



3. Jahrgang

Lauenburg (Elbe), Mai 1930

Nummer 5

Die Entwicklung der Elbschiffahrt.

Von Dr. Heinrich Burmester.

Die Vollendung eines geschlossenen Konjunkturzyklus, zu dessen lebhaftem Aufstieg nach schwerer Depression im Sommer 1926 der englische Bergarbeiterstreik den äußeren Anstoß gab, und der die Elbschiffahrt wie die ganze Wirtschaft heute in einer schweren Krisis findet, ist Anlaß genug zu untersuchen, welche treibenden Kräfte das Bild der Elbschiffahrt während dieser Periode gestaltet haben. Neben den allgemeinen Entwicklungstendenzen der Wirtschaft haben während dieses Zeitraumes auf die Elbschiffahrt Tendenzen eingewirkt, die die Träger der Schiffsverkehrs aufs stärkste zu beeinflussen vermochten. 1926 war das Jahr der aneinandergereihten Hochwasserperioden, und nur im Herbst sank der Wasserstand unter die Normale, um sich jedoch sehr bald wieder aufzubessern. Im folgenden Jahre fand der recht lebhaft Güterandrang durchweg günstige Schiffsverkehrsbedingungen vor, so daß infolge der guten Ausnutzung des Raumes hohe Quantitäten ohne übermäßige Kosten befördert werden konnten. Die Folge dieser Verhältnisse war eine durchweg optimistische Auffassung von den Zukunftsbedingungen in der Schiffsfahrt, die mit den nachhaltigsten Konsequenzen für die anschließende Entwicklung verbunden war. Doch diese hoffnungsvollen Erwartungen sollten schon früher als irgendwie erwartet in das Gegenteil umschlagen. Der Sommer 1928 brachte bereits im Juni Niedrigwasserschwierigkeiten erster Natur, die bis tief in den Herbst andauerten und die Leistungsfähigkeit des Schiffsverkehrs schwer beeinträchtigten. Nach einem recht geringen Herbstgeschäft mußte bereits Mitte Dezember die Schiffsfahrt wegen des Winters eingestellt werden, der nur mit einer kurzen Unterbrechung zwischen Weihnachten und Neujahr bis zum 25. März 1929 andauerte und einen der schwersten der letzten Jahrzehnte darstellt. Die Hoffnungen, die auf die neue Schiffsverkehrsperiode gesetzt wurden, sahen sich nach Erledigung der während des Winters zurückgehaltenen Transporte sehr bald erneut völlig enttäuscht. Im Juli 1929 begann eine zweite Niedrigwasserperiode, die ohne nennenswerte Unterbrechungen bis in den März 1930 hinein andauerte und selbst zu einer Zeit, wo gewöhnlich Hochwasser zu herrschen pflegt, absolute Niedrigwasserstände aufwies. Während des Winters 1929/30 ist eine Schiffsfahrteinstellung nicht erfolgt.

Diese Anhäufung günstiger Momente zu Zeiten wirtschaftlichen Aufschwunges Mitte 1926 bis Anfang 1928 und nachteiliger Umstände schwerster Art anschließend bis zur Gegenwart haben das Bild der Elbschiffahrt in vielen Beziehungen nachhaltig umgestaltet.

Die beiden aufeinanderfolgenden Niedrigwasserperioden haben mit erschreckender Deutlichkeit die völlige Unzulänglichkeit der Fahrwasserhältnisse vor Augen geführt. Die sich daraus ergebenden Konsequenzen wurden seitens der Verwaltung indessen nicht gezogen, und trotz aller lebhaften Proteste besteht vorläufig noch wenig Aussicht, daß die notwendigen Verbesserungsmaßnahmen in absehbarer Zeit über das Stadium eines bloßen Projektes hinauskommen werden.

In der Zusammensetzung der Elbeflotte hat sich trotz der während des ganzen Zeitraumes herrschenden Kapitalnot eine deutliche Wandlung vollzogen. Der zweijährige Aufschwung hat zahlreiche Neubauprojekte zur Ausführung gebracht, die der Betriebsform gegenüber der früheren Praxis viele neue Momente gebracht haben. In diese Zeit fällt die Vervollständigung des Dieselmotors zu einer dem schweren Schiffsverkehr betrieb angepassten Maschine. Nachdem die Seeschiffahrt sich dieses Antriebes bereits in weitem Umfange bediente und selbst die letzten Segler mit Hilfsmotoren versehen wurden, drang diese Betriebsform auch mehr und mehr in die Binnenschiffahrt ein, um die ehemals durch fremde Kraft geschleppten Rähne durch den Selbstfahrer zu ersetzen. Die Entwicklung ist so weit gegangen, daß die Motorschiffe nicht nur die Elbverkehre, wie vor dem Kriege, in weitestem Umfange bedienen, sondern auch Massengüter ohne besonders hohe Elbedürftigkeit befördern und auf unregelmäßigen Fahrten verkehren. Besonders wo wegen der Beförderungsart oder des Bestimmungsortes spezielle Wünsche zu erfüllen sind, hat sich der Motorkahn fest eingebürgert.

Zur Bedienung der regelmäßigen Elbverkehre wurden von den beteiligten Reedereien neue Motorschiffe in großer Anzahl erbaut, deren starke Maschinen eine beträchtlich herabgesetzte Reisebauer gewährleisten, die Regelmäßigkeit der Bedienung in erfreulicher Weise erhöhen und der Eisenbahnbeförderung aus diesem Grunde nur wenig nachstehen. Fahrzeuge, die diesen erhöhten Anforderungen nicht mehr genügen, wurden aus dem Verkehr gezogen, infolgedessen steht das z. B. von der Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbschiffahrt A. G. verwendete Elbschiffsmaterial gegenwärtig auf einem Stand technischer Vervollständigung.

Dank der schnellen Steigerung der Mineralöltransporte hat die auf der Elbe verkehrende Tankflotte eine unerwartete Vergrößerung erfahren. Durch die moderne Bauart stellen diese Fahrzeuge eine erfreuliche Verbesserung der Fahrzeugtypen dar. Selbstfahrer konnten sich hier bisher noch nicht in größerem Umfange bewähren.

Zur selben Zeit setzte auch ein lebhafter Zuzug von Fahrzeugen aus den westlichen Wasserstraßen ein. Wenn die meisten Rheinkähne auch den Anforderungen auf der Elbe nicht in allen Teilen völlig zu genügen vermögen, so stellen sie doch gegenüber dem vielfach veralteten Schiffspark einen gewissen Fortschritt dar.

Die Vergrößerung des Schlepperparkes durch Neubauten hielt sich in engem Rahmen. Neue Radschiffe wurden seit Kriegsende nur drei im Jahre 1923 erbaut, und der Zuwachs an Schraubendampfern steht weit hinter dem vor dem Kriege gewohnten Ausmaß zurück. Eine größere Zahl technisch nicht mehr ganz vollwertiger Schraubendampfer ward mit Motorantrieb versehen, wodurch die Leistung gesteigert und die Wirtschaftlichkeit wesentlich verbessert werden konnten. Auch von den westlichen Wasserstraßen sind verschiedene Schraubendampfer nach der Elbe überführt worden, unter ihnen leider viele Fahr-

zeuge, deren Tiefgang wohl in den Jahren 1926 und 1927 eine ausreichende Ausnutzung erwarten lassen konnte, die in den folgenden Jahren jedoch mehrfach Anlaß zu ernststen Schiffahrtsstöckungen wurden.

Die 1926/27 begonnenen und ausgeführten Neubauprojekte haben an die Finanzkraft der beteiligten Unternehmungen hohe Anforderungen gestellt. Infolgedessen fanden die beiden folgenden Niedrigwasserjahre die Firmen in einer Situation, für die eine erhöhte Beanspruchung mit schweren Gefahren verbunden sein konnte, da die günstigen Perspektiven der Vorjahre eine mit äußerster Vorsicht aufgebaute Kalkulation nicht als dringendste Forderung erscheinen ließen. Nicht zuletzt dieser Umstand hat Veranlassung gegeben, die Konstellation der Unternehmungen einer grundlegenden Neuordnung zu unterziehen.

Die ehemals führende Elbereederei, die Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A. G., wurde durch Aktienbindungen eng an die Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts A. G. geknüpft. Weiter gelang es der durch kapitalkräftige Banken unterstützten Neuen Norddeutschen, die Elblagerhaus A. G., Magdeburg, die Hamburg-Magdeburger Elbschiffahrts G. m. b. H., Mitteldeutsche Elbschiffahrt G. m. b. H. und auch die Reederei A. G., vorm. Julius Krümling, in ihren Konzern einzubeziehen. Darüber hinaus ward ein namhaftes Aktienpaket der Schleifischen Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A. G. erworben. Als diese zeitlich eng zusammenfallenden Kapitaltransaktionen bekannt wurden, schien es einen Augenblick, daß die Elbeschiffahrt binnen kurzem durch ein starkes trustartiges Gebilde beherrscht werden würde, dem möglicherweise auch die Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt, A. G., angehören könnte, die sich bis Ende 1950 mit der „Vereinigten“ zu einer Betriebsmittelgemeinschaft zusammengeschlossen hatte. Dieser Gruppe hätten alsdann nur die „Elbe“ Dampfschiffahrts A. G. und die Reederei Behnke & Mewes sowie die unabhängige Privatschiffahrt ferngestanden.

Diese Gedankengänge hatten jedoch noch nicht einmal feste Form angenommen, als sie auch schon wieder zerrannen. Die Schleifische Dampfer-Compagnie sträubte sich entschieden, in die neue Gruppe einbezogen zu werden, und trotz der nicht unbeachtlichen Kapitalbeteiligung der Gruppe „Neue Norddeutsche“ konnte kein Druck in dieser Richtung auf die Gesellschaft ausgeübt werden. Selbst die zur Stärkung der Schleifischen Dampfer-Compagnie beabsichtigte Kapitalerhöhung dieser Reederei ließ sich durch die qualifizierte Aktienmajorität nicht verhindern, sondern nur kurze Zeit aufschieben. Selbst die rechtlich gebundene Neue Deutsch-Böhmische weigerte sich, an den Zusammenschlußplänen beteiligt zu werden, und man löste den Betriebsmittel-Gemeinschaftsvertrag in gegenseitigem Einvernehmen, um sich kurz darauf lebhaft zu bekämpfen. Schließlich zog man es vor, auch die Reederei Krümling nicht fest an die neue Gruppe zu binden, damit die Geschäftspolitik durch Rücksichtnahme auf dieses nicht gut fundierte Unternehmen nicht beeinträchtigt würde.

Die im Bewußtsein einer gewissen wirtschaftlichen Macht entstandenen Konzentrationsprojekte schlugen in ihr völliges Gegenteil um, als auf das wirtschaftlich befriedigende Jahr 1927 eine Zeit wirtschaftlichen Niedergangs und unzureichender Wasserverhältnisse folgte. Zu den betriebswirtschaftlichen Ausfällen infolge ungenügender Ausnutzung der Betriebsmittel gesellten sich somit bilanzmäßige Verluste beträchtlichen Umfangs, die aus dem Kurstrückgang der zur Zeit eines florierenden Aktienmarktes erworbenen Beteiligungen resultierten. Die Verluste erwiesen sich als derart umfangreich, daß sowohl die Neue Norddeutsche wie die Vereinigte Elbe, die 1927 noch 7 bzw. 5 Prozent Dividende ohne Bedenken auszuschütten vermochten, bereits um die Mitte 1929 gezwungen waren, ein durchgreifendes Sanierungsprogramm vorzulegen. Die Durchführung dieser Pläne gipfelte in einer völligen Verschmelzung beider Reedereien unter gleichzeitiger Angliederung der zur Gruppe gehörenden kleineren Unternehmen. Die Reederei A. G. vorm. Julius Krümling blieb allerdings weiter selbständig, und zwar aus Gründen, die noch zu behandeln sein werden. Die Transaktion war mit einer Kapitalzusammenlegung bei der B. G. G. im Verhältnis von 5 : 2 und bei der Neuen Norddeutschen von 4 : 3 verbunden. Von dem 6 Millionen Reichsmark betragenden Aktienkapital wurden 2 Millionen mit dem Vorzugsrecht einer zehnprozentigen Dividende mit dem Recht auf Nachgewährung etwaiger Dividendenausfälle ausgestattet. Die Sanierung war derart gründlich, daß für 1929 bereits eine Dividende von

10 Prozent auf die Vorzugsaktien- und 6 Prozent auf die Stammaktien ausgeschüttet werden soll. Die zur Abdeckung von Bauschulden projektierte Obligationenanleihe hat sich bisher noch nicht begeben lassen.

Bei der Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrt A. G. waren die Strukturveränderungen in der behandelten Periode gering. Sie hat während der Aufstiegsperiode darauf verzichtet, kostspielige Neubauprojekte in Angriff zu nehmen, nur durch Jahresmietverträge ward der Kahn- und z. T. auch Dampferpark beträchtlich vergrößert. Dank der regen Aktivität der Gesellschaft ist es gelungen, den Schiffspark auch in Zeiten geringer Güterzufuhren ausreichend zu beschäftigen, im Bergverkehr allerdings besser als im Verkehr zu Tal.

Die eng an die Hamburg-Amerika-Linie gebundene Schleifische Dampfer-Compagnie — Berliner Lloyd A. G. hat eine äußerst rege Expansionspolitik betrieben, deren Erfolg nicht ausgeblieben ist. Neben der Modernisierung des Schiffsparks durch weitgehende Verwendung des Motors als Antriebskraft ging eine weitere Verzweigung des Verkehrsgebietes einher, so daß diese ehemals auf die Ober beschränkte Reederei heute als eine der wichtigsten Elbeschiffahrtsunternehmen zu betrachten ist. Außerhalb der Schaffung neuer Verkehrslinien hat die S. D. C. — B. L. 1929 die Oderreederei Emanuel Friedländer in sich aufgenommen und kurz darauf ferner die Reederei Cäsar Wollheim in Breslau. Beide Firmen, die in Oberschlesien große Kohleninteressen besitzen, haben der S. D. C. aufgelagt, ihr einen beträchtlichen Teil ihrer Kohlentransporte zu übergeben, so daß die Beschäftigung der vergrößerten Flotte sichergestellt sein dürfte. Der Machtzuwachs durch diese Angliederungen ist nicht zu unterschätzen.

Die in Lauenburg besonders gut bekannte Reederei Behnke & Mewes hat in den letzten Jahren ihren lebhaften Aufstieg fortgesetzt. Die schnelle Ausdehnung der Mineralöltransporte machte eine erhebliche Vergrößerung des beschäftigten Dampferparks erforderlich, ebenso wie die Knappheit an frei verfügbarem Kahnraum für die Beförderung anderer Massengüter zur Ausdehnung des eigenen Kahnraumes zwang. Die zu dieser Gruppe gehörenden Lauenburger Reedereien wurden von dieser Entwicklung nicht zu ihrem Nachteil beeinflusst.

In dem Betrieb der „Elbe“ Dampfschiffahrts A. G. haben sich keinerlei Änderungen vollzogen.

Die wirtschaftlichen Erfolge der Cechoslovakischen Elbeschiffahrts Aktiengesellschaft waren seit Bestehen recht gering. Der 1927 erstmalig erzielte Reingewinn hat nicht ausgereicht, die früheren Verluste in nennenswertem Umfang zu vermindern, und wurde durch spätere Ausfälle wieder aufgezehrt. Infolgedessen mußte trotz mehrfacher Subventionen durch die Regierung im Sommer 1929 eine Reduktion des Aktienkapitals von 70 auf 40 Millionen Kronen beschlossen werden (ca. 5 Millionen Reichsmark). Die Einbußen wurden ausschließlich durch den Staat getragen. Das Aktienkapital ist im Verhältnis zu dem Betriebsumfang der Gesellschaft auch nach der Zusammenlegung relativ hoch. Die geringe Rentabilität der Gesellschaft war jedoch nicht eigentlich in dem zu hohen Aktienkapital begründet, der schließlich Erfolg dieser Reorganisation bleibt also noch abzuwarten.

Die Entwicklung der Reederei A. G. vorm. Julius Krümling stellt ein recht unrühmliches Kapitel in der Geschichte der Elbeschiffahrt dar. Die Gesellschaft befand sich bereits 1925 in ersten Schwierigkeiten. Statt daraus die Konsequenz in einer Einstellung des Betriebes zu ziehen, ward die Offene Handelsgesellschaft in eine Aktiengesellschaft umgewandelt in der Hoffnung, daß diese neue Organisationsform bessere Erfolge herbeiführen könnte. Die Ursachen für die Fehlschläge lagen jedoch ausschließlich auf betriebswirtschaftlichem Gebiet, und die Neuorganisation konnte weitere schwere Verluste nicht vermeiden. Das nur 400 000 Reichsmark betragende Aktienkapital war bald völlig verloren. Nach vielen Bemühungen um Reduzierung der Forderungen der Inhaber von Schiffspfandrechten mußte die Verwaltung 1930 schließlich von sich aus Konkurs beantragen. Die erste Gläubigerversammlung stellte 10 555 Reichsmark Masse und 899 632 Reichsmark Forderungen fest! Darüber hinaus haben die Inhaber der Schiffspfandrechte aus der schweren Wertbarkeit des Schiffsparks weitere Verluste zu erwarten. Ein kaum vergleichbarer Fehlschlag!

Die Privatschiffahrt, deren Niedergang schon so oft vorausgesagt wurde, hat durch die Verbreitung des Dieselmotors neue Anregungen gefunden. Zwar mußte mancher Einzelschiffer seinen Kahn verkaufen, weil sich eine Rentabilität angesichts

der gestiegenen Unkosten nicht mehr ergab. Auf der andren Seite haben jedoch zahlreiche Schiffer gewagt, die hohen Investitionskosten für ein Motorschiff zu übernehmen, gefördert durch die seitens der holländischen und deutschen Schiffshypothekenbanken gewährten günstigen Kreditbedingungen. Um diese wertvollen Fahrzeuge nicht in wilder Fahrt beschäftigen zu müssen, ging von Lauenburger Kreisen die Anregung aus, unter Zusammenfassung einer kleinen Zahl von Besitzern einzelner schneller Motorschiffe einen regelmäßigen Silberverkehr zwischen Hamburg und Berlin zu eröffnen. Die Verkehre dieser Hamburg-Berliner Motor-Eilschiffahrt G. m. b. H. konnten sich schnell einführen und stellen gegenwärtig einen beachtenswerten Faktor in der Eilschiffahrt auf der Elbe dar. Dieser Firma zur Seite steht die ebenfalls von Einzelschiffern ins Leben gerufene Motorschiffs-Reederei „Oder“, die 1930 neben den bereits bestehenden verzweigten Linien im Gebiet der Oder und Märkischen Wasserstraßen auch einen Stückgutverkehr nach der Mittell-elbe eröffnete.

Die Lauenburger Schiffahrt hat durch den Anstieg der Riesverladungen von Gütern und der 1928 eröffneten neuen Gewinnungstätte Lanze nach Hamburg und der Niederelbe lebhaftere Anregungen erfahren. Eine beträchtliche und in erfreulichem Umfang gestiegene Zahl von Eignern kleinerer und mittlerer Motorschiffe findet durch diese neue Betriebsform in allerdings sehr angelegter Arbeit auskömmlichen Verdienst, ohne zur Investierung größerer Kapitalien, wie sie zur Beschaffung großer Elbfähne erforderlich sind, gezwungen zu sein. Dieser Verkehrszweig ist ausschließlich der Privatschiffahrt vorbehalten.

Mit den Strukturwandlungen innerhalb der kleinen und großen Elbschiffahrtsunternehmen ist eine engere Verflechtung der Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Teilen des mittel- und ostdeutschen Wasserstraßennetzes Hand in Hand gegangen. Die „Neue Norddeutsche“ eröffnete zwischen Berlin und Dresden einen regelmäßigen Silberverkehr, der bisher nur mit Umladung in Magdeburg unterhalten worden war. Die Schleifische Dampfer-Compagnie pachtete den Hafen Halle-Trotha und drang damit durch Eröffnung regelmäßiger Silberverkehre in das ehemals unbeschnittene Saalegeschäft ein. Eine beträchtliche Reduktion der vormals auskömmlichen Frachten war die Folge. Die sich dadurch beeinträchtigt sehende „Neue Deutsch-Böhmische“ beantwortete diesen Schritt im September 1929 mit der Eröffnung eines regelmäßigen Eilschlepperverkehrs nach Berlin und nahm damit eine weitere Reduktion der ohnehin gedrückten Eilgutfrachten zwischen Berlin und Hamburg vor. Zwischen der Elbe und Oder wurden neue regelmäßige Silberverkehre geschaffen, und selbst nach der Warthe finden von Hamburg aus periodische Expeditionen statt. Die ehemals deutliche Unterscheidung zwischen den Betriebsformen auf den einzelnen Wasserstraßengebieten beginnt sich immer mehr zu verwischen. An die Stelle des Elbes, Berliner, Finow-, Breslauer, Plauer Rahnes tritt ein Einheitsfahrzeug, das geeignet ist, alle wichtigen Wasserstraßen zu befahren. Nur noch wenige Unternehmungen beschränken sich heute darauf, lediglich ein einziges Verkehrsgebiet, wie etwa früher die Elbe allein, zu befahren, sondern bedienen gleichzeitig mehrere benachbarte Wasserstraßen. Selbst zu den westdeutschen Wasserstraßen lassen sich bereits die ersten feinen Fäden späterer Gemeinarbeit erkennen, die nach der Vervollendung des Mittelrandkanals greifbare Formen annehmen werden.

Die Schwierigkeiten, die die abgleitende Konjunktur der letzten Zeit für die Elbschiffahrt mit sich gebracht hat, ward Anlaß zu einem mit steigender Verbitterung geführten Kampf um den Kunden. Alle ernstesten Bemühungen, die Reedereien zu einer Vereinbarung über die Frachtenpolitik zusammenzuschließen, sind gescheitert, und selbst die kartellmäßigen Bindungen für den Talverkehr werden am 31. Dezember d. J. ihr Ende finden. Schon jetzt läßt sich eine beträchtliche Senkung des Frachtniveaus für die folgenden Jahre erkennen, wodurch die bescheidenen, im Talverkehr noch zu erzielenden Gewinne fortan weiter beschnitten werden. Die beteiligte Wirtschaft wird sicher die reduzierten Frachten begrüßen. Schließlich wird die Deroute auf dem Frachtenmarkt der Elbe, die gegenwärtig schon das tragbare Maß überschreitet, die Entwicklungsmöglichkeiten des Schiffahrtsbetriebes weiter beeinträchtigen, um so mehr, als die Schiffahrtsbedingungen des Stromes sehr unbefriedigend sind.

Angesichts dieser Verhältnisse ist nichts schwerer, als aus der Geschichte der Elbschiffahrt Schlüsse auf die fernere Entwicklung zu ziehen. Ebenso falsch wie es sich erwiesen hat, aus

der Anhäufung günstiger Vorbedingungen große Hoffnungen auf den endgültigen Aufstieg zu entwickeln, wäre es untunlich, die herrschenden nachteiligen Momente zu verallgemeinern und der Schiffahrt etwa dauernden Rückgang vorauszusagen. Zeiten der Not sind in der Regel Prüfsteine gewesen, um Veraltetes zu beseitigen und dauerhafte neue Formen zu gestalten. Die Aufgabe zu neuem Leben wurden bereits aufgelegt, es gilt nur noch, in einer Atempause die nötige Festigkeit zu gewinnen. Schließlich werden auch die schwersten Kämpfe in der Schiffahrt beigelegt, um auf die Dauer den Beteiligten auskömmliche Existenz zu gewährleisten.

Lauenburg vor 50 Jahren.

In Nachstehendem registrieren wir aus Lauenburg vor fünfzig Jahren, was in den Monaten August und September des Jahres 1876 dem damaligen Tageschronisten wichtig genug erschien, der Mit- und Nachwelt kundgetan zu werden. Im Vordergrund der Ereignisse stand zu jener Zeit die Vereinigung des Landes Lauenburg mit Preußen, die den wechselvollen staatspolitischen Verhältnissen des ehemaligen Herzogtums endgültig ein Ende machte. Für Lauenburg begann damit eine Periode der Vorwärtsentwicklung, und auch der energisch in Angriff genommene Bau der Elbbrücke dokumentierte den Fortschritt, der auf allen Gebieten zu beobachten war. Demgegenüber ist es nicht verwunderlich, daß man mit der auch für die damaligen Verhältnisse recht primitiven Straßenbeleuchtung nicht mehr zufrieden war, und daher die bewegliche Klage, daß Lauenburgs Straßen oft im Dunkeln lagen, ein Zustand, der übrigens auch später noch häufig bemängelt wurde. Wer hätte zu jener Zeit an Elektrizität gedacht? Die heutige Generation aber, die des Nachts die in elektrischer Beleuchtung erstrahlenden Straßen durchwandeln kann, vermag sich kaum eine Vorstellung davon zu machen, daß sich unsre Vorfahren bei ihren nächtlichen Spaziergängen unter Umständen mit einer Laterne zu versehen gezwungen waren.

17. August: Se. Excellenz der Oberpräsident Baron v. Scheel-Plessen, in Begleitung des Regierungspräsidenten v. Bötticher, des Landrats Graf v. Bernstorff, sowie der Provinzialschulrat Lohmeyer trafen hier ein. Die hohen Herren wurden am Bahnhof von den Chefs der königlichen und städtischen Verwaltungsbehörden empfangen und nach Schwarzkopfs Hotel (heute Kurhotel) geleitet. Am nächsten Morgen begaben sich die Herrschaften unter Führung des Landvogts Hennies in die Realschule, wo sie, von der Direktion der Albinusstiftung empfangen, sich in der Aula die Direktionsmitglieder sowie das Lehrerkollegium vorstellen ließen, wo noch die Herren mit sichtlichem Wohlgefallen einer Turnübung und später dem Unterricht in den Unterlassen auf kurze Zeit beiwohnten. Vor Verlassen der Schule richtete der Schulrat noch einige zum Fleiß und Fortschritt ermunternde Worte an die Schüler der Sekunda, worauf sich die Herren nach dem Rathause begaben, um sich die dort versammelten Mitglieder der städtischen Kollegien vorstellen zu lassen. Hier sprach der Oberpräsident die Hoffnung aus, daß die Vereinigung des früheren Herzogtums Lauenburg mit der Provinz Schleswig-Holstein auch der Stadt Lauenburg zum Segen gereichen werde. Vom Rathause aus wurde alsdann noch der Kirche mit der Fürstengruft ein Besuch abgestattet, wo Pastor Petersen den Führer machte, und auf dem Rückwege nach dem Hotel wurde auch noch das Kornhaus in Augenschein genommen.

— 23. August: Infolge des stark bewölkten Himmels und des mangelnden Mondscheins wie auch des Gaslichts herrschte eine solche Dunkelheit auf den Straßen, daß man fast keine Hand vor Augen sehen konnte. Einheimische haben Mühe gehabt, alle Fährnisse unsrer engen und winkligen Straßen mit heiler Haut zu überwinden, und Fremde sollen in der oberen Stadt längere Zeit umhergeirrt sein, ehe sie, und dann auch nur unter Führung eines Ortskundigen, einen Weg in die untere Stadt gefunden haben. Warum werden denn aber, so fragt man mit Recht, nicht schon in der gegenwärtigen Jahreszeit, wenn der Mond nicht scheint, die Gaslaternen abends angezündet, während solche zu anderen Zeiten, wo es weniger notwendig, brennen? — Der Gaslieferant wird hierzu wohl nicht verpflichtet sein, aber die Kommune sollte die gewiß nur unerhebliche Mehrausgabe nicht scheuen, um unsre Stadt auch abends zur dunklen Sommerzeit in ein besseres Licht zu stellen, wozu diese Zeilen Anregung geben möchten.

6. September: Beim Eisenbahn-Brückenbau zwischen hier und Hohnstorf entwickelte sich nunmehr schon eine regere und sichtbare Tätigkeit. Nachdem das umfangreiche Holzgerüst für die Anlage eines Brückenpfeilers auf Hohnstorf Seite seit einiger Zeit fertiggestellt ist, sieht man jetzt eine Menge Maurer und anderer Bauhandwerker mit dem Aufmauern und der successiven Versenkung der sogenannten Caissons beschäftigt, die dem eigentlichen Pfeiler als Fundament dienen sollen. Es sind das zwei mächtige eiserne, nach unten scharfkantige Ringe, die überwölbt und, wie die Maurerarbeit fortschreitet, versenkt werden. Man glaubt in einer Tiefe von nahe an 20 Fuß unter dem Flussbett die Erdschicht zu erreichen. — 10. September: Die Einwohnerzahl der Stadt Lauenburg beträgt nach der letzten Volkszählung 4400. — 16. September: In Büchen wurde eine mit dem Ortspostamt vereinigte Telegraphenanstalt mit beschränktem Tagesdienste eröffnet. — 24. September: Im jenseits der Elbe gelegenen Dorf Hittbergen wurde die bis auf den Turm neuerbaute Kirche eingeweiht. Ein Kirchenneubau ist an und für sich ein bemerkenswerter Fall, und der hier in Rede stehende ist es für uns um so mehr, als der Bau und die innere Ausstattung der Kirche von Lauenburgern ausgeführt ist. Zimmermeister Grimm hat den eigentlichen Bau ausgeführt, Altar und Kanzel sind, reich mit Holzschnitzwerk verziert, von Tischlermeister Bliemer, der in diesen Arbeiten rühmlichst bekannt ist, verfertigt, und es verlautet, daß das Werk die allgemeine Zufriedenheit und Anerkennung der Auftraggeber gefunden hat.

Chronik des Monats April 1930.

6. Die Ausstellung von Schülerarbeiten in der Bürgerschule war gut besucht und enthielt recht viel Beachtenswertes. — Auch die Ausstellung in der Albinusschule bot den zahlreichen Besuchern ein überraschendes und erfreuliches Bild.
11. Der Landwirtschaftliche Verein von Lauenburg und Umgegend wählte in seiner Generalversammlung mit einer Ausnahme den bisherigen Vorstand wieder.

16. Die städtischen Kollegien beschloßen die Anstellung eines zweiten hauptamtlichen Gewerbelehrers und die Fortsetzung der Siedlung Compestraße.
22. Der neugewählte Rektor der Albinusschule, Herr Alie, wurde in Anwesenheit des Lehrerkollegiums und der Schülerinnen und Schüler der Anstalt, des Herrn Schulrat Scheele, von Mitgliedern des Magistrats und der Albinusschulkommission sowie des Elternbeirats feierlich eingeführt.
27. Der Bürgerliche Leichenwagenverein hielt seine Generalversammlung ab, in der der Jahresbericht erstattet, die Jahresrechnung vorgelegt und das sachungsmäßig ausscheidende Vorstandsmitglied wiedergewählt wurde.
29. Der Gewerbeverein Lauenburg (Elbe) tagte im Schützenhause. Herr Jöhrbeck, Direktor der Nordwestdeutschen Zentralgenossenschaften, Hannover, hielt einen anregenden Vortrag über das Thema „Mittelstand und Wirtschaft“. — Eine längere Aussprache über die Steuerzuschläge im städtischen Haushaltsplan für 1930 ergab die restlose Ablehnung der Gewerbekapital- und Gewerbeertragsteuer sowie Herabsetzung der Grundvermögenssteuer und der Steuer für Neubauten um je 50 Prozent.
30. In der Generalversammlung des Haus- und Grundbesitzervereins wurden zwei auf Grund der Satzungen ausscheidende Vorstandsmitglieder wieder- und ein Beisitzer neugewählt. Die übrigen Verhandlungen betrafen Baufluchtlinienfragen und sonstige den Haus- und Grundbesitz berührende Angelegenheiten. Im besonderen wurde aus der Versammlung heraus nach der Tätigkeit der Kreisorganisation gefragt, die seit langem nicht mehr tagte. Der Vorstand wird bezüglich Schritte in nächster Zeit unternehmen.

Den Alten zur Ehr'.

Kurz nach Vollendung seines 94. Lebensjahres starb am 23. April in Büchen der Altenteiler Johann Bruhn. Zu seinem Geburtstag, am 21. April, war es ihm noch vergönnt, die Glückwünsche zahlreicher Freunde und Bekannter entgegennehmen zu können.



Aus dem Lauenburger Heimatmuseum



Fremdes Land und fremde Zunge
Können Aug' und Ohr entzücken,
Doch allein die traute Heimat
Kann uns tief und ganz beglücken.

Mit diesen Worten begleitet Herr Wilhelm Wegener-Hamburg die Reproduktion eines seiner Bilder, die jetzt in unserem Museum einen doppelt schönen Zweck erfüllt. Zunächst gibt das Bild wieder ein Stück aus dem typischen Alt-Lauenburg, da es zeigt einen Teil vom „Hohlen Weg“, und gerade den, wo Neubau und Umgestaltung eine Reihe in das altgewohnte Strassenbild legten. Sodann aber, nicht minder bedeutungsvoll, zeugt es von der Macht der Heimatliebe, die häufig den am stärksten in ihren Bann zieht, der draußen in der Welt ums tägliche Brot sich sorget und mühet. Wie oft befanden unsere Museumsbesucher, unter unmittelbarem Eindruck stehend, ihre Freude darüber, daß das Schauen zu einem Erleben wird, in dem persönliche Erinnerungen, die der Alltag mit seiner Unrast längst entgleiten ließ, aufs neue erwachen und sonnige, sorgenlose Kinder- wie Jugendzeit mit ihnen aufersteht. So einen persönlichen Einschlag mit in sein Museum hineinlegen zu können, das ist der Vorteil einer Kleinstadt. Herr Johannes Meyer-Meldorf, der sich auch zu den Freunden des alten Lauenburg zählt, legte seinem letzten Briefe, in dem gleichfalls von der Stärke des Heimatfinnes Zeugnis gegeben wird, ein Erinnerungsblatt aus Jugendtagen bei. Es ist ein Glückwunsch, den seine Mutter, Johanne Reinicke, zu Neujahr 1848 ihren Eltern geschrieben. Wie ferne und fremd ist uns doch diese Zeit! Weiter gab Herr Meyer eine ältere Photographie, und, um dabei stehen zu bleiben, möge gesagt werden, daß die Museumsleitung immer dankbar für Ueberweisung von photographischen Bildern, sofern sie Lauenburger wiedergeben, ist. Wir haben den Plan, diese, Männer- wie Frauenbildnisse, zu sammeln. Dabei kommt es nicht darauf an, ob die Betreffenden in ihrer Vaterstadt eine bedeutende Rolle spielten oder sich besonders hervortaten. Im Gegenteil, je mehr

Familien in dieser Lauenburger Porträtsammlung vertreten, umso besser können die, welche zu ihrer Zeit miteinander hier lebten, auch beieinander im Bilde bleiben und durch ihre Reihen ein Jahrzehnt nach dem andern wiedergeben. Wenn unsre Lauenburger, die uns schon so oft treu beistanden, auch in diesem Werk helfen, so bekommen wir in Jahr und Tag ein Stück Heimatgeschichte eigener Art. Wir bitten also sehr um Ueberweisung solcher Bilder, sofern sie im Hause entbehrlich sind, und halten es für besonders wertvoll, wenn einige Daten oder nähere Angaben über den Betreffenden auf einem besonderen Blatt hinzugefügt würden.

*

An weiteren Gaben konnten eingereicht werden:

- 1 Photographie vom früheren Amtschreiberteich mit dem Taubenhaus von Herrn Friedrich Nissen sen.
- 1 Nadelbüschchen und 1 Stricknadelstücker, beides Elfenbeinarbeit, von Frau C. Thießen.
- 1 Photographie von C. Reckner, letzter Lauenburger Postillon, von Herrn Carl Reckner.
- 1 Saaramband und Ring von Herrn P. Riepe.
- 1 lange Pfeife (durch Kopf und Schnitzerei an die Dienstzeit als Mann erinnernd) von Herrn C. Wenckstern.
- 1 Vossierung (Kinderbildnis in Wachs aus dem Jahre 1820) von Herrn Carl Reckner.
- 1 Serie Stadt Lauenburger Kassenscheine aus der Inflationszeit von Gebrüder Borchers.
- 1 silberner Schleppenhalter von Herrn Th. Stolte.
- 1 alte Goldwage mit Gewichten von Herrn A. Kraft.
- 1 älterer Lauenburger Ofen von Herrn Töpfermeister Willot.
- 1 Silbergrößen aus dem Jahre 1697, gefunden bei Erbarbeiten auf dem Philosophenberg von Herrn Oberstrombaufsekretär Helwig.
- 1 Lithographie, Lauenburg um 1860, von Ungenannt.

Allen Spendern herzlichsten Dank!

Th. G.