

Ostseereise II 2017

2. Bericht: Wolgast, Usedom, Peenemünde, Kaiserbäder, Misdroy, Karniner Hubbrücke, Anklam

Wie bereits im 1. Bericht erwähnt, verbrachten wir die Nacht vom 22. zum 23. September am Peenestrom in Wolgast. Bevor es am 23. weiter auf die Insel Usedom ging, unternahmen wir einen kurzen Stadtrundgang.

Blickfang ist die ab 1280 errichtete gotische Petri-Kirche, die später zu einer dreischiffigen Kirche ausgebaut wurde. Wie stets, machten die roten Backsteinkirchen Norddeutschlands auf mich den Eindruck von etwas Kolossalem.



Oben zwei Außenaufnahmen der Petrikirche, rechts eine Innenaufnahme vom Zentralschiff.

Der ursprünglich slawische Norden des heutigen Deutschlands wurde um 1128 zum Christentum missioniert, vorrangig durch den Bischof Otto von Bamberg.

Es soll auch nicht unerwähnt bleiben, dass die in meinen Berichten beschriebenen Gebiete nach dem Dreißigjährigen Krieg (1618-48) zu Schweden gehörten. Zu Preußen gehörten sie endgültig erst ab 1713. Alle haben ihre Spuren (in Namen und Bauten) hinterlassen.





Im Ort (wie überhaupt an der Ostseeküste) begegnen einem oft Fachwerkhäuser. Oben das Speichergebäude im Hafengelände von Wolgast.



Bekannt ist Wolgast durch die Peenewerft. Ihr Leben begann 1948 durch den Bau von Schiffen für die Marine (zuerst ausschließlich als Reparationsleistung für die Sowjetunion, später auch für die Volkmarine der DDR). Bis heute werden hier Schiffe für die Marine gebaut. Nach mehreren Besitzerwechseln nach der Wende gehört sie derzeit zur Bremer Lürssen-Gruppe. Man baut jetzt aber auch für den Export.



Der historische Hafenspeicher von Wolgast (2006 durch Brandstiftung vernichtet).



Alle größeren Städte, die ich an der Ostseeküste besuchte (nicht nur auf dieser Reise), weisen an repräsentativem Ort eine „Lange Straße“ auf, so auch Wolgast. Wolgast ist auch der Geburtsort des neben Caspar David Friedrich bekanntesten Malers der Frühromantik Philipp Otto Runge (1777-1810). Links: „Die kleine Perthes“, Runges bekanntestes Gemälde.

Unser Weg nach Usedom verlief über die Peenebrücke, wieder eine Klappbrücke. Sie wurde 1934 in Betrieb genommen und sowohl für den Straßenverkehr als auch die Eisenbahn über den Peenestrom errichtet. Ende April 1945 wurde sie von der Wehrmacht gesprengt (Klappe oben, um weiterhin Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen), 1950 war sie wieder in Betrieb, 1994/95 erfolgte ein Neubau.



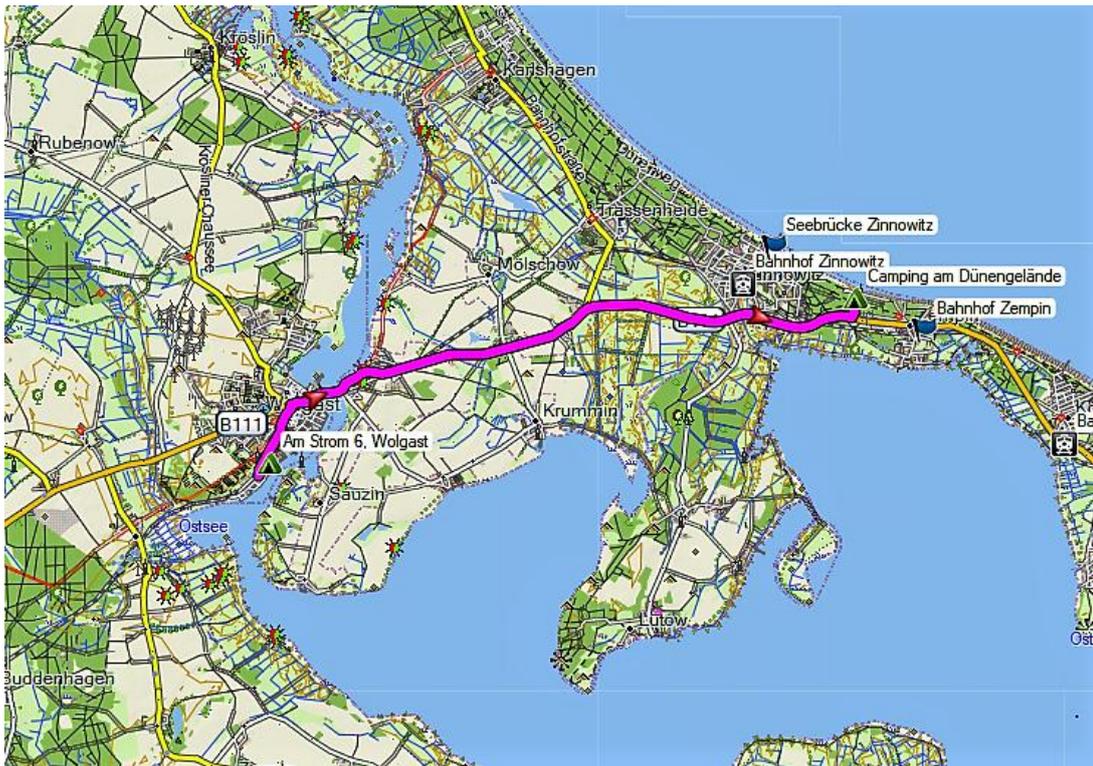
Gesamtanblick der Peenebrücke. Über sie verläuft der einzige Straßenzugang (B 111) von Westen her nach Usedom. Stau ist hier fast immer zu beobachten.



Der zentrale Teil der Brücke, die wegen der Farbe auch „Blaues Wunder“ genannt wird.

Wie bereits gesagt, fuhren wir am 23. September über diese Brücke auf die Insel Usedom (im Südosten an der Boddenseite der Insel gibt es eine kleinere Stadt, das diesen Namen trägt, die heute bekannteren Orte der Insel entstanden viel später). Usedom hat an der Ostseeseite einen 42 km langen, bis zu 70 m breiten Strand aus feinem, hellem Sand. Die Sonnenscheindauer ist hier angeblich die längste in Deutschland. Am Anfang des 19. Jahrhunderts wurde es von den Berlinern als geeigneter Badeort erkannt, Die Gutbetuchten ließen sich Villen bauen. Der Kaiser verweilte in den drei östlichen Orten der Insel, Bansin, Heringsdorf und Ahlbeck, die deshalb heute immer noch Kaiserbäder genannt werden. Der sich östlich an Ahlbeck und Kamminke anschließende Teil der Insel mit dem Hauptort Swinemünde (Swinoujście) kam 1946 zu Polen. Auf der Insel leben heute auf deutscher Seite 31 000 Einwohner, auf polnischer Seite sind es 45 000 Einwohner. Tourismus ist der Haupterwerbszweig und die Zahl der

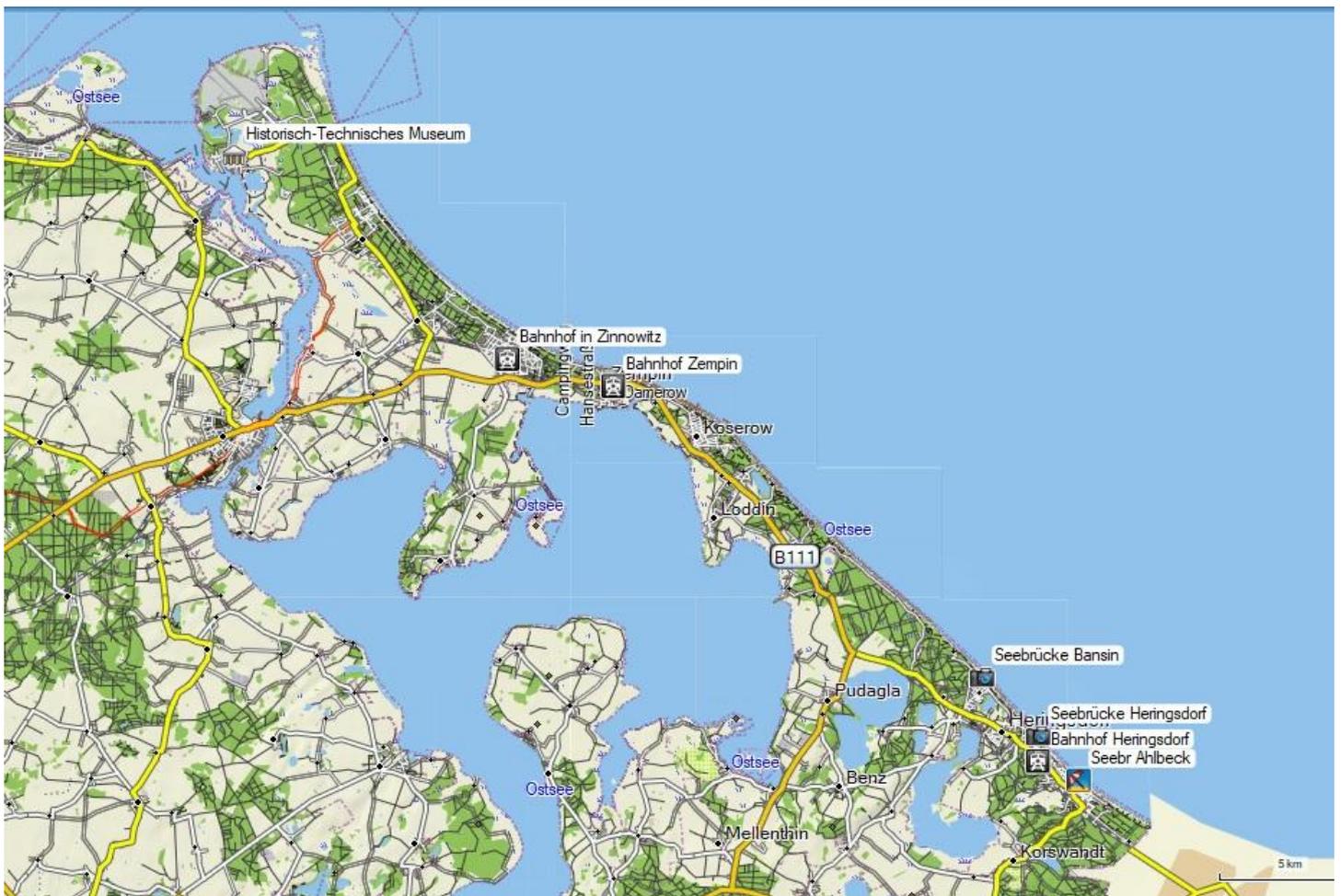
Touristen übersteigt die Einwohnerzahl um ein Vielfaches. Das sieht und spürt man selbst jetzt Ende September. Wer die Insel besucht, sollte ein Fahrrad ausleihen oder mitbringen, denn es gibt überall neuangelegte, großzügige Radwege.



Unsere 14 km lange Fahrstrecke von Wolgast zum Campingplatz Zempin, der nahe bei Zinnowitz gelegen ist.

Unten ein Gesamtüberblick über den deutschen Teil der Insel. Vom deutschen Festland gibt es nur zwei Zufahrtsstraßen: von Wolgast aus über die B 111 und von Anklam aus über die B 110.

Es gibt eine Bäderbahn, die von Wolgast bis einschließlich Swinemünde fährt und alle Orte an der Seeseite anfährt.



Noch am 23. September liefen wir vom Campingplatz Zempin (Koordinaten N54° 04,332'; E013° 56,347', er trägt den Namen „Am Dünengelände“) zu Fuß bis zur 2,2 km entfernten Seebücke von Zinnowitz und zurück.



Blick auf die Seebrücke von Zinnowitz.

An der Usedomer Küste gibt es keine natürlichen Häfen. Damit die Ausflugschiffe die Urlauber abholen können, baute man an der flachen, badefreundlichen Küste vielerorts Brücken, die weit hinaus ins Wasser führen, damit der für Schiffe erforderliche Tiefgang gesichert ist. So entstand in fast jedem Badeort eine Seebrücke. Im 19. Jahrhundert dienten die Seebrücken auch zur Anreise in die Bäder mit dem Schiff, da die Straßenverhältnisse auf Usedom schlecht waren, Eisenbahnverbindungen gab es noch nicht.

Unten: Blick von der Zinnowitzer Seebrücke in Richtung Badeort.



Am 24. September stand ein Besuch des ehemaligen Raketenentrums in Peenemünde auf unserem Besuchsplan. Wir liefen deshalb vom Campingplatz Zempin zum Bahnhof Zempin (1,9 km), um mit der Bäderbahn bis Peenemünde zu fahren.

1936 wurde das Gelände rund um das Fischerdorf Peenemünde zum Sperrgebiet erklärt. Nach dem Kriege nutzte es die Rote Armee, die es im Mai 1945 besetzt hatte, ab 1950 war hier die Nationale Volksarmee der DDR (Jagdfliegergeschwader 9 und die 1. Flottille der Volksmarine) und nach der Wende die Bundeswehr. Erst einige Jahre nach der Wende löste die Bundeswehr diesen Stützpunkt in mehreren Etappen auf und damit wurde das Gelände wieder für die Öffentlichkeit zugänglich. Aus dem ursprünglichen, seit 1991 im Aufbau befindlichen Informationszentrum wurde 2010 ein Historisch -Technisches Museum, das sich im Nebengebäude des ehemaligen Heizkraftwerkes (überirdischer Bunker) befindet. Zusammen mit dem Freigelände in unmittelbarer Nähe ist es heute der Anziehungspunkt auf dem

weitläufigen ehemaligen Raketen-Versuchsgelände der Nazis. Das Museum hat die deutsche Raketengeschichte zum Thema, mit kleinen Anhängen ihrer Nachwirkungen in den USA, der



Sowjetunion, Großbritannien und Frankreich.

Links: Der Ostzipfel der Insel Usedom. In unmittelbarer Bahnhofsnähe steht das Historisch-Technische Museum. Im zweiten Weltkrieg erstreckte sich das Sperrgebiet bis in die Gegend von Zinnowitz, da zum Versuchsgelände auch ein Sauerstoffwerk, ein Flugplatz, Prüfstände, Messtürme, Luftschutzbauten, ein KZ-Arbeitslager und Wohnunterkünfte gehörten. Der Marinestandort (=Hafen) wurde 1996 geschlossen

Alles, was man in den drei Etagen des Museums in

Bild und Text sowie im zugehörigen Kinosaal an Filmen zur Entwicklung der deutschen Raketenwaffe sehen kann, existiert jetzt in Buchform bzw. auf DVD. Mir gingen die Augen über, als ich den Buchladen des Museums betrat. Er ist auf Militär-Publikationen zur deutschen Geschichte (einschließlich der Nationalen Volksarmee der DDR) spezialisiert. Ich habe nur Aufnahmen auf dem Freigelände nahe dem Museum geschossen.



Der Nachbau einer A4 (=V2)-Rakete. Nachfolgend ihre technischen Daten. Die V2 ist Vorläufer der heutigen Interkontinentalraketen.

Flüssigkeitsrakete Aggregat 4 (A4)
Versuchsmuster 4
 Nachbau mit Originalteilen (1995), Maßstab 1:1

Der erste erfolgreiche Start fand am 3. Oktober 1942 statt. In einer Flugzeit von 4 Minuten und 56 Sekunden wurde eine Schussweite von 190,6 km bei einer Gipfelhöhe von 84,5 km erreicht. Die Farbgebung und das Bild „Frau im Mond“ entsprechen der Originalbemalung dieser ersten erfolgreich verschossenen Rakete A4 (Versuchsmuster 4).

Allgemeine Daten der Raketen vom Typ A4 ("V2"):	
Länge:	14,00 m
Durchmesser (Kaliber):	1,65 m (Rumpf) 3,56 m (max.)
Startgewicht:	12.900 kg
Schub:	25.700 kg
Fluggeschwindigkeit:	bis zu 5.400 km/h
Treibstoff:	ca. 4 t 75% Ethanol und 4 t flüssiger Sauerstoff
Reichweite:	bis zu 320 km
Gipfelhöhe:	bis 90 km



Dieses Emblem (Frau im Mond) war auf den in Richtung England abgeschossenen V2 vorhanden.



Die Fi 103 (=V1), die auf einer Schiefen Ebene mit einem Beschleuniger auf die Geschwindigkeit von 375 km/h gebracht werden musste, damit das Raketentriebwerk sie dann auf die Flughöhe des anschließenden ballistischen Flugs bringen konnte. Fi steht für Fieseler. V steht für Versuchsmuster, ab 1942 für Vergeltungswaffe. Die V1 ist Vorläufer der heutigen cruise missiles.

Walter-Schlitzrohr-Schleuder 23 €

Ab Sommer 1943 wurde in Peenemünde-West die Flügelfombe Fi 103 ("V1") mit der Walter-Schlitzrohr-Schleuder erprobt. Sie bestand aus acht Rohrstücken, auch "Schüsse" genannt, von jeweils 6 m Länge. Die Walter-Schleuder wurde von einem Rahmen umschlossen und ruhte auf acht Stahlgitterstützen.

Diese Abschussrampe wurde gegen Kriegsende von den Alliierten bei Pas de Calais in Frankreich aufgefunden. Sie wurde zu Testzwecken nach England gebracht und Mitte der 1990er Jahre vom Luftwaffenmuseum "Stichting vrieden van het Luchtvaart Museum Twenthe" in den Niederlanden übernommen. Im März 2006 erwarb das HTM Peenemünde unterstützt durch den Förderverein des Museums und die Stiftung der Sparkasse Vorpommern diese Teile der Walter-Schleuder. Im Rahmen zweijähriger Restaurierungs- und Rekonstruktionsarbeiten erhielt das Katapult als notwendige Ergänzung ein nachgebautes Untergestell. Der Unterschied zwischen authentischem Objekt und Rekonstruktion ist bewusst sichtbar geblieben.

Hersteller:	Hellmuth Walter KG, Kiel
Länge:	48 m
Höhe:	5 m
Steigungswinkel:	6°
Führungrohr, Durchmesser:	300 mm



Walter-Schlitzrohr-Schleuder WR 2,3 (Bemaßung in cm)

Dampfzerzeuger und Kolben der Walter-Schlitzrohr-Schleuder

Der auf Rädern verschiebbare Dampfzerzeuger wurde mit einer schweren Bajonettverriegelung am Anfangstück der Schleuder angeschlossen. Der Dampfzerzeuger arbeitete nach dem "kalten" Walter-Verfahren. Dabei wurde 80%iger T-Stoff (Wasserstoffsuperoxyd) mit Hilfe eines Katalysators (Z-Stoff = Kalzium- oder Kaliumpermanganat) zersetzt. Es drückte das entstehende Sauerstoff-Dampf-Gemisch in das Schlitzrohr der Schleuder, wo es mit rasant steigendem Druck auf die Stirnfläche des Kolbens wirkte. Der Kolben zog nun mit dem hervorstehenden Zapfen die Fi 103 ("V1") über die Gesamtlänge des Rohres und fiel am Ende im Vorfeld der Schleuder nieder. Er konnte nach der Bergung gewöhnlich weiter genutzt werden. Bei Erreichen einer Geschwindigkeit von mindestens 370 km/h erzeugte das Triebwerk der „V1“ den erforderlichen Schub für einen selbständigen Flug.

Hersteller:	Hellmuth Walter KG, Kiel
Länge des Kolbens:	ca. 1 m
Gewicht des Kolbens:	150 kg
Schleuderweg:	48 m
Beschleunigungszeit:	0,8 - 1 sek
Treibstoff pro Start:	70 l T-Stoff u. 6 l Z-Stoff
Dampfdruck im Rohr:	57,57 bar



24 9 2017

Technische Daten der Schiefen Ebene (links) und des Beschleunigers(rechts).



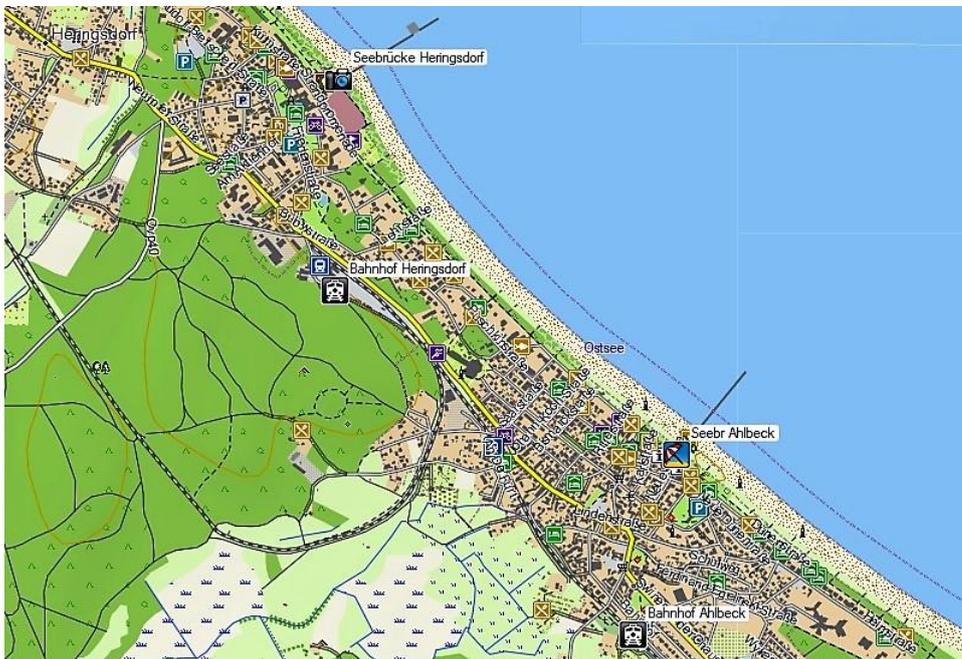
Die Fi 103 vor dem im Hintergrund stehenden ehemaligen Heizkraftwerk.

Am 26. September erwanderten wir die drei Kaiserbäder. Deshalb liefen wir zum Bahnhof Zempin (1,9 km), fuhren mit der Bäderbahn in den deutschen Ostteil der Insel Usedom bis zum Bahnhof Ahlbeck und von dort zum Strand und dann entlang der Promenade bis Heringsdorf, um schließlich vom Bahnhof Heringsdorf wieder mit der Bahn nach Zempin zurück zu fahren und

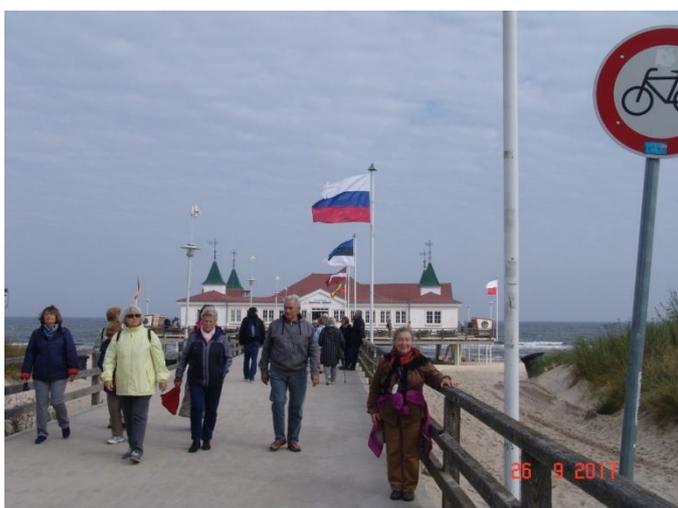
anschließend zum Campingplatz zu laufen (insgesamt über 6,5 km zu Fuß).

Zur Orientierung links die Karte mit den Orten. Man erkennt den breiten Strand sowie die weit ins Wasser hinausreichenden Seebrücken, die überall der Anziehungspunkt der Urlauber sind und deshalb auch von den Händlern auf ihren Zugängen dicht bei dicht belegt sind.

Kurz hinter Ahlbeck beginnt der polnische Teil von Usedom mit Swinemünde (Swinoujście) als größtem Ort.



Wie bereits mal von mir erwähnt, stehen entlang der 12 km langen Promenade Hotels und private Villen, in die man sich einmieten kann. Links ein Vertreter aus Ahlbeck (Säulen sind typisch für Villen in den Kaiserbädern). Und unten eine Villa aus Heringsdorf.



Shenja am Anfang der Seebrücke von Ahlbeck.



Eine Gesamtübersicht der 280 m langen Seebrücke von Ahlbeck. Der Sand im Vordergrund ist feinkörnig und hellgelb, derzeit aber kaum von den Urlaubern belegt. Die flanieren lieber in den Einkaufslinien und auf der Promenade bzw. halten sich in den zahlreichen Gaststätten auf. Unter den 19 Seebrücken an der deutschen und polnischen Ostseeküste ist die von Ahlbeck die älteste (zuerst gebaut). Da lief schon der Kaiser lang. Die derzeitige Version stammt aus dem Jahre 1993.



Blick von der Seebrücke in Heringsdorf auf den Strand. Nur ein Strandkorb ist vermietet. Der Traktor am rechten Bildrand ist zum Abtransport der Körbe vorgefahren.



Im Hintergrund die überdachte (Glas) Einkaufsmeile am Anfang der Seebrücke von Heringsdorf.



Blick auf die 508 m lange Seebrücke von Heringsdorf. Sie wurde 1995 an der Stelle der 1958 durch Brandstiftung vernichteten prachtvollen Brücke vom Ende des 19. Jahrhunderts errichtet. Wir nahmen im Cafe am rechten Ende der Brücke (mit dem pyramidenförmigen Dach) eine Mahlzeit ein.

Das noble Heringsdorf entstand 1818 aus einem namenlosen Fischerdorf. Der Name soll auf den preußischen Kronprinzen Friedrich Wilhelm zurückgehen (der örtliche Oberforstmeister bat

den Kronprinzen um einen Namen). Ich verzichtete darauf, die berühmten Villen zu besuchen, die sich Bankiers, Konsuls, Juristen, Künstler und sonstige Honoratioren der Kaiserzeit im Ort bauen ließen. Zu DDR-Zeiten waren sie Ferienheime des Gewerkschaftsbundes. Heute gibt es im Ort eine Spielbank und ein Thermalbad mit jodangereichertem Wasser. Der Aufenthalt im Ort ist nicht billig.



Ob im Stettiner Haff, am Achterwasser oder an der offenen See, überall, wo es im Wasser Sitzgelegenheiten gibt, trifft man Kormorane an. Möwen sind seltener. Diese Aufnahme entstand neben der Seebrücke von Heringsdorf.

Am 28. September begaben wir uns erstmals auf polnisches Gebiet an der Ostseeküste.

Wir fuhren von Heringsdorf mit dem Schiff in das ehemals (bis 1945) deutsche Ostseebad Misdroy (Miedzzydroje), das auf der Insel Wollin (poln. Wolin) liegt.



Die 18,8 km lange Fahrstrecke mit dem Schiff von Heringsdorf über Bansk und Ahlbeck nach Misdroy. Am Abend ging es über die gleiche Strecke wieder zurück (inklusive Bahnfahrt von Zempin nach Heringsdorf und Fußmärschen vom Cpl. Zempin zum Bahnhof Zempin und vom Bahnhof Heringsdorf zur Seebrücke Heringsdorf, alles in beiden Richtungen).

Es ist die Frage berechtigt, warum wir nicht einen Campingplatz näher an Heringsdorf gewählt haben. Unsere Gruppe aus 7 Fahrzeugen kam da in der zweiten Septemberhälfte nicht unter: zu viele Camper wollen in die Kaiserbäder fahren.



Während der Seefahrt sahen wir Swinemünde vom Schiff aus. Ich habe diese Karte eingefügt, um die enge Ausfahrt aus dem Stettiner Haff in die offene Ostsee über die Swine zu zeigen. Alle Hochseeschiffe, die den polnischen Großhafen Stettin (Szczecin) am südlichen Ende des Stettiner Haffs anfahren wollen, müssen da durch, wenn sie nicht über den Peenestrom an der Westküste von Usedom entlang oder an der Ostküste von Wollin entlang fahren wollen(können).



Blick vom Schiff auf einen Teil der Seebücke und Häuser am Strand des Seebades Bansk (westlich von Heringsdorf gelegen).

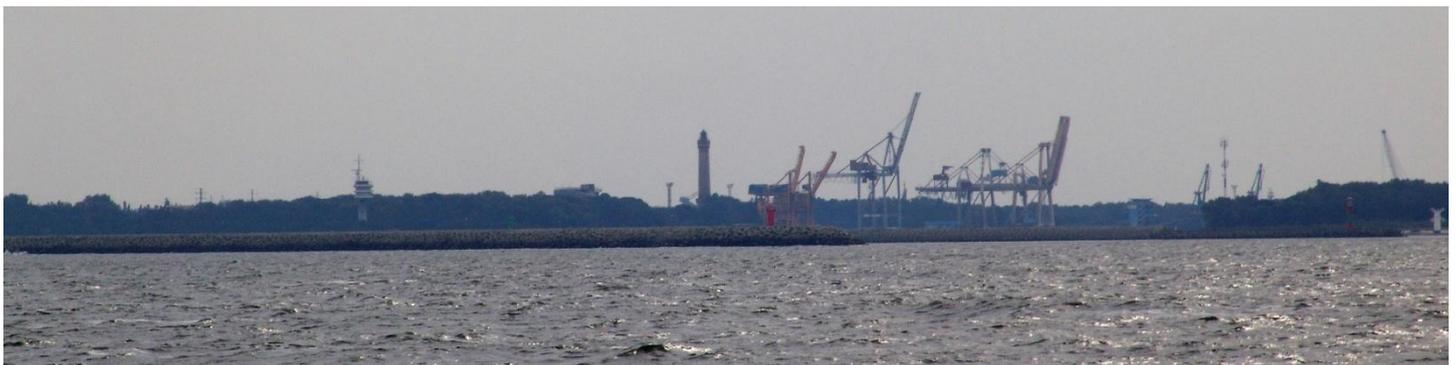


Links: Noch ein Blick auf Bansin und seine 285 m lange Seebrücke.

Im Hintergrund ist der für Usedom und Wollin typische Laub- und Mischwald zu sehen. Unsere Fußmärsche verliefen über weite Strecken durch solche Wälder. An heißen Sommertagen ist es in ihnen erfrischend kühl.

Nach 1945 waren in allen Häusern von Bansin Flüchtlinge (Vertriebene) aus den ehemaligen Ostgebieten Deutschlands vorübergehend untergebracht. Vorher waren hier Geheimräte, Barone und Diplomaten zum Urlaub, ab 1949 dann wieder Urlauber, aber

normale Bürger, die einen Platz über die Gewerkschaft ergattert hatten.



Oben zwei Ansichten in Richtung Swinemünde (vom Schiff aus aufgenommen).

Ab 1835 gibt es in Misdroy den regelmäßigen Badebetrieb, ab 1875 war es eines der bekanntesten deutschen Seebäder, das der Kaiser und bekannte Persönlichkeiten wie Rudolf Virchow besuchten. 1945 kam es zu Polen und ist heute eines der bekanntesten polnischen Seebäder. Tourismus ist sein wichtigster Wirtschaftszweig. Wir unternahmen ab der ulica

Krotka (nahe an der Seebrücke) eine Stadtrundfahrt mit einem von einer Zugmaschine gezogenen Bähnle.



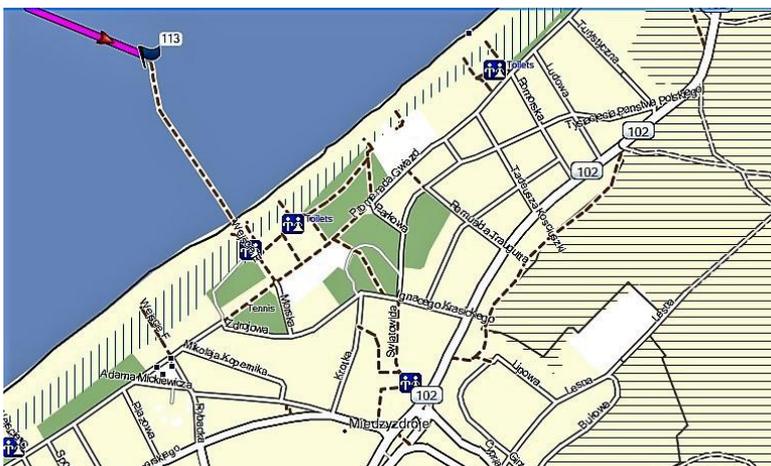
Links: Unser Schiff an der Seebrücke von Misdroy. Rechts: Die Seebrücke von Misdroy. Sie ist voll aus Beton. In Deutschland präferiert man Holz für Seebrücken.



Der Strand von Misdroy. Hinter Misdroy befinden sich Höhenzüge (bis 116 m über N.N.) eine Seltenheit an der südlichen Ostseeküste). Sie sind mit Buchenwäldern bedeckt. Der Sand ist auch hier feinkörnig.



Das Bähnle unserer Stadtrundfahrt. Auf unserem Spaziergang durch Misdroy waren wir auch im Chopin-Park (im links abgebildeten Stadtschema grün) mit der ungewöhnlichen Chopin-Büste.



In einem einfachen Einmann-Cafe leisteten wir uns zwei Tassen Schokolade und ein Stück Torte und waren erstaunt über den Preis von 37,5 Zloty (etwa 9€). An der deutschen Ostseeküste hätten wir dafür vermutlich nicht mehr bezahlen müssen. Es waren nur deutsche Gäste in dem Cafe.

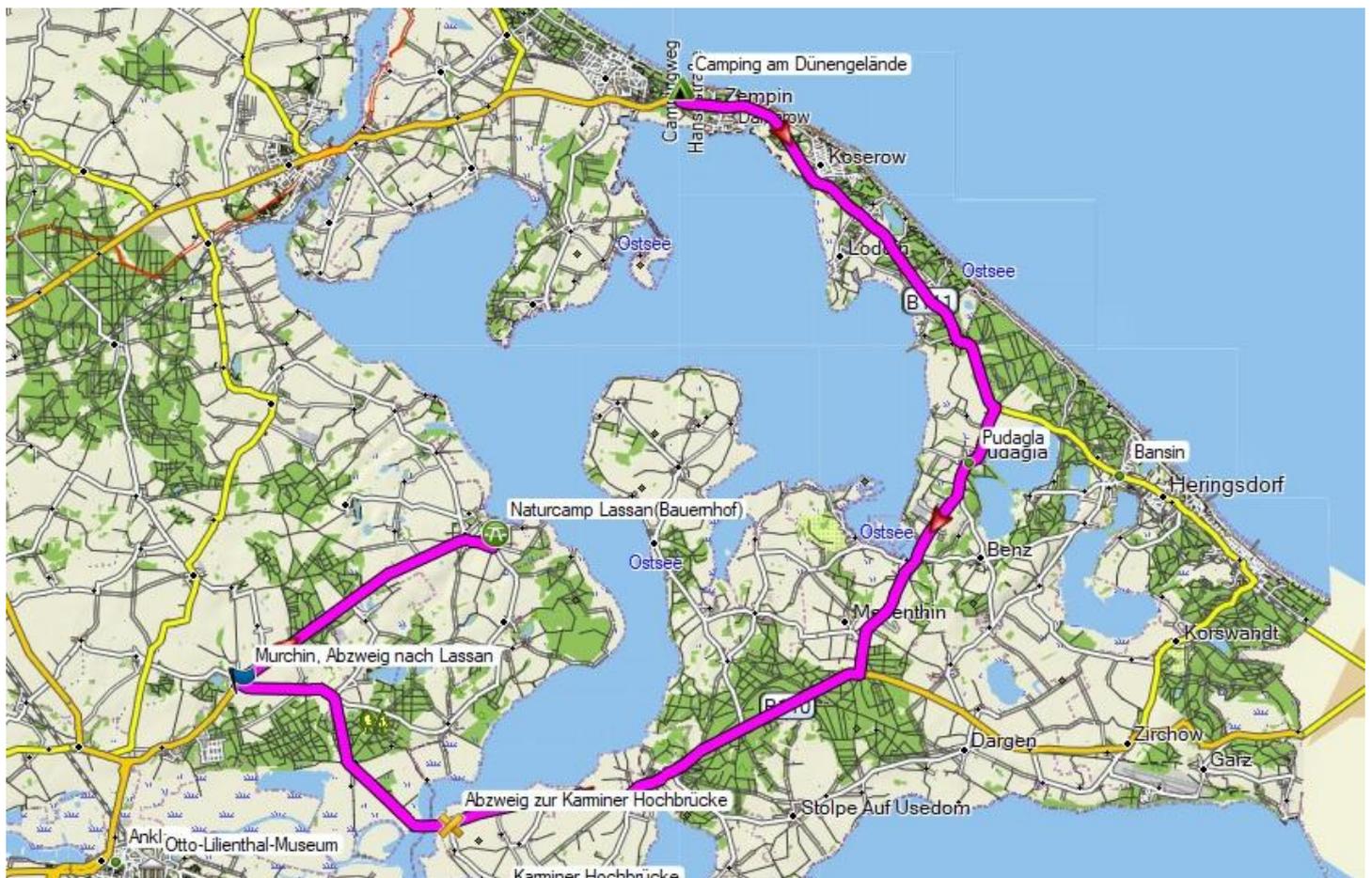


Cafe.

Misdroy ist der wichtigste Badeort auf der Insel Wollin, die im Westen von der Swine (poln. Swina) und im Osten von der Dievenow (poln. Dziwna) begrenzt wird. Wollin ist Polens größte Insel.

Links: Karte der Insel Wollin.

Am 29. September wechselten wir den Campingplatz. Wir begaben uns von Zempin auf den Naturcampingplatz Lissan am Peenestrom (ein ehemaliger Bauernhof, N53° 56,857'; E013° 51,402'), nördlich von Anklam gelegen.



Die Fahrstrecke von Zempin nach Lissan über 58 km. Bis Murchin war die Straße dicht belegt: einzige Möglichkeit die Insel Usedom im Osten zu verlassen (in Richtung Anklam). Beim Dörfchen Zecherin überquerten wir den Peenestrom (in der Karte da, wo ich „Abzweig zur Karminer Hochbrücke“ eingetragen habe).

Noch vor Erreichen des neuen Campingplatzes stoppten wir im Ort Karnin, um die ehemalige Hubbrücke zu sehen, welche die kürzeste Eisenbahnverbindung von Berlin auf die Insel Usedom

ermöglichte. Die Brücke wurde 1945 gesprengt, nur das Hubteil blieb erhalten. Damit war ab 1945 der Abzweig Ducherow -Swinemünde von der Fernbahn nach Anklam tot. Ein Förderverein kämpft derzeit um die Reparatur der Brücke und damit um die Wiederinbetriebnahme der Bahnlinie.



Stillgelegt ist (wegen der fehlenden Brücke bei Karnin) die in der Karte rot hervorgehobene Bahnlinie.

Historische Aufnahme von der Brücke. Hier ist das Hubteil (zu jener Zeit drehbare Klappteile) unten (keine Durchfahrt möglich). Die Betonteile und Eisenkonstruktionen fehlen heute (weggesprengt), die 4 Türme wurden später durch Stahlkonstruktionen ersetzt (siehe Aufnahme innerhalb der oben abgebildeten Karte).



So sieht man die Brücke heute. Das Hubteil der Brücke ist immer noch da (angehoben). Die in der Aufnahme zu erkennenden Gebäude gehören zur Zollstation, denn hier ist eine Einfahrt vom Stettiner Haff (Schiffe aus Polen) und der Ostsee (Schiffe aus dem Ausland generell) in deutsche Gewässer über den Peenestrom möglich.

Am 30. September war Busexkursion in die Hansestadt Anklam. Anklam liegt an der naturbelassenen Peene, etwa 7 km bevor diese weiter östlich in den Peenestrom mündet. Die Stadt wirbt mit dem hier geborenen Flugpionier Otto Lilienthal und dem Slogan „Tor zu Usedom“. Germanen siedelten in der Gegend seit dem 1. Jahrhundert vor Christus, im 7. Jahrhundert nach Christus wanderten Slawen ein, die 1153 christianisiert wurden. Die erste Erwähnung von Anklam in einer Urkunde ist auf 1243 datiert, 1283 trat sie (als Stadt) der Hanse bei. Durch verschiedene Privilegien, insbesondere die Heringsfischerei betreffend, gelangte die Stadt zu Reichtum. Davon künden heute noch die beiden Kirchen (Nikolaikirche und Marienkirche, mehr zu ihnen weiter unten). Trotz vieler Feuersbrünste und verheerender Pestepidemien kam die Stadt immer wieder auf die Beine. Ab 1648 war Anklam Grenzstadt der von den Schweden beherrschten Teile Vorpommerns. 1720 kam der südlich der Peene gelegene (Haupt-) Teil der Stadt zu Preußen. Wegen der Arado-Flugzeugwerke in der Stadt wurde sie im 2. Weltkrieg bombardiert(1943 und 1944). Die Hauptschäden in der Innenstadt entstanden aber am 29. April 1945 im Ergebnis des deutschen Artilleriebeschusses und der Bombardierung durch die deutsche Luftwaffe (die Rote Armee war bereits in der Stadt und es wurde an dem

Tage über die kampflose Übergabe verhandelt). 75% der Innenstadt wurden dabei zerstört. Hintergrund ist, dass die deutsche Heerführung die Einnahme von Usedom (Swinemünde als strategisch wichtiger Punkt) durch die Rote Armee verhindern wollte. Solch ein Schicksal hatten außer Anklam nur noch Freiburg im Breisgau und Eberswalde.

Durch Abwanderung überwiegend junger Fachkräfte ab 1990 verringerte sich die Einwohnerzahl von knapp 20 000 im Jahre 1988 auf etwa 12 000 im Jahre 2015 (trotz Eingemeindungen).

Hauptarbeitgeber
in der Stadt ist
heute die
Zuckerrübenfabrik.

Links: Großer Brunnen im
Zentrum des Marktplatzes
von Anklam.



Über dem Brunnen das Wappentier von Anklam: ein Greif mit Vogelpfoten vorn und Löwenpfoten hinten. Die Quaste des Schwanzes hat das Gesicht des Künstlers.



Zu DDR-Zeiten wurden die zerbombten Häuser der Innenstadt durch Plattenbauten ersetzt. Nach 1990 hat man den Marktplatz neu gestaltet und in diesem Zuge die Plattenbauten am Marktplatz bis 2014 abgerissen und versucht die alten Ansichten (vor der Bombardierung) wieder herzustellen.



Zu den wenigen erhalten gebliebenen Gebäuden der Innenstadt gehört dieses gotische Giebelhaus von 1451. Im Foto nicht zu erkennen ist die starke Neigung (Überhang) der Giebelseite (stärker als beim Schiefen Turm von Pisa).



Stadtmodell von Anklam . Es fixiert den Zustand von 1920. Dominierend sind seit dem Mittelalter drei Bauten: die Marienkirche (links), die Nikolaikirche (rechts) und das Gotische Steintor (vorn in der Mitte). Durch die Bombardierung von 1945 haben die Kirchen ihre Türme und Dächer verloren. Wie nachfolgende Fotos zeigen, wurden die Türme bis heute nicht wieder errichtet.



Heutige Außenansicht der dreischiffigen Marienkirche aus dem 14. Jahrhundert. Erstmals urkundlich erwähnt wurde sie 1296. 1947 bekam sie bei der Beseitigung der Bombenschäden das schlichte Satteldach. Mit dem Spitzhelm aus dem Jahre 1887 (vgl. obiges Stadtmodell) war sie fast 100 m hoch.



Das Mittelschiff der Marienkirche. Als wir sie besuchten, waren die Vorbereitungen zum Erntedankfest schon im Gange.



Ich war erstaunt darüber, dass zu den vor dem Altar ausgelegten Gaben auch Fertigprodukte wie Jakobskaffee, Reispackungen u.Ä. gehörten.



Heutige Außenansicht der Nikolaikirche. Die dreischiffige Hallenkirche in Backsteingotik stammt aus dem 14. Jahrhundert. 1945 blieben nach der Bombardierung nur der Stumpf des Turmes und die Umfassungsmauern stehen. Bis 1995 blieb sie als Mahnmahl in diesen Zustand (siehe



nebenstehendes Miniaturfoto des Mittelschiffes). Jetzt ist sie wieder begehbar und wird derzeit für Ausstellungen genutzt und man kann den Turm besteigen. Ich habe in der Kirche im wesentlichen Objekte fotografiert, die Bezug zu Otto Lilienthal haben. Im Otto-Lilienthal-Museum am Stadtrand von Anklam, das wir am 30. 9. auch besuchten, ist weniger Platz als in der Kirche vorhanden. Im Museum liegt der Schwerpunkt mehr auf dem Erleben (Experimentieren) der physikalischen Gründe, warum ein Körper, der schwerer ist als Luft, sich dennoch in die Lüfte erheben kann. In der Kirche sind auch Exponate zur Stadtgeschichte.



Historische Aufnahme der Innenansicht der Nikolaikirche vor der Zerstörung.



Nachbildung eines Fluggerätes von Otto Lilienthal (mit ihm) an der Decke der Kirche hängend (in Originalgröße).



Links: Moderne Gleitfluggeräte in Originalgröße an der Decke der Kirche.

Ganz links auf dem Banner: Das Thema der derzeitigen Ausstellung in der Nikolaikirche zur Entwicklung des Flugwesens. Sie ist aber überwiegend Lilienthal gewidmet.



Oben: Lilienthals Flugversuch vom 27.9. 1891 in Dorwitz.



Flugversuch von 1893, Absprung von der Maihöhe bei Rhinow. Diese Aufnahme machte der Pionier der Fotografie, Ottomar Anschütz. Er stellte bis zu 24 Apparate auf, die nacheinander in kurzen Zeitabständen ausgelöst wurden, wodurch dann ein Flug simuliert werden konnte (Vorläufer der Filmaufnahmen).



Lilienthal in Startposition auf der Spitze des Fliegeberges, 1894.
Aufnahme von O. Anschütz.



Flugversuch vom 29.06. 1895 am
Fliegeberg.



Und schließlich noch eine Aufnahme vom
Flugversuch mit Doppeldecker an Fliegeberg
von 1895.



Stele an der Stelle, wo Lilienthals Geburtshaus stand. Es stand neben der Nikolaikirche und wurde im Kriege zerstört.



Haus der Familie Lilienthal in Anklam, in dem der Flugpionier von 1852 bis 1864 wohnte und zusammen mit seinem Bruder Gustav im Hof des Gebäudes erste Flugversuche unternahm. Das Haus blieb im Kriege unzerstört.



Es folgen abschließend noch zwei Fotos vom Stadtrundgang in Anklam.

Links: Heiliggeistkirche an der Peene, auch Garnisonskirche genannt. An dieser Stelle stand ab 1272 eine Heiliggeistkirche, die zu einer Stiftung der Armen- und Krankenpflege gehörte. 1659 wurde sie während einer Feuersbrunst vernichtet. 1738 (als auf dieser Seite der Peene die Preußen herrschten) entstand das heutige Gebäude. Von 1740 bis 1790 war es die Kirche der preußischen Garnison. Nachdem die Schweden auf der anderen Seite der Peene abgezogen waren, wurden in der Kirche Zwischenwände und Decken eingezogen und es wurde ein Altenheim daraus. 1954 waren die starken Kriegsbeschädigungen am Gebäude beseitigt.



An einer wüsten Stelle in Peenenähe steht dieses Schild mit einem Barcode. Er verweist auf den 1995 entdeckten, größten, je gefundenen, Hortschatz aus der Zeit des Dreißigjährigen Krieges. Der unvorstellbare Schatz aus 2579 Münzen, Schmuck- und Gebrauchsgegenständen ist heute im Museum am Steintor von Anklam zu besichtigen.

Das wär's wieder mal.

Begonnen auf dem Cpl. Zempin, fortgesetzt auf dem Cpl. Lassan, beendet am 8.10.2017 in Stollberg.