

# Die Tessiner Straße

## Lebensader des alten Brinckmansdorf

Joachim Lehmann

Brinckmansdorf als Ortsteil Rostocks ist ohne die heutige Tessiner Straße nicht denkbar. Seit Beginn der Überlegungen zur Einrichtung eines neuen Ortsteils im Osten von Rostock spielte die in dieser Richtung aus der Stadt herausführende, das ins Auge gefasste Siedlungsgebiet durchschneidende Straße für die Entstehung und weitere Entwicklung des neuen Ortsteils eine entscheidende Rolle. Die wachsende Zahl von Bewohnern des sich entwickelnden neuen Stadtteils ließ die Bedeutung der Ausfallstraße nach Osten für die Stadt Rostock von den 20er Jahren an kontinuierlich wachsen.

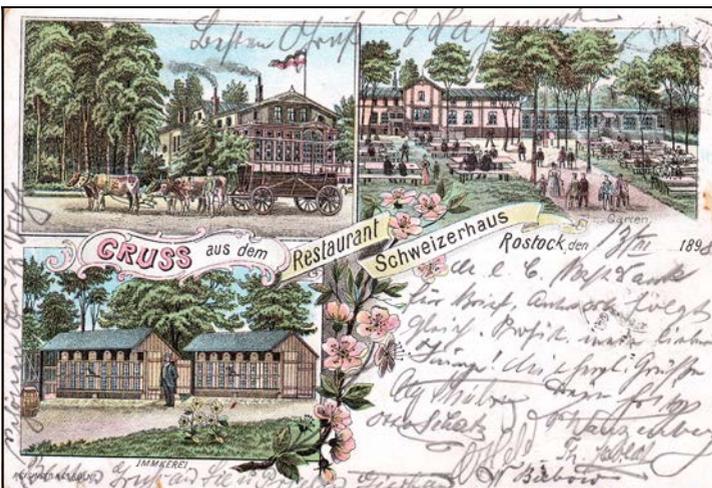
Die Tessiner Chaussee, später Tessiner Straße, führte seit langem nach Verlassen des Mühlendamms über den Bereich des sogenannten Weißen Kreuzes um die Einmündung an der Neubrandenburger Straße hinaus ostwärts aus der Stadt heraus. Bereits vor dem Entstehen des Ortsteils Brinckmansdorf waren um das Weiße Kreuz herum im Zuge

des Mühlendamms und der Neubrandenburger Straße Häuser entstanden, eine Entwicklung, die sich dann auf der Nordseite der Tessiner Chaussee vorerst in Richtung Einmündung des Verbindungswegs fortsetzte. Betrieb auf der Straße entstand neben dem Durchgangsverkehr vor allem durch die Bewohner einer wachsenden Zahl von Wohnhäusern stadtauswärts und Besucher des Stadtwaldes sowie der Lokalität „Schweizerhaus“ und – in geringerem Maße – durch Besucher des Ausflugslokals „Einsiedler“.

Die Tessiner Straße hat seither eine kontinuierlich ansteigende Bedeutung für den hier anfallenden Verkehr erhalten, was sich in der wiederholten Anpassung an die wachsenden Anforderungen durch entsprechende Veränderungen und Erweiterungen äußerte.

Mit der Gründung und weiteren Entwicklung von Brinckmansdorf änderte sich die Situation entscheidend. Nun kamen die Bewohner des neuen Ortsteils als ständige Nutzer der Tessiner Chaussee hinzu. Vorerst aber bestimmten noch die Bewohner des Bereichs bis zum abzweigenden Verbindungsweg das Bild.

Noch Anfang der 20er Jahre stellte deren Besitzer einen Antrag auf Ausbesserung einer Strecke des Weges zur Riedelschen Dachpappenfabrik im Stadtwald. Das zuständige Bauamt reagierte auf das Anliegen mit einem Vorschlag zur „Herstellung



Grafikpostkarte Ausflugslokal Schweizerhaus 1893

# Das Zwangsarbeiterlager in Brinckmansdorf 1942-45

*Thomas Werner, Berthold Brinkmann*

Während der NS-Zeit waren Tausende ausländische Zivilarbeiter und Kriegsgefangene in Rostock. Allein in den Ernst Heinkel Flugzeugwerken waren 1942 Arbeiter aus 14 Nationen im Einsatz. Aus einigen Ländern kamen freiwillige Zivilarbeiter, z. B. aus Dänemark. In der Mehrzahl waren die Zivilarbeiter jedoch Zwangsarbeiter aus der ehemaligen Sowjetunion und aus Polen. Eingesetzt wurden die Arbeiter und Kriegsgefangenen in den Rüstungsbetrieben wie den Ernst Heinkel Flugzeugwerken, den Arado Flugzeugwerken und der Neptunwerft, aber auch in kriegswichtigen Betrieben wie dem Reichsbahnausbesserungswerk oder bei Baufirmen. Die wöchentliche Arbeitszeit betrug bis zu 72 Stunden. Ende 1943 waren ca. 20.000 Ausländer in Rostock tätig, davon mehr als 8.300 bei Heinkel

und 1.300 auf der Neptunwerft. Untergebracht waren die Zwangsarbeiter in umgenutzten Beherbergungsbetrieben, in Gebäuden (häufig Baracken) auf dem bzw. nahe des Einsatzortes und in Barackenlagern am Stadtrand. Die größten Lager befanden sich in Dierkow, Biestow, Evershagen und an der Thierfelderstraße. Die Lebensbedingungen der Arbeiter wurden durch zahlreiche Restriktionen eingeschränkt. So war der Zutritt zu bombensicheren Bunkern in den Betrieben den Arbeitern oft verwehrt. Ab 1943 galt für sowjetische Zwangsarbeiter ein Aufenthaltszwang am Arbeits- oder Unterbringungsort. Die beiden größten Probleme waren aber unzureichende Hygiene und der Nahrungsmangel.

*Thomas Werner*



*Ausschnitt aus einem Luftbild von 1944 mit Zwangsarbeiterlager am Höger Up*

# Die Geschichte der Riedelschen Dachpappenfabrik

Berthold Brinkmann

Aufmerksamen Spaziergängern fällt im Stadtpark in Brinckmansdorf neben dem Rönngaben eine Eichenallee auf, deren Bäume offensichtlich älter als der übrige Baumbestand des Parks sind. Dieser Weg war einmal mit Kopfsteinen gepflastert, wie man an einigen Stellen gut erkennen kann. Es handelt sich um die alte Landstraße nach Roggentin, die am Weißen Kreuz ihren Anfang hatte und vor dem Bau der Ribnitzer Eisenbahn 1887–1889 noch durchgängig befahrbar war. Auf diesem Weg, kurz vor der Kleingartenanlage Cramonstannen, kann man bei genauem Hinschauen Beton- und Ziegelsteinreste entdecken. Hier stand von 1858 bis 1928 die Riedelsche Dachpappenfabrik.

## Vom Papierwarengeschäft und einer Tütenfabrik zur Dachpappenfabrik

Der Kaufmann Diedrich Riedel (1804–1859) betrieb seit ca. 1833 im Straßenzug An der Grube mit Anschrift Mühlenstraße 12 ein Papierwarengeschäft und eine Tütenfabrik (*Anzeige*).<sup>1</sup> 1838 machte er, durch Experimente des Freiburger Professors Wilhelm August Lampadius (1772–1842)<sup>2</sup> bestärkt, erste Versuche, um Dachpappe herzustellen. Auf einer Wiese des Müllers Behrens am Riekdahler Weg ließ er einen Schuppen errichten und einen Kessel mit direkter Feuerung einbauen, tränkte quadratische Papptafeln mit Teer und ließ diese Dachpappentafeln unter freiem Himmel trocknen. „Als Gründungsjahr der ersten Dachpappenfabrik in Deutschland, der Riedelschen, wird jedoch das Jahr 1842 angesehen, in dem Diedrich Riedel das Speichergebäude auf seinem Grundstück an der Grube mit von ihm hergestellter Dachpappe deckte. Diese Platten wurden in verschrägter Form, also raufenförmig, mit breitköpfigen, schmiedeeisernen Nägeln auf der Schalung befestigt, ähnlich wie

zu jener Zeit die hier üblichen englischen Schieferdächer.“<sup>3</sup>

In einer Werbeschrift von 1883 heißt es dazu: „Schon 1842 bedachte er mit derselben seine derzeit erbaute Papier-Fabrik, und 1848 abermals damit, nachdem solche durch Feuer in den obersten Stockwerken beschädigt worden war. Es liegt die damals gelegte Pappe noch jetzt wohl erhalten auf der einen Dachseite dieses Gebäudes, die unverändert verblieb.“<sup>4</sup>

Anfänglich wurde der Teer für die Dachpappentafeln von englischen Gasanstalten bezogen. Nachdem 1856 auch in Rostock eine Gasanstalt gegründet wurde, lag es nahe, den Teer, der ein Abfallprodukt bei der Kohlevergasung war, preiswert von dort zu beziehen.

1858 errichtete Diedrich Riedel dann eine Fabrik zur Anfertigung von Dachpappe in quadratischen Tafeln und in Rollen an den Cramonstannen vor dem „Mühlenthore“ im heutigen Brinckmansdorf.



Riedelsche Dachpappenfabrik an den Cramonstannen um 1900

# Die Schleuse am Mühlendamm

*Detlef Krause*

Die Warnow, ein insgesamt 155 km langer Fluss, ist seit Jahrhunderten die Lebensader von Rostock und hat u. a. deren Reichtum zu Hansezeiten ermöglicht, in dem sie bis zur Einmündung in die Ostsee schiffbar war. Bereits im Mittelalter wurde am sogenannten Mühlendamm in Rostock ein Wehr zum Betrieb von Wassermühlen angelegt. Mit diesem Mühlendamm erfolgte eine Trennung des Flusses zwischen dem Süßwasser der „Oberwarnow“ und dem mit dem Ostseewasser vermischten Brackwasser der „Unterwarnow“. Für eine im 19. Jahrhundert geplante Wasserstraßenverbindung von Rostock nach Berlin wurde 1887 am Mühlendamm in Rostock eine neue, größere Schleuse für Schiffe gebaut. Diese Wasserstraße wurde allerdings nur noch bis Güstrow und nicht mehr bis Berlin verwirklicht.

Damit gab es über die Warnow Jahrzehnte einen umfangreichen Verkehr mit Frachtschiffen insbesondere zwischen Bützow/Schwaan und Rostock bis nach Warnemünde. Transportiert wurden vorwiegend Ziegel aus

den Ziegeleien in Damm, Pölchow und Papendorf, Zuckerrüben für die Fabrik in Kassebohm sowie Torf und Kohle. Auch mehrere Ausflugsdampfer gab es bis in die 1980er Jahre, die zwischen Rostock, Kessin, Schwaan und Bützow verkehrten.

In den letzten Jahrzehnten seit ca. 1950 hat sich das Bild gewandelt. Nicht mehr Frachtkähne, sondern kleine Motorboote und unzählige Paddler und Kanuten bevölkern die Ober- und Unterwarnow, um Erholung oder ihre sportliche Betätigung zu suchen. Die Warnow hat sich zu einem Zentrum des Wassersports entwickelt.

Dabei spielt die Schleuse natürlich eine zentrale Rolle. Wegen des Neubaus der Mühlendammbrücke wurde die Schleuse Ende 2011 geschlossen. Diese Brücke ist nun seit Anfang 2015 fertig und der Verkehr rollt wieder über die Schleuse. Aber leider fahren unter der Brücke keine Boote mehr, denn die Schleuse blieb geschlossen und wurde Ende 2019 – wie schon 2015 beabsichtigt – gegen den Willen



*Eine Schute mit Ziegelsteinen aus der Ziegelei Papendorf 1929 in der Schleusenammer*



*Fahrgastschiff „Breitling“, bei seiner letzten Durchfahrt durch die Schleuse 2004*

## Schule in Brinckmansdorf

Jürgen Voß

Vor 1945 gingen Brinckmansdorfer Schüler – vor allem zur Altstädtischen Knabenschule und Altstädtischen Mädchenschule. überwiegend in Schulen des Stadtzentrums

### Schulobjekte in Brinckmansdorf nach 1945

Nr.	Objekt	von	bis	Bemerkung
1	1 Klassenraum bei Hahn, Tessiner Straße 101	1.9.1946	vor 1949	Privathaus
2	1 Klassenraum bei Doll, Tessiner Straße 58	6.12.1946	vor 1949/50	Privathaus
3	Baracken im Stadtpark am Hüerbaasweg 1. Baracke 2. Baracke	1947 1952	bis 1965 bis 1979	- 1948 ein Pionierraum/ Klassenraum - 1958 auch Hort - 1960 je ein neuer Klassen- und Hortraum
4	Schule im Wossidlo-Park „John-Brinckman-Schule“ Grundschule „John Brinckman“	1.9.1965 1968 2003	1968 2003	2009/10 abgerissen und durch einen Neubau ersetzt.
5	Schulhort, Baracke im Stadtpark	nach 1975	vor 1981	Später abgerissen.
6	Turnhalle	1.9.1981		2009/10 abgerissen und durch einen Neubau ersetzt.
7	Schulspeisung im Schweizerhaus	vor 1975		Das Schweizerhaus wurde später abgerissen.
8	Kinder- und Jugendkunstakademie Kassebohm	1.9.2009		mit integriertem Kita-, Hort- und Freizeitangebot
9	Evangelische Michaelschule Dierkower Damm	1.9.2015		Grundschule, Förderschule, Hort



Gebäude der ehemaligen Altstädtische Volksschule am Alten Markt im Jahr 2013



1901 wurde die neue Altstädtische Mädchen- und Knabenschule am Alten Markt errichtet



Kinder- und Jugendkunstakademie „Am Schulcampus“ Kassebohm



In diesem Haus, Tessiner Str. 101, befand sich 1946 die erste behelfsmäßige Schule Brinckmansdorfs (2013)



Ab Dezember 1946 gab es im Haus Tessiner Straße 58 einen Klassenraum



Grundschule „John Brinckman“ im Vogel-Grip-Weg



Evangelische Michaelschule am Dierkower Damm

# Die Marien-Ziegelei am Mühlendamm

Ulrich Nath

Bereits 1280 gestand der Rat der Stadt Rostock der Marienkirche das Recht zu, vor dem „Mühlenthore“ einen Ziegelhof anzulegen. Als die Ziegelei noch arbeitete, bezog sie den Lehm, der zur Ziegelherstellung benötigt wurde, aus Schwaan. Dort besaß die Marienkirche einige Lehmgruben. Mit Lastkähnen waren sowohl der Lehm als auch die fertigen Ziegel auf der Warnow gut zu transportieren.

Im Jahre 1898 genehmigte die Administration der Marienkirche den Abriss des Brennofens auf dem Gelände der St.-Marien-Ziegelei, womit deren Schicksal endgültig besiegelt war. Es muss sich um einen umfangreichen Betrieb gehandelt haben, wenn man in dem

Protokoll, das aus diesem Anlass angefertigt wurde, folgende Positionen findet:

„a) Der Ziegelofen - b) drei große Ziegelscheunen - c) eine Dachsteinremise - d) Ein Wohnhaus mit Garten - e) ein Stall - f) ein Kalkhaus - g) ein großer Garten mit eingeschränktem Nutzungsrecht - h) ein kleiner Garten mit Obstbäumen - i) drei Stück Ackerland - k) eine große Wiese am Damm - l) eine kleine Weide-Wiese - m) die als Weide benutzte Koppel - n) das Weiderevier zwischen dem Großen (Herren-) Garten und dem Kadamm - o) der Aal- und Neunaugenfang im Graben von der Oberwarnow bis zu der kleinen Schleuse.“



Marien-Ziegeley am Weißen Kreuz auf einer Karte von 1814

# Die Vorgeschichte des Gewerbegebiets Osthafen

Joachim Lehmann

Östlich der Warnow und weiter begrenzt im Süden vom alten Petridamm, im Osten vom Dierkower Damm und schließlich im Norden von einem Sumpfgelände, liegt das Gewerbegebiet Osthafen als Bestandteil des heutigen Ortsteils Brinckmansdorf der Hansestadt Rostock.

Es beherbergt heute eine stattliche Anzahl von Unternehmen mit einem breiten Spektrum unterschiedlicher gewerblicher Ausrichtung. Besonders in dem seit den Umwälzungen von 1989/90 vergangenen gut 30 Jahren hat es einen bemerkenswerten wirtschaftlichen Aufschwung genommen.

Seine Geschichte reicht indes mehr als hundert Jahre zurück. Leider berücksichtigen die in den letzten Jahrzehnten erschienenen Stadtgeschichten die Entwicklung des damaligen Hafens in der Stadt ungenügend.

Immerhin finden sich in einer aus dem Jahr 2002 stammenden speziellen Hafengeschichte<sup>1</sup> für die Zeit von der Jahrhundertwende bis zum Ersten Weltkrieg Aussagen, die eine Einordnung ermöglichen. Und in einer weiteren Geschichte des Güterumschlags<sup>2</sup> findet sich eine präzise Kennzeichnung der Rahmenbedingungen: „Von der Jahrhundertwende bis zum Ersten Weltkrieg nahm der Umschlag im Rostocker Hafen kontinuierlich zu und erreichte im Jahre 1913 mit insgesamt 477.533 Tonnen einen Höhepunkt, der erst nach dem Zweiten Weltkrieg überboten werden sollte.“

Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert ging man deshalb in Rostock daran, wesentlich von dem rührigen Hafenbaudirektor Karl Friedrich Kerner initiiert, den Hafen der Stadt für die Erfordernisse der Zeit umzugestalten und anzupassen.



Bau der neuen Petribrücke 1912