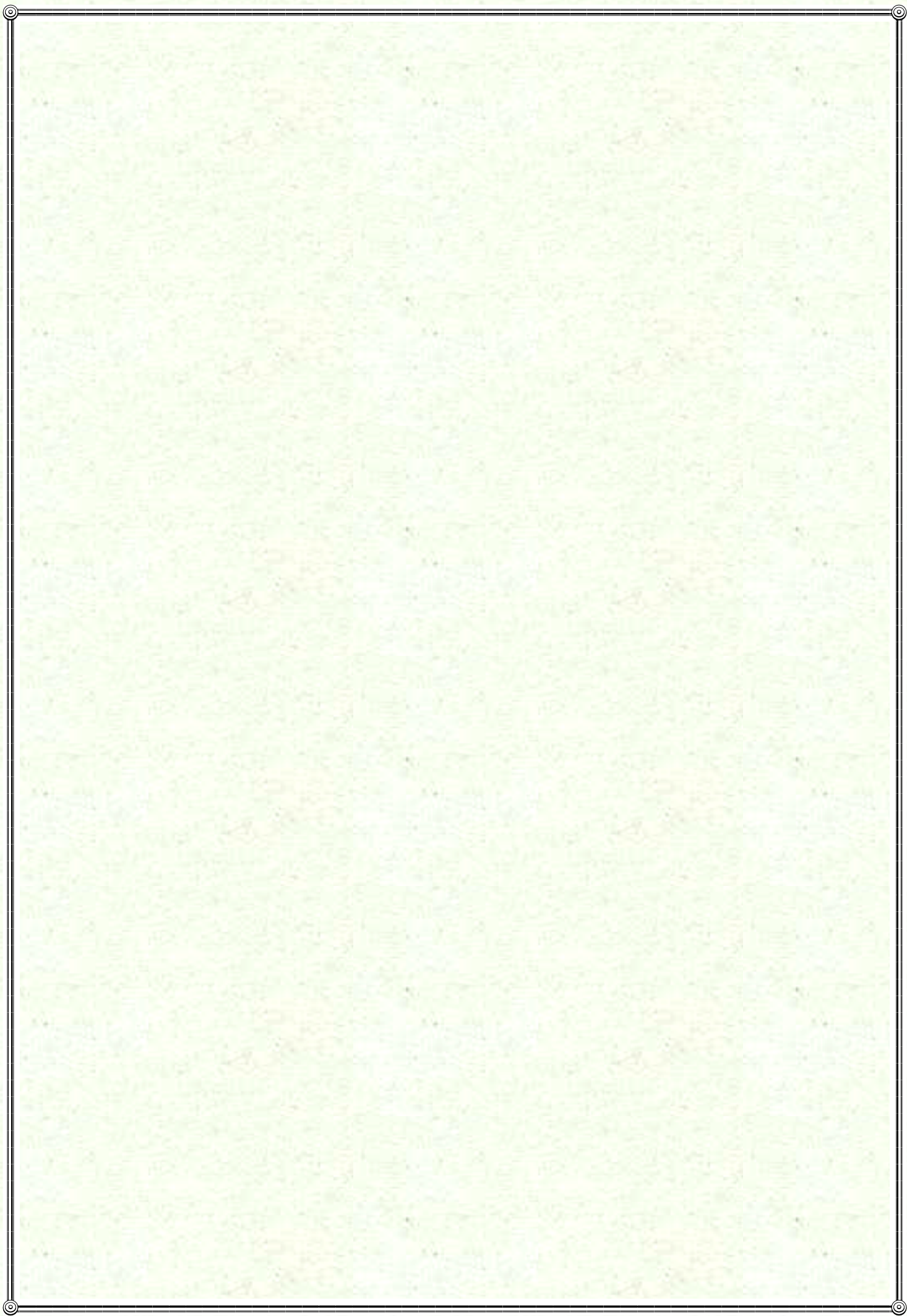


# Laager Stadtgeschichten



Heft 1



# Die Laager Verkehrswege

Eine Darstellung der Strassen- und  
Verkehrsverhältnisse im 19. Jahrhundert  
in der Stadt Laage zu Mecklenburg

von **Peter Zeese**



**Laager Stadtgeschichten Heft 1**

Seit den Zeiten der slawischen Burgsiedlung Lauena war der Ort Laage zunächst nur über Dämme und Stege, welche durch das zu meist recht sumpfige Gelände führten, passierbar. Der Name der Stadt Laage, welcher in den Urkunden des 13. u. 14. Jahrhunderts ausschließlich als ' ' Lave ' ' bzw. ' ' Lawis ' ' bezeichnet wurde, ist aus dem Slawischen entlehnt.

Paul Kühnel ( \*1848 †1924 ) erklärt den Namen aus lava = Bank, polnisch = Brücke, Steg durch einem Sumpf, und deutet demnach Lauena als ' ' Brückenort ' '. Nach Reinhold Trautmann : lava = über Bach oder Sumpf gelegter Balken ; Übergang, Steg. Meiner Meinung nach, wenn man hierbei auch die späteren Schreibweisen, ' ' Laue ' ', ' ' Lave ' ' mit in Betracht zieht, muß man den Ort nicht unbedingt als ' ' Brückenort ' ' deuten, sondern in Bezug auf die sumpfige Umgebung des Ortes, könnte der altolabische Name des Ortes besser als ' ' Knüppeldamm ' ' gedeutet werden.

Hierzu bemerkt Dr. Christian Zscheschang vom Geisteswissenschaftliches Zentrum Geschichte und Kultur Ostmitteleuropas e. V. der Universität Leipzig im Jahre 2007 : ' ' Ich denke, daß man für lava nicht unbedingt ' Brücke ' ansetzen muß. Allgemein ist die Bedeutung altpolabischer Wörter relativ unsicher. Auch wenn Vergleichsnamen aus lebenden slawischen Sprachen vorliegen, kann die Bedeutung von mehreren hundert Jahren ganz andere Nuancen gehabt haben. Daher wäre kaum z.B. auch für eine Bedeutung wie ' Knüppeldamm ' o.ä., das angesichts der von Ihnen beschriebenen Geländeverhältnisse durchaus passend wäre. Dazu müßte der Ort, zu dem der Damm durch den Sumpf führt, nicht unbedingt ein überregionales Fernhandelszentrum gewesen sein. Und gleichzeitig bringt durch diese Herleitung die Topographie indirekt auch zum Ausdruck - denn man mußte ja erst solche Vorrichtungen bauen, um den Sumpf passieren zu können ' ' .

Der Laager Pastor Carl Beyer bemerkte : ' ' . Die Lage der Burg war durch die Rücksicht auf den Recknitzübergang gewählt ; die via regia konnte indessen nicht sofort von der Burg ausgehen, sondern mußte natürlich an einer schmaeren Stelle angelegt werden. Es befindet sich nun taleinwärts in den Wiesen, ein uralter, fast versunkener Damm. Er macht sich nur bei genauerem Hinsehen durch

*kleine Erhebungen bemerkbar, etwa in der Richtung von dem Kirchturm auf Kronskamp zu ; wahrscheinlich dürfen wir hier die via regia suchen. Es soll noch eine Abzweigung nach der Rostocker Chaussee zu erkennen sein. ``*

Diese Knüppeldämme bzw. Stege, welche auch namensgebend für den Ort Laage gewesen, bildeten die ersten Verkehrswege, welche zu der späteren Stadt Laage hinführten.

Bereits in seiner um das Jahr 1375 herum entstandene Reimchronik erwähnt Ernst von Kirchberg den Damm nach Kronskamp :

*`` ... Ein Schloß auf des Dammes Ende,*

*Bei Kronskamp unverwandt ``.*

1673 wird der nach Rostock führende Damm erwähnt. Auch zeugten von derartigen Dämmen zahlreiche Flurnamen in der Laager Gegend wie z.B. `` Hörendamm `` und `` Moskowiter-Damm ``.

Noch im 19. Jahrhundert war die Gegend um Laage so sumpfig, dass die Stadt, abseits der Landstrassen und Chausseen, nur über bestimmte Dämme passierbar war. So schreibt der Güstrower Rechtsanwalt Johannes Albrecht in seinem im Jahre 1917 erschienen Aufsatz `` Der Zehlendorfer Damm `` : `` Durch das Recknitztal, welches sich aus der Gegend von Güstrow bis Sülze im wesentlichen in der Richtung von Südwesten nach Nordosten erstreckt, führen zwischen Güstrow und Tessin vier fahrbare Wege : der Zehlendorfer Damm von Spötgendorf und Recknitz nach Zehlendorf, der Liessower Damm von Liessow nach Weitendorf und Levkendorf, dann über Laage die große Straße von Neubrandenburg nach Rostock und schließlich der Depzower Damm von Goritz nach Cammin und Eickhof. ``



Die erste durch den Ort Laage führende Straße, welche erwähnt wird, war die so genannte `` via regia ``. In einer Urkunde vom 8. Februar 1216 ( *M.U.B.* 223 ) lesen wir von der `` herrschaftlichen Straße ,



die von Lüchow nach Laage führt ``.

In der Urkunde des Pommernherzogs Kasimir II. von Demmin heißt es :

'' Die Grenzen ( für Polchow mit Zubehör ) nehmen von jenem Grunde die Richtung gegen den Königsweg, der von Lüchow nach Lawena führt . . . von jenem Grunde gehen sie weiter durch den jenseitigen nahen Sumpf und treffen auf einen in die Erde gegrabenen Stein nicht weit vom Königsweg ; von jenem Steine nehmen sie die Richtung auf Kensow und reichen bis zu einem gewissen Furt, der den Wanderern den Übergang möglich macht von Kensow nach Lawena ``.

Diese berühmte Handelsstrasse '' Via Regia `` führte von dem polabischen Ort Lüchow am Fluß Jeezel im Nordwesten Niedersachsens im südlichen Wendland, nach Dargun bis nach Demmin am Zusammenfluß der Flüsse Peene, Tollense und Trebel, im Vorpommerschen Tiefland im lutizischen Zirzipanien.



In früheren Jahrhunderten war die Recknitz ein befahrbarer Fluß gewesen.

Die Stadt Laage war vor allem vom Fluß her mit Prähnen erreichbar gewesen. Noch Carl Beyer fand einen solchen mit Steinen beladenen und bei Laage gesunkenen Prahm vor. Darüber berichtete er 1887 in seiner Geschichte der Stadt Laage `` :

'' Die Recknitz muß in damaliger Zeit reichlich drei = bis viermal so breit als jetzt und entsprechend tief gewesen sein. Noch im Anfang dieses Jahrhunderts war sie oberhalb der Stadt zwei Ruten breit und oft 12 Fuß tief, auch voll schmackhafter, stattlicher Fische, die in der Gegend einen gewissen Ruf hatten. Vor nicht vielen Jahren lag noch etwas stromabwärts im Flußbett ein Prahm, der mit Steinen beladen und dort gesunken war. ``

1663 nannte der Laager Pastor Erasmus in seinen Epigrammen das frühere Laage eine Hafenstadt :

Laage, das einst geschmückt mit dem Namen des muthigen Löwen,

Hegte in seinem Bezirk tapfere Männer voll Kraft.  
Hafenstadt dürfte hinfort sein richtiger Name wohl lauten.  
Raum noch Hafen an Furcht birgt es, wenn auch nicht an Brauch usw.



Durch das kleine Städtchen Laage mit seinen vielen Gasthäusern kamen die Fuhrleute welche vor allem Korn nach dem nahen Rostock transportierten und übernachteten oft in den Laager Gasthäusern.

Im Jahre 1687 war eine herzogliche Verordnung erlassen worden, welche besagte, daß die Bauern zwar die Pflicht hätten, das Pachtkorn und das auf den Höfen gebaute Korn zum Amt oder zum Verkaufsort zu fahren, das aber Klagen laut geworden, daß dadurch Pferde und Ochsen verdürben und die Hauswirte durch Mitgeben von Futter für die Pferde, Speisung und Geld zu Bier und Nachtlager ganz ruinieret würden ; weil wir nun unsere Untertanen nicht ruinieret, sondern conservieret wissen wollen, so sollen sie das Korn aufs höchste 8 Meilen weit fahren. Auf der Reise sollen die Knechte 2 Stunden Mittag machen, die Tiere aber nicht unbarmherzig vor dem Krug stehen lassen und sich selbst vollzechen.

So kam es denn, dass viele der Fuhrleute, vor allem aus Richtung Teterow kommend, ihre Rast in dem kleinen Städtchen machten und oft auch dort die Nacht verbrachten. Die alte Landstrassenverbindung von Neu-Brandenburg über Teterow und der Stadt Laage hin zur Hafenstadt Rostock wurde nicht umsonst auch als ' ' Getreidestrasse ' ' bezeichnet.

Wie solch ein Pferdefuhrwerk für den Korntransport zu damaliger Zeit aussah, schrieb eine Verordnung aus dem Jahre 1709 vor : Jeder Korn- und Erntewagen soll jetzt 14 Fuß oder 7 Ellen von einer Schamel bis zur andern lang, die Leitern dazu 18 Fuß oder 9 Ellen von einem bis zum andern Ende lang und die Rungenlöcher in den Schameln 1 guten Fuß von einander entfernt sein. Die Leitern sollen oben in Lünkstaken hängen. Zur

Erntezeit sollen 6-7 Stiege auf den Wagen geladen werden. Über diese bäuerlichen Leiterfuhrwerke, mit denen man in Mecklenburg Korn, Heu und alle sonstigen Lasten transportierte, berichtete uns aus dem Jahre 1782 der dänische Kammerherr Valentin August Heinze :  
 `` ... welche von vier Pferden gezogen werden, und wozu die Wagen 2 ¼ Ellen breit und 6 ½ Ellen lang sind. Der Fuhrmann reitet dabei auf dem linken Deichselpferde. Diese grossen Wägen werden auch zu aller andern Arbeit gebraucht, nur mit dem Unterschiede, daß der Untermagen kürzer gemacht wird und kürzere Leitern bekommt, wenn sie zu schweren Fuhren, z.B. Düngerfahren, gebraucht werden sollen. Kleine Wägen, wie die, welche in Dännemark gebraucht werden, und welche beladen von zwei Pferden gezogen werden können, kennt man in Mecklenburg zu dessen Glücke nicht. Denn man fährt dort auf einem dortigen mit vier Pferden bespannten Wagen, welchen ein Kerl regiert, neun bis zehn Sonnen Rocken, auf unglaublich schlechten Wegen, in einem Tag, vier bis fünf Meilen weit zur Stadt, wozu man in Dännemark drei Wägen, drei Kerls und sechs Pferde nötig hat ``.

Schon im Jahre 1783 hieß es in einer herzoglichen Anordnung vom 13. September : `` Es ist misfällig bemerkt worden und Uns beschwerend angezeigt, wie die, mit Korn = und anderen beladenen Wagen, zur Stadt fahrenden, oder daher zurückkommenden Knechte und Fuhrleute, gemeiniglich in der Absicht, um desto länger in den Schenken und Wirths-Häusern zubringen, oder die daselbst versessene Zeit wieder einholen zu können, auf den Landstraßen und Wegen, ja selbst auf Steindämmen und Brücken so ungebührlich jagen, auch wol sonsten aus bloßem Muthwillen andern Reisenden vorzueilen oder denen mit leichtem oder schnellerem Fuhrwerk eben des Weges Reisenden das Vorbeyfahren zu verwehren trachten, daß darü = ber nicht allein Pferde, Wagen und Geschirr, auch die Wege selbst zum grossen Nachtheil der Eigenthümer und Grund-Herren, ruiniret und beschädiget, oder von der Ladung etwas vermahrloset, sondern auch mehr = malen die Gesundheit und das Leben somol der Fuhrleute selbst, als anderer ins Gedränge gekommenen Menschen das Opfer eines solchen ganz unnützen und recht unvernünftigen Muthwillens geworden ... So soll nicht nur den reisenden Knechten und Fuhrleuten dergleichen ungebührliches Ja = gen mit Pferden und Wagen, bey Strafe des Gefängnisses, harter Peitschen =



Schläge und nach Befinden noch schwererer Leibes-Strafe, nebst Erstattung aller dadurch erweislich verursachten Schäden und Kosten, hiedurch höchst ernstlich verboten, zugleich denige, welche solchen Unfug den competirenden Amts-, Guts- oder Stadt-Obrigkeiten zur gebührenden Bestrafung anzeigen werden, eine, von dem Frevler wiederum wahrnehmende Ergötzlichkeit von Einem oder Zwey Reichsthaler, bewilliget seyn ``.



Bevor es feste Postkutschenverbindungen zwischen den einzelnen Städten gab, war es üblich, das Reisende ihre Reiseabsichten dem herzoglichen Amte mittheilten, das Amt dann einen untertänigen Bauern auserkört, welcher nun den Reisenden in den nächsten Ort zu kutschieren hatte. So bestimmte die Postordnung im Jahre 1686, das Amt könne jedem Fremden auf sein Ansuchen einen Wagen stellen. Das Amt befiehlt dann einem Bauern, der sich nicht weigern darf, zu fahren. Der Bauer fährt den Fremden bis zum nächsten Amt, wenn dies nicht zu nahe liegt, sonst bis zum übernächsten. Der Bauer muß einen Wagen mit 4 Pferden stellen mit 3-4 Sitzen und erhält dafür im Sommer 16, im Winter 20  $\text{ß}$  für die Meile. Wenn schwere Sachen zu fahren sind, erhält er pro Meile 4  $\text{ß}$  mehr. Für einen leichten Wagen mit 2 Pferden gibt es im Sommer 12, im Winter 16  $\text{ß}$  die Meile. Die höchste Ladung darf im Winter 4, im Sommer 5 Tonnen sein. Der Fahrgast zahlt das Fahrgeld an das Amt, das es an den Bauern weitergibt. Niemand aber, weder Geistlicher noch Weltlicher, weder Zivil noch Militär, darf freie Fahrt haben.

So endeten denn die Reisen der wenigen Durchreisenden mehr oder minder freiwillig oftmals in dem kleinen mecklenburgischen Städtchen Laage, in welchem gerastet, übernachtet oder auf ein neues Pferdegespann gewartet wurde. Von all dem profitierten natürlich die vielen Wirts- und Gasthäuser, Herbergen und Händler im Ort. So gab es beispielsweise noch im Jahre 1837 12 Gastwirthschaften in dem kleinen Städtchen mit seinen damals ca. 1500 Einwohnern.

Auffallend ist dabei für das Städtchen Laage, daß der Fuhrwerksbetrieb zur damaligen Zeit fest in auswärtiger Hand war, denn die vom Großherzogtum erhobenen Statistiken ( Staatshandbücher ) weisen für die Jahre von 1800 bis 1850 keinen Fuhrunternehmer in Laage nach. Erst im Jahre 1886 wird dann der Fuhrmann W. Müller genannt, welcher sich im selben Jahre selbstständig machte : ' ' Ich erlaube mir den geehrten Herrschaften von der Stadt und Umgebung hierdurch ergebenst anzuzeigen, daß ich nach Eröffnung von der Neustrelitz = Warnemünder = Eisenbahn einen Kollwagen zwischen Stadt und Bahnhof täglich fahren werde, um Frachtgüter, Pakete hin = und her zu fahren und bitte das verehrte Publikum, mich recht in Lätigkeit setzen zu wollen, indem ich bemerke, daß keinerlei Expeditionsgebühr, sondern nur das Kollgeld von mir berechnet wird. Zugleich mache ich hierdurch bekannt, daß ich wöchentlich zweimal nach Tessin fahren werde, um auch vonund nach dort Frachtgüter zu beschaffen. W. Müller, Fuhrmann ' ' .



Um das Jahr 1830 herum beschreibt in einem Brief der zweite Postmeisters zu Laage der Herr Vigilantius an seine Nichte Bernhardine Meyer, wie man dazumals auf der Bank vor der Laager Poststation ( damals in dem Haus Breesener Straße 29 ) die Ankunft der Postkutschen sehnlischst erwartete : ' ' Ich sehe im Geiste den Weg der zu dem Posthaus führt, der sich im grünen Wald am Hügel dort verliert, und die Berliner Post muß diese Straße kommen. Wir geben fleißig acht und schauen nach dem Wald. Das Plätzchen auf der Bank war von uns eingenommen, von Rostock kommt die Post nun, kommt die andere bald. Horch ! Horch ! Es knallt, es bläst der Postillion ... ' ' Der Postkutschenbau hatte bis 1810 keine Fortschritte gemacht. Auf den großen Kursen waren noch immer die ungefügen, offenen Wagen

mit fester Axe in Gebrauch, über deren Einrichtung und langsamen Gang die Klagen im Publikum so alt wie berechtigt waren. Erst im Jahre 1810 hatte die Postverwaltung sich zu einer ungewöhnlichen Neuerung aufgeschwungen: sie führte nämlich auf dem Rostocker und Schweriner Kurse nach Hamburg verdeckte Wagen ein ; aber der ganze vielgerühmte Fortschritt bestand darin, daß über die alten, schweren Wagen ein auf Sonnenbügeln ruhendes Planleinen gespannt wurde, welches den Reisenden nothdürftig Schutz vor Wind und Wetter bot.



Im Jahre 1813 verzeichneten die Franzosen die Postroute Nr. 235 von Hamburg nach Anklam ( 21 postes trois quarts ), welche auch von Güstrow über Laage nach Demmin weiter führte.

Am 31. Oktober 1815 wurden die neu vermessen Strassenlängen, zwecks Festlegung der Taxe des zu erlegenden Meilengeldes für die Strassenbenutzer, bekanntgegeben. Für einen Wagen hatte man beispielsweise 8 Schilling pro Meile Wagen-Geld zu bezahlen. Es galt 1 Meile, gerechnet zu 22713, 198 Pariser = 25236, 887 Mecklenburger Landmesser Füßen. Danach betrug der Postweg von Laage nach Güstrow 3 Meilen, die Strecke von Laage über Weitendorf nach Güstrow 2 1/2 Meilen. Die Strecke von Laage bis Tessin zählte 2 Meilen. Damals gab es noch keine Postverbindung von Laage nach Rostock und Teterow.

( Anmerkung : Die Mecklenburger Meile wurde um 1780 herum zu 2.000 Ruthen oder 16.000 Ellen gerechnet ).



Am Jahre 1830 verkehrte eine Postkutsche von Güstrow über Laage, Tessin nach Bad Sülze. Deren Fahrplan wurde für die Stadt Güstrow am 7. Juli 1830 im ' ' Güstrowsches gemeinnütziges Wochenblatt ' ' veröffentlicht : Fahrposten : nach Sülz über Laage u. Tessin ( von Sülz ein Postbote nach Marlow und Ribnitz, ) Geht ab Sonntag und Donnerstag Mittags 12 Uhr. Kommt an Dienstag und Sonnabends frühe.

Die Strecke dieser Sülzer Post führte von Güstrow über Glasewitzer Burg = Glasewitz = Plaazer Krug = Diekhof = Laage = Goritz = Depzower Mühle = Neu Mühle = Tessin = Zarnewan = Gnewitzer Ziegelei = Duedendorfer Schäferei = Redderstorf = Sülze.

Am 1. Juli 1836 wird zwischen Rostock und Güstrow eine drei mal wöchentlich verkehrende Schnellpost eingerichtet. Bezüglich derselben heißt es : ' ' Zwischen Güstrow und Laage ist eine besondere zweispännige verdeckte Fahrpost eingerichtet, welche mit der Sülz-Lager Fahrpost in Verbindung steht ' ' .

1837 verkehrte in Laage die ' ' Laage=Sülzer Fahrpost ' ' auf der Strecke Laage = Goritz = Depzower Mühle = Tessin = Zarnewan = Sülze jeweils am Mittwoch und Sonnabend. Die Hinfahrt startete 10 Uhr morgens in Güstrow und kam zwischen 19 u. 20 Uhr in Sülze an. Umgekehrt startete die Fahrpost 4.15 Uhr in Sülze und erreichte gegen 18.30Uhr Güstrow.

Ebenfalls verkehrte die ' ' Rostock-Neubrandenburger Schnellpost ' ' Mittwoch, Freitags und Sonntags durch Laage. Diese brach 5 Uhr morgens in Rostock auf, erreichte Laage gegen 7.15 Uhr, gegen 10 Uhr Teterow und erreichte gegen 17 Uhr Neubrandenburg. Ab dem Jahre 1856 verkehrte die Personenpost von Laage nach Tessin an den Tagen Dienstags und Freitags. Sie fuhr jeweils um 15.30 Uhr, nach Ankunft der Posten aus Güstrow und Neubrandenburg, aus Laage ab und erreichte die Stadt Tessin 1 Stunde und zwanzig Minuten später um 16.50 Uhr.

Am 1. Juli 1840 erfolgt die Einrichtung einer Postverbindung zwischen Rostock und Berlin über Laage, Teterow, Malchin, Stavenhagen, Neubrandenburg, Neustrelitz, Fürstenberg, Gransee und

Oranienburg, mittels einer täglich aus Rostock und einer täglich aus Berlin abgehenden Personenpost. Von Rostock brach diese Post täglich um 14.30 Uhr auf und erreicht die Stadt Laage 16.30 Uhr. In Berlin brach diese Post täglich um 18.00 Uhr auf und erreichte die Stadt Laage am folgenden Tage gegen 17.00 Uhr.

Am 7. Oktober 1841 gab die Großherzogliche Kammer bekannt :

`` Statt der bisherigen dreispännigen Schnellpost zwischen Güstrow und Laage ist vom 1sten Oktober d. J. an eine zweispännige Schnellpost mit einem viersitzigen Wagen eingerichtet worden, welche, statt bisher fünfmal wöchentlich jetzt täglich coursirt ``.

Im Januar 1842 wurde ein neuer Fahrplan für diese Schnellpost eingerichtet : Vom 3ten k. M. incl. an wird eine 2spännige Fahrpost zwischen Gnoien und Laage eingerichtet, welche abgeht :

aus Gnoien : Montag und Donnerstag 10 Uhr Vormittags

aus Laage : Montag und Freitag 5 bis 6 Uhr Nachmittags,

und in Tour und Retour mit den Schnellposten nach und von Berlin, Rostock und Güstrow in Verbindung steht.

Das Personen-Porto wird für 3 ½ Meilen erhoben und geschieht die Beförderung in 5 Stunden. Gleichzeitig wird die 2spännige Fahrpost zwischen Gnoien und Dargun aufgehoben.

Schwerin am 23sten December 1841.

Am 15. März 1866 werden die beiden Personenposten zwischen Laage und Rostock und die Personenpost zwischen Laage und Teterow aufgehoben und dagegen eingerichtet :

1 ) Personenpost zwischen Laage und Rostock ( 3 Meilen ).

Aus Laage : 7 Uhr Vormittags ;

in Rostock : 9 Uhr 15 Minuten Vormittags.

Aus Rostock : 10 Uhr Vormittags, nach Ankunft des 3ten Zuges von Hagenow ; in Laage : 12 Uhr 15 Minuten Vormittags.

2 ) Personenpost zwischen Rostock und Teterow ( 6 ¼ Meilen ).

Aus Rostock : 9 Uhr 30 Minuten Vormittags, nach Ankunft des 1ten Zuges von Hagenow ; durch Laage : 11 Uhr 45 Minuten bis 12 Uhr Vormittags ; in Teterow : 14 Uhr 15 Minuten Nachmittags.

Aus Teterow : 12 Uhr 45 Minuten Nachmittags ;  
durch Laage : 15 Uhr bis 15 Uhr 15 Minuten Nachmittags ;  
in Rostock : 17 Uhr 30 Minuten Nachmittags, zum Anschluß an  
den 3ten Zug nach Hagenow. Personenporto pro Meile 10 fl.

Schon im frühen 19. Jahrhundert war es üblich, das sich diese Fahrpläne fast alljährlich änderten, auch weil einzelne Streckenkurse und Postverbindungen neu geplant, aufgehoben oder zusammengelegt wurden, um so den Anschluß an die großen Post- und Personenkutscherverbindungen besser zu gewährleisten, so das man als Reisender gut beraten, immer ein aktuelles Kursbuch zur Hand zu haben. Das Verreisen war damals noch nicht im großen Stile üblich und so waren verhältnismäßig wenige Menschen auf den Straßen unterwegs. So konnte noch in der Zeit zu Beginn des Siebenjährigen Krieg beispielsweise die ' ' Rostockschen Nachrichten und Anzeigen ' ' in seinen Ausgaben jeden zu diesem Zeitpunkt in die Stadt durch eines der Stadttore eintreffenden Reisenden namentlich aufführen. Handwerksburschen auf Wanderschaft und Studenten werden kaum diese Postkutschen kaum genutzt haben und waren auf Schusters Rappen unterwegs.



In späteren Jahren bildeten die Landstrassen, welche oft nicht viel mehr als Feldwege waren die Verbindung in die Stadt. Diese Landstrassen waren oftmals in einem ziemlich erbärmlichen Zustand. So beschreibt der königlich dänische Kammerherr Valentin August Heinze (\*1758 †1801) im Jahre 1782 die von Rostock nach Laage hin führende Landstraße, wie folgt : ' ' Ich verließ Rostock um nach Dalwitz, einem Landgute, das ungefähr 5 Meilen südwärts von Rostock liegt, zu fahren. Der Weg geht durch das Städtchen Laage. Einen



großen Theil desselben machte ich zu Fuße, theils weil das Wetter angenehm war und die Felder und Wiesen in vollem Flore standen, theils weil der zu beiden Seiten mit Weidenbäumen bepflanzte Weg so ungewöhnlich schlecht war, daß ein westphälischer Weg, wenn man ihn mit diesem vergleicht, für eine Chaussee gelten kann. Er war nämlich gepflastert, aber seit dem letzten siebenjährigen Kriege, ja seit Menschengedenken, nicht ausgebessert. Die Ursache davon ist, daß der Weg dem Herzoge zugehört und die, welche am meisten darauf fahren, Edelleute und Bauern sind. Ob diese ihre Wagen in Stücke brechen, oder drei Tage auf einer Reise zubringen, zu welcher bei gutem Wege nur ein einziger erfordert wird, = das ist der herzoglichen Rentekammer gleichgültig, weil sie von den adeligen Gütern doch nie mehr erheben kann, als einmal im J. 1755 in dem Landesvergleiche bestimmt worden ist. ``

Wie es zur damaligen Zeit um die Strassen und Landwege bestellt war, können wir einem Bericht im `` Freimütigen Abendblatt `` vom 9. Juni 1826 nachlesen, wo es heißt: `` Wenn man von Waren nach Lage fährt, so kann man den Weg über Kl. Wilsen nehmen; der Weg durchs Dorf ist aber sehr holperricht. In Langhagen ist vieles zur Besserung der Wege geschehen. Beim Hofe von Rothspalt ist der Weg schlecht, da aber eine Menge Steine an beiden Seiten liegen, so scheint er gemacht werden zu sollen; vielleicht gar eine Mac-Adamsche Chaussee, denn es sind meistens Granitblöcke. Nun geht der Weg durch eine breite Allee von Weidenbäumen auf Mamerow, sobald aber das dortige Bauernfeld anfängt, wird es ein elender schmaler Feldweg. Am Ende geht der Weg rechts ab auf Bergfeld, links ins Dorf; Wegweiser fehlen. Kommt man aus dem Dorfe, so geht ein schlechter, schmaler Weg nach Vogelsang links, rechts ein anderer; wieder keine Wegweiser. Letzterer theilt sich und geht rechts nach Wotrum, gerade aus auf Nahden; auch kein Wegweiser. Nun kommt man durch ein schmales sogenanntes Redber, wo der Weg beinahe nicht fahrbar ist; er gehört nach Vogelsang. Ein Mann, vermuthlich aus der Gegend, der neben einem Wagen ritt, sagte, er würde deswegen nicht ausgebessert, damit die Fuhrleute von Waren nach Lage ihn nicht passiren könnten und sollten, weil einige Brücken auf

dem Gute in schlechtem Stande seien !! Führt man von Roggow nach Schwieffel, so muß man den Weg rechts nehmen. Links gehts auf =man weiß es nicht ; der Wegweiser ist nicht vorhanden. Kommt man aus dem Tannenholze, so geht ein Weg rechts, einer links ; wie = der kein Wegweiser. Man muß links fahren und dann den Umweg über Warnkenhagen machen ; denn der Weg durch Bartelsenhagen ist gar nicht mehr fahrbar. Auch wird die Wegeverordnung, in An = sehung der Bretter vor den Rädern der Wassermühlen, nicht beob = achtet. Wenn man über die Brücke von Reinsenhagen ( nach Viet = gest gehörig ) fährt, so läuft man Gefahr, zu fallen, denn es ist gar nicht mal ein Geländer auf der Brücke. = Wenn man über Eichhof nach Warin fährt, so kommt man nahe am Hofe über eine ziemlich lange Brücke, wo auf der rechten Seite die Wasserräder laufen. Am Ende der Brücke ist ein verschlossener Schlagbaum. Wäh = rend man nach dem Hause schickt, um jemand zum Aufschließen zu holen, stehen die Pferde nahe an den spritzenden, drohenden Wasserädern ; auch hier sind die Räder nicht verdeckt. = Der Weg längs dem Holze ist entsetzlich schlecht. Die vielen verdor = benen Steindämme, die man vorfindet, beweisen, daß man in al = ten Zeiten nicht so gleichgültig gegen den Zustand der Wege ge = wesen. Wären sie nur irgend unterhalten worden, so rollten jetzt die Reisenden darüber hin, statt daß sie in ihrem gegenwärtigen Zustande den armen Reisenden fast durch das unaufhörliche Rüt = teln zur Verzweiflung bringen ! Man muß sich wundern, daß es noch Wagen giebt, die die harte Probe aushalten ``.

Im „Freimüthiges Abendblatt`` vom 16. März 1821 ward uns berichtet: „ Eine halbe Meile von Laage, und zwar circa 300 Schritte hinter dem Bauerndorf Briesen, wo sich an der Spitze eines kleinen Gehölzes zwei große Wege scheiden, fehlt der Wegweiser. Der Weg rechter Hand führt über den sogenannten Neuenkrug und Betzin nach Teterow ; der zur linken aber über Diekhof, Strisnow, Warnkenhagen nach Teterow. Ersterer ist die eigentliche Landstraße, letzterer zwar etwas näher, doch bei schlechtem Wetter nicht zu passiren ``.



Im Jahre 1829 zählt die ' ' Ductus viae ' ', ein Verzeichniß aller Wege, die als Haupt- und Landstraßen zu betrachten sind, immerhin acht solcher nach Laage hin führende Strassen auf :

1. Von Teterow über Thürkow, Matgendorf und Breesen nach Laage.
2. Von Neukalen über Lelkendorf, Jördensdorf und Groß Bützin nach Laage.
3. Von Gnoien über Walkendorf und Wardow nach Laage.
4. Von Rostock über Kessin und Goldenitz nach Laage.
5. Von Bützow über Hohen Spreng und Kronskamp nach Laage.
6. Von Güstrow über Kritzkow nach Laage.
7. Von Schwaan über Niendorf und Kronskamp nach Laage.
8. Von Tessin über Goritz nach Laage.

An Landstraßenverbindungen führten um diese Zeit durch Laage :

1. Die Hamburger Landstraße nach Gnoien : Schwaan = Niendorf = Klein Spreng = Striesdorf = Kronskamp = Laage = Wardow = Polchow = Rückberg = Walkendorf = Strietfeld = Lühbürger M. = Klein Niekör = Gnoien.
2. Die Lübecker Landstraße nach Gnoien : Wismar = Kritzower Burg = Kritzow = Zurow = Rügkamp = Neukloster = Schwaan = Laage = Gnoien.
3. Die Rostocker Landstraße nach Neubrandenburg : Rostock Mühlen = tor = Kessin = Schlage = Göllnitz = Rossow = Klein Lantow = Laage = Breesen = Schmeez = NeuHeinde = Gr. Bützin = Matgendorf = Perow = Todendorf = Thürkow = Teterow, weiter nach Neubrandenburg.
4. Die Landstraße nach Neukalen : Laage = Groß Bützin = Groß Wüst = tenfelde = Jördenstorf = Gehmkendorf = Küßserow = Nelkendorf = Neukalen.
5. Die Wismarer Landstraße nach Demmin : Neukloster = Schwaan = Laage = Gnoien = Demmin
6. Die Güstrower Landstrasse nach Ribnitz : Güstrow = Ruhs = Kritz = kow = Weitendorf = Kronskamp = Laage = Tessin, weiter nach Ribnitz.

Im Jahre 1843 wurde die Entfernungen der Extrapostverbindungen wie folgt angegeben :

von Bützow nach Laage	3 1/2 Meilen
von Gnoien nach Laage	3 1/2 Meilen
von Dargun nach Laage	4 1/2 Meilen
von Güstrow nach Laage	2 3/4 Meilen

von Neukalen nach Laage 4 1/4 Meilen  
 von Rostock nach Laage 3 Meilen  
 von Schwaan nach Laage 2 1/4 Meilen  
 von Tessin nach Laage 2 Meilen  
 von Teterow nach Laage 3 1/4 Meilen.



Der Chaussee- oder Kunststraßenbau leitete schließlich das Ende dieser sprichwörtlich schlechten Landstrassen ein.

Im Jahre 1833 wurde mit dem Bau der Abzweigung von Lantow nach Güstrow begonnen. Bereits im Jahre 1831 wurde mit dem Bau der Chaussee Rostock = Neubrandenburg begonnen, welche auch über Laage führt und 1836 fertiggestellt wurde. Diese wurde von einer im Jahre 1831 gegründeten Aktiengesellschaft gebaut. Aktionäre werden zum größten Teile beteiligten Grundbesitzer gewesen sein. Die Stadtkämmerei Laage hatte zum Bau 525 Taler R 2/3 Aktien gezeichnet, sowie eine Anzahl Einwohner weitere 1.475 Taler R 2/3. Die Aktien entwerteten aber, so daß die Inhaber keiner Vergütung theilhaftig wurden, als der Staat die Chaussee übernahm.

Am 26. September 1831 berichtete das „Freimüthiges Abendblatt“ über den Fortschritt beim Bau der Chaussee von Rostock nach Neubrandenburg über Laage aus der Stadt Rostock: „Der Chausseebau von hier nach Laage u.s.w. wird wieder sehr thätig betrieben, in dem zur Zeit eine gehörige Anzahl Arbeiter, woran es während der Ernte mangelte, angestellt ist. Von hier bis zu dem eine halbe Meile entfernt liegenden Dorf Kessin ist das Planum bereits fertig, und noch ist jetzt damit beschäftigt, die sogenannten Saumsteine zu legen, so daß binnen kurzem, wenigstens auf einzelne bedeutende Strecken, mit dem Beschütten der Steine der Anfang gemacht werden kann. Wegen der

neuen Abdämmung des Dorfes Kessin, wozu die Mehrzahl wenigstens die bessern, unserer Steigdämmer haben verwendet werden müssen, haben fast alle Dammarbeiten während des Sommers hier in der Stadt geendet und wir müssen uns abermahls diesen Herbst und Winter mit einem schlechten Straßenpflaster, das sich besonders in vielen Straßen der Mittel- und Altstadt findet, wo auch noch vorzüglich die Trottoirs fehlen, begnügen müssen ``.

Schon im Juni 1833 ist der Bau der Chaussee bei Laage soweit abgeschlossen, das die Großherzoglich Mecklenburgische Kammer beschloß: `` Mit dem 1sten Juli d. J. wird die Rostock-Güstrower Fahrpost auf die chausssirte Straße über Lage verlegt werden, mithin die gedachte Poststraße über Schwaan verlassen ``.

Im Jahre 1850 erfolgte sodann der Bau der Chaussee Laage-*Tes* sin. 1853 wurde an dieser Chaussee in der Gegend von Goritz gebaut.

Erst ein halbes Jahrhundert später, nämlich im Jahre 1905 begann der Bau der Chaussee nach Polchow. Am 23. September 1905 teilte der Laager Magistrat diesbezüglich mit: `` Bei der jetzt begonnenen Schüttung der Nebenchaussée Laage-Polchow, deren erste sechs Kilometer voraussichtlich noch in diesem Herbst fertig werden, ist ein Befahren bis zur Abnahme dieser Chaussee ausgeschlossen ... ``.

Wedoch traten bereits im Jahre 1837 erste Mängel an der neuen Rostock-Neubrandenburger Chaussee zutage. So berichtete das „Freimüthiges Abendblatt“ in seiner Ausgabe vom 25. Mai 1838: „Auf der rostock-neubrandenburger Stein-Chaussee wird darauf gehalten, daß die Wagen, soviel möglich, mit der Spur wechseln - wo man dieses vielleicht nicht immer hat erreichen können, da zeigen sich mehr oder weniger tief eingefahrene Geleise - welche im vorigen Frühling bekanntlich so weit eindringen, daß die Chaussee stellenweise ganz durchgefahren wurde und mit Buschwerk überdeckt werden mußte ``.

Und im „Freimüthiges Abendblatt“ vom 2. Januar 1839 heißt es über den Zustand der neuen Chaussee in der Laager Gegend in

einem Leserbrief : „ Aus der Gegend von Rostock, im Januar.  
 Auf meiner Reise durch Meklenburg=Schwerin passirte ich in der  
 Nähe des Gutes Diekhof nach Laage hin eine mir sonst unbekannte  
 Grandchantssee; es fuhr sich auf derselben so an genehm, daß meine  
 vollste Aufmerksamkeit erregt ward, weshalb ich vom Wagen stieg  
 und mir alles genau ansah. Alles, was ich fand, schien mir äußerst  
 zweckmäßig; besonders angenehm ist es, daß zu beiden Seiten die =  
 ses Weges treffliche Obstbäume gepflanzt worden, welche man an  
 andern Chausseen meistens vermißt, indem dort nur schlechte Kirsch =  
 bäume, Quitschen oder schlechte Pappeln deren Stelle vertreten.  
 Bald erreichte ich die mac=adamisirte Steinchaussee, welche bei  
 Laage gut erhalten war, jedoch sowohl den Reisenden unangenehm  
 erschütterte, als auch den Wagen und die Pferde bei weitem mehr  
 angriff. Weiterhin neben dem Gute Gr. Potrens war die Straße  
 sehr schlecht erhalten, gleich als passire man den schlechtesten  
 Steindamm, und ward mir nun noch mehr die Trefflichkeit der  
 erst erwähnten Grandchausee um so erklärbarer. Bei meiner  
 Ankunft in Rostock sprach ich mich dort über die so auffallende  
 Verschiedenheit der abweichenden Chausseirung aus, und erfuhr,  
 daß jene Grandchausee von einem Privatmanne aus eigenen  
 Mitteln erbaut worden sei, daß sie schon seit mehreren Jahren  
 bestehe und ihre Haltbarkeit documentirt habe. Bestehen muß  
 ich, daß ich dem Gründer dieser Grandchausee eine hohe Acht =  
 ung zolle, und es nimmt mich Wunder, daß das von ihm so pa =  
 triotisch aufgeführte Werk bisher nicht mehr Nachahmung ge =  
 funden hat, da ich bei meiner weitem Reise durch Meklenburg  
 Grandlager genug fand, welche sich eben sowohl zweckdienlich  
 zur Erbauung gleicher Grandchauseen darstellten. Allgemein  
 höre ich, daß die Einwohner des schweriner Landes ihren Lan =  
 desfürsten rühmen, daß er für Alles, was sich zur Verbesserung  
 und Verschönerung seines Landes eigne, eine große Zuneigung  
 zeige, selbiges mit regem Eifer befördere, und daß er intendire,  
 noch mehrere Chausseen erbauen zu lassen. Daher konnte ich  
 mich des Gedankens nicht enthalten: es möchte dem Landes =  
 fürsten jene Grandchausee nicht bekannt geworden, oder ihm



deren Zweckmäßigkeit nicht im rechten Lichte vorgestellt worden sein. Der völligen Ueberzeugung lebe ich, daß, wenn der Fürst die mehrgenannte, überaus wohlfeiler erbaute Grandchaussee selbst einmal beführe und sich von deren Zweckmäßigkeit überzeuge, derselbe gewiß darauf bestehen würde, daß wo es nur irgend thunlich mehrere solcher Art, statt der bisher macadami sirten Chausseen, erbauet werden müßten. Damit würde Derselbe dem Erbauer jener Grandchaussee eine gerechte Anerkennung zu Theil werden lassen, indem die Erbauung von Chausseen dieser Art nicht nur ungemein viel wohlfeiler zu beschaffen ist, sondern auch deren Erhaltung mit weit geringeren Kosten bestritten werden kann. B.``.



**A**m 30. Januar 1856 wurde die durch den neuen Chausseebau überflüssig gewordene alte Laager = Güstrower Landstraße vom Großherzoglichen Innenministerium aufgehoben: `` Die durch die Güstrow=Lantow=Laager Chaussee entbehrlich gewordene, auch insoweit sie nicht zur Chaussee benutzt ist, bereits größtentheils zu den angrenzenden Ländereien gezogene und nur noch auf der Hof = feldmark Suckow bei Bestand gebliebene alte Landstraße von Güstrow nach Laage wird hierdurch gänzlich aufgehoben.

Schwerin am 30. Januar 1856 ``.

Ein Jahr später, nämlich am 26. Januar 1857, traf dieses Schick = sal auch die alte Landstraße von Laage nach Tessin: `` Nachdem durch den Bau der Tessin=Laager Chaussee die frühere von Tessin nach Laage führende Landstraße im Holze vor der Depzower Mühle die Chaussee sie durchschneidet, bis zur Mühle selbst ganz entbehr = lich geworden ist, wird diese Landstraße hierdurch als solche und als

Begeerverbindung überhaupt aufgehoben und bleibt nur die genannte Strecke als Communicationsweg von Bestand.

Schwerin am 26. Januar 1857 ``.

Am 6. Juli 1867 vermeldete sodann das `` Laager Wochenblatt `` :  
`` Schwaan, 2. Juli. Unsere Stadt ist eine der wenigen Städte in Mecklenburg, welche gar keine Chaussee hat. Jetzt eröffnet sich eine Aussicht dahin, daß auch wir einer solchen uns erfreuen werden. Es ist der Bau einer Chaussee von Laage über Kl. Sprenz, Schwaan, Bröbberow, Kl. Belitz und bei Jürgenshagen in die Bützow = Cröpeliner Chaussee einmündend, in Absicht, und sind die Kosten der Vorarbeiten, mit welchen in nächster Zeit begonnen wird, vorläufig zusammengebracht ``.

**A**ngelegt wurde die Chaussee, wie es bis in unsere Zeit zu erkennen war : in der Mitte die befestigte Straße, zu beiden Seiten Sommer = wege, dazu Alleen, meist von Linden und Eichen.

Johann Christian August Röper schreibt im Jahre 1844 in seinem Buch `` Die Flora Mecklenburgs `` : `` An der von Rostock nach Laage führenden Kunststrasse war der Weg für Fußgänger mit Rasen eingefasst, und mit diesem, der wahrscheinlich einer Wiese entnommen ward, war eine grosse Menge des erwähnten Fünffingerkrauts auf die dürre Heeresstrasse übersiedelt worden ... ``.

Unweit Laage waren an dieser neuen Güstrower Chaussee bei Lan = tow zunächst Schwarzpappeln angepflanzt worden ( wovon am 24. Januar 1866 100 dieser Schwarzpappeln zur Abholzung verstei = gert wurden ).

**I**m Jahre 1862 betrug der Wegezoll 2 Schillinge, reichte aber schon bald nicht mehr aus, um den ordnungsgemäßen Erhalt und die Verwaltung der Chaussee zu gewährleisten. Am 20. Januar 1866 wurde der Chausseeegeld = Tarif auf 2 Schilling und 6 Pfennig angehoben. Wie die Kosten der Instandhaltung der Chausseen geregelt wurde, geht aus dem Jahresbericht über die Verwaltung der Stadtkämmerei zu Laage im Jahre 1877 hervor, darin heißt es : `` ad 8. Im laufen =

den Jahre hatte die Stadt Laage in Anwendung des 8jährigen Turnus zwischen den Städten Güstrow ( zahlt 4mal ), Teterow ( 2mal ), Kra = kow und Laage ( zahlen jede 1mal ) den dritten Theil der Kosten der Wegeschau zu zahlen. Der früheren Ueblichkeit entsprechend waren für diese Ausgabe 460 M. veranschlagt . . . ` ` .

Über die Chausseen der Laager Gegend heißt es 1894 in Wilhelm Raabes ` ` Mecklenburgische Vaterlandskunde ` ` : ` ` Die Ver = kehrsverhältnisse des Ortes haben sich nicht so günstig gestaltet, wie man es seiner Lage nach hätte annehmen können. Eine ungewöhnliche Lebhaftigkeit hatte die Stadt früher im Winter zur Zeit der Kornfuhrren. Ein großer Teil des Getreides, das damals nach Rostock gesandt wurde, nahm seinen Weg über Laage. Das änderte sich jedoch wesentlich nach Erbauung der Eisenbahn Güstrow-Neubrandenburg, sowie der Chaus = see Güstrow-Teterow. Mit dieser Zeit erhielt Laage bessere Chaussee = verbindungen. Zu der Chausseeverbindung nach Rostock ( 23 km ) kam später die mit Tessin ( 15 km ), mit Teterow ( 25 km ), ferner zweigte sich von der Rostocker Chaussee in der Nähe von Laage die Chaussee nach Güstrow ab ( 21 km ). Zu diesen Chausseeverbindungen kam im Jahre 1886 am 1. Juli endlich auch eine Eisenbahnverbindung ` ` .



Da für die Benutzung der Chausseen Gebühren zu zahlen waren, so versuchten es viele Bauern, Fuhrleute und Händler sich um das Chaus = seegeld zu drücken, indem sie Schleichwege benutzten. In diesem Falle wurde ihnen eine Geldstrafe von 16 Schillingen angedroht.

Der Dammzoll auf dem Depzower Damm wird erst am 19. Januar 1875 aufgehoben. Dort hatten z.B. 1821 Händler einen Schilling pro Wagen zu zahlen.

Oft versuchte man sich auch hier um den Zoll zu drücken und benutzte dazu die den Einheimischen altbekannten Schleichwege. So klgte etwa

am 23. November 1821 der Laager Zollpächter Meyer in einem Bericht an die Großherzogliche Kammer, dass es ihm noch nicht gelungen sei, jemanden zu ertappen, der die ' ' auf das Strengste verbotenen Schleichwege des Liessow-Zehlendorfer und Depzower Dämme ' ' benutzte.

Am 19. März 1822 hieß es dazu in einer Anordnung der herzoglichen Kammer : ' ' Wann die Passage der Dämme zu Depzow, Liessow und Zehlendorf mit zollbaren Waren oder Kornwagen schon früher verboten ist, jedoch in neuerer Zeit häufige Übertretungen dieses Verbotes bemerkt worden sind, so wird den Frachtfuhrleuten, Viehtreibern, und wen es sonst angeht, hiedurch allen Ernstes untersagt, sich den sogenannten Schleichwegen, zum Nachtheil des großherzogl. Zollgefälle zu bedienen, widrigens sie im Contraxionsfalle die nachdrückliche Bestrafung zu gewärtigen haben. ' '

Und am 8. April 1868 heißt es vom Großherzoglichen Amte in Güstrow : ' ' Die Fußsteige über das Lantowsche Feld in der Richtung vor Laage zunächst quer durch die Wiesen zum Lantower Holze und dann in verschiedene Richtungen, namentlich auch nach Raetwin, den Raetwiner Bauern und den dahinter belegenen Ortschaften, werden hierdurch als unberechtigt bei nachdrücklicher Strafe verboten, und es ist Vorkehr getroffen, daß Uebertreter dieses Verbots zur Anzeige gebracht werden. ' '

Mit dem Wegfall des Straßenzolls verloren dann all diese Schleichwege ihre Bedeutung.

Dieser Zoll beeinträchtigte auch sehr den Binnenhandel. So findet sich im Archiv für Landwirtschaft aus dem Jahre 1859 eine Rechnung, welche belegt wie sehr Steuern und Zoll den Handel gefährdeten :

' ' In Laage ist der Ankauf inländischen Säesaat vom Landmann geschehen. Der Laager Kaufmann verkauft davon für den Werth von 100 Thlr. nach Rostock, der dortige Kaufmann verhandelt das Landesproduct nach Güstrow, und so entsteht hiedurch folgende mecklenburgische Steuer- und Contributionszahlungsbetrags-Rechnung :

100 Thlr. Ausfuhr aus Laage a  $\frac{1}{4}$  fl. vom Thaler Cour. 2 Thlr. 29 fl.

Eingang in Rostock	ca. 3 pZt	3
Nachsteuer in Güstrow	5/8 fl.	$\frac{1}{6}$ 14 fl.
		cour. 6 Thlr. 43 ½ fl.
Außerordentliche Contribution in Laage, Rostock, endlich Güstrow a 3/7 pZt.		$\frac{1}{8} = \frac{14}{9}$ = .
	Das macht Cour.	8 Thlr. 9 ½ fl.,

oder über 8 pZt. Jeder weitere Vertrieb würde diese immensen Steuer =  
kosten noch steigern , und müssen dieselben , wenn es hiermit geschehen,  
den inländischen Verkehr mit den inländischen Landesprodukt verhin =  
dern.

Wer und was von dieser Handelssteuer in den Landstädten befreit  
war, führt der Verfasser im folgenden auf :

Alles, was vom plattten Lande zum Verkauf in die Städte gebracht  
wird, der Kaufmann aber, welcher damit Handel treibt, muß die Wa =  
ren, Produkte und Vieh zc. edictmäßig versteuern ; überall frei von  
der Steuer darf mit Korn und Raps gehandelt werden. Die einmal  
versteuerte und demnächst aus einer in eine andere Stadt verhandelte  
Ware ; und das gilt von uns ins Strelitzsche und von dort hierher, =  
ausgenommen ist das Fürstentum Ratzeburg.

Alles was Künstler, Handwerker zu ihrer Profession beziehen ; jeder  
Nichtkaufmann zu seinem Bedürfnis bezieht.

Alles Baumaterial zu Neubauten und Reparatur der Häuser.

Sachen des Trödelhandels.

Ländliche Gutsprodukte. Doch erlegen von Wolle einheimische Kauf =  
leute ½ fl., fremde 1 fl. vom Thaler des Einkaufs.

Die Importanta der Ritterschaft.



Die zunehmende Verarmung der Bevölkerung in Mecklenburg, vor  
allem nach der Aufhebung der Leibeigenschaft, führte schließlich zu ei =

ner ganz anderen Art von Reisenden auf den Laager Straßen.  
Seit den 1850er Jahren wurde das Großherzogtum Mecklenburg = Schwerin förmlich von durch das Land streichenden auswärtigen Bettlern und Vagabunden überschwemmt. Um dieser beständig anwachsenden Plage Herr zu werden, wies die Obrigkeit die Amts = und Polizeibehörden an die aufgegriffenen Personen zu verhaften und in das Landarbeitshaus Güstrow zu überführen. So wurden im Jahre 1868 715, 1869 589 und im Jahre 1870 594 Personen verhaftet und dem Landesarbeitshaus überstellt.

Das preußische Strafgesetzbuch vom 14. April 1854 bestimmte in § 117 : *'' Wer geschäftslos und arbeitslos umherzieht, ohne sich darüber ausweisen zu können, daß er die Mittel zu seinem Unterhalte besitze, oder doch eine Gelegenheit zu demselben aufsuche . . . , wird als Landstreicher bestraft ''*.

Auch Laager Bürger, allem voran Handwerksburschen, ereilte das Schicksal in der Fremde als Bettler oder Landstreicher verhaftet zu werden. So ließ etwa im Februar 1871 das Großherzogliche Amtsgericht Güstrow, den Schustergesellen Ludwig Saß aus Laage, in das Landarbeitshaus Güstrow einweisen. Aber bereits 1872 wird Ludwig Saß, nach seiner Entlassung aus dem Arbeitshaus, in Güstrow wegen Bettlei in Arrest genommen.

1872 wurde der Schlachtergeselle Heinrich Rossow aus Laage vom Gericht zu Wittenberg zu 3 Tagen Haft wegen Bettlei verurteilt.

Im Juni 1871 wurden in Laage der Töpfer Carl Dembowski aus Neustrelitz sowie der Böttchergeselle Carl Gustav Geelhaar aus Neustadt wegen Bettelns in der Stadt dem Landarbeitshaus Güstrow zur Verbüßung einer 24 stündiger Haft eingeliefert.

So hieß es dann am 8. Februar 1859 verzweifelt vom Laager Rat : *'' Von hieraus sind die hiesigen Bettler von der Nachbarschaft nicht abzuhalten. Mögen daher die verehrlichen Ortsbehörden uns durch Aufgreifung und Einlieferung derselben dazu behülflich sein ''*.



Wie groß die Zahl der Handwerksburschen welche durch die kleine Stadt zogen, gewesen sein mag, läßt sich anhand eines Artikels aus dem ' ' Laager Wochenblatt ' ' vom 13. März 1880 ermessen, in dem es heißt : ' ' ' ' Der Verein gegen Hausbettelei ' ' hat während der vier Wochen seiner Wirksamkeit, also vom 8. Februar bis 8. März 240 hülfbedürftige Reisende unterstützt. Es erhielten nämlich 22 Tagdurchreisende je 15 f. 218 Abends Einkehrende je 25 f, mit hin zusammen die Summe von 57 M. 80 f. Die Hausbettelei hat seitdem hier im Orte gänzlich aufgehört. ' ' Vom 8. Februar bis zum 29. Mai 1880 hatten sich 607 Bettler bei der Station gemeldet, also fast 6 Bettler täglich.

Am 16. Oktober 1880 nannte sich der ' ' Verein gegen Hausbettelei ' ' in ' ' Herbergverein ' ' um. In der Zeit vom 1. November 1880 bis zum 1. April 1881 wurden 1.403 Reisende mit 411 Mark 30 Pf unterstützt, davon erhielten 1.339 Nachtreisende ( a 30 Pf.) 401 Mark 70 Pf. und 64 Tagdurchreisende ( a 15 Pf) 9 Mark 60 Pfennig.

Damit die sich auf Wanderschaft befindlichen Gesellen nicht um eine Übernachtung betteln mußten, nahmen sich die Herbergen ihrer an. Diesbezüglich hatten der Herbergswirt etliche Verordnungen zu befolgen. So hatte er z. B. die Obrigkeit umgehend zu informieren, wenn die Gesellen in seiner Herberge bzw. Gasthaus lose Reden führten, insbesondere darüber, daß sie der Arbeit fernzubleiben gedachten.

Besonders Montags blieben die Gesellen damals gerne einmal der Arbeit fern, weshalb dieser Tag als ' ' blauer Montag ' ' oder ' ' Krugtag ' ' selbst in den herzoglichen Verordnungen Einzug hielt.

Die Amtsrolle von 1844 wies den Herbergswirt an : ' ' Sobald er Verabredungen zur Auflehnung gegen gesetzliche Vorschriften, zum Austritt aus der Arbeit und zu anderen verbotenen Handlungen, heimliche Zusammenkünfte oder Schriftwechsel zu dergleichen Zwecken bemerkt oder in Erfahrung bringt, ist es seine Pflicht, sol

ches der Obrigkeit ungesäumt zu melden,, und derselben die ihm be-  
kannt gewordenen Unruhestifter namentlich anzuzeigen, so wie auch  
etwanige, für die Gesamtheit der Gesellen eingelaufene Briefe an  
die Obrigkeit abzuliefern ``. Dementsprechend wurde dem Herbergs-  
wirt im § 95 angedroht: `` Herbergswirthe, welche sich in der Er-  
füllung ihrer Obliegenheiten säumig oder gar widerspenstig finden  
lassen, sind von der Obrigkeit in Geldstrafen von 2 bis 3 Thln.,  
oder in Gefängnißstrafe zu nehmen, in schwereren wiederholt ein-  
tretenden Fällen aber, den Umständen nach resp. der Herberge zu  
entsetzen, oder ihrer Schenkwirthschaft verlustig zu erklären ``.

§ 96 lautete: `` Der Herbergswirth ist nicht nur der Ortspolizei-  
behörde, sondern auch den Amtspatronen untergeordnet ``. Der Her-  
bergswirt hatte von seinen Gästen Namen und Stellung in ein Ver-  
zeichniß einzutragen und mußte dieses einmal am Tag gegen 20.00  
Uhr den Polizeibehörden seines Ortes vorlegen. Daneben stand den  
örtlichen Gendarmen das Recht zu, jederzeit die Herberge bzw. das  
Gasthaus oder Krug inspizieren zu können.

Im Jahre 1867 werden 11 Schankwirthschaften genannt und ihre  
Betreiber: der Bäckermeister Babendeihr, der Gastwirt Bosack,  
der Gastwirt v. d. Hauck, der Malermeister Lück, der Bäckermeis-  
ter Getzmann, der Stadtsprecher Bäckermeister Schmidt, der Gast-  
wirt Nehls, der Gastwirt Schröder, der Gastwirt Possehl, der Kon-  
ditor Weidemann und die Konditormitwe Nagel.

Einer der bekanntesten Laager Gastwirte in diesen Jahren, war der  
Gastwirt Friedrich Ludwig Christian von der Hauck (\*1816 †  
1874), er verstarb im August 1874. Er war der Besitzer des  
Gasthauses `` Zur Sonne `` in Laage. Das Gasthaus wurde im  
April 1875 von seiner Frau Auguste v. d. Hauck, geborene Hinrichs  
an den Gastwirt Wilhelm Kubach verkauft.

Im Juli 1867 geht der Gastwirt Behrns, welcher das Gasthaus an  
der Ecke Breesener-Wallstraße führte, in Konkurs. Bis zum Jahre  
1874 führte W. Demmin dieses Gasthaus weiter. Im August 1874  
übernimmt dann der Inspektor F. Possehl das Gasthaus `` Zum  
deutschen Hause ``.

Im Jahre 1872 gab es 8 Gast- und Schenkwirthschaften in Laage.

Im Jahre 1879 eröffnet der Besitzer der Henningsmühle, der Müller Hans Witt eine Regelpahn mit Lokal. Von nun an wird die Henningsmühle zu einem beliebten Ausflugsziel der Laager Bürger. Später mit der Eröffnung des Laager Bahnhofs 1886 kommt noch die Bahnhofsgaststätte zu den Laager Gaststätten hinzu.



Mit dem Bau der Eisenbahnstrecke erhielt die Stadt Laage eine weitere Verkehrsanbindung. Da die Verkehrsansprüche gestiegen waren, wurde beschlossen eine Nord-Süd-Verbindung in Mecklenburg zu bauen. Das zog sich bis zum Jahre 1886 hin. Am 1. Juli 1886 eröffnete die Deutsch-Nordische Lloyd seinen Betrieb. Es ging ihm darum, die im Norden zu erschließenden Absatzmärkte zu verbinden. Da die Linie Rostock Neustrelitz über Laage führte, mußte ein Bahnhof gebaut werden.

Die Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn verfolgte das Ziel, in Güstrow einen Knotenbahnhof für das Fernbahnnetz zu entwickeln, um Güstrow besser an Rostock anzuschließen. Deshalb entstanden 1887 von Güstrow zwei Streckenneubauten : einmal nach Schwaan für den Anschluß an die Strecke Bützow-Rostock und nach Plaaz zum Anschluß an die Lloyd-Bahn. Die am 1. Dezember 1887 eröffnete Abzweigung Plaaz-Priemerburg-Güstrow war für Laage ebenfalls bedeutungsvoll, weil sie den Anschluß an das westliche Bahnnetz erleichterte.

Im Jahre 1889 wurde von der Lloyd-Bahn der Schnellzugverkehr über Lalendorf-Laage-Rostock eingestellt und über Lalendorf nach Güstrow abgeleitet.

Im Jahre 1886 erfolgte mit der Errichtung der Bahnlinie und des Bahnhofsgebäude der Bau der ' ' Bahnhofstraße ` ` . Zuvor führte

dort der so genannte ' ' Hirtenweg ' ' entlang. Am 5. April 1886  
begannen die Arbeiten an der Bahnhofsstrasse. Am 24. April 1886  
wurde vom Rat die Pflasterung der Bahnhofsstraße beschlossen :  
' ' *Der Zufuhrweg von der hiesigen Stadt zum Bahnhofe der War-  
nemünde-Neustrelitzer Eisenbahn soll in einer Länge von ca. 690  
Metern, und zwar 4 Meter breit, gepflastert werden ' '.* Am 11.  
Juni 1886 hielt der erste Zug auf dem Laager Bahnhof.

**ENDE**

