

Rastower, Kraaker und Fahr binder Bilderbogen

Informationsblatt der Gemeinde Rastow - IG Kultur



Vier schöne Schwestern - Die Kirchen der Kirchengemeinde Uelitz

Trotz der Kriege und Verwüstungen vergangener Jahrhunderte hat Mecklenburg eine vielfältige Kirchenlandschaft bewahrt. Der Anteil der Kirchengemeinde Uelitz an diesem Erbe ist in zweifacher Hinsicht bemerkenswert. Die Kirchen in Kraak, Uelitz, Goldenstädt und Mirow wurden in allen für unsere Region wichtigen Epochen der Baukunst errichtet. Und sie beherbergen Kunst- und Kulturgüter, über deren Bedeutung viel zu wenig bekannt ist. Diesem Mangel soll hier und in den folgenden Bilderbögen ein wenig abgeholfen werden.

Auch wenn wir damit die Bauzeiten etwas durcheinander werfen und Goldenstädt an die erste Stelle gehörte, beginnen wir mit der Kraaker Kirche. Sie liegt für den Durchfahrenden unscheinbar nördlich des Mühlenbaches. Ein Kirchenbau der Johanniter aus dem 14. Jahrhundert, den viele Autoren – gemessen an der Bedeutung des Ordens – für eher bescheiden halten. Die einschiffige Kirche ist vier Joche lang und trägt Strebepfeiler an den Außenwänden. Der Ziegelverband ist unten noch wendisch, seinen oberen Teil prägt Fischgrätenmuster. Merkwürdig ist der schief verschliffene

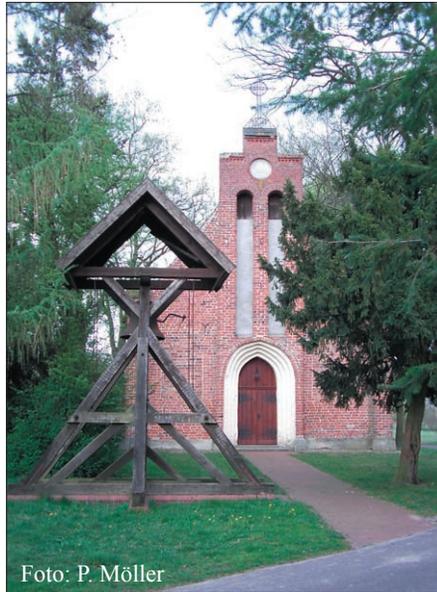


Foto: P. Möller

Schluss des Chores, der bis heute Vermutungen nährt, er könnte eine symbolische Bedeutung tragen – das geneigte Haupt des gekreuzigten Christus etwa. Statt eines Turmes besitzt die Kirche einen schönen Westgiebel, dessen pilasterförmig vortretendes Mauerwerk ein Treppengiebel krönt.

Wer durch das Portal ins Innere tritt, erblickt schimmernd im Chor des spärlich beleuchteten Schiffes das Kleinod der Kraaker Kirche, den bemalten Schnitzaltar aus der Zeit um 1500. Die Johanniter leisteten sich ihn, als ihre Herrschaft in Kraak bereits langsam dem Ende entgegen ging. Die Schnitzfiguren wurden sogar hölzerne Zeugen einer Erstürmung der Kirche, als die Herzöge von Mecklenburg während der Reformation ihre Hand auf die Komturei legten. Mit schön geschwungenem Gewand steht Maria das Christuskind haltend auf der Mondsichel. Johannes der Täufer und Johannes der Evangelist stehen ihr zur Seite. In den beiden Kastenflügeln stehen die zwölf Apostel, in der Predella, dem Unterteil des Altars, sechs Halbfiguren heiliger Frauen. Unter Ihnen sind neben Anna Selbdritt die „Quattuor virginis capitalis“, die vier „Hauptjungfrauen“ Barbara, Margarethe, Katharina und Dorothea an ihren Beigaben zu erkennen. Wenn die Flügel des Altars in der Passionszeit verschlossen wurden, sahen die Gläubigen auf ihren

Rückseiten die heute stark beschädigten Darstellungen der Heimsuchung Marias und der Anbetung der Könige. Die Reformation führte schließlich die Gläubigen weg von der mystischen Heiligenverehrung und hin zur Verkündung des Evangeliums. Die Kanzel aus der Barockzeit mit kunstvoll verziertem Korb und Schalldeckel mahnt zum Hören auf das Wort Gottes. Die ausdrucksstark geschnitzte Triumphkreuzgruppe an der Südseite gehört ebenfalls zu den herausragenden Ausstattungsstücken der Kraaker Kirche, die nach dem Gottesdienst zum Verweilen und Staunen einladen.

Dr. René Wiese

Figurengruppe aus der Kraaker Kirche: Die Heilige Sippe - aus Lindenholz



Foto: P. Möller



Foto: P. Möller

Fahr binder Friedhof – eine Augenweide zu jeder Jahreszeit



In den fünfziger Jahren war es ein Wunsch der Fahr binder, ihre verstorbenen Angehörigen, die hier im Ort gelebt und gewirkt hatten, auch hier beizusetzen. In der Vergangenheit hatte man sie auf dem Friedhof in Goldenstädt beerdigt. So wurde im Jahr 1956 der Friedhof in Fahrbinde angelegt.

Am 18.03.1957 verstarb der Einwohner Friedrich Buchmann. Er war der Erste, der wenige Tage nach seinem Tod hier seine letzte Ruhe fand.

Der Lehrer Willi Hacker vertrat schon damals die Meinung: „Der Friedhof muss ein Schmuckstück der Gemeinde sein und so billig wie möglich mit Initiative der Dorfbevölkerung unterhalten werden.“ Solange er im Ort lebte, engagierte er sich für diesen und führte auch die Chronik. Früher fanden die Trauerfeiern in den Wohnstätten der Verstorbenen statt. Man nutzte die Stube oder die Tenne. Es lag schließlich nahe, auf dem Friedhof eine Trauerhalle zu bauen. Dies erfolgte dann in den Jahren 1966/67.

Im März des Jahres 1967 wurde sie für die Trauerfeier des Verstorbenen Paul Jahnke

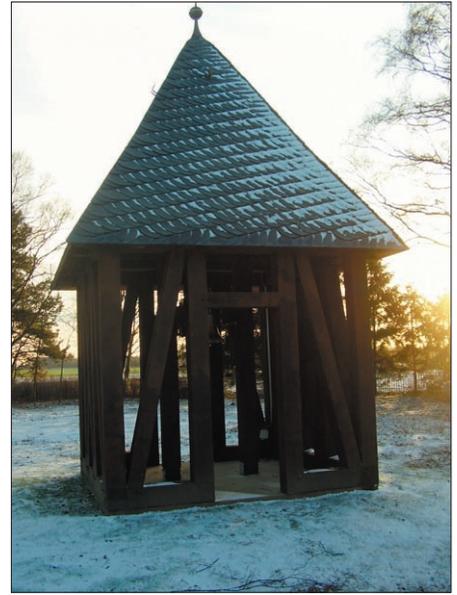
erstmalig genutzt.

Die Unterhaltung des Friedhofs und der Trauerhalle erfolgte in Eigeninitiative der Dorfbevölkerung. Die Gräber der Angehörigen zu pflegen, war für jeden selbstverständlich.

Eine Rentnergruppe kümmerte sich um die Hauptwege, die Frauen der DFD-Gruppe übernahmen, wenn erforderlich, das Streichen des Zaunes. Die Trauerhalle ging in die Obhut der inzwischen schon verstorbenen Frau Hertha Kummrow. Sie übernahm auch die Ausgestaltung der Halle zu Trauerfeiern.

Zum Gedenken an die Gefallenen des I. Weltkrieges hatten die Fahr binder in der Mitte des Dorfes, auf dem jetzigen Rondell, ein Denkmal errichten lassen. Dieses Kriegerdenkmal wurde 1969 auf den Friedhof umgesetzt. Gleichzeitig wurde ein zweites Denkmal zum Gedenken an die Gefallenen des II. Weltkrieges errichtet, das aus Spenden der Bevölkerung finanziert wurde. Beide Denkmale haben am Eingang des Friedhofes, wo sie auch heute noch stehen, ihren optimalen Standort gefunden.

Um die Wendezeit erfolgte die Pflege der Hauptwege und Nebenflächen durch ABM-Kräfte. Man wollte diese Arbeiten dann aber doch wieder in Eigeninitiative erledigen, auch um die Kosten der Unterhaltung des Friedhofes niedrig zu halten. Seit 1999 zeichnet Frau Anni Nehls hierfür verantwortlich. Ihr zur Seite stehen Ingeborg Dahl, Marga Boldt, Renate Richter, Aurelia Schwampe und Traudi Havemann. In regelmäßigen Abständen treffen sich die Frauen zur Pflege



Der neue Glockenturm der Hauptwege und Nebenflächen. Nach getaner Arbeit gibt es dann stets eine gemütliche Kaffeerunde, natürlich auch in Eigeninitiative.

Wer die Fahr binder kennt, weiß, dass sie selten mit dem Erreichten zufrieden sind. So wurde die Trauerhalle im Jahr 2003 vollständig saniert und erhielt einen kleinen Anbau mit vorgezogenem Dach. Durch diesen ist die Teilnahme an Trauerfeiern jetzt auch möglich, wenn das Wetter schlecht ist und man zudem keinen Platz mehr in dem kleinen Andachtsraum gefunden hat.

Schon lange war es der Wunsch der Fahr binder, auf dem Friedhof einen Glockenturm zu errichten, und natürlich sollte eine Glocke her. Dieser Wunsch ging dann im November 2006 in Erfüllung. Am 26. November 2006 wurde die Glocke ihrem Zweck geweiht. Sie soll im Ort die Nachricht vom Tod eines Einwohners verkünden, die Trauernden beim letzten Gang eines Verstorbenen begleiten, sie trösten und nicht zuletzt daran erinnern, dass das Leben auf dieser Welt vergänglich ist.

Es war wohl eine Ironie des Schicksals, dass sie bereits zwei Wochen später zum Einsatz kam, um den Dorfältesten, Herrn Rudolf Schwampe, der im Alter von 99 Jahren verstarb, auf seinem letzten Weg zu begleiten.

Egal zu welcher Jahreszeit es einen bewegt, einmal über den Fahr binder Friedhof zu gehen, man wird beeindruckt sein, mit wieviel Liebe und Sorgfalt er gestaltet und gepflegt wird.

Andrea Dietrich



Aurelia Schwampe, Anni Nehls, Marga Boldt, Renate Richter, Traudi Havemann, Ingeburg Dahl

Ausführungen zum Altenteil der Büdner und Bauern

Als Hüfner, später Hauswirt angesiedelt, war der später sogenannte Bauer als Ursprung der meisten Dörfer anzusehen. Doch mit seiner Eigenbestimmtheit war es lange Zeit nicht weit her. „Sein Land“ war Eigentum des Landesherrn und war ihm nur in Zeitpacht, meistens von nur 12 Jahren Dauer zur Bewirtschaftung übergeben. Danach entschied zumeist das herzogliche Amt zusammen mit dem Dorfschulzen über eine Neuverpachtung. Das war natürlich für den Hauswirt, speziell für eine zukunftsorientierte Wirtschaftsweise, ein unbefriedigender Zustand. Neben den hohen Abgaben waren die Landwirte mit Hand- und Spanndiensten für den Grundherren belastet, die der Entwicklung der eigenen Wirtschaft entgegen standen. Erst nach Veränderungen wie zum Beispiel der Aufhebung der Hofdienste ab ca. 1760, der Leibeigenschaft (ca. 1825), der Separation (Aufteilung der Allmende) in Eigentum und Neuordnung der Feldfluren ab ca. 1822, waren die Voraussetzungen für die Vererbpachtung und damit die Verbesserung des Eigentumsstatus ab ca. 1870 gegeben. Gleichzeitig wurde staatliche Statuten über Altenteilsregelungen herausgegeben. Als Erbe galt der Erstgeborene oder der nächstgeborene Sohn, falls die ersten Kinder Töchter waren. Dies war auch eine Maßnahme gegen die weitere Aufteilung und somit Zersplitterung der Höfe. Der Hoferbe hatte nach Übernahme des Hofes noch nicht getätigte Aussteuer bzw. Abfindungen für die Geschwister zu leisten sowie einen angemessenen Lebensunterhalt für den Alteigentümer und seine Ehefrau zu bestreiten. Das alles wurde in einem erblichen Überlassungsvertrag bei Hofübergabe notariell beglaubigt, festgeschrieben.

Verpflichtungen an die Eltern des Erben:
Das folgende Beispiel stammt aus einem Altenteilsvertrag aus den 1930'er Jahren in dem die Bedingungen für die Eigentumsübertragung festgelegt wurden. Neben den Rechten musste der Jungbauer auch alle Verpflichtungen, die auf dem Eigentum lagen, erfüllen. Das waren neben Steuern und Versicherungen auch eventuelle Kreditlasten des Gehöftes. Die noch abzufindenden Geschwister wurden entsprechend dem Wert des Hofes mit Geld und Naturalleistungen ausgestattet. Neben einem feststehenden Geldbetrag waren dies z.B. die Lieferung einer „tra-

genden Starke“, „sobald solche Sterken vorhanden und die Gläubiger sie zu erhalten wünschen“ oder im Falle der Verheiratung die Lieferung eines Schlachtschweins von zwei Zentnern.

- Das nachfolgend aufgeführte Altenteil bis an ihr Lebensende zu gewähren, und als Hypothek im Grundbuch eintragen zu lassen.
- Altenteilswohnung im Anbau des Gebäudes bestehend aus zwei Stuben, einer Küche, einer Kammer unten und einer Stube oben sowie dem Flur und einem Hühnerstall im Holzschuppen.
- Diese Wohnung hat der Bauer den Altenteilern ordnungsgemäß zu unterhalten und ihnen elektrisches Licht zu gewähren.

Weitere Leistungen:

- 35 Zentner Briketts und sechs Festmeter Brennholz, trocken und zerkleinert, bis zum ersten Juli jeden Jahres zu liefern.
- Berechtigung, alle Ein- und Ausgänge, Dielen und Treppen, den Hofplatz, die Wirtschaftsgebäude, den Hausgarten und die Ländereien, sowie alle dem gemeinsamen Gebrauch der Grundstücksbewohner dienenden Einrichtungen und Anlagen wie Pumpe, Räucherboden, Abort, Waschküche und dergleichen mitzubeneutzen.
- Gartenland in einer Größe von 15 QuadratruTEN sowie der darauf stehenden Obstbäume.
- Nutzung eines Kirsch- und drei Pflaumenbäumen

- Lieferung von Naturalien:
- 10 Zentner Roggen nach Abruf
- 25 Zentner gute gelbe Esskartoffeln, trocken und gesiebt, wie der Händler sie kauft
- 1 Zentner Weizenmehl
- 4 Zentner Hühnerfutter (Gerste, Hafer oder Weizen)
- 1 Schlachtschwein im Lebendgewicht von 3 Zentnern
- 2 Liter Vollmilch täglich
- 3 Pfund gute Molkereibutter pro Woche
- 2 fette Schlachtenten zum Herbst
- Taschengeld: 20 Goldmark pro Monat
- die Arzt- und Apothekenkosten sowie Pflege im Alter und in Krankheitsfällen
- Mitwaschen der Wäsche, wenn die Altenteilerin dazu nicht mehr in der Lage ist sowie das Schlachtschwein mitschlachten und auf seinem Räucherboden miträuchern zu lassen
- Stellen eines Fuhrwerks (Stuhlwagen und Kutscher), 8 mal im Jahr bis 15 Kilometer Umkreis vom Gehöft

Diese Beispiele aus dem Altenteilsvertrag, der für Bauern und Büdner, jedoch nicht für Häusler galt, zeigen klar die materielle und soziale Absicherung der Landeigentümer. Sie zeigt aber auch die immensen Leistungen, die der Neueigentümer für den Rest der Familie aufzubringen hatte. Die Genauigkeit der Festlegungen lässt weiterhin mögliche Konfliktpunkte, die ein solcher Eigentumswechsel im engsten Kreis der Familie mit sich bringen konnte, erahnen.

Bernhard Nürnberg

Wohnhaus der Hufe 2 in Zierzow, Anbau des Altenteils auf der linken Seite - Foto: Privat



Altes und Neues von „Bude 13“

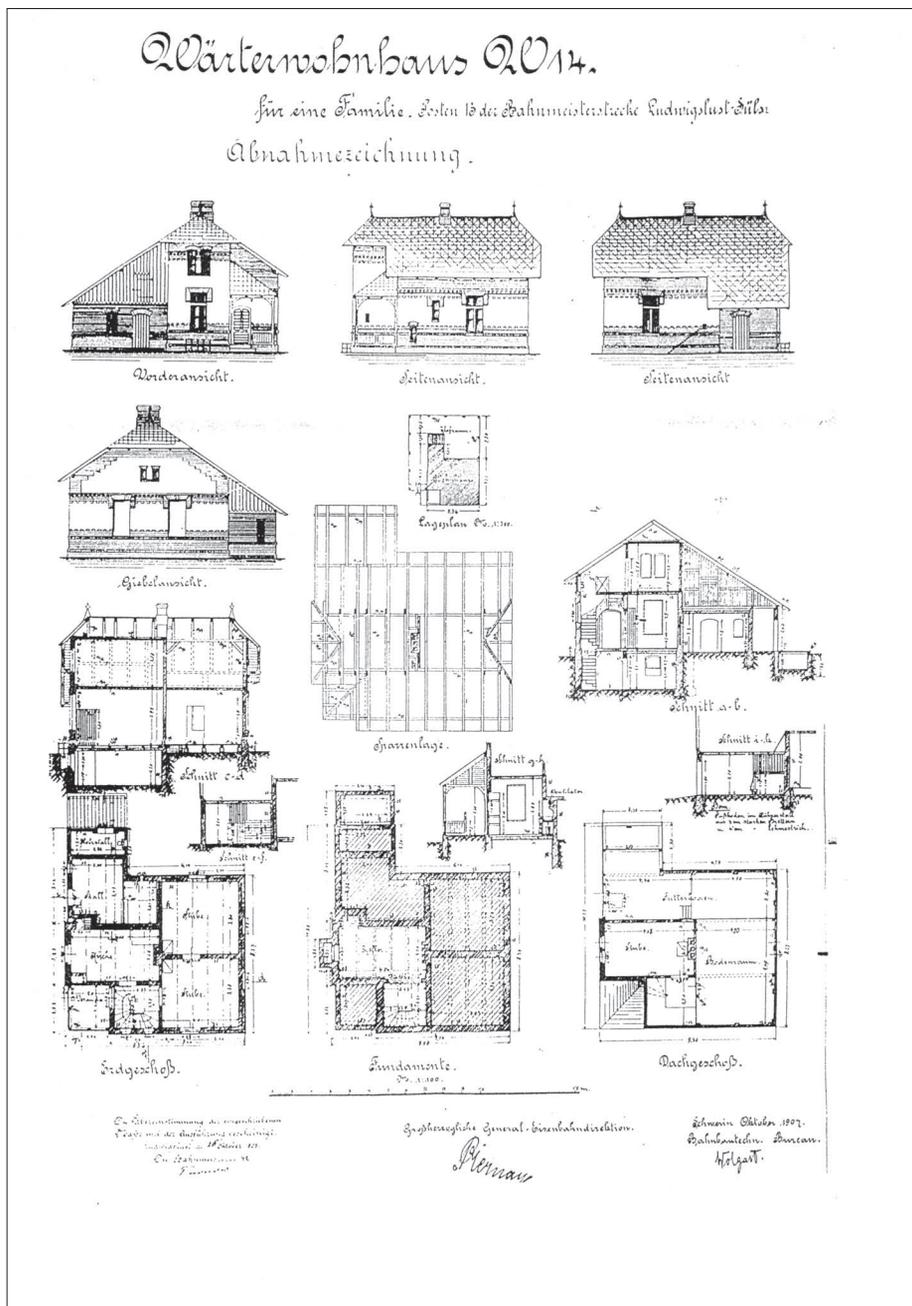
Am 2. Oktober 1889 fuhr Kaiser Wilhelm zu Besuch nach Schwerin. Zwei Tage zuvor war die Strecke Ludwigslust - Schwerin der Großherzoglich-Schwerinschen Eisenbahngesellschaft in Betrieb gegangen. Auf halber Strecke zwischen Rastow und Sülstorf kamen die Kaiserlichen Salonwagen an Posten 13 vorüber. Minuten zuvor hatte der Schrankenwärter ordnungsgemäß mit der Handkurbel die Schrankenbalken am Überweg Uelitz - Hoort herabgelassen. Nun präsentierte er in seiner geschniegelten Dienstuniform, den rechten Arm anwinkelnd, die zusammengerollte Signalfahne. Ob das kaiserliche Paar den Schrankenwärter bemerkte?

Möglich wär's gewesen, denn man fuhr nicht Tempo 120, sondern musste sich mit 60 km/h zufrieden geben.

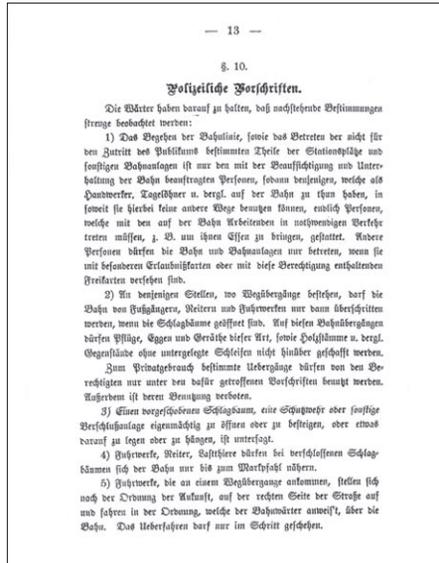
Wie erging es einem Schrankenwärter an einem gewöhnlichen Dienstag? Wir können es uns vorstellen, hat es doch ein großer deutscher Schriftsteller 1893 beschrieben: „Nach allen vier Windrichtungen mindestens durch einen dreiviertelstündlichen Weg von jeder menschlichen Wohnung entfernt, lag die Bude inmitten eines Forstes dicht neben einem Bahnübergang, dessen Barriere der Wärter zu bedienen hatte. Im Sommer vergingen Tage, im Winter Wochen, ohne dass ein menschlicher Fuß, außer denen des Wärters und

seiner Kollegen, die Strecke passierte. Das Wetter und der Wechsel der Jahreszeiten brachten in ihrer periodischen Wiederkehr fast die einzige Abwechslung in dieser Einöde. Die Ereignisse, welche im Übrigen den regelmäßigen Ablauf der Dienstzeit Thiels außer den beiden Unglücksfällen, unterbrochen hatten, waren unschwer zu überblicken. Vor vier Jahren war der kaiserliche Extrazug, der den Kaiser nach Breslau gebracht hatte, vorübergejagt. In einer Winternacht hatte der Schnellzug einen Rehbock überfahren. An einem heißen Sommertage hatte Thiel bei seiner Streckenrevision eine verkorkte Weinflasche gefunden, die sich glühend heiß anfasste und deren Inhalt deshalb von ihm für sehr gut gehalten wurde, weil er nach Entfernung des Korkens einer Fontäne gleich herausquoll, also augenscheinlich gegoren war. Diese Flasche, von Thiel in den seichten Rand eines Waldsees gelegt, um abzukühlen, war von dort auf irgendwelche Weise abhanden gekommen, so dass er noch nach Jahren ihren Verlust bedauern musste.“ (Gerhart Hauptmann: „Bahnwärter Thiel“)

Zwischen Sülstorf und Rastow kreuzten vier Überwege die Strecke. Doch Posten 13 scheint besonders stark frequentiert gewesen zu sein. Man baute 1907 neben Bude 13 ein Wohnhaus, ebenfalls mit Backsteinen aus den Rastower Ziegeleien: eine Großküche (über dem Kartoffel- und Kohlenkeller), zwei Stuben zu je 20 qm und ein Kinderzimmer im Dachgeschoß mit 14 qm. Häuslerfamilien in den umliegenden Dörfern wohnten beengt. Da lebten oft auch die Großeltern mit im Haus. Im Stallteil des Hauses befanden sich Buchten für zwei Schweine, einige „Kühe des kleinen Mannes“ (Schafe) und Hühner. Angebaut war ein Holzstall, in dem sich auch das „Plumsklo“ befand. Naturalwirtschaft auch hier: Fäkalien wurden in einer Klärgrube gesammelt und dann auf den Acker ausgebracht. Zur Stelle gehörten etwa 3000 qm Dienstland. Selbstversorgerwirtschaft war angesagt - vor allem mussten Ehefrau und heranwachsende Kinder ran. Dem Wärter war während des Dienstes häusliche Arbeit strengstens verboten: „Solange der Wärter in irgendeiner Weise sich nützlich beschäftigen kann, ist ihm nicht gestattet, die ihm zur Benutzung überlassene Gartenfläche zu bearbeiten; letzteres darf nur unbeschadet seiner dienstlichen Ob-



liegenheiten geschehen.“ (Großherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahn: Dienstinstruction für den Bahn-, Weichen- und Hilfswärter 1864)



Die abgeschiedene Lage im Wald war keine Idylle. Man musste ins Dorf, um Notweniges dazuzukaufen, und in die Stadt wegen der Behörden und des Arztes. Sommers wie Winters gingen die Kinder zu Fuß zur Schule nach Uelitz. Wasser musste mit der Schwengelpumpe hochgepumpt werden. Licht im Haus gaben die Petroleumlampen - auch lange noch nach Errichtung der Umspannstation in Rastow 1923 - nämlich bis in die 1960er Jahre hinein.

In der Zeit vor dem 1. Weltkrieg beneideten die Büdner und Häusler in der Griesen Gegend jeden Bahnangestellten. Diese hatten ein festes Einkommen und verdienten sogar etwas mehr als die Industriearbeiter. Wir wissen aus einer Verfügung der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung von Ende 1913 (Sammlung Peter Falow, Schwerin): Ein Bahnwärter hatte ein Jahresgehalt von 870 Mark. Dazu erhielt er einen Zuschuss von 100 Mark für die Wohnung und von 42 Mark für die Dienstbekleidung. Zum Vergleich: Ein

Kilogramm Schwarzbrot kostete damals 27 Pfennige, 1 kg Schweinefleisch 1,50 Mark und ein Stück Butter (250 Gramm) 52 Pfennige. Wenn man so will, hatte jeder großherzogliche Bahnangestellte somit „Privilegien“. Dafür musste er sich des politischen Engagements enthalten. Gewerkschaftliche Beteiligung war verboten - jedenfalls vor der Novemberrevolution von 1918.

Für die jüngere Zeit berichten die Miterlebenden Erfreuliches und auch sehr Bedrückendes.

Das Fahrrad wurde allgemeines Fortbewegungsmittel. Ob und wann ein Motorrad dazukam, konnte bislang nicht ermittelt werden. Zeitweise gab es auf Posten 13 Pferde - offenbar konnte der Wärter in der dienstfreien Zeit Lohnfahren und Forstarbeiten übernehmen. Als Hitler aufrüstete für seinen Weltkrieg und ein Munitionslager der Luftwaffe im Pulverhofer Revier entstand, verengten sich die Lebensmöglichkeiten. Der Ortsverbindungsweg Pulverhof - Hoor, der „Lehmweg“, der das militärische Gelände durchschneidet, durfte nicht mehr befahren werden. Er wurde an den Waldrand parallel zum Schienenstrang verlegt. Der übliche zweieinhalb Meter hohe Stacheldrahtzaun sperrte das Militärgelände ab. April 1945: Als der Minen beladene Güterzug an der Brücke, durch einen englischen Flieger bombardiert, in die Luft ging, wurde Posten 12 total zerstört und das Wohnhaus bei Posten 13 nahm schweren Schaden. Anfang Mai ging entlang von Posten 13 ein ganzes Armeekorps in amerikanische Gefangenschaft. 1947 wiederholte sich die Gebäudeschädigung: Bei der Beräumung des Munitionslagers explodierten Munitionsstapel unweit des Gebäudes. Die tiefen Krater sind noch heute sichtbar. Nachfolgendes nun in aller Kürze: Schon in den frühen Nachkriegsjahren, als die wegen des Munitionslagers errichtete Brücke wieder befahrbar wurde, schloss

man den Bahnübergang. Die „Bude“ wurde somit funktionslos. 1967 wurde das Wohnhaus an das elektrische Netz angeschlossen. 1974 baute man die Strecke zweigleisig aus - mit der Folge, dass Züge nun vor Posten 13 kreuzten. 1986 schloss die Elektrifizierung den Ausbau der Strecke ab. Das Wohnhaus blieb „Eisenbahnerhaus“ bis Ende 1975. Das letzte Ehepaar - schon hochbetagt - kam im Altersheim Pulverhof unter. Monate Leerstand: Fensterscheiben eingeschlagen, Türbeschläge abgeschraubt, Elt.-Zähler zertrümmert... So fanden wir das Haus Pfingsten 1976 vor. Mit den bescheidenen Mitteln, die Angestellten des „öffentlichen Dienstes“ zur Verfügung standen, stoppten wir nun die Devastierung, erneuerten die elektrische Leitung und den Elt.-Zähler, ersetzten die Schwengelpumpe durch eine elektrische, umzäunten das Haus mit einem selbst gefertigten „Jägerzaun“, bauten Klärgrube, WC und Duschnische. Die deutsche Neuvereinigung gab dann die Möglichkeit, im Rahmen der Dorferneuerung das Haus zu sanieren: Ausbesserung des Ziegelmauerwerks und Neuputz, Neueindeckung des Daches und Wiederaufsetzen der historischen Giebeltürmchen. Mit Sanitärraum, Ölheizung, Thermofenstern und Ausbau des Dachgeschosses zu einem Schlafrum passten wir das Haus heutigen Lebensansprüchen an. Nun steht Posten 13 als einziger Typenbau seiner Art mit bewahrter äußerer Gestaltung unter Denkmalschutz. Posten 13 - ein Glückfall für die Familie. Wie sollte es auch anders sein: seit alters her gilt die Dreizehn als Glückszahl. Viele Geschichten ranken sich schon um Posten 13. Vielleicht erfahren wir weiteres, wenn wir am Sonnabend, dem 13. Oktober 2007, das 100-jährige Jubiläum öffentlich feiern? Am Ende kramt auch einer ein Foto aus alter Zeit heraus, nach dem wir bisher vergeblich suchten?

Text und Fotos: Prof. Dr. Kuntsche

Bude 13 gestern - 1977



und heute - 2007

Bude 13 gestern - 1977



Fohrrad - Smämänn (Fahrrad - Schmedemann)



Wohnhaus Schmedemann - Foto: Ursel Hartz - ca. 1947

Dieser Name stand für die Fahrrad-Reparaturwerkstatt von Heinrich Schmedemann in Rastow.

Mit Kriegsende 1945 stand nach dem Zusammenbruch der Hamburger Werften, dem Arbeitsplatz meines Vaters, auch für ihn die Frage: „Wie bringe ich meine Familie durch?“ Als gebürtiger Rastower hatte er Frau und Kind vor der Ausbombung in Hamburg in sein Elternhaus nach Rastow gebracht.

Wie wichtig das Fahrrad zu dieser Zeit auf dem Lande als Verkehrs- und Transportmittel war, kann man u.a. auch im Buch „Eintagsküken“ von Ursel Hartz nachlesen.

Da in dieser Situation die Nachfrage nach Rad-Reparaturen in unserer Region enorm anstieg, entschloss sich mein Vater, auf dem Hof der Häuslerei 98 (heute Uelitzer Str. 14) eine kleine Werkstatt einzurichten. Er begann auf einer tagsüber ausgehängten Waschküchentür mit Werkzeug, das er sich aus dem OT-Lager besorgt hatte.

Die ersten und vielleicht wichtigsten Kunden waren damals die russischen Soldaten, die die von ihnen eroberten Fahrräder repariert haben wollten. Von ihnen verlangte der Vater die Ersatzteile oder ein zweites Fahrrad, um aus zwei ein fahrbares zu machen. So gewann er gleichzeitig Ersatzteile für die Dorfbewohner. Manche funktionierenden Räder musste er auch in Holzkisten zum Transport in die russische Heimat verpacken. Bezahlt wurde mit Naturalien wie Brot, Konserven, Zigaretten usw., manchmal auch gar nicht.

Eine kleine verlassene Holzbude, die am Bahngleis in den Pulverhof stand, war damals für den Vater die erste feste Werkstatt mit einem selbstgebauten Späneofen. Sägespäne gab es aus dem Feldsägewerk neben dem OT-Lager ausreichend, ebenso aus der Tischlerei Wienke.

Zunehmend wurden dann auch Fahrräder aus Rastow und Umgebung zur Reparatur gebracht. Dabei war in erster Zeit viel Kreativität gefragt, um aus Einzelteilen unterschiedlicher Markenräder wieder funktionierende Räder herzustellen. Fahrradschläuche bestanden im Wesentlichen aus aneinander gereihten Flickern, die Reifen waren an geplatzten Stellen mit Reifenstücken anderer geplatzter Reifen überdeckt. Wer keine Luftbereifung hatte, fuhr auf umgelegtem Gartenschlauch.

Für mich als Kind war es selbstverständlich dem Vater zu helfen, anfangs beim Ab- und Aufziehen der Bereifung, beim Schläuche flicken oder kürzen, bevor ich mit komplizierteren Arbeiten betraut wurde wie Räder zentrieren, Ketten kürzen oder verlängern, schweißen, Einzelteile anpassen.

Bezahlt wurde, insbesondere von den Landwirten, mit Naturalien. Das bedeutete für mich, dass ich abends mit Milchkanne und Beutel zu den Kunden fuhr, um die „Schulden“ in Form von $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{2}$ Liter Milch, etwas Butter, Schmalz oder Quark einzutreiben.

Mit zunehmendem Abstand zum Kriegsende gab es immer mehr Fahrräder und Reparaturen und in deren Folge eine größere Holzbaracke auf dem Grundstück der Häuslerei 99 (heute Uelitzer Str. 16) als Werkstatt und 1954 sogar einen festen Anbau am Haus mit Laden und Werkstatt. Nun waren auch schon wieder einige Ersatzteile zu ergattern, die gegen Naturalien durch meine Mutter in Schwerin besorgt und in Taschen und Beuteln von dort mit dem Zug nach Rastow geschleppt wurden.

Viele, die Pferde- und Kuhgespanne besaßen, hatten sich nach dem Zusammenbruch von zurückgelassenen Fahrzeugen Achsen und Räder beschafft, um so zu einem gummibereiften Ackerwagen zu kommen. Diese fuhren leichter und es konnte mehr transportiert werden. Und da Bereifung gleich Bereifung war, kam man bei Pannen auch zur Fahrradwerkstatt. Das hieß, Bereifung abziehen, Schlauch flicken, wieder aufziehen und aufpumpen, und das alles in Handarbeit. Das war häufig Knochenarbeit, denn die größeren Räder hatten meist auch noch Spannringe.

Es war einerseits eine schwere Zeit, aber vor allem als jüngerer Mensch hat man viel gelernt. Man war gefordert kreativ zu sein, sich etwas einfallen zu lassen, und ein Lob aus dem Munde des Vaters oder Kunden für ein gelöstes Problem war mehr wert als eine materielle Anerkennung.

Gegenseitige nachbarschaftliche Hilfe, Zusammenhalt und Zusammenrücken der Dorfbewohner in Notsituationen bedurfte keines Aufrufes oder einer Anweisung, sie waren selbstverständlich. Auch das Zurückstecken eigener Bedürfnisse war kein Thema.

Günther Schmedemann

Frieda und Fiete maken Urlaub in Bayern. Dei Dialekt makt ehr Schwierigkeiten.

Mit keinen können sei sich richtig unnerhollen.

Dor kümmt ehr ne Frau entgegen.

Frieda hofft: „Ob dei woll von uns is?“

Fiete kiekht sich die Fru genauer an. „Dat is nich untslaten“, meint hei schließlich. „Dei Bost na, is sei taumindest ne Plattdütsche.“

Horst Ramp

Rastow - Wege um 1947

Ursel Hartz
Text und Fotos

In Schwerin war die Schule beendet, mit der Bahn fuhr ich heim. In Rastow angekommen, hatte ich keine Lust, durch die Sperre zu gehen und stieg an der Seite über den „grünen Zaun“, das war unser so genannter Privatweg, wenn wir es eilig hatten!

Nun lag die lange Dorfstraße vor mir, die ich so manches Mal im Eiltempo hinunter gerannt bin, um meinen Zug nicht zu verpassen.



Beim Haus von Elli Hacker hörte ich aus dem Hintergebäude „peng...peng...peng...“, das waren Erika und Hannelore, die beiden Töchter von Herrn Wittenburg. Der Vater hatte im Krieg auf dem Pulverhof gearbeitet und war nun nach Kriegsende bei Nacht und Nebel auf das Gelände geschlichen. Er wusste, dass dort damals die V1 und V2 (Vergeltungswaffen wurden diese Raketen genannt) zusammengesetzt wurden. Teile der Leitwerke nahm er mit, ließ daraus längliche Dreiecke schneiden und die Töchter mussten diese verbogenen Teile grade klopfen. Es entstanden sehr begehrte Keilnägel daraus! Drüben auf der anderen Straßenseite sah



ich das Haus von Voss. Unten war ein Laden betrieben worden, in dem Kleinmaterial wie Knöpfe, Bänder, Nähgarn usw. gekauft werden konnten. Aber eines Tages war der Laden für immer geschlossen worden, es gab keine Ware mehr.

Ein paar Schritte weiter sah ich den Schmied Emil Thiel bei seiner Arbeit. Es erstaunte mich immer wieder zu sehen, welchen Kram er auf seinem Hof liegen hatte. Aber offensichtlich konnte er je-

des Stück für Reparaturen gebrauchen!



Vor seinem Wohnhaus trafen wir uns mit Lotti, seiner Tochter. Sie hatte Besuch bekommen von ihrem Vetter Gerd, der nun auf dem Tanzabend bei Thiede auf dem



Saal ein beehrter Tanzpartner war. Doch dann kam ich dem Haus von Zahnarzt Ziegler näher. Huch! Beim Gedanken an das Zähne- Aufbohren und- Füllen lief es mir kalt den Rücken hinunter! Er hatte viele Kinder, und manchmal schickte er einen seiner großen Jungs zu meinen Eltern, um bei denen für 6,00 Mark eine Westzigarette zu kaufen. Meine Eltern ließen sich übrigens diese Zigaretten aus Hamburg schicken, und dann: Westzigaretten: mein Vater hatte mal mit einigen Schachteln Zigaretten die Russen in den Baracken aufgesucht. Er wollte denen Zigaretten für 6,- Mark das Stück verkaufen. Das war der gängige Preis! Die Soldaten wussten ohnehin nicht, was sie mit ihrem Besatzungsgeld anfangen sollten und das musste doch ein gutes Geschäft werden?! Aber dann war plötzlich ein Offizier aufgetaucht, der meinen Vater böse angeschaut hatte: „Was du wollen verkaufen? Zigaretten für 6 Mark?“ Va-

tern betonte geistesgegenwärtig: „Ja, für 6 Mark, der Preis steht doch hier auf der Packung!“und damit war er die Schachteln für jeweils 6 Mark los. Ach, das war ein Minusgeschäft, aber die Haut blieb heil!

An der Ecke sah ich den Hof von Richard Breuel liegen: Hufe 7. Zwei winzige Räume darin waren für fast vier Jahre unser Zuhause geworden.

Zuvor hatten wir zwei Jahre in der Schule



gewohnt, die nun mitsamt Scheune und Spritzenhaus vor mir lag. In der „bösen“ Zeit während der russischen Besetzung bin ich mal im Spritzenhaus eingesperrt worden, weil ich „frech“ gewesen bin. Kurz zuvor hatten darin Typhus-Leichen



gelegen. Das konnte ich noch riechen! Dieser süßliche Leichengeruch lag auch über Hamburg nach den verheerenden Bombenangriffen in 1943.

Die Straße neben dem Schulhof war ein Sandweg, wenn es lange nicht geregnet hatte, staubte es mächtig, wenn Ackerwagen vorüber fuhren. Das störte die Kinder auf dem Schulhof natürlich überhaupt nicht!

Und die Gänse auf der Straße konnten natürlich nicht wissen, dass dies beschauliche Leben einmal ein Ende haben würde!





Foto: G. Eckermann

Nächste Wanderung „Auf den Spuren der Johanniter“ mit kulturhistorischen Erklärungen

Rastow. – Es ist wieder soweit! Das Team Wandern der Interessengemeinschaft Kultur hat inzwischen die nunmehr sechste Wanderung mit entsprechenden Erklärungen im Umfeld der Dörfer Fahrbinde, Kraak und Rastow vorbereitet.

Die diesjährige Wanderung führt am Sonnabend, 05.05.2007, von Kraak-Ausbau, der ehemaligen Bauernstelle der Familie Walter Behrens, nach Kirch-Jesar und zurück über Neu-Klueß und Klueßer Mühle wieder zum Ausgangspunkt Kraak-Ausbau. Die Fachwerkkirche zu Kirch-Jesar kann besichtigt werden, der Bürgermeister Bernhard Ritzmann lädt in das Gemeindehaus ein und wird Erläuterungen geben.

Kommen wir zum Ausgangspunkt der Wanderung zurück. Wer kann sich heute noch etwas unter dem Namen Kraak-Ausbau vorstellen? Walter Behrens, geboren 1929, wird selbst über seine Bauernstelle, der ehemaligen Hufe VIII, berichten.

Und so erfahren wir, dass Friedrich Franz II, Großherzog zu Mecklenburg, im Jahre 1851 dem Hauswirt Friedrich Kayser zu Kraak die Hufe VIII mit der Verpflichtung übergeben hat, diese in Erbpacht unter bestimmten Bedingungen aufzubauen. Die Erbpachtstelle wechselte mehrfach die Besitzer. So erwarb ein Rittmeister und Fabrikbesitzer Joost aus Hamburg kurzzeitig das Anwesen. Unter ihm entstand im Wesentlichen die heute noch erkennbare Anlage der Gebäude in einer parkähnlichen Umgebung mit vielfältigem Baumbestand wie z.B. einer Lindenlaube, den Eichenalleen, rotem Ahorn und roter Kastanie sowie vielen Rosenstöcken.

1916 übernahmen dann die Großeltern der Geschwister Annaliese, Walter und Heinz Behrens diese Bauernstelle. Wir erfahren ein Stückchen Zeitgeschichte, die Entwicklung der Bauernstelle, die Lebensverhältnisse einer Bauernfamilie in Anpassung an die jeweiligen gesellschaftlichen Zwänge und Gegebenheiten oder den damals ganz normalen Arbeitsalltag und Tagesablauf.

Man schaut in glänzende Augen, wenn

man Walter Behrens über seine Erinnerungen aus der Kindheit zuhört, denn trotz der vielen und schweren Arbeit gab es gerade für die Kinder auch Freiraum für schöne, prägende und interessante Erlebnisse. Da ist der tägliche beschwerliche Fußweg zur Kraaker Schule nicht sobald vergessen.

Das Team Wandern lädt alle Interessierten recht herzlich zu dieser Wanderung ein.

Tag: Samstag, 05.05.2007

Treffpunkt:

Autobahnsee in Kraak

Beginn: 9.00 Uhr

Verlauf: Vom Badesees mit dem PKW bis Kraak-Ausbau, dort Beginn der eigentlichen Wanderung

Ende: Gegen 14.00 Uhr mit einem Erbseneintopf in der Gaststätte von Traudi Oling, der käuflich erworben werden kann.

Irmtraud Brun-Neubauer

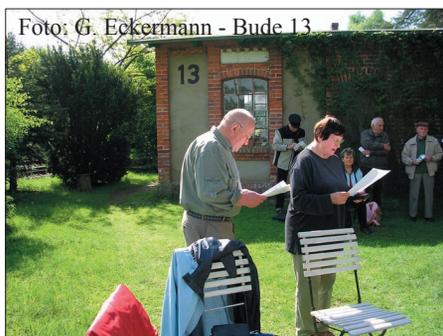


Foto: G. Eckermann - Bude 13



Foto: G. Eckermann



Kraak Ausbau - ehemalige Bauernstelle der Familie Walter Behrens - Foto: W. Behrens

Impressum:

Der
„Rastower, Kraaker und Fahrbinde
Bilderbogen“
wird von der Gemeinde Rastow,
herausgegeben.

Redaktion:

Interessengemeinschaft
Kultur, Rastow
Ziegeleiweg 25, 19077 Rastow
Die Urheberrechte der Texte liegen
bei den Verfassern,
der Bilder bei den Personen,
die sie beigesteuert haben
- soweit die Rechte nicht an die Gemeinde
abgetreten wurden.

Unverlangt eingesandtes Bild- und
Textmaterial wird nicht zurückgesandt.
Die Redaktion behält sich vor,
eingesandte Texte zu kürzen.

Redaktionsschluß

der nächsten Ausgabe ist:
September 2007

Satz & Gestaltung: Peter Möller
Druck: Digital Design Schwerin

