

**Die Fähren Lübecks - Schicksal und Standortbestimmung im Organismus der Stadt.**

Von Antjekathrin Graßmann

*Eine völlig überarbeitete Fassung eines am 15. 3. 1973 vor dem VLG gehaltenen Vortrags.*

Bei einem Gemeinwesen wie Lübeck, das nicht nur selbst schon ganz von Wasserläufen umgeben ist, sondern auch mit seinem ausgedehnten Landgebiet das Recht über alle für die Stadt wichtigen Flüsse erwarb, nimmt es nicht wunder, daß sich die Anlage einer großen Zahl von Fähren als unumgänglich erwies. Verschiedene Gründe bewirkten ihre Einrichtung, ihre Aufhebung oder ihren Ersatz durch eine Brücke: wirtschaftliche, politische, nicht zuletzt aber auch Motive der Bequemlichkeit. Über das Topographische hinaus fällt bei der Betrachtung dieses, uns heute zwar romantisch und rückständig anmutenden, einst aber sehr wichtigen Verkehrsmittels manches Streiflicht auf Lübecks wirtschaftliche und räumliche Entwicklung; auch auf sozialem Sektor haben die Fähren im Stadtganzen ihren Platz eingenommen. Und schließlich wurde der scheinbar beschauliche Alltag des Fährbetriebs nicht selten durch die Politik gestört. Die Überquerung eines Gewässers mit Hilfe eines Kahns an einer dafür günstigen Stelle, ausgeführt durch eine dafür dauernd zuständige Person, die für ihren Dienst entlohnt wird, gehört natürlich schon in die älteste Menschheitsgeschichte.

*Handwörterbuch des deutschen Aberglaubens, Bd. II, Berlin/Leipzig 1929/30 Sp. 1149 ff.; K. Müllenhoff, Sagen, Märchen und Lieder der Hzt Schleswig, Holstein und Lauenburg, Nachdruck 1911 S. 575. Ich stütze mich auf die im Archiv der HL zugänglichen schriftlichen Quellen, vor allem: Altes Senatsarchiv (ASA): Herrenfähre, Matsfähre, Fähre am Einsiedel (zus. gef. im Film 5080); Neues Senatsarchiv (NSA), IV 1 G 4: Fähren; Polizeiamt (PA); Finanzdepartement; Bürgerschaft II; Amt bzw. Behörde für Travemünde; Wasser- und Tiefbauakten; Archiv der Schiffergesellschaft. Leider nur titelmäßig erschließen, da seit der Auslagerung verschollen oder noch immer in der DDR zurückgehalten, ließen sich weitere Aktenfaszikel des Alten Senatsarchivs, der Kämmerei, des Marstalls und der Stadtkasse*

Daher sind eine Reihe der hiesigen Fähren gewiß älter als ihre älteste schriftliche Erwähnung. Man müßte ihnen mit den Werkzeugen des Vorgeschichtsforschers auf die Spur kommen. Aus dem Straßenverlauf und dem heute noch vorhandenen Straßennamen „Altefähre“ wird mit Recht am wasserseitigen Ende dieser Straße eine alte Fährverbindung angenommen. Der Name Altefähre ist schriftlich seit 1283 überliefert (antiquum vere, 1289 olde vere). Ebenso könnte in der Frühzeit der Stadt an der Großen Petersgrube eine Überfahrtsstelle gewesen sein.

*W. Brehmer, Die Straßennamen der Stadt Lübeck und deren Vorstädten, in: ZVLG 6 (1892) S. 5; W. Brehmer, Beiträge zur Baugeschichte Lübecks, in: ZVLG 7 (1898) S. 367; W. Stier, Furten, Fähren und Brücken im Lübecker Raum, in: Wagen 1965, S. 35; J. Klöcking, Aus dem Umkreis des alten Lübecker Hafens, in: Lüb. B1L 1940, S. 334*

Die älteste schriftliche Kunde erhalten wir von der jahrhundertlang wichtigsten Fährverbindung, der Herrenfähre über die Trave zwischen Lübeck und Travemünde. Vom Fährhaus ist 1190 als „Godesmannshus“ die Rede; möglicherweise hat ein Einsiedler um Gotteslohn Leute übergesetzt.

Damals befand sich die Anlage noch im Besitz der holsteinischen Grafen. Weitblickend erkannte der Lübecker Rat die Probleme, die sich aus dieser Sachlage für die Stadt ergaben, und konnte es daher als günstiges Ergebnis werten, daß in dem 1247 zwischen den Grafen und der Stadt geschlossenen Vertrag festgelegt wurde: solange die Grafen Vögte der Stadt wären, sollten Herren- und Priwallfähre und der Turm zu Travemünde in der Hand der Stadt sein. Damit ist die Bedeutung vor allem des die Travemündung beherrschenden Turms, dann aber auch der Fähren, die Lübecks Landzugang zur Ostsee gewährleisteten, klar herausgestellt. Nach sechs Jahren wurde der Vertrag noch einmal bestätigt. Schien dieser Zustand auch günstig für die Lübecker, so konnte doch durch die Beendigung des Vertragsverhältnisses wieder die Gefahr einer holsteinischen Überwachung der Fährstellen und des Schiffsverkehrs auf der Trave von ihrer Mündung an aufwärts heraufbeschwoen werden. Glücklicherweise kam es aber am 13. Januar 1329 zum Kaufvertrag, der dem Grafen Johann III. die beträchtliche Summe von 1060 Mark Pfennigen einbrachte, Lübeck jedoch eine der Bedingungen für seine zukünftige günstige Entwicklung erfüllte. Denn zu dem Erwerb der Fähren und des Turms zu Travemünde kam noch die verbindliche Erklärung des Grafen, an keiner Stelle des Traveunterlaufs einen Fährübergang nach Holstein einzurichten.

*H. L. u. GG. Behrens, Topographie u. Statistik von Lübeck I, 1829, S. 41; LUB I Nr. 123, S. 120 f. (1247); LUB I Nr. 194, S. 179 f. (1253); LUB II Nr. 501, S. 453 (1329); Quittung f. d. Kauf: LUB II Nr. 503, S. 456, und Nr. 605, S. 551; Zahlungen: LUB II Nr. 1908, S. 1059; vgl für die juristischen Zusammenhänge: G. W. v. Brandt, Vogtei und Rektorat in Lübeck während des 13. Jh., in: B1L f. dt Landesgeschichte 107 (1971) S. 162 ff.;*

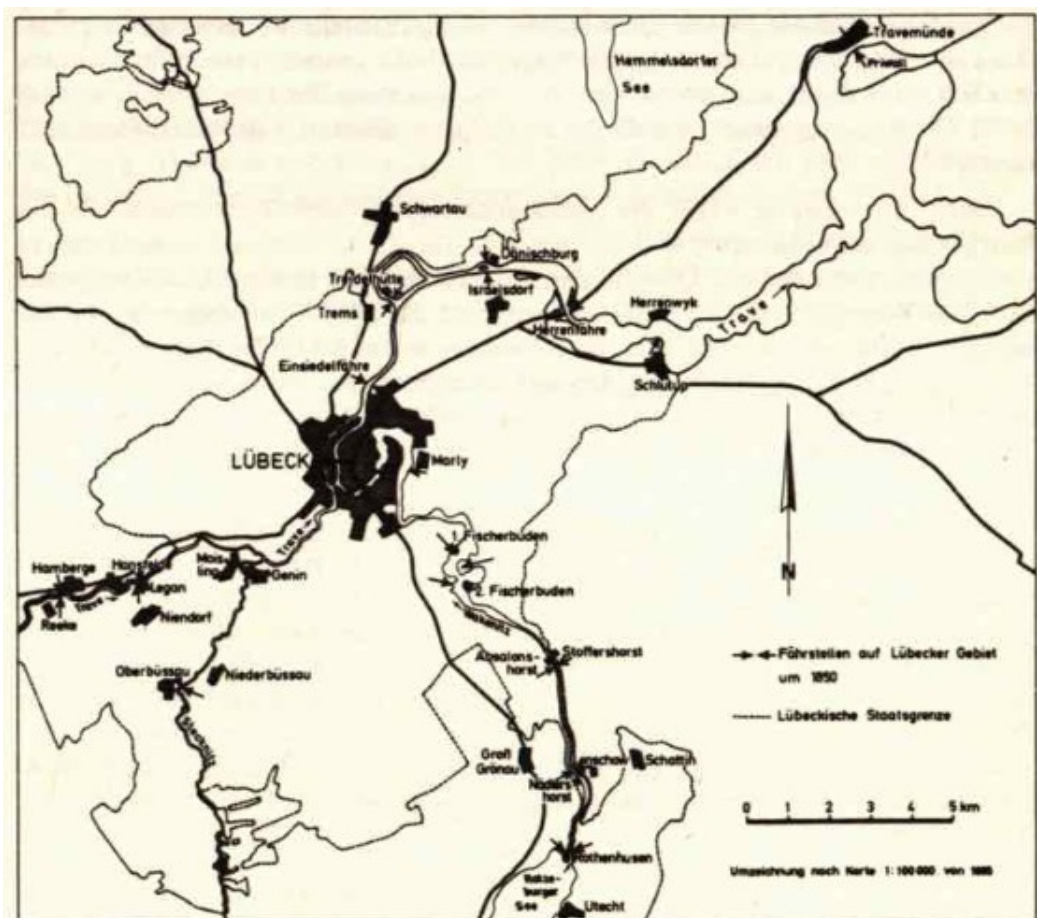


Abb. 1: Die Fährstellen im Lübecker Staatsgebiet um 1850.

Zwar war nur von „homines“ die Rede, die überfahren, dennoch ist wohl mit der baldigen Einrichtung einer Wagenfähre zu rechnen. 1416 benutzten die städtischen Sendboten den Fährübergang, als sie zu einer Besprechung mit König Erich von Dänemark reisten.

Es zeigt sich, daß man nicht immer den ganzen Weg von Lübeck nach Travemünde zu Wasser zurücklegte, sondern schon hier das Schiff verließ und den Landweg wählte. Um so wichtiger wurde die Fähre. Man muß sich von der heutigen Vorstellung lösen, die Travemünder Landstraße wäre immer so gradlinig wie heute verlaufen. An den Waldwegen des Lauerholzes ist die alte Lage der Chaussee noch zum Teil zu erkennen. Dabei ist auch noch anzumerken, daß die Straße nicht an der heutigen Stelle das einstige Traveufer erreichte - dort war die Abfahrt für die Wagen zu steil -, sondern etwas flußabwärts, deutlich noch durch eine Senke zu erkennen. Noch um 1661 findet sich für diese Stelle der Name „Röwer“, der diesen Punkt ganz eindeutig; als Fährabgangsstelle ausweist.

*W. Stier, Der weite Weg von der Herrenfähre zur modernen Hochbrücke über die Trave, in: Lübecker Nachrichten vom 30. 10. 1960; Lübecker Ausflugsheft 1 (Treidelstieg- Herrenbrücke—Lauerholz) Lübeck 1925, S. 12 f.*

Einen Aufschwung nahm die Straßenverbindung nach Travemünde, als der Badebetrieb aufkam, die Spielbank eingerichtet wurde und auch der Fahrwegeinen festen Belag bekam. Obwohl der Fährprahm noch in der Fährordnung von 1841 die Vorfahrt vor der Schifffahrt hatte und die Treideltau abgeseht werden mußten, hörten die Klagen über die Behinderung des Straßenverkehrs nicht auf. Für unerträglich hielt man es, „daß auf einer Strecke, wo es vorzugsweise auf rasche Bewegung ankommt, eine arge, nicht wohl verzeihliche Lücke in unserer in Wahrheit und mit Erfolg als europäisch wichtig berufenen Verbindung mit der Ostsee geblieben sei.

*1841 Okt. 6 (Bürgerschaft II, 52/8); Zitat = Bürgerschaft II, 52/12; Emü Müller, Über die intendierte Hamburg-Altona und Lübecker Eisenbahn zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee, Leipzig 1835, S. 23*

Eine Floßbrücke, die einerseits die Überfahrtsstrecke verkürzen sollte, andererseits den Schiffen aber nur eine enge und häufig geschlossene Durchfahrt zugestand, wurde 1840 eingerichtet.

*Bürgerschaft II, 52/9 und 52/12; Film 5080; am 7. Mai 1840 in Betrieb genommen (PA 153).*

Die Zunahme des Schiffsverkehrs erzwang eine Vertiefung und Begradigung des Flußbetts, wie sie dann durch den ersten Travedurchstich erreicht werden sollte. Eine moderne Kettenfähre wurde daraufhin am 10. Februar 1852 in Dienst gestellt. Das Fährhaus kam auf die rechte Travesseite und für die Fährknechte mußte ein Unterstand am neuen Flußufer errichtet werden. Der Fährmann hatte jedoch weiterhin zu Klagen Anlaß. Nicht nur verringerte sich die Anzahl der übergesetzten Personen, da der Ausflugsverkehr zum Fährhaus nicht mehr das Fährboot benutzen mußte, auch durch die Schließung der Spielbank und die Einrichtung der Lübeck-Travemünder Eisenbahn ging der Verkehr an der Fähre zurück. Dennoch blieb das „zackengeblige“ Fährhaus aus rotem Backstein, das erst 1905 einem Brand zum Opfer fiel, bis ins letzte Drittel des vorigen Jahrhunderts ein beliebtes Ausflugsziel für Lübecker Spaziergänger, „lag es doch wundervoll dort draußen, in völliger Einsamkeit.

*Fin. dep. 76/9; Vaterst. B1L 1917/18 S. 50; Th. Deecke, Lebenserinnerungen für meine Kinder und Enkel, in: Wagen 1961, S. 151.*

Neue Durchstich- und Brückenprojekte lagen in der Luft. 1871 empfahl der Ingenieur Karl Eduard Dill, den ganzen großen Bogen der Trave von der Ballastkühle bis zum Breitling abzuschneiden, wofür das Lauerholz durch einen Kanal gequert werden sollte; der Flußübergang wäre dann etwa auf der Höhe von Karlshof zu liegen gekommen. Man entschied sich jedoch für den Vorschlag von Baudirektor Peter Rehder, dessen Travereregulierungen und Hafenausbauten noch heute in Gebrauch stehen. Er hatte vorgeschlagen, die vorspringende Siemser Halbinsel nun an ihrem Hals zu durchschneiden und über den neuen Travelauf eine Drehbrücke zu bauen.

*Dills Entwurf: Kartenslg. II 187; P. Rehder, Bericht über die Vertiefung der Trave auf 7,50 m Wassertiefe, 1899, S. 30; P. Rehder, Gewässer, S. 404.*

1902 wurde diese Drehbrücke eingeweiht, und die Fähre trat nach Abschluß der Bauarbeiten nur noch einmal, 1909, in Erscheinung, als der Dampfer „Baltic“ die Brücke gerammt und unbenutzbar gemacht hatte.

Das Verkehrserfordernis des 20. Jahrhunderts erzwang eine modernere Gestaltung des Flußübergangs, um sowohl Schiffs- als auch Landverkehr zu befriedigen. Sie wurde gefunden durch die am 4. August 1964 eingeweihte heutige Klappbrücke.

*W. Stier, wie Anm. 5; Wagen 1965, S. 137; Die Herrenbrücke in Lübeck, Essen 1965 (Hochtief Nachrichten. Mitteilungen d. Hochtief AG f. Hoch- und Tiefbau 38/1965).*

An der nur kurz skizzierten Entwicklung der Herrenfähre wird deutlich, daß der Verkehr die Schicksalsmacht einer solchen Verbindung ist. Hier, an Lübecks wichtigstem Flußübergang, handelte es sich zudem um die Rivalität bedeutenden Wasser- und Landverkehrs.

Ähnlich wie bei der Herrenfähre wäre auch die Priwallfähre, schon 1247 erwähnt, fast einmal durch eine Brücke ersetzt worden. Allerdings war hier die Situation anders: Das Kommunikationsbedürfnis zwischen Travemünde und der gegenüberliegenden Halbinsel war gering. Die Travemünder, die den Priwall landwirtschaftlich nutzten, setzten in ihren eigenen Booten über. Die Mecklenburger Nachbarn, es waren nicht viele, machten die Überfahrt, um landwirtschaftliche Erzeugnisse abzusetzen oder um ihre Rezepte in der Travemünder Apotheke einzulösen. Einige Großgrundbesitzer benutzten die Fähre, um zu ihren Gütern im Holsteinischen zu gelangen. Umfangreicher Transitverkehr Holstein – Mecklenburg und umgekehrt bestand nicht. Der Hauptreise- und Handelsweg verlief über Schlutup. Frachtwagen durften auf der Priwallfähre im allgemeinen nicht befördert werden. Es gingen Tage hin - so der Travemünder Stadthauptmann -, „ohne daß eine Kalesche überfährt“. Größeres Interesse beanspruchte die Fährverbindung erst, als sich der Travemünder Badebetrieb auch des Priwalls bemächtigte. Zeichen dafür sind die Einrichtung der Kohlenfähre zum Kohlenhof am Priwall (später Mittelfähre genannt) um 1846 und der Norderfähre 1898. Die erstere ist nach dem zweiten Weltkrieg eingestellt worden, die zweite fährt noch heute in den Sommermonaten. Auch die Überfahrtsstrecke der Wagenfähre wurde 1913 verkürzt. Vorher war sie wegen des Stroms schräg vom Vogteigebäude aus hinübergefahren.

*LUB I Nr. 123, S. 120 f.; vgl. Schrecker, Straßennetz S. 101 (glaubt, daß d. Priwallfähre dazu beitrug, daß man 1417 den Priwall als Treffpunkt der lüb., meckl. und sächs. Parteien wählte); Hanseresesse 1. Reihe, VI 397 A § 1; LUB II Nr. 1908, S. 1059; LUB IV Nr. 396, S. 436; PA 157; Zitat = A. f. Travemünde IV a 5-6; Kohlenfähre PA 157; Norderfähre PA 157; Beh. f. Travemünde G XX 10, 17 und 20, auch A. f. Travemünde I h 13; Müller, Eisenbahn, S. 24 f.*

Aber nicht nur Privatpersonen, vor allem Feriengäste, benutzten die Fähren; sie gewannen militärische Bedeutung während des Zweiten Weltkrieges. Die günstigen Gegebenheiten der Halbinsel hatten schon 1914 zur Niederlassung der Flugzeugwerft Lübeck—Travemünde geführt, 1928 wurde der See- und Landflughafen Lübeck—Travemünde in Betrieb genommen. In den dreißiger Jahren entstand auch ein Fliegerhorst. Es war daher nicht verwunderlich, daß man sich von Seiten der Luftwaffe, die 1943 alle drei Fähren übernahm, schon 1939 für den Bau einer Brücke aussprach. Die Lübecker aber, abgesehen von der finanziellen Frage, die damals eine wichtige Rolle spielte, konnten den Plan auch mit dem Hinweis auf die Behinderung der Schifffahrt ablehnen. Dieses Brückenprojekt war nicht das erste. 1927 war kurze Zeit der Gedanke einer Fortsetzung der Nebenbahn Schönberg—Dassow bis zum Priwall lebendig. Man dachte damals sogar an eine Eisenbahnbrücke oder ein Trajekt nach Travemünde. Dann hätte Lübeck sogar eine Eisenbahnfähre besessen, wie sie lange Jahre auf der Strecke Lübeck- Lüneburg bei Lauenburg über die Elbe führte. An der Elbfähre zum Zollenspieker stand der Stadt Lübeck gemeinsam mit Hamburg das Fährrecht zu. Seit dem 15. Jahrhundert teilten sich beide Städte die Herrschaft über Bergedorf, zu dem der erwähnte Elbübergang gehörte.

Hundert Jahre später als von der Herren- und der Priwallfähre findet sich das älteste schriftliche Zeugnis der Einsiedelfähre etwa bei der heutigen Josephinenstraße die Trave überquerend. 1361 ist von einer Überfahrt „apud heremitam“ oder bei der „curia heremite“ die Rede. Ein Eremit scheint also das Übersetzen besorgt zu haben, womit zugleich die Namensform Einsiedel eindeutig erklärt ist. Daneben ist die Vorstellung lebendig, anknüpfend an die verballhornte Namensform Einsegel, die Schiffe hätten an dieser Stelle der Trave alle Segel bis auf eins streichen müssen, um mit gedrosselter Fahrt in den dichteren Verkehr des Hafens einzulaufen.

Die Einsiedelfähre hat sechshundert Jahre hindurch bestanden, denn sie besorgte die notwendige Überfahrt zum Ziegelhof und zur Trankocherei, die dort schon frühzeitig den ersten Anfang Lübecker Industrie bildeten. Eben diese, mit der Zeit zunehmend, erhielt die Fährverbindung am Leben. Aber nicht nur Arbeitsleute, Bewohner linkstravischer Gegenden oder vielleicht Wilsnackpilger, setzte der Fährmann über, auch zu fröhlichen Zwecken benutzte man die Fähre.

Das Lusthaus der Schneider lag auf dem linken Ufer der Trave. Umwege sparen das war eins der Daseinsprinzipien einer Fähre. In demselben Maße, wie sich Entfernungen mit Hilfe des Kraftfahrzeugs schneller überwinden ließen, rückte auch die Stunde ihres Untergangs näher. Sie ist im Juli 1964 eingestellt worden.

h. Wittke, *Die Entwicklung des Priwalls seit dem 19. Jh.*, Hausarbeit f. d. 1. Staatsprüfg. f. d. Lehramt an Volks- u. Realschulen (maschr.) Lübeck 1972; Beh. f. Travemünde GXX 10, 20 u. 36; Trajekt: NSA IV IG4/1; Brücke: NSA XX 30; f. Einzelheiten vgl. H. Kasimir, *Unsere Priwallfahre im Laufe der Jahre*, in: *Unser Travemünde* 10/1961.1») LUBIV Nr. 58, S. 508, u. V Nr. 230, S. 229.14) LUB IV Nr. 79, S. 82 f. u. 576 S. 643, auch IX Nr. 29, S. 34 f.; Stier, *Fähren*, S. 39;

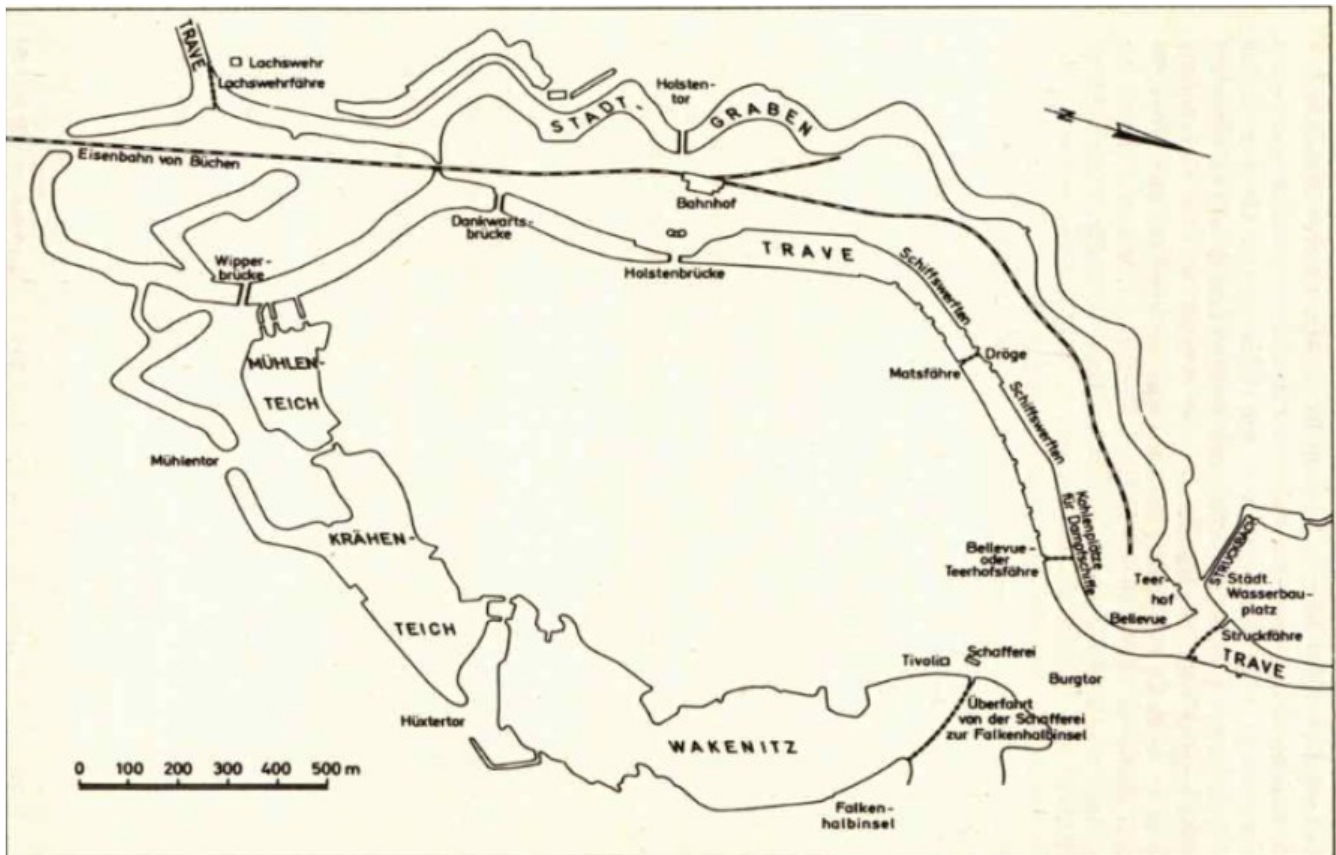


Abb. 2: Die Fähren über Trave und Wakenitz im Bereich der Innenstadt (nach: Grundriß der Freien Stadt Lübeck. Nach den neuesten Originalquellen berichtigt 1854.)

Ein ähnlich hohes Alter ist vielleicht für die Struckfähre — Strauchfähre — anzunehmen, in der Nähe der einst noch buschig-feuchten Mündungsniederung des Struckbaches in die Trave gelegen. In den Akten wird sie allerdings erst im 17. Jahrhundert genannt. Sie bildete den nächsten Zugang zu dem städtischen Wasserbauplatz, den Holzlagerplätzen usw. Ähnlich wie die Einsiedelfähre verdankt sie diesen industriellen Niederlassungen ihr langes Bestehen. Gegenüber jener konnte sie auch noch ihre größere Stadtnähe ins Feld führen, und daß die Lübecker Maschinenbau-AG seit den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts als Pächterin ihren Betrieb sicherstellte, denn sie war die Hauptnutznießerin der Fähre. Bei dem umfassenden Hafenausbau gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde diese etwas flußabwärts verlegt. Ein Brückenbau war auch, 1905—10, geplant. Im Zuge einer Ringstraße sollte er etwa an der Überfahrtsstelle seinen Platz finden. Am Einspruch der Bürgerschaft scheiterte das Projekt. Möglichst geringe Behinderung des Hafensbetriebs war am besten durch eine Fähre gewährleistet. Die Struckfähre ist 1961 eingestellt worden.

Wie die beiden vorhergenannten Schiffsverbindungen, war auch die Matsfähre mit ihrer stadtseitigen Anlegestelle zwischen Engels- und Fischergrube ein Verkehrsmittel, das die Verbindung zu den jenseits der Trave gelegenen Arbeitsplätzen aufrechterhielt, wie Teerhof, Dröge, Gießhof, den Schiffswerften.

In den Quellen wird sie erst im 16. Jahrhundert erwähnt. Allerdings ist sie wohl auch schon mit der Bezeichnung St.-Clemens-Fähre (um 1470) gemeint. Sie ist in gewissem Sinne Erbin der Altfähre, die ihre Funktion an beide, Struck- und Matsfähre, abtrat. Bis ins 17. Jahrhundert trug sie daher den Namen „Nye fehr“. Erst gegen Ende des Jahrhunderts bürgerte sich der Name Matsfähre — nach dem Fährmann Matthias Koll - ein. Sie wurde eins der wichtigsten innerstädtischen Kommunikationsmittel. Besonders auch, als gegen Ende des letzten Jahrhunderts die Vorstadt St. Lorenz immer volkreicher wurde. So wuchs das Verkehrserfordernis auch hier, und 1892 übernahm die Drehbrücke die Aufgaben der Matsfähre fast genau an derselben Stelle.

Im 17. Jahrhundert beginnen auch die Wakenitzfähren ins Licht der Geschichte zu treten. Bekanntlich hatten die Lübecker 1291 von den Lauenburger Herzögen die Gerechtsame am Wasser des Ratzeburger Sees und der Wakenitz erworben. Daher lag auch die Fährgerechtigkeit auf der Wakenitz in ihrer Hand. Bei Nädlershorst, etwa 2 km nördlich des Sees, wird eine Fährverbindung um die Mitte des 17. Jahrhunderts genannt, damals noch unter der Ortsbezeichnung Große Horst, später erst kam es zu der Umbenennung nach einem Nadelmacher. Lübeckisch waren nur die Wakenitz, ihre Ufer und das Fährgrundstück. Notwendig war der Flußübergang aus politischen Gründen, nämlich um die Einwohner des seit dem 13. Jahrhunderts zu Lübeck gehörenden Dorfes Schattin zur Kirche nach Grönau und zur Straße nach Lübeck zu befördern. Deshalb ist die Überfahrt gewiß auch älter als ihre erste schriftliche Nennung. Von Transitverkehr von und nach Mecklenburg kann man nicht sprechen. Der Grenzübergang war bei Schlutup. Noch bis in unser Jahrhundert hat sich die territoriale Verquickung beim Ausbau der Zuwegung zur Fähre und bei der Finanzierung der endlich 1928 erbauten Brücke bemerkbar gemacht. 1843, 1879 und 1913 hatte man Brückenprojekte ins Auge gefaßt, aber immer wieder verworfen. Seit 1890 war die Überfahrt für Wagen offiziell möglich.

*Klöcking, S. 334; C. F. Wehrmann, Die Mauern und Thore Lübecks, in: ZVLG 8 (1900), S. 168.1 5) Marstall S. 58 (1663. 1665); Fin. dep. 76/10; NSA IV 1 G 4 Nr. 6 und VII B 9 und 12a., 6 ) Ratsdiener-Witwenkasse 5; Die Bau- und Kunstdenkmäler der HL, Lübeck 1939 1.1, S. 127; Klöcking, S. 334; W. Brehmer, Beiträge zur Baugeschichte Lübecks, S. 367; PA 1511 Stadtkasse, Mühlentor III d (1669); Die Wakenitz (Lübecker Heimatheft 1/2) 1926, S. 25; Stier, Fahren, S. 44; ASA Wakenitz 13; PA 141U; Rehder, Gewässer S. 470; NSA IV 1 G 4 Nr. 10; Fin. Dep. 62/16.*

Dieses Schicksal trägt er gemeinsam mit dem Flußübergang bei Rothenhusen, der einst den Zugang zu der (seit 1278) lübeckischen Exklave Utecht ermöglichte. Erhielt diese nur für Fußgänger brauchbare Fähre auch gewisse Bedeutung für Benutzer der Lübeck—Büchener Eisenbahn, die dann an der Station Sarau zustiegen, so blieb sie immer im Schatten der Nädlershorstfähre. In Rothenhusen trat mehr die militärische Funktion als eines Stützpunkts lübeckischer Macht in den Vordergrund. Die Episode des festen Hauses im See um die Wende zum 17. Jahrhundert ist bekannt. Das noch heute am Fährhaus sichtbare Wappen befand sich einst an diesem steinernen Vorposten. Festungsmäßige Aufgaben hat Rothenhusen während der Folgezeit wohl nicht mehr zu erfüllen brauchen, immerhin hat dort noch bis 1810 ein militärischer Posten bestanden, zuerst durch einen Konstabier, seit 1718 durch zwei Wächter dargestellt. Diese hatten auch auf

die Erhebung eines Zolls von den aus dem See in die Wakenitz einfahrenden Schiffe zu achten, nebenbei nur bedienten sie die Fähre. Über den westlichen Arm der Wakenitz, den eigentlichen Seeausfluß, baute man schon früh eine Brücke, möglicherweise schon zur Zeit der Errichtung des festen Hauses, als man den östlichen Wakenitzarm, der heute der bedeutendere ist, anlegte. Die heutige Brücke ist etwas weiter nördlich erbaut, um einen kleinen Hafen zu gewinnen. Wakenitzaufwärts, nördlich von Rothenhusen und Nädlershorst, gab es noch mehrere Flußübergänge, die aber nur dem reinen Nachbarschaftsverkehr dienten und von Leuten versorgt wurden, die im Hauptberuf Fischer waren und den Fährbetrieb nur nebenher versahen. Um 1789 wird die Möglichkeit zum Übersetzen zwischen dem 1. Fischerbuden und dem Kaninchenberg genannt, vom 2. Fischerbuden konnte man um 1829 aufs linke Wakenitzufer hinüberfahren. Zwischen Absalonshorst und Stoffershorst gab es um 1720 eine Fährverbindung, die mit Unterbrechungen bis 1938 in Betrieb war. Alle waren Fußgängerfähren.

*r. 10; Fin. dep. 62/16.1 8) Stadtkasse, Mühlentor III e; Militärarchive C 34; Heimatheft 1/2, S. 26 u. 28.19) ASA Wakenitz 13; Marstall S. 505; Behrens S. 35; A. f. Travemünde IV a 4; Heimatheft 1/2, S. 25; NSA IV 1 G 4 Nr. 3*

Als dauerhafter erwies sich die Daseinsgrundlage für die Überfahrt ein ganzes Stück wakenitzabwärts, schon östlich der Stadt. Hier hatte Graf Chasot, seit 1759 Oberst der Garnison in Lübeck, das Gut Ackerhof gekauft, das er nach französischem Vorbild Marli nannte. Dorthin mußte eine Überfahrt über den Fluß möglich sein. Als die Ausbreitung der östlichen Lübecker Vorstadt begann, gewann auch diese Bootsverbindung an Bedeutung, trotz des Baus der Moltke-Brücke. *Die Fährverbindung besteht noch heute und befördert den Umweg über die Brücke scheuende Fußgänger aus Marli etwa bei der Percevalstraße an das westliche Ufer.* Ihre Vorgängerin landete allerdings auf der Höhe Bleicherstraße/ Dorotheenstraße auf der Falkenhalbinsel, etwa in gerader Linie mit der Hüntertorbrücke. Zu erwähnen wäre noch die Fährverbindung auf der inneren Wakenitz, die dem Kanalbau zum Opfer fiel. Man fuhr beim Tivoli, etwa bei der Rosenpforte.

Aber nicht nur Wakenitz und Traveunterlauf mußten überquert werden, auch der Oberlauf der Trave und die Stecknitz hatten ihre Übergangsstellen. Die Trave bis Oldesloe unterstand lübeckischer Botmäßigkeit seit 1188, und noch um 1600 wurde ein Reichshofratsprozeß ausgefochten, um den holsteinischen Anliegern die Ausübung des Fährrechts zu untersagen. Einwohner der Orte Wesenberg und Benstaben bei Reinfeld hatten unerlaubterweise Prähme in Gang gesetzt. Ähnlich erging es Gotthard von Höveln, der - 1654 Lübecker Bürgermeister - dann nach 1669 aus Unzufriedenheit mit der Lübecker Politik aus dem Rat ausschied und sein Gut Moisling holsteinischer Herrschaft unterstellte. Er richtete gegen den Willen des Rates eine Fährverbindung über die Trave ein. Wie wichtig dieser Übergang war, zeigt die Tatsache, daß schon 1783 eine Brücke erbaut wurde. Traveaufwärts konnte man auch seit alters per Fähre über den Fluß wechseln, obwohl die Oldesloer Böter um 1828 Querverbindungen nicht wünschten, damit das Flußbett nicht versande. Einmal bei dem Ort Reecke, bei dem es auch eine alte Furt gab, etwas flußabwärts von dieser nach dem holsteinischen Ort Hamberge und schließlich ein wenig nordöstlich von Hansfelde auf die lübeckische Traveseite hinüber bei Legan; der Name deutet auf den Fährbetrieb hin. Abgesehen von dem Wunsch der Bewohner beider Traveseiten, sei es die Hamburger Landstraße zu



erreichen, sei es den Bahnanschluß bei Niendorf zu benutzen, ließ man sich auch übersetzen, um zu den Ziegeleien bei Legan und Reecke zu gelangen. Während bei der Reecker Ziegelei gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Brücke errichtet wurde, ging der Fährbetrieb bei Legan im ersten Weltkrieg zu Ende, ohne durch eine Brücke ersetzt zu werden.

Bedeutend weniger notwendig als der Moisinger Traveübergang, der den Zugang zur Hamburger Landstraße und nach Lübeck darstellte, war die Verbindung von Moising nach Genin über die Stecknitz. Anscheinend war der Bedarf an Kommunikation so gering, daß der Zustand der Fähre im vorigen Jahrhundert dauernd zu Klagen Anlaß gab. Es bewarb sich niemand um den Fährmannsposten, und auch zum Brückenbau kam es erst 1887.

*Rehder, Gewässer, S. 470; Stier, Fahren, S. 44; PA 1430; Bauakten, Tiefbau V C 10; NSA IV 1 G 4 Nr. 13; Fin. dep. 62/13. T ..^ J \_ \_ .31 ) Reichshofrat S 9; ASA Stecknitz 8, 9, 10; C. F. Wehrmann, Lub. Landguterl, in: ZVLG 7 (1898) S. 201 und 204. \*3) PA 142; ASA Trave 10/7 u. 15; Stier, Fahren, S. 35; Bauakten, Tiefbau III G 43. PA 1413 und 157; Gutsarchiv Weißerode III 36; Heimatheft 7 (1929): Der Trave-Stecknitzwinkel, S. 21; Rehder, Gewässer, S. 438; ASA-Stecknitz 41/1.*

Wichtiger dagegen erschien die Verbindung über die Stecknitz zwischen Ober- und Niederbüssau, schon um die Schulkinder in die gemeinsame Schule in Oberbüssau zu befördern. 1854 wurde eine Fußgängerbrücke über den Fluß gebaut, der ja wie die Trave seit 1188 lübeckisch war. Stecknitzaufwärts ist dann einmal die Rede von einem Flußübergang bei Berkenthin (1240), der schon im 18. Jahrhundert durch eine Brücke ersetzt wurde. An anderen Stellen begnügte man sich anscheinend mit Furten.

Das 19. Jahrhundert sah sowohl Neueinrichtung wie auch amtliche Sanktionierung von Fährestellen, deren genaues Alter nicht mehr feststellbar war. So die Fährestelle bei der Treidelhütte. Der Treidelmeister, dem die Aufsicht über die Traveufer und den Treidelpfad seit etwa 1600 unterstand, unternahm es auch wohl, Fußgänger über die Trave nach Trems zu befördern. Anfangs hat sie wohl auch nur zu nachbarlicher Kommunikation gedient, später gewann sie gewisse Bedeutung an Schwartauer Markttagen. Seltener ließen sich die Arbeiter der Glashütte rechts der Trave übersetzen. Schon 1835 war die Frage aufgetaucht, „ob der Staat notorisch Geld zuschießen soll, um 1 bis 2 Personen täglich Umwege zu ersparen“. Aber dennoch hielt sich die Fäherverbindung noch bis zum 1. Mai 1875.

Der Travedurchstich 1878—1883 hätte ihr sowieso die Grundlage entzogen. Etwa 1 km flußabwärts kämpfte eine weitere Fäherverbindung um ihr Bestehen. Schon 1770 war der Wunsch lautgeworden, den Fluß zwischen Dänischburg und Israelsdorf zu überqueren, aber der Rat hatte abgelehnt. Eine private Bootsverbindung zwischen dem Pächter von Dänischburg und dem Förster von Israelsdorf hat es aber gegeben, so wird jedenfalls vermerkt, als die Fähre 1833 staatlich genehmigt wurde. Allerdings mit der Einschränkung, daß der Dänischburger nur sich und seine Hausleute übersetzen durfte - eine ähnliche Auflage, wie bei der Überfahrt Schlutup-Herrenwyk. Beides waren Vorbeugungsmaßnahmen, um die Bedeutung und die Einnahmen der Herrenfähre nicht zu mindern. Die Dänischburger Fähre blieb während des 19. Jahrhunderts unbedeutend, nützlich war sie nur für die Waldarbeiter, die im Forst bei Israelsdorf arbeiteten. Wichtiger im gesamtstädtischen Kommunikationsnetz wurde sie erst, als sich in Dänischburg nach und nach Industrie ansiedelte. So war es auch das

dortige Guanowerk, das die Fähre bis zu ihrer Einstellung in den fünfziger Jahren 19. Jahrhunderts unterhielt.

*PA 1413 und 157; Gutsarchiv Weißenrode III 36; Heimatheft 7 (1929): Der Trave-Stecknitzwinkel, S. 21; Rehder, Gewässer, S. 438; ASA-Stecknitz 41/1. PA 1413; ASA Stecknitz 41/2; LUB I Nr. 89, S. 91; Rehder, Gewässer, S. 437 ff.ss ) J. Klöcking, Der alte Lübecker Wasserbau und die Bretlingsbehörde, in: ZVLG 34 (1954), S. 16 ff.; Behrens, S. 26; Zitat = Fin. dep. II B 2c 7; PA 1511 ASA Landwehr vor dem Holstentor 53; Marstall, S. 511; NSA IV 1 G 4 Nr. 12; Behrens, S. 31: um 1829 plante man dort sogar eine Brücke.*

Die Überfahrt bei Herrenwyk nach Schlutup wurde schon erwähnt. An dem Recht der Herrenwyker, zum Kirchgang hinüberzufahren, Lebensmittel und nicht zuletzt auch die Hebamme herüberzuholen, entzündeten sich immer wieder Streitigkeiten. Nicht nur wegen der Einnahmen, die der Herrenfähre entgingen, sondern auch wegen unerlaubten Übersetzens von lichtscheuem Gesindel. Schon 1506 wurde ein Bote König Johanns von Dänemark an die Mecklenburger gefaßt, der die Herrenfähre hatte meiden wollen. 1825 glaubte man, aus dem Zuchthaus in Celle geflohene Verbrecher seien dort hinübergefahren. Da sich die Zuständigkeit der Herrenwyker nicht fest abgrenzen ließ - ihre Boote brauchten sie ja auch zum Fischfang -, wurde 1834 ein amtlicher Fußgängerfährverkehr eingerichtet. Allerdings gab es immer noch Beschränkungen für den zur Beförderung zugelassenen Personenkreis, und die aus den Dörfern des Travemünder Winkels kommenden Arbeiter, die beim Bau der Schlutuper Chaussee mitwirkten, brauchten einen Berechtigungsausweis. Aufschwung nahm die Verbindung - durch den Travedurchstich bei Schlutup etwas verlagert - auch hier erst durch zunehmende Industrialisierung; vor allem Arbeiter des Hochofenwerks in Herrenwyk benutzten sie. Das Verkehrserfordernis, beschleunigt durch das Wachsen der Industrie, erzwang am 1. April 1847 die Eröffnung einer weiteren Fährverbindung im Lübecker Stadthafen selbst. Nur etwa 500 m nördlich der Matsfähre wurde damals in Höhe des inneren Niederwasserbaums die Bellevuefähre eingerichtet. So genannt nach den Befestigungen auf der Wallhalbinsel. Durch die ebenfalls gebräuchliche Bezeichnung Teerhofsfähre werden ihre Aufgaben genauer umrissen. Als diese Verbindung ebenso wie die Matsfähre durch den Bau der Drehbrücke überflüssig wurde, hat man noch bis 1937 eine Überfahrtsmöglichkeit von der Struckfähre aus zum Nordende der Wallhalbinsel aufrechterhalten.

Auch das 20. Jahrhundert hat trotz der Verbesserung der Fortbewegungsmöglichkeiten noch die Neueinrichtung zweier Fährverbindungen gesehen; und zwar wurde der seit 1900 östlich von der Innenstadt vorbeiführende Elbe-Lübeck-Kanal durch die Klughafenfähre (seit 1908) gequert, um dem Fußgänger, wie es schon die einstige Fährverbindung über die Binnenwakenitz getan hatte, Umwege zu ersparen. Sie bestand bis 1941.

*ASA Landwehr vor dem Holstentor 53; Marstall, S. 511; NSA IV 1 G 4 Nr. 12; Behrens, S. 31: um 1829 plante man dort sogar eine Brücke.27) Behrens, S. 42; G. Schrecker, Straßennetz, S. 101, (Hanserezesse 3. Reihe, V, 126); Landgericht, Generalia 9 e; NSA IV 1 G 4 Nr. 8.2') Fin. dep. 76/7 und 10; Bauakten, Tiefbau III H 6; Fin. dep. 62/1; J. Kunhardt, Lübecks Vorstädte vor 70 Jahren, 1898, S. 31; NSA XX 30.29) NSA IV 1 G 4 Nr. 13; PA 1430.*

Die Vermutung, daß ein Verkehrsbedürfnis von den Wallanlagen zur Lachswerk hinüber eine Fährverbindung verlangen würde, erwies sich als falsch. Die Bootsverbindung hat mit Unterbrechungen 1928 bis 1935 bestanden. Auf dem Stadtgraben etwa an derselben Stelle hatte sie übrigens um die Mitte des

19. Jahrhunderts eine Vorgängerin. Nach dem letzten Krieg wurde die Verwaltung der noch bestehenden Fähren den Stadtwerken übertragen. Bis zu dieser Vereinheitlichung mußte ein langer Weg zurückgelegt werden. Einen Wendepunkt in der Entwicklung stellte die vom Polizeiamt 1890-1892 eingeleitete Neuorganisation dar. In einer Denkschrift der Behörde vom 3. Februar 1890 wurde die „Buntscheckigkeit“ des Lübecker Fährenwesens gebrandmarkt und vorgeschlagen, dem Polizeiamt die Sicherheitsanordnungen usw. und die Taxfestsetzungen zu übertragen, dem Finanzdepartement die Verpachtung und dem Bauamt die technischen Angelegenheiten. Dieses hatte schon immer bei den größeren Fähren Reparaturen ausgeführt, die Vergabe der Fähren an die Fährleute war aber nach der in Lübeck typischen Form der Belehnung durch den Rat, die Kämmerei oder den Marstall geschehen. Als man 1665 zur Einrichtung der Stadtkasse schritt, machte man auch die Belehnung in höherem Maße finanziell nutzbar. Die Stadtkasse nahm sie seitdem vor und verlangte zu der Einstandszahlung oft noch eine jährliche Pachtzahlung. Eingerichtet waren die Fähren fast sämtlich vom Staat, ebenso war seine Genehmigung bei der Anlage von Privatfähren notwendig (Herrenwyk, Marli, Reecke, Absalonshorst). Auch in Lübeck ist die Befugnis, Personen und Sachen gewerbsmäßig und gegen Entgelt von einem Ufer eines Flusses zum anderen zu befördern, immer als ein Hoheitsrecht betrachtet worden, aus dessen Ausübung der Staat Einnahmen schöpfen konnte.

Nachdem man sich 1329 mit dem Fährmann des holsteinischen Grafen bei der Herrenfähre geeinigt hatte, wurde das Thema erst 600 Jahre später wieder aktuell, als Lübeck 1937 seine Selbständigkeit durch Eingliederung in die preußische Provinz Schleswig-Holstein verlor. Nach einem Erlaß des Reichsverkehrsministers 1939 wurde festgestellt, daß die Fähren, die einst vom lübeckischen Staat verwaltet worden waren, nicht an Preußen übergegangen wären, sondern daß die Hansestadt Lübeck Trägerin der Fährregalien werde. Nach dem preußischen Allgemeinen Landrecht handele es sich bei Fährrechten nur um niedere Regalien,

d. h. keine wirklichen Hoheitsrechte des Staates, sondern um private Nutzungsrechte des Fiskus. Diese Situation änderte sich auch nicht dadurch, daß die Trave 1935 zur Reichswasserstraße erhoben worden war. Waren Fährrechte einst gleichbedeutend gewesen mit Einnahmen, wenn auch nicht übermäßig hohen, so hatte sich das seit dem 19. Jahrhundert sehr geändert. Daher war man nicht froh über die Entscheidung des Ministers. Denn die Priwallfähre - an ihr hatte sich die Frage entzündet - war wie die anderen Lübecker Fähren ein Zuschußobjekt (1940 und 1941 je 20 000 RM), zudem wünschte die Standortverwaltung der Luftwaffe auf dem Priwall ein größeres, tragfähigeres und schnelleres Boot, wenn nicht sogar die erwähnte Brücke.

*PA 1430; PA 155.31) NSA IV 1 G 4 Nr. 3; Schiffergesellschaft 5/5; J. H. Zedler, Großes vollständ. Lexikon aller Wissenschaften und Künste... Lpz./Halle 1732 ff. Bd. 9, Sp. 70 ff.; C. F. Wehrmann, Das Schuldenwesen der Stadt Lübeck nach Errichtung der Stadtkasse, in: HGB1L 1888, S. 84; Lübecks Hoheitsrecht über die Trave, die Pötenitzer Wyk und den Dassower See. Erkenntniß des Reichsgerichts vom 21. Juni 1890, in: ZVLG 6 (1892), S. 260 ff. und 265 ff.3a ) LUB II Nr. 376, S. 325; LUB II Nr. 503, S. 456; LUB II Nr. 605, S. 551; NSA XX 30*

Die Fährleute rekrutierten sich vor allem aus den Reihen der Schiffer und Fischer, die mit der Lenkung eines Bootes und Kenntnissen von Wind und Wellen vertraut

waren. Aber auch Landleute und Gärtner pachteten eine Fähre. Seit Einrichtung der Stadtkasse wurden die meisten Stellen an den Meistbietenden „verkauft“, dazu war später eine Pacht zu bezahlen. Aber trotzdem konnte nicht jeder, wenn er auch die technischen und finanziellen Voraussetzungen erfüllte, jeden Fährposten erwerben. Für die Herrenfähre, die Fähre am Einsiedel, die Fähre bei der Treidelhütte hatte die Schiffergesellschaft seit 1586 das Recht, einen verdienten und betagten Schiffer vorzuschlagen, um ihm sein Auskommen für seinen Lebensabend zu sichern. Die Bewerbungen sind immer zahlreich, so meldeten sich für die Einsiedelfähre 1640 acht Schiffer, 1660 zehn und 1735 sogar 31 Personen. Die vorgelegten Lebensläufe enthielten nicht selten den Hinweis auf vielerlei Schicksalsschläge, Schiffbruch, Sklaverei in Nordafrika usw. Und dabei erfüllten sich bei weitem nicht immer die Hoffnungen dieser Leute auf sichere Einnahmen. Die Einsiedelfähre und wohl auch die Struckfähre waren ursprünglich Lehen der Ratsdiener gewesen, wie es die Matsfähre noch bis 1846 blieb. Die Einsiedelfähre wurde vom Rat verliehen. Die Rothenhusener Fähre verlor ihren militärischen Charakter während des 18. Jahrhunderts immer mehr, so daß die dortigen Wächterlehen ebenfalls zu einer Art Altersversorgung wurden. Es wird hier der Gedanke deutlich, daß der Staat für alte Mitbürger, die ihr Leben in seinen Dienst gestellt hatten, aufzukommen hätte. Ein weiteres Merkmal des Fährmilieus: Die Stellen gingen oft vom Vater auf den Sohn oder den Schwiegersohn über, so bei den Horsten an der Wakenitz; z. B. wurde die Nädlershorstfähre über hundert Jahre lang von derselben Familie betrieben. Dennoch gestattete man auch an dieser Stelle, „einer außer der Stadtgrenze belegenen und von fremden Ländereien umgebenen Besingung“, wo man einen Mann brauchte, „der die Grenzen und Gerechtsamen kennt“, nicht, daß die Stelle in Erbpacht überging. Schließlich wäre noch die Priwallfähre zu nennen. Hier gehörte es zur Ausstattung der Stelle des Stadthauptmanns von Travemünde, ebenfalls bis 1735 noch Schiffer, die Fähre zu betreiben. Erst 1845 übernahm der Staat den Betrieb.

Ein Fährmann erhielt zur Nutzung das Fährhaus, mit dem in den meisten Fällen die Kruggerechtigkeit verbunden war; so bei der Herren-, Einsiedel-, Mats-, Nädlershorst - und Rothenhusener Fähre. Auch Ländereien gehörten zur Ausstattung einer Fährstelle (Herren- und Nädlershorstfähre, Fähre bei der Treidelhütte) oder die Erlaubnis zur Reetgewinnung, bei der Herrenfähre auch Einnahmen für Treieldienste und die Erhebung des Chausseegeldes.

*Schiffergesellschaft 5/9; NSA Film 5080; Stadtkasse II, 69; LUB IX Nr. 782, S. 805; Ratsdienerwitwenkasse 15; ASA Seesachen 48/1, Marstall, S. 268; Fin. dop. 73/9; Stadtkasse Mühlentor III e und d; A. f. Travemünde I h 13*

In vielen Fällen wurde dem Fährmann das Boot gestellt, Ruder, Stangen und Seil mußte er dagegen selbst halten, manchmal - z. B. bei Einsiedel- und Priwallfähre - war er auch gezwungen, seinem Vorgänger oder dessen Witwe das Boot abzukaufen. Nicht zu vergessen war die Eisaxt, deren Empfang er auch quittieren mußte. Sie diente zum Aufhacken des Eises, bis das Fahren unmöglich wurde und der Übergang zu Fuß über das Eis vonstatten gehen konnte. Instandhaltung des Bootes, häufiges Teeren lag dem Fährmann ob, große Reparaturen übernahm der Bauhof. Auch bei der Einrichtung der Beleuchtung der Fährtreppen und der Installierung der Fährglocken wurde lange debattiert, ob die Kosten dafür nicht auf den Fährmann abgewälzt werden konnten. Bis weit ins 19. Jahrhundert mußte sich

der Fahrgast durch Rufen bemerkbar machen, nur der Postillion konnte ins Horn stoßen und hatte das Vorrecht, sofort übergesetzt zu werden.

Die Fortbewegung der Fährboote für Personen geschah durch Rudern, sogar bei Struck- und Matsfähre noch 1890, nur bei stärkerem Wind zog man das Boot am Tau herüber. Die große Prähme bei Herren- und Priwallfähre wurden mittels Ketten oder Seilen gezogen, die bei Schiffsverkehr abgesenkt werden mußten und trotzdem abgesegelt oder sonst von der Schifffahrt beschädigt wurden. Andererseits konnten sie, noch straff gespannt über oder knapp unter der Wasseroberfläche, den Schiffen gefährlich werden. Wie eine solche Überfahrt im einzelnen bewerkstelligt wurde, wird deutlich aus einem Bericht des Travemünder Stadthauptmanns Fabricius von 1784: „Bei genügendem Wasser und dabei stillem Wind und Strom geschieht das Übersetzen mit der Fähre so, daß sie bis an den Strom mit Stangen geschoben, über den Strom aber gerudert wird. Wenn aber der Strom stärker ein- oder ausgeht und höheres Wasser ist, wird ein Tau von 60 Faden Länge hier von der Brücke bis an den Strompfahl und ein anderes von 130 Faden Länge von diesem Strompfahl bis am Fährsteige auf dem Priwall mit vielen Beschwerden angebracht, allermaßen das letztere allein ein Schiffspfund wieget, und sodann die Fähre den ganzen Weg hinübergezogen. An anderen Stellen, besonders bei Genin, konzentrierte sich fast die ganze Anstrengung des Fährmanns aufs Kassieren. Denn die Fährsteige waren mit Pontons so verlängert, daß, nur wenn ein Stecknitzkahn passieren wollte, das den Durchlaß versperrende Boot weggenommen werden mußte. Normalerweise konnte man also zu Fuß über die Stecknitz kommen, wenn auch wegen der Baufälligkeit der Anlage nur unter Gefahr.

Die Fassungskraft der Boote war verschieden. 1630 hört man von 24 Personen im Matsfährboot, wodurch es sank und 13 Tote geborgen werden mußten. Trotzdem mag es wohl nicht viel kleiner gewesen sein als sein Nachfolger von 1890. Etwa 20 bis 30 Personen durften einsteigen. Die Fährprähme nahmen natürlich bedeutend mehr Menschen auf. Der Herrenfährprahm z. B. 350 Mensehen, 20 Pferde oder 5 vierrädrige Wagen. Ein Blick auf die Fahrtdauer: die kleinen Fähren brauchten etwa 1-5 min, die Herrenfähre 12-20 min, die Priwallfähre 9 min, heute - zum Vergleich – 50-60 sek. Und die Fahrgastzahlen: bei der Nädlershorstfähre blieben sie durch die Jahrhunderte fast konstant, 5 bis 12 Personen täglich, bei der Struckfähre waren es dagegen 1885 1600. Es wird deutlich, wie unterschiedlich stark der Bedarf zum Übersetzen war: Nachbarschaftsverkehr auf der einen, Beförderung von Industriebelegschaften auf der anderen Seite. Diesen Verhältnissen waren die Pachtsummen und -zeiten angepaßt. 1892 betrug die jährliche Pacht für die Matsfähre 987 Mk (Verkehr zu den Werften), für die Einsiedelfähre 525 (ebenso, etwas weniger Bedarf), für die Bellevuefähre 50 (zwischen den beiden vorgenannten, als Ergänzung), für die Struckfähre 2340 (das Hauptverkehrsmittel dieser Gegend). Für die Fähre bei Herrenwyk und die Herrenfähre mußten jeweils 750 Mk bezahlt werden, für die Nädlershorstfähre, die vor der Fähre zu Rothenhusen rangierte, waren 321 bzw. 200 Mk. zu erlegen, für die Priwallfähre 180 Mk. — Verpachtet wurden die Nädlershorstfähre auf 10 Jahre, die Priwall- und die Einsiedelfähre auf 5, die Struckfähre auf 1 und die Mats-, Bellevue- und Herrenfähre auf ein halbes bis ein viertel Jahr.

*Travemünde I h 13 H. Schröder, Grundstücke V, S. 283; Rehder, Gewässer, S. 405 und 470.37) NSA IV 1 G 4 Nr. 10; PA 1410; P. Rehder, Erläuterungsbericht zu den Projekten betr. die bauliche Entwicklung der Lüb. Seehäfen und die zunächst zur Ausführung zu bringenden Hafen- und Brückenbauten, Lübeck 1885, S. 58 ff.; NSA IV 1 G 4 Nr. 6.*

1667 mußte man 40 Mark Lüb. bezahlen, wenn man mit der Einsiedelfähre belehnt werden wollte - zum Vergleich: für das Bankpfühllehen mußten 3 und für ein Butterlehen auf dem Markt 36 Mark Lüb. aufgebracht werden. Allgemein waren die Pachtsummen recht stabil: für die Nädlershorstfähre mußten das ganze 18. Jahrhundert hindurch bis 1809 100 Mark Lüb. bezahlt werden. Zahlreich waren die Gesuche um Pachtermäßigung, aber diesen wurde auf Anraten der Staatskasse vom Rat nur dann stattgegeben, wenn eine Fähre durch obrigkeitlichen Erlaß eine Zeitlang stillgelegt gewesen war. Bei der Höhe der Pachtsumme wurde neben den Fähreinnahmen, deren Umfang je nach Bedeutung der Fährverbindung schwankte, auch die kostenlose Wohnung, die Nutzung des Kruges und der mitverpachteten Landflächen berücksichtigt. Die Einsiedelfähre bot die geringste Verdienstspanne, hier konnte der Fährmann sich nur durch die Krugeinnahmen Verdienst schaffen, Landwirtschaft hatte er nicht, nur das Recht, die Kanten des Fährsteigs abzumähen und dessen Weiden zu köpfen. Beim Ansatz des Fahrpreises waren die Fahrgastzahlen natürlich von Wichtigkeit. Sie wiederum waren vom Verkehrsinteresse bestimmt. So kostete um 1892 eine Fahrt mit der Nädlershorst- und der Rothenhusener Fähre 5 Pfg., mit der Mats- und der Struckfähre 2 Pfg., mit der Einsiedelfähre 3 Pfg., bei Legan sogar 10 Pfg. Im 18. Jahrhundert gab man dem Fährmann wohl fast überall 3 Pfg., die Rückfahrt am selben Tag war meistens kostenlos. Aber diese Beträge - Militär und Beamte im Dienst fuhren gratis - wurden dem Fährmann nicht ohne Widerrede zuteil. 1602 beschwerte sich das Johannis-Kloster über zu hohe Fahrpreise bei der Herrenfähre, bei der Priwallfähre mußte 1784 eine Fahrpreiserhöhung zurückgenommen werden, um dem Verkehr nicht Abbruch zu tun. Bis zum Prozeß kam es wegen der Bezahlung bei der Matsfähre. Hier handelte es sich vor allem um die Beförderung der Arbeiter zu den Werften. Daher war von dem Eigner des Schiffs, das gebaut oder repariert werden sollte, je nach Größe des Objekts eine Abschlagssumme zu zahlen; dazu hatte es sich eingebürgert, daß der Fährmann je eine Tonne Salz und Steinkohle erhielt. Dafür setzte er aber auch über: Zimmerleute, Takler, Blockmacher, Maler, Schmiede, alles Eisen, das auf dem Schiff gebraucht wurde, das Schiffsvolk, Viktualien, Küchengerät und die Frauen und Kinder der Arbeiter, die ihnen Essen brachten. Auch der Nädlershorstfährmann glaubte sich mit je einem Scheffel Weizen und Roggen für das kostenlose Übersetzen der Schattiner Konfirmanden nicht genügend entschädigt.

*Stadtkasse, Verlehnungen; Stadtkasse, Mühlentor III e; Stadtkasse, II 69; Marstall, S. 173; NSA IV 1 G 4 Nr. 3; LUB II Nr. 1908, S. 1059; A. f. Travemünde IV a 5-6; Aufstellung über die Einnahmen und Ausgaben des Herrenfährmanns (Gutachten von 1843) vgl. Beilage. Slg. der Lüb. Gesetze und VO 1892, Taxveränderungen 1918, 1920-24; Kämmerei, S. 68; A. f. Travemünde IV a 5-6; Gedruckte Fährordnungen für Herren- und Priwallfähre seit 1733; Film 5080; Marstall, S. 505; Fin. dep. 76/10; ASA, EccL, S. 59 u. 344; Joh. Kloster II, S. 2u. 113.*

Seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts mußte man sich eingestehen, daß die Fähren keinen bemerkenswerten Einnahmefaktor mehr darstellten, so wurden auch Vorschläge zur Aufhebung, z. B. der Fähre bei der Treidelhütte, laut.

Vollends zu Zuschußobjekten wurden die Fähren, als zu Anfang des 20. Jahrhunderts die technischen Ansprüche wuchsen. Die noch vor dem ersten Weltkrieg in Dienst gestellten Motorboote mußten aus Brennstoffmangel wieder stillgelegt werden. Um Behinderung der Schifffahrt zu vermeiden, wurde auch das immer wiederkehrende Gesuch um Einrichtung des Dampfbetriebes bei der Struckfähre abgelehnt. Es seien umständlichere Anlegemanöver nötig, auch beanspruche die Maschine zu viel Platz im Boot.

Nicht nur die Finanzen machten den Fährleuten Sorge, auch ihre Fahrgäste, die sie ungeduldig antrieben, die ihrem Ärger ungehindert freien Lauf ließen, wenn sich das Fährboot nicht sofort auf den Weg machte, wenn sie am Ufer erschienen, oder aber - noch schlimmer - nicht umkehrte, wenn sie die Abfahrt verpaßt hatten. Genauere Vorschriften gab es auch erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts: Eine sich in 50 Schritt Entfernung nahende Person mußte noch abgewartet werden. Zuerst Fußgänger und Reiter, dann Kaufmannsgüter, Holzwagen, schließlich Pferde und Hornvieh - so hatte man um 1814 die Reihenfolge der Beförderung auf der Herrenfähre festgesetzt. Die Ermahnung an den Fährmann, sich eines freundlichen Benehmens gegen seine Fahrgäste zu befleißigen, stand in den Vorschriften immer an erster Stelle. Zwar waren die Fährknechte oft grob, aber so tragische Vorfälle, wie 1867 der Tod eines neugeborenen Kindes in Kücknitz, zu dem der Arzt wegen Verzögerung an der Fähre nicht mehr zeitig genug hatte kommen können, gab es selten. Ebenso waren Unzuverlässigkeit und Trunksucht Ausnahmen.

*NSA IV 1 G 4 Nr. 6; Rehder, Erläuterungsbericht, S. 58 ff. Fin. dep. 76/10; Bürgerschaft II, 52/8; PA 155 u. 1430*

Ungefährlich war der Beruf eines Fährmanns allerdings auch nicht, selbst nicht bei kleineren Fähren. Jochim Scharfack von der Nädlershorstfähre wurde vom Schwindel ergriffen, so daß er ins Wasser fiel und ertrank. Wiederholt ereigneten sich Unfälle, weil das Fährboot von unerwachsenen Knaben gelenkt wurde, z. B. ertrank der achtjährige Sohn des Fährmanns von der Nädlershorst Carsten Wiedemann, als ihm sein Vater das Fährboot anvertraute. Einen tödlich Verunglückten gab es, als 1806 ein Vierzehnjähriger die Matsfähre bediente, oder 1770, als sich das Publikum unerlaubterweise des Boots bemächtigte. Wagen und Pferde nahmen auch manchmal ein unerwartetes Bad, z. B. bei der Geniner Fähre, konnten aber aus der seichten Stecknitz bald wieder geborgen werden. Größere Schockwirkung übte 1877 ein Unglück bei der Herrenfähre aus, bei dem zwei Damen der Lübecker Gesellschaft ums Leben kamen. Anscheinend hatte der Kutscher die in der Dunkelheit schlecht erkennbaren und stark durchhängenden Sperrketten übersehen und war ins Wasser gefahren.

Schwierigkeiten entstanden einer Fähre auch durch unliebsame Konkurrenz. Zahlreich sind die Verbote an Privatleute oder auch an amtliche Personen, Leute überzusetzen und damit den regulären Fähren Abbruch zu tun. Auch das Personalproblem gab es schon. Der Travemünder Stadthauptmann klagt über die Unzuverlässigkeit der Knechte, ihr häufiges Weglaufen und Nachteile wiederholten Wechsels für die Fähre.

Nun erhielten die Fährleute ihre Posten weder nur aus Fürsorgepflicht noch aus reiner Profitgier des Staates; sie befriedigten auch nicht allein Verkehrsbedürfnisse, sie versahen eine weitere nützliche Aufgabe für das Staatsganze: An den

Landesgrenzen wie in Rothenhusen, Nädlershorst, Genin - für Reecke und Legan ließ sich das nicht feststellen -, besonders aber am Priwall, mußte sich der Fährmann die übergesetzten Personen genau ansehen, die Pässe prüfen und keine Verdächtigen oder Landstreicher befördern. Gänzlich gesperrt wurde der Fährbetrieb in Kriegszeiten oder bei Seuchen (Hornvieh-Seuchen 1746, 1768, Cholera 1831), dann wurde das Fährboot zur Sicherheit eingezogen. - Nachts war der Verkehr eingestellt. Bis eine Stunde nach Torsperre konnte man bei der Herrenfahre noch auf Beförderung hoffen, bei der Nädlershorstfähre dagegen noch eine Stunde nach Sonnenuntergang. Bei Rothenhusen mußte noch ein weiteres beachtet werden: Die in die Wakenitz eingebrachten Waren mußten verzollt werden. Nicht immer wurde diese Aufgabe vorschriftsmäßig verrichtet. 1789 beschwerte sich die Brauerzunft, Ratzeburger Rummeldeus sei unverzollt nach Lübeck gekommen; die beiden Wächter könnten ihrer Pflicht altershalber nicht mehr nachkommen. Wichtiger war die Zollfunktion der Travemünder Fähre. Nach dem Zolltarif von 1817 waren Bouteillen aus mecklenburgischen Glashütten, Pferde, Ochsen, Schafe, Schweine, holsteinische Käse, Butter, Saatkorn die Hauptzollgüter. Hier glich der Fährzoll einem Durchgangszoll 1864 hob man ihn auf, um den Verkehr nicht zu verscheuchen. Auch auf den stadtnahen Fähren gab es ähnliche Vorschriften. 1773 durften keine Pferde ohne Freizettel auf der Einsiedelfähre befördert werden, 1842 kein frisches Fleisch auf der Matsfähre. Auch die gegen Ende des 17. Jahrhunderts erlassenen Vorschriften, die den Juden das Betreten der Stadt und das Handeltreiben dort erschwerten, wenn nicht verboten, schlugen sich in den Fährvorschriften für die Einsiedelfähre nieder.

*NSA IV 1 G 4 Nr. 6; Rehder, Erläuterungsbericht, S. 58 ff. in. dep. 76/10; Bürgerschaft II, 52/8; PA 155 u. 1430.42) Marstall, S. 505 u. 509; Kämmerei, S. 68; Fin. dep. 73/9; Familienarchiv Hach XX VoL 17 Nr. 10. Marstall, S. 505 u. 509; Kämmerei, S. 68; Fin. dep. 73/9; Familienarchiv Hach XX VoL 17 Nr. 10.4S ) Marstall, S. 508; Film 5080; Marstall, S. 503; A. f. Travemünde IV a 5-6; A. f. Travemünde IV a 4.44 ) Stadtkasse, Mühlentor III d; Marstall, S. 503 u. 505; Mandatslg. Fähren; PA 1410; A. f. Travemünde IV a 5-6 Stadtkasse, Mühlentor III e; A. f. Travemünde III h 11; Marstall, S. 499; Fin. Dep. 73/9; Marstall, S. 507; PA 1430; C. F. Wehrmann, Die Stellung der Juden im hiesigen Staate, in: Lüb. B1L 1852, S. 153 f.*

Nicht immer verlief der Fähralltag unbeeinträchtigt durch die Jahrhunderte. Es gab verschiedenen Arten „höherer“ Gewalt, die den Fährbetrieb aus den gewohnten Bahnen werfen konnten, teils bedingt durch seine technische, teils durch die politische Situation allgemein. Reparaturen der Fährboote und -prähme, kostspielige Neubauten, Anlage und Erneuerung der Stege - das alles sind die immer wiederkehrenden Themen in den Bauakten, Leckwerden und Absacken der Boote, Beeinträchtigung durch Witterung - besonders natürlich durch Eisgang - gehörten zu den einkalkulierten Risiken des Fährmanns. Nicht vorhersehbar und unbeeinflussbar dagegen waren gefährvolle Zeitumstände. Die Kriege vergangener Jahrhunderte haben auch die Fähren in Mitleidenschaft gezogen. Immer wieder hat Lübeck Durchzüge fremder Truppen erdulden müssen und immer haben diese entweder wegen der vorbeugenden Maßnahmen des Rats oder auch durch militärische Unternehmungen der Fremden selbst ihre Wirkung auf das wichtige Kommunikationsmittel Fähre gehabt. Den Titeln der Akten - sie selbst sind ja seit der Auslagerung verschollen oder nicht zugänglich - läßt sich entnehmen, daß in den Krisenzeiten des 16. und 17. Jahrhunderts, besonders im Dreißigjährigen Krieg, die Fähren betroffen waren. Am schlimmsten wirkten sich aber die Begebenheiten des Nordischen Krieges für die Herrenfähre aus. 1700 marschierten



die Dänen in das Gebiet des mit Schweden verbündeten Herzogs von Holstein Gottorf ein. Der wichtige Traveübergang bei der Herrenfähre wurde dabei auch in dänische Hand gebracht. Verzweifelt schilderte der Herrenfährmann die Ausschreitungen der Soldaten. Die folgenden Jahre blieben ruhiger, außer daß die Fähre, wie auch die Einsiedelfähre, einige Male sicherheitshalber in die Stadt gebracht wurde. Erst gegen Ende des Jahres 1712 gewann der Flußübergang zwischen Lübeck und Travemünde wieder militärische Bedeutung. Nach der Niederlage Karls XII. bei Poltawa wurden Schleswig-Holstein und Mecklenburg Kriegsschauplatz. Von Gadebusch, wo sie gesiegt hatten, zogen die Schweden unter Stenbock nach Holstein und setzten vom 29. bis 31. 12. 1712 bei der Herrenfähre über die Trave. Wieder hatte der Fährmann zu leiden. Nachdem sie Stenbock bei Tönning eine Niederlage beigebracht hatten, suchten die Russen auf ihrer Rückkehr von dort Lübeck heim. Die Priwallfähre wurde 1717/18 von ihnen zerstört; eine Abteilung Russen war nämlich zur Bewachung ihrer Munition in Travemünde zurückgeblieben.

*Film 5080; Marstall, S. 499 u. 501; J. R. Becker, Umständliche Geschichte der ksl. und d. Hl. Rom. Reichs freyen Stadt Lübeck, III. Bd., Lübeck 1805, S. 157, 194, 302; A. f. Travemünde IV a 5-6; ASA Travemünde 87/1 u. 3*

Dänische Besetzungen 1762 und 1801 ließen wieder Vorsichtsmaßnahmen hinsichtlich der Fähren notwendig erscheinen. Fünf Jahre später nahte das bis damals größte Unglück für die Stadt: die Verwicklung in den französisch-preußischen Konflikt und die folgende französische Besatzungszeit. Am 5. November 1806 gelangten die ersten preußischen Abteilungen in die Stadt. Blücher ordnete an, alle Fähren der Stadt zusammenzuziehen, beschränkte den Befehl dann aber auf Struck- und Matsfähre, da die übrigen anscheinend strategisch unbedeutend waren. Nach ihrem Sieg am folgenden Tag nahmen die Franzosen im Zuge der von ihnen durchgeführten Verwaltungsneugliederung die Mats-, Struck-, Herren- und Priwallfähre im Namen des Kaisers in Besitz. Die Fähren beim Einsiedel, bei Moisling und bei der Nädlershorst durften in der Regie der Stadt bleiben. Später wurden ihr auch Verwaltung und Verpachtung der erstgenannten wieder übertragen. - Über die Rolle der Fähren während des Befreiungskampfes gegen die Franzosen ließ sich wenig feststellen. Nur vom Übersetzen der Schweden auf einer Pontonbrücke bei der Nädlershorst ist die Rede. Diese Stichworte müssen genügen, um ein Schlaglicht auf die militärische Bedeutung eines Fähreübergangs zu werfen.

*Film 5080; Brehmer, Beiträge z. Baugesch., S. 367; W. Brehmer, Beiträge zur Geschichte Lübecks in den Jahren von 1800-1810, in: MitL d. Ver. f. Lüb. Gesch. u. Altertumskd. 1 (1884), S. 170; M. Hoffmann, Geschichte d. freien und HL, 2. Hälfte, Lübeck 1892, S. 133; Kämmerei, S. 177; C. M. J. Klug, Geschichte Lübecks während der Vereinigung mit dem französischen Kaiserreich 1811—1813, 1. Teil, Lübeck 1856, S. 88, ASA Wakenitz 13/2.*

Zusammenfassend läßt sich sagen - Lübeck mit seinen vielen Fähren läßt diese Generalisierung zu -: Die Fähren sind ein Indikator für die Situation dieser Stadt in ihrer Umwelt. Nimmt z. B. die Herrenfähre während der Frühzeit der Stadt eine Schlüsselstellung in der lübeckischen Territorialpolitik ein (in sehr viel geringerem Maße auch Nädlershorst- und Rothenhusener Fähre), so zeichnet sich die innere Entwicklung der Stadt späterhin am Schicksal der Fähren, ihrem Eingehen, ihrem Ersatz durch eine Brücke ab.

Vorherrschend aus drei Gründen entstehen sie:

1. aufgrund von überregionalen Verkehrsbedürfnissen, 2. um den Zugang außerhalb der Innenstadt liegenden Industrien zu ermöglichen 3. um nachbarlichen Kleinverkehr zu bewältigen. Ihre sich daraus herleitenden Aufgaben waren nie streng getrennt, und sie haben sich auch gewandelt. So wurden unbedeutende Verbindungen wie Struckfähre, Dänischburger und Herrenwyker Fähre im 19./20. Jahrhundert wichtige Industriefähren; andere starben ab oder wurden durch Brücken ersetzt. Im Laufe der Zeit gab es über zwanzig Fährverbindungen, acht wurden durch Brücken ersetzt, eine besteht noch heute, die übrigen haben ihren Betrieb eingestellt. Der Wandel des Verkehrs und seiner Bedürfnisse bestimmen das Schicksal einer Fähre. In neuerer Zeit kam das Problem der Finanzierung als Lebensfrage hinzu. Resultierend aus ihrer Verkehrsaufgabe erhielt eine Fährstelle auch Zoll- und Sperrfunktion, womit auch strategische Bedeutung zusammenhängen konnte. Als dritter Gesichtspunkt tritt ihr wirtschaftlicher Nutzen ins Bückfeld: Fährpacht schlug sich auf dem Einnahmesektor des städtischen Haushalts nieder. Und damit in Zusammenhang steht wieder die soziale Seite: die Verpachtung einer Reihe von Fährstellen an alte Mitbürger; dem besonderen Aufgabengebiet gemäß an Schiffer- und Fischerkreise. Das heute nüchtern als unmodern eingeschätzte Verkehrsmittel erfüllte also im Laufe der Zeit vor allem Verkehrsbelange der Stadt und ihres Gebiets, war aber zugleich auch eingebettet in die wirtschaftlichen und sozialen Bereiche des Gemeinwesens. Damit ist es vielleicht ein unscheinbares und mehr am Rande hegendes, aber doch typisches Beispiel für die gegenseitige Durchdringung aller dieser Komplexe in einer Stadt.

*ect. in curia d. 9. Sept. 1843*

### ***Ad amplissimum Senatum***

#### ***Commissarisches Gutachten die Herrenfähre betreffend.***

*Durch die verehrlichen Decrete vom 29. April und 28. Juny sind die Unterzeichneten beauftragt, sich über den Betrag der von dem verstorbenen Fährmann Scheel bezogenen jährlichen Einnahmen mögüchst sichere Auskunft zu verschaffen und auf Grund derselben gutachtüch ad ampl. Curiam zu äußern., in welcher Weise die Herrenfährmannsstelle künftig hin dem öffentüchen Dienste und Aerar nutzbarer zu machen seyn werde, in dem Senatus eine Verpachtung der Stelle aus verschiedenen Rücksichten nicht für räthüch erachtet.*

*Ist in diesem Decrete eigentüch schon ausgesprochen, daß von einer allgemeinen Verpachtung abstrahiert werde, so hat sich auch bei der näheren Untersuchung der Verhältnisse dieser Stelle den Unterzeichneten die Ueberzeugung bestätigt, daß es nicht passend sei, einen Pächter auf dieselbe zu setzen, sondern daß es ein Beamter bleiben müsse. Der Nutznießer der Herrenfähre steht nämlich in vielen amtlichen Beziehungen zum Landgerichte, zur Baudeputation und zur Zolldeputation, er hat Wahrnehmungen für diese Behörden, er unterliegt ihren Anordnungen und Befehlen. Die Stellung eines Pächters würde sich damit schwerlich vertragen. Es tritt hinzu, daß die Aufsicht über die durchpassirenden Schiffe es nöhtig macht, daß ein schiffahrtskundiger Mann, der sich im Schwedischen, Dänischen und Englischen nohtdürftig verständlich machen kann, auf dieser Stelle sey; es würde sich eine Verpachtung also schon auf den Kreis von Schiffen beschränken müssen.*

*ASA Film 5080.*

Aus den eingelierten Listen und Büchern des verstorbenen Fährmanns Scheel sowie aus den an Ort und Stelle gehaltenen Vernehmungen haben sich folgende Resultate herausgestellt:

*I. Fährgeld-Einnahme* (seit Erbauung der Floßbrücke)

vom 1. May 1840 bis 1. May 1841 ml 4664 14s

vom 1. May 1841 bis 1. May 1842 ml 4795 8s

vom 1. May 1842 bis 1. May 1843 ml 4902 2s

ml 14362 8s

Durchschnitt .....ml 4787 8 s

Diese Einnahme ist also fortwährend im Steigen.

In den vorausgehenden Jahren war sie ermittelt

1837 auf ml 3512 -s

1838 auf ml 3699 12s

1839 auf ml 3658 4s

1840 wurde die Pacht auf 1500 ml erhöht (und 50 ml für Instandsetzung einer Gaststube).

*I. Treidelgeld*

Solches wird auch von den Schiffen erhoben, die sich mit dem Dampfschiffe bugsiren lassen. Das Treideln ist für den Fährmann mehr eine Last als wie eine Einnahme. Der Herrenfährpächter muß deshalb statt 2 Pferde, welche für seinen Landbetrieb genügen würden, 4 halten. Der Ertrag des Treidelgeldes ist in früheren Jahren 350 ml ä 370 ml gewesen. 1814 wurde er auf 400 ml geschätzt, 1827 durchschnittlich 330 ml. In 1840 und 1841 ist er in den Büchern nicht verzeichnet. In 1842 war er durch die vielen finnischen Schiffe ungewöhnlich hoch, nämlich mit Pferden .....ml 333 14s

Vergütung durchs Dampfschiff ..... ml 98 12s

Durchschnittlich wäre dafür anzuschlagen..... ml 350

*III. Rohrwindung*

Es werden durchschnittlich 18 bis 20 000 Bund gewonnen. Absatz und Preis hängen sehr von Conjunctionen ab, bey bedeutenden Feuersbrünsten der Umgebung (z. B. Pariner Brand) ist Reeth sehr gesucht und hoch bezahlt worden. Der gewöhnliche Preis bey Partheien (auch im vorigen Jahre) ist 5 ml 8s, bei Kleinigkeiten bis 8 ml. In 1842 hat nicht Alles angebracht werden können.

Es wird also dafür nicht mehr als 20 000 ä 5 ml .....ml 1000

angenommen werden können. 1814 war die Schätzung 800 ml, 1817—1827 wurde der Durchschnitt nur auf 450 ml berechnet.

*Der Berechnung werden Einheiten von je 100 Bund zugrundegelegt.*

#### IV. Ertrag der Ländereien und Wiesen

a) Die Ländereien bestehen in 31 1/2 Tonnen (124 1/12 Scheffel), sie liegen bekanntlich auf der Erdzunge, die den Winden und deren Austrocknung von beiden Seiten ausgesetzt sind. Das Land ist schlecht und die Verbesserungen durch Schlick und Modde haben bis jetzt nur geringen Erfolg erzeugt (Forstinspektor Kuntze versichert d. 26. Juny 1828, daß Riegel 5300 ml in's Land gesteckt habe, vieles ohne Erfolg.) — Alles hängt von der Witterung ab; in trocknen Jahren vermindert sich der Ertrag ganz bedeutend. Es wird nur Roggen, Hafer, Kartoffeln und Buchweizen gebaut. In gewöhnlichen Jahren reichen der gewonnene Roggen, Buchweizen und Kartoffeln zu den Bedürfnissen des Haushalts. Verkauft wird nie etwas. In 1842 haben 70 Schffl. Kartoffel zugekauft werden müssen. Hafer wird auch in guten Jahren nicht so viel erzielt, als erforderlich ist; in 1842 haben 130 Scheffel zugekauft werden müssen, in gewöhnlichen Jahren 50—60 Scheffel. In solchen thut der Roggen das 5te bis 6te Korn, der Hafer das 4te Korn, der Buchweizen das 7te Korn. In 1842 wurden überhaupt nur 44 Fuder Korn eingefahren.

b) Die Wiesen (855 Quadratruten) liefern 25 bis 28 Fuder Heu mit Vor- und Nachmatt (1842 — 23 Fuder). Alles Heu wird für das Vieh verbraucht, 7 Kühe und 4 Pferde, da so wenig Stroh gewonnen wird. Der Ertrag der Kühe ist für den Haushalt und die Wirtschaft zureichend. Verkauft wird weder Milch noch Butter. Es werden neben 2 Mädchen im Sommer 6 Knechte und im Winter 5 gehalten. Zu deren Beköstigung kommt noch die der extraordinair in der Korn-Erndte-Zeit anzunehmenden Leute, da diese mit der frequentesten Fußpassage zusammen trifft.

c) Gartenland, 113 Quadratruten.

Aus den vorstehenden Details ergibt sich, daß der Ertrag der Ländereien keine baare Einnahme bringt.

#### V. 10 %> von der Erhebung des Chausseegeldes

Dieses ist gewesen

1839 brutto .....	ml 1805 11s
1840 brutto .....	ml 1627 15 ½ s
1841 brutto .....	ml 1862 1 ½ s
1842 brutto .....	ml 1777 7 ½ s
	ml 7073 4 ½ s
Durchschnitt.....	ml 1768 5 s
10 %.....	ml 176 13s
durchschnittlich.....	ml 175

#### VI. Diverse Einnahmen

1) Von der Wegebau-Deputation für Erleuchtung und Feurung der

Chaussee-Hebestelle.....ml 70

2) Von der Bau-Deputation für die Erleuchtung der Brücke..... ml 40

Diese beiden Einnahmen werden durch die dafür zu leistenden Ausgaben compensirt.

3) Vom Johannis-Kloster für die freie Ueberfahrt der Waldhusener Forstbeamten und Bewohner 3 Faden Eichholz, werden in der Haushaltung verbraucht. 4) Von der Bau-Deputation für die freie Überfahrt der Ramm- und Schlammprahm-Leute..... ml 20

5) Der Rein-Ertrag der Schenk-wirthschaft und des Logirens wird von den bisherigen Nutznießern geschätzt auf 200 ml. Bei besserer Bedienung und einiger Betriebsamkeit wird solcher gewiß gebracht werden können auf.....ml 300

ml 320

Total der Einnahme..... ml 6632 8s

Die *Ausgaben* stellen sich nach der theils eingeschriebenen, theils durch Rücksprache ermittelten, wie folgt:

### *I. Fährböte*

3 Knechte für beständig, ä 90 ml (u. Beköstigung) .....ml 270  
2 dito, wovon Einer ä 90 ml u. Einer ä 60 ml .....ml 150  
1 Knecht zur Erhebung des Chaussee-geldes.....72 ml, fällt künftig aus.  
Fährtau, Trossen und Blöcke ..... ml 160  
Dichten, Theeren und kleine Reparaturen des Fährprahms .....ml 45  
Reparatur der Böte und des sonstigen Inventariums ..... ml 60  
Hülf-sarbeiten in der Fähre während der Badezeit (1842)..... ml 51  
Schmiede- und Rademacherarbeit, worunter die Schmiedearbeit an den Zugseilen usw ca. .... ml 100

(Der 1837 bewilligte neue Fährprahm kostete der Stadt 2600 ml, jetzt ist ein zweiter föhrener mit ml 2600 bewilligt).

MI 836

### *II. Gebäude*

Reparatur und Unterhaltung sämmtlicher Gebäude, mit Mahlen. 1843 wurden 300 ml ausgegeben, worunter aber ein neuer Sitz vor der Thüre war.

Durchschnittlich werden .....ml 200 dafür anzusetzen seyn.  
Theeren an Gebäuden und Gelind ..... ml 40,  
nur alle zwei Jahre, also .....ml 20  
4 Fuder Buschholz zum Zaun am Garten .....ml 24  
Weiden, Rasen und Arbeitslohn..... ml 15

ml 259

### *III. Ländereien*

1) 20.000 Reeth zu schneiden ä 12s .....ml 150  
Transport desselben mit Waadschiffen und aufs Land bringen ...ml 24  
2) Schlicken und den Schlick aufs Land zu bringen ..... ml 14  
Böte mit Modde und Dünger .....ml 45

ml 233

3) Hülf-sieute bei der Heu- und Korn-Erndte .....ml 47  
3 Monate Beköstigung dieser Leute..... ml 84

(fallen weg, da die Lebensmittel dazu zum größten Theil selbst aus dem Lande und von den Kühen erbracht werden) ..... ml 47  
 4) Sattlerarbeit am Pferdegeschirr .....ml 46  
 Reepschläger für Stränge .....ml 15  
 dienen theilweise auch für das Treideln.  
 5) In gewöhnlichen Jahren zuzukaufender Hafer, 60 Sch. à 2 ml .....ml 120

ml 461

#### IV. Diverse Ausgaben

1) bisherige Pacht (seit Johannis 1840)..... ml 1550  
 2) Steuer .....ml 50  
 Militairsteuer .....ml 37 8s  
 3) Brennholz und Bakelholz .....ml 50  
 4) 18 gr. Tausend Torf a 3 ml .....ml 54  
 5) Aufeisen im Winter, an die Schlutuper Fischer, durchschnittlich ....ml 30  
 6) Schlutuper Kirchengebühr .....ml 14  
 (und 1 Schffl Roggen an den Küster)  
 Ratekauer Kirchengebühr ..... ml 5 8s  
 7) Feuer-Assecuranz (in der Hachschen Comp.)  
 von 6000 ml (1842) .....ml 4

ml 1795

Zusammen Ausgaben

ml 3351

Rechnet man zu diesen sämmtlichen Ausgaben von .....ml 3351  
 für solche Lebensmittel, die das Land und die Kühe nicht erbringen (als Weizen, Mehl, Erbsen, Grütze, Fleisch, Bier und Branntwein, Caffee, Zucker und eine Menge anderer Haushaltsbedürfnisse), ferner für Kleidungsstücke, Arzt und Apotheke usw., doch wohl mindestens .....ml 1500

ml 4851

so würden, gegen die Einnahme gerechnet, von etwa .....ml 6632 8s

etwa : ..... ml 1781 8S

oder in runder Summe 1800 ml übrig bleiben, um welche die Pacht über 1550 ml gesetzt werden könnte.

Lübeck, d. 6. Juli 1843