

Blätter zur Verkehrsgeschichte Mecklenburgs



Nr. 8

**Die ehemalige Strandbahn
Warnemünde Hohe Düne –
Markgrafenheide**

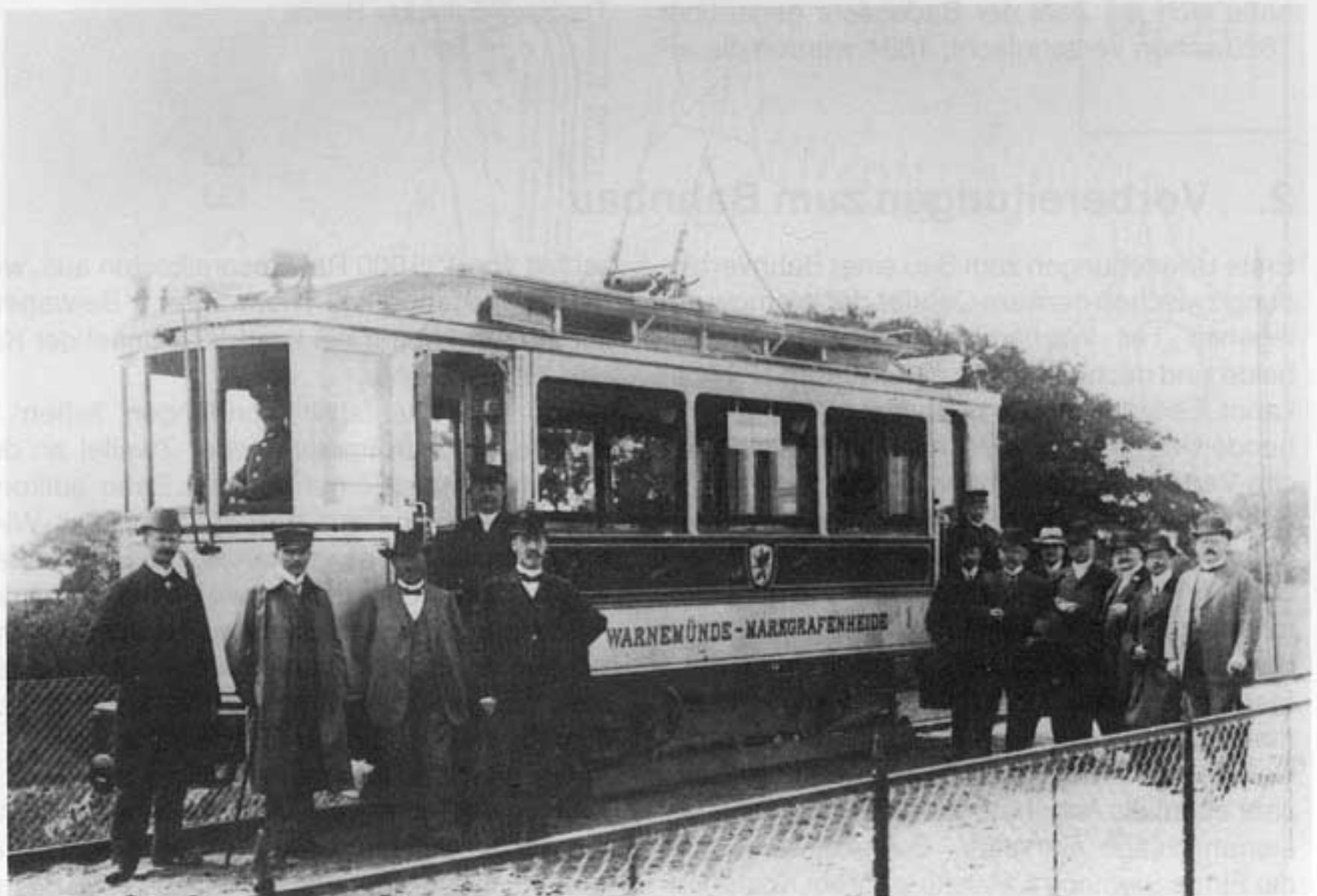
Gliederung

	Seite
1. Vorgeschichte	2
2. Vorbereitung zum Bahnbau	2
3. Bau und Eröffnung	5
4. Die Entwicklung bis 1945	10
5. Die Entwicklung nach 1945	20
6. Gebäude und technische Ausstattung	23
7. Fahrpläne und Fahrpreise	28
8. Wagenpark	29
9. Quellenangaben	32
10. Nachwort	32

Zur Einstimmung

Warnemünde – für viele verbindet sich mit diesem Ortsnamen die Vorstellung von Sommer, Sonne, Strand und Ostsee.

Jährlich kommen unzählige Urlauber und Einheimische. Wer FKK-Anhänger ist oder sein Zelt in Markgrafenheide aufschlagen möchte, geht durch den Warnemünder Bahnhofstunnel und läßt sich mit der Fähre an das östliche Warnowufer übersetzen. Doch wer von diesen Sonnenhungrigen ahnt schon, daß dort, wo die Fähre den neuen Seekanal kreuzt, einst ein Straßenbahndepot stand und eine elektrische Bahn nach Markgrafenheide abfuhr? Einem aufmerksamen Beobachter entgehen aber die bis in die heutige Zeit sichtbaren baulichen Reste der einstigen Strandbahn nicht. Südlich der Chaussee nach Markgrafenheide ist über weite Strecken der Bahndamm noch erkennbar, und auch Reste einiger Haltestellenanlagen sind noch zu finden. In der vorliegenden Broschüre soll der Versuch unternommen werden, über die Geschichte, den Bau und die Betriebsführung dieser Bahn Auskunft zu geben.



1. Vorgeschichte

Warnemünde, etwa 10 km nördlich von Rostock unmittelbar an der Warnowmündung gelegen, fristete mehrere Jahrhunderte ein bescheidenes Dasein als Fischerdorf. Die einst mächtige Hansestadt Rostock kaufte es schon im Jahre 1323 und sicherte so seinen Schiffen einen ungehinderten Zugang zum Hafen. Nunmehr zu einem Teil Rostocks geworden war Warnemünde mit Rostocks Schicksal eng verbunden. Es hatte jedoch den Nachteil, daß es ohne Befestigungsanlagen nicht nur dem Toben der Naturgewalten und den Feinden der Stadt Rostock schutzlos preisgegeben war, sondern auch vom Rostocker Bürgertum unterdrückt wurde. Bis ins 19. Jahrhundert hinein waren Handel und Gewerbe in Warnemünde praktisch verboten, und so blieb den Einwohnern im wesentlichen nur die Fischerei mit kleinen Booten und Lotsentätigkeit als Lebensgrundlage.

Nachdem sich bereits Ende des 18. Jahrhunderts in Heiligendamm die ersten Badegäste eingefunden hatten, entwickelte sich auch Warnemünde im 19. Jahrhundert allmählich zu einem Badeort. Die ersten Badegäste wurden nachweislich im Jahre 1817 registriert, schon 1820 waren es mehr als 100. Im Jahre 1833 hatte sich die Zahl der Badegäste gegenüber 1820 schon verzehnfacht, 1834 wurden die er-

sten Badeanstalten gegründet. Mit der Entwicklung Warnemündes zum Badeort wurden auch die wirtschaftlichen Beschränkungen gelockert und 1869 endgültig beseitigt. Mit dem Anschluß an die Lloyd-Bahn im Jahre 1886 bestand eine direkte Verbindung nach Berlin. Damit stand der Entwicklung Warnemündes zu einem begehrten Seebad nichts mehr im Wege. Das Wachstum des jungen Badeortes hatte sich bis dahin im wesentlichen auf der westlichen Warnowseite abgespielt, doch mehr und mehr Erholungsuchende fühlten sich auch von dem landschaftlich reizvollen Gebiet am östlichen Warnowufer, der seit 1252 zu Rostock gehörenden Rostocker Heide, angezogen. Sie erstreckt sich als riesiges Waldgebiet mit altem Baumbestand zwischen Warnemünde und Graal, wobei je nach Untergrund Eichen- und Buchenbestände mit Tannenwald, Erlenbrüchen und Sumpflandschaften abwechseln. Es entstanden Ausflugsgaststätten, wie das Forsthaus Markgrafenheide, am Rande der Heide oder das Forsthaus Schnatermann am Breitling. Durch den zunehmenden Ausflugsverkehr entwickelte sich der Wunsch nach einer bequemen, schnellen Verbindung von Warnemünde nach Markgrafenheide, dem Tor zur Rostocker Heide.

2. Vorbereitungen zum Bahnbau

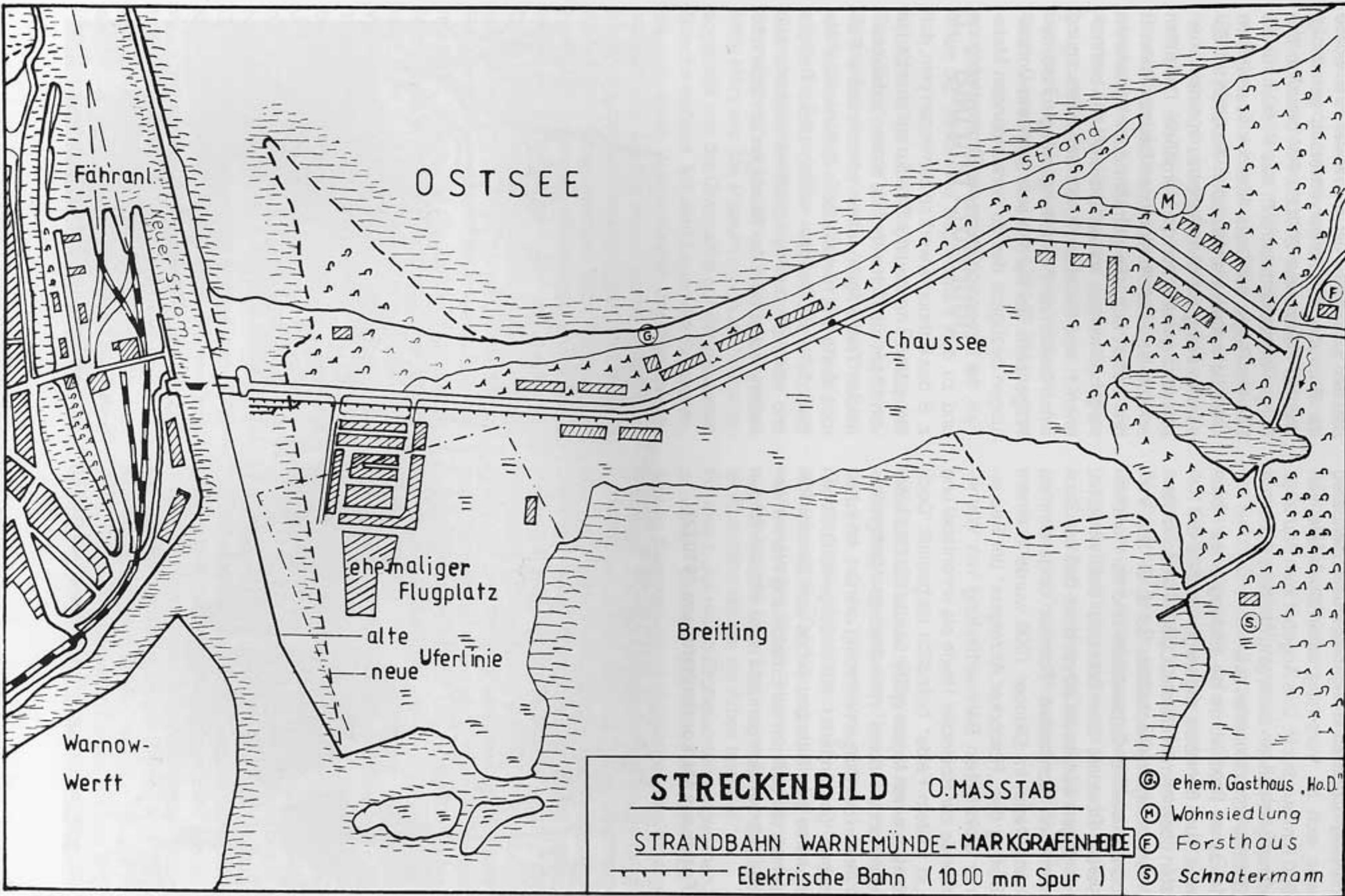
Erste Überlegungen zum Bau einer Bahnverbindung zwischen dem am Ostufer der Warnow gelegenen Teil Warnemünde und Markgrafenheide sind nachweislich aus dem Jahre 1887 bekannt. Es sollte jedoch noch fast ein Vierteljahrhundert vergehen, bis dann tatsächlich eine solche Verbindung geschaffen wurde.

Schon aus dem Jahre 1892 liegen konkrete Angebote vom Deutsch-Nordischen Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiffahrts AG sowie der Lokomotivbaufirma Orenstein & Koppel zum Bau einer Bahnverbindung von Warnemünde nach Markgrafenheide vor. Weitere renommierte Firmen wie AEG, Siemens & Halske, Schuckert & Co. sowie Daimler machten im darauffolgenden Jahr ebenfalls Angebote, die z. T. detaillierte Kostenanschläge enthielten. Beispielsweise ging die Firma Siemens & Halske in ihrem Kostenan-

schlag von 135000 RM Gesamtkosten aus, wobei der Wagenpark (2 Triebwagen, 1 Beiwagen) mit 25000 RM nur ein knappes Fünftel der Kosten beanspruchte.

Wiederholte Rentabilitätsprüfungen ließen in den Folgejahren immer wieder Zweifel an der Wirtschaftlichkeit einer solchen Bahn aufkommen. Vorschläge zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit gab es in großer Zahl. Sie reichten von der Forderung nach einem Restaurant in der Heide bis zu einem Bahnbau Heiligendamm-Warnemünde, Warnemünde-Rövershagen bzw. Warnemünde-Graal-Müritz, damit ein solcher Betrieb eine breitere Basis hätte.

Außer dem Bau einer elektrischen Bahn wurde auch der Einsatz von Motortriebwagen sowie der Dampftrieb erwogen, letzteres wohl in Anlehnung an Erfahrungen mit der seit 1886 beste-



OSTSEE

Fähranl.

Neuer Strom

Strand

Chaussee

ehemaliger
Flugplatz

Breitling

alte
neue Uferlinie

Warnow-
Werft

STRECKENBILD O.MASSTAB

STRANDBAHN WARNEMÜNDE - MARKGRAFENHEIDE

Elektrische Bahn (1000 mm Spur)

- Ⓒ ehem. Gasthaus „Ho.D.“
- Ⓜ Wohnsiedlung
- Ⓔ Forsthaus
- Ⓢ Schnatermann

henden Doberan-Heiligendammer-Eisenbahn, was sich im Vorschlag einer Spurweite von 900 mm ausdrückt. Das Angebot zum Bau einer dampfgetriebenen Bahn ging übrigens von einer Bauzeit von 3 Monaten aus.

Im Jahre 1898 wurde die Bildung eines Komitees zum Bahnbau angeregt, welches die Kosten übernehmen könnte. Obwohl verschiedene Interessengemeinschaften, so z. B. der Verband deutscher Ostseebäder und der Handelsverein Rostock, den Bahnbau befürworteten, vergingen weitere elf Jahre, ohne daß das Bauvorhaben konkretere Formen angenommen hätte. Noch im Oktober 1909 wurde in einem Beitrag des „Rostocker Anzeigers“ der Bau einer elektrischen Bahnverbindung von Warnemünde zur Rostocker Heide als unrentabel und „in weitem Felde“ befindlich dargestellt. Doch bereits einen Monat später wurde der Bau einer elektrischen Bahn Warnemünde–Markgrafenheide in der Bürgerversammlung erörtert. Im inzwischen gegründeten rätlich-bürgerschaftlichen Komitee zum Bahnbau setzte sich Senator Paschen, der sich um die Entwicklung Warnemündes sehr verdient gemacht hatte, intensiv für den

Bau der Strandbahn ein. Im Januar 1910 wurde der Bau von der Bürgerversammlung genehmigt und als Bausumme 200 000 RM bewilligt. Die Bürgerversammlung beschloß, das Planum für die Bahn in Regie der Stadt Rostock auszuführen und alle anderen anfallenden Arbeiten im Zusammenhang mit dem Bahnbau in einem Ausschreibungsverfahren zu vergeben. Daraufhin schrieb die Stadt Rostock den Bau der Bahn in drei Losen aus, die getrennt oder zusammen vergeben werden sollten. Die drei Lose beinhalteten 1. den Gleisbau, 2. die Stromversorgung einschließlich der Fahrleitungsanlage und 3. den Wagenpark. Es wurden sehr konkrete Vorstellungen bezüglich des zu verwendenden Materials, der Dimensionierung der Stromversorgung und zu den Fahrzeugen entwickelt. So sollte z. B. das Bahnunterwerk so bemessen sein, daß ein späterer Ausbau der Strecke auf eine Länge von 17 km möglich wäre. Die beiden zu beschaffenden Triebwagen sollten geschlossene Perrons sowie drei herablaßbare Seitenfenster haben, die drei Beiwagen sollten offene Perrons und ebenfalls drei herablaßbare Seitenfenster haben, wobei zwei der Beiwagen ein Oberlicht-

Forsthaus Markgrafenheide um 1910 (2)



dach und ein Beiwagen ein Verdeck für den Gepäcktransport haben sollten. Die Angebote zu dieser Ausschreibung sollten bis zum 5. Februar 1910, 12.00 Uhr, beim Elektrizitätswerk Rostock vorliegen. Der Kostenanschlag des Rostocker Elektrizitätswerkes sah für die ausgeschriebenen Leistungen insgesamt 160000 RM vor. Die restlichen 40000 RM sollten für den Bau des Bahnhofsgebäudes, der Werkstatt, für das Speisekabel sowie für die Bauleitung aufgewendet werden. Die Ausführung des gesamten Bahnbaues, mit Ausnahme des Planums, wurde der Berliner Firma Bergmann Elektrizitätswerks-AG für ihr Gesamtangebot von 136040 RM übertra-

3. Bau und Eröffnung

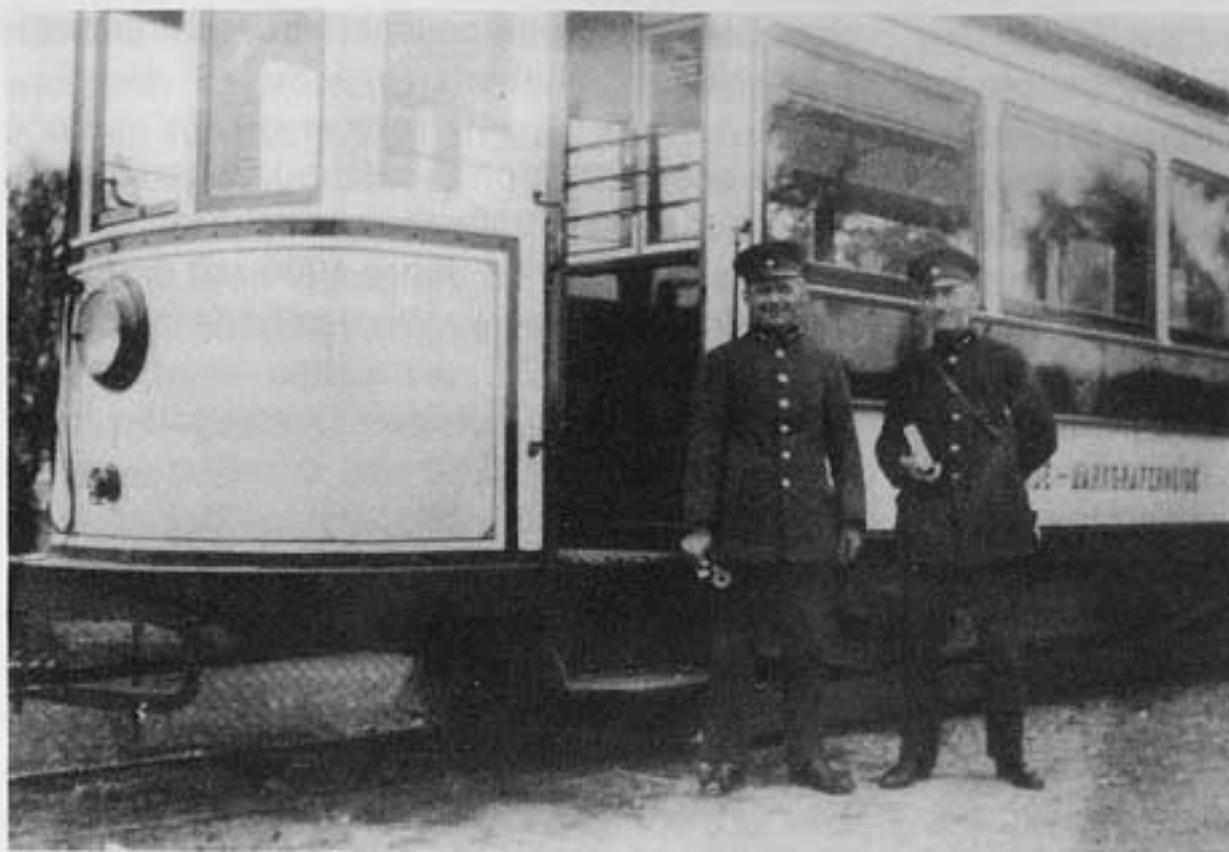
Mit den ersten Erdarbeiten zum Planum der Strandbahn wurde im Februar 1910 begonnen. Zu der Zeit waren etwa 50 Arbeiter auf der Baustelle beschäftigt. Die milde Witterung begünstigte die Bauarbeiten und ließ darauf hoffen, den vorgesehenen Eröffnungstermin der Strandbahn, den 15. Juni, einhalten zu können. Mitte März war das Planum schon zur Hälfte fertiggestellt und die Grasnarbe auf der gesamten Strecke entfernt. Mit dem Legen der Schwellen, die von einer Warnemünder Imprägnierwerkstatt geliefert worden waren, wurde Anfang April begonnen, der Bau des Depotgebäudes sollte in Angriff genommen werden. Mitte Mai war die Hälfte der Schwellen eingebettet, ebenfalls die Hälfte der Fahrleitungsmasten war aufgestellt. Das Verlegen des Kabels durch den Strom stand unmittelbar bevor. Die Fahrzeuge wurden im Rohbauzustand im Nürnberger Werk abgenommen. Die Motore, die die Firma Bergmann lieferte, wurden entgegen ursprünglicher Absichten schon in Nürnberg eingebaut, nicht erst in Warnemünde. In der zweiten Hälfte des Juni 1910 waren die Hauptarbeiten an der Strecke beendet, so daß die Eröffnung am 1. Juli stattfinden konnte, obwohl der Bau der Haltestelleneinrichtungen und des Depots unmittelbar am Neuen Strom noch nicht abgeschlossen war. Die „Rostocker Zeitung“ berichtete, daß der erste Wagen am 30. Juni 1910 in Warnemünde eingetroffen sei. Der Wagen solle, so die Zeitung, „dem Äußeren und Inneren nach weit praktischer und schöner als unserer städtischen sein“. Über den Transport und das Übersetzen über den Neuen Strom erfahren wir: „Die Lore

gen. Die Fahrzeuge beschaffte die Bergmann-AG bei MAN in Nürnberg.

Eine wesentliche Voraussetzung für den Bau einer elektrischen Straßenbahn nach Markgrafenheide war bereits im Jahre 1906 mit dem Bau des Elektrizitätswerkes Warnemünde in der Dänischen Straße 28 geschaffen worden. Als Zweigbetrieb des Rostocker Elektrizitätswerkes diente es der Stabilisierung der Stromversorgung Warnemündes und war in seiner Kapazität so bemessen worden, daß es die Stromversorgung der elektrischen Strandbahn mit übernehmen konnte.

mit dem schmucken Fahrzeug wurde auf dem Schienenstrang nach dem Neuen Strom befördert und auf die Wagenfähre gebracht. Durch den niedrigen Wasserstand im Neuen Strom gestaltete sich die Überführung auf die Fähre zu einer mühevollen Arbeit, ebenso die Abbringung auf das östliche Ufer. Erst in ziemlich vorgerückter Abendstunde war die Arbeit beendet.“

Für den 1. Juli waren Probefahrten vorgesehen, zu denen Vertreter des Eisenbahnkommissariats zu Schwerin, der Aufsichtsbehörde für alle im Gebiet des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin gelegenen Bahnen, außer der Friedrich-Franz-Eisenbahn, geladen waren. Die um 8 Uhr angesetzte Prüfung der Bahn verlief zur Zufriedenheit der Aufsichtsbeamten, so daß der feierlichen Eröffnung um 11.30 Uhr nichts im Wege stand. Außer den Vertretern des Schweriner Eisenbahnkommissariats nahmen an der Eröffnungsfahrt Vertreter des Rostocker Rates, des Elektrizitätswerkes sowie Warnemünder Bürgervertreter teil. Nachmittags wurde die Strandbahn der Öffentlichkeit übergeben. Da zunächst nur ein Motorwagen vorhanden war, konnte nur ein eingeschränkter Betrieb durchgeführt werden. Vormittags wurde stündlich gefahren, ab Mittag halbstündlich. Die Bahn bewältigte die knapp 5 km lange Strecke in 12 Minuten. Einen Zwischenhalt gab es bei der Gaststätte „Zur Hohen Düne“. Von Warnemünde aus erreichte die Bahn diese Haltestelle nach 4 Minuten. Der Fahrpreis betrug pro Person 25 Pf. für eine einfache Fahrt, für die Hin- und Rückfahrt 40 Pf. Das Fährgeld war in diesen Preisen enthalten. Die erste Bewährungsprobe hatte die



Mit Tw 1 wurde der Betrieb 1910 eröffnet (3)

Strandbahn bereits am ersten Wochenende nach der Inbetriebnahme zu bestehen. Besonders am Sonntag, dem 3. Juli 1910, herrschte reger Betrieb, das Publikum fand laut „Rostocker Zeitung“ zur Strandbahn „nur allgemein Worte der Befriedigung“. Am 5. Juli 1910 traf der zweite Motorwagen für die Strandbahn ein, so daß am darauffolgenden Sonntag beide Triebwagen eingesetzt werden konnten. Der Andrang des Publikums war so groß, daß statt des vorgesehenen halbstündlichen Verkehrs zu viertelstündlichem Verkehr übergegangen werden mußte, wie der „Rostocker Anzeiger“ berichtete. Das folgende Wochenende brachte dann einen so großen Besucheransturm, daß die Strandbahn ihm trotz der in der Zwischenzeit eingetroffenen drei Beiwagen bei viertelstündlichem Verkehr

nicht gewachsen war. Entsprechende kritische Worte dazu fand die „Rostocker Zeitung“.

Am 21. Juli 1910 brachte der „Rostocker Anzeiger“ einen Bericht über das im Bau befindliche kombinierte Verwaltungs- und Depotgebäude der Strandbahn: „Das Bahnhofsgebäude für die elektrische Bahn Warnemünde—Markgrafenheide. Da man derzeit beim Richten des Gebäudes ist, läßt sich bereits ein Bild von seinem Aussehen nach der Vollendung geben. Der Bau, von Herrn Stadtbaudirektor Dehn entworfen und von Herrn Maurermeister Ohloffs – Warnemünde ausgeführt, erhebt sich dicht am Neuen Strom in Warnemünde südlich der nach Markgrafenheide hin führenden Chaussee. Er ist massiv auf Betonfundamenten aufgeführt, wird mit Putz übersetzt und mit rotem Ziegeldach in Mansarden-

Fahrplan aus dem Jahre 1910 (2)

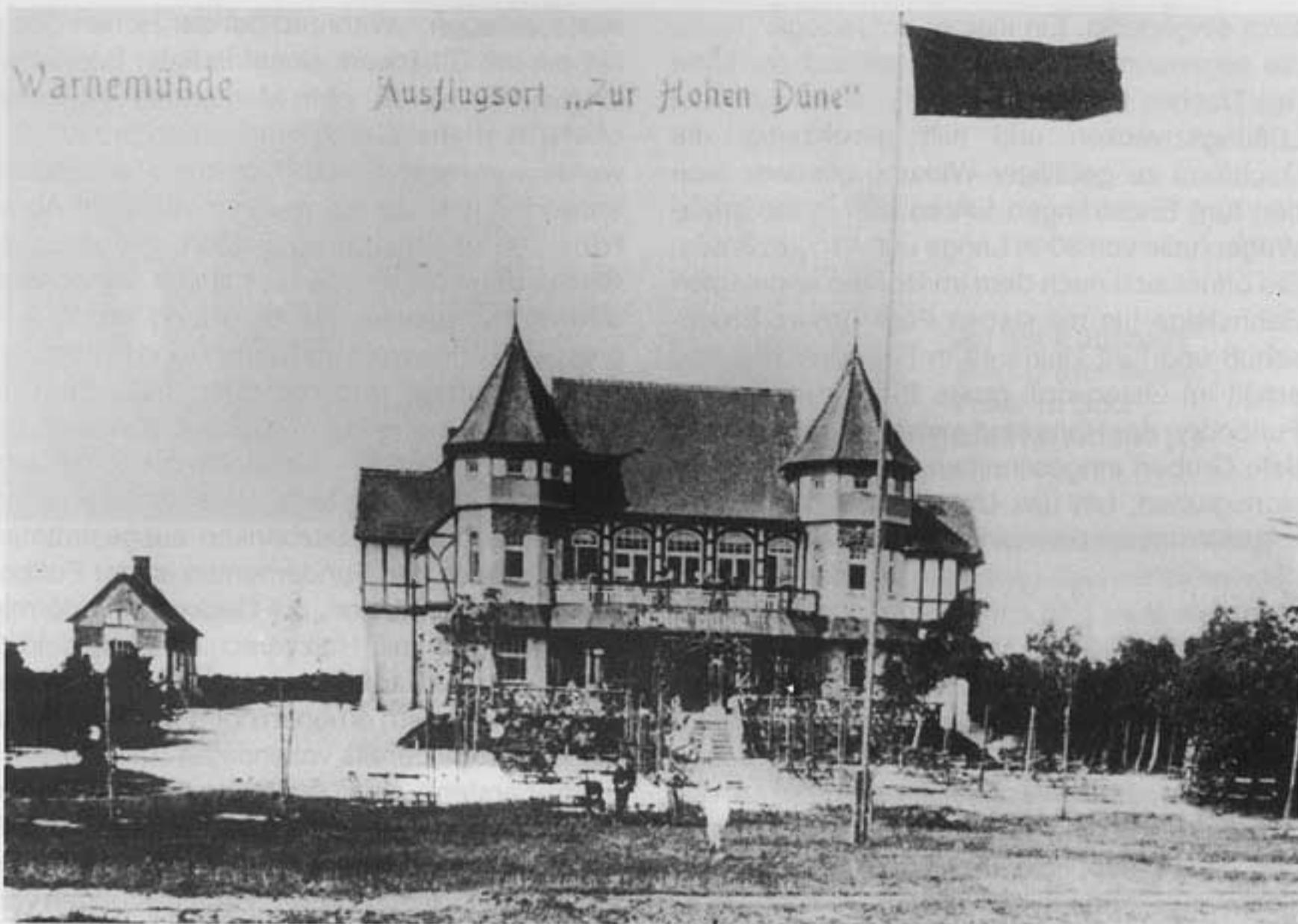
Strandbahn Warnemünde—Markgrafenheide.

Fahrplan vom 1. Juli bis 30. September.

	Morgens						Nachmittags						Abends						
ab Warnemünde I	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	1:00	2:00	*2:30	3:00	*3:30	4:00	*4:30	5:00	*5:30	6:00	*6:30	7:00	8:00
ab hohe Düne	7:04	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	1:04	2:04	2:34	3:04	3:34	4:04	4:34	5:04	5:34	6:04	6:34	7:04	8:04
an Markgrafenheide Y	7:12	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	1:12	2:12	2:42	3:12	3:42	4:12	4:42	5:12	5:42	6:12	6:42	7:12	8:12

	Morgens						Nachmittags						Abends						
ab Markgrafenheide I	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	1:30	2:30	*3:00	3:30	*4:00	4:30	*5:00	5:30	*6:00	6:30	*7:00	7:30	8:30
ab hohe Düne	7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	1:36	2:36	3:06	3:36	4:06	4:36	5:06	5:36	6:06	6:36	7:06	8:06	
an Warnemünde Y	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	1:42	2:42	3:12	3:42	4:12	4:42	5:12	5:42	6:12	6:42	7:12	8:12	

Die Wagen verkehren in beiden Richtungen von 7 Uhr morgens bis 2 Uhr mittags halbstündlich, von 2 bis 7 Uhr nachmittags halbstündlich. — Zur vollen Stunde fährt der Personenzug * Uhr abends, ab Markgrafenheide * Uhr 30 Min. abends. — Sonderfahrten des Jahresplans bleiben vorbehalten und werden durch die Zeitungsbelegblätter bekannt gegeben.
Die mit einem * bezeichneten Züge fahren nur nach Bedarf.



Gaststätte „Zur Hohen Düne“ um 1910 (2)

Tw 1 an der Endstelle Markgrafenheide um 1910 (1)

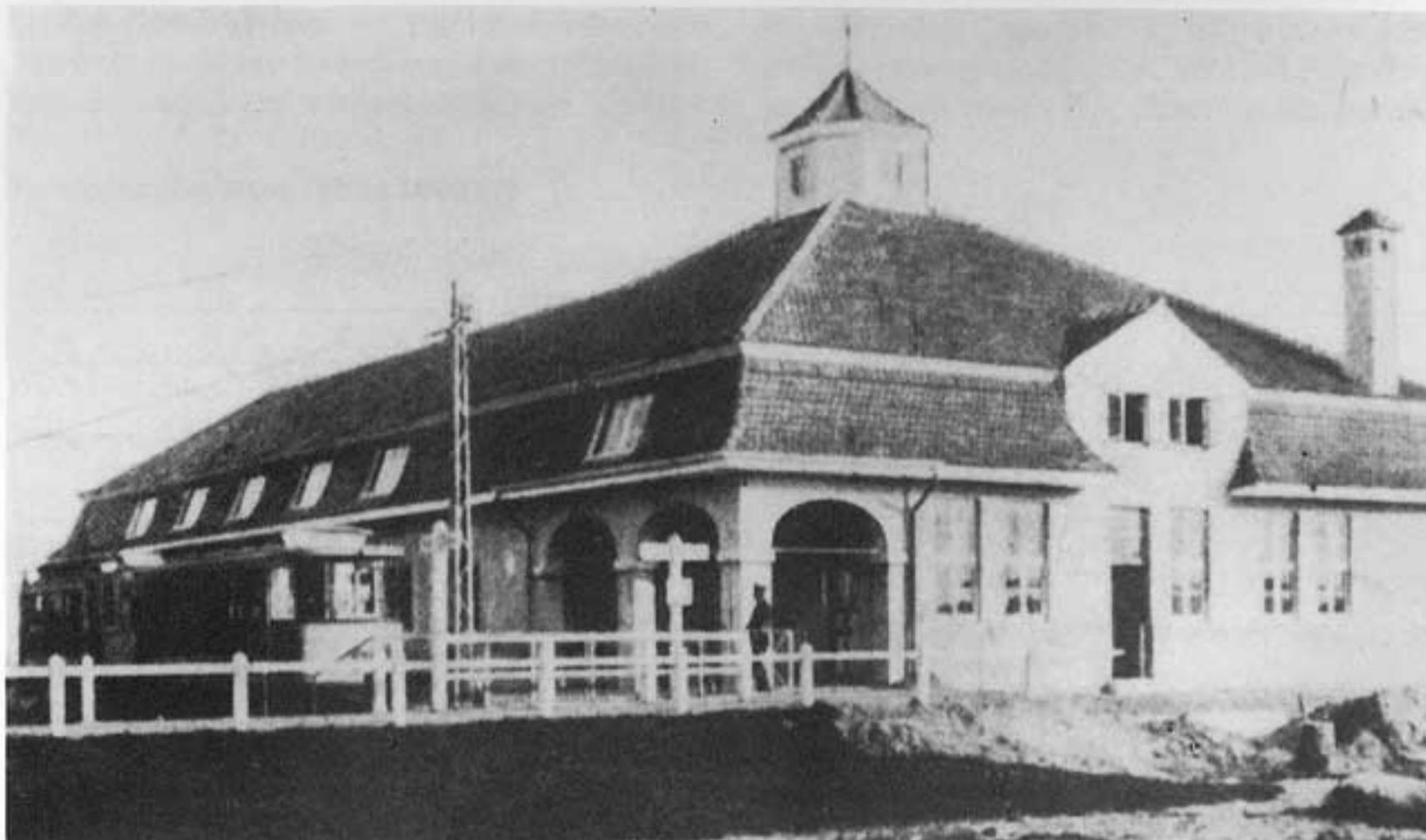


form eingedeckt. Ein kleiner achteckiger Turm, die sogenannte Laterne, wächst aus der Mitte des Daches hervor. Er dient in erster Linie zu Lüftungszwecken und hilft gleichzeitig, die Dachform zu gefälliger Wirkung gliedern. Von den fünf Endsträngen führen drei in die große Wagenhalle von 30 m Länge und 11¹/₂ m Breite. Sie öffnet sich nach dem im Norden angelegten Bahnsteige hin mit sieben Fenstern im Erdgeschoß und fünf kleineren in Dachgeschoß und erhält im Osten drei große Einfahrten. In den Fußboden der Halle sind zwischen den Gleisen tiefe Gruben eingeschnitten, sogenannte Revisionsgruben, um das Untergestell der Wagen bequem nachsehen und reinigen zu können. An der westlichen Seite der Halle liegt der Personalraum, ein Büro und eine offene Wartehalle, die durch zwei Arkadenbögen an der nördlichen und einen an der westlichen Seite zu betreten ist. Im Süden dieses Baues ist die vierfenstrige Montagehalle angebaut, in die ein Strang des Gleises hineinführt. Hier werden Reparaturen an den Wagen ausgeführt. Zwei besondere Räume an der Stromseite, die Ankerwickerei und die Schmiede stehen mit ihr in Verbindung.“ Soweit die Beschreibung des Straßenbahndepots, es folgt noch eine kurze Beschreibung der Halte-

stellenanlagen: „Während bei der Hohen Düne nur ein mit Gitterwerk eingefriedigter Bahnsteig eingerichtet wurde, ist in Markgrafenheide eine offene Wartehalle in Verandenform erbaut. Sie wurde von Herrn Stadtbaumeister Tessendorff entworfen und von Herrn Zimmermeister Abraham – Warnemünde ausgeführt. Sie steht im Garten des Jägergehöfts, mit der Längsseite dem Kanal parallel, ist 16 m lang und 5¹/₂ m breit, in Holzfachwerk mit Latten- und Bretterverkleidung erbaut und mit roten holländischen Dachpfannen eingedeckt. Beide Giebel sind abgewalmt. Drei größere Fenster an der Rückseite und drei kleinere an jeder Giebelseite erhellen den mit bequemen Sitzbänken ausgestatteten Raum. Gleich den Fundamenten ist der Fußboden aus Zementbeton, die Decke tonnenförmig gestaltet und mit Holzverschalung bekleidet. Verschiedene Farbtöne an Holzwerk, Verschalung und Fenstern erhöhen noch den Reiz der in dieser Woche bereits vollendeten Halle.“

In ihrer ersten Saison verkehrte die Strandbahn regelmäßig bis einschließlich Sonntag, den 2. Oktober, von dann an nur noch bei gutem Wetter entsprechend einem in den Tageszeitungen veröffentlichten Fahrplan.

Strandbahndepot (4)





An der Endstelle
Markgrafenheide,
links im Bild
die Wartehalle (2)

Sonderfahrten
der Nachsaison 1910 (2)

Amtliche Bekanntmachungen der Stadt Rostock.

Bekanntmachung.

Die regelmäßigen Fahrten der elektrischen Bahn **Warnemünde—Markgrafenheide** werden nur bis Sonntag, den 2. Oktober einschließlich durchgeführt.

Im Oktober werden an Sonntagen mit gutem Wetter folgende Züge nach **Markgrafenheide** verkehren:

Ab Warnemünde:	Ab Markgrafenheide:
9 ¹⁰ Uhr vorm.	9 ³⁰ Uhr vorm.
12 ²⁰ " mittags	12 ⁴⁵ " mittags
1 ⁵⁰ " nachm.	2 ³⁰ " nachm.
2 ⁵⁰ " "	3 ⁵⁰ " "
3 ⁵⁰ " "	4 ³⁰ " "
4 ⁵⁰ " "	5 ³⁰ " "
5 ⁵⁰ " "	6 ³⁰ " abends

Bis 15. Oktober werden auch an Wochentagen nachmittags bei gutem Wetter nach Bedarf noch folgende Züge verkehren:

Ab Warnemünde:	Ab Markgrafenheide:
1 ⁵⁰ Uhr nachm.	2 ³⁰ Uhr nachm.
2 ³⁰ " "	3 ³⁰ " "
5 ³⁰ " "	6 ³⁰ " abends

Die Züge sind sämtlich so gelegt, daß sowohl das von Rostock mit den Zügen der Staatsbahn kommende, als das nach Rostock fahrende Publikum Anschluß findet. [83615]

R o s t o c k, den 28. September 1910.

Rätlich-bürgerchaftliche Komitee
der Strandbahn
Warnemünde—Markgrafenheide.

4. Entwicklung der Strandbahn bis 1945

Die Strandbahn fuhr zunächst im Saisonbetrieb. Sie verkehrte von Anfang Juni bis Ende September. In den ersten Betriebsjahren wurde im wesentlichen nach dem gleichen Fahrplan wie in der ersten Saison gefahren. Änderungen bestanden darin, daß einige Züge bei schlechtem Wetter ausfielen, aber auch ein Verdichten der Zugfolge in den Vormittagsstunden war im Jahre 1914 vorgesehen. Im Laufe des ersten Weltkrieges wurde der Verkehr stark eingeschränkt. Das Garnisonskommando Warnemünde gestattete den Betrieb in der Saison 1915 erst ab 1. Juli in beschränktem Umfang. Es gab je Richtung nur noch fünf Abfahrten pro Tag.

In den Jahren von der Eröffnung der Strandbahn bis zum Beginn des Krieges wurde eine Verlängerung der Bahn nach Graal und Müritz immer wieder gefordert. Insbesondere spielten wirtschaftliche Interessen Warnemündes und Rostocks eine Rolle. Auch das Land Mecklenburg hatte ein Interesse an dieser Streckenverlängerung, da der Ausflugsverkehr nach Graal und Müritz dann ausschließlich durch Mecklenburgische Bahnen abgedeckt werden könnte. Andernfalls hätte auch die preußische Eisenbahn, die die Fahrgäste nach Ribnitz brachte, um von dort nach Graal und Müritz weiterzureisen, einen beträchtlichen Anteil am Gewinn des Ausflugsverkehrs. Es gab verschiedene, sehr konkrete Vorschläge zur Trassenführung. Die Kostenanschläge für die etwa acht Kilometer lange Streckenerweiterung lagen bei 230 000 RM. Das Projekt ist jedoch leider nie verwirklicht worden.

Auf dem schmalen Landstreifen, der den Breitling von der Ostsee trennt, wurde 1914 ein Wasser-Landflugplatz eingerichtet. Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges wurde dieser Flugplatz unter militärische Verwaltung genommen. Zum Ende des Krieges herrschte auf dem Warnemünder Marineflugplatz ein reger Flugverkehr. Da die nord-südlich verlaufende Ablaufbahn für Wasserflugzeuge die ost-westlich verlaufende Strandbahnlinie kreuzte, kam es mehrfach zu kritischen Situationen, indem die Flugzeuge der Fahrleitung gefährlich nahe kamen. Es ist auch zu Kollisionen von Flugzeugen mit der Fahrleitung gekommen. Dies und möglicherweise auch Fragen militärischer Geheimhaltung mögen das Kriegsamt Altona bewogen haben, einer Eröffnung der Strandbahn für die Saison

1918 nicht zuzustimmen. Die Stadtverwaltung fürchtete eine wirtschaftliche Schädigung Warnemündes wegen des fehlenden Ausflugsverkehrs und intervenierte gegen diesen Beschluß. Schließlich wurde erreicht, daß die Chaussee von Warnemünde nach Markgrafenheide zwar für den Fußgängerverkehr gesperrt wurde, die Bahn aber fahren durfte. Wegen der fortgesetzten Gefährdung des Flugbetriebes durch die Oberleitung der Strandbahn verlangte die Verwaltung des Marineflugplatzes den Fahrstrom auf einer Strecke von 58 Metern vor dem Haupttor abzuschalten. Der Rat der Stadt stimmte dem im September 1918 für die Dauer des Krieges unter folgenden Bedingungen zu:

1. Die baulichen Maßnahmen zur stromlosen Durchführung muß das Marinebauamt übernehmen,
2. Die Marine muß die stromlose Strecke reinhalten,
3. Falls die stromlose Durchfahrt mißlingt, muß die Marine kostenlos Mannschaften stellen, um den Zug auf den stromführenden Abschnitt zu schieben,
4. Die Marine sollte die Kosten für eine nach dem Krieg zu errichtende Konstruktion übernehmen, die eine Durchfahrt ohne Oberleitung aber mit Strom ermöglichte.

Die Marineverwaltung war mit diesen Bedingungen einverstanden. Mit dem baldigen Ende des Krieges, aus dem Deutschland als Verlierer hervorging, verlor der Umbau der Fahrstromversorgung zunächst an Bedeutung. Vom Warnemünder Flugplatz aus wurden den Badegästen Rundflüge z. B. über Warnemünde oder Rügen angeboten.

In den Nachkriegsjahren wurde der Fahrplan der Strandbahn nicht wieder auf das ursprüngliche Maß verdichtet, bei regem Ausflugsverkehr wurden dafür aber sogar Vier-Wagen-Züge eingesetzt. Das ist einer Beschwerde der Leitung der Gas- und Wasserwerke, deren Verwaltung die Strandbahn unterstand, an die Ortsverwaltung Warnemünde aus dem Jahre 1921 zu entnehmen. Dabei ging es um Beeinträchtigungen des Fahrbetriebes durch Kinder, die die Gleise mit großen Mengen Sand bedeckten, so daß der aus vier Wagen bestehende Zug nur mit Mühe vor dem Entgleisen bewahrt werden konnte. Auch seien ein Streckenschalter geöffnet und Holz-

stücke auf die Schienen gelegt worden. Trotz des Zuspruches, dessen sich die Strandbahn erfreuen konnte, verlief das Geschäft defizitär. Standen im Jahre 1920 den Einnahmen von 35776,68 RM Ausgaben in Höhe von 60219,70 RM gegenüber, also ein Verhältnis von Einnahmen zu Ausgaben von 1:1,7, so verschlechterte sich dieses Verhältnis im Geschäftsjahr 1922 sogar auf 1:2,3, obwohl sich im Jahre 1921 eine leichte Verbesserung der Geschäftsbilanz abzeichnete. Die Wirtschaftskrise zu Beginn der zwanziger Jahre ging auch an der Strandbahn nicht vorüber. Im Sommer des Inflationsjahres 1923 nahm die Strandbahn im Finvernehmen mit dem Rat den Betrieb nicht auf. Im September 1923 meldete eine Firma Interesse am Abbruch und Kauf der Strandbahn an. Der Verwaltungsausschuß von Warnemünde sprach sich wegen wirtschaftlicher Schädigung Warnemündes und Rostocks deutlich gegen einen Abbruch der Strandbahn aus. Eine vorübergehende Stilllegung rechtfertige nicht den Abbruch und Verkauf, ein Verkauf während der Inflationszeit sei ohnehin nicht sinnvoll. Außerdem sei mit einem späteren Wiederaufbau nicht zu rechnen, falls die Bahn einmal abgebrochen sein würde.

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung des Jahres 1924 scheint zunächst das Fortbestehen der Strandbahn gesichert, doch machen zunehmend private Fuhrunternehmer der Strandbahn mit ihren Autos Konkurrenz, so daß das Gas- und Wasserwerk im Jahre 1926 Betriebseinschränkungen in Erwägung zieht. Die Abwanderung der Fahrgäste zur Konkurrenz wurde sicher dadurch begünstigt, daß die Fahrpläne der Fähre und der Strandbahn schlecht aufeinander abgestimmt waren. Daraus resultierten für die Fahrgäste Wartezeiten von fast 30 Minuten. Diese Abstimmungsschwierigkeiten ergaben sich aus dem neuen Unterstellungsverhältnis der Fähre, war sie bisher der Stadtverwaltung unterstellt, so war sie es von 1926 an dem Wasserstraßenamt.

Seit Ende der zwanziger Jahre traten Probleme bei der Stromversorgung der Strandbahn auf. Diese vermehrten sich zu Beginn der dreißiger Jahre, so daß die Bahnstromgeneratoren in der Dänischen Straße 28 durch Siemens & Schukert zusätzlich mit sogenannten Compoundwicklungen versehen wurden, um eine konstante Spannung in allen Belastungsfällen zu sichern. Dadurch wurden die Generatoren, die ursprünglich Nebenschlußmaschinen waren, zu

Verbundmaschinen umgerüstet. Die Probleme mit der Bahnstromversorgung waren damit offenbar noch nicht ausgeräumt, denn es wurde 1935 in Betracht gezogen, den Betrieb wegen der häufigen Störungen stillzulegen. Im Jahre 1936 wurde durch die AEG ein neues Unterwerk, das mit Quecksilberdampf-Gleichrichtern ausgerüstet war, installiert. Damit konnten die Schwierigkeiten mit der Stromversorgung endgültig behoben werden. Mit der Gründung der Deutschen Verkehrsfliegerschule GmbH Mitte der zwanziger Jahre kam es zu einem stärkeren Wiederaufleben des Flugbetriebes auf dem Flugplatz Warnemünde. Damit stellten sich erneut Konflikte zwischen dem Flugverkehr und der Strandbahn ein. Das Ende des Krieges in Erwägung gezogene Projekt einer Fahrstromversorgung ohne Oberleitung im Bereich des Flugplatzes wurde 1932 verwirklicht. Auf einer Länge von mehreren hundert Metern wurde die Oberleitung durch eine seitliche Stromschiene, wie sie bei der Berliner S-Bahn verwendet wird, ersetzt. Die Triebwagen erhielten dazu die entsprechenden Stromabnehmer. Noch im Jahre 1932 kritisierte die Flugwache Warnemünde, daß die Stromabnehmer der Triebwagen im Bereich der Strecke ohne Oberleitung in die Höhe gingen, und zwar höher als die Oberleitung, so daß es zu Gefährdungen für Luftfahrt und Bahn käme. Nur der Geschicklichkeit der Piloten sei es zu danken, daß es noch keinen Unfall gegeben hätte. Daraufhin wurde eine Signalanlage geschaffen, die den Piloten anzeigte, wann eine Bahn in den Gefahrenbereich einfährt.

Es taucht immer wieder die Frage auf, ob auf der Strandbahn Gütertransporte, eventuell für militärische Zwecke, durchgeführt wurden. Belegbar ist, daß der Fliegerhorst Warnemünde der Deutschen Verkehrsfliegerschule GmbH im Jahre 1935 an Transporten zwischen den Unterkünften in Markgrafenheide und dem Flugplatz interessiert war. Die Überlegungen gingen sogar so weit, das gesamte Gelände zwischen der Warnow und Markgrafenheide einschließlich der Strandbahn zu übernehmen, wobei dann eine Benutzung durch Zivilpersonen ausgeschlossen wäre. Dazu kam es aber nicht, vielmehr wurden Transporte für eine Probezeit von einer Woche nach einem Extraplan zu einem Preise von 70 RM pro Tag vereinbart. Es ist nicht bekannt, mit welchem Erfolg diese Probetransporte verliefen. Ebenso ist nicht bekannt ob es zu einer Verlängerung des Vertrages kam. Ehemalige Ange-



**Blick in
den Kontrollraum
des Unterwerkes (3)**

stellte der Strandbahn können sich nicht an einen regelrechten Güterverkehr vor Kriegsbeginn erinnern, lediglich an gelegentliche Holztransporte, die auch schon in den letzten beiden Jahren des ersten Weltkrieges durchgeführt wurden.

Im Geschäftsbericht des Jahres 1935 wurde eingeschätzt, daß der Verkehr auf der Strandbahn in den zurückliegenden Jahren nur wenig angewachsen sei, allerdings wäre die Verbindung Warnemündes mit dem Hochwald der Rostocker Heide sehr wichtig für den Fremdenverkehr, so daß der indirekte Nutzen der Bahn groß sei. Von der Mitte der dreißiger Jahre an nahm der Verkehr auf der Strandbahn beträchtlich zu. Mit dem Ausbau des Fliegerhorstes der Deutschen Verkehrsfliegerschule GmbH und deren Um-

wandlung in die Flugzeugführerschule (See) der Luftwaffe nahm auch die Zahl der Beschäftigten und Mannschaften, die täglich die Strandbahn von den Unterkünften in Markgrafenheide zum Flugplatz benutzten, immer mehr zu. Die in der Zwischenzeit schon 25 Jahre alten Fahrzeuge waren dem so stark gestiegenen Verkehrsaufkommen allein nicht mehr gewachsen. Aus dem Grunde wurden zu Pfingsten 1935 aus Flensburg ein gebrauchter vierachsiger Triebwagen und ein ebensolcher Beiwagen übernommen. Diese beiden Fahrzeuge verstärkten den Wagenpark der Strandbahn. Da der Ausflugsverkehr gegenüber dem Berufsverkehr nur noch eine untergeordnete Rolle spielte, wurde 1935 vom Saisonverkehr nicht nur zum ganzjährigen, sondern auch zum ganztägigen Verkehr überge-



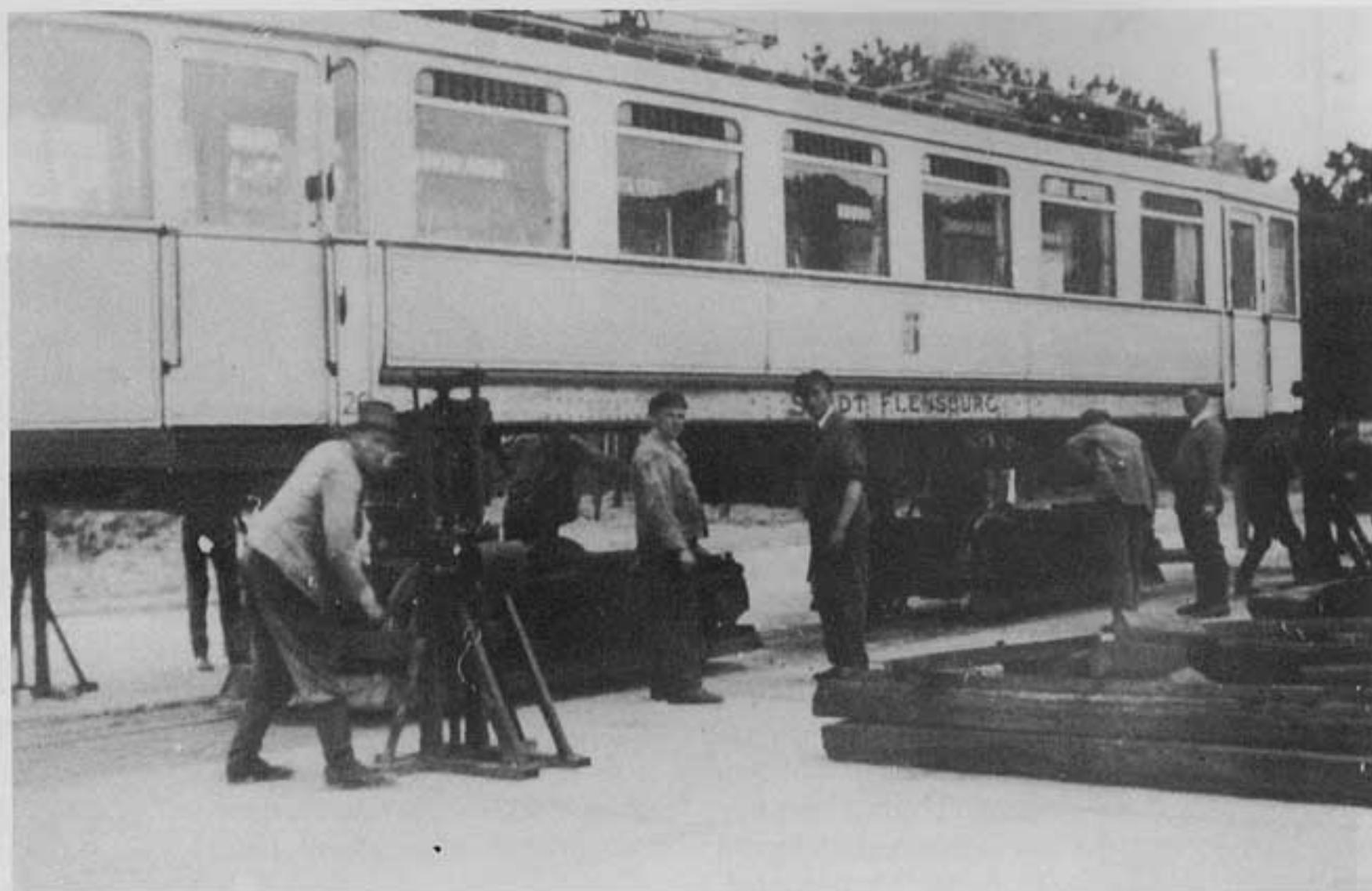
**Personal der Straßenbahn
vor dem Depot (3)**



Anlieferung des Tw aus Flensburg, Warten am Bahnübergang in Warnemünde (3)

Anlieferung des Tw aus Flensburg, Auf der Fähre (3)





Anlieferung des Tw aus Flensburg, Auf dem Hebestand (3)

gangen. Dieses spiegelt sich deutlich in den Geschäftsberichten wider. Die Anzahl der Fahrten stieg von etwa 5000 zu Beginn der dreißiger Jahre auf etwa 30000 zum Ende der dreißiger Jahre. Die gefahrenen Wagenkilometer erhöhten sich in diesem Zeitraum in etwa gleichem Maße, von etwa 50000 auf knapp 300000. Die zunehmende Bedeutung des Berufsverkehrs läßt sich besonders eindrucksvoll an Hand der Zahl der beförderten Personen belegen:

Warnemünde–Markgrafenheide zum

Jahr	Einfache Fahrt	Hin- u. Rückf.	Flugplatz
1932	11303	14582	2440
1938	21934	37792	917550
1940	9078	19509	1080000

Den Hauptanteil der beförderten Personen machten Militärangehörige aus, die von Markgrafenheide aus gegen Pauschalrechnung zum Flugplatz fahren, doch auch in Markgrafenheide wohnende Angestellte kriegswichtiger Betriebe, wie z. B. der Arado-Flugzeugwerke in Warnemünde, benutzten die Bahn täglich. Für sie galt

der in Plastik eingeschweißte Betriebsausweis gleichzeitig als Fahrkarte für die Strandbahn. Nachdem die Strandbahn viele Jahre nur eine Zwischenhaltestelle bei der „Hohen Düne“ hatte, wird 1929 erstmals die Bedarfshaltestelle „Heideck“ erwähnt, die ausgangs der Kurve nach Markgrafenheide lag. In deren Nähe waren erste Militärunterkünfte entstanden. Mitte der dreißiger Jahre wurden entlang des Flugplatzes noch mehrere Haltestellen eingerichtet, so daß es dann folgende Haltestellen gab: Warnemünde/Fähre – Hohe Düne – Tor Mitte – Tor Ost – neue Werft (ab 1943) – Heideck – Markgrafenheide.

Im Verlauf des zweiten Weltkrieges wurde das Gebiet zwischen Warnemünde und Markgrafenheide für die zivile Nutzung gesperrt. Obwohl die Strandbahn zu der Zeit nur noch Militärangehörigen und Einwohnern von Markgrafenheide vorbehalten war, wurde die Verdunkelung der Wagen auch tags auf der dem Flugplatz zugewandten Seite herabgelassen, um den Fahrgästen den Einblick in das Militärgelände zu verwehren. Während des zweiten Weltkrieges wurden bei der Strandbahn auch Kriegsgefangene eingesetzt. Sie waren in der Straßenbahnwerkstatt

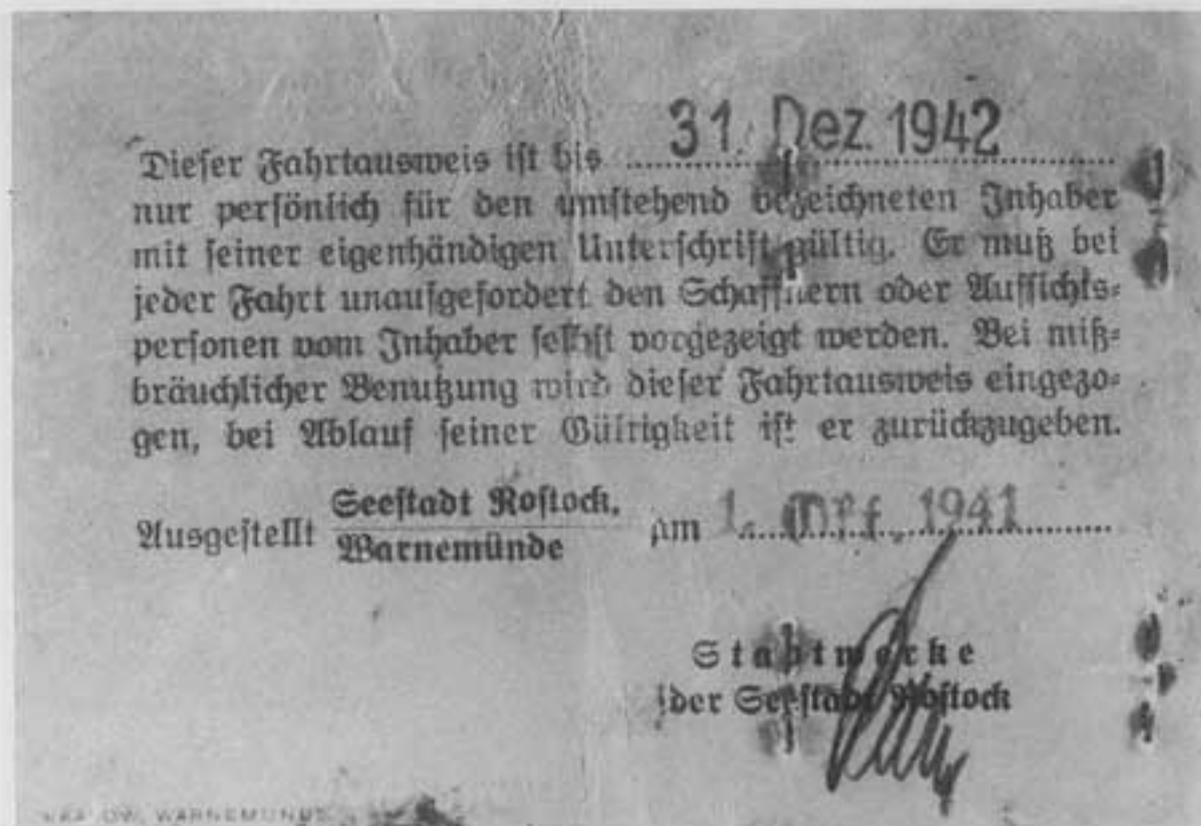
Betriebsausweis
der Arado-
Flugzeugwerke, gültig
als Fahrausweis
auf der Strandbahn
(a – Vorder-,
b – Rückseite) (3)

 Flugzeug- Werke G. m. b. H.	A-Ausweis № 53792 *		
	Name: <u>Schütt</u> <u>Gerda</u>		
	geb. <u>4.3.20.</u>		
	ausgestellt am: <u>5.2.40.</u>		<u>Gerda Schütt</u> Eigenhändige Unterschrift
Werk <u>Warnemünde</u>			

1. Inhaber ist verpflichtet, den Ausweis stets bei sich zu tragen.
2. Der Ausweis darf an keinen Werksfremden ausgehändigt werden. Jeder Mißbrauch wird strafrechtlich verfolgt.
3. Verlust ist unverzüglich der Abtlg. Werkschutz zu melden. Ersatz eines verlorengegangenen Ausweises wird mit RM. 5,— berechnet.
4. Die mutwillige Beschädigung von Ausweisen wird mit RM. 2,—, Vergessen des Ausweises mit RM. 1,— bestraft.

Jahresfahrkarte
der Strandbahn
einer Einwohnerin
von Hinrichshagen aus
dem Jahre 1941 (3)

Strandbahn Warnemünde — Markgrafenheide	
	Fahrausweis Nr. 105 für <u>Lotte Hilling</u> (Vor- und Zuname) <u>Hinrichshagen</u> (Stand) <u>Hinrichshagen</u> (Wohnort) (Wohnung)
	(Eigenhändige Unterschrift des Inhabers)
Rückseite beachten!	



Betriebsausweis eines Fahrers der Strandbahn aus den dreißiger Jahren (3)



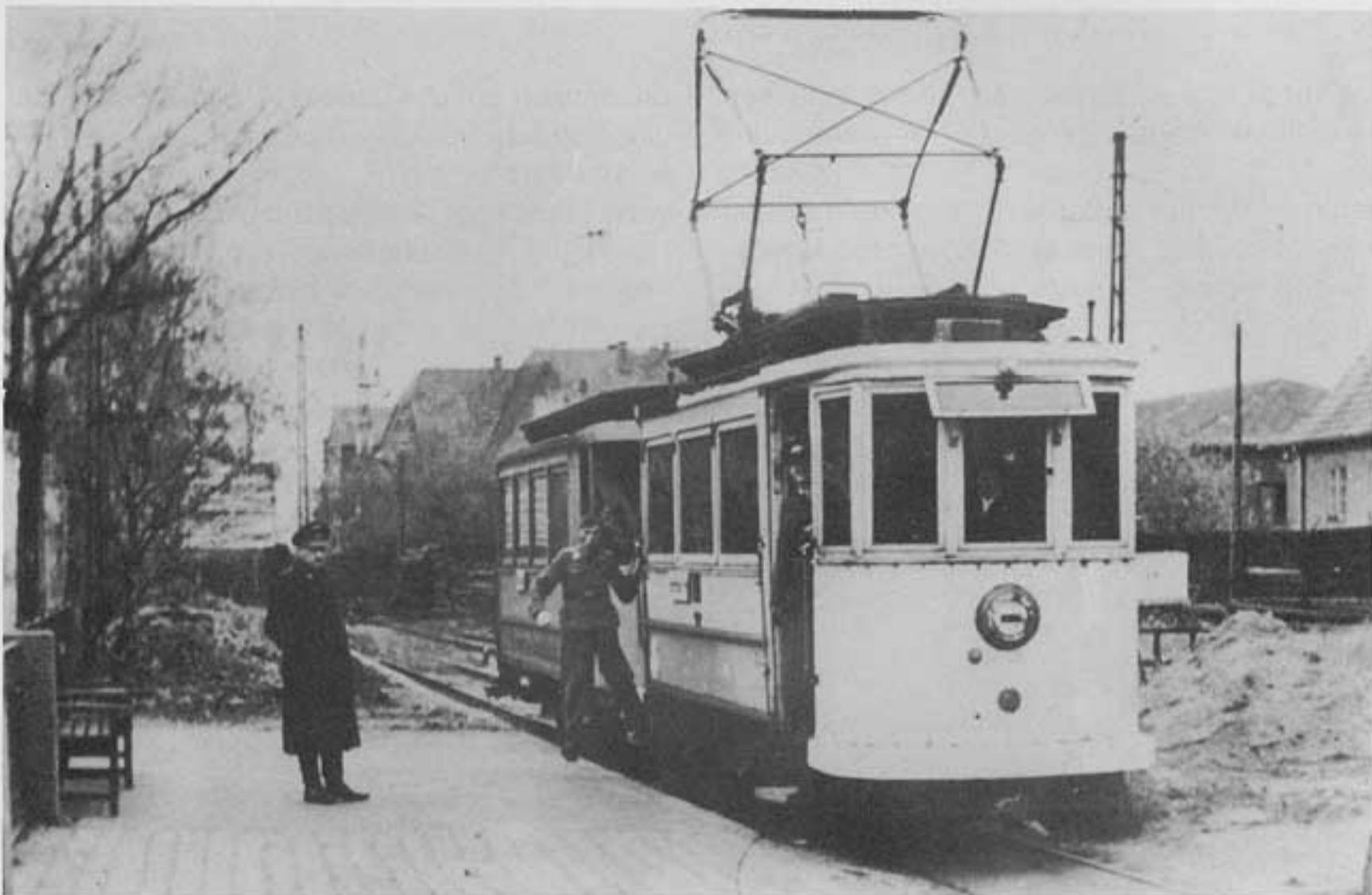


In schneereichen Wintern mußte der Schneepflug mit Schaufeln unterstützt werden (3)

und im Gleisbau beschäftigt. Zwischen den Angestellten der Strandbahn und den Kriegsgefangenen herrschte, soweit es die gesellschaftlichen Verhältnisse des herrschenden faschistischen Regimes zuließen, ein gutes Klima. Über das weitere Schicksal der bei der Strandbahn eingesetzten Kriegsgefangenen ist nichts bekannt.

Während in den Morgenstunden des 1. Mai 1945 die ersten sowjetischen Panzer in Rostock ein-

rollten und damit das Ende des unseligen Krieges brachten, nahm die Strandbahn am 1. Mai ihren Betrieb zunächst wieder auf. Um 5.10 Uhr fuhr der letzte Zug in Markgrafenheide ab. Zuvor hatte der Fahrer dieses Zuges, Adolf Kuhlmann, ein paar Hitlerjungen von der Sinnlosigkeit ihres Auftrages, die Brücke über den Graben in Markgrafenheide zu sprengen, überzeugt und war ihnen behilflich, ihren Auftraggebern unbemerkt zu entkommen.



Tw 2 während des zweiten Weltkrieges neben dem Depot (5)

Zwei-Wagen-Zug, geführt von Tw 2 an der Endstelle Warnemünde (3)



5. Die Entwicklung nach 1945

Der Krieg hatte ein schlimmes Erbe hinterlassen – zerstörte Städte, ganze Dörfer waren verschwunden. Viele Bewohner hatten ihre angestammte Heimat verlassen, viele kehrten aus dem Krieg nicht zurück, andere waren in Kriegsgefangenschaft. So kam es, daß nach Kriegsende in Markgrafenheide nur etwa 30 Einwohner verblieben waren, Hinrichshagen war ganz und gar verlassen. Die Militärunterkünfte waren ungenutzt, an einen geruhsamen Urlaub war in den Wirren der Nachkriegszeit nicht zu denken. So ergab es sich, daß die Strandbahn keine Beförderungsaufgaben mehr hatte. Die Wagen standen in der Halle, die Tore blieben geschlossen.

Den Jahresabschlüssen der Stadtwerke Rostock ist zu entnehmen, daß die Strandbahn zunächst in deren Verwaltung blieb. Aus den Jahresberichten geht auch hervor, daß im Jahre 1947 die gesamte technische Ausrüstung der Strandbahn, einschließlich der Fahrzeuge und Gleise, von der Straßenbahn Rostock für 100000 RM übernommen wurde. Die Stadtwerke erzielten dabei einen Gewinn von rund 80000 RM. Die Verwaltung des Depotgebäudes und des Bahnkörpers ging laut Ratsbeschluß vom 8. Juli 1948 auf die Warnemünder Ortsverwaltung, die Kämmerei, über.

Um die Fahrzeuge der Strandbahn in Rostock einsetzen zu können, wurden sie umgespurt. Dabei wurden die beiden MAN-Triebwagen zu Straßenbahnbeiwagen, der aus Flensburg beschaffte vierachsige Beiwagen in der ehemaligen Waggonfabrik Wismar zum Triebwagen umgebaut. Diese Fahrzeuge versahen z. T. noch über 20 Jahre ihren Dienst in Rostock.

In Markgrafenheide waren in der Zwischenzeit einige Militäranlagen gesprengt worden, da es zu damaliger Zeit noch hieß, daß kein Deutscher jemals wieder eine Waffe in die Hand nehmen sollte. Da Rostock im Krieg sehr stark zerstört worden war und auch viele Umsiedler kamen, war die Wohnungsnot groß. So entschloß man sich, die Kasernen nicht zu sprengen, sondern nach einigen Umbauten als Wohnungen zu nutzen. Damit kamen wieder mehr Bewohner nach Markgrafenheide, aber es fehlte nun eine Verkehrsverbindung zur Fähre. Da viele Markgrafenheider in der Warnow-Werft arbeiteten, wurde ab etwa 1948 von der Werft ein Lkw mit

Sitzbänken auf der Ladefläche zum Schichtbeginn und zum Schichtschluß eingesetzt. Ab 1950 übernahmen dann Busse diese Verkehrsaufgabe. Zunächst wurden Busse des Rostocker Nahverkehrsbetriebes vom Typ H3B, die sogenannten „Maikäfer“, eingesetzt. Dabei handelte es sich um die ersten Busse aus volkseigener Produktion der DDR. Mitte der fünfziger Jahre wurden sie von größeren und zuverlässigeren Bussen des Types H6B abgelöst. Zuvor gab es aber noch ein Projekt, die Strandbahn wieder aufleben zu lassen. In Markgrafenheide sollte eine neue Wohnsiedlung, die Wilhelm-Pieck-Siedlung, entstehen. Ein entsprechendes Projekt lag im Jahre 1952 vor. Es sah vor, Markgrafenheide einschließlich der Neubausiedlung wieder mit einer Straßenbahn von der Fähre aus zu erschließen. Die Straßenbahn sollte wieder auf der alten Trasse bis hinter Heideck geführt werden und dann in einem Linksbogen bis in das Zentrum der neuen Siedlung, den Platz der Republik, fahren. Dieses Projekt ist allerdings nie verwirklicht worden.

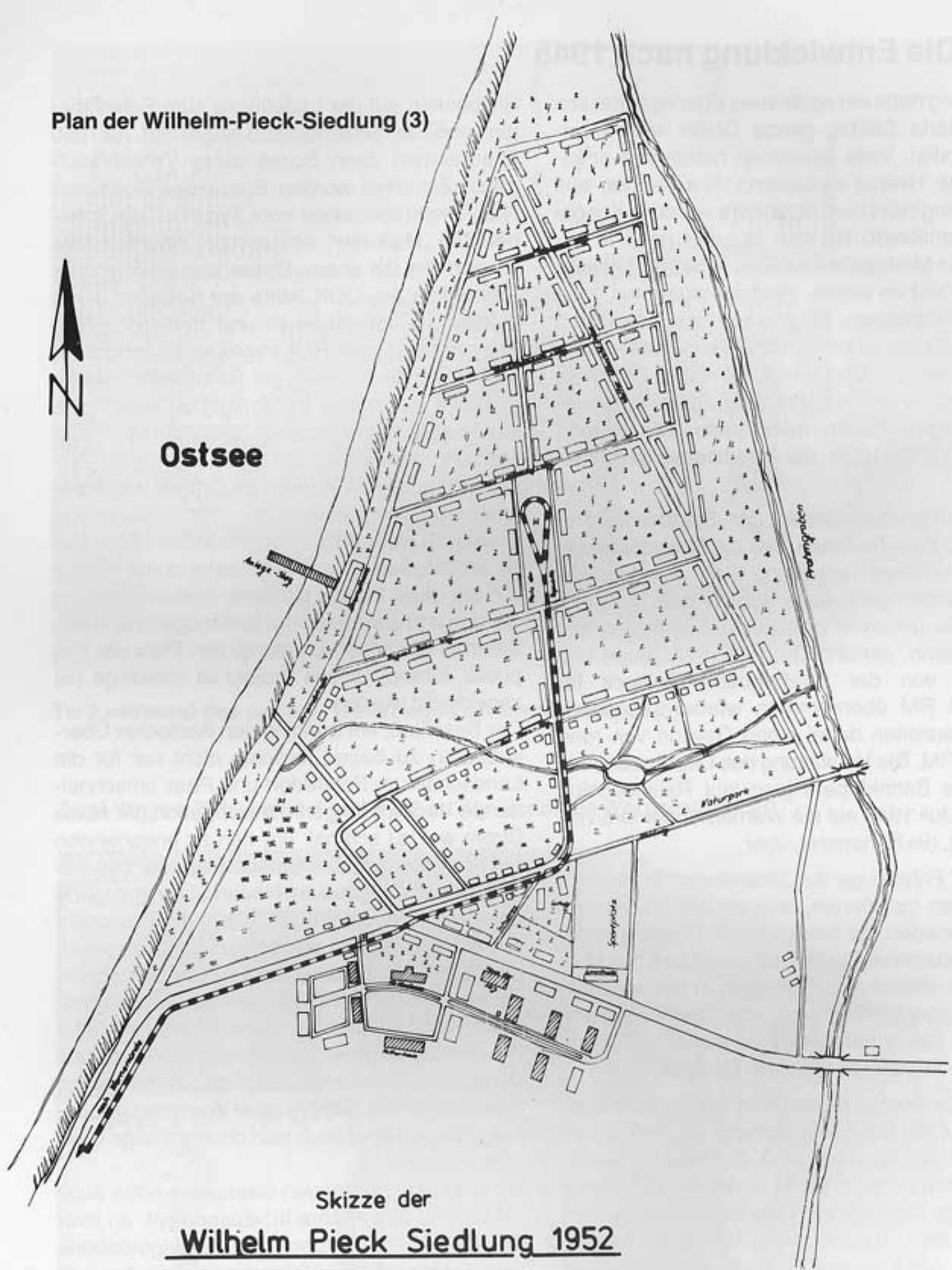
Der Beschluß, am Breitling den Rostocker Überseehafen zu bauen, brachte nicht nur für die Landschaft um Petersdorf und Peez einschneidende Veränderungen mit sich, auch der Neue Strom war zu schmal, um den zu erwartenden Schiffsverkehr zum Überseehafen zu bewältigen. Das unmittelbar am Neuen Strom gelegene ehemalige Depotgebäude, das in der Zwischenzeit von der Sägerei Stelzig genutzt worden war, mußte 1957 den Bauarbeiten zum neuen Seekanal weichen. Wo einst das Gebäude der Strandbahn stand, verkehren heute Hochseeschiffe. Die frühere Ostmole, die heute, allerdings ohne Verbindung zum Land, den alten und den neuen Seekanal trennt, läßt bei einer Warnowüberquerung mit der Fähre noch jetzt die ehemalige Uferlinie erahnen.

Mit dem Bau des neuen Seekanals hatte auch die Kettenfähre „Fähre III“ ausgedient, an ihrer Stelle versieht seitdem die dieselgetriebene Fähre „Ostsee“ ihren Dienst zwischen dem ost- und dem westseitigen Ufer der Warnow. Den in der Zwischenzeit wieder stark angewachsenen Ausflugs- und Berufsverkehr übernehmen Busse der Rostocker Straßenbahn AG, im Winter fahren die kleinen Ikarus 260, im Sommer haben die Gelenkbusse vom Typ Ikarus 280 Mühe, den Fahrgastansturm zu bewältigen.

Plan der Wilhelm-Pieck-Siedlung (3)



Ostsee

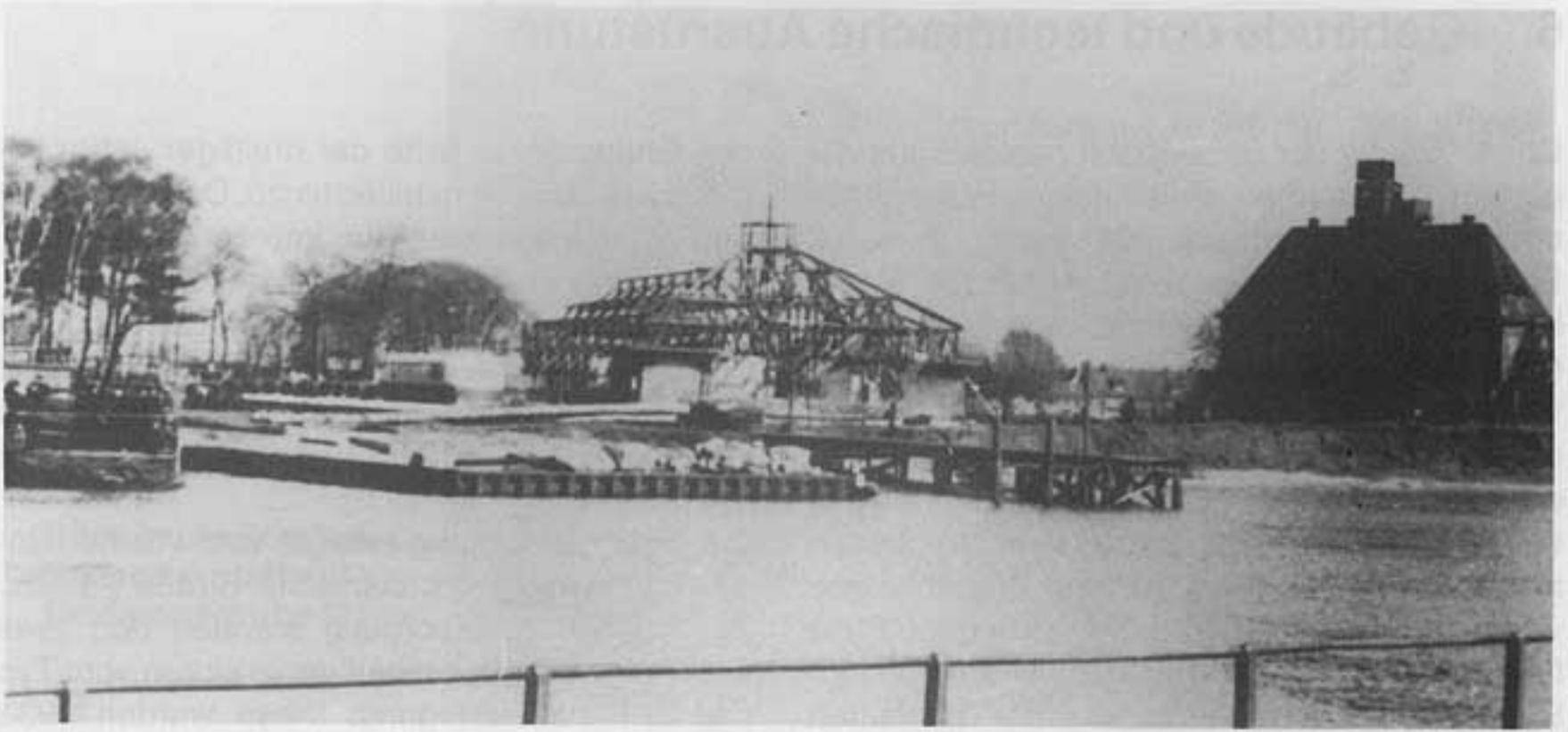


Skizze der
Wilhelm Pieck Siedlung 1952

Warnemünde/Markgrafenheide

Zeichenerklärung:

	bewohnte Gebäude	42	2 Familienhäuser	150	12 Familienhäuser	Neubauten
	nach nicht bewohnbare Gebäude	• 18		• 5		bewohnte Bauten
	Neubauten					
	Straßenbahn					
	Haltestelle					
	vorhandene Straßen					
	neu anzulegende Straßen					



Abriß des Depotgebäudes im Jahre 1958, neben dem Depot ein Bus H6B, der die Verkehrsaufgaben der Strandbahn übernommen hatte (3)

Kettenfähre „Fähre III“ (3)



6. Gebäude und technische Ausrüstung

Das Gebäude der Strandbahn bestand aus der großen, 30 m langen, dreiständigen Wagenhalle und der Werkstatthalle mit angeschlossener Schmiede und Ankerwicklei. Außerdem waren in dem Gebäude Büroräume, eine kleine Kantine sowie eine Dienstwohnung enthalten. Die Wagenhalle war so bemessen, daß neun Wagen untergebracht werden konnten. Die Anordnung der Gleisanlagen vor der Halle war so gewählt worden, daß die Halle, ohne Gleisbauarbeiten ausführen zu müssen, um zwei Wagenlängen vergrößert werden konnte. Sie hätte dann Platz für 15 Wagen geboten. Diese Erweiterungsmöglichkeit sah man hinsichtlich der geplanten Streckenverlängerung nach Graal und Müritz vor. Eine zeitgenössische Beschreibung des Depots findet sich in diesem Heft in Abschnitt 3. Die Strecke war 4,7 km lang und führte vom Ostufer der Warnow nach Markgrafenheide und endete dort am Prahmgraben. Die Strecke hatte zunächst eine Ausweichstelle bei der Haltestelle „Zur Hohen Düne“ und Umsetzungsstellen an

den Endpunkten. Mitte der dreißiger Jahre kamen zwei Ausweichstellen hinzu. Das meterspurige Vignolgeis war auf imprägnierten Holzschwellen verlegt und in Kies gebettet worden. An besonders heißen Sommertagen sind die Schienen durch Angehörige der Strandbahn mit Wasser gekühlt worden, um Verwerfungen zu vermeiden.

Die Stromversorgung erfolgte vom Warnemünder Elektrizitätswerk Dänische Straße 28 aus. Zur Bahnstromversorgung standen dort zwei Gleichstrom-Nebenschlußgeneratoren vom Typ GM 271 zur Verfügung. Diese wurden 1933 durch die Siemens & Schuckert Werke mit Compoundwicklungen zur Konstanthaltung der Spannung auf einem Wert von 800 V in allen Belastungsfällen ausgerüstet. Im Jahre 1936 wurden im Depotgebäude AEG-Quecksilberdampf-Gleichrichter installiert, damit konnte die Bahnstromversorgung von der Dänischen Straße aus eingestellt werden.



**Blick in
die Kantine des
Strandbahndepots (3)**

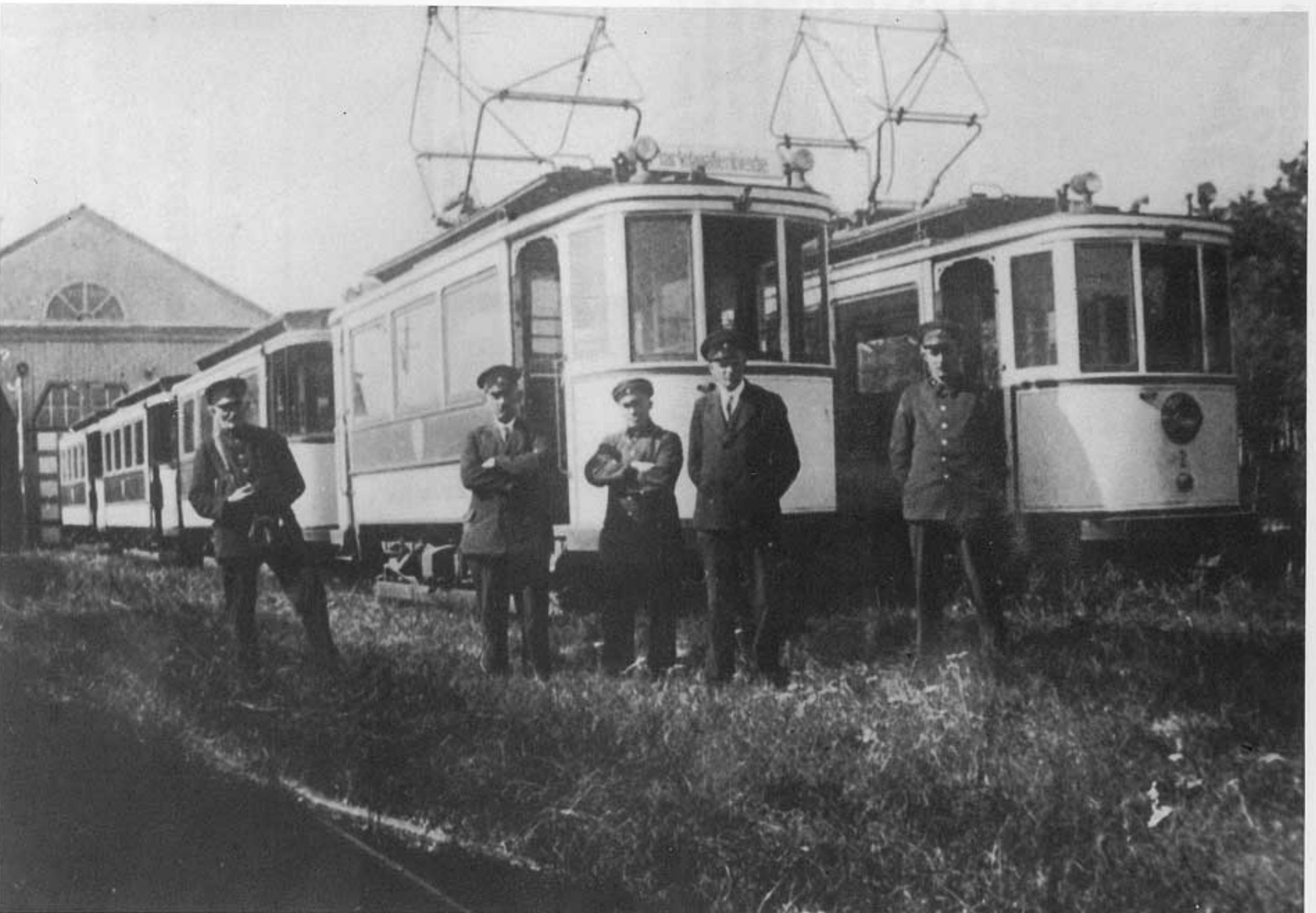
Blick in die Straßenbahnwerkstatt mit Revisionsgrube (3)



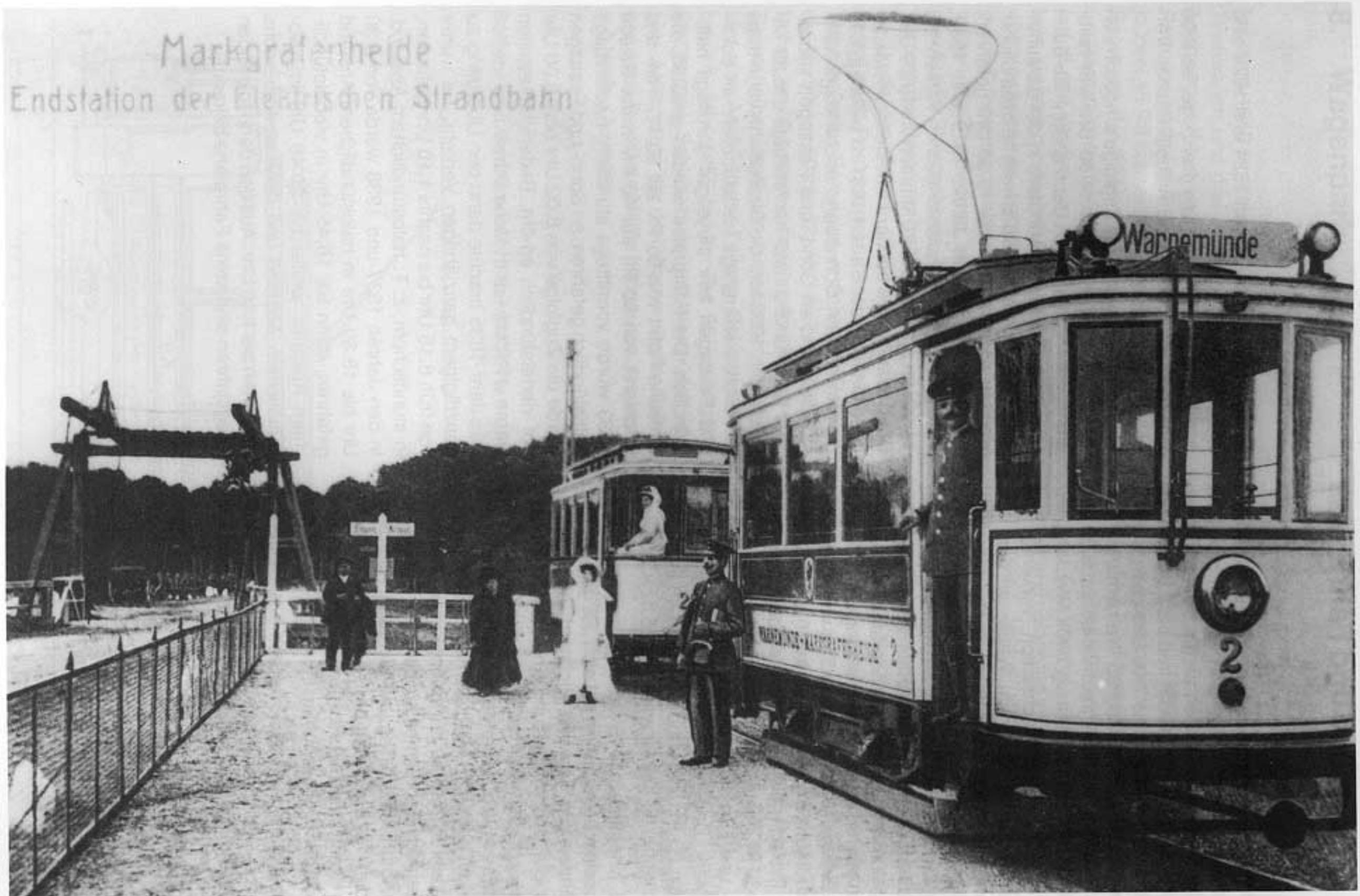
Blick in die Dienstwohnung (3)

Fahrkarte aus dem Jahre 1915 (2)





Fahrzeugparade vor der Wagenhalle (3)



Tw 2 an der Endstelle Markgrafenheide, im Hintergrund steht ein Bw als Verstärkungswagen

7. Fahrpläne und Fahrpreise

Die Strandbahn verkehrte im Saisonbetrieb, die Verkehrszeit erstreckte sich von Mitte Mai bis Ende September. In den ersten Betriebsjahren verkehrte sie von 7.00 Uhr früh bis 2.00 Uhr mittags stündlich, dann bis 7.00 Uhr abends halbstündlich. Der letzte Zug ab Warnemünde fuhr um 8.00 Uhr, ab Markgrafenheide um 8.30 Uhr abends. Die Fahrzeit betrug zwölf Minuten.

In der Vor- und Nachsaison verkehrte die Strandbahn bei schönem Wetter an den Wochenenden nach einem gesondert veröffentlichten Fahrplan. Außerhalb der im Fahrplan genannten Zeiten wurde auf besonderen Wunsch gefahren, wenn sich mehr als zehn Fahrgäste eingefunden hatten. Sonderfahrten wurden nach telefonischer Voranmeldung beim Rostocker Elektrizitätswerk (einen Tag vorher) oder in Warnemünde (am Tag der Fahrt) durchgeführt. Der Preis für die Sonderfahrten betrug pro Person 30 Pf., für eine einfache Fahrt und 50 Pf.; für Hin- und Rückfahrt, mindestens jedoch 6 bzw. 10 Mark. Dagegen kostete ein normaler Fahrschein 25 Pf., Hin- und Rückfahrt 40 Pf. für Erwachsene, für Kinder waren es 15 bzw. 25 Pf.

Das Kriegsjahr 1915 brachte drastische Betriebseinschränkungen mit sich. Es gab nur fünf Abfahrten pro Tag und Richtung, eine vormittags, drei nachmittags und eine abends. Im letzten Kriegsjahr 1918 hatte sich die Zahl der Abfahrten am Wochenende auf sieben erhöht, die Fahrzeit betrug 18 Minuten. Auch in den folgenden Jahren gab es nur geringfügige Veränderungen des Fahrplanes, es blieb bei fünf bis sieben Abfahrten pro Tag und Richtung. Allerdings wurden 1919 die Fahrpreise für eine einfache Fahrt von 30 auf 50 Pf., für Hin- und Rückfahrt von 50 auf 75 Pf. erhöht.

Nachdem die Strandbahn im Jahre 1923, als die Inflation ihren Höhepunkt erreichte, gar nicht fuhr, nahm sie 1924 den Verkehr wieder auf. Die

Fahrpläne aus den Jahren 1924 und 1925 sind nicht bekannt.

1926 fuhren bis zum Mittag drei Züge, ab 2.00 Uhr nachmittags bestand halbstündlicher Verkehr bis 7.30 Uhr abends.

Im Jahre 1927 wurde die Zugfolge erheblich verdichtet, von 7.00 Uhr bis 14.00 Uhr war halbstündlicher Verkehr, von dann an fuhr die Bahn bis 19.20 Uhr alle 20 Minuten. In der darauffolgenden Saison wurde durchweg halbstündlicher Verkehr von 9.30 Uhr bis 19.00 Uhr gefahren. Die beiden nächsten Jahre, 1929 und 1930, brachten vormittags halbstündlichen Verkehr bis 14.00 Uhr, danach alle 20 Minuten bis 19.20 Uhr. Bei Bedarf wurde bei der Haltestelle „Heideck“ gehalten. Aus der Saison 1931 ist bekannt, daß die Strandbahn Sonnabend nachmittags halbstündlich und an Sonn- und Festtagen vormittags halbstündlich und nachmittags alle 20 Minuten fuhr. 1932 fuhr die Strandbahn vormittags stündlich, nachmittags halbstündlich, an Sonn- und Festtagen fuhr sie sogar ganztags halbstündlich. Die Fahrpreise wurden gesenkt, die einfache Fahrt von 35 Pf. auf 30 Pf., Hin- und Rückfahrt von 50 Pf. auf 40 Pf. In der Saison 1933 wurde vormittags stündlich, nachmittags halbstündlich gefahren, an Sonn- und Festtagen wurde die Zugfolge von 8.00 Uhr bis 16.00 Uhr auf viertelstündlich erhöht. Bedarfshaltestellen waren „Heideck“ und „Hohe Düne“.

Das Jahr 1935 brachte dann den Übergang zu ganztägigem ganzjährigem Verkehr. Es wurde von früh 6.15 Uhr bis nachts 1.10 Uhr gefahren, in stündlichem, z. T. halbstündlichem Abstand. In den Jahren 1937 und 1938 wurde von 6.30 Uhr bis 13.30 Uhr in halbstündlichem Abstand gefahren, dann bis 16.45 Uhr in viertelstündlichem Abstand, weiter bis 20.45 Uhr in halbstündlichem Abstand und dann weitere sechs Abfahrten bis 1.40 Uhr. Aus den dann folgenden Kriegsjahren sind keine Fahrpläne bekannt.

8. Wagenpark

Im Jahre 1910 wurden von MAN Nürnberg zwei Triebwagen und drei Beiwagen beschafft. Die Triebwagen (Nr. 1 und 2) hatten geschlossene Perrons und drei seitliche Fenster. Sie waren mit je zwei 45 PS starken Motoren ausgerüstet. Die Beiwagen (Nr. 21 bis 23) hatten offene Perrons und vier seitliche Fenster. Über das Platzangebot in den Wagen gibt es nur ungenaue Angaben, sie liegen zwischen 36 und 38 Plätzen. Um 1930 wurden die Lyrabügel der Triebwagen durch Scherenstromabnehmer ersetzt. 1932 erhielten die Triebwagen seitliche Stromabnehmer für die Stromschiene. Um 1940 wurden die Perrons der Beiwagen verglast.

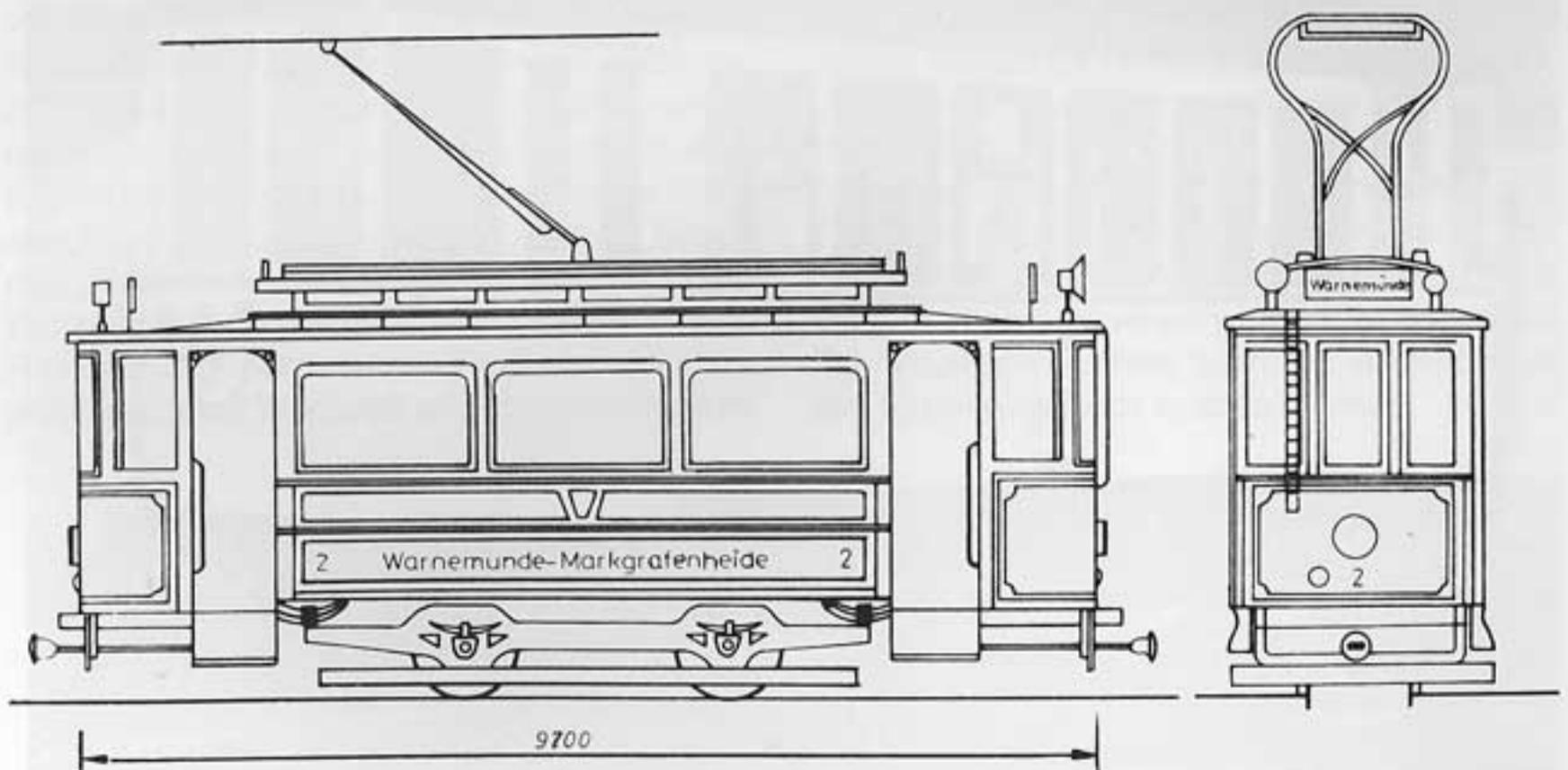
Im Laufe des Jahres 1947 wurden die Fahrzeuge nach Rostock geholt und umgebaut. Die Warnemünder Beiwagen erhielten in Rostock die Nummern 80 bis 82, ab 1955 125 bis 127. Beiwagen 80 bekam mangels genügend großer Glasscheiben statt der vorhandenen vier Fenster eine Acht-Fenster-Teilung. Bei einem Umbau im Jahr 1955 bekam Bw 80 verlängerte Plattformen, Schiebetüren und wieder vier Fenster. Als einziger der drei Warnemünder Beiwagen hatte Bw 80 zur Hälfte Längssitze, zur anderen Hälfte Quersitze.

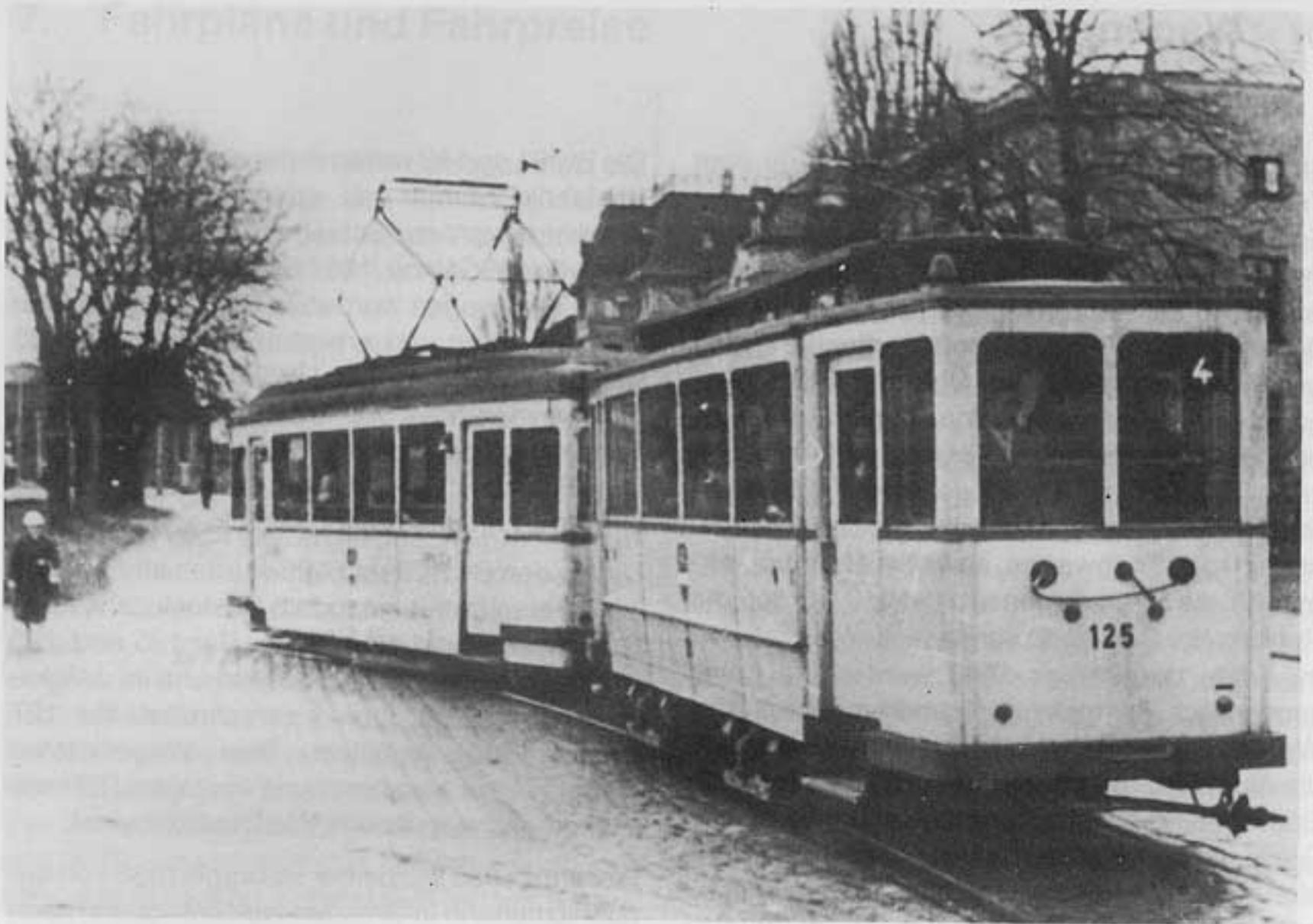
Die Bw 81 und 82 waren in der ehemaligen Waggonfabrik Wismar mit verlängerten Plattform versehen worden. Schiebetüren wurden allerdings erst 1954 bzw. 1957 eingebaut. Die beiden MAN-Triebwagen wurden in Rostock zu Beiwagen umgebaut und erhielten die Nummern 83 und 84, ab 1955 128 und 129. Sie erhielten aus gleichen Gründen wie Bw 80 zunächst sechs Fenster und gelangten in Laufe des Jahres 1948 zum Einsatz. 1956 erhielten sie ihre ursprüngliche Drei-Fenster-Teilung zurück.

Die beiden Bw 128 und 129 wurden im April/Mai 1963 verschrottet, nachdem Rostock zehn neue Gelenkwagen erhalten hatte. Bw 125 und 126 wurden bis Mai 1967 eingesetzt und im Juli/August des selben Jahres verschrottet. Bw 127 wurde 1966 abgestellt. Sein Wagenkasten diente bis zur Verschrottung im Jahre 1971 als Aufenthaltsraum für das Werkstattpersonal.

Im Jahre 1930 wurde der Beiwagen 438 von der Löbnitztalbahn in Dresden zur Strandbahn nach Warnemünde umgesetzt. Dort wurde er unter der Nummer 24 bis 1935 als Sommerwagen eingesetzt und dann zum Güterbeiwagen umgebaut.

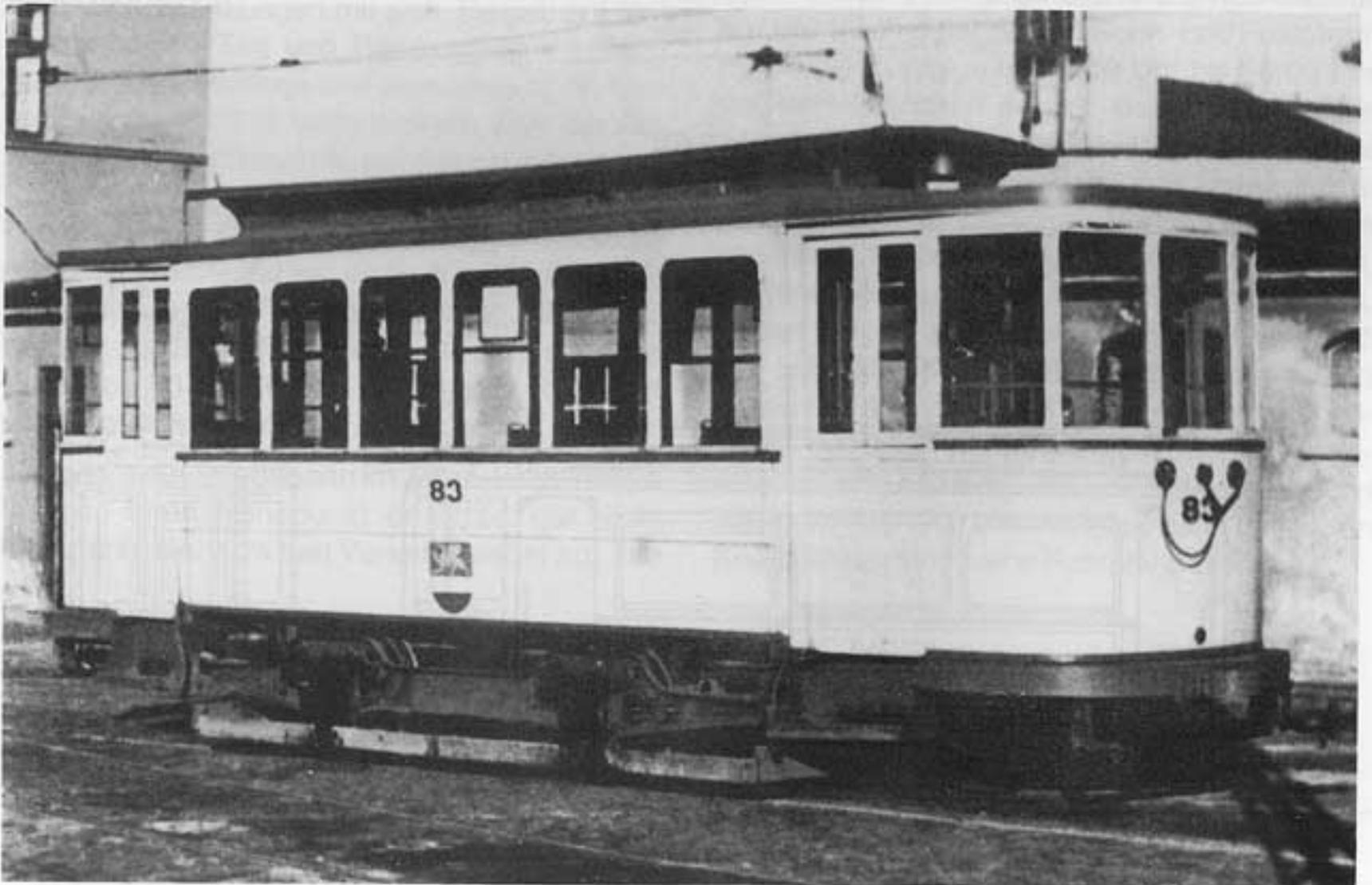
Seiten- und Vorderansicht der MAN Tw 1 und 2 (6)

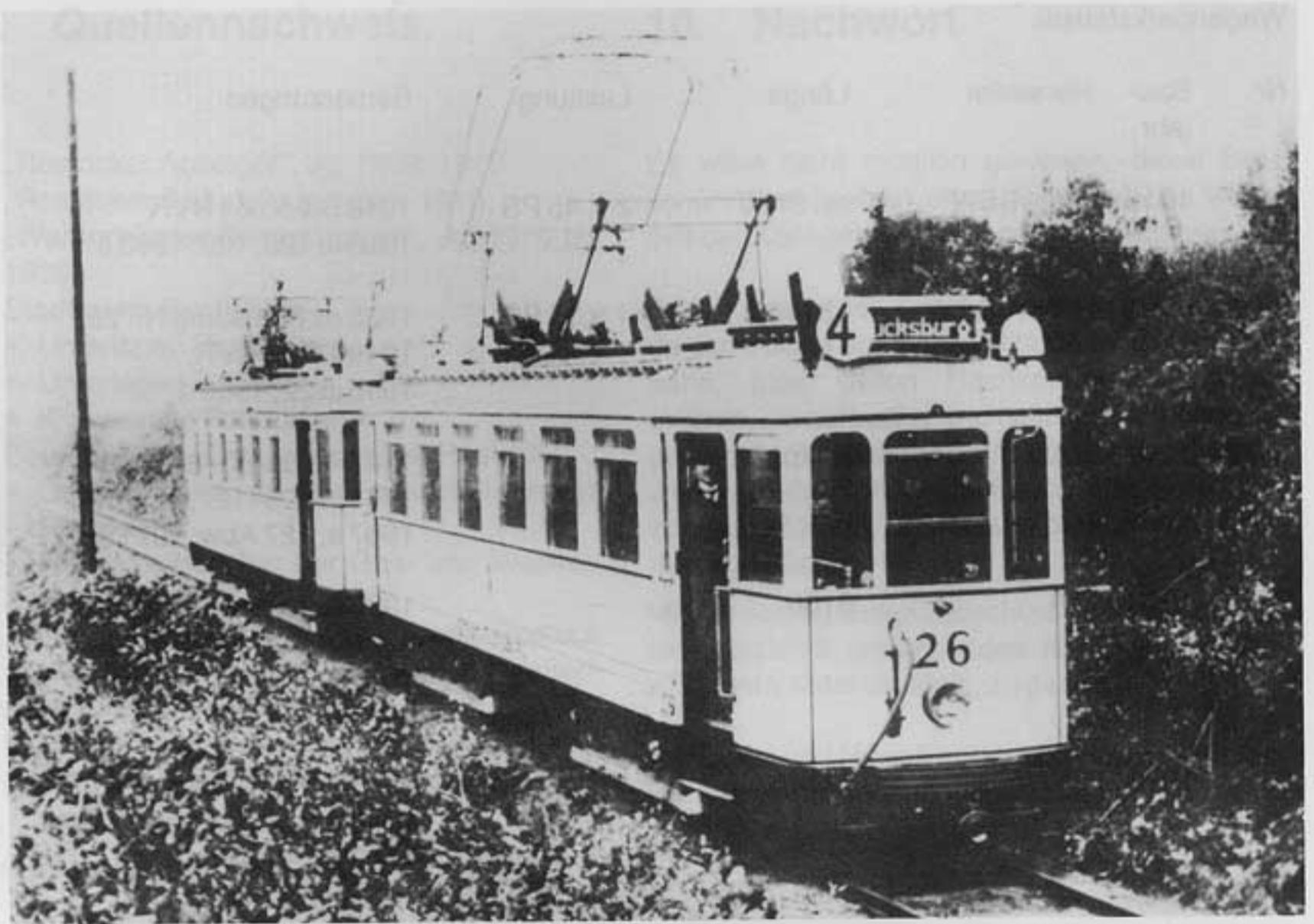




Ehemaliger Strandbahn-Bw als Bw 125 auf der Rostocker Straßenbahnlinie 4, um 1965 (5)

Bw 83 der Rostocker Straßenbahn, ex Strandbahn Tw 1, 1955 (5)





Der 1935 zur Strandbahn umgesetzte Tw 26 in Flensburg (5)

1935 wurden aus Flensburg ein vierachsiger Triebwagen (Nr. 3, ex Flensburg Nr. 26) und ein ebensolcher Beiwagen (Nr. 25, ex Flensburg Nr. 47) beschafft. Sie wurden 1926 von der Hannoverschen Waggonfabrik gebaut und hatten 34 Sitzplätze. Der Triebwagen war mit vier Motoren zu je 35 PS ausgerüstet. Die Wagen wurden elektrisch gebremst und hatten zusätzlich eine Knorr-Druckluftbremse. Der Triebwagen hatte sowohl eine Klingel als auch ein Typhon. Für einen der vierachsigen Wagen wurde 1947 eine Bremseinrichtung beschafft, noch bevor er nach Rostock umgesetzt wurde. Tw 3 wurde in Rostock in eigener Werkstatt umgebaut und kam im

Juni 1949 unter der Nr. 48 zum Einsatz. Der Bw 25 wurde in der ehemaligen Waggonfabrik Wismar zu einem Triebwagen umgebaut und erhielt die Nr. 49. Er wurde im Dezember 1949 zum ersten Mal eingesetzt. Im Jahre 1955 erhielten die beiden Wagen die Betriebsnummern 22 und 23. Unter diesen Nummern wurden sie bald darauf, im Juli 1956, ausgemustert.

Außerdem gab es bei der Strandbahn eine Turmlöre. Sie war in den dreißiger Jahren von Mitarbeitern der Strandbahn mit einem DKW-Motorradmotor versehen worden, so daß sie zu Fahrleitungsrevisionen auch bei abgeschaltetem Strom eingesetzt werden konnte.

Wagenparkstatistik

Nr.	Bau-jahr	Hersteller	Länge	Leistung	Bemerkungen
1,2	1910	MAN/BEW	ca. 9700	2 × 45 PS	1948 Bw 83,84 NVR 1955 in 128, 129; 1963 a
3	1926	HAWA/SSW	13140	4 × 35 PS	1935 ex Flensburg Nr. 26 1949 Tw 48 NVR, 1955 in 22; 1956 a
21–23	1910	MAN	ca 10000	–	1947/49 Bw 80–82 NVR 1955 in 125–127, 125, 126 1967 a, 127 Abw, 1971 a
24	1900	Dre	8150	–	1930 ex Dresden, Löbnitz- talbahn 438, Swg., 1935 in Abw, 1948 NVR, ohne Einsatz a
25	1926	HAWA	13140		1935 ex Flensburg Nr. 47, 1949 Umbau bei Wis zu Tw 1949 Tw 49 NVR, 1955 in 23; 1956 a

Turm-
lore

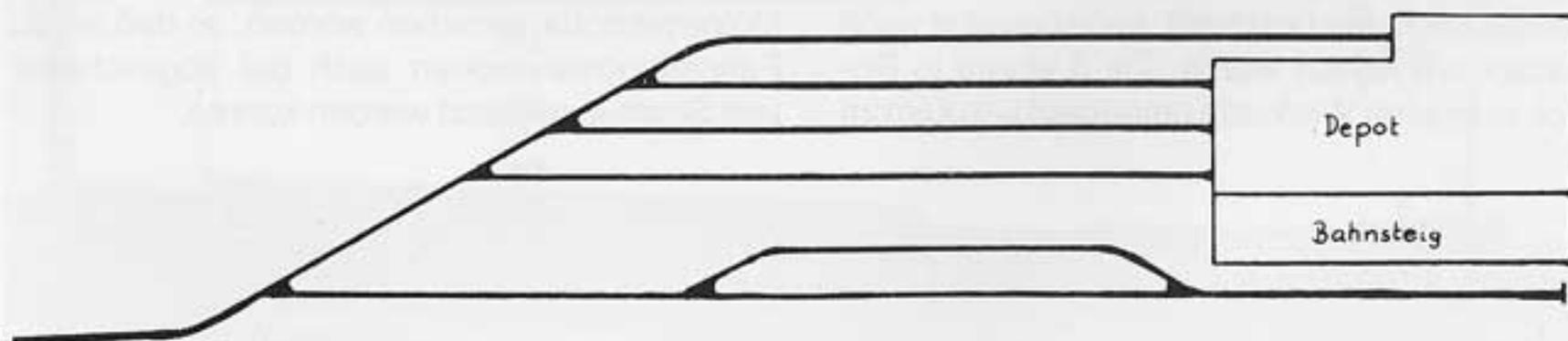
?

?

?

mit DKW-Motorrad-Motor
im Eigenbau nachgerüstet
Verbleib unbekannt

Gleisplan des Strandbahndepots (unmaßstäblich)



9. Quellennachweis

- „Rostocker Anzeiger“, Jg. 1909, 1910
- „Rostocker Zeitung“, Jg. 1909, 1910
- „Warnemünder Badeanzeiger“, Jg. 1910 bis 1938
- Stadtarchiv Rostock
 - Unterlagen Strandbahn
 - Unterlagen Bauamt
 - Krausesche Fundchronik
- Betriebsarchiv Energiekombinat Rostock
 - Geschäftsberichte des Elektrizitätswerkes Rostock
 - Geschäftsberichte der Gas- und Wasserwerke Rostock
 - Geschäftsberichte der Stadtwerke Rostock
- A. Kutz, Chronik der Rostocker Straßenbahn, unveröffentlicht
- G. Bauer, Straßenbahnarchiv Bd. 6, transpress Verlag, Berlin 1986

Abkürzungen:

- Abw – Arbeitswagen
- BEW – Bergmann Elektrizitätswerke AG, Berlin
- Bw – Beiwagen
- Dre – Waggonfabriken Dresden
- HAWA – Hannoversche Waggonfabrik, Hannover
- MAN – Maschinenfabrik-Augsburg-Nürnberg, Nürnberg
- SSW – Siemens-Schuckert-Werke, Berlin
- Swg – Sommerwagen
- Tw – Triebwagen

10. Nachwort

Es wäre nicht möglich gewesen, diese Broschüre zu schreiben, ohne die freundliche Mitarbeit der Kollegen in den genannten Archiven.

Besonderer Dank gebührt Herrn Arne Hempel, der zahlreiche ehemalige Mitarbeiter der Strandbahn, bzw. deren Nachkommen ausfindig machte, sie aufsuchte und nach ihren Erinnerungen an die Strandbahn befragte. Ebenso danken wir den Befragten für die freundliche Unterstützung und für das Überlassen persönlicher Erinnerungsstücke.

Mit der vorliegenden Broschüre wurde versucht, ein möglichst umfassendes Bild, wie es sich z. Zt. dem Autor darstellt, zu geben.

Verfasser und Herausgeber sind für ergänzende Hinweise und Berichtigungen stets dankbar.

Rostock, im März 1990
Dr. N. Enenkel

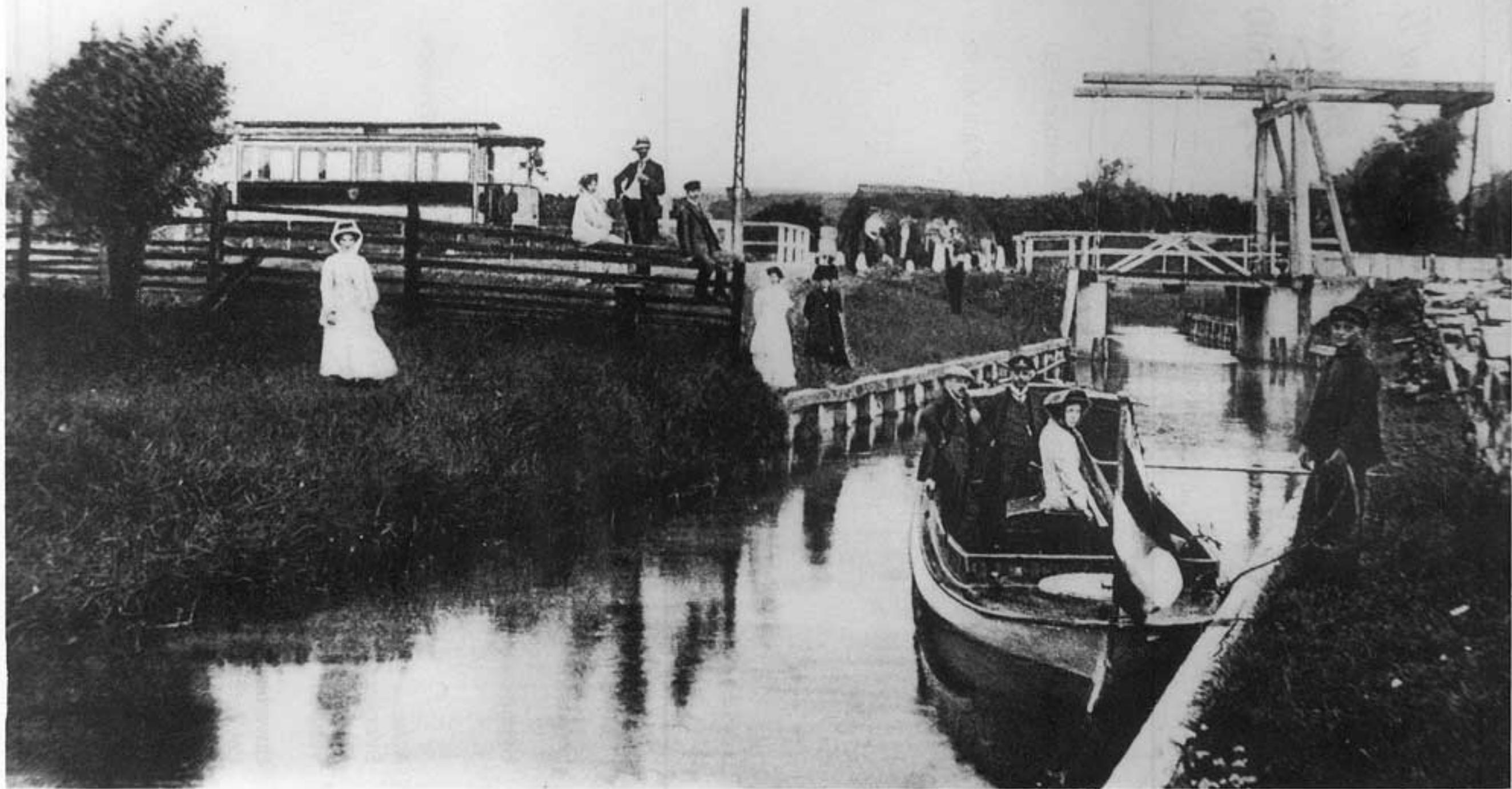
Bildnachweis

- (1) Eschenburg, Warnemünde
- (2) Stadtarchiv Rostock
- (3) Privat (Best, Deibel, Kelling, Klüber, Mehte, Roggensack, Waack)
- (4) Stuth, Rostock
- (5) Archiv Nahverkehrsbetrieb Rostock
- (6) Straßenbahnarchiv Bd. 6



Markgrafenheide

Am Kanal



Bw der Serie 21–23 an der Endstelle Markgrafenheide (2)



Herausgeber: *DMV AG 8/9*

„Freunde der Eisenbahn“ Rostock

Postfach 40, Rostock 5, 2510



Demnächst erscheint: Die BR 64 in Mecklenburg Dezember 1990

In Vorbereitung: Die Bäderbahn Rövershagen–Graal Mütitz
Die BR 57 in Mecklenburg

Impressum

Herausgeber: Gemeinschaftsausgabe
der AG 8/9 „Freunde der Eisenbahn“ und
der AG 8/21
„Mecklenburgische Straßenbahnfreunde“ Rostock

Autor: Dr. Norbert Enenkel, Rostock (AG 8/21)

Streckenskizze: L. Schultz

Redaktion: L. Schultz, AG 8/9

Vertrieb: Eigenvertrieb beider AG

Unverbindliche Preisempfehlung 6,00 DM
Bei Versand zuzüglich Versandkosten