

Dörte Rahming

Rostock

Zwischen Kröpi und Teepott



Wartberg Verlag

Geschichten & Anekdoten

Dörte Rahming

Rostock

Zwischen Kröpi und Teepott

Geschichten & Anekdoten

Bildnachweis

Titel: Postkarte; Geier: S. 6, 56, 57, 59; Archiv der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH: S. 8, 9; Archiv Horn: S. 14; Hartig: S. 17; Archiv Hanseatische Brauerei Rostock: S. 20 u. 21; Archiv Sorge: S. 24; Koebsch: S. 28, 29; Propp.S. 36; Rahming. S. 41; Wittenburg. S. 43, 44; Archiv Herzog. S. 49, 52; Archiv Kroeger: S. 54; Archiv Holtzhausen: S. 64; Archiv Olthoff: S. 67; Archiv Wildenhain: S. 71; Postkarte: S. 75; Archiv Wittenburg: S. 78;

Danksagung

Ich bedanke mich bei allen, die dieses Buch mit ihren Erinnerungen bereichert haben: Gesine Braun, Tilo Herzog, Frank Koebsch, Anne Sorge, Peter Horn, Dorit Holtzhausen, Peter Weise, Prof. Günther Wildenhain, Axel Propp, Siegfried Wittenburg, Karin Soyeaux, Helrath und Renate Geier, Hartmut Olthoff, Rolf Kroeger, Ursula Rosentreter, Arnold Lemke, Dr. Wolfgang Peters.

Dörte Rahming im Netz unter www.wortlaut-rostock.de

1. Auflage 2016

Alle Rechte vorbehalten, auch die des auszugsweisen Nachdrucks und der fotomechanischen Wiedergabe.

Layout: Da Forma Agentur für Gestaltung, Gudensberg

Druck: Zimmermann Druck + Verlag GmbH, Balve

Buchbinderische Verarbeitung: Buchbinderei S. R. Büge, Celle

© Wartberg Verlag GmbH & Co. KG

34281 Gudensberg-Gleichen, Im Wiesental 1

Tel. 0 56 03 - 9 30 50 www.wartberg-verlag.de

ISBN 978-3-8313-2146-9

Inhalt

Vorwort	4
Easy Rider mit 3,9 PS	5
Blicke hinter das Tor zur Welt	7
Von Kaufleuten, Waschtagen und dem besten Bäcker der Stadt	11
Solidarität auf Anweisung von oben	19
Mangelwirtschaft, Papierkleider und eine große Familie	22
Kampf ums Paradies	27
Stadtgespräche	31
Gemeinschaftsaufgabe Surfbrettbau	35
Nostalgie an allen Wänden	39
Keine nackten Tatsachen für die sozialistische Kultur	42
Redaktionsalltag bei den „Norddeutschen Neuesten Nachrichten“	47
Vom Pferdefuhrwerk zum 40-Tonner	52
Ein Haus für die Trabbis	56
Zwischen Lehrwerkstatt und Chefetage	60
Von Mördern, Hunden und Spuren	65
Professoren, Westreisen und die Mathe-Olympiade	69
Ein neues Leben am Stadtrand	74
Warnowwerft lebenslang	77

Vorwort

Der Titel des Buches ist Programm: „Zwischen Kröpi und Tee-pott“ umreißt die Route dieses Erlebnis-Reiseführers durch die altehrwürdige Hansestadt Rostock. Und sie führt nicht nur an den Ufern der Warnow entlang, sondern auch durch mehrere Jahrzehnte. Die Tour macht Station in der Östlichen Altstadt und im Zentrum, geht weiter in die KTV und die Südstadt, streift Nordosten und Nordwesten und endet schließlich in Warnemünde. Alteingesessene Rostocker teilen Erinnerungen aus ihrem Arbeitsleben mit uns, erzählen Privates – und dabei dürfte mancher Leser sich an seine eigenen Erlebnisse erinnert fühlen. Das Centrum-Warenhaus kennt jeder, die Wohnungssuche als junge Familie wahrscheinlich auch, und das Leben in der Friedrichstraße oder im gerade entstandenen Reutershagen gab es ähnlich sicher auch woanders in Rostock.

Und wir schauen dabei natürlich auf die DDR-Zeit zurück. So öffnet sich ein Fenster in eine Welt, die es nicht mehr gibt. Wir, die Erzähler und ich als Autorin, waren uns einig, dass es gute und weniger gute Erinnerungen gibt. Dass zum Beispiel der Zusammenhalt in den Brigaden den Kollegen viel bedeutet hat. Dass die meisten gern mit ihren Nachbarn zusammen waren. Dass die Betriebe sich um die Mitarbeiter kümmerten. Dass man sich sicher und aufgehoben fühlte. Dass es aber auch willkürlich herbeigeführte Brüche in Lebensläufen gab, katastrophale Wohnbedingungen oder fragwürdige Versorgungsabläufe. All das gehört zur Vergangenheit dieser Stadt – und soll deshalb erzählt werden.

Es hätte noch viel mehr zu berichten gegeben, über andere Menschen, andere Stadtteile, andere Begebenheiten. Aber nun erst mal viel Spaß bei diesen Geschichten und beim freundlichen Blick zurück.

Ihre Dörte Rahming

Easy Rider mit 3,9 PS

In Kellern oder Garagen fanden sich Mitte der 1970er-Jahre kleine Vögel aus Metall: Star oder Schwalbe zum Beispiel, der ganze Stolz jugendlicher Moped-Besitzer. Die Jungs (und durchaus auch Mädchen) genossen die Freiheit, die ein eigenes Gefährt ermöglicht. Die Maschinchen waren frei zu kaufen, ohne jahrelanges Warten wie bei Trabbi oder Wartburg. Zur Jugendweihe kamen oft etliche Hundert Mark an Geschenken zusammen, dazu ein bisschen Ferienarbeit, das konnte schon reichen.

„Der Job war idealerweise so etwas wie frühmorgens Zeitungen auszutragen, denn gegen zehn wollten wir am Strand mit den Mädels Volleyball spielen“, erzählt Frank Koebsch. „Dorthin fuhr man vielleicht mit dem Fahrrad, aber viel besser natürlich mit dem Moped.“ Die Fahrerlaubnis machten viele schon mit vierzehneinhalb über die GST, ab dem 15. Geburtstag durften die Jugendlichen auf die Straße.

Sie waren mit gut drei Pferdestärken zufrieden. „Mit meiner Schwalbe bin ich bis zum Bergring nach Teterow gefahren. Die hatte sogar 3,9 PS! Damit bin ich manch anderem Moped davongefahren, es sei denn, es war Gegenwind. Die Mindestgeschwindigkeit auf der Autobahn lag bei 50 km/h und das hat sie locker gebracht.“ Zu Hause im Keller wurde ein bisschen an Zündung oder Nachschalldämpfer herumgewerkelt, und schon brachte das gute Stück um die 70 km/h auf die Straße.

Als Lehrling arbeitete Koebsch eine Zeit lang in Stralsund, auch dafür war die Schwalbe perfekt. „Die Fahrt dauerte anderthalb Stunden für die 80 Kilometer. Zwei Paar Handschuhe, zwei lange Unterhosen, so war Kälte kein Problem mehr. Und die Schwalbe hat ja diese beiden Bleche, da wurden die Knie nicht so kalt.“ Er hatte das Moped neu gekauft, für etwa 1300 Mark. Es musste mehrmals im Jahr nachgespritzt werden, denn

bei Geländefahrten oder auf nassem Kopfsteinpflaster kamen immer wieder Stürze vor, da waren die Bleche sofort in Mitleidenschaft gezogen. „Das haben wir nicht so ernst genommen. Es musste ja fetzen, also sind wir nicht immer ganz vernünftig gefahren. Und bei so einem Leichtgewicht von vielleicht 80 Kilo kam man schon mal ins Schleudern.“



Die Jungs schraubten gern stundenlang an ihren Mopeds herum.

Die jungen Schrauberlinge taten sich in provisorischen Werkstätten zusammen, jeder steuerte seine Kenntnisse bei. „Ich hatte ja Elektronikfacharbeiter gelernt, ein Unterbrecher war also kein Problem. Wozu lernte man sonst den Beruf?“ Und es gab ja auch schon Ratgeberbücher – so wie für Autos. „In dieser Zeit kamen auch die Integralhelme auf, aber das sah auf’ner Schwalbe zum Schießen aus. Deshalb hatte ich nie einen. Aber ein gesteppter Kunstleder-Nierengurt musste sein.“

Blicke hinter das Tor zur Welt

Seit 1960 war der Überseehafen der DDR größtes Tor zur Welt. Schon damals war es ein Universalhafen: Neben Stückgütern konnten Öl, Getreide oder Erz umgeschlagen werden. Außerdem schickte die Deutsche Seereederei (DSR) mehr als 200 Schiffe von Rostock aus in alle Welt.

Einer ihrer Kapitäne war Peter Weise. Acht Jahre lang fuhr er auf allen Meeren, brachte unter anderem Südfrüchte aus Südamerika nach Frankreich oder Schweden. Er war in Japan, Singapur und Neuseeland. „Die DSR fuhr auch für ausländische Auftraggeber – das war der sogenannte Cross-Trade-Verkehr. Diese Schiffe erarbeiteten harte Währung für die DDR, und es funktionierte prima. Der Ärger begann erst im Heimathafen.“ Die Überwachung der Leute wurde über die Jahre immer schlimmer, erinnert sich der Kapitän. 1982 musste er unfreiwillig ausscheiden. „Man hat damals alle aussortiert, die nicht die nötige Distanz zum Klassenfeind hatten“, sagt Weise heute. 1990 wurden er und die anderen Betroffenen rehabilitiert.

Doch nach diesem Einschnitt musste Peter Weise von der Pike auf neu anfangen, arbeitete im Hafen in der Lagerwirtschaft. „Da durfte man nicht überheblich sein, und man brauchte den Mut und den Willen, in das neue Metier wirklich einzusteigen. Denn Seewirtschaft und Hafenwirtschaft sind eben doch zwei verschiedene Dinge. Man sollte schon wissen, wie ein Waggon entladen wird und wie man sich fühlt, wenn man sieben Stunden Zementsäcke geschleppt hat.“ Es war ihm wichtig, dass er von seinen Kollegen anerkannt wurde, nicht für das, was er mal war, sondern für das, was er aktuell tat. „Im Hafen herrschte ein rauer Ton. Wenn die Leute merkten, da redet einer nur, hat aber eigentlich überhaupt keine Ahnung, dann wurde es fatal.“ Manchmal machte er Wochenendschichten, zweimal zwölf Stunden,

überwachte, ob alle Arbeiten pünktlich und ohne Schäden erledigt wurden, hielt den Kontakt mit den Schiffsleitungen. „Wenn man solche Grundlagen aufgebaut hat, kann man mit gutem Gewissen Leitungstätigkeiten annehmen.“ Weise wurde Chef der Lagerwirtschaft, 1989 sogar Produktionsleiter. Damit stand er etwa 600 Mitarbeitern vor.



Diese Traktoren wurden nach Finnland exportiert.

Insgesamt hatte der Hafen damals bis zu 6000 Beschäftigte, inklusive der Kollegen in Küchen und Wohnheimen, im Fuhrpark, bei Partei und Gewerkschaft. Sie alle gehörten zum Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft. Schiffsversorgung, Reederei, Hafen, Umschlagtechnik und alles andere bildeten ein geschlossenes System. „Man konnte nicht sagen, wenn Krane und Stapler mal kaputt sind, geben wir sie einfach in die Reparatur“, erklärt Weise. „Denn diese Anlagen stammten oft

aus dem Ausland, auch dem nicht-sozialistischen. Da brauchte man ein eingespieltes System, um die Betriebstechnik am Laufen zu halten. Also kooperierten wir zum Beispiel mit dem VEB Schwermaschinenbau in Magdeburg oder mit dem Kirow-Werk in Leipzig. Die bekamen von uns mal Ferienplätze an der Ostsee, und wenn wir Hilfe brauchten, stellten sie eben eine Welle oder einen Zahnkranz zur Verfügung, der normalerweise fürs Ausland bestimmt war.“



Wartburg-Export: von Rostock nach Skandinavien.

Die tägliche Arbeit war einerseits die Stauerei, also das Be- und Entladen von Schiffen. „Kaffee und Kakao zum Beispiel kamen in gedeckte, wohltemperierte Lager, Stahlplatten oder Fässer in offene.“ Andererseits wurden durch die Lagerwirtschaft Mengen und Gewichte der Waren erfasst. „Wir verglichen, was auf den Schiffslisten stand, und was meine Leute gezählt hatten. Und wenn es keine Differenzen gab, kamen später die Importeure und holten die Waren nach und nach ab.“ Alles wurde in Büchern und auf Belegen dokumentiert. Doch auch nach der

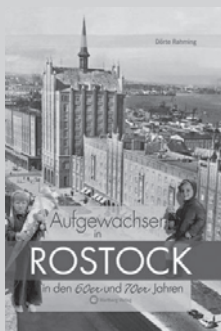
Weitere Bücher aus der Region



Aufgewachsen in Rostock in den 40er und 50er Jahren

Christian Boelte

64 Seiten, zahlr. farb. u. schw./w. Fotos
ISBN 978-3-8313-1993-0



Aufgewachsen in Rostock in den 60er und 70er Jahren

Dörte Rahming

64 Seiten, zahlr. farb. Fotos
ISBN 978-3-8313-1889-6



Um drei in der Fährstraße Geschichten & Anekdoten aus Stralsund

Birgit Berndt

80 Seiten, zahlr. schw./w. Fotos
ISBN 978-3-8313-2189-6



Vom Mauerbau zum Mauerfall Grenzg Geschichten - Mecklenburg- Vorpommern, Schleswig-Holstein, Hamburg

Ulrich Grunert

80 Seiten, zahlr. schw./w. Fotos
ISBN 978-3-8313-2219-0

Wartberg Verlag GmbH & Co.KG
Im Wiesental 1 34281 Gudensberg
www.wartberg-verlag.de

Bücher für Deutschlands Städte und Regionen
Tel. 0 56 03 - 93 05 0
Fax. 0 56 03 - 93 05 28

Rostock

Kröpeliner Straße, Überseehafen, Dieselmotorenwerk, Warnemünde, Centrum-Warenhaus, „Feuchte Geige“ – das und noch vieles mehr ist untrennbar mit der ehrwürdigen Hansestadt verbunden. Dörte Rahming erzählt Rostocker Geschichten aus mehreren Jahrzehnten: von stolzen Erstbeziehern der Neubauwohnungen in Reutershagen; von den Schwierigkeiten, eine Garage zu bauen; von einer Kneipe, die im Guinness-Buch der Rekorde steht; vom Hafen, der das Tor zur Welt sein wollte; von den Folgen des Brauerei-Brandes, vom besten Brot der Stadt und von der Kleiderordnung in der Boulevard-Bar; davon, warum es mitten im Sommer Schlitten zu kaufen gab, und auch, wie Fotos von nackten Frauen politische Verwicklungen auslösten.

Tauchen Sie ein in die Geschichte und die Geschichten aus Rostock. Sie werden viel Neues und Unbekanntes, aber auch Altes aus neuem Blickwinkel entdecken!



Zur Autorin

Die Journalistin und Autorin Dörte Rahming, Jahrgang 1968, stammt aus Schwerin und lebt seit mehr als 20 Jahren in Rostock. Weitere Infos unter www.wortlaut-rostock.de.



ISBN 978-3-8313-2146-9



9 783831 321469

€ 11,90 (D)