

Aus der Geschichte des Priwall

3. Folge: 17. Jahrhundert

Zusammengestellt von Wolf Rüdiger Ohlhoff.

Überarbeitet, ergänzt und fortgesetzt ab 1. ste Folge von E. Erdmann

Der Dreißigjährige Krieg war durch den Frieden von Westfalen 1648 beendet worden. Kriegerische Auseinandersetzungen zwischen den Anrainer Staaten an der Ostsee hielten jedoch in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts an. Immer wieder kam es zu Streitigkeiten und Bedrohungen zwischen Dänemark, Schweden und Russland. Lübeck behielt seine Neutralität. Befestigungsanlagen, Wälle und einquartierte Soldaten jedoch blieben erhalten.

1700:

Die Travemündung wurde bewacht, um die Hansestadt vor Angriffen zu schützen. Bei Gefahr wurden Schiffe von der Mündung nach Lübeck gebracht, damit sie nicht in die Hände von Feinden fallen konnten. Deren Rückführung nach Travemünde musste erst beantragt werden.

1702:

Eine wichtige Aufgabe des Travemünder Vogts und der Herrenlotsen war, Schmuggel zu unterbinden. Sie hatten Schiffe, die von der Reede vor Travemünde kamen, dahingehend zu untersuchen und den Stadthauptmann zu unterrichten. Von der Palisade zur Seeseite hin (etwa im Bereich Nordermole heute) wurden Wasser-pforten geschlossen, damit kein Bier in die Trave geschmuggelt werden konnte.

1716:

Nachts wurde die Travemündung blockiert, so dass keine Schiffe in der Dunkelheit durchschlüpfen konnten. Dazu wurde auf der Travemünder Seite ein Baum an der Schanze (ungefähr dort, wo heute die Nordermole verläuft) in der Mündung abgesenkt. Dennoch gelang es am 10.7. sieben russischen Galeeren, ungehindert die Travemündung zu passieren und bis Lübeck zu gelangen. Der Baum war nicht geschlossen worden. Nach einigen Wochen segelten sie weiter nach Seeland. In den folgenden Jahren musste die Travemündung immer wieder vor feindlichen Schiffen abgesichert werden, nicht zuletzt durch Bollerschüsse, die, beantwortet oder nicht, auf Freund oder Feind schließen ließen.

1745:

kam es zu einer Grenzprovokation an der Priwall-Grenze. Auf Mecklenburger Seite wurde an der engsten Stelle des Priwalls eine Baracke errichtet, in der einige bewaffnete mecklenburgische Soldaten Stellung bezogen. Daraufhin errichteten auch die Lübecker ein Holzhaus 200 m von der Mecklenburger Baracke entfernt, rund um die Uhr besetzt mit jeweils einem Soldaten, ständig in Alarmbereitschaft, mit entscherten schussbereiten Gewehr. Der Senat wies den Kommandanten der Travemünder Festung an, die „Postierung“ solange aufrechtzuerhalten, bis das mecklenburgische Wachthaus aufgegeben wurde. Erst dann sollte auch die lübsche Hütte abgerissen werden.

Im Laufe des Jahrhunderts wurden die Zitadelle, der Stadtwall und das Bollwerk (Nordermole) von Travemünde immer wieder erneuert, repariert und ausgebaut. Auch der äußere und dann der innere Wasserbaum an der Schanze auf der Travemünder Seite wurden weiterhin jeden Abend gesenkt, um so die Mündung vor einlaufenden Schiffen zu sperren. Sollte ein Schiff versuchen einzulaufen, wurde es beschossen. Ankommende Schiffe mussten auf Reede über Nacht ankern. Allerdings schlüpfen flache Fischerboote auch noch nachts über die Sperren hinweg – was streng verboten war

1757:

Reisende berichteten von herannahenden russischen Kriegsschiffen.
Abwehrmaßnahmen wurden getroffen.

1758:

Es kam häufiger vor, dass bei Sturm Schiffe auf der Plate vor der Travemündung, auf dem Priwall oder an der mecklenburgischen Küste strandeten. Die Schiffe galten dann als Strandgut, und Arbeitsleute aus Travemünde und Fischer konnten sich bedienen. Um Plünderungen zu verhindern, sollten lübsche Soldaten vom Senat abgestellt werden, die das Strandgut bewachen sollten. Wegen der ungeklärten Hoheitsrechte auf dem Priwall kam es dazu jedoch nicht, und so bewachten dann die Travemünder Lotsen das Strandgut. Die geborgenen Sachen wurden in die Zitadelle nach Travemünde geschafft.

1763:

hatten die Bediensteten des Gutes Johannestorf am Dassower See eine Hütte für die Hirten ihres Viehes auf dem Priwall errichtet. Schon wieder hagelte es Proteste des Lübecker Senats beim Mecklenburgischen Fürsten. Die Hütte wurde umgehend abgerissen.

1780/81:

Die Errichtung einer Holzhütte nahe dem Fähranleger auf der Priwallseite löste umgehende diplomatische Geschäftigkeit aus. Laut einer Karte aus dieser Zeit beanspruchten die Johannstorfener aus Mecklenburg anscheinend den Nördlichen Priwall, der Südliche Priwall war Lübecker Bereich.

Die ungeklärten Hoheitsverhältnisse hatten bisher den Bau eines Unterstandes für die Bequemlichkeit von Reisenden verhindert, während sie auf die Fähre warteten. Als der Lübecker Bauhof dann eine Bretterhütte errichtete, kam es sofort zu einem Protest des mecklenburgischen Grafen. Sein Regierungssekretär aus Ratzeburg hatte gemeldet, dass „7 Ruthen landeinwärts am Anfang des diesseitigen Travemünder Fährsteiges (auf der Priwallseite) ein Kleines Gebäude 7 fuß breit und 5 fuß lang errichtet worden, welcher der Sage nach, bey schlechten Wetter“ als Unterstand dienen sollte. Auf Grund des Protests musste der Travemünder Stadthauptmann als Fährbetreiber den Unterstand wieder abreißen lassen. Die Errichtung einer Holzbretter-Hütte nahe des Fähranlegers auf der Priwallseite löste umgehende diplomatische Aktionen aus. Die ungeklärten Hoheitsverhältnisse verhinderten bisher den Bau eines Unterstandes zum Unterstellen der Reisenden bei schlechtem Wetter, wenn sie auf die Fähre warteten. Als der Lübecker Bauhof dann die Hütte errichtete kam es sofort zu einem Protest des Mecklenburgischen Grafen. Auf Grund dieses Protestes musste der Travemünder Stadthauptmann als Fährbetreiber den Unterstand wieder abreißen lassen.

Das Jahr 1783 beschloß ein überausstrenger und harter Winter, in welchem der Frost schon im November-Monat einfiel und bis zu Anfang des Maimonats 1784 fort dauerte. Die Kälte war bis weilen so heftig, das man von Kopenhagen nach Malmö zu Wagen überfahren konnte und die Reede vor Travemünde auf etliche Meilen zugefroren war.

1789:

Die Plate, die flache Sandbank vor der Travemündung, bildete für einfahrende Schiffe ein gefahrvolles Hindernis. Die Fahrrinne versandete immer wieder und musste regelmäßig kontrolliert werden. 1789 konnten größere Schiffe die Sandbank nicht mehr überqueren. Ein „Schlammmeister“ vertiefte die Fahrrinne um einen Fuß. So konnten die Schiffe wieder problemlos ein- und auslaufen

1793:

hatte ein Travemünder Gastwirt eine Badeanstalt auf der Travemünder Seite am Ufer nördlich von der Schanze beantragt. Die Badeanstalt sollte den Schiffsverkehr nicht behindern. Nach einer Ortsbesichtigung mit dem Lotsenkommandanten entschied man sich für den geeigneteren Standort auf der Priwallseite „am Anfang des

Süderbollwerks“, wo die Strömung geringer war, und wo es keine Behinderung des Schiffs-verkehrs gab. Obwohl dem Gesuch nun nichts mehr im Wege stand, kam es nicht zur Ausführung. Der Priwallstrand musste noch warten.

Quellen:

Thorsten Albrecht: Travemünde: Vom Fischerort zum See-u. Kurbad

Vaterstädtische Blätter Hansestadt Lübeck

Lübsche Blätter

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 Fechner

Bildarchiv K.E. Vögele

Bilarchiv Foto Quelle Hat. Braz

Fährdaten Quelle: Stadtwerke Lübeck, Stadtverkehr