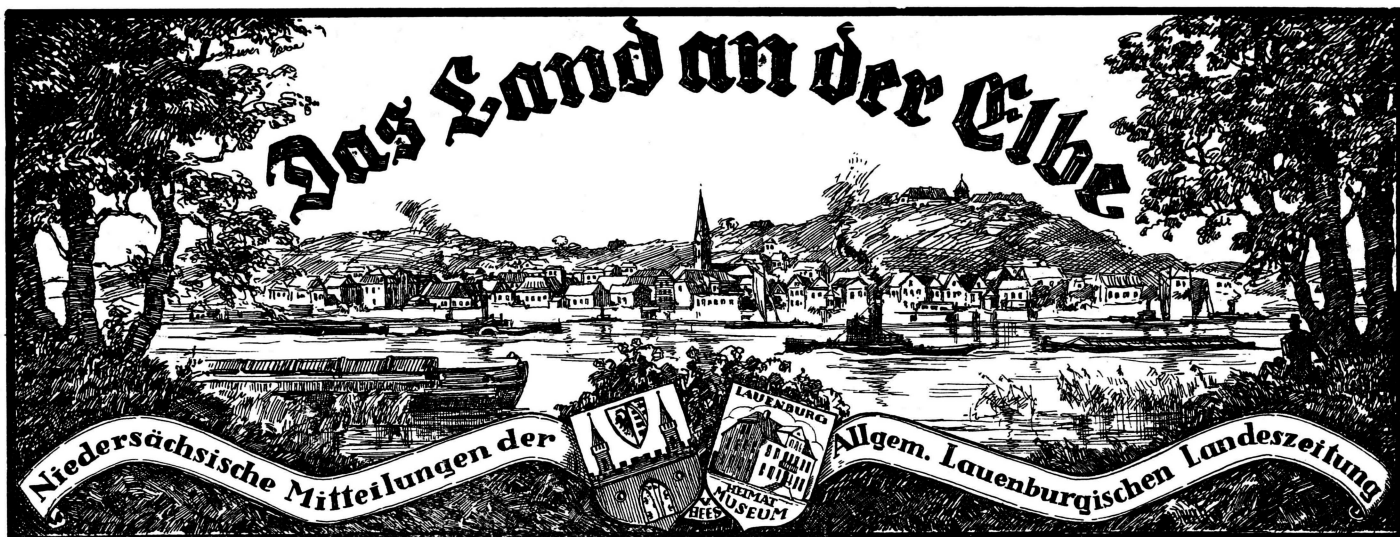




5. Jahrgang

Lauenburg (Elbe), Juni 1932

Nummer 6

Der Glüfinger Markt.

Ein Beitrag zur heimatischen Kulturgeschichte.

Von Th. Göke.

Viel Sagens und Schreibens ist schon gewesen um die Ertheneburg und den sich ihr anschließenden Sachsenwall. Beide wollten sein dem Grenzland der Sachsen und Wenden ein Schutz für Zeiten des Kampfes, der zwischen diesen so ungleichen Nachbarstämmen immer wieder aufs neue zum Ausbruch und Aus-
trag kam. Wohl befindet sich in Archiven und sicherem Gewahrsam eine stattliche Anzahl von Dokumenten und Urkunden, aus denen uns auftaucht hier ein Name, dort ein Datum über eine Begebenheit geschichtlicher Bedeutung, welche sich vor Jahrhunderten auf der weit und breit bekannten Burg zutrug. Doch fern in der Vergangenheit liegt solches Geschehen. Dem Forscher, der auf sichere Stützen sein Erkennen bauen will, bleibt noch viele Einzelarbeit, um möglichst restlos zu klären, was die Wissenschaft über die Ertheneburg und ihr Geschick festzulegen zum Ziele hat.

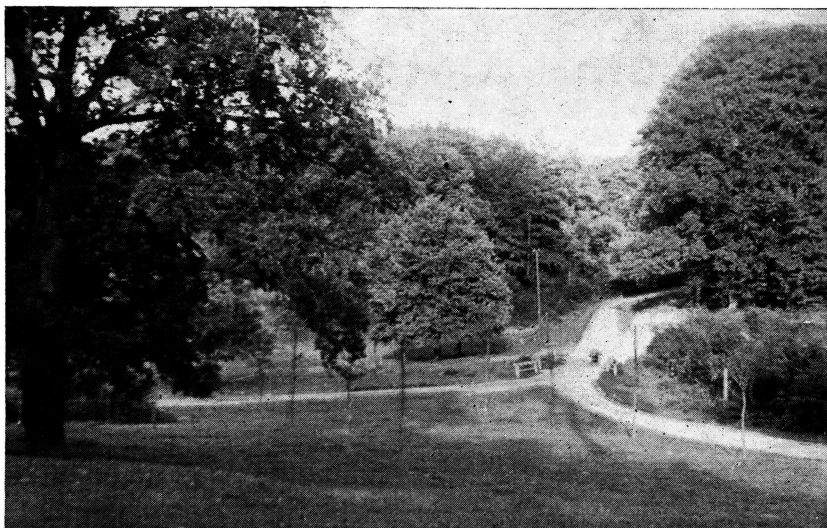
Nehmen Burg und Wallanlage das geschichtliche Interesse voll und ganz für sich gefangen, so beansprucht daneben der „Glüfinger Markt“, der auf der nahen Höhe seine Stätte hatte, von kulturhistorischer Seite aus gewertet zu werden. Dieser Aufgabe wollen in ihrem Teil dienen die nachfolgenden Aufzeichnungen, welche sich stützen auf Angabe und Niederschrift von Augenzeugen, denen der Markt draußen im Glüfing ein alljährlich wiederkehrendes Erlebnis war. Hierin möge auch die Berechtigung liegen, Einzelheiten und Namen, denen nur in engen lokalen Grenzen ihr Wert blieb, aufzuzeichnen und zu schreiben über Lust und Freud unserer Voreltern, wenn ein solches dem Fernstehenden auch als alltäglich und nicht gerade bemerkenswert erscheint.

Die nächstliegende Frage nach dem Ursprung des Glüfinger Marktes kann nicht mit Datum und Jahreszahl beantwortet werden. In Büchern und Schriften, die vor uns der Geschichte unserer Heimat nachgingen, wird er immer als „seit alter Zeit bestehend“ erwähnt. Die Bedingung für eine Stätte des Handels und Marktes war, wenn irgendwo in unserm Lande, so hier gegeben. Die natürliche Brücke, welche die Elbe an dieser Stelle sich selbst gebaut, ist Ursache gewesen, daß die Anwohner

diesseits und jenseits des Stromes sich hier die Hände gereicht haben. Die Furt beim heutigen Sandtrug zum Uebergang benutzend, fingen sie an, miteinander zu verkehren und zu handeln. Nach ältester Art war es ein Tauschhandel mit den Erzeugnissen, die die Gegend lieferte. Das walddreiche Nordufer bot sie anders

als das Land, wo hinter Bruch und Sumpf im Süden fruchtbares Marsch- und weites Heidegebiet sich erstreckte. Alljährlich, wenn die Tage am längsten, zur Zeit der Sommerjonnende, entstand ein lebhafter Verkehr an dieser gelegenen Stelle. Von weit und breit kamen sie zusammen, die kaufen und tauschen, verkaufen und erhandeln wollten.

So ward die Marktstätte des Glüfings bekannt und gewann an Bedeutung. Das Leben und Treiben dort ging mit dem Geschehen ringsum im Lande durch die Jahrhunderte, wechselnd mit guten und bösen Zeiten. Eine Blüteperiode kam dem Glüfinger Markt, als auf der



Auf dem Glüfinger Marktplatz.

Phot.: W. Habeler, Berlin.

nahen Lauenburg das Geschlecht der Askaniar residierte und landesväterliche Obacht hatte auf das Herzogtum an der Elbe. Die hier in der Hand des Fürsten liegende öffentliche Gewalt besaß wohl ein fiskalisches Interesse an dem Marktverkehr, der sich mit Abgaben belegen ließ, erkannte daneben aber auch dessen volkswirtschaftliche Bedeutung. Wie anderen Orten besondere Marktrechte und Privilegien verliehen waren, so suchten die Lauenburger Herzöge ihrem bedeutendsten Markte eine Zugkraft dadurch zu geben, daß sie selbst mit ihrem Hofstaat auf der Marktstätte erschienen. Dieses ward eingebürgerte Gewohnheit und blieb übernommene Pflicht auch noch, als die Herzöge die durch den Brand im Jahre 1616 arg mitgenommene Lauenburg nicht mehr zum Wohnsitz hatten. So ergeht in einem Schreiben, welches Herzog Julius Heinrich am 14. Juni 1652 von Neuhaus aus an seinen in Rakeburg weilenden Bruder, den Herzog August, richtet, an diesen die Einladung, zum Glüfinger Markt zu kommen. Auch er „sey willig, sich dorthin mit Gemahlin und Töchtern zu erheben“ und wolle im Zollhause logieren. Nach dem Grundsatz verfahren, der geteilte Freude zu doppelter Freude werden läßt, baten sich die den Markt besuch-

den Lauenburger Fürsten ihresgleichen aus der Nachbarschaft zu Gaste und stellten zu deren Bewirtung 30 Gulden zur Verfügung. Die Mittel dagegen, welche für die „Traktierung des Herzogs“ benötigt, wurden bequemerweise auf die Steuerzahler im Lauenburger Amte umgelegt. Nach dem im Jahre 1618 angelegten Amtsbuch hatten die Bewohner der Dörfer Barförde, Hittbergen, Saffendorf, Hohnstorf, Artlenburg, Wendorf, Tespe, Krülow und Schnakenbek eine besondere Abgabe, das „Dshengeld“ zu entrichten. Diese Steuer ward vom einzelnen, je nach Größe seines Besitzes, in Höhe von 4 bis 32 Schilling erhoben und brachte als Ganzes die Summe von 200 Talern. Es lag in der Belastung nichts Sonderliches. Sie hatte die gleiche Grundlage wie das „Ablager“, das Recht des Fürsten, auf seinen Jagdzügen in den Dörfern Rast und Einkehr zu halten und für sich und sein Gefolge Unterkunft wie Bewirtung zu fordern.

Mit dem Erscheinen des herzoglichen Hofes auf dem Markt ist ein anderes in Verbindung zu bringen. Als im Jahre 1890 die beim Glüfing liegende Wiese planiert wurde, stieß man auf Trümmer eines groß angelegten Hauses. Nach alter Ueberlieferung stand dort ein herzogliches Schießhaus, in welchem allerlei Belustigung, besonders aber öfter ein Scheibenschießen veranstaltet sei, bei welchem man einen geschlachteten und zerlegten Ochsen verschossen habe. Daß der Bau geräumig gewesen ist, verraten die Fundamente, und daß er architektonisch einigermaßen hervorragend gewesen, zeigen die Formen der über diesen angehäuften Ziegelsteintrümmer. Unter den Mauersteinresten, von denen das Heimatmuseum Fundstücke bewahrt, finden sich Formen, die lediglich zu äußeren Verzierungen haben dienen können. Das hier auch auftretende Kabelaumuster ist besonders häufig an vielen alten, aus dem 14. und 15. Jahrhundert stammenden Häusern der Stadt Lüneburg. Vielleicht bedeutet solches einen Hinweis auf die Erbauungszeit des Schießhauses.

Im Mittelpunkt des Marktplatzes, für den einst ein großer Raum benötigt, liegt die Anhöhe, die unser Bild wiedergibt. Die von Herrn Dipl.-Ing. Hädeler ausgeführte Aufnahme läßt erkennen im Vordergrunde den grünen Plan, auf dem an den Markttagen die Zelte, Schaubuden und Verkaufsstände sich zu Gassen reihten. Zu Füßen des sanft sich senkenden Geländes, das mit starken Eichen und hochstämmigen Kiefern bestanden, der breite, alte Fahrweg. Er verliert sich im gegenüberliegenden Buchen- und Tannenwald.

Wie einladend bot sich schon die Stätte selbst! An schönen Sommertagen muß sie, wenn Freude und Fröhlichkeit des Marktlebens dort herrschte, ein wahrhaft besseres Bild gegeben haben als ein Markt in den engen Gassen und Plätzen der Stadt.

Was unter herzoglicher Herrschaft Sitte und Brauch gewesen, daran hielt auch die Hannoverzeit fest. In den „Hannoverschen Anzeigen“, der damals weit verbreiteten Zeitung, finden sich wiederholt Hinweise auf den Glüfing Markt, die von Amtswegen erlassen waren und beachtet werden wollten. Die früher dem Herzog zustehende Abgabe floß jetzt als Stättgeld der Königl. Kammer zu. Es wurde 1744 neu festgelegt und betrug von einem feilstehenden Kaufmann 1 Schilling, von einem Fremden, er sei Christ oder Jude, 2 Schilling; ein hausierender Jude mußte 8 Schillinge zahlen. Auf der Wiese, dem heutigen Glüfing Grund, wurde der Viehmarkt abgehalten; auf der freien Fläche oben, die jetzt mit Nadelwald bestanden ist, standen die Pferde zum Verkauf.

Wohl wird, weil Handel und Wandel arg darniederlagen, während der Franzosenzeit auch der Glüfing Markt stark gelitten haben. Später nahm er aufs neue den Charakter eines allgemein beliebten Volksfestes an.

Drei große, mit doppelter Leinwand belegte Zelte waren aufgeschlagen, in denen hier Schulz, der Kellerwirt, dort Kautenfranz von der Neustadt und im dritten der Gastwirt Pudewitz die bei ihnen eintretenden Herren und Damen mit Ehr und Achtung begrüßten. Drei lange Tische zogen sich durch jedes mit Tannengrün geschmückte Zelt. Hier saßen schon die Gäste, die vorher gekommen, und zehrten nach Herzenslust. Heute durfte nicht gespart werden. Je nach Gefallen ließ man sich bedienen mit Elblachs oder Rehbraten, mit Aalgericht oder Heringsalat. Wer aber ganz erhaben sich dünkte, speisete gar Kaviar und trank ein Gläslein Champagner dazu. Doch Kaffee und Limonade, diese aus guter Lauenburger Himbeereisenz fertiggestellt, tats auch schon.

Rechts oben am Fußsteig stand das Zelt der Gerichtsherren. Geehrte und geachtete Leute walteten hier ihres Amtes. Neben

den Gendarmen und Landreibern saß der Amtsekretär Kersbny, dort standen der Amtsschlichter Brenzel, der Stadtdiener Störbeck und Ausrüfer Koop. Bei ihnen mußte ein jeder der Verkäufer seinen Paß und seine Konzession vorzeigen; sie hatten zu visitieren und das Stättgeld zu erheben. Auch gabs zuweilen Streitigkeiten von hoher Warte aus zu schlichten und Schlägereien zu verhüten. Wer aber garnicht sich fügen wollte, der wurde festgenommen und von den Vertretern der Obrigkeit im Lauenburger Amtsturm abgeliefert, damit er den Markt und seine Besucher nicht weiter störe.

Fröhlich Treiben überall. Hier standen die Bandjuden, mit lauter Stimme ihre Waren anbietend, dort die Tische, an denen man im Lotto und Pharaospiel seine Schillinge verdoppeln und auch auf schnelle Weise verlieren konnte. Eine Eisbude war eigens aus Rakeburg herübergekommen, ein Petschaftgraveur zeigte daneben seine Handfertigkeit und Kunst. Reichlichen Zuspruch fand aber allemal der Verkaufsstand, an dem man für einen einzigen Schilling zwei große, weiche Möllner Zwieback kaufen konnte. An Tischen, im Freien unter den Bäumen aufgeschlagen, ließen sich schmausend und trinkend die Alten nieder, und Bierländerinnen in kleidsamer Tracht boten den Damen Kirchen und Erdbeeren zum Kauf an. Die Kinder lockte ein Karussell, von eifrigen, schweißtriefenden Jungen im oberen Rundgang geschoben, vor allem; und wer die höchste Kunst genießen wollte, bezahlte mit 4 Schilling seinen Eintritt in den Circus, in welchem auf hohem Drahtseil Mademoiselle Marwig und Demoiselle Magito ohne Balancierstange turnten und andere Künstler als Akrobaten und Athleten auftraten.

Das Schönste am Glüfing Markt blieb der Tanz! In den Zelten, die Gastwirt Reuter und Brauer Wiegels aufgeschlagen, taten die Musikanten ihr Bestes mit Streichen und Blasen. Begehrt wurde aber von Alten und Jungen immer aufs neue wieder der Ruchentanz, ohne den ein Markttag im Grünen überhaupt nicht zu feiern war. Bei Ohle im Hause, bei Bahr und Köln auf der Diele ließen gleichfalls Paß, Horn und Klarinette im Verein sich hören. Die Hitze war hier unerträglich. Was tut's? Es tanzt sich wunderschön in Hemdsärmeln nach rührender Melodie das herrliche: „Wer lieben will, muß leiden . . .“, sowie mit Begeisterung: „Des Pfarrers Tochter von Taubenheim“. Der letzte und längste Tanz am ganzen schönen Sommertag und in der sich anschließenden Sommernacht blieb jedoch: „In Martells zerfallner Hütte . . .“ —

Erinnerungen an den Bau der Lauenburger Elbbrücke.

Von Heinrich Gätke, Schwerin.

Der Verfasser dieses Artikels, ein gebürtiger Lauenburger, machte den Bau der hiesigen Elbbrücke von Anfang bis zu Ende als Vorarbeiter mit und nahm hierbei Eindrücke und Erlebnisse in sich auf, die er jetzt nach fünfzig Jahren schriftlich niederlegte, um sie uns zur Veranschaulichung in der Heimatbeilage „Das Land an der Elbe“ zu überlassen. Ein Mann vom Bau nimmt also das Wort, um etwas über die Art zu erzählen, wie der Bau vor sich ging, und da er gerade hierüber aus eigener Anschauung manches zu sagen weiß, was bisher noch unbekannt war, geben wir gerne diesen Aufzeichnungen Raum, die, wie auch die den Bau der Elbbrücke betreffenden geschichtlichen Erinnerungen unter der Rubrik „Lauenburg vor 50 Jahren“ in vorliegender Ausgabe, vieles enthalten, was der heutigen Generation neu und wertvoll ist. Die Schriftleitung.

Wir waren mit zwei Vorarbeitern, zwei Aufsehern, mehreren Bauführern und einem leitenden Baumeister namens Wiesner aus Hannover beim Bau der Lauenburger Eisenbahnbrücke beschäftigt. Die Versenkungsarbeiten usw. wurden von einer Wiener Firma ausgeführt, deren Beaufsichtigung auch die Luftpumpen unterstanden. Mein Arbeitsgebiet war die Hohnstorf, das des anderen Vorarbeiters die Lauenburger Seite, beide Arbeitskolonnen unterstanden je einem Aufseher.

Mit den Erdarbeiten nahm der Bau seinen Anfang, worauf der Brückenopf hergestellt wurde, was in der Weise geschah, daß Spundbohlen eingerammt und hinter diesen das Mauerwerk aufgeführt wurde. Die nächste Arbeit war der Bau des Drehpfeilers. Nachdem die Pfähle hierzu eingerammt und verbunden waren, wurde ein eiserner Ring, wie er dem Umfange des Pfeilers entsprach, zusammengeklammert und mit einem Winkel versehen,

dessen Flansch nach außen zeigte. Darauf wurden drei starke Bohlen in der Art gelegt, daß eine über die andere einen halben Stein nach innen herüberraigte. Auf dieser Unterlage wurde das Mauerwerk gleichfalls mit etwas Ueberstand nach innen, an der Außenseite jedoch lotrecht aufgeführt. Dadurch wurde der innere Raum immer enger, der, nachdem das richtige Maß erreicht war, durch eine starke eiserne Platte abgeschlossen wurde, deren Befestigung im Mauerwerk erfolgte. Die Platte war mit einem Ausschnitt versehen, in den die eisernen Kästen, die darauf festgeschraubt wurden, paßten. In der Mitte befand sich die Treppe zum Auf- und Niedergehen und auf beiden Seiten lagen Bagger, die den freierwandelnden Boden nach oben beförderten. Die Kästen wurden einer auf dem andern durch Schrauben befestigt und blieben frei von Mauerwerk. Der Ring hing in 42 Ketten, die unten mit doppelten Muttern an den eisernen Winkel festgeschraubt waren und außen am Mauerwerk hoch gingen, so daß sie frei blieben und nach der Versenkung herausgezogen werden konnten, nachdem die Muttern entfernt waren. Die Ketten waren in Anzügen gespannt, mittels deren der Pfeiler gleichmäßig gesenkt wurde. Bei der Versenkung mußten 48 Mann behilflich sein, an jeder Anzuger einer. Die Senkung ging allmählich vor sich, bis der Pfeiler Grund hatte. Da nun aber die gesamte Strömung nach der Hohnstorf Seite hin drängte, wurde der Sand an der Oberseite weggerissen und unten wieder hingespült, weshalb große Fackeln gebunden und oberhalb versenkt werden mußten. Nun wurde die Schleuse aufgesetzt, und die Luftpumpe trat in Tätigkeit, durch deren Druck das Wasser aus den Pfeilern gedrängt wurde. Der dazu gehörende Luftdruck mußte ziemlich stark sein, da der Pfeiler nur unterhalb auf Sand und oberhalb auf Fackeln stand. Die Fackeln mußten innerhalb des Ringes abgestemmt werden; es war eine schwere Arbeit, aber es ging alles gut und die Versenkung ging ohne Zwischenfall zu Ende. Nachdem der Pfeiler die richtige Tiefe erreicht hatte, wurden die Muttern abgeschraubt und die Ketten herausgezogen, desgleichen auch die Schleuse und die Kästen. Darauf wurde der ganze innere Raum mit Beton ausgefüllt. Sodann wurde der Turmpfeiler in Angriff genommen. Die drei Pfeiler, die im Strom stehen, wurden gleichzeitig gebaut und versenkt. Die Strompfeiler haben eine Länge von 15,60 und eine Breite von 5 Meter, die Strompfeiler sind an 36 Ketten versenkt worden. Die Versenkung des Pfeilers ging gut vonstatten, er stand auf gutem Grund und die Bagger arbeiteten den Sand heraus. Es war gegen Abend, und ich war gerade unten. Wir mußten öfter herunter und nachsehen, ob der Sand gleichmäßig vom Rand nach der Mitte geschaukelt wurde, von wo der Bagger ihn nach oben beförderte. Auf einmal kam Nebel und der Pfeiler fing an zu rücken. Da klopfte es auch schon von oben. Wir liefen schnell die Leiter hoch und in die Schleuse, und der Pfeiler ruckte immer noch. Als wir im Freien waren, stand der Pfeiler still, war aber zum Glück noch wasserfrei geblieben; aber wußt ich es aus: alle 36 Ketten lagen durcheinander. Die Luftpumpe hatte verjagt, aber es war noch gut abgegangen. Es mußten nun die Ketten abgeknarrt werden, denn sonst hätte das ganze Gerüst zusammenbrechen können; doch da schon Feierabend war, fehlten Bedienungsmleute. Als nun alles wieder in Ordnung war, auch die Luftpumpe wieder funktionierte, mußte der Luftdruck erst das Wasser verdrängen, was durch doppelten Druck gelang. In den Pfeiler waren Risse gesprungen, die von den Maurern dicht gemacht werden mußten, darauf ging alles glatt vonstatten und weitere Unfälle sind nicht vorgekommen. Der Turmpfeiler ist hohl, damit die Brücke gegebenenfalls gesprengt werden kann. Beim Einschleusen mußte man immer schlucken, damit man auch das Quantum Luft in den Körper bekam. Der Luftdruck war so stark, daß, als die Maurer Wasser gebrauchten, ein Loch von einem Meter Tiefe gegraben werden mußte, ehe Wasser hervordrang. Frei und leicht war einem da unten, das Singen war recht einfach, aber pfeifen konnte keiner. Beim Ausschleusen brauchte man nicht zu atmen, sondern nur die Luft auszuatmen; aber in Kopf und Ohren knackte es, daß es nicht mehr schön war. Jeder der hinunter ging, hatte einen leinenen Anzug mit Kapuze an.

Die drei Flutpfeiler wurden ebenso versenkt wie die Strompfeiler, hingen aber nur in 24 Ketten. Nachdem alle Pfeiler versenkt waren, begann der Oberbau. Von Pfeiler zu Pfeiler wurden Pfähle gerammt und mit einander verbunden, mit Belag versehen und darauf die Brückenbogen zusammengebetonnet. Dann wurden die Eisenteile gereinigt, mit Mennige überlutscht und darauf zweimal hellgrün gestrichen. So viel ich mich erinnere,

ist niemand ernstlich beim Brückenbau zu Schaden gekommen. Den Abschluß bildete ein Umzug mit Musik durch die Stadt mit nachfolgendem Essen und Ball bei J. Krafft (jetzt Hotel Stappenbeck).

Abschließend lassen wir die Angaben über Gewicht und Längenmaße der Brücke sowie über die Gesamtkosten des Brückenbaues folgen.

Es wiegen die Drehbrücke 82 200 Kilogramm, die drei Strombrücken-Pfeilerträger 1 926 600 Kilogramm, die drei Flutbrückenträger 579 600 Kilogramm, die Zwischenverbindung 28 000 Kilogramm, zusammen 2 616 400 Kilogramm.

Die Drehbrücke ist 37,60 Meter, jeder der drei Stromträger 103 Meter = 309 Meter, jeder der drei Flutträger 51,50 = 154,50 Meter lang, so daß die Gesamtlänge der Brücke 501,10 Meter beträgt.

Die Kosten der Brücke betrugen 2 556 589 Mark, die Stromregulierungsarbeiten 175 000 Mark, die Bahnanlagen am linken Elbufer 529 411 Mark, die am rechten Elbufer 364 000 Mark, Gesamtkosten 3 625 000 Mark. Die Brücke ist um 590 000 Mark billiger gebaut als veranschlagt worden war. An der Bausumme waren beteiligt die Hannoversche Staatsbahn mit der Hälfte = 1 812 500 Mark, die Berlin-Hamburger Bahn mit einem Sechstel = 604 166²/₃ Mark und die Lübeck-Büchener Bahn mit einem Drittel = 1 208 333¹/₃ Mark, zusammen 3 625 000 Mark.

Lauenburg vor 50 Jahren.

Wir beginnen unsere diesmaligen Aufzeichnungen mit Zeitbetrachtungen aus dem Jahre 1878, wie sie der Monat Dezember bot.

Nachdem die Eisenbahnbrücke zwischen hier und Hohnstorf dem Betriebe übergeben worden ist, hat sich der Güterverkehr anscheinend erheblich vermehrt, denn man sieht täglich mehrere lange Güterzüge die Brücke passieren, die oft so lang sind, daß sie die ganze Länge der Brücke einnehmen. Viele Lauenburger haben Ursache, diesem lebhaften Verkehr in Erinnerung früherer Zeiten, wo noch keine Eisenbahn zwischen hier und Lüneburg bestand, mit wehmütigen Gefühlen zuzusehen. Derzeit wurden all' die Güter, welche heute das wutschnauende Dampfroß flüchtigen Zuges an unserer Stadt vorüberfährt, hier ent- und verladen, woraus Spediteuren, Fuhrleuten, Schiffern und Arbeitern eine reiche Erwerbsquelle floß. Ein lebhaftes Treiben herrschte von früh bis spät auf den Ladeplätzen in der Stadt und auf dem Bahnhofe, und die jetzt fast ganz daniederliegende Segelschiffahrt stand damals noch in hoher Blüte. Heute ist das alles ganz anders und von dem früheren lebhaften Handels- und Schiffsverkehrsverkehr Lauenburgs ist kaum noch eine Spur übrig geblieben. Es geht unserm Lauenburg eben hierin wie vielen anderen Städten, die, wenn sie nicht durch besondere Umstände Knoten- oder Endpunkte von neuen Verkehrswegen geworden sind, durch die Erweiterung der Verkehrsmittel an eigenem Verkehr verloren haben. Die Bewohner solcher Städte, welche dadurch in ihrem bisherigen Erwerbe lahm gelegt sind, müssen wohl oder übel auf andere Weise sich zu ernähren und fortzuhelfen suchen. Die Klagen über einmal Verlorenes, Unwiederbringliches, denen man hier so häufig begegnet, helfen zu nichts, eben so wenig die Hoffnung auf bessere Zeiten für Erwerbszweige, denen, wie beispielsweise der Segelschiffahrt, durch die immer weitere Ausdehnung der Dampfschleppschiffahrt und die billigen Eisenbahnfrachttarife für Massengüter, die Bedingungen für ihre Prosperität immer mehr entzogen werden. Die Hoffnung auf die Ausführung des Stecknitzkanals und daß dann die alte Herrlichkeit wiederkehrte, ist eine trügerische, und die Verwirklichung des Projekts mindestens noch in weite Ferne gerückt, wenngleich das lebhafteste Interesse dafür obwaltet. — Etwas Gutes hat aber die Verkehrserweiterung auch für Lauenburg gebracht, insofern als unsere Verbindungen sowohl nach Norden wie nach Süden bessere geworden sind. Freilich ist der Lokalverkehr durch die Aufhebung der Haltestellen in Hohnstorf und Dalldorf erschwert und unsere Verbindung mit Hamburg, wohin der Handelsverkehr der Stadt vorwiegend proviviert, womöglich noch eine schlechtere als früher, indeß können wir uns trösten, daß, wenn nur erst die Privateisenbahnen in die Hände des Staates übergegangen sind, was bei uns in Preußen ja mit ganzer Energie erstrebt wird, auch die Zeit kommt, wo dem Personenverkehr mehr Rücksicht, als seither seitens der einzelnen Gesellschaften geschehen, zu Teil werden wird. Bezüglich der Verschmelzung der Lübeck-Büchener, wie auch der

Büchen-Lauenburger Eisenbahnstrecke mit der Hannoverschen Staatsbahn dürften die gepflogenen Verhandlungen schwerlich ganz abgebrochen sein, wenngleich die seitens der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft mit unseren städtischen Behörden eingeleiteten Verhandlungen über die Ablösung der bedingten Freifahrt der Lauenburger zwischen hier und Büchen wieder eingestellt zu sein scheinen. Einmal aber wird der Zeitpunkt, dieses für beide Teile wenig erquickliche Verhältnis aufgelöst zu sehen, kommen, und ist gegründete Aussicht vorhanden, daß alsdann das immerhin für Lauenburg höchst wertvolle Recht der Freifahrt seinem Werte entsprechend abgelöst wird. Rekapitulieren wir nun, daß dem Stadtfußel über kurz oder lang aus der Ablösung der Freifahrt eine wesentliche Aufbesserung bevorsteht, ferner, daß auch das hiesige Vorwerk unter günstigeren Bedingungen als bisher pacht- oder kaufweise eine Einnahmequelle für die Stadt bleibt, daß der Hafenverkehr mit der bevorstehenden Aufhebung der Hohnstorfer Ladestelle hier wieder lebhafter wird und Aussicht vorhanden ist, daß Handel und Verkehr von überelbischer Seite sich wieder mehr nach hier wenden, so erscheint die Zukunft unserer Stadt nicht so trostlos, wie manche annehmen, und die Hoffnung ist eine berechnete, daß Lauenburg noch einmal wieder zu seiner früheren Blüte gelangen wird. Dazu allerdings ist auch nötig, daß wir selbst Hand mit anlegen und jeder an seinem Teil nicht bloß für sich, sondern auch im Interesse des Gemeinwohls strebt und schafft, wo immer sich die Gelegenheit dazu bietet. — Das Schützenhaus ist nach Uebernahme desselben durch den neuen Pächter Gastwirt Bodmann im Innern beinahe ganz restauriert. Das frühere für den Verkehr viel zu kleine Buffet ist durch Wegnahme einer Wand und eines großen Schornsteins bedeutend vergrößert und die ganzen Lokaltäten sind neu dekoriert. Die Gastzimmer bieten jetzt freundliche, gemütliche Räume, die, vom Wirt mit neuem soliden Mobiliar praktisch ausgestattet, jeden Gast anheimeln und denselben, falls er ein gutes Glas Bier usw. genießen will, gerne das Schützenhaus aufsuchen lassen. Die Schützengesellschaft, die ihr Schützenhaus also im Innern so hübsch hat herrichten lassen, wird nun einen Minister des Außern ernennen müssen, der, dadurch, daß er dem Schützenhause auch äußerlich ein neues Kleid gibt, das Außere desselben mit dem Innern in Einklang bringt.

Chronik des Monats Mai 1932.

2. In der Generalversammlung der Freiwilligen Feuerwehr wurde anstelle des von seinem Amt zurückgetretenen Hauptmanns Franz Fischer Hauptmann-Amman Carl Goldberg zum Hauptmann gewählt, stellvertretender Hauptmann wurde G. Freytag. Die übrigen Wahlen fielen auf die Kameraden Karl Bobzien als Schriftführer, K. Schack als Steigerführer, M. Storm als Steigerabteilungsleiter, K. Warnde als Spritzenführer und Karl Wohlert als Spritzenabteilungsleiter. Hauptmann Fischer wurde einstimmig zum Ehrenhauptmann unter Befassung der Uniform ernannt.
4. Von einem Großfeuer heimgesucht wurde das Gewese des Gastwirts Willi Bruhn in Tesperhude, dessen Wohn- und Wirtschaftsgebäude bis auf die Grundmauern niederbrannten.
6. Der Lauenburger Maimarkt zeigte im allgemeinen nicht das Bild regen Jahrmarktstrubels, wie wir es in den letzten Jahren gewohnt waren. Auch im Aufbau der Budenstadt war manche Lücke bemerkbar.
9. In Grünhof-Tesperhude wurde eine Freiwillige Feuerwehr gegründet. Zum Oberführer wurde der Anbauer Hermann Lüneburg gewählt, Spritzenführer bzw. Stellvertreter wurden Maurer Grell und Schmied Brandtmann, Geräteführer bzw. Stellvertreter Zimmerer Thiele und Gustav Stuhlmacher. In das Schiedsgericht wurden Sattlermeister Dieckhoff und Maurermeister Wäldström gewählt.
11. Der Bürgerverein hielt eine Mitgliederversammlung ab, in der Herr Poppe vom Katasteramt in Schwarzenbek einen Vortrag über die „Besteuerung des Grund und Bodens und die Einheitsbewertung 1931“ hielt.
13. Die städtischen Kollegien hielten eine öffentliche Sitzung ab, in der vier Beratungspunkte auf Tagesordnung standen.
29. In Düneberg fand der 39. Vertretertag des Feuerwehrverbandes des Kreises Herzogtum Lauenburg, verbunden mit dem Kreisfeuerwehrtag, statt. Von der Lauenburger Wehr nahmen zwei Delegierte und eine Anzahl Kameraden als Gäste teil.

Lauenburgs Landesfarben.

Die Jahrhunderte brachten unserm engeren Vaterlande ein wechselreich Geschick. Aus dem „Fürstentum Niedersachsen“, regiert von Herzögen sasanischen Stammes, wurde nacheinander ein Teilgebiet von Hannover, von Dänemark und seit 1865 des Staates Preußen. Ueber diese Veränderungen hinaus sind Lauenburg geblieben seine alten eigenen Landesfarben: Schwarz-Gold. Wo nun diese als Heimatflagge gezeigt werden, da muß auch die richtige Anordnung erfolgen. Dem sächsischen Wappen entnommen, führt die historisch begründete Lauenburger Flagge 3 e h n Längsstreifen, abwechselnd schwarz mit gold. Im richtigen Verhältnis zur Länge und Breite des Fahmentuches verteilt, beginnen die Streifen oben mit Schwarz als erste Farbe und enden mit Gold als unterster Längsstreifen. Th. G.

Den Alten zur Ehr'.

Altenteiler

Heinrich Hoflas,
Bröthen.



Phot. Atelier W. Flügge, Büchen

dessen Ehefrau, aufs beste betreut, genießt der alte Herr einen glücklichen Lebensabend, und wir wünschen ihm, daß er seiner Familie noch recht lange erhalten bleibt.

*

Frau

Luije Metelmann,
Lauenburg (Elbe).



Phot.: Th. Stolte jun., Lauenburg.

Ihr 88. Lebensjahr vollendet am Sonntag, dem 26. Juni, eine unserer ältesten Mitbürgerinnen, Frau Luije Metelmann, geb. Hellwig, wohnhaft Großer Sandberg 9 bei ihren Kindern Herrn Gustav Metelmann und Frau. Ungeachtet ihres hohen Alters erfreut sich Frau Metelmann verhältnismäßig guter Gesundheit, die es ihr gestattet, sich ohne alle Beschwerden noch täglich im Haushalt betätigen zu können. Im Jahre 1917 verlor die Achtundachtzigjährige den Gatten, Schiffs-eigner Christian Metelmann, durch den Tod. Sie selbst entstammt einer alten Lauenburger Schifferfamilie, wie auch Söhne und Schwiegeröhne im Schiffahrtsgewerbe tätig sind. Die größte Freude der Hochbetagten ist es, daß sie alle in Lauenburg ansässigen Angehörigen noch hin und wieder zu besuchen vermag. Mit der Familie wünschen auch wir, daß unserer alten Mitbürgerin noch viele Jahre bei bester Gesundheit beschieden sein mögen.