

## Ein Lebenskarussell

### 70 Jahre Eisenbahn-Gewerkschaft, 48 Jahre Reichsbahn-Bundesbahn, 1959-63 Bau Vfl.

Ich wurde am 5. Januar 1930 in Burg auf Fehmarn als zweiter Sohn des Elektromeisters Niko Klahn und seiner Ehefrau, der Gastwirtstochter Henriette Liesenberg in der Priesterstraße geboren. Die Hebamme offenbarte: „ Jä, Henny, weller 'n Jungn!“ Worauf meine Mutter, sie hätte als zweites Kind gerne eine Tochter gehabt, etwas enttäuscht antwortet: Kann doch nicht angahn....?!“ Worauf die schlagfertige „Mutter Griepsch“, Frau Huditsch, spitz antwortete:

“Ik kann doch wohl noch kieken...!“

### **Die Burger Priesterstraße – einst Wohnungen der Priester von St. Nikolai - Jugendjahre**





### **In den Beruf...!**

Ein Burger Eisenbahnlehrling im zweiten Lehrjahr, August Willer, besuchte meinen drei Jahre älteren Bruder Hans in der Weihnachtszeit 1943 zu den damals in jedem Haus üblichen Laubsägearbeiten: Burgen, Soldaten, Pferde, Hampelmänner...! So ganz nebenbei sagte der lange August: „Uns Vörsteher Hein Ochs söch ton örsten April noch twee Lehrlinge!“ Nun war „Hein Ochs“ ein geachteter Leistungssportler und für seine immerhin 32 Eisenbahner-Untertanen wegen seiner dienstlichen Strenge ein gefürchteter, doch respektierter Bahnhofsvorsteher im Range eines Inspektors und Chef von sechs Inselbahnhöfen und 12 Zugführern wie Schaffner.

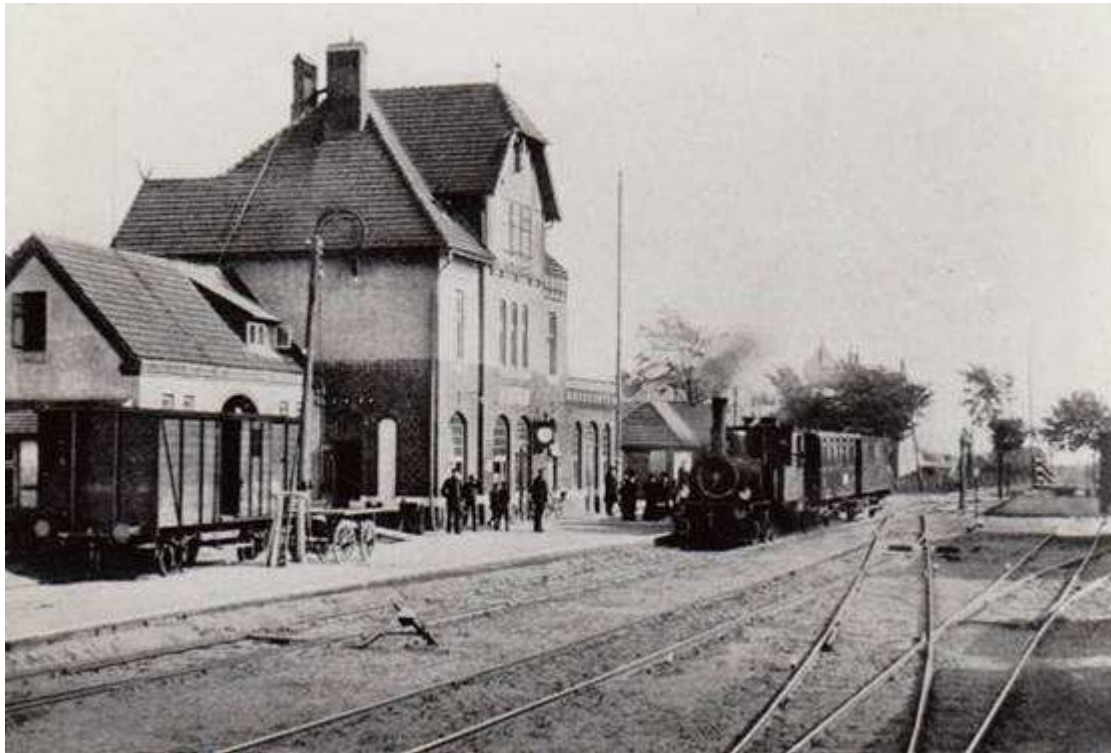
### **Bewerbung...!**

Mein Vater war 1943 gerade noch mit viel Glück von Rommels geschlagenem Afrikakorps über Tripolis nach Italien entkommen und tropen-krank aus der Wehrmacht entlassen. Für meine Eltern stand bereits fest: „Korl-Willem ward Gastwirt in Großmutter's Hotel Liesenberg an Börger Markt!“ Nun war und bin ich bis heute kein Freund von Kööm, Beer und Zigarettenqualm gewesen und betrachte August seine kurze Andeutung, als „Wink des Schicksals...!“

So machte ich mich mit einer Kopie meines letzten, vorzeigbarem Herbst-Zeugniss an meinem Geburtstag, den 5. Januar, als geborenes „Sonntagskind“, dazu noch, so nach Mutter, „genau auf dem Glockenschlag mittags 12 Uhr“ von dem 48 Meter hohen barocken Glockenturms der Nikolai-Kirche, die uns der Straße gegenüber lag, geboren: das musste ja Glück bringen...!

Tags zuvor tüchtig geschrubbt, zum Friseur Jürgen Kröning: „Aber schön kurz, ich will zur Vorstellung...!“ „So, so, mien Jung, - wo willst du denn henn?“ – „Naa`n Bahnhof Borch, ton Vörsteher Ochs....!“ – „Oh, oh, wenn dat man good geht, - he is heel eegen und streng...!“

Meine Winterstiefel akkurat geputzt, schwarze DJ-Skihose mit Kaffee gesäubert, sauberes Oberhemd und den gerade von Mutter gestricktem Norwegerpullover übergezogen, Bruder Hans seine blaue Konfirmationsjacke passte ungefähr, - und schon radelte ich zum Bahnhof. Der Burger Bahnhof wurde 1904/1905 mit der 28 km langen Insel-Eisenbahn und den Landbahnhöfen Fehmarnsund, Landkirchen, Lemkendorf, Petersdorf und der „Endstation Orth gebaut. Der „fehmarische Hauptbahnhof“ wurde 1927 als schönster Kleinstadt-Bahnhof Schleswig-Holsteins prämiert und im Januar dieses Jahres im besten baulichen Zustand aus „kommerziellen“ Gründen des neuen Besitzers abgerissen und ein wahrer Betonklotz errichtet...!



### **Herr Vorsteher...!**

Von Reisen mit meinem Vater vor dem Kriege nach Lübeck war mir der Bahnhof ein wenig bekannt: bei dem Signalwerk war der Diensteingang und der Reichsbahn-Obersekretär Heydemann zog gerade das Einfahrsignal aus Richtung Fehmarnsund. So grüßte ich den Fahrdienstleiter und sagte: „Ich möchte gern zum Vorsteher...!“ – „Jä, gewiss, lütt Klahn!“ Er ahnte wohl schon, was ich vor hatte: „Gah man glieks rechts rinn...!“ Ich klopfte zaghaft an die weiße Lacktür mit dem blau-weißen Emailleschild „Bahnhofsvorsteher“. Ein energisches: „Herein!“ Nahm meine schwarze DJ-Mütze ab, grüßte mit dem damals obligatorische Gruß: „Mein Name ist Karl-Wilhelm Klahn und hörte von Herrn Willer, dass zu Ostern Lehrlinge eingestellt würden, und ich interessiere mich sehr für die Eisenbahn...!“ „Nehmen Sie Platz, Henry, der Bäckermeister, ist wohl sicher ihr Onkel (beide trainierten zusammen seit Jahren in der Herrenturnriege des SV Fehmarn) und ihr Vater ist auf dem Elektrizitätswerk!“ – „Ja, Herr Vorsteher!“

Das Eis war gebrochen und den „Stallgeruch“ hatte der Vorsteher bereits gewittert. Ich reichte ihm meine Zeugnis-Kopie, ein kurzer Blick: „Ja, gut Herr Klahn,“ – der erste, welcher mich mit „sie“ anredete, „dass könnte zum 1. April 1944 etwas werden, - mit dreijähriger harter Lehrzeit und zweimal in der Woche zur Schulung nach Lübeck...! Sie bekommen vom Betriebsamt in Lübeck weiteren Bescheid der Vorstellung mit ärztlicher Untersuchung, Freischein von hier...!“

Fröhlich schwang ich mich wieder aufs Rad, erzählte den Eltern, Omas und Opas wie Tanten (Onkels alle im Krieg) von meiner selbst gestellten Lebensweiche und bekam nach zwei Wochen schon ein bahnamtliches Schreiben: zum Reichsbahnarzt nach Lübeck, Prüfungen mit Lebenslauf, Diktat und Rechnen auf dem Betriebsamt in Lübeck. Nachdem alles gut verlaufen war, mit Vater zum Bahnhofsvorsteher Herrn Ochs zum Unterschreiben des Lehrvertrages!

**Lehrbeginn:** 31.März 1944 Konfirmation mit Familienfeier und am 1.April 1944 um 8 Uhr Dienstbeginn: Der Vorsteher begrüßte uns beiden neuen Lehrlinge recht freundlich und Herr



Heydemann als Fahrdienstleiter nahm uns gleich mit auf den Bahnsteig zum Schließen der Schranken und dem anschließendem Ziehen des Einfahrtsignals mittels Drahtzug für einen Personenzug aus Fehmarnsund. Dieses „Zeremoniell“ sollte ich in fast 20 Dienstjahren auf Bahnhof Burg wohl so annähernd 20.000mal durchexerziert haben. Im Großbüro des Fahrdienstleiters war neben seinem Schreibtisch mit den Zugmeldebüchern, Basa-Apparaten und der „Stecktelefone“ zwei übergroße Schreibtische, wo hauptsächlich die Frachtbriefe der ankommenden Wagenladungen mit Steinkohlen, Brikett, Holzladungen, Viehwaggonen (z.T. ganze Züge), Saatgut, Dünger, Flachwagen mit landwirtschaftlichen Maschinen, Stückgutladungen und Wehrmachtsgut für die Funk-Mess-Lehrabteilung in Puttgarden (an 4000 Marinesoldaten, ab Mai 1945 Flüchtlingslager) in Ladungs-Empfangsbüchern eingeschrieben wurden.

Im Abgang wurden in Burg werktags an 20 bis 30 Wagenladungen mit Kohl, Steckrüben (nach Hamburg und Berlin), Stroh, Vieh und Wehrmacht-Fahrzeuge abgefertigt. Im Großbüro saßen in einer neutralen Ecke ohne Publikumsverkehr zwei schweigsame Männer und arbeiteten ohne Aufzugucken. „Dörffs nicht mit schnacken“, sagte Eduard Heydemann, „sünd Ukrainer!“



### **Ukrainische Zwangsarbeiter im Büro**

1942 wurde ein 1940 aufgebautes Barackenlager westlich des Burger Bahnhofs, damals zur Unterbringung der dänischen Arbeiter für die geplante und mit dem Struckammer Viadukt 1941 begonnene Bau der „Vogelfluglinie“, für nach Deutschland „arbeits-verpflichtete“ jüngere ukrainische Frauen und Männer, hiervon 160 zum Dienst bei der Eisenbahn auf Fehmarn, verpflichtet. Die weiblichen Kräfte, fast alle waren Studentinnen aus der ostukrainischen Stadt Poltawa, wurden als Zugreinigerinnen und Zugschaffnerinnen eingesetzt, die Männer, auch fast alle aus dem Eisenbahndienst von Poltawa, wurden als Streckenarbeiter, Kohlentrimmer, Lokputzer, Lokschorer und im Schreibdienst (nach Eignungsprüfung) beschäftigt.

Wir Lehrlinge saßen den nur am Anfang sehr schweig- aber arbeitssamen Gregori und Leonid gegenüber, doch sobald wir unsere Frühstücksbrote aus der Tageszeitung auswickelten, warteten sie auf einen günstigen Moment ohne „Aufpasser“ und fragten höflich nach ein „Stück Papier“, blitzschnell: „Ostfront“: „Wo Russki?“ fragten sie uns später direkt und wurden blass! Bald bekamen die beiden ein oder zwei Stückchen belegte Brote unter dem begehrten „Stück Papier“ über den Schreibtisch geschoben, wofür sie uns

verbotenerweise kunstvoll geschnitzte Holzvögel nach Feierabend heimlich zusteckten. Auf unserem Bahnhof Burg war Hochbetrieb und nur noch ältere Eisenbahner aus der KOE-Zeit im Dienst, Kreis-Oldenburger-Eisenbahn, „Komme ohne Eile“, einer Privat-Eisenbahn von 1881, welche 1941 wegen der geplanten Dänemark-Route mit geplantem „Fehmarnsund-Damm“ (Vogelfluglinie), verstaatlicht wurde.

Je näher das Kriegsende kam: je hektischer wurde das Leben auf unserer ansonsten so ruhigen Insel: Ende 1944 täglich Schwerverwundeten-Züge direkt von der Front: das Burger Krankenhaus von 1889, die Mittelschule und beide Turnhallen wurden Lazarette. Etwa 9000 Flüchtlinge kamen mit Pferdetrucks auf den beiden Fährschiffen durch die Burger Priesterstraße und mit den bis zum letzten Tage nach Fahrplan verkehrenden Personen- wie Güterzügen auf dem übervollen Burger Bahnhof an und wurden in vorrequirierte Privatquartiere eingewiesen.

### **6.Mai 1945: Engländer mit Militärfahrzeugen auf dem Burger Marktplatz,**

### **9.Mai 1945: Russische Lederjacken-Kommissare räumen Ukrainerlager!**

Am dem glutheißen 7. Mai 1945 rollten zwölf englische Panzerspähwagen mit aufsitzenden Tommys und Gewehr im Anschlag rumpelnd auf unserem Burger Kopfsteinpflaster-Marktplatz.

Ich war als 15jähriger der einzige „Mann“ in Omas Gastwirtschaft, denn die älteren waren mit 16-17 Jahren zum Arbeitsdienst oder Militär eingezogen, beim Schweinestall ausmisten, als ich ungewöhnlichen Motorenlärm auf dem Marktplatz hörte und über Omas Gangtür Augenzeuge dieses historischen Ereignisses wurde. Die englischen Soldaten strömten bewaffnet aus zu den Gasthöfen. Ich rannte durch die Hintertür in die Gaststube, um gerade noch die drei obligatorisch hinter der Theke hängenden NS-Bilder (Goebbels-Hitler-Göring), von der Wand zu reißen und durch eine Luke in den Bierkeller zu werfen. Keine Minute zu früh, schon

wurde die Gasthoftür aufgerissen. An diesem Sonnabend hatten in Liesenbergs Saal französische Kriegsgefangene ein Fest und fielen den Engländern um den Hals: keine Requirierung!



**Von dieser Meiereirampe wurden russische Kriegsgefangene und Ukrainer verladen...!**

Am 9. Mai kamen russische Lederjacket-Kommissare und inspizierten das Ukrainerlager am Bahnhof in Burg und das „Russenslager“ in Mummendorf mit Insassen-Bestandsaufnahme.

Am 12. Mai wurden die russischen Kriegsgefangenen abgefahren und drei Tage später das Ukrainerlager geräumt und die verhärmten Frauen und Männer ebenfalls zur Burger Meierei-Rampe geführt und unter Lederjacketbewachung auf englische Militärlaster verladen.

Die Eisenbahn fuhr mangels Kohle nicht mehr und alle Schulen und öffentlichen Einrichtungen wurden auf „Befehl“ des englischen Militärkommandos mit Sitz im vornehmen Burger Hotel „Kaiserhof“ geschlossen mit den Anordnungen einer Ausgehbegrenzung bis 20 Uhr und sofortiger Ablieferung aller Schusswaffen, Fotoapparate und Ferngläser auf dem Rathaus.

Wir Jugendlichen spielten auf dem nahen Mellenthinplatz (frühere Stadtbleiche) stundenlang Fußball und sahen aus nächster Nähe das Trauerspiel der Rampen-Verladung zu: keiner der Abtransportierten Ukrainer sah Poltawa je wieder, wie eine „Untergetauchte“ später schrieb!

Mit der Kapitulation wurde Fehmarn zu einem Internierungslager für 12.000 Marinesoldaten, die in Turnhallen, Scheunen, Zelten und anfangs auf freien Grasplätzen wie der „Bleiche“, dem Stadtpark und Wiesen nächtigten. Die beiden Fährschiffe „Fehmarnsund“ und „Fehmarn“ fuhren Tag und Nacht, um die Massen an Flüchtlinge und internierten Mariner über den Sund zu bringen: dann war die Steinkohle am Ende, - Eichenschwellen wurden zersägt und verfeuert!

### **Landungsboote der Kurlandarmee als Fährschiffe über den Fehmarnsund...**

Am 11. Mai 1945 kreuzten im Fehmarnsund zwei Landungsboote auf, welche als letzte Schiffe der eingeschlossenen Kurlandarmee mit Schwerverwundeten, DRK-Maiden und höheren Offizieren den Hafen von Libau unter Kanonenbeschuss verlassen konnten. Die mit beidseitigen Ladeklappen 1944 in Stettin gebauten modernen, mit Dieselmotoren betriebenen Landungsschiffe wurden von englischen Kontrollschiffen nach Orth gelotst, die Häfen Burgstaaken und Lemkenhafen waren randvoll mit Flüchtlingsschiffen, darunter viele KFK-Fischkutter. Nach der Entladung wurden die Schiffe weiterhin mit deutscher Marinebesatzung, so erzählte mir im Sommer 1978 ein auf Burgtiefe weilender Badegast im Stadtarchiv, er war der Kommandant eines dieser Schiffe gewesen, welche auf britischem Befehl eines nach Kiel zum Förde-Verkehr und das zweite in den Fehmarn-Fährdienst bis zum Juni 1945 eingesetzt wurden.

### **Fehmarnkarte 1927 von Goldschmied Lafrentz**



### Schwert des Damokles über Fehmarn

Über Fehmarn hing in diesen Monaten „das Schwert des Damokles“! Auf dem Bahnhof in Burg erzählten englische Offiziere von Verhandlungen mit den Sowjets, welche die Insel als ihr Besatzungsgebiet forderten. Allein dem Verhandlungsgeschick des britischen Unterhändlers Lord Strang of Stonesfield gegen den gewieftesten Vertreter Stalins, Fjodor Gusew, verdankt unsere Insel Fehmarn ihren Verbleib zum britischen Besatzungsgebiet und somit der Freiheit.

Im Juni 1945 kamen wieder die ersten Steinkohlenwaggons aus dem Ruhrgebiet und die Dampfschiffe „Fehmarnsund“ von 1903 mit 24 Metern Länge und zwei Dampfkessel mit 120 Pferdestärken, sowie die „Fehmarn“ von 1928 mit 40 Metern Länge, konnten wie die drei Burger Lokomotiven ihre Kessel wieder anfeuern und die Eisenbahn lief wieder auf vollen Touren!

Zu dieser Zeit waren die Reisezüge randvoll und die Güterverladung mit Weiß-, Wirsing-, Rotkohl und Steckrüben, sowie planbedeckte Strohwagen in die Schweiz nahmen so einen Umfang an, dass ein 2. Ladegleis von 380 Metern auf der Westseite des Bahnhofs gebaut wurde.



**Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands**

Bezirk: H a m b u r g

Ortsverwaltung: L ü b e c k

**Ausweiskarte**

Mitglied.-Nr. 098912

**Ersatz für Mitgliedskarte oder -buch**  
(nur bei Spardakassierung)

Vorname Karl-Wilhelm

Name K l a h n

geb. 5.1.1930

Wohnort Burg/Fehm.

Straße Priesterstr. 1

Dienststelle B f Burg/F.

Mitglied seit August 1947

Für besondere Zwecke (Delegierung zu Konferenzen usw.) ist an Stelle dieser Ausweiskarte Mitgliedskarte oder -buch von der Ortsverwaltung anzufordern. Der Hauptvorstand

### **1947: Gewerkschaftskönig Fritz Schäfer**

Ende Juli 1947 kam der „ungekrönte König“ der Insel-Eisenbahner-Gewerkchaft, Fritz Schäfer, in das Burger Bahnhofsbüro und sagte zu mir so ganz nebenbei: „ Du, Karl-Willem, dat ward jetzt aver bald Tied, dat du in uns Gewerkschaft kümmtst! – twee Utlüge häst du schon mitmock...!“ – „Aver Herr Schäfer, ik bünndoch noch Lehrling...?!“ – „Na ja, föfft Pennig in Monat warst du je wohl noch över häm!!!“ – Der energische Kollege Fritz legte mir einen Zettel hin: „So, - hier ünnerschripts du!“ So wurde ich 1947 Gewerkschaftsmitglied und hab es nie bereut!

Viele GDED-Veranstaltungen, Fortbildungs-Lehrgänge besucht, und ab 1955 mit dem neuen GDED-Ortsvorsitzenden Fritz Schwarz als Jugendbegleiter Eisenbahn-Lehrlinge auf Studien-Reisen geführt. Am 1. August 1997 erhielt ich die Goldene GDED-Transnet Ehrenmedaille!

### **Eisenbahn Hamburg – Kopenhagen 1941 über Fehmarn**

Wie schon erwähnt, wurde bereits 1941 mit dem Bau Vogelflutlinie über Fehmarn begonnen, und beim „Ersten Spatenstich“ am Strukkammer Viadukt am eiskalten 14. September 1941 waren wir 10 bis 14-jährigen Fanfarenbläser von Burger Jungvolk zum Empfang des Straßenbauministers Todt mit Ministerialen und dänischen Staatsminister der Eisenbahn Knudsen und Arbeitsminister Larsen zum Abmarsch 8 Uhr und dem Festakt mit unserem Fanfarenmarsch „Kammeraden“ abkommandiert. Dr. Todt brach den Spaten ab: „Ein schlechtes Omen!“

1950 kam die „Kleine Vogelfluglinie“ mit 69 Wasser-Kilometern von dem nur leicht bombardierten Seeflughafen Großenbrode nach Gedser wegen des rasant zunehmenden skandinavischen Verkehrs in Gespräch. In wenigen Wochen wurde zwischen Neukirchen



und Lütjenbrode ein Abzweiggleis mit ziemlich scharfer Kurve bis zum ehemaligen Flugplatz und zum Seeflughafen mit zwei Bahnsteigen gebaut. Auf dem einstigen Militärgelände waren noch zahlreiche brauchbare Gebäude mit Fernheizung, Wasser etc. vorhanden und hier die Bahnhofsverwaltung mit Fahrkartenausgabe etc. eingerichtet. Als Trajekt wurde die 1922 gebaute Dampfähre „Danmark“ zu neuem Leben erweckt und am 15. Juli 1951 die neue Fährlinie mit viel dänisch-deutscher Prominenz feierlich eröffnet. Bereits im zweiten Jahr erhöhte sich die Übersetzkapazität um das Vierfache und die Bundesbahn setzte 1953 die in Kiel gebaute Doppelfähre „Deutschland“ und 1957 die „Theodor Heuß“ ein. Auch Dänemark setzte zwei weitere Fähren auf der neuen Fähr-Linie ein, aber wegen der Visa-Freigabe der Skandinavier und des geradezu explodierenden internationalen Reise- und Güterzugverkehrs, erhöhte sich der Rückstau in Großenbroder Kai wie Gedser immer mehr.

Eine dänisch-deutsche Experten-Kommission kam jetzt zu dem Entschluss, die „wahre Vogelfluglinie“ über Fehmarn mit einer Fehmarnsundbrücke und der 50 Kilometer kürzeren Wasserstrecke von Puttgarden nach Rödby, energisch voranzutreiben.

Am 7. April 1956 fand eine Verkehrstagung mit konkreten Finanzierungen und Bauplänen statt, und am 13. Juni 1958 wurde in Kopenhagen der endgültige Vertrag des Baues der großen Lösung der Vogelfluglinie mit dem Bau der Hochbrücke über den Fehmarnsund beschlossen.

### **Strukkamper Viadukt von 1941 - integriert Vogelfluglinie 1963**



### **Bau der „wahren“ Vogelfluglinie“ - Fehmarn vor dem Kollaps...!**

Im Herbst selben Jahres etablierten sich das Sonderdezernat der Bundesbahn unter Oberrat Körber und das Landesamt für Straßenbau am Burger Marktplatz. Am 7. Dezember 1959 begann die Aufspülung der Festlandrampe und riesige US-Scraper schaufelten tiefe Löcher in den schon 1941 von der Reichsbahn gekauften Wulfner Bergen und beförderten jeweils 24 Kubikmeter auf die gleichzeitig verdichtete Fehmarnrampe für die 963 Meter lange Brücke.

Waren wir auf unseren Inselbahnhöfen auch mit der aufsteigenden Konjunktur reichlich beschäftigt, so kam doch mit Brücke, Straßen- und Gleisbau quer über die Insel mit 26 Überbrückungen und dem neuen Fährbahnhof Puttgarden mit 18 km Rangiergleise und 146 Weichen geradezu unheimliche Aufgaben für die Bahnbediensteten und besonders den Fahrdienstleitern von Burg mit Heinz Nötting, Kalli Bochmann und Karl-Wilhelm Klahn hinzu.

Wir waren für den gesamten Eisenbahnverkehr der Insel zuständig. Die ersten Bauzüge, Material- und Schienenzüge trafen ein und wurden gleich auf die neu gebauten Gleise geleitet.

Die Fehmarnsund-Fähren fuhren Tag und Nacht ohne Fahrplan. Die Ladestraßen der Insel-Bahnhöfe Fehmarnsund, Burg, Landkirchen, Lemkendorf, Petersdorf und Orth waren überfüllt.

Wir haben`s mit Humor gut überlebt. An dienstfreien Wochenenden bei tollen Kapellen bei Wisser, Liesenberg oder Kaiserhof viel getanzt und hierbei die richtige Ehefrau kennengelernt, 1955 in Travemünde geheiratet und vier gut geratene Jungs vergrößern erfreulich die Familie.

Am 30. April 1963 wurde mit vielerlei Festlichkeiten die Fehmarnsundbrücke eingeweiht, Bundesbahnpräsident Prof. Oeftering: „Wir stehen mit Ergriffenheit vor dem Werk deutscher Ingenieurskunst, - Fehmarn ist keine Insel mehr...!“ Ich hatte an dem betreffenden Tag planmäßig Fdl.-Dienst auf dem Bahnhof Burg und um 10.23 Uhr traf der letzte mit der Fähre übergesetzte Triebwagen mit Fahnen und Blumen festlich geschmückt auf dem randvoll mit Fahrgästen bestandenen Bahnhof ein, welche die „Jungfernfahrt“, die erste Zugfahrt über die Hochbrücke miterleben wollten: planmäßige Abfahrt 10.40 Uhr,- ohne Schrankenbedienung..!



#### **Zentralstellwerk Bahnhof Puttgarden - Fernlenkung der Züge bis Ratekau**

Am 14. Mai 1963 wurde durch den dänischen König Frederik IX. und dem deutschen Bundes-

Präsidenten Dr. Heinrich Lübke die Vogelfluglinie mit einmalig großen Feierlichkeiten eröffnet.

Die Bediensteten von Burg gehörten jetzt zum Bahnhof Puttgarden und wurden hier bald auf dem modernen Siemens-Drucktasten-Stellwerk in Puttgarden als Fahrdienstleiter eingesetzt. Unvergessen bleibt der „sibirische Winter“ vom 28. Dezember 1978 bis zum 22. Februar 1979 arktischer Kaltfront bis zu 21 Grad Minus, Schneeverwehungen von drei Metern Höhe und Windstärken über zehn, welches die hochmoderne Vogelfluglinie zeitweise vollends stilllegte. 1991 ging ich als Bundesbahn-Betriebsinspektor nach 48 Dienstjahren in den „Un-Ruhestand“.

Bereits in jungen Schuljahren beschäftigte ich mich nachmittags bei meinem früheren Klassenlehrer im Stadtarchiv. Herr Laage kam als Kieler Junglehrer nach Fehmarn, und so war ich als heimat-interessierter Urfehmaraner in manchen Dingen übermittelnder

Hilfsarchivar. Mit 92 sagte der gute Georg: "Karl-Wilhelm, ich kann nicht mehr, du musst weitermachen"...!

Mit Zustimmung des Bürgermeisters wurde ich nach 12 Archivs-Hilfsjahren noch 18 Jahre Stadtarchivar. Aus dem gespeicherten Fehmarn-Wissen habe ich vier Bücher geschrieben.



### **Ausgestorbene Fotografenfamilie hinterlässt 1000 Foto-Glasplatten...!**

In Burg gab es eine über vier Generationen alteingesessene Goldschmiede- und Fotografen-Familie Lafrentz: 1849 Ewold Georg, 1856 Heinrich Georg, 1868 Johannes Heinrich, 1874 bis 1961 Heinrich Lafrentz und als letzte dieser Sippe die beiden „ewigen“ Junggesellen Ewold, 1904-1983 und „Heinzi“, 1909 bis 1984. Diese beiden „Originale“ einer „Buddenbrook-ähnlichen Sippe, lebten vom angehäuften Familien-Vermögen, besonders des Vaters: dieser legte in den dreißiger Jahren auf dem Areal der stillgelegten Mildensteinschen Ziegelfabrik in der nördlichen Sahrendorfer Straße eine florierende größere Spargel- und Apfelplantage an, Betrieb einen Zuchtbetrieb von Jagdhunden, hatte einen Taxibetrieb und war dazu ein „großer Jäger vor dem Herrn“. Er kam des öfteren unangesagt durch die Hintertür zu meiner Großmutter in Liesenbergs Gasthof am Burger Markt 10: „Moin, moin Henriette, ik heff een fein Haas för Di...!“ „Moin Hein, passt prima, häng'n em man in de Spießkaamer op...!“

Ich habe als Junge dieses Zeremoniell mehrfach erlebt. Der großgewachsene Goldschmied ging in den von acht Säulen getragenen, gewölbten Tanzsaal mit glitzernden Kronleuchtern und setzte sich stets auf dasselbe lederbezogene Ecksofa. Schon kam die lächelnde Bedienung mit weißer Spitzenschürze und brachte das Fehmarn-übliche „Kööm und Beer“.

Unsere Oma setzte sich zu ihm und beide erzählten von „Gott und der Welt“ auf dieser Insel!

### **Ende eines legendären Goldschmiedehauses**

Nach dem Tode der beiden „Junggesellen ohne Erben“ verfiel das schöne Jugendstilhaus unbewohnt in der Breiten Straße 33 über mehrere Jahre, bis eines Tages ein Großcontainer vor dem Hause gegenüber der 1898 gepflanzten „Doppeleiche“ stand. Im „Fehmarnschen Tageblatt“ war die Räumung angesagt und interessierte Fehmaraner erstanden gegen Barzahlung an den von der Verwaltung beauftragten städtischen Beamten Peter Lühje einige Möbelstücke, Jugendstillampen, Ladenteile, Ölbilder im Rahmen, Silbergeschirr und Haushaltsgegenstände. Die unverkauften Utensilien wurden von zwei Stadtarbeitern in den Container geworfen, darunter wahre Massen an Foto-Glasplatten. Von dem Nachbarn des



Goldschmieds, Malermeister Willy Ibsen, erfuhr ich: „Allns kümmp na de Müllkuhl in Neeratjensdörp...!“

### **Vater und Sohn zur Abfallkuhle: Ratten zwangen uns zum Rückzug...!**

Der nächste Tag, es war ein Sonnabend, machte ich mich mit dem jüngsten unserer vier Söhne, Torsten, 13 Jahre, mit dem VW-Variant auf zur Müllkippe ins Holsteinische.

Es war Wochenendstimmung und alles still auf dem riesigen Müllkuhlen-Areal. Kein Mensch, kein „Verdichter“ in Betrieb und vom Müllkuhlenrand erblickten wir in 20 Metern Tiefe die Hinterlassenschaft des Goldschmieds: zwischen zerborstenen Möbelstücken lagen Mengen an Foto-Glasplatten! Nach dem nicht gerade bequemen hinuntersteigen durch den Müll, erkannten wir erst die ganze Fülle der zum Teil in beschrifteten festen Kartons nach Plattengrößen verpackten Glasplatten und viele herumliegende Portraitfotos.

Bei vielen Glasplatten erkannten wir am oberen Rand eingeritzte Namen und die Jahreszahlen zwischen 1894 bis 1964 mitsamt zwei alten Fotoapparaten in Ledertaschen.

Wir sammelten Glasplatten und Fotos in den herumliegenden Schubladen aus des Goldschmieds Jugendstil-Kommoden und packten hier das Brauchbarste zusammen.

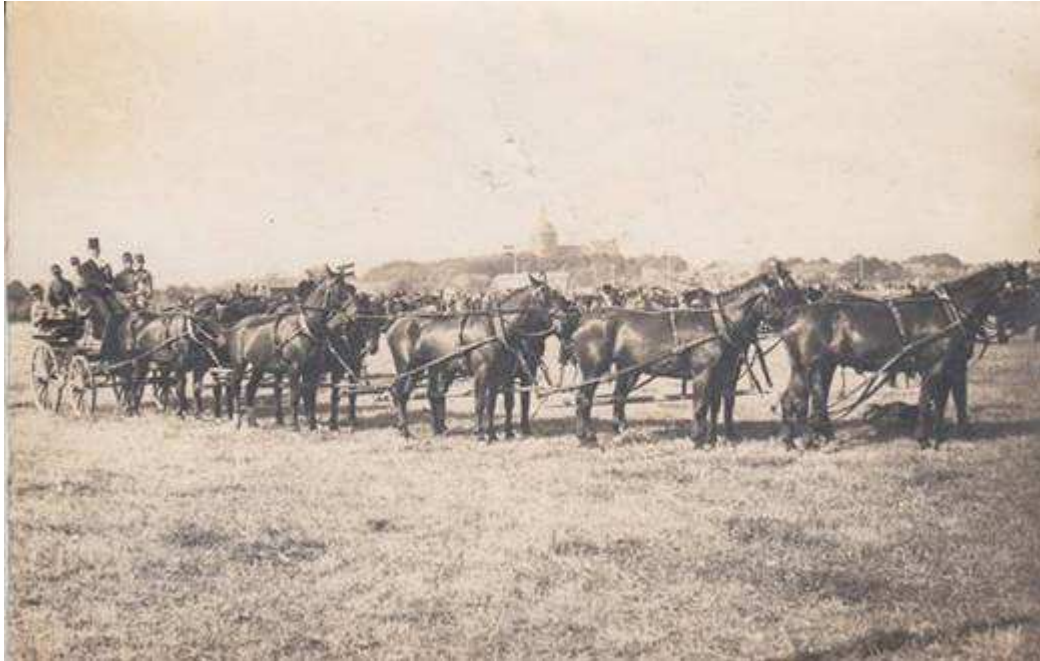
Überraschend stand der Landbesitzer oben am Müllkuhlenrand: „Wat mak jie in mien Müllkipp...?!“ Ich kletterte nach oben und erklärte unser heimatkundliches Interesse an den wertvollen Lafrentzschen Fotoplatten: „Denn mok man wieder...!“ sagte der geborene Fehmaraner!



**Umzug des Fehmarnschen Ringreitervereins 1927 in Burg**



**Honoratioren folgen den Festzug**



### **„Zehn-Pferde-Gespann“ auf dem Burger Ringreiter-Turnier 1927“**

Mit beginnender Dunkelheit wurden wir durch Hunderte von blitzenden Rattenaugen doch sehr irritiert und machten uns mit etlichen wurmstichigen Jugendstil-Schubladen voller Bildplatten und Fotos auf dem Rückzug nach Fehmarn. Am nächsten Tag verpackte ich die heimatlichen Schätze in massive Pappkartons und verstaute diese unter der Dachschräge des Burger Stadtarchivs. Einige Hundert besonders wertvolle Glasplatten der alten Stadthäuser, Bauernscheunen und altbekannten Persönlichkeiten suchte ich heraus, machte später heraus die Rathaus-Galerie der Bürgermeister im ersten Stockwerk des Burger Rathauses. Die aussortierten Fotoplatten wurden vom Fotofachgeschäft Lippert zur Entwicklung eingeschickt. Nach den Laborschließungen, entwickelte mein Vetter Dieter Klahn eine gute Methode der Entwicklung.

Die Lafrentz Familie fotografierte besonders aufschlussreich in den Jahren 1927 bis 1933 fehmarnsche Vereinsfeste und Ringreiter-Aufmärsche auf dem Marktplatz mit anschließendem Umzug durch Burg mit mehr als 200 Pferden und folgenden prachtvollen Pferdekutschen der Altbauern. Die von vielen Zuschauern bestaunten Reitertourniere auf den Burger Koppeln von Witt und Mackeprang auf dem Süderende, später auf den Treimerschen Wiesen in der Sahrendorfer Straße, hier 1928 eine einmalige Vorführung eines «Zehn-Pferde-Gespans» des Reiterführers Hans Kleingarn, so vom Goldschmied eingeritzt am oberen Rand der Glasplatte. Der über Fehmarns Grenzen weit bekannten Pferdezüchter Fränk Rickert aus Gahlendorf verfolgt von einer Chaise 1937 auf der Treimerschen Turnierwiese in der Sahrendorferstraße mit Major Sievert den Hochsprüngen der Reiter über die hohen Gatter. Fränk Rickert starb am 12. Januar 1951: der Fotograf Heinrich Lafrentz hielt auch hier eine der letzten großen Bauernbeerdigungen mit achtzig trauergeschmückten Bauern-Leichenwagen und unzähligen Trauer-Chaisen im Gefolge in heute historisch wertvollste Fotos fest: so haben Vater und Sohn aus einer Müllkippe, gesetzlich aufgegebenes Gut, Schätze für die Ewigkeit gerettet...!



## Fehmarn ist keine Insel mehr... ! Endphase des Brückenbaus 1963 !



### Vier fehmarische Fotoalben mit 780 Bildern aus der Schutthalde von Neuratiensdorf...

Schon in Schülerjahren fing ich an, in Kladden besondere Erlebnisse, gehörte Ereignisse und „aufgeschnappte“ Späße in der an Originalen so reichen Stadt, der Priesterstraße, kleinen Krämern oder in der Gastwirtschaft meiner Großmutter Liesenberg am Burger Markt, mit Treffpunkt der durstigen Rathausbeamten, Stadtpolizisten, kleineren Geschäftsleuten wie Schustermeister, Schneider, Bonbonverkäufer und besonders dem am ovalen Skatstammtisch mitlauernden Friseurmeister, der unentwegt die in seinem Geschäft vernommenen Neuigkeiten in unserer kleinen Stadt zum Besten gab, aufzuschreiben, meist in Notizen (noch heute!).

Mit der seit Schülerzeiten bei mir üblichen Führung von Tagebüchern, kamen bei meiner nebenberuflich mehr als zwanzigjährigen Tätigkeit im Burger Stadtarchiv, nach der Pensionierung als Stadtarchivar, viele interessante, spaßige und auch hochpolitische Fakten hinzu, die geradezu darauf warteten, nach dem Ansporn eines Buchhändlers in Druckwerken festgehalten zu werden. So wurden im Laufe der Jahre aus dem Gemisch meiner zeitgeschichtlich aufgeschriebenen, weitgehend humorigen und unbekannteren Insel-Fakten aus meinen schwarzen Heften mit den mehr als 1000 vom Fotogeschäft Michsel Lippert und meinem Vetter Dieter Klahn mit seinem genialen Patent sehr gut entwickelten, einmaligen historischen Glasfotoplaten, in zahlreiche Zeitungsartikel und letztlich auch meinen vier nahezu ausverkauften heimatkundlichen Bildbänden: „Chronik der Insel Fehmarn“, „Stadt Burg 800 Jahre“, „Eisenbahnen auf Fehmarn“ und „Kirchen, Kapellen, historische Gebäude einer Insel“, publiziert.

**Volle Freigabe der Fehmarnsundbrücke am 30. April 1963**



**Der erste Zug über die Fehmarnsund-Brücke mit Ehrengästen in Burg**



**Abfahrt des ersten Triebwagens vom Bahnhof Burg über die Hochbrücke**



**Diamantene Hochzeit Traude und Karl-Wilhelm Klahn am 29. Oktober 2015**



**Söhne: Torsten – Michael – Stefan - Matthias**



**Vier Fehmarnbücher mit historischen Fotos von Karl-W. Klahn:  
Besiedlung, Geschichte, Stadt, Dörfer, Kirchen, Eisenbahn**

