

Verkehrsverbindungen zwischen Lübeck und Travemünde in vergangenen Zeiten.

Von Rudolf Nehlsen.

Kürzlich konnte in diesen Blättern auf das 50jährige Bestehen der Lübeck-Travemünder Eisenbahn hingewiesen werden. Wir Menschen eines technischen Zeitalters machen uns im Allgemeinen wenig Gedanken, wie sich der Verkehr früher auf den Landstraßen abgewickelt hat. So nehmen wir beispielsweise auch unsere Chausseen als etwas Selbstverständliches hin. Und doch sind sie erst 100Jahre alt, was W.Stier in seinen lesenswerten Ausführungen Jahrgang dieser Blätter darlegte. Nach Travemünde führte die alte Landstraße in stärkeren Krümmungen als die heutige Strecke. Ein größerer Bogen umspannte die Siechenbucht vor Travemünde. Hier bestand die Straße aus einem Steindamm. Da bei östlichem Wind und ansteigendem Wasser ein Teil dieses Dammes sehr leicht überschwemmt wurde, waren einige Pfähle als Richtungsweiser in die Erde gesteckt. Die Güter wurden beinahe ausnahmslos zu Schiff befördert, anders dagegen die Personen. Weil sich die Abfahrt eines Schiffes wegen der Fahrt auf der Trave, die nur zu häufig durchwidrige Winde aufgehalten wurde, und wegen der Ergänzung der Ladung auf der Reede bis zu 14Tagen und darüber verzögerte, so bestiegen die Reisenden erst in Travemünde die Schiffe. Auch nach der Ankunft beeilte man sich, möglichst schnell nach Lübeck zu kommen, und verließ in Travemünde das Schiff. So entwickelte sich ein lebhafter Personen-verkehr. Da wir aber bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts überall die festen Formen einer behördlichen Fürsorge erkennen, so war selbstverständlich auch dieser Verkehr behördlicherseits geregelt. Nur in älterer Zeit war das für bestimmte Personen frei. Es werden Karrenfahrer, Bierspunder usw. genannt. Zuerst bestimmte eine Ordnung „der Colessen und Eareten“, die zur Zeit der Herren Heinrich Wedenhof und Bernhard Frese in den achtziger Jahren des 17.Jahrhunderts abgefaßt wurde, daß nur 22 Fuhrleute mit 22 Colessen und 8 Careten auf Travemünde zufahren befugt sein sollten. Mit den in Travemünde wohnenden Fuhrleuten sollte es bei ihrer alten Freiheit und Gerechtigkeit bleiben, doch wurde ausdrücklich bemerkt, daß ihre Zahl nicht vermehrt werden sollte. Auf die Klagen der Travemünder Fuhrleute, daß die Lübecker sich mehr Wagen zulegten und damit fuhren ja, daß sie tage- und nächtelang dort warteten, schränkte der Trave-münder Stadthauptmann Middendorf 1683 die Rechte der Lübecker Fuhrleute ein. Auf deren Beschwerde wurde dann ein Vergleich geschlossen, wonach den Lübeckern die Fuhre nach Travemünde unbenommen blieb, nur mit leeren Wagen durften sie nicht dort hinfahren und auf Reisende warten. Trafen sie aber im Sommerhalbjahr vormittags ein, so hatten sie nachmittags, ob mit oder ohne Fahrgäste, den Ort wieder zu verlassen, im Winterhalbjahr brauchten sie dagegen erst am folgenden Vormittag aus dem Tore zu sein.

Die Travemünder Landbegüterten waren anscheinend damals die einzigen Fuhrleute, die ohne belehnt zu sein, sich mit der Fremdenbeförderung befaßten. Denn aus einer Beschwerde aus dem Jahre 1737 entnehmen wir, daß ungefähr 50Jahre früher Kaspar Krüger zuerst und neuerding sein zweiter mit dem kleinen Fuhrwerk in Travemünde zugelassen sei. Erst 1815 folgte der Dritte. Für diese Belehnung war eine einmalige Abgabe von 30Jl und eine jährliche von 2Jt zuzahlen. Unter kleinem Fuhrwerk verstand man einen Wagen mit 2Pferden, doch wurde den Belehnten 1719 auch das Vorspannen von 3Pferden ausdrücklich zugestanden. 1744 hatten sich die Belehnten das Vorrecht erstritten, daß jede führe mit Reisenden nach Lübeck zuerst ihnen zustand. War aber Vorspann nötig oder wurden mehr Pferde gebraucht als zwei so waren die Landbegüterten bevorrechtigt. Zu Fahrten in die Umgegend konnte dagegen jeder ohne Vorzugsstellung und Vorschrift der Zahl der Pferde herangezogen werden. Die Fischfuhren standen die Landbegüterten alle nur zu. Sie fuhren das ganze Jahr hindurch mindestens zweimal wöchentlich statt und beförderten alle Fische mit Ausnahme der Heringe von Travemünde nach Lübeck. Dadurch gewährten sie eine

einbringende Beschäftigung für die Pferde auch während der Winterzeit. Solange der Stadthauptmann Land bewirtschaftete, nahm er an diesen Fuhren teil. Waren sie auch mitmanchen Belästigungen verquickt, so hatten sie doch ferner den Vorteil für die Bauern, daß jeder für 4 Pferde, 1 Fohlen und 4 Kühe an der allgemeinen Freiheit Weide hatte, während die übrigen Bürger nur je 2 Kühe dort halten durften. Außerdem brauchten sie nicht zu den Kosten für den Hirten, die 30 ff betrug, beisteuern. Als Vergütung für diese Einbuße wurden bei der Aufteilung der Freiweide gefähr 6 Scheffel Land vorher zugebilligt. Man unterschied große, mittlere und kleine Fischfuhren. Die große nahm 6—7 Tonnen und eben so viel Fischfrauen für den Verkauf mit, von denen jede eine größere und eine kleine Kiepe mit fischen bei sich hatte. Die mittlere faßte 4—5 Tonnen nebst der gleichen Anzahl Frauen und ihren Kiepen und die kleine 2—3 Tonnen, treffend nennt der Stadthauptmann Mollwo diese Fuhren „ die Richtbank der Fischfrauen“. Der Boden einer Tonne maß 16, die Länge 21 Zoll (rund 40x50 cm). Der Fuhrlohn betrug für jede Tonne nebst Frau 15 ß für die große Kiepe 5 ß und für die kleine 1 ß. Die kleine Fuhre kostete durchweg 4 ß. Sie war zwei spännig, während die anderen vierspännig waren. An den wöchentlichen Markttagen kamen in der Regel eine große und eine Mittelfuhre zur Stadt, nicht selten sogar zweigroße und eine mittlere. Nach Einführung der regelmäßigen Dampfschiffahrt von St. Petersburg, Stockholm usw. wurden von den Reisen den Forderungen an größere Schnelligkeit und Bequemlichkeit gestellt. Weil eine Einigung zwischen den Belehnten und den Landbegüterten nicht zu erzielen war, hob die Stadt 1844 die Unterschiede zwischen ihnen auf. Durch die Dampfschiffahrt blühte der Verkehr sehr auf, und die Fuhrleute hatten gut zutun. Als aber nach der Travebegradigung 1852 die Dampfschiffe nach Lübeck durchfuhren, bedeutete dies eine schwere Schädigung für Travemünde. Ging doch der Viehbestand von 50 Pferden und 78 Kühen im Jahre 1851 auf 31 Pferde und 45 Kühe 1860 zurück. Daneben bestand auch eine Postverbindung. Gegen Ende der dreißiger Jahre wurde während der Badezeit ein leichter einspänniger Wagen eingestellt. Erst 1851 rief man eine regelmäßige Verbindung durch zweieinspännige Postwagen mit zweiverdeckten Sitzen und einem offenen auf dem Bocke ins Leben. Da diese für die Kurzeit nicht ausreichte, stellte man dann einen 12sitzigen Omnibus ein. Aber wegen der hohen Unterhaltungskosten wurde er schon 3 Jahre später aus der Fahrt genommen. 1856 hatte man sogar täglich eine zwei-, in der Badezeit dreimalige Verbindung, die 1859 durch die Indienststellung bequemer sechssitziger Wagen verbessert wurde. Außerdem hatte die Badeanstalt Wagen in den Verkehr gestellt. Somit sank die Bedeutung der Belehnung weiter herab; es wurde deshalb 1864 der Fuhrbetrieb gänzlich freigegeben.