

Die Priwallfähren Im Wandel der Zeit (1):

Die Kalesche des Vogtes holte die Fuhrwerke über

Sie ist die älteste der derzeit in Betrieb stehenden Priwall-Fähren, und doch wirkt die „Mecklenburg“, die jetzt 25 Jahre alt wird, in der Geschichte der Priwall-Fähren insgesamt nur wie ein Sandkorn am Ostseestrand. Schon im

Jahre 1247 wird die erste Schiffs-Verbindung zwischen Schleswig-Holstein und Mecklenburg über die Trave hinweg urkundlich erwähnt. Für unsere Serie hat LN-Autor Karl-Heinz Axen die Spuren der Priwall-Fähren zurückverfolgt.

Versperre in alter Zeit ein Gewässer den Weg für Personen oder Fuhrwerke, so mußten oft große Umwege in Kauf genommen werden, um an das gewünschte Ziel zu gelangen. Aus dem Bedürfnis heraus, diese Umwege abzukürzen, entstanden sehr bald erste Fährverbindungen an bestimmten Orten unserer Flüsse und Seen. So zählt der Betrieb der Priwallfähre in Travemünde, mit seinem einst noch Schleswig-Holstein und Mecklenburg verbindenden Verkehr, zu einer der ältesten Übergangsstellen im Norden Deutschlands. Doch über Jahrhunderte war das Kommunikationsbedürfnis zwischen Travemünde und dem angrenzenden Mecklenburg sehr gering.

Zunächst mögen es Travemünder Fischer gewesen sein, welche bei Bedarf Personen zum Priwall hinüber behörderten. Als man später dazu überging, auch Fuhrwerke und Vieh zu befördern, wurde eine ordnende Hand erforderlich.

„Tagelanges Warten“

Wir wir aus dem Lübecker Kämmererbuch von 1353 erfahren, bezog zunächst ein Vogt den Ertrag aus der Priwallfähre. Später wurde die Stelle des Vogts durch die eines Stadthauptmannes ersetzt, welcher diese nun als Verpächter innehatte.

Da der Fuhrwerksverkehr von alters her über Schlutup nach Lü-

beck und Holstein führte, waren es zunächst nur wenige Mecklenburger Bauern, welche die Travemünder Überfahrt machten, um ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse abzusetzen oder Besorgungen zu erledigen. Die Travemünder hatten sich bekanntlich am linken Traveufer angesiedelt und benutzten den Priwall nur zum Einsammeln von Strandgut oder in späteren Jahren als Vieh-

weide. „Es gingen Tage hin“, so ein Travemünder Stadthauptmann, „ohne das eine Kalesche überfährt“.

Mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt am Beginn des 19. Jahrhunderts entwickelte sich der Travemünder Fährbetrieb allmählich. Da die ersten Dampfschiffe wegen ihres zu großen Tiefganges und der zahlreichen Krümmungen des Flusses nicht bis nach Lübeck fahren konnten, legte man auf dem Priwall eine Kohlenstation zur Versorgung dieser Dampfschiffe an. Heute erinnert die Wohnplatzbezeichnung „Kohlenhof“ an jene Zeit.

Norderfähre eingerichtet

Nachdem 1883 die Pferderennbahn auf dem Priwall angelegt worden war, nahm das Interesse am Reitsport stark zu. Als sich später der Badebetrieb des Priwalls bemächtigte, wurde in den Sommermonaten eine Fährverbindung zusätzlich erforderlich, so daß 1898 die noch heute allkommerlich verkehrende Norderfähre eingerichtet werden konnte. Der Betrieb dieser Fähren wurde zunächst mit Ruderbooten durchgeführt.

Morgen lesen Sie:

Aus den Fischern werden Fährleute

Mit Stangen und Rudern ging es über den Strom

In früheren Jahren geschah das Übersetzen auf einfachste Weise mit einem Kahn, welcher sich im Laufe der Zeit zum Ruderboot entwickelte. Bei stärkerer Strömung zog man das Boot am Tau herüber. Gute Kenntnisse des Gewässers,

Gesundheit, Menschlichkeit und Liebe zum Beruf machten einen guten Fährmann aus. Diese rekrutierten sich vor allem aus den Reihen der Schiffer und Fischer, die mit dem Führen von Booten vertraut waren.

Wie so eine Überfahrt durchgeführt wurde, schreibt der Travemünder Stadthauptmann Fabricius im Jahre 1784. „Bei genügendem Wasser und dabei stillem Wind und Strom geschieht das Übersetzen mit der Fähre so, daß sie bis an den Strom mit Stangen geschoben, über den Strom aber gerudert wird. Wenn aber der Strom stärker ein- und ausgeht und höheres Wasser ist, wird ein Tau von 60 Faden Länge (110 Meter) hier von der Brücke bis an den Strompfehl und ein anderes von 130 Faden Länge von diesem Strompfehl bis am Fährsteg auf dem Priwall mit vielen Beschwerden angebracht, allermäßen das Letztere allein ein Schiffspfund (140 Kg.) wieget, und sodann die Fähre den ganzen Weg hinübergezogen.“

In der Regel wurde dem Fährmann das Boot gestellt, Zubehör wie Ruder, Stangen und Seile hatte er jedoch selbst zu halten. Auch die Pflege und das Teeren des Bootes oblag dem Fährmann. Im Fall der Priwallfähre gehörte die Stelle bis 1845 zur Ausstattung des Stadthauptmannes, ging danach in staatliche Hände über, wurde aber zunächst als Familienbetrieb, zum Teil mit eigenen Booten weitergeführt. Oft waren nachfolgende Pächter gezwungen, die Ruderboote käuflich von ihrem Vorgänger zu erwerben.

15 Minuten Fahrzeit

Vor einhundert Jahren faßten die Ruderboote der Travemünder Fähren 12 beziehungsweise 14 Personen. Bei halb beladenen Booten betrug die Fahrzeit je nach Art der Strömung vom Amtshaus (dem Vogteigebäude, heute Polizeiwache) 5 bis 15 Minuten, von der Prinzenbrücke (Abfahrtstelle der Mittelfähre) 3 bis 9 Minuten.

Der große Fährprahm der Priwallfähre hatte eine Länge von 12,63 Meter und eine Breite von 4,85 Meter im Boden. 150 Personen oder 15 Pferde oder 250 Schafe oder drei vierpäßige Wagen, zusammen mit höchstens 6 Pferden bespannt, konnte dieser Fährprahm aufnehmen. Die Dauer der Überfahrt (der Fährprahm wurde am Seil herübergezogen) betrug durchschnittlich 16 Minuten bei geringem, 20 bis 30 Minuten bei starkem Strom, 30 bis 50 Minuten (!) bei Sturm oder sehr starkem Strom. Im letzten Fall war der Fährmann zum Überfahren nicht mehr verpflichtet.

Seile abgerissen

Die Überfahrt des Prahms erfolgte an einem durch den Fluß gelegten Drahtseil, welches über Rollen des Fährprahms aufließ und an welchem der Fährmann den letzteren mittels kleiner übergeworfener Zugseile hinüberzog. Bei Schiffsverkehr, die Fähren hatten nach der Fährordnung von 1841 die Vorfahrt vor der Schiffsfahrt, mußte das Drahtseil abgesenkt werden. Trotzdem kam es vor, daß dieses Seil von vorbeifahrenden Schiffen abgerissen oder sonst beschädigt wurde.

„Hol über“, scholl es dem Fährmann noch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts vom anderen Ufer entgegen, wenn ein Fahrgast überfahren wollte. Als bald darauf die auf einem Pfahl montierten Fährglocken eingeführt wurden, hatte das beschwerliche Rufen, welches hin und wieder überhört wurde, ein Ende.

Freundliches Benehmen gegenüber den Fahrgästen stand in den Vorschriften des Fährmannes immer an erster Stelle, trotzdem war es mit der Zuverlässigkeit der Fährknechte nicht immer zum be-

sten bestellt. Jedenfalls entnehmen wir es den Klagen eines Travemünder Stadthauptmannes, der vom häufigen Weglaufen und Wechseln der Fährmänner berichtet.

Nach einem Reglement der Herrenfähre von 1814, welches im weitesten Sinne wohl auch auf die zum Staatsgebiet Lübecks zählende Priwallfähre zutraf, hatte der Fährmann auf eine in fünfzig Schritt Entfernung von der Anlegestelle nahenden Person so lange mit der Abfahrt zu warten, bis diese die Fähre betrat. Bei größerem Andrang sollten die Transporte so durchgeführt werden, daß erst Personen und Reiter, danach Kaufmannsgüter oder Holzwagen und zum Schluß Pferde und Hornvieh übergesetzt wurden. Nur der Postillion hatte, wenn er ins Horn stieß, absolutes Vorrecht.

Überholte Verordnung

Als man Ende des 19. Jahrhunderts die Motorschiffahrt einführt und eine Fährordnung den Verkehr regelte, wurde auch das Übersetzen sicherer, bequemer und geschah vor allem schneller. Nach einer Verordnung von 1847 begann der Fährbetrieb in der Frühe mit dem Öffnen des Stadttors und endete mit seiner abendlichen Schließung. Diese mittelalterlich anmutende Verordnung war im Fall Travemündes natürlich längst überholt, denn die Befestigungsanlagen des Ortes fielen bereits am Beginn des 19. Jahrhunderts. In Lübeck jedoch wurde die Torsperre (Bewachung) erst 1864 aufgehoben!

Morgen lesen Sie:

Militär braucht nicht zu zahlen

Für ganze drei Pfennige über die Trave und zurück

Nachdem der Priwall laut Reichsdeputationshauptschluß 1803 der Freien Reichsstadt Lübeck zugesprochen wurde, richtete der Zimmermann Braasch 1805 eine Wirtschaft mit Ausspahn bei der Priwall-Fährstelle ein. Aus Mecklen-

burg kommende Besucher, die nicht mehr übergesetzt werden konnten, fanden in diesem ersten Haus Unterkunft. In späteren Jahren wurde das Fährhaus zur Pension umgebaut. Heute dient es der Schlichting-Werft als Bürohaus.

Im 18. Jahrhundert kostete eine Überfahrt scheinbar einschließlich drei Pfennig und schloß die Rückfahrt am gleichen Tage ein. Natürlich waren die Fahrgastzahlen für die Bestimmung des Fahrpreises von Bedeutung. Laut einer im Original erhaltenen Verordnung von 1773 zahlte man in Travemünde für einen Wagen mit vier Pferden zwölf Schilling, einer Carriole mit einem Pferd acht Schilling, eine Person zu Fuß im Winter sechs, im Sommer drei Schilling und schließlich für ein Pferd ohne Wagen oder eine Kuh zwei Schilling. Der Fährmann mußte sich besonders am Priwall die übergesetzten Personen genau ansehen, die Pässe prüfen und keine Verdächtigen befördern.

Pacht erhöht

Noch wichtiger war die Zollfunktion der Travemünder Fährre in dieser Zeit. Nach dem Zolltarif von 1817 waren Waren aus mecklenburgischen Glashütten, Pferde, Ochsen, Schafe, Schweine sowie holsteinischer Käse, Butter oder Seetkorn die Hauptzollgüter. Der Fährzoll glich einem Durchgangszoll, den man 1864 aufhob. Beamte im Dienst wurden ebenso kostenlos befördert wie Militär.

Verständlich, daß die Fährpächter diesen Zustand nicht immer widerspruchslos hinnahmen, zumal die Pacht der Priwallfährre, welche für die Dauer von fünf Jahren erteilt wurde, im Jahre 1898 bereits 180 Mark betrug. Fahrpreiserhöhungen zählten eigentlich nicht zur Tagesordnung, als 1784 eine an der Priwallfährre vorgenommen wurde, mußte diese sehr bald zurückgenommen werden, um dem Verkehr nicht Abbruch zu tun.

Einhundert Jahre später verlangte der Fährmann 5 Pfennig pro Person oder 45 Pfennig für einen mit 2 Pferden bespannten Wagen. Es war die Zeit, als der Priwall-Fährdienst als reiner Familienbetrieb an Peter Wendelborn

verpachtet war. Drei Jahrzehnte lang führte er den Betrieb mit seinen Ruderbooten und der Ziehfährre zur vollsten Zufriedenheit seiner Kundschaft durch.

Viel Arbeit gab es für die Fährmänner immer dann, wenn die Pferderennen auf dem Priwall stattfanden. In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg fanden besonders die großen Rennen Anklang. Wenn es soweit war, konnte der Ansturm der Besucher nicht mehr durch die Fährren bewältigt werden. An diesen Tagen wurde von den Pionieren eine Floßbrücke von der Vorderreihe zum Priwall gelegt, damit Menschen, Pferde und Gerät reibungslos transportiert werden konnten. Ankommende Dampfer, es waren in damaliger Zeit nicht viele, hatten bis zur Demontage der Schiffsbrücke an der Lotsenstation zu warten.

Ein Foto in den Vaterstädtischen Blättern zeigt, daß bereits 1904 eine Motorbootfährre von Travemünde zum Priwall verkehrte. Fortschritte machte der Fährbetrieb dann in den Jahren 1910 und 1911, als die Motorboote „Priwall“ und „Johannes“ eingesetzt wurden, womit eine neue Ära der Priwallfährren begann.

Häufige Ausfälle

Als Travemünde 1913 seine Eigenständigkeit verlor und die Verwaltung in die Hände der Freien Reichsstadt Lübeck übertragen wurde, trugen die jahrelangen Verhandlungen um den Bau einer Kettenfährre Früchte. 1914 wurde diese mit zwei 9-PS-Halb-Dieselmotoren ausgerüstete Kettenfährre in Dienst gestellt. 20 Tonnen betrug die Tragfähigkeit dieser Wagenfährre. Dank einer an beiden Traveufer befestigten faustdicken Stahlkette, welche über den Boden der Fährre auflief, konnte das Fahrzeug auch bei starker Strömung übergesetzt werden. Daß die Kette einmal brach, ist uns nur in wenigen Fällen bekannt. Ausfälle anderer Art waren jedoch

keine Seltenheit, und da fachkundiges Personal noch fehlte, mußte der ehemalige Leuchtturmaschinist Adolf Kruse die Schwierigkeiten immer wieder beseitigen. Übrigens hieß die Fährre im Travemünder Volksmund bald die „Esel-fährre“, weil bereits die erste Fahrt, auf der unter anderem ein Esel auf die Priwallweide gebracht werden sollte, wegen Betriebsschadens danebenging.

Motorboote stillgelegt

Selbstverständlich brachte die Modernisierung des Fahrwesens auch Vorteile für den Beruf des Fährmannes mit sich, doch heiße Sommertage, kalte Nächte, Hochwasser, Sturm und Eisgang machten die Arbeit der Männer auch jetzt nicht zum Vergnügen.

Als der Erste Weltkrieg ausgebrochen war, mußten die Motorboote aus Brennstoffmangel stillgelegt werden, selbst die Kettenfährre lief den Sparmaßnahmen zum Opfer und wurde zur Dampf-fährre umgebaut. Bei einem Großfeuer 1922 zeigte sich dann jedoch der Nachteil dieser eigentlich recht leistungsfähigen Fährre, welche für den Transport der Feuerwehrfahrzeuge nicht sofort einsatzbereit war, weil der Dampfkessel wegen der abendlichen Sperrzeit nicht unter Betriebsdruck stand.

Inzwischen hatten die ersten ständigen Sommergäste, Naturfreunde und Jugendherbergsbesucher den Priwall erobert. Auch die in den Kriegsjahren eingestellten Pferderennen wurden wieder aufgenommen. Am frühen Morgen konnte man manchmal das Glück haben, ein Rudel Wildschweine zu sehen, selbst Rehe und Hirsche waren auf der Halbinsel keine Seltenheit.

Morgen lesen Sie:

Zweite Fährre als Reserve

Am Flugtag herrschte auf den Booten Hochbetrieb

Der 1913 aufgenommene Flugzeugbau, Reparatur- und Flugbetrieb hatte sich im Laufe der Jahre so weit entwickelt, daß Ende der zwanziger Jahre reger Flugverkehr bestand. Himmelfahrt 1931 wurde ein großer Flugtag mit Kunstflü-

gen und Landung des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ auf dem Priwall veranstaltet. Bierzelle, Verkaufsstände und Kirmes machten dieses Ereignis zum Volkstfest – und gleichzeitig zu einem denkwürdigen Tag für die Travemünder Fährleute.

Ludwig Petersen und Heinrich Jarchau, die Pächter der Norder- und Mittelfähre, hatten seinerzeit sogar zusätzlich Ruderboote gemietet, um die vielen Besucher ohne große Umstände übersetzen zu können. Ereignisse dieser Art zählten, zumal sie in späteren Jahren immer wieder gerne erzählt wurden, zu den Höhepunkten im Berufsleben der Fährmänner an der Trave.

Mit dem Einzug der Luftwaffe fanden viele Menschen Arbeit auf dem Priwall, die tagtäglich umgesetzt werden mußten. Sie wurden mit dem Bau von Montage- und Flugzeughallen, Wohnhäusern oder als Personal auf der Erprobungsstelle beschäftigt. Der Fährbetrieb nahm nun ständig zu, bald mußten von den Fährleuten sogar ein kleines Motorboot und eine zweite Kettenfähre als Reserve angeschafft werden.

Schließlich sah sich die deutsche Luftwaffe gezwungen, eine große, 76 Tonnen tragende Fähre, ausgerüstet mit zwei 120 PS starken Motoren, einzusetzen. Diese 1943 in Dienst gestellte 26 Meter lange und 9,60 Meter breite Fähre erhielt den Namen „Hans Westphal“ zur Erinnerung an den aus Travemünde stammenden abgestürzten Flieger.

Trauriges Kapitel

Als dann 1945 die Katastrophe des zweiten Weltkrieges ihr Ende nahm, begann gleichzeitig das traurigste Kapitel für die Beschäftigten der Priwallfähren: Schier endlos scheinende Pflüchtlingstransporte kamen am Kecklenburger Ufer der Trave aus dem Osten an und mußten mit der Fähre nach Travemünde befördert werden.

Mit Kriegsschluß änderte sich dann die Situation schlagartig. Die Grenze zur heutigen DDR wurde geschlossen, der Flugplatz stillgelegt und der Badebetrieb selbst nicht schon lange Zeit. Als

Folge-Maßnahme all dieser Umstände wurde schließlich die große Fähre im Jahre 1951 nach Schweden verkauft. Bedensen der Fährleute hinsichtlich des Verkaufs der „Hans Westphal“ wurden damals mit der Begründung ausgeräumt, der Priwall hätte ohnehin keine Zukunft mehr.

Neues Schiff

Doch es kam wieder einmal ganz anders. Schon im Jahre 1953 wurden 45 000 Kraftfahrzeuge befördert. Jahr um Jahr nahmen nun die Transportleistungen zum Priwall zu. Obwohl an den alten Kettenfähren Modernisierungen und Verbesserungen vorgenommen wurden, reichte die Kapazität dieser nicht mehr aus. Es bildeten sich immer längere Autoschlängen vor den Anlegern, immer wieder gab es Ärger, weil die Erholungssuchenden wertvolle Stunden, die sie eigentlich zum Sonnenbad nutzen wollten, durch lange Wartezeiten schwinden sahen.

Im Frühjahr 1959 kam dann endlich die neue Großfähre „Mecklenburg“ zum Einsatz. Sie löste dank ihrer technischen Voraussetzungen die alten Kettenfähren ab. 1959, im ersten Betriebsjahr, welches mit einem ausgesprochen warmen Sommer begann, wurden bereits 180 000 Kraftfahrzeuge und 2 700 000 Personen befördert! Mit der „Mecklenburg“, dem auf der Hatra-Werft in Travemünde gebauten 45 Tonnen tragenden Fährschiff, wurde endgültig eine 45jährige Kettenfährentradition beendet.

Inzwischen hatte sich der Fährbetrieb voll und ganz auf die „Mecklenburg“ umgestellt. Alle 10 Minuten legte nun eine Fähre zu Hin- und Rückfahrt ab, zunächst wurden die Fahrten noch von den alten Abfahrtsstellen durchgeführt.

Erst Mitte der sechziger Jahre, die zweite Großfähre „Schleswig-

Holstein“ war gerade in Dienst gestellt worden, veränderte sich das Bild der Abfahrtsstellen. In dieser Zeit entstanden je zwei Anleger an beiden Seiten der Trave. Auf der Travemünder Seite wurde ein großer Vorplatz für Kraftfahrzeuge angelegt. Durch diese Maßnahme kann in Stoßzeiten ein größeres Fahrzeugkontingent ohne Störungen des allgemeinen Kraftfahrzeugverkehrs aufgefangen werden.

Inzwischen sorgen drei Fähren – 1973 wurde die dritte Fähre mit Namen „Berlin“ in Dienst gestellt – für einen durchweg reibungslosen Fährbetrieb. Dank der ausgefeilten Technik, dem Geschick und der Aufmerksamkeit der Fährleute ist es bis heute, trotz des laufend zunehmenden Boots- und Schiffsverkehrs, zu keinem nennenswerten Zwischenfall gekommen.

Fahrgäste verulkt

Der Spaß, die wenigen Fähren zu besonderen Anlässen wie Hochzeiten oder sonstigem einmal kräftig in der Flußmitte drehen zu lassen, sei den Fährschiffen gegönnt. Derartige Vorstellungen lösen dann eine nach Einsicht Begeisterung oder Verwunderung, hin und wieder allerdings auch Unverständnis unter den Fahrgästen aus.

Es bleibt zu hoffen, daß die Fähren auch in Zukunft sicher die Bewohner, Beschäftigten und Gäste des Priwalls befördern können.

Die Schließung der Grenze auf dem Priwall unterband eine über Jahrhunderte bestehende Verkehrsverbindung zum angrenzenden Mecklenburg. Diese Grenze friedlich zu öffnen, sollte der Wunsch eines jeden Bürgers unseres geteilten Landes sein.

Karl-Heinz Axen

Ende