

## **Der Hanseatische Flughafen auf dem Priwall - Einsprüche und Proteste gegen den Flugbetrieb 1914-1945**

Günter Meyer

Der Anschluß an neue technische Verkehrs Verbindungen war in Lübeck ständig schwierig und verlief nicht ohne Behinderungen. Das galt für den Bau der ersten Bahnlinie der Lübeck-Büchener Eisenbahn und gilt bis in die Gegenwart für die Luftfahrtverbindungen.

Bei günstigen Voraussetzungen für die damalige Luftfahrttechnik in der Kombination von Land- und Wasserflugzeugverbindungen wurde ungewöhnlich früh die Anlage eines Flugplatzes beschlossen: Kaum wirtschaftlich genutzt, bot der Priwall ein billiges Gelände für eine Werft, einen Landflugplatz und mit der ruhigen Pötenitzer Wiek eine große, geschützte Fläche für Wasserflugzeuge.

Am 24. Oktober 1913 wurde der erste Vertrag zum Bau einer Werft und eines Flugplatzes unterzeichnet, am 29. Oktober ergänzt <sup>1</sup>, am 5. November im Senat und am 12. November 1913 vom Bürgerausschuß angenommen: Bis zum 1. Mai 1914 sollte der Platz für die von der Nationalflugspende geplanten Wettflüge zur Verfügung stehen.

### **Erster Einspruch der Fischer 1914**

Noch in der Vorbereitungsphase erhoben der Lübecker Fischerei-Verein und die Schlutuper Fischer am 3. und 18. März 1914 gegen die Aufschüttung im Südteil des Priwalls Einspruch, um die Herings- und Krabbenfangplätze im wertvollsten Teil der Wiek zu erhalten. Die wirtschaftlichen Interessen der Fischer wurden nur kurzfristig berücksichtigt, denn schon nach dem ersten Flug am 5. Juni 1914 mußten die Arbeiten am Flugplatz nachgebessert werden, weil der Inspekteur der Fliegertruppen, Oberst von Eberhardt, nach einer Platzbesichtigung am 15. Juni die Schulung wegen der Unfallgefahr verboten hatte; <sup>3</sup> der südliche Teil der vorgesehenen Erweiterung war nicht aufgeschüttet und der Flugplatz nicht hinreichend befestigt: Der Flugbetrieb verzögerte sich bis Anfang August 1914.

<sup>1</sup> Archiv der Hansestadt Lübeck (= AHL), Neues Senatsarchiv (= NSA) XIV D

<sup>1.7.</sup> Die Stadt behielt sich vor allem die Linienführung des Ufers der Pötenitzer Wiek vor, um eventuell Pläne nach Wasserbaudirektor Rehder verwirklichen zu können.

<sup>2</sup> AHL NSA XIV D 1.7.

<sup>3</sup> Brief an den Senat vom 20. 6. 1914, ebd.

### **Einsprüche zugunsten des Kurbades Travemünde**

Fast gleichzeitig gab es die ersten Einsprüche wegen der Belästigungen der Kurgäste in Travemünde: Der Vorsitzende der Behörde für Travemünde, Ewers, beklagte die „unerträgliche Scheußlichkeit“ der Fliegerschuppen, sie verdeckten den Villen die Aussicht auf die Pötenitzer Wiek, störten durch ihr geschmackloses Äußere die Gegend und stünden auf einem idyllischen Fleckchen um Anpflanzung von Büschen und Bäumen wurden von der Baudeputation abgelehnt:

Bäume könnten in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes nicht gepflanzt werden.

Während des Krieges beschwerte sich Senator Evers wegen der Fliegerschulung von 1915 bis 1918 mehrfach über die Belästigungen des Badebetriebes in Travemünde und bat beim Leiter der Flugschule um Verbote für Flüge vor 7 Uhr morgens über Travemünde, den Kursaal, die Strandpromenade und für Tiefflüge über bewohnten Gebieten.<sup>5</sup> Er warnte Bürgermeister Fehling vor einem „Einnisten der Kaiserlichen Marine“, der Flugbetrieb während des Krieges sei für die Landesverteidigung zwar notwendig, ließe sich aber mit den Interessen eines Kur- und Badeortes nicht vereinen. Die zögerliche Haltung des Senates nahm zu: Die Belästigungen des Badebetriebes durch die Flugübungen hätten Travemünde nicht gefordert. Der Flugleiter, Leutnant Schwartzkopf, wies auf das dienstliche Interesse hin. Bürgermeister Fehling bat wenigstens um Einschränkungen: keine Landungen auf der Rennbahn und keine Flüge unter 100 m über bewohntem Gebiet. Obwohl nach dem Kriege gemäß den Bedingungen der Alliierten bis 1926 der Flugzeugbau eingeschränkt war, blieben Proteste gegen die Anlagen auf dem Priwall nicht aus. Eine interessante Steigerung

mit Warnungen vor sozialen Unruhen ist aus dem Brief eines Dr. med. Rehder vom 24.10.1919 an den Senat ablesbar:<sup>6</sup> „Die Entwicklung der Flugwerft zu industriellen Anlagen großen Stiles bringt mit sich die Errichtung von Arbeiterkolonien, Schornsteinen, Umwandlung und Verödung des Geländes; ferner Ruß und Staub, Geräusche von Hämmern, Motoren, Dampfsirenen. Alle diese unvermeidlichen Begleiterscheinungen der Industrie sind aber unvereinbar mit dem Leben und Treiben in einem Kur- und Badeorte, ja die Schäden, die die politischen, hygienischen und sozialen Faktoren der industriellen Einrichtungen hervorzurufen geeignet sind, würden Travemünde als Kur- und Badeort ruinieren, einen Ort, der über

<sup>4</sup> AHL NSA XIV D 1.7: 4. Juni 1914.

<sup>5</sup> AHL Behörde für Travemünde XI 26 und NSA XIV D 1.7.

<sup>6</sup> AHL Polizeiamt 974: Dr. med. Rehder mit Unterschriften von Badegästen in Travemünde.

100 Jahre Badeort und in seinem ganzen Zuschnitt auf die Verdienste durch den Fremdenverkehr angewiesen ist.

1. In der heutigen Zeit politischer Gegensätze würde eine vielhundert Seelen starke Arbeiterbevölkerung beständig aufgereizt und zu eigenmächtigen Gewaltakten verführt werden können lediglich durch den Anblick der Kurgäste und den Zuschnitt ihres Lebens und Treibens im Kurort. Die bloße Tatsache der Nähe der Industriebevölkerung würde nicht nur genügen, um Ausschreitungen befürchten zu lassen, die den Kurort mit einem Schläge von Kurgästen säubern könnten, sogar die Befürchtungen davor müßten jeden Unternehmergeist auf einen weiteren Ausbau des Kurortes unterdrücken, während andere Badeorte aufblühen.

2. Die Badeanlagen des Priwalls, die in hervorragendem und steigendem Maße von den Kurgästen in Anspruch genommen sind und die durch Erweiterungen und die Neuanlage eines Luftbades verbessert werden sollen, würden durch die Nähe der Industriebevölkerung, die erfahrungsgemäß nicht immer das ruhige Verständnis für die Bedeutung dieser Anlagen als Kurfaktor haben wird, dauernd erheblich gestört. [...] Der Staat käme damit um eine wesentliche Einnahmequelle des Kurortes, das Bad um seinen Hauptkurfaktor.

3. Die Villenkolonie würde entwertet; das von Erholungsbedürftigen, Reconvalescenten und Nervösen besonders bevorzugte und ruhige Quartier auf dem Priwall wäre in das Gegenteil verwandelt. Das hochwertige Baugelände der Priwallkolonie würde billiges Industriegelände, als dessen Besitzer der Staat am meisten Schaden haben würde.

4. Die Entwicklung Travemündes zum Winterkurort, die eine Lebensnotwendigkeit sein wird für die zukünftige Erhaltung des Bades, würde unmöglich gemacht. Die Förderung der [...] Flugzeug AG bedeutet die Vernichtung des Kurortes Travemünde."

Die Konkurrenz zwischen den Flugplätzen auf dem Priwall, Kiel-Holtenau und Stettin Die Förderpolitik des Reichsverkehrsministeriums zwang die zahlreichen Luftverkehrsgesellschaften zur Fusion unter dem Namen Deutsche Luft Hansa AG,<sup>7</sup> die am 15.6.1926 offiziell gegründet wurde. Die neue Einheitsgesellschaft brachte ab 1926 auch für Lübeck den entscheidenden Auftrieb für einen plan-

<sup>7</sup> Das Reich beteiligte sich mit 26%. Der Name geht zurück auf eine Publikation aus den Junkerswerken von Fischer von Poturzyn unter dem Titel „Luft Hansa. Luftpolitische Möglichkeiten.“ (Leipzig 1925), in der vom „Hansageist der Handelsluftfahrt“ geschwärmt wird: Karl D. Seifert, Der deutsche Luftverkehr 1926-1945 - auf dem Weg zum Weltverkehr. Solingen 1998, S. 1 Off.

mäßigen Luftverkehr und den Ausbau der Anlagen auf dem Priwall. Im Städtenez wurde die Linie Lübeck-Berlin, im Reichsstreckennetz die internationale Linie Malmö-Kopenhagen-Lübeck-Berlin-Dresden-Prag-Wien geflogen. Schon am 26.1.1926 besichtigten der Direktor von Fuhlsbüttel, von der Goltz, Senator Strack, Staatsrat Dr. Große, Oberbaurat Neufeldt unter Führung des Direktors Moll von der Caspar-Flugzeug-Werft den Priwall. Kapitän Lahs vom Marineamt unterstützte auch aus Gründen der Landesverteidigung eindeutig

Travemünde gegenüber Stettin oder Königsberg.<sup>9</sup> „Travemünde wird ein Groß-Seeflughafen, der auf lange Sicht allen Anforderungen der Verkehrsfluffahrt entsprechen wird.“<sup>10</sup>

Im Erbbauvertrag vom 26.11.1927 überließ Lübeck der neugegründeten Flughafengesellschaft das Gelände von 116 ha für 60 Jahre. Am 15. November 1927 wurde der kombinierte See- und Landflugverkehr offiziell eröffnet. Der Gesellschaftsvertrag für die Hanseatische Flughafengesellschaft Lübeck-Travemünde mit beschränkter Haftung wurde am 18. Januar vom Senat und am 28. Februar 1928 von der Bürgerschaft verabschiedet.<sup>11</sup>

Die Förderung und Beteiligung des Reiches an der Flughafengesellschaft auf dem Priwall führten in Kiel, Stettin und Norderney<sup>12</sup> in den folgenden Jahren zu einem ständigen Konkurrenzneid mit parlamentarischen Anfragen und umfangreichen Presseerklärungen: Im Dezember 1926 erschien eine Denkschrift der Luftverkehrs Pommern GmbH, verschickt an alle pommerschen Städte und wichtigen Personen, mit der Forderung, alle die Ostsee nach Norden und Osten querenden Linien über Stettin zu führen; eine Ablenkung über Lübeck müsse verhindert werden. Auch die Linie Berlin-Kopenhagen solle über Stettin geführt werden, da sie über Stettin 62 km kürzer sei.<sup>13</sup> Am 25.1.1927 fragte Frau Noack (Deutschnationale Partei) im preußischen Landtag, warum der Luftverkehr nach

8 AHL NSA XIV D 1.18.

9 Admiral Rudolf Lahs (geb. 1880) übernahm im Juni 1925 im Marineamt das Referat zur Vorbereitung einer späteren Marine Luftwaffe. Er förderte alle Vorarbeiten auf dem Gebiet der Luftfahrt: (Heinrich Wolle, Hans Albrecht Caspari, Oskar Passoth, Hrsgg.), E-Stelle See. Die Geschichte der Flugerprobungsstellen Travemünde und Tarnowitz, Bd. 1, Steinbach-Wörthsee o. J., S. 20ff.

10 AHL NSA XIV D 1.18 und Oberbaurat Neufeldt zur Begründung und Ausbauplanung: Verhandlungen des Senates mit dem Bürgersausschusse und der Bürgerschaft Bd. 1927, S Nr. 7, S. 16-21 mit Plan und B Nr. 1, S. 5.

11 Beide Verträge: AHL NSA XIV 1.32.

12 Als Konkurrent für Norderney gab es auch Pläne, an der Unterweser zwischen Nordenham und Blexen einen Großflughafen zu errichten: AHL Handelskammer 1210: „Weserzeitung“ vom 8.9.1927.

13 AHL NSA XIV D 3.30.

Norden über Lübeck und nicht über Stettin geführt wird, Stettin sei ausgebaut und für den Nordverkehr besonders gut geeignet. „Was gedenkt das Staatsministerium zu tun, um die Belange seiner größten Seehandelsstadt in bezug auf den Luftverkehr zu wahren?“ Das preußische Staatsministerium antwortete am 29. Januar 1927: Für die Linie über Lübeck gäbe es keine preußischen Beihilfen.

Auf der Linie über Stettin müßten Seeflugzeuge eingesetzt werden; „Da die genannte Strecke aber durch die Deutsche Lufthansa AG in Betriebsgemeinschaft mit einer schwedischen Luftverkehrsgesellschaft eingerichtet wird, die über Seeflugzeuge nicht verfügt, muß nach Mitteilung des Herrn Reichsverkehrsministers schon aus technischen Gründen diese Strecke vorerst über Lübeck geführt werden.“ Am 11.2.1927<sup>14</sup> erweiterte der preußische Abgeordnete Schröter aus Kiel (Deutsche Volkspartei) die Beschwerde zugunsten Kiels: „Nach Zeitungsberichten soll Travemünde mit einem sehr erheblichen Reichszuschuß zum Reichssee-flughafen ausgebaut werden. Die Urteile sämtlicher Sachkenner und Fachleute gehen dahin, daß Kiel [...] erheblich besser geeignet ist als Travemünde. [...] Kiel, das durch die frühere Reichsmarine in seiner sonstigen Entwicklung stark gehemmt worden ist, hat auch einen moralischen Anspruch darauf, vom Reich berücksichtigt zu werden. Die Verhandlungen wegen des Flughafens in Travemünde sind geheim geführt worden, so daß Kiel seine Gründe nicht geltend machen konnte.“ Die Schädigung Kiels und damit Preußens müsse abgewehrt werden. Noch einige Monate später, am 6. Juni 1927, wunderte sich der preußische Abgeordnete Haas aus Köln, warum der Flughafen in Travemünde mit Beteiligung des Reiches ausgebaut werde, man könne sich doch mit Norderney begnügen.<sup>15</sup>

Beide Anfragen wurde der Streit um die Priorität der Flughäfen Lübeck, Kiel und Stettin in den jeweiligen Regionalzeitungen in den Monaten Januar bis April 1927 geführt, wobei die Hamburger Presse die Lübecker Position unterstützte.

**16** Die „Kieler Neuesten Nachrichten“ flehten in mehreren Artikeln das Reich an, den Ostsee-Zentralplatz an die Förde zu verlegen; die geographischen und technischen Vorteile des Priwalls wurden als Mängel herausgestellt:

Die Zufahrt nach Kiel-Holtenau sei kürzer, der Seegang bei Travemünde durch ungünstige Windlagen besonders gefährlich, der Priwall Überschwemmungen ausgesetzt, die Pötenitzer Wiek viel zu flach, und vor allem die Eisgefahr müßte im Winter den Flugbetrieb erheblich behindern. Kiel biete mit dem Nord-Ostsee-Kanal als Notwasserfläche die besseren Verbindungen für den England- und

14 Beide Anfragen: AHL NSA XIV D 1.18.

15 AHL NSA XIV D 1.25.

16 AHL NSA XIV D 3.30 und/oder AHL Handelskammer 1210 und 1211: Sammlung von Zeitungsausschnitten der Jahre 1926 bis 1933

späteren Transatlantikverkehr. Der Kieler Magistrat vertrat in einer Erklärung offen die wirtschaftlichen Interessen als Kompensation für die Verluste beim Reichsmarinehafen und steigerte die Argumentation zu einem hanseatischen Gegenspiel: „In den nun völlig bekannt gewordenen Vorgängen erkennt man

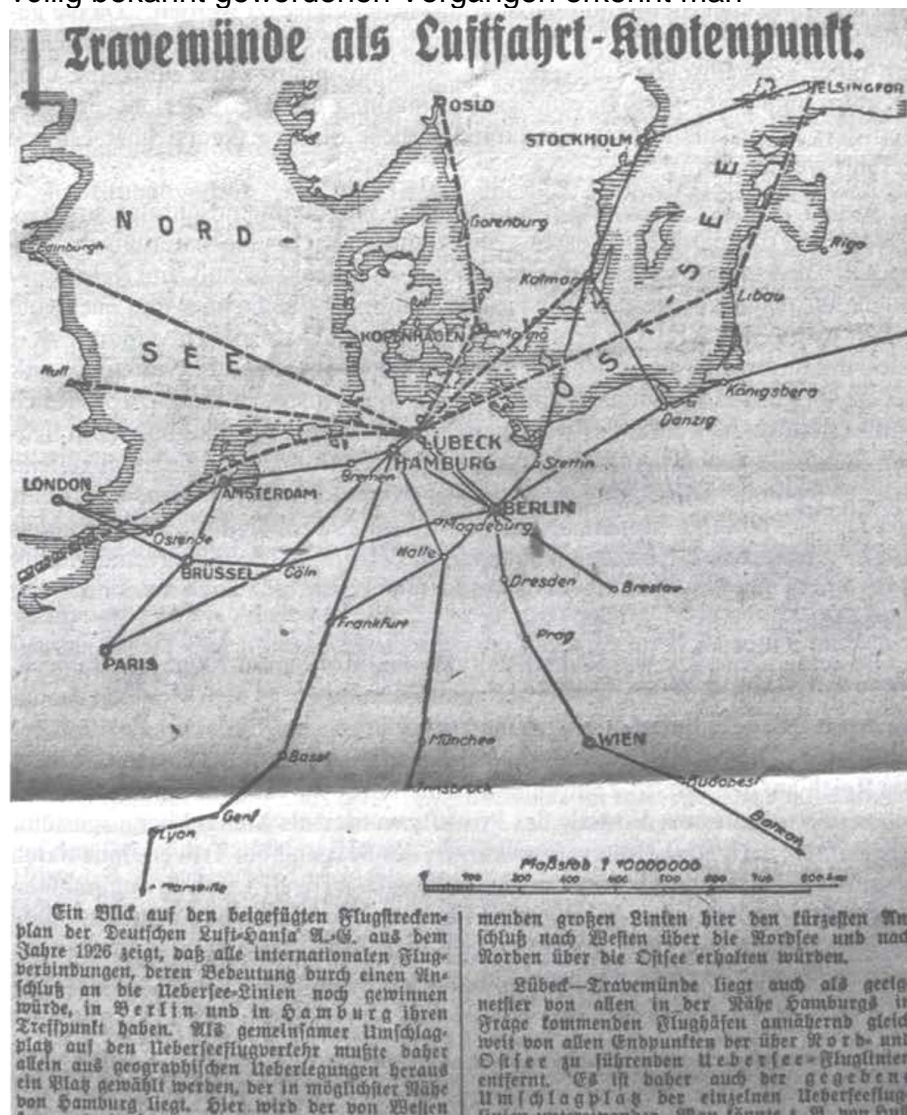


Abb. 1: Hamburger Fremdenblatt 12.2.1927.

wieder einmal das Zusammenspiel der Hansestädte untereinander <!> und mit dem Reich zum Nachteil von Preußen und preußischen Städten, gewissermaßen als Quittung dafür, daß Preußen den Ansprüchen Hamburgs auf Gebietserweiterung nicht in gewünschtem Maße entgegenkommt. Kiel wird diesen Dingen die größte Aufmerksamkeit schenken müssen, wenn es nicht weiteren Benachteiligungen ausgesetzt sein soll." **17**

In den „Kieler Neusten Nachrichten“ vom 8.3.1927 veröffentlichte das Handels- und Industrieamt einen Artikel mit einer Karte, in der Kiel als der Knotenpunkt des künftigen Seeflugverkehrs dargestellt, Lübeck als Flughafen absichtlich unterschlagen wurde. Der „Lübecker Volksbote“ vom 10.3.1927 wunderte sich, „daß man in der Universitätsstadt Kiel nicht wissen sollte, daß der Freistaat Lübeck in sichtbarer Nähe liegt und in allernächster Zeit der Zentralpunkt des internationalen Luftverkehrs sein wird, den Kiel gern hatte werden wollen. Dabei besitzt die Kieler Universität eine Fakultät, in der die Weltwirtschaft als Spezialfach betrieben wird.“<sup>18</sup> In mehreren Artikeln wies die Lübecker Presse die Kieler Argumente und Klagen als übertrieben oder unwahr zurück und benannte eindeutig die Nachteile der Holtenauer Anlage: Der Wasserflugplatz war wegen der Nähe zu den Warteplätzen zur Holtenauer Schleuse und wegen des regen Schifffahrtsverkehrs auf der Förde allgemein und vor allem bei Nachtflügen und Nebel nicht geeignet; die größeren Spannweiten der neuen Romar- und Dornierflugboote erlaubten nur bedingt Notwasserungen auf dem Nord-Ostsee-

17 AHL Handelskammer 1210: Zitat nach „Lübecker Generalanzeiger“ vom 21.1.1927.

18 AHL NSA XIV D 3.30.

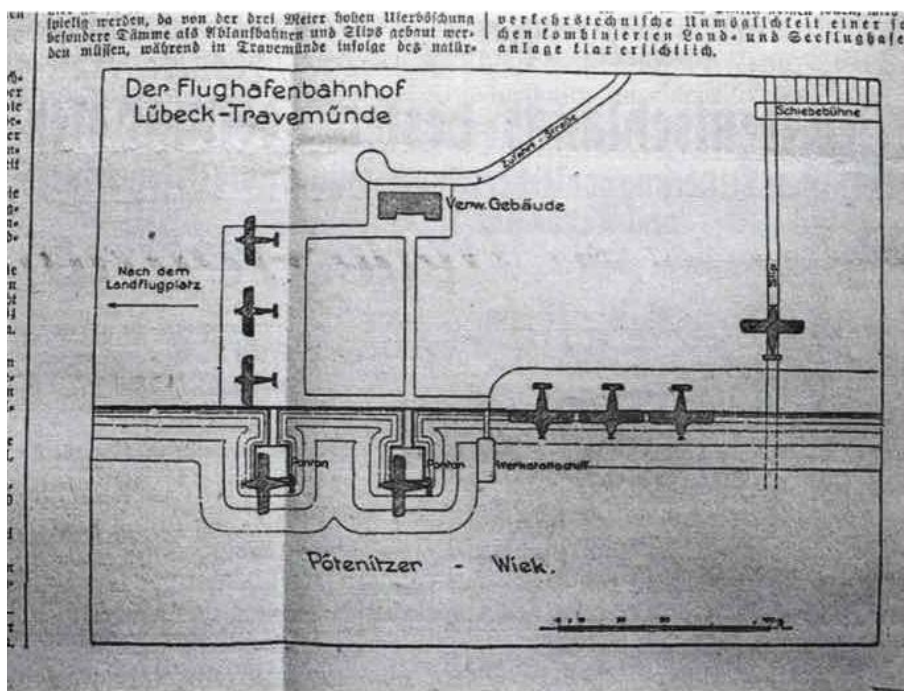


Abb. 3: Lübecker Generalanzeiger 24.2.1927.

Kanal; alle Holtenauer Anlagen seien veraltet und nur mit erheblichen Kosten den neuen Bedingungen anzupassen; die Verbindung vom Wasserflugzeug zum Landflugzeug und umgekehrt war nur in 10 Minuten über einen steilen Hanganstieg von 500 m Länge zu erreichen, während der Travemünder Fluggast auf beide Flugzeugarten in unmittelbarer Reichweite umsteigen konnte; außerdem verfüge Lübeck mit den Caspar-Werken seit 1914 über eine Reparaturwerft mit eingearbeitetem Personal und Hallen. Der Priwall werde wegen seiner vorzüglichen geographischen Lage und wegen des schnellen kostengünstigen Ausbaus einer der besten deutschen Flugplätze sein. Kiel, das angebliche „Stiefkind des Reiches“, solle sich um einen regelmäßigen Fluganschluß nach Lübeck bemühen.<sup>19</sup> Baurat Neufeldt wies in seiner Argumentation daraufhin, daß der bedeutende Güterverkehr vom Ruhrgebiet nach Skandinavien über Lübeck gehe. Man solle den Streit beenden und auch Stettin müsse sich an den Gedanken gewöhnen, daß beide Flughäfen mit dem jeweiligen Einflußgebiet im Wettbewerb bestehen könnten. Dort habe man für 6 Millionen Reichsmark durch Aufschüttungen eine Moorfläche zum Rollfeld vorbereitet, der daneben

19 Ebd.: u. a. „Lübecker Generalanzeiger“ vom 24.2.1927.

liegende Dammsche See sei aber wegen der ungenügenden Landungsufer bei geringer Wassertiefe von 2 m und starker Verkräutung für die großen Flugboote nicht geeignet.<sup>20</sup> Offenbar gab es auch in Stettin Bedenken, die Vorteile Travemündes ausschalten zu können: Ein Artikel „Der Stettiner Flughafen wertlos?“ in der „Stettiner

Abendpost" vom 19.2.1927 ergänzte die Nachteile des Wasserflughafens noch durch die Frost- und Kollisionsgefahr bei Nebel und betonte: „Es ist also keine Groß-Hamburg-Politik, [...], Lübeck-Travemünde [...] auszubauen, sondern es sind ausschließlich geographische, seemännische, flugtechnische und vor allem finanzielle Überlegungen dabei ausschlaggebend gewesen [...], während in Stettin-Alt-damm sehr viel Geld in ein für die spätere Entwicklung immerhin doch zweifelhaftes Objekt hineingesteckt werden muß.“<sup>21</sup> Die Argumente hatte offenbar der Geschäftsführer der Luftverkehr Pommern G.m.b.EL, Herr von Reppert, geliefert: Die Stettiner „Ostsee-Zeitung“ berichtete, daß der Aufsichtsrat der Gesellschaft ihn seines Postens enthoben habe, weil er „aktive Propaganda gegen den Stettiner Flughafen“ betrieben habe, und verurteilte die „skandalöse Wühlerei“, man müsse bedacht sein, „das Haus rein“ zu halten.<sup>22</sup> Dieselbe Zeitung ließ auch ein Jahr später bei der Aufzählung deutscher Wasserflughäfen Lübeck unberücksichtigt. Der Streit steigerte sich noch einmal 1931, als die Lufthansa am 1.11.1931 die Stettiner Seewerft schloß,<sup>23</sup> und wurde 1933 durch das neugeschaffene Reichsluftfahrtministerium sachlich erledigt: In Travemünde wurden Werft und Flugverkehr der Lufthansa zusammengefaßt, in Stettin blieb eine Abteilung der Deutschen Verkehrsfliegerschule. Lübeck erhoffte sich von dieser Entscheidung durch Neuaufträge eine Belebung des Baugewerbes und eine Verdoppelung der Beschäftigten auf dem Flugplatz.<sup>24</sup> Weil er der Unterstützung des Reichsverkehrsministeriums und der Marineleitung für Lübeck sicher war, konnte Senator Strack im Winter 1927, als die Kieler Presse wegen der geschlossenen Eisdecke der Pötenitzer Wiek auf die noch freie Förde hinwies, gelassen warten, bis zwei Tage später auch der Kieler Hafen zugefroren war.<sup>25</sup>

21 AHL NSA XIV D 3.30.

22 AHL Handelskammer 1210: „Ostsee-Zeitung“ vom 27.4.1927, Mitteilung der Handelskammer an Senator Strack vom 29.4.1927.

23 Wie Anm. 21.

24 AHL NSA XIV D 3.30.

25 AHL NSA XIV D 1.25: Pressemeldungen vom 18.12.1927ff.

### **Die Zunahme des Flugbetriebes durch die Erprobungsstelle See (E-Stelle)<sup>26</sup>**

Nach der Lockerung der Baugrenzen für Flugzeuge am 30.6.1925<sup>27</sup> und der Freigabe am 7.5.1926 im Pariser Luftfahrtabkommen<sup>28</sup> begann der Bau konkurrenzfähiger großer Flugzeuge für die Zivilluftfahrt mit größerer Passagierkapazität. Walter Lohmann, Leiter der Seetransportabteilung in der Marineleitung, hatte seit 1923 mit schwarzen Geldern und Krediten verdeckt den Aufbau einer Seefliegerabteilung unterstützt und 1926 die Caspar-Werke AG gekauft. 1927 erwarb er auf Mecklenburger Gebiet Gelände für den Bau des Luftzeugamtes.

<sup>29</sup> Am 8.4.1927 wurde er in den Aufsichtsrat der Caspar-Werke AG gewählt. Seine Beziehungen zu ehemaligen Marineoffizieren in Berliner Ämtern erklären die Unterstützung zum großzügigen Ausbau des Priwall-Flughafens. Am 31.10.1927 übernahm Kapitänleutnant und Marineflieger a.D. Hermann Moll als alleiniger Vorstand die Leitung bei der Caspar AG, er hatte seit April 1925 bereits die kaufmännische Leitung. Die Caspar-Werke wurden unter dem Namen „Seeflugzeug-Erprobungsstelle (SES) Travemünde“ als Versuchsstelle eingerichtet. Das Reichsverkehrsministerium beschaffte die Flugzeuge und Ersatzteile aus Mitteln zur Förderung der deutschen Luftfahrtindustrie und gab sie als Materialhilfe an den Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie (RDL) weiter, d.h. an die E-Stelle. Sie erschien dann als Halter der Flugzeuge. Die Aufträge bezogen sich auch auf die Erprobung von Seeflugzeugen der geplanten Marineluftstreitkräfte. Der Schein der zivilen Einrichtung blieb erhalten. Es gab nur Zivilangestellte mit einheitlichen dunkelblauen Schirmmützen mit dem Schriftzug RDL innerhalb von Schwingen, nach 1933 EST. Am 1. Januar 1929 änderte die SES den Namen in „Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie, Gruppe Flugzeugbau, Travemünder Erprobungsstelle“, wobei das gesamte Personal der Caspar-Werke übernommen wurde. Am 10.5.1930 beschloß die Generalversammlung, das Vermögen der AG auf das Reich zu übertragen.<sup>30</sup> Die E-Stelle erweiterte den Flugbetrieb auf dem Priwall über die planmäßigen Flüge der Lufthansa hinaus bei allen Wetterlagen und auch für

Nachtflüge. 1931 hatte sich die Zahl der Starts und Landungen verdoppelt, 31 1932 stieg sie nochmals um 40 %. Seit 1927 wurde die große Halle der Flughafengesellschaft

26 Wie Anm. 9: E-Stelle See, Bd. 1, o. J., S. 36ff..

27 AHL NSA XIV D 1.1: Senator Strack berichtete im August 1925 im Senat über die Änderungen.

28 Wolfgang Wagner, Der deutsche Luftverkehr - Die Pionierjahre 1919-1925, Koblenz 1987, S. 14ff.

29 AHL NSA XIV D 1.18.

30 AHL NSA XIV D 1.32: Mitteilung an den Senat vom 13.5.1927. Bekanntgabe des Amtsgerichts Berlin-Mitte folgte am 1. Juli 1930.

31 AHL Behörde für Travemünde XI Priwall.

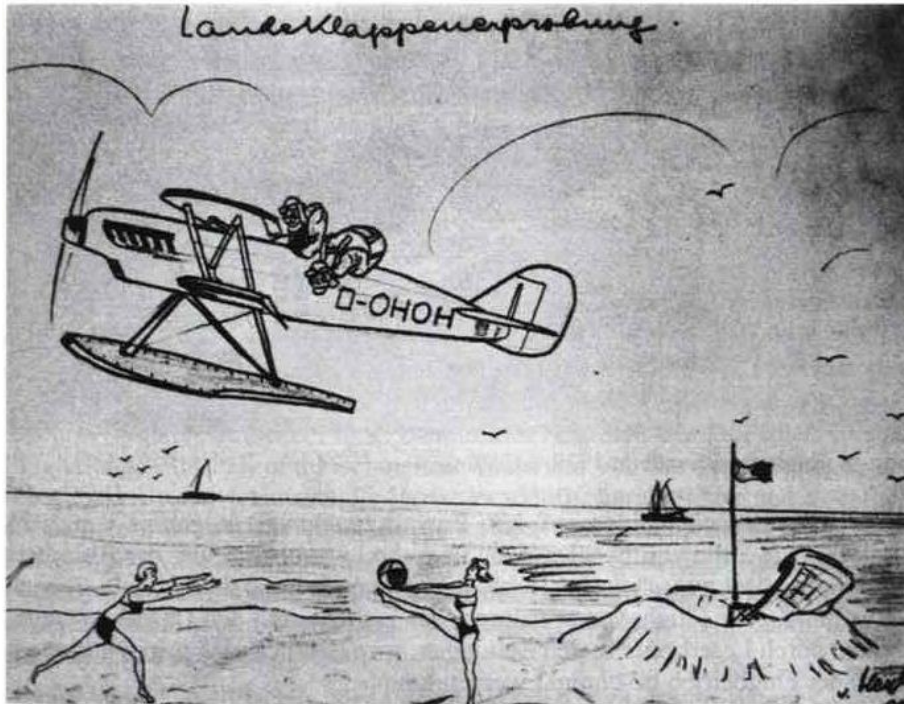


Abb. 4: „Erprobungsflug.“

zur Hälfte von der E-Stelle genutzt; sie war bei der Entwicklung und Erprobung aller Wasserflugzeuge beteiligt und führte auch die Versuche der Lufthansa für den Südamerikadienst mit Dornier-Wal-Flugbooten und die Katapult-Starts für die See-Postflugzeuge der „Bremen“ durch. Nach 1933 wurde sie offiziell in den militärischen Dienst gestellt und hatte bis 1945 weitgehend die Planungen auf dem Priwall beherrscht.<sup>32</sup>

### Klagen der Travemünder Kurgäste

Auch wenn durch die Neuigkeit der Flugzeuge, verstärkt durch Flugtage seit 1930 mit Kunstflügen, Flugzeugrennen und sogar Katapultstarts von Segelflug-

32 Die Einwohnerzahl Travemündes stieg 1933 auf 3.669, 1939 auf 7.456 und 1944 auf 9.965;

1939 gab es 2.750 Arbeitsplätze auf dem Priwall: 1.200 bei der E-Stelle, 1.400 im Luftwaffenzeugamt und ca. 150 bei der Lufthansa. Neu gebaut wurde die Siedlung am Teutendorfer Weg, Wohngebäude entstanden an der Mecklenburger Landstraße für Offiziere, Unteroffiziere und Beamte:

Harald Wittke, Die Entwicklung des Priwalls seit dem 19. Jh., Hamburg Universität, Hausarbeit zur 1. Staatsprüfung für das Lehramt an Volks- und Realschulen 1972, S. 65f.



Abb. 5: Flughafen Priwall um 1929.

zeugen, die Besucherzahlen auf dem Priwall zunahmen, so gab es von 1926 bis 1933 eine Fülle von Beschwerden über die Lärmbelästigung der Kurgäste. Im Briefwechsel zwischen der Behörde für Travemünde, dem Verein Seebad Travemünde, der Flughafenverwaltung, der E-Stelle und den Caspar-Werken, ergänzt durch Leserbriefe in den Zeitungen, wird deutlich, daß nur in geringem Maße der Flugbetrieb beschränkt werden konnte.<sup>33</sup>

Der Geschäftsführer des Nordischen Erzkontors, H.G. Kröger, klagte in einem Brief vom 27.5.1932 an die Kurverwaltung: „Es ist während der letzten 14 Tage nahezu unerträglich in Travemünde gewesen. [...] Ich verstehe nicht, daß es nicht möglich sein sollte, einen Kurort, [...] vor dem sinnlosen Überfliegen zu schützen. Es besteht wohl heute bei niemand mehr ein Zweifel, daß der Flugplatz für Travemünde mehr ein Fluch als ein Segen gewesen ist, da er den Priwall für Kurgäste unbewohnbar macht.“ Die Kurverwaltung wies bei der E-Stelle und bei der Flughafen Verwaltung auf die Lärmbelästigungen hin, die Existenz Travemündes sei von einem ruhigen Kur- und Badebetrieb abhängig.

In Verhandlungen versuchten die Beteiligten, zwischen den Interessen zu vermitteln: Flüge über Travemünde sollten während der Saison vom 1. Juni bis 15. September nur wegen der Sicherheit bei Start oder Landung und ungünstigen Winden zugelassen werden, zum Strand sollte ein Abstand von 400 m eingehalten werden. Die E-Stelle konnte aber auf Meßflüge in niedriger Höhe bei allen Windlagen und verschiedenen Geschwindigkeiten auch in der Nähe des Strandes nicht verzichten. Die Piloten wurden zwar angewiesen, die Flugregeln einzuhalten, hatten aber außerhalb Travemündes Badegäste im Tiefflug beeindrucken wollen.<sup>34</sup> Nach der Übernahme des Platzes durch das Reichs-luftfahrtministerium wurden zunehmend militärische Interessen beachtet.<sup>35</sup>

33 Wie Anm. 31

### **Der Streit mit den Fischern um Entschädigungen 1928-1941**

Für den planmäßigen Luftverkehr der Lufthansa und für die zunehmenden Erprobungsflüge der E-Stelle hatte die Flughafenverwaltung parallel zum Südufer des Priwalls Bojen zur Markierung der Wasserungsflächen auslegen lassen.

Dies führte zu einem ständigen Konflikt mit den Fischern, die sich in ihren Rechten bedroht sahen. Die Piloten sahen sich und die Fischer gefährdet, wenn die Starts oder Landungen durch Netze und Befestigungsstangen behindert wurden.

Nach mehreren gegenseitigen Vorwürfen kam es am 2.7.1928 auf dem Flughafen zu einem grundlegenden Treffen mit Präsidialrat Dr. Linde vom Polizeiamt, Fischereiaufseher Finck, Baudirektor Neufeldt, Direktor Mans von der Flughafengesellschaft und Fischmeister Willwater von der Fischereigenossenschaft.

<sup>36</sup> Willwater erläuterte die Heringswadenfischerei, die besonders östlich der Halle ertragreich sei, wobei die etwa 180 m langen Netze, etwa 340 m vom Land entfernt, ins flache Wasser gezogen werden. Die ausgelegten östlichen Flugbojen seien hinderlich. Mans war zunächst bereit, die östlichste Boje zu entfernen, wies aber daraufhin, daß in Zukunft bei weiter steigendem Verkehr weitere Bojen notwendig seien.

Die Klagen der Fischer gegen den Flughafen veranlaßten Baurat Neufeldt Senator Strack daraufhin zuweisen, daß der Konflikt in Zukunft nur durch klare juristische



Kompetenzen zu regeln sei, da die Fischer später auch Entschädigungen einklagen könnten. Es sei günstiger, wenn Lübeck als Eigentümer der Pötenitzer Wiek und nicht die Flughafengesellschaft die Flugabgrenzung betreibe.

Nach der Besprechung betonte Flughafendirektor Mans, daß bei der Gründung der Hanseatischen Flughafengesellschaft das Reichsverkehrsministerium die Genehmigung für den Wasserflugplatz nur unter der Bedingung, die Pötenitzer Wiek als Rollfeld betreiben zu können, erteilt habe; folglich könne der Flughafen und nicht die Baubehörde entscheiden, ob und wo Bojen ausgelegt werden „und daß sich dann der Flugbetrieb und der Fischereibetrieb an der gleichen Stelle nicht vereinigen können. Nur soweit die Interessen der Flughafengesellschaft nicht behindert werden“, will er vor dem Auslegen neuer Bojen sich mit den Fischern in Verbindung setzen. Eine allgemeine Befragung der Fischer

34 E-Stelle See, wie Anm. 9, S. 185ff.

35 Bereits 1934 wurde der planmäßige Flugbetrieb der Lufthansa eingestellt. Am 1.4.1937 übernahm das Reich mit dem Großhamburg-Gesetz auch die Anteile Lübecks an der Flughafengesellschaft, s. AHL NSA XX 34.

36 AHL Polizeiamt 1412.

unterstütze nur den formalen Rechtsgrund, den lübeckischen Staat für Schäden verantwortlich zu machen.<sup>37</sup> Im folgenden Briefwechsel der Behörden über die Rechtslage entschied die Senatskommission für Handel und Schifffahrt, daß Lübeck als Eigentümer der Wasserfläche der Flughafengesellschaft das Nutzungsrecht an der Pötenitzer Wiek übertragen habe, soweit das Rollfeld daraufliegt.

Beim Bau von Brücken oder Legen von Bojen müsse die Baubehörde gefragt werden, die nach Prüfung durch das Polizeiamt als Fischereiaufsichtsbehörde den Antrag genehmigen könne. Das Nutzungsrecht der Fischer nach dem Fischereigesetz vom 11.5.1896 dürfe zwar nicht außer Acht gelassen werden, sie müßten sich aber beschränken, wenn die Interessen der Flughafengesellschaft es dringend erfordern. Nach § 5 des genannten Gesetzes könnten die Fischer nicht auf Schadenersatz gegen von der Baubehörde genehmigte Maßnahmen der Flughafengesellschaft klagen.<sup>38</sup>

Am 30.5.1929 reichte Flughafendirektor Mans beim Polizeiamt eine umfangreiche Beschwerde ein, weil die Fischer mehrfach von 4 Uhr morgens bis weit in den Tag hinein die ganze Wiek für ihre Wadenzüge mit Stangen behindert und teilweise sogar die Netze an Bojen befestigt hatten, an denen Flugzeuge vor Anker lagen; es hatte sogar eine leichte Havarie gegeben. Zur Verbesserung der Sicherheit schlug er eine Fischereisperrzone vor dem Flughafenufer und begrenzte Fangzeiten am Tage vor. Nach Protesten der Fischer kam es am 26.6.1929 zu einem neuen Kompromiß: Die Sperrzone wurde etwas nach Osten verlegt, zwischen 5 Uhr abends bis 8 Uhr morgens ist das Fischen erlaubt; nur bei Flügen am Nachmittag bis in die Dunkelheit wird die gesamte Wiek durch ein Signal gesperrt; Fischernetze müssen 1,75 m unter Wasser stehen und ohne Stangen verankert werden, Fischen bis zu 300 m vom Ufer entfernt ist frei gestellt.

<sup>39</sup>Als vom 21.8. bis 24.8.1929 wegen des angekündigten Nachtflugbetriebes die Fischerei unterbrochen werden mußte, beklagte sich der Vorsitzende Willwater im Polizeiamt über die Erwerbsausfälle, wies nochmals auf die alten Rechte hin und bat, bei der Flughafengesellschaft nach einer Entschädigung für den Dienstausfall zu fragen. Direktor Mans wies die Forderung am 1.10.1929 als unberechtigt zurück. Nach der Flughafen-benutzungsordnung könne die Flughafenverwaltung entscheiden, welche Fahrzeuge das Flugfeld, d. h. auch die Pötenitzer Wiek, befahren dürften. Ein Rechtsgutachten vom 8.11.1929

37 AHL NSA XIV D 3.33: Mans am 10.7.1928.

38 Ebd.: Staatsrat Große am 18.10.1928 an das Polizeiamt und nachrichtlich an Mans.

39 AHL Polizeiamt 1412.

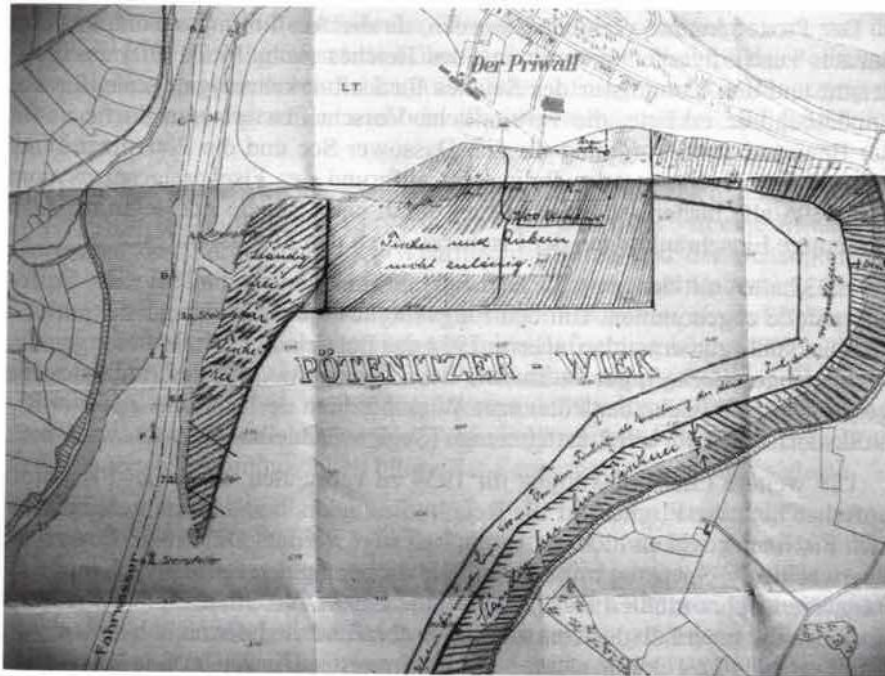


Abb. 6: Sperrzonen 1930.

empfahl durch eine ausgewogene Polizeiverordnung Prozesse gegen den Lübecker Staat oder den Flughafen zu vermeiden.<sup>40</sup>

Am 28.2.1930 mußte die Flugwache Travemünde Versuchsflüge verbieten, weil Ringwadennetze und Fischerfahrzeuge die Startfläche versperrten. Auf Vorschlag von Mans einigten sich die Kontrahenten auf neue Regelungen für Fischerzeiten und -gebiete, die als Polizeiverordnung beachtet werden sollten:

Beschränkungen gab es am Südufer des Flughafengeländes, in der Pötenitzer Wiek von 9 bis 16 Uhr und bei Nachtflugbetrieb.<sup>41</sup> Allerdings kündigten die Fischer am 30.5.1930 über die Rechtsanwälte Wittern, Muck und Währer Entschädigungsforderungen gegenüber der Flughafengesellschaft an, da ihnen die verliehenen Gerechtsame durch die neue Polizeiverordnung eingeschränkt seien. Mans lehnte eine Schadenshaftung ab, ein möglicher Prozeß müßte von Lübeck geführt werden.<sup>42</sup>

40 AHL NSA XIV D 3.33 und Polizeiamt 1412.

41 Polizeiverordnung vom 22.3.1930: AHL Polizeiamt 1412.

42 AHL NSA XIV D 3.33.

Der Prozeß konnte verhindert werden, da die Ausführungsverordnung des Senates zur Luftverkehrsverordnung des Reiches (vom 19.7.1930) das Polizeiamt und den Kommissar des Senates für Luftverkehrsangelegenheiten zur Landesbehörde erklärte, die verbindliche Vorschriften erlassen durfte.<sup>43</sup> Mit der Bewirtschaftungsordnung für den Dassower See und die Pötenitzer Wiek vom 19.5.1933 ersetzte das Polizeiamt aufgrund des Fischereigesetzes vom 11.5.1896 alle bisherigen Vorschriften durch neue Regeln und legte im § 16 eindeutige Einschränkungen der Fischerei durch den Flughafen fest.<sup>44</sup>

1933 hatten mit dem neuen Reichsluftfahrtministerium die Flüge der Erprobungsstelle zugenommen. Um den Flugverkehr in jeder Weise zu sichern und Unglücksfälle zu vermeiden, sperrte 1934 das Polizeiamt nach Forderungen der Flughafengesellschaft, der Lufthansa, des Lotsenamtes und des Bauamtes die gesamte Wasserfläche der Pötenitzer Wiek nördlich der Linie Steinpfeiler 8 - Volksdorfer Huk für alle Lustfahrzeuge (Segler, Paddelboote usw.).<sup>45</sup>

Um weitere Einschränkungen für 1934 zu vermeiden, sollte der Fischereiaufseher Fink die Fischer auf die Regeln, besonders bei Nachtflügen, hinweisen;

Fischnetze sollten nicht an Bojen befestigt werden. Die Polizeiflugwache überwachte die Sperrung mit Booten. Die Sicherung des Lufthafens hatte Vorrang, die Fischer mußten Rücksicht nehmen, bei Dunkelheit Licht führen, sie durften nicht innerhalb der Tonnenreihe fischen und die Ufer nicht betreten. Am 20.11. abends 22 1/2 Uhr wurden die Fischmeister Hinrich Voß und Heinrich Wellmann aus Schlutup von Land aus mit vier Gewehrshüssen aufgefordert, an Land zu kommen, bei der Kontrolle durch einen Wachposten wurde der Sohn des Fischers Wellmann mit dem Befehl „Hände hoch!“ zur Wache abgeführt.

Nachdem am 24.4.1933 das Reichsluftfahrtministerium eingerichtet worden war, die Erprobungsstelle, seit 1930 im Reichsbesitz, ab Mai 1934 wie eine militärische Dienststelle arbeitete, am 26.2.1935 im sogenannten Führererlaß eine Reichsluftwaffe aufgebaut werden sollte und im März 1935 mit der allgemeinen Wehrpflicht die Luftrüstung offiziell in Erscheinung trat, setzte die inzwischen eingerichtete Fliegerhorst-kommandantur auf dem Priwall weitere Einschränkungen der Fischereibezirke durch, die zwar noch Fischzeiten im sogenannten Kessel, der Mitte, in der Pötenitzer Wiek erlaubten, aber die Auflagen für die Fi-

43 Verordnung vom 30.12.1930: Gesetz- und Verordnungsblatt der freien und Hansestadt Lübeck Jg. 1931, S. 23f.

44 AHL Polizeiamt 1412: Die gedruckte Fassung regelte die Art der Fanggeräte, die Fischgebiete und Zeiten.

45 Nach dem Gesetz über das Polizeiverordnungsrecht vom 28.9.1933 mit Nachtrag vom 16.1.1934 am 15.6.: AHL Polizeiamt 1712 und Gesetz- und Verordnungsblatt der freien und Hansestadt Lübeck 1934, S. 95.

scher erhöhten.<sup>46</sup> Die Vorstände der Fischergenossenschaften protestierten und forderten: Da der Flughafen kein Lübecker Unternehmen sei, sei das Polizeiamt verpflichtet, die privatrechtlichen Ansprüche auf ungehinderte Benutzung der lübischen Fischereigewässer und/oder eine angemessene Entschädigung durchzusetzen.

Damit geriet die gleichgeschaltete Staatsregierung Lübeck unter dem Reichskommissar Dr. Völtzer und Bürgermeister Dr. Drechsler<sup>47</sup> in eine Zwangslage zwischen den Forderungen der Wehrmachtsrüstung und der Behauptung lübeckischer Rechte. Im Briefwechsel um Berechtigung und Vertretung der Forderungen gegenüber dem Reich gab es auch den Gedanken, ob die Fischer überhaupt geschädigt würden: Die eingeschränkte Befischung könnte sich in der Art eines Schonreviers auswirken; da die Fischbrut weniger gestört werde, stiegen

die verbleibenden Fänge. Außerdem können sich die Erträge in den benachbarten Gewässern, Dassower See und Trave, entsprechend verstärken. Trotz der verminderten Fangmöglichkeit bliebe das Fangergebnis als Ganzes gleich. In einem umfangreichen Gutachten über die Fischereigerechtigkeiten untersuchte Dr. Pabst (Richter i. R.) die Verleihung und Entwicklung des besonderen Lübecker Fischereiregals seit dem Barbarossaprivileg von 1188, das mit dem Erstarken der Stadtherrschaft sich auf „eines ehrbaren Radts und gemeiner Stadt Strom“ zu einem Regal der Stadt und nicht der Bürger oder gar der Fischer entwickelt hatte.<sup>48</sup> Die Ausübung der Fischerei wurde dem Amt, später den Genossenschaften, als Pflicht zur Kontrolle der Gewässer und Fisch Versorgung verliehen. Auch das Fischereigesetz vom 1.5.1896<sup>49</sup> übertrug keine dinglichen Privatrechte, wie es das Oberlandgericht Hamburg 1923 in dem Berufungsverfahren der Fischer gegen Schädigungen des Hochofenwerkes zurückgewiesen

46 AHL Polizeiamt 1412: Nachträge zum § 16 der Ordnung vom 19.3.1933 am 20.5. und 28.5.1935.

47 Nach dem Rücktritt von Bürgermeister Löwig (SPD) am 6.3.1933 hatte Reichsminister Frick am 11.3. einen neuen Senat und Dr. Völtzer als Reichskommissar eingesetzt. Der für Lübeck zuständige mecklenburgische Gauleiter Hildebrandt ernannte Dr. Drechsler am 8.6.1933 zum neuen Bürgermeister: s. Gerhard Schneider,

48. Gefährdung und Verlust der Eigenstaatlichkeit der Freien und Hansestadt Lübeck und seine Folgen (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, Reihe B, Bd. 14), Lübeck 1986, S. 75ff.

49 Gesetz, betreffend die Regelung der gewerblichen Fischereiverhältnisse in den öffentlichen Gewässern, s. Sammlung der Lübeckischen Verordnungen und Bekanntmachungen 1896, Lübeck 1897, S. 54ff; darin § 5: „Aus Veränderungen der Fischereigewässer und Beschränkungen der Fischerei in Folge von [...] staatsseitig genehmigten Privatbauten und Anlagen dürfen Entschädigungsansprüche nicht hergeleitet werden.“

hatte.<sup>50</sup> Ein dingliches Recht an Gewässern oder am Regal stehe nur dem Rate zu, das Ausübungsrecht der Fischer sei abhängig von Maßnahmen der Willensentscheidung des Rates. Eine Schadensersatzpflicht könnte nur bei schuldbarem unerlaubtem Verhalten eintreten. Obwohl noch im Februar 1936 das

Polizeiamt die Fischer beruhigen konnte, daß das Luftkommando sich an die Abmachungen halten werde, meldeten im März die Berlin-Karlsruher Industriewerke AG in Schlutup Schießversuche im Südteil der Pötenitzer Wiek mit neuen Sperrzeiten in den Vormittagsstunden an. Wegen der Materialtransporte zum Brückenbau und für das neue Luftzeugamt<sup>51</sup> am Ostufer der Pötenitzer Wiek und des verstärkten Flugbetriebes von Juli bis September wurden zwischen den Vertretern der Luftwaffe und Lübeck am 17.6.1936 die Grenzen des Fischgebietes erneut verkleinert, Dr. Hillmann vom Wasserbauamt sagte eine genaue Berechnung der Schadensforderungen zu und die Fliegerhorstkommandantur versprach eine schnelle Bearbeitung der Zahlungen „mit Rücksicht auf die Lebensnotwendigkeit der Fischer.“ Die Fischer beklagten sich, an den Besprechungen nicht beteiligt zu sein, wünschten mit dem Fliegerhorst direkt zu verhandeln und gaben zunächst pauschal einen Jahresertrag von 150 RM je ha an. Am 7.10.1936 teilte das Polizeiamt dem Fliegerhorst mit, daß ihnen durch die gegenwärtige Sperrung 225 ha Fischereifläche entzogen seien, darunter besonders gute Wadenzüge für Heringsfischerei, bei der weiteren geplanten Sperrung 375 ha, daraus berechnete sich die jährliche Entschädigung zunächst auf 33.750 RM, später auf 56.250 RM.

Die Fischereiaufsicht bemühte sich, die über 60 Jahre alten Fischmeister ohne Sohn als Nachfolger gegen monatliche Rentenzahlung zum Verzicht<sup>52</sup> auf die Ausübung der Fischerei zu veranlassen, „um das Reich bei dieser wehrpolitisch notwendigen Sperrung durch Entschädigungszahlungen so gering wie möglich zu belasten.“ Das ergäbe Lasten von 25.000 RM jährlich, durch Sterbefälle abnehmend, nach 20 Jahren sei die Zahlung wahrscheinlich abgeschlossen.

Dadurch verringere sich die Gesamtentschädigung des Reiches von Anfang an auf die Hälfte. Die Kommandantur solle die Fischerei für einige Tage „freigeben-

**50** Die Fischereigenossenschaften hatten 1917 das Hochofenwerk wegen schädlicher Abwässereinleitung verklagt. Der Prozeß zog sich bis zur oben genannten Entscheidung in die Länge.

**51** Im April 1936 übernahm der bisherige Leiter der Luftwaffenerprobungsstelle Oberstleutnant Moll das neue Luftzeugamt. Leiter der E-Stelle und Kommandant des Fliegerhorstes Travemünde wurde Oberstleutnant Friedensburg: AHL Handelskammer

**52** Dr. Pabst hatte auf Anfrage von Dr. Böhmcker, einen Widerruf der individuellen Fischereigenehmigung ausgeschlossen: handschriftliche Antwort vom 10.7.36: AHL Polizeiamt 1412.

ben, um den wertvollen Fischgrund nicht völlig für die Volksernährung verloren gehen zu lassen."**53** Flughafendirektor Mans deutete an, daß der zuständige Referent im Luftfahrtministerium für Entschädigungen kein Geld zur Verfügung habe, das Luftkreiskommando VI in Kiel die Sperrung überprüfen solle und möglicherweise wegen Geldmangel des Reiches die Einschränkungen aufheben müsse.

Inzwischen hatten die Gothmunder, Schlutuper und Dassower Fischereigenossenschaften ohne den Lübecker Senat mit dem Luftkreiskommando Verhandlungen geführt, ihre Maximalforderung bei vollständiger Sperrung auf 760.000 RM Abfindung erhöht, die Travemünder Genossenschaft die Fischereiaufsicht im Polizeiamt Lübeck mit der Vertretung ihrer Abfindung von 100.000 RM benannt und das Polizeiamt bei der Fliegerhorstkommandantur eindeutig auf das Alleinvertretungsrecht der Stadt mit einer Maximalabfindung von 350.000 RM<sup>54</sup> hingewiesen, sodaß das Luftkreiskommando in Kiel den Lübecker Senat zu klären aufforderte, „mit welchem Verhandlungspartner es der Reichsfiskus (Luftfahrt) zu tun hat. Vorher sind Verhandlungen offenbar zwecklos."**55**

Im Januar und Februar 1937 beruhigte sich die gespannte Lage: Es gelang dem Lübecker Senat, die Fischer und den Fliegerhorst auf die alleinige Fischrechtsvertretung der Stadt hinzuweisen, den Fischern (mit einem von der Kommandantur gegengezeichneten Berechtigungsausweis) wurde von Anfang April bis Ende September an jedem Donnerstag (von 17 bis 7 Uhr früh) und von Sonnabend bis Montag (von 13 bis 7 Uhr) auch das Sperrgebiet vor dem Flughafen geöffnet.

Durch das Gesetz zum Neuaufbau des Reichs vom 30.1.1934 waren die Länder schon zu Verwaltungsbezirken des NS-Reiches ohne Hoheitsrechte degradiert worden. Die Überleitung der Freien und Hansestadt Lübeck auf das Land Preußen innerhalb der Provinz Schleswig-Holstein am 1. April 1937 brachte nicht nur den Verlust von

Exklaven, sondern auch die Mediatisierung. Direkte Verhandlungen mit den Reichsministerien waren nicht mehr möglich, die Fischereiaufsicht wurde dem Oberfischmeister in Kiel unterstellt, Vorschläge und Entscheidungen mußten mit dem Regierungspräsidenten in Schleswig abgestimmt werden; als zusätzliche Instanz wurde der Reichs- und Preußische Minister für Ernährung und Landwirtschaft eingeschaltet. Das ehemalige Land Lübeck verlor auch die Mitwirkung an der Flughafengesellschaft, da bei den

53 Ebd.

54 Dr. Böhmcker an die Kommandantur am 24.11. nach Brief der Fischer vom 23.11.1936: AHL NSA XIV D 3.33. Protokoll der Fischer-genossenschaften vom 21.11.1936 und Dr. Hillmann an die Kommandantur am 19.12.36: AHL Polizeiamt 14.12. 55 Luftkreiskommando am 22.12.1936: AHL Polizeiamt 1412.

Vorverhandlungen das Lübecker Überleitungsreferat Senator Dr. Böhmcker/Regierungsrat Schneider die Übergabe der Gesellschaftsrechte an das Reich gegen Rückzahlung des Lübecker Geschäftsanteils von 830.000 RM und den Verzicht auf Rückzahlung eines Darlehns von 441.475 RM vereinbarte.<sup>56</sup> Das Gutachten des Vorsitzenden des Deutschen Seefischerei-Vereins bestätigte die schwierige Ertragslage der Lübecker Fischer, begründet durch die große Zahl der Fischereibetriebe und durch die Beschränkung der Wasserflächen für die Luftfahrt, „für die sie billigerweise entschädigt werden müssen.“

Unter den erschwerten Bedingungen könne nur eine eingeschränkte Zahl von Berufsfischern einen ausreichenden Lebensunterhalt erwirtschaften.<sup>57</sup> Zu einem ähnlichen Ergebnis kam der Oberfischmeister für die Binnengewässer der Provinz Schleswig-Holstein in Kiel: Durch die vom Fliegerhorst gesperrten 225 ha Fischereigewässer entstandenen Jahresverluste seien die Entschädigungsforderungen der Fischer gerechtfertigt.<sup>58</sup> Die für den Schadensersatz empfangsberechtigte Stadt Lübeck wolle durch Rentenlösungen und Darlehen für große Boote für die Ostseefischerei die Zahl der Fischer auf der Untertrave verringern. Die Zahlungen müßten rückwirkend vom 1.7.1936 an erfolgen. Das Luftkreiskommando und das Reichsluftfahrtministerium verzögerten durch einen umfangreichen Briefwechsel zwischen dem Lübecker Senat, in der Hauptsache vertreten durch Dr. Böhmcker und Regierungsrat Schneider, dem Oberfischmeister in Kiel, dem Regierungspräsidenten in Schleswig, eine abschließende Regelung. Sie mußten erst nach mehrfachen direkten Hinweisen auf die berechnete Entschädigungsverpflichtung hingewiesen werden. Nach Ausflüchten, ob es überhaupt private Fischrechte gäbe und ob durch Überleitung Lübecks und durch die Übernahme der Pötenitzer Wiek als Reichswasserstraße Lübeck als Stadt und die von ihr beauftragten Fischer noch Rechte beanspruchen könnten, unterstützten auch das Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft und der Regierungspräsident in Schleswig die Lübecker Position; es wurde u. a. auf das Barbarossaprivileg von 1188 und das Reichs-

56 Siehe Schneider (wie Anm. 47), S. 107ff. AHL NSA XX 34: Entwurf des Abtretungsvertrages vom 15.3., unterzeichnet am 30.3., nachdem am 23.3. 497.500 RM an die Stadtkasse überwiesen waren. Für die Veräußerung der Geschäftsanteile verlangte das zuständige Finanzamt Schwerin am 31.5. eine Börsenumsatzsteuer von 4137,50 RM, die nach Einspruch erst am 13.8.1937 zurückgenommen wurde!

57 AHL Polizeiamt 1412.: Gutachten vom 23.2.1937: für Dassow werden 17 Betriebe genannt, für Schlutup 39, Gothmund 18, Volksdorf 1 und Lübeck 1.

58 Ebd.: Das Gutachten vom 13.5.1938 nach Vorbesprechungen mit der Lübecker Fischereiaufsicht, den Genossenschaften und Untersuchungen in der Pötenitzer Wiek errechnete für die 35 Travemünder Fischer einen RM, für die übrigen 75 Fischer je 266 RM. Die ursprünglich geforderte jährliche Summe von 25.000 RM wurde auf 20.000 RM verringert.

gerichtsurteil von 1928 <sup>59</sup> hingewiesen. Das städtische Fischereiregal war durch Bestätigung im preußischen Fischereigesetz erhalten geblieben.<sup>60</sup>

Ende Januar 1939 beklagte sich ein neunundsechzigjährige Schlutupper Fischer beim Polizeipräsidium, daß die Fischer, seit sechs Jahren nur vertröstet und hingehalten, bis „zum jüngsten Tag warten“ müßten. „Es muß im Dritten Reich doch [...] die Möglichkeiten vorhanden sein, den alten, arbeitsunfähigen Fischern ihr Recht baldmöglichst zu gewähren.“ Mit der Forderung des Schönberger Landrates und der Schweriner Regierung, wegen der Dassower Fischer in die Verhandlungen

einbezogen zu werden, vergrößerte sich die Zahl der beteiligten Instanzen. Auf Drängen des Ministeriums für Ernährung und Landwirtschaft konnte für Anfang Mai eine Konferenz mit allen betroffenen Ämtern angekündigt werden. Syndikus Schneider hatte vorgeschlagen, ohne juristische Erörterung der von Lübeck grundsätzlich beanspruchten Rechte aus Billigkeitsgründen zunächst über eine Gesamtentschädigung zu verhandeln gegen die Verpflichtungserklärung Lübecks, für die Dauer der Fischereisperre dem Reich weitere Ansprüche fernzuhalten.

Am 4. Mai 1939 trafen sich die Vertreter der Stadt Lübeck (Dr. Drechsler, Schneider), des Ministeriums für Ernährung, des Reichsluftfahrtministeriums, des Regierungspräsidenten, des Staatsministeriums Schwerin, des Landrates Schönberg, des Luftwaffenkommandos Kiel, des Seefliegerhorstes Travemünde, des Oberfischmeisters Kiel und der Fischereiaufsicht Travemünde im Lübecker Rathaus. Die Vorstände der Fischergenossenschaften waren informiert und sollten sich für Gespräche bereithalten. Syndikus Schneider bekräftigte die Rechtslage Lübecks, die Vertreter der Luftwaffe ließen die Entscheidung offen, waren aber nach einer Barkassenfahrt im umstrittenen Gebiet zu grundsätzlichen Entschädigungen bereit, um den ältesten der schwebenden Entschädigungsfälle abzuschließen. Aus Billigkeitsgründen sollte eine Kapitalabfindung für 25

Jahre gezahlt werden. Über den Regierungspräsidenten in Schleswig sollte in Absprache mit den Beteiligten nach einer Vorschußzahlung die Verteilung der Mittel errechnet werden, vorausgesetzt, daß Lübeck und die Fischer auf alle weitergehenden Ansprüche verzichten. Schneider schlug vor, von den zunächst geschätzten 650.000 RM<sup>61</sup> 150.000 RM als Barentschädigung für die Zeit bis zum 1. Juni 1939 zu verwenden (1.500 RM für jedes Mitglied der Fischereigenossenschaften), 300.000 RM waren

<sup>59</sup> Veröffentlicht in: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 25 (1928), S. 1-44.

<sup>60</sup> Briefwechsel 1938ff.: AHL NSA XX 22,1.

<sup>61</sup> Nach den Berechnungen des Oberfischmeisters in Kiel wurde die Summe auf 678.600 RM erhöht: Brief vom 9.6.39 an den Oberbürgermeister in Lübeck: AHL NSA XX 22,1.

vorgesehen für jährliche Renten- und Abfindungszahlungen, wenn die Fischer auf das Fischereiausübungsrecht verzichten sollten, aus dem Restbetrag von 200.000 RM sollten Darlehen zur Verbesserung der Fanggeräte und zum Kauf neuer, größerer Fischerboote gewährt werden. Von den 107 Fischern sollten auf diese Weise nur noch 55-60 ihren Beruf ausüben. Das Ergebnis war aber noch offen.

Während der laufenden Verfahrensfragen wurde am 12.7. die gesamte Pötenitzer Wiek von der Wasserstraßendirektion Kiel<sup>62</sup> gesperrt, am 25.7.1939 nochmals durch die Verordnung des Luftamtes Hamburg<sup>63</sup> bekräftigt, allerdings mit der Möglichkeit, nach Absprache mit der Luftaufsichtswache Ausnahmen zuzulassen.

Die Fischer klagten beim Oberbürgermeister über den nun eingetretenen Notfall, da sogar die Frauen in der Fischindustrie mitarbeiten mußten, um die notwendigsten Unkosten zu bezahlen. Sie fanden Unterstützung beim „Reichsnährstand der Landesbauernschaft Schleswig-Holstein“ in Kiel, der wegen der berufständischen Belange an den künftigen Gesprächen beteiligt sein wollte.



Abb. 7: Briefkopf „Reichsnährstand“ 1939.

Bis Anfang Dezember 1939 hatten grundsätzliche Bedenken wegen der Rentenzahlungen und wegen der häufigen Referentenwechsel die Entscheidung im Luftfahrtministerium verzögert. Es war auch erwogen worden, die Lufthansa an den Zahlungen zu beteiligen. Es wurde ein Teilbetrag für die dringendsten Fälle angekündigt, aber erst im 22. April 1940 genehmigte das Ministerium den errechneten Betrag von 661.320 RM, nachdem Lübeck den Vorschlag, die Zahlung als

Erwerbspreis für die Übergabe der Fischereirechte an das Reich zu akzeptieren, entschieden zurückgewiesen hatte.

62 Verkündungsblatt der Hansestadt Lübeck 1939 Nr. 17, S. 115.

63 Ebd. Anm. 62, Nr. 18, S. 118. Die Wasserstraßendirektion Kiel beklagte sich später, daß im Lübecker Verordnungsblatt die Fassung vom 12.7.1939 wegen der weiterreichenden Verordnung vom 25.7. in einer Fußnote als „gegenstandslos“ bezeichnet wurde.

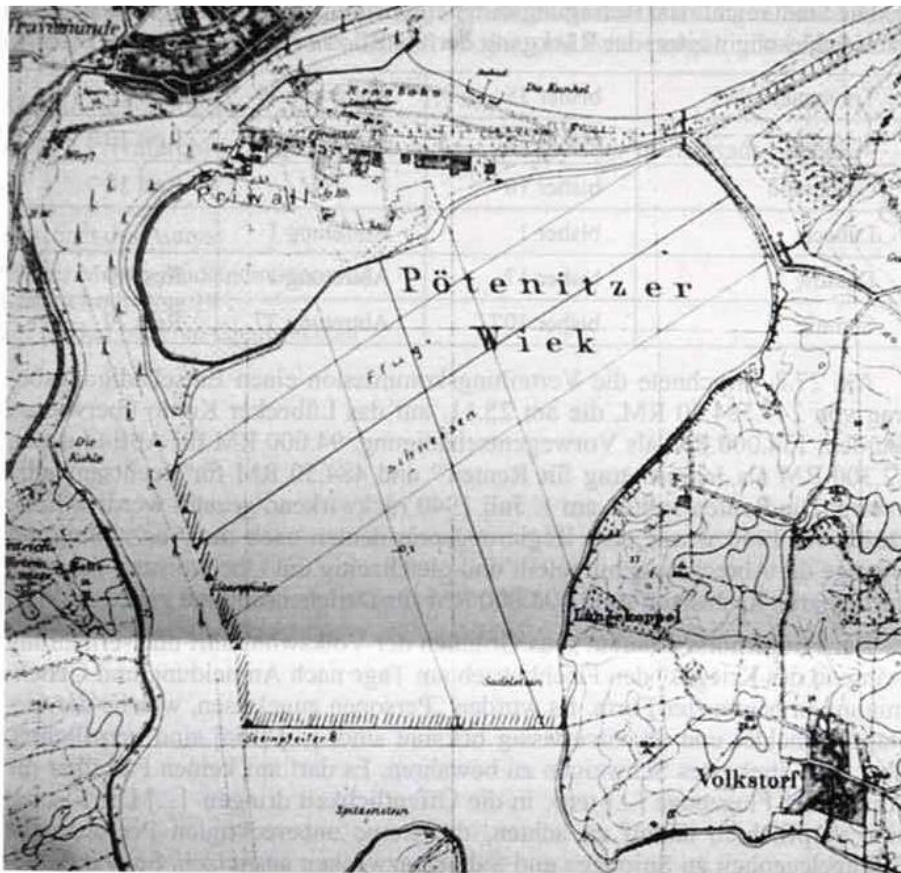


Abb. 8: Sperrgebiet 1939.

Am 17.5.1940 einigte sich der vom Regierungspräsidenten geleitete Verteilungsausschuß im Lübecker Rathaus über das Entschädigungsverfahren: Neben der einmaligen Barzahlung von 1.600 RM sollten der Verzicht auf Fischereirechte gestaffelt vergütet werden: bis zum 65. Lebensjahr mit 5.000 RM, bis zum 70. Lebensjahr wahlweise mit 5.000 RM oder einer lebenslänglichen Rente bei Verheirateten von jährlich 960 RM, bei Ledigen oder Fischerwitwen 660RM, bei Fischern vom 71. Lebensjahr an nur die genannten Renten. Darlehen und Auszahlungen sollten erst folgen, wenn alle Fischer die Vertragsangebote und/oder Verzichtserklärungen unterschrieben haben. Der Pachtausfall für die Stadt wurde mit jährlich 4.800 RM berechnet. 64

64 Überwiesen an die Stadtkasse am 24.10.1940.

Die Stadt reichte die Befragungslisten mit den unterschriebenen Erklärungen nach Schleswig weiter; der Rückgang der Stadtfischer ergab folgendes Bild:

Travemünde	bisher 35	Abtretung 19	Rest 16
Schlutup	bisher 36	Abtretung 26	Rest 10
Gothmund	bisher 18	–	Rest 18
Lübeck	bisher 1	Abtretung 1	–
Dassow	bisher 17	Abtretung 1	Rest 16
Summe	bisher 107	Abtretung 37	Rest 70

Am 27.8. errechnete die Verteilungskommission einen Entschädigungsbetrag, von 241.584,50 RM, die am 25.11. auf das Lübecker Konto überwiesen wurden: 134.000 RM als Vorwegentschädigung, 94.000 RM für Abfindungen, 12.300 RM als Jahresbetrag für Renten 65 und 484,50 RM für Rechtsanwaltskosten.

Die Renten sollten am 1. Juli 1940 rückwirkend gezahlt werden. Ende Dezember 1940 wurde dem Regierungspräsidenten nach der Auszahlung der Beträge die Abrechnung

mitgeteilt und gleichzeitig um Überweisung des noch verfügbaren Restes von rund 305.000 RM für Darlehensanträge gebeten.

Der Fliegerhorst erlaubte „aus Gründen der Volkswohlfahrt und -ernährung während des Krieges“ den Fischbetrieb am Tage nach Anmeldung und Genehmigung in begrenzter Form. Es wurden „Personen zugelassen, welche der Gestapo gemeldet und als zuverlässig bekannt sind. [...] [Sie] sind verpflichtet, über alles strengstes Schweigen zu bewahren. Es darf auf keinen Fall über die Anzahl der Flugzeuge [...] usw. in die Öffentlichkeit dringen. [...] Die Fischer sind verpflichtet, darauf zu achten, daß keine unberechtigten Personen die Fischgelegenheit zu Spionage und Sabotagezwecken ausnutzen. Solche Personen sind sofort zu stellen und der Kommandantur zuzuführen.“<sup>66</sup>

Trotz der langen Zeitspanne bis zur Entscheidung zugunsten der Fischer im Instanzenzug gelang es dem Senat, die Lübecker Rechte durchzusetzen und sogar noch zu Beginn des Krieges persönliche Wünsche zu berücksichtigen:

Am 5.9.1941 verschob das Kämmereramt die Anfrage bei der Witwe, ob sie auf das Fischereirecht des im August gefallenen Fischermeisters Fritz Steffen aus Schlutup verzichten wolle, um sechs Monate. Regierungsrat Schneider konnte dem zur Marine eingezogenen Fischer Kranz am 2.1.1942 mitteilen, daß sein

<sup>66</sup> AHL NSA XX 22.1 am 1.5.1940.

Entschädigungsbetrag nicht mit den Familienunterhaltszahlungen verrechnet würde: „Hoffentlich sehen wir sie bald wieder, und zwar endgültig in Lübeck.“

Abbildungsvorlagen:

Abb. 4 Privatarchiv G. Meyer, alle anderen Archiv der Hansestadt Lübeck.

Anschrift des Autors:

Günter Meyer, Studiendirektor a. D.

Klaus-Groth-Weg 19

23714 Bad Malente-Gremsmühlen