

Gisela Pekrul, Manfred Kriek



Schwerin auf historischen Ansichtskarten

Teil 3: Stadterweiterungen nach 1884

Impressum

**Gisela Pekrul (Hrsg.): Schwerin auf historischen
Ansichtskarten**

Teil 3: Stadterweiterungen nach 1884

EDITION digital®
Pekrul & Sohn GbR
Alte Dorfstraße 2 b
19065 Godern
Tel.: 03860-505 788
Fax: 03860-505 789
E-Mail: verlag@edition-digital.de
Internet: <http://www.edition-digital.de>

Autoren: Gisela Pekrul, Dr. Manfred Kriek
Fotos: Gisela Pekrul, Sören Pekrul
Historische Ansichtskarten: Sammlung Andreas Bendlin, Sammlung
EDITION digital®
Aktuelle Fotos: 1. März – 2. Mai 2010
Redaktionsschluss: 2. Mai 2010
ISBN (E-Book): 978-3-931646-75-2

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen,
Warenbezeichnungen usw. in dieser Publikation berechtigt auch ohne
besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im
Sinne der Warenzeichen- und Warenschutzgesetzgebung als frei zu
betrachten sind und daher von jedermann benutzt werden dürfen.

Die Wiedergabe von Symbolen und Parolen aus der Zeit des
Nationalsozialismus erfolgt nur auf historischen Ansichtskarten und dient
lediglich den wissenschaftlichen Zwecken dieser Publikation.
Das trifft auch auf die Texte der Karten zu.

Bei der Zusammenstellung der historischen Hintergründe, dem Aufspüren
der aktuellen Gebäude und Plätze und der Datierung ungelaufener Karten
wurde mit größter Sorgfalt vorgegangen, trotzdem können Fehler nicht

ausgeschlossen werden. Der Verlag ist für jeden Hinweis dankbar. Die Autoren und der Verlag übernehmen für fehlerhafte Angaben und deren Folgen weder eine juristische Verantwortung noch irgendeine Haftung.

Der Verlag bedankt sich besonders bei Herrn Andreas Bendlin, der seine umfangreiche Ansichtskartensammlung für diese und weitere Publikationen des Verlages zur Verfügung gestellt hat. Ansichtskartensammler, die Interesse an der Publikation ihrer Sammlung haben, sind dem Verlag herzlich willkommen.

© 2010 EDITION digital® Pekar & Sohn GbR, 19065 Godern

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil dieses elektronischen Produkts darf reproduziert, in irgendeiner Form oder mit irgendwelchen Mitteln, elektronisch oder mechanisch, einschließlich der Fotokopie, durch Informationsspeicherungs- oder Suchsysteme beeinflusst, übersetzt oder weiterverarbeitet werden ohne die schriftliche Erlaubnis des Verlags.

Das gilt auch für die **kommerzielle** oder öffentliche Nutzung sowie generell für die **Veröffentlichung im Internet oder auf anderen elektronischen Medien** von Bildern und Texten, die mit den in dieser Software erlaubten Mitteln erstellt wurden.

Einleitung

Nachdem im Jahre 1870 der Oldenburger Hofbuchdrucker August Schwarz die erste "Correspondenz-Karte" herausgegeben hatte, gab es sehr bald ein großes Interesse an diesen Ansichtskarten. Zum Glück entwickelte sich gleichzeitig eine Sammlerleidenschaft, die uns die Karten über mehr als hundert Jahre, oft sogar in einem sehr guten Zustand, erhalten hat.

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts waren Bildpostkarten offiziell erlaubt. In Mecklenburg wurden um 1885 die ersten Bildpostkarten versandt. Bis 1905 kamen die persönlichen Mitteilungen auf die Seite mit den Ansichten; denn der Anschriftenteil durfte nicht beschrieben werden.

Die ersten Ansichtskarten waren ein- oder mehrfarbige Lithographien. Später wurden die jeweils neuesten graphischen und drucktechnischen Verfahren angewandt. Es existieren Holzstiche, Radierungen, Lithographien mit Stein-, Zink- und Aluminiumplatten, Strichätzungen, Autotypen und Mehrfarbendrucke. Auch Handzeichnungen wurden als Postkarte verschickt. Nach 1920 verwendete man vorrangig Fotografien. Die Blütezeit der Bildpostkarten lag zwischen 1895 und 1918.

In Schwerin gab es z. B. Ansichtskartenverlage von L. O. Sehlow, Paul Gabbe, Ludwig Davids und C. H. B. Müller. Müller gab 1886 die erste Ansichtskarte mit einer Schweriner Ansicht heraus.

Moderne Kommunikationsmittel wie der Anruf über das Handy, die SMS oder die E-Mail ersetzen in der Gegenwart oft die Ansichtskarte als Urlaubsgruß, die aber längst nicht ausgedient hat.

Die vorliegende Publikation zeigt, dass Ansichtskarten sehr bald zu bedeutenden und weniger bedeutenden Häusern, Straßen und Plätzen herausgegeben wurden. Das trifft auch auf politische Ereignisse der jeweiligen Zeit zu.

Foto-Ansichtskarten wurden ebenfalls sehr schnell beliebt. Man fotografierte z.B. sein Haus, die Familie, die Hochzeitsgesellschaft, die Schulklasse oder ließ sie fotografieren. Wenn auf die Rückseite das Adressfeld gedruckt wurde, war sofort eine neue Ansichtskarte geboren. Diese "Bilder" sind besonders interessant, wenn sie tatsächlich als Karte versandt wurden und im Text auf das Ereignis auf der Vorderseite Bezug genommen wurde.

Ansichtskarten wurden nicht nur wegen der interessanten Bilder so beliebt. Sie boten auch eine sehr praktische Möglichkeit, in Kurzform

wichtige Mitteilungen, Grüße und Glückwünsche zu verschicken oder nur einfach ein Lebenszeichen zu geben.

Nach teilweise mehr als hundert Jahren sind diese Mitteilungen von historischem Interesse, ganz besonders die aus dem 1. und 2. Weltkrieg. In diese Zeit fallen dann auch postalische Vermerke, mit denen die Karten zurück zum Absender gingen, wie "Gefallen auf dem Feld der Ehre".

Nachdem die Autoren voller Begeisterung den immensen Fundus an Ansichtskarten gesichtet hatten, stellten wir fest, dass sich große Teile der Geschichte Schwerins an Hand dieser Karten beschreiben lassen.

Wenn wichtige Stätten oder Ereignisse ausgelassen wurden, so stand hierfür keine mindestens 50 Jahre alte Karte zur Verfügung.

Der Teil 1 "Schwerin in den Grenzen von 1884" mit der Altstadt, der Schelfstadt, der Paulsstadt und der Feldstadt sowie Teil 2 "Schloss und Umgebung" sind bereits erschienen.

Der vorliegende Teil 3 enthält die Stadterweiterungen seit 1884, die noch nicht im Teil 2 dargestellt wurden.

Die Straßennamen haben in der Geschichte der Stadt mehrmals gewechselt, so dass es Karten zu dem gleichen Objekt mit bis zu drei verschiedenen Straßennamen gibt. Um die Leser nicht zu sehr zu verwirren, haben wir im Text immer den 2010 gültigen Straßennamen verwendet, nach Möglichkeit auch die aktuelle Hausnummer.

Die Autoren haben versucht, den Standort der historischen Ansichten durch aktuelle Fotos zu beschreiben. Nicht immer konnte die ursprüngliche Perspektive verwendet werden. Das liegt daran, dass Gebäude vorgebaut wurden oder der Standort des früheren Fotografen nicht eingenommen werden konnte.

In den meisten Fällen war nicht feststellbar, wann das Foto für die Ansichtskarte erstellt wurde. Deshalb wird bei gelaufenen Ansichtskarten meist von dem Datum des Poststempels ausgegangen.

Die sachlichen Texte wurden teilweise in der Rubrik "Interessantes" durch Sagen aus den Büchern von Erika und Jürgen Borchardt, aber auch durch Anekdoten aus dem eigenen Erleben ergänzt. Der Verlag und die Autoren nehmen gern weitere Hinweise für diese Rubrik auf, um sie in einer späteren Auflage zu veröffentlichen.

Uns hat das Aufspüren der Geschichte Schwerins an Hand von alten Ansichtskarten sehr viel Freude bereitet und wir wünschen Ihnen beim Blättern durch den großen Fundus dieser Publikation und beim Ausprobieren der interessanten Zusatzfunktionen ebenfalls viel Spaß.

Eingemeindungen ab 1888

Am Ende des 19. Jahrhunderts war Schwerin nur 1.930 Hektar groß, während Parchim 14.200 ha und Rostock 21.600 Hektar umfasste.

Die Seen, die Marstallhalbinsel, der Alte Garten, die Schlossinsel, der Schlossgarten und das Dorf Ostorf, das Schwerin von seinem Kämmereidorf Zippendorf trennte, gehörten nicht zur Stadt. Der Prozess der Eingemeindung von Umlandgemeinden verlief nur zögerlich und oft gegen den Willen der Bewohner.

1888: Erbpachthof Neumühle (Teil von Wittenförden)

1908: Oberer Hofküchengarten (heutige Weinbergstraße, Teil von Ostorf)

1912: Ostorfer Villenviertel (Lutherstraße und Lischstraße), die Artilleriekaserne und der Ostorfer Hals zwischen dem Faulen und dem Schweriner See (Teil von Ostorf)

1917: Görries

1920: Zippendorf, Göhren

1928: Lankow

1928: Ostorf (Rest)

1928: Schelfwerder

1935: Schlossgartengebiet einschl. Burgsee, Schlossinsel, Alter Garten, Marstallhalbinsel, Pfaffenteich

1936: Friedrichsthal

1936: Warnitz

1936: Wickendorf

1936: Groß Medewege

1936: Klein Medewege

1936: Krebsförden mit Haselholz

1936: Mueß mit Kaninchen- und Ziegelwerder

1939: Heilanstalt Sachsenberg

1970: Wüstmark

Ortsteil 1: Schelfstadt. Werdervorstadt, Schelfwerder

Zum Ortsteil 1 gehören die Schelfstadt (siehe Teil 1 der Publikationsreihe), die Werdervorstadt und Schelfwerder.

Werdervorstadt

Die Werdervorstadt liegt zwischen dem Ziegel- und Schweriner See. Sie grenzt im Süden an die Schelfstadt und die Marstallhalbinsel sowie im Norden an den Ortsteil Schelfwerder. Das Wohngebiet und die Kleingärten auf dem Schelfwerder gehören zum Ortsteil Werdervorstadt.

Bornhövedstraße

Der erste Teil dieser Straße war der Weg von der Werderallee zum Hirtenkaten, etwa von der Werderstraße zur Barcastraße.

1572 wurde eine bischöfliche Ziegelei im Gebiet des Kämmereihofes erwähnt. 1610 erfolgte ihr Wiederaufbau als fürstliche Ziegelei neben dem Waisenhaus und dem jüdischen Friedhof. Das alte Zieglerhaus bestand noch bis 1906, später wurde dort eine Gärtnerei betrieben.

Als 1759 das neustädtische Waisenhaus für 32 Kinder gegründet wurde, nannte man den Abschnitt zwischen der Werderstraße und "Am Werder" Waisenstraße. 1799 bestand die Straße aus 8 Häusern auf der Nordseite, auf der Südseite befand sich der Waisenhausgarten mit dem Hirtenkaten.

Die nördliche Fortsetzung war ein zur Schlossverwaltung gehörender Komplex zur Lagerung von Baumaterial und Brennholz. 1799 standen an dem "Hintenhof" genannten Abschnitt nur vereinzelt Häuser.

1866 schuf Ida Masius in der Waisenstraße das erste Kinderkrankenhaus Mecklenburgs, das spätere Anna-Hospital, das 1883 zum Platz der Jugend verlegt wurde.

Bosselmann verlegte im Zusammenhang mit der Befestigung des Ostufers des Pfaffenteiches das Emmahus-Stift für verwaiste Mädchen 1867 in die Waisenstraße. Den 1888 entstandenen Neubau für 30 Mädchen nutzten später ein Kinderheim und danach ein Kindergarten.

Eine 1878 gegründete "Gemeinnützige Gesellschaft" baute und betreute eine Badeanstalt am Jüdischen Friedhof.

1908/1909 entstand ein Neubau des Armenhauses, das städtische Alten- und Pflegeheim, zwei getrennte Gebäude mit Gärten. Bis 1974 war es die Schweriner Frauenklinik "Seeblick". Danach zog das Hygieneinstitut in den am Schweriner See gelegenen Komplex, heute Hygienesernat des Landesamtes für Gesundheit und Soziales von Mecklenburg-Vorpommern.

1911/12 entstand eine Kläranlage für Schwerin, später VEB Wasserversorgung und Abwasserbehandlung, in der Bornhövedstraße 87.

1939 legte man die Waisenstraße und den Hintenhof zur Bornhövedstraße zusammen. Sie führt heute von der Werderstraße bis zum Stangengraben mit Betrieben der Fischwirtschaft. Hier befinden sich auch der Jüdische Friedhof und Bootshäuser. Der in der Zeit des Faschismus fast völlig zerstörte Friedhof wurde 1947 teilweise wieder hergestellt. Der älteste erhaltene Grabstein ist von 1870. Seit dem Jahr 2000 werden jüdische Bestattungen nur noch auf dem Waldfriedhof vorgenommen.

Die Geschichte der Bornhövedstraße wurde maßgeblich durch die Fokker Flugzeugwerke bestimmt.

Stadtplan von 1938



Der Ausschnitt zeigt zwischen Werderstraße und Stangengraben die Waisenstraße und den Hintenhof, beides 1939 zur Bornhövedstraße zusammengelegt. Auf der Karte ist der Schweriner Anglerverein eingezeichnet, der noch immer eine Halle der Fokkerwerke nutzt.

Der Ausschnitt wurde dem "Stadtplan von Schwerin mit Karte der Umgebung", Bärensprungsche Buchdruckerei Schwerin 1938, entnommen. Den Stadtplan stellte Frau Brennecke aus Godern zur Verfügung.

Die Fokker Flugzeugwerke

Von 1913 bis 1919 baute Fokker in der Fokker Aeroplanbau GmbH im Nordosten der Bornhövedstraße am Schweriner See in der Nähe des Jüdischen Friedhofes seine Flugzeuge. Die Adresse war Hintenhof 43 (heute Bornhövedstraße 95 und 101). Die Werkhalle mit angebauten Büroräumen für 60 Beschäftigte war 40 mal 17 Meter groß. Der Kriegsbeginn im August 1914 brachte den Fokkerwerken reichlich Aufträge. Fokker erweiterte das Werk um einfache Holzbaracken. Da die Produktion als handwerkliche Arbeit erfolgte, konnte Fokker z.B. im Februar 1915 mit je 29 Flugzeugen der A- und B-Kategorie nur einen

geringen Teil der insgesamt an der Front benötigten Flugzeuge liefern. Ab 1915 spezialisierte sich Fokker auf den Bau von Jagdflugzeugen, er erfand das erste an der Front eingesetzte Jagdflugzeug. Das britische Parlament bezeichnete die getroffenen britischen Flugzeuge als "Fokker-fodder".

Im Laufe des Krieges brachten die Schweriner Werke immer wieder verbesserte und weiterentwickelte Typen auf den Markt. Um die große Anzahl an Fokker-Jagdflugzeugen des Serienmusters D VII für das Heer produzieren zu können, vergab die Heeresleitung Lizenzaufträge an Albatros und O.A.W. In Schwerin wurden vermutlich 1.000 Stück, bei Albatros 1.400 und bei O.A.W 1.200 Stück des erfolgreichen Fokker-Jagdflugzeuges produziert. Zum Ende des Krieges bauten 1.800 Männer und Frauen täglich acht Flugzeuge in Schwerin.

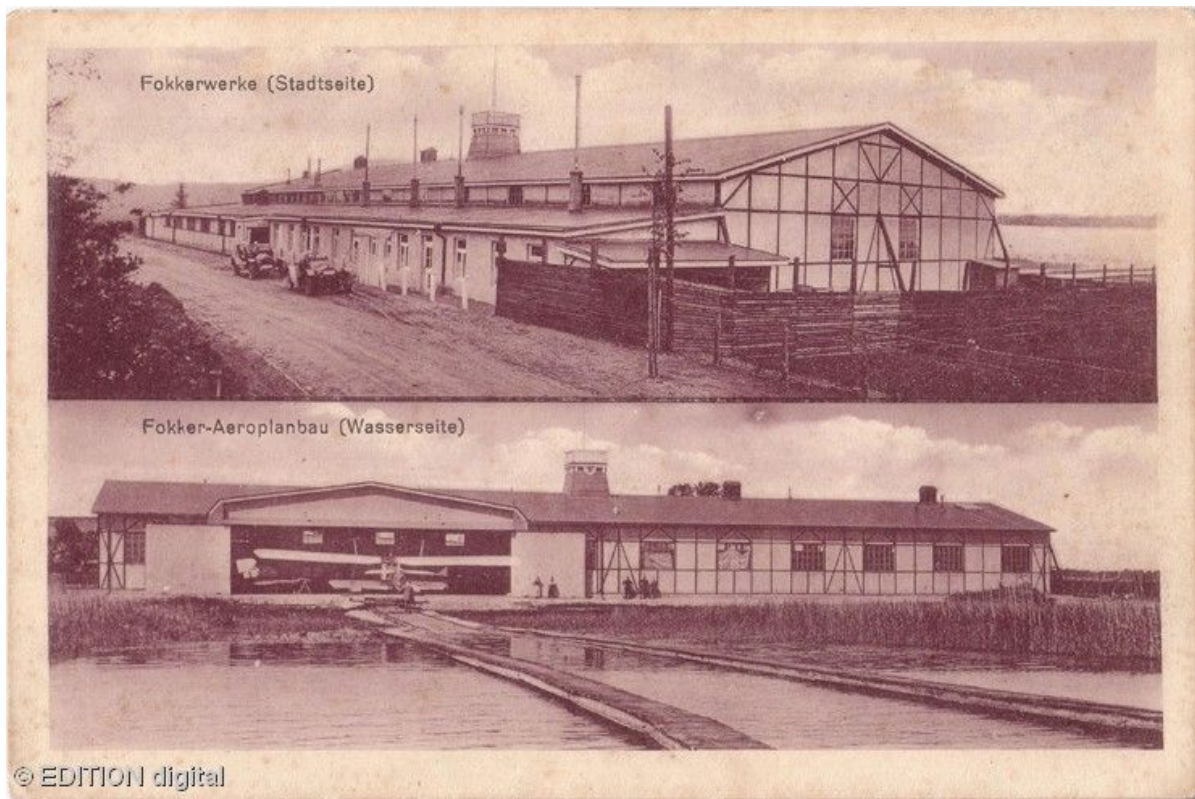
Nach dem Ende des 1. Weltkrieges erkannte Fokker sofort, dass der Flugzeugbau vorerst in Deutschland nicht profitabel sein wird. Er versteckte die nach den Bedingungen des Waffenstillstands zu vernichtenden bzw. an die Siegermächte auszuliefernden Flugzeuge, Motoren und Materialien und ließ sie auf 350 Güterwagen nach Holland transportieren. In diesem Zusammenhang ließ er auch fast alle fertigen und angearbeiteten Flügel und Klaviere von Perzina mitgehen. Das war eine logistische Meisterleistung, die vor allem durch Bestechungen möglich war; denn die Ausfuhr von Kriegsmaterial aus Deutschland war verboten. Anfang 1919 erwarb eine holländische Bank alle Aktiva der Schweriner Firma. Sechs Güterzüge, vollgeladen mit mehr als 400 Flugzeugmotoren, 200 Flugzeugen, Material, Bauteilen, Maschinen und Bargeld, fuhren nach Holland. Der gesamte Vorgang dauerte sechs Wochen und wurde von den deutschen Behörden gebilligt.

Fokker verkaufte die Flugzeuge an die holländische Regierung und an die Sowjetunion. Unter Leitung von Reinhold Platz wurden danach in dem in "Schweriner Industriewerk" umbenannten Unternehmen Boote, Bettgestelle, Waagen sowie Prototypen von Sport- und Verkehrsflugzeugen hergestellt. Die Anzahl der Beschäftigten sank innerhalb von zwei Jahren von 680 auf 140. Die meisten qualifizierten Arbeitskräfte zogen in das am 21. Juli 1919 von Fokker in Amsterdam gegründete Werk "N.V. Nederlandse Vliegtuigenfabrik". Ende 1921 wurde das Schweriner Unternehmen abgewickelt, das noch acht zivile Typen entwickelt hat, von denen 28 gebaut und dann nach Holland geliefert wurden.

1925 kaufte der Anglerverband die Halle 2, die er noch immer nutzt. Die Halle steht inzwischen unter Denkmalschutz. Die etwas ältere Halle 1

nutzt Bernd Hugger als Bootslager.

Stadt- und Wasserseite der Flugzeugwerke



Die Karte zeigt die Stadt- und die Wasserseite der Fokkerwerke (Halle 1).
Die Karte aus der Sammlung von Andreas Bendlin ist nicht gelaufen. Sie wurde um 1914 gedruckt.



In der Flugzeughalle



Die Karte zeigt zwei Piloten in der Flugzeughalle der Fokkerwerke. Das aktuelle Bild wurde in der denkmalgeschützten Halle 2 (Anglerheim) fotografiert.

Die Karte aus der Sammlung von Andreas Bendlin ist nicht gelaufen. Sie wurde um 1914 gedruckt.



Siegreiches Luftgefecht



Die Karte zeigt ein siegreiches Luftgefecht eines Kampfflugzeuges der Schweriner Fokkerwerke an der Westfront.

Die Karte aus der Sammlung von Andreas Bendlin ist nicht gelaufen. Sie wurde um 1916 gedruckt.

Güstrower Straße

Die Güstrower Straße stellt die Verlängerung der Werderstraße ab der Kreuzung Lagerstraße - Am Güstrower Tor bis zum Schelfwerder und dem Paulsdamm dar. Sie trägt seit 1926 diesen Namen.

Demmler entwarf die beiden zwischen 1840 und 1844 entstandenen Torhäuser in der Güstrower Straße, die aus einem Wachhaus und einer Wohnung für den Zollbeamten bestanden. Sie dienten nur etwa 20 Jahre als Zollhäuser.

Amerikanische Panzer 1945



Das amerikanische Foto wurde im Mai 1945 aufgenommen. Es zeigt amerikanische Panzer in der Güstrower Straße.

Das Foto aus der Sammlung von Andreas Bendlin wurde im Mai 1945 von einem amerikanischen Soldaten aufgenommen.

Granite 1945



Das amerikanische Foto wurde im Mai 1945 aufgenommen. Es zeigt zwei Amerikaner vor dem Schild "Granite Special Service", vermutlich eine Tankstelle.

Das Foto aus der Sammlung von Andreas Bendlin wurde im Mai 1945 von einem amerikanischen Soldaten aufgenommen.

Schelfwerder

Der Schelfwerder ist eine Insel zwischen dem Schweriner, dem Ziegel- und Heidensee in der Ausdehnung von 1,9 x 3 km mit einer Gesamtfläche von ca. 5,68 km².

Er besteht vor allem aus Wald und Wiesen sowie aus 1,6 Hektar Kleingärten im Südosten.

Auf dem einen Meter über dem Seespiegel liegenden Knochenberg (Knakenberg) links auf der Straße Schwerin - Bruel befand sich bis 1763 die Hinrichtungsstätte der Neustadt (Schelfstadt).

Die Insel war ursprünglich nur mit den Häusern des Forstgehöfts Schelfwerder in der Nähe der heutigen Betonbrücke über den Werderkanal aus dem Jahre 1962 bebaut. Vorher stand hier eine 1898 erbaute Drehbrücke.

Im nördlichen Teil der Insel produzierte bis nach dem 1. Weltkrieg eine Kalkbrennerei, die die mehrere Meter dicke Wiesenkalkschicht aus dem Verlandungsgebiet des Sees abbaute. Erstmals 1565 wurde eine Ziegelei auf dem Schelfwerder erwähnt. Reste einer Ziegelei, die offenbar 1751 errichtet wurde, befinden sich zwischen dem Knochenberg und dem acht Meter über dem Meeresspiegel liegenden Karlsberg direkt am Ufer des Ziegelsees. Zwischen 1845 und 1850 wurden die Ziegel auf Kähnen zur Schlossbaustelle befördert. Den zum Brennen benötigten Torf gewann man direkt im Werderholz. Mit dieser Ziegelei war auch eine von der Frau des Zieglermeisters betriebene Gaststätte verbunden.

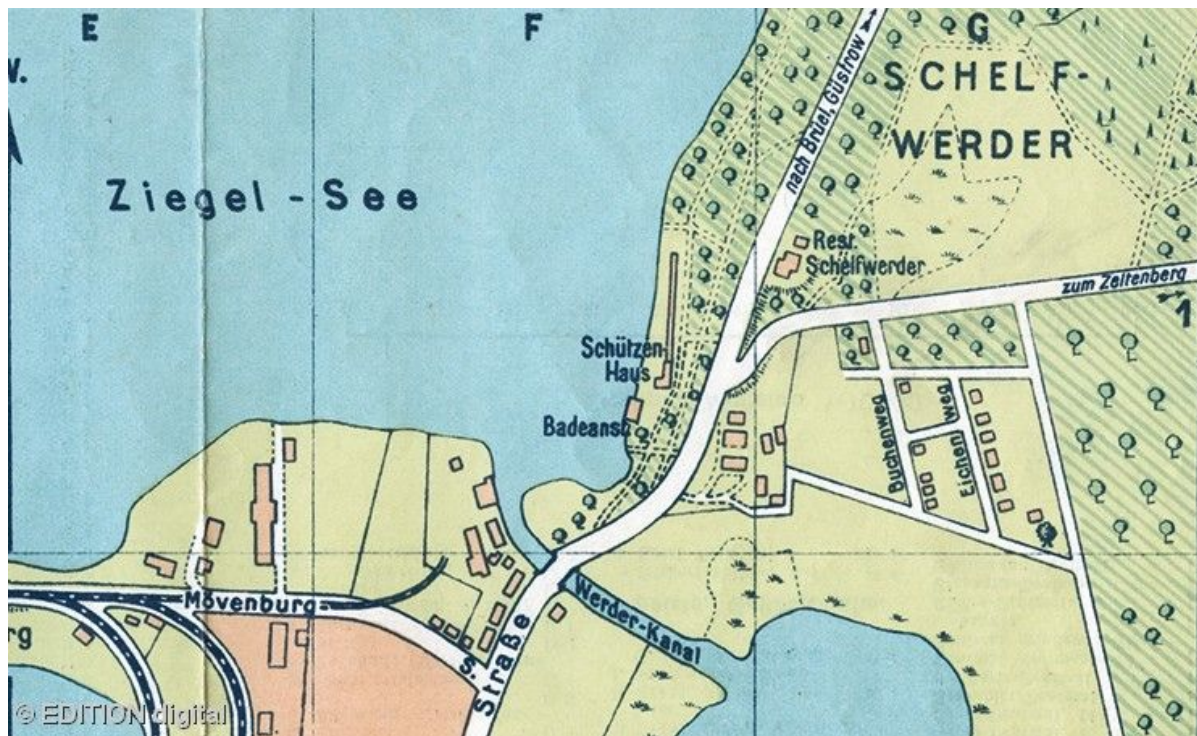
Der 1840 angelegte Paulsgraben verbindet den äußeren Ziegelsee mit dem äußeren Schweriner See. Er diente zur Erdbeförderung für den Bau des Paulsdamms.

Das Schweriner Gymnasium nutzte das Gelände in Schelfwerder für den Sportunterricht.

In den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts entstand am südlichen Waldrand des Schelfwerders eine Wohnsiedlung. Nach dem 2. Weltkrieg erwarb der Staatliche Straßenunterhaltungsbetrieb des Bezirkes Schwerin das Gelände gegenüber dem Forsthof, wo vorher die Werderfeste stattfanden. Durch die dort gebauten Verwaltungsgebäude und weitere gewerbliche Bauten verlor die nordöstliche Einfahrt zur Stadt ihren besonderen Reiz.

2008 wurde in der Nähe des Karlsberges ein Ruheforst angelegt.

Stadtplan von 1938



Der Ausschnitt zeigt den südlichen Teil des Schelfwerders mit dem Restaurant. Eingezeichnet sind auch das Schützenhaus und eine Badeanstalt am Ziegelsee.

Ende des 18. Jahrhunderts feierte man das Werderfest, eine gesellige Zusammenkunft nach einer Deputatzuteilung an Holz, als Volksfest mit Karussell, Schießbuden, Luftschaukeln, Erfrischungszelten und Eisbuden. Es fand immer am Tag nach dem Pfingstfest statt.

1849 errichtete man neben dem Forsthaus und den Schießständen die Duve'sche Gastwirtschaft, die bald erweitert werden musste. Hier fanden auch Konzerte statt.

Der Ausschnitt wurde dem "Stadtplan von Schwerin mit Karte der Umgebung", Bärensprungsche Buchdruckerei Schwerin 1938, entnommen. Den Stadtplan stellte Frau Brennecke aus Godern zur Verfügung.

Jagdhaus Schelfwerder

Das Jagdhaus Schelfwerder liegt im Waldgebiet zwischen dem Schweriner, Heiden- und Ziegelsee an der Güstrower Chaussee. Es entstand 1890 aus einer um 1850 errichteten Jagdhütte. Die Adressbücher von 1941 und 1949 wiesen Ernst Paul als Gastwirt aus.

1960 eröffnete die HO nach umfangreicher Rekonstruktion die beliebte Gaststätte als Jagdhaus Schelfwerder. In einem kleinen Pavillon spielte Blasmusik. Es gab einen Spielplatz und einen Biergarten mit 400 Plätzen. Passend zur Innenausstattung mit Jagdtrophäen wurden Wildspezialitäten angeboten.

1996 brannte das Jagdhaus ab und steht seitdem als Ruine. Die aktuellen Bilder zeigen, was nach 120 Jahren aus der beliebten Ausflugsgaststätte wurde.

Karte von 1899



Die Karte von 1899 zeigt die Gaststätte im Werderholz.



Die Karte aus der Sammlung von Andreas Bendlin ist echt gelaufen. Sie wurde 1899 in Schwerin abgestempelt.



Der Grabstein im See

Nahe dem Werder sind im Schweriner See Untiefen, als ob dort einmal eine Straße entlang geführt habe. An einer der Untiefen nun soll ein großer Stein liegen, der nicht immer dort war. Und das kam so:

Eine Hofgesellschaft feiner Herren und Damen unternahm einst mit einem Kahn eine Vergnügungsfahrt auf dem See. Sie gelangte auch zu dieser Untiefe. Niemand sah hier eine Gefahr. So konnte sich auch niemand danach erklären, wie das Unglück geschah. Genau an dieser Stelle kenterte das Boot. Die ganze Hofgesellschaft ertrank.

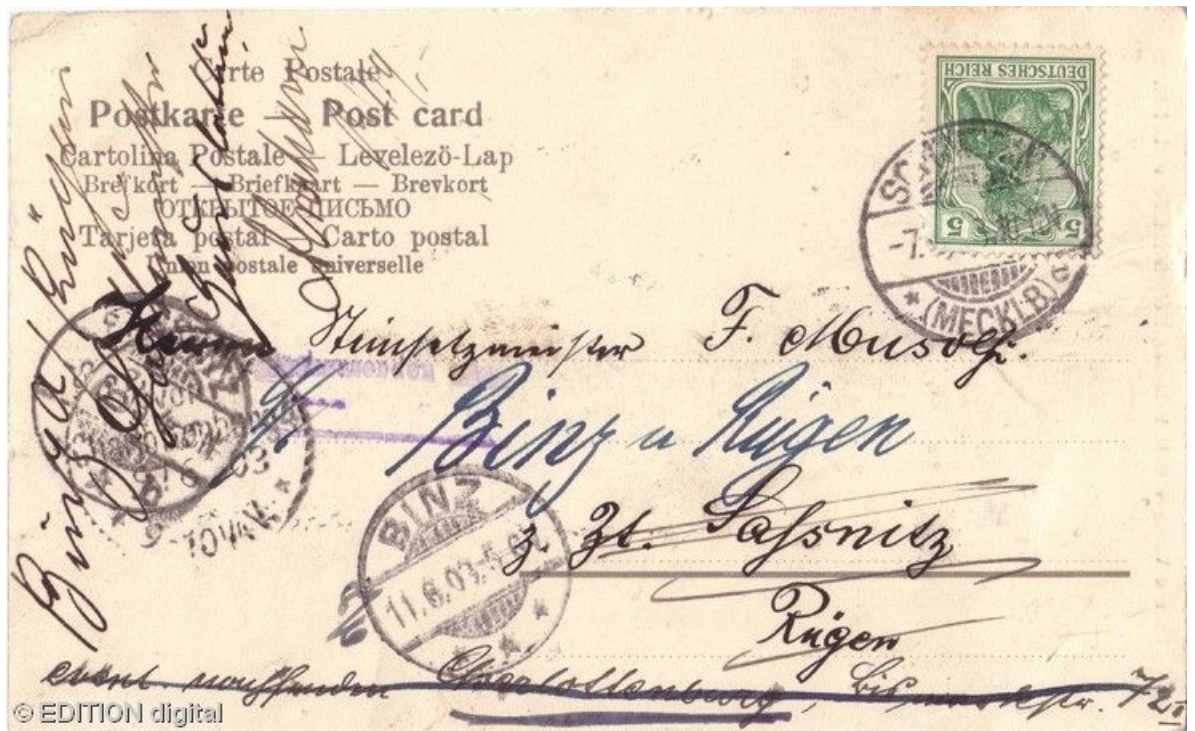
Zum Andenken an die Katastrophe ließ der Herzog dort den Stein ins Wasser setzen.

Aus: "Das sagenhafte Schwerin" von Erika und Jürgen Borchardt

Karte von 1903



Die Karte von 1903 zeigt die Gaststätte Schelfwerder.



Die Karte aus der Sammlung von Andreas Bendlin ist echt gelaufen. Sie wurde 1903 in Schwerin abgestempelt.

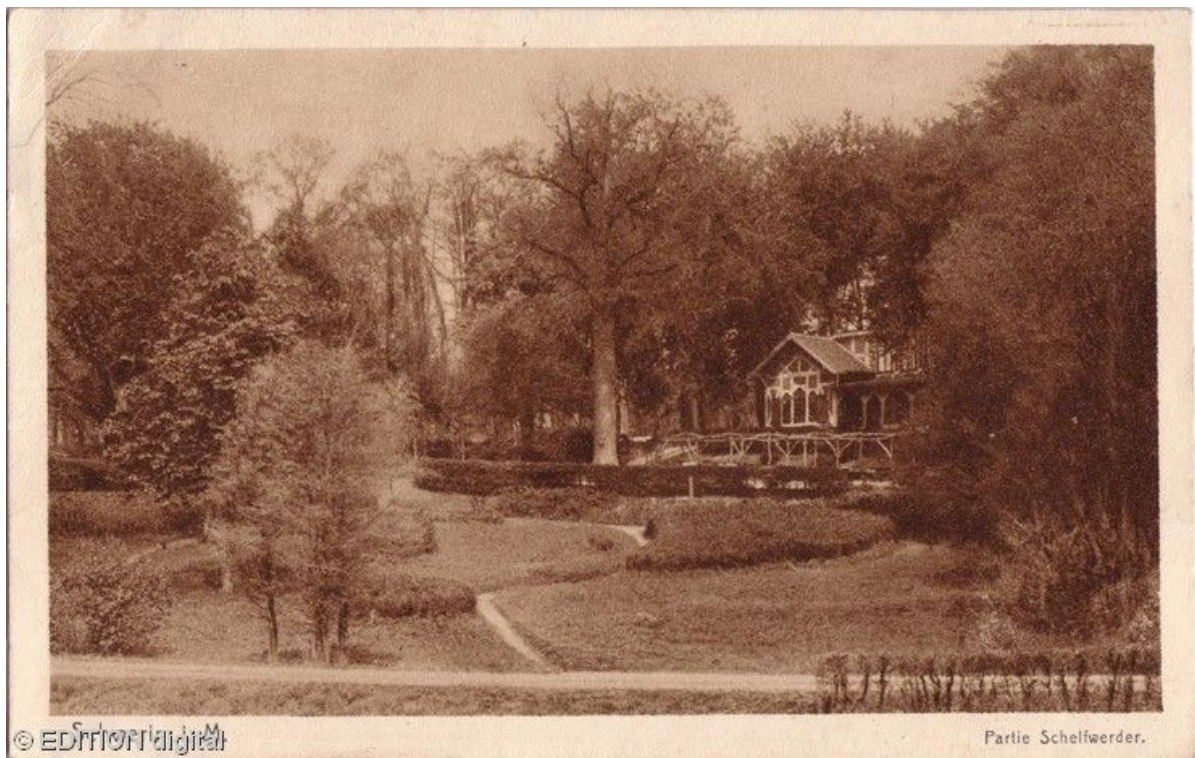
Radfahrer und Fuhrwerke



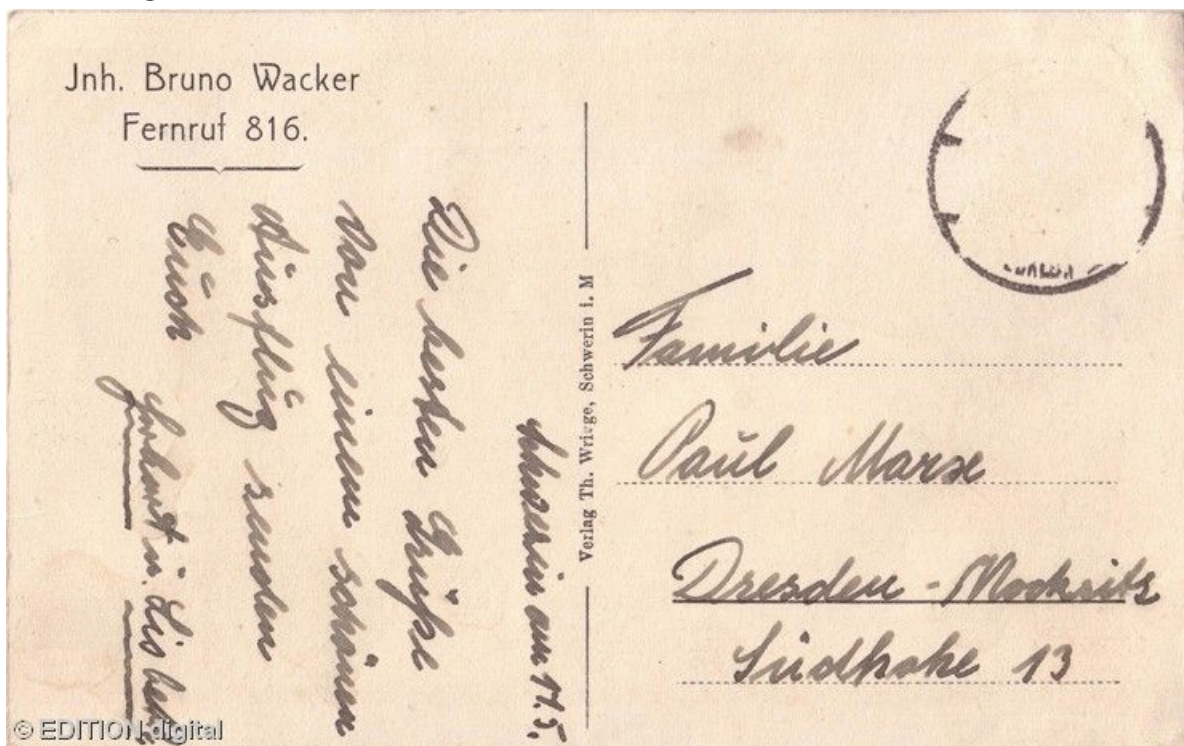
Die Karte zeigt einen Radfahrer und Pferdefuhrwerke vor der Gaststätte Schelfwerder.

Die Karte aus der Sammlung von Andreas Bendlin ist nicht gelaufen. Sie wurde um 1910 gedruckt.

Restaurant und gepflegte Anlagen



Die Karte zeigt die Gaststätte Schelfwerder (Inhaber Bruno Wacker) und die Anlagen davor.



Die Karte aus der Sammlung von Andreas Bendlin ist echt gelaufen. Sie wurde um 1915 abgestempelt.

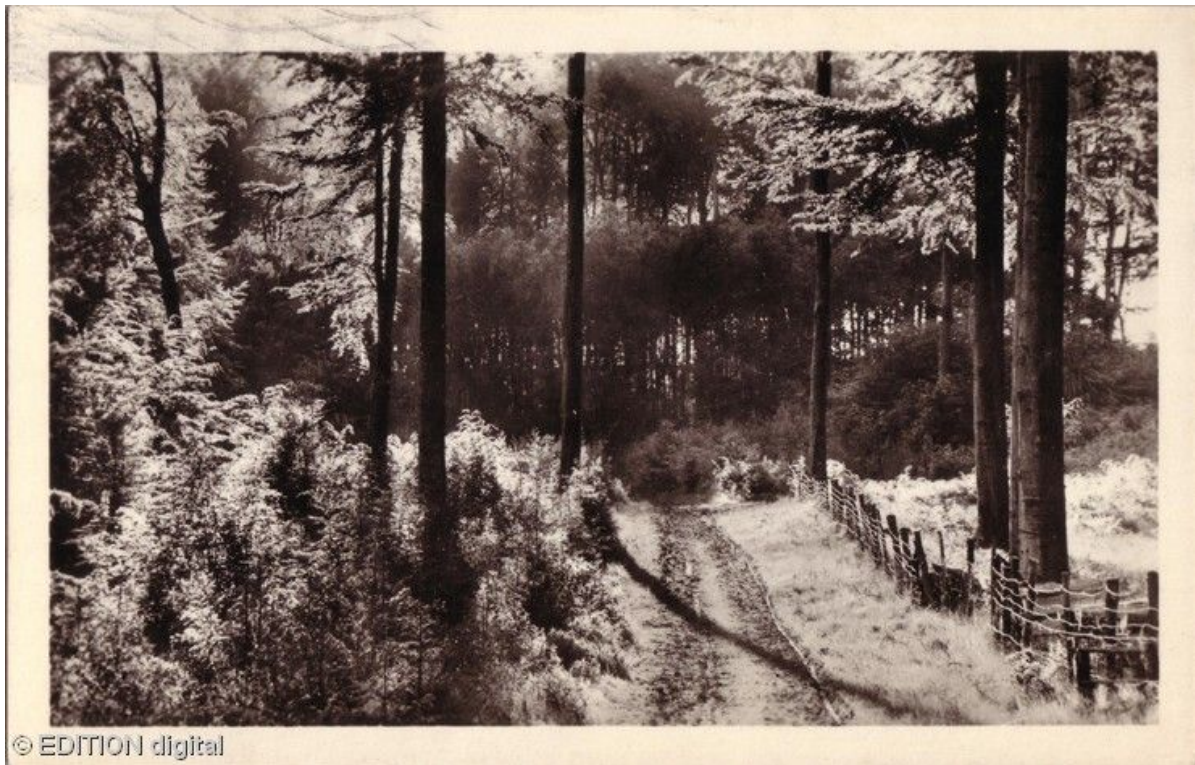
Gartenlokal



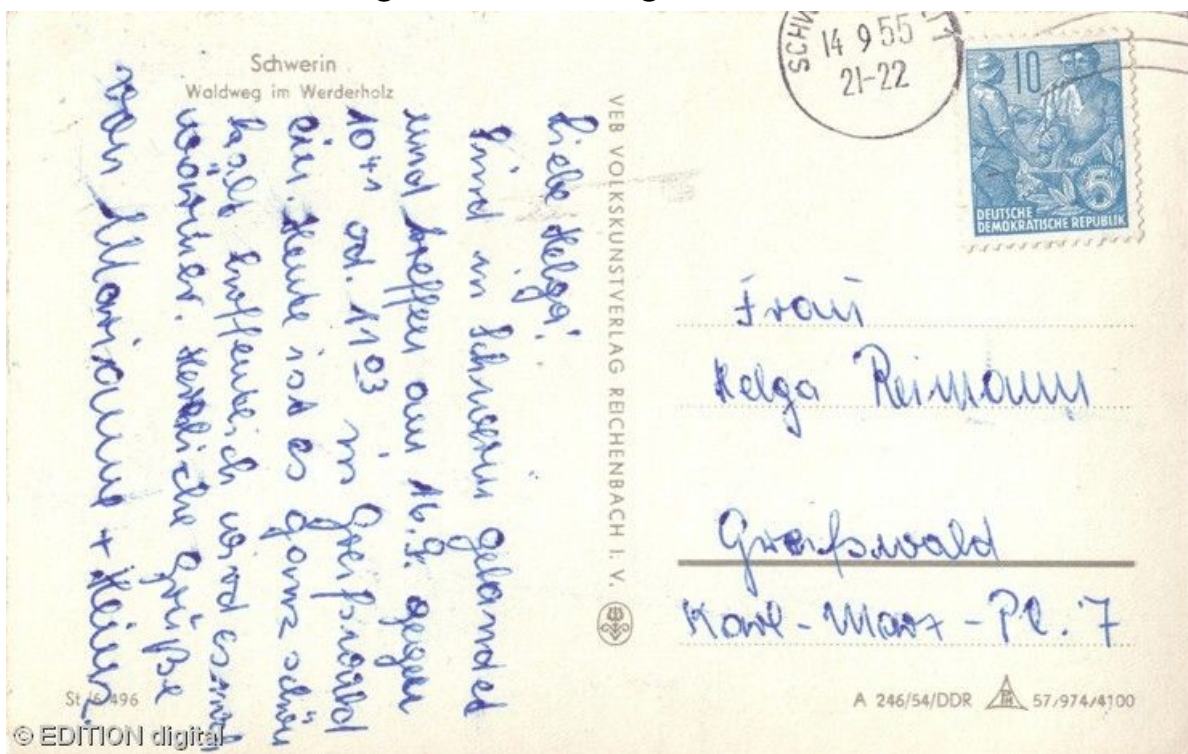
Die Karte zeigt die Gaststätte Schelfwerder mit dem Gartenlokal davor.
Die Karte aus der Sammlung von Andreas Bendlin ist nicht gelaufen. Sie wurde um 1915 gedruckt.

Im Werderholz

Waldweg



Die Karte von 1954 zeigt einen Waldweg im Werderholz.



Die Karte von 1954 aus der Sammlung von Andreas Bendlin ist echt gelaufen. Sie wurde 1955 in Schwerin abgestempelt.

Umgestürzte Riesenbuche



Die Karte von 1912 zeigt den Förster vor der am 3. Mai 1911 umgestürzten Riesenbuche (Marienbuche) im Waldgebiet Schelfwerder.



Die Karte aus der Sammlung von Andreas Bendlin ist echt gelaufen. Sie wurde 1912 in Schwerin abgestempelt.

Wracks von deutschen Fahrzeugen 1945



Das Foto von 1945 zeigt zerstörte und stehen gelassene deutsche Fahrzeuge in einem Waldgebiet. Da am 2. Mai die amerikanischen Truppen am Paulsdamm wie auch an der Stör für Schwerin den Krieg beendeten, ist es möglich, dass diese Aufnahme im Werderholz entstand.
Das Foto aus der Sammlung von Andreas Bendlin wurde im Mai 1945 erstellt.

Ortsteil 2: Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt, Lewenberg

Der Ortsteil 2 umfasst die Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt und Lewenberg. Die Altstadt, die Feldstadt und die Paulsstadt sind Bestandteil des 1. Teils der Publikationsreihe. In diese Publikation wurden von der Paulsstadt einige nach 1884 entstandene Straßen aufgenommen.