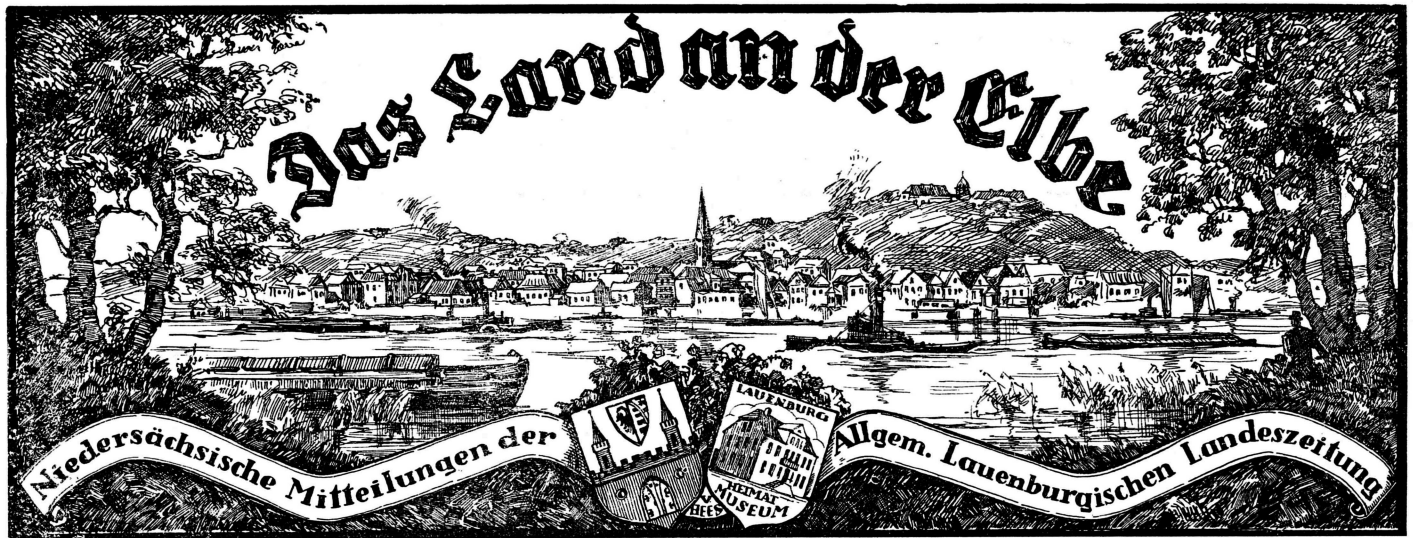




9. Jahrgang

Lauenburg (Elbe), Oktober 1936

Nummer 10

Die Bauernfamilien in den Kirchengemeinden Bötrau und Büchen.

Von Kreissyndikus a. D. Dr. Berling, Büchen-Bahnhof.

Das Dorf Franzhagen.

Franzhagen ist als Dorf erst 1752 und in den nachfolgenden Jahren entstanden. Angelegt von Franz I. von Lauenburg, dem es seinen Namen verdankt, als Jagdsitz mit einem kleinen Vorwerk, das der Beaufsichtigung der Wikkezer Bauervoigte unterstand, ist es von Franz II. erweitert und mit einem geräumigen Schloßbau versehen. Franz II. Witwe hatte hier bis zu ihrem 1628 erfolgten Tode ihren Witwensitz, 1628—1658 befand es sich im Besitze von deren Sohn Franz Heinrich, und 1658 ging es durch Kauf in den Besitz von Franz Heinrichs Tochter, der Herzogin Eleonore Caroline von Holstein-Sonderburg über, die es mit ihrem Gatten bis zu ihrem Tode bewohnte. Bis 1713 Wohnsitz der beiden Söhne der Vorgenannten, blieb es nach deren Tode noch einige Jahre Witwensitz der Witwe des jüngsten Prinzen, Anna Dorothea, geb. v. Winterfeld, mußte dann aber wegen Baufälligkeit geräumt werden. Der Hauptteil des Schlosses

wurde 1718 abgebrochen, der Nordflügel diente noch bis 1740 als Wohnung des seit 1713 verpachteten Vorwerkes, wurde aber dann ebenfalls abgebrochen und durch ein einfaches Pächterhaus ersetzt, das 1823 abbrannte. Der meist als alter Schloßgarten angesprochene heutige Jentelsche Garten in Franzhof ist erst 1735 auf der Stelle des ehemaligen Schloßplatzes angelegt durch den derzeitigen Pächter Berling, der diesen Garten mit einer Bruchsteinmauer umgeben mußte. — Seit 1713 war das Vorwerk verpachtet, und zwar bis 1732 an den Major Kreienberg, von 1732 bis 1752 an den Wikkezer Bauervoigtsohn Hans Jürgen Berling. Als dieser eine Neupachtung ablehnte, wurde das Vorwerk aufgeteilt, und zwar zum größeren Teile an die Franzhagener, zum kleineren Teile an Bartelsdorfer und Schulendorfer Einwohner, sogen. Rötter (Kätner). Obwohl diese so richtige Hüfen schufen, behielten sie doch, einmal als solche in die Register eingetragen, die Bezeichnung als Kätner, jedoch zur Unterscheidung gegenüber richtigen Kättern als Großkätner.

Der kleine bei der Aufteilung verbleibende Resthof wurde als Forstgehöft belassen und dem Reitenden Förster als dienstlicher Wohnsitz zugewiesen. Bis 1752 war das Amt des Reitenden Försters und des Amtsvogts für das Amt Lauenburg mit der Bauervoigtei Wikkeze verbunden, in diesem Jahre aber nach dem Tode des Reitenden Försters und Amtsvogts Franz Chri-

stopher Berling wurden diese beiden bis dahin nebenamtlich versehenen Ämter von Wikkeze abgetrennt und in Franzhof — diesen Namen erhielt das Forstgehöft — eine hauptamtliche Reitende Försterstelle eingerichtet. Das auch weiterhin nebenamtliche Amt als Amtsvogt wurde dem neuen Bauervoigt in Franzhagen, Wandschneider, übertragen. Die Reitende Förster-

stelle wurde 1876 eingezogen und an ihrer Stelle in Grünhof eine Oberförsterstelle eingerichtet, in Franzhof blieb eine Revierförsterstelle, deren Sitz 1890 nach Lütau verlegt wurde. Das Forstgehöft wurde verkauft an den der Wikkezer Bauervoigtstelle entstammenden Friedrich Jentel, vergl. Nr. 1:

1. Franzhof: Besitzer von 1891 bis 1925 Carl Heinrich Friedrich Jentel, seit 1925 dessen einziger Sohn Friedrich Wilhelm Heinrich Jentel.

2. Die Wandschneiderische Großkätneri: Sie ist gebildet aus der alten ursprünglich herrschaftlichen, seit Anfang 1700

im Besitze eines Jürgen Jürgens befindlichen und durch Heirat von Jürgens Tochter mit Friedrich Wunder auf diesen übergegangenen Krugwirtschaft. Wunder starb 1718, seine Witwe heiratete im gleichen Jahre den Franz Wandschneider aus Bötrau, dessen Sohn Berthold Christian Wandschneider 1752 bei Aufteilung des Vorwerkes die Großkätneri schuf, die sich heute mit Erich Wandschneider in der sechsten Generation im Familienbesitz befindet.

3. Die Schlottmannsche Großkätneri: Ihr Grundstock ist die ehemalige Vorwerkschmiede, die um 1700 der derzeitige Schmied Hildebrand käuflich an sich brachte. Durch Heirat mit Hildebrands Tochter erwarb die Schmiede 1729 Hans Albrecht Schlottmann, dessen Sohn 1752 durch Erwerb von Vormerksländereien die Schmiede zur Großkätneri ausbaute. Sie befindet sich mit dem heutigen Besitzer Heinrich Friedr. Karl Schlottmann gleichfalls in der sechsten Generation im Familienbesitz.

4. Die Schönebergische Großkätneri: Sie ist Ende 1759 durch den Tischler Franz Jochen Bergmann geschaffen. 1791 ging sie über auf Bergmanns Schwiegersohn Joh. Hinr. Albrecht aus Barmbek, einen Rademacher. Die Albrechts blieben fünf Generationen hindurch im Besitze der Kätneri, die aus kleinen Anfängen erst nach und nach zur Großkätneri erweitert ist. 1919 ging sie durch Kauf an den aus dem West-



Hof Jentel, Franzhof.

Aufn.: Flügge, Photomeister, Büchen

fälischen stammenden Landmann Heint. Wilh. Schöneberg über, der sie durch Hinzukauf der Ländereien der Ohlroggeschen Rätneri wesentlich vergrößerte.

5. Die ehemalige Hinrichs'sche Rätneri: Sie ist begründet 1752 von dem bisherigen Vorwerksvogt Jacob Hinrichs und blieb fünf Generationen lang im Hinrichs'schen Besitze, wurde aber von dem letzten Besitzer 1885 parzellenweise im Dorfe aufgeteilt. Die Gebäude wurden auf Abbruch verkauft. Die Rätneri besteht also nicht mehr.

6. Die Flint'sche Rätneri: 1752 gegründet von Hans Hinrich Flint, blieb sie in Flint'schem Besitze vier Generationen. Ihr letzter Besitzer war Hans Heint. Christ. Bruhns, der sie von 1866 bis 1870 interimweise bewirtschaftete. 1870 ging sie in den Besitz des Großkätters Jochen Heint. Friedr. Schlottmann über, der des letzten Flint einzige Tochter geheiratet hatte, über. Schlottmann vergrößerte sie erheblich durch abgeteilte Teile seines Besitzes und übergab diese vergrößerte Rätneri seinem Sohn aus zweiter Ehe Joh. Wilh. Karl Schlottmann. Heutiger Besitzer ist dessen Sohn Heint. Wilh. Alfred Schlottmann.

7. Die Lüdemann'sche Rätneri: Sie ist um 1760 von Friedrich Uhrbrock angelegt. 1794 ging sie im Wege des Kaufes über an den Rademacher Joh. Hinr. Lüdemann, der sie auf seinen Schwiegersohn, den Rademacher Hans Jochen Ziske 1858 vererbte. Der dem Letzteren im Besitze folgende Sohn Joh. H. Ziske starb 1865, seine Witwe heiratete einen Joh. Heint. Jul. Siemers, der von 1865 bis 1882 Interimswirt auf der Rätneri war. 1882 folgte auf diesen Ziskes Sohn, der das zur Rätneri gehörige Land verkaufte, einige Jahre darauf auch den Resthof, der dann durch manche Hand gegangen ist (Ahrends, Baumgarten, Flüge, Engelhardt, Kölln) und sich heute im Besitze des aus Posen stammenden Heint. Heinrichs befindet. Das abgetrennte Land erwarb der aus Juliusburg zugezogene Rademacher Joh. Joh. Wilh. Lüdemann, der daraus eine neue Rätneri schuf.

8. Die Ohlroggesche Rätneri: Auch sie ist aus einer ehemaligen Schmiede gebildet, als deren erster Besitzer ermittelt ist der Müßener Müllersohn Hans Christoph Tabel, und zwar bereits vor 1698. Durch Heirat von dessen Tochter mit dem aus Pörrau stammenden Franz Schwaarke ging sie 1747 auf diesen über; Schwaarke baute sie 1752 zur Rätneri aus, die er 1770 auf seinen Sohn vererbte. 1811 gab dieser die Rätneri ab an seinen Schwiegersohn, den Müßener Hufnersohn Franz Christian Ohlrogge. Sie blieb drei Generationen lang Ohlroggescher Besitz. 1885 verstarb der letzte Ohlrogge seine Witwe heiratete den Siebeneichener Hufnersohn Hans Heinrich Christian Ohle, der die Rätneri 1920 veräußerte. Das Land erwarb der Großkätter Schöneberg (Nr. 4), die Hoffstelle der heutige Besitzer Wilh. Fick.

Zwar zu keiner der vorstehenden politischen Gemeinden, aber doch zu der Kirchengemeinde Pörrau gehören ferner der Steinkrug und die Neumühle. Beide sind erst nach dem 30jährigen Kriege entstanden. Die Neumühle ist um 1690 von dem Müßener Müllersohn Hans Niclas Tabel an der jetzigen Stelle erbaut als Ersatz für eine während des 30jährigen Krieges zerstörte, auf halbem Wege nach Pörrau zu gelegene Mühle. Der Ueberlieferung nach ist um 1630 der derzeitige Müller von kaiserlichen Marodeuren auf grausige Weise zu Tode gequält und seine Familie in der dann in Brand gesteckten Mühle lebend verbrannt. Der Platz, auf dem die alte Mühle lag, heißt heute noch die Mordmühle. — Den Steinkrug hat man für den Resthof eines früheren Gutes Müßau gehalten. Das ist durchaus irrig. Das Gut Müßau ist anstelle des völlig verwüsteten Dorfes Müßau nach dem 30jährigen Kriege als Jagen. Meierhof gebildet. Er gehörte den v. Affeln, die ihn 1719 an die v. Bernstorff veräußerten. Letztere teilten ihn 1730 wieder auf und schufen das heutige Dorf Müßau. — Der Steinkrug ist eine, früher der Gutsheerrschaft in Müßen zinspflichtige Hufe, die noch bis 1928 zum Gutsbezirk Müßen gehörte und mit der Kruggerechtigkeit verbunden war. Diese Hufe ist 1700 von dem Wikegger Hufnersohn Hans Scharnweber neu aufgebaut, hat also mit Müßau keine Zusammenhänge.

1. Die Neumühle: Erster Besitzer war der vorerwähnte Hans Niclas Tabel, der 1709 starb. Seine Witwe verkaufte die Mühle, mit der eine Hufe Land verbunden war, im gleichen Jahre an einen Jürgen Hinrich Schwabe, dessen Herkunftsort sich nicht hat ermitteln lassen. Sie blieb in Schwabescher Hand sechs Generationen hindurch bis zu dem 1900 erfolgten Tode

des Franz Heinrich Erdmann Schwabe, der eine, mit dem Hufner Schütt in Bartelsdorf verheiratete Tochter hinterließ; sie wird daher in Schütt'sche Hand übergehen. Zeitiger Interimswirt ist der aus Grode stammende Hufnersohn Heinrich Woldtman, der 1901 die Witwe Schwabe heiratete. Von 1848 bis 1863 war Interimswirt auf der Mühle der von der Brodmühle stammende Heint. Peter Detleff Scharnweber, von 1873 bis 1891 Joch. Heint. Wilh. Paap.

2. Der Steinkrug: Von 1700 bis 1721 im Besitze von Hans Scharnweber, geht die Hufe 1721 auf dessen Schwiegersohn Franz Friedrich Meyer und 1771 auf Meyers Schwiegersohn Jochim Christian Lindemann aus Siebeneichen über. Lindemann starb 1794, die Witwe heiratete im folgenden Jahre den Krüzener Hufnersohn Franz Just Peters und nach dessen 1789 erfolgten Tode den Fikener Hufnersohn Hinrich Matthias Naths. Von diesem erwarb 1814 der bisherige Roseburger Müller Johann Jochen Grothschopp, ein Nachkomme des Pörrauer Grothschopp, die Hufe für seinen Sohn Johann Jochen Grothschopp. Durch Heirat mit dessen Tochter erwarb sie dann 1851 der Bartelsdorfer Hufnersohn Franz Heint. Caspar Schütt, der sie 1879 auf seinen Sohn Johann Franz Heinrich Schütt vererbte. Ende der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts verkaufte dieser die Hufe an den Hamburger Kaufmann Reimers, dieser während des Krieges an die Müßener Sprengstoffwerke und letztere nach dem Kriege an den Kommerzienrat Baare aus Godesberg, den heutigen Besitzer, der sie durch weiteren Landserwerb wesentlich vergrößerte. (Fortsetzung: Wikegge.)

Stednikfahrten in alter Zeit.

Von Konrad Haase.

Der schiffbare Weg aus der Stednik in die Elbe wurde von 1391 bis 1398 durch den vom Möllner See bis zur Elbe gegrabenen Kanal, die Delvenau, angelegt. Dieser vertiefte Graben hat jedenfalls seinen Namen Delvenau von dem niederländischen Worte Delven, d. h. Graben, erhalten. Lübeck, das derzeit im Besitz von Mölln war, schloß dieser Kanalfahrt wegen einen eigenen Vertrag mit dem Herzog zu Sachsen-Lauenburg, nach welchem die Stadt gegen die ausschließliche Benützung dieser Kanalfahrt dem Herzog eine Zoll-Einnahme in Mölln einräumte. Der ganze Wasserweg hieß schon in uralter Zeit die Stednik-Fahrt. Der ungleiche Fall des Wassers erforderte mehrere Schleusen, die von der Trave bis Mölln von Lübeck allein, von Mölln bis Lauenburg durch Lübeck und Lauenburg gemeinschaftlich unterhalten wurden.

Diese gemeinsamen Rechte und Pflichten haben der Stednikfahrt aber auch ihre Hindernisse in den Weg gelegt. Die Rücksprachen und Widerreden über Regulierung, Verbesserung und was sonst zur Aufnahme solch einer Einrichtung gehört, waren nicht selten und nicht wenige. Wie weit diese oberherrschastliche Eifersüchtelei ging, beweist unter anderm ein Vorfall, bei welchem das in alten Zeiten gebräuchliche „Fahrt-Recht“ gehalten werden mußte. Dieses Recht wurde von den Herren des Gerichts über dem Körper eines Entleibten, Ertrunkenen oder sonst eines auf eine gewalttätige Weise umgekommenen Menschen gehalten. Von dem gefundenen toten Körper wurde die Hand abgelöst oder wie es hieß „abgerichtet“ und beim Gericht aufbewahrt, um sie dem vermutlichen Täter vorzuzeigen. Solch eine „Fahrt-Rechts-Haltung“ und Ablösung der Hand machte den Besitz und die Gerichtsbarkeit über den Ort aus, wo die Amputation vorgenommen wurde. Dieserhalb entstand im Jahre 1463 eine Mißhelligkeit zwischen dem Herzog Johann zu Sachsen-Lauenburg und dem Räte zu Lübeck, „die Auslieferung einer solchen Hand betreffend“, die der Vogt zu Mölln einem auf der Stednik Erschlagenen abgelöst hatte. Das Schreiben des Herzogs an den Senat zu Lübeck, aus Lauenburg am Panthelons Tage 1463 datiert, lautet folgendermaßen:

„Unsern günstlichen Gruß toborn. Werdige und besindere gude Gründe. Wy hebben erfahren, wo dat von ungerade gescheen is van elicken Stednikfahrern de Volten vermoordt hevet und sodanne North uppe dem Watern, do dat Gericht anse is, gescheen is, so hefft doch juge Baget to Möle unser Gericht sich undermächtigt, unde des vermoorden Mannes Hant huth unsere Oherichte ghenomen und von de Stede ghebracht, dat uns von eme myßbünt. Hierumme bidde wy gulticken dy willen den benimmeden juven Baget Bot hebben, dat he sulke do dde

Hanth wederbringe in unsre daselbe Gherichte, dar he da entfangen, unde he of vorders unser Gherichte nicht mehr anmatthen wolle.“ —

Die Stecknischfahrten wurden bis Lauenburg von dem Amte der Stecknischfahrer in Lübeck ausschließlich betrieben. Diese Gesellschaft bestand aus etwa 30 Mitgliedern und konnte nur durch ihre Söhne, oder die, welche eines Amtsbruders Witwe heirateten, vermehrt werden. So ein Amtschiffer führte drei oder vier sogenannte Stecknisch-Schiffe. Diese Fahrzeuge waren unbedeckt, einige 60 Fuß lang, in der Mitte nicht über 12 Fuß breit und trugen etwa sieben Lasten, die sie der Ordnung gemäß nicht überschreiten durften, es aber doch gewöhnlich taten. Die Fahrzeuge gingen kaum vier Fuß tief und waren mit einem Stempel versehen, den das Wasser nicht übersteigen durfte, damit die Kanäle und Schleusen nicht dadurch litten. Diese Stempelung wurde Pägeln genannt. Es war das Maß, nach welchem ein Schiff geladen werden mußte. Nach der ursprünglichen Ordnung durften diese Barken nur bis Lauenburg fahren, doch wurde ihnen durch spätere Verträge erlaubt, besonders nasse und zerbrechliche Waren auch auf der Elbe bis nach Hamburg zu bringen. Sie fuhren demnach mit allen Arten von Waren nicht allein nach Hamburg, sondern auch nach Altona und Harburg. In Lauenburg gab es dortige und hamburgische Everführer, die zum Teil die Waren aus den Stecknischschiffen in ihren ungleich größeren Ecken zurücknahmen. Von Hamburg brachten die Stecknischfahrer gewöhnlich Wein, Branntwein, Eisenwaren oder Glas, von Lüneburg holten sie fast nur Salz. Hatten sie keine Waren eingenommen, so luden sie unterwegs das Brennholz ein, welches von den Bauern an den Ufern der Stecknisch zum Verkauf aufgestapelt wurde. Die Stecknischfahrt war äußerst beschwerlich. Das Fortbringen der Schiffe geschah durch Schieben und Ziehen, wozu ohne die Besatzung die an den Ufern wohnende Linienzieher gebraucht wurden. Dieses „Treideln“ wurde noch oft durch die augenärksten Ufer, auf welchen die Schiffszieher zuweilen bis an den halben Leib hineinsanken, sehr erschwert. Treideln oder Treueln bedeutet: ein Fahrzeug durch Menschen fortziehen, die mit dem Strid über die Achsel hinter einander hergehen. Die Fahrt von Lübeck bis Lauenburg dauerte gewöhnlich 14 Tage, auch wohl länger, wenn es an Wasser fehlte. Diese lange Dauer der Reise veranlaßte gegen den Winter das Einfrieren manches Stecknischschiffes, das dann lange liegen bleiben oder ausgeladen werden mußte. Indes war die Stecknischfahrt bei aller Beschwerlichkeit und Unvollkommenheit immer noch von gutem Nutzen. Da in gewöhnlichen Zeiten fast 100 Barken jede jährlich vier bis fünf Reisen machten, so muß eine ganz ansehnliche Menge Waren auf diesem Wege zwischen Lübeck und Hamburg verfahren sein. Der größte Vorzug, den diese Stecknischfahrt gewährte, war, daß der Transport nicht allein ungleich wohlfeiler zu stehen kam, sondern auch die Waren unbeschädigt blieben. Selbst Korn wurde auf den Stecknischböten unter bretterten Dächern ziemlich sicher verfahren.

Die Verbesserung der Stecknischfahrt wurde wiederholt zur Sprache gebracht. Besonders machte die Bürgerchaft in Lübeck dem Rate von 1660 bis 1669 wiederholte und dringende Vorstellungen dieser Fahrt wegen. Der Plan ging dahin, daß durch Austiefung der Deloenu die sieben Schleusen wegstießen und bedeckte Fahrzeuge von wenigstens zehn Lasten in vier bis fünf Tagen den ganzen Weg zurücklegen könnten. Man hoffte dadurch auch die Lüneburger zur Vollandung der Schaalfahrt nach Bismar zu bewegen. Zur besseren Beurteilung des Ganzen ließ man ein paar Wasserbauverständige aus Holland kommen, die in Gemeinschaft eines Bergwerkskundigen zwei Pläne entwarfen, von welchen der eine auf beinahe anderthalb Millionen, der andere auf etwa 800 000 Tl. angeschlagen wurde. Aber die Sache blieb, wie sie war, und keiner von beiden Vorschlägen kam zur Ausführung. Indes war der Gegenstand immer von gleicher Wichtigkeit, nicht allein für Lübeck und Hamburg, sondern auch für den ganzen nordischen Handel.

Hamburg und Lübeck versuchten auch die bei Oldesloe in die Trave fließende Bäfte durch einen Kanal mit der Alster zu verbinden, um so einen neuen Wasserweg von Lübeck nach Hamburg zu gewinnen. Das gelang ihnen auch im Jahre 1530 durch Verträge mit dem Herzog Friedrich I. von Holstein. Der ganze Kanalbau mit allen Schleusen nebst der Austiefung und anderen Arbeiten kostete den Hamburgern 43 497 Taler, 4 Groschen und 9 Pfennig. — So war nun der Handel mit Lübeck zu Wasser erreicht. Die Schiffe gingen von der Stecknisch in die Trave, und so durch den Kanal von der Bäfte in die Alster nach

Hamburg. Aber schon 1550 mußte die Schifffahrt wieder aufhören. Bei Stegen und Wohldorf hatten sich die Raubritter in den Besitz der Oberalster gesetzt, Schlösser und feste Burgen angelegt, einen Damm vorgebaut und das Wasser so zum Stauen gebracht. Auch nach der Zerstörung der Raubschlösser überfielen die Edelleute in der Gegend die Schiffe und raubten die Ladung. Immer geringer wurde daher die Schifffahrt von der Stecknisch zur Trave. Die Schleusen bei Stegen zerfielen und wurden der Kosten und der Gefahr wegen nicht wieder hergestellt. Der letzte Vergleich mit der Krone von Dänemark ward 1768 geschlossen. Die Hamburger sollten die Befugnis haben, den alten Alsterkanal auf ihre Kosten aufzuräumen und zu vertiefen, wobei den Anwohnern zugleich alle Art der Verstopfung des Wasserlaufes bei schwerer Strafe verboten wurde. Doch hörte die Schifffahrt bald ganz auf. Nur noch von Schuten, die Holz oder Torf, Steine oder Kalk brachten, wurden die Trave und Alster befahren, bis auch diese verschwanden.

(Benutzt: Lud. von Heß, Topogr. von Hamburg, 1. Teil, 1810, Seite 101—108.)

Lauenburg vor 50 Jahren.

1883.

5. Januar: Das Auftreten der Phosphornekrose (Knochenbrand infolge Einwirkung von Phosphor) hat schon längst eine Agitation ins Leben gerufen, welche diesen Zweig vom Baume der nationalen Arbeit abgesägt und durch die Fabrikation phosphorfreier Zündhölzer ersetzt wissen will. Wenn auch die genannte schreckliche Krankheit namentlich infolge der durch die Fabrikinspektion geforderten und schließlich allenthalben in den Fabriken eingeführten Wohlfahrtseinrichtungen und Schutzvorkehrungen in der letzten Zeit weniger häufig vorgekommen ist, so hat sich doch die Energie der erwähnten Agitation keineswegs verringert, sondern sie hat neuerdings sogar den Erfolg zu verzeichnen gehabt, daß ihre Wünsche an maßgebender Stelle in Erwägung gezogen worden sind. Wir glauben überhaupt, daß ein Verbot der Fabrikation von Phosphorzündhölzern, wie es in einigen Staaten schon existiert, auch bei uns in Deutschland nur eine Frage der Zeit sein kann. In den betreffenden Fabrikantenkreisen sieht man hier und da dieser Möglichkeit schon entgegen und steht auf dem Standpunkt, sich mit dem Verbot der Herstellung von Phosphorzündhölzern abfinden zu müssen, doch fordert man für die Uebergangsperiode einen Schutzoll für die deutsche Fabrikation phosphorfreier Zündhölzer. — 14. Januar: Professor Robert v. Schlagintweit, der rühmlichst bekannte Forschungsreisende, hielt in Lufts Hotel (jetzt Kurhotel) einen Vortrag über seine „Kreuz- und Querzüge durch Nordamerika“. Redner führte die Hörer in seinem Vortrag durch das weite Gebiet Nordamerikas von NeuYork bis zu den Felsengebirgen und von da südwärts bis Arizona, schilderte Land und Leute in kulturgeschichtlicher Hinsicht und hob die große Entwicklung, die diese Landstriche bereits genommen haben, sowie deren Bedeutung für die Zukunft hervor.

5. Februar: Der Prozeß wegen des Eisenbahnprivilegs wurde vom Reichsgericht in Leipzig als Revisionsinstanz dahin entschieden, daß der Revisionsantrag der beklagten Eisenbahngesellschaft zurückgewiesen wurde. Der Prozeß ist damit zugunsten der Stadt entschieden und die Berlin-Hamburger Eisenbahn hiernach verpflichtet, auch die Güter der Lauenburger Einwohner auf der Zweigbahn Büchen-Lauenburg frachtfrei zu befördern. —

6. Februar: Schifffahrt und Fischerei auf der Elbe sind wieder flott im Gange. Die Fischerei, die so lange zu unfreiwilliger Muße gezwungen war, scheint für die Einbußen des Winters durch reichlichen Frühjahrsfang entschädigt zu werden. Wenigstens verspricht der Lachsfang auch für dieses Jahr recht gute Ergebnisse. Die Hohnstorfener Fischer haben an einem Tage nicht weniger als sechzehn große Lachse, meist über zwanzig Pfund schwer, gefangen, die zum Preise von durchschnittlich 1,60 Mark an die Händler verkauft wurden. — 8. Februar: Im „Neuen Bürgerverein“ hielt Rektor Helberg einen wohldurchdachten Vortrag über die Wechselbeziehungen von Schule und Haus. Redner erläuterte, wie beide Faktoren zusammenwirken müssen, um das Endziel der Jugendberziehung und Ausbildung überhaupt erreichen zu können.

10. April: Abends gegen 8 Uhr verkündete die Alarnglocke den Ausbruch eines Feuers. Es brannte das Wohnhaus des Tischlermeisters Scheel im Hohlerweg. Das Feuer brach auf bis jetzt noch nicht aufgeklärte Weise auf dem Boden aus; in kurzer

Zeit hatte es das Dach durchbrochen und griff nun, von dem heftigen Wind angefacht, rasch weiter um sich. Zahlreiche Hände waren unermüdllich tätig, das Mobiliar usw. der in dem brennenden Hause wohnenden Familien ins Freie zu schaffen. In kurzer Zeit langten die städtischen Spritzen und die Freiwillige Feuerwehr auf dem Brandplatz an. Die Schwierigkeiten, die bei der großen Entfernung bis zur Elbe wegen Mangel an Schläuchen in der Zuleitung des Wassers entstanden, verhinderten, daß die Feuerwehrmannschaften sofort in Tätigkeit treten konnten. Doch wurde diesem Uebelstande schnell abgeholfen und die Spritze der Freiwilligen Feuerwehr und die große städtische Spritze durch je einen Schlauch, letztere mit Unterstützung eines Zubringers, gespeist. Das Wasser für die kleine städtische Spritze, die eines Schlauches und eines Zubringers entbehrt, mußte mittels Feuerreimern von dem im Graben befindlichen Brunnen herbeigeschaft werden. Durch Einstürzen des Giebels und Abbrechen der Sparren des brennenden Gebäudes wurde das Feuer zu dämpfen versucht. Gegen 10 Uhr konnte jede Gefahr für die Nachbarhäuser als beseitigt betrachtet werden, und um 11 Uhr war die Brandstätte nur noch ein brennender Trümmerhaufen. — 15. April: Nachts ist in Pötrau das frühere steinfassische Gewese abgebrannt. — 27. April: Feuerlärm weckte heute morgen 2 Uhr die Bewohner unserer Stadt, und zwar brannte diesmal das Haus des Töpfermeisters Trilloff an der Stednischstraße. Die Freiwillige Feuerwehr, die schnell zur Stelle war und sofort Wasser auf die Brandstelle geben konnte, hatte leichte Mühe, im Verein mit den städtischen Spritzen des Feuers Herr zu werden. Nachdem das brennende Haus etwa zur Hälfte eingestürzt und jede weitere Gefahr als beseitigt gelten konnte, rückte die Freiwillige Feuerwehr ab und überließ den städtischen Spritzen das Ablöschen der Brandstelle. Der Brand soll durch einen Riß im Brennofen entstanden sein.

1. Mai: Die Bürgermeisterwahl stand in einer vom Neuen Bürgerverein veranstalteten allgemeinen Bürgerversammlung auf der Tagesordnung. Die Diskussion drehte sich vorwiegend um die drei aufgestellten Kandidaten. Nach längerer Erörterung entschied sich die große Mehrheit durch Abstimmung für die Wahl des Referendars Menge. Dieser dürfte daher voraussichtlich hier zum Bürgermeister gewählt werden. — 4. Mai: Bei der heutigen Bürgermeisterwahl haben bei schwacher Wahlbeteiligung von ca. 580 wahlberechtigten Bürgern 86 ihre Stimme für Referendar Menge, Göttingen, abgegeben, während die mit auf der engeren Wahl stehenden Referendare Krause, Stettin, und Berthahn, Neu-Stettin, keine Stimme erhielten.

9. Juni: Der Wasserstand der Elbe ist infolge der seit längerer Zeit im ganzen Stromgebiet herrschenden Trockenheit ein so niedriger geworden, wie in den letzten Jahren nicht während der Sommerzeit. Dank der Fürsorge der Strombauverwaltung, welche, soweit es die Wasserverhältnisse gestatten, unausgesetzt an der Arbeit ist, das Jahrwasser zu verbessern, kann die Schiffsahrt aber bis jetzt noch ohne große Hindernisse allenthalben passieren; selbst Schraubenschiffe der Kette sah man in diesen Tagen noch vorüberfahren. Die Lachserei hier bei Lauenburg ist infolge des niedrigen Wasserstandes in diesen Wochen sehr ergiebig gewesen. Es wurden zahlreiche Lachse gefangen, darunter ein Fisch im Gewicht von 30 Pfund, was eine Seltenheit ist. Auch mehrere Störe sind den Fischern ins Netz gegangen. — 19. Juni: Das Bahnprojekt Lauenburg-Oldesloe, wofür der Landtag bekanntlich die Mittel bewilligt hat, wird gegenwärtig wahrscheinlich auf Grund der gegebenen Anregung im Abgeordnetenhaus in einer anderen als der ursprünglich geplanten Richtung technisch bearbeitet, und zwar ist dabei jetzt Büchen als Anfangspunkt der Bahnlinie ins Auge gefaßt. In dessen soll die Linie nicht direkt auf Oldesloe gehen, sondern nach wie vor über Schwarzenbek, also nahezu parallel mit der Berlin-Hamburger Bahn geführt werden. Angesichts der voraussichtlich nahe bevorstehenden Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Bahn scheint die neue Linie wenig Aussicht auf Verwirklichung zu haben, da es doch offenbar zweckmäßiger wäre, wenn überhaupt noch, von Schwarzenbek aus auf Oldesloe zu hauen. Für die Gegend zwischen Lauenburg und Büchen und darüber hinaus liegt kein Bedürfnis für eine neue Bahn vor. — 25. Juni: Heute und morgen wird der altberühmte Glüsinger Vieh- und Krammarkt, dessen frühere Bedeutung aber schon seit Jahren völlig verschwunden ist, abgehalten. In früheren Jah-

ren strömte halb Lauenburg schon am vorausgehenden Sonntag Nachmittag zu Fuß und zu Wagen nach dem Marktplatz hinaus, um unter schattigen Bäumen und Eichen dem Vergnügen nachzugehen, wobei gut essen und trinken eine Hauptsache war. In den letzten Jahren ist der Besuch aber sehr schwach geworden und selbst der Verkehr an den eigentlichen Markttagen ebenso unerheblich als der Handel daselbst in Vieh und anderen Handelsobjekten. — 29. Juni: Heute abend 10 Uhr brannte das am Mühlenberg isoliert belegene, mit Stroh gedeckte Haus des Arbeiters Biehl bis auf den Grund nieder. Die schleunigst herbeigeeilte Freiwillige Feuerwehr konnte wegen der großen Entfernung von der Stednisch kein Wasser geben, und da keine Häuser in der Nähe lagen, rückte die Wehr baldigst wieder ab, um das Ablöschen der allgemeinen städtischen Feuerwehr zu überlassen, der mittelst Rübels Wasser zugefahren wurde. Die Einwohner des abgebrannten Hauses, zwei Familien, haben kaum das nackte Leben gerettet.

Chronik des Monats September 1936.

2. Die NS.-Kulturgemeinde, Ortsverband Lauenburg (Elbe), hielt eine Mitgliederversammlung ab, in der der Ortsverbandsobmann, Herr Rektor Klie, den ausführlichen Bericht über das verflossene Geschäftsjahr des Ortsverbandes erstattete. Das für das kommende Winterhalbjahr 1936/37 festgesetzte Vortragsprogramm fand die Zustimmung der Versammlung.
16. Wie von der Mittelelbe gemeldet wird, hat sich dort der Wasserstand infolge der Niederschläge in der vorletzten Woche und des Zulußwassers aus der Bleilochtalperre gehalten. Magdeburg hatte gestern mit plus 1,43 Meter einen Wuchs von 12 Zentimeter, der auch am Hohnstorfer Pegel, der heute früh plus 1,19 Meter verzeichnete, noch etwas Wuchs bringen wird.
20. Bei dem diesjährigen Dauerrudern, das 24 Vierer mit 120 Ruderern am Start sah, hatte auch die Ruder-Gesellschaft Lauenburg einen sehr guten Erfolg zu verzeichnen.
25. Zu dem Lauenburger Herbstmarkt hatten sich die Budenbesitzer wieder recht zahlreich eingefunden. Auch die Jahrmärktebesucher waren in befriedigender Zahl erschienen, doch machte sich ein in den Abendstunden niedergehender Gewitterregen störend bemerkbar. In den hiesigen Gastwirtschaften war während des ganzen Tages ein reger Marktbetrieb zu beobachten.

Den Alten zur Ehr'.

Am 9. September beging der Altenteiler Herr Heinrich Schmaljohann in Pötrau seinen 80. Geburtstag in bemerkenswerter Rüstigkeit. Obgleich er das Leben nicht immer von der sonnigsten Seite kennenlernte, hat er sich seinen Humor bis ins hohe Alter bewahrt. Sein 80. Geburtstag war Veranlassung, daß ihm Glückwünsche und sonstige Aufmerksamkeiten von vielen Seiten zuteil wurden.

*

Das Fest der Goldenen Hochzeit begingen am 19. Oktober die Berliner Straße 76 wohnhaften Eheleute Heinrich Conrads und Frau Wilhelmine, geb. Hühn. Herr Conrads ist 81, seine Ehefrau 76 Jahre alt; beide genießen als reichhaltige und arbeitssame Menschen das Ansehen ihrer Mitbürger. Durch Ueberreichung einer Ehrengabe und der Ehrenurkunde der Preussischen Staatsregierung wurde ihnen eine besondere Ehrung zuteil.

*

Vom Tode abberufen

wurde am 25. Oktober eine der ältesten Einwohnerinnen des Kreises, Frau Elise Baar in Juliusburg, im 91. Lebensjahre. Mit ihrem ihr schon vor mehreren Jahren im Tode vorangegangenen Gatten bewirtschaftete sie über ein Menschenalter hindurch in vorbildlicher Weise das altbekannte Dorfgasthaus ihres Wohnortes und war dadurch eine weithin bekannte und beliebte Persönlichkeit, die sich bis ins höchste Alter durch unermüdlige Schaffenskraft auszeichnete.