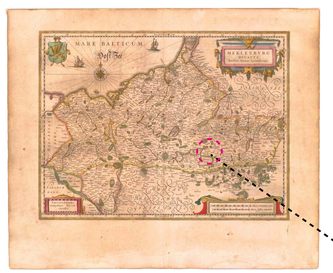
NÄCHSTER HALT KLOCKOW



Eine Zeitreise durch die Region

1 VORWORT

Klockow ist ein kleines Dorf im Müritznationalpark mit einer über siebenhundertjährigen Geschichte. Der ursprüngliche Name Clocowe stammt noch aus der Zeit vor der Christianisierung Mecklenburgs und deutet auf eine ehemalige slawische Siedlung hin. Heute besteht Klockow aus ungefähr sechs Häusern im Oberdorf, drei im Unterdorf und einem Naturzeltplatz.

Vor genau 125 Jahren kam die Eisenbahn zum ersten Mal nach Klockow. Ein Grund zum Feiern! Doch statt 2011 das Jubiläum zu begehen, wird im Zuge des Streckenausbaus der Bahnhalt geschlossen – und das in einer Region, die auf sanften Tourismus setzt.

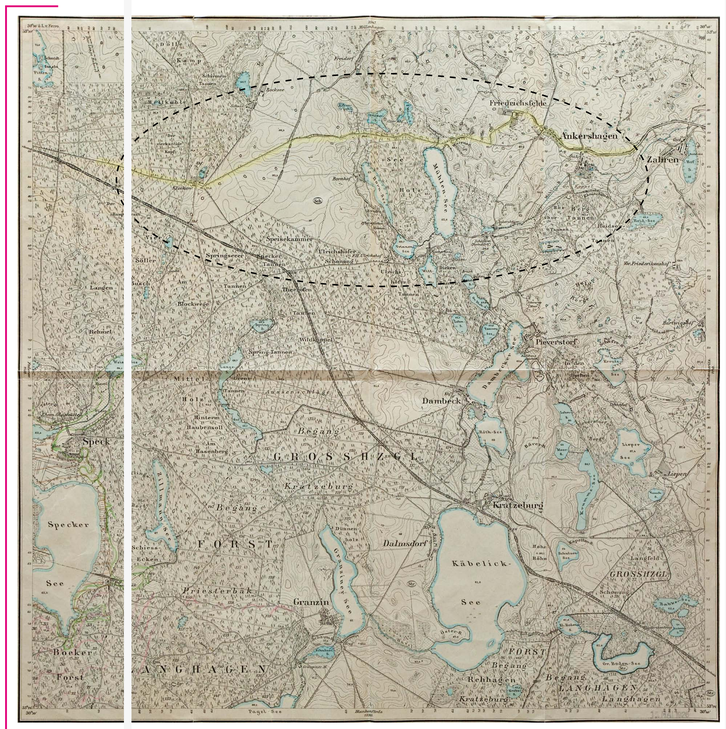
Beim dem Ausbau der Bahnstrecke soll auch die Brücke bei Klockow abgerissen werden, die bisher nach Speck führt. Aber jedes Jahr kommen Hunderte von Menschen nach Klockow, die den Weg nach Speck, einem der Zentren des Müritznationalparks, suchen.

Wie diese Ausstellung zeigt, spielen seit der Entstehung Klockows besonders der Wald und die Wege eine wichtige Rolle. Heute bedeutet dies für die Region um Klockow den Schutz der Natur und eine sinnvolle Wegeführung.

Wir möchten zeigen, dass Klockow langfristig betrachtet den Bahnhalt und eine Bahnüberquerung braucht und es Alternativen zur derzeitigen Planung der Schließung und des Abrisses gibt.

Auf den folgenden Tafeln ist zu sehen, dass Klockow und die Region voller Geschichte und Geschichten steckt und dass es sich lohnt auch Perspektiven für die Zukunft zu suchen. Ein kulturhistorischer Weg könnte den Nationalparkbesuchern die reiche Geschichte vermitteln und ein weiterer Anziehungspunkt im Müritznationalpark werden. Eine Brücke für Fußgänger und Fahrradfahrer ist nachhaltig und sichert den historischen Weg nach Speck.

Wir wünschen, dass der nächste Halt Klockow nicht der letzte Halt wird. In diesem Sinne viel Vergnügen bei den historischen, den konkreten und den zukünftigen Reisen durch die Region.



2 ALLE WEGE FÜHRTEN ÜBER KLOCKOW

Als um das Jahr 1000 herum Slawen den Landstrich besiedelten, verlief zwischen Waren und Neustrelitz auf der Achse Kargow – Klockow – Kratzeburg eine Furt, auf der sich die Menschen über Land bewegen konnten. Auf dieser Furt entstand im Laufe der Zeit eine natürliche Landstraße, die bis Mitte des 19. Jahrhunderts eine Hauptverkehrsader war.

Die Entwicklung des geplanten Straßennetzes begann mit Wallenstein, der von 1627 bis 1629 als Herzog von Mecklenburg im Schloss Güstrow herrschte. Für einen Strategen wie Wallenstein war der Ausbau des Kommunikationssystems von besonderer Bedeutung. Um das Postwesen und den Nachrichtendienst zu verbessern, musste auch das Wegesystem weiterentwickelt werden. Bald entstanden von Güstrow aus Wege zu allen Städten, in alle Richtungen und bis an die Landesgrenzen von Mecklenburg/Schwerin. Regelmäßige Reiterposten waren unterwegs. Von Straßen im heutigen Sinne konnte man aber noch nicht sprechen. Es waren Sandwege, die zum Teil an morastigen oder stark ausgefahrenen Stellen mit Steinen oder Reisigbündeln befestigt wurden.

Im 18./19. Jahrhundert entwickelte sich Klockow zu einem Verkehrsknotenpunkt für Reisende. Die Naturstraßen führten vom KLOCKOWER KRUG in sieben Richtungen. Durch Klockow verliefen die SCHWERINER Landstraße nach Neu Brandenburg, die WAREN – NEUSTRELITZER Landstraße über Kargow und Kratzeburg und die WAREN – PENZLINER Landstraße über Ankershagen. Sie waren Hauptverbindungswege und dienten auch als Poststraßen für eine Fahrpost bis Güstrow.

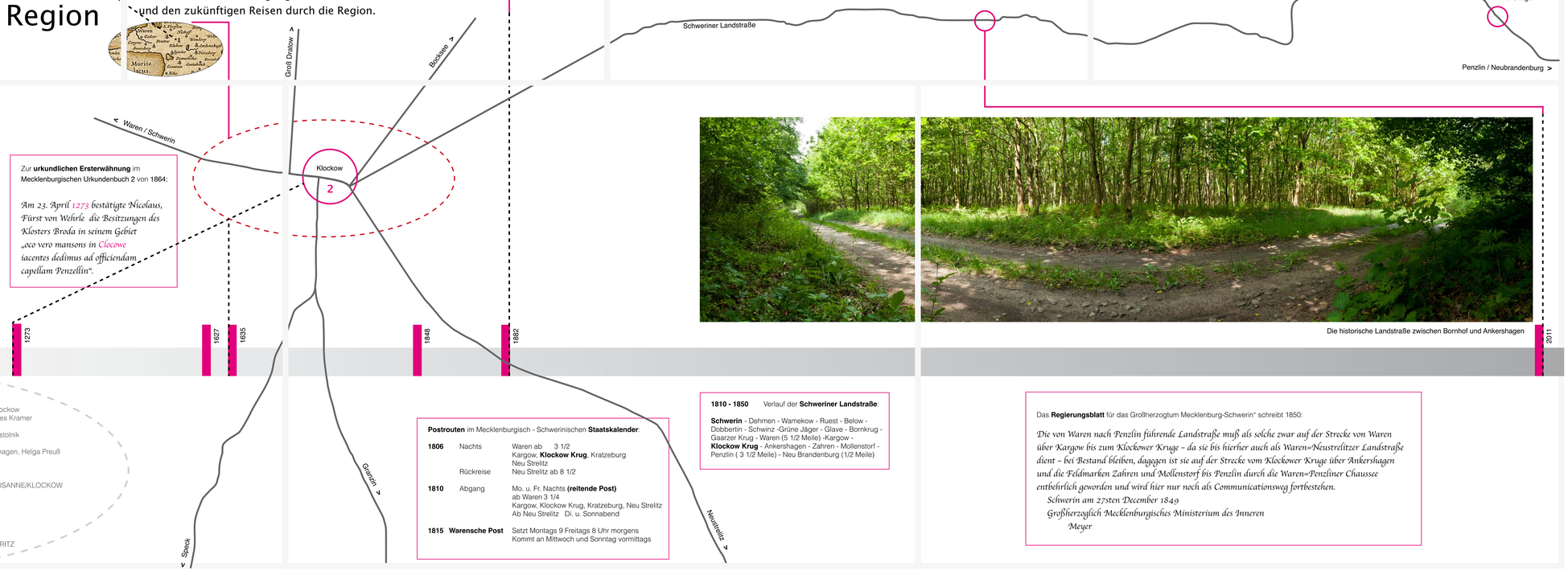
Um 1848 wurde durch den Bau von „Kunststraßen" in Form von Steinchausseen mit Staatsmitteln ein neues Wegenetz geschaffen, das bis heute Bestand hat. Die neue Chaussee von Waren nach Neubrandenburg verlief nun nördlich von Klockow, so dass Klockow seine Stellung als Verkehrsknotenpunkt und Handelsplatz verlor. Die WAREN – PENZLINER Landstraße, die über Klockow führte, blieb nur noch als sogenannter Communicationsweg (Verbindungsweg) erhalten.

Der Communicationsweg zwischen Klockow und Ankershagen verlor weiter an Bedeutung und ist heute zum überwiegenden Teil nur noch Rad- und Wanderweg. Die einstige Straße kann man vor allem zwischen Bornhof und Ankershagen noch gut erkennen.

Die WAREN – NEUSTRELITZER Fracht-, Post- und Heerstraße ging als solche dann 1870 ein und wurde ebenfalls Communicationsweg. Heute verläuft dort die Eisenbahnstrecke NEUSTRELITZ –ROSTOCK.

Zur **urkundlichen Ersterwähnung** im Mecklenburgischen Urkundenbuch **2** von 1864:

Am 23. April 1273 bestätigte Nicolaus, Fürst von Werle die Besitzungen des Klosters Broda in seinem Gebiet „oco vero mansons in Clocowe iacentes dedimus ad officiendam capellam Penzellin".



Die historische Landstraße zwischen Bornhof und Ankershagen

Postrouten im Mecklenburgisch - Schwerinischen **Staatskalender**:

1806	Nachts	Waren ab 3 1/2 Kargow, **Klockow Krug**, Kratzeburg Neu Strelitz
	Rückreise	Neu Strelitz ab 8 1/2
1810	Abgang	Mo. u. Fr. Nachts **(reitende Post)** ab Waren 3 1/4 Kargow, Klockow Krug, Kratzeburg, Neu Strelitz Ab Neu Strelitz Di. u. Sonnabend
1815	**Warensche Post**	Setzt Montags 9 Freitags 8 Uhr morgens Kommt an Mittwoch und Sonntag vormittags

1810 - 1850 Verlauf der **Schweriner Landstraße**:

Schwerin - Dehmen - Warnekow - Ruest - Below - Dobbertin - Schwinz -Grüne Jäger - Glave - Bornkrug - Gaarzer Krug - Waren (5 1/2 Meile) -Kargow - **Klockow Krug** - Ankershagen - Zahren - Mollenstorf - Penzlin (3 1/2 Meile) - Neu Brandenburg (1/2 Meile)

Das **Regierungsblatt** für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin" schreibt 1850:

Die von Waren nach Penzlin führende Landstraße muß als solche zwar auf der Strecke von Waren über Kargow bis zum Klockower Kruge – da sie bis hierher auch als Waren=Neustrelitzer Landstraße dient – bei Bestand bleiben, dagegen ist sie auf der Strecke vom Klockower Kruge über Ankershagen und die Feldmarken Zahren und Mollenstorf bis Penzlin durch die Waren=Penzliner Chaussee entbehrlich geworden und wird hier nur noch als Communicationsweg fortbestehen.

Schwerin am 27sten December 1849
Großherzoglich Mecklenburgisches Ministerium des Inneren
Meyer

IDEE KONZEPTION REALISIERUNG > *INITIATIVE KLOCKOW3*
KLOCKOW3 besteht aus den 6 Eigentümern des ehemaligen Bahnbeamtenhauses in Klockow
> Bernard Cherix, Nancy Couling, Cordula Garrido, Florian Kara, Claudia Kock, Johannes Kramer

HISTORISCHE TEXTE > auf Basis des Buchs „735 JAHRE KLOCKOW" von Christa Kostolnik

HISTORISCHE FOTOS > Elna Erickson, Manfred Peschel, Frau Teela, Horst Rodenhagen, Helga Preuß

INHALT GRAFIK und FOTOGRAFIE > Hannes Kramer BERLIN/KLOCKOW

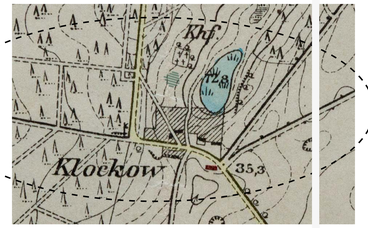
ÖFFENTLICHKEITSARBEIT und ARCHITEKTURENTWÜRFE > Bernard Cherix LAUSANNE/KLOCKOW

DOKUMENTARFILM > Cordula Garrido BERLIN/KLOCKOW

BESONDEREN DANK AN > Christa Kostolnik ANKERSHAGEN
Familie Runge NATURZELTPLATZ HOHLE EICHE
Familie Kühl KLOCKOW
Martin Kaiser Henrik Fulda NATIONALPARKAMT MÜRITZ
Ingrid Jebram BERLIN

3 DER KLOCKOWER KRUG

Im 18. Jahrhundert wurde an den wichtigsten Landstraßen in regelmäßigen Abständen ein System von Krügen errichtet, um den Reiseverkehr zu garantieren. Ein solcher Handelsplatz entstand auch in Klockow.



Der Krug von Klockow wurde um 1750 gebaut. Seine bedeutendste Zeit hatte der Klockower Krug in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Über mehrere Jahrzehnte betrieb der Pächter Johann Georg Gust den Krug von Klockow und die Familie Gust wurde eine der namhaftesten Familien in Klockow.

Der Klockower Krug bestand aus einer Ausspanne, in der die Pferde zur Erholung ausgespannt, untergestellt und versorgt wurden. In der Schmiede brannte das „ewige Feuer“, ein Sattler und Stellmacher führten notwendige Reparaturen durch und in einem Teerofen wurde die Wagenschmiere hergestellt, um die Holzräder wieder gangbar zu machen. Im Krug bot der Krüger Essen, Getränke und Übernachtung an.

Seit 1755 war es in Mecklenburg auch auf dem Lande erlaubt für den Eigenbedarf und die Versorgung der Krüge Bier zu brauen. Auch Klockow hatte einen eigenen Brenner, der das Bier braute, das im Krug ausgeschänkt wurde. Es war aber bei Strafe verboten, dieses Bier vom Lande in die Städte zu liefern, da dort große Brauereien entstanden.

Es ist anzunehmen, dass nicht nur Handwerker, Schulmeister oder andere Personen aus dem Mittelstand in KLOCKOW KRUG Halt machten, sondern auch herzogliche Kutschen zwischen Strelitz und Güstrow Leistungen an der Ausspanne in Anspruch nahmen oder sogar im Krug übernachteten.

Mit dem Bau der Kunststraßen Mitte des 19. Jahrhunderts verlor der Krug an Bedeutung und wurde später zu Wohnzwecken und zur Beherbergung von Vieh genutzt. Das Gebäude des Klockower Krug steht noch heute und ist das größte und geschichtsträchtigste Haus in Klockow.

4 DIE SOMMERREISE DER KÖNIGIN LUISE

Im Juli 1796 wollte die Kronprinzessin Luise den Landsitz ihrer geliebten Oberhofmeisterin Gräfin Voss in Groß Gievitz kennenlernen. Das Kronprinzenpaar reiste mit ihr und seinem Gefolge nach Mecklenburg. Von dieser Sommerreise berichtete Gräfin Voss in ihren Tagebuchaufzeichnungen:

15. Juli 1796 *„Wir trafen unsere kleinen Vorbereitungen für die Strelitzer Reise. Der König ... reiste den 13. ab und wir heute Nachmittag; die Herrschaften im ersten und ich mit den Kammerfrauen im zweiten Wagen. In Oranienburg hatten wir ein sehr frugales Souper übernachteten und fuhren den 16. um 5 Uhr früh von da weiter. Nachmittags 5 Uhr in Hohenzieritz angelangt. ...*

17. Juli *Diner mit den Herrschaften, die aus Strelitz hinaus nach Zieritz kamen, abends blieben wir allein mit dem Herzog.*

18. Juli *Unter uns; man machte einen großen Spaziergang. Abends ombres chinoises.*

19. Juli *Nach Strelitz Diner und Thee im Garten, es war allerliebst. Leider, leider haben die Franzosen von Neuem wieder die Österreicher geschlagen und sind überall!*

20. Juli *Großes Diner; Plessen, Hahn und Moltke kamen und blieben bis 6 Uhr Abends.*

21. Juli *Nach Pieverstorf zum Prinz Ernst ; ich schicke nach Giewitz, wie die Herrschaften mir sagten, dass sie gern hingehen möchten.*

24. Juli *Sonntag. Großes Diner. Abends allein, ombres chinoises.*

25. Juli *Nach Ivenack, eine Masse Menschen dort.*

26. Juli *Ruhig in Neustrelitz.*

27. Juli *Nach Miltzow, was der Lage süperb ist.*

28. Juli *Ruhiger Tag. Gegen Abend fuhr ich allein nach Groß Giewitz.*

29. Juli *Ich arrangierte die Fremdenzimmer hier ein bisschen für die Herrschaften, welche bei mir über Nacht bleiben wollten. Sie kamen bereits früh um 10 Uhr an, nahmen hier frische Relais-Pferde und ich fuhr mit ihnen weiter nach Remplin. Das Etablissement dort ist sehr schön, aber unglaublich schlecht eingerichtet. Abends sechs Uhr fuhren wir nach Groß Giewitz zurück. Ich hatte den Garten und besonders die große Kastanien-Allee, die nach dem See führt, mit einer Masse bunter Lampen illuminieren lassen; es war ein schöner Abend; der erleuchtete Garten war sehr hübsch und das Souper sehr ordentlich. Ich hatte noch einen Koch aus Strelitz zur Hilfe kommen lassen und alles war so gut wie möglich. Prinz Ernst (aus Pieverstorf) war nicht gekommen, nur der alte Herzog, meine beiden Herrschaften, Schulenburg, Bülow, Hobe und Graefe, die alle hier über Nacht blieben, und das Gefolge.*

30. Juli *Wir hatten ein Dejeuner dinatoire und dann fuhren alle direkt nach Hohenzieritz zurück ...“*

Die Reiseroute am Morgen des 29. Juli 1796 von Hohenzieritz nach Groß Gievitz führte das preußische Kronprinzenpaar Friedrich Wilhelm III. und seine Frau Luise sowie die Oberhofmeisterin von Voss mit Gefolge auf der Neustrelitz – Warener Landstraße entlang auch über KLOCKOW KRUG.

Sicher hatte es sich 1796 in der Gegend herumgesprochen, dass die Kronprinzessin passieren würde und sicherlich wurde ihr auch in Klockow gehuldigt und zugejubelt, wie überall auf ihren Reisen.

„Neunundsechzig Jahre am Preußischen Hofe“, 1887

Im ehemaligen Klockower Krug um 1930

5 DIE KLOCKOWER GLASHÜTTE

Im 18./19. Jahrhundert erkannten die mecklenburgischen Gutsbesitzer in der Glasherstellung eine neue Geldquelle. Es war meist einfaches grünes Waldglas und wurde vor allem von den Brauereien aber auch in den Familien als Gebrauchsglas verwendet.

Die Glashütte von Klockow wurde im Jahre 1806 von der Glaserfamilie Strecker, einer Glaserdynastie im Amt Waren, gebaut. Zu der Siedlung gehörten das Werksgelände mit der Glashütte, das Wohnhaus für den Hüttenbesitzer, die Katen der Glasmacher, Ställe und Scheunen für die Naturalwirtschaft zur Eigenversorgung, eine „Schule“ für die Kinder sowie ein Teerofen zur Herstellung von Holzkohle für die Glashütte.

Die Glashüttensiedlungen wurden mitten in den Wald hineingebaut. So entstanden in vielen Wäldern Mecklenburgs Glashüttensiedlungen. Es waren kleine Dörfer, in denen sich das Leben der Glasmacher abspielte. An den Seen der Havelquelle gab es mehrere Glashüttensiedlungen, wie z. B. in Freidorf, in Ankershagen und hier in Klockow.

Die Siedlung GLASHÜTTE KLOCKOW bestand von 1806 bis 1853. Sie machte Klockow mit dem Teerofen, dem Krug, der Schmiede und eben der Glashütte zu einem pulsierenden Ort mit vielen Einwohnern und Reisenden, sowie Handelstreibenden, die den Ort über die Landstraßen erreichten.

5 Klockow

3

4 Waren-Neustrelitzer-Landstraße

Die Reste der alten Glashütte von Klockow

1273 | 1750 | 1796 | 1806 | 1853 | 1937 | 2011

1751 werden vom Pastor Gottfriederich Schröder/Senior zu Ankershagen folgende **Einwohner** für Klockow genannt:

Dor. Langhoffen	Frau
Hanß Schröder	(von Mölln)
Eleonora Waackmeister	Frau
Hartwig Broockmann	
Marie Wolters	Frau
Joch. Viltz	
Dor. Elis. Sadenaues	Frau
Frentzels	Witwe
Warmunds	Witwe
Christian König*	**Krüger**

*erster Krugbetreiber in Klockow

weitere **Krüger** bzw. **Angestellte** im Krug Klockow waren später u.a.:

1761	Otto Christopher Kobow	Krüger in Klockow
1761	Dor. Maria Kruse	Krügerfrau Klockow
1796	Wilh. Friedr. Haupt	**Brenner und Brauer** in Klockow
1818 - 1848	Johann Georg Gust	Krüger
1874	Joachim Chrian. Wöller	Krüger-Knecht Klockow
1874	Cath. Elisab. Francke	Krüger-Mädchen Klockow

1819 fand in Mecklenburg-Schwerin die erste **Volkszählung** statt

In Klockow lebten 1819:

91 Einwohner, davon 42 Kinder
25 Familien, bzw. Hausvorstände

Die Männer übten folgende Berufe aus

1 Krüger
9 Glasmacher
5 Schmiedehauer
1 Knecht
1 Viecemeister der Glashütte
2 Schürer
1 Mühlenbursche
5 Tagelöhner

Auszug aus dem **Kopulationsregister** der **Ankershagener Kirche** zwischen **1810** und **1822**

1810	Joh. Friedr. Bünger	Schürer
1810	Just Dieder. Wulf	Holzhauer
1811	Joh. Friedr. Schwurck	Arbeitsmann
1811	Joh. Chrn. Wilh. Barg	Schürer
1814	Joh. Friedr. Stein	Arbeitsmann
1814	Heinr. Ludwig Stein	Holzhauer
1816	Joh. Jürgen Gundlach	Glasmacher
1816	Friedr. Wilh. Wulf	Glasmacher
1819	Joh. Chrn. Friedr. Hartmann	Glasmacher
1819	Joach. Friedr. Theod. Wulf	Glasmacher
1819	Ehrenreich Heinrich Wulf	Vicemeister
1819	Martin Friedr. Heinr. Gundlach	Glasmacher
1819	Georg Friedr. Wilh. Kruse	Arbeitsmann
1819	Johann Ebert	Glasmacher
1822	Jakob Chrph. Theod. Hartmann	Glasmacher
1822	Wendt	Glasmacher
1822	Johann Heinr. Gundlach	Glasmacher

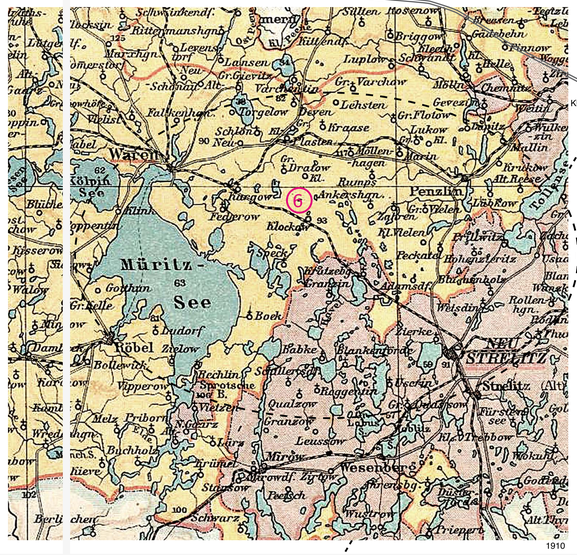
6 DER BAU DER EISENBAHNSTRECKE

Mecklenburg verfügte im Jahr 1847 erst über 49 km Schienenwege. Nach der Gründung des Deutschen Reichs 1871 wurden Verkehrswege für den Handel zwischen den Bundesländern immer bedeutender und am 30. Dezember 1872 wurde der Eisenbahnbau zwischen Rostock über Waren nach Neustrelitz verfügt. Wo einst die Waren- Neustrelitzer Landstraße verlief, wurde die neue Eisenbahnstrecke gebaut. In Klockow entstand an der Wegkreuzung Speck – Ankershagen und Neustrelitz – Waren der Bahnhof, der damit zum Grundstein für das Oberdorf HALTESTELLE KLOCKOW wurde. An allen Haltestellen der Bahnlinie wurden gleiche Bahnhofsgebäude errichtet, so auch in Kargow und in Kratzeburg.

Im Juli 1886 wurde die Linie Warnemünde – Neustrelitz eröffnet. Sie war eingleisig, hatte eine Gesamtlänge von 125,6 km, einen Anschluss an die Postschiffsverbindung von dem dänischen Gjedser her und führte bis Berlin. Sie gehörte zur „Deutsch Nordischen Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiff AG“ und befand sich zunächst im Privatbesitz der „Societe Belge“ Brüssel.

1896 wurde diese Eisenbahnstrecke verstaatlicht und Teil der „Großherzoglich Mecklenburgische-Friedrich-Franz-Eisenbahn“, der „M.F.F.E.“. Die Strecke Warnemünde-Neustrelitz wurde als normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung betrieben und von der „Großherzoglichen General-Eisenbahn-Direction“ verwaltet. Mit dem Bau weiterer Eisenbahnstrecken verfügte Mecklenburg 1915 bereits über ein Streckennetz von 1178 km. Durch den Zusammenschluss der Länderbahnen wurde 1920 die „Deutsche Reichsbahn“ gegründet.

Durch die Bahn war das Reisen sicherer und billiger geworden, so dass mehr Menschen in den Genuss des Reisens kamen. Jeder Ort war nun nicht weiter als 20km von einem Bahnhof entfernt. Hatte KLOCKOW KRUG einst im Unterdorf eine bedeutende Ausspanne für Pferde, bekam KLOCKOW HALTESTELLE nun im Oberdorf einen Bahnhof und damit eine noch größere Attraktivität für die Region um Klockow.



1910

Der Bahnhof von Klockow um 1930

7 DAS KLOCKOWER DAMPFSÄGEWERK

In der waldreichen Gegend hatte die Forstarbeit lange Tradition. Für viele Zwecke wurde Holz gebraucht und so baute um 1932 der Zimmerer Paul Felix Ziegert in Klockow ein Dampfsägewerk auf. Am 26. Februar 1934 kaufte er von Rittmeister Georg Lemcke den Boden, auf welchem sich seine Gebäude befanden.

Eine enorme Bedeutung kam dem Sägewerk plötzlich im Juli 1934 zu, als beim „großen Waldbrand an der Müritz“ 2000 Hektar Wald zwischen Klockow und Pagelsee den Flammen zum Opfer fielen. 250.000 Festmeter Stamm-, Gruben- und Brennholz mussten in der Folge des Waldbrands bearbeitet werden. Das Holz wurde mit Pferden aus dem Wald gezogen, im Werk kürzer quer gesägt, kam dann auf Loren und wurde in die Halle zum Sägegatter geschoben. Je nach Auftrag schnitt das Gatter die Stämme zu Brettern, zu Bauholz, zu Schiffsbohlen, zu Eisenbahnschwellen, zu Kanthölzern u. a.

Da Klockow erst 1955 den Anschluss an das elektrische Stromnetz erhielt, wurde das Gatter im Sägewerk viele Jahre mit Dampfkraft angetrieben. Der Dampf wurde aus Sägespänen und Abfallholz erzeugt. Drei Männer arbeiteten in drei Schichten und waren nur dazu angestellt, das Feuer nicht ausgehen zu lassen. Der Gleichstrom wurde in Batterien gespeichert und versorgte den Betrieb und das Oberdorf. Wenn ein sehr dicker Stamm zersägt wurde, „quälte“ sich die Säge und im Dorf schwankte der Strom.

Nach 1945 veränderte sich vieles. Vertriebene kamen als Neubürger auch nach Klockow und fanden beim Sägewerk Arbeit. In Klockow entstanden ein Verwaltungsgebäude für das Sägewerk, eine Kulturbaracke mit Bühne und Gaststättenbetrieb und ein Konsum. Die Schienen wurden als Reparationsleistungen abgebaut und das Holz konnte nicht mehr auf Güterzügen abtransportiert werden. Nun musste es mit Traktoren oder Holzvergaserautos zum Schwastorfer Bahnhof gefahren werden, der noch in Betrieb war.

Im Jahr 1951 wurde das Sägewerk volkseigener Betrieb. Der Holzlagerplatz erstreckte sich vom OBER- bis zum UNTERDORF Klockow und über allem lag der Geruch von Harz und Teer. Mit der Wiedereröffnung der Bahnstrecke 1961 bot sich die Möglichkeit ein Anschlussgleis zum Grubenholzlagerplatz zu legen und wenig später bekam der Betrieb einen Portalkran. Damit war er einer der modernsten Holzverarbeitungsbetriebe seiner Art. Er lieferte Gruben- und Zellstoffholz für die großen Industriebetriebe im Süden der DDR. 1981 wurde der Holzlagerplatz Klockow aus Rentabilitätsgründen aufgelöst .

Im Sägewerk Klockow um 1950

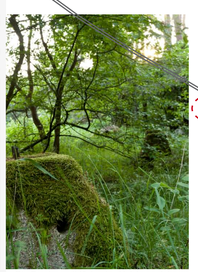
8 DIE WIEDEREREÖFFNUNG DER BAHNLINIE

Nach Kriegsende wurden 11.000 km Schienenstrang in Deutschland als Reparationsleistungen abgebaut und in die Sowjetunion transportiert. Auch die Gleise zwischen Neustrelitz und Kargow gehörten dazu. Der Bahnbetrieb musste 1945 eingestellt werden und die Bahnstrecke lag verödet da.

Der Ausbau der alten Eisenbahnstrecke wurde erst im Jahr 1960 wieder aufgenommen und die Gleisführung zum Teil begradigt. An jedem Halt entstanden neue Bahnhofsgebäude, die heute noch genutzt werden. Es war im Mai 1961 ein großes Ereignis, als nach schwieriger Bauzeit der erste Zug auf der neu erstellten Strecke anrollte und die Dorfbewohner, wie schon vor 1945, wieder mit dem Zug reisen konnten.

Seit Gründung des Müritz-Nationalparks im Jahre 1990 gewinnt der Bahnhof KLOCKOW HALTESTELLE auch für Besucher und Touristen wieder an Bedeutung. Den Bahnhof passieren täglich etwa fünzig Güter- bzw. Personenzüge zwischen Neustrelitz und Rostock oder Neustrelitz und Güstrow bis Schwerin. Damit gehört die Eisenbahnstrecke zu den bedeutendsten der Nord- Südachse.

Der Neubau der Bahnlinie zwischen Kargow und Neustrelitz



Die Fundamentblöcke des Holzlagerplatzes

Die Tageszeitung **„Freie Erde“** Nr. 119 vom **19. Mai 1961** meldet:

Stets gute Fahrt
Wir schreiben Donnerstag, den 18. Mai 1961. Es ist kurz vor 9.00 Uhr und auf dem Montageplatz haben sich Neustrelitzer Einwohner, Junge Pioniere und Eisenbahner eingefunden. Aus Richtung des Bahnhofes Neustrelitz rollt auf der neu erbauten Strecke **unter den Klängen flotter Marschmusik** der Blaskapelle der RBD Greifswald der erste Zug und bleibt etwa 100 m vor dem weißen Band stehen. Die Erbauer der **neuen bedeutendsten Eisenbahnstrecke** unserer Republik, unter ihnen der Stellvertreter des Ministeriums für Verkehrswesen, Diplomingenieur Genosse Leiser, der 1. Sekretär der Bezirksleitung der SED Genosse Georg Ewald und der Präsident der Reichsbahndirektion Greifswald Genosse Behrenbruch verlassen den Zug. Inzwischen ist es 9.00 Uhr geworden. Oberbauleiter Genosse Löwe von der Investbauleitung Greifswald meldet dem Präsidenten, dass die Bauarbeiter und Ingenieure ihren Auftrag in Ehren erfüllten. Sie haben den Teilabschnitt der Strecke **vier Tage früher fertig gestellt**. Dann ergreift Genosse Behrenbruch das Wort und verspricht der Partei und Regierung, dass die Eisenbahner genauso wie die Erbauer alles daran setzen werden, damit **diese Strecke zur schönsten unserer Republik** wird. Genosse Leiser und Genosse Ewald richten Worte des Dankes und der Anerkennung an die Bauarbeiter, Meister und Ingenieure und beglückwünschen sie zur erfolgreichen Erfüllung des Beschlusses des V. Parteitages der SED. Und dann ist der feierliche Moment gekommen. Aus den Händen einer jungen Eisenbahnerin nimmt Genosse Leiser eine Schere und zerschneidet das weiße **Band mit den Worten**: „Ich zerschneide das Band und gebe die Strecke frei. Für den Sieg des Sozialismus.“ Aus der Lokomotive des Sonderzuges steigt pfeifend Dampf in den **blauen Himmel**. Unter Rufen, Winken, Klatschen, Musikklängen und begleitet von vielen guten Wünschen rollt der Zug mit seinen ersten Fahrgästen, den Erbauern der neuen Strecke, in Richtung (Klockow, Kargow) Waren.

1273 | 1886 | 1932 | 1950 | 1961 | 2011

Der **Fahrplan** der Eisenbahnlinie Warnemünde - Neustrelitz vom **1889**

| Neustrelitz-Warnemünde. | | |

9 DIE SCHWEINERAMPE

Im VEG Bornhof, 3 km von Klockow entfernt, wurden seit Anfang der 50er Jahre Schweine gehalten. 1966 entstand dort die größte SCHWEINEMASTANLAGE im Kreis Waren. Bis zu 7000 Schweine konnten hier gemästet werden. Die Ferkel und Läufer wurden in den umliegenden Dörfern in Zuchtanlagen gezogen und die Schweine zum Teil nach Westdeutschland oder Westberlin geliefert.

Auch für PRIVATLEUTE bestand die Möglichkeit Schweine zu verkaufen. Deshalb spezialisierte sich die ganze Gegend auf die Schweinezucht. Für den Transport der individuell gemästeten Schweine wurde 1974 vom Fleischkombinat Waren in Klockow eine SCHWEINEVERLADERAMPE gebaut. Dreimal die Woche war AUFKAUFTAG. Die Schweine wurden dann nach Klockow gebracht, dort verladen und zunächst mit der Eisenbahn, später mit LKW-Viehtransportern abtransportiert. Mit der Wende endete der private Schweineverkauf.

Fritz Rodenhagen mit Kolleginnen und Kollegen der Fleischwirtschaft Waren

Herr **Eduard Sugint,** der 10 Jahre lang die Schweinemastanlage in Bornhof leitete und auch privat Schweine hielt, erinnert sich:

„Hatte unsere Familie anfangs nur einige Schweine, steigerte sich die Haltung bis auf 24 im Jahr. Meine Frau war Hort-erzieherin und half beim Füttern fleissig mit. Wir hatten zunächst einen Stall, später zwei, Stall 1 und Stall 2. Wir kauften im September größere Ferkel auf und ***fütterten sie bis Mai****. Im Sommer hatten wir „Freizeit". Wir entwickelten einen richtigen Zyklus. Meine Schwiegermutter war LPG-Mitglied und gab uns ihr Deputat-Getreide. Ich bekam vom VEG (S) Bornhof auch* ***Deputatsgetreide.*** *Außerdem kauften wir Schwarzbrot billig auf und verfütterten es, wie viele andere auch. Jeder war bemüht durch Beziehungen an Futtermittel zu kommen. ...*

Dreimal im Jahr war ***Aufkauftag****. Wer Schweine abliefern wollte, musste diese bei der Gemeinde anmelden. Für denTransport der Schweine hatten die meisten Familien einen Trabant mit einem Hänger, im Volksmund auch „Klaufix" genannt. Der Tag der Ablieferung war immer ein Volksfest. Jeder wollte sein „Produkt Schwein" so gut es geht verkaufen. Deshalb mussten die Schweine ein* ***Gewicht von 135 bis 150 kg*** *haben.*

Den Aufkauf nahm viele Jahre Herr Fritz Rodenhagen vor. Er wohnte in Schloen und kam zum Schweineaufkauf mit dem Motorrad nach Klockow. Er war ein einmaliger Viehhändler, denn er konnte rechnen und berechnen wie kein Zweiter. Alles wurde mit der Hand notiert. 3 bis 4 Schweine kamen zur gleichen Zeit auf die Waage. Sie wurden eingestuft nach ***Güteklasse A, B oder C****. Fritz Rodenhagen bediente die Fleischwirtschaft aber auch die Schweinebesitzer gut. Zur Rampe gehörten vier Gitterbuchten. An einem Tag mussten wenigsten 50 Schweine aufgekauft werden. In der Regel waren es 100 bis 120 Schwei-ne pro Tag, die dann mit großen Viehtransportern abgeholt wurden.*

Die Schweinebesitzer waren sehr aufgeregt. Hatten sie doch lange ihre Arbeit, ihre Freizeit und Kosten in die individuelle Mast gesteckt. Der Tag des Verkaufes war der „Tag des Geldes", wenn alles gut ging. Nicht jedes Schwein wollte morgens aus seinem gewohnten Stall auf den „Klaufix". Deshalb halfen Familienangehörige oder Nachbarn *beim Verladen. Bei allem Gerangel musste aufgepasst werden, dass sich das Schwein* ***nicht verletzt****, denn ein verunglücktes Tier wurde nicht aufge-kauft und musste zur Notschlachtung. War man in Klockow angekommen, noch einmal das gleiche Prozedere. Erst wenn das Schwein* ***auf der Waage*** *war und danach in der Buchte, gehörte es der Fleischwirtschaft, war verkauft und* ***das Geld*** *war si-cher. Für ein Schwein gab es je nach Gewicht, 700 bis 1000 Mark. Für jedes Schwein gab es noch eine Prämie von 100 Mark und Gutscheine für Getreide, damit die Mast von vorne beginnen konnte. So ging das Jahr für Jahr in der DDR, bis heute.*

Heute schmunzele ich über die damaligen gewinnbringenden Aktivitäten. Größere Anschaffungen oder der Bau eines Eigenheimes waren aber damals in der DDR dadurch leichter realisierbar."

Bocksee

10 DIE UNTERSCHRIFTENSAMMLUNG

Während der Zeit des Kalten Krieges wurden in Waren/ Warenshof Mittelstreckenraketen der sowjetischen Streitkräfte stationiert. Im Klockower Wald wurde zwischen Bocksee und Groß Dratow auf ca. 500 ha ein BEREITSTELLUNGSRAUM für mobile Mittelstreckenraketen geschaffen. Die Besitzer dieses Waldes, den sie 1945 durch die Bodenreform bekommen hatten, wurden genötigt, ihre Waldstücke an die LPG zu verkaufen. Die LPG übereignete dann den Wald der Nationalen Volksarmee der DDR. So wurde der Wald losgelöst vom Staatlichen Forstbetrieb und ging in das Eigentum der Nationalen Volksarmee der DDR über.

1985 herrschte große Aufregung in der Gegend. Der Wald zwischen Bocksee, Klockow und Klein Dratow, sowie der Waldweg von Bocksee nach Klockow, der auch als Weg zum Bahnhof genutzt wurde, sollten gesperrt werden. Zwei junge Leute aus Bocksee verfassten eine schriftliche Eingabe an den Rat des Kreises in Waren, um gegen die Sperrung des Weges zu prostestieren. Sie sammelten in kurzer Zeit in Bocksee und Klockow 127 Unterschriften und steckten dieses Schreiben noch am gleichen Abend in den Postkasten.

Diese Eingabe führte zu großen Auseinandersetzungen und in den betroffenen Arbeitskollektiven wurden durch Mitglieder des RATES DES KREISES Aussprachen geführt.

Der Weg zwischen Klockow und Bocksee wurde nicht gesperrt und auch der Klockower Wald nicht zum Sperrgebiet erklärt.

11 DIE ENTSTEHUNG DES NATIONALPARKS

Im Jahr 1931 entstand bei Müritzhof das erste Naturschutzgebiet. Es wurde 1949 auf 5000 ha erweitert und war damit das größte Naturschutzgebiet der DDR.

Im Widerspruch dazu wurde das große, dünn besiedelte Waldgebiet östlich der Müritz aber auch schon immer gern als Jagdgebiet genutzt. Während der Nazidiktatur fanden im Specker Jagdrevier Jagden im Beisein von Nazigrößen statt. 1970 entstand im Naturschutzgebiet am Ostufer der Müritz das große STAATSJAGDGEBIET Müritz mit ca. 5000 ha persönlichem Jagdgebiet für den damaligen Ministerpräsidenten der DDR Willy Stoph. Unter anderem gehörten dazu die Forstreviere Federow, Klockow, Schwarzenhof, Speck und Ankershagen.

Im Herbst 1989 bot sich die historisch einmalige Gelegenheit diese Verhältnisse zu ändern. Mit dem Ruf zur Abschaffung der Staatsjagd auf dem Bürgerforum in Waren wurde die Forderung nach der Schaffung eines Nationalparks an der Müritz verbunden.

Eine kleine Bürgerinitiative beantragte am 18. Dezember 1989 bei der Regierung und Volkskammer die Entwicklung eines Nationalparkprogramms für die DDR und die Schaffung eines Nationalparks an der Müritz.

In einem Wettlauf gegen die Zeit wurden in weniger als einem Jahr alle Voraussetzung für die Gründung eines Nationalparks geschaffen. Am 12. September 1990 beschloss der MINISTERRAT DER DDR auf seiner letzten Sitzung die Gründung von 5 Nationalparken, 6 Biosphärenreservaten und 3 Naturparken. Zwei Tage vor der deutschen Wiedervereinigung traten diese Verordnungen in Kraft.

Seit dem 1. Oktober 1990 ist Klockow Teil des MÜRITZ-NATIONALPARKS.

1974

Die Schweineverladerampe heute

1985

1989

Der Müritznationalpark zwischen Klockow und Speck

2011

Eingabe Betrifft geplante Absperrung des Territoriums westlich von Bocksee nach Klockow

Wie uns heute offiziell mitgeteilt wurde, soll in den nächsten Tagen mit der militärischen Absperrung des Waldterritoriums westlich von Bocksee begonnen werden. Diese geplante Maßnahme schneidet den Einwohnern von Bocksee den wichtigsten Zufahrtsweg zum Bahnhof Klockow ab. Es arbeiten und wohnen hier viele Praktikanten und Lehrlinge, viele junge Familien und Ledige mit Kindern, die nicht über ein eigenes Fahrzeug verfügen. Für diese ist es unzumutbar, von Bocksee nach Klockow die 5,5 km lange Hauptstraße zu Fuß zu gehen. Das gilt auch für die Einwohner von Klockow, welche in ihrem Ort weder über Kinder-, noch medizinische Einrichtungen verfügen und diese in Bocksee in Anspruch nehmen. Der Weg durch den Wald beträgt nur 1,5 km und ist auch im Winter noch zumutbar. Des Weiteren dient dieses Gebiet zur Naherholung unserer werktätigen Bevölkerung, da für uns bereits das anliegende Staatsjagdgebiet und das Sperrgebiet der Sowjetarmee unzugänglich sind. Angesichts der für uns lebensbedrohlichen Hochrüstung der USA und ihrer NATO-Verbündeten sind wir uns, schon durch unsere tägliche Arbeit, jederzeit bewusst, wie wichtig es ist, unsere im 40-jährigen Friedenskampf entstandenen Errungenschaften zu schützen und mit aller Entschiedenheit zu verteidigen. Wir bitten Sie die Konsequenzen dieser Absperrung nochmals zu überprüfen.

Die Einwohner von Bocksee und Klockow

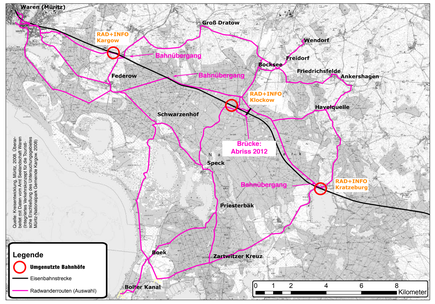
Frau **Margarete Bölke** aus Bocksee berichtet von den Reaktionen auf die Unterschriftensammlung:

„Schon am nächsten Tag nach der Unterschriftensammlung suchte uns der Vorsitzende des Rates des Kreises Herr Könneke in Begleitung einer anderen Person auf. Er war von anderen Einwohnern telephonisch informiert worden. Er hatte aber die Eingabe noch nicht erhalten und kannte auch deren Inhalt nicht. Wir informierten ihn über den Sachverhalt.

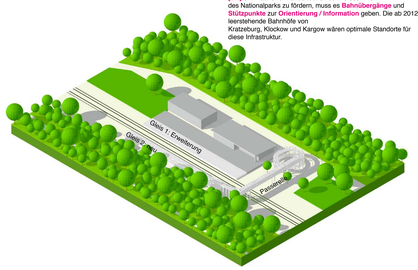
Er war sichtlich erleichtert, dass das Schreiben an ihn geschickt worden war, denn es bestanden Befürchtungen, dass westdeutsche Medien davon in Kenntnis gesetzt werden sollten. Das war aber nicht der Fall. In der darauffolgenden Woche wurden durch Mitglieder des Rates des Kreises in allen Arbeitskollektiven des VEG (S) Bornhof mit Sitz in Bocksee Aussprachen geführt. Wir verteidigten unsere Sache gut und ließen uns nicht einschüchtern. Wir fühlten alle, wie groß das Misstrauen und die Unsicherheit der Funktionäre waren. Sie glaubten, dass es politische Gründe und Hintermänner für diese Aktion gab. Aus Stasiäkteneinsicht nach der Wende wissen wir, dass sie elfrig danach suchten. Es waren aber nur zwei junge Leute, die aussprachen, was zwei Dörfer empfanden.

Am 15. Januar 1985 war dann noch eine abschließende Belegschaftsversammlung, auf der der 1. Sekretär der SED-Kreisleitung der Genosse Philipp auftrat. Er hat für uns empörende „Sachen" losgelassen. Sicher hatte er eine Menge Ärger wegen der Bocksee Aktion bekommen. Wir waren jedenfalls alle wütend über seine Äußerungen. Ich kann mich erinnern, dass er sinngemäß u. a. formulierte: „Wenn der Staat so eine wichtige militärische Maßnahme vor hat, hat der Bürger zu schweigen." Wir Bürger hatten diese Erwartung des „Staates" missachtet und versucht, unsere Interessen zu wahren.

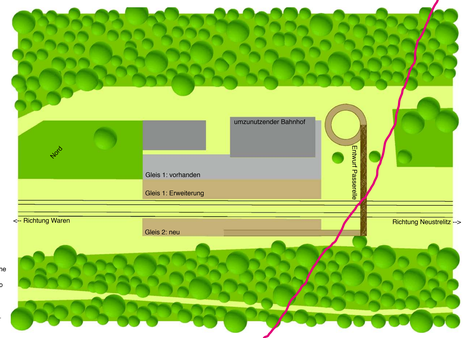
PERSPEKTIVE 2015



[9.1] **Rad+Info: Vorschlag für eine sanfte Tourismusinfrastruktur** in den ehemaligen Bahnhöfen und Gewährleistung der Bahnübergänge.
Bild: Radwegnetz im Nationalpark zwischen Kratzeburg und Kargow.



[9.2] Um Rad- und Wandertourismus in diesem Teil des Nationalparks zu fördern, muss es **Bahnübergänge** und **Stützpunkte** zur **Orientierung / Information** geben. Die ab 2012 leerstehende Bahnhöfe von Kratzeburg, Klockow und Kargow wären optimale Standorte für diese Infrastruktur.



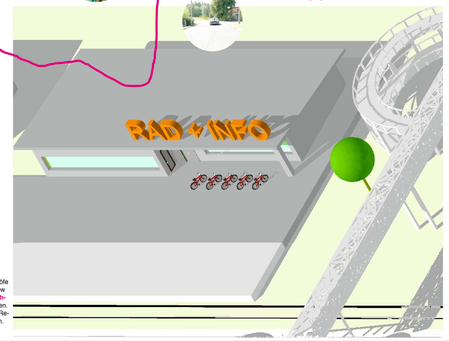
[9.3] 2012 wird Klockow von den drei ehemaligen Bahnhöfen der einzige ohne Bahnübergang sein.
Deshalb **schlagen wir** neben Rad+Info **eine Passerelle vor.**
Sie könnte das zweite Bahnhofsgleis anbinden und eine Haltestelle für die Regionalbahn wieder möglich machen.

KLOCKOW

Waldhonig

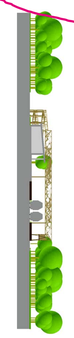
Am Campingplatz

Historischer Bahndurchgang



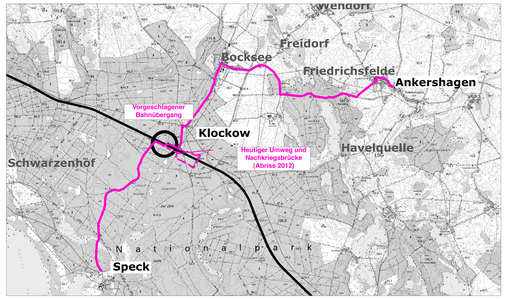
[9.5] Die bald leerstehenden Bahnhöfe von Kratzeburg, Klockow und Kargow könnten als **Infrastruktur** für **Radfahrer und Wanderer** umgenutzt werden. Es wäre möglich Informationen zur Region und lokale Produkte anzubieten.

BOCKSEE



Waldwanderung

Hügelgräber



[10.1] **Der historische Weg Ankershagen – Speck** [hier als aktueller Radweg dargestellt] führt durch Klockow und über die Bahn. Es ist der einzige Bahndurchgang im Umkreis von 8 km. Er verbindet zwei touristische Standorte, die bei Radfahrern beliebt sind: das Heinrich-Schliemann-Museum und eine der ältesten Feldsteinkirchen Mecklenburgs in Ankershagen mit dem Käflingsbergturm in Speck. Wir sind der Meinung, dass dieser Weg erhalten bleiben muss.

FRIEDRICHSFELDE

frühgotische Feldsteinkirche

ANKERSHAGEN

Heinrich-Schliemann-Museum

Havelquelle

13 Errichtung eines kulturhistorischen Weges Ankerhagen–Klockow–Speck

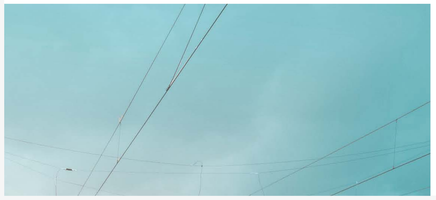
KONZEPT
Die Wiederherstellung des Wegs Ankershagen – Klockow – Speck soll zwei bei den Touristen beliebte Standorte verbinden: das Heinrich-Schliemann-Museum und eine der ältesten Feldsteinkirchen Mecklenburgs in Ankershagen mit dem Käflingsbergturm bei Speck [Bild 10.1] Dieser Weg existiert schon seit Jahrhunderten und am Wegesrand findet man Zeugnisse aus mehreren Tausend Jahren Geschichte und auch Kultur- und Landschaftsentwicklung [Bilder in Medaillons]. Dazu sollen Infotafeln aufgestellt werden.

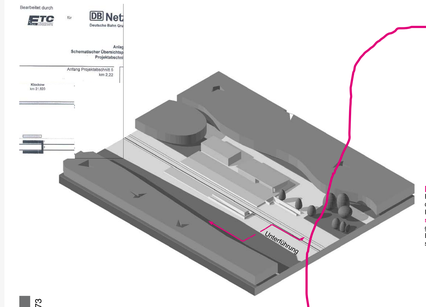
DER BAHNDURCHGANG
„Klockow Oberdorf", bzw. „Klockow Bahnhof" entstand mit der Einweihung der Eisenbahnstrecke Rostock – Neustrelitz 1886.
Ein Bahndurchgang gewährleistete die historische Verbindung Ankershagen – Speck. Dieser Durchgang war neben dem Bahnwärter- und Bahnbeamtenhaus [Bild 10.2].
Nach dem 2. Weltkrieg wurde am Dorfrand im Wald eine Stahlbetonbrücke gebaut. Die Brücke diente Militärzwecken, ein Übungsfeld wurde im Wald eingerichtet.
Im Jahr 1990 wurde der Müritz-Nationalpark gegründet und die Brücke von Radfahrern und Wanderern touristisch genutzt. Die Brücke ging in das Eigentum der Gemeinde über.

UNTERBRECHUNG
Die Stahlbetonbrücke muss saniert werden, aber die Mittel der Gemeinde reichen dafür nicht aus. Außerdem ist die Brücke überdimensioniert und zu weit vom Dorf entfernt. Es wurde der Gemeinde angeboten im Zug der Schienenerneuerung die Brücke abzureißen.
Infolgedessen wird ab 2012 der historische Weg Ankershagen – Speck unterbrochen.

WIEDERHERSTELLUNG
Der abgebildete Vorschlag [Bild 10.3, swie 9.2 und 9.3] zeigt die ideale Lösung für Klockow: Eine Bahnüberführung am Dorf, die keinen Autoverkehr im Nationalpark zulässt.
Die neue Lage der vorgeschlagenen Passerelle ist weiter von der Kernzone des Nationalparks entfernt, die für Unbefugte unzugänglich ist. Sie liegt gleichzeitig näher am Dorf und der bisher notwendige, östlich gelegene Umweg wird vermieden.
Zusätzlich würde diese Überführung den Bau eines zweiten Bahnsteigs für die Regionalbahn ermöglichen und in Klockow könnte ein Bedarfshalt der Bahn eingerichtet werden.

Helfen Sie bei der Wiederherstellung. Infos: INITIATIVE KLOCKOW3
– Bernard Cherix <b.cherix@excite.com> 0041. 79. 884 53 05
– Johannes Kramer <johannes.kramer@berlin.de> 0176. 666 537 66





[9.4] Links oben: Skizze der Deutschen Bahn (vor 2008) für den Umbau des Bahnhofs Klockow nach dem Rückbau der Schienen, die zum einzigen Bahnsteig des Bahnhofs führen. Gesamtkosten bis zu EUR 2,5 Mio!
Rechts unten: Isometrische Darstellung der „DB Skizze". **Die Deutsche Bahn sah in Klockow eine Unterführung vor.** Dieser Vorschlag wurde aus Kostengründen vom Verkehrsministerium abgelehnt.
Eine Passerelle wird weniger als die Hälfte kosten und könnte von der Zivilgesellschaft realisiert werden.

(VIER SÖLLER)

12 Infrastruktur für sanften Tourismus in Kargow, Kratzeburg und Klockow

RAD + INFO UND BAHNÜBERGANG
Das Wegenetz für sanften Tourismus in diesem Teil des Nationalparks ist in Entwicklung [Bild 9.1].
Die Bahnhöfe von Kratzeburg, Klockow und Kargow werden ab 2012 ihre Funktion als Steuerungsposten verlieren. Statt sie leer zu lassen, sollen Sie für Radfahrer und Wanderer umgenutzt werden. Vom heutigen, sanierungsbedürftigen Zustand bis zur voll sanierten, touristischen Infrastruktur schlagen wir eine Schritt-für-Schritt Umnutzung vor.
Es ist notwendig die Bahnhofsgebäude in diesem Wegenetz zu behalten, um sie umzunutzen und vor allem vor Vandalismus zu schützen. Die Gebäude in Kargow und Kratzeburg sind gut angeschlossen, nur der Klockower Bahnhof würde im Abseits stehen. Er braucht den von der Deutschen Bahn ursprünglich geplanten Durchgang [Bild 9.4].

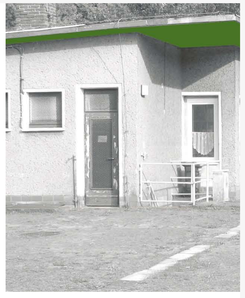
KONZEPT
Als erster Schritt sollen Infotafeln für Touristen sowie ein Selbstbedienungsladen eingerichtet werden. Die Infotafeln sollen über Wanderrouten und Ortsgeschichte (wie diese Ausstellung) unterrichten. Außerdem sollen an allen Bahnhöfen Selbstbedienungsstationen zur Fahrradvermietung, wie sie in vielen Städten existieren, eingerichtet werden.

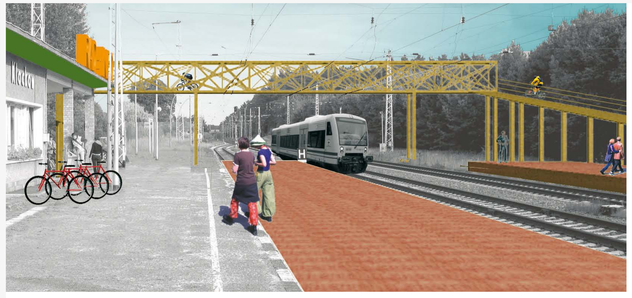
SELBSTBEDIENUNGSLADEN
Der Selbstbedienungsladen soll nach Schweizer Vorbild hergerichtet sein. Er soll den Besuchern lokale Produkte anbieten. Das Bezahlen läuft auf Vertrauensbasis. Der Preis wird von den Produzenten festgelegt und das Geld in einem Tresor deponiert.

FAHRRADVERLEIH
Gemäß dem Vorbild der „City-Bikes" in Großstädten können Tagestouristen, die mit der Bahn anreisen, direkt am Bahnhof „Müritz-Bikes" für ihre Touren ausleihen und diese auch an einem der anderen Bahnhöfe wieder abstellen. Die Selbstbedienungsstationen ermöglichen spontane Einwegtouren, fördern die umweltfreundliche Mobilität und das Fahrradaufkommen in den Zügen wird entlastet.

PROJEKT REALISIERUNG
Die Realisierung der Infrastruktur könnte von kleineren Bauunternehmen aus der Region getragen werden, um lokale Ressourcen zu fördern.
Die Beteiligung einer Hochschule an der Planung und Entwicklung dieser Infrastruktur würde das Know-how des Landes materialisieren und einen Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Unternehmen unterstützen.

Mit Ihrer Hilfe könnte ein Verein diese Infrastruktur realisieren. Da die EU- Fonds (EFRE, ELER) solche Vorhaben bis zu 75% bezuschussen, brauchen wir nur 25% der Co-Finanzierung.





[10.4] **Die Passerelle als Signal** für sanften Tourismus im Müritz-Nationalpark.

1273

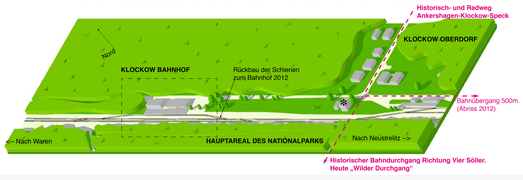
Käflingsbergturm

SPECK

Dorfkirche

2011

[10.2] **Heute ist der Bahnübergang 500m östlich des Dorfs.** Es ist eine unsanierbare Stahlbetonbrücke, die 2012 abgerissen wird.
Der historische Bahndurchgang neben dem Bahnbeamtenhaus(*) wird trotz Verbot von Einheimischen und Touristen begangen.



2015

[10.3] Nach dem Abriss der Stahlbetonbrücke 2012 schlagen wir eine Passerelle vor. Sie soll am ehemaligen Bahnhof realisiert werden um **den Weg Ankershagen-Speck wiederherzustellen**.

Käbelicksee

2015