

DIE ARADO- SIEDLUNG IN ANKLAM

DOKUMENTATION DER ERRICHTUNG EINES STADTTEILS

Christian Batsch
 Christoph Bauch
 Robert Beck
 Sven Herrmann
 Robert Müller
 Maximilian Zippel

Im Sommersemester 2013 wurde am Historischen Institut der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald das Seminar „Die Vermittlung wissenschaftlicher Erkenntnisse anhand des Beispiels der ‚Arado-Siedlung in Anklam‘“ angeboten. Den o. g. Studenten ist für diesen heimatkundlichen Beitrag zu danken.

Neben der Schwierigkeit, aus einer entrückten Vergangenheit noch Zeitzeugen zu finden, haben wir die Erfahrung gemacht, dass in den Wirren der letzten Kriegstage eine Vielzahl wichtiger Dokumente, wie Akten und Archivmaterial, vernichtet worden war. Besonders sei an dieser Stelle der große Stadtbrand im April 1945 erwähnt, der durch Brandbomben der Luftwaffe entstand und auch das Rathaus betraf.

DAS ARADO-FLUGZEUGWERK

Das Arado-Flugzeugwerk (1937–1945) ist Teil der Anklamer Stadtgeschichte. Es stellte Flugzeugteile her, z. B. Tragflächen, die in anderen Werken Deutschlands zu kompletten Flugzeugen verbaut wurden, v. a. für Jagd-, Schul-, Sport- und Übungsflugzeuge. Das Werk sollte allerdings für die Anklamer Zukunft grausame Folgen haben: Bei der 1. Bombardierung am 9. Oktober 1943 durch die 8. US-Air Force starben nach heutigem Stand 317 namentlich bekannte Menschen. Von dem Werk gibt es heute nicht mehr die geringste Spur, obwohl die Produktion bis zum 24. April 1945 lief. Das deutschlandweite Unternehmen, die Arado-Flugzeug GmbH, wurde erst 1961 liquidiert.

DIE ERRICHTUNG DES STADTTEILS

Phase 1: Wohnsiedlung östlich der Pasewalker Allee

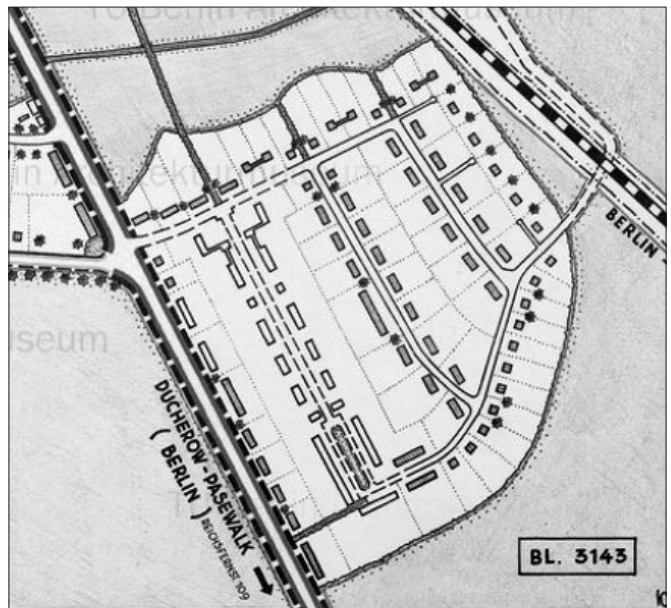
In Anklam verbanden sich, wie in vielen anderen deutschen Städten, staatlich gelenkte Rüstungsindustrie mit lokalem Wohnungs- und Siedlungsbau für die Mitarbeiter des Arado-Flugzeugwerkes. Der Bau der Arado-Siedlung erweiterte die Stadt in den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts. Wie in vielen anderen Städten wurde die Siedlung zeitgemäß gestaltet und bot Wohnraum für die Arbeiter neu entstandener Betriebe. 1928 waren laut der Pläne der Stadtentwicklung die Gebäude an der Erich-Mühsam-Straße bereits vorhanden und weiterer Siedlungsbau an der Carlsonstraße, am Ahornweg und an der heutigen Karl-Marx-Straße geplant.

Die in den 20er Jahren ausgebrochene Inflation und die bis Anfang der 30er Jahre anhaltende Wirtschaftskrise zwangen die Regierung der Weimarer Republik, die von 1918 bis 1933

währte, in vielen Bereichen zum Handeln. So wurden viele Gesetze auf den Weg gebracht, damit eine Überschuldung und die damit verbundenen Folgen vermieden werden konnten. Ein bis heute geltendes Relikt dieser Zeit ist ein Verbot, welches der Regierung untersagt, Kredite bei der eigenen Zentralbank aufzunehmen. Gleichzeitig durften Städte für Wohnungsbauprogramme oder den Straßenbau keine Kredite mehr von ihren eigenen Spar- und Girokassen aufnehmen. Deshalb wurde am 25. Februar 1936 von Bürgermeister Johannes Bauer, dem Städtischen Baurat Dr. Ulrich und dem Sparkassenrendanten Horstmann die Gründung des „Anklamer gemeinnützigen Wohnungsbauvereins e.G. m.b.H.“ beschlossen. Die Gründungsmitglieder und Anteilseigner waren Ende 1936 die Stadt Anklam (39 Anteile zu 300 Reichsmark), die Möbelfabrik Wilhelm Oldenburg (6), die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (10), die Pommersche Zuckerfabrik (10), der Anklamer Landwirtschaftliche Ein- und Verkaufsverein (10) und die genannten Gründungsmitglieder sowie Rechtsanwalt Gerhard Hecker und Beigeordneter Gerhard Poggendorf (jeweils 1).

Am 20. Juni 1936 wurde die Gesellschaft auch von der Stettiner Landesverwaltung anerkannt und war somit voll geschäftsfähig. Über diese Gesellschaft wurden in den nächsten Jahren die meisten Bautätigkeiten geregelt, denn nun war es wieder mög-

„Alte Siedlung“ (1932):
vorhandene Wohn-
häuser (weiß) und
Vorschlag für neue
Wohnhäuser (grau)



lich, Kredite aufzunehmen. Die Kredite wurden von der Deutschen Bau- und Bodenbank (heute: Areal-Bank AG) gestellt. Das Bauland wurde von der Stadt als Darlehen überlassen. Die Deutsche Bau- und Bodenbank hatte einen Kredit von 430.000 RM vergeben. So stand der Gesellschaft immer wieder neues Geld zur Verfügung. Diese Darlehen der Stadt wurden noch nach dem Zweiten Weltkrieg zurück bezahlt, so dass erst in den 70er Jahren alle Kredite abgelöst waren.

Phase 2: Wohnsiedlung am Gellendiner Weg

1936 wurde beschlossen, weiteren Wohnraum v. a. für die Arbeitskräfte des Arado-Werkes, der Wehrmacht (Flugplatz) sowie für den allgemeinen Bedarf zu errichten. Diese heute noch existierende Siedlung, gelegentlich als „Flugplatzsiedlung“ bezeichnet, liegt am Gellendiner Weg, wo insgesamt 502 Wohnungen geplant waren. Von diesen waren 400 für die Mitarbeiter des Arado-Flugzeugwerkes und 78 für Wehrmacht-Bedienstete gedacht. Bereits 1937 waren 372 Wohnungen fertiggestellt. Zu dieser Zeit wurde auch die Siedlung an der Erich-Müh-sam-Straße um 34 Wohnungen erweitert. Bis zum 1. Juni 1938 waren alle 400 Arbeiterwohnungen bezogen, die zusammengefasst eine Wohnfläche von 14.845 m² besaßen, was einen Durchschnitt von 37,11 m² pro Wohnung ergibt. Sie befanden sich in 47 Häusern und 28 von ihnen waren als 1-Zimmer-, 216 als 1,5-Zimmer- und 156 als 2-Zimmer-Wohnungen erbaut. Anfang 1939 stellte die Stadt weiteren Bedarf an Wohnraum für das Arado-Flugzeugwerk fest. So wurden noch einmal 45 weitere Wohnungen geplant und in Auftrag gegeben. Am 1. Juli 1939 waren von den 445 geplanten Wohnungen 170 noch nicht fertig gestellt. Mit Beginn des Krieges wurden alle Bautätigkeiten eingestellt, da nur noch kriegswichtige Bauten errichtet werden sollten.

Welche Baufirmen von 1928 bis 1940 am Siedlungsbau beteiligt waren, ließ sich nicht ermitteln. Des Weiteren lässt sich auch nicht mehr nachvollziehen, ob an dem Bau der Siedlung Zwangsarbeiter oder Zwangsverpflichtete beteiligt waren. Dies wäre im April und Juni 1938 mit der Errichtung von Konzentrationslagern für sogenannte „Arbeitsscheue“ möglich oder ab Juni 1938 mit der „Verordnung zur Sicherstellung des Arbeitskräftebedarfs für Aufgaben von besonderer politischer Bedeutung“ für jeden Deutschen möglich gewesen.

In der gesamten Siedlung waren aber noch immer Arbeiten, häufig in privater Eigenleistung, nötig. Es wurden Grundstücke

angelegt und Bürgersteige gebaut. So wurden die Siedlungen am Gellendiner Weg und an der Ernst-Mühsam-Straße in großen Teilen auch von den Bewohnern fertig gestellt. Bei der Errichtung eines Wasserturms für die Stadt, der mit den neuen Wohngebieten notwendig geworden war, profitierte Anklam vom Flugplatzausbau, durch den die Freigabe für Baumaterial des Reichkriegsministeriums erwirkt werden konnte.

GEBÄUDETYPEN

In den Archivunterlagen ließen sich drei Gebäudetypen finden.

- (a) Das eingeschossige Doppelhaus mit zwei separaten Eingängen ist heute noch in der Ursprungsform, wenn auch renoviert, in der heutigen Pasewalker Allee zu erkennen. Daneben wurde es hauptsächlich entlang des Gellendiner Weges sowie in der Ostmarkenstraße (später: Dr.-Külz-Straße) gebaut und von Offizieren bewohnt.
- (b) Der zweigeschossige Gebäudetyp „4a¹⁶“ war vorrangig in den Verbindungsstraßen zwischen Gellendiner Weg und Ostmarkenstraße, z. B. Thorner und Posener Straße zu finden. Das Gesamtgebäude bestand aus einem Ost-, Mittel- und Westteil, wobei jeder der drei Aufgänge eigene Wohnungen besaß. Der Mittelteil war mit insgesamt drei Küchen und drei Wohnzimmern der größte. Die Konstruktion des Kellergeschosses ermöglichte neben individuellen Räumen zwei Waschküchen mit jeweils 15 m².
- (c) Der dritte Typ mit vier Eingängen, Dach- und Kellergeschoss findet sich auch heutzutage noch in der Siedlung am Gellendiner Weg im Bereich der damaligen Culmer Straße, wenngleich keine genauen Informationen zur damaligen Wohnsituation vorliegen.



Viererrhäuser in der Siedlung (Foto: Archiv P. Kielmann)

BEWOHNER DER SIEDLUNG

Es existieren Straßenverzeichnisse für 1938, welche die Anwohner samt ihrer Berufe auflisten. Die vorliegenden Daten bieten einen umfassenden Blick auf die Bewohner der Siedlung. Die folgende Zusammenstellung ist auf ein größeres Gebiet erweitert: die Arado-Siedlung (östlich der Pasewalker Allee), die Eckstraße, der Flugplatz, die Flugplatzsiedlung am Gellendiner Weg, die Hermann-Cöring-Straße (heute: Bluthluster Straße), die Horst-Wessel-Allee (Hospitalstraße), Lilienthalhof, Min Hüsung, die Ostmarkenstraße, die Saarstraße (Ossietzkystraße), die Stettiner Landstraße (Pa-

Alt

Culmer Straße
 Graudener Straße
 Ostmarkenstraße
 Thorner Straße
 Posener Straße
 Bromberger Straße
 Gellendiner Weg

Neu

Tuchowstraße
 Fritz-Reuter-Straße
 Dr.-Külz-Straße
 Schillerstraße
 Goethestraße
 Heinestraße
 Gellendiner Weg

*Straßennamen in der
 Flugplatzsiedlung
 (Gellendiner Weg),
 von Anita Buhtz*

sewalker Allee) und die Stettiner Straße (Pasewalker Straße). Insgesamt sind 585 Personen aufgelistet. Zu 544 ist der Beruf angegeben, bei 41 ist dazu keine Angabe vorhanden.

Nahezu ein Zehntel der Bewohner waren verwitwete (54) und allein wohnende Frauen. Viele der Anklamerinnen hatten ihre Männer im I. Weltkrieg (1914–1918) verloren.

Mit einer Anzahl von 64 Personen sind über ein Zehntel der Bewohner als Arbeiter aufgelistet. Dazu kommen 27 Schlosser, 25 Tischler und 22 Kaufleute. Zu Berufen, die mit Flugzeugen zu tun hatten, finden sich verschiedene Angaben: drei Flugzeugführer, drei Flugkapitäne, drei Flugzeugschlosser, ein Flugzeugmechaniker wie auch ein Flugzeugprüfer. Hinzu kommen wenige Ingenieure, Elektriker, Techniker und metallverarbeitende Berufe wie Former, Dreher und Fräser. Auffällig ist, dass alle Flugkapitäne bzw. Flugzeugführer auf dem Flugplatz wohnten. Schlosser wohnten in nahezu jeder der Straßen, am häufigsten jedoch in der Ostmarkenstraße (6), dem Gellendiner Weg (5) und der Stettiner Landstraße (6), teilweise sehr nahe beieinander. Als Arbeiter aufgelistete Personen lebten überall in den untersuchten Straßen meist nebeneinander.

Neben diesen Berufen verteilen sich auf alle Straßen Menschen mit unterschiedlichsten Tätigkeiten. So gab es Lehrer (9), Mitarbeiter der Post (10) und Buchhalter (13), aber auch einige Kraftfahrer, Maler, Schriftsteller, Bäcker und noch viele andere Berufe in und außerhalb der Arado-Siedlung.

*Östliche Siedlung nach
 Fertigstellung (Foto:
 Archiv P. Kielmann)*



ZERSTÖRUNG UND WIEDERAUFBAU

Die Bombenangriffe der Amerikaner setzten neben dem Arado-Flugzeugwerk auch großen Teilen der Stadt und der Arado-Siedlung schwer zu. Nach dem dritten Angriff am 26. August 1944 verzeichnete man im Oktober 744 zerstörte Wohnungen, davon 162 schwer sowie 200 mittelschwer. Die Innenstadt wurde zu 70 Prozent zerstört und etwa ein Sechstel des gesamten Wohnraums der Stadt ging verloren. Genaue Angaben zu den Schäden speziell in der Arado-Siedlung findet man kaum, dennoch konnten die Archivrecherchen Aufschluss über einige Zerstörungen in der direkten Umgebung geben. Es ist belegt, dass das Grundstück Stettiner Landstraße 18 laut Akte durch einen „Terrorakt feindlicher Flieger“ am 9. Oktober 1943 einen Totalschaden erlitt. Konkret als „Vollschaden“ werden zudem ein Stall mit Waschküche sowie die Stallgebäude 1, 2 und 3 benannt. Viele Bürger konnten und wollten die Mieten aufgrund der entstandenen Schäden nicht mehr begleichen. Ein Bewohner begründete in einem Brief an Bürgermeister Bauer vom 29. März 1944, dass „Wasser und Licht zerstört und der Eingang zur Wohnung vollständig verschüttet waren“. Daraufhin erfolgte eine „Mietsentschädigung in voller Höhe“ seitens der Stadt. Vier Wohnhäuser der Stettiner Landstraße 20 brannten völlig aus. Aus den Unterlagen geht auch hervor, dass die Schäden vom 9. Oktober 1943 in der Stettiner Landstraße 20 und im Lilienthalhof, wenn auch nur teilweise, drei Monate später wieder beseitigt werden konnten.

Zerstörungen und fehlende Mieteinnahmen verursachte auch der Angriff vom 4. August 1944 auf dem Grundstück Min Hüsung 27. Zuvor hatte man bereits einen Antrag auf Nutzungsentschädigung gestellt, woraufhin die „Feststellung von Grundstücksschäden und Gewährung eines Vorschusses nach der Kriegsschädenverordnung vom 30.11.1940“ in Auftrag gegeben wurde. In dem bereits 1922 errichteten Haus befanden sich zwei vermietete Wohnungen, die beide zerstört wurden. Ebenso war der 1927 gebaute Lilienthalhof 1–4 von den Bombardierungen betroffen. Das Haus hatte 16 Wohnungen, von denen elf zerstört und fünf beschädigt wurden. Der Lilienthalhof 5–7 verfügte über acht Wohnungen, vier erlitten Totalschaden, vier wurden beschädigt. An anderer Stelle ist der gesamte Lilienthalhof 1–10 als „Vollschaden“ aufgeführt.

Gebäudenutzungsentschädigungen für die Zeit vom 5. August 1944 bis 31. Mai 1945 wurden laut Akten in Gesamthöhe von 3.071,92 Reichsmark für den Lilienthalhof 1–7, Min Hüsung 27 und die Stettiner Landstraße von der Preußischen Regierungskasse Anklam an die Stadthauptkasse Anklam gezahlt.

Das Baumaterial aus diesen zerstörten Gebäuden wurde erst nach dem sowjetischen Einmarsch für den Wiederaufbau der Wohnungen im Rahmen des Aufbauprogramms eingesetzt. Bewohner aus Anklam, deren Wohnungen komplett in Schutt und Asche lagen, lagerte man in das umliegende Kreisgebiet um. Der Kreisbauhof wurde mit der Entrümmerung der Stadt beauftragt und erhielt dabei Unterstützung durch die Tiefbaufirma Hose. Wie auch bei der selbstständigen Fertigstellung vieler Wohnungen nach 1940 beteiligte sich ein großer Teil der Bevölkerung an der Entrümmerung der Stadt, die 1946 etwa zur Hälfte geschafft wurde. So erwähnte Heinz Bemowsky einen Einsatz von rund 600 Anklamern im März 1949, bei dem etwa 45.000 Mauersteine geborgen und zum einen Teil an die Maschinen-Ausleih-Station geliefert, zum anderen Teil zum



Die modernisierte Siedlung

Aufbau eigener Wohnungen genutzt wurden. Dadurch konnten bis Juli 1949 rund 23.000 m³ enttrümmert werden. Diejenigen, die sich jedoch dem aktiven Wiederaufbau verweigerten, wurden mit Strafen belegt oder erhielten weniger bzw. gar keine Lebensmittel. Plünderungen versuchte man mit Anzeigen und Sanktionen entgegenzuwirken. Der 1955 gegründeten Arbeiter-Wohnungs-Genossenschaft und den 1958 gegründeten Produktionsgenossenschaften des Handwerks, z. B. den PGH „Ausbau“, „Dekorativ“ und „Neues Leben“, die sich zwangsweise aus den Betrieben selbstständiger Handwerksmeister bilden mussten und in den 70er Jahren teilweise zu volkseigenen, selbständigen Betrieben entwickelten, werden zudem wesentliche Anteile an den Aufbaumaßnahmen zugeschrieben.

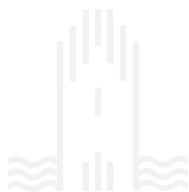
Die meisten Wohnungen in der und um die Arado-Siedlung wurden im Laufe der Jahre umgestaltet und renoviert. Wegen der chronischen Rohstoffknappheit war man in der DDR, so berichten Zeitzeugen, auf gelegentliche LKW-Lieferungen mit Baumaterialien angewiesen; diese sind von diversen Mietparteien selbstständig abgeholt und für ihre Wohnungen verwendet worden. Die Umgestaltungen und Renovierungen folgten keinen festen Baugesetzen, so dass viele ursprüngliche Raumaufteilungen aufgebrochen und persönlichen Bedürfnissen angepasst wurden. Daher ergeben sich heutzutage viele Abweichungen von den Originalskizzen. So wurden neben der Zusammenlegung von Zimmern und Wohnungen einzelner Etagen sanitäre Einrichtungen in die Wohnungen integriert, die ursprünglich bei allen drei Gebäudetypen lediglich auf dem Hof vorhanden waren.

Vielorts wurden die ehemaligen Arbeiterwohnungen zudem durch moderne Ein- und Zweifamilienhäuser ersetzt sowie durch Garagen und größere Gärten ergänzt. Die Anordnung der Siedlung ist jedoch nach wie vor unverändert vorzufinden. Luftbilder zeigen auch heute noch die damalige Gebäude- und Straßenanordnung. Ebenso wird unter der Bevölkerung allgemein die Bezeichnung „Arado-Siedlung“ weiterhin verwendet.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Dokumentation mit Zeitzeugenberichten macht deutlich: Der 2. Weltkrieg (1939–1945) hinterließ in der ehemaligen Arbeitersiedlung seine Spuren, was die Bearbeitung einiger Themen erschwerte. Mithin bleiben viele Bau- und Finanzierungsfragen, vor allem nach beteiligten Firmen, weiterhin offen. Die Gründungsmitglieder des gemeinnützigen Bauvereins zeigen, dass bezahlbarer Wohnraum nicht nur im Interesse der Arado-Flugzeugwerke, sondern auch der Stadt und anderer Unternehmen in Anklam war. Einige detaillierte Aussagen lassen sich über die Architektur der Siedlung treffen. Zahlreiche Funde von Bauplänen und erhaltene Fotografien zeigen die geplanten Straßenzüge und in großen Teilen die heutige Aufteilung der Wohngebäude. Letztere wurden allerdings schon in der Bauphase teilweise verändert. Interessant ist der Umgang mit beschädigten Gebäuden und damit einhergehende Mietentschädigungen.

Die Veränderungen in zeitgemäßer Gestaltung an den Gebäuden der Siedlung in den folgenden Jahrzehnten zeigen, dass die Arado-Siedlung damals ein geschätzter Wohnraum war – und auch heute ist.



QUELLEN

- Technische Universität Berlin: Architekturmuseum, Inventar-Nr. 21818, Blatt 3143.
 Landesarchiv Greifswald: Akte 38 b Greifswald, Rep. 38b, Nr. 420, Blatt 7, 58, 68, 81, 107, 112, 150, 151, 152, 159, 160, 161, 1642, 2378.
 Bemowsky, Heinz (1989): Genosse Hövelmans erinnert sich, in: Rat der Stadt (Hg.): Beiträge zur Geschichte der Stadt Anklam.
 Tornow, E. (1989): Bautätigkeit nach 1945 in unserer Stadt, in: Rat der Stadt (Hg.): Beiträge zur Geschichte der Stadt Anklam.
 Bemowsky, Heinz (1995): Anklamer Stadtchronik. Was die Stadtchronik über die Zeit der Gründung der DDR zu berichten weiß, Heimatkalender Anklam 66. Jg.
 Wittig, Peer (2001): Das Aradowerk in Anklam, Heimatkalender Anklam, 72. Jg.
 Eggert, Peter (2003): Die Zerstörung der Hansestadt Anklam im Zweiten Weltkrieg. Erster Luftangriff der US Air-Force am 9. Oktober vor 60 Jahren, in: POMMERN Zeitschrift für Kultur und Geschichte, 41. Jg.
 Eichholtz, Dietrich (2003): Geschichte der deutschen Kriegswirtschaft 1939–1945, Bd. 1, Akademie Verlag.
 Hornburg, Wilfried (2001): Anklam (Archivbilder Mecklenburg-Vorpommern), Sutton-Verlag Erfurt.
 Strege, Norbert (2013): Entwicklung der zentralen Wasserversorgung in Anklam, Heimatkalender Anklam, 84. Jg.
 Manthei, Günter (2013): 70. Jahrestag der 1. Bombardierung, Peene-Blitz, 13. Oktober.
 Eggert, Peter (2014): Die Zerstörung der Hansestadt Anklam im Zweiten Weltkrieg, in: Höll, Reiner (Hg.): Festschrift – 750 Jahre Anklam, ODR GmbH Rostock.