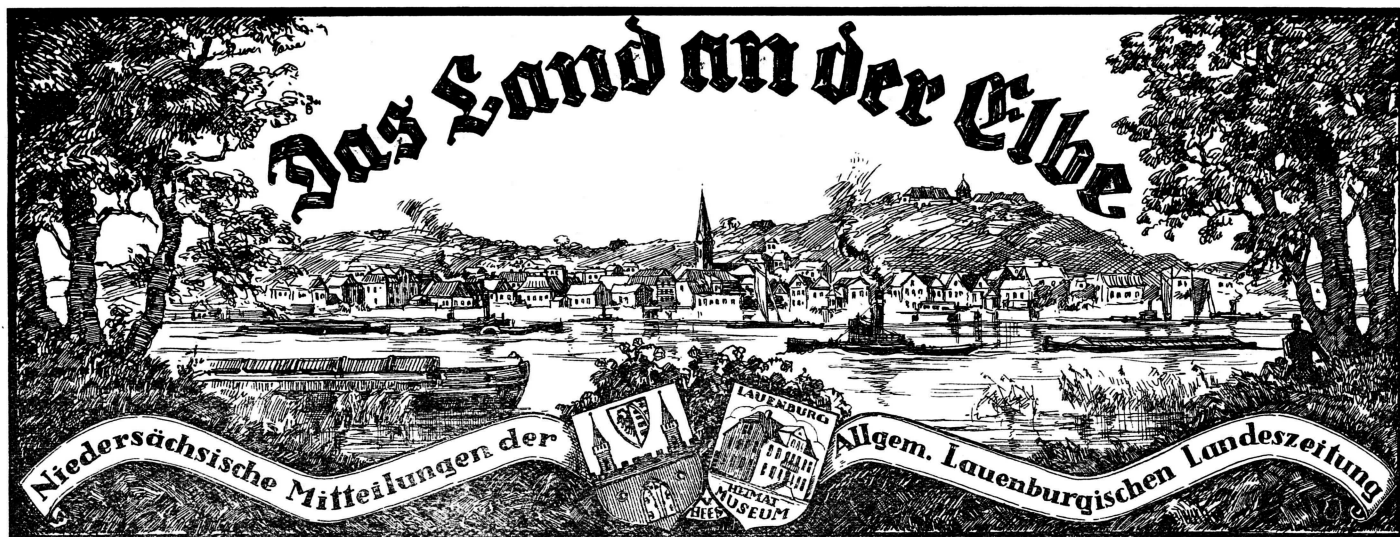




3. Jahrgang

Lauenburg (Elbe), Juli 1930

Nummer 7

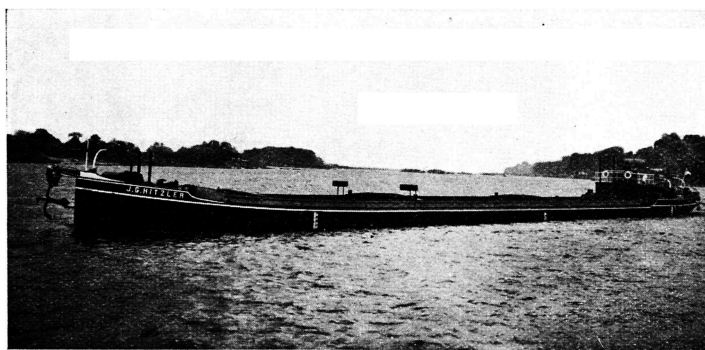
Ein neues wirtschaftliches Motorschiff.

Noch bis vor reichlich hundert Jahren stand der Schifffahrt in allen ihren Formen zum Fortbewegen der Fahrzeuge außer der durch Segel nukbar gemachten Kraft des Windes im wesentlichen weiter nichts zur Verfügung als menschliche oder tierische Arbeitskraft. Erst nach der Erfindung der Dampfmaschine konnte im Jahre 1803 der Amerikaner Fulton durch Fortentwicklung dieser Maschine das erste Dampfschiff auf der Seine in Fahrt setzen. Damit begann in der Schifffahrt und überall eine gewaltige Entwicklung und Umgestaltung. Aber bereits um die Wende des vorigen Jahrhunderts vollzog und vollzieht sich noch heute ein abermaliger Umschwung. Die um diese Zeit einsetzenden Versuche, schwere flüssige Brennstoffe direkt in der Maschine durch Einspritzen und explosionsartige Verbrennungen zu verarbeiten, führten zur Entwicklung der Glühkopfmachine und zur Erfindung des deutschen Ingenieurs Rudolf Diesel, der erstmalig das Grundprinzip der heutigen Dieselmachine in Anwendung brachte. Obwohl diese Maschine in wirtschaftlicher Hinsicht der Glühkopfmachine überlegen war, gelangte bei der langsam einsetzenden Motorisierung in der Binnenschifffahrt doch hauptsächlich der Glühkopfmotor zur Anwendung. Infolge der Kompliziertheit des Aufbaus sowie des Arbeitsverfahrens und dadurch bedingter sehr hoher Gestehungskosten wegen konnte die klassische Dieselmachine in für die Binnenschifffahrt geeigneten Größen gar nicht hergestellt werden. Erst die Vervollkommenung zur sogenannten kompressorlosen Dieselmachine machte sie einfacher und billiger sowie dank ihrer großen wirtschaftlichen Arbeitsweise mit einem Schlage hervorragend für den Schiffsantrieb in der Binnenschifffahrt geeignet. Eine beispiellose Vergrößerung der freifahrenden Motorschiffe war wie überall auch auf der Elbe die Folge.

An dieser Entwicklung hat die hiesige Schiffswerft und Maschinenfabrik J. G. Hixler als eine der ältesten Werften speziell für Motorschiffbau hervorragenden Anteil. Die Gründung dieses Unternehmens erfolgte im Jahre 1885. Die Entwicklung zur heutigen unter der Leitung des Inhabers Herrn Franz Hixler stehenden Firma erfolgte aus kleinsten Anfängen heraus und fällt gerade in die eingangs erwähnte Entwicklung der Motorisierung in der Binnenschifffahrt. Bereits im Jahre 1893 verließ das erste motorgetriebene Fahrzeug die Werft. In den folgenden Jahren war eine stetig steigende Nachfrage an Motorschiffen vorhanden. Das mußte naturgemäß dazu führen, daß mit wachsender dem Verkehr von allen Seiten übergebener Tonnage an Motorschiffen auf dem Frachtenmarkt ein äußerst heftiger

Konkurrenzkampf entfacht wurde. Das hatte im Gefolge, daß die Anforderungen, die an die Wirtschaftlichkeit von Motorschiffen gestellt werden müssen, immer größer geworden sind. Betrachtet man unter diesen Gesichtspunkten den jetzt vorhandenen Motorschiffspark, so wird man feststellen müssen, daß bei der Mehrzahl dieser Fahrzeuge die Wirtschaftlichkeit nicht oberster Grundsatz bei der Erbauung gewesen ist. Die schnelle Entwicklung vom Schleppkahn zum freifahrenden Motorschiff mag daran schuld sein und bei den älteren und zum Teil umgebauten Fahrzeugen in dieser Hinsicht manches entschuldigen. Jedoch auch bei vielen der heute oder erst kürzlich erbauten Schiffe bleibt noch sehr viel zu wünschen übrig. Der Schiffskörper entspricht nicht der Forderung kleinsten Wasserwiderstandes. Die Antriebsmaschine ist wegen der Anschaffungskosten ein

Schnellläufer mit hoher Drehzahl, nicht als Schiffsmachine, sondern für stationäre Zwecke konstruiert und gebaut. Die Steuereigenschaften sind infolge des primitiven Ruders äußerst schlecht, das Schiff demzufolge nur mit äußerster Kraftanstrengung, in vielen Fällen überhaupt nicht zu regieren. Unnötig hoher Leistungs-Aufwand, Havarien, Reparaturen u. Liegezeiten sind die Folgen dieser Bauweise. Daß dabei die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Transportmitteln in den Hintergrund treten muß, ist außer Frage. Nur eine von Grund aus andere Bau-



Das Motorschiff „J. G. Hixler“.

weise kann dem abhelfen. Grundlegende Faktoren für die Wirtschaftlichkeit eines Motorschiffes sind neben einem bis aufs Feinste durchdachten und gearbeiteten Schiffskörper, in erster Linie die Wahl der Antriebsmaschine, eine niedrige Umdrehungszahl dieser Maschine, ein gut und sicher und dabei leicht arbeitendes Steuer sowie die Unterhaltungskosten und die Lebensdauer des ganzen Objektes. Die Lebensdauer der Maschinenanlage ist naturgemäß einer der Hauptfaktoren und hängt sehr wesentlich von dem Grad der Beanspruchung und der Drehzahl ab, besonders, wenn man berücksichtigt, daß in der Binnenschifffahrt im Zusammenhang mit der schlechten Frachtenlage nicht immer hochwertiges Bedienungspersonal zur Verfügung steht.

Ein von der Firma J. G. Hixler erbautes Motorschiff für den Massenguttransport erledigte vor einigen Wochen seine Probefahrten. Von diesem Fahrzeug kann man sagen, daß es der Grundforderung nach Wirtschaftlichkeit weitmöglichst gerecht wird. Das in der Abbildung Fig. 1 wiedergegebene Schiff ist 67 Meter lang und 7 Meter breit. Es hat bei 2 Meter Tiefgang eine Tragfähigkeit von 662 Tonnen. Zum Antrieb der Schraube dient eine dreizylindrige kompressorlose, direkt umsteuerbare

Zweitakt-Dieselmachine mit Kreuzkopfführung. Diese Maschine ist nach den erwähnten Richtlinien von der Firma selbst in eigener Werkstatt gebaut und arbeitet auf eine Schraube von 1,4 Meter Durchmesser mit der im Vergleich zu andern Schiffsmotoren außerordentlich niedrigen Drehzahl von 250 Umdrehungen pro Minute. Auch die zum Antrieb der Ankerwinden vorne und hinten vorgesehenen kleineren Dieselmachines sind von der Firma selbst hergestellt. Das kürzlich dem Inhaber der Firma durch Deutsches Reichspatent geschützte Hixleruder mit seinen bei vielen andren Ausführungen bereits erprobten hervorragenden Steuereigenschaften ist auf diesem Schiff ebenfalls eingebaut worden. Mit diesem Ruder ist der Schiffsführer imstande, mit unglaublich wenig Kraftaufwand und einer Hand das große Fahrzeug zu steuern. Neben außerordentlich guter Kursbeständigkeit gestattet das Hixleruder einen außerordentlich kleinen Drehkreis zu fahren, dessen Durchmesser nur wenig größer als die Schiffslänge ist.

Die Gliederung des Schiffes ergibt sich wie folgt. Die Vorpiek dient als Geräteraum, daran schließen sich an die Räume für Steuermann und Bootsmann. Dann folgen über das ganze Mittelschiff drei Laderäume. Daran anschließend der Wohnraum für den Maschinisten, der Maschinenraum und die Wohnung für den Schiffsführer. Der Raum ganz hinten dient zum Aufbe-

wahren von Brennmaterialien für die Besatzung und für Gerätschaften. Sämtliche Räume sind durch wasserdichte Schotten voneinander getrennt und können mit der Maschinenlenspumpe als auch mit einer besonders angetriebenen Hilfsenspumpe gelentzt, d. h. das Leck- und Abtropfwasser kann mit den Pumpen über Bord geschafft werden.

Nach den zu den besten Hoffnungen berechtigenden Ergebnissen der Probefahrt liegen nunmehr auch die ersten Fahrtergebnisse des inzwischen in Dienst gestellten Schiffes vor. Voll beladen, also mit 650 Tonnen, ergab sich auf der Strecke Hamburg—Berlin gegen den Elbstrom von 3,5 Kilometer Stundengeschwindigkeit eine mittlere Transportgeschwindigkeit gegen das Ufer von 6,5 Kilometern die Stunde. Der Brennstoffverbrauch beträgt dabei 19,5 Kilo pro Stunde. Diese überaus günstigen Ergebnisse sind der Niederschlag jahrzehntelanger Erfahrungen und kennzeichnen die außerordentliche Wirtschaftlichkeit des Schiffes. Die Bauwerft hat damit ihre hervorragende Leistungsfähigkeit aufs neue bewiesen.

Wir wollen daher hoffen, daß die infolge des schlechten Frachtenmarktes stark zurückgegangene Nachfrage an Motor Schiffen durch diesen Erfolg angeregt werden und noch manches Fahrzeug dieser Art auch zum Wohle unserer Stadt die Bauwerft verlassen möge.

Land Hadeln zur Zeit des dreißigjährigen Krieges unter Herzog August von Sachsen-Lauenburg.

Von Konrad Haase.

Herzog August, der älteste Sohn aus erster Ehe des verstorbenen Herzogs Franz II., kam im Jahre 1620 im Lande Hadeln an, wurde von den Einwohnern desselben mit fliegenden Fahnen eingeholt und nahm von den Landständen die Erbhuldigung entgegen. Im Juli des Jahres 1626 entstand zwischen Hamburg und dem König von Dänemark ein Streit wegen eines Schiffszolles zu Glückstadt, welchen der König von den auf- und niederfahrenden Hamburger Schiffen verlangte. Diesen Streit benutzte der Bischof in Halle und versuchte, unter königlich dänischer Bestallung ins Land Hadeln einzudringen. Die Hadelser setzten sich bei der Landmark zur Wehr, verschanzten sich und brachten Geschütze dahin. Sie würden auch gewiß den Bischof zurückgehalten haben, wenn nicht dieser sich an den Herzog August, welcher damals in Otterndorf war, gewandt und als Oheim, Schwager und Freund einen freien Durchzug durch das Land Hadeln verlangt, unter dem Versprechen, dem Lande „nicht den Wert eines Henneneies zu entwenden“! Herzog August traute dem Versprechen, gestattete den freien Durchzug und lud den Bischof auch zu Gast auf das Haus Otterndorf. Der Bischof aber hielt nicht sein Wort. Als er mit seinen Soldaten nach Altenbruch gekommen war, stellte er sich, als wenn er der beste Freund der Hamburger wäre, und ließ in verstellter Freundschaft den damaligen Amtmann von Rixbüttel zu sich nach Altenbruch einladen. Wie nun der Amtmann der freundlichen Einladung Folge leistete, ließ er denselben gefangen nehmen, zog darauf vor das Schloß Rixbüttel und forderte feindlich die Uebergabe desselben. Damit man ihn aber nicht mit Geschützen empfangen möchte, hatte er den gefangenen Amtmann an die Spitze gestellt. Als nun dessen Gemahlin und die Kinder solches sahen, befahlen sie, keinen Schuß zu tun. Durch List war es somit dem Bischof gelungen, das Schloß einzunehmen ohne einen Schuß zu tun. Darauf nahm er Neuwerk ein und besetzte das Land Hadeln. Die Unmenslichkeiten, welche hier verübt wurden, waren unbeschreiblich. Nachdem er über 28 000 Reichsthaler gebrandschatzt und über 1000 Pferde und eine große Menge Silber-, Kupfer-, Messing- und Zinngeräte räuberischer Weise an sich gebracht, marschierte er wieder ab.

Im Jahre 1628 erschienen die Soldaten des Generals Tilly in Hadeln und plünderten das Amt Rixbüttel. Außer der geforderten Contribution nahmen sie auch noch zwei Geiseln mit. Dann rückte Tilly mit 11 333 Mann vor Stade. Hier versprachen die beiden von Rixbüttel weggeführten Geiseln für ihre Befreiung 3000 Reichsthaler, und, sobald sie auf freien Fuß gestellt, aus dem Amte überdem wöchentlich 424½ Reichsthaler und Hafer und Gerste zu geben. Wie lange diese Zahlung gedauert hat, ist nicht zu ermitteln gewesen. Wahrscheinlich wird sie bis zur Uebergabe der Stadt Stade stattgefunden haben, denn das Land Hadeln hat bis dahin nur die monatlichen Zahlungen geleistet.

Bald kamen noch 2½ Kompagnien kaiserlicher Truppen ins Land Hadeln unter dem Vorwande, die Einwohner vor den Dänen zu schützen. Aber des Raubens, Mordens und Weiberischändens war ohne Ende, und die vornehmsten Eingeeßenen brachten ihre Jungfrauen nach Hamburg, um sie bei Ehren zu halten. 90 Wochen lang haben diese Barbaren wöchentlich 1050 Reichsthaler erhalten, ohne Beföstigung, zusammen 94 500 Reichsthaler.

Die Ankunft größerer Truppenmassen verkündete das unheilvolle Brummen der Trommel: „Hüt dich, Bauer, ich komm“, und helles Pfeifen und dumpfer Gesang verkündeten gleichfalls das anmarschierende Unheil. Kürassiere in blinkenden Eisenrüstungen zogen in langer schimmernder Reihe heran, ihnen folgten die Schützen mit ihren dickfolbigen Gewehren im tattfeisten Schritt und unter dem Gesang des im Jahre 1624 von J. W. Zintgreff gedichteten Liedes:

„Drumb gehet tapfer an ihr meine Kriegsgenossen,
Schlagt ritterlich darein, euer Leben unverdrossen
Vors Vaterland usset, davon ihr solches auch
Zuvor empfangen habt! Das ist der Tugend Brauch!
Valleri, vallerallalala.“

Zwischen beiden Abteilungen befanden sich die Offiziere, die sich nach dem Abgange von den Truppen ihr Zelt aufrichteten ließen. Darauf schwärmte das zuchtlose Gesindel der Kroaten heran, kenntlich an den gelben Gesichtern und an den herabhängenden schwarzen Schnauzbärten. In bester Ordnung folgten die Pikiniere im Brustharnisch und mit langen Spießen. Jede Abteilung suchte sich ihren Platz und bald entwickelte sich ein buntes, wildes Lagerleben. Während im Vordergrund eine Truppenabteilung allerlei Exercitien machte, sammelten sich die andern um schnell entfachte Koch- und Lagerfeuer, deren Rauch sich unter den Kronen der Bäume zerteilte. Diese pukten ihre Waffen, jene flühten ihre Kleidung; hier wurde eifrig gewürfelt, dort zum Gesang des bekannten Volksliedes:

„Den liebsten Buhlen, den ich han,
Der liegt beim Wirt im Keller“ —

ein erbeutetes Faß leergemacht. Alle aber warteten sehnlich auf das Garwerden der lederen Bissen in den Kochfesseln. Inzwischen war den Truppen das wilde Heergefolge nachgedrungen, das im dreißigjährigen Kriege jede Armee mit sich schleppte, bestehend aus Marketerinnen, Soldatenfrauen, Zigeunern und Zigeunerinnen. Alles mischte sich unter die Truppen. Die Zigeuner und Zigeunerinnen bettelten, mußten wahrlegen oder zum Klange der Fiedel und der schwirrenden Tambourins einen wildschönen Tanz aufführen. Ab und zu huschten sie zu der alten Zigeunermutter, die ebenfalls einen Kessel zu Feuer hatte, und zeigten ihr, wieviel blankes Geld sie den dummen Soldaten abgenommen hatten, oder sie leerten in einem Bersted eine

stibigte Flasche mit Wein und ließen sie dann im Burggraben verschwinden. Inzwischen hatten sich auch Landleute eingefunden, die die wilden Scharen voll Neugier und Mißbehagen betrachteten. Doch sie drängten sich zu weit vor und die selbstherrliche Soldateska fing mit den bestürzten Leuten eine Schlägerei an. Einige der Letzteren wurden sogar gefesselt den Offizieren vorgeführt, die kurzer Hand den Befehl: „Hängt sie!“ gaben. Der Tumult veranlaßte einen Amtmann, seinen Untertanen beizustehen. Ihn begünstigte der Umstand, daß zu gleicher Zeit ein reitender Bote in höchster Eile heranpreschte, sein Koff vor dem Kommandanten in schneidiger Weise anhielt und einen Brief abgab — die Aufmerksamkeit der Peiniger wurde dadurch von ihren Opfern abgelenkt. Der Brief enthielt den Befehl zum Aufbruch, der in kürzester Zeit erfüllt wurde. Die Feuer wurden gelöscht, die Zelte abgebrochen, die Pferde bestiegen und in langem Zuge verschwanden die Soldaten. Die bacchantische Gruppe der Zigeuner und Zigeunerinnen bildete mit erhobenen Tambourins und unaufhörlich tanzend die Nachhut des langen farbenprächtigen Zuges. —

Von den im Lande Hadeln einquartierten kaiserlichen Truppen lagen auch ungefähr 100 Mann in der Franzenburg. Diese wurde von Einwohnern des Landes Wursteln belagert. Obgleich die Besatzung tapfer auf die Belagerer feuerte, so wurde doch nur ein einziger von ihnen erschossen. Wie nun der kaiserliche Oberst Reinader in Stade erfuhr, daß die Seinigen auf der Franzenburg bedrückt würden, kommandierte er schnell einige hundert Mann dahin. Diese kamen in der Nacht in aller Stille an und gedachten die Belagerer zu überfallen. Allein, da ihre Ankunft zeitig genug den Wursteln war hinterbracht worden, machten dieselben sich in aller Eile davon. Oberst Reinader zog nun seine Truppen aus der Franzenburg und verließ für immer das Land Hadeln. Nun besetzte die Landschaft die Franzenburg mit 100 Mann.

Endlich wurde 1648 der Friede geschlossen. Aber der große Krieg war so verderblich gewesen, daß er auch für die hiesige Gegend noch lange Spuren nachließ. Der Chronist bemerkt dazu: „Vor einigen Jahren hielten die Hadelser ihre alte Tracht noch in Ehren. Sie gingen in gutem Tuche, auch wohl in Seidenzeug mit silbernem Gürtel, worin ein Dolch angebracht war. Nun aber ist alles anders geworden. Alte Treue und Einfachheit sind verschwunden. Neue Unsitten und fremde Laister sind herrschend geworden. Die Hadelser sind namentlich der Gurgelfreude allzu geneigt geworden und haben von schwedischen Soldaten den Genuß des Tabaks kennengelernt.“ —

Vor 80 Jahren.

Eine fahrende Feldküche für die schleswig-holsteinische Armee 1850.

Bericht von Hans Detlef v. Ahlefeld.

Am 5. Mai 1850 wurde einer Altonaer Zeitung aus Rendsburg folgendes Ereignis mitgeteilt:

„Gestern hatten wir hier eine höchst seltsame Erscheinung: Auf der Kieler Landstraße nahte sich der Festung ein Fuhrwerk, das einer Lokomotive so ähnlich sah, wie ein Ei dem andern, nur daß es etwas kleiner war und auf einer gewöhnlichen Landstraße von Pferden gezogen wurde. Im übrigen war alles da; der hohe Schlot rauchte wie sich's gebührt, und durch den Forus fielen von Zeit zu Zeit glühende Schladen auf den Weg. Das Ungethüm zog dampfend und rauchend durch das Thor ein und bewegte sich nach dem Exerzierhaufe, wo 400 Mann seiner warteten und es mit Hurrah in Empfang nahmen. An Ort und Stelle angekommen, öffnete es seinen Schlund und spie eine solche Masse Erbsensuppe aus, daß jene 400 Mann reichlich davon gesättigt wurden. Es war eine fahrende Küche, welche von Herrn Zeise in Altona konstruirt und von den Herren Schwefel und Sohn fabricirt ist. Dieselbe ist zum Gebrauch im Felde bestimmt und kocht in drei Stunden eine beliebige Mahlzeit für 400 Mann fertig. Die Hauptsache dabei ist, daß das Fuhrwerk eben so gut während der Fahrt wie während des Haltens seinen Dienst verrichtet. So war jenes Erbsengericht unterwegs von Kiel hierher gekocht worden. Theilnehmer der Mahlzeit haben uns versichert, daß sie nie so gut gekochte Erbsen gegessen.“

Lauenburg vor 50 Jahren.

Die Aufzeichnungen aus Lauenburg vor 50 Jahren werden mit den Ereignissen der Monate November und Dezember des

Jahres 1876 fortgeführt. Zu dieser Zeit stand das Eisenbahnprivileg im Mittelpunkt der Erörterungen, und es wurde besonders verlangt, daß das „Recht der uneingeschränkten Benutzung“ der Bahn nicht nur auf die Personenbeförderung beschränkt, sondern auch auf die Güterbeförderung ausgedehnt werde. Diese Forderung ist ja später auch durchgesetzt worden, nichtsdestoweniger ist aber das Privileg bis in die neueste Zeit Gegenstand von Rechtsstreitigkeiten gewesen, die aus der verschiedenen Auslegung der Verleihungsurkunde herrührten.

27. November: In der öffentlichen Sitzung der Stadtkollegien wurden zwei zweite Stellvertreter für die Kommandeurs der beiden großen Feuerpiken gewählt, und zwar für die große Stadtpike Kürschnermeister Tiede und für die große Amtspike Schlachtermeister L. Tiede. Außer der Tagesordnung wird von dem Bürgermeister noch ein Reskript des Landrats vorgelegt, und die Angelegenheit als dringend sofort erledigt. Es ist kürzlich von den Kollegien beschlossen, bei der königl. Regierung um die Stationierung eines Gendarmen in Lauenburg auf Staatskosten während der Zeit des Brückenbaues und um die Genehmigung einer Ortpolizeiverordnung, welche den Fremdenverkehr in der Stadt Lauenburg betrifft, nachzusuchen. Dieses Gesuch ist vom Magistrat dem königl. Landrat übersandt mit dem dringenden Ersuchen, dasselbe möglichst schnell an die königl. Regierung in Schleswig zu übermitteln. Nachdem dieses Gesuch nun seit dem 13. d. Mts. in den Händen des königl. Landrats gewesen, rescribiert derselbe am 27. d. Mts., daß er sich nicht bewogen fühle, das Gesuch bei der Regierung zu befürworten, da er keinen Erfolg davon erwarte. Die Kollegien beschließen einstimmig, das betr. Gesuch direkt an die königl. Regierung in Schleswig abgehen zu lassen und in dem, dem Gesuche beizufügenden motivierenden Schreiben ihrem Bestreben über die Handlungsweise des königl. Landrats Ausdruck zu geben. — Superintendent D. Brömel in Rakeburg wurde zum Konsistorialrat des Kieler Konsistoriums ernannt. — 28. November: Im Gewerbeverein hielt Kaufmann W. Schröder einen Vortrag über das Thema: Wie weit geht das Recht der Bewohner der Stadt Lauenburg der freien Benutzung der Büchen-Lauenburger Zweigbahn? Schwer sei es gewesen, aber nach vielen vergeblichen Bemühungen durch Vermittlung des preussischen Handelsministers sei es gelungen, die auf diese Angelegenheit bezüglichen Akten herbeizuschaffen. Der Referent erklärte, daß er diese Akten nun eingehend studiert habe und zu der Ueberzeugung gekommen sei, daß das den Bewohnern Lauenburgs durch königliches Wort gewährleistete Recht der unentgeltlichen Benutzung der Zweigbahn, denselben vielfach verkümmert sei. Bei Gewährung der Konzession zum Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn durch lauenburgisches Gebiet über Büchen-Schwarzenbek sei der Eisenbahn-Gesellschaft mittelst königl. Reskripts die Verpflichtung auferlegt, „die Stadt Lauenburg mittelst einer auf Kosten der Gesellschaft zu erbauenden, mit Lokomotiven zu betreibenden und zu unterhaltenden und von den Einwohnern der Stadt Lauenburg und der Vorstädte ohne die Entrichtung eines besonderen Bahngeldes zu benutzenden und gleichzeitig mit der Hauptbahn zu eröffnenden Zweigbahn nach Büchen mit der Hauptbahn in Verbindung zu setzen, falls die Gesellschaft sich nicht mit der Stadt über eine Vergütung für die Befreiung von dieser Verpflichtung sollte vereinigen können.“ — wie es wörtlich in dem betreffenden Schriftstück heißt. Die Stadt habe nun derzeit die ihr seitens der Verpflichteten gebotenen 150 000 Thaler für Erlaß der Verpflichtung zum Bau der Bahn nicht acceptiert, die Bahn sei gebaut, aber anstatt das der Stadt gewährleistete Recht der uneingeschränkten Benutzung der Zweigbahn in vollem Maße, also auch bezüglich der Güterbeförderung, wie solches Recht trotz des allgemein gehaltenen Wortlauts des königl. Reskripts vorzuliegen scheine, nachdrücklich wahrzunehmen, habe man sich mit einer bedingungsweisen freien Beförderung der Personen abspesen lassen, die anfangs noch unter mancherlei erschwerenden Umständen vor sich gegangen sei, und bis heutigen Tags habe man trotz wiederholter Versuche das volle Recht der Stadtgemeinde nicht erlangen können. Schuld hieran sei nicht allein die Lässigkeit unserer Vorfahren in der städtischen Verwaltung, sondern vornämlich auch der Umstand, daß die derzeitigen Eisenbahn-Kommissare, namentlich der damalige zweite Beamte, in dieser seiner Eigenschaft mehr das Interesse der Eisenbahn-Gesellschaft als das der Stadtgemeinde im Auge gehabt, was auch aus den diesbezüglichen zur Verlesung gelangenden Aktenstücken klar hervorging. Dessenungeachtet sei es aber auch heute

noch an der Zeit, die Wahrung des vollen Rechts der Stadt gegenüber der Eisenbahn-Gesellschaft energisch in die Hand zu nehmen. Zu dem Ende werde die Angelegenheit demnächst den städtischen Kollegien unterbreitet und voraussichtlich von diesen weiter betrieben werden, um, wenn nicht anders, so im Wege des Prozesses endlich einmal eine richterliche Entscheidung über die Auslegung des Morilais der Königl. Verleihungsurkunde herbeizuführen. — Der Gesangsverein „Sängerbund“ veranstaltete ein Vokal- und Instrumentalkonzert zum Besten einer Weihnachtsbescherung für arme Kinder. Es waren ca. 500 Eintrittskarten verkauft. Das Programm war ein äußerst reichhaltiges. Vorzügliches leistete die Schumburgische Musikgesellschaft. Hervorzuheben ist noch die große Fertigkeit im Klavierspiel, welche unter den Mitwirkenden der zehnjährige Sohn des Tischlermeisters Johannsen, in Gemeinschaft mit Lehrer Siedentopf, im Vortrage einer Ouvertüre entwickelte und den ungeteilten Beifall der Zuhörer fand. Der Sängerbund kann auch diesmal wieder mit großer Befriedigung auf sein edles Werk zurückblicken, und damit so manchem armen Kinde eine unverhoffte Weihnachtsfreude bereiten.

20. Dezember: Dank der Sorge und Opferwilligkeit des „Sängerbundes“ fand im Kräftigen Saale (Hotel Stappenbeck) eine recht sinnige, schöne Weihnachtsvorfeier für die Kinder der Volksschule statt. Die namhaften Ueberschüsse des lezhin von ihm gegebenen Konzerts hatte der Verein dazu bestimmt, einer großen Anzahl armer Kinder jener Schule Geschenke, nämlich Kleidungsstücke, Schreibhaken, Badewerk und dergleichen, sowie auch einen Weihnachtsbaum zu beschenken. Da seitens der Stadtverwaltung wiederum die Summe von 18,— Mk. zu einer sonst im Volksschulgebäude stattgehabten Feier bewilligt worden war, so wurde solche dieses Jahr auf Anregung des Direktors Helberg mit jenen vom Sängerbund intendierten vereinigt, so daß nun alle Kinder der Volksschule daran teilnehmen konnten. Die Ansprache des Direktors Helberg war umrahmt von Deklamationen und Liedervorträgen. — 22. Dezember: Die Arbeiten an den Brückenpfeilern am Hohnstorf Ufer werden trotz der ziemlich starken Kältegrade noch fortgesetzt. Es gilt noch den letzten der vier Caissons, worauf der Uferpfeiler zu stehen kommt, bis zur erforderlichen Tiefe zu versenken und dieselben unter sich zu verbinden, was etwa noch 14 Tage Arbeit erfordern würde, wonach denn die weiteren Arbeiten bis zum Eintritt günstiger Witterung im Frühjahr sistiert werden dürften. — 27. Dezember: Es steht die Anlage zweier neuer industrieller Etablissements im Kreise Herzogtum Lauenburg bevor. Ein Herr A. Schramm hat in der Nähe des Krümmels einen Landkomplex erworben, um darauf eine chemische Fabrik zu errichten, welche die für die Nitroglycerin-Fabrikation in der Nobelschen Fabrik

abgebrauchten Säuren weiter zur Fabrikation von Kunstdünger verwenden will. Die zweite Anlage betrifft die Errichtung einer Pulvermühle auf dem zur Fideikommissherrschaft Schwarzenbek gehörigen Areal, genannt die „Besenhorster Sandberge“, seitens eines Herrn Duttenhofer. — Verlag und Redaktion der Allgemeinen Lauenburgischen Landeszeitung geben nachfolgendes bekannt: In wenigen Tagen ist wiederum ein Jahr im Strome der Zeit dahingeschwunden. Es war ein Jahr, auf das wir mit besonderer Befriedigung zurückblicken, — hat es unsere Zeitung doch wieder ein gut Stück vorwärts gebracht auf dem Wege zu dem ihr gesteckten Ziele, indem sie mehr noch als in früheren Jahren neue Freunde gewonnen und sich in der Gunst und Anerkennung des Publikums befestigt hat. Diese erfreuliche Erscheinung ermutigt uns, gestützt auf andere günstige Umstände, nunmehr einen kühnen Schritt weiter zu tun und, — dem Drängen von vielen Seiten, sowie unserm eigenen langerfahrenen Wunsche nachgebend, — die Allgemeine Lauenburgische Landeszeitung von Neujahr ab täglich erscheinen zu lassen. Wir geben uns dabei der Hoffnung hin, für unser erweitertes, vorwiegend dem Allgemeininteresse der lauenburgischen Bevölkerung dienendes Unternehmen die zur Sicherung und zum Gedeihen desselben unentbehrliche allgemeine Unterstützung zu finden.

Chronik des Monats Juni 1930.

1. Im Sonntagsgottesdienst wurden die wieder- und neugewählten Kirchenältesten Herren E. Freitagshy und Paul Burmeister sowie die wieder- und neugewählten Kirchenvertreter Herren Wilhelm Meyer und Wilhelm Rump in ihr Amt eingeführt.
12. Die städtischen Kollegien berieten den Haushaltsplan für das laufende Rechnungsjahr, der mit 705 000 RM. in Einnahme und Ausgabe im ordentlichen Etat und 8000 RM. im außerordentlichen Etat verabschiedet wurde.
22. Auf seiner Fahrt von Berlin nach Hamburg flog das Luftschiff „Graf Zeppelin“ auf dem Rückfluge auch über unsere Stadt und wurde von vielen beobachtet.
24. Ein Gemeindeabend in der Kirche galt der Vierhundertjahrfeier des Augsburgischen Bekenntnisses. Die Herren Pastor Seeler und Pastor Schneider hielten entsprechende Vorträge.
- 28., 29. und 30. Das Bundesjüngerkongress des Sängerbundes „Heiderose“, verbunden mit der Feier des 60jährigen Bestehens des „Sängerbundes“ Lauenburg (Elbe), nahm einen glänzenden Verlauf. 35 Vereine mit etwa 800 Sängern nahmen an dem Feste teil, dem auch die Einwohnerschaft Lauenburgs und der Umgegend lebhaftes Interesse entgegenbrachte.

Aus dem Lauenburger Heimatmuseum

Zunächst kann in unserm heutigen Bericht erwähnt werden, daß das Archiv und die Bücherei in letzter Zeit eine nennenswerte Bereicherung gefunden hat.

Herr Wilhelm Repschlager-Hamburg überwies uns das von ihm verfaßte Werk: Geschichte der Entwicklung des Barbier-, Friseur- und Perückenmacherhandwerks. Das mit aller Gründlichkeit geschriebene Buch gibt wertvolle und interessante Einblicke in das alte Chirurgienhandwerk, welches auch hier in Lauenburg als Amt und Gilde vertreten war und von dem die Sammlung Friese schon die Lade, Pettschaft und eine Reihe Altten besitzt.

Durch Vermittlung des Herrn Lehrer Hoop in Krüzen erhielten wir das im Jahre 1758 in Leipzig bei Breitkopf erschienene Werk: Poetischer Bilderhag. Es behandelt die Geschichte des Alten und Neuen Bundes und ist geschmückt mit 300 guten Kupfern.

Frau Catharina Conrads schenkte die in der Berenbergischen Hofbuchdruckerei in Lauenburg gedruckte Feuer-Ordnung für die drei Städte des Herzogtums Lauenburg vom 18. Dezember 1739, die Einblick in die Art und Weise des Feuerschutzes und der Feuerbekämpfung der Zeit vor 200 Jahren gewährt.

Frau Heinrich Burmeister, Elbstraße 105, gab eine Anzahl Klassiker in den geschätzten älteren Ausgaben aus ihrem Besitze her. An Bildern erhielt das Heimatmuseum durch Fräulein Lüders eine Handzeichnung von A. Burmeister. Diese entstammt

den 60iger Jahren des vorigen Jahrhunderts und zeigt Einzelansichten des damaligen Lauenburg, sowie seiner Schwesterstädte Mölln und Rakeburg. Sodann wurde von einem Museumsfreund ein Kupferstück des Dänenkönigs Christian IV. gegeben. Dieser Herrscher hielt im März des Jahres 1625 mit den protestantischen Fürsten Niedersachsens in Lauenburg eine Beratung ab, welche die Verteidigung des niedersächsischen Kreises gegen die heranziehenden kaiserlichen Heere unter Tilly und Wallenstein bezweckte.

Frau H. Oldenburg schenkte aus Familienbesitz eine gerahmte Daguerreotypie, welche in die erste Zeit der photographischen Bildkunst zurückführt; außerdem noch ein Nähkästchen, sowie einen Zierkrug.

Frau H. Wiemann, unsere hochbetagte Mitbürgerin, stiftete ein lange sorgsam behütetes Andenken. Es ist eine kunstvoll ausgeführte Gabe zu der im Jahre 1885 gefeierten Silberhochzeit von Ernst und Minna Böhmer.

Herr Töpfermeister Lohmann überwies eine Serie älteren Tafelgeschirrs und zwei Zinnlitermaße.

Von Herrn Hofbesitzer Basedau in Arufow erhielt das Heimatmuseum das Bekrönungsstück eines alten Eichenschranke, das in seiner schönen Ausführung ein Beweis für die Sorgfalt in der Einzelarbeit und die reiche Kunstausfassung unserer Vorfahren ist.

Für alle Zuweisungen herzlichen Dank!

Th. G.