

Rastower, Kraaker und Fahrbinden Bilderbogen

Informationsblatt der Gemeinde Rastow - IG Kultur



Wie kommt ein F8 von Achterfeld achtern Teich?



Als das KURSANA Domizil Haus Achterfeld noch Feierabendheim genannt wurde, gab es im Inventarverzeichnis unter der Nr.: 972 ein Fahrzeug der Marke IFA/DKW F8K – das K steht für Kombi.



Heute befindet sich das Gefährt in einem bedauernswerten Zustand. Es steht bei Tim Bishop in Southam, United Kingdom und wartet auf seine Wiederbelebung. Tim Bishop fand das Auto Mitte des Jahres 2015 auf einer Farm in Lincolnshire, England. Auf der Suche nach Details über den F8 fand er den Bilderbogen der Gemeinde Rastow und dort meine Adresse. In einem sehr persönlichen Brief



bat Bishop um Unterstützung bei seinen Nachforschungen.

Kurze Geschichte - Im Audi-Werk Zwickau wurde sich bei der Wiederaufnahme der Fahrzeugproduktion vorrangig auf die DKW-Fahrzeuge der F-Reihe - F8 und F9 konzentriert. Anfangs befasste man sich hier ausschließlich mit Fahrzeugreparaturen im Auftrag der Sowjetischen Militäradministration (Sonderbefehl Nr. 44). Ab 1947 wurden wieder Fahrzeuge der Reihe F8 montiert. Von 1949 bis 1955 ist der nun IFA/DKW F8 genannten Personenkraftwagen im jetzt unter „VEB Kraftfahrzeugwerk Audi Zwickau“ firmierenden Werk gefertigt worden. Es gehörte zum Industrieverband Fahrzeugbau

So sah er aus - der IFA F8/K aus Rastow als Tim Bishop ihn fand: Inventarnummer, Innenraum, Seitenansicht und Nummernschild mit erkennbarer Ausbesserung im E .
FOTOS: (auch Seite 2) Tim Bishop



Es gibt noch Werkstätten, in denen der Rahmen in traditioneller Weise aufgebaut wird - Liebhaber. FOTO: ifa-f8.de

und führte das Logo IFA. Interessierte können unter www.ifa-f8.de konkretere Auskünfte erhalten.

Vielleicht erinnert sich der Eine oder Andere - die Karosserien wurden im Holz/Kunstleder-Aufbau gefertigt.

Der Wagenaufbau des Autos aus Achterfeld stammt aus dem VEB Karosseriewerk Meerane und hat die Seriennummer 64/0327.

Da die F8 – Reihe lediglich bis 1955 gebaut wurde, könnte die Seriennummer darauf schließen lassen, dass im Jahre 1964 ein Neuaufbau stattfand. Das Fahrzeug trägt noch heute das Kennzeichen BGE 5-81 – wobei das



E später in Handarbeit übermalt und zu einem einfachen Bindestrich gewandelt wurde.

Inzwischen hat sich Friedrich-Karl Leu aus Rastow – vielleicht kennt man ihn eher unter dem Namen „Peter“ - erinnert. Seine Eltern waren beide im Seniorenheim beschäftigt. Bei einem Spaziergang durch Achterfeld zeigte er das elterliche Wohnhaus und auf das kleine Fenster, hinter dem sich sein Zimmer befand. Der Vater war seinerzeit Heimleiter in Achterfeld und die Mutter Pflegerin im Heim Pulverhof. Das hier beschriebene Auto war das Dienstfahrzeug des Heimes - also des Vaters. Alle erdenklichen Arbeiten und Transporte wurden hiermit erledigt.

Soweit sind wir bis jetzt gekommen. Das sind zum großen Teil Dinge, die man an dem Auto ablesen kann. Sogar die Original-Farbe ist noch zu erkennen. Leider befinden sich keine Fotos mit dem Fahrzeug im Besitz der Familie Leu. Bisher gibt es keine Berichte über das Auto – Sie wissen, was ich meine: der „Fahrtrichtungsände-

rungsanzeiger“ klemmte in der Halterung und man musste mit der Hand entspricht aus dem Fenster winken. Oder ein Pferdegespann musste das Auto aus dem Schlamm der damals noch unbefestigten und durch Regen aufgeweichten Straße ziehen – oder oder oder.

Wir suchen derartige Geschichten und Fotos mit diesem Auto - eventuell das Handbuch, die originalen Papiere, andere Unterlagen (Fahrtenbuch) oder ergänzendes Material. Spannend wäre auch, zu erfahren, wie und wann das Fahrzeug nach Großbritannien kam.

Alle Angaben werden auf Wunsch diskret behandelt. Wollen Sie die Dokumente behalten, fertige ich auch gern Kopien an. Bitte senden sie alle Informationen an:

Peter Möller
Ziegeleiweg 25
19077 Rastow

Rufen sie mich an unter 0151-20052134 oder senden sie eine Mail an grafik_nord@t-online.de Wir können uns auch zu einem Gespräch verabreden.

Für mich ist es ein großartiger Gedanke, zu wissen, dass ein solches Auto seinen Liebhaber gefunden hat, der sich nicht nur für die die technischen Details, sondern auch für die Geschichte des Fahrzeuges interessiert.

Tim Bishop schrieb mir in einer Mail: „Der F 8 steht kurz vor seiner Wiederbelebung.“

Sobald ich ihm neuere Informationen aus der Geschichte dieses Fahrzeuges senden kann, werde ich ihn bitten, an einem Oldtimer-Treffen in unserer Region teilzunehmen.

Vielleicht schließt sich so ein Kreis.

Peter Möller



Das Schalthaus Rastow und die Elektrifizierung Südwestmecklenburgs

Nehmen Sie einmal an, der Strom bliebe weg, nicht nur eine Stunde, die ließe sich überbrücken, sondern für mehrere Wochen! Sie werden dann bemerken,

dass der elektrische Strom in fast allen Lebensbereichen unentbehrlich ist!

Anfangen von der Beleuchtung der Wohnung, der Straßen

und des Arbeitsplatzes, dem Betrieb öffentlicher Verkehrsmittel – das Kochen und Heizen ist ohne Strom nicht mehr möglich. Wasser würde auch nicht aus den Hähnen laufen. Die zahl-

reichen elektrisch betriebenen Haushalts- und handwerklich genutzten Geräte können nicht mehr betrieben werden. Informations- und Kommunikationsmittel wie Radio, Fernseher und PC blieben stumm.

Die Aufzählung ist noch lange nicht vollständig. Sie werden selbst auf viele Beschwerden, die solch eine Situation hervorruft, kommen.

Dabei sind es gerade 94 Jahre her, dass die flächendeckende Elektrifizierung in unserer Region ihren Anfang nahm, denn am 24.07.1922 um 14.00 Uhr wurde im Rastower Schalthaus der Hebel für den Stromdurchfluß umgelegt.

Geschichtliches zur Elektrizität

Das Auftreten des elektrischen Schocks, den bestimmte Fische (Zitteraal, Zitterrochen) zum Beutefang einsetzen, war im alten Ägypten schon um 2.750 v.u.Z. bekannt. Ebenfalls gehört die spektakulärste Naturerscheinung, der Blitz, auch zu den Dingen, die von unseren Vorfahren registriert wurden.

Im antiken Griechenland wurde der Name der Elektrizität geprägt.

Um 650 v.d.Z. stellte Thales die elektrostatische Aufladung von Bernstein durch Reibung fest. Bernstein (griechisch Elektron) wurde der prägende Begriff für alle Dinge des Wesens der Elektrizität.

Eine gezielte Erforschung der Eigenschaften und An-



Das Rastower Schalthaus in der Goldenstädter Straße
Foto, Peter Möller

wendungsmöglichkeiten der Elektrizität erfolgte erst in der Neuzeit. Von 1610 bis 1854 arbeiteten Forscher verschiedener Länder an Themen der Elektrizität. Aufbauend auf diese Erkenntnisse brachte Werner von Siemens 1866 Maschinen zur Stromerzeugung (Generatoren) zur Serienreife.

Mit einer 57 km langen Gleichstromleitung von Miesbach nach München wurde 1882 erstmals Strom über eine weite Strecke transportiert.

1886 begründete Nicola Tesla mit Hilfe seines Sponsors George Westinghouse die bis heute gebräuchliche elektrische Energieübertragung mittels Wechselstroms. Anwendung fand die Elektrizität zunächst in größeren Städten zur Ausleuchtung von Straßen und Plätzen und für Straßenbahnen.

Dass die letzte Ortschaft in Mecklenburg erst 1957 ans Stromnetz angeschlossen wurde, ist auch den beiden Weltkriegen

geschuldet.

Chronologische Entwicklung der Elektrifizierung Süd-Westmecklenburgs

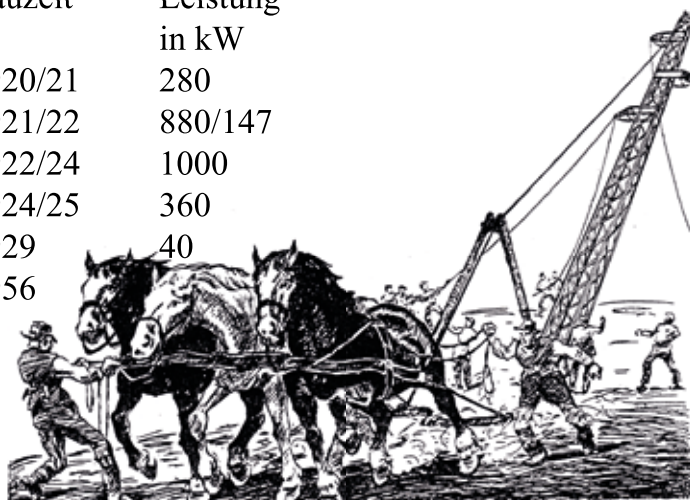
- 1900 Baubeginn von kommun. E-Werken und Bildung genossenschaftlicher Überlandzentralen
- 1903 Vertragsabschluß für den Bau eines E-Werkes in Schwerin
- 1904 Inbetriebnahme des ersten städtischen E-Werkes in Schhönberg
Inbetriebnahme des E-Werkes in Schwerin (Gleichstromerzeugung durch 2 Gasgeneratoren)
- 1905 Gleichstromerzeugung durch eine Lokomobile für die erste Stadtverteilungsanlage in Neustadt-Glewe (Gleichzeitig zur Ausbildung Mecklenburger Ingenieure)
- 1908 Inbetriebnahme der

elektrischen Straßenbahn in Schwerin	Betrieben zur Elektrifi- zierung Westmecklen- burgs	1920	Beschluß des Schweriner Landtages zur Elektrifi- zierung Südwestmeck- lenburgs durch die Bildung der Landeselektrizitätswerke (LEW)
1910 Anschluß der Ortsteile Zippendorf und Mueß durch 5 KW-Kabel	1918 Bildung der ersten Hochspannungsgenos- senschaften in Conow und Plate		Beginn der flächende- ckenden Versorgung Südwestmecklenburgs
1915 Staatsvertrag zwischen der Großherzoglichen Regierung und den Siemens-Elektrischen	1919 Auflösung des Staatsver- trages von 1918		

Aufbau der örtlichen Kraftwerke

Kraftwerk	Bauzeit	Leistung in kW
Wasserkraftwerk Hechfortschleuse	1920/21	280
Kraftwerk Diesel/Wasser Neustadt-Glewe	1921/22	880/147
Wasserkraftwerk Zülow/Mildenitz	1922/24	1000
Wasserkraftwerk Bobzin	1924/25	360
Wasserkraftwerk Moidentin	1929	40
Wasserkraftwerk Lewitzschleuse	1956	
Bohlbrücke Grabow		
Schöllerrausch Neu-Kalliß		

1910
Ein Gittermast wird aufgerichtet
WEMAG-Archiv
Autor unbekannt



Ausbau des elektrischen Versorgungsnetzes

Ursprünglich war der Ausbau des Leitungsnetzes 1911/12 vorgesehen. Realisiert werden sollte dies durch die Firmen AEG bzw. Siemens AG. Mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 wurde dieses Projekt auf Eis gelegt.

1920 wurden die Landeselektrizitätswerke gegründet. Diese GmbH übernahm dann auch den Ausbau und Betrieb des Leitungsnetzes. Entsprechende Mittel wurden durch den Beschluß des Landtages freigegeben.

Da das Netz in der Inflationszeit gelegt wurde, kamen statt

Kupfer auch Alu- und Eisenleitungen zum Einsatz.

Bezahlt werden mußten die Fernleitungen durch die Abnehmer. In den Dörfern bildeten sich Elektrizitätsgenossenschaften, die als Ansprechpartner der LEW galten und mit interessierten Abnehmern Verträge schlossen.

Vorsitzender der Rastower Genossenschaft war der Landwirt R. Breuel. Dieser unterschrieb am 10.01.1921 die Bedingungen für die Lieferung elektrischer Energie.

Wann gingen unsere Ortschaften nun ans elektrische Netz?

In einer Denkschrift des Mecklenburg-Schwerinsches Staats-

ministeriums vom 15. Juni 1921 wird der Stand des Ausbaus der Leitungen und der Anschluß der Ortschaften dargelegt.

Darunter sind u.a. Fahrbinde und Rastow als angeschlossene Ortschaften erwähnt.

Die Strecke nach Kraak mußte noch gebaut werden.

Den Anschluß für die einzelnen Abnehmer wurde bei den LEW beantragt. Darin waren auch die Lichtverbraucher bzw. E-Motoren vermerkt.

Ein entsprechender Baukostenzuschuß mußte dafür geleistet werden.

Im Oktober 1924 bekamen beide Schulklassen, die Wohnung der Lehrer, die Hebamme sowie das Gemeindehaus einen Strom-

anschluss.

Nach dem 2. Weltkrieg stellte die Elektrifizierung eine neue Herausforderung dar. Insgesamt 11.284 Neubauernhöfe brauchten einen E-Anschluß. Einige Kraftwerke waren aus Gründen der Reparatur abgebaut worden. Es kam bis in die fünfziger Jahre zu planmäßigen Abschaltungen, die den Stromverbrauch

niedrig halten sollten. Das Dreschen wurde oft auf die Nacht verlegt. Das legten gemeindliche Kommissionen fest. Die Bevölkerung wurde aufgerufen, während der Spitzenzeiten keine großen Verbraucher ans Netz zu nehmen.

Die letzte Ortschaft in Mecklenburg, die dem öffentlichen Ener-

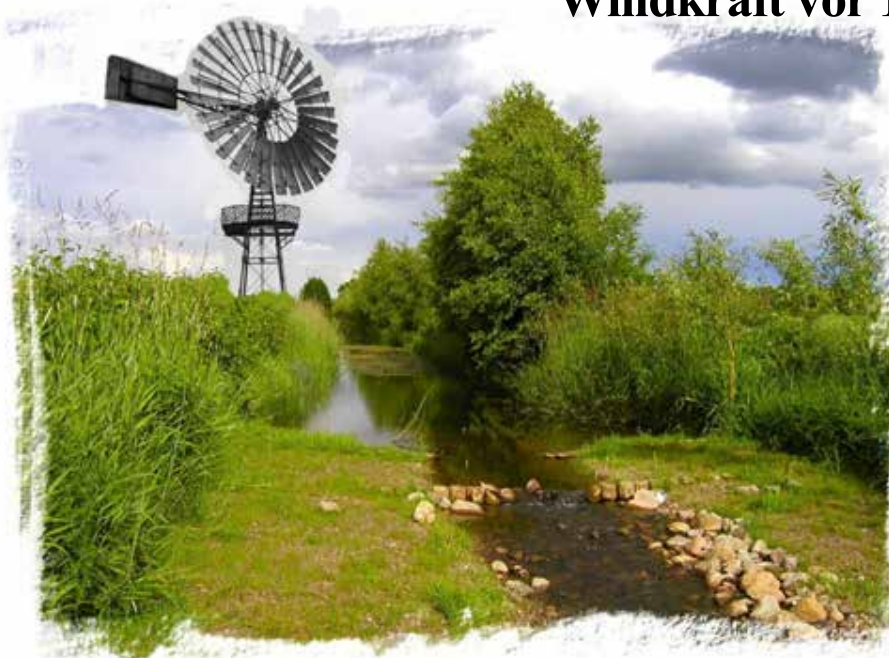
gieversorgungsnetz angeschlossen wurde, war am 16.09. 1957 Weberin. Insgesamt waren es 409 Ortschaften und Ortsteile. Ein großes Werk war vollendet!

Bernhard Nürnberg

Literatur: Brockhaus

Unterlagen des Schalthausvereins
Elektrifizierung auf dem Lande von
1949-1957 von W. Walter,
Elektroingenieur
Zeitungsartikel
von Karl- Heinz Höfs

Windkraft vor 100 Jahren um Rastow



Windrad am Kraaker Mühlenbach zwischen Uelitz und Lübesse
Repro+Foto-Montage Utecht

Das Verlangen im wirtschaftlichen Wettbewerb nach Zeiterparnis und Ersatz für die immer kostspieliger werdende Handarbeit führte bereits vor 1900 auch zum Ausbau der Nutzung der Windkraft und dem Einsatz verschiedener Typen von Windmotoren.

Es gab Windmühlen in Rastow (1840), Sülstorf und Uelitz, sowie Windmotore bei Kraak, Pulverhof, Rastow und zwischen Lübesse und Uelitz am

Kraaker Mühlenbach. Dienten Windmühlen überwiegend der Getreideverarbeitung, so wurden Windmotore für Entwässerungen (Schöpfwerke), die Förderung und Bereitstellung von Trinkwasser für einzelne Häuser, aber auch für die Speisung von Trinkwasserleitungen ganzer Dörfer sowie zum Antrieb von landwirtschaftlichen und gewerblichen Maschinen (z.B. Schrotmühlen, Häckselmaschinen, Sägen) eingesetzt.

Im Vergleich der Betriebskosten war seinerzeit der Windmotor mit rund 10 Pfennig/PS-Stunde wesentlich günstiger als der Elektromotor mit 18 Pfennigen, dem Benzinmotor mit 22 Pfennigen und der Dampfmaschine mit 25 Pfennig/PS-Stunde. Auf der Deutschen Bauausstellung in Dresden präsentierte man im Jahre 1900 u.a. ein landwirtschaftliches Mustergehöft mit Windmotor.

Mit dem Fortschritt der Elektrifizierung in den mecklenburgischen Dörfern in den 1920er Jahren verlor sich die Bedeutung der Windmotore. Nur noch wenige Exemplare finden sich, darunter ein Nachbau im Landwirtschaftsmuseum in Alt Schwerin. Vor allem in Holland gibt es noch heute einige funktionstüchtige museale Exemplare.

Die älteste und größte Windmotorenfabrik Europas war lt. Zeitungsinserat aus dem Jahre 1905 die Firma Carl Reinsch (Sächsischer Hoflieferant) aus Dresden, die bereits 1859 ge-

gründet wurde. Die Herstellung der Windmotore wurde in Inseraten wie folgt dargestellt: 1888 > 1.000 Anlagen, 1892 = 1.500 Anlagen, 1896 > 3.500 Anlagen, 1905 > 4.000 Anlagen. Die durchschnittliche Jahresproduktion betrug im Zeitraum 1888/1892 = 125 Anlagen, von 1892/1896 = 500 Anlagen und ging auf jährlich rd. 50 Anlagen im Zeitraum 1896/1905 zurück.



Inserat von 1896 – Repro Utecht

Der Firma Carl Reinsch war es gestattet, die Erfindung von Poul La Cour (1846-1908) zu nutzen. Die La Course Technik führte zu einer breiteren Umsetzung der Windkraft in Elektroenergie. Charakteristisch für die La Course Technik waren: 1. Mechanische Regulierung der Drehzahl, 2. Automatisch wirkende Ein-/Ausschalter und 3. Akkumulatoren mit einer Kapazität des ca. 5-fachen Tagesbedarfs. Für längere windstille Zeiten musste allerdings ein Ersatzantrieb (z.B. Benzinmotor, Dampfmaschine) zur Aufladung der Akkumulatoren bereit stehen, damit die Haltbarkeit der Akkumulatoren nicht beeinträchtigt wird. In Dänemark gab es um 1905 bereits 60 Anlagen nach la Cour, überwiegend im landwirtschaftlichen Bereich. Im Jahre 1912 wurde die „Herkules Stahlwindturbinde“ (Vereinigte Windturbinenwerke

GmbH, Dresden, vormals Rudolph Brauns und Carl Reinsch) mit einer Haltbarkeit der Anlage von ca. 50 Jahre inseriert. Die „Sächsische Stahl-Wind-Motorenfabrik G. R. Herzog“ aus Dresden errichtete im gleichen Jahr in Weltersburg eine „Wasserförderanlage mittels Athlet-Stahlwindmotor mit Reserve-Göpel-Antrieb“, einen 24 Meter hoher Eisenturm mit einem fünf Meter Windrad im Durchmesser. Im Jahre 2012 feierte die Gemeinde das Jubiläum der noch funktionsfähigen Anlage mit einem „Windradfest“.

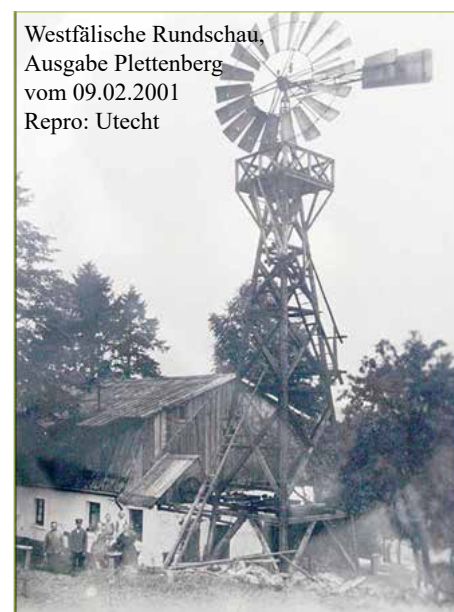


Ausschnitt Ansichtskarte Kraak (gelaufen 1910), Motiv ca. 1900/Repro: Utecht

Auf dem Postkartenausschnitt einer Kraaker Ansichtskarte (Motiv um 1900) ist mittig im Hintergrund ein sich im Bau befindlicher Windmotor zu sehen. So gab es Windmotore, die gleichzeitig zur Wasserversorgung, zur Kraftbereitstellung von Maschinen und zur Hausbeleuchtung dienten. Für die Hausbeleuchtung nutzte man seinerzeit bereits Batterien, um vom un stetig wehenden Wind unabhängiger zu sein. Die halbfertige Windmotor-Anlage in

Kraak erscheint als Holzkonstruktion und zeigt Parallelen zu einer Anlage im westfälischen Plettenberg.

Die durch die Vereinigten Windturbinenwerke GmbH aus Dresden-Reick im Jahre 1914 in Plettenberg errichtete Anlage war für den Maschinenantrieb mittels 4,5 Meter Herkules-Windrad auf einem 14 Meter hohen Holzturm ausgelegt. Da das Holz im Fundament eingelassen war, wurde es nach etwa 14 Jahren morsch. Daher teilte man konstruktiv den unteren



Bereich der Holzträger, damit diese einzeln ausgetauscht werden konnten.

Mit der Einführung der „OSRAM“-Lampe (Metallfadenlampe), die gegenüber der Kohlefadenglühlampe nur noch 1/3 des bisherigen Stroms verbrauchte, konnte die Hausbeleuchtungsanlage kleiner werden. Die Kapazität der Akkumulatoren wurde damit bei Anwendung der Metallfadenlampe dreimal so groß und die Anlagenkosten geringer.

Da einzelne Lampen nur zeitweise brennen, besonders im Pferde- und Viehstall beim Füttern und Melken, werden immer nur ein oder zwei Lampen benötigt, so genügte für so eine Anlage ein Batteriespeicher, der 16 Osramlampen mit je 12 Kerzen ununterbrochen 10 Stunden speisen kann. Die Batterie

reichte dann für ca. 3-4 Tage. Als Reservebetrieb bei Windstille wurde ein zweiseitiger Göpelantrieb für Pferde vorgesehen. Die typische Beleuchtung für ein Wohnhaus ergab sich wie folgt: Korridor (2 Lampen), Küche (1), Schlafzimmer (1), Kinderzimmer (1), Wohnzimmer (2), Eßzimmer (2). Beleuchtung Wirtschaftsteil: Hof (2), Futterkammer (1), Pferdestall (2), Viehstall (6). Insgesamt also: 20 Osramlampen mit je 12 Kerzen. Bekannte Lieferanten waren die Akkumulatorenfabrik Alfred Luscher (ebenfalls aus

Dresden) oder die Berliner Accumulatoren und Electricitätsgesellschaft mbH (AEG). Die drei Windmotore im Verlaufe des Kraaker Mühlenbachs lassen erahnen, dass es noch um 1910 einen relativ hohen Grundwasserstand gegeben hat und die Weidenutzung im Bachverlauf überwog. Mit der Melioration in den 1970er Jahren änderte sich dieses grundlegend, da das Bachbett tiefer gelegt und der Grundwasserspiegel somit abgesenkt wurde. Zahlreiche Knicks wurden gerodet, Weideland zu Ackerland umgebrochen und der natürliche Lebensraum der Flora und Fauna gestört bzw. zerstört. Auch wenn die Renaturierungsbemühungen augenscheinlich sind, so bedarf es weiterer Anstrengungen, um nachfolgenden Generationen eine lebenswerte und vor allem vielfältige Landschaft zu übergeben.

W. Utecht

Inserat von 1913 – Repro Utecht



Wenn de Leiw Slarben dröggt

Kein Högen mihr an`n Fräuhsstücksdisch, kein Kniepen in mien Achtersten un dei Slaben

von mien Mann stünn` letzt Tiet man blots vör sien Bedd. So künn dat nich wiedergahn. Mi

dücht, ik möt an mi wat ännern. Baben güng dat los. Mit den frisch ondulierten Kopp

güng ik nah`n Aldi hen. Un as duerte ik de Verköperin, dor schmitt se Tüten mit swarten Schinkenbüddel in dat Regal. Nee, so wat Fines un ok noch för mien mollig Figur. Wenn ik so`n Ding hüt Abend oewertreck, dor leggen sick bestimmt dei Runzeln in`n Gesicht von mien Kierl. Dor fählt man blots noch `ne Pann Brattüffel mit ollig Speck un völ Eiern, un de Leiw würr grad so as vör dörting John oewer uns kamen.

To Huus treck ik glieks ein von de niegen Dinger oewer, rin in de Joggingbüx un af in Häuhnerstall. So`n Schiet aewer ok. Söwen Nester, 12 Häuhners un nich ein Ei! Worüm müssten dei Beister grad hüt sick verpusten willen. Allens umsüss. Ik füng an tau roorn.

Doch wat wier dat? Hür ik richtig? Ik spitzte de Ohrn, kreeg grote Ogen, mien Backen füng` an tau gläudn. Dor wör doch grad ein Ei mit höllisch Larm bekakelt. Un süst du woll. Achter dei Kist wackelt krönsch mien best Huhn Berta vör.

Mit de Häuhners is dat so as mit de Kinner. Du bugst ehr `n warmet Nest. Un dat Volk söcht sick liekers de düsterste Stell in`n Stall ut. Egal. Ik heff ein Nest. Un wat vör ein! Stücker söben Eier. Gaud sünd`s ja woll all? Nu gifft dat aewers grot Males: Twischen Wand und Kist is man Ruum von drei Handbreit, mien Umfang mett dat Duwelte.

Wat nu? Dei iersten twei Eier kreeg ik gaud tau faten, bi den

annern wrang ik mi nu ganz sachten vör. Grad angel ik weder nah`n Ei – bautz – dor haugt de Wind de Dör tau. Ik heff mi bannig verfiehr, rüch `n Stück nah vörn un - sitt fast! Wier ja ganz gut gebugt, aewer de Kist wier noch ` , bäten stabiler as ik. Sei rümmelt un rögt sick nich. Ik versäuk de Schöddel up de Kist tau stell nun slag de Hänn` oewern Kopp tausamm`, dor käm ik an de Stang. Oh, dat har ik nich daun süllt. Nu weit ik, worüm sick dat Fedderveih so oft schüert - Milben! Dusend von disse Beister kladdern so nah un nah up mien frisch ondulierten Kopp. Nu kruppt dat Volk in mien Uhrn un keddelt mi in de Näs. Jetzt kümmt mi ok noch dat Pruschen an. Ein lütt Muus unner de Kist wier woll von dem Hatschi upwakt! Un husch de Katt busselt sei mi fix dat Bein hoch. Un ik künn nich up de Kist rupp!

Taun Düwel mit de Kierls un den leiwen Gott, dei de Müüs un woll ok de Mannslüd erfunden hett. Hett mien Kierlsminsch dat verdeint, dat ik em ümmer dat schön Äten vörsett? Hei mit sienen Bierbuk un dei griesen Bortstrünken? As hett hei dat hüürt, röpt hei mi up ens.

Ach ja, hei is woll doch mien Bester. De Leiw kümmt weder oewer mi un lett mi Flünken wachsen. Ik stöt noch eens gegen dei oll` Kist. Dor! Dei rögt sick `n bäten. Gliek bün ik wedder fri. – Bliew ik nich noch an een Nagel hängen! Ik treck dor mit Macht hen und her. Nu ritt mi dat Gummi von de Büx.

Un sei rutscht mi ok glieks dal. Halw so leeg, süht mien Kierl mien niege Errungenschaft all tiediger.

Dor makt hei de Dör up. Oh glieks wör hei mi ` fast in sien Arm släuten, mi de Tranen afwischen un `n Säuten updrücken. Ach wat! Nix dorvon! „Wat is denn mit di?“, röppt hei. „Wisst du as Vagelschuch taun Maskenball gahn?“ Hei haugt sick up sien dicken Schenkeln, kniept de Ogen tau un fangt lut an tau grölen. Up uns Hoff krägen dei Häuhners dat Kakeln. Dit wär nu tau völ för mi. „Du Klaas, du! Dor hest du dien Eier!“ Weck drapen em an `n Kopp, dei annern an de Büx – twei dorvon wärn fuul!

Isolde Böhme

Impressum:
Der

„Rastower, Kraaker und Fahr binder
Bilderbogen“

wird von der Gemeinde Rastow
herausgegeben.

Redaktion:

Interessengemeinschaft
Kultur, Rastow

Ziegeleiweg 25, 19077 Rastow

Mail: grafik_nord@t-online.de

Mobil: 0151-20052134

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:

November 2016

Satz & Gestaltung: Peter Möller

www.grafik-nord.de

Druck und Verarbeitung:

Druckerei Digital Design Schwerin