

Aus der Geschichte des Priwall

4. Folge: 1803 – 1852

Zusammengestellt von Wolf Rüdiger Ohlhoff. Überarbeitet und fortgesetzt von E. Erdmann

1803

Am 20. Januar einigten sich die Vertreter Mecklenburgs und Lübecks über den Grenzverlauf am Priwall. Damit war der Priwall endgültig an Lübeck übergegangen. Die im Jahr 1803 festgelegte Grenze blieb bis heute bestehen, ungeachtet aller politischen und militärischen Geschehnisse seit jener Zeit. Die Herzöge von Mecklenburg verzichteten auf ihre Priwallansprüche und erhielten dafür die Hoheit über einige Dörfer, die zuvor zum Lübecker Heiligen Geist - Hospital gehörten. Im März 1803 wurden die Grenzsteine auf dem Priwall gesetzt. 1862 kam es dann zu einer endgültigen Festsetzung des noch einmal korrigierten Grenzverlaufs.

1806

wurden Lübeck und Travemünde von Truppen des französischen Kaisers Napoleon eingenommen, die unter dem Oberbefehl von Marschall Bernadotte standen, dem späteren schwedischen König.

1813

Am Ende der französischen Besatzungszeit in Travemünde zerstörten die Franzosen an Michaelis das vom Zimmermeister Christoph Henck auf dem Priwall an der Fähre erbaute Wirtshaus. Henck erhielt einen neuen Pachtvertrag vom Lübecker Senat nach dem Abzug der Franzosen.

1815

Auf dem Priwall begannen erste Versuche einer Aufforstung. Laut eines Gutachtens des Lübecker Forstamtes eignete sich nur der mittlere Bereich der Halbinsel dafür. 1821 kam es zu ersten, nicht befriedigenden Versuchsanzüchtungen. 1826 /27 wurden weitere Tannen-, Birken- und Erlenanzüchtungen auf der Südseite des Priwalls durchgeführt, die jedoch auch ohne Erfolg blieben.

1826

12.Juli

Nachdem der Böttchergeselle Wilhelm Henckhaus beim Baden auf dem Priwall ertrunken war, wurde ein generelles Badeverbot im Hafengebiet bis zum Süderbollwerk (heutige Südermole) ausgesprochen.

1830

wurde das verfallene hölzerne Süderbollwerk durch einen steinernen Neubau ersetzt. Die Steine wurden von sogenannten Steinfischern angeliefert, die die Findlinge vor dem Brodtener Steilufer und vor der mecklenburgischen Küste aus dem Meer geborgen hatten. Die neue Südermole war nun 1.040 Fuß lang. Auf ihrer Spitze wurde eine Signalbake sowie eine Seilwinde errichtet, mit der auf der Plate festgefahrene Schiffe in die Hafeneinfahrt gezogen werden konnten.

1832

wird bereits von einer „Chausseeordnung“ für einen „Weg“ über den Priwall nach Dassow und ins Mecklenburgische gesprochen. Dieser Weg war „chausseegegeldpflichtig“, der Verlauf aber noch nicht festgelegt, wie die Klagen der Weideberechtigten aus dem Jahr 1838 zeigen. Diese beklagten eben dieses Fehlen eines eingezäunten Weges, wodurch sämtliche Fuhrwerke eigene Fahrspuren, zum Teil über die Weiden der Weideberechtigten wählten. Erst 1846 wurde ein fester Weg über den Priwall nach Dassow angelegt. 1863 wurde diese zur „Landstraße“, 1864 zur „Chaussee“. Die Aufsicht über diese sowie für das Kassieren des „Chausseegeldes“ oblag dem Pächter der Priwallfähre. 1909 wurde diese Straße „Dassower Chaussee“ genannt, Erst in den frühen 20-er Jahren setzte sich die Bezeichnung „Mecklenburger

1836

Nach dem Vorschlag vom Lübecker Forstinspektor Witthauer wurden auf dem seiner Meinung nach für land- und forstwirtschaftlichen Anbau völlig ungeeigneten Priwall Pappeln und Weiden angepflanzt. Erst ab 1860 bis 1890, besonders 1887/ 81 erfolgte eine planmäßige Aufforstung des bis dahin nahezu baumlosen Priwalls.

1840

07.08.

Die Bürgerschaft stimmte der Uferbefestigung auf dem Priwall zu.

18.November

Der Senat genehmigte die Errichtung einer Heringssalzerei mit Räucherei auf dem Priwall, „dicht an der Pötenitzer Wiek“. Der Lübecker Kaufmann Johann Gottfried Krueck pachtete dieses Gelände für 10 Jahre. Er ließ darauf ein 106 Fuß langes, 41 Fuß breites und 9 Fuß hohes Fachwerkgebäude errichten (31,80m l, 12,30m br, 2,70m h). Am 20.2. 1843 ging das Geschäft an Adolph Heinrich Haacker über, der jedoch 1848 in Konkurs ging. Das Gebäude wurde am 3.7. 1850 versteigert. Da das Gebäude 1878 bei der Anlage des Katasters für den Priwall nicht mehr auftaucht, geht man heute davon aus, dass das Gebäude der Überflutung des Priwalls 1872 zum Opfer fiel.

1847

24.Juli

Die Travemünder „Bade-Direction“ teilte mit, dass ab dem 24.7. eine „zweite wohlfeilere Badeanstalt in der Kunkel auf dem Priwall“ eröffnet werden sollte. Der Preis für das Bad betrug 6 Schilling inkl. Nutzung eines Badekarrens. Der Pächter der Badeanstalt auf dem Festland, Heinrich Behrens, verlangte für die Einrichtung durch ihn auf dem Priwall, dass „ihm keine Konkurrenz gemacht würde und die Stadt ihm das garantiere“. Der Senat lehnte dies ab. Behrens nahm seine Forderung zurück und erhielt am 21.6. 1847 „in der Entfernung von 1.200 Fuß vom Süderbollwerk (Südermole) eine 1.200 Fuß lange Strecke zu dem angegebenen Zwecke“ zugewiesen. „Die neue Badeanstalt auf dem Priwall hatte sich in den ersten Saisons niemals eines lebhaften Besuches zu erfreuen“, so die Lübecker Zeitung. Wofür es mehrere Gründe gab: schlechtes Wetter, eine sehr unangenehme Überfahrt und „gänzlicher Mangel an Schatten auf dem Priwall, dazu die höchst primitiven Badeeinrichtungen, die nur in der Aufstellung von drei Badekarren bestanden, vor allem aber der Umstand, dass im Jahre 1851 am Festlandstrand Badehütten für 8 Schillinge eingerichtet wurden.“ In den Jahren 1849/ 50 wurden „gar keine Badeeinrichtungen auf dem Priwall getätigt“. Ein erneuter Versuch 1879 scheiterte an den zu unterschiedlichen Vorstellungen der beteiligten Parteien.

1848

4.Oktober

Nachdem in Lübeck die Cholera ausgebrochen war, wurde am 3.10. der erste Cholerafall in Travemünde bekannt, der Tod des Erkrankten einen Tag später. Sofort wurde auf dem Priwall ein Cholera-Krankenhaus eingerichtet, u.a. auch für die von See kommenden Kranken. Zwischen dem 29.9. und 29.10. verzeichnete man 53 Kranke, von denen 13 starben.

Bei der Besprechung über die allgemeinen Reformbestrebungen Lübeck kamen im Jahre 1848 auch die Lage und Stellung des Städtchens Travemünde zur Sprache.

„Die Bewohner Travemünde verlangten, wie in einem schon früher von uns angezogenen Aufsätze über Lübeck in der 1853 erschienenen Zeitschrift Gegenwart ausgeführt wird, vollkommene Handelsfreiheit für sich, besonders aber das Recht, unbehindert löschen, speichern und verladen zu dürfen. Nur aus den höchst wunderlichen mittelalterlichen Einrichtungen und zahlreichen Privilegien Lübecks ist

es zu erklären, daß ein sich so ganz von selbst verstehendes natürliches Recht einem Gemeinwesen vorenthalten bleiben konnte.

Es war dies eine der vielen Abnormitäten, welche unter der Firma „Gesetz“ Geltung gewonnen haben. Travemünde war von jeher nur als Ankerplatz für tiefgehende Seeschiffe von Lübeck aus betrachtet und benutzt worden. Dabei befand sich sowohl die Lübecker Kaufmannschaft als auch die ansehnliche Zahl der Verlohten sehr wohl. Travemünde dagegen litt unter den ihm auferlegten Beschränkungen. Die Zeit der großen Bewegung, die im Bloß legen alter Schäden eine bewundernswürdige Geschicklichkeit entwickelte, zeigte denn auch die Wunden, an denen der Hafenort an der Trave litt, und es war ganz in der Ordnung, daß man ernstlich an deren Heilung dachte. Das war aber keine leichte Aufgabe, denn das, was Travemünde als selbstständigem Städtchen nützen konnte, benachteiligte möglicherweise Lübeck oder doch gewisse Corporationen der Metropole. Und so weit ging weder die republikanische Tugend der Lübecker noch deren Gemeinsinn, um zum Besten Anderer, wären diese auch Bürger desselben Staats, ohne weiteres Opfer zu bringen. Einzelne sprachen allerdings für die Genehmigung der Forderungen Travemündes; die Mehrzahl fand dieselben, richtig im wahren Interesse Lübecks. Um darzuthun, wie seltsam stiefmütterlich Travemünde von Lübeck behandelt wurde, und in welcher Abhängigkeit es zum Theil noch sitzt gehalten wird, möge hier nur Folgendes angeführt werden. Lübecks Handel in Korn, Eisen, Holz und Steinkohlen ist bedeutend. All diese Produkte werden fast ausschließlich seewärts eingeführt, kommen also erst nach Travemünde und von da die Trave herauf nach Lübeck. Dennoch durften mit solchen Waaren befrachtete Schiffe nicht nur nicht in Travemünde gelöscht und die ausgeladenen Waaren daselbst in Speicher gelegt werden; die Bewohner von Travemünde waren sogar gezwungen, ihr Holz und Kohlenbedarf, nach dem er an ihren Häusern vorbei geschwommen, von Lübeck zu beziehen! Diese Verhältnisse sind auch heutzutage immer noch nicht viel anders geworden! Die stiefmütterliche Behandlung Travemünde, in welcher alle Vernünftigen eine Ungerechtigkeit sehen, ist ein dunkler Fleck in Lübecks Staatseinrichtung, den ganz zu verwischen noch eine geraume Zeithingehen dürfte. Freilich begreift sich selbst, weshalb diese alte Metropole mit starrer Zähigkeit an dem Hergebrachten in dieser Beziehung hält, in dessen gehört doch auch diese Zähigkeit zu Dem, was der Lübecker selbst „Bocksbeutel“ nennt. Allerdings schilt Jeder über diesen „Bocksbeutel“, sobald er persönlich davonbelästigt wird; hat er aber Vortheil von dessen Aufrechthaltung, so darf Niemand von Beseitigung desselben reden. Lübeck wollte sich jedoch gründlich regenerieren, und so dachte es denn auch den Einwohnern von Travemündes gerecht zu werden, d.h. soweit, daß es selbst nicht unter den etwa zumachenden Concessionen litt. Aus diesem Grunde hütete man sich wohl, dem Gedanken Raum zugeben, die projectierte Eisenbahn bis Travemünde zu verlängern. Davon hätte unbedingt nur Travemünde, nicht aber Lübeck Vortheil anzogen, und daß hätte man doch der ehrsamten Bürgerschaft gegenüber nicht verantworten mögen. Ohnehin blieb ja auch in Bezug auf Lübecks Verkehr noch sehr viel zu wünschen übrig, und es bedurfte großer und allgemeiner Anstrengungen, um nicht von Nachbarstätten überflügelt zu werden. Von diesen war besonders das belebte Rostock zu fürchten, weniger Kiel, obwohl Lübeck durch dasselbe nicht unbeträchtlichen Abbruch schon erlitten hatte."

1852

begradigte man das Traveufer an der südlichen Priwallspitze und stieß dabei auf die Reste mit Steinen gefüllter Schiffe, die 1234 von den Dänendort versenkt wurden. Eines dieser Schiffe war 37 m lang. Auf dem Priwall setzte man es wieder zusammen

Quellen:

Thorsten Albrecht: Travemünde: Vom Fischerort zum See- u. Kurbad
Vaterstädtische Blätter Hansestadt Lübeck
Wolf Rüdiger Ohlhoff
Travemünder Notizen
Travemünde Aktuell
LN-online

Lübecker Nachrichten
Wochenspiegel Lübeck
Hamburger Abendblatt
HL – Live
Möwenpost
Dokumentation des Verein
Archiv Hansestadt Lübeck
Lübecker Stadtzeitung bis 2013
Bildarchiv Rolf Fehner
Bildarchiv K.E. Vögele
Bildarchiv Foto Quelle Hat. Braz
Fährdaten Quelle: Stadtwerke Lübeck, Stadtverkehr