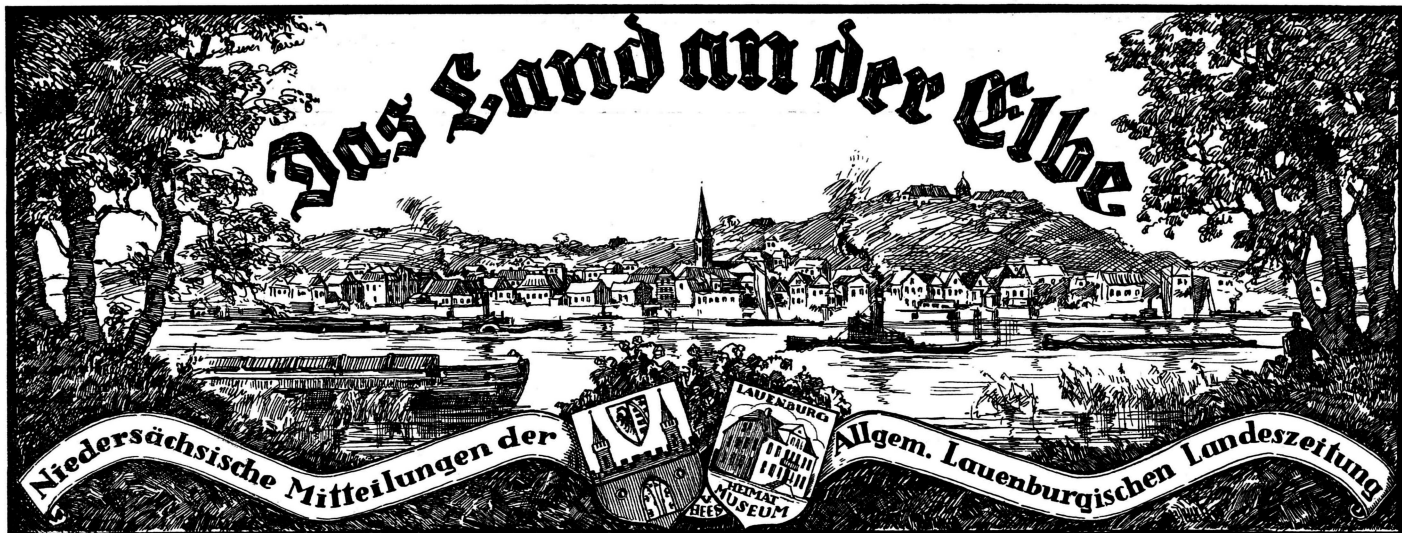




2. Jahrgang

Lauenburg (Elbe), Juni 1929

Nummer 6

Die Traject-Anstalt über die Elbe zwischen Lauenburg und Hohnstorf.

Ein Kapitel aus der Geschichte des Verkehrs in unsrer Heimat.

Von Dipl.-Ing. Wilhelm Hädeler.

Die Eisenbahnbrücke ist heute im Bilde unsrer Stadt und ihrer Umgebung ein so vertrauter, fast möchte man sagen: unentbehrlicher Teil, daß ein Lauenburger es sich kaum noch anders vorstellen kann, obgleich das Bauwerk der Ingenieurkunst mit seinen altmodischen Formen ohne Zweifel eine gewisse Disharmonie in die Landschaft trägt. Und angesichts der Tatsache, daß die Brücke am 1. November des vergangenen Jahres fünfzig Jahre im Betriebe war, angesichts des Verkehrs, der hinüber und herüber flutet, taucht unwillkürlich die Frage auf: Was war vorher, ehe die eisernen Bogenträger den Strom überspannten?

Besteht doch schon seit 65 Jahren ein durchgehender Eisenbahnverkehr zwischen Büchen und Lüneburg! In den ersten Jahren überquerte diese Bahn die Elbe mittels einer Eisenbahnfähre oder, wie es dazumal hieß, mittels einer „Traject-Anstalt“. Man hat zwar gleich beim Bau der Bahn an eine Brücke gedacht, ja, die Fähranlage sogar so geschaffen, daß sie weder den Bau

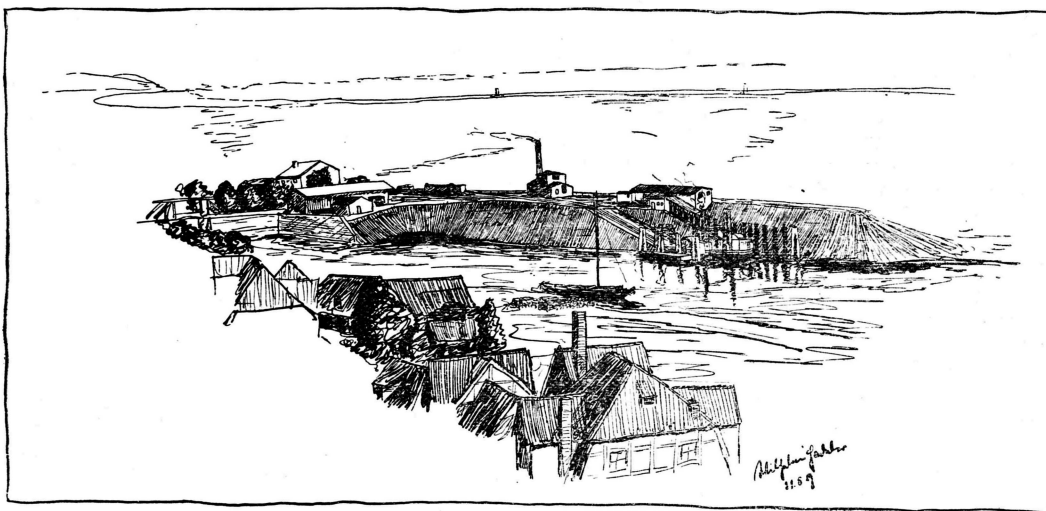
einer späteren Brücke hinderte noch selbst durch diesen Bau behindert wurde, aber zunächst scheute man die Kosten und behalf sich mit der billigeren Verbindung. In diesen Blättern ist nun unter der Überschrift „Lauenburg vor fünfzig Jahren“ schon recht häufig die Rede von der Fähre und ihren Schiffen gewesen. Deshalb wird es sich wohl lohnen, einmal zu suchen und zu fragen, wie sie eigentlich aussah, wie sie betrieben wurde und was im Laufe der vierzehn Jahre ihres Bestehens an außergewöhnlichen Ereignissen dabei geschehen ist. Sie war zu ihrer Zeit eine Berühmtheit, berühmt genug, um im Jahre 1865 das Ziel einer

wissenschaftlichen Exkursion des Berliner Vereins für Eisenbahnkunde zu werden. Man empfing die Herren hier mit großer Feierlichkeit, und ein Jahr darauf erschien in der Zeitschrift für Bauwesen ein Bericht über diesen Besuch und eine ausführliche Beschreibung unter der gleichen Überschrift wie die vorliegende Arbeit. Diese und einige andere, am Ende genannte Veröffentlichungen und Notizen aus der ersten Hälfte der 60er Jahre bilden zusammen mit allerlei privaten Mitteilungen die wesentlichen Unterlagen dessen, was hier gebracht werden soll.

Die gestellte technische Aufgabe bestand darin, Eisenbahn-

wagen und notfalls auch Lokomotiven vom hohen Bahnkörper auf ein Fährschiff und zurück zu schaffen. Die grundsätzliche Lösung war nicht schwer: Man baute eine schiefe Ebene, auf der die Fahrzeuge mit Winden hinabgelassen und heraufgezogen werden konnten. Der ja auch heute noch stark wechselnde Wasserstand zwang dazu, die Schienen

Blick von der Schloßterrasse über die Stadtnümmung auf die alten Lauenburger Bahnhofsanlagen.



(Das Bild ist nach einer Vergrößerung der alten Photographie angefertigt, die in „Lauenburgs Schifffahrt“, Blätter aus ihrer Vergangenheit, gesammelt von Th. Göke, Druck und Verlag Gebrüder Borchers, Lauenburg (Elbe), Seite 53 wiedergegeben ist.)

so weit nach unten zu führen, daß auch beim tiefsten Niedrigwasser ein sicherer Uebergang der zu befördernden Wagen vom Lande auf das Schiff möglich war. Für gewöhnlich war also ein Teil der schiefen Ebene, deren Neigung 1:9 betrug, unter Wasser, und damit ergab sich eine Schwierigkeit für den Uebergang der Wagen. Ein einfacher Steg, wie man ihn sonst hat, war nicht möglich, weil er wegen des Tiefganges der Fähre hätte zu lang sein müssen. Man erbaute deshalb fahrbare Brücken, sogenannte Uebergangsbühnen, die auf Schienen neben den Bahngleisen dem Wasserstande entsprechend verstell-

werden konnten. Die Plattform dieser Bühnen lag parallel zum Deck des Fährdampfers, so daß am landseitigen Ende nur ein Paar zugeshärfte Schienenstücke, Schleppschienen, auf den festen Bahngleisen aufzuliegen brauchte, um ein glattes Ueberfahren der Wagen zu sichern. Am wasserseitigen Ende waren die Bühnen so hoch wie der mittlere Freibord des Fährschiffes. Für die unmittelbare Verbindung war eine Klappe angebracht, die lose auflag und die Unterschiede infolge der Ein- bzw. Austauschungen bei wechselnder Belastung auszugleichen hatte. Sie wurde beim Anlegen der Fähre wie eine Zugbrücke herabgelassen. Hierzu waren auf einem portalartigen Ueberbau der Bühne Winden aufgestellt. Grundsätzlich war auf beiden Ufern die gleiche Einrichtung vorgesehen. Verschieden war aber die Art, wie man den Uebergangswagen dem wechselnden Wasserstande anpaßte. Auf der Lauenburger Seite war auf der schiefen Ebene eine sehr starke Kette fest verankert. An dieser wurde die Bühne mit einem Vorstecker oder Schäkel befestigt. Zum Verstellen diente die unter den Schienen neben dem Maschinenhause liegende Winde für die Eisenbahnwagen, wobei deren Zugseil auf einen starken Flaschenzug arbeitete. In Hohnstorf dagegen war eine starke Gelenkkette ohne Ende über zwei Kettenseiben geführt, deren obere von der stehenden Maschine für die Wagenwinde gedreht werden konnte. An diese Gelenkkette, die in einem gemauerten Graben zwischen den Schienen lief, hängte man die Bühne mittels einer Schleppkette an, so daß man sie im äußersten Falle in einem Zuge um ein Stück von der Länge des Abstandes der beiden Kettenseiben hochziehen konnte. Das Herablassen geschah auf beiden Seiten einfach mittels der gebremsten Winden. Der Einstellbereich der Uebergangsbühnen reichte von — 1 Fuß 3 Zoll (3,93 Meter) bis + 17 Fuß (+ 5,35 Meter), gemessen am Hohnstorfer Pegel. Die Dampfmaschinen zum Antrieb der Winden — sie werden in den Quellen immer ausdrücklicher als die „stehenden

Maschinen“ bezeichnet im Gegensatz zu den Maschinen des Fährschiffes — waren so bemessen, daß sie 600 Zentner (30 t) mit einer Geschwindigkeit von 3 Fuß je Sekunde (0,945 Meter je Sekunde) heraufziehen konnten. Sie leisteten 46 P.S.¹⁾ Der Dampfessel war „auf 60 Pfund pro Quadratfuß Ueberdruck concessioniert“. Diese Zahl sieht gefährlich groß aus, ist aber recht harmlos, denn in heutigem Maß sind das nur 4,4 Atmosphären Ueberdruck, also, wie man wohl scherzend sagt, nicht viel mehr als warmes Wasser. Diesen „beträchtlichen“ Druck erreichte der Kessel überdies nur in den Betriebspausen durch Aufspeichern des Dampfes. Das war nun keineswegs eine Fehlkonstruktion, wie man vielleicht annehmen könnte, sondern wohlbedachte Absicht, denn zwischen zwei Arbeitstörns lagen immer lange Pausen von etwa 35 Minuten, in denen Zeit genug zum Dampfsammeln blieb. Inzwischen konnte die Fähre hin-überfahren, drüben die Wagen ans Land und neue an Bord bringen lassen und zurückkehren. Wirklich gebraucht wurde der Dampf des Kessels ja nur in der kurzen Zeit des Heraufziehens der Wagen vom Schiff. Das Hinablassen geschah bei ausgepuppelter Maschine mit der von Hand gebremsten Winde. — Solange man zum Aufschleppen der Wagen ein Hanfseil benutzte, hatte die Seiltrommel der Winde einen Durchmesser von 2 Fuß 3 Zoll (0,826 Meter) und ein Vorgelege von 1 : 3²⁾. In Lauenburg nahm man der besseren Haltbarkeit wegen aber sehr bald ein Drahtseil, mußte daraufhin jedoch den Trommeldurchmesser auf 8 Fuß vergrößern und, um die bisherige Zuggeschwindigkeit bei-

zubehalten, ein weiteres Vorgelege 1 : 3 einbauen. Wenn eine der stehenden Maschinen infolge Beschädigung oder wegen Kesselreinigungs- und Ueberholungsarbeiten ausfiel, zog eine auf dem Bahnhofe fahrende Lokomotive die Wagen an einem langen Seil einzeln herauf.

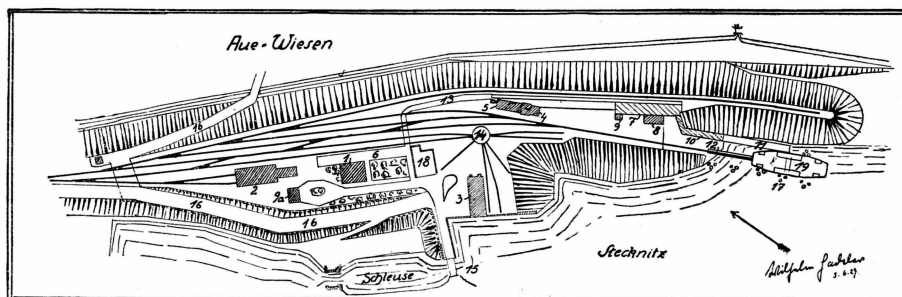
Im gewöhnlichen Betriebe wurden ausschließlich Güterwagen überseht. Personenwagen und Lokomotiven blieben auf den beiderseitigen Kopfbahnhöfen stehen. Die Fahrgäste verließen in Lauenburg den Zug vor der Halle (vgl. Abb. 2!), in Hohnstorf am Bahnsteig, und gingen dann durch einen gedeckten Gang über eine der schiefen Ebene parallele, aus Holz erbaute Laufbrücke von der Seite her auf das Fährschiff. „Die Ueberfahrt mit den Dampfschiffen über die Elbe dauert 6 bis 10 Minuten“, so wird in einer Beschreibung der Anlage anlässlich der Eröffnung geschrieben, „und ist das regelmäßig zur Beförderung der Reisenden benutzte große Dampfschiff mit geräumigen, für die I. und II. Klasse elegant ausgestatteten, geheizten Cajüten versehen, damit die Reisenden auch auf der kurzen Fahrt nicht den Unannehmlichkeiten der Witterung ausgesetzt sind“. — Das große Fährschiff, „Lauenburg“, war ein Raddampfer von 140 Fuß (44,0 Meter) Länge, über Deck von 23 Fuß (7,24 Meter) und über dem Radkasten von 43 Fuß (13,55 Meter) Breite und etwa 8½ Fuß (2,60 Meter) Seitenhöhe. Der Tiefgang betrug leer fast 3 Fuß (0,945 Meter) und mit 600 Zentner (30 Tonnen) Zuladung fast 4 Fuß (1,26 Meter). Das Schiff hatte völlig gleiche Enden, an deren jede ein selbständiges Steuer angeordnet war. Das Deck war jedoch nicht spitz wie bei anderen Schiffen, sondern

etwas viereckig, so daß das Fahrzeug von oben wie ein Brahm aussah, der an den Enden ungefähr $\frac{2}{3}$ so breit ist wie in der Mitte. Es war an Bord Platz für 4 Wagen. Die Maschinenanlage³⁾ leistete 150 P.S.; sie war, um das für die Wagen nötige freie Oberdeck zu erreichen, in zwei symmetrisch eingebaute gleiche Maschinen geteilt, die hart an die Seiten des Schiffes gedrängt waren, aber auf eine durchgehende Welle arbeiteten.

Der Dampf wurde in zwei ebenfalls seitlich liegenden Kesseln erzeugt, die jeder einen langen, ziemlich dünnen Schornstein hatten. Hinter diesen lag die Kommandobrücke, in hohem Bogen den freien Raum des Mitteldecks überspannend. Die „Lauenburg“ ist bei der Einrichtung der Fähranlage in Magdeburg für 46 000 Thaler (138 000 Mark) erbaut. Als Reserve- und Hilfschiff diente ein kleiner Schraubendampfer „Bonny“ (Länge 40 Fuß (12,58 Meter), Breite 13 Fuß (4,09 Meter), Tiefgang 4 Fuß (1,26 Meter). Wenn die große Fähre unklar war, schleppte er einen hölzernen Brahm mit Eisenbahnwagen hinüber und herüber. Später — wann, konnte der Verfasser bisher nicht feststellen — ist noch ein kleineres Fährschiff „Hohnstorf“ beschafft worden, das wegen seines hellen Anstriches im Volksmunde „die weiße Fähre“ hieß. Entsprechend nannte man die „Lauenburg“, die dunkel oder schwarz gestrichen war, „die schwarze Fähre“.

Die „Landungsanstalt“ in Hohnstorf lag etwa 50 Meter elb- abwärts von dem Blumeschen Grundstück (am „alten Bahnhof“) außen am Deiche. Von ihr blieb nichts übrig. Nur das alte Bahnhofsgebäude weiß noch von der Vergangenheit zu erzählen. Es ist arg verfallen, aber trotzdem zeigt es immer noch die saubere, streng disziplinierte Architektur aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Offenichtlich Epigontum, — die Schinkelzeit ging vorher! — ist es doch wertvoll genug, um einer Zeit,

Plan von der Bahnhofsanlage in Lauenburg im Jahre 1875.



(Der Pfeil rechts in der Ecke zeigt die Blickrichtung der Abbildung 1.)

1. Empfangsgebäude (Der alte Bahnhof). 2. Lokomotivschuppen. 3. Güterschuppen. 4. Maschinenhaus. 5. Kesselhaus. 6. Bahnsteig für Züge nach Büchen. 7. Halle. 8. Wartezimmer. 9. Abort. 10. a. zugleich auch Stall. 11. Ueberdeckter Gang zur Laufbrücke. 12. Holzener Laufbrücke. 13. Uebergangsbühne. 14. Fester Weg vom Amtsbahnhof bei der Halle zum Abfahrtsbahnhof. 15. Drehscheibe. 16. Brücke über die Grauwasser-Schleuse nach Lauenburg. 17. Weg nach den Auenwiesen. 18. Dufdauben vor der schiefen Ebene. 19. Rampe (heute noch vorhanden). 20. Fährschiff.

1) Für technisch interessierte Leser mögen hier auch die Hauptdaten der Maschinen gebracht werden: Seiltrommeldurchmesser: 13 Zoll = 340 mm. Hub: 20 Zoll = 520 v. Mittlere Seilgeschw.: 3,5 Fuß/sec. = 1,1 m/sec. Mittlerer Druck: 32 Pfd./Quadrat-zoll = 2,34 kg/cm².

2) D. h.: die Drehzahl der Seiltrommel verhält sich zu der Maschine wie 1 : 3.

3) Die Hauptdaten der Schiffsmaschinen waren: zwei Maschinen, deren jede bestand aus einem oszillierenden Zylinder von 23 Zoll = 603 mm Durchmesser und 3 Fuß = 945 mm Hub, und einer Luftpumpe von 17 Zoll = 446 mm Zylinderdurchmesser und 18 Zoll = 472 mm Hub. Die Maschinen arbeiteten mit Expansion und Einspritzkondensation. Kesseldruck wahrscheinlich 3,5 bis 4,5 Atmosphären.

die bei kleineren und kleinsten Zweckbauten noch allzu oft schwer um Form und Gestaltung ringt, ein wertvolles Studienobjekt zu bieten. Auch was heute an Geleisen noch vorhanden ist, liegt bis auf unbedeutende Reste anders als in den Zeiten der Tractat-Anstalt. Es dient heute dem geringen Güterverkehr der Station Hohnstorf. Sie hat sich sehr gewandelt im Laufe der Jahre! Einst geplant und angelegt als Uebergangs-Zollstation des Deutschen Zollvereins gegen das Ausland, das dänische Lauenburg, aber als solche kaum benutzt, blieb ihr durch die Zeit bis zum Bau der Brücke wenigstens die wichtige Rolle der Fährstation, bis sie nach der Fertigstellung der Eisenbahnbrücke zu einem bedeutungslosen Haltepunkt herabsank, der noch dazu erst auf den energischen Einspruch der Einwohner von Hohnstorf und Umgebung eingerichtet wurde, aber einige hundert Meter von der alten Anlage entfernt. Unseren Tagen blieb es vorbehalten, dort durch den Badeverkehr wieder etwas mehr Leben zu wecken.

Die Bahnhofsanlage in Lauenburg ist in Abbildung 1 und 2 dargestellt. Sie überlebte die Umstellung von dem Fährbetriebe auf die Brücke ursprünglich ohne nennenswerte Umgestaltung — abgesehen davon, daß der Personenbahnhof seinen heutigen Platz erhielt —, denn nur die Landungsanstalt selbst und die Halle verschwanden. Erstere lag dem Hause des Herrn Bobzien gegenüber, so daß die Schiffe Ebene ungefähr vor dem Ende der Fährleichen Werft lag, vielleicht 20 Meter weiter östlich. Der Güterschuppen stand auf einer hohen Raimauer, wie es auf Abbildung 1 zu sehen ist, mit der Mühle winkelfrecht gegen die Stecknitz gestellt. Was wir heute noch „den alten Bahnhof“ nennen, war das Empfangsgebäude. Im Laufe der Jahre verschwand natürlich immer mehr von den vorhandenen Gebäuden und Einrichtungen bei Erweiterungen und notwendigen Umbauten; aber erst der Bau des Elbe-Trave-Kanals hat dem Gelände die Gestalt gegeben, die es heute noch hat. Heute ist der „alte Bahnhof“, den man längst zu Beamtenwohnungen umbaute, das einzige Ueberbleibsel aus der Zeit der Fährschiffe. — Leider haben sich bis jetzt keinerlei Abbildungen, weder der ganzen Anlage noch irgendwelcher Teile, auffinden lassen. Nur eine alte Photographie des Blickes von der Schloßterrasse über die Stecknitzmündung hin zeigt im Hintergrunde undeutliche Umrisse der Gebäude und der Landungsanstalt. Abbildung 1 versucht daraus recht und schlecht ein Bild der Gesamtanlage zu rekonstruieren. Viel konnte dabei nicht herauskommen, aber das Erreichte ist schließlich immer noch besser als nichts, und vielleicht kann es doch bei den alten und ältesten Lauenburgern noch einige Erinnerungen an die Zeit vor 50 und 60 Jahren erwecken. (Fortsetzung folgt.)

Lauenburg vor 50 Jahren.

Die Aufzeichnungen aus Lauenburg vor 50 Jahren finden mit den bemerkenswerten Tatsachen des Monats Juni und eines Teiles des Monats Juli des Jahres 1875 nachstehend ihre Fortsetzung.

6. Juni: Die Schützen-Gesellschaft hielt ihre alljährliche sommerliche Generalversammlung ab, deren Tagesordnung sich alle Jahr auf die einzige und „große“ Frage beschränkt: „Soll ein Schützenfest gefeiert werden oder nicht?“, und die gewöhnlich ohne irgend welche Diskussion, und so auch diesmal, mit einem allgemeinen freudigen „Ja“ beantwortet und erledigt wird. Nebenher wird dann die für das Fest erforderliche Musikbeschaffung erörtert, und ist dies Jahr unter den bei dem Schützenvorstand eingegangenen Offerten diejenige des hiesigen Musikdirigenten Schumburg seitens der Gesellschaft akzeptiert worden. Das Schützenfest wird hiernach wie bisher vierzehn Tage nach dem Glüfinger Markt, also in den Tagen vom 11. bis 14. Juli, stattfinden. — 9. Juni: Mit dem Elbbrückenbau zwischen Lauenburg und Hohnstorf soll um die Mitte des Monats der Anfang gemacht werden. Die Bauperiode wird sich immerhin auf drei Jahre ausdehnen, und ist die technische Leitung des Baues der Brücke der hannoverschen Staatsbahn übertragen worden. — 18. Juni: Das frühere herrschaftliche Elbzollgebäude hier selbst, welches vor einigen Jahren von der Herrschaft zum öffentlich meistbietenden Verkauf gebracht und von dem Brau- und Brennereibesitzer Peters im Verein mit dem Kaufmann Haack für 6560 Thlr. erworben wurde, ist unter der Hand für 36 000 M an Paul Ed. Nölting & Co. in Hamburg verkauft worden, welche Firma vor etwa einem halben Jahre hier eine Zigarrenfabrik etabliert hat und nun beabsichtigt, dieselbe in das geräumige Gebäude zu verlegen. Unter den verschiedenen

industriellen Etablissements hier am Orte sind es namentlich die großartige Holzschneiderei der Firma Klindtrath und Martens sowie mehrere Ziegeleien und Kalkbrennereien, welche einen mehr oder weniger lebhaften Betrieb unterhalten. Aber auch die hiesigen Zündholzfabriken sind vollauf beschäftigt und können kaum den an sie gestellten Anforderungen genügen, die sich nicht nur auf die gewöhnlichen Reibzündhölzer beschränken, sondern auch sich infolge des immer größeren Konsums der sogenannten Sicherheitszündhölzer auf diese erstrecken. Aus solcher Veranlassung hat die unter der Firma F. Haack Nachfolger verwaltete Fabrik, welche auch ihren Bedarf an Holzdraht selbst fabriziert, jetzt auch die Anfertigung der bekanntlich zuerst von Schweden bei uns eingeführten Säferhets-Zändsticker's, ohne Schwefel und Phosphor, in die Hand genommen, deren Qualität erkennen läßt, daß sie derjenigen der rühmlichst bekannten „Norrköpings“ nicht nachstehen, bezüglich leichter und wenig sprühender Entzündung dieselbe noch gar übertreffen dürfte und auch im Preise jeder Konkurrenz zu begeben vermag. — Wie an vielen anderen Orten, wo die Mittel nicht vorhanden sind, die Lehrer der Volksschule ausreichend zu besolden, so auch hier, leiden diese Schulen unter häufigem Lehrerwechsel und teilweise sogar zeitweisem Lehrermangel. So sind hier schon seit geraumer Zeit mehrere Lehrerstellen unbesetzt, und erst neuerdings haben sich um die vakanten drei Stellen, und zwar um die 6., welche mit 1200 M dotiert ist, drei Lehrer, die Herren Münch aus Stralau, Meyer aus Pötrau und Rix aus Schwarzenbek, beworben, dagegen um die 8. Stelle mit 1050 M allein ein jüngerer Bruder des vorgenannten Lehrers Rix und um die 9. Stelle (975 M) nur eine Dame, Fräulein Burmester, Tochter des Küsters Burmester von hier. Die betreffenden Lehrer haben in Gegenwart der Schulkommission ihre Probelektionen gehalten; ob einer und wer von ihnen vor den Augen derselben Gnade gefunden, müssen wir abwarten. Dagegen soll die Befehung der 9. Lehrerstelle mit Fräulein Burmester, welche sich übrigens eines vorzüglichen Rufes als Lehrerin erfreut, bereits feststehen, und zwar mit der Modifikation, daß sie mit 720 M und auf Kündigung angestellt wird. — Die Angelegenheit betreffend Verlegung des hiesigen Postamtes von der oberen in die untere Stadt ist nunmehr insofern wieder einen Schritt weiter gerückt, als unter den der Postverwaltung zur Verfügung gestellten Lokalitäten diejenigen des Bürgermeisters a. D. Vogel und des Kürschners Rubaschek zur engeren Wahl gestellt sind. Um nun die Verwirklichung des Projektes nicht länger von der Lokalfrage abhängig zu machen, hat Bürgermeister Vogel zu Gunsten der Rubaschekschen Lokalitäten auf die Inbetrachtung der feineren verzichtet, und ist hiernach zu erwarten, vorausgesetzt, daß es der hiesigen Postverwaltung wirklich ernst ist, dem allgemeinen städtischen Verkehrsinteresse endlich Rechnung tragen zu wollen, daß die Verlegung der Postanstalt nach dem Rubaschekschen Hause demnächst erfolgen wird, um so mehr, als die ursprünglich etwas sehr hohe Mieteforderung erheblich reduziert ist und jetzt als durchaus annehmbar bezeichnet wird. — 28. Juni: Unter den Bewerbern um die 6. und 8. Lehrerstelle an den hiesigen Stadtschulen hat die Schulkommission die Lehrer Gebrüder Rix aus Schwarzenbek gewählt. — Die städtischen Kollegien berieten über die Um- resp. Neupflasterung des oberen Teiles der Grünstraße. Es waren zwei Anschläge vorgelegt. Danach kommt die Umpflasterung und Herstellung des Trottoirs auf ca. 1800 M, die Ausbesserung und Herstellung eines Trottoirs auf ca. 1200 M zu stehen. Die Angelegenheit wurde der Baukommission zur Erwägung überwiesen. — Die Teilnahme am Schleswig-Holstein-Lauenburgischen Städtetag wurde abgelehnt. — Der Statutenentwurf für die Handhabung des städtischen Feuerlösch- und Rettungswesens wurde genehmigt, ebenso der der freiwilligen Feuerlösch- und Rettungsschar alhier. In letzterem wird außer einigen Redaktionsänderungen nur dem Sage: „Sämtliche Geräte usw. werden aus städtischen Mitteln geliefert“, der Zusatz gegeben: „nach Bewilligung der städtischen Kollegien“. — Von den hiesigen Zündwarenfabriken sind die beiden Lübbertschen Etablissements käuflich in den Besitz eines Herrn Schmidt, der bisher als Prokurist in dem Geschäfte tätig war, übergegangen.

4. Juli: Das Projekt der Verlegung der hiesigen Postanstalt in die untere Stadt ist nun so weit gediehen, daß die der Postverwaltung seitens des Kürschners Rubaschek mietweise offerierten Lokalitäten von ersterer für einen jährlichen Mietzins von 900 M akzeptiert sind und die Translokation der Post zum 1. April n. J. in Aussicht genommen ist. — 5. Juli: Die Freiwillige Feuerwehr hielt in Thiels Hotel behufs definitiver Konstituierung eine

Verammlung ab. In dieser wurden die Statuten einstimmig angenommen, worauf sich die Anwesenden durch Unterschrift eines Reveres, diesen Statuten gewissenhaft nachzukommen, verpflichteten. Von den abwesenden Mitgliedern soll diese schriftliche Verpflichtung nachgeholt werden. Alsdann schritt man zur Wahl der Führer. Als Ammann des bereits gewählten Kommandeurs, Bahnmeisters Knoche, wurde der Zimmermeister Julius Basedau gewählt, zum Schriftführer Kaufmann Gustav Haad, zum Steigerführer der Geschäftsführer der Haadschen Zündwarenfabrik, Thomsen, zu dessen Stellvertreter der Gastwirt Bockmann, zum Führer der Spritzenmannschaft Schneidermeister Manshardt, zum ersten Spritzenführer Schlossermeister Düver und zum zweiten Spritzenführer Schlossermeister Kehrhaß. — Ein schweres Gewitter zog über unsre Gegend. Durch einen Blitzschlag wurde das Wirtschaftsgebäude Lüdemann in Hamwarde eingäschert. Neunzig Schafe sind mit verbrannt.

Chronik des Monats Mai 1929.

1. Der Ortsverband für freies Bildungswesen schloß am 30. April seine Veranstaltungen mit einem Vortrag über die musikalischen Formen, den Herr Organist und Chorleiter Frenz hielt. Fräulein Brand hatte die Ausführung der musikalischen Beispiele übernommen.
2. Der Lauenburger Frühjahrsmarkt fand zum ersten Male am ersten Donnerstag im Monat Mai statt und erhielt die Bezeichnung Maimarkt. Er trug den Charakter eines Volksfestes.
4. Der Landwirtschaftliche Verein von Lauenburg und Umgegend schloß das Winterhalbjahr mit einer Generalversammlung, in der zuerst Herr Direktor Dr. Brase-Mölln über landwirtschaftliche Fragen einen Vortrag hielt und weiter das Geschäftliche seine Erledigung fand.
5. Ein Robert-Garbe-Gedenkstein wurde in Hohnstorf geweiht. Die Weiherede hielt Herr Fritz Wischer, Kiel. Ein Kinder-Schauturnen, veranstaltet vom Männer-Turnverein, fand in der Turnhalle der Bürgerschule statt.
6. Die Lauenburger Schützengilde hielt ihre Jahresversammlung ab, in der die Rechnung abgenommen wurde, Anteilsscheine ausgelöst und mitgeteilt wurde, daß das diesjährige Schützenfest am 14., 15. und 16. Juli stattfinden wird. Die Königswürde errang im Schützenverein Wißeeze und Umgegend Herr Heinrich Brackmann jun., Wangelau.
7. Im Gewerbeverein sprach der Geschäftsführer der Ortskrankenkasse, Herr Teigel, über die Krankenversicherung.
8. Die Freiwillige Feuerwehr hielt ihre Hauptversammlung ab, in welcher über die Tätigkeit während des verflossenen Jahres berichtet und die Rechnung gelegt wurde. Die Sterne für 20jährige Dienstzeit erhielt der Steigerabteilungsführer Herr Edmund Weidner. Anstelle des seitherigen Schriftführers, Herrn W. Frenzstakty, der wegen Arbeitsüber-

bürdung eine Wiederwahl ablehnte, wurde Herr Kaufmann Karl Bobzien gewählt. Herr Frenzstakty wurde zum Ehrenmitglied ernannt.

9. Der Lauenburger Männer-Turnverein nahm teil an der Gökswanderung, die ab Roseburg erfolgte und in Mölln ihren Abschluß in einem gemeinsamen Treffen mit den anderen Bezirksvereinen fand.
10. In der Kollegienitzung wurde anstelle des aus dem Stadtverordnetenkollegium ausgeschiedenen Herrn Mittelschullehrers Dettmann der neu eingetretene Stadtverordnete Herr Karl Wohler durch Herrn Bürgermeister Dr. Meiling eingeführt und auf sein Amt verpflichtet. Die Tagesordnung enthielt 12 Punkte, die Schulfragen und solche der allgemeinen Verwaltung betrafen. In eine Vorbesprechung des Haushaltsvoranschlages wurde eingetreten.
11. Der Gewerkschaftsbund der Angestellten hielt am 11. und 12. Mai seine diesjährige Bezirkstagung hier ab.
12. Der Lauenburgische Gewerbebund hielt in Mölln seine zehnjährige Jubiläumstagung ab, die aus allen Teilen des Kreises gut besucht war.
14. Lehrer i. R. Tesdorf wurde durch den Tod nach längerer Krankheit abberufen. Der Heimgegangene war Inhaber des Adlers des Hohenzollernschen Hausordens und der silbernen Luthermedaille.
16. Das Strandbad Hohnstorf wurde eröffnet. Der Sparkassenverband Pötrau wählte in seiner Jahresversammlung den stellvertretenden Verbandsvorsteher Herrn Carl Jensen anstelle des heimgegangenen Verbandsvorstehers Krahn in Fiken zu seinem Vorstehenden.
21. Die Königswürde beim Schützenfest des Schützenvereins Pötrau und Umgegend errang Herr Molkereibesitzer Hans Krefer.
23. Die Firma Schipper & Goern konnte ihr 25jähriges Bestehen feiern. Die Inhaber übernahmen im Jahre 1904 die schon 1833 von ihrem Vorgänger gegründete Schiffswerft.
24. Die städtischen Kollegien wählten für den am 1. Juli von hier verziehenden Herrn Mittelschullehrer Red Herrn Mittelschullehrer Jäger aus Calau; sein Amtsantritt wird am 1. Oktober erfolgen.
27. Lehrer i. R. Georg Petersen wurde nach kurzem Kranksein durch den Tod abberufen. Von 1871 bis 1911 an der Schule und seit 1891 im Küsteramt tätig, waren ihm seine Aemter Heiligtum.
28. In Rakeburg wurde das Lauenburgische Heimatmuseum eröffnet. Namens unsrer Stadt überbrachte Herr 2. Bürgermeister Frenzstakty die Glück- und Segenswünsche und als Geburtstagsgabe die Kopie eines alten Gemäldes, das frühere Lauenburger Schloss mit dem Fürstengarten darstellend.
- 29., 30. und 31. Mai fand hier die Tagung des 33. Verbandstages des Norddeutschen Gastwirte-Verbandes statt. Es waren in der Hauptsache Wirtschaftsfragen, die zur Verhandlung standen.



Aus dem Lauenburger Heimatmuseum



Auch der heutige Bericht kann wieder Bereicherungen unsrer Sammlungen melden:

Die Freie Innung für Schlosser, Schmiede und Kupferschmiede überwies dem Museum die in ihrem Besitz befindliche alte Schmiede-Innungslade sowie verschiedene alte Dokumente und Bücher derselben. Wir werden in nächster Zeit in einem besonderen Artikel auf diese Lade und ihre Innungsschriften zurückkommen.

Weitere Zuwendungen sind:

- 1 Zweimarkstück, Friedrich III., 1888, von Frau Kaufmann Rump
- 2 ältere hölzerne Leuchter von Herrn Malermeister A. Bock
- 1 messing. Kaffeewärmer von Herrn Malermeister Bock
- 1 Messingleuchter mit Lichtschere von Frau Marwedel
- 1 Zinnständer für eine Dellampe von Herrn Schulz in Gülzow
- 1 Bibl. Historienbuch, 1713, von Herrn Joh. Frenz
- 1 Lauenb. Gesangbuch, 1780, von Herrn Schneidermeister Reuter
- 1 gesticktes Notizbuch mit Silberverfälschung, 1829, von Frau E. Graack
- 2 perlengestickte Brieftaschen von Frau E. Graack
- 1 Marinesäbel von Frau Sanitätsrat Bürger

- 1 messing. Zimmertürklinke aus dem 17. Jahrhundert von Herrn Schneidermeister Hüselitz
- 3 Fayence-Fliesen von Herrn Schneidermeister Hüselitz
- 1 Miniatur-Spinnrad und Haspel von Frau Professor Blume
- 1 messing. Kofferschild von Herrn Tischlermeister Böhmer.

Unsre Münzsammlung wurde ergänzt durch folgende Lauenburger Stücke:

- 1 Doppelgroßchen, Augustus, 1621.
- 1 Gulden, Julius Franz, 1678.
- ^{1/16} Taler, Julius Franz, 1678.

Ständig wachsendes Interesse am Museum zeigt sich einmal durch die Ueberweisungen, von denen jede in ihrer Art eine Lücke füllen hilft, und sodann durch den Besuch. Dieser war namentlich in den verflossenen Pfingst- und Feiertagen durch Einheimische und von Fremden, welche sich Lauenburg zum Reiseziel wählten, ein bemerkenswerter. Th. G.

Das Heimatmuseum Lauenburg (Elbe)

ist jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag von 11 bis 5 Uhr geöffnet.