



3. Jahrgang

Lauenburg (Elbe), März 1930

Nummer 3

Lauenburgs Postverkehr von einst auf heute

Von Th. Göke.

Hier und dort findet sich in unsren Bürgerfamilien als Vermächtnis aus der Väter Zeit noch einer der kleinen Kalender, die im 18. Jahrhundert von der Berenberg'schen Hofbuchdruckerei ausgegeben wurden. Diese Druckerei bestand lange Jahre in Lauenburg. Ihrem ersten Inhaber, dem Joh. Christ. Berenberg, wurde unterm 15. September 1736 vom Könige ein Privilegium erteilt und solches auch auf den Sohn und Nachfolger, Johann Georg Berenberg, der den Titel Hofbuchdrucker erhielt, übertragen. Der Dritte in der Reihe der Buchdruckereibesitzer, Eberhard Friedrich Justus Berenberg, hat den Kalender noch bis 1803 erscheinen lassen. Als in diesem Jahre der Franzose über die Elbe kam, war für den Königl. Großbrit. Staatskalender kein Raum mehr.

All die Jahre vorher wurden die Büchlein aber gerne gekauft und eifrig gelesen. Boten sie doch dem damals lebenden Geschlecht, dem weder Tageszeitung bekannt noch der Bücherreichtum unsrer Zeit zu Gebote stand, eine Fülle des Lesenswerten dar. In das eigentliche Kalendarium, geschmückt mit zierlichen Kupfern auf jeder Monatsseite, schloß sich die Genealogie der regierenden Häuser in Europa. Der Kalender braucht zu diesem Zweck allein für Deutschland nicht weniger als 80 engbedruckte Seiten, ein Bild der Zerrissenheit und Buntschekigkeit des alten Deutschen Reiches. Es schloßen sich dran in jedem Jahrgang einige Abhandlungen unterhaltenden und gemeinnützigen Inhalts. Besonderen Wert erhielt aber der Lauenburger Hofkalender durch die umfangreiche Angabe über den „Lauf der Posten von der Königl. und Churfürstlichen Haupt- und Residenzstadt Hannover nach den vornehmsten Orten“. Für unsere Stadt gilt folgende Zusammenstellung: „Im vergoldeten Adler“ zu Lauenburg kommen an und gehen wiedrumb ab:

Vom Sonntag auf den Montag des Nachts um 12 Uhr oder 1 Uhr kommt die Hallische Post in Lauenburg und fährt nach Hamburg.

Diese Post kommt von Hamburg wieder zurück Dienstags abends und ist um 6 oder 7 Uhr in Lauenburg.

Des Montag frühe um 6 oder 7 Uhr kommt die Berlinische Post und fährt nach Hamburg.

Diese Berlinische Post kommt des Mittwochs frühe um 5 oder 6 Uhr wieder von Hamburg und geht nach Berlin.

Dienstag in der Nacht kommt die andere Berlinische um 2 oder 3 Uhr in Lauenburg an und geht nach Hamburg.

Diese Post kommt Mittwoch des Abends wieder von Hamburg um 5 oder 6 Uhr an in Lauenburg und geht nach Berlin.

Mittwochs kommt die Güstrowische Post, ist um 9 oder 10 Uhr in Lauenburg und geht nach Hamburg. Diese Post be-
gegnet der Hamburgischen Post im „Grünen Jäger“, allda sie die Wagen wechseln. Es nimbt der Hamburgische Fuhrmann den Güstrowischen Wagen, der Güstrowische Fuhrmann aber den Hamburgischen Wagen zurück und ist mit selbigem Mittwoch, nachmittags um 3 oder 4 Uhr wieder in Lauenburg und gehet ferner nach Güstrow.

Reitende Posten gehen durch Lauenburg keine.

Item zu Artlenburg beim Zöllner allda.

Montags gegen Abend kommt die Lüneburger Post und geht nach Lübeck.

Donnerstag Morgen gegen 8 Uhr kommt diese Lüneburger Post von Lübeck wieder und geht nach Lüneburg.

Donnerstag Abends kommt die Lübecker von Lüneburg und geht nach Lübeck.

Sonntags frühe kommt diese Post und geht nach Lüneburg.

Reitende Posten gehen durch Artlenburg keine.“

Was besagt dieser Postzettel? Er bekundet nicht mehr und nicht weniger, als daß unsre Stadt Lauenburg hinsichtlich des Postverkehrs und damit der Reisemöglichkeit einer starken Bevorzugung gegen viele gleichgroße Orte sich rühmen konnte. Ob die günstige Lage innerhalb des großen Strassennetzes oder nachhaltender Glanz der früheren Residenz die Ursache dieses Vorteils gewesen ist, mag unentschieden bleiben. Wenn aber den Lauenburgern damals viermal in der Woche eine Reise nach Hamburg möglich und ihnen Gelegenheit gegeben, wöchentlich zweimal die Berliner Strecke und die nach Halle zu befahren, so war kein Grund zur Klage über ein Abseitsliegen vom Verkehr gegeben.

Unser geistiges Auge sieht nun schon den Lauenburger Kaufmann, der seines Geschäftes wegen in die Ferne reiset, beim „Goldenen Adler“, dem heutigen Hotel Stappenbeck, oder im nahen Postkomptoir, von dem unten die Rede sein soll, auf den kommenden Postwagen warten. Neben ihm stehen die Reisenden, die, aus freudigem oder traurigem Anlaß, einen Besuch in der Fremde vorhaben oder ihrem Heimatsort wieder aufahren möchten. Auch ist keineswegs anzunehmen, daß die kleine Schar, welche sich, umgeben von denen, die ihnen das Geleit bis zum Postwagen gaben, bekümmert gewesen um das, was der Verkehr einer späteren Zeit erst gab. Froh und fröhlich wurde der Postwagen bestiegen, wenn er nach langem Erwarten endlich angerumpelt kam, und Scherzworte sind sicher hinüber- und herübergesprochen, wenn glücklich ein jeder sein bescheiden Plätzlein gefunden und die Reise in die schöne weite Welt angetreten werden konnte.

Denn auch der Reiseverkehr und die Postbeförderung, die lange Hand in Hand gingen, hat seine Entwicklung gehabt, und ein jeder unter uns Menschen hat die Anwartschaft auf die Fortschritte seiner Zeit und die Berechtigung, sich dieser zu freuen. Schon hinsichtlich der Briefbeförderung ist ein stufenweises Vorwärtkommen nachweisbar. Das Mittelalter kannte weder Post noch Postillon und war auf den eigenen oder den durch Gelegenheit sich ergebenden Boten angewiesen. Unsere deutschen Hansestädte waren es dann, die, durch ihren ausgedehnten Geschäftsverkehr untereinander, sich eigener schneller Boten bedienten und in dieser Einrichtung eine gewisse Ordnung und Zucht schufen. Die erste solcher hanseatischen Botenordnungen entstammt dem Jahre 1580. Sie ist in niederdeutscher Mundart ab-

gefaßt und trägt den Titel: „Ordnung durch de Ouderlube des gemeinen Kopmans mit bewilligung eines Erbaren Rades gestellet, wo edt mit den geschworenen Baden, de nba Westen reissen, künfftig schall gehalten werden.“ Auch in den lauenburgischen Dörfern wird der Lübecker Kaufmannsbote Raft gemacht haben; und weil Lauenburgs Handel mit dem vom benachbarten Hamburg, Lübeck und Güneburg Hand in Hand ging, ist er sicher durch unser Stadttor geschritten, um in den Schreibstuben der Kaufleute in der Elbstadt seine Briefe abzugeben. Nach der „neuen mod“ war dieser Kaufmannsbote gekleidet. Er trug einen breitkrempigen Hut, den häufig ein Sträublein oder zwei bunte Hahnenfedern schmückten, und war stolz auf sein Standesabzeichen, auf das blanke Botenschild mit dem Wappen seiner Heimatstadt auf der Brust. Im Felleisen trug der Mann die ihm anvertrauten Briefschaften, ein Spieß diente ihm als Wehr und zugleich als Stütze, wo es galt, Gräben und Weghindernisse zu überschreiten. Leider stand es aber um den Ruf dieses „badens“ schon bald nicht mehr aufs beste. Ob mit Recht oder Unrecht, sei dahingestellt; immer wiederholen sich die Klagen über ihn von neuem. Auf seinem ganzen Wege denke er immer nur ans Wirtshaus; jedes rauschende Wässerlein, das er sähe und höre, gemahne ihn an die gebrannten Wässerlein, berichtet der eine. „12 Duzend Lügen“ könne er in einem Atem herunterzählen; seine neuen Botenschuhe verzehre er, weiß der andere. Einen solchen Hilfsmann kann kein Kaufherr gebrauchen. Und so ward denn der Hanfbote seiner Würde entkleidet

und das Amt einem Besseren gegeben. Mit des deutschen Kaisers Einwilligung hatten die Grafen von Thurn und Taxis eine Postverbindung durchs ganze Land eingerichtet. Ihre uniformierten Boten ritten auf den Straßen, die Deutschlands Haupt- und Handelsstädte verbanden, und beförderten, wie ein Zeitgenosse ausagt, eine „unbeschreibliche“ Menge Briefe. Diese neue Einrichtung machte sich bald unentbehrlich; diente sie doch dem Kaufherrn, der auf sichere Weiterleitung seiner Briefe rechnen konnte, zu Ruhe und den Herren von Thurn und Taxis zu Frommen, da sie ihnen jährlich an 100 000 Dukaten eingebracht haben soll und ihnen wurde zu einem „Brunnen, darinnen alle Quellen zusammenfließen“.

Darum ist es kein Wunder, wenn auch andere deutsche Fürsten der Post als Einnahmequelle ihr Augenmerk zuwandten, unter ihnen der sparsame Preußenkönig Friedrich Wilhelm I., der sie „das Del vor die ganze Staatsmaschine“ nannte. Hindernisse standen der Einführung aber namentlich in den kleinen Staaten, denen fremde Grenzen und dadurch Zollschwierigkeiten gar zu nahe, entgegen. Vielleicht aus diesem Grunde konnten Lauenburgs Herzöge, als es galt, fremde Posten durch ihr Vändchen die Wege ziehen zu lassen, nicht gleich diesem kulturellen Fortschritt volles Verständnis entgegenbringen. Trotzdem nahm auch das Postwesen hier seine vorwärtsschreitende Entwicklung.

(Ein weiterer Artikel folgt.)

Werden und Vergehen der Kettenschiffahrt auf der Elbe

Von C. Hirschberger, Wehlen (Sachsen).

Im Jahre 1866 wurde von der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrtsgesellschaft auf der Strecke von Budau bis Neustadt bei Magdeburg versuchsweise das erste Kettenschiff in Betrieb gestellt. Es hatte leere und beladene Fahrzeuge zu Berg und zu Tal, hauptsächlich aber zwischen den Magdeburger Elbbrücken zu schleppen. Dabei wurden die für die Verwendbarkeit der Kettenschiffe auf der gesamten Elbstrecke nötigen Erfahrungen gesammelt. Die Segelschiffer und Kahnbesitzer waren jedoch zunächst abgeneigt, sich der Kettenschiffe zu bedienen, da der Schlepplohn zu hoch sei und die Schiffer ihre Fahrzeuge weiter „treideln“, das heißt vom Ufer aus Stromaufwärts ziehen lassen wollten. Diese Abneigung wurde aber bald überwunden. Schon im ersten Betriebsjahr, und zwar in der Zeit vom 15. August bis zum 31. Dezember 1866, wurden 734 Fahrzeuge von dem Kettenschiff geschleppt, und nachdem im Jahre 1867 zwei weitere Kettenschiffe eingestellt worden waren, stieg die Zahl der geschleppten Rähne in diesem Jahre bereits auf 2716. Die Kettenschiffahrt hatte sich bewährt. Die Gesellschaft bekam die Konzession zur Ausdehnung der Kettenschiffahrt von Hamburg bis Magdeburg, wozu eine Kette von 300 Kilometer Länge und acht Kettenschiffe erforderlich waren. Auf der Stromstrecke Hamburg—Magdeburg mit acht Zwischenstationen konnten nun durch Kettenschiffe 50 000 Zentner Güter in höchstens vier Tagen geschleppt werden.

Im Jahre 1868 suchte ein Industrieller beim sächsischen Finanzministerium in Dresden um die Konzession zur Einstellung zweier Kettenschiffe zum Schleppen von Rähnen durch die Dresdener und Meißener Elbbrücken nach, und noch im selben Jahre wurde der Kettenschiffverkehr von Magdeburg bis Dresden ausgedehnt. Im Jahre 1871 fuhr das erste Kettenschiff von Dresden nach Schandau, zwei Jahre später wurde auch die letzte Strecke der Elbe von Schandau bis Melnik von Kettenschiffen befahren. Bei der Bevölkerung erregte die Eröffnung der Kettenschiffahrt großes Aufsehen. Aus Städten und Dörfern strömten Menschenmassen nach den Elbfern, um dieses Ereignis zu bewundern. Der Ketten dampfer kam angerastelt, mit Fahnen, Blumen und Girlanden geschmückt. Er wurde mit jubelndem Beifall begrüßt. Der Kapitän und die Mannschaft hatten das Festkleid angelegt, und die Grüße der Bevölkerung erwiderte der Kapitän mit hohem Hut.

Das Kettenschiff zieht sich an einer in England aus bester Qualität hergestellten, 24 Millimeter starken Kette entlang. Der Schiffskörper des Kettenschiffes besteht mit Ausnahme des Verdeck- und Schiffsbodens aus Eisen. Vor der Maschine und hinter den Kesseln ist je eine wasserdichte Schottenwand eingebaut; im

Vorder- und Hinterschiff liegen die Kajüten. Das Kettenschiff ist 60 Meter lang, 10 Meter breit und 2 Meter hoch; der Tiefgang beträgt 60 Zentimeter. Die Maschine und die Kessel liegen nicht in der Längsmittle, sondern außerhalb der Kellinie und sind, sich gegenüberliegend, rechts- und linksseitig so angeordnet, daß Dampfdom und Schornstein nicht in Kollision mit der Kette kommen können. Die Kette wird durch zwei Windtrommeln aus dem Flußbett gehoben und läuft durch den beweglichen vorderen Ausleger in die Kettenrinne nach den entgegengesetzten Windtrommeln, wo die Kette viermal umschlungen und wieder abgewickelt wird, um nach Passieren des Auslegers des hinteren Schiffes wieder ins Flußbett zurückzusinken. Die Windtrommeln werden von einer 250 P. S. starken Maschine in Bewegung gesetzt; sie sind aus gußeisernen Scheiben hergestellt, mit Stahlreifen armiert und zwischen jedem Kettenlaufe mit schmiedeeisernen Rändern versehen. Um die Abnutzung der Kette zu vermindern, hatten die neueren Kettenschiffe statt der Windtrommeln Greifräder, die mit beweglichen Stahlfingern die Kette vom Auflauf bis zum Ablaufpunkte festhaken; auch waren die neuen Kettenschiffe zuweilen mit Schiffschrauben oder mit Pressstahlpfropellern, „Turbinen“, versehen. Auf der Elbe hatten zwei Kettenschiffe zur freien Fortbewegung diese Einrichtung mit zwei festlich liegenden Strahlrohren. Bei diesen wird das Wasser durch im Innern des Schiffes liegende Pumpen bzw. Turbinen, angesaugt und mit gesteigerter Geschwindigkeit unter der Wasseroberfläche in der Richtung der Längsachse des Schiffes nach hinten oder nach vorn ausgestoßen. Das Kettenschiff hat vorn und hinten Steuer, die entgegengesetzt von der Mitte des Schiffes aus regiert werden. Beide Steuer sind sehr notwendig, damit die Kette in der richtigen Lage wieder in das Flußbett zurückgelegt werden kann. Begegnen sich zwei Kettenschiffe, so muß eine Auswechslung der Kette vorgenommen werden. Es wird auf dem zu Tal fahrenden Kettenschiff ein Kettenglied oder ein in der Kette befindliches Schloß auseinandergeschlagen. Während das vordere Kettenende sich über die Trommel nach dem vorderen Schiff abwickelt, wird das hintere Kettenende, an einer Leine befestigt, ins Wasser versenkt, nach vorn auf das Schiff gezogen, wieder zusammengeschlossen und ins Flußbett gelassen. Das Schiff wird verankert. Durch ein Signal der Dampfpeise wird das zu Berg fahrende Kettenschiff verständigt. Langsam kommt dieses herangefahren, holt die von dem zu Tal fahrenden Kettenschiff ins Flußbett geworfene lose Kette auf und gibt sie dem zu Tal fahrenden Kettenschiff wieder. Die Uebernahme der Kette geschieht in der gleichen Weise wie das Abwerfen. Das Wechseln der Kette nimmt etwa eine Stunde in Anspruch.

Im Laufe der Jahre stellten sich aber doch Mängel und Schwierigkeiten hauptsächlich auf der unteren Elbe ein; vor allem war das Verlanden der Kette hinderlich. Durch den beweglichen Sand, der besonders bei Hochwasser im Strombette fortgeschwemmt wird, wird die Kette verdeckt. Diese Mängel führten schließlich dazu, daß man schon in den neunziger Jahren die Kette zwischen Hamburg und Niegripp unterhalb Magdeburg herausnahm und den Verkehr von Kettenschiffen auf dieser Strecke einstellte. An Stelle der Kettenschiffe wurden Raddampfer eingeführt. Zwischen Magdeburg und Melnik war aber bis Anfang des Weltkrieges der Schleppverkehr mit Kettenschiffen noch in vollster Blüte. Während und nach dem Kriege verkehrten jedoch auch auf dieser Strecke nur noch einige Kettenschiffe; denn infolge der Geldentwertung, besonders in den Inflationsjahren, war es nicht möglich, die schlechgewordene Kette durch eine neue zu ersetzen. Kettenbrüche auf dem Schiff und im Wasser gehörten fast zum täglichen Brot der Schiffsbesatzung. Schließlich wurden einige Kilometer der schlechten Kette aus dem Flußbett gehoben und durch eine neue, in Belgien hergestellte Kette ersetzt. Doch die rasch fortschreitende Modernisierung des Schleppverkehrs auf der Elbe führte dazu, daß man im Jahre 1926 auch die Kette zwischen Schönebeck und Torgau aus dem Flußbett hob, die ältesten Kettenschiffe abmontierte und zu Badeanstalten, Kofelngreifern oder Sandbaggern umbaute. Jetzt wird die Kettenschiffahrt nur noch von Niegripp bei Magdeburg bis Schönebeck, dann wieder von Torgau bis Auhig aufrechterhalten.

Wie lange wird es noch dauern, bis auch die letzten Ketten-dampfer auf der Elbe der Vergangenheit angehören? Auch in der Entwicklung des Schiffbaues geht die Technik mit Riesenschritten vorwärts, und neben Radschleppdampfern von 1200 P. S. hat die Kettenschiffahrt keine Berechtigung mehr, so daß ihre gänzliche Einstellung, nicht zuletzt auch aus Rentabilitätsgründen, nur noch eine Frage kurzer Zeit sein wird.

Lauenburg vor 50 Jahren

Fortsetzung der Aufzeichnungen aus dem Jahre 1876.

1. Juni: Der Lauenburger Magistrat bringt zur öffentlichen Kenntnis, daß die namentlich von auswärts eingegangenen Liebesgaben für die durch die letzte Ueberschwemmung geschädigten hiesigen Bürger und Einwohner eine solche Höhe erreicht haben, daß auch noch einigen derjenigen, die nicht in geradezu dürrer Lage sich befinden, ihre durch das Hochwasser erlittenen Schäden teilweise vergütet werden können. Die Meldungen haben im städtischen Büro zu erfolgen. — 6. Juni: In einem besonderen Bericht der Berlin-Hamburger Bahn an die Generalversammlung wird der Antrag zur schließlichigen Genehmigung für die Beteiligung an dem Bau der Elbbrücke nachgefragt. Aus den Motiven sind folgende Punkte hervorzuheben: Von den bei dem Bau der Elbbrücke beteiligten Verwaltungen, der königlichen Eisenbahn-Direktion in Hannover namens des königlich preussischen Fiskus und den Direktionen der Lübeck-Büchener und der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, ist nach längeren Verhandlungen vorbehaltlich der Genehmigung der vorgesetzten Verwaltungsorgane ein Vertrag verabredet worden, wonach die Brückenbaukosten und die Kosten der erforderlichen Regulierungsarbeiten an beiden Ufern der Elbe zu einer Hälfte von der königlichen Eisenbahn-Direktion zu Hannover, zur anderen Hälfte von den beiden Privatbahn-Verwaltungen, und zwar von der Lübeck-Büchener Verwaltung mit zwei Dritteln und von der Berlin-Hamburger Verwaltung mit einem Drittel getragen werden sollen, während die Kosten der anschließenden Bahnstrecke auf dem linken Elbufer der fgl. Eisenbahn-Direktion zu Hannover, diejenigen der anschließenden Bahnstrecke auf dem rechten Elbufer der Lübeck-Büchener und der Berlin-Hamburger Verwaltung zu gleichen Teilen zur Last fallen. Die hierdurch für die beiden Privatbahn-Verwaltungen entstehenden Ausgaben sind dahin bemessen, daß zum Bau der Brücke selbst und zur Stromregulierung als Maximalbeträge die Lübeck-Büchener Verwaltung 1 000 000 Mark und die Berlin-Hamburger Verwaltung 500 000 Mark beizutragen haben, während für die Anschlußanlagen von jeder der genannten beiden Verwaltungen nach den sorgfältig aufgestellten Kostenschätzungen 182 000 Mark aufzubringen sind, so daß sich der Gesamtkostenbetrag für die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft in maximo auf 682 000 Mark stellen würde. Zur Beschaffung dieser Summe bedarf es einer Anleihe nicht, dieselbe wird vielmehr

aus den Ersparungen des für die Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn bewilligten Baukapitals gedeckt werden können. Die übrigen wesentlichsten Bestimmungen des verabredeten Vertrages fassen wir in folgendem zusammen: Die königliche Eisenbahn-Direktion zu Hannover übernimmt die Ausführung des Baues der Brücke und der Stromregulierungsarbeiten sowie auch die künftige Unterhaltung dieser Bauwerke auf gemeinschaftliche Kosten der beteiligten Verwaltungen im Verhältnis der von letzteren zum Bau hergegebenen Kapitalien. Die Anschlußstrecke auf dem linken Elbufer baut und unterhält die königliche Eisenbahn-Direktion zu Hannover auf ihre Kosten, während die Anschlußanlagen auf dem rechten Elbufer, deren Kosten, wie bereits oben erwähnt, von der Lübeck-Büchener und der Berlin-Hamburger Verwaltung zu gleichen Teilen getragen werden, seitens der letztgenannten Verwaltung ausgeführt werden. Die Unterhaltung der Anschlußstrecke liegt der Berlin-Hamburger Verwaltung ob mit der Maßgabe, daß hier die Hälfte der Kosten für die Unterhaltung des Oberbaues und während der ersten zehn Jahre nach der Eröffnung des Betriebes auf der Brücke auch die Hälfte der Kosten für die Unterhaltung des Bahnkörpers und der Böschungen seitens der Lübeck-Büchener Bahnverwaltung erstattet werden. Diese Bestimmung kann als eine für die Berlin-Hamburger Bahn lästige nicht angesehen werden, weil die Anschlußstrecke, um die es sich hier handelt, neu hergestellt wird und dagegen die gleich lange alte Strecke zunächst des jetzigen Bahnhofes zu Lauenburg außer Gebrauch gesetzt und in Zukunft nur noch als Zuführungsgeleise für den Lauenburger Verkehr dienen wird. — 8. Juni: Der Magistrat schreibt die vakant gewordene Polizeidienerstelle mit einem jährlichen Gehalt von 750 Mark und Lieferung von Uniformstücken aus. — 26. Juni: Die Stadtkollegien faßten u. a. in öffentlicher Sitzung folgende Beschlüsse: Die Schulbehörde legt den Kollegien einen neu aufgestellten Schuletat zur Genehmigung vor. Dieser Etat stellt sich in Einnahme und Ausgabe auf ca. 16 500 Mark. Den Hauptposten in der Ausgabe bilden natürlich die Lehrergehälter mit ca. 13 250 Mark, während der Rest für Miete, Heizung, Reinigung, Beschaffung von Utensilien usw. nötig ist. Die Haupteinnahme ist das Schulgeld von ca. 8000 Mark, sonstige kleine Einnahmen ca. 500 Mark. Aus der Stadtkasse sind bisher 6600 Mark für die Schule gezahlt. Die Schulbehörde beantragt noch eine Beihilfe von 1400 Mark für das Jahr 1876 aus städtischen Mitteln zu bewilligen. Dieser Antrag wird von den Kollegien einstimmig angenommen. — Der Antrag des Viehhändlers Pape und Genossen, den Viehmarkt von der unteren Stadt nach dem Brink und Weingarten zu verlegen, wird einstimmig angenommen. — 29. Juni: Der für die hiesigen Stadtschulen gewählte Rektor Hellberg ist aus seinem bisherigen Wirkungskreise Gronau enttroffen und bereitet sich zur Uebernahme seines Amtes vor. — Alle Abteilungen der Freiwilligen Feuerwehr hielten eine größere Übung ab; juppontiert war anscheinend ein Feuer in Thiels Hotel, das von zwei Seiten anzugreifen war. Steiger ließen mittels Rettungssäcken Personen aus dem höchsten Stockwerk und schließlich sich selbst an der Leine von dem Gebäude auf die Straße herab. Alle diese Manipulationen wurden lebend und geschickt ausgeführt. Gleichzeitig wurde mit der Spritze, die am Elbufer postiert war, das große Gebäude aus zwei Schläuchen vollständig unter Wasser gehalten. Das Publikum folgte den Evolutionen der Feuerwehr mit sichtlichem Interesse, und wird dieselbe sich auch immer mehr Freunde erwerben.

1. Juli: Dr. Grandjen gibt bekannt, daß er im Hause des Konditors Mieleben wohnt. — 5. Juli: Für die durch Hochwasser in unserer Stadt Geschädigten sind von auswärts 4391,46 Mark eingegangen. Von 70 Personen ist ein Gesamtschaden von 12 716 Mark angemeldet. Die zur Prüfung resp. Feststellung dieser Schadenerschüsse eingesetzte städtische Kommission hat die wirklich durch das Hochwasser verursachten Schäden auf 6144 Mark geschätzt. Auf Grund dieser Abschätzung ist unter Berücksichtigung der Vermögensverhältnisse der Betroffenen die Summe von 4195 Mark zur Verteilung gekommen, und zwar dergestalt, daß motorisch Bedürftige zu voll, andere weniger Bedürftige annähernd zu voll und die Mehrzahl der übrigen Geschädigten nur zum kleinen Teil entschädigt worden sind. Ein für unwahrscheinliche Fälle in Reserve gehaltener Restbetrag in Höhe von 196,46 Mark soll unter die Bedürftigen nachträglich verteilt werden. — 6. Juli: Im Neuen Bürgerverein hielt der Stadtverordnete W. Schröder einen Vortrag über die Organisation der städtischen Verwaltung nach der hier vor Jahren einge-

führten Schleswig-Holsteinischen Städteordnung, erging sich über die einzelnen Organe derselben, als Magistrat, Stadtverordnetenkollegium, die verschiedenen Kommissionen und den alljährlich aufzustellenden Haushaltsplan der Kommüne, der die ganze Grundlage für die städtische Verwaltung abgibt. Der Plan liege für die Bürgerschaft für längere Zeit zur öffentlichen Einsicht aus, auch sei die hieraus sich ergebende städtische Rechnung sorgfältig zu prüfen, auf welche Weise sich am besten herausstellen würde, wo in Rücksicht auf unsere dürftigen Verhältnisse, die eine gegen früher höhere Anspannung der Steuerkraft des Einzelnen erforderlich machen, zu sparen sei. In der Stadt Lauenburg würden im Vergleich zu anderen Städten der Provinz Schleswig-Holstein, mit Ausnahme von Mölln und einem kleinen holsteinischen Flecken, welche noch weniger Kommunalsteuern zahlten, z. B. die niedrigsten Kommunalsteuern aufgebracht, trotzdem z. B. für dieses Jahr der städtische Haushalt einen Zuschuß von 33 000 Mark aus der Tasche der Bürgerschaft erfordere, welcher hauptsächlich zu Armen- und Schulzwecken Verwendung fände. Als eine Haupteinnahmequelle der Stadt wäre noch die Vorwerpspachtung anzusehen, die bislang 4500 Mark jährlichen Reinertrag abgeworfen habe.

Chronik des Monats Februar 1930

2. Der Lauenburger Schifferverein hielt seine Jahresversammlung ab, in der über mancherlei wichtige Schifffahrtsfragen verhandelt wurde.
3. In einer Versammlung des Gewerbevereins wurde nach einem Vortrag des Herrn Steuerberaters Thode (Steuerfragen) über das Eisenbahnprivileg, das Brückenbauprojekt und verschiedene städtische Angelegenheiten gesprochen.
7. Der Haus- und Grundbesitzerverein Lauenburg (Elbe) beschäftigte sich in einer Versammlung ebenfalls mit dem Eisenbahnprivileg und beschloß, wie auch der Gewerbeverein, gegen die Ablösung Protest einzulegen.
8. Im Ortsverband für freies Bildungswesen sprach Herr Rektor Iwer Sörensen-Riel über das Thema: „Was erschwert den Erwachsenen den Zugang zur bildenden Kunst?“
9. Die Jahreshauptversammlung der Lauenburger Schützenhilfe war außerordentlich stark besucht. Verhandelt wurde u. a. über die Neuverpachtung des Schützenhauses und beschloß, den bereits festgesetzten Schützenball ausfallen zu lassen.
13. In der Zündholzfabrik der GGG. brach ein Großfeuer aus, durch das erheblicher Schaden verursacht und der Betrieb lahmgelegt wurde. Zur Bekämpfung des Feuers war auch die Lüneburger Motorspritze erschienen.
15. Die Generalversammlung der Genossenschaftsbank e. G. m. b. H. war von über hundert Mitgliedern besucht. Aus dem Geschäftsbericht geht hervor, daß sich die Bank in guter Vorwärtsentwicklung befindet.
18. Ueber eine umfangreiche Tagesordnung hatten die städtischen Kollegien zu beraten. Die ausgiebigen Beratungen nahmen die ungewöhnliche Dauer von viereinhalb Stunden in Anspruch. Herr zweiter Bürgermeister Freytag wurde eingeführt, ferner wurden u. a. die Kosten für

- Trockenlegung usw. des Bürgermeisterhauses bewilligt. Der Sitzung folgte eine solche des Stadtverordnetenkollegiums.
22. Die Rektorstelle der Albinusschule ist von der Regierung zur Befetzung freigegeben worden. Herr Rie hat sich zum Antritt der Stelle bereit erklärt.
 26. Der Wasserstand der Elbe ist wieder bedenklich zurückgegangen.
- Die Wohltätigkeits-Veranstaltung des Vaterländischen Frauenvereins vom Roten Kreuz fand vor vollbesetztem Hause statt. Das finanzielle Ergebnis war wieder recht gut und entsprach damit den auf gewohnter Höhe stehenden Darbietungen.
- In einem Elternabend der Bürgerschule wurde der neue Lichtbild-Apparat vorgeführt, der eine wertvolle Bereicherung der Lehrmittel der Schule bedeutet. Reden und gesungene Darbietungen des Gewerkschaftsjüngerchors gaben der Veranstaltung einen würdigen Rahmen.

Den Alten zur Ehr'

Am 7. März konnte Herr Ernst Rohwerder, Blumenstraße 33 hiersebst, seinen 80. Geburtstag begehen. Mühe und Arbeit — unter diesem Motto stand auch das Leben dieses alten Mitbürgers, der sich dessen ungeachtet bis heute eine bemerkenswerte körperliche Rüstigkeit und eine geistige Regsamkeit bewahrt hat, die es ihm ermöglichen, sich noch, wie es von jeher seine Gewohnheit war, an allen Fragen des öffentlichen Lebens zu beteiligen. Von Beruf Schmied, hat er lange Jahre, die bekannte frühere Ankerschmiede der Hamburger Firma H. Raack auf dem jetzt Herrn Reeder M. Burmeister gehörenden Grundstück geleitet, und er legte den Hammer erst aus der Hand, als er bereits das 70. Lebensjahr überschritten hatte. Wir wünschen dem alten Veteranen der Arbeit, daß er sich noch recht lange des wohlverdienten Ruhestandes bei bester Gesundheit erfreuen möge.

*

Im 91. Lebensjahre wurde Frau Dorothea Wichmann vom Tode abgerufen. Aus Anlaß ihres 90. Geburtstages am 24. April vorigen Jahres haben wir ihrer noch an dieser Stelle gedacht und ihr Bild veröffentlicht. Sie fühlte sich damals noch so rüstig, daß sie an dem kurz vorher für die alten Damen unserer Stadt veranstalteten „Großmütterchenkaffee“ teilnehmen konnte. Die Verstorbene war bekanntlich die Witwe des früheren Waldwärters Wichmann in Stötebrück.

*

Am 19. Februar verstarb im 89. Lebensjahre Frau Louie Wallmann, die Witwe des ehemaligen Töpfermeisters Heinrich Wallmann. Eine der ältesten Einwohnerinnen unserer Stadt ist mit ihr dahingegangen, die bis in ihr hohes Alter noch an allen Tagesereignissen regsten Anteil nahm. Allen, deren Weg hin und wieder durch die Grünstraße führte, war „Großmutter Wallmann“ eine wohlbekannte Persönlichkeit, die für jeden ein freundliches Wort hatte, über alte und neue Zeiten lebhaft und anregend zu plaudern wußte und sich allgemeiner Beliebtheit erfreute, wofür auch die große Beteiligung bei ihrer Beerdigung Zeugnis ablegte.

Aus dem Lauenburger Heimatmuseum

Auch an dieser Stelle sei ein Bericht über die letzte Versammlung unserer Ortsgruppe Lauenburg des Heimatbundes gegeben. Sie fand am 5. März in dem uns freundlichst zur Verfügung gestellten Bibliotheksraum des alten Ratskellers statt. Herr Ernst Freytag berichtete ausführlich über eine Tagung, welche die zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossenen Schleswig-Holstein-lauenburgischen Museen in Flensburg abhielten. Das Zusammenarbeiten mit den früheren großen Museen der Provinz kann nur fördernd und anregend auf unsere Arbeit sein und als Gewinn für das einzelne Heimatmuseum bezeichnet werden.

Die Bearbeitung des kürzlich dem Museum überwiesenen großen Herbariums, welches der frühere Rektor Claudius zusammenstellte, hat ihren ersten Abschluß erreicht. In mühevoller Arbeit haben die Herren Chr. Bollhorn und Nissen sen. die Durchsicht und vorläufige Neuordnung beendet. In der Ver-

sammlung erläuterte Herr Nissen eingehend den Wert der Pflanzenammlung und wußte viele Einzelheiten über ihre Entstehung, ihr bisheriges Ergehen und auch über Claudius selbst zu erzählen, der die beabsichtigte Herausgabe einer Flora Lauenburgs an Hand seiner Sammlung und auf Grund seiner Studien durch gar zu eigennützige „Freunde“ vereitelt sah.

Anwesende Schüler des alten Rektors, die der Einladung des Vorstandes zu dieser Versammlung gefolgt, bereiteten dann noch mit Erzählungen aus ihrer Jugend- und Schulzeit den Erschienenen reiche Freude. Weitere Erinnerungen an Claudius wurden wachgerufen durch Bilder sowie durch Bücher und Schriften, die aus dem Privatbesitz des ehemaligen Lauenburger Rektors im Heimatmuseum bewahrt werden.

Auch an diese Versammlung, über die die „Allgemeine Lauenburgische Landeszeitung“ ausführlich berichtete, schloß sich ein Rundgang durchs Museum.

Th. G.