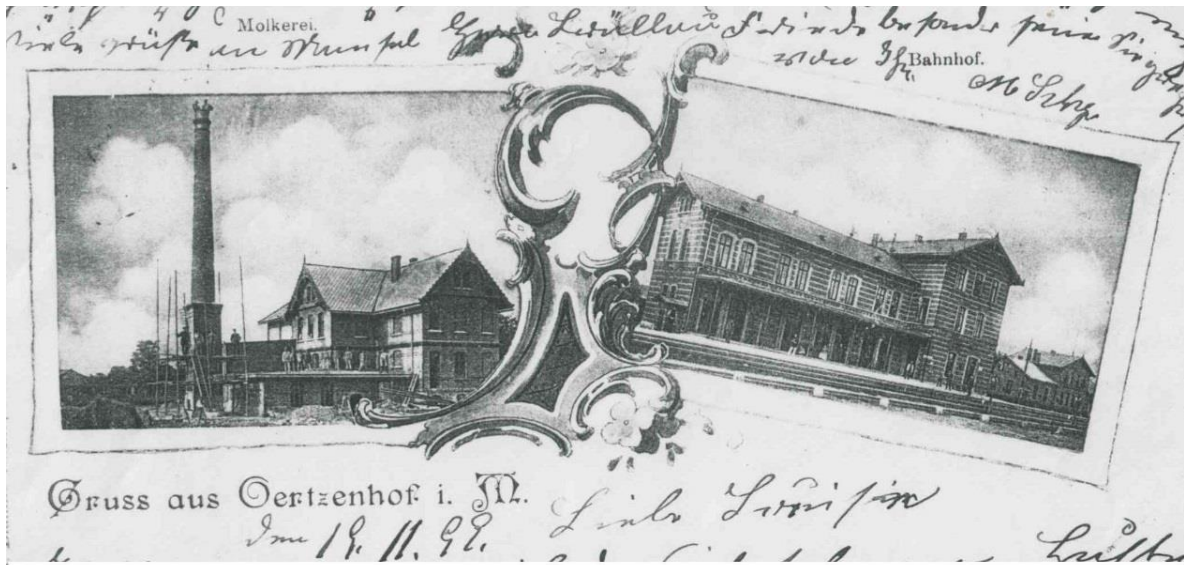


# Oertzenhof



**Geschichte:** 1746 erstmals erwähnt

2014 nach Woldegk eingemeindet



Oertzenhof, Auszug Meßtischblatt Golm 1932

Der Name des Ortes stammt vom weitverzweigten Adelsgeschlecht von Oertzen, das eine Reihe von Gütern besaß. Deutsche Ortsnamen mit dem Grundwort *-hof* bezeichnen Einzelsiedlungen, Vorwerke und Ausbauten. Sie enthalten meist den Namen des Besitzers. Eine Familie von Oertzen war seit 1466 in Helpt ansässig, und Oertzenhof blieb lange Zeit ein Teil des Helpter Gutes. Die Meierei Oertzenhof wird 1746 schriftlich erwähnt, ebenso eine Schäferei. In der Schmettau'schen Karte von um 1780 besteht „Oertzen Hoff“ lediglich aus drei u-förmig angeordneten Gebäuden am Ende eines Weges von Helpt. Erste Veränderungen kamen 1856 mit der Fertigstellung der Chaussee von Woldegk nach Friedland, die auch Oertzenhof erschloss. Der größte Teil des Ortes entstand aber, als in den 1860er Jahren die Bahnstrecke von Güstrow über Neubrandenburg zur preußischen Grenze bei Strasburg mit dem Bahnhof Oertzenhof gebaut wurde. In der Zeit vor dem Bau der Eisenbahn wird Oertzenhof nur als Standort einer Meierei an einer Anhöhe genannt. Im Jahr 1863 ging die preußische Eisenbahnstrecke von Stettin nach Strasburg in Betrieb. Auch die mecklenburgische Seite war an einer Ost-West-Verbindung interessiert. 1864 wurde die Strecke von Güstrow nach Neubrandenburg in Betrieb genommen. Am 1. Januar 1867 folgte die Verlängerung bis zur Grenze bei Strasburg.

Zwischen Oertzenhof und Kreckow befindet sich der höchste Punkt des norddeutschen Eisenbahn-Netzes. Die Gleise der Strecke Neubrandenburg-Strasburg liegen dort 113,63 m über Normalnull. Zwischen Neubrandenburg und Strasburg entstand in Oertzenhof der 1867 eingeweihte und für eine Dorfstation ungewöhnlich groß geratene Bahnhof. Hier fuhr bereits einige Monate vor Fertigstellung der durchgehenden Strecke im Juni 1866 täglich Arbeitszüge aus Richtung Neubrandenburg an, für die Zeit der Ernte im Herbst waren Güterzüge geplant. Entsprechend der von der Landwirtschaft geprägten Region wurden im Bahnhof vor allem Holz, Vieh und Agrar-Produkte versandt.

Mit der Verordnung vom 7. Dezember 1866 wurde das am Bahnhof, der letzten mecklenburgischen Station vor der Landesgrenze, zu errichtende Post- und Zollamt nach „stattgehabter Communication“ mit der Großherzoglich Mecklenburgisch-Strelitzschen Regierung und der Abstimmung im Landtag zur Liste der Zollämter an der mecklenburgischen Grenze hinzugefügt. Bereits 1867 entfiel die Zollkontrolle wieder, da mit der Gründung des Norddeutschen Bundes eine Zollunion eingeführt wurde. Die Großherzoglich-Mecklenburgisch-Strelitzschen-Post-Anstalten gaben bekannt, dass ab 25. Dezember 1866 auch die Post-Expedition (untergeordnete Poststelle, heute: Postagentur) in Oertzenhof den Verkehr mit den preußischen Postanstalten vermitteln würde. Zum 1. Mai 1867 wurde am Bahnhof eine Telegrafestation eingerichtet. Der Ort entwickelte sich zu einem lokalen Verkehrsknotenpunkt. Personenpostkurse (Personenbeförderung durch Postfahrzeuge) schlossen u.a. Friedland und Woldegk an den Bahnhof an, es gab aber auch durchgehende Verbindungen nach Neustrelitz mit Anschluss nach Feldberg. Bis ca. 1970 wurde die Post per Bahn befördert. 1996 kam es zur Schließung der Oertzenhofer Poststelle. In den 1880er Jahren war der Bau einer Eisenbahn von Oertzenhof nach Woldegk geplant. Dazu kam es aber nicht, stattdessen erhielt die Stadt Woldegk wenige Jahre später, im Jahre 1893 Anschluss an eine Bahnstrecke von Neustrelitz nach Strasburg vorbei an Oertzenhof. Seit 1947 die Woldegker Bahn demontiert und nicht wieder aufgebaut wurde, ist Oertzenhof Woldegker Ersatzbahnhof.

Der Ort Oertzenhof selbst blieb relativ klein und wird noch 1930 nur als Vorwerk von Helpt bezeichnet. Als Eisenbahn- und Poststandort wurde der Name zur Kennzeichnung anderer Orte in der Umgebung genannt. Seit 1934 gibt es eine über Oertzenhof führende Busverbindung zwischen Woldegk und Friedland.

Mehrere Bauten am gepflasterten Bahnhofsvorplatz stammen aus der Erbauungszeit des Bahnhofs und sind in einem ähnlichen Stil aus Backstein errichtet. Östlich des Bahnhofs befindet sich eine Eisenbahnersiedlung aus ein- bis zweistöckigen Wohnhäusern mit Nebengebäuden.



Die Gebäude zur Güterabfertigung sind 2003 abgerissen worden. Durch den Bau der Bahnlinie siedelten sich weitere Betriebe an. Ende des 19. Jahrhunderts, vor 1899 baute eine Genossenschaft die Molkerei an der Ecke Chaussee/ Ladestraße. Milch von den Gütern und Bauern aus der Umgebung wurde angeliefert. Ein Teil der Butter- und Käseproduktion ist per Bahn nach Berlin befördert worden. Ab 1960 arbeiteten die Woldegker und Oertzenhofer Molkereien zusammen. 1963 wurde die Produktion in Oertzenhof eingestellt und ab 1970 eine Außenstelle einer Bienenwirtschaftsfirma eingerichtet. Im errichteten Trockenwerk konnten ab 1966 bis zum Abriss des Betriebes 1996 Futtermittel produziert werden. Anfang der 1950er Jahre wurden in Oertzenhof ein Getreidelager und 1964 ein Kreisbetrieb für Landtechnik (KfL) eingerichtet. Als Nachfolger des Landtechnikbetriebes gab es weiterhin ab 2001 einen Fahrzeugbetrieb im Ort, den 2018 ein US-Rüstungskonzern kaufte. Desweiteren ist hier ein Fuhrunternehmen tätig und eine Biogasanlage wurde erbaut. Die Bahnstrecke Bützow–Szczecin führt durch das Gebiet, und der Ort besitzt heute noch einen im Personenverkehr bedienten Haltepunkt. Heute hält über Tag hier stündlich ein Triebwagen. 140 Jahre war der Bahnhof Arbeitsplatz vieler Eisenbahner. 2007 wurde der letzte Arbeitsplatz abgeschafft und moderne Technik zur Steuerung der Bahnverkehrs eingesetzt.



*Am jährlich 2. Sonntag im Juni stattfindenden Tag des Eisenbahners wurde zur DDR-Zeit immer ein großes Volksfest in Oertzenhof gefeiert.*

## Sehenswürdigkeiten:

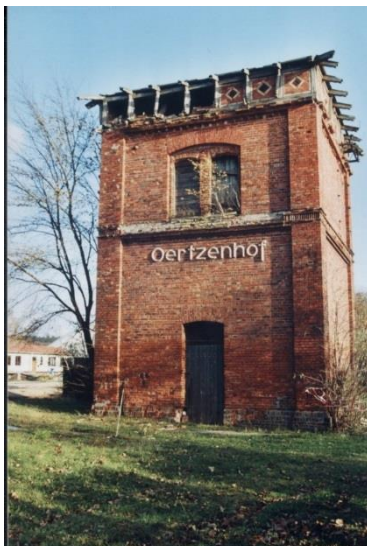


### •Bahnhofsempfangsgebäude

1866 wurde begonnen das großzügige Empfangsgebäude mit Diensträumen, Wartesälen, Gaststätte, Wohnungen und einem später angebauten Stellwerk zu errichten. Es befindet sich auf der Südseite der Gleisanlagen. Der im östlichen Teil zweistöckige, im westlichen Teil dreistöckige Bau aus Backstein stammt aus der Entstehungszeit des Bahnhofs. Gegenüber dem breiteren westlichen Teil ist der östliche Teil sowohl zur Straßen-, als auch zur Gleisseite etwas zurückgesetzt, so dass sich ein Grundriss ergibt, der annähernd die Form eines „T“s hat. Dazu gesellten sich ein großer Güterschuppen mit Ladestraße und ein Wasserturm für den Bedarf der Dampflok sowie Wohnhäuser mit Gartenland für Bahnwärter und andere Beschäftigte der Eisenbahn.

Das Empfangsgebäude wird heute nicht mehr für Bahnzwecke genutzt und steht leer. Entworfen hatte es der sächsische Architekt Richard Steche, der von 1863 bis 1867 bei der Friedrich-Franz-Eisenbahn beschäftigt war.

Nach 1990 wurde ein Großteil der Bahnanlagen abgebaut. Verblieben sind drei durchgehende Gleise, von denen das nördliche einer privaten Firma gehört. Über dieses Gleis wird Oertzenhof noch im Güterverkehr bedient, transportiert werden vor allem Baumaterialien und landwirtschaftliche Güter. Im Personenverkehr ist Oertzenhof Halt der Linien Bützow–Neubrandenburg–Pasewalk–Ueckermünde und Lübeck–Bützow–Neubrandenburg–Pasewalk–Szczecin. Beide Linien verkehren alle zwei Stunden und überlagern sich so, dass Oertzenhof annähernd stündlich bedient wird. Im Sommer 2012 wurde das Bahnhofsempfangsgebäude versteigert.



•**Wasserturm**, östlich neben dem Empfangsgebäude des Bahnhofs, diente der Versorgung der Dampflokomotiven, seit Jahren ungenutzt und leerstehend, vor allem im Dachbereich bereits zerstört

•**Wirtschaftsgebäude**, einige kleine, heute ungenutzte Nebengebäude gegenüber dem Bahnhofsempfangsgebäude

•**Wohnhaus mit Stallspeicher**, schräg gegenüber vom Empfangsgebäude



•**Bahnarbeiterwohnhaus**, westlich des Bahnhofs in der Nähe der Chaussee, heute nicht mehr genutzt



•**ehemaliges Postamt mit Stallspeicher**, am Bahnhofsvorplatz, heute Wohnhaus



•**frühere Molkerei**, nördlich des Bahnübergangs der Landstraße  
Der Molkereischornstein wurde Anfang der 1950er Jahre saniert und war in Betrieb bis Anfang der 1990er Jahre. Er wurde um zwei Elemente zurückgebaut durch den Umbau von Kohle- auf Ölheizung. Der Rest steht heute noch.

Fotos: Stadtarchiv/ Arnold Ritter

Quellen: Topographisch-historische Beschreibung des Mecklenburger Landes, Gustav Hempel, 1852  
Archiv für Landeskunde in den Großherzogtümern Mecklenburg und Revue der Landwirtschaft, 1866  
Regierungsblatt für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin, 1866  
Amtsblatt des Königlichen Post-Departements, Berlin, 1866  
Regierungsblatt für Mecklenburg-Schwerin, No. 17, 1867  
Stoff zur Landeskunde von Mecklenburg-Strelitz, Daniel Zander, Neustrelitz, 1889  
Mecklenburgisches Ortsverzeichnis 1930, Städte und Ortschaften der Länder Mecklenburg-Schwerin und MST, 1930  
700 Jahre Helpt, Asta Hethke, 1998  
MST Beiträge zur Geschichte einer Region, Band 2, 2002  
Bahnhof Oertzenhof-eine sterbende Idylle, Sven Bardua, Nordkurier v. 22.2.2002  
Vom einstigen Nabel der Region, Anett Seidel, Nordkurier v. 19.5.2007  
Nach 140 Jahren übernimmt Technik den Arbeitsplatz, Arnold Ritter, Nordkurier v. 3.12.2007  
Bahnhof unterm Hammer, Susanne Böhm, Nordkurier v. 15.6.2012  
Nun tritt der "Panzermann" ins 2. Glied, Thomas Beigang, Nordkurier v. 6.12.2018