

# Geographisches über Anklam.

Von Dr. Werner Bandlow.

Wenn wir uns aus nordwestlicher Richtung mit der Staatsbahn Anklam nähern, so ändert sich in einer Entfernung von ungefähr 2 Klm. von der Stadt plötzlich das landschaftliche Bild. Während uns bisher Felder und vereinzelte Waldgebiete begleiteten, fahren wir hinter dem Dorf Zietzen auf einem geneigten Hang in eine gänzlich ebene, weit ausgedehnte Moor- und Wiesenfläche hinein, die weithin von Gräben und Kanälen durchzogen wird. Erst wenn wir auf dem Bahnhof Anklam einfahren, haben wir wieder festen Boden erreicht. Während der Fahrt sahen wir jenseits dieses Sumpfsgebietes die Stadt Anklam sich erheben, an ihrem Nordrande begrenzt durch den Beenefluß. Ist nun dieses Zusammentreffen von Stadt, Moor, Fluß und festem Gelände ein zufälliges? Zur Beantwortung dieser Frage müssen wir etwas weiter ausholen.

Der Formenschatz unseres pommerschen Bodens ist ein Werk der gewaltigen Eismassen, die in der nach ihnen benannten Eiszeit aus den nordischen Ländern kommend in mehreren Vorstößen ganz Norddeutschland überfluteten. Aus Skandinavien und Finnland brachte das Eis zahlreiche Steine und Blöcke mit, die zum größten Teile durch Druck und Bewegung der Eismassen zu feinkörnigem Schutt, dem sogenannten Geschiebemergel, zerrieben wurden.

Als nun am Ende der letzten Vereisungsperiode ein wärmeres Klima einsetzte, begann der Eisrand von Süden her abzuschmelzen und so langsam nach Norden zurückzweichen. Die

Schmelzwassermengen wurden gesammelt und abgeleitet in den sogenannten Urstromtälern, langgestreckten Talzügen von mehreren Kilometern Breite. Nach der Eiszeit wurde der Boden dieser Täler durch eine Senkung, von der ganz Norddeutschland betroffen wurde (der „Litorinensenkung“, so genannt nach der Muschel *Litorina litorae*), unter den Grundwasserspiegel verlegt, es trat Vermoorung ein, so daß diese Täler noch heute trotz ausgedehnter Entwässerungsmaßnahmen von Mooren, Sümpfen und nassen Wiesen erfüllt sind. In ihnen sammelt sich das Wasser an ihrer tiefst gelegenen Stelle zu einem schmalen Flußlauf, der sich in unregelmäßigen Windungen in den breiten Tälern dahinschlängelt.

In den Tälern ragen nun einzelne aus Geschiebemergel und Geschiebesanden bestehende Hügel auf, die ursprünglich von den Schmelzwässern umflossen, durch ihre Höhe der Vermoorung entgingen und heute als trockene feste Gebilde ihre feuchte Umgebung überragen.

Diese inselartigen Hügel nun geben für die mittelalterlichen Stadtgründungen besonders geeignete Plätze ab, da sie in gleicher Weise festen Baugrund, Schutz und durch ihre Lage in der Nähe eines Flusses Erwerbs- und Verkehrsmöglichkeiten boten.

Auf einem derartigen Hügel innerhalb des heute von der Beene durchflossenen Urstromtals liegt auch die Altstadt Anklam. Dieser Hügel ist durch eine schmale Landzunge, deren Mitte heute von der Stettiner Straße einge-

nommen wird, im Osten mit einem zweiten erhöhten Gebiet verbunden, auf dem sich später die Steinvorstadt entwickelte.

Dieses ganze feste Gebiet wird von dem südlichen festen Land durch eine schmale tiefer gelegene feuchte Zone getrennt, die sich vom Peenetal zwischen Altstadt und Stolper Vorstadt abzweigt, im Süden um das Stadtgebiet herumzieht und bei Park Bluthlust wieder in das Peenetal mündet. Heute dehnen sich in dem westlichen Teil dieser Zone, die als Baugelände ungeeignet ist, die Anklamer Anlagen aus. Die Gestalt der Altstadt hatte sich der Form des Hügels anzupassen. Sie verbreitert sich birnenähnlich im Süden.

Bei der Betrachtung des Straßenschemas fällt besonders die parallele Anordnung der Straßen ins Auge, die uns so selbstverständlich erscheint, daß wir Ursache und Bedeutung dieser Anlage oft übersehen.

Befinden wir uns doch in einem Gebiet verhältnismäßig später städtischer Besiedlung.

Zu einer Zeit, als der Westen Deutschlands schon längst mit Städten bedeckt war, saßen im ostelbischen Gebiet noch Slaven in ihren Dörfern. Erst im 13. Jahrhundert ging man daran, dies Gebiet den Germanen, die es vor der slavischen Besiedlung innegehabt hatten, zurückzugewinnen. Von fürstlicher und kirchlicher Seite wurden besonders aus Holland Kolonisten ins Land gerufen, die für die Anlage einer Stadt besonders geeignete Plätze auswählten und auf ihnen ein genau abgemessenes Netz von Straßen und Plätzen absteckten. Da die Notwendigkeit der Verteidigung einen möglichst geringen Umfang der Stadt erforderte, da man andererseits aber auch Wohnmöglichkeit für viele Menschen schaffen wollte, nähern sich alle Städte unseres Gebietes der Kreisform. Infolge ihrer Entstehungsursache bezeichnet man sie als Kolonialstädte.

Daß die ideale Kreisform fast nie oder gar nicht erreicht wird, ist im allgemeinen auf die Gestaltung des Stadtbodens zurückzuführen, dessen Besonderheiten einerseits in der Altstadtgrenze, zum andern aber auch in der besondern Führung einzelner Straßenzüge erkennbar sind.

Während von der Umrißgestaltung Anklams schon die Rede war, bedarf die Grundrißgestaltung noch einer näheren Betrachtung.

In dem südlich der Wollweberstraße gelegenen breiteren Teil der Altstadt verlaufen die Straßen parallel und senkrecht zueinander. Daher weisen auch die Baublöcke ungefähr quadratische oder rechteckige Form auf. Auf dem höchsten Punkt des Stadthügels hat man bei der Straßenanlage einen Baublock ausgespart, so daß ein fast quadratischer Marktplatz entstand.

Während nun dieses ganze Straßensystem in seiner Längsausdehnung Ost—West-Richtung aufweist, zieht sich der nördlich davon gelegene Zug der Heilgeist—Pachhofstraße in fast s.o.n.w. Erstreckung hin. Dadurch werden auch die Baublöcke schräge geschnitten, so daß an dieser Stelle in das im übrigen regelmäßige Straßensystem ein unruhiges Element tritt.

Welche natürlichen Gegebenheiten liegen nun dieser Unregelmäßigkeit im Grundrißbild zugrunde?

Es läßt sich an vielen Städten bei Betrachtung ihrer Entwicklungsgeschichte die Beobachtung machen, daß sie in einem frühen Stadium ihres Wachstums nicht den Fluß, der ja bei fast jeder Stadt zu finden ist, erreichen; sondern in einiger Entfernung von ihm ihr Ende finden. Den Grund mag uns Anklams Beispiel zeigen. Denn auch hier haben wir dieselben Verhältnisse. Noch im 18. Jahrhundert hat man zwischen Peene und Heilgeiststraße bei Brunnenbauten fast vermoderte Wurzeln ausgegraben. Stavenhagen, Anklams Chronist, schrieb vor ungefähr 150 Jahren, daß die Pachhofstraße ehemals ein Sumpf gewesen und erst allmählich aufgeschüttet worden sei. Die Stadt hat also ihr Ende in einem früheren Stadium bereits bei der Heilgeiststraße gefunden, da das unmittelbar der Peene anliegende Gelände zu sumpfig war. Daß hier eine ältere Stadtgrenze liegt, läßt sich auch aus einer anderen Tatsache ersehen.

Die heutige Heilgeiststraße führte ursprünglich gar nicht diesen Namen, sondern wurde am Ende des 18. Jahrhunderts als Wollweber- und noch früher als Gerberstraße bezeichnet. Nun ist bekannt, daß die Gerber und Wollweber stets am Rande der Stadt in der Nähe des Wassers angesiedelt zu werden pflegten; denn die Wollweber brauchten Platz zum Ausbreiten ihrer Luche, während die Gerber für die bei der Gerberei entstehenden Abwässer Abflußmöglichkeit haben mußten.

Das zwischen dieser Straße und der Beene liegende Gebiet wurde mit zunehmender Bevölkerung und stärkerer Verkehrsentwicklung dann bis an den Fluß aufgeschüttet und bebaut. Hätte man nun die bereits festgelegten Straßen des südlichen bereits bebauten Stadtteils in gerader Richtung weitergeführt, so wäre die Beene von ihnen in spitzem Winkel getroffen worden. Da man dies aus verkehrstechnischen Gründen vermeiden wollte, ließ man die Straßen an der heutigen Heilgeiststraße nach Nordwesten umbiegen, so daß hier der jetzt in der Straßenführung zu beachtende Knick entstand.

In dem so erörterten Straßennetz fällt den einzelnen Straßen in ihrer Bedeutung für das städtische Leben eine durchaus verschiedene Rolle zu.

Dem Verkehr dienen vor allem Keil-, Steinstraße und Peenstraße. Ihre Bedeutung prägt sich in ihrem Laden- und Schaufensterreichtum aus. Ob die Peenstraße seit alters diese Bedeutung gehabt hat, ist zweifelhaft; denn die älteste Peenebrücke führte nicht an der Stelle der heutigen über den Fluß, sondern in Verlängerung der Burgstraße. Es ist also anzunehmen, daß die Peenstraße ihre heutige Bedeutung im Verkehrsleben Anklams erst erhalten hat, als im späten Mittelalter die Brücke um eine Häuserblockbreite nach Osten verlegt wurde.

Diese Tatsache nun, daß in unserer Stadt die Funktion der wichtigsten nord-südlichen Verkehrsstraße von einer Straße auf die andere übergehen konnte, ist nur verständlich aus den Bodenverhältnissen des Anklamer Stadtgebietes. Denn das die Altstadt im Süden abschließende Sumpfsgebiet verhinderte im Mittelalter die Anllage eines Tores an der Südseite der Stadt. Mit der Anlage eines Tores an dieser Seite wäre die nord-südliche Durchgangsstraße ebenso wie die ost-westliche festgelegt gewesen. So prägen sich die geographischen Faktoren des Stadtgeländes nicht nur in Form und Anlage des Straßennetzes, sondern auch in dem wechselnden Wert einzelner Straßen aus.

Das übrige Altstadtgebiet wird durchzogen von den nur zu Wohnzwecken dienenden Straßen, einem Straßentypus, wie ihn die in nord-südlicher Richtung verlaufenden Bau- und Brüderstraße ebenso repräsentieren wie die ost-westlich gerichteten Baustraße, Frauen-

Nikolaikirchstraße und Wollweberstraße. Auch die Heilgeist- und Bachhoffstraße gehören hierher.

Ein gänzlich anderes Lageverhältnis zum Stadtgebiet als die eben erwähnten Arten zeigen die Mauerstraßen, die am inneren Altstadtrand ringförmig das innere Straßensystem begrenzen. Als Vertreter dieser Straßengattung, die zu Verteidigungszwecken dienten, sind in Anklam die Schul- und Mauerstraße zu nennen. Sie standen früher mit den inneren Straßen nur durch die „Straße bei dem Pulverturm“ in Verbindung, ein Name, den noch am Ende des 18. Jahrhunderts der zwischen Stein- und Mauerstraße liegende Teil der Badstübestraße führte.

Wenden wir uns nun zu den Vorstädten Anklams, so läßt sich auch hier die Abhängigkeit ihrer Anlage und Richtung von Beschaffenheit und Höhenverhältnissen des Stadtbodens nachweisen.

Wie eingangs erwähnt wurde, schließt sich an den Altstadthügel im Osten ein zweites ebenfalls von Wiesen umgebenes erhöhtes Gebiet an. Hier war allein eine Erweiterung der Altstadt möglich. So dehnt sich hier die Steinvorstadt aus, deren nordöstlicher Teil als Fabrikvorstadt ausgebildet ist.

Eine andere Art der Erweiterung finden wir im Süden der Altstadt. Das Wiesen- und spätere Anlagengelände verhinderte hier unmittelbar anschließende Vorstadtentwicklung. So wird die Verbindung mit dem südlichen festen Mergelgebiet durch die aufgeschütteten Dämme der Demminer- und Friedländer Straße hergestellt, die beiderseits mit nur einer Hausreihe bebaut, in einer Entfernung von 400 m bzw. 600 m vom Südrande der Altstadt bebauungsfähigen Boden erreichen. Erst hier ist eine Verbindung beider Straßen möglich. Diese wird hergestellt durch die Leipziger Allee, die in jüngster Zeit eine Parallele im Schülerberg gefunden hat. Jenseits der von der Demminer Straße durchquerten tiefen Zone erhebt sich die Stolper Vorstadt an der Grenze des festen Mergelgebietes und des Peenetales.

Der Grundriß der Vorstädte unterscheidet sich wesentlich von dem der Altstadt. Es fehlt die Regelmäßigkeit des Straßennetzes, da nicht nach festgelegtem Schema, sondern in langsamer Entwicklung gebaut wird. Die Straßen sind in ihrer Breite außerordentlich

verschieden, da sie entstanden sind aus breiten Chaussees und schmalen Feldwegen.

Während wir uns bisher stets über der Altstadt befanden und so die Abhängigkeit ihrer Gesamtlage vom Boden ebenso wie das Eigentümliche ihrer Grundrißgestaltung erkennen konnten, kehren wir nun auf die Erde zurück und betrachten den eigentlichen Stadtkörper, und zwar nicht die wenigen auffallenden Bauten, wie es gewöhnlich zu geschehen pflegt, sondern gerade das Typische, uns im allgemeinen so Selbstverständliche.

Wenn wir nach dem Aussehen und der Anordnung von Anklams Häusern fragen, so lassen sich verschiedene Arten von Haustypen aufzählen.

Ueberwiegend sind First- und Langhaus vertreten. Als Firsthaus bezeichnet man das zweistöckige Haus mit schrägem Dach, das in einem spitzwinkligen First endigt und dadurch seinen Namen erhalten hat. Die Kennzeichen des Langhauses sind Einstöckigkeit, größere Tiefe und stumpfere First. Diese Hausart setzt die randlichen Straßen der Altstadt zusammen, während die Hausart des mittleren Wohngebietes das Firsthaus ist.

Weniger vertreten sind das Giebel- und Mansardenhaus. Das letztere ist kennlich an seinem eigentümlichen Dach, das in seiner Längsrichtung durch eine oder mehrere Reihen kleiner Mansardenfenster aufgeteilt wird, wie es alte Speicher noch oft zeigen. Diese beiden Haustypen finden sich im Stadtzentrum. Hier tritt uns auch vereinzelt das moderne Kastenhaus mit flachem Dach entgegen.

Die Vorstädte setzten sich in ihren älteren Teilen aus Lang- und Firsthäusern zusammen — Stolper Vorstadt und der ältere Teil der Steinvorstadt zeigen dies —, während die jüngeren Teile aus Etagenhäusern mit herabgezogenen Dächern, Gartenhäusern und modernen ganz einfachen Siedlungshäusern bestehen.

Den Gründen für die Anordnung und Verteilung der Haustypen im allgemeinen nachzugehen, fehlt es hier an Raum.

Wenn diese Zeilen dazu angeregt haben, einmal den Blick von der sonst üblichen rein historischen oder kunsthistorischen Betrachtung fort auf die gesamte körperliche räumliche Erscheinung Anklams zu lenken, so haben sie ihren Zweck erfüllt.