

Aus der Geschichte des Priwall

7. Folge: 1919 – 1933

zusammengestellt von Wolf Rüdiger Ohlhoff bis 2004

Überarbeitet, ergänzt und fortgesetzt ab 1. Folge durch E. Erdmann

1919:

Der Versailler Vertrag besiegelt die Niederlage Deutschlands nach dem 1. Weltkrieg. Astronomische Reparationen werden dem Land auferlegt. Kaiser Wilhelm dankt ab. Eine Republik wird ausgerufen. Mehrere Parteien bilden sich und kämpfen um die Macht.

1919/1920

Die Pläne für den Neubau einer größeren Badeanstalt auf dem Priwall scheiterten an den zu hohen Kosten.

1920

geriet nach dem Ende des 1. Weltkrieges der Ausbau von Travemünde ins Stocken. Bauplätze standen genügend zur Verfügung, aber das Geld zum Bauen fehlte. Auf dem Priwall gab es 7 Bauplätze an der Mecklenburger Landstraße. Für die Halbinsel gab es Pläne, bis zur Landesgrenze 60-70 weitere Parzellen sowie 31 Parzellen hinter der Rennbahn anzulegen. Baudirektor Baltzer legte am 21.6. einen dritten Bebauungsplan für Travemünde und den Priwall vor.



20 ziger Häuser Wochenendhaussiedlung

8. April

Die Flugzeugwerft auf dem Priwall wurde nach dem Namen des neuen Besitzers Karl Caspar in „Caspar-Werke GmbH“ umgetauft. Nach Inkrafttreten des Versailler Vertrages nach dem verlorenen 1. Weltkrieg stellte man nach außen hin offiziell Möbel und Haushaltsgeräte her, fertigte aber insgeheim weiter Flugzeug-Bauteile an, die nach Schweden exportiert und dort zu kompletten Flugzeugen zusammengesetzt wurden.

1921

Bürgerschaftsbeschlüsse

12.04. Die Kurtaxe wird erhöht

10.05. Zuschlag zur Abgabe für die Müllabfuhr in Travemünde

31.05. Erweiterung des Wasserwerkes in Travemünde

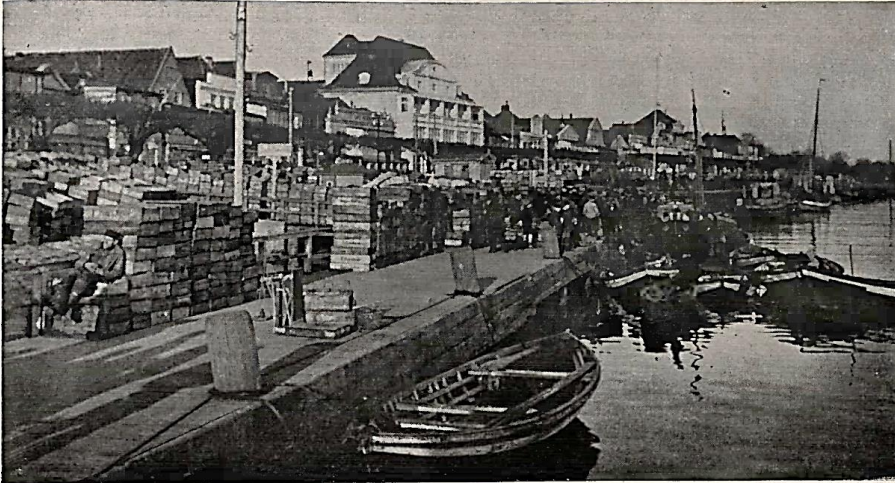
13.02.

In Travemünde.

(Mit drei Abbildungen.)

Alljährlich im Januar kommt für Travemünde die Heringssaison, die oft bis in den März hinein andauert. Der Hering hat dann die Absicht, zum Laichen in das Brackwasser der Pötenitzer Wiek einzudringen. Auf dem Weg dahin wird ein der sich verengenden

Lübecker Bucht abgefangen. Früher geschah das mit Stellnetzen und von Fischerbooten aus, die ihre braunen Segelleuchten ließen. Heute herrschen Motor und Ringwade. Und sie ermöglichen ganz andere Fänge. So beträgt die Ausbeute eines einzigen Ringwadenzuges oft über zehn Boote, vollgeschichtet mit silberblinkenden Heringen, die mit Motorkuttern nach Travemünde geschleppt werden. Und Travemünde selbst hat in der Heringssaison ein gegen über dem Sommer gänzlich verwandeltes Gesicht. Es herrscht der Hering auf der ganzen Linie. Besonders an der Vorderreihe macht sich das bemerkbar. Da stehen die Heringskisten hoch aufgestapelt, so hoch, daß sie fast die berühmte Reihe der Lindenbäume, mit ihren ineinander gewachsenen Ästen überragen. Und an den Ufern sind von der Mole bis zur Siechenbucht hin zahllose Fischerboote, Motorkutter, Ringwadenboote usw. vertäut. Außer den Lübecker Fischern, also den Travemündern, Schlutupern und Gothmündern liegen da die auswärtigen Boote, die von Niendorf bis Grömitz hin, die Eckernförder, die von Warnemünde, Fischer von Arnis und Kappeln und sogar von der dänischen Grenze. Und ein prächtiger Anblick ist es, wenn morgens die mit allen Beibooten etwa 200Boote zählende Fischerflotte zum Fang ausfährt.



Die Travemünder Vorderreihe im Reizen der Heringsfänge.



Einlaufen von Fischkuttern in den Travemünder Hafen nach dem Fang.



Boote mit frischgefangenen Heringen.

Nach dem Krieg änderten sich die Badegewohnheiten vor allem der jüngeren Gäste. Sonnenbäder und Freibaden vom Strand aus wurden trotz Verbot immer beliebter. Die traditionell abgeschottete Herren- und Damenbadeanstalt galt als äußerst unmodern. Die Kurverwaltung stellte diesen Trend in einem Bericht an den Senat fest: „Mit den

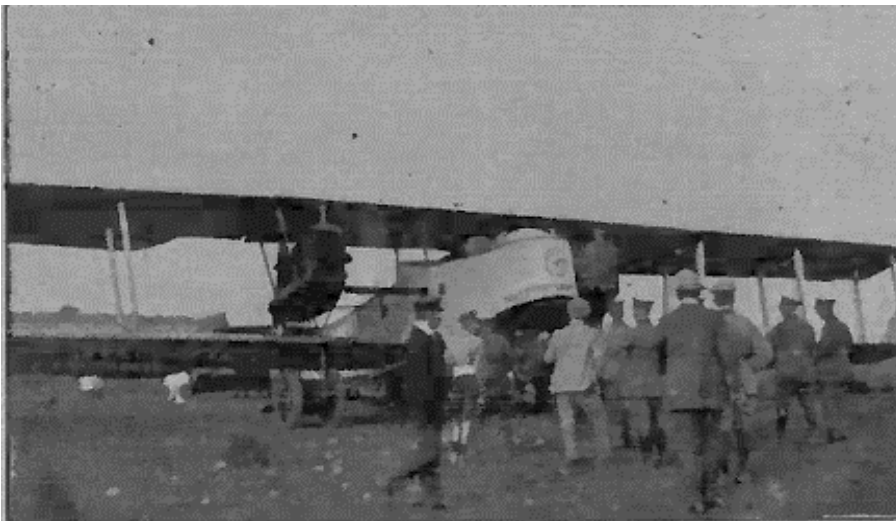
Badeverhältnissen in Travemünde und besonders auf dem Priwall ist es übel bestellt. Die große geräumige Badeanstalt am Hauptstrand an der Strandpromenade mit ihren vielen Einzel-Umkleidekabinen wird leider nur sehr wenig benutzt, weil dort keine Gelegenheit gegeben ist, auch Luft- und Sonnenbäder zu nehmen. Der Hauptstrom der Badenden geht deshalb zum Priwall. Diese Anstalt ist aber räumlich sehr beschränkt. Im dortigen Herrenbad sind 8 Umkleidekabinen und 110 Schränke vorhanden, im Damenbad stehen 10 Kabinen und 80 Schränke zur Verfügung. Bei gutem Wetter baden dort aber weit über 500 Personen. Man forderte nun dringlich die Einrichtung einer größeren Badeanstalt auf dem Priwall mit Flächen zum Sonnenbaden, „20 m rechts und links am Strand“. Ganz dem zukünftigen Trend öffnen wollte die Obrigkeit sich dann doch nicht: „Das Freibaden außerhalb der Anstalt hat auf dem Priwall in den letzten Jahren einen bedenklichen Umfang angenommen. Schon aus sittlichen Rücksichten muss alles nur Erdenkliche getan werden, um das Freibaden soweit als möglich zu verhindern“. Der Senat beschloss am 16.3.1921 auf dem Priwall und auch auf dem Festland ein Luft- und Sonnenbad einzurichten, sowie die Erweiterung der Priwall-Badeanstalt nach Plänen von Wasserbaudirektor Leichtweiß. Dieser sollte die notwendigen Arbeiten möglichst vor Saisonbeginn fertig haben.

11. September

Flugtage in Travemünde.

Mit zwei Abbildungen.

Am Anfang der ersten Augustwoche fanden auf dem Priwall Passagierflüge mit Flugmaschinen der Deutschen Luftreederei statt, die große Beachtung unter den Freunden des Flugsports fanden. Viele von diesen benutzten die Gelegenheit mit kundigen Piloten für einige Minuten in die höheren Regionen aufzusteigen. Die beiden Flugzeuge, mit denen die Flüge vorgenommen wurden, waren sehr gut eingerichtet, im größeren konnten 11 Passagiere Platz bekommen und im kleineren 2. Es war ein schöner Anblick, als sich die Flugzeuge wie große Vögel gegen den wolkenfreien Himmel abzeichneten. Der mit großer Spannung erwartete Fallschirmabsprung fand abends statt. Der kühne Fliegerstieg in dem kleinen Flugzeug mit seinem Piloten bis zu 1000 Meter Höhe empor. Dann schoß er einige Leuchtraketen ab und sprang aus dem Flugzeug. Wenige Augenblicke später hatte sich der Fallschirm ausgebreitet, aus dem schnellen Sturz wurde ein langsames Hinabschweben. Fast hätte der Springer das Land erreicht. Dicht an dem Landzipfel, der die Pötemtzer Wiek vom Travelauf abtrennt, kam er ins Wasser nieder. Eine Barkasse fuhr schnell herbei und fischte den Fallschirm auf, während der Pilot selbst ans Land schwamm. Der ganze Vorgang erregte lauten Beifall.



Flugtage in Travemünde.



Flugtage in Travemünde.

6. September

Auf Anregung einiger Herren aus Hamburg gründete man in Travemünde den Lübeck-Travemünder Golf-Klub. Der Lübecker Senator Friedrich Ewers wurde zum 1. Vorsitzenden gewählt. Der neue Verein wollte auf dem Gelände des Rennklubs auf dem Priwall einen Golfplatz einrichten. Dem Plan wurde vom Senat zugestimmt. Die Anlage des 6-Löcher-Platzes bereitete aber wegen des sandigen Untergrunds große Probleme; so konnte die Anlage erst Anfang 1922 eröffnet werden. Aber das junge Unternehmen stand wegen der Inflationszeit unter einem ungünstigen Stern: am 5.3.1923 wurde der Spielbetrieb auf Grund der zu hohen Kosten eingestellt.

Schlichting erwarb weiteres Land vom Senat, um seine Werft zu vergrößern.

Die Hansestadt Lübeck vermietete dem Verein der Naturfreunde zum Bau eines Vereinsheims ein 3.755 qm großes Gelände für 100 Mark pro Jahr an der Pötenitzer Wiek in unmittelbarer Nähe zur Mecklenburgischen Grenze. Das dort erstellte Heim im Fachwerkhaus-Stil diente als Unterkunft für Arbeiterfamilien, die hier günstig Urlaub mit Frau und Kindern machen konnten.

1922



Bedürfnisanstalten auf dem Priwall
Auszug Bürgerschaftssitzung

7. Errichtung zweier Bedürfnisanstalten am Priwall-Strande.

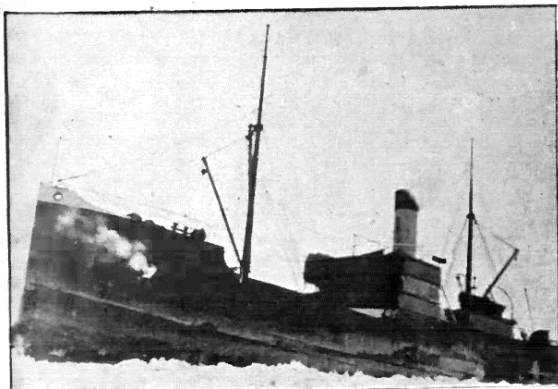
Kidel (Kom.): Wir begrüßen diese Vorlage des Senates. Aber wir vermissen in diesem Antrage, daß man mit den Bedürfnisanstalten nicht auch zwei Zapfstellen einrichten will. Wir müssen feststellen, daß die Arbeiter, die einmal nach Travemünde fahren, heute nicht mehr in der Lage sind, für eine Flasche Selter 10-12 K zu zahlen und für eine Flasche Bier noch mehr. Deshalb beantragt meine Fraktion, daß der Senat ersucht wird, bei der Errichtung dieser Bedürfnisanstalten auf dem Priwallstrande anzuordnen, daß dort zwei Wasserstellen (Trinkwasser) mit errichtet werden. Ich glaube, Sie können meinem Antrage zustimmen, und ich möchte Sie bitten, das zu tun.

Gent (Deutsch-nat.): Wäre es nicht praktischer, nur eine Zapfstelle zu nehmen, und zwar aus dem Grunde, weil die Entfernungen nicht allzu groß sind und an und für sich schon ziemlich erhebliche Geldkosten verursachen wird? Wir sollen auf jede Weise sparen. Ich nehme auch an, daß eine Zapfstelle vollständig genügt.

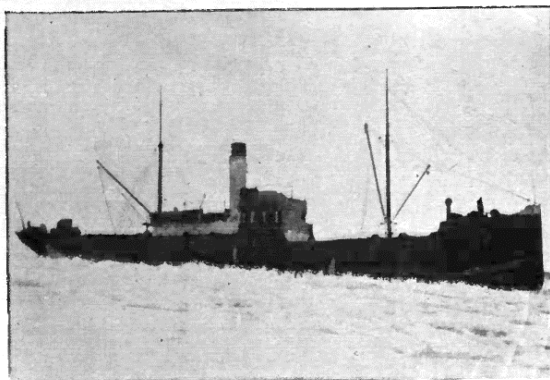
Kidel (Kom.): Ich bin damit einverstanden, daß nur eine Zapfstelle errichtet wird. Es dreht sich nur darum, ob für die Zapfstelle ein Brunnen zu bauen ist oder ob sie an die städtische Wasserleitung anzuschließen ist. Wenn ein Brunnen gebaut wird, bin ich mit einer Zapfstelle einverstanden und ändere deshalb meinen Antrag dahin um.

Der Senatsantrag wird hierauf endgültig angenommen. Das Ersuchen von Kidel wird mit Zweidrittelmehrheit angenommen.

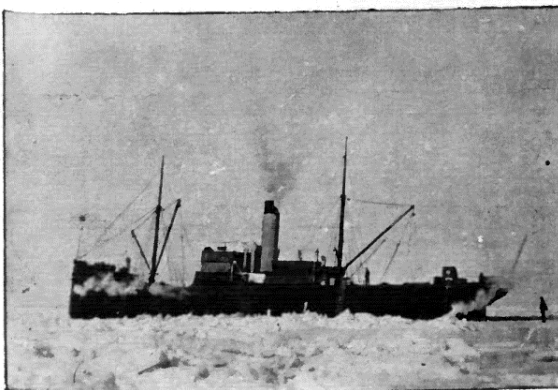
22. März Eiswinter



1. Dampfer „Ludvig Kollberg“ beim Fortzieren des Eises am 3. Februar 1922. Der Dampfer hat sich auf das Eis geschoben und festgefahren.



3. Dampfer „Ludvig Kollberg“ am 5. Februar 1922 im Packeis. Mannschaft außenbords, um das an den Seiten festliegende Eis vermittelst Eisäxte zu zerfeinern und mit Stangen wegzubüden.



2. Dampfer „Ludvig Kollberg“ am 5. Februar 1922 im Packeis, welches sich etwa 1 Meter an der Seite hochgehoben hat. Am Heck die Stahltrosse, mit welcher der Dampfer versucht, sich aus dem Eise herauszubieuen.



4. Dampfer „Ludvig Kollberg“ am 7. Februar 1922 mittags, kurz vor dem Zusammentreffen mit dem Eisbtr.

Am **22. Juli** tritt eine neue Badeverordnung für den Priwall in Kraft. Das Baden war nun von der alten, nun völlig unzureichenden Badeanstalt bis zur Mecklenburgischen Grenze erlaubt. Zusätzlich wurden zwei Bedürfnisanstalten unmittelbar am Strand erbaut.

30. Juni.

Travemünder Rennen (das erste seit dem Rennen im Jahre 1914, auf das bereits die Schatten des Krieges fielen). 2. Juli. Zweiter Tag der Travemünder Rennen, der, ein Sonntag, der Bahn auf dem Priwall bei schönstem Wetter einen Massenbesuch brachte.

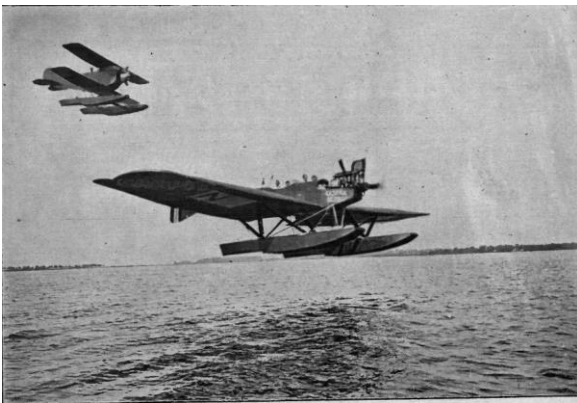
13. August

Übungsflug der Caspar-Seeflugzeuge für Gothenburg auf der Lübecker Bucht.

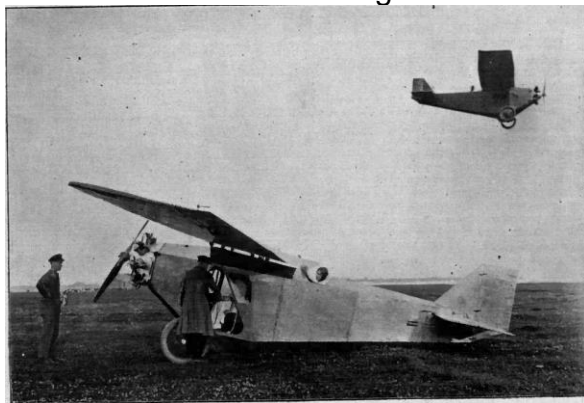
Flugzeugbauten in Travemünde.

(Mit zwei Abbildungen.)

Aus Gothenburg gelangt von der internationalen Ausstellung die Nachricht hierher, daß dort unter den im Wettbewerb auftretenden Flugzeugen das Passagierflugzeug der Casparwerke in Travemünde preis-gekrönt sei. Diese Nachricht lenkt die Aufmerksamkeit auf das große Industrierwerk, daß sich in den schon früher für ähnliche Zwecke benutzten Hallen am Priwallstrande aufgebaut und erheblicher weitert hat. Das für Gothenburg bestimmte Flugzeug, eine kleine Verkehrs-Limousine, flog mit eigener Kraft am 3. August von Travemünde nach dort ab. Das Flugzeug hat den hanseatischen Farben viel Ehre verschafft. Die kleine Limousine ist die Schönste und Eleganteste unter den ausgestellten Klein-Flugzeugen. In der für zwei Personen eingerichtete Kabine sind die Wände mit dunkelblauem Gobelinstoff bespannt. Leichtgepolsterte Sitze dienen der Bequemlichkeit der Passagiere. Frische Luft kann durch öffnen der Fenster ein geführt werden. An den Wettbewerben nahmen außerdem noch zwei Seeflugzeuge der Caspar Werke teil, eine kleine Wasser-Sportmaschine und ein großes Hochsee-Verkehrsflugzeug. Der kleine Wassersport-Doppeldecker ist der einzige Biplan mit freitragenden Flügeln, d.h. zwischen den beiden Flügeln sieht man keine Drähte, Streben oder sonstige Einbauten, die Luftwiderstand verursachen könnten. Infolgedessen kann das Flugzeug eine besonders hohe Geschwindigkeit erzielen. Diese Maschine ist in einer Minute ganz zerlegbar, so daß man das Flugzeug in einem kleinen Blechzylinder unterbringen kann. Das Hochsee Verkehrsflugzeug ist ein Eindecker, der auf den Caspar-Werken seit mehreren Jahren in Serien gebaut wird und von dem z.Zt. mehrere im skandinavischen Luftverkehr gute Dienste leisten. Die Maschine kann beim größten Seegang auf hoher See sicher landen und starten. Im offenen Passagierraum sind außer dem Führersitz für vier Fahrgäste-Plätze vorhanden. Der Clou der Gothen-kurzer internationalen Luftfahrt-Ausstellung war das große Verkehrsflugzeug der Caspar-Werke, dessen Passagierraum aus zwei Kabinen und aus einem Mittelgang besteht. Alle diese Räume sind so hochgehalten, daß selbst sehr große Personen aufrecht stehen können; die Sitze sind so angeordnet, daß durch Abklappen der Lehnen bequem Schlafgelegenheit zu schaffen ist. Das Flugzeug ist z.Zt. die größte deutsche Passagiermaschine. Es ist besonders hervorzuheben, daß die Maschine nur die halbe Motorenleistung verlangt wie ähnlich große ausländische Flugzeuge. Die den Flugzeugen der Caspar Werke in Gothenburg gewordene Anerkennung ist doppelt erfreulich und wird der wieder-auflebenden Flugzeugindustrie an unserm heimatlichen Strande zu erneutem Weiterstreben Anlaß geben.



Abflug einer Caspar-Seeflugmaschine für Gothenburg auf der Lübecker Bucht.



Abfahrt einer Caspar-Limousine von Travemünde nach Gothenburg.

15. Dezember.

Die Bootswerft von Böbs auf dem Priwall in Travemünde fiel einem Großfeuer zum Opfer.

24. Juni

Auf der Travemünder Bucht und der Pötenitzer Wiek begannen mit Segelregatten bei starkem Westwind Wett-kämpfe auf dem blauen Element, die sich über eine Reihe von Tagen erstrecken.

15. Juli

Auf der Lübeck-Travemünder Bahn fand ein folgen schwerer Zusammenstoß zwischen einem Personenzuge und einem Leerzüge statt. Vier Bahnbeamte wurden verletzt, der Materialschaden war sehr groß. Die Mehrzahl der Sonntags-Ausflügler nach Travemünde trafen erst in den Stunden von 11 Uhr abends bis kurz vor 5 Uhr morgens wieder in Lübeck ein.

16. September

Ein „Groß-Flugtag“ auf dem Flugplatz Travemünde-Priwall lockte zahlreiche Besucher aus nah und fern in das Seebad. Rundflüge konnten vom Priwall ausgebucht werden. Nachmittags konnten die Gäste Fallschirmspringer beim Ausüben ihres Sportes erleben, Flugzeuge konnten aus nächster Nähe in Augenschein genommen werden. Sturzflüge, Loopings, Ziellandungen und Turnen am Trapez unter Flugzeugen, in der Luft unterwegs mit über 125 Std. km , begeisterten das Publikum.

21. September

Segelflugwoche an, an der über 60 Segelflugzeuge teilnahmen Caspar-Werke in Travemünde.

(Mit Abbildung.)

Der Luftverkehr zwischen Travemünde und den Ostseebädern, von welchem wir in Nr.19 der „Vaterstädtischen Blätter“ berichteten, erfreuten sich eines steten Zuwachses. Die täglichen Flüge und der Andrang der Passagiere für diese Flüge, mehrten sich bis Ende August. Bald ward die Richtung der Flüge nach einem bald nach dem anderen Bad an der Ostsee genommen. Oft war auch Kiel das Ziel der Reise. Vor einigen Tagen, bei sehr stürmischem Wetter und hohem Seegange, kam das Flugzeug von Timmendorf auf der Seeschwimmend in Travemünde an. Es soll eine Geschwindigkeit von annähernd 140km/Std. erreicht haben und der Führer des Seeflugzeuges hat dadurch bewiesen, daß er sein Flugzeug sowohl in den Lüften, als auch auf dem stürmischen Meere, sicher zuführen weiß. Vorstehende Abbildung des Flugzeuges, welche uns von befreundeter Seite zugesandt ist, weisen einen Raum für vier Passagiere, den Führer und den Monteur auf. Es macht den Eindruck eines stabilen Flugzeuges, welches wohl im Stande ist, Wind und Wetter zu trotzen. Für unser Seebad Travemünde ist der tägliche Flugverkehr als einer der modernsten Einrichtungen zu bewerten.



Flugzeug der Caspar-Werke in Travemünde.

1924

erfolgte auf einen Antrag der Priwallbewohner hin eine Beleuchtung der Mecklen-burger Landstraße.

18. Februar.

Die Travemünder Bucht der Ostsee ist seit einer Woche bis weit über Sicht mit dichtem Eise bedeckt. Zahlreiche Sonntagsausflügler benutzten die Gelegenheit zur

Besichtigung des überaus interessanten Anblicks der meilenweit sich ausbreitenden Eisdecke.

Im gleichen Jahr kam mit dem Restaurant „Strandperle“ ein zweiter gastronomischer Betrieb mit Halle auf dem Priwall dazu, der schon drei Jahre später erweitert werden musste.



Strandleben auf dem Priwall



Die „Nivea-Rutsche“ war eine der Attraktionen des Priwallstrands. Auch auf der Travemünder Seite existierte ein derartiges Gerät.



Bis etwa Mitte der 1920er-Jahre war es verpönt, unmittelbar vom Strand aus im Meer zu baden. Auf dem Priwall war das Freibaden allerdings schon ab 1922 erlaubt.

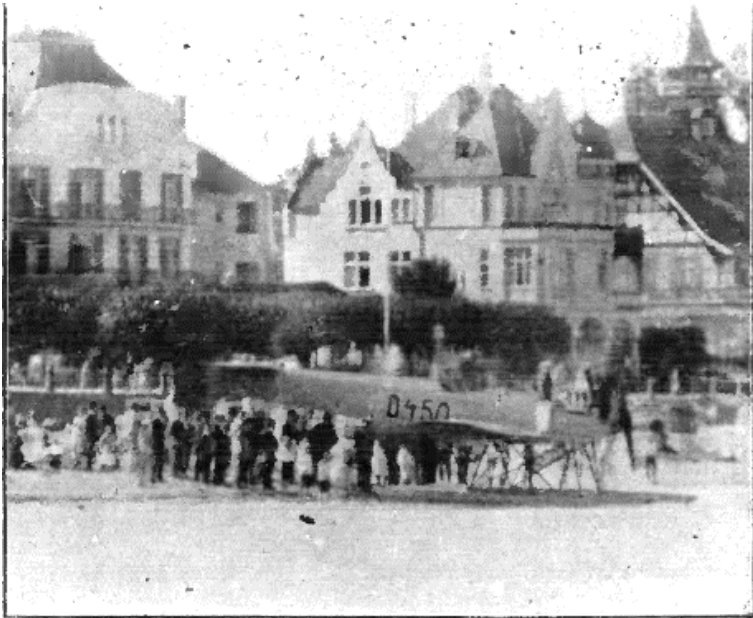
24. August 1924

Passagierflüge mit dem Seeflugzeug der Casparwerke in Travemünde.

(Mit einem Bild.)

Seit etwa 14 Tagen finden in Travemünde mit einem von den Casparwerken daselbst erbauten Seeflugzeuge regelmäßig Passagierflüge über der Lübecker Bucht statt. Die Flüge erstrecken sich bis Scharbeutz und Haffkrug und finden lebhaften Zuspruch. Bei dem Flugzeug fällt die große Sicherheit in der Führung auf, in der Luft sieht es aus wie eine große Hornisse, dickbauchig und stabil. Mitfahrenden wird der herrliche Überblick aus dem Flugzeug weit über Land und Meer gewährt. Für die Kurgäste bilden natürlich

die Vorführungen ganz besonders lebhaftes Interesse. Hoffentlich setzen die Casparwerke die Flüge bis zur Beendigung der Kurzeitfort



Das Seeflugzeug der Casparwerke am Strand zu Travemünde.

1924/25

Das an der Pötenitzer Wiek erbaute Heim des Touristenvereins „Naturfreunde Lübeck“ wurde bis zum Beginn des Nazi-Regimes vom Verein genutzt. Als die „Naturfreunde-Bewegung“ in den 30-er Jahren durch die Nazis verboten wurde, übernahm die Hitlerjugend das Heim. Das Haus wurde nach 1945 abgerissen.

27. Juni

Bilder vom Travemünder Rennen.

(Mit vier Abbildungen.)

Einer der Höhepunkte des Travemünder Sommers ist das Rennen auf dem Priwall, einer zwischen den blauen Wassern der Ostsee und Trave und einem Kiefernwäldchen idealgelegenen Rennbahn, wie sie nicht viele Städte ihr eigen nennen. Vor dem Kriege fanden die Rennen immer am letzten Freitag und Sonntag des Julimonats statt, und eine Schiffsbrücke diente zur Verbindung mit der Stadt Travemünde. Über das letzte Rennen vor dem Kriege warf schon das beginnende Völkerringen seinen gigantischen Schatten.



5. Stütz einer Gesellschaften (auf dem Priwall von dem Schmalen)
 1. Am Sonntag: Die Pferde sind die Jockeys. 2. Die Pferde sind die Jockeys.
 3. Die Pferde sind die Jockeys. 4. Die Pferde sind die Jockeys.
 Vom Travemünder Rennen am 27. Juni 1924

Die auf dem Rennplatz anwesenden Offiziere und Mannschaften der in Travemünde verankerten Torpedoflottille wurden während des Rennens abgerufen. Als bald

wurden die Torpedoboote unter Dampf gesetzt, unheilvoll wehten die riesigen schwarzen Rauchfahnen, und die eisernen Boote fuhren aus, meerwärts. Darüber sind nun zehn Jahre dahin gegangen. Während der Krieg und die nachfolgenden ersten Nachkriegsjahre die Abhaltung von Rennen untunlicher scheinen ließen, ist seit 1922 die alte ruhmvolle Tradition der Travemünder Rennen wieder angeknüpft. Nur, daß jetzt der erste Freitag und Sonntag im Juli Renntage sind, und daß jetzt der hohen Kosten wegen die Schiffsbrücke nicht mehr gebaut wird. Dafür besorgen zahllose Motorboote, Barkassen, die regulären Fähren und auch größere Dampfer den Verkehr über die Trave. In diesem Jahre hatte die Travemünder Bahn einen Massenbesuch zu verzeichnen, der besonders am Sonntag gewaltige Ausmaße annahm. Auf dem Platze entfaltete sich ein in dieser ausgedehnten Form seltenes gesellschaftliches Leben. Auch sportlich waren die bei den Renntage von großem Reiz, davor vorzügliches Pferdmaterial zur Stelle war. Von den Meistern des Sattels seien nur die bekannten Namen Olejnik, Köhl, Bottelier und Haguenin, so wie der seiner Pferde selbst steuernde Hantke genannt. Die Beliebtheit des Travemünder Rennplatzes zeigt es sich auch im starken Besuch von auswärts, namentlich von Hamburg und Berlin.



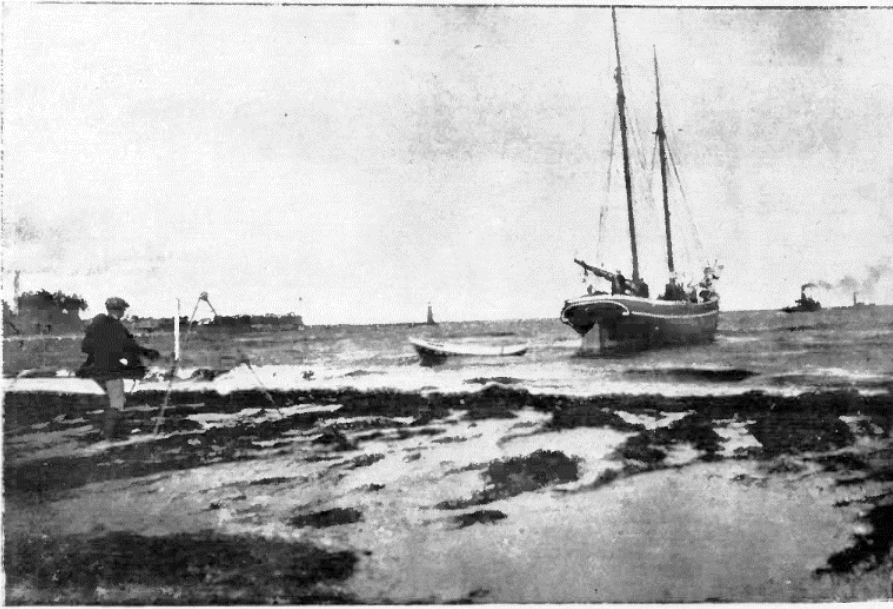
Dieses Luftbild aus den 1920er-Jahren zeigt deutlich den Austragungsort der Rennen: Die Rennbahn reichte bis fast an die Trave. Bis 1934 wurden Rennen veranstaltet, ohne aber auf das Interesse vergangener Zeiten zu stoßen. Mit der Ausbaggerung des U-Boothafens zu Beginn der 1940er-Jahre war der Pferderennsport auf dem Priwall endgültig Geschichte

April

Strandung auf dem Priwall.

(Mit Abbildung.)

Dicht unter dem Strande des Priwalls, nahe der Südermole von Travemünde, ist bei starkem Sturm in der Nacht zum Montag der dänische Gaffelschoner „Martha“ aufgelaufen. Die Lage des Schiffes hoch auf dem Badestrande war recht schwierig, zwei Schlepper bemühten sich vergeblich, es von dem Sandstrand herunter zuziehen. Die Mannschaft war bei der Nähe des Strandes natürlich nicht gefährdet, sie war an Bord verblieben. Die Strandung gab landschaftlich ein sehr hübsches Bild ab, neben unserm Photographen hatte sich am Morgen nach dem Auflaufen des Schiffes ein Marinemaler eingefunden, um das Bild festzuhalten. Frische Brandung gestalteten den Blick auf das Schiff besonders reizvoll. Inzwischen ist das Schiff wieder vom Sand-Strande abgeschleppt.



Strandung des dänischen Gaffelschoners „Martha“ an der Priwallküste bei Travemünde, 10 Meter vom Strande. Eigene Aufnahme.

Die Hansestadt Lübeck richtete auf dem Priwall eine Jugendherberge am Fliegerweg ein, die von einem Lehrerehepaar geleitet wurde. Das Gebäude wurde nach dem 2. Weltkrieg verkauft. (Grundstück Grommelt u. Reiterhof)

Jugendherbergsweihe.

Am Sonntag, dem 20. September, morgens 11 Uhr wird zum ersten Male auf lübedischem Gebiete der Neubau einer Jugendherberge mit Jugendheim eröffnet. Es schien kein günstiger Stern über diesem Bau am Fliegerweg auf dem Priwall zu stehen. Denn kurz vor dem Beginn der Arbeiten machte die große Ausperrung im Baugewerbe einen Strich durch die Rechnung und verzögerte alles um fast zwei Monate, und als schließlich der Bau unter Dach und Fach stand, traf ihn während des Augustgewitters der Blitz, war aber gnädig und legte nicht das ganze Gebäude in Asche, sondern zerstörte nur einen Giebel. Jetzt werden hoffentlich vier Blitzableiter alle Gefahren von oben abwenden, und wohlgeborgen werden fortan 60—70 milde Jungwanderer in den vier Schlafräumen ausruhen können. Da das Haus auch im Winter geöffnet sein wird, so kann die Travemünder und am Wochenende auch die Lübeder Jugend in dem schönen Tagesraum ihre Nestabende abhalten. Wer das Haus besuchen will, dem bietet sich in den Nachmittagsstunden nach der Einweihung Gelegenheit dazu. Herr Architekt Dipl.-Ing. Cartobius, der den Bau entworfen und geleitet hat, wird dann allen Freunden der Jugend als Führer zur Verfügung stehen. — Mit der Weihe ist das Herbsttreffen der Lübeder Jugendbünde verbunden. Spiele und Tänze, Singen und Wettkämpfe werden den Nachmittag ausfüllen, so daß ein buntbewegtes frohes Leben und Treiben dort zu erwarten ist.

Eingeladen ist jedermann, alt und jung, auch ohne, daß er etwas zur Ausschmückung der noch kahlen Wände stiftet. Es wird sogar für ein einfaches Mittagessen und Kaffee nach Möglichkeit für alle Teilnehmer gesorgt werden.

Schomburg.



Schon im Jahr 1925 war der Strand gut besucht. Weit über 20 000 Gäste kamen jährlich, um zwischen den Dünen die Ruhe zu genießen. Erst seit dem Jahr 1922 war es erlaubt, direkt vom Strand aus in der Ostsee zu baden, die ersten Strandkörbe kamen gut zehn Jahre später.



1925 Mecklenburger Landstraße

19.Juli

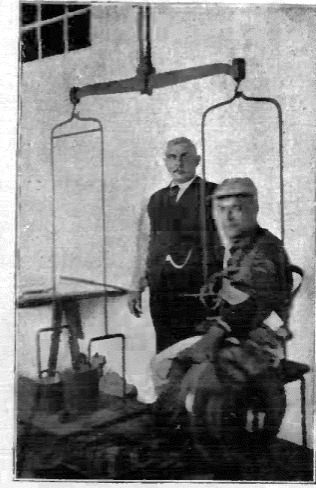
Rennen in Travemünde.

(Mit sechs Abbildungen)

Die Rennen, veranstaltet vom Lübeck-Travemünder Rennklub, auf dem Priwall in Travemünde fanden in diesem Jahre am Freitag, dem 3. und Sonntag, dem 5. Juli statt. Es wurden insgesamt 13 Rennen gelaufen, darunter zum ersten Male verschiedene Halbblutrennen. Die Nennungen waren in diesem Jahre überraschend hoch und es wurden meist vollbesetzte Felder gestartet. Der Andrang des Publikums war besonders am Sonntag außerordentlich zahlreich und es entwickelte sich ein buntes, farbenfrohes Bild auf dem Rennplätze. Der Toto hatte einen guten Umsatz zu verzeichnen, an beiden- Tagen wurden etwa 150000 Mark umgesetzt. Die Platzmusik wurde von der Reichwehrkapelle unter Leitung des Musikdirektors Clausnitzer ausgeführt. Der Lübeck-Travemünder Rennklub kann mit seinen diesjährigen Rennen auf eine Veranstaltung zurückblicken, die den Friedensjahren nicht nachsteht.



Rennen in Travemünde: Eine gut gelungene Zielaufnahme mit Blick auf die vollbesetzten Tribünen.



Auf der Waage.
[Phot. H. Mohrman.]



Rennen in Travemünde: Hindernisprung in einem Halbblutrennen.



Beim Aufsatteln.
[Phot. H. Mohrman.]

1926 – 28

JULI 1926

Vom Flugtag in Travemünde
(Mit zwei Abbildungen.)

Auf dem im Travedelta gelagerten Priwall, auf dem sich das im Sommer gutbrauchbare Gelände der Caspar-Flugzeugwerft befindet, fand am Sonntag den 11. Juli zu Gunsten der Zeppelin-Eckener-Spende eine Flugveranstaltung statt, an dem sich mehrere Flugzeuge und Fallschirmpiloten beteiligten. Von dem mit gutem Gelingen abgehaltenen Flugtag geben hier neben mehrere Abbildungen Zeugnis.

Veranstalter des Flugtages war der Lübecker Verein für Luftfahrt in Verbindung mit der Fliegerschule Hamburg, die Casparwerke und die Luft-Hansa.



Fallschirmpilotin Frä. Thomas nach dem Absprung.
 Daneben Dir. Zimmermann, Vorstandsmittglied des L. V. f. Luftf.



Fallschirmpilotin Frä. Thomas während des Absprungs

19.09.26

Das Rudolf Groth Heim auf dem Priwall
 (Mit zwei Abbildungen)

In herrlicher Lage auf dem Priwall in Travemünde steht das Rudolf-Groth-Kinderheim. Es ist das ursprüngliche Haus des Vereins der Ferienkolonie, deren Betrieb infolge der Inflation eingestellt werden mußte. Ein Lübecker, der Kaufmann Rudolf Groth in Mexiko, stiftete während der Inflationszeit 10000 Dollar für ein Kinderheim. Mit diesen Mitteln wurde das Haus einer völligen Renovierung unterzogen und jetzt steht das große Gebäude, das 100 Kindern Unterkunft bietet, als mustergültiges Kinderheim da. Am Sonntag, dem 29. August, waren dort viele Lübecker, Ärzte, Geistliche, Vertreter der lübeckischen Behörden, Lehrer, Vertreter der Presse usw. zu Gäste, die einer Einladung der Zentrale für private Fürsorge gefolgt waren. Die ganze vorbildliche Einrichtung, der Geist, der Leitung und Kinder beseelt, machten auf die Besucher einen tiefen Eindruck. Dieses kam auch am Abend beim Abschied vom gastlichen Haus durch die Dankesworte des Präsidenten im Namen der Besucher zum Ausdruck. Im Bilde zeigen wir das Rudolf-Groth-Heim und eine Gruppentanz der Kinder im Garten des Heimes.



Das Rudolf-Groth-Kinderheim auf dem Britwall in Travemünde.

Photographenmeister S. Färber, Lübeck.



Eine Gruppe von Kindern des Rudolf-Groth-Heims bei fröhlichem Tanz.

Photographenmeister S. Färber, Lübeck.

21. September

Caspar-Werke in Travemünde.

(Mit Abbildung.)

Der Luftverkehr zwischen Travemünde und den Ostseebädern, von welchem wir in Nr. 19 der „Vaterstädtischen Blätter“ berichteten, erfreuten sich eines steten Zuwachses. Die täglichen Flüge und der Andrang der Passagiere für diese Flüge, mehrten sich bis Ende August. Bald ward die Richtung der Flüge nach einem bald nach dem anderen Bad an der Ostsee genommen. Oft war auch Kiel das Ziel der Reise. Vor einigen Tagen, bei sehr stürmischem Wetter und hohem Seegange, kam das Flugzeug von Timmendorf auf der Seeschwimmend in Travemünde an. Es soll eine Geschwindigkeit von annähernd 140km/Std. erreicht haben und der Führer des Seeflugzeuges hat dadurch bewiesen, daß er sein Flugzeug sowohl in den Lüften, als auch auf dem stürmischen Meere, sicher zuführen weiß. Vorstehende Abbildung des Flugzeuges, welche uns von befreundeter Seite zugesandt ist, weisen einen Raum für vier Passagiere, den Führer und den Monteur auf. Es macht den Eindruck eines stabilen Flugzeuges, welches wohl im Stande ist, Wind und Wetter zu trotzen. Für unser Seebad Travemünde ist der tägliche Flugverkehr als einer der modernsten Einrichtungen zu bewerten.



Flugzeug der Caspar-Werke in Travemünde.

1926

22. Oktober

Die Hanseatische Flughafengesellschaft Lübeck-Travemünde, an der das Reich sowie die Freien und Hansestädte Hamburg und Lübeck beteiligt sind, wurde mit einem Stammkapital von 1430000 Jul gegründet.

31. Oktober

Der Senat stattete dem Flughafen in Travemünde einen Besuch ab.

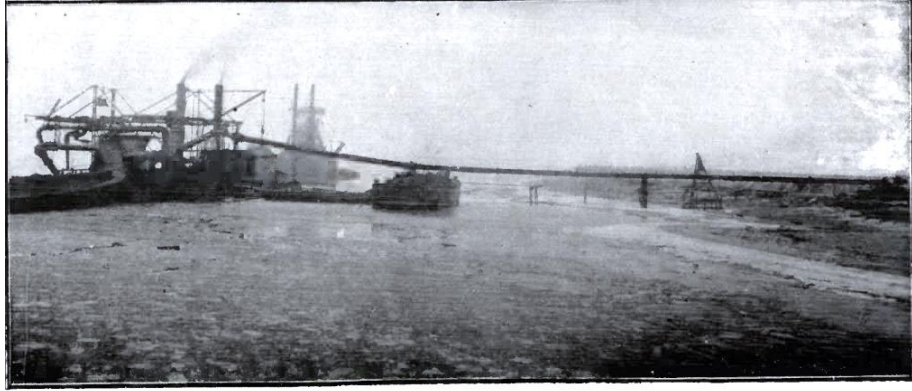
9. November

Die Lübecker Bürgerschaft besichtigte den Flughafen Lübeck-Travemünde.

Erdarbeiten auf dem Priwall.

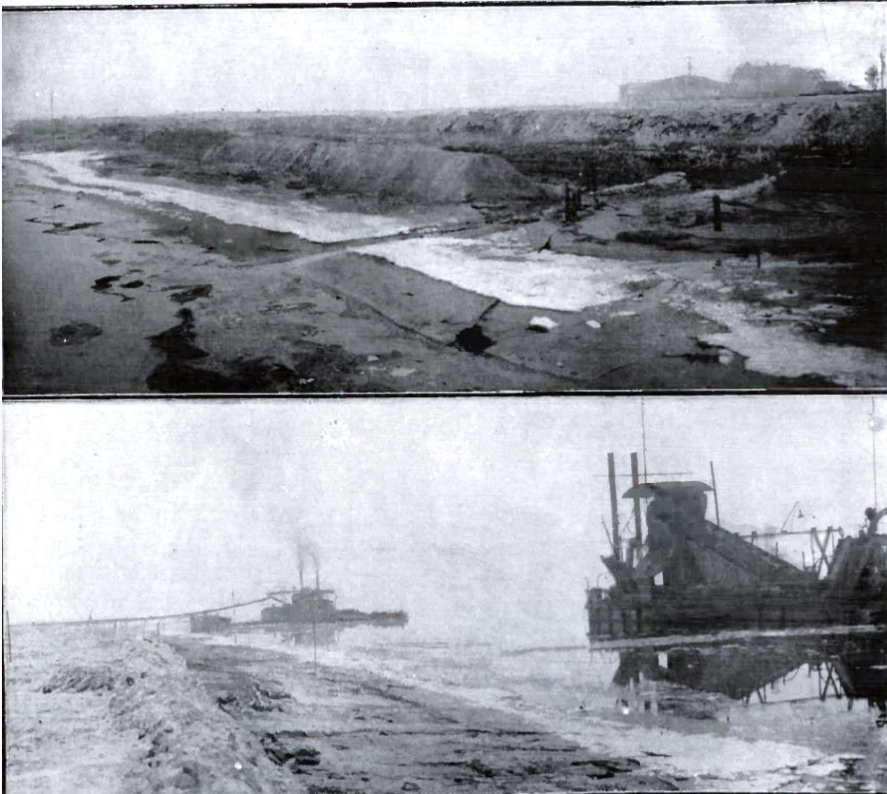
(Mit drei Abbildungen)

Auf dem Priwall werden jetzt zur Vergrößerung des Flugplatzes, der mit seinen Baulichkeiten längst dem anwachsenden Verkehr nicht mehr entspricht, vorbereitende Erdarbeiten ausgeführt. Durch Bagger wird das Land aufgehöhht. Unsere Bilder zeigen diese Arbeiten, die manchem Erwerbslosen Beschäftigung und



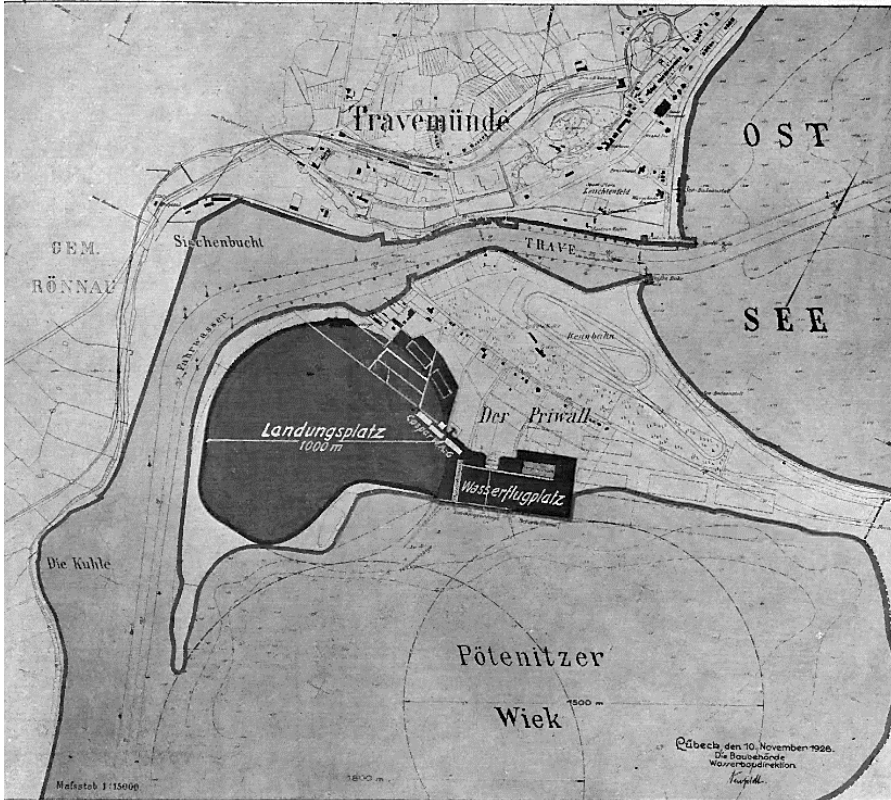
Erarbeiten auf dem Priwall.

Verdienst geben.



Ausbau des Flugplatzes auf dem Priwall. (Mit Plan.)

Das Reich, Hamburg und Lübeck haben sich vereinigt, um den Flugplatz auf dem Priwall bei Travemünde großzügig auszubauen. Es lassen sich auf dem Priwall verhältnismäßig leicht Anlagen schaffen, die man bezeichnen möchte als einen Luft-Umsteigebahnhof zwischen Landflugzeugen und Seeflugzeugen. Die Landflugzeuge kommen in der bekannten Weise auf dem Landflugplatz an, die Wasserflugzeuge gehen auf der Pötenitzer Wiek nieder und legen sich an das Ufer, wo dann ein regelrechter Umsteigeverkehr stattfinden soll. Der Luftfahrplan wird deshalb voraussichtlich so einzurichten sein, daß eine Kreuzung aller über Lübeck gehenden Linien in derselben Stunde, der Mittagsstunde, stattfinden wird, so daß man vielleicht in absehbarer Zeit von Hüll über Lübeck nach Helsing fors in einem Tage fliegen kann. Der Landflugplatz wird bereits ausgebaut und für den Seeflughafen werden Anlagen für das Landen der großen Seeflugzeuge und das Umsteigen auf Landflugzeuge geschaffen werden müssen. Außerdem sind notwendig Einrichtungen zum Überwintern und Ausbessern der Seeflugzeuge, also große Flugzeughallen, Aufschleppen usw. Für Lübeck ist es von besonderem Vorteil, daß es die 1 Million RM betragenden Baukosten des ersten Ausbaues nicht allein zutragen haben wird, sondern nur zu etwa einem Drittel, da Hamburg und das Reich sich beteiligen werden. Alle Anlagen sollen mit größter Beschleunigung ausgeführt werden, da schon beim Beginn des neuen Sommer-Luftfahrplanes die ersten Seefluglinien über Lübeck befliegen werden sollen und zum Winter die Ausbesserungs- und Überwinterungsanlagen fertig sein müssen. Die hier dem Ingenieur gestellte Aufgabe ist schwierig, aber von ganz besonderem Reiz, da bisher Anlagen von ähnlicher Art und Größe nicht ausgeführt worden sind. Der Schöpfer der Baupläne, die auf der wiedergegebenen Karte im einzelnen zu sehen sind, ist Oberbaurat Neufeldt. Zur Zeit liegt die Beteiligung Hamburgs der Hamburger Bürgerschaft zur Genehmigung vor.



Plan für den Flugplatz auf dem Priwall.

Der Priwall-Flughafen wurde zu einem kombinierten See- und Landflughafen ausgebaut, eine Einmaligkeit in Europa. Auftraggeber war die Hanseatische Flughafengesellschaft G.m.b.H. Lübeck, Hamburg und das Deutsche Reich hielten Anteile an der Gesellschaft. Die Kosten für den Bau des Flugplatzes trug zur Hälfte die Hansestadt Lübeck. Um ein Flugfeld von mindestens 1.000 m Durchmesser zu erhalten, wurden umfangreiche Aufspülungen vorgenommen. Die Sandmassen waren Baggergut aus der Trave-Fahrrinne. Um das 1m hohe Gelände des Flugplatzes vor Hochwasser zu schützen, wurde zusätzlich ein 1m hoher Sommerdeich am Südufer des Priwalls angelegt. Wegen des hohen Grundwassers auf dem Flugfeld wurde am südlichsten Punkt des Priwalls ein Pumpwerk errichtet. Grundwasser und Niederschläge wurden über eine Entwässerungsleitung über das Einlaufbauwerk am Rosenhof in die Trave abgeführt.

Der neue Flugplatz in Travemünde
(Mit drei Abbildungen.)

Es geht nunmehr seiner Vollendung entgegen.

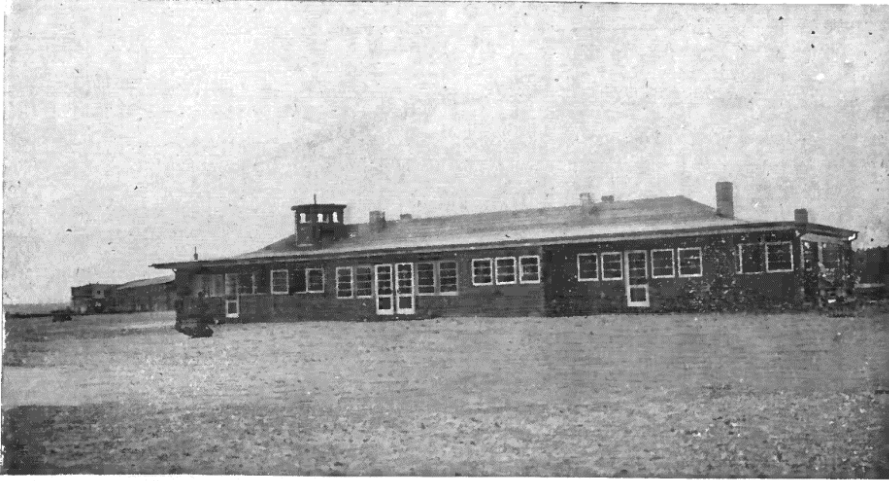
Die Ausbaggerungsarbeiten für die Erweiterung des Flugplatzes sind beendet und die Anlegstellen für die Wasserflugzeuge sind bereits im Bau.



Das Passagierflugzeug nach der Landung.

Durch die Ausbaggerung erreichte man gleichzeitig die erforderliche Wassertiefe von 6 Metern, die für das Landen großer Wasserflugzeuge erforderlich ist. Mit dem Bau der Montagehallen hat man begonnen und auch eine neue Zufahrtstraße von der

Mecklenburger Chaussee her ist bereits durch Steinschotter grundiert. Das neue Verwaltungsgebäude, ein Holzbau auf Betonfundament, präsentiert sich als schmucker Bau.



Das neue Verwaltungsgebäude.

Er enthält sowohl Räume für die Flugleitung, Flugpolizei und Zollverwaltung, wie auch Aufenthaltsräume für die Fluggäste. Wir bringen im Bilde dieses Verwaltungsgebäude und zeigen gleichfalls ein großes Passagierflugzeug kurz vor der Abfahrt nach Kopenhagen.



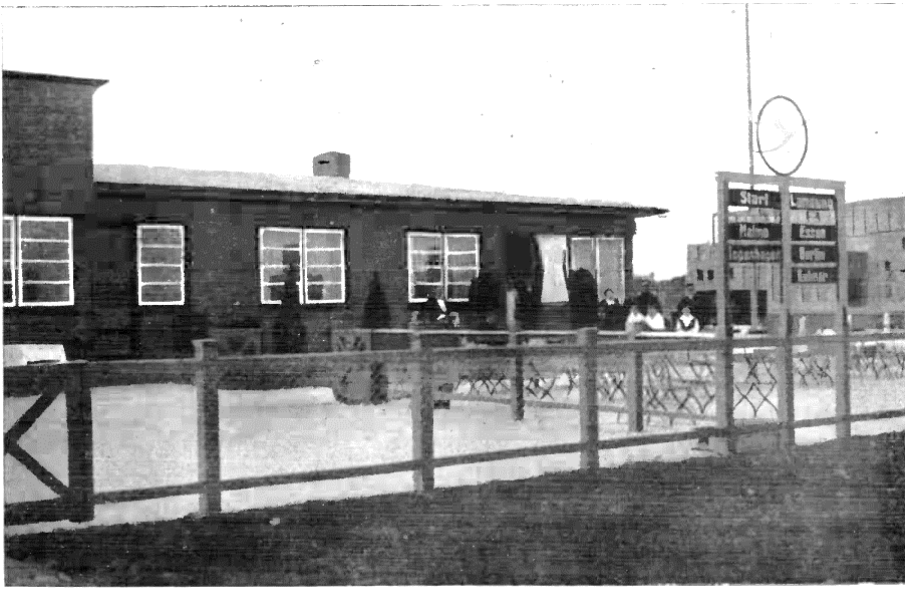
Kurz vor dem Abflug nach Kopenhagen.

6. August

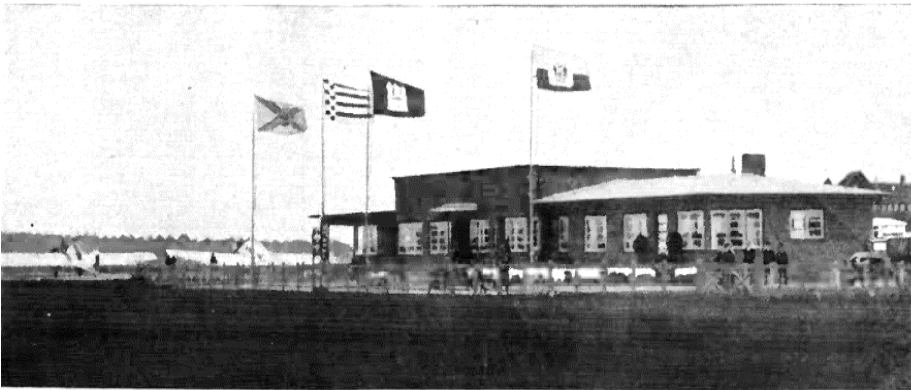
Der Hanseatische Flughafen Lübeck-Travemünde konnte in Anwesenheit von drei schwedischen Militärflugzeugen und dem Dornier-Riesen-Wasserflugzeug „Super-Val“ eingeweiht werden. Am 15.11.1927 wurde der regelmäßige Flugverkehr aufgenommen. Die Flender-Werft aus Lübeck lieferte für Reparaturarbeiten das erste Schwimmdock der Welt für Wasserflugzeuge, das durch den „Super-Val“ am 2.11. in Betrieb genommen wurde. Durch ihr fast immer ruhiges und genügend großes und tiefes Wasser bot die Pötenitzer Wiek eine ideale Fläche zum Landen von Wasserflugzeugen.

1926

Die Eröffnung der Fluglinie Berlin-Lübeck/Travemünde-Kopenhagen-Malmö durch die am 6.1.1926 gegründete Deutsche Lufthansa fand den Flugplatz auf dem Priwall in den internationalen Flugverkehr ein. Ein hölzernes Abfertigungsgebäude mit Wartehalle und Schalter sowie kleinem Restaurant gehörte zu den ersten seiner Art in Deutschland.



Empfangsgebäude der Deutschen Luft Hansa A.-G. auf dem Priwall.



Das „Bahnhofsrestaurant“ der Luft Hansa A.-G. auf dem Priwall.

19. April.

Die Eröffnung der regelmäßigen Luftverkehrslinie Malmö—Kopenhagen—Lübeck—Berlin—Dresden hatte am Montag Vormittag zahlreiche Senats- und Bürgerschaftsmitglieder und an der Luftschiffahrtinteressierte Kreise nach Travemünde geführt.

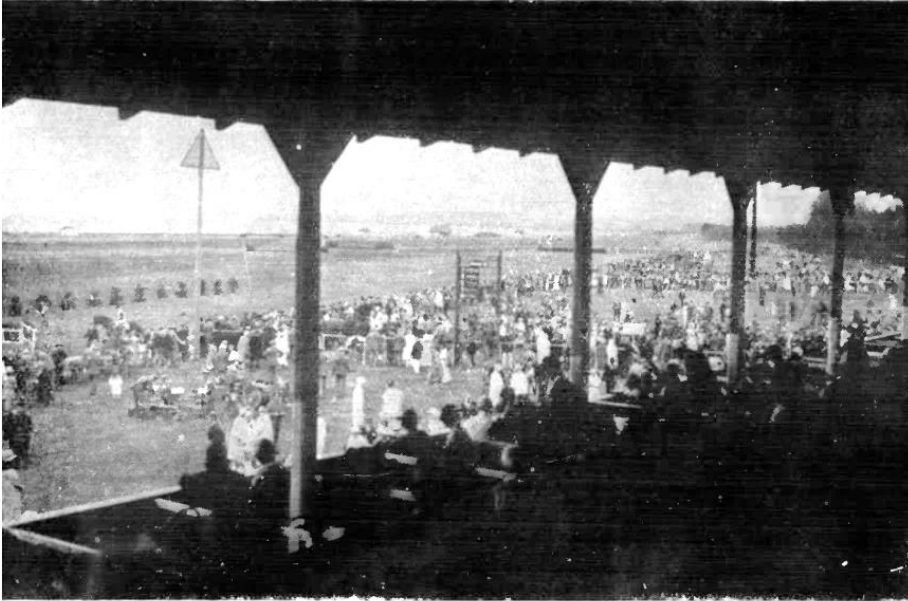
Auf dem dortigen Priwall-Flugplatz sollte vormittags 11 Uhr die Landung des ersten von Malmö und Kopenhagen zuerwartenden Flugzeuges der Luft-Hansa A.-G. stattfinden. Das Flugzeug traf mit einiger Verspätung ein, landete aber wegen widrigen Windes nicht, dagegen fand am Nachmittag die Landung des von Berlin in Travemünde pünktlich um 5 Uhr eintreffenden Flugzeuges und dessen Weiterfahrt nach Kopenhagen anstandslos statt. Die erste Fahrt nach dem Norden wurde von drei hiesigen Pressevertretern begleitet. Der Mitarbeiter der Lübeckischen Anzeigen, Herr E. Evers, flog bis zum Endpunkt nach Malmö mit und kehrte am folgenden Morgen mit dem Flugzeug nach schöner Fahrt nach Lübeck zurück. Benutzt war für die Fahrt die sog. Vogelfluglinie über Fehmarn-Falster.

Vom diesjährigen Travemünder Rennen.

(Mit drei Abbildungen.)

Die Travemünder Rennen, die am 2. und 4. Juli auf dem Priwall stattfanden, konnten bei herrlichstem Sommerwetter gelaufen werden. Kein Wunder, daß der Besuch, der schon am Freitag groß war, am Sonntag noch zunahm und sich ein farbenfrohes gesellschaftliches Bild auf dem Rennplätze entwickelte. Die Damenwelt zeigte sich im Schmuckduftigster Sommerkleider, fesch und hübsch, wie man es auf dem Turfplatze gewohnt ist. Es wurden an beiden Renntagen je acht Rennen gelaufen, darunter wieder wie im Vorjahre, je zwei Halbblutrennen. Die durchweg gutbesetzten Felder wurden präzise auf die Reise geschickt, wie überhaupt die organisatorische Leitung sehr gut auf dem Posten war. Zum Teil gab es auch recht nette Gewinnquoten, sodaß wohl jeder Renn-Besucher auf seine Kosten gekommen sein dürfte. Die Beteiligung am Toto und bei den Buchmachern war recht lebhaft.

Während der Rennpausen konzertierte an beiden Tagen die Reichswehrkapelle unter Leitung des Musikdirektors Clausnitzer. Die Straßenbahn stellte verschiedene Sonderwagen und Autobusse, auch die Eisenbahn ließ einen Sonderzug verkehren, so daß auch alles getan war, um die Beförderung glattabwickeln zu können. Wir bringen umstehend zwei Aufnahmen von den beiden Renntagen, darunter eine interessante Aufnahme von der Tribüne aus.



Von den Travemünder Renntagen. Blick von der Tribüne auf die Rennbahn.

1927

27.Juli.

Die Rennen auf dem Priwall nahmen bei zahlreichem Besuch ihren Anfang. Am zweiten Renntag, einem Sonntag, steigerte sich der Besuch noch bedeutend.

13.November

Bilder vom Flughafen Lübeck-Travemünde

(Mit drei Abbildungen.)

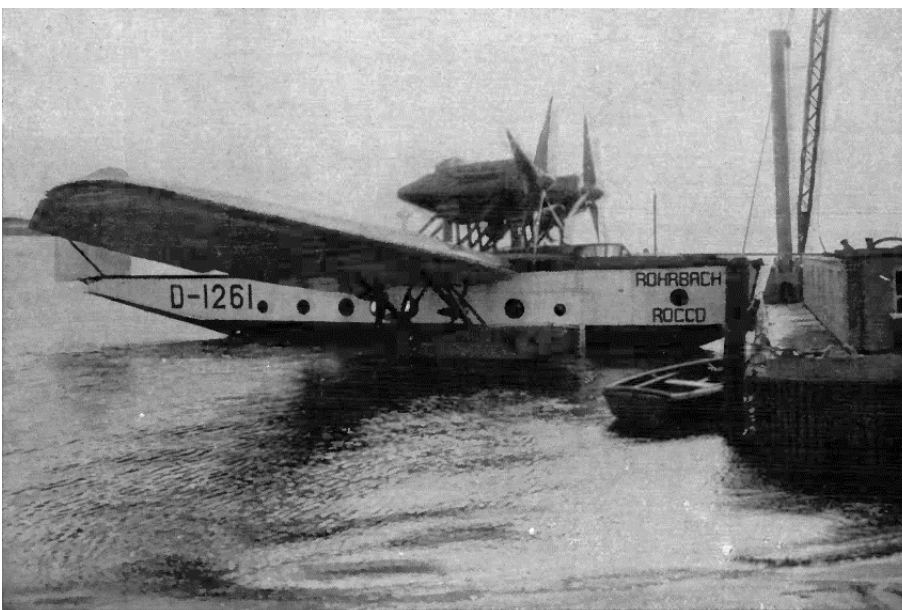
Der Flughafen Lübeck-Travemünde geht seiner Vollendung entgegen. Bald wird auch die riesige 21m hohe Flug- und Montagehalle, die einen Flächenraum von 60x60m umsaht, fertig dastehen. Am 15.November wird das neue schmucke Abfertigungsgebäude der Luft-hansa zugleich mit dem kombinierten Wasser- und Landflug in Betrieb genommen werden. Eifrig wird allerorten auf dem weiten Felde geschafft, das durch die Anlage einer betonierten Rollbahn allen Anforderungen entspricht. Die Pötenitzer Wiek ist bereits jetzt ein sehr belebter Anker- und Startplatz der Wasserflugzeuge. Sieben ihrer Art, gewaltige Vögel, liegen dort zur Zeit vertäut, unter ihnen ganzmoderne Typen wie der Rocco der Rohrbachwerke und der neue viermotorige Dornier-Superwal.

Dieser stellt den zur Zeit modernsten Typus des Wasserflugzeuges dar.

Es handelt sich um eine Variante des Superwals. Während die ersten Superwale eine in der Längsachse des Bootes liegende Motorgondel mit zwei Rolls-Royce-Condor-Motoren von je 650PS oder mit zwei Parkand-Motoren von je 700PS hatten, hat der neue Super-wal zwei Motorgondeln mit je zwei Gnomeet Rhone-Jupiter-Motoren. Die Gesamtleistung aller vier Motoren zusammen beläuft sich auf 1800PS. Die Erhöhung der Motorleistung von 1300 auf 1800PS bringt eine wesentliche Erhöhung der Nutzlast und eine Vergrößerung der Reisegeschwindigkeit um 10km/h mit sich. Da die Motoren Luftkühlung haben, besondere Kühler also nicht mehr erforderlich sind, sind Betrieb und Wartung einfacher als bei den seither verwandten Motoren mit Wasserkühlung. Bei den zweimotorigen Super-walen führt ein Schacht vom Tankraum zur Motorengondel, so daß der Bordmonteur jederzeit zu den Motoren hinaufsteigen kann. In gleicher Weise ist die Zugänglichkeit der Motoren bei der neuen Ausführungsform gewahrt, jedoch läuft hier der Schacht über dem Tragdeck in eine Beobachtungskuppel aus, von deraus der Bordmonteur den Lauf der Motoren beobachten kann. Von dem Schacht führen Kriechgänge zu beiden Motorgondeln. Unsere Abbildungen zeigen sowohl den neuesten Superwal wie den Rocco, der schon seit längerer Zeit in Travemünde stationiert ist und von dort aus seine Probeflüge macht.



Wasserflugzeug „Superwal“ von den Dornier-Werken am Ponton des Priwall-Flughafens.
Eigene Aufnahme.



Wasserflugzeug „Rocco“ von den Rohrbach-Werken Friedrichshafen am Schwimmkran auf der Bötteniger Wief
bei Travemünde. Eigene Aufnahme.

Die andere Aufnahme zeigt eine weitere Sensation des Travemünder Flughafens, das erste Schwimmdock für Flugzeuge, das überhaupt je gebaut wurde. Nach der Idee der Schiffs-Schwimmdocks bauten die Lübecker Flender-Werke das erste Schwimmdock für Seeflugzeuge, welches nicht nur Reparaturen auf dem Wasser, sondern auch das bisher schwierige Einbringen in die Flugzeughalle erleichtert. Die Inbetriebnahme erfolgte durch einen „Dornier Superwal“ am 2. November in Travemünde



100 t Schwimmdock für Flugzeuge. Erbaut auf dem Lübecker Flender-Werf. Photogr. Herm. Feldt.

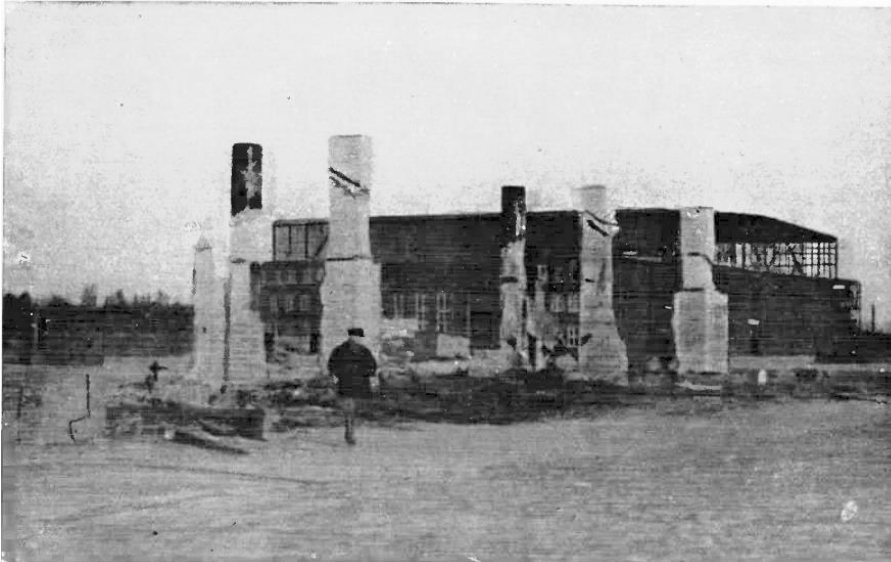
Das Bild zeigt das Dock, dessen Pumpen die Tanks leergepumpt haben, wodurch der Boden des Docks sich über die Wasseroberfläche gehoben hat, davor das Flugzeug, welches im Begriff steht, „übernommen“ zu werden. Die Benutzung des Docks zum Aufbringen von Großflugbooten vereinfacht das Aufbringen der großen Flugzeuge gegenüber den bisherigen Aufbringungsarten erheblich und ermöglicht eine wesentliche Zeit- und Personersparnis wie auch Schonung des Materials. Bei Vergrößerung des Displacements der Großflugboote über 30 Tonnen hinaus wird wahrscheinlich das Docken die einzige Möglichkeit bieten, derartige Flugzeuge aus dem Wasser zuziehen. Man kann die für die Weiterentwicklung der Luftfahrt über See verantwortlichen Stellen ebenso wie die Lübecker Flender-Werke als Baufirma und ihren Konstrukteur, Herrn Direktor Holzmüller, zu diesem vollen Erfolge bei dem Entwurf und Bau des ersten Spezialschwimmdocks für Flugzeuge nur beglückt wünschen.

15. Dezember

Feuer im Hanseatischen Flughafen Travemünde.

(Mit Abbildung.)

Am 15. Dezember abends um 9 Uhr brannte im Hanseatischen Flughafen Lübeck-Travemünde der für den kombinierten See- und Landflugverkehr neu erbaute einstöckige Empfangspavillon nieder. Der Brandschaden beträgt etwa 35000 JMC und ist durch Versicherung gedeckt. Als die Feuerwehren von Lübeck und Travemünde eintrafen, war der hölzerne Bau bereits gänzlich niedergebrannt, nur die gemauerten Teile ragten noch. Der Flugdienst erfuhr keine Unterbrechung, da die Abwicklung des Betriebes in den alten Pavillon zurückverlegt werden konnte. Der abgebrannte Bau dürfte in etwa 8 Wochen wieder aufgerichtet sein.



Das abgebrannte Empfangsgebäude der Lufthansa auf dem Priwall.

1928

Das Baden vom Strandkorb aus wird vom Lübecker Senat am Kurstrand und auf dem Priwall offiziell erlaubt.



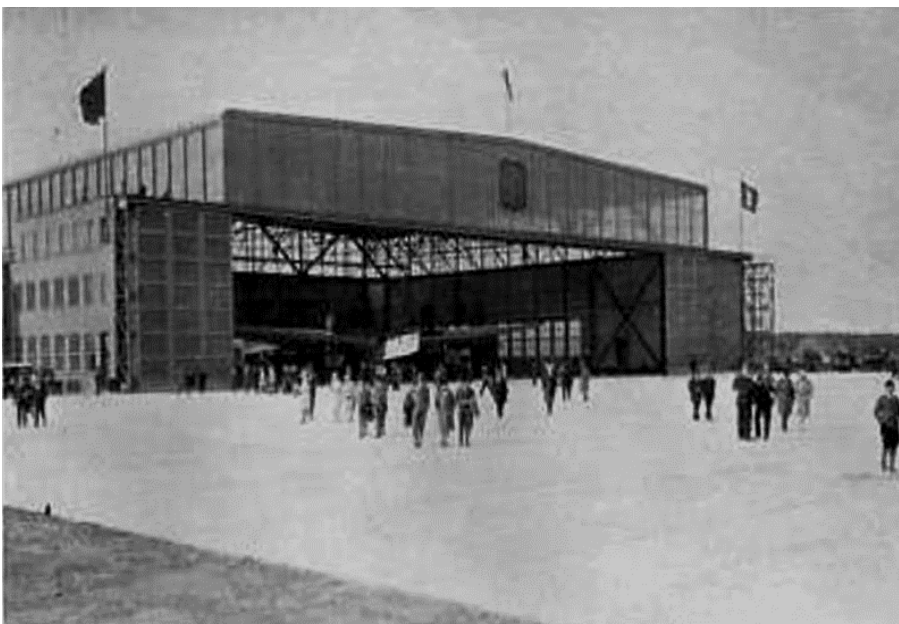
Badleben im Freibad Priwall-Travemünde

März 1928

Mit einem Kostenaufwand von rund 650000 JJJi ist nun nach einjähriger Bauzeit auf dem Priwall auf dem Hanseatischen Flugplatz die größte bisher gebaute stützen-freie Flugzeughalle vollendet worden und bereits vom „Rocco“ der Rohrbachwerke, dem größten Seeflugzeug, in Benutzung genommen worden. Die Bauzeit war im Verhältnis zu der Anlage und unter Berücksichtigung des ungünstigen Winters sehr kurz. Das Lübecker und das Hamburger Bauamt haben vereint das Werk geschaffen, die Oberleitung lag in den Händen von Oberbaurat Reufeldt Lübeck, der auch der Schöpfer der gesamten Flughafen Anlage ist. Rasch nähert sich auch der Bau der massiven Empfangshalle des kombinierten See- und Landflughafens (anstelle des abgebrannten hölzernen) seiner Vollendung. Mit Beginn der Sommerflugzeit wird die gesamte Anlage fertig sein. Noch einige Zahlen: die Flughalle hat eine Ausdehnung von 60x60m, eine Höhe von 18m, die Torhöhe beträgt 17m. Zahlen, die für sich selbst sprechen.



Die Flughalle in Travemünde. (Eigene Aufnahme.)



23. März 1928

Zwei neue Flugzeuge der Luft-Hansa in Lübeck Travemünde.
(Mit 2 Abbildungen.)

Auf dem Flugplatz in Lübeck-Travemünde herrscht seit mehreren Wochen reger Betrieb. Der winterlichen Stille, die für Ausbildungszwecke benutzt ist, ist der fahrplanmäßige mit dem 23. April einsetzende Verkehr der zahlreichen teils internationalen Linien der Luft-Hansa gefolgt.

Die Luftlinien:

Essen—Hannover—Lübeck-Travemünde,
Essen—Bremen—Hamburg—Lübeck-Travemünde

Berlin—Lübeck-Travemünde—Kopenhagen—Malmö,
 Lübeck-Travemünde—Kopenhagen—Gothenburg—Oslo,
 Lübeck-Travemünde—Kiel—Flensburg—Westerland—Wyk
 berühren unseren heimischen Flughafen, der damit in den großen Streckenverkehr
 eingezogen ist. Doch neben dem fahrplanmäßigen Verkehr wird Lübeck-Travemünde
 wegen seiner mannigfachen technischen Möglichkeiten von Versuchs- und
 Probeflugzeugen angefliegen. So war jüngst das größte Land- und das größte
 Wasserflugzeug der Luft-Hansa hier angefliegen, teils um hier Versuchsflüge, teils um
 Streckenflüge zumachen. Es handelte sich um das Junkers Flugzeug Typ 031: „Hermann
 Köhl Nr. 1310" (Abb.1) mit drei Supiter-Motoren von je 450PS mit einem Passagierraum
 für 20 Personen und um das Wasserflugzeug Dornier Superwal „Pottwal" (Abb.2) mit
 vier Motoren von zusammen 2000PS und einem Passagier-raum für 24 Personen. Die
 interessanten Flugzeuge sind im Bilde hierneben wiedergegeben

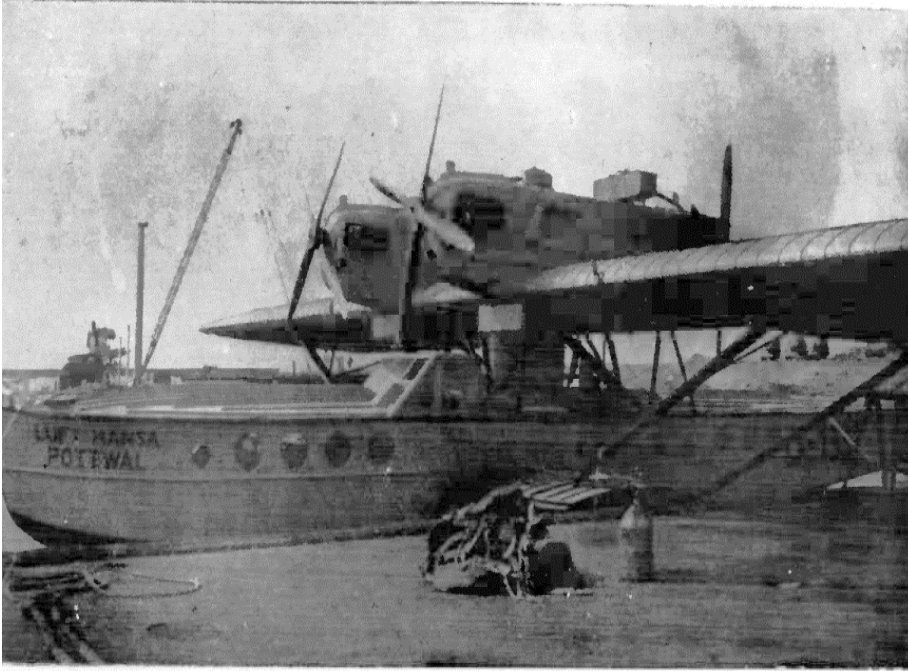


Abb. 2. Das größte Wasserflugzeug der Luft-Hansa Dornier-Superwal („Pottwal“) für 24 Personen.

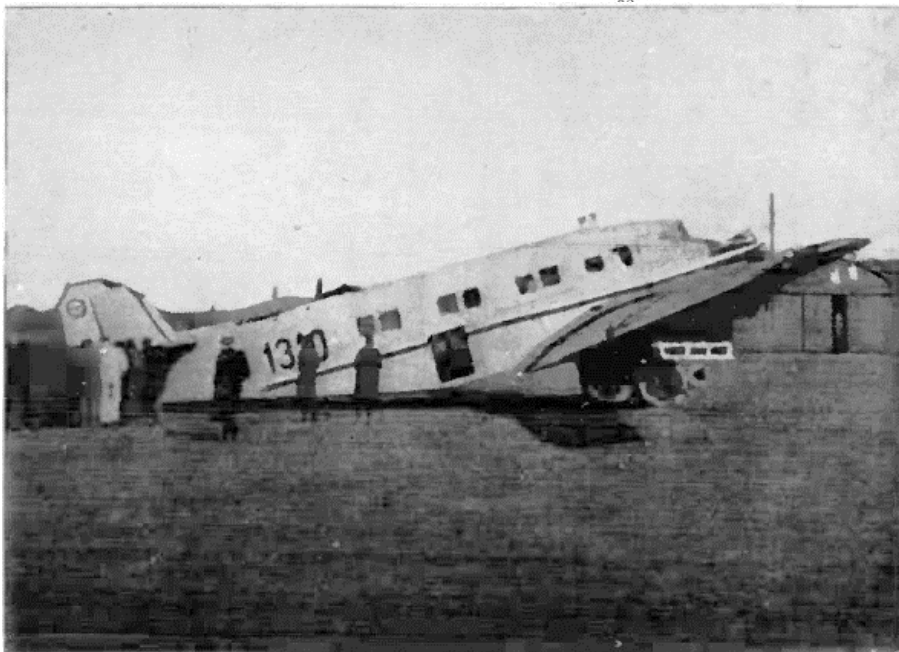


Abb. 1. Das größte Flugzeug der Luft-Hansa. Junkers Typ 0 31
 (Hermann Köhl Nr. 1310) für 20 Personen.

Für die Familien der Mitarbeiter der ab 1929 tätigen Flug-Erprobungsstelle auf dem Priwall musste neues Bauland für den Bau von Mehrfamilienhäusern erschlossen werden. Die hierfür vorgesehenen Grundstücke an der Strecke der Eisenbahn nach Niendorf zwischen Fehlingstraße, Steenkamp und der Straße Am Fahrenberg kaufte die Stadt von Privat an, nach Zustimmung der Bürgerschaft vom 16.7. 1928.

9.Juli

Vom Travemünder Flugbahnhof.
(Mit drei Abbildungen.)

Je mehr das Flugwesen unsere Aufmerksamkeit in Anspruch nimmt, je mehr die Flieger- und Flugereignisse sich häufen, wie gerade jetztwieder, je mehr richten sich auch unsere Blicke nach dem Priwall und seinem Flughafen oder Flugbahnhof, amtlich heißt die Stätte jawohl „Hanseatischer See- u. Landflughafen. Mehr als den meisten Lübeckern bisher zum Bewußtsein kommt, wird er zu einem Flugmittelpunkt zwischen Mittel- und Westdeutschland und den nordischen Reichen; je mehr die Fliegerei in den Vordergrund rückt als wesentliches Verkehrsmittel zur Beförderung von Postsachen, Eilgütern und Personen, umso gewichtiger tritt auch unser Flugzeughafen in die Erscheinung. Das beweist auch der Besuch, den er kürzlich durch die Senate der drei Hansestädte und durch den Verkehrsausschuß der Hamburger Bürgerschaft erhielt. In den Lübeckischen Anzeigen wurde darüber eingehend berichtet, ebenso wie über den Besuch der Lübecker Gewerbegesellschaft, an dem mehrere hundert Personen teilgenommen haben. Und stolz können wir immerhin darauf sein, daß weit ausschauende Großzügigkeit, daß hanseatischer Geist tatkräftig Zugriff, als sich die Notwendigkeit zeigte, den Flugzeugen, die eine Verbindung mit dem Norden suchten, eine so nahe dem Meere gelegene sichere Stätte als Stützpunkt zugewinnen und ihn allen Bedürfnissen entsprechend auszubauen. Die gewaltige Flughalle, auch architektonisch schön, im Innern zweckentsprechend eingerichtet, bietet Raum für die größten bis jetzt gebauten Flugzeuge, den Dorniers, Roccas und Junkers, kann jedoch bei weiterer Steigerung der Dimensionen auch diesen angepaßt werden. Lübeck, Hamburg und das Reich haben gemeinsam die Mittel aufgebracht, um die ganze Anlage so zugestalten, wie sie nach den genialen Plänen des Oberbaurats Neufeldt einzurichten war. Neben dieser Halle mit ihrem weiteren Werkstättenanbau fesselt den Blick das Empfangsgebäude mit Restaurant und großem zementierten Bahnplatz. (Abb. 1.)

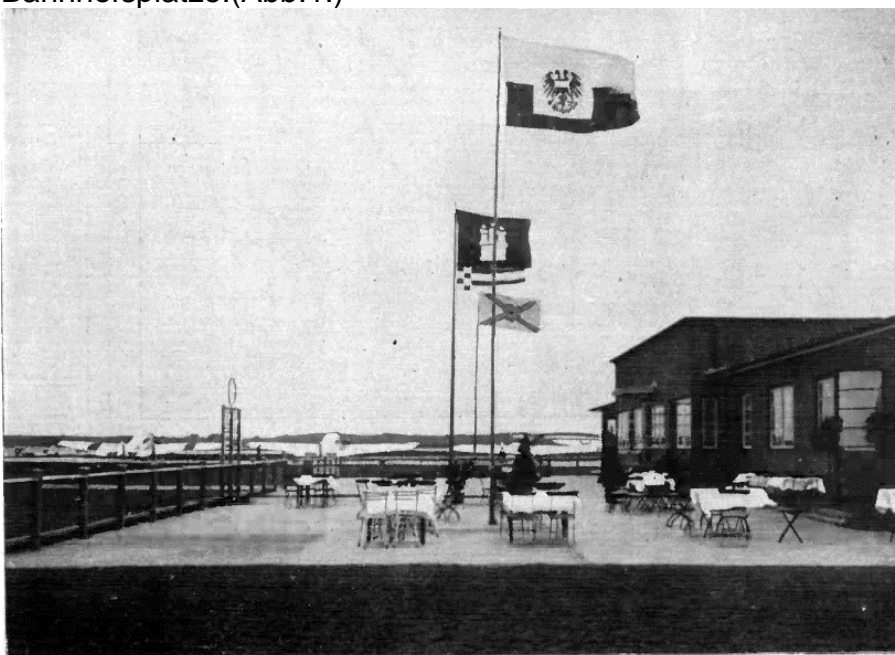


Abb. 1. Flughafen-Restaurant.

Aufnahme Wittl.

Hierher lenken sich die Schritte der Flugzeuggäste, um ihr auf der langen Zementbahn heranrollendes oder vor der Halle auf dem Wasser liegendes Fahrzeug zu besteigen oder von dem einen zum andern umzusteigen. In der Nähe rollt das Hansa-Luftpost-Auto heran, welches Post und Fahrgäste bringt.

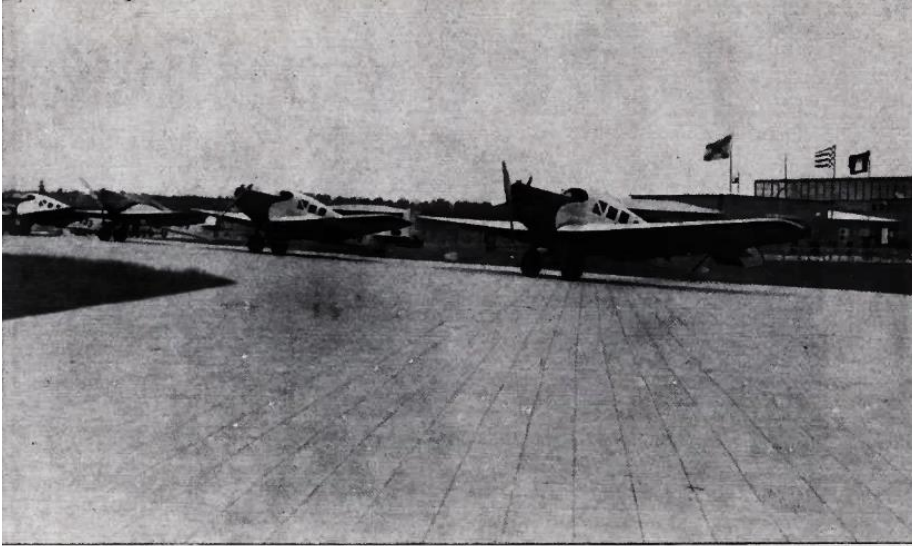


Abb. 2. Staffel der Heinkel-Flugzeuge aus Warnemünde.

Aufnahme Mettl.

Der Zeitpunkt wird nicht mehr fern sein, wo dieser Platz ebenso beliebt für das Publikum sein wird, wie einst in den Anfängen der Eisenbahnfahrten die Bahnsteige (Perrons) bei der Ankunft und beim Abgang der Züge. Wir sehen von hier auf den Anrollbahnen eine Staffel der Heinkel-Flugzeuge, die dem Flughafen einen Besuch machten (Abb.2.) wir sehen auch die vor dem Platze am wenige Schritte entfernten Strande der Pötenitzer Wiek ankernden Seeflugzeuge.



Abb. 3. Seeflugzeuge am Priwallstrande.

Aufnahme Mettl.

(Abb.3.)

Desweiteren sieht man den Landungsponton und auf dem Wasser davor das Werkstättenschiff, durch das es ermöglicht wird, kleinere Schäden der Seeflugzeuge auszubessern, ohne daß sie ihr Element verlassen. Der weite Raum über den man noch verfügt, gestattet nach Bedarf den weiteren Ausbau der Anlage auf dem Lande und zu Wasser. Lübeck kann der Natur wirklich herzlich dankbar sein, die ihm hier einen so schönen und nach jeder Richtung hin zweckmäßigen Platz schuf und den Leuten, dies eine Zweckmäßigkeit für den Luftverkehr mit scharfem Blick erkannten und ausnutzen konnten. Wer kann jetzt wohl voraussagen, welche Möglichkeiten sich hier aus in einigen Jahren ergeben, wenn die Fliegertechnik so weiter im Siebenmeilenschritt voranschreitet, wie eben jetzt. Vielleicht können wir dann vom Priwall aus in die Stratosphäre, in die unmeßbaren Weiten hinausfliegen, die man schon jetzt für die Weiterentwicklung der Fliegerei ins Auge faßt. Der alte Priwall, der im Laufe der Jahrhunderte so manches erlebte, wir auch dieses Wunder der nimmer müden Technik mit Gleichmut ertragen.

A.Duff

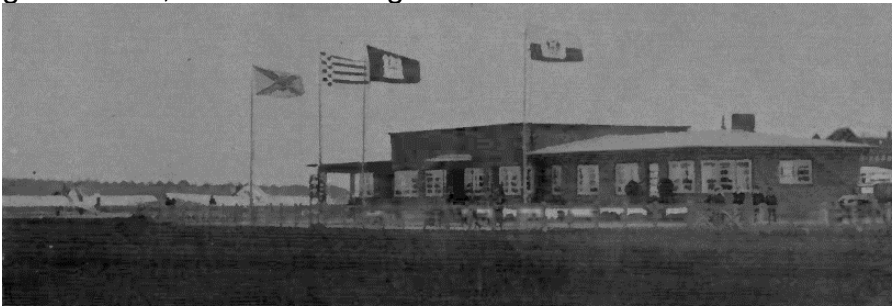
21.Juli

Der Superwal„Lübeck" traf von einem Flug nach Spanien und den Kanarischen Inseln in Travemünde ein.

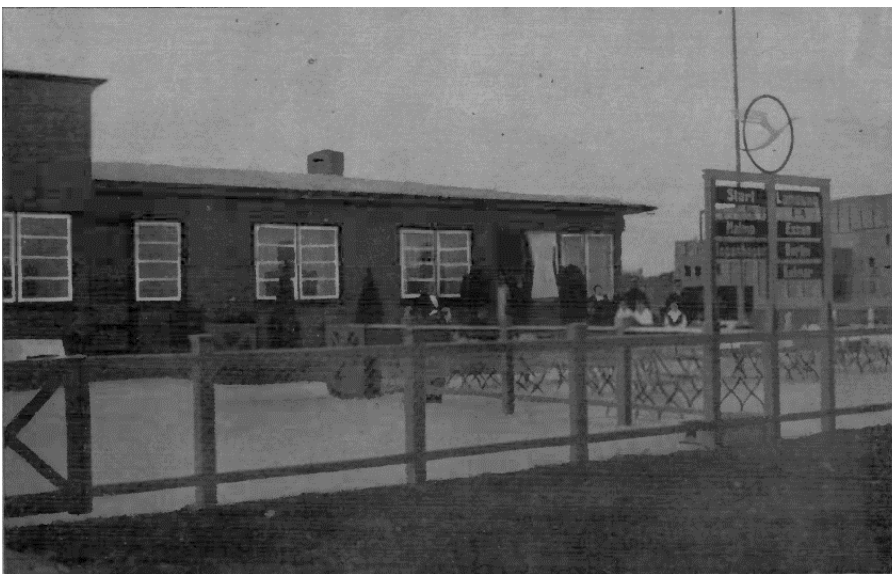
28.Juli

Die Anlagen auf dem Flugplatz Lübeck-Travemünde.
(Mit zwei Abbildungen.)

Wenn man bedenkt, welcher lange Weg erforderlich war, um das Eisenbahnbeförderungswesen aus den ersten Anfängen der auf Schienen gesetzten Postkutsche bis zur Schnellzugslokomotive und bis zum „Rheingoldzug“ zu durchlaufen hatte, dann muß man doch bewundern, wie schnell das Luftverkehrswesen neben den rein technischen Fortschritten auch in seinen Äußerlichkeiten gewonnen hat. Nahe zu achtzig Jahre Eisenbahnverkehrswesen stehen 2—3 Jahre Luftverkehrswesen gegenüber. Das dichte Netz der Luftverbindungen, welches den europäischen Kontinent überspannt, es hat sich in wenig mehr als zwei Jahren entwickelt. Auf den Großflugplätzen geht ein regelrechter Bahnverkehrsverkehr vor sich. Der Flugleiter steht mit der Sekundenuhr in der Hand bereit, um Ankunft und Abfahrt der mit Eisenbahn-pünktlichkeit eintreffenden Flugzeuge zu kontrollieren. Nur selten, sehr selten findet eine Beeinflussung dieser Pünktlichkeit durch das Wetter statt. So wagt über unsern Jahrhunderte lang still daliegenden Priwall, auf dem sonst nur zu Zeiten der Pferderennen sich eine größere Menschenmenge einmal im: Das „Bahnhofsrestaurant“ der LuftHansa A.-G. auf dem Priwall. Da tummelte, der internationale Luftverkehr hin und her. Wohl liefen Lübecker Schiffe von alters her die Häfen an, die auch jetzt vom Luftverkehr aufgesucht werden: Kopenhagen, Malmö, Oslo, Stockholm usw., aber abgesehen von Kopenhagen und Malmö, doch nicht in so regelmäßig täglichem und so schnellem Verkehr, wie jetzt durch die LuftHansa. Auf dem Priwall ist ein Komplex von Gebäuden entstanden, das großen Bahnhofsanlagen nicht unähnlich, mit allen Abfertigungs- und Signalmöglichkeiten versehen ist. Unsere Bilder zeigen in Ergänzung der bereits in voriger Nummer gebrachten, die Zweckmäßigkeit dieser Gebäude



Das „Bahnhofsrestaurant“ der Luft Hansa A.-G. auf dem Priwall.



Empfangsgebäude der Deutschen Luft Hansa A.-G. auf dem Priwall.

7. August.

Das größte Flugzeug der Welt „Romar“ unternahm vom Priwall-Flughafen aus seinen ersten wohl gelungenen Probeflug.

1928/1929

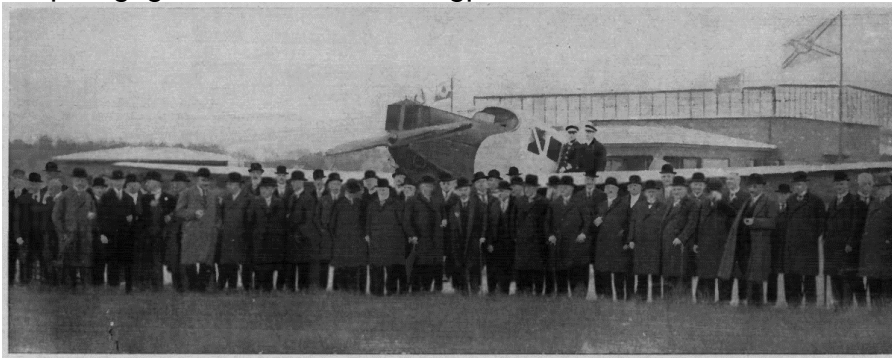
Im Winter war es so kalt, dass sich Packeis bildete, die Trave zufror, und die Travemünder zu Fuß vom Festland zum Priwall wandern konnten.

4./5.5. 1928

Ein Fußball-Turnier auf dem Rasen der Priwall - Rennbahn erfreute Tausende von Besuchern. Neben Werder Bremen und Borussia Mönchen -Gladbach trat u. a. auch der L.B.V Phoenix aus Lübeck an.

9.Juni

Die Mitglieder der Senate von Hamburg, Bremen und Lübeck vor dem neuen Empfangsgebäude auf dem Flugplatz Lübeck-Travemünde.



Bildnahme: Wetzel.

Die Mitglieder der Senate von Hamburg, Bremen und Lübeck vor dem neuen Empfangsgebäude auf dem Flugplatz Lübeck-Travemünde. Die Senate der freien und Hansestädte Lübeck, Hamburg und Bremen statteten am Sonnabend, dem 9.Juni, dem Flugplatz Lübeck- Travemünde auf dem Priwall einen Besuch ab, nachdem am Montag, dem 4.Juni, die Mitglieder der Hamburger Bürgerschaft auf dem Flugplatz Travemünde anwesend waren. Die großartigen, auf den inter-nationalen Weltverkehr zugeschnittenen Anlagen fanden den vollen Beifall der Staatskörperschaften. Aber die Einzelheiten des Besuches ist in Nr.129 vom 5.Juni und Nr.134 vom 11.Juni der Lübeckischen Anzeigen berichtet

14. Juni.

Der Verkehrsausschuß der Hamburger Bürgerschaft besichtigte den Flughafen auf dem Priwall anlässlich der an diesem Tage beginnenden täglichen Befliegung der Strecken Lübeck-Stockholm und Lübeck-Oslo.

1928

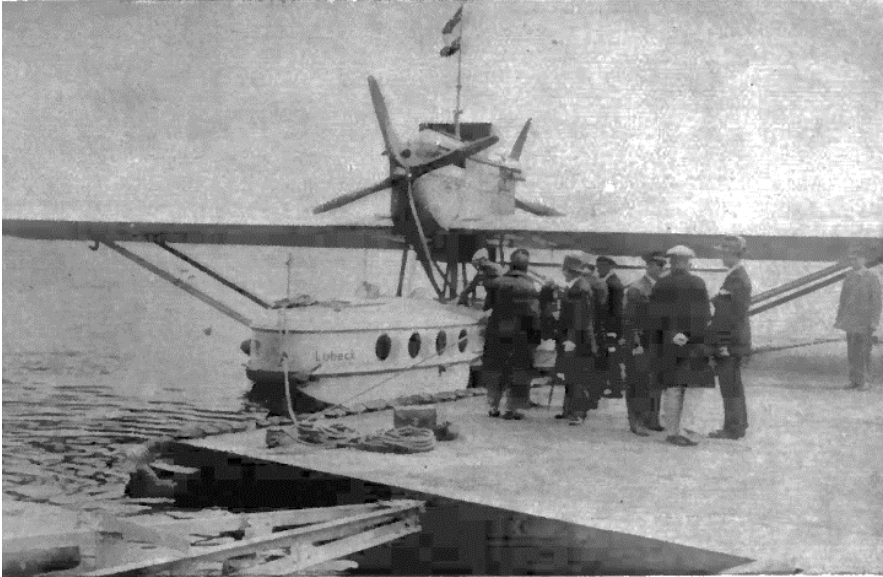
Die „Erprobungsstelle für Seeflugzeuge des Reichsverbandes der Deutschen Luftfahrtindustrie (RDL), kurz E-Stelle genannt, nahm ihre Tätigkeit auf dem Gelände der Caspar-Werke auf. Die Caspar-Werke waren aufgelöst und das gesamte Vermögen dem Reichsfinanzministerium übertragen worden. Von der E-Stelle wurden alle Neuentwicklungen der großen deutschen Flugzeugwerke für Wasserflugzeuge wie Dornier, Heinkel, Junkers, Rohrbach und Arado erprobt, sowie die Verbesserungen von Start- und Rettungsmöglichkeiten getestet. Hier war auch der Lloyd-Dampfer „Westfalen“ stationiert und wurde für seinen Einsatz als schwimmende Auftankstation im Südatlantik für die ersten Schwimmflugzeuge erprobt, die Flugpost von Deutschland nach Südamerika befördern sollten.

8. August

Die Luftverbindung von den Canarischen Inseln nach Lübeck - Travemünde.
(Mit zwei Abbildungen).

Am 21.Juli, 1,30 Uhr mittags, traf von den Canarischen Inseln zurückkehrend das mit dem Namen „Lübeck“ bezeichnete Dornierwal-Flugzeug auf dem Lübeck-Travemünder Flughafen ein. Der Dornierwal „Lübeck“ kehrte von einer mehr als dreiwöchigen Reise zurück, die unter Führung des Direktors Kapitänleutnant a. D. Schiller von der Deutschen Lufthansa unternommen war, um die neuesten Methoden der Luftnavigation und die für diese Zwecke erforderlichen astronomischen Instrumente zu erproben. Die Expedition bestand aus Kapitänleutnant Schiller als Leiter, Luftkapitän Josef Caspar, Kapitän Ernst, Bordwart Rebentrost und Bordfunkeer Fahrenbruch. Die „Lübeck“ flog am 28.Juni von Marin a di Pisa, wohin sie von ihrem Erbauungsort überführt war, Cartagenaab. Am 29.Juni flog die „Lübeck“ von Carta-gena nach Cadir weiter. Auf diesem Fluge erreichte das Flugzeug die beachtliche Stundengeschwindigkeit von 325km in dem die 70Seemeilen lange Strecke Gibraltar—Cadir in 24Minuten

durchflogen wurde. In 6 Stunden und 40 Minuten wurde die 1350 km lange Strecke bis Gran Canaria, Las Palmas zurückgelegt. Am 12. Juli flog die „Lübeck“ von Gran Canaria nach Cadix zurück, wobei nach 7 stündigem Flug ein Casablanca (Marokko) gelandet wurde. Von hier ging die Reise nach Cadix und von da am 16. Juli nach Lissabon. Von Lissabon ging es am 18. Juli nach La Coruña, von dort am 20. Juli über Southampton nach Norderney. Diese 1800 km lange Seestrecke wurde in 11 Stunden zurückgelegt. Am Sonnabend, dem 21. Juli, morgens 11,30 Uhr, wurde von dort nach Travemünde gefahren, um hier zwei Stunden später auf dem Wassernieder zugeben. Die Fahrt kann als glänzend gelungen bezeichnet werden, sie hat auch die alten Handelsbeziehungen zu Portugal wieder in Erinnerung gebracht. Unsere Bilder zeigen den Dornierwal „Lübeck“ und die Starttafel am „Flughafen-Bahnhof“ Travemünde mit den glücklich heimgekehrten Fliegern.



Das Seeflugzeug „Lübeck“ nach seiner Rückkehr von den Canarischen Inseln im Seeflugzeughafen Lübeck-Travemünde.



Zurück von Las Palmas.

Die Besatzung des von einer Flugexpedition nach den Canarischen Inseln glücklich heimgekehrten Seeflugzeuges „Lübeck“ der Deutschen Luft Hansa auf dem hanseatischen Land- und Seeflugplatz Lübeck-Travemünde.

Eine zahlreich besuchte Versammlung in Travemünde sprach sich mit Nachdruck für die Herstellung einer Auto-Rennbahn und einer Groß-Sportanlage in Travemünde aus.

1930

10. Februar.

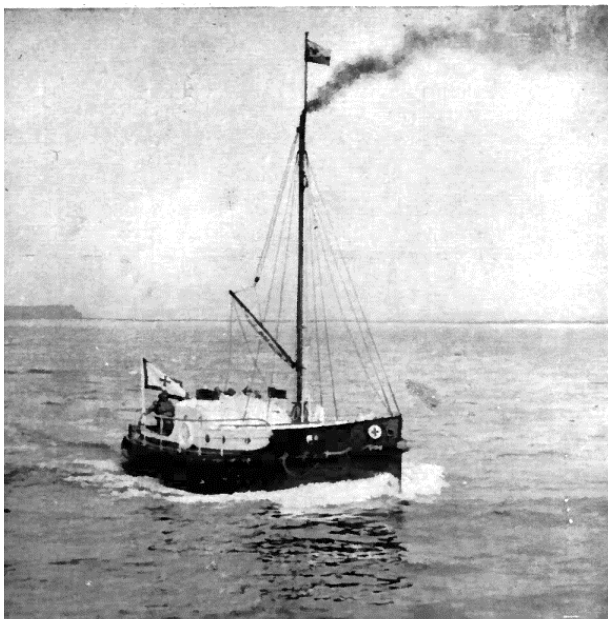
Unter dem Vorsitz von Herrn von Görtsen fand eine Versammlung statt, die sich mit dem Plan einer Groß-Sportanlage in Travemünde-Gneverdorf befasste. Es nahmen teil Vertreter des Senats, der Bürgerschaft, der Behörden und sonstiger Interessenvertretungen. Nach eingehender Erörterung beschloss die Versammlung eine den Plan empfehlende EntschlieÙung an den Senat zuzusenden.

26. Februar

Der Lübecker Handwerkerbund sprach sich ein stimmig für die Schaffung der Großsportanlage bei Travemünde aus.

Juni

Die Station Travemünde der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ist in jüngster Zeit mit einem neuen schmucken Motor-Rettungsboot ausgestattet, das dieser Tage den Betriebe übergeben ist. Unser Bild zeigt das neue Motorboot in voller Fahrt auf der Lübecker Bucht

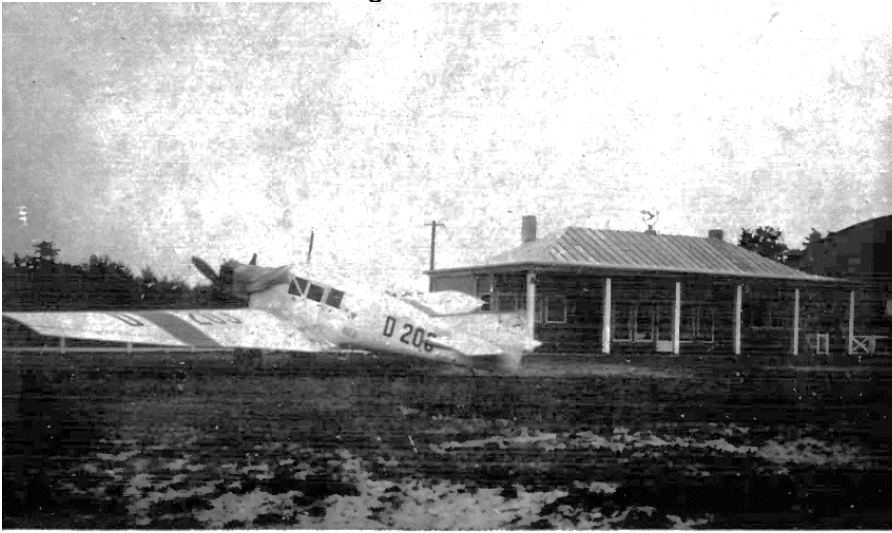


Motorrettungsboot „Lübeck“.

Das neue Gebäude der Deutschen Luft-Hansa auf dem Flugplatz auf dem Priwall (Mit Abbildung.)

Auf dem Priwall , dem Lübeck-Travemünder Flugplatz, dort, wo vor Beginn der Eröffnung der Luftverkehrslinien der Deutschen Luft-Hansa A.-G. nur ab und zu das Motorengeräusch der Flugzeuge der Caspar-Werke zu vernehmen war, herrscht seit Inbetriebnahme der Luftverkehrslinien Lübeck-Malmö, Lübeck-Berlin und neuerdings auch der Bäderlinie Lübeck-Westerland, Tag für Tag reger Flugbetrieb. Die monatlichen Flugberichte haben gezeigt, welchen ungeahnten Aufschwung das Verkehrsflugwesen auch in Lübeck genommen hat. Die anfänglich erreichten Zahlen der Fluggäste haben sich inzwischen verdoppelt und verdreifacht. Ein Zeichen, wie sehr das reisende Publikum dem Flugzeug und seinem Führer vertraut. Die ständig gestiegenen Verkehrsziffern haben es aber mit sich gebracht, daß die Deutsche Luft-Hansa A.-G. sich infolge dieser Verhältnisse gezwungen sah, ein eigenes Häuschen zuzubauen, in dem sich die Abfertigungsstelle, der Warteraum mit kleinem Restaurationsbetrieb und mehrere weitere Räume für den Flugzeugführer usw. befinden. Das Häuschen, das wir im Bilde zeigen, befindet sich in unmittelbarer Nähe der Haltestelle der Flugzeuge, die durch eine große Beton-platte erkennbar ist, und von der aus die Fluggäste nur ein paar Schritte weit zum Abfertigungsbüro zugehen haben. Gerade bei nasser Witterung wird diese Annehmlichkeit äußerst angenehm empfunden. Das gleichfalls auf dem Bilde ersichtliche Flugzeug, das 5 Fluggäste, 1 Führer und

1Bordmonteur aufnehmen kann, ist eine Junkers-Maschine, die den Verkehr Lübeck-Westerland und zurück regelt



Das neue Gebäude der Deutschen Luft-Hansa in Travemünde mit Flugzeug Lübeck-Westerland.

6.Juli

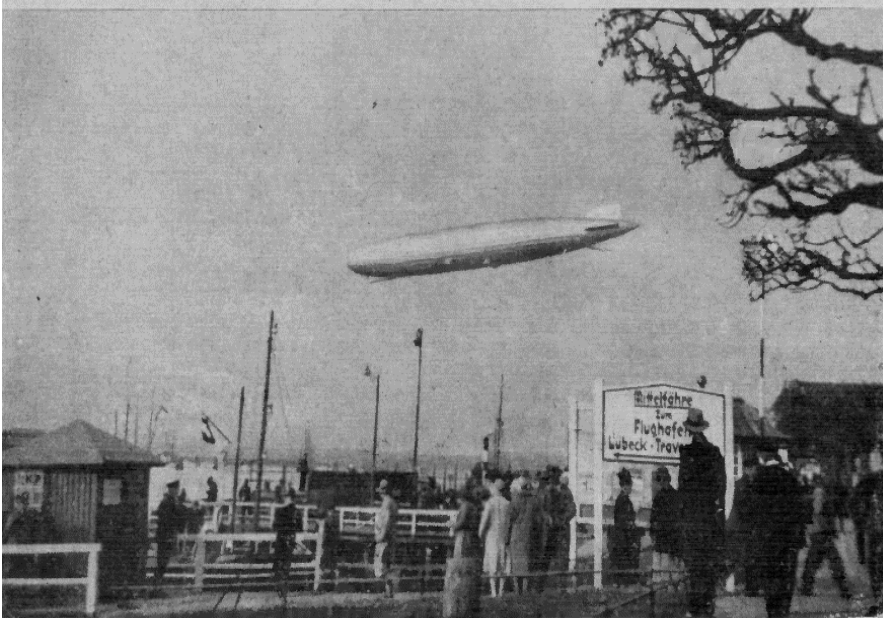
Der „1. Hanseatische Seeflugtag Travemünde“ auf dem Priwall war einer der Höhepunkte der Badesaison 1930. Für 9 Reichsmark pro Person konnte Gäste an ½ stündigen Rundflügen über die Lübecker Bucht teilnehmen.

Unser Lübeck ist schön und unser Travemünde auch. Ein blitzblanker Sommertag tut dazu ein übriges.

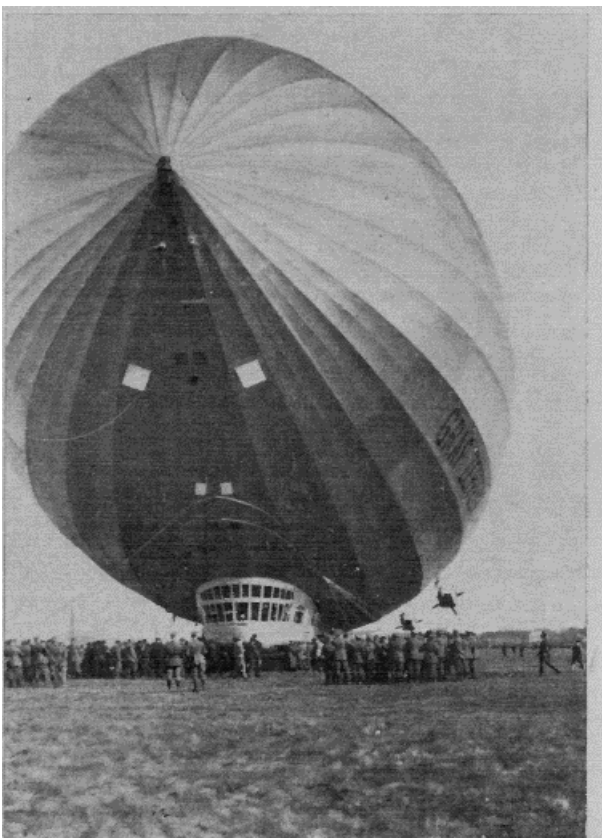
Travemünde, die herbe und stolze Schönheit der Ostsee, hat sich festlich geschmückt zum 1.sten Hansatischen Seeflugtag. Zu Tausenden kamen, sie aus Lübeck, Hamburg und weither in bunten Durcheinander Männlein und Weiblein, und alt, im sonntäglichen Staat, mit blanken Augen und frohen Herzen. Dieser Tag ließ das Leid und die Sorgen unserer Zeit für ein paar Stunden vergessen machen; eine Atempause, die uns not tut, damit wir aufrecht bleiben für den Alltag. war ein Gesumme und Gebrumme, „als hänge der Himmel voller Geigen“.

Mit militärischer Pünktlichkeit, um 15.15 Uhr, eröffnete der Leiter der Hanseatischen Flughafengesellschaft; Herr Direktor Mans, den Flugtag mit folgenden Worten der Begrüßung.

„Für die Entwicklung der deutschen Luftfahrt ist es in hohem Grade erforderlich, daß sie immer in engster Berührung mit der Öffentlichkeit erfolgt, liegen doch in der Luftfahrt noch Zukunftsmöglichkeiten, die nur dann voll ausgenutzt werden können, wenn alle Stände und Berufe sich mit den Belangen der Luftfahrt vertraut machen. ist heute wohl kaum vorstellbar, auf wie vielen Gebieten des menschlichen Lebens die Luftfahrt grundlegende Umwälzungen herbeiführen wird, wenn es erst zur Alltäglichkeit geworden ist ,daß Völker und Menschen, die früher nur nach Wochen und Monaten miteinander in Verbindung treten konnten, nur nach Tage und Stunden benötigen, um einen gegenseitigen regen persönlichen Verkehr aufnehmen zu können. Welcher Aufschwung ist für das Wirtschaftsleben der ganzen Welt zu erwarten, wenn erst Europa und Amerika im regelmäßigen Verkehr durch eine Flugzeugreise von nur einer Tagesdauer miteinander verbunden sein werden; eine Aufgabe ,an deren Lösung die im Hanseatischen Flughafen Lübeck Travemünde ansässigen Firmen ja besonders beteiligt sind“



Betrieb vor der Wartshalle auf dem Luftschiffhafen des Brimalls. (Eigene Aufnahme.)



Zeppelin „Bon vorne“. (Man sehe die Größe.)
Eigene Aufnahme.



Flughafen Travemünde-Priwall

1930

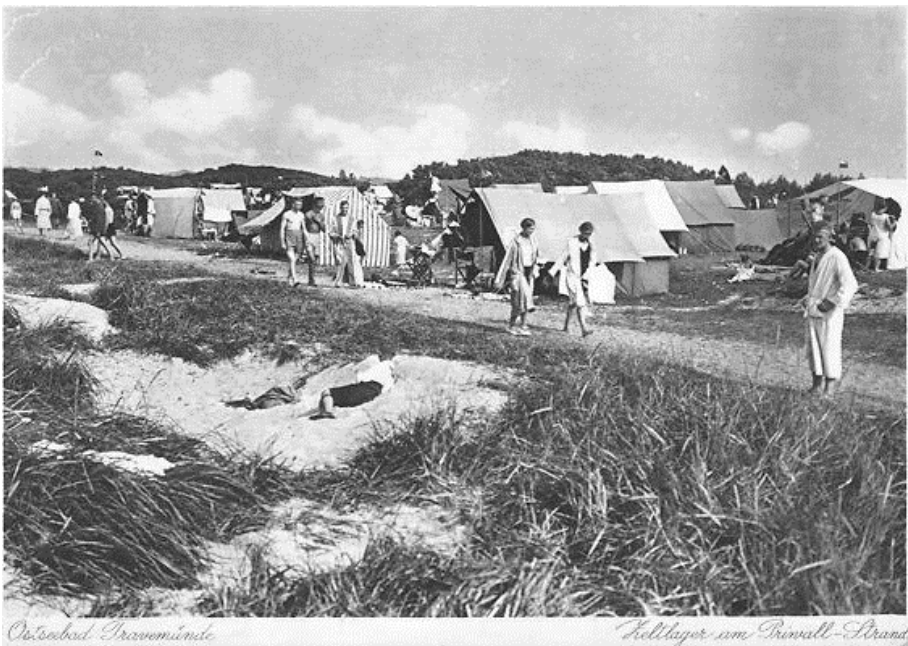
13. Juli

In Travemünde ertranken innerhalb einer Viertelstunde zwei Personen, auf dem Priwall ein 7jähriger Hamburger Schüler, bei der Strandpromenade der 27jährige Hochschullehrer Morris Rechte raus Neuyork.



Offenbau Travemünde Priwall

Travemünde, Kolonie Priwall, ca. 1930, Restaurant Seeblick mit Zelten & gehisster Hakenkreuzfahne



Ostseebad Travemünde

Zeltlager am Priwall-Strand

Zeltlager am Priwall-Strand

31. Juli.

Die Travemünder Galopprennen begannen.

Der zweite und letzte Tag fand am Sonntag, dem 2.August statt.

31.August

Abnorme Wetterverhältnisse erzeugten eine riesige Windhose über der Pötnitzer Wyk, dem Seeflugplatz und der Lübecker Bucht.

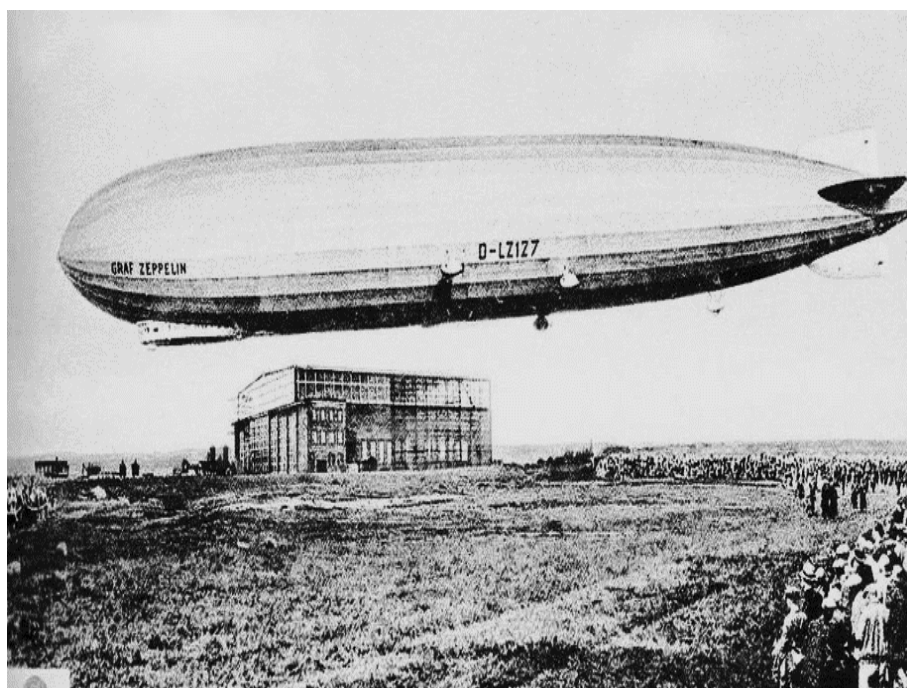
Dezember



1931

14.Mai

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ unter der persönlichen Führung von Dr. Eckener nebst Graf Zeppelin selbst, besuchte Lübeck und Travemünde zur Eröffnung des „Ostsee-Jahres“. Von Travemünde aus trat das Luftschiff seine Fahrt über die Ostsee nach Dänemark an, von der es am Abend nach Travemünde zurückkehrte, um von dort aus am nächsten Tag nach Friedrichshafen, seinem Stamm-Liegeplatz am Bodensee, zurückzukehren.



31.Mai

Der Verband Deutscher Flughäfen tagte in Travemünde. Aus diesem Anlaß fand eine Besichtigung des Flughafens auf dem Priwall statt, wo allerlei Flugveranstaltungen und Katapultstarts usw. vorgeführt wurden.

4./5.7. 1931

Der 2. und letzte „Hanseatische Seeflugtag“ fand auf dem Flugplatzgelände des Priwalls statt. Alfred Mahlau entwarf dazu ein Plakat.

17.Juli

Beim Kentern eines Paddelbootes in der Pötenitzer Wiek ertranken zwei Knaben aus Moisling im Alter von 12 und 9 Jahren.

21.7.1931

Das größte Seeflugzeug der Welt, die 1929 entwickelte Dornier „DO X“ traf am 21.7. nachmittags in Travemünde ein und landete um 15.30 Uhr auf der Pötenitzer Wiek. Die „DO X“ wurde vom Lübecker Bürgermeister begrüßt und mit einem abendlichen Empfang mit „Buntem Programm“ im Spiegelsaal des Kurhaus-Hotels geehrt.



29.Juli

Wie verlautet, soll von Dassow eine Straße über Kalkhorst nach Klütz ausgebaut werden, dorthin führt bisher die Fahrstraße über Grevesmühlen. Wirft man aber einen Blick auf die Landkarte, so fehlt in dem Straßennetz an der Ostseeküste gerade die oben erwähnte Strecke von Dassow nach Priwall-Travemünde. Diese Strecke würde ausgebaut, eine direkte Zufahrtstraße zum Flughafen Travemünde bringen und man sollte meinen, daß gleichermaßen alle an den Endpunkten und der etwa 10km langen

Strecke liegenden Grenznachbarn, samt dem Flugplatz ein Interesse, letzteres vielleicht sogar ein strategisches Interesse hätte. Wenn z.B. einmal ein Flugzeug nach dem nahen Mecklenburg abgetrieben würde und ihm Hilfe gebracht werden müßte, wäre das auf den jetzigen oft grundlosen Landwegen sehr schwierig, es müßte in solchem Falle, der lange Umweg über die Priwallfähre - Herrenbrücke- Schlutup-Selmsdorf gemacht werden. Eine Chaussee von Dassow nach Travemünde würde Dassow erhebliche Vorteile bringen.

Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 und der Militarisierung des Priwalls erbaut, ebenfalls wurde eine Bahnverbindung über Dassow Richtung Lübeck gebaut.

1. August.

Die Eisenbahn von Lübeck nach Travemünde bestand 50 Jahre.

8. August.

Die Travemünder Rennen, die in diesem Jahre 50 Jahre bestanden, fanden mit dem dritten Renntage ihr diesjähriges Ende.

16. August

Eine offene Segelweltfahrt fand auf der Pötenitzer Wiek bei Travemünde, veranstaltet vom Lübecker Yacht-Club, statt. Die Beteiligung war eine Schwache, denn an der Wettfahrt nahmen nur 4 Jachten teil

26. August

Die interne Regatta auf der Pötenitzer Wiek, veranstaltet vom Segel-Verein Lubeca, sah eine Beteiligung von 8 Booten

28. September

Das 400jährige Bestehen der Schule zu Travemünde wurde unter großer Beteiligung mit einem Festakt gefeiert. Eine Ausstellung von Schülerarbeiten, gleichfalls sehr stark besucht, schloß sich an.

9. Dezember

verunglückte der 29jährige Travemünder Testpilot Karl Wiborg bei einem Testflug über dem Priwall tödlich. Beim Landeanflug stürzte er mit seiner Maschine in eine Flugzeughalle. Wiborg flog einen Zweisitzer-Zweischwimmer-Doppeldecker von

Heinkel neuester Konstruktion, der auf dem Priwall erprobt werden sollte. Dies war der erste tödliche Unfall seit Bestehens des Hanseatischen Seeflughafens Travemünde.

1932

Die Aufstellung von festen, leicht zerlegbaren Wochenendhäusern aus Holz ist erstmals auf dem Priwall gestattet worden. Vorwiegend waren es Handwerker, Facharbeiter und kleine Gewerbetreibende, die sich ein Wochenendhäuschen zulegten.



1933

Die Wahlen im Januar beenden die Weimarer Republik. Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten wird eine Ortsgruppe der NSDAP in Travemünde gegründet.

6. August.

Die diesjährigen Travemünder Rennen fanden bei sehr starkem Besuch ihren Abschluß.

6. November

Auf dem Flug von Danzig nach Kiel zu einer Wahlkampfrede in der Ostsee-Halle, musste die Militärmaschine von Hitler mit dem Führer an Bord auf dem Travemünder Flugplatz zwischenlanden. Ein aufkommender Orkan zwang den Führer zu dieser quasi Notlandung. Bei seiner Ankunft auf dem Travemünder Flughafen stand schon seine gepanzerte Mercedes-Limousine bereit, die ihn umgehend in die Ostsee-Halle

In den Vaterstädtischen Blättern des Jahrganges 1927/28 sind umfangreiche Berichte über den Flugplatz auf dem Priwall nachzulesen.

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 Fechner
Bildarchiv K..E. Vögele
Bildarchiv Foto Quelle Hat. Braz
Fährdaten Quelle: Stadtwerke Lübeck, Stadtverkehr