

Geschichte der Priwall – Fähren

Erste urkundliche Aufzeichnungen aus dem Jahre 1247, weitere Erwähnung in Urkunden von 1387 und 1418, Handbetrieb mit Ruderbooten und Ziehkahn

1247

Vertrag zwischen dem Lübecker Rat und den holsteinischen Grafen.

„Solange die Grafen Vögte der Stadt sind, soll die Priwallfähre (einschließlich Herrenfähre und Turm zu Travemünde) in der Hand der Stadt sein

1253

Erste urkundliche Erwähnungen der Fähre zwischen Travemünde und Priwall

In den nächsten Jahrhunderten verkehrten Prahme zwischen Travemünde und dem Priwall und sicherten so den Handel zwischen den holsteinischen Gebieten und Mecklenburg.

1329

Lübeck hatte jetzt sein Ziel erreicht: Der Holsteinische Graf Johann III verkaufte den Ort Travemünde, die Priwall- und die Herrenfähre sowie die Travemünder Feldmark, die kirchliche Schirmherrschaft und die Gerichtsbarkeit für den Ort für 1.060 Reichsmark

1387 - 1418

In den Archiven der Stadt finden sich Aufzeichnungen über handbetriebene Fähren aus den Jahren 1387 und 1418.

1665

Fast sämtliche Fähren wurden vom Staat Lübeck eingerichtet. Die Befugnis, Personen und Sachen gewerbsmäßig und gegen Entgelt von einem Ufer eines Flusses zum anderen zu befördern, ist immer als ein Hoheitsrecht betrachtet worden, aus dessen Ausübung der Staat Einnahmen schöpfen konnte.

1717

Der Priwall „Fähr Prahm“ gehörte zu den Booten, die der Zar in Lübeck zur Übersetzung von Truppen nach Schweden mieten ließ. Der Stadthauptmann als Eigner des Fährboots hatte eine Vereinbarung zur Bezahlung mit der Stadt abgeschlossen.

1733

Sehr wichtig war die Fähre zwischen dem Priwall und Travemünde, über die der Weg nach Mecklenburg führte, die bereits 1253 urkundlich erwähnt wurde. Besonders häufig wurden Lebensmittel per Fähre nach Travemünde eingeführt.

Die Fähre war dem Stadthauptmann von Travemünde unterstellt, der in der Alten Vogtei residierte. Er betrieb die Priwallfähre, durfte die Fährgebühren kassieren, musste aber auf der anderen Seite das Fährpersonal entlohnen und für den ordnungsgemäßen Betrieb der Fähre inkl. Reparaturen sorgen. Da es mehrfach zu Beschwerden wegen der Fährgebühren gekommen war, wurden diese ab dem 12.3.1733 urkundlich von Lübeck festgelegt. Es wurde zwischen Fußgängern, Wagen, Pferdeanzahl, Ladung, Tieren, sowie zwischen Sommer- und Winterbetrieb unterschieden.

1780/1781

Die Errichtung einer bretternen Hütte nahe der Fährbrücke auf dem Priwall löste eine diplomatische Geschäftigkeit aus. Die ungeklärten Hoheitsverhältnisse auf dem Priwall verhinderten einen Unterstand zur Bequemlichkeit der Reisenden an der Priwallfähre. Der Protest des Herzogs von Mecklenburg wegen dieser Hütte ließ nicht lange auf sich warten. Auf Grund dieses Protestes musste der Stadthauptmann aus Travemünde die Hütte am 31.12.1781 wieder entfernen.

1784

schilderte der damalige Stadthauptmann "Fabricius" wie die Überfahrt auszusehen hat: „Bei genügendem Wasser und dabei stillem Winde 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 ausgehet und höheres Wasser ist, wird ein Tau von 60 Faden(110m) hier von der Brücke bis an den Strompfahl und ein anderes von 130 Faden Länge von diesem Strompfahle bis an den Fährsteige auf dem Priwall mit viel Beschwerden angebracht, allermaßen das Letztere allein ein Schiffspfund (140 KG) wieget, und sodann die Fähre den ganzen Weg hinübergezogen“

1788

Bis 1788 war die „Fehr=Ordnung“ von 1733 gültig.

Dies ging so weit, dass es auch einen Tarif für Gänse gab, für die man "Wenn sie nicht auf dem Wagen waren", je 3 Pfening zahlen musste. Dringend mussten neue, differenzierte Tarife festgelegt werden. Um das Doppelte wurde auch der Fußgänger-Tarif von einem ½ auf ein Pfening erhöht, was zu großem Ärger auch auf Seiten des Stadthauptmanns führte da er mit Recht Einnahmeausfälle befürchtete, "da die Mecklenburger abgehalten werden ihre Bedürfnisse von dorthier (Travemünde) zu beziehen. Diese Regelung wurde von daher wieder aufgehoben.

1834

wurde im späteren Bereich der Mittelfähre der sogenannte Kohlenhof eingerichtet. Die dort gelagerte Steinkohle diente zur Befuerung der Dampfschiffe der St. Petersburger Dampfschiffahrtlinie, die regelmäßig Travemünde anliefen. Auf dem Gelände wurde auch ein Aufenthaltspavillon für die Fährleute der Mittelfähre sowie Lagerhallen errichtet. Ab 1938 wurde dort die Kohle für die Lübeck-Stockholmer Dampfschiffahrtsgesellschaft gelagert.

1839

Der Fährpächter Johann Hinrich Buhse erhielt die Genehmigung, in der Sommersaison „Badegäste während der Badezeit ohne Bagage und Sachen gegen Bezahlung eines Fährgeldes“ hin- und zurück zum Städtchen zu rudern. Die Norderfähre ist erst 1898 eingerichtet worden.

1845

wurde die Priwall-Hauptfähre von der Stadt übernommen und anschließend an die Familie Wendelborn weiter verpachtet. Der Fährprahm wurde mittels eines starken Fahrseils über die Trave gezogen. Regelmäßig kam es vor, dass das Fährseil durch die Schiffsanker zerrissen wurde.

1846

kam dann die sogenannte „Kohlenfähre“, als „Mittelfähre“ dazu, die die Verbindung von der Vorderreihe zum Kohlenhof, dem Hauptlagerplatz für die Kohlen der Dampfschiffe, herstellte.

1846

Die neue Fährordnung löste die alte, am 23.4.1788 erlassene Ordnung ab

„ Der Fährmann ist verpflichtet, darauf zu achten, dass die Zoll -und Accisaabgaben von denjenigen Waaren und Gegenständen, welche diesen Abgaben unterworfen sind, entrichtet werden. Zu dem Ende darf er dergleichen Gegenstände zu Nachtzeit überall nicht übersetzen, bei Tage aber nicht aus dem Fährprahm oder Boote lassen, auch, falls dieselben mit eigenen Booten übergesetzt werden. Die Abfahrt von der Fährstelle nicht gestatten, bevor nicht der Schein über die geschene Entrichtung der Abgabe vorgezeigt worden.“

Auszug:

An Fährgeld wird folgendes entrichtet:

Für einen Fußgänger

kehrt derselbe am nämlichen Tag zurück,

so ist er bei der Rückkehr von Erlegung des Fährgeldes befreit	8 Pfennig
Für Fußgänger mit Schiebkarren mit verbleibender Bestimmung	15 Pfennig
Für einen Reiter mit einem Pferd	23 Pfennig

Erst mit Gesetz vom 30. September 1821 wurde ein für ganz Preußen gültiges Kleinmünzensystem eingeführt. Der Taler wurde nun in 30 Silbergroschen unterteilt, der Silbergroschen aber weiter in 12 Pfennige. Der Taler unterteilte sich damit statt in zuvor theoretische 288 Pfennige nun in 360 Pfennige. Dafür sollte das Wertverhältnis von Kurant- zu Scheidemünzen nun ein festes.

1862

Der Senat beschloss die Anlegung einer guten Fahrstraße über den Priwall. Von der Fähre bis zur Landesgrenze gab es nur, einen unbefestigten Hauptweg, dessen Verlauf sich jedoch immer wieder änderte.

1884

Die Fähren erwirtschaften Gewinne

1880	830	RM
1881	690	
1882	951	
1883	830	

1885

Die neue Fährordnung löst die Fährordnung von 1846 ab.

Auszüge:

§ 4

Fußgänger	15 Pfennig
Fußgänger mit Schiebkarre	30 Pf.
Für ein Wagen ohne Pferde	38 Pf.
Für ein einspänniges Fuhrwerk	45 Pf.
Für ein Reiter mit Pferd	23 Pf.
Rindvieh	23 Pf.
Ein Schwein, Schaf, Esel	4 Pf.
Gänse und Enten	2 Pf.
Für gedroschenes Korn ,ein Sack	8 Pf.
Für ein Raummeter Brennholz	8 Pf.

Falls die Überfahrt in der Zeit von 1. Mai bis 30. September zwischen Abends 9 und Morgens 5, in den Monaten Oktober, März und April zwischen Abends 8 und Morgens 6, in den übrigen Monaten zwischen Abends 7 und Morgens 7 stattfindet ,ist das doppelte Fährgeld zu entrichten

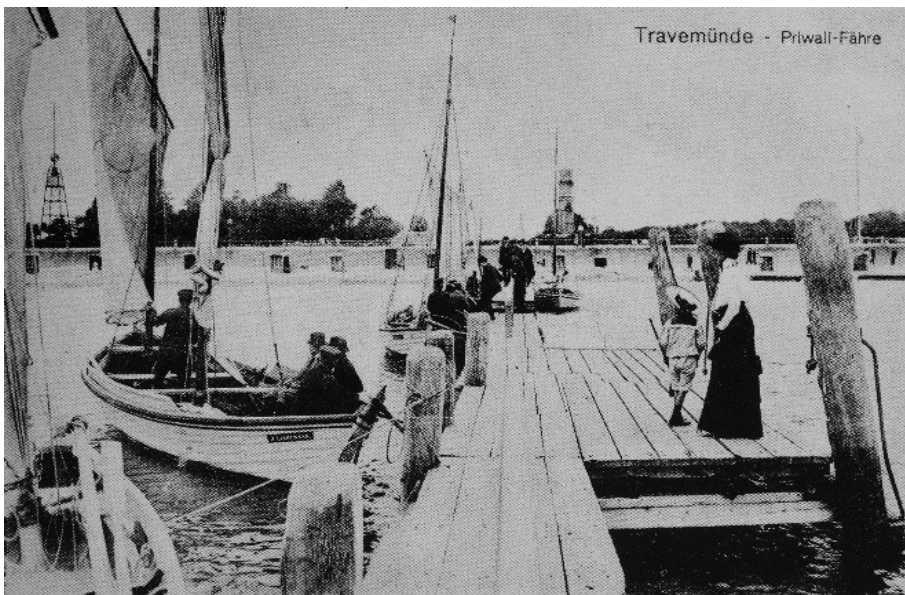
31.März

Pachtcontract zwischen dem Finanzdepartment und Hrn. Jacob Asmus Kolls und Hrn. Peter, Matthias, Otto Wendelborn

Gültig ab 1. April für 5 Jahre, gilt für den Betrieb der Mittelfähre

1886

Auf dem Priwall fand von 11 bis 14 Uhr ein Pferderennen statt "ohne Unglück noch Störung" statt. Etwa 5000 Zuschauer hatte der Fährpächter Kolz mit seinen Booten auf den Priwall gebracht.



1892

02.01

Die genauen Abläufe der Fährübersetzung werden im § 1- § 3 geregelt

Im § 4 sind die Betriebsvorschriften niedergelegt

1898

15.06.

Ab diesem Tag bis zum 15.8. verkehrte zum ersten Mal die sogenannte „Norderfähre“ vom neuen Lotsenhafen am Leuchtturm aus zum Priwall. Dazu mussten neue Fährstege angelegt werden. Die Personen wurden mit einem Ruderboot übergesetzt.

Bis Mitte des 19. Jahrhunderts musste dem Fährmann von Ufer des Priwall zugerufen werden, um die Priwallfähre in Bewegung zu setzen. Da das Rufen bei Wind und Regen öfters überhört wurde, hat man eine Fährglocke eingeführt. Noch im Jahre 1910 stand auf der Priwallseite ein Holzpfehl mit einer Glocke. Durch das Läuten wurde der Fährmann nach Bedarf herbeigerufen:



Fährmann „hol över „



Auch Vierbeiner wollen zum Priwall

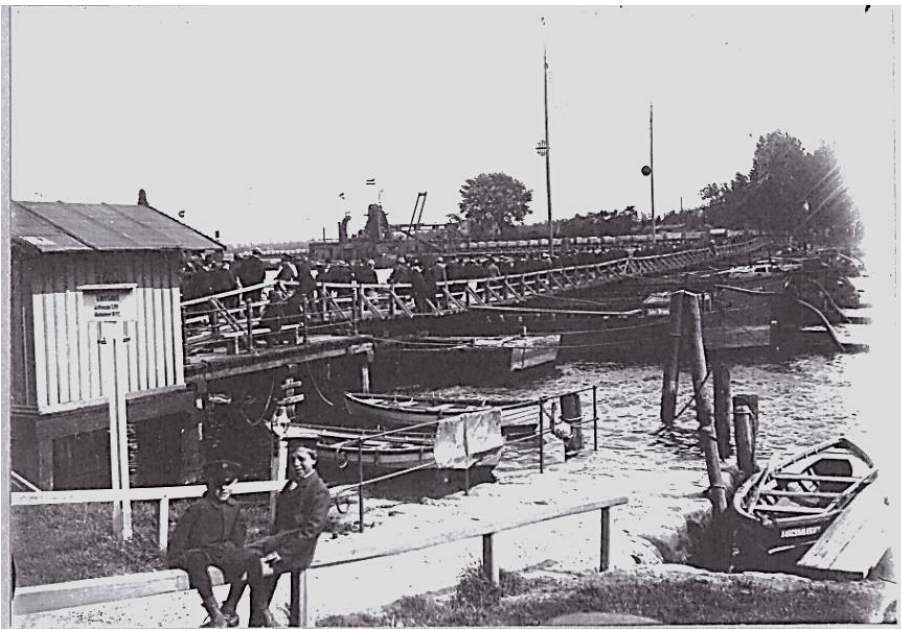
Vor dem Ersten Weltkrieg entstand dieses Foto, das den Fährmann Peter Wendelborn beim Anlegen des Prahms an der Travemünder Seite zeigt

Noch bis 1914 war die Priwallfähre ein am Seil herüberziehender Prahm.



Es kam wiederholt vor, dass die mehr als faustdicken Ketten brachen, so daß die Fähre unkontrolliert umherschwamm und nur mit fremder Hilfe wieder ans Ufer gebracht werden konnte.

Nachdem 1883 die Pferderennbahn angelegt war und in Travemünde die Kurtaxe eingeführt wurde, nahmen die Badegäste auf dem Priwall merklich zu. Darum wurde 1898 nördlich vom Priwall eine zweite Fährverbindung eingerichtet. Die sogenannte Norderfähre oder "Kleine Priwall Fähre". Diese wird noch heute in den Sommermonaten eingesetzt.



Pontonbrücke zum Priwall, extra für die Pferderennen errichtet

1902

die neue Fährordnung löst die Fassung vom 2. Januar 1892 ab.

22. März

Das Baudeputat der Stadt erhält den Auftrag: Fahrverbindung hinsichtlich der Fährprahme zu prüfen

- Die Fähranleger ist von primitivster Weise
- Auf und Abfahrten zur Fähre sind ungenügend
- Der Übergang zur Straße ist zu verbessern
- Es gibt Probleme bei Niedrigwasser anzulegen

27. August

Der Senat beschließt den Neubau der Fähranlage.

1904

In den Vaterstädtischen Blättern wird berichtet, dass bereits 1904 ein Motorboot von Travemünde zum Priwall fuhr. Der Name ist nicht bekannt.



1909

Am Abend des 7. Juli 1909 war nur ein Fährmann an Deck, obwohl laut einer Verordnung von 1892 mindestens 3 Mann an Deck sein mußten. Während der Fährmann an Land ging um den Schlagbaum zu schließen, glaubte ein an Bord

befindlicher Kutscher ihm ins Handwerk pfuschen zu müssen. Er löste die Ketten zwischen Fähre und Landeklappen. In Unkenntnis dessen hob der Fährmann den Schlagbaum noch einmal an, als der Schlachtermeister Lohff mit seinem Fuhrwerk erschien und auch noch mitwollte. Um ihm Platz zu machen, wurde die beiden auf der Fähre befindliche Fuhrwerke etwas nach vorne gezogen. Durch diese Bewegung lösten sich die Haken aus der Verankerung an der Brücke, so daß die Fähre abtrieb, als das Lohffsche Fuhrwerk mit den Hinterrädern noch nicht vollständig auf ihr stand. Zwar konnten die Pferde durch schnelles Zer-schneiden der Zugstränge gehalten werden, aber der Wagen selbst rutschte in der sich zur Brücke bildenden Kluft ins Wasser. Da sofort Hilfe zur Stelle war, konnten alle ins Wasser gefallenden Schweine gerettet werden, die ja für eine andere Todesart bestimmt waren.

1910

Erstmalig ist ein Motorboot "PRIWALL" auf der Mittelfähre vom Kohlenhof auf dem Priwall zur Vorderreihe zum Hotel „Deutscher Kaiser“ eingesetzt worden.



Kohlenhof



Mittelfähre Kohlenhof



Blick von Travemünde Richtung Mittelfähre



Die neue Motorbootfähre von Travemünde nach dem Priwall

1911

kam ein weiteres Boot „JOHANNES“ dazu. Beide Boote wurden 1915 verkauft. Nach dem 1. Weltkrieg taten ab 1922 zwei offene Motorboote ihren Dienst an, die wiederum 1928 und 1933 durch Motorbarkassen ersetzt wurde.

04.02.

Der Lübeck-Travemünder Rennclub mahnt zum wiederholtem Male die alte und primitive Fährverbindung zum Priwall an. Die Anleger müssen erneuert werden, der sichere Transport der Pferde ist nicht mehr gewährleistet.

1912

29.02.

Der Fähranleger der Nordermole wird erneuert.

1913

Der Lübecker Staat übernahm die große Priwallfähre auf eigene Rechnung. Die Mittel- und Norderfähre blieben verpachtet und verkehrten weiterhin nur in der Sommersaison.

Beförderungen

	Kohlenhoffähre (Mittelfähre)	Norderfähre
Mai	270	
Juni	370	150
Juli	810	600
August	600	400
September	300	150
Oktober	130	

1914

Seit Januar 1913 liefen die Verhandlungen zur Anschaffung einer neuen leistungsstärkeren Priwall-Fähre, die auch die Caspar-Werke für ihre vielen Mitarbeiter forderten, die zum Dienstantritt vom Festland auf den Priwall über die Trave übersetzen mussten. Das Übersetzen erfolgte immer noch im Handbetrieb und dauerte 15-20 Minuten, je nach den Strömungsverhältnissen.

Eine Kommission von Fachleuten schlug die Anschaffung einer Motorkettenfähre vor, die mit Rohöl betrieben werden konnte. Der Senat bewilligte die Gelder, so dass die neue, 21m lange, 7m breite Fähre mit zwei Motoren je 8 PS am 4.7. in Betrieb genommen werden konnte. Die Baubehörde Lübecks wurde als Betreiber bestimmt. Dieser Kettenfährrahm war bis 1934 im Dienst und wurde danach durch ein neueres Gefährt ersetzt, das bis 1943 fuhr.

Mit Beginn des 1. Weltkrieges wurden die beiden Barkassen (Priwall u. Johannes) aufgrund von Brennstoffmangel stillgelegt.

14.04

Die neue Signalordnung der Fähre wird verabschiedet.

6.Mai

Es wird der Bau von 2 Kassiererhäuschen beschlossen und in den nächsten Monaten erstellt.

02.06

Die bis dahin gültige Fassung von 25. März 1902 wird von der neuen Fassung vom 2. Juli abgelöst.

Auszug:

§1

Für eine Überfahrt mit der Wagenfähre oder Bootsfähre

Zahlen:

Fußgänger	10 Pfg.
Fahrrad mit Fahrer	20 Pfg.
Hund	10 Pfg.
Kraftwagen	50 Pfg.

§ 2

Nur für eine Überfahrt muss gezahlt werden

04.07.

Kettenfähre I wurde angeschafft

20 Tonnen Tragkraft, es konnten max. 175 Personen befördert werden, zuerst mit Dampf betrieben und später auf Motoren umgestellt. Erbaut bei J. G. Hitzler in Lauenburg, in Betrieb bis 1964.

Im Volksmund „Eselsfähre“, weil erster Fahrgast ein Esel war, der auf dem Priwall zur Weide sollte.

Dieser Kettenfährrahm war bis 1934 im Dienst und wurde durch ein neues Modell ersetzt, das bis 1943 fuhr.



Einsatz einer Wagenfähre mit Maschinentechnik, die durch eine an beiden Traveufern befestigte Stahlkette durch welche das Fahrzeug auch bei starker Strömung auf Kurs gehalten werden konnte.

Es kam wiederholt vor, dass die mehr als faustdicken Ketten brachen, so dass die Fähre unkontrolliert umherschwamm und nur mit fremder Hilfe wieder ans Ufer gebracht werden konnte.

1915

06. Januar

Es wird beschlossen einen Reserveprahm anzuschaffen.

1917

08. März

Beschwerden der Arbeiterschaft der Flugzeugwerke über den unregelmäßigen Fährverkehr häufen sich.

Sie kommen zu spät zur Arbeit, deshalb Lohnkürzungen.

Ca.1920

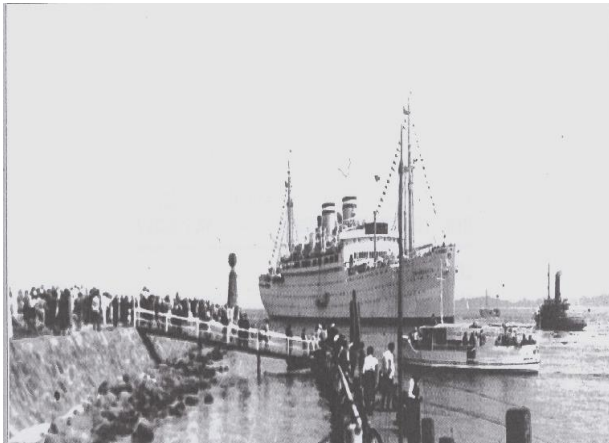
Mittelfähre (Priwall) verkehrt zwischen dem Anleger Kohlenhof und Travemünde Höhe Deutscher Kaiser





Mittelfähre um die Jahrhundertwende

Die Norderfähre (Travemünde) verkehrt zwischen Süder - und Nordermole, nur in den Sommermonaten.



1921

Verordnung über die Erhebung von Fährgeld für die Wagenfähre in Travemünde von 21. Juni 1921 löst die alte Verordnung vom 2. Januar 1892 ab.

Hier einige Auszüge:

§1

Für jede Überfahrt mit der Wagenfähre in Travemünde oder mit der daselbst verkehrenden Bootsfähre sind an Fährgeld zu zahlen:

für einen Fußgänger	Mark 0.50
für einen Schiebkarren oder Kinderwagen mit dem Führer	1.-
für einen Hund	0,50
für ein Pferd mit Reiter	2.-
für ein Stück Rindvieh, einen Esel oder loses Pferd	1.-
für Gänse und Enten, wenn sie getrieben werden, je	0,50
für einen mit einem Pferd bespannten Wagen	2.00

§2

Unter Satz 3 heißt es.

Arbeiter und Angestellte, die sich zur Erreichung ihrer Arbeitsstelle übersetzen lassen, --- sowie die ständigen Priwallbewohner haben nur die Hälfte des in §1 vorgeschriebenen Fährgeldes zu entrichten.

§3

Für Wochenkarten

----- und für ständige Priwallbewohner

Mark 1.-

Für Monatskarten

für auf dem Priwall ständig wohnhafte Schulkinder je	Mark 3.00
für Fußgänger je	Mark 12.00
f. für ein Kraftwagen je	Mark 125.00

§4

Kinder unter 4 Jahren sind vom Fährgeld befreit

§5

Wagen über 20 Tonnen Gesamtgewicht oder 6 Tonnen Achslast sind von der Beförderung ausgeschlossen

Für die Mark kann mittels der früher veröffentlichten langen Reihe des [Statistischen Bundesamtes](#)^[2] und dem aktuellen Verbraucherpreisindex die Kaufkraft berechnet werden (Stand Januar 2018):

1 Mark (1873) entspräche 6,40 Euro

1 Mark (1900) entspräche 6,70 Euro

1 Mark (1913) entspräche 5,20 Euro

1 Mark (1918) entspräche 1,60 Euro.

1922

Die neue Fährordnung vom 21. Januar 1922 löst die alte Fährordnung vom 10. August 1921 ab.

Auszüge:

§1

Fußgänger	1.- Reichs Mark
Schiebkarre	2.- RM
Fahrrad oder Kraftrad	2.- RM
Hund	1.- RM
Kraftwagen	10.- RM
Rindvieh	2.- RM
Pferd und Reiter	4.- RM
Gänse ,Enten	1.- RM

§ 3

Ständige Priwallbewohner, Vierteljahreskarte 26.- RM

§ 4

Kinder unter 6 Jahren fahren Frei

1922

setzte der Pächter der Mittel und Norderfähre Asmus Dyrburg Livoni die Priwall I eine motorgetriebene Barkasse, bis 1928 ein.

07.09

Schreiben des Wasserbauamtes an den Senat

Gegenüberstellung der Ein- und Ausgaben

Trotz eines Defizites, wird eine Verpachtung der Fähren nicht empfohlen

1924

Wurde ein zweites Motorboot, die Priwall II hinzugekauft, und der alte Fähranleger



1927

Neue Fährordnung vom Mai 1927 löst die bisherige vom August 1922 ab

Auszüge:

Fußgänger	1.50 RM
Schiebkarre	3.00 RM
Fahrrad	3.00 RM
Hund	1.50 RM
Kraftwagen	15.00 RM
Pferd mit Reiter	6.00 RM
Rindvieh	3.00 RM
Gänse ,Enten	1.50 RM

Priwall erhalten	Wochenkarten zu	6.00 RM
	Monatskarten zu	18.00 RM
Kraftwagen	Monatskarte zu	375.00 RM

10.Mai

Betrifft: Fähre und Eisenbahnverbindung zum Priwall

Um für den Priwall eine Eisenbahnanbindung zu schaffen gibt es drei Möglichkeiten.

Verlängerung der Nebenstrecke Schönberg – Dassow

Anschluss an die Travemünder Bahn u. Brücke zum Priwall

Beschaffung eines Eisenbahnfährschiffes

Kosten zu:

2.500.000.00 RM

2.000.000.00 RM

500.000. 00 RM

Die Pläne 2. und 3.werden nicht weiter verfolgt,

die Nebenstrecke Schönberg -Dassow wird bis Pötenitz ausgebaut in den 30ziger Jahren.

1928/29

Harter Eiswinter;

Damals musste vom Wasser und Schifffahrtsamt der Schlepper "Neptun" angemietet werden, um die Priwallaner über die Trave zu bringen. "Neptun" fuhr von der Postbrücke, das war der Anleger gegenüber dem Deutschen Kaiser los und machte auf dem Priwall am Mittelfähranleger fest. Als dann auch der Schlepper nicht mehr durchkam ging alles zu Fuß auf dem Eis über die Trave

08.10.

Kommissariat des Senats für Eisenbahn-Post -Telegraphenangelegenheiten

„Wir haben angeordnet, dass die Luftpost bevorzugt mit den Priwallfähren befördert wird“.