur Promenade erfolgen könnte. Und es geht darum, ob schon wieder so viele öffentliche Mittel mitverbaut werden dürfen.

In der Planung weit fortgeschritten ist das Bebauungsgebiet „Ehemaliger Güterbahnhof Warnemünde“. Schon im Herbst 2010 mussten hier Kleingärten und Datschen weichen, und inzwischen gibt es einen Bebauungsplan und auch zwei neue Straßennamen: Die Straße Zum Zollamt wird parallel zur Werftallee nordwestlich der Bahnlinie verlaufen und die Straße Am Wendebecken parallel dazu innerhalb des Bebauungsgebietes.

Ein großes Projekt für die schon etwas weitere Zukunft wird die Neugestaltung der Mittelmole sein. Gemeint ist damit das gesamte Gebiet zwischen Neuem und Altem Strom, zwischen der Nordspitze der Mittelmole und dem

Südende des Alten Stroms, also einer Halbinsel mit einer Fläche von etwa 20 Hektar. Am 13. April 2011 hat die Rostocker Bürgerschaft beschlossen, dass nun ein Bebauungsplan aufgestellt werden soll, dass mit bestimmten Vorgaben noch im Jahre 2011 dazu ein städtebaulicher Wettbewerb durchzuführen ist. Die Vorgaben wurden nicht nur im Ortsbeirat, sondern auch in großen, offenen Bürger- und Internetforen ausführlich diskutiert.

Viele, viele Ideen zur zukünftigen Mittelmole geistern jetzt schon durch Stadt und Land, schließlich ist dies ein ganz besonderes Areal, das nicht nur in Warnemünde als ein städtebauliches Filetstück gesehen wird. Und jede neue Idee wird mit großer Entschlossenheit vorgebracht und gegen alle anderen verteidigt. Bleibt nur zu hoffen, dass trotz aller Meinungsverschiedenheiten am Ende eine ganz besonders schöne Mittelmole dabei herauskommt.

12. Literatur- und Quellenverzeichnis

Barnewitz, Friedrich (1925) Geschichte des Hafensorts Warnemünde unter besonderer Berücksichtigung der Volks- und Bodenkunde. 2. Aufl., Verlag G. E. Leopolds Universitäts-Buchhandlung, 347 S.

Bohl, Hans-Werner; Ehlers, Ingrid; Keipke, Bodo; Müller, Monika; Schröder, Karsten; Wurzer, Magdalena und Bütow, Raimund (1995) Lexikon Rostocker Straßennamen mit Angaben zum Bebauungszeitraum und einer Konkordanz für historische Straßennamen. Hrsg.: Archiv der Hansestadt Rostock, 89 S.

Eints, Dieter (2005) Warnemünder Vögte. Eigenverlag Oll Wernminn, 192 S.

Eints, Dieter (2009) Warnemünder Lokale. Geschichte der Warnemünder Gaststätten und Hotels 1570 bis 1990. Eigenverlag Oll Wernminn, 128 S.

Eschenburg, Wolfhard (Hrsg.) und Borchert, Jürgen (2000) Karl Eschenburg – Warnemünde in alten Ansichten. Hinstorff, 147 S.

Koos, Volker (1990) Luftfahrt zwischen Ostsee und Breitling. Transpress, 191 S.

Mohr, Frank und Stentzel, Gregor (2005) Rostocker Stadtbilder – Stadtansichten und Stadtpläne aus fünf Jahrhunderten. Eigenverlag Frank Mohr, 128 S.

Münc, Ernst und Mulsow, Ralf (2010) Das alte Rostock und seine Straßen (2. bearbeitete Auflage). Verlag Redieck & Schade, 191 S.

Prignitz, Steffen (2010) Warnemünde. Eine maritime Geschichte. Hrsg.: Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH, 126 S.

Schultz, Lothar (2010) Die Lloyd-Bahn. VBN Neddemeyer, 176 S.

Witt, Horst; Bohl, Hans-Werner; Ehlers, Ingrid und Raif, Friedrich Karl (1981) Rostocks Straßennamen von A-Z. Hrsg.: Stadtarchiv Rostock, 97 S.

Anonym (2006) Rostocker Luftfahrtgeschichte(n). Hohe Düne Warnemünde Marienehe. Hrsg.: Förderkreis Luft- und Raumfahrt Mecklenburg-Vorpommern e.V., 58 S.

Anonym (1934) Ostseebad Warnemünde. Hrsg.: Kurverwaltung Warnemünde, 34 S.

Einwohnerverzeichnisse von Warnemünde, z. T. mit Kartenbeilagen (1867, 1880) Hinstorff'sche Verlagsbuchhandlung Rostock, bzw. Hinstorff'sche Hofbuchhandlung Wismar, Rostock und Ludwigslust

Einwohnerverzeichnisse von Warnemünde, z. T. mit Kartenbeilagen (1892, 1896, 1905, 1908, 1911) Verlag von Emil Krakow, Warnemünde

Einwohnerverzeichnisse von Warnemünde (1926, 1931, 1935, 1939) Verlag und Druck Rostocker Anzeiger, Carl Boldt, GmbH

Adressbuch Rostock, Stadtteil Warnemünde (1943, 1949/50)

Verwendete Karten und Ortspläne

Vorne außen: Karte des Ostseebades Warnemünde aus einem Prospekt der Kurverwaltung von 1934

1. Kartenbeilage: Karte Warnemünde von 1880. Entwurf und Zeichnung H. Thrulsen und P. Willmer. Aus: Fremdenführer speziell für Badegäste von Dr. med. E. Mahn. Hinstorff'sche Verlagsbuchhandlung Rostock
2. Kartenbeilage: Ortsplan Warnemünde von 1914. Pharos-Verlag GmbH, Berlin NW 68

Informationen und Bilder aus folgenden Wikipedia-Internetseiten

http://de.wikipedia.org/wiki/Adolf_Hennecke
http://de.wikipedia.org/wiki/Albert_Lortzing
http://de.wikipedia.org/wiki/Anastasia_Michailowna_Romanowa
[http://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich_Franz_III._\(Mecklenburg\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich_Franz_III._(Mecklenburg))
http://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich_Schiller
http://de.wikipedia.org/wiki/Fritz_Reuter
http://de.wikipedia.org/wiki/Gebhard_Leberecht_von_Blücher
http://de.wikipedia.org/wiki/Gunther_Plüschow
http://de.wikipedia.org/wiki/Heinrich_Heine
http://de.wikipedia.org/wiki/Helmuth_Karl_Bernhard_von_Moltke
http://de.wikipedia.org/wiki/Johannes_Trojan
http://de.wikipedia.org/wiki/Johann_Paschen
http://de.wikipedia.org/wiki/Johann_Sebastian_Bach
http://de.wikipedia.org/wiki/John_Brinckman
http://de.wikipedia.org/wiki/Ludwig_van_Beethoven
http://de.wikipedia.org/wiki/Luise_von_Mecklenburg-Strelitz
http://de.wikipedia.org/wiki/Manfred_von_Richthofen
http://de.wikipedia.org/wiki/Max_Immelmann
http://de.wikipedia.org/wiki/Nordic_Yards_Warnemünde
http://de.wikipedia.org/wiki/Oswald_Boelcke
http://de.wikipedia.org/wiki/Otto_von_Bismarck
http://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Wagner
http://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Wossidlo
<http://de.wikipedia.org/wiki/Rostock>
http://de.wikipedia.org/wiki/Stephan_Jantzen
[http://de.wikipedia.org/wiki/Theodor_Körner_\(Schriftsteller\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Theodor_Körner_(Schriftsteller))
http://de.wikipedia.org/wiki/Vicke_Schorler
<http://de.wikipedia.org/wiki/Warnowwerft>
http://de.wikipedia.org/wiki/Wolfgang_Amadeus_Mozart
http://commons.wikimedia.org/wiki/Maps_%28Rostock%29?uselang=de

Bei Frau Gisa Franke vom Stadtarchiv Rostock bedanken wir uns für viele wertvolle Hinweise.

Quellen der Abbildungen

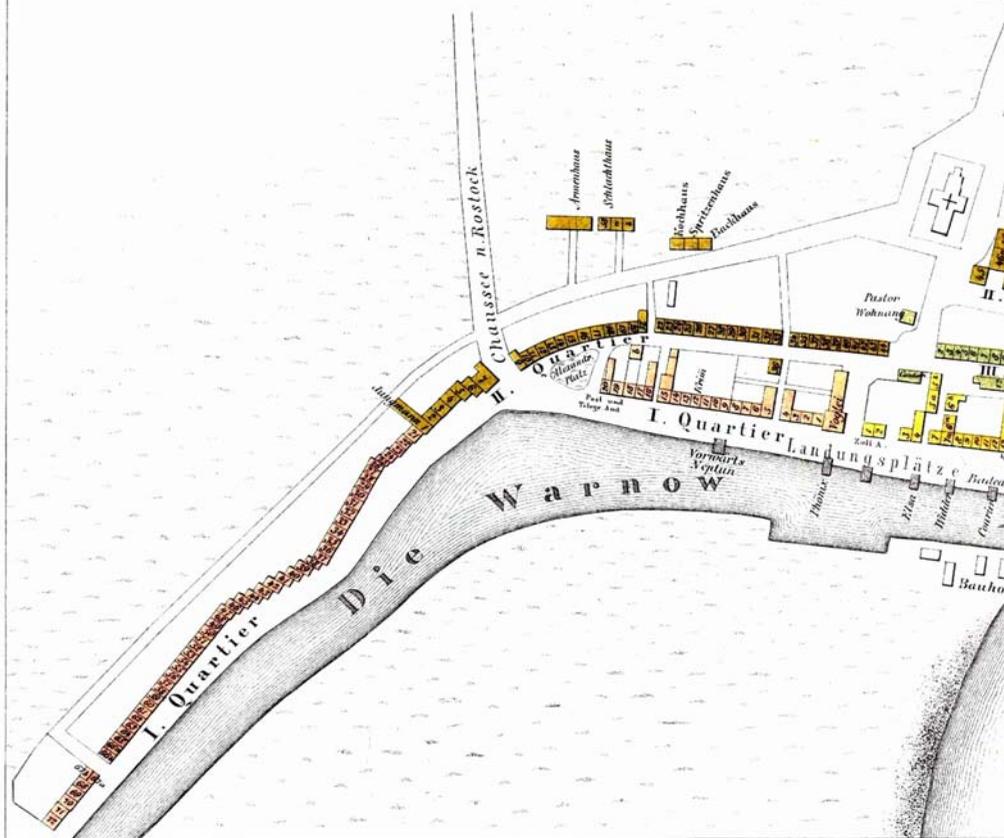
Karl Eschenburg /19/30↑/32/33/37/38/52/55/67/94↑/96↓/104/119/121/122/127↑/137/
Wolfhard Eschenburg /18/22/23/30↓/31/35/39/40←/44/45/47↗/47↓/48↓/49/51/58→/71↓/77/81/86/88/91↑/
94↓/105/107/110/111/118/125/126/129/136↑/138/140-142/145/148/
Sammlung W. Eschenburg /20/21/24-26/34/36/41/42/47↖/48↑/50/53/54/56/58←/59/61→/62-66/68-70/71↑/
72-76/78-80/82/85/89/90/93/95/96↑/97↓/98/100/102/103/106↓/108↑/109/113/114/120→/123/144/
Horst D. Schulz /9-17/27/29/39/40→/83/84/91↓/108↓/117↑/127↓/136↓/143/146/147/149/
Wikipedia Commons aus der o.g. Internet-Adresse /28/61←/87/92/97↑/99/106↑/120←/124/128/130-135/139↓/

Weitere Bilder mit freundlicher Genehmigung durch: S. 46 Otto Ewert, Warnemünde / S. 57, 60 Renate Krohn, Warnemünde / S. 101 Heimatmuseum Warnemünde / S. 43, 115, 116 Dr. Kirchner, Rostock

Kartenbeilagen

WARNEMÜNDE

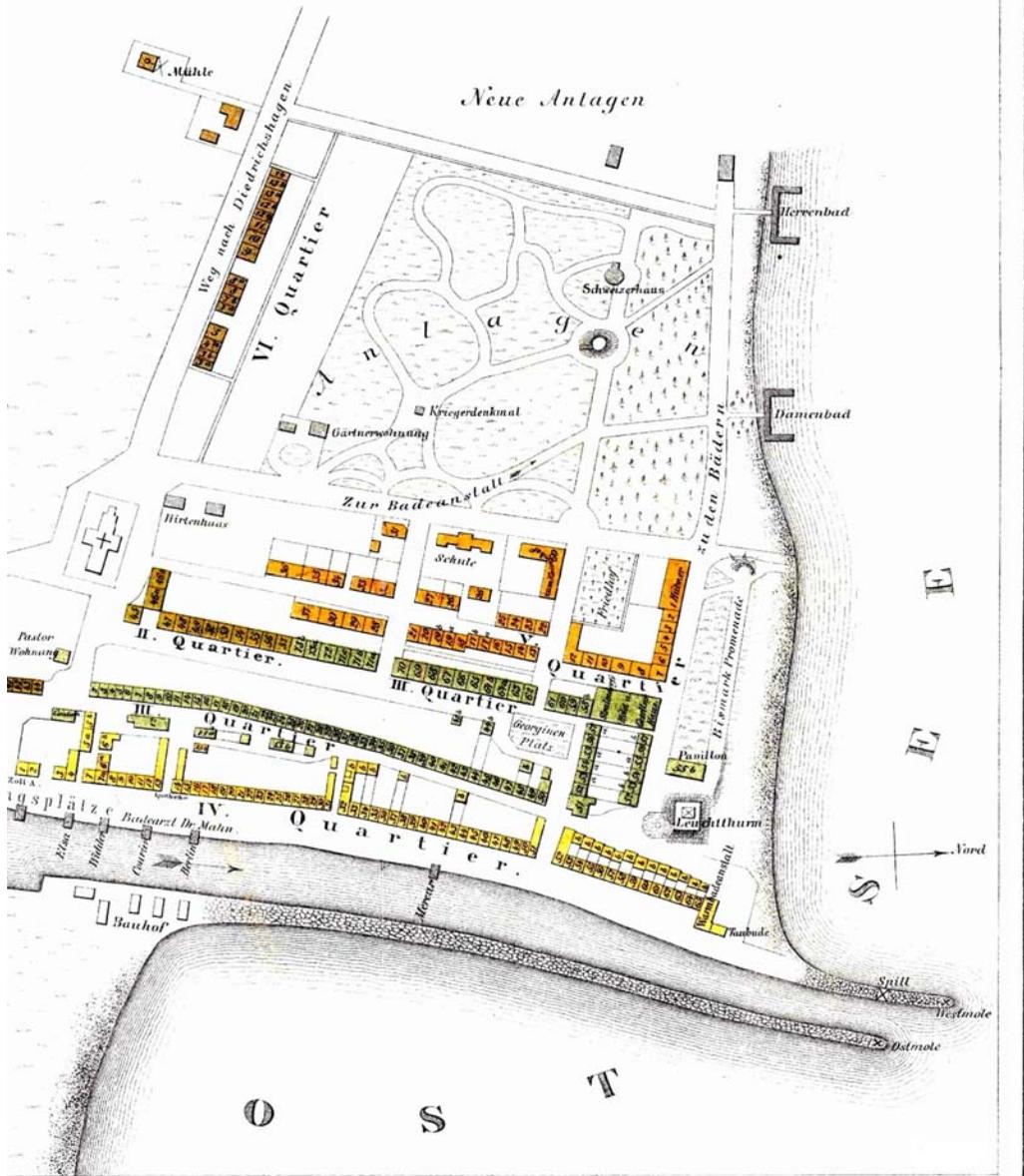
Maafstaf $\frac{1}{4800}$ d. n. G.

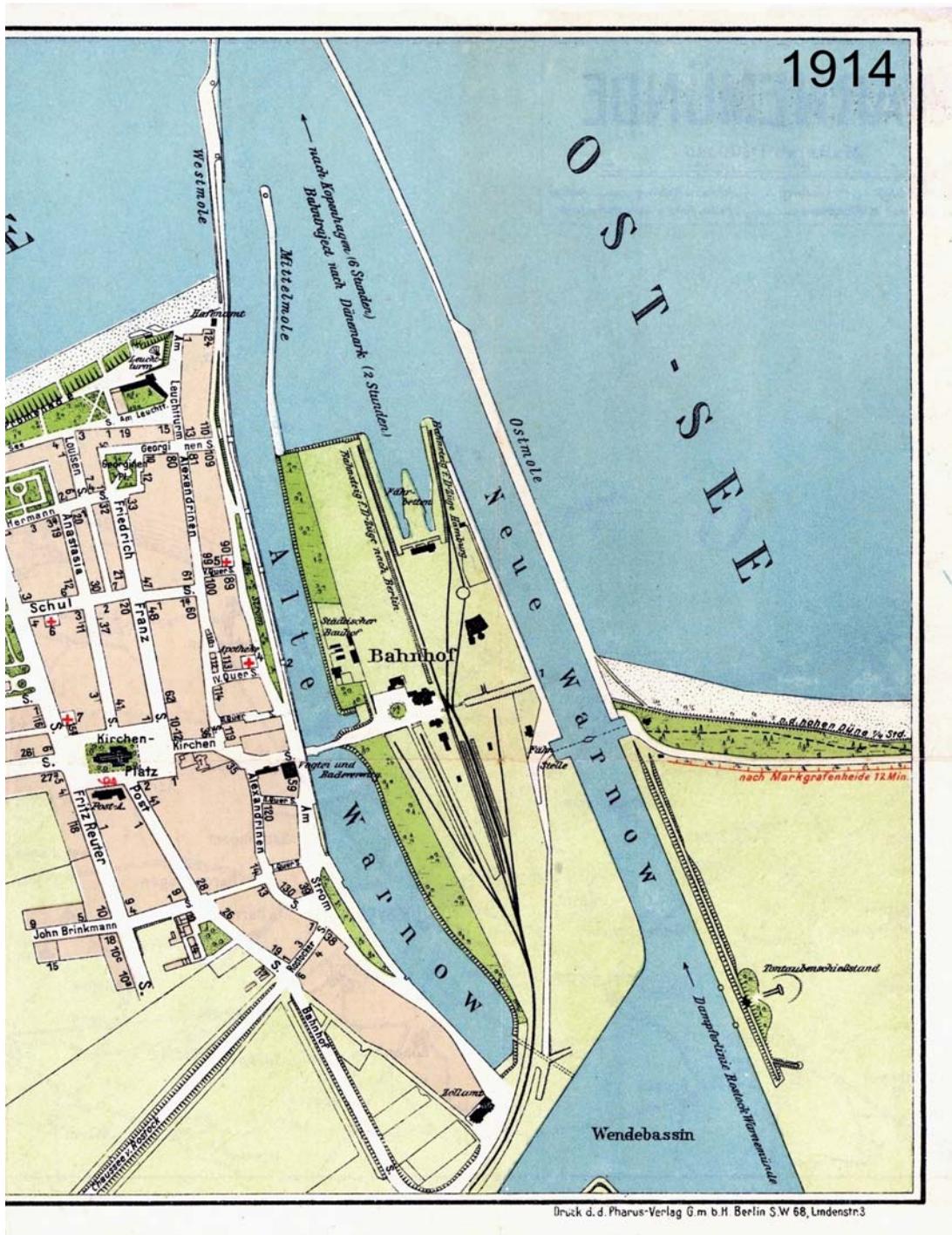


Entwurf u. gez. v. H. Thulsen u. P. Willmer.

Hinstorff'sche Verlagsbuchhandl.

1880





Druck d. d. Pharus-Verlag G. m. b. H. Berlin S. W. 68, Lindenstr. 3

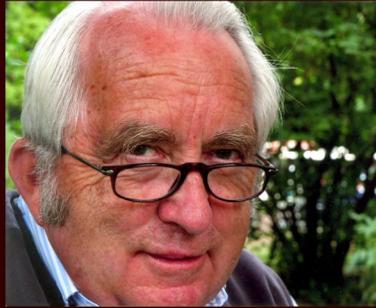
Straßenverzeichnisse und auch -beschreibungen über die alte Hansestadt Rostock gibt es inzwischen mehrfach. Für Warnemünde dagegen fehlte dies bislang.

Nun haben zwei Warnemünder erstmalig eine Beschreibung und Einordnung der Warnemünder Straßen durchgeführt. Es ist eine glückliche Fügung, dass sich Wolfhard Eschenburg und Horst D. Schulz zu diesem Projekt zusammenfanden, an dem sie nun annähernd zwei Jahre gearbeitet haben.

Entstanden ist nicht nur ein Straßenverzeichnis mit allen entsprechenden Erläuterungen zur Herkunft des Namens bzw. zum eventuellen Namenspatron. Ausgehend vom 1. Kapitel „Wie Warnemünde entstanden und gewachsen ist“ lassen die Autoren die Warnemünder Geschichte mit Bezug auf die sich erweiternde Ortsbebauung und Straßenbenennung über die Jahrhunderte Revue passieren.

Somit lässt sich in Wort und Bild nachvollziehen, wie sich Warnemünde zum Badeort entwickelte, welche neuen Straßen um die Jahrhundertwende oder im „Bauboom“ der 30er Jahre entstanden, was sich diesbezüglich in der DDR-Zeit vollzog, bis hin zur Neubebauung nach der Wende.

Damit liegt nun ein kurzweiliger Streifzug durch ganz Warnemünde vor, der durch die kleinen Geschichten und Informationen am Rande ein lesens- und sehenswertes Kapitel Warnemünder Geschichte aufschlägt. Auch die zahlreichen Abbildungen aus dem Archiv von Wolfhard Eschenburg illustrieren diesen bewusst etwas andersartigen Führer durch Warnemünde so, dass dieses Buch wohl zum Standardwerk für viele an Warnemünde Interessierte werden könnte und sollte.



Wolfhard Eschenburg wurde in Warnemünde geboren als Sohn des bekannten Fotografen Karl Eschenburg. Nach dem Tod des Vaters und nach Ablegung der Meisterprüfung eröffnete er selber 1953 ein Foto-Atelier. Neben der täglichen Arbeit an Passbildern, Portraits und tausenden Amateurfilmen waren es immer wieder Landschaften und Architektur, die zu ersten Publikationen führten. Eine besondere Aufgabe war die Bewahrung des unschätzbaren väterlichen Mecklenburg-Archivs mit Fotos aus den 30er Jahren, dessen Aufarbeitung allerdings erst nach der Wende wirklich beginnen konnte. Bei zahlreichen Ausstellungen und Bildbänden reichte das Interesse an den künstlerisch wertvollen Fotos Karl Eschenburgs weit über Mecklenburg hinaus. Hinzugekommen ist in den Jahren eine umfangreiche Sammlung historischer Fotos und Dokumente, deren Bestand auch zum Thema dieses Buches angeregt hat.

Horst D. Schulz wurde 1942 in Warnemünde geboren und verlebte hier seine Kindheit, bis ihn 1954 die Republikflucht der Familie in den Westen Deutschlands führte. Stuttgart, Aachen, Berlin, Kiel, Bremen waren nun die Stationen seines Lebens. Von 1986 bis zu seiner Pensionierung 2007 leitete er als Professor das Fachgebiet Geochemie und Hydrogeologie an der Universität Bremen und lernte bei insgesamt 14 Expeditionen mit dem deutschen Forschungsschiff Meteor den Südatlantik und die ihn umgebenden Hafenstädte und Länder kennen. Bereits 2004 zog es ihn jedoch in die alte Heimat, und er lebt heute nach etwa fünfzig Jahren Exil als Pensionär wieder in Warnemünde.