



2. Jahrgang

Lauenburg (Elbe), August 1929

Nummer 8

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

Gegen das Ende der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts war das Eisenbahnnetz in Niedersachsen im Vergleich mit dem heutigen noch recht unvollkommen. Ihm fehlten vor allem die Querverbindungen, welche das Gebiet links der Elbe

dort schon sehr breite und voll im Bereiche der Gezeiten liegende Elbe alles andere als zuverlässig. Diesen unhaltbaren Zuständen sollte der Vertrag ein Ziel setzen, der im Jahre 1861 von der Berlin-Hamburger, der Lübeck-Büchener und der hanno-



Das Eisenbahnnetz an der Niederelbe um 1860

Die Strecke Lüneburg-Hohnstorf ist schraffiert eingezeichnet
(Die Skizze ist angefertigt nach Graf von Schlieffen, Cannae, Skizze 24)

dem rechtselbischen Schleswig-Holstein und Mecklenburg näher brachten. Wie die hier wiedergegebene Kartenskizze zeigt, war in Hannover nur die sogenannte Nordbahn vorhanden, während rechts der Elbe schon außer der seit 1846 bestehenden Hamburg-Berliner Eisenbahn und der Strecke Lübeck-Büchen mit der Verlängerung nach Lauenburg ein großer Teil der holsteinischen Strecken und eine mecklenburgische Linie bestanden. Die nächste feste Brücke lag jedoch weitab in Wittenberge. Andere Eisenbahnübergänge über die Elbe gab es nicht. Nur in Harburg war ein Fahrverkehr nach dem dänischen Altona eingerichtet, der zwar eine gewisse Verbindung zwischen der Strecke Hannover-Celle-Lüneburg-Harburg und den schleswig-holsteinischen Strecken darstellten, aber da Hamburg bewußt umgangen worden war, um seinen Handel zu treffen, einen wirklichen Anschluß nach Mecklenburg und den eigentlichen ostelbischen Gebieten in keiner Hinsicht ermöglichen konnte. Uebrigens war die Verbindung in Harburg durch die

verschieden Staatseisenbahn abgeschlossen wurde. Darin war der Bau einer von Lüneburg ausgehenden Zweigbahn der Strecke Celle-Harburg und die Errichtung einer Fähranlage bei Hohnstorf vorgesehen. Das in der letztgenannten zu investierende Kapital sollte 80 000 Reichsthaler betragen, von denen Hannover die Hälfte, Lübeck-Büchen drei Achtel und Berlin-Hamburg ein Achtel hergaben. Nach dem gleichen Schlüssel sollte auch der Gewinn verteilt werden; die Leitung der von den drei Teilhabern gemeinsam zu verwaltenden Traject-Anlage sollte alle drei Jahre wechseln, wobei Hannover den Reigen eröffnete. — Ein Blick auf die Karte zeigt die Bedeutung dieser Verbindung. Die nur 21/4 Meilen lange Strecke Lüneburg-Hohnstorf vermittelt den Anschluß Lübecks, Hamburgs und Mecklenburgs an das zu der Zeit schon recht gut ausgebaute mitteldeutsche Eisenbahnnetz.

Der Bau begann im Mai des Jahres 1862. Für Lauenburg war das ein großes Ereignis, denn wegen des Baues mußten fremde Ingenieure und Facharbeiter in Lauenburg

wohnen, und das gab lohnenden Verdienst für die Geschäftsleute. Wenn alte Leute aus jener Zeit berichten, es wäre damals „wie ein kleiner Brückenbau“ gewesen, so werden sie nicht ganz unrecht haben. Schon im Herbst des folgenden Jahres war alles fertig, die Bahnlinie im Hannoverschen, der Grenzbahnhof in Hohnstorf und die Landungsanstalten auf beiden Ufern. Auch die auswärts erbauten Fährschiffe waren bereits angeliefert. Man begann also mit den Erprobungen und den Übungsfahrten für das Personal. Allein ungünstige Wasser- und Eisverhältnisse und besonders der Krieg gegen Dänemark, der die Aufstellung eines Anschlußfahrplanes auf der Berliner Strecke unmöglich machte, zögerten die Aufnahme des regelmäßigen Betriebes hinaus. Erst am 15. März 1864 wurde die Traject-Anstalt, deren Gebäude und Fahrzeuge man mit Kränzen und Fahnen reich geschmückt hatte, in Gegenwart von Vertretern aller an der Anlage interessierten Staaten mit großer Feierlichkeit eröffnet. Daß das neue Verkehrsmittel infolge des Krieges gleich mit Militärtransporten belastet wurde, lag auf der Hand. Mündliche Ueberlieferung berichtet z. B., daß einmal 5000 Mann, die aus Schleswig kamen, hier bei Lauenburg übergesetzt sind. Das große Fährschiff konnte 600 Mann auf einmal befördern. Ungeachtet dieser zusätzlichen Belastung konnte die Fährre schon in den ersten sechzehn Monaten ihres Betriebes recht beachtenswerte Ergebnisse erzielen.

Bei der Schilderung der technischen Einzelheiten ist schon gesagt worden, daß nur Güterwagen übergesetzt wurden. Man ließ immer vier Wagen — mehr konnte das große Fährschiff nicht fassen — auf einmal hinab und zog sie jenseit des Stromes auch zugleich wieder hinauf. Die Personen mußten den Zug verlassen. Wenn das Eis im Winter hielt, wurden die Fahrgäste von Bahnbeamten an sicheren Stellen hinüber geleitet. Die Güter schaffte man, soweit sie dringend befördert werden mußten, in schweren Zugschlitten hinüber. Bei dieser Arbeit fanden die durch das Eis zur Untätigkeit verurteilten Schiffer einen gern mitgenommenen Verdienst. Nichteilige Güter lagerten, bis wieder offenes Wasser war. Selbstverständlich fuhr das Fährschiff, solange es irgend möglich war, d. h. bis der immer stärker werdende Eisgang und sehr oft auch Beschädigungen der Schaufelräder und der Steuer halt geboten. Dann war die Verbindung freilich bis zum Eisstand unwiderruflich unterbrochen.

Hatte der dänische Krieg, so entscheidend er auch das Schicksal unsrer Vaterstadt gestaltete, sie selbst doch überhaupt nicht berührt, so griff zwei Jahre später der „deutsche“ Krieg dafür unmittelbar hierher. Nur ein Zufall hat hier Kampf und Blutvergießen vermieden. Wohl wußte man um die Mitte des Juni 1866 in unsrer Stadt von der gespannten politischen Lage, aber ernstlich wird wohl kaum jemand etwas befürchtet haben, zumal Presse und Nachrichtenendienst nicht entfernt so schnell arbeiteten wie heute und vor allem nicht so verbreitet waren. Da durchlief am Abend des 15. Juni eine aufregende Nachricht die Stadt: „Der Lüneburger Zug ist nicht angekommen! Der Schnellzug nach Hamburg hat ohne Passagiere von drüben abfahren müssen!“ Bei einer Verspätung dachte man sich nichts, die kam wohl hin und wieder vor, aber ganz ausgeblieben war der Zug noch niemals! Auf einmal sprach man vom drohenden Kriege, wollte wissen, daß die Preußen bei Harburg über die Elbe gegangen wären, daß Preußen allein gegen Oesterreich, Sachsen, Kurhessen und Hannover stünde, und tausend andere Dinge mehr. Unter diesen Umständen war die Lage unsrer guten Stadt Lauenburg nicht mehr ganz so harmlos, denn sie war preussisch, und auf der anderen Seite der Elbe war Feindesland, Hannover! Was wird, wenn die Preußen hier über die Elbe gehen wollen, und die Hannoveraner wehren sich? Oder wenn's umgekehrt kommt? (Eigentlich mußte es ja so sein, daß Preußen sich nur verteidigen konnte, bei so vielen Gegnern!) Wie oft und in wieviel verschiedenen Formen mag dies Thema an jenem Abend und am folgenden Morgen erörtert worden sein! — Die Ereignisse nahmen ihren Lauf. Am nächsten Tage kam wieder kein Zug von Lüneburg; aber die Kriegserklärung wurde bekannt, und man hörte die Bestätigung der Nachricht vom Ueberschreiten der Elbe durch die Preußen bei Harburg. Gleichzeitig erfuhr man: die Hannoveraner ziehen sich nach Süden zurück und nehmen alles Eisenbahnmateriale mit. Die schlimmste Gefahr schien damit abgewendet. Tags darauf wurde es aber doch Ernst. Vormittags kam aus Hamburg von der Leitung der Hamburg-Berliner Bahn Befehl, die beiden Dampfschiffe (Fähre und Hilfsdampfer) sollten unter Dampf am Lauenburger Ufer liegen. Der Kapitän des

Fährschiffes, Schmidt, beantwortete diese Anordnung mit der Meldung, daß sein Fahrzeug nicht betriebsklar sei, denn es seien Maschinenteile zur Reparatur nach Lüneburg geschickt. Es war leicht herauszufühlen, daß mit dieser Meldung nicht alles stimmen konnte. Schmidt war hannoverscher Beamter, handelte also durchaus als Ehrenmann, wenn er an seinem Teile den Preußen Schwierigkeiten machte. Als dann nachmittags von Hamburg die Abfahrt eines Sonderzuges mit Truppen nach Lauenburg gemeldet wurde, wußte man, woran man war: Die Preußen wollen den Elbübergang besetzen, vielleicht sogar hier über die Elbe gehen. Man dachte ausdrücklich „die Preußen“ nicht etwa „unsre Landsleute“, und fühlte sich als unfreiwilliger Zuschauer bei dem Kampf, der möglicherweise entbrennen konnte. — Angesichts dieser Lage mußte etwas geschehen, das Empfinden wird wohl jeder gehabt haben, der irgend um den Stand der Dinge wußte. Und es geschah auch etwas: Der Vorstand des Bahnhofes Lauenburg, ein sehr zielbewußter und klarschender Herr, ließ alle Handkähne zusammenbringen, die sich in der Gile aufreiben ließen, und sie mit je zwei Schiffsleuten bemannen, damit wenigstens die Truppen gleich übersetzen konnten, wenn sie ankamen. Es läßt sich denken, daß bei der ohnehin durch die Nachrichten der letzten Tage erregten Stimmung jetzt einige Aufregung in unsrem sonst so friedlichen Städtchen herrschte. Man male sich die Lage nur einmal aus! — Um 7 Uhr abends traf der angekündigte Zug ein, und dank der bereitgestellten Kähne konnten sogleich fünfzig Mann unter Führung eines Offiziers über die Elbe gehen und drüben den Bahnhof militärisch besetzen. Doch das war nur der Auftakt! Nicht an dieser Besitzergreifung lag den Preußen, sondern daran, daß sie Eisenbahnwagen und eine Lokomotive hinüberschafften, um nach Lüneburg vorzustößen. Das war aber sehr viel leichter gesagt und befohlen als ausgeführt. Die große Fährre war nicht betriebsklar und wegen der fehlenden Maschinenteile auch ohne weiteres nicht betriebsklar zu machen. Und die Landungsanstalt in Hohnstorf war noch viel weniger betriebsklar. Die Uebergangsbühne lag hoch und trocken auf dem Deich, so hoch hinaufgezogen, als es nur irgend möglich war. Dazu waren von der stehenden Maschine, mittels derer sie allein hätte wieder in ihre Lage gebracht werden können, ebenfalls „wichtige Maschinenteile zur Reparatur nach Lüneburg geschickt“. — Diese Sabotage — nichts anderes war's als in unsren Tagen bei der Ruhrbesetzung — war gewiß ehrlich gemeint und auch durchaus berechtigt, aber sie reichte nicht hin, um preussische Truppen aufzuhalten. Auf den Lauenburger Schiffbauereien wurden Erdwinden (Gangpille) und schwere Talien requiriert, mit denen man nach einiger Mühe die Uebergangsbühne wieder in ihre gehörige Stellung brachte. Schlimmer stand es um den Fährdampfer. Aber auch da hatte der rührige Bahnhofsvorstand schon Rat geschaffen. Er hatte mit dem Führer des einzigen damals in Lauenburg beheimateten Dampfschiffes, dem Kapitän Burmester, verabredet, daß er das Fährschiff, falls es nicht fahrfähig wäre, über die Elbe schleppen solle. Auf diese Abmachung griff man zurück. In der Nacht vom 17. auf den 18. Juni wurde erst eine Lokomotive und dann eine Anzahl Wagen auf das jenseitige Ufer geschafft. Begleitet von einer Baukolonne und einem Baubeamten konnte dieser Zug schon um 6 Uhr morgens nach Lüneburg abfahren. Selbstverständlich unter äußerster Vorsicht, denn es hieß, die Geleise seien zerstört, ein Gerücht, das sich allerdings bald als unrichtig erwies. Schon mittags wurde eine zweite Maschine, die sich auf dem Lauenburger Bahnhof befand, telegraphisch von Lüneburg angefordert. Ihre „Trajectierung“ konnte jedoch erst in der nächsten Nacht erfolgen, weil das Dampfschiff trotz der Kriegszeit seine tägliche Fahrt nach Hamburg unternommen hatte, von der es erst abends spät zurückkehrte. Am 19. konnte auch diese zweite Maschine weiterfahren und zusammen mit dem anderen übergesetzten Eisenbahnmateriale den Preußen sehr wertvolle Dienste leisten. — Die Verwaltung des Bahnhofes Hohnstorf wurde der Station Lauenburg übertragen, weil der hannoversche Beamte ja nicht gut dort bleiben konnte, und da Kapitän Schmidt seinen Posten freiwillig verlassen hatte, ging die Führung der Fährre „Lauenburg“ in die Hände des Obersteuermanns Meyer, des Führers des Hilfsdampfers (später hatte er die zweite Fährre „Hohnstorf“) über, der als Beamter der Berlin-Hamburger Bahn auf seinem Plaze geblieben war. Nicht lange nachher fanden sich auch die fehlenden Maschinenteile wieder an. Sie waren auf dem Hohnstorfer Bahnhof versteckt worden.

Im Anschluß an dieses zu guter Letzt doch recht friedlich

verlaufene Kriegsereignis mag noch eine Episode berichtet werden, die fast wie eine erfundene Anekdote aussieht. Die Preußen wollten den Maschinisten der stehenden Maschine in Hohnstorf über den Verbleib der fehlenden Maschinenteile verhören, aber der war verschwunden und trotz eifrigen Suchens nicht aufzufinden. Als die „dicke Luft“ später vorüber war, erschien er wieder, ohne zu verraten, wo er gesteckt hatte. Viele Jahre nachher erzählte man, er habe sich im Hause seiner späteren Schwiegereltern aufgehalten. Als die Preußen hier nach ihm fragten, sah er als taube alte Frau in der dunklen Ecke hinter dem Ofen, durch eine große Brille in der Bibel lesend. — — —

Der 66er Krieg ging schnell zu Ende. Wiederum trat auch in Lauenburg bei der Traiect-Anstalt der Alltag in seine Rechte. Besondere Ereignisse sind aus den Jahren bis 1870 nicht berichtet, es wird also wohl kaum etwas geschehen sein, was über die gewöhnlichen Kleinigkeiten, als Eisgang und Flachwasser, vielleicht auch einmal eine Havarie, hinausging. Nur sah man mehr und mehr ein, daß die Fähre immer halber kram bleiben mußte. So mehrten sich, seit beide Elbufer preußisch waren, die Stimmen, die sich durch eine feste Brücke verbunden haben wollten.

Im Deutsch-französischen Kriege hatte die Anlage naturgemäß keine besondere Bedeutung. Sie war ein Teilchen in der auch damals schon vielgliedrigen Kette der rückwärtigen Verbindungen. Als „Kriegshandlung“ ließen sich höchstens gelegentliche Verwundet- und Gefangenentransporte auslegen. Im Jahre 1870 begann Hamburg den Bau seiner Elbbrücke. Das bedeutete aber keineswegs eine Entlastung für das Traiect, sondern die stetige Zunahme des Verkehrs erzwang wahrscheinlich in dieser Zeit die Beschaffung eines zweiten Fährschiffes, das, wie schon bemerkt ist, den Namen „Hohnstorf“ erhielt.

Nach dem Frankfurter Frieden wurde es abermals Alltag. Was er in seinem Ablauf der Fähre an ungewöhnlichen Ereignissen beehrte, ist in diesen Blättern unter der Ueberschrift „Lauenburg vor fünfzig Jahren“ Fall für Fall berichtet worden, denn seit dem 1. Oktober 1870 gibt es ja eine Allgemeine Lauenburgische Landeszeitung, deren vergilbte Seiten eine wundervolle Chronik des Geschehens der seither vergangenen Tage bilden. Unter manchem anderen wird da z. B. berichtet, daß am 3. Februar 1874 „wieder einmal“ das Malheur passierte, daß zwei mit Salz beladene Eisenbahnwagen abrissen, über das Schiff hinwegliefen und ins tiefe Wasser fielen. Unter dem 13. Januar 1875 wird von einem Rechtsstreit der Lauenburger gegen die Bahnverwaltung berichtet, in dessen Verlauf die Bahn zum Ersatz des angerichteten Schadens verurteilt worden ist, aber nicht zahlen will. Die Fähranlage wird dabei mit dem sicher nicht als Schmeichelei aufzufassenden Titel „Monstre-Traiect-Anstalt“ belegt, Welcher Art der Schaden gewesen ist, läßt sich leider nicht feststellen. Daß die ständig hin- und herüber fahrenden großen und wahrscheinlich nicht sehr sicher steuernden Fährschiffe den Verkehr und die stillliegenden Fahrzeuge in der Stechnikmündung gestört und behindert haben, ist sehr gut denkbar, aber worin der Schaden bestand, den Bewohner der Uferseite der Elbstraße erlitten haben wollen, das ist schwer zu erraten. Belästigung durch Rauch? Durch den Wellenschlag der Bugwellen? Oder gar durch den Lärm? Wer weiß das noch zu sagen! Vielleicht hat auch nur ein stures Hängen am Althergebrachten sich gegen diese neuzeitliche Einrichtung gewendet. — Noch im letzten Jahre des Bestehens richtete die Fähre einmal größeres Unheil an: Die „Lauenburg“ rammte und versenkte am 7. April 1878 einen Magdeburger Elbkahn. Am 2. Juli wurde abermals ein Kahn gerammt, aber den konnte man über Wasser halten. Außer solchen Nachrichten finden sich Notizen, in denen die Behinderung der Fähre durch das Eis oder flaches Wasser besprochen wird. Sie klingen immer wieder aus in die Forderung nach einer Brücke.

Unzureichender Wasserstand und die Behinderung durch Eis, die Kalamitäten, die zu Anfang gleich die Eröffnung des Betriebes um fast ein halbes Jahr hinauszögerten, haben dann schließlich nach 15½ Jahren auch das Ende herbeigeführt. Im Juni 1875 begann der Bau der Brücke, und am 1. November 1878 wurde sie dem Verkehr übergeben, nachdem fast ein Jahrzehnt hindurch immer wieder darüber gesprochen, beraten und geschrieben worden war. Die beiden Fährschiffe stellte man außer Dienst. Bis tief in den Sommer des Jahres 1879 lagen sie noch im Lauenburger Hafen, zwecklos und tot. Unter ihren weit ausladenden Radkästen konnten Schwalben ihre Nester bauen und die Jungen groß ziehen. Niemand störte sie, höchstens die

liebe Jugend, die damals so gern wie heute „schipperte“, fuhr einmal heran und jagte sie auf, indem sie vorsichtig nach den Nestern hinfühlte. Im Herbst 1879 sind die Schiffe fortgeschafft worden. Was aus ihnen wurde, ist nicht mehr sicher festzustellen. Eine Besart besagt, man habe sie nach dem Rhein verkauft, wo sie weiter benützt worden sind. Man habe sie sogar über See dahingeschafft. Eine andere Besart will wissen, daß der Rumpf der großen Fähre als Ponton eines Getreidehebers in Hamburg habe dienen sollen, als solcher aber mehrfach umgefallen wäre, weil er (wegen zu geringer Breite) nicht stabil genug dazu gewesen war. Bis Ende 1880 habe er dann noch unbenutzt herumgelegen, bis er abgewrackt wurde. Das Hilfschiff „Bonny“ fuhr noch lange Zeit als Hafenschlepper in Hamburg.

Sic transit gloria mundi! So vergeht der Ruhm der Welt! Anfangs eine technische Berühmtheit und am Ende ein lang- und klangloses Vergehen. Es ist sehr lehrreich, gerade an diesem Beispiel zu sehen, wie schnell unsre und auch schon unsrer Väter Zeit vergessen. Seit der letzten Ueberfahrt der Fährdampfer sind eben fünfzig Jahre vergangen, und schon sind sichere Auskünfte über die Fähranlage nur noch mit Mühe zu bekommen. Ein glücklicher Zufall ließ die Pläne der Landanlagen erhalten bleiben, vom Aussehen der Schiffe fehlt noch jede Spur, nur ihre Maße sind überliefert. Und gerade die Schiffe wären ein hochinteressantes Studienobjekt gewesen, denn sie waren frühe Vertreter einer auch heute noch selten ausgeführten und schwer zu bauenden Gattung von Sonderfahrzeugen.

Es wäre dem Verfasser sehr lieb, wenn die Leute, welche sich noch der in dieser Schilderung berührten Dinge und Ereignisse erinnern, ihn auf Irrtümer hinweisen würden. Ganz besonders aber erwünscht sind Ergänzungen dessen, was fehlt. Es wird sich sicherlich eine Gelegenheit bieten, solche Nachrichten der Allgemeinheit zugänglich zu machen.

*

Benutzte Quellen:

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrgang 1862, Seite 928, und Jahrgang 1864, unterm 12. März. Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang 1866, Seite 316 bis 318, Seite 329 und Seite 331 bis 334. Nachweisung über den Bau und Betrieb der unter hannoverscher Verwaltung stehenden Eisenbahnen; Jahrgang 1862, Seite 19; 1863, Seite 15; 1865, Seite 30. Archiv des Vereins für die Geschichte des Herzogtum Lauenburg; zweiter Band, Heft 3, Seite 70 bis 74. Das Land an der Elbe. Allgemeine Lauenburgische Landeszeitung. Pläne und Zeichnungen der Bahnmeisterei Lauenburg. Außerdem sind mir vielfach persönliche Mitteilungen zugegangen, für die ich an dieser Stelle herzlich danke. S.

Rentmeister Hermann Hemme †

Am 27. Juli 1929, abends 10 Uhr, ging der Rentmeister a. D. Hermann Hemme im Altersheim des Stephanstiftes zu Hannover-Kleefeld nach einem langen, vielfach erfolgreichen, vom Glück begünstigten Leben zur letzten Ruhe ein. Er wurde am 27. Februar 1835 zu Hassel bei Hoya in Hannover als jüngster Sohn des Amtsbogts Hans Heinrich Hemme geboren. Sein Vater ließ ihm eine gute Schulbildung angedenken. Nach der Konfirmation erlernte H. Hemme das Bürofach, war eine Zeitlang bei einem Rechtsanwalt beschäftigt, trat in die hannoversche Armee ein, verließ diesen Dienst nach zehn Jahren, erhielt dann eine Anstellung als Gendarm in seinem Heimatlande, gab diesen Posten jedoch wieder auf, um private Stellung anzunehmen, da er sich für kein Fortkommen durch solche Berufsänderung mehr versprach. 1867 wurde H. Hemme Sekretär beim königl. hannoverschen Staatsminister a. D. Eduard Grafen von Kielmansegg auf Blumenau bei Hannover. Dieser wußte H. Hemme bald zu schätzen als einen gewandten, umsichtigen und zuverlässigen Beamten, auf den er sich in jeder Beziehung verlassen konnte. In dieser und der folgenden finanziell schwierigen Zeit erwies sich H. Hemme dem Grafen von Kielmansegg als ein geschickter Mitarbeiter, wodurch sich der Verstorbenen die Anerkennung und den Dank des Grafen von Kielmansegg und seiner Angehörigen verdiente. Auch die Gattin des Grafen Eduard von Kielmansegg, Gräfin Julie, geb. von Zesterfleth, bewahrte H. Hemme und seinen Familiengliedern bis zu ihrem Ableben ihr Wohlwollen. Beide, Graf und Gräfin von Kielmansegg, standen beim Königshaus Hannover

ver infolge ihrer diesem geleisteten unschätzbaren Dienste in höchstem Ansehen. Als das Gut Blumenau nach dem Tode des Grafen Eduard von Kielmansegg verkauft war, stellte dessen Sohn, Alexander Graf von Kielmansegg, H. Hemme im Jahre 1882 als Rentmeister auf dem Edelkommissariat Gülzow-Hasen-
thal-Melufinenthal an, womit die Verwaltung der Polizei (bis 1889) und Wahrnehmung des Amtes des Gutsvorstehers und des Standesbeamten verbunden war. Auch an dem Landwirtschaftlichen Verein für das südliche Lauenburg nahm der Verstorbene viel Interesse und wirkte für diesen weitgehend. Herrn Hemme verstand es, sich durch seinen tadellosen Charakter bald die allgemeine Achtung und Wertschätzung der Einwohner Gülzows und Umgebung zu erringen. Hemme war sehr energisch, dabei wahrte er aber einen gütigen wohlwollenden Zug für alle geradenkenden, rechtlichen Leute. Unbill vergaß er leicht, wenn er den guten Willen zur Rechtfertigung sah. So wirkte H. Hemme bis zum Jahre 1904 in Gülzow als pflichttreuer Beamter bei völligem Vertrauen des Grafen Alexander von Kielmansegg. Im Herbst 1904 zog Hemme nach Hannover, wo er noch eine Reihe von Jahren die Gräflin von Kielmansegg'schen Häuser an der Calenberger Straße verwaltete.

Hemme war in erster Ehe mit Auguste geb. Schreiber verheiratet und in zweiter Ehe mit Mathilde geb. Frehe, welche letztere zwei Töchter entstammen. Der jetzt Verstorbene hatte viel Familiensinn, und er war unermüdlich in seiner Fürsorge für das Wohlergehen seiner Angehörigen.

So hat Hemme ein langes Leben gehabt; bis zuletzt war ihm eine gute Gesundheit beschieden, er bewahrte seine geistige Regsamkeit, blieb nicht wie die meisten alten Leute stehen, wo er stand, sondern ging mit der Zeit mit, paßte sich dieser möglichst an und interessierte sich bis zuletzt für die Geschehnisse und Zustände auf allen möglichen Gebieten. Und im Laufe der Jahre wurde der Heimgegangene immer bescheidener und stellte seine persönlichen Bedürfnisse immer mehr zurück. Noch einige Jahre vor seinem Tode schrieb Hemme seine Briefe selbst, bis ihm schließlich durch einen bösen Fall ein Schaden am Arm zugefügt wurde, auch trat eine Schwächung des Augenlichts ein. Er war dankbar für das ihm vergönnte lange Leben und bereit, jederzeit heimzugehen, und jetzt ist das geschehen. Er ruht nun nach mehr als 94jährigem Leben in der kühlen Erde des Strangrieder Friedhofes zu Hannover, und sein Grab schmücken die Kränze seiner Angehörigen und Bekannten, und als besonderes Zeichen der Anerkennung seiner Verdienste wurden auf seine letzte Ruhestätte die Kränze der Grafen von Kielmansegg sowie des früheren Herzogs Ernst August zu Braunschweig und Lüneburg niedergelegt.

R. B.

Chronik des Monats Juli 1929

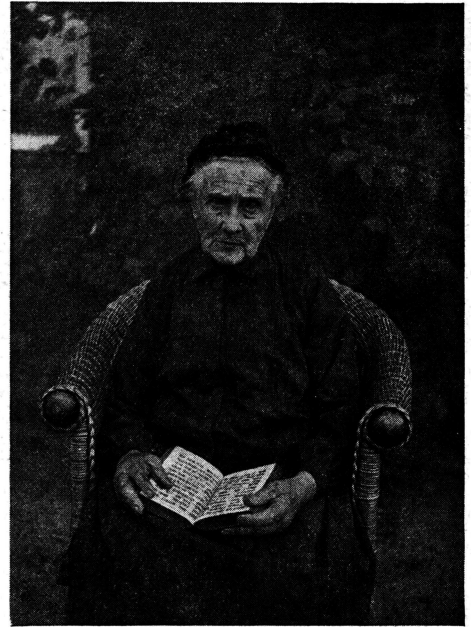
2. Das nächstjährige Bundesjüngertag der „Heiderose“, verbunden mit dem 60jährigen Bestehen des Lauenburger Sängerbundes, wird am 28. und 29. Juni hier stattfinden.
15. Die Würde des Schützenkönigs errang Herr Schlachtermeister Heinrich Piel.
21. Durch Herrn Landrat Dr. Voigt, Rakeburg, wurde Herrn Bäckermeister Heinrich Mahneke und dessen Sohn, dem Maschinenbauerlehrling Fritz Mahneke, im Auftrage des preußischen Staatsministeriums die Lebensrettungsmedaille am Bande im Schloß hier selbst überreicht. — Das Reiterturnier, dem auch Herr Landrat Dr. Voigt beiwohnte, nahm bei sommerlichem Wetter einen anregenden Verlauf.
23. Der Krieger-, Reservisten- und Landwehrverein beschloß in seiner außerordentlichen Generalversammlung, den Kreisriegerverband zu seiner im Jahre 1930 stattfindenden Tagung nach Lauenburg (Elbe) einzuladen. Mit dieser Tagung soll eine Veranstaltung größeren Stils verbunden werden.
24. Der Gewerbeverein beschäftigte sich in seiner Mitgliederversammlung mit dem städtischen Haushaltsvoranschlag für 1929 und beschloß zu den vorgesehenen Steuerzuschlägen, daß diese zu hoch und demnach wie folgt festzusetzen seien: 300 Prozent Zuschlag zur Gewerbeertragsteuer und 1400 Prozent Zuschlag zur Gewerbesteuer. Eine höhere Steuer sei bei der schwierigen wirtschaftlichen Lage nicht tragbar.
26. Die städtischen Kollegien brachten unter dem Vorsitz des Herrn zweiten Bürgermeisters Freystaßky den Haushaltsplan für 1929/30 unter Dach und Fach. Eine Ermäßigung

der Steuern, wie sie der Gewerbeverein beantragt hatte, fand keine Annahme. Der Haushaltsplan schließt in Einnahme und Ausgabe mit 623 700,— Reichsmark ab.

28. Der Lauenburgische Gewerbebund hielt seine Vierteljahrsversammlung in Rakeburg ab. U. a. fand eine Besprechung der kommenden Kommunalwahlen statt.

Den Alten zur Ehr'

Am 23. Juli beging die Witwe Frau Catharina Möller in Juliusburg ihren 90. Geburtstag. Sie erblickte im Jahre 1839 hier im Hause des Dreiviertelhufners Herrn Krümmann



Catharina Möller, Juliusburg

Phot. von Lehrer Stardjohann, Juliusburg

das Licht der Welt und wohnte nach ihrer Verheiratung lange Jahre in Tesperhude. Mit dem Tode ihres Gatten und ihres Sohnes zog die Einsamkeit in ihr Heim ein, weshalb sie sich entschloß, wieder in ihrem Geburtsort Zuflucht zu suchen und ihre alten Tage in ihrem Geburtshause zu verleben. Frau Möller ist noch von großer geistiger Regsamkeit und nimmt an allen örtlichen Vorkommnissen lebhaften Anteil.

Ebenfalls 90 Jahre alt wurde am 24. Juli in Schwarzenbek Herr Wilhelm Meinke, der in unserer Stadt noch recht gut bekannt ist, da er in der Grünstraße lange Zeit eine Kupperei betrieb. Der alte Herr ist noch recht rüstig und lebt heute bei seinen Kindern in Schwarzenbek.

In Büchen-Bahnhof beging am 5. August Oberbriefträger im Ruhestande Herr Christian Peters in großer körperlicher Rüstigkeit im Kreise seiner Kinder und Verwandten den 85. Geburtstag. Er ist Kriegsveteran von 1870/71 und Mitbegründer und heute noch aktives Mitglied des Kriegervereins Pötrau.

80 Jahre alt wurde am 12. August Herr Heinrich Bollmann, Hohler Weg hier selbst wohnhaft. Am gleichen Tage konnte seine Ehefrau den 76. Geburtstag feiern. Der Gewerkschaftsjüngerchor verschönte dem alten Ehepaar diese Doppelgeburtstagsfeier durch ein Ständchen.

Zur Kennzeichnung unsres grundsätzlichen Standpunktes möchten wir darauf hinweisen, daß wir Geburtstage alter Leute durchweg nur dann registrieren, wenn es sich um die Erreichung des 80., 85., 90. Lebensjahres und darüber handelt. Wir bitten, uns in allen solchen Fällen unterrichten und gegebenenfalls auch mit Bildmaterial versehen zu wollen.

Lauenburg vor 50 Jahren.

Die laufenden Aufzeichnungen aus Lauenburgs Vergangenheit unter vorstehender Ueberschrift mußten wir wegen der Fülle des sonstigen Lesestoffes für die nächste Ausgabe zurückstellen.