

BIBLIOTEKA  
Instytutu  
Bałtyckiego  
w Bydgoszczy  
P01068/21-5/6

21. Jahrgang 1936, Heft 5/6

# Unser Pommerland

Monatschrift für das Kulturleben der Heimat



## Sonderheft „Pommersche Seefahrt“

Herausgegeben von der Heimatvereinigung „Unser Pommerland“ / Verlag von Fischer & Schmidt, Stettin





Eingetragenes Warenzeichen

# Gebrüder Horst Stettin

Paradeplatz 18, 19, 20, 21, 22, 23  
Gr. Wollweberstraße 19, 20, 21, 22

## Modewaren und Ausstattungen

Fernsprecher: Sammel-Nummer 255 11

## C. DRUCKER

Gegr. 1879

Inh. J. EVERS

Stettin, Roßmarkt 4

ist das Spezialgeschäft Pommerns  
für Wäsche-Ausstattungen  
Leinen / Baumwollwaren / Betten

## Hotel Gust

Stettin

Grüne Schanze 15  
Fernsprecher 306 78/79

Gut bürgerliches Haus  
nahe beim Bahnhof, Post,  
Rathaus, Amts- und Land-  
gericht, empfiehlt feine behag-  
lich eingerichteten 63 Zimmer  
mit Warmwasserheizung, so-  
wie Speisen und Getränke zu  
soliden Preisen  
Autogaragen — Tankstelle

## Goldschmied KESSELER

Stettin, Paradeplatz 12

Werkstatt für Schmuck  
und Silbergerät

Lassen Sie sich ohne Ver-  
bindlichkeit beraten!

Reparaturen  
gewissenhaft und preiswert.

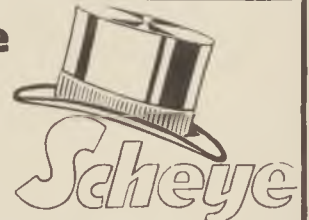
### Tausende von Stettiner Hausfrauen trinken *Ebner* Kaffee

Er wird täglich frisch geröstet und sofort zum Versand gebracht.  
Eine Probebestellung wird auch Sie überzeugen,  
daß EBNER-Kaffee preiswert und aromatisch ist.

CARL EBNER, Stettin, Pölitzer Straße 96.

## Herren - Hüte und Mützen

kleidsame Formen  
modische Farben  
gute Qualitäten



Reparaturen in eigener Werkstatt Stettin, Breite Str. 6

# Bücher von STREITZ

Stettin, Roßmarkt 8/9

Buchhandlung  
Antiquariat  
Neuzeitliche Leihbücherei

*Sind noch so klein die Mittel  
zur Kleidung  
reicht's bei* **Kittel**

STETTIN · BREITESTR. 62-63

Ständig große Auswahl  
für die Dame, den Backfisch u. das Kind.  
Hüte, Trauerkleidung, Brautkleider.  
Spezialabteilung für starke Damen.



POMMERNS GRÖSSTES FACHGESCHAFT FÜR DAMEN UND KINDER KLEIDUNG

Neben Stallmistdüngung ist  
geregelter Kalkzustand die  
Voraussetzung für den Erfolg  
jeder landwirtschaftl. Maß-  
nahme. Wer gesundes Futter  
für die Tiere und gute Ernten  
haben will, düngt recht-  
zeitig und ausreichend mit

# Zarnglaffer Kalk!

Vereinigung Nord-  
ostdeutscher Kalk-  
und Mergelwerke  
STETTIN, Breite Straße 13  
Schließfach 99 — Fernspr.  
Nr. 24541, Drahtanschrift:  
Kalkvereinigung

# Unser Pommerland

Monatschrift

für das Kulturleben der Heimat

Herausgegeben von der Heimatvereinigung

„Unser Pommerland“

Schriftleitung: Gustav Fischer  
Verlag von Fischer & Schmidt, Stettin, an den  
alle Zuschriften zu richten sind.

Zahlungen auf Postcheckkonto: Stettin Nr. 260

21. Jahrg.

Juli/September 1936

Diese Zeitschrift ist durch die Post, jede Buch-  
handlung oder vom Verlage zu beziehen. Preis  
viertelj. (2 Hefte) 2 M. Preis dieses Heftes 2,— M.

## Inhalt des 5/6. Heftes

### Sonderheft „Pomm. Seefahrt“

	Seite
Der pommerische Seemann von Harald Ritschl . . . . .	171
Schiff in Not von Curt Staude . . . . .	173
Ueber Küste und Häfen Pommerns von der pommerischen	
Der Kampf Schwedens und Brandenburgs um die Ostsee von Dr. Carl Gustav von Platen	180
Pommerische Seefahrt im 19. Jahrhundert von Ernst-Odwig v. Naßmer . . . . .	186
Der Sundzoll von Kurt Poppe . . . . .	194
Der Seekrieg vor der pom- merischen Küste von Georg- Günther Frhr. v. Forstner . . . . .	198
Heimatkundliches aus pom- merischen Hafenstädten . . . . .	204
Schiffsstrandungen an der pommerischen Küste . . . . .	224
Pommerische Reederei im Wandel der Zeiten von Dr. Georg Behm . . . . .	232
Die Weltreise des Stetti- ner Seglers „Greif“ von Friedrich Brustat . . . . .	237
Stettin, Deutschlands Großhafen an der Ostsee von Dr. Ernst Oldenburg . . . . .	243
Das Kapitel „Stettiner Vulcan“ von Dr. Georg Kuhlmeier . . . . .	255
Toten- und Modellschiffe von der pommerischen Wasserfrachte von Siegfried Gliewe . . . . .	261
Der Schiffer in der pom- merischen Volkspoesie von Dr. Robert Holsten . . . . .	268
Von Leuchttürmen und an- deren See- und Schiff- fahrtszeichen an der pom- merischen Küste von Friedrich Brustat . . . . .	272
Das pommerische Lotjen- wesen von Heinrich Hausmann . . . . .	277
Pommerische Lyrik 172, 176, 231, 254, 260, 276	
Rundschau . . . . .	279
Bücherschau . . . . .	283

62 Jahre Erfahrung  
62 Jahre Fachgeschäft

Pelz-Modehaus

*Fritz*  
**Vilster**

Kürschnermeister  
Stettin, Papenstraße, gegenüber der Jakobikirche

Größtes Fach-Geschäft Pommerns für

## Teppiche

Gardinen, Dekorationen, Möbelstoffe, Tischdecken, Divandeen, Steppdecken, Reise- und Schlafdecken, Läuferstoffe, Brücken, Kokos-Teppiche, -Läufer und Matten, Felle usw.

**A. STECKNER**  
**TOEPFFER'S NACHF.**

Stettin, Kleine Domstrasse 11-12.

## Neuerscheinungen

### Pommersche Lebensbilder

Band II:

Pommern des 19. und 20. Jahrhunderts.

Im Auftrage der Landesgeschichtlichen Forschungsstelle für die Provinz Pommern herausgegeben von Wilhelm Braun, Adolf Hofmeister und Martin Wehrmann.

Umfang X, 448 Seiten und 36 Bildbeilagen.

Broschiert RM. 6,50. Leinen gebunden RM. 7,50.

Hans Troschel

### Am See der Milane

Mit 100 Abbildungen nach Aufnahmen, Stibildern und Federzeichnungen des Verfassers.

Bilder und Erlebnisse vom Großen Lübbesee bei Dramburg in Pommern.

120 Seiten.

In Leinen gebunden RM. 4,50.

**Verlag**

**Leon Sauniers Buchhandlung**  
**Stettin**

Durch jede gute Buchhandlung zu beziehen.

Ueber 80 Jahre Bemühung,  
guten Bildern Eingang zu verschaffen!

Die berühmtesten Meistergemälde

die der Kunstfreund liebt, führe ich in  
originalgetreuen Wiedergaben. Ich habe auch

Original-Ölgemälde

zu erschwinglichen Preisen.

Ich rahme alle diese Bilder

technisch und künstlerisch einwandfrei.

**Albert Runge gegenüber**  
**der Jakobikirche, Papenstr. 1.**





Eugen Delbeck: Im Steinhuder Hafen





CU 41870

# Unser Pommernland

Monatschrift für das Kulturleben der Heimat

Verlag von Fischer & Schmidt in Stettin

21. Jahrgang

Juli/September 1936

Heft 5/6

## Der pommersche Seemann

Von Kapitänleutnant a. D. Harald Ritschl

Jedermann kennt den pommerschen Grenadier, um den uns eine Welt beneidet; aus Preußen-Deutschlands Geschichte ist er nicht wegzudenken: stets war er das tragende Element in den Befreiungsschlachten, die Deutschlands Aufstieg ermöglichten.

Wie kommt es, daß man den pommerschen Seemann nicht erwähnt? Hat der Pommer zur See nichts geleistet?

Die Antwort gibt uns der bittere Ausspruch des Großadmirals von Tirpitz an seinem Lebensabend: „Das deutsche Volk hat die See nicht verstanden“. Leistungen zur See wurden in einem Ausmaße vollbracht wie vielleicht von keinem Volke der Erde, nur fehlte die führende Hand, sie dem Vaterlande dienstbar zu machen. Im Dritten Reiche wird ein gütiges Schicksal auch hierin Wandel schaffen, das ist unsere unerschütterliche Hoffnung und Ueberzeugung.

Schwerer Kampf hat den pommerschen Seemann geformt, Kampf mit Sturm, Wasser und Kälte, Kampf mit den Feinden der Heimat. Pommern ist altes Grenzland, umkämpft von Brandenburgern, Dänen, Schweden, von Russen und Polen, ja selbst von den Habsburgern. Wie oft sind Pommerns Städte in den letzten drei Jahrhunderten zerschossen worden, wie hart hat man um seine Hauptstadt Stettin gerungen!

Hartes Schicksal formt harte Menschen; das Geblüt der pommerschen Küstenbevölkerung, vorwiegend nordischer Rasse, hat einen Seemannstyp entstehen lassen, der den Vergleich mit anderen seefahrenden Völkern nicht zu scheuen braucht. Wer den Pommern kennen lernen will, muß ihn bei der Arbeit sehen. Viele Worte zu machen, liebt er nicht. Er arbeitet eben, ist gewissenhaft, zuverlässig, geübt und ausdauernd. An seine Pflicht braucht er nicht gemahnt zu werden, denn Pflicht ist ihm Selbstverständlichkeit, in sie ist er hineingeboren. Er ordnet sich gern unter, wenn er die führende Hand als rechtmäßig und geeignet anerkennt; dann aber ist er unübertroffen. Fein-

fühlig für Recht und Unrecht, setzt er sich voll ein, treu bis zur Selbstaufopferung. Er fragt nicht nach dem äußeren Erfolg. Er ruft nicht „Triumph“, wenn eine Leistung glückt; ein verständnisvoller Seitenblick vom Kameraden genügt ihm. Das ist bei ihm Ueberlieferung. Er ist genügsam in seinen Forderungen ans Leben, falscher Ehrgeiz liegt ihm fern. Er will bewußt unauffällig bleiben. Ich denke da an die Besatzungen unsrer pommerschen Seedampfer, die sich häufig — durch die Jahrzehnte hindurch — aus den gleichen Gemeinwesen rekrutierten, aus dem der Kapitän stammte, sei es Wangerin, sei es Stepenitz oder Ziegenort oder sonstwoher. Hier herrschte ein patriarchalisches Verhältnis, dessen Umschmelzung in das Führerprinzip nichts wesentlich Neues zu bringen brauchte. Dann denke ich an die Mannschaft auf den Fahrgasttourdampfern, die jahraus, jahrein ihren schweren Dienst an Ruder, Maschine oder vor dem Kessel versieht. Von allen den vielen Fahrgästen, die auf fröhlicher Ferienfahrt die lustigen Decks bevölkern, ahnt kaum einer, wie schwer das Brot da unten an der Maschine verdient wird. Ich denke an die Fischer, die im Sonnenbrand oder in eisigem Wintersturm mit dem Netz- und Leinenwerk arbeiten, an das Personal der kleinen Segler, die mit blutenden, rissigen Händen vereistes Tauwerk bedienen, in schwerstem Kampf mit Hagel, Eis und Wellen! „Helden des Alltags“ nennt man sie in heutiger Zeit, früher nahm man keine Notiz von diesen Männern, die in ihrer Bescheidenheit aus sich und ihrer Arbeit kein Gewese machten.

Bei der Kriegsmarine genossen die pommerschen Seefahrer von jeher die ihnen gebührende Achtung. Diese helläugigen, vorwiegend blonden Prachtkerle sind garnicht wegzudenken von den Kleinfahrzeugen der alten Kaiserlichen und der jetzigen Reichsmarine. Meist wurden sie da verwendet, wo seemannische Vorbildung und körperliche Leistungsfähigkeit un-



entbehrlich waren, nämlich auf Torpedobooten und Unterseebooten. Seegewohnt und umsichtig, fanden sie sich schnell in den Dienstbetrieb hinein und trugen dazu bei, diese beiden Zweige der Seekriegswaffe auf die vorbildliche Höhe zu bringen, die sie im Kriege ausnahmslos gezeigt haben.

Pommern ist die Wiege der preußischen Seeschifffahrt. In langer Kette ziehen sie am Auge vorüber, die ihre pommerische Kraft und Treue für große Aufgaben einsetzten: die Kanonenbootsbesatzungen zur Zeit des Großen Kurfürsten, zur Zeit des Alten Fritz, die tapferen Schiffer, die 1762 unter Führung ihrer heimischen Kapitäne die Uebermacht der schwedischen Fregatten und Galioten am Ropziner Hafen im Stettiner Haff zum Kampfe stellten, die Seeleute, die 1864 bei Tasmund den Dänen angriffen! Wo geschickte Führer pommerische Seeleute an den Feind brachten, haben sie stets ihr Bestes getan und nicht selten Uebermenschliches geleistet.

Weltgeltung ist nicht denkbar ohne Seegeltung. Stets wird der Pommer in seiner schlichten Art seinen Mann stellen, wenn es deutsche Seemannsehre zu wahren gilt. Auch Führernaturen wird er herausstellen, wie es vordem geschah. Leuchtende Beispiele haben wir genug in unsrer Marinegeschichte; zu des Großen Friedrich Zeit waren es die Kapitäne Schwarz, Lieckfeld, Braunschweig und Brun

— Söhne unserer pommerischen Heimat —, die ihre Galioten am 19. August 1759 im Kleinen Haff gegen die weit überlegene schwedische Flotte führten; unergessen soll auch der schneidige Handstreich sein, den die Kapitäne Groth und Robe mit fünf offenen Ruderbooten gegen zwei schwedische Kriegsschiffe am Krickser Hafen vollführten, wobei sie die schwedischen Schiffe eroberten und nach Stettin einbrachten; nie verblasen wird der Ruhm Joachim Nettelbeck's, Kolberg's großen Sohnes, der in langen Kriegs- und Friedensjahren sein Leben und sein Hab und Gut für Preußens Gloria einsetzte.

Im Weltkrieg blickten wir voll Stolz auf den U-Boots-Kommandanten Reinhold Salzwedel, der nach einer großen Zahl unerhört kühner Kriegsfahrten mit seinem erfolgreichen Boot einer englischen Mine zum Opfer fiel, auf den Korvettenkapitän Wossidlo, der die türkische Küstenartillerie in den Daranellen in der hingebenden Arbeit nur weniger Wochen in den Stand setzte, die Großangriffe der alliierten Flotte vernichtend abzuwehren, und nicht zuletzt auf den greisen Admiral Ludwig von Schröder, den „Löwen von Flandern“, der uns Pommern ein unvergeßliches Vorbild für Mannhaftigkeit und Soldatentugend für alle Zeiten aufgerichtet hat. Sein Wahlspruch „trozig und treu“ entspricht ganz pommerischer Art. So waren die pommerischen Seeleute, und so werden sie bleiben, solange sie die Salzflut pflügen.

## Wir Fahrensleute.

Warum wir die See so lieben,  
wir Fahrensleute,  
das wissen wir nicht.  
Aber mit den Jahren,  
wenn wir ein Leben lang gefahren,  
und wenn viele von uns geblieben  
sind draußen als der Meere Beute,  
dann beginnen wir auf unseren Wanderer-Bahnen  
zwischen Hafen und Hafen zu ahnen:  
Seefahrt ist Schicksal, ist Liebe und Pflicht.

Wir können nicht sein  
ohne die blaue Sprache der Ferne.  
Wasser und Himmel und Sterne  
fangen uns ein,  
und in allen fremden und heimischen Weiten,  
im Osten und Westen und Norden und Süden,  
lauschen wir dem Gesang  
uner schöpftlicher Wunder und Einsamkeiten,  
manchmal nur einen Herzschlag lang,  
manchmal, daß wir beinahe ermüden.

Unsere Tage und Nächte sind gebunden  
an das Schiff, das uns trägt.  
Es ist ein Stücklein vom Vaterland  
mit all seinen Freuden und Wunden.  
Und das Stampfen und Zittern der Maschinen  
ist wie der Pulsschlag an der Hand  
ein Zeichen, daß sich ein Herz bewegt  
wie alle Herzen, die schaffen und dienen.

Wir Fahrensleute  
sind ein Teil vom Meer.  
Dafür geben wir unser Letztes her  
gestern und morgen und heute.  
Unser ist Höhe und Tiefe, Dunkel und Licht,  
wir sind gezeichnet mit herben Malen  
und lachen so gern wie die Sonnenstrahlen:  
Seefahrt ist Schicksal, ist Liebe und Pflicht.

Georg Kuhlmeier.



# Schiff in Not

Von Curt Staudé

Nicht nur das Meer, der Himmel und die Wolken üben ihre Anziehungskraft auf den Menschen aus. Es sind innere Mächte und geheimnisvolle Kräfte, denen sich niemand, der einmal auf See gefahren hat, entziehen kann, und die alle Menschen bezwingen. Es sind jene Kräfte, die jeden Seemann dazu treiben, immer wieder hinauszugehen in See und zu wagen und zu hoffen. Und dabei ist doch gerade das Meer ein so unbarmherziges Element, es duldet keine Schwächlinge, keine Stümper, keine Phantasten, sondern läßt sich nur meistern von dem wirklichen Könner, von dem starken Menschen. Seemannsleben ist hart. Nur zu oft steht der Seemann dem Tode gegenüber, und nur die wenigsten Menschen können ermessen, wie dem zu Mute ist, der ohnmächtig auf hoher See Wind und Wellen preisgegeben ist.

Von solch einer Sturmfahrt will ich berichten. Sie gehört zu den schrecklichsten Ereignissen meines Lebens und ist geeignet, dem Nichtseemann einen Begriff davon zu geben, was es bedeutet: „Schiff in Not“.

Am 25. März 1907 verließen wir Hamburg. Unser Schulschiff, die „Pindos“, eine schmucke Viermastbarke, hatte Befehl, nach Santa Rosalia in Kalifornien an der Westküste Nord-Amerikas zu segeln, und wir hofften, bei günstigem Winde in etwa 60 Tagen dort zu sein. Mit achterlicher Brise passierten wir den englischen Kanal, und zuerst südlich, dann südwestlich steuernd gelangten wir nach etwa drei Wochen zum Aequator, wo wir jungen Kadetten von Neptun selbst die Taufe erhielten. Wir wurden in eine Wanne mit Salzwasser gesteckt und darin solange getaucht, bis uns fast die Luft verging. Worauf man uns mit einer in Braunteer — dieser nach allem möglichen riechenden dicken braunen Flüssigkeit — getauchten dicken Quaste (Pinsel) im Gesicht herumfuhr. Heiliges Elmsfeuer, haben wir da geschimpft. Für die Offiziere und Matrosen aber war es ein Gaudium ersten Ranges. Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen.

Hier um den Aequator herum änderte sich auch der Wind. Ja, oft trat tagelang vollkommene Windstille ein, und ungünstige Strömungen trieben das Schiff zurück. Wir benutzten zwar die Gelegenheit, Delphine, Haie und andere Fische zu fangen, die eine willkommene Abwechslung auf dem Tische gaben, wobei Peter, der Schiffskater, Freudensfeste feierte. Dem Kapitän aber war es garnicht recht. Endlich, nach 14 tägigem Hin- und Herkreuzen, trat eine lebhafte Brise ein, und bei dem Winde liegend machten wir so gute Fahrt, daß wir etwa am 8. April auf der Höhe von

Rap Horn anlangten, jenem Wetterwinkel ersten Ranges, der mit seinen Stürmen seit jeher als Prüfstein für die Güte von Schiff und Besatzung galt. Zwar weht es dort nicht schärfer als in anderen Gegenden zu Zeiten auch. Aber was den hohen Südatlantik dort unten so gefährlich macht, ist seine unvorstellbare gewaltige Sturmsee. Fast das ganze Jahr hindurch stehen hier westliche Winde. Wochenlang steigern sie sich zu Sturmesstärke und peitschen so einen Seegang auf, der, unbehindert von einschränkenden Küsten, aus unendlichen Weiten kommt. Majestätisch ziehen sie einher in nie endender Prozeßion, die smaragdnen Hügel mit den schneeigen Schaumgipfeln, in der Wucht ihrer Bewegung ein Anblick, wie ihn in gleicher Erhabenheit kein Ort unserer Erde bieten kann. Doch wehe dem Segler, über dessen Relling einer dieser Kolosse bricht! Wir hofften natürlich, bei gutem Winde dieses gefürchtete Rap zu umsegeln, sahen uns aber darin getäuscht und mußten wochenlang in der Nähe der Klippen und Felsen dieses Grabes vieler braver, tüchtiger Seeleute herumkreuzen. Hier lernten wir erst im wahrsten Sinne des Wortes kennen, was es heißt, Seemann zu sein.

Einmal lag unser Schiff auf schaumbedeckter Welle hoch oben und hüpfte wie ein Gummiball auf hartem Boden, dann wieder trieb es unten im Tale. Dazu umsprühte uns fortwährend der eisigkalte Gischt, und wir kamen aus dem Delzeug überhaupt nicht mehr heraus. Oben in der Takelage aber war dauernd der Teufel los. Klagend rissen die Schoten der Segel an ihren Ketten. Dazu das widerliche Knarren und Aechzen der Rahen, das Aufklatschen der Seen an Deck. Wochenlang tobte so das Unwetter durch die furchtbar geduckten Weiten, als ob alle dämonischen Regimenter der Unterwelt auf das Meer losgelassen wären. Den Höhepunkt dieses Höllenspektakels sollten wir aber noch erleben.

Am 11. Mai trat, nachdem es ein paar Tage ruhiger gewesen war, plötzlich eine recht lebhafte Brise ein; bei dem Winde liegend, konnten wir SW steuern. Die einzelnen Böen wurden fortwährend stärker, und am 12. hatten wir Windstärke 7, welche bis zum 13. auf Windstärke 9 hinausging. Schon längst hatte der Kapitän den Befehl gegeben, einzelne Segel, vor allem die Roß- und Bramsegel, festzumachen. In den Morgenstunden des 14. Mai war neben anderen Kadetten auch ich dazu anzuersuchen, das Bramsegel festzumachen. Ich war gerade mit der Arbeit fertig und wollte mich an den Abstieg von so lustiger Höhe machen, als die gute „Pindos“ mächtig überholte. Der Stoß kam so unerwartet, daß ich in meiner Not irgendwohin faßte, um einen Halt zu haben. Unglücklicherweise griff ich in den eisernen Ring, an dem die Bramrahe befestigt war und der



um den Mast lief, um die Rahe auf- und niederzuholen. Ehe ich meine Finger wieder herausziehen konnte, schlug der Ring gegen den Mast und zerquetschte drei meiner letzten Finger der linken Hand, daß dieselben wie ein Stück Pappe zusammengedrückt waren. Alle drei Finger bluteten stark. Der Mittelfinger war an der Spitze aufgeplatzt. Trotzdem spürte ich keinen Schmerz und suchte so schnell als möglich das schützende Deck zu erreichen. Der Kapitän schlug die Hände über dem Kopf zusammen, als er die so schwere Verwundung sah, ließ mich erst einen ordentlichen Rognak trinken und verband dann die zerquetschte Flosse. Wir hatten draußen etwa 15 Grad Frost, in der Kajüte dagegen 20 Grad Wärme. Als ich aus der Kälte in das warme Gemach kam und die Finger auftauten, da hätte ich aufschreien mögen vor Schmerz. Aber der gute, alte Kapitän hat alles getan, mir diesen zu erleichtern, und mich dann in die Koje gesteckt, damit kein Salzwasser an die Wunden kam.

Am gleichen Tage, an dem noch ein Matrose beim Segelfestmachen den Halt verlor und über Stag ging, wobei an Rettung nicht zu denken war, brieste es immer mehr auf, und am Nachmittag hatten wir nur noch die fünf Sturm- und das Focksegel. Das letztere wurde gegen Abend ebenfalls eingeholt, ein Glück für uns alle. Bei dem Winde steuernd, fuhren wir mit diesen wenigen Segeln mit einer Geschwindigkeit von 10 Seemeilen die Stunde. Wir hatten bereits starken Sturm. Mit ungewöhnlicher Heftigkeit brausten die einzelnen Windstöße daher. Der Kapitän und der erste Offizier standen tagelang, von eisigem Schneesturm und brüllender See umraut, auf dem Kommandodeck und taten ihre Pflicht.

Immer mehr steigerte sich die Kraft des Sturmes. Das Barometer fiel bis auf 718 mm. Wie Berserker arbeiteten die Matrosen auf dem dauernd von schweren Brechern überrauschten Deck, um die Luken durch Darüberlassen von Bohlen gegen die See zu schützen. Keiner war mehr unverletzt. Mit blutenden Händen, zerschundenen Gliedern und zerschlagenen Körpern, aber auch nassen Kleidern und hungrigem Magen, so arbeiteten alle mit Hergabe aller Kräfte. Jeder wußte, es ging um das nackte Leben.

Plötzlich, am 15. Mai, morgens gegen 1 Uhr erhob sich eine orkanartige Bö, das Barometer fiel noch mehr, und mit unheimlicher Schnelligkeit, mit furchtbarer Gewalt drückte der Sturm auf die wenigen Segel und die Masten des Schiffes; ein Säusen und Brausen und Pfeifen des Windes in den Rahen und Wanten, Wasserberge türmten sich zu beiden Seiten auf, und gerade als die Steuerbordwache auf der Großmarsrahe angelangt war, um dieses Segel zu bergen, brach

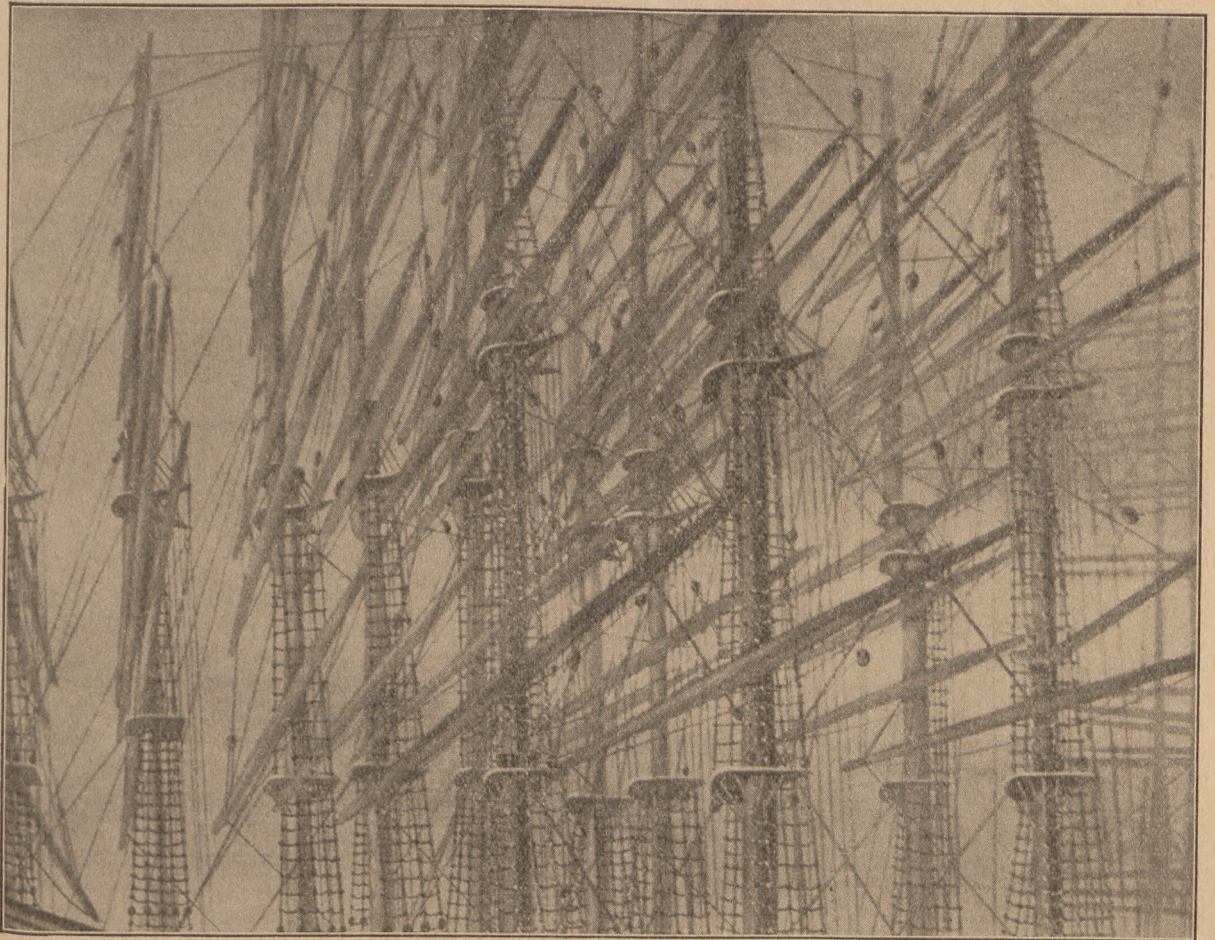
unter einem donnerartigen Knall das Rad dieser Rahe, und mit einem fürchterlichen, grauenhaften, markerschütternden Schrei sausten 8 Mann hinunter und versanken in der Tiefe des Meeres. 8 brave Seeleute fanden den Tod in den Wellen, weil eine Rettung unmöglich war. Mit wahnsinnigem Geknatter schlugen die Ketten der Rahen durch die Luft, und sowohl Backbord- als auch Steuerbordwache taten ihr Möglichstes, diese Ketten und das letzte Segel zu befestigen.

Darauf setzte der furchtbare Orkan mit voller Gewalt ein, wobei die hoch sich aufstürmende, wild durcheinander laufende See von allen Seiten über das Schiff hinwegbrach. Alles, was nicht eisern festgelastet war, wurde weggeschlagen. Zwei Boote wurden in ihren Klampen und Zurrings zu Kleinholz verarbeitet, das Schweinehock (Stall) mit unseren beiden lieben Borstenviehern. Max und Moriz ging wie ein Pappkarton auf Nimmerwiedersohn davon, und zweizöllige Seatholztüren splitterten wie Zigarrentistendeckel. Zollstarke, massive eiserne Stangen der Reling auf dem Kapitänstuch bog das durchbrausende Wasser krumm wie Flihbögen, und der Peilkompaß brach in seiner kardanischen Aufhängung. Es grenzt ans Wunderbare, daß wenigstens die Luken diesen heftigen Sturzseen standhielten, es wäre sonst gewiß um uns geschehen gewesen.

Der furchtbare Sturm hatte gerade eine Atempause angefaßt, da schoß eine ungeheure Welle über die Reling. Aus dem Schiffsraum ertönte ein unheimliches Poltern, ein dumpfes Schieben und Rutschen, das Schiff erbehte in seinen Grundfesten, ein Zittern, ein gewaltiger Ruck, und das Schiff legte sich auf die Seite, um sich vielleicht nie wieder zu erheben. Was wir gefürchtet hatten, war eingetreten: „Der Ballast ist über!“ Niemand sprach es aus, jeder wußte es, jeder fühlte es. Jeder neue Windstoß drückte das Schiff tiefer auf die Seite, jede See, die polternd, krachend auf Deck schoß, machte alle Herzen erbeben. Der erste Offizier, der während der ganzen Zeit eine außergewöhnliche Kaltblütigkeit an den Tag legte, machte unverhofft allem Grübeln ein Ende und rief: „An die Kreuzbrassen, das Schiff halsen!“

Seine Worte verhallten ungehört im Sturm, doch wußte jeder, was er gesagt hatte. Jeder suchte, sich längs der Relingsteuerbordseite hinziehend, das Achterdeck zu erreichen. Von einem Gehen konnte keine Rede sein. Endlich waren alle auf dem Achterdeck versammelt. Der Kapitän stand, sich nur mit äußerster Anstrengung aufrecht haltend, neben den Rudersleuten. Die ganze Mannschaft, die Offiziere an der Spitze, hatte die Steuerbordmarsbrasse erfaßt. Und Backbordseite, fast zu unseren Füßen, stand der erste Offizier — rich-





Ausschnitt aus einem Gemälde „Geschützte Bucht“ von Franz Theodor Schütt.

Abm.: P. Reißert, Stettin

tiger gesagt — er lag auf dem Wasser. Keiner wird wohl das Bild vergessen, wie dieser Mann ruhig und fest dastand, den Südwestler auf dem Kopfe, die ganze Gestalt von Wasserstaub wie von einem glitzernden perlenden Schleier umhüllt, die Backbordmarsbrasse in der Hand, wartend, daß der Orkan auch nur eine Minute Pause machte; wie Neptun selbst erschien er uns.

Und drunten war es fürchterlich. Wohin man sah, achtern und vorn, backbord und steuerbord, überall ein wilder Aufruhr des Meeres, überall Wellenberge, überall sich hoch auf-türmende Wassermassen, die rast- und ruhelos rasend, sich auf das Deck des Schiffes stürzend, dieses mit gigantischer Gewalt, mit urwüchsigem Kräften zu vernichten drohten. Einmal schlug eine gewaltige See mit unheimlicher Kraft noch die eichene, 10 Zentimeter dicke Tür der Kombüse durch, nahm auf seinem Wege alle Geschirre mit sich und zerschlug auch die zweite Eichtür. Der Koch befand sich Gottlob nicht darin, sonst hätten wir noch ein Menschenleben zu beklagen gehabt.

Angstlich harrten alle in banger Erwartung. Das Schiff gehorchte nicht mehr dem

Steuer; es fiel nicht ab. Und Stunden währte das. Jede Minute, jede Bö, jede See, jeder Ruck des Schiffes aber konnte unser Verderben sein. Alle würgte eine unheimliche Angst am Halse, die Angst um das armselige bißchen Leben. Und doch stand jeder tapfer seinen Mann, unerschrocken dem Tode ins Auge blickend, denn es galt, Schiff und Mannschaft zu retten. Die Focknock war dabei vollständig im Wasser, die rote Backbordlaterne lag auf den Wellen, und seltsam glänzten die vorüber-schießenden dunklen Fluten, von weißem Wellenschaum bedeckt, im rosigen Licht. Und um das Bild zu erhöhen, überflutete der Mond mit seinen Silberstrahlen den wilden Aufruhr des Meeres, den fast aussichtslosen Kampf des kleinen Schiffes mit dem wütenden Element.

Der nächste Windstoß mußte das Schiff zum Kentern bringen. Ein altes Seemannswort sagt: „Seemann sein heißt, das Beste hoffen und dabei auf das Schlimmste gefaßt sein!“ Mit zehnfachem Gewicht galt dieses Wort jetzt für uns. Die Kompaßlampen waren verlöscht, der Kapitän konnte nicht erkennen, ob das Schiff dem Steuerdrucke nachgab. Der Bootsmann, ein allseitig beliebter Mann, wagte



es, von der Reling nach dem Kompaßhause zu gehen, um nachzusehen. Es war nur eine Entfernung von 4—5 Schritten. Raum hatte er die Brasse losgelassen, als er auch schon nach der Backbordseite hinuntergeschleudert wurde. Eine See rollte unbarmherzig daher, und ehe er noch einen festen Halt erreichen konnte, wurde der gute Bootsmann über Bord gespült. Auch er fand ein nasses Grab.

„Holt Brassen!“ donnerte in diesem uns fast den Atem raubenden Augenblick der erste Offizier, und mit Fieberhast arbeiteten alle Hände; das Marssegel drehte sich, langsam richtete sich von einer schweren See geschoben das Schiff empor und drehte sich, jetzt dem Steuer gehorchend, langsam vor dem Winde. Bald waren alle Rahen heringebracht, und wir waren — gerettet! Sawohl gerettet! Der Sturm wütete mit unveränderter Heftigkeit fort, aber unser alter Viermaster lag wieder stetig. Uchtundvierzig Stunden waren wir auf den Beinen, es war unheimlich kalt, 17° unter Null, und an Essen war nicht zu denken. Wir dachten aber auch nicht an Essen. Wenn der Tod neben einem steht, einen schon fast in den Armen hält, ist zu solchen Nebensächlichkeiten keine Zeit. Noch standen wir im Zentrum des Orkans, das Barometer zeigte 728 mm. Und nur dem Umstande, daß der Ballast nach der Mitte aufholte, wodurch das Schiff sich wieder aufrichtete, hatten wir unser Leben zu verdanken. Aber schon der nächste Augenblick konnte unsere Hoffnungen restlos zerstören. Am ein Ueberstaggehen des Ballastes nochmals zu verhindern, stiegen 30 Mann in den Schiffsraum, was an und für sich bei solchem Wetter keine Leichtigkeit ist, und laschten den Ballast fest. Alle diese Arbeiten — man muß das immer wieder betonen — waren nur unter ständiger Lebensgefahr zu verrichten. Nicht nur das Schiff, sondern auch jeder einzelne Mann war jede Minute in höchster Gefahr.

Alles im Leben hat notgedrungen ein Ende, so schließlich auch diese Schreckensfahrt. Gegen 12 Uhr vormittags stieg endlich das Barometer, und der furchtbare Sturm ließ erheblich nach. Die Zwischenräume der einzelnen Böden wurden größer, ihre Heftigkeit selbst geringer, und gegen 6 Uhr nachmittags war es fast windstill, so daß wir nun endlich daran denken konnten, Nahrung zu uns zu nehmen. Aber erst da kam uns zum Bewußtsein, daß ohne Kochtöpfe auch der beste Koch — und unserer war eine Verle — nichts anfangen kann. Eine alte Bratpfanne und ein alter Wasserkessel wurden wieder hervorgesucht, und darin wurden, so gut es ging, die Speisen zubereitet. Keine lukullischen Gerichte, aber sie stillten unseren Hunger.

Der starke Seegang hielt noch mehrere Tage an. Einmal leidenschaftlich angestachelt

zu urgewaltiger Wildheit, kann die See sich nicht so schnell wieder beruhigen und verläuft sich erst nach geraumer Zeit. Wir setzten nun nach und nach alle Segel bei, räumten das Deck auf, befestigten die herabhängende Rahe so, daß dieselbe keinen Schaden mehr anrichten konnte, und dann waren wir endlich soweit, daß wir die wohlverdiente Ruhe genießen konnten. Bei frischer achterlicher Brise und schönem Wetter, das jetzt einsetzte, segelten wir dem Bestimmungsort Santa Rosalia entgegen, von Herzen froh, der Gefahr entronnen zu sein.

## Der Kapitän.

Wäre ich Kapitän,  
ich würde ebenso stolz auf der Brücke stehn.

Wer wollte,  
wer dürste,  
wer könnte mir etwas sagen!  
Wenn das Schiff fährt,  
bin ich der Herr,  
ich muß es von Hasen zu Hasen tragen!

Meine Schultern sind breit,  
mein Gang ist schwer,  
meine Kraft ist das Meer.

Ich bin der Bruder von Wetter und Wind,  
ich bin der rechte Sohn der Sterne,  
und sind  
meine Augen auch bei Bestecken und Kursen,  
ich denke Ferne.

Vor mir straft sich die Welt  
In immer neuen Gestalten.  
Vor mir freischt sie sich auf  
in immer neuen Gewalten.  
Aber vor ihren zusammengeballten  
Fäusten muß ich mich halten  
und immer wieder aus mir entfalten.

Ich weiß, daß ich Führer bin.

Mich verfälscht nicht der Firnis der Tage.  
Ich bin hart und ohne Klage.  
Ich bin Wanderer ohne Frage.

Und nur hin und wieder,  
wenn die Stürme toben,  
richte ich müde Augen und Lider  
nach oben,  
weil es mir ist, als hätte ich gespürt,  
daß eine Hand mich, den Führer, führt.

Georg Rühmeyer.



# Ueber Küste und Häfen Pommerns

Von Prof. Dr. Gustav Braun, Berlin

Es dürfte in den Kreisen der Leserschaft von „Unser Pommerland“ noch bekannt sein, daß ich 1930 bei Uebernahme des Rektorats der Universität Greifswald in meiner Rektoratsrede, die später als Broschüre im Universitätsverlag in Greifswald erschienen ist, mich zu dem oben genannten Thema geäußert habe, in ihr die bisher geleistete Arbeit zur Entwicklungsgeschichte der pommerschen Küste zusammenfaßte sowie einige Bemerkungen über wesentliche Tatsachen zum Hafenproblem hinzufügte. Ich bin jetzt sehr gern der Aufforderung der Herausgeber dieser Zeitschrift gefolgt, nach nunmehr 6 Jahren erneut für weitere Kreise eine Ueberschau über dieses Thema zu geben. Nachdem die morphologische Arbeit m. W. neuerdings keine Fortschritte gezeitigt hat, andererseits aber das Hafenproblem infolge der wirtschaftlichen Entwicklung heute so verändert ist, daß man zu dem um 1933 abgeschlossenen mehrfachen Arbeiten meiner Schüler wohl Ergänzungen bringen kann, darf ich heute etwas näher, als es 1930 geschehen war, auf diese letzteren Fragen eingehen.

Es ist bekannt, daß die pommersche Küste das Ergebnis eines Senkungsvorganges (eventuell sich kombinierend mit einem allgemeinen Ansteigen der Wasseroberfläche der Weltmeere nach der Eiszeit) ist, der ein hügelig unregelmäßiges Relief betraf, wie es die letzte Vereisung hinterlassen hatte. Das hat mit richtigem Blick bereits der erste Geograph der Greifswalder Universität, R. Credner, erkannt und die Arbeiten seiner Nachfolger und der jüngeren Schülergeneration haben das bestätigt. Ueber die Entwicklung läßt sich kurz folgendes sagen:

In der Litorinazeit wird die pommersche Küste in ihrer heutigen Lage kenntlich als ein Archipel mit tief in das Land eingreifenden Buchten. Gleichzeitig mit der Senkung begannen Anschwemmungen die Inselkerne miteinander wieder zu verbinden, soweit dieselben nicht völlig versunken oder so weit eingesunken waren, daß die Brandung sie alsbald zerstören konnte (Aldlergrund, Plantagenet-Grund, Prerow-Bank, Stolpe-Bank). An geeigneten Stellen entstanden ausgedehnte Strandwallfächer, wie bei Swinemünde zwischen Usedom und Wollin. Im Darß haben wir die gleiche Erscheinung, nur lagern sich hier die Wälle in schön geschwungener Form einem sehr flachen Inselkern im Inneren vor, vermutlich einst das Fischland in Mecklenburg mit der jetzt verschwundenen Prerow-Bank verbindend. Die

Anschwemmung muß in allen diesen Fällen sehr rasch vor sich gegangen sein, da es nicht in nennenswertem Maße zur Dünenbildung kam.

Die hinterpommersche Küste zeigt ein vielfach anderes Bild als Vorpommern und Rügen, schon allein hinsichtlich der glatten Umrisse. Sie gehört der gleichen Entwicklungsreihe an, nur daß sie ein weiter fortgeschrittenes Stadium, das der „Ausgleichsküste“, repräsentiert.

Die Verwachsungsküste ist in diesem Sinne ein Vorläufer. Die hinterpommersche Küste wird bei der Rekonstruktion der Urformen zwar kein Archipel, aber die Uferlinie nimmt doch einen sehr gebuchteten Verlauf. Wo heute die großen Küstenseen liegen, da griffen die Buchten tief ein, die hohen Raps müssen wir uns zu rundlichen Landvorsprüngen ergänzt denken. Zwischen ihnen haben sich mit der fortschreitenden Kliffbildung genau so Haken und Nehrungen entwickelt wie zwischen den Inselkernen Rügens. Aber die hinterpommersche Küste hat eine ganz abweichende Lage: sie ist nach West und Nordwest frei und offen, und die Ostsee ist nach dieser Richtung hin ein breites Meer, in dem sich starker Wellengang entwickeln kann, entsprechend dem Vorherrschen starker Winde von West und Nord. Darum ist hier die Abraision und Uferzerstörung weit intensiver als in Rügen, die Vorsprünge werden rasch abgeschliffen, die Buchten abgeriegelt zu Seen, die Küste schließt sich nach außen ab, sie wurde „ausgeglichen“. Die hinterpommersche Küste ist rascher entwickelt der preußischen ähnlich geworden, so wie die vorpommersche Küste der dänischen ähnelt.

Von Natur aus ist also die pommersche Küste sehr verschieden für die Anlage von Häfen ausgestattet. Der vorpommersche Teil bis hin etwa zur Oder darf als relativ günstig bezeichnet werden, dagegen ist Ostpommern mit seiner Ausgleichsküste in hohem Maße ungünstig, und es ist interessant zu beobachten, wie gleichwohl der Drang zur Benutzung der Küste so stark ist, daß diese Verhältnisse durch Zutun des Menschen überwunden worden sind.

Beginnen wir im Westen, so haben wir dort zunächst den bedeutendsten Hafen Vorpommerns, Stralsund. Stralsund hat zwei Zugänge, von denen der an sich bedeutend kürzere nördliche durch die Bierendelrinne eine Wassertiefe bis zu 4 m haben soll, aber recht ungeschützt ist, während der geschützte Weg hinter Hiddensee durch den Libben eine Wassertiefe von 2,50 m aufweist, also praktisch nur für sehr kleine Fahrzeuge in Frage kommt. Die Hauptzufahrt, die natürlich für alle von Westen kommenden Schiffe einen großen Umweg bedeutet, geht um die Südspitze von Rügen herum, durch das Landtief bzw. das Osttief, in denen 5—5,50 m Wasser zu finden sind. Der Strelasund als alte glaziale Abflußrinne ist



ausreichend tief. Die Eingänge südlich und westlich Rügens spielen natürlich auch für Greifswald eine entscheidende Rolle, dazu aber die Wassertiefe im Revier selbst. Sie wird in der Dänischen Wiek und auf dem Rhyd mit 3,8—4 m gehalten. Den Einfahrten nach Stralsund und Greifswald gemeinsam ist der Uebelstand, daß der Bodden mit seinen zahlreichen Untiefen ungenügend mit Seezeichen versehen und für die Nacht fast unbefeuert ist. Der dritte größere vorpommersche Hafenplatz ist Wolgast, das eine Rolle als Hauptstadt Schwedisch-Vorpommerns gespielt hat, am Peenestrom mit 5 m Wassertiefe südlich des Ruden leicht zugänglich.

Ist somit die Gruppe der vorpommerschen Häfen von Natur einheitlich ausgestattet — mit Ausnahme von Saßnitz, das an der Außenküste künstlich errichtet, schon von Natur aus andere Erscheinungen als Stralsund usw. zeigt und darum hier auch besonders behandelt wird —, so bildet sie auch auf dem Gebiet der Verkehrsbeziehungen eine Einheit. Sie haben gutgeschützte Zugänge, deren Wassertiefe allerdings für heutige Verhältnisse nicht mehr vollkommen genügt. Sie haben ferner dank der Naturgestaltung unter Ausnutzung derselben durch den Menschen den Vorzug des Anschlusses an ein Binnenwasserstraßen-Netz, das sich in den Bodden und in der Peene vom Stettiner Haff über Anklam ins Innere des Landes und im Küstenstreifen bis Ribnitz hin verzweigt.

Die tatsächliche Gestaltung der Verkehrsverhältnisse hat Dr. Palme kürzlich klar zusammengefaßt (Ostseehandel 1. 5. 1935), indem er schreibt: alle Häfen Westpommerns sind in ihrer Größe und Leistungsfähigkeit abhängig von dem Wirtschaftsleben ihres Hinterlandes. Im einzelnen bestätigt das W. Bohse in seiner schönen Untersuchung über den Hafen Stralsund (Stralsund 1936), deren Beilagen nur leider, da augenscheinlich die Beratung eines Geographen gefehlt hat, nicht so klar und wirkungsvoll sind, wie sie es bei gleichem Aufwand, aber in anderer Darstellungsweise hätten sein können. Danach liegt dem Hafen Stralsund einmal der Transport der Güter des täglich auftretenden Bedarfs und die Heranschaffung der industriell benötigten Erzeugnisse aus den regional verschiedenen Produktionsgebieten ob. Darüber hinaus ist Stralsund der Versorgungshafen für Rügen und der Durchgangshafen für den Warenverkehr nach und von Schweden. Was den Einzugsbereich der Waren dieser Kategorie betrifft, so erstreckt er sich nach Osten hin nur etwa bis Mittelpommern; dagegen kommen die industriellen Waren und Rohstoffe aus den westdeutschen Wirtschaftsprovinzen und aus England, Holland, Finnland und Dänemark.

Keine Industriegüter haben im Jahre 1934: 66,5% Anteil am Eingang des Hafens gehabt.

Als Ausfuhrplatz ist Stralsund dazu bestimmt, die aus dem westpommerschen Wirtschaftsbezirk innerhalb seines (Stralsunds) Einzugsbereichs anfallenden Produktionsgüter weiterhin zu verteilen. Mit 76,3% an dem gesamten Warenausgang (1934) stehen dabei die landwirtschaftlichen Produkte an erster Stelle. Unter ihnen überwiegt wieder Getreide mit 98,9%. Es stammt vorwiegend aus Rügen und einem Hinterland, das sich auf dem Festland auf eine mittlere Entfernung von 45 km im Umkreis erstreckt. Die neuerlich ergänzten Speicherbauten bestimmen denn auch das Bild des Hafens. Wieweit der Rügendamms eine Verschiebung in den Verkehrsverhältnissen mit sich bringen wird, läßt sich zur Zeit nicht übersehen. A. Raetz hat in seiner ausgezeichneten Arbeit (Diff. Greifsw. 1936) die hier als so wesentlich in Betracht kommenden Verkehrsbeziehungen mit der Insel Rügen für die Zeit vor der Erbauung des Rügendamms vor kurzem genau analysiert und dargestellt. Der Gesamtverkehr seewärts betrug 1935: 204 000 t.

Ueber die übrigen westpommerschen Häfen kann hier nur folgendes gesagt werden:

Barth, einst Sitz bedeutender Segelschiffreederei, hat nach Stilllegung verschiedener Industrien starken Rückgang erfahren (1930: 65 000 t — 1934: 16 590 t), Greifswald erreichte 1935 wieder 107 500 t (Einfuhr: Baustoffe und Kohlen; Ausfuhr: Getreide, Zuckerrüben und Grubenholz; für Wolgast trifft daselbe wie für Barth zu; starker Rückgang infolge Stillstandes der Industrie (1928: 148 000 t — 1935: 36 000 t). Allgemein ist an allen Plätzen Zunahme des Verkehrs seit dem Tiefstand von 1932 zu beobachten.

Saßnitz, in seinen Lagebedingungen oben schon charakterisiert, hat als Hafenplatz mehrfache Bedeutung: es ist Ausfuhrhafen für Kreide (1928 nach A. Raetz: 9000 t), Einfuhrhafen für Fische (sowohl aus Fängen in den benachbarten Gewässern der mittleren Ostsee [1931: 62 000 Zentner] als auch von Skandinavien im Durchgangsverkehr) und schließlich Vermittler des Fährverkehrs nach Schweden. Dieser ist zwar lebhaft, befördert aber doch absolut genommen nur geringe Warenmengen, da Eisenbahnwaggons eben nicht viel Waren fassen und die einzelne Fährer auch nur wenig Wagen transportieren kann. 1929 betrug (wieder nach A. Raetz's sorgfältiger Zusammenstellung) die Einfuhr: 25 000 Tonnen (ohne Fische), die Ausfuhr nur 2400 Tonnen, die Zahl der beförderten Eisenbahn-Güterwagen insgesamt 25 585. Der Personenverkehr betrug 1930: 165 400 Personen in beiden Richtungen.

Die Gruppe der hinterpommerschen Häfen steht was Wassertiefe anbelangt



ungefähr gleich, eher ein wenig zurück hinter den vorpommerschen. So hat Kolberg 4,5 m Wasser, Rügenwalde 4 m, Stolpmünde 4—5 m, die freilich meist mühsam durch Baggerungen aufrechterhalten werden müssen. Aber außer dem Hinweis auf die Verschiebbarkeit der Sande an der Küste enthält das Segelhandbuch bei diesen drei Häfen eine ernsthafte Warnung, die dahin geht, daß Schiffe bei heftigem Sturm aus den Himmelsrichtungen Westsüdwest über Nord nach Ostnordost (oder etwas verschiedenen Gradstrichen) die Häfen nicht anlaufen sollen, d. h. daß sie also an der offenen und ungeschützten ostpommerschen Küste auf Reede bleiben oder die hohe See aufsuchen müssen. In der Tat findet sich ja Schutz auf dieser 300 km langen Küstenstrecke erst hinter Hela oder bei Swinemünde.

In den Verkehrsverhältnissen bilden die hinterpommerschen Häfen ebenfalls wieder eine Einheit für sich. Die Grundzüge hat bereits Dr. E. Schmidt in seiner von mir angeregten Arbeit über das „Wirtschaftsgebiet der Stadt Stolp“ (Greifswald 1931) richtig erkannt und dargestellt. Stolpmünde ist, wenn man, wie allein zulässig, nur den Seeverkehr vergleicht, nicht nur der führende Seehafen Ostpommerns, sondern übertraf zeitweise auch Stralsund im Seeverkehr. Sind bei Stralsund die Auslandsbeziehungen stärker im wesentlichen nach Westen gerichtet, so hat Stolpmünde, wenigstens zeitweise, auch erheblichen Verkehr nach dem Osten hin gehabt, ohne daß deshalb die Verbindung nach dem Westen gering gewesen wäre. Der Warenverkehr betraf in der Ausfuhr ganz überwiegend Getreide entsprechend der Stellung Stolpmündes — und damit der andern ostpommerschen Häfen — zu ihrem agrarischen Hinterland. Die Einfuhr ist mannigfaltiger und erstreckt sich wiederum ähnlich wie bei den westpommerschen Häfen auf Kolonialwaren, Kohlen, Koks, Steine, Mais, Reis, Zucker. Insgesamt wurden 1935: 221 000 Tonnen umgeschlagen, große Speicher- und Siloanlagen zur Förderung des Verkehrs erbaut.

In der Mitte zwischen den hinter- und vorpommerschen Häfen liegt nun der bedeutendste pommersche und preußische Hafen, Stettin, dem wir unsere besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden haben.

Die Entwicklung des Stettiner Hafens zu seinen gegenwärtigen Verhältnissen beginnt erst in den Zeiten, als die Mündung der Swine preußisch wurde, 1739. Von da ab bestand ein lebhaftes politisches Interesse daran, den Verkehr an dem noch schwedisch gebliebenen Wolgast vorbei abzulenken und direkt in das preußische Gebiet hineinzuführen. Gleichwohl wurde mit dem Ausbau der Wasserstraße erst im Jahre 1816 begonnen. Die Swine, nicht eigentlich ein Fluß, sondern eine viel gewundene Ab-

flußrinne der Wassermassen des Haffs und der Oder, zu Zeiten auch starkem Rückstau von See her unterliegend, war für größere Fahrzeuge nur eine sehr schlechte Straße, und ihre Mündung mußte erst durch Molen gesichert und jederzeit erreichbar gestaltet werden. Der wesentlichste Fortschritt in dem hier nicht im einzelnen zu verfolgenden Ausbau war die Schaffung der „Kaisersfahrt“ 1875—1880 als eines geradlinigen Durchstiches oberhalb Swinemünde, der die schlimmsten Krümmungen und die oft nur wenig Wasser zeigende Mündung der Swine ins Haff abschneidet. Von da ab geht die Entwicklung schnell voran. Die Tiefe der gesamten Wasserstraße bis Stettin ist in den letzten Jahren unter weiterer Verbesserung der unmittelbaren Odermündung ins Haff bis 8,7 m gebracht worden. Damit ist eine Tiefe und Gestrecktheit der Fahrbahn erreicht, die bei weitem nicht nur für das Normalschiff des Ostseeverkehrs (1000 bis 2500 B.R.T. und 4,50 bis 5,50 m Tiefgang), sondern auch durchaus für das Regelschiff des Weltverkehrs, dessen Tiefe man gegenwärtig zu 8 m annimmt, ausreicht. Auch hier aber steht die Entwicklung noch nicht still; es ist eine Vertiefung auf 9,6 m in Vorbereitung begriffen. Auch auf die Entwicklung des Hafens und seiner Einrichtungen selbst, die ständig in Umbildung, Erweiterung und Verbesserung begriffen sind, kann ich hier nicht eingehen, sondern möchte nur erwähnen, daß im Jahre 1898 ein Teil des Hafens als Freibeizirk erklärt worden ist, daß also hier ein Umschlag und eine zeitweise Lagerung von Gütern möglich ist, ohne die deutsche Zollgrenze zu passieren. Diese Möglichkeit ist natürlich von der größten Bedeutung für die gesamte Entwicklung des Verkehrs.

Wenn wir uns nun der Frage der Verkehrsgestaltung und der Stellung Stettins zuwenden, so braucht es kaum betont zu werden, daß hier die Dinge ganz anders liegen als bei den bisher behandelten west- und ostpommerschen Häfen. Es ist selbstverständlich, daß auch im Lokalverkehr Stettin eine erhebliche Rolle spielt. Nimmt man als dessen Maßstab den Binnenschiffsverkehr, so zeigt sich, wie stark gerade hier der Rückgang ist: einem Binnenschiffsausgang oderabwärts 1913 von 308 000 Tonnen, =eingang 618 000 Tonnen, stehen 1935 nur 237 000 bzw. 327 000 Tonnen gegenüber. Hier zeigt sich am stärksten die Verstümmelung des Stettiner Hinterlandes durch die Grenzentwicklung in Oberschlesien und am Korridor-Gebiet.

W. Klauke hat in seiner gründlichen (Greifswalder) Dissertation über Stettin vom Jahre 1933, in der er zum ersten Mal eine wirklich rechnerisch im einzelnen nachprüfbare Karte des Stettiner Hinterlandes gibt, für den Hafenerkehr die Sätze geprägt: „Der Charakter



und die Ausdehnung seines tatsächlichen Hinterlandes hat die überragende Stellung Stettins unter den deutschen Ostseehäfen zur Folge. Der landwirtschaftliche Charakter desselben bestimmt die Ausfuhr, der industrielle Charakter die Einfuhr.“

Diese sehr ins einzelne gehenden Untersuchungen bestätigen, was ich in meiner Rektoratsrede 1930 mit Nachdruck hervorhob: daß wesentlich für die Hebung des Verkehrs im Stettiner Hafen die Ansiedlung und der Ausbau weiterer Industrie sein würde; die Beschaffung der für dieselbe notwendigen Rohstoffe einerseits und der Versand der Produkte auf dem Wasserwege andererseits würden dem Hafen ein beständiges Schwergewicht verleihen, das auch durch Verschiebungen im Hinterlande kaum verändert werden könnte.

Indem wir diese Ergebnisse auch für die Gegenwart als richtig anerkennen, wäre unsere Untersuchung aber doch unvollständig, wenn wir nicht auch in eine Gesamtwürdigung Stettins eintreten über seine Eigenschaft als pommerscher Hafen hinaus, unbeschadet dessen, daß in diesem Heft Stettin noch im besonderen behandelt wird.

Wir gehen von der Vorkriegsstellung Stettins aus. Damals war es preussischer Hafen in einem wohlgeordneten Verkehrssystem zwischen Hamburg und den Rheinhäfen im Westen, Danzig und Königsberg im Osten. Dem Verkehr Rußlands dienten die Häfen Königsberg und der sog. Ostseeprovinzen, vor allem Riga und Libau und Petersburg. 1896 kam der Nordostseekanal, und Hamburg drang stärker in die Ostsee ein. Im Kriege gewann Stettin außerordentlich große Bedeutung, indem es zum Erzeinfuhrhafen wurde, dessen Zufuhren auf dem Oderwege bis weit ins Hinterland der Eisenwirtschaft der Mittelmächte zugute kam: es war aus diesem Komplex gar nicht wegzudenken.

Die Bedeutung Stettins nach dem Kriege hat sich vollständig geändert. Man kann mit Recht sagen, sie ist wesentlich gestiegen. Freilich in den Verkehrsziffern drückt sich das nicht ohne weiteres aus, denn erst jetzt hat Stettin im Gesamtumschlagsverkehr über See etwa die Höhe der Vorkriegszeit erreicht (6,1 Millionen Tonnen 1935). Immer noch fehlt ihm der Anteil an dem insgesamt gestiegenen Verkehr, da der östliche Flügel seines Wirtschaftsgebietes amputiert worden ist. Stettin hat es aber verstanden, mit allen Staaten der Ostsee, nicht zum wenigsten gerade mit den neuerstandenen wie Finnland und den Randstaaten in regelmäßige Verbindung zu kommen und auch seinen Verkehr mit dem Westen zu behalten — zweifellos eine ganz bedeutende organisatorische Leistung. Es ist darüber hinaus zum Tor des Deutschen Reiches nach Ost-

preußen geworden, dessen Bedeutung in Krisenzeiten, wie wir sie im vergangenen Winter infolge Behinderung des Bahnverkehrs durch Polen erlebt haben, noch außerordentlich anwächst. Im Binnenwasserstraßen-Verkehr hat Stettin seine Verbindung mit Berlin verbessern können. Das Schiffshebewerk Niederfinow vermag Fahrzeuge bis zu 1000 Tonnen Tragfähigkeit in 5 Minuten um 37 m zu heben und zu senken: in 24 Stunden können rund 4,85 Millionen Ladungstonnen bewältigt werden. Immer aber klappt gerade hier die offene Wunde, an der das westpreussische und posensche Hinterland abgerissen worden ist. Umso mehr muß die Verbindung ins Hinterland, die die Oder gewährt, ausgebaut werden: hier liegen die großen Aufgaben der führenden Stettiner Wirtschaftler für die nächste Zeit. Man sieht mit Freude, daß sie sich deren bewußt sind, wie es auch die kürzlich in Stettin abgehaltene Tagung des Oderschiffahrts-Vereins beweist. Ein Blick in den „Pommern-Atlas“, in dem meine Schüler Ergebnisse fünfzehnjähriger geographischer Arbeit in Greifswald vor kurzem zusammenfaßten, ergänzt wirkungsvoll das in Vorstehendem von anderen Gesichtspunkten her gewonnene Bild. J. Blüthgens Karten dort (Blatt 2) zeigen schlagkräftig, wie das mittlere Norddeutschland die Domäne Stettins ist, im Odergebiet nach Schlesien erweitert: für diesen ganzen weiten Raum sind Pommerns Rüste und ihre Häfen die Basis.

## Der Kampf Schwedens und Brandenburgs um die Ostsee

Von Dr. Carl Gustav von Platen

Die Ostsee — ehemals das Suebische, das Gotische, später das Baltische Meer — hat in geschichtlicher wie vorgeschichtlicher Zeit stets eine Rolle von größter Wichtigkeit in der Expansionspolitik der skandinavischen Völker gespielt. Vor allem gilt dies für das westliche Ostseebecken in ganz besonderem Maß. Im Gebiet um die westliche Ostsee herum — in Dänemark, Südschweden, Holstein, Mecklenburg und Pommern westlich der Oder — sucht die neuere Rassenforschung in ziemlicher Uebereinstimmung die Ursitze der arischen Völker, der nordischen Rasse. Von hier gingen die arischen Wanderzüge von je nach Süd, Südost und West wie in regelmäßigen Wellenbewegungen. Und über die westliche Ostsee hinweg strömten dann später die nord- und „ost“-germanischen Stämme, die Goten und Rugier, die Vandalen, Gepiden und Heruler aus südgermanische, suebische Meeresufer hinüber, von der Insel Skandza aus, „der Wiege der Völker“, wie der



gottische Schriftsteller Jornandes im 6. Jahrhundert n. Chr. Skandinavien bezeichnet. Hier im Küstenraum der Ostsee wurde dem von Osten vordringenden Slaventum von je ein Wall entgegengestemmt, und wir haben alle Ursache zu glauben, daß die „wendischen“ Ranen und Liutizen in Rügen und Vorpommern keine Slaven, sondern blutmäßige Nachkommen der skandinavischen Ranier und Liuthida sind, von denen uns im 6. Jahrh. n. Chr. aus Süd-Norwegen berichtet wird. In der Wikingszeit im engeren Sinne traten die Dänen die Vorherrschaft über die westliche — und zeitweise auch über Teile der östlichen — Ostsee (Estland) an. Diese Periode dauerte — mit größeren Unterbrechungen während der Zeiten dänischer Wirren und des zeitweiligen Emporblühens starker Eigenstaatgebilde an der südlichen Ostsee, wie des rügenschen Reiches König Burislaw's im 10. Jahrh. und der seiner Herrschaft unterstehenden Soms-wikinger im Odermündungsgebiet — bis ins 14. Jahrh. hinein, wo zuerst das Westgermanentum, das Deutschtum in den Städten der deutschen Hanse zu einem starken Machtfaktor wurde und die dänische Macht von der südlichen Ostseeküste verdrängte; mit alleiniger Ausnahme des Westufers, der schleswigschen und holsteinschen Länder. Besonders bedeutsam in dieser Hinsicht war der Stralsunder Friede vom 24. Mai 1370 zwischen der Hanse und Dänemark, der sogar zeitweise den Schwerpunkt hansischer Ueberseemacht in das dänische Kernland Schonen verlegte. Spätere Versuche Dänemarks vom 15. bis zum 18. Jahrh. — nicht zuletzt im 30jährigen Krieg unter König Christian IV. — in die Geschichte der südlichen Ostseeländer bestimmend einzugreifen, sind gescheitert.

Mit dem 30jährigen Krieg trat nun eine andere Macht in den Kampf um die westliche Ostsee ein, deren Politik bisher durch das Hemmnis der vorgelagerten dänischen Länder Schonen und Blekinge naturgemäß mehr nach Osten orientiert war — und diese Macht war das Königreich Schweden. Schweden hatte im Laufe eines Jahrtausends an den Gestaden des östlichen Ostseebeckens bedeutende Kultur- und Pionierarbeit geleistet. Und wenn auch die Herrschaft der schwedischen Kurie im weiten Russenreich diesem nur den Namen (Roz) gab und das volkreiche Slavenland mit schwedischem Nordblut nicht maßgebend zu durchsetzen vermochte, so wurden doch seit dem 13. Jahrh. Finnland und bis zu Beginn des 17. Jahrhunderts Ingermanland, Estland und Livland in den schwedischen Kulturkreis einbezogen.

Wenn Schweden nun im 30jährigen Krieg in die deutschen Wirren und die politischen Ereignisse im westlichen Ostseebecken eingriff,

so war dies zunächst weniger Ausfluß einer weiteren Expansionspolitik, sondern eine defensiv-offensive Maßnahme aus Besorgnis vor Schaffung einer von Wallenstein bereits im einzelnen geplanten kaiserlichen Seemacht und vor einem Angriff der Kaiserlichen auf die Selbständigkeit und freie Religionsübung der skandinavischen Staaten. Mit den ersten schwedischen Truppen, die König Gustav Adolf auf den Hilferuf der von Wallenstein belagerten Stadt Stralsund und lt. Allianzvertrages mit dieser vom 23. Juni 1628 unter Oberst Rosladin zur Verstärkung der Stralsunder Besatzung entsandte, mit den ersten schwedischen Schiffen, die der schwedische Oberst Alexander Lesley am 7. März 1630 auf der Insel Hiddensee landete, mit der ersten schwedischen Schwadron, mit der der rügensche Edelmann und schwedische Rittmeister Adam von Platen am 30. März 1630 die Altefährschanze auf Rügen stürmte, — trat dieser neue nordgermanische Machtfaktor im Kampf um die südliche Ostseeküste plötzlich in Erscheinung. Am 25. Juni 1630 folgte König Gustav Adolf mit dem Gros seiner Flotte, sammelte dieselbe bei der Insel Rügen, betrat, von der rügenschen Ritterschaft begrüßt, beim Nordpeerd auf Mönchgut zuerst deutschen Boden und landete dann seine Armee bei Peenemünde auf der Nordspitze der Insel Usedom. Es folgte die Säuberung dieser Insel, die Besetzung von Cammin und Stettin, ein Defensivbündnis mit dem pommerischen Herzog Bogislaw XIV., sowie die Besetzung von Anklam, Ueckermünde und Wolgast durch den schwedischen General von Rnyphausen. Gustav Adolfs siegreiche Waffen trugen den Krieg alsbald von der Ostsee fort ins Herz Deutschlands hinein, und es gelang den Schweden auch nach ihres Königs Fall bei Lützen, trotz aller Rückschläge im einzelnen die südliche Ostseeküste bis zum Westfälischen Frieden 1648 besetzt zu halten. War auch Wallenstein's Traum einer kaiserlichen Flotte und Zentralmacht bis an des Deutschen Reiches Meeresgrenze nur von kurzer Dauer, — so trat nun eine andere Macht auf den Plan als Vorkämpferin rein deutscher Interessen anstelle der zur Bedeutungslosigkeit hinabgesunkenen Hanse, und diese Macht war das erstarkende Brandenburg, — das zunächst allerdings noch im Schatten der kaiserlichen Fahnen den Kampf gegen Schweden aufnahm.

Begünstigt wurden die schwedischen Machtansprüche im besonderen Maße durch den Tod des letzten Pommernherzogs Bogislaw XIV. am 10. März 1637 und das Erlöschen eines selbständigen Reichsfürstentums Pommern. Die pommerischen Herzöge hatten es durch die Jahrhunderte hindurch verstanden, ohne kaiserliche Hilfe und sogar von anderen Reichsfürsten — wie den Brandenburger Markgrafen und Kurfürsten — dauernd und hart bedrängt, die



pommersche Selbständigkeit und damit das Deutschtum Pommerns gegen alle fremden Eroberungsgelüste zu bewahren; — ein selten hinreichend gewürdigtes Verdienst des einheimischen Herrschergeschlechtes. Die im pommersch-brandenburgischen Vertrag von Grimnitz 1529 von den brandenburgischen Kurfürsten nach jahrhundertelangen Kämpfen erzwungene brandenburgische Erbfolge wurde von den Schweden nicht anerkannt, die nun mit dem Recht des Stärkeren ihre Ansprüche auf ganz Pommern geltend machten. Während Pommern, von Parteiungen zerrissen, als selbständiger Faktor ausschaltete, entbrannte als Zwischenakt des 30jährigen Krieges der erste Schwedisch-Brandenburgische Krieg. Die brandenburgischen Truppen gingen unter dem Oberbefehl des kaiserlichen Generals Gallas im Verein mit der sächsischen und kaiserlichen Armee gegen das von den schwedischen Generalen Banér, Torstenson und Carl Gustaf Wrangel verteidigte Vorpommern vor. Sie eroberten am 21. August 1637 Ueckermünde, nahmen im November und Dezember Loitz, Demmin, Wolgast und die Insel Usedom, wurden aber im Juli des folgenden Jahres, nachdem Banér Verstärkungen aus Schweden herangezogen hatte, wieder über die Peenelinie zurückgedrängt. Am 27. September war Pommern mit Ausnahme von Demmin, das sich erst am 11. März 1639 dem schwedischen General Arkel Lilje ergab, wieder völlig in der Hand der Schweden, und Gallas wurde nach einer empfindlichen Niederlage bei Malchin am 13. August 1638 nach Mecklenburg zurückgedrängt. Ein weiterer kaiserlicher Einfall nach Ostpommern 1643 wurde durch den schwedischen General Graf Königsmarck zurückgeschlagen. Der Westfälische Friede zerriß zufolge seines Artikels 10 Pommern in ein brandenburgisches Ostpommern und ein schwedisches Vorpommern westlich der Oder einschl. Stettin, wobei zur Sicherung der Oderlinie noch ein schmaler Gebietsstreifen am östlichen Oderufer bis zum Meer bei Schweden verblieb. Schweden erhielt diesen Teil Pommerns als Reichserbklein mit allen Rechten der ausgestorbenen Herzöge.

War Schweden so in Pommern unbestritten Sieger und sicherte sich eine bedeutende Machtstellung südlich der Ostsee, so konnte es sich in Mecklenburg, wo das eingeborene Herzogshaus noch bestand, nicht im gleichen Maße durchsetzen; doch gelang es ihm wenigstens, sich den besten mecklenburgischen Hasen Wismar samt der vorgelagerten Insel Poel als Einfallstor auch hier zu sichern. Wismar wurde dann 1803 auf 100 Jahre an Mecklenburg verpfändet und kam wieder unter mecklenburgische Verwaltung; 1903 verzichtete Schweden endgültig auf sein Wiedereinlösungsrecht.

Der schwedische König Carl X. Gustav drängte die dänische Macht im westlichen Ostseegebiet endgültig zurück und entriß den Dänen Schonen, wodurch erst der Besitz Vorpommerns und Rügens seinen wahren Wert für Schweden erhielt. Aber sein Versuch, die schwedische Macht auch im Weichselmündungsgebiet dauernd zu verankern, hatte nach einem siegreichen Kampf mit Polen (Schlacht bei Warschau 1656) und erneuter Fehde mit Brandenburg und dem Kaiser, die zu Kämpfen um Stettin und an der Peenelinie führte, keinen dauernden Erfolg. Der plötzliche Tod des genialen Königs Carl Gustaf im Jahre 1660 leitete den Niedergang der schwedischen Großmacht ein; wenn auch der Friede zu Oliva am 3. Mai 1660 den Schweden noch einmal ihren ganzen pommerschen Besitz zurückgab.

Der Versuch Schwedens, zur Entlastung des mit ihm verbündeten Frankreich und seines Königs Ludwig XIV. das mit diesem im Kriege liegende Brandenburg in den Marken anzugreifen, führte am 18. Juli 1675 zu der bekannten schwedischen Niederlage bei Fehrbellin durch den Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm und auch im weiteren Verlauf des Feldzugs zu schweren Schlägen für die schwedische Macht. Der Kurfürst rückte in Schwedisch-Pommern ein, besetzte Treptow und Klempenow, ging bei Gütchow am 2. Oktober über die Peene und vereinigte sich bei Richtenberg mit seinem Verbündeten, dem bei Damgarten eingedrungenen König von Dänemark, dem er lt. geheimen Bündnisvertrag von Doberan am 25. September 1675 die Insel Rügen zugesagt hatte. Während sich letzterer nun gegen das schwedische Wismar wandte, nahm der Große Kurfürst am 31. Oktober Wolgast und eroberte die Insel Wollin. Schwedische Vorstöße gegen Wollin und Wolgast unter dem General Mardefeld führten nur zu zeitweiligen Resultaten; im Spätsommer des folgenden Jahres nahm der Kurfürst Anklam und Demmin und schloß Stettin ein, dessen förmliche Belagerung allerdings erst im Juni 1677 ihren Anfang nahm. Nach hartnäckigster Gegenwehr ergab sich Stettin am 16. Dezember.

Inzwischen war die Insel Rügen mit Ausnahme der Altenfährschanze von den Dänen und einem brandenburgischen Hilfskorps unter Oberst von Hülßen besetzt worden. Der glänzende schwedische Reiterführer Graf Otto Wilhelm Königsmarck — später Generalstatthalter von Pommern und dann venetianischer Feldherr in Morea — landete bei der Neuenfährschanze bei Prosnitz auf Rügen am 8. Januar 1678 und schlug die Dänen und Brandenburger in dem Treffen bei Warfow auf Rügen bis zur Vernichtung, so daß ihrer nur wenige entrannen. Der dänische General von Rumohr selbst fiel in der Schlacht; Oberst von Hülßen



entkam nach Peenemünde. Aber am 14. September gelang dem Großen Kurfürsten dennoch die Landung bei dem Dorf Neukamp auf Rügen und die Einschließung der starken Festung Stralsund von der Land- und See-seite. Graf Königsmarck mußte nach tapferster Verteidigung am 10. Oktober 1678 die brennende Stadt übergeben und erhielt mit seinen Truppen freien Abzug, die in feierlicher Parade vorm Sieger am Frankentor vorbeidesfiliierten, ihren Führer an der Spitze, der vor dem Kurfürsten den Degen senkte. Brandenburg, das durch die gewaltsame Abschnürung vom Unterlauf der Oder sich am Aufstieg zur Großmacht gehindert sah, glaubte am Ziel seiner Wünsche zu sein, das ganze ehemalige Herzogtum Pommern — mit Ausnahme des Dänemark zugesagten Rügen — nunmehr in seiner Hand vereinen zu können. Aber der Sieg Ludwigs XIV. am Rhein gab den Schweden Anspruch auf Dank für die ihm gewährte Entlastung, und der in seinen klevischen Erblanden von den Franzosen bedrängte Kurfürst Friedrich Wilhelm wurde im Frieden von St. Germain en Laye am 29. Juni 1679 gezwungen, alles eroberte Land in Pommern wieder herauszugeben, mit alleiniger Ausnahme des schmalen Gebietsstreifens am Ostufer der Oder, die von nun an die Grenze zwischen Preußisch und Schwedisch Pommern bildete. Auch der König von Dänemark wurde infolge des Einrückens der Franzosen ins Oldenburgische gezwungen, auf dem Friedensschluß von Lund und Fontainebleau am 2. und 26. September 1679 Rügen der Krone Schweden wieder zurückzugeben.

Aber das bedeutete nur einen Aufschub des Niederganges der schwedischen Großmachtstellung. Es lag in der geopolitischen Lage begründet, daß ein Land mit einer so geringen Einwohnerzahl wie Schweden, außer seinem Kernland auf langausgedehnte, schmale Küstenstücke rings um die Ostsee in Pommern, Livland, Estland und Finnland beschränkt, seinen durch besondere glückliche Umstände erlangten Besitzstand auf die Dauer nicht halten konnte, sobald die Mächte des Hinterlandes, vor allem Rußland und Preußen, an Macht erstarkten und mit konzentrierten Kräften und großer Truppenmacht an einzelnen Stellen den langen und dünnen schwedischen Sperrgürtel einzureißen versuchten, um auch sich einen günstigen Zugang zum Meer zu sichern. Es hat wohl selten ein Reich gegeben, daß vom Standpunkt nordischer Rassenart betrachtet homogener und gleichmäßiger gewesen wäre wie das schwedische Großreich um die Ostsee, hauptsächlich im Hinblick auf sein Kernland und seinen pommerschen Besitz, aber militärisch haltbar war dieses Reich seiner geopolitischen Lage nach sicher nicht auf die Dauer, und es macht den

schwedischen Waffen alle Ehre, daß sie fast 100 Jahre lang diese äußerst schwierige Front verteidigt haben.

Gustav Adolf hatte — vielleicht — einst davon geträumt, die Habsburger zu stürzen, sich die Kaiserkrone aufs Haupt zu setzen und das schwedische und deutsche Germanentum in seiner Person zu vereinigen. Er hatte, als er sich ohne männliche Erben sah, den Plan, durch eine eheliche Verbindung seiner Tochter Christine mit dem Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm Stockholm und Berlin zu einen und so den Kern eines mächtigen germanischen, schwedisch-brandenburgischen Reiches auf beiden Seiten der Ostsee zu schaffen, — ein Plan, der von dem Kurfürsten mit Wärme aufgenommen, nur an der Launenhaftigkeit der Königin Christine scheiterte. Nur so hätte sich die schwedische Macht untermauern lassen, nur so hätte das Gesamtgermanentum auf die Dauer daraus Gewinn ziehen können. Anderenfalls mußte der schwedische Großmachtstraum von kurzer Dauer sein, und Schweden mußte sich an der Verteidigung seiner süd- und ostbaltischen Provinzen und Brückenköpfe schließlich verbluten.

Zu Unrecht wird daher das Ende schwedischer Großmachtstellung der „tollkühnen Kriegspolitik“ Königs Carl XII. zugeschrieben, der von 1697—1718 das schwedische Reich regierte. Dieser tapfere Schwedenkönig hat, einem tragischen Helden alter Saga vergleichbar, den nun einmal unvermeidlichen Untergang zu einem ruhmreichen Heldenkampf gestaltet. Er hat im Nordischen Kriege in 21 jähr. heißem Ringen an der Spitze seiner Truppen bis zum bitteren Ende gestritten und ist selbst in vorderster Front gefallen. Dem vereinigten Ansturm der Kontinentalmächte Rußland, Polen und Preußen, die vom Meere abgeschnürt zum Meere drängten, und die von Schwedens altem Erbfeind Dänemark unterstützt wurden, hätte kein noch so genialer Feldherr auf die Dauer widerstehen können; und daß Carl XII. nach glänzenden und den gegenseitigen Zahlenverhältnissen nach fast unwahrscheinlich anmutenden Siegen das unvermeidliche Ende zu einem ehrenvollen machte, das dankt ihm die schwedische Volksliebe noch zwei Jahrhunderte über seinen Tod hinaus.

Preußen trat erst spät, und nachdem die Hauptentscheidung im Nordischen Kriege schon gefallen war, in die Front der Gegner Schwedens ein. Im Jahre 1711, nach Carl XII. Niederlage bei Pultawa, brachen Dänen, Russen, Polen und Sachsen in Schwedisch-Pommern ein, und alle Versuche der tapferen schwedischen Generale v. Kraßow und Dücker, die Hauptplätze des Landes Stettin und Stralsund zu decken, waren auf die Dauer der feindlichen Uebermacht gegenüber zum Scheitern verur-



teilt. Nach dem Untergang der Stenbock'schen Entzafarmee in Holstein war der schwedische Widerstand schließlich nur noch auf Stralsund, Rügen und Stettin beschränkt, und Pommern sollte nun von einer unparteiischen Macht, nämlich Preußen, im Einvernehmen mit den Feinden Schwedens besetzt und von sämtlichen Kriegsführenden bis zum Kriegsende geräumt werden. König Carl XII., der mit Recht befürchten mußte, Pommern nach Friedensschluß von Preußen nicht zurückzuerhalten, verweigerte die Annahme dieser Bedingungen, und da der schwedische General von Meiersfeld sich sträubte, Stettin irgend einer fremden Macht zu überantworten, wurde es nach Beschießung durch die Russen am 19. September 1714 zur Kapitulation genötigt und dem König Friedrich Wilhelm I. von Preußen übergeben, dem die Einwohner den Treueid leisten mußten. Die Vorbedingung des nunmehr aus der Türkei zurückgekehrten Königs Carl XII. für weitere Verhandlungen, — die Räumung Stettins —, wurde von Preußen abgelehnt. Vermittlungen neutraler Mächte, vor allem Oesterreichs und Frankreichs, blieben erfolglos. Als nun König Carl sich mit 3000 Mann dem gleichfalls von Preußen besetzten und besetzten Wolgast näherte, wurde er von den dortigen Schanzen her mit einem Kugelregen empfangen, worauf die Schweden die Schanzen stürmten und Wolgast zurückeroberten. Damit begann der Krieg gegen Preußen. Die Preußen gingen über Demmin und Anklam, die Sachsen über Jarmen und die Dänen über Damgarten und Tribsees konzentrisch gegen Stralsund vor und schlossen die Stadt ein; die Laufgräben vor derselben wurden am 18. Oktober eröffnet. Am 18. Juli 1715 besetzten die Preußen Wolgast wieder. Ein besonders erbitterter Kampf entspann sich dann am 11. August um die Peenemünder Schanze an der Nordspitze der Insel Usedom, die der schwed. Oberst Ruse-Slerp mit 300 Schweden und schwed. Pommern gegen eine 15fache preußische Uebermacht verteidigte — er wies jede angebotene Kapitulation zurück —, bis die Besatzung mit dem tapferen Kommandanten fast bis auf den letzten Mann gefallen war und die Schanze gestürmt werden konnte. (Vergl. hierzu die Schilderung in Voltaires „Carl XII.“) Am 8. August fand an der Küste von Tasmund ein Seegefecht zwischen der schwedischen und der dänischen Flotte unter Admiral Juel statt, das König Carl XII. vom Königsthron aus beobachtete. Am 15. November 1715 abends landeten schließlich die Preußen und die mit ihnen verbündeten Dänen unter Anführung des Prinzen Leopold von Anhalt-Deßau, — des späteren alten Deßauers — bei Stresow auf Rügen. König Carl XII., der in dem belagerten Stralsund weilte und gerade von der rügenschon Halbinsel Zudar aus die feindlichen Bewegungen beobachtete, mar-

scherte an der Spitze seiner Truppen gegen den auf den Höhen nördlich Stresow verschanzten Feind, den er in heißem nächtlichem Kampf ins Meer zu werfen suchte. Aber der Angriff ward abgeschlagen, die schwedischen Generäle von Bassewitz, Dalldorf, Torstenson, Willwood, Grothusen fielen, der König selbst ward verwundet und mußte sich nach Stralsund zurückziehen. Hier leitete er selbst die Verteidigung der Stadt, in einer Mauernische im Frankentor auf Stroh schlafend, bis die Lage Stralsunds unhaltbar wurde und der König sich durch die zugefrorenen Bodden der rügenschon Westküste, vom feindlichen Feuer verfolgt, bis zu einer Fregatte durcheisen ließ, die ihn nach Schweden führte. Einen Tag später, am 24. Dezember 1715, mußte der Kommandant von Stralsund, General von Dücker, dem Feind die Tore der Stadt öffnen. Der Friede zu Stockholm am 21. Januar 1720 brachte Preußen den Besitz von Vorpommern bis zur Peene, — gemäß der mit Dänemark vereinbarten Demarkationslinie, — während Dänemark gezwungen wurde, auf den von ihm beanspruchten Teil von Schwedisch-Pommern im Fredriksborger Frieden 3. Juli 1720 gegen eine Geldentschädigung wieder zu verzichten. Preußen hatte damit die Obermündung gewonnen, deren Besitz für seinen Handel und seine wachsende Großmachtstellung unentbehrlich war; und von nun an verliert die preußische Politik gegen Schweden jeden aggressiven Charakter.

Ein letztes Mal in der Geschichte kreuzten Preußen und Schweden die Waffen im Siebenjährigen Krieg, als während der Ohnmacht des schwedischen Königstums die russisch orientierte Partei der „Mühen“ Schweden Rußland zu Liebe in den Kampf gegen Friedrich den Großen trieb. Aber der in Schweden nicht populäre Krieg wurde ohne jeden Nachdruck geführt, und so kam es nur zu kleineren und im Grunde bedeutungslosen Unternehmungen gegen die preußischen Detachements des Obersten von Belling. 1757 besetzten die Schweden unter Graf Hamilton Anklam, Usedom und Demmin und stießen bis in die Uckermark vor, gingen dann aber vor den anrückenden Preußen über die Peene zurück. Noch einmal wurde um die Peenemünder Schanze gerungen, die von den Preußen wiedererobert wurde, weil eine glühende Kugel das Pulvermagazin zur Explosion gebracht hatte, aber von General v. Ehrenswärd wurde sie 1758 wiederum eingenommen. Dem Rückzug der preußischen Truppen, die in Hinterpommern gegen die Russen benötigt wurden, folgte ein erneuter Vormarsch der Schweden unter Graf Rosen. Ein wiederholter Vormarsch der Preußen führte wiederum zu einem schwedischen Rückzug hinter die Peene, und 1759 erfolgte dann ein dritter schwedischer Vormarsch ins preußische Pommern, dem wiederum im November d. J. ein Rückzug auf die Peene-



linie folgte. Erneute schwedische Vorstöße brachten dann den preußischen General von Manteuffel zu Anklam in schwedische Gefangenschaft und für die Schweden siegreiche Gefechte bei Pasewalk 3. Oktober 1760 und bei Neu-Ralden am 2. Januar 1762. So wogte der Krieg ohne große Entscheidungen hin und her, bis dem preußischen Friedensschluß mit Rußland automatisch der Friede zu Hamburg mit Schweden am 22. Mai 1762 folgte, auf Grund des beiderseitigen Besitzstandes vor dem Kriege.

Schweden war nun — außer Wismar — noch im Besitz von Rügen und Vorpommern nördlich der Peene; und diese Gebiete bildeten jetzt den „Schwedisch-Pommersch-Rüganischen Staat“, den der König von Schweden bei Belassung der völligen autonomen Selbständigkeit und Eigenverwaltung des Landes als deutsches Reichslehn besaß und der mit Schweden selbst im Grunde also nur durch eine Art Personal-Union verbunden war. Der Herrscher, der König von Schweden, war durch den Besitz dieser Lande deutscher Reichsfürst. Und so haben diese Gebiete, wie meist verkannt wird, niemals aufgehört, einen Teil des Deutschen Reiches zu bilden, was der Herrschereigenschaft des Königs von Schweden jeden Charakter einer „Fremdherrschaft“ nahm. So kommt es, daß wir Loslösungsbestrebungen von der Krone Schweden oder eine Irredenta irgend welcher Art hier vergeblich suchen, und daß die schwedische Herrschaft, die die inneren Verhältnisse des Landes unangetastet ließ, hier ein bleibend gutes Andenken hinterlassen hat. Die vielfachen Kriege, zulezt der schwed.-französische Krieg 1806 bis 1812, schlugen dem Land zwar schwere Wunden, aber die schwedischen Könige ließen demselben stets ihre besondere Fürsorge und ihr besonderes Wohlwollen angedeihen, der Wohlstand hob sich schnell wieder, und die Achtung vor der vertraglich beschworenen Selbstverwaltung des Landes hatte eine günstige Entwicklung seiner Eigenstammesart zur Folge. Selbst ein für die schwedische Außenpolitik so verderblicher König wie Gustav IV. Adolf, der Schweden in einen für dieses Land völlig unnötigen Krieg mit Napoleon I. verwickelte und Rügen-Pommern nochmals zum Kriegsschauplatz machte, hat durch die Bauernbefreiung und die Einordnung des Bauernstandes in das rügen-pommersche Ständeparlament sich im Schwedisch-Pommersch-Rüganischen Staat einen guten Namen gemacht. Geborene Pommern und Rüganer kamen in Schweden zu hohen Ehren, wie der schwedische General Carl XII., Carl Detlof von Krassow; — wie der im Jahre 1807 in den schwedischen Fürstenstand erhobene Graf Walte zu Butbus; — wie der General v. Dyke und der Feldmarschall und spätere Generalgouverneur

Philipp Julius von Platen im Finnischen Kriege König Gustavs III., sowie des letzteren Sohn, der schwedische Reichsadmiral und Reichsstatthalter von Norwegen Graf Balher Bogislaus von Platen, welcher den Göta-Kanal erbaute, und a. m.

Als nach den Befreiungskriegen die europäische Landkarte bereinigt werden sollte, sollte Rügen und Pommern gemäß den Bedingungen des Kieler Friedens vom 14. 1. 1814 von Schweden an Dänemark gegen Norwegen vertauscht werden. Das erweckte Widerstand im Lande, und da auch die Norweger „über sich nicht wie über eine Herde Schafe verfügen lassen wollten“ und sich im Aufstand gegen Schweden erhoben, war Dänemark zur Erfüllung seiner Verpflichtungen nicht in der Lage. Der Schwedisch-Pommersch-Rüganische Staat fiel daher durch Abkommen vom 4. Juni 1815 auf dem Wiener Kongreß im friedlichen Austausch an Preußen, das ihm seine Eigenverwaltung sowie seine bisherigen Sonderrechte feierlich garantierte und dafür das Herzogtum Lauenburg an Dänemark abtrat. Nicht ohne Wehmut schied man damals in Rügen-Pommern von der Krone Schweden, „die dem Land das Höchste in der Welt, die freie reine Gottesverehrung, gerettet, und von dessen Königen die Bewohner Pommerns und Rügens als geliebte und oft verwöhnte Kinder behandelt worden seien.“ (Predigt des Superintendenten Ziemssen in der Stralsunder Nicolaikirche am Huldigungstag für Preußen 16. 11. 1815).

Seit über 120 Jahren ist nun auch der letzte Teil Rügen-Pommerns mit Preußen und damit auch mit dem neuen Deutschen Reich vereinigt. Der Kampf um die Ostsee zwischen Preußen und Schweden, zwischen Deutschland und Skandinavien ist auf immer zu Ende. Und der Rügensch-Pommerschen Lande, die so lange das Glacis des Kampfes waren zwischen Nord- und Südgermanentum, ihrer harrt jetzt eine andere Aufgabe, eine Aufgabe, die ihnen vor-gezeichnet ist durch gleiche Rasse und urverwandte Stammesart, durch vielfältige Bluts- und Familienbände hüben und drüben, durch geographische Lage und geschichtliche Entwicklung, durch den gleichen Charakter des meerumbrandeten Landschaftsraumes an der Ostsee, welche im Zeitalter des modernen Verkehrs mehr Völkerverbindendes als Völkertrennendes hat. Es ist die Aufgabe, Brücke zu sein vom Süd- zum Nordgermanentum, zwischen deutschem und skandinavischem Geist, — die große Aufgabe, die Brücke und das Glacis zu bilden für die Pflege einer engen Kulturverbundenheit und die Bildung einer neuen Kulturgemeinschaft zwischen allen Völkern germanischen Blutes, — die Aufgabe, Kristallisationspunkt zu sein für die im Gesamtgermanentum verkörperte nordische Blutsverbundenheit und arische Rassengemeinschaft.



# Pommersche Seefahrt im 19. Jahrhundert

Von Konteradmiral a. D. Ernst-Oldwig v. Nahmer

Im Anfang des 19. Jahrhunderts lag es ganz außerhalb des Kreises der Möglichkeit und deshalb auch der Betrachtung, daß Deutschland bestimmt war, nach den längst vergangenen Zeiten der Hanse noch einmal eine große Rolle unter den Seevölkern der Erde zu spielen. Die Hanse war zur Legende geworden. Nur wenige kannten die Ueberbleibsel ihrer einstigen Größe. Wer die Prachtbauten Lübecks, Danzigs, Rönigsbergs usw. aus jener Zeit sah, fragte sich verwundert, was sie zu bedeuten hätten.

Noch 1870 hat der Engländer Lindsay in seinen Untersuchungen über die Geschichte der Handelschiffahrt Deutschland nur nebenbei behandelt. Das in den achtziger Jahren erschienene Buch Mahans über den „Einfluß der Seemacht auf die Geschichte“ weist in keiner Weise auf die mögliche Entwicklung Deutschlands zur Seemacht hin. Die Augen der Welt waren allein auf England, Frankreich und die Vereinigten Staaten gerichtet.

Die ungeheure Kraft, die sich im deutschen Menschen seit Jahrhunderten angesammelt hatte, war wohl sichtbar, ließ aber noch nicht den Schluß auf ihre dauernde Bewährung zu. Der Wettkampf der Völker, wie er sich Ende des 19. Jahrhunderts in Technik und Gewerbe, Verkehr und Erforschung der Naturkräfte zeigte, hat auch die Deutschen auf die Höhe des Meeres hinausgeführt. Die Entwicklung kam schneller, als man je ahnte. Um 1900 hatte die angelsächsische Welt widerstrebend erkannt, was Deutschland in Zukunft für sie bedeuten würde.

Als im Jahre 1904 die amerikanische Zeitschrift „Monthly Summary“ den Wert der Hauptländer an Gewerbezeugnissen für die Zeit von 1880 bis 1900 einschätzte, hatte die Welt sich bereits damit abgefunden, daß Deutschland an zweiter Stelle stand. Deutschland war der gefährlichste Nebenbuhler Englands geworden.

An der Größe dieser Entwicklung, die in Treitschke den Eindruck erweckte, daß der deutschen Nation zum dritten Male ein Zeitalter der Jugend beschieden sei, hat zum ersten Male in seiner vom Nebel der Vergessenheit umhüllten Geschichte auch Pommern teilgenommen.

## I.

### Die Grundlagen.

Als der Kolberger Schiffskapitän Joachim Nettelbeck um die Wende des 19. Jahrhunderts seine Fahrten nach Nordafrika und in das

Mittelmeer machte, lag der heimatische Schwerpunkt der deutschen Schiffahrt in der Ostsee.

In ihren zahlreichen Häfen ankerte eine Handelsflotte, die sich natürlich nicht mit derjenigen Englands oder Frankreichs messen ließ; sucht man einen Maßstab, so muß man an Norwegen und vielleicht an Italien denken.

Die Ostseeschiffahrt war nach der Zahl ihrer Schiffe und, was wichtiger ist, ihrem Tonnengehalt derjenigen der Nordsee überlegen. Gleich dem Handel der Ostsee und ihrer Schiffahrt hatte der Handel der Nordsee einen ausschließlich europäischen Charakter. Für unsere Anschauung, die gerne dazu neigt, Hamburg und Bremen auch für die Zeiten der Blüte der Hanse eine führende Rolle zuzuweisen, ist es angebracht zu betonen, daß Hamburg im „Mittelalter“ nur eine Art Vorhafen für Lübeck gewesen ist; Bremen wurde durch die Nachbarschaft von Brügge und Antwerpen immer eingeengt.

Ende des 18. Jahrhunderts besaß Hamburg allerdings einen beachtlichen Seehandel. Er hatte sich nach der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten erfolgreich mit Amerika entwickelt. In Deutschland reichten die Hamburger Verbindungen bis nach Schlesien. Durch seine Einfuhr aus Südamerika und Westindien war es ein bedeutender Markt für Reis und Zucker geworden. Um 1800 war Hamburg ein wichtiger Geld- und Wechselplatz.

In diesen friedlichen Wettkampf zwischen Ost- und Nordsee, von dem man damals nicht sagen konnte, daß es sich um eine Konkurrenz handelte, griff die Faust des Krieges ein. Es war die Zeit, die wir für unsere Darstellung am klarsten mit Abukir und Trafalgar bezeichnen können (1802 bis 1805).

England, in dessen Volke der Gedanke lebt, daß in Kriegszeiten auch der Neutrale als Feind zu behandeln sei, ließ die Ostseehäfen durch die schwedische Flotte blockieren und sperrte selbst die Mündungen der Ems, Weser und Elbe. So wurden gegen 400 deutsche Handelschiffe: Preußen, Mecklenburger, Lübecker, Hamburger, Hannoveraner, Oldenburger usw. eine leichte Beute der feindlichen Streitkräfte zur See. Nachher hat die Kontinentalsperre den Rest des deutschen Seehandels zerstört.

In den Zeiten, die den Befreiungskriegen folgten, haben alle deutschen Seestädte miteinander gewetteifert, alte und neue Schiffe in Fahrt zu bringen und sich eine leistungsfähige Handelsflotte aufzubauen.

Etwas 10 Jahre nach dem Wiener Kongreß (um 1825) besaß Pommern die größte Segelschiffsflotte Preußens, 67% aller preussischen Schiffe. Die Stettiner Reeder und Kapitäne verfügten allein über 160 Schiffe mit 33 792 T.



In derselben Zeit hatte die Hamburger Handelsflotte nur eine Ladefähigkeit von 25 720 Tonnen.

In Pommern gab es 14 Häfen, von denen aus eine lohnende Frachtfahrt betrieben wurde. Das übrige Preußen hatte nur 6 Hafenstädte.

Heute sind die meisten der einst sehr beachtlichen kleinen Seestädte vergessen. Stralsund und Kolberg haften im Gedächtnis der Gegenwart durch ihre kriegerischen Ruhmes-taten; Stralsunds Kirchen und Klöster und das herrliche Rathaus fesseln die Besucher; aber an Wolgast, Altwarp, Barth eilen die Schiffe vorüber, und die Erinnerung ist verblaßt, daß hier einst ganze Flotten tüchtiger Seeschiffe ankerten. Noch in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts waren in Barth 125 Segelschiffe, Vollschiffe, Barken und Briggs, in Stralsund 116, in Greifswald 34, in Wolgast 16 beheimatet. Ueckermünde, Alt- und Neuwarp, um nur die Häfen westlich der Oder zu nennen, waren weitbekannt. In ihnen lebte eine traditionsgebundene, seemännische Bevölkerung. Ueber 10 000 Seeleute fuhren auf Schiffen, die in Pommern beheimatet waren. Im übrigen Preußen gab es nur 3500 Seeleute. Die vielen Fischer an den langgestreckten, im Westen reich gegliederten Küsten lassen es zu, die damalige Zahl der seemännischen Bevölkerung auf 25—30 000 zu schätzen.

Pommern war in der Tat das Land der Seefahrer in jeder Hinsicht.

Die alten Seemannsgeschlechter sandten seit Jahrhunderten ihre Söhne zur See. Oft, wie es Abenteuerlust und Schicksal mit sich brachten, dienten sie auch unter fremder Flagge. Wer sich der Erzählungen des englischen Kapitäns Marryat erinnert, weiß, wie in Kriegzeiten die Seeleute aller Nationen, die in englischen Häfen angetroffen wurden, zum Dienst unter dem Union Jack gepreßt wurden. Denn in kriegerischen Zeiten hat es England immer an Seeleuten gefehlt. So hat wohl auch mancher pommersche Junge unter Nelsons Flagge bei Trafalgar gekämpft, wie die Nachfahren hundert Jahre später unter der kaiserlichen Flagge beim Stagerrak. Pommersche Kapitäne und Steuerleute fuhren gelegentlich auf englischen und amerikanischen Schiffen. Der Nachweis, die Navigationschule in Stettin oder Danzig besucht zu haben, war die beste Empfehlung.

Freilich, die transatlantische Fahrt war von Pommern, wie überhaupt von Preußen aus, gering. Das ergab sich schon aus der Engherzigkeit, mit der die mächtigen Kolonialmächte sich gegen jede fremde Schifffahrt sperrten. Blickt man auf den Verkehr von Stettin und Danzig, so findet man im Jahre 1846 von 1200 ausgegangenen Schiffen nur 2 nach Afrika segeln, nach anderen Erdteilen keine. In den

Vereinigten Staaten gibt es nicht diese Beschränkung, da verzeichnet der New Yorker Hafenbericht vom Jahre 1837, daß 60 Schiffe unter der preußischen Flagge den Hafen aufgesucht haben. Im allgemeinen ging aber die Fahrt nach England, Holland und Schweden, weniger über den Atlantik nach Westindien.

Der Handel Pommerns beschränkte sich in der ersten Hälfte des Jahrhunderts auf die Ausfuhr von Landesprodukten und die Einfuhr einiger Kolonialwaren. Die Herstellung von Industrieerzeugnissen war auch im Hinterlande noch unbedeutend. Die Ansprüche der pommerschen Landleute, ob Herr oder Knecht, waren gering. Es war eine bescheidene Zeit.

Die schlichten pommerschen Seeleute suchten, sofern sie in der Heimat keine Kornladungen erhielten, ihre Fracht, wo sie nur zu bekommen war. Wenn bis in die achtziger Jahre der Segelschiffsbestand Pommerns verhältnismäßig groß blieb, so war dies nur möglich, weil außerordentlich sparsam gearbeitet wurde. Die kleinen Partenreedereien, eine heute in Pommern verschwundene Gesellschaftsform, suchten auf diese Weise ihr bescheidenes, in die Segelschiffe gestecktes Kapital möglichst zu erhalten.

Immerhin konnte der Stettiner Reeder, wenn er um 1850 zum Jahresluß sein Hauptbuch zuklappte, feststellen, daß Arbeit und Risiko sich gelohnt hatten. Noch zeigte der Schiffseingang gegenüber demjenigen in der Nordsee einen erheblichen Vorsprung.

1850 betrug der Schiffseingang in die Ostseehäfen in 1000 R.T. 1500 in der Ostsee, gegen 1100 in der Nordsee. Noch 1860 waren die Ostseehäfen denen der Nordsee etwas überlegen.

Frage man gegen Ende der 60er Jahre nach den Ursachen des schon fühlbaren Unterliegens gegen die Nordseehäfen, so war es in erster Linie der Hinweis auf den Sundzoll, der die Ostseehäfen in der Tat vorbelastete. Zu seiner Beseitigung hatte selbst Hamburg mit erheblichen Mitteln beigetragen. Die Vereinigten Staaten verweigerten einfach diese Abgabe. Der Fortfall des Sundzolls (1857) hat aber grundsätzlich an der Tatsache nichts ändern können, daß die Frachten und Uffsekuranzen von der Ostsee aus höher waren als für die Nordseehäfen. Die Gefahrenzone beim Stagerrak und im Kattegat blieb. Später hat sich auch herausgestellt, daß der 1896 eröffnete Kaiser-Wilhelm-Kanal nichts Wesentliches im Verhältnis des Ostseehandels zum Nordseehandel änderte.

Die Ursachen lagen tiefer.

Gegenüber dem siegreichen Vordringen des amerikanischen Getreidehandels ging die Getreideausfuhr aus dem östlichen Deutschland zurück. Indem Rußland dann seine Seehäfen ausbaute, Eisenbahnen nach seinen uner-



schöpflichen Getreideländern führte, durch Vorzugstarife seine direkte Ausfuhr begünstigte, wurde die Getreideausfuhr aus den preußischen Häfen lahmgelegt. So hörte nicht nur das eigene Land auf, in der Weltwirtschaft eine Rolle zu spielen, auch das ausländische Hinterland wurde der preußischen Schifffahrt entzogen.

Geringe Ausichten boten sich der pommer= schen Segelschifffahrt, wenn man an den bereits sichtbaren Umschwung zu Gunsten der Dampfschifffahrt dachte. Auf die Dauer konnte sich niemand der Einsicht verschließen, daß hier eine vollständige Veränderung der Schifffahrt am Werke war. In den pommerischen Seestädten befanden sich überall Holzschiffswerften, deren Existenz auf dem Spiele stand, sofern die Segelschifffahrt aufhörte oder auch nur eingeschränkt wurde. Schifffahrt und Werften bedingten sich gegenseitig. Ueberall fehlte es in dem Lande an Kapitalien, um auch nur das Nächstliegende, die Umstellung zum Eisenschiffbau, vornehmen zu können. Es ist aufschlußreich, gerade für diese Zeit einen Blick auf die Nordseestädte zu werfen, von denen wir wissen, daß sie noch in den 30er Jahren des neunzehnten Jahrhunderts in der Zahl ihrer Schiffe und, was wichtiger ist, in der Sonnenzahl hinter den Ostseehäfen zurückstanden.

### Bremen und Hamburg.

Für Bremen und Hamburg ist die Verbindung mit Amerika entscheidend gewesen. Beide Städte haben, sehr bald nach der napoleonischen Kriegszeit, enge Beziehungen mit Nord- und Südamerika angeknüpft. Daß auch Preußen sie versucht hat, haben wir oben gesehen.

Das energische Vorgehen Bremens im Anfang der fünfziger Jahre läßt aber erkennen, daß es sich frühzeitig der Dampfer bediente. Solange Bremen noch nicht über eigene Dampfschiffe verfügte, haben Amerikaner die Fahrt nach den Vereinigten Staaten unterhalten. Der 1857 begründete Norddeutsche Lloyd begann gleich mit 5 Dampfern (2670 To.). 1876 verfügte er bereits, was hier vorausgeschickt wird, über 59 Dampfer mit 57 685 To.

Die Linienschifffahrt wurde Bremens Stärke. Dem Kaufmann ermöglichte sie über Angebot, Ladungsraum, Abfahrt und Reisezeit zu disponieren und damit Geld und Zeit zu sparen. Das Rückgrat der Verdienstmöglichkeiten in Bremen wurde der Auswandererverkehr, an dem Hamburg zunächst nicht teilnahm, und für den in Stettin, damals wenigstens, jede Voraussetzung fehlte. Die außerordentliche Leistung wurde gekrönt durch den außerordentlichen Weitblick des Bremer Bürgermeisters Smidt, der schon 1827 die Gründung Bremerhavens in die Wege geleitet hatte. Dadurch wurde aus einem untauglichen Hafen ein gesuchter Verkehrsplatz.

Für Hamburg gab es, der Natur seines Flusses nach, nicht die hemmenden Verhältnisse, die Bremen mit der versandeten Weser hatte. Der Elbstrom trug die größten damaligen Schiffe (500 To.) bis unter die Türme von St. Nicolai. Was aber Hamburg hemmte, waren weniger die Auswirkungen der Navigationsakte, die doch schon durchbrochen wurden, „da mit solchen Zaubermitteln auf die Dauer kein Handel bestehen kann,“ als die Zölle im eigenen Lande, vornehmlich der Elbzoll. Dieser „Erbsfeind des Hamburger Handels“, belastete alle auszuführenden Waren mit einem Aufschlage, der die aus dem Inlande bezogenen Industrieerzeugnisse fast unverkäuflich machte. Alle Anlieger der Elbe, sofern nur ein Stückchen souveränes Gebiet an das Ufer grenzte, erhoben ihren Zoll. Preußen, Anhalter, Hannoveraner und wer sonst noch ein Recht geltend machen konnte, holte seinen Anteil aus dem kümmerlichen Dasein des sächsischen Industriearbeiters. Erst 1863 einigte man sich auf einen Zoll, der bei Wittenberg erhoben wurde. Die Begründung des deutschen Reiches setzte endlich diesen Anflug fort. Von da an beginnt Hamburgs Aufstieg.

Die Beseitigung der Elbzölle sollte nicht ohne nachteilige Rückwirkung auf die Ostseehäfen, namentlich Stettin, bleiben. Die österreichischen und preußischen Länder, die bis dahin ihren Bedarf an englischen Waren meist über die Ostseehäfen bezogen hatten, traten nunmehr in enge Beziehungen zu Hamburg. Sowohl der pommerische wie der mecklenburgische Handel wurden schwer getroffen.

Stettins direkter Verkehr mit Südamerika und Westindien ist nie sehr groß gewesen. In den letzten Jahrzehnten vor der Reichsgründung hatte aber Stettin eine nicht unbedeutende Einfuhr von Zucker. Der Rübenzucker machte die Einfuhr von Rohrzucker überflüssig.

Auf allen Gebieten der Ein- und Ausfuhr machte nun Hamburg Stettin Konkurrenz. Wolle, Spiritus, Getreide, die Ausfuhr von Butter, Vieh usw., an denen Pommern bisher noch einen guten Anteil gehabt hatte, ging größtenteils an Hamburg verloren. So konnte es nicht fehlen, daß das Verhältnis des Ostseehandels zum Nordseehandel sich bereits Ende der siebziger Jahre völlig umgekehrt hatte. Die Möglichkeit, diesen Wechsel einwandfrei festzustellen, bietet immer der Gesamtschiffseingang. Er betrug 1875

für die Ostseehäfen: 2 900 000 To.,

für die Nordseehäfen: 3 500 000 To.

Damit hatte Hamburg, dem etwa  $\frac{3}{4}$  des Anteiles zufiel, Stettin völlig überflügelt. Der Anteil Stettins am gesamten Ostseehandel betrug etwa die Hälfte.

Es ergab sich, daß Pommern nunmehr schwere Zeiten durchmachte. In den nächsten



20 Jahren konnte man, an dem einkommenden Schiffsraum gemessen, immer nur feststellen, daß Handel und Seefahrt stockten.

Es war kein Wunder! Die Ostsee war, nicht nur seemännisch gesprochen, zum Binnenmeere geworden, seitdem die großen Seestädte der Nordsee ihresgleichen nur in Antwerpen und Rotterdam sahen.

Die königlichen Kaufleute an der Elbe bestimmten jetzt, wie einst in vergangener Zeit Lübeck für die Nordseestädte, was den Häfen der Ostsee zukommen dürfe. Daraus ergab sich das Wesen der Ostseeflotte am Ende des 19. Jahrhunderts.

In welcher Weise das Aufrechterhalten der alten Segelschiffsflotte verteidigt worden ist, und wie die Dampfschiffsflotte entstand, soll in den nächsten Abschnitten dargestellt werden.

## II.

### Aus der Zeit der Segelschiffe.

Die Segelschiffe zu Anfang des 19. Jahrhunderts hatten eine Ladefähigkeit von 120 bis 500 To. Letztere waren schon Ausnahmen.

1850 waren in Pommern 624 Seefegelschiffe beheimatet. Sie hatten eine Ladefähigkeit von 157534 To. und verteilten sich auf folgende Häfen:

Häfen	Zahl der Schiffe	Lasten	Häfen	Zahl der Schiffe	Lasten
Stolp	18	2296	Swinemünde	17	2324
Rügenwalde	30	2343	Ueckermünde	35	5321
Röselin	3	710	Anklam	13	1475
Sammitz	2	144	Wolgast	36	4542
Rolberg	19	3333	Demmin	4	559
Wolken	1	224	Greifswald	55	7600
Stettin	189	27616	Stralsund	106	12228
Altwarp	4	328	Barth	88	9575
Neuwarp	1	220	Vogelsang	2	341

Die bedeutendsten Reedereien befanden sich in Barth, Stralsund, Greifswald, Ueckermünde, Stettin und Rolberg.

Wie es auf einem Seefegelschiff damaliger Zeit ausah, wie man lebte und wie es herging, erzählt der spätere Admiral Dittmer in seinen Erinnerungen. Dittmer machte 1856 auf der neu erbauten Bark „Johann Martin“ von Ueckermünde aus seine erste Reise als Schiffsjunge. Er ist eben eingesegnet, und die ganze Gemeinde begleitet den Jungen zum Schiff.

„Auf dem Deck steht dicht hinter dem Fockmast ein Holzbau, der Wohnraum der Mannschaft, Roof genannt. Sein Innenraum ist 6 m lang, 4 m breit, kaum mannshoch. An den Wänden laufen rundum zwei Reihen Kojen, eine über der anderen. In die Kojen gelangt man durch eine Oeffnung, ähnlich derjenigen in den Grabstätten der Katakomben. Möbel gibt es nicht. Die Seekisten, die jeder mann zur Aufbewahrung seiner Habe hat, ersetzen sie. Elf stehen vor den Unterkojen und



Caspar David Friedrich: Segelschiffe

dienen zum Sitzen. Die übrigen sind in der Mitte zusammengeschoben, so daß sie ein Viereck bilden. Es ist der Tisch. Eine kleine blecherne Tranlampe hängt unter einem Deckenbalken. Ihre beiden nur mit einem starken Qualm brennenden Dochtenden können im Roof bei Abend und Nacht kaum ein schwaches Dämmerlicht erzeugen. Einfacher haben die alten Phönizier den Wohnraum ihrer Frachtschiffe kaum erleuchtet. So wohnen Zimmermann, Bootsmann, 6 Matrosen, 2 Jungmänner, 3 Halbmänner und der Kajütenwächter, also 14 Mann. Der Koch hat seine Kojen in dem Kochhaus, das von dem Roof nach hinten abgeschottet ist. Mit Kapitän und Steuermann besteht die Besatzung also aus 17 Mann. Die Kajüte liegt in einem Aufbau des Achterdeckes. Sie reicht von Bordwand zu Bordwand und hat reichliche Wohn- und Schlafräume.

Verkehrt und kommandiert wird plattdeutsch. Die seemännischen Worte und Ausdrücke bilden die deutsche Seemannssprache.

Selbstverständlich ist die Unterordnung der Mannschaft dem Kapitän und Steuermann gegenüber, der Schiffsjungen den Matrosen. Der Matrose ist ein „voller Mann“; Kajütenwächter, Halbmann und Jungmann sind Schiffsjungen. Das Tabakrauchen ist ihnen verboten. Wird die Unterhaltung der Männer anzüglich,



dann heißt es: „Jungen an Deck!“, und wir verlassen das Koof. Kommt man während des Schaffens (Essen) ins Koof, so hat man zu sagen: „Gott gesegen.“ Wer das unterläßt, gilt als roh. Ueber das sittliche und körperliche Wohl der Jungen wird wirksam gewacht. Die Ernährung ist einfach und derb. Trostlos bescheiden ist also die Mannschaft untergebracht. Für sie ist auf den Schiffen aller anderen Nationen, Norwegen vielleicht ausgenommen, besser gesorgt. In der Kajüte lebt man besser als vor dem Mast, aber nicht üppig.“

Aus derselben Zeit hat der Kapitän Hoffmann, ein Publizist Rind, Erinnerungen hinterlassen. Da erzählt er von einer Reise, die er auf der Stralsunder Bark „Richard“, Kapitän Schmiedeberg, nach London antrat. Hoffmann, der vorher verschiedene Reisen auf Danziger Schiffen gemacht hatte, findet, daß unter den pommerschen Seeleuten ein viel heiterer Ton herrsche als unter den Danziger Leuten. Auch Kapitän und Steuermann reden gemütlich mit ihrer Besatzung. „Auf den Danziger Schiffen“, erzählt er, „hieß es: Rauf, Bramsegel fest, hart und scharf wie ein Messer. Auf dem Stralsunder Schiff sagte der Kapitän: „Er kann so god wesen und gohn, maken dat Bramsegel fast“, als wenn der alte Kapitän Schmiedeberg um Entschuldigung bäte, daß er mir soviel Mühe machen mußte. „Die Mannschaft duzte sich mit dem Steuermann; der Kapitän sprach seine Mannschaft wie König Friedrich mit ‚Er‘ an“.

Anfang der 50er Jahre waren die ersten Dampfschiffe (Homeyer in Wolgast 1850, Gribel in Stettin 1856) von pommerschen Reedereien eingeführt worden. 1867 war aber die Segelschiffsflotte in Pommern gegenüber den Dampfschiffen noch weit überlegen. In Stettin war das Verhältnis rund 9 : 1. Neben 156 Segelschiffen gab es nur 18 Dampfer.

Pommern stand damit durchaus nicht außer der Reihe. 1869, zur Zeit der Eröffnung des Suezkanals, betrug die Welttonnage an Segelschiffen noch 87 v. H., in Deutschland war der Gesamtdurchschnitt 90 v. H. Nur in England war man mit der Einführung von Dampfschiffen voraus, doch behaupteten die Segelschiffe mit 80 v. H. durchaus noch den Seefrachtenmarkt. Das eiserne Festhalten der Reeder und Kapitäne an ihren Segelschiffen hatte gute Gründe. Damals glaubte man, daß die Segelschiffe neben den Dampfschiffen sehr wohl bestehen könnten. Die Dampfer besorgten zunächst auch nur den Post- und Personenverkehr, und man meinte, daß der Frachtverkehr, namentlich der transsozianische, den Segelschiffen vorbehalten bleiben würde. Nach und nach stellte sich aber heraus, daß die Dampfer überall ihre Frachten suchten, durch Schnelligkeit im

Laden und Löschen und durch kurze Reisen den Segelschiffen scharfe Konkurrenz machten. Für Pommern wäre es das Einfachste gewesen, nach dem Vorbilde der Engländer und auch der Lübecker die alten Schiffe aufzulegen und Dampfschiffe zu bauen. Dazu fehlte in den kleinen Häfen mit ihren großen Segelschiffsflotten das Geld.

So wurde namentlich von Barth, Stralsund und anderen Häfen aus immer wieder der Versuch gemacht, die alten Schiffe in Fahrt zu bringen; in vielen Fällen schon mit Verlust. Millionenwerte, die in den Flotten steckten, gingen allmählich verloren. Viele Kapitäne, die selbst Kleinreeder waren, verarmten. Die pommerschen Seeleute haben vielleicht hartnäckiger als an anderen Küsten, an der Segelschiffahrt festgehalten. Die Ueberzeugung, daß nur auf Segelschiffen tüchtige Seeleute erzogen werden konnten, stand fest und fand auch in allen Kriegsmarinen ihren Widerhall. In Pommern standen und fielen mit den Segelschiffen auch die vielen Holzschiffswerften. Der Wunsch, die zahlreichen Zimmerleute, Tackler, Schmiede usw. nicht brotlos werden zu lassen, hat wesentlich dazu beigetragen, den Uebergang zum Dampfschiff zu verlangsamen. Tatsächlich hatte allerdings der Holzschiffbau um 1860 auch in Pommern fast aufgehört. Eiserne Schiffskörper wurden verlangt und gebaut. Die alten Werften mußten sich mit Reparaturen abfinden.

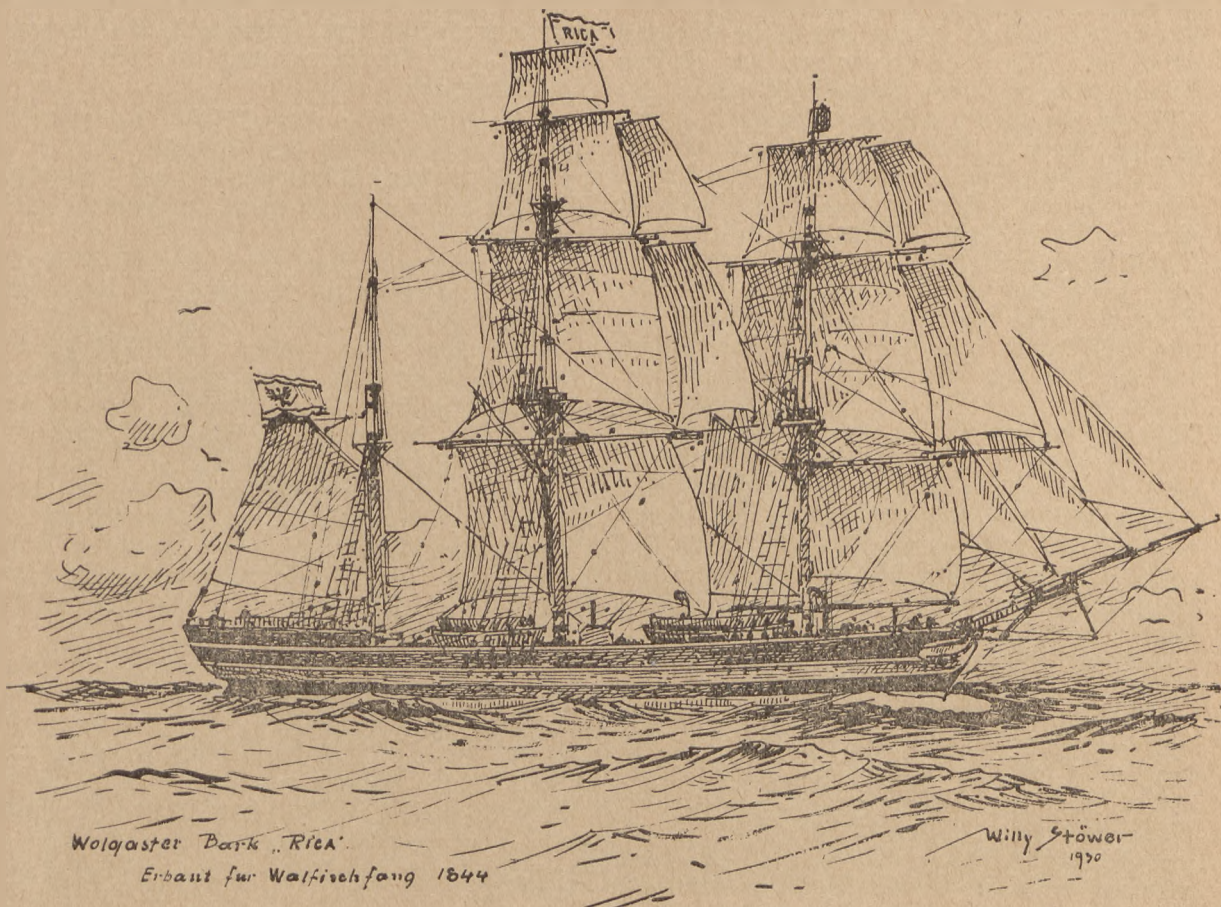
1867 ist in Stettin das letzte große Segelschiff, die Bark „Königgräb“, auf der Werft von Domke von Stapel gelassen worden. Bezeichnend für die Einstellung der Pommern ist es aber, daß in Barth noch im Jahre 1884, also 18 Jahre, nachdem die Stettiner Werften es aufgegeben hatten, Segelschiffe zu bauen, noch eine Bark auf Stapel gelegt wurde. Dabei ist nicht an jene mächtigen Segelschiffe zu denken, die auch in unseren Tagen ihren Wert nicht verloren haben, sondern an eins jener alten, schweren Modelle, wie wir sie in den Stettiner Museen finden.

Nach einer Statistik über die Bauart preußischer Schiffe waren im Jahre 1872 in Pommern annähernd vorhanden: 22 Wollschiffe, 70 Barkschiffe, 80 Briggschiffe, 30 Dreimast-schoner, 120 Brigantinen und Gaffelschoner, eine stattliche Segelschiffsflotte. Wir müssen sie uns verteilt denken auf die landschaftlich so reizvollen Gewässer zwischen Barth und Rammin und auf die Flußmündungen östlich der Oder. Welch ein Bild echter Seemannschaft mögen sie geboten haben! Fast ein Drittel der Flotte war schon 25 Jahre alt. Es gab auch Veteranen darunter, die aus den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts stammten und die Zeiten der Kontinentalsperre miterlebt hatten.



Sie verteilten sich auf eine große Anzahl Reeder. In Stettin allein zählte man über 64, wenn man die Kleinreeder mit je einem Schiff nicht übergehen will. Von den großen Reedern hatten Ferd. Brumm 17, Gribel 11 (dazu 7 Dampfschiffe), Voll 13, Schlutow 9 Schiffe. Der bedeutendste Reeder in Barth war Berg; in Stralsund hatten Spalding & Sohn 7,

der pommerschen Segelschiffe noch für ein Jahrzehnt auf einer ansehnlichen Höhe halten, die Tatsache, daß der Segelschiffbau teilweise ganz eingestellt wurde, mußte zwangsläufig zu einem schnellen Aussterben führen. Dafür sorgten schon die jährlichen Verluste. Uns steht eine Aufstellung über pommersche Schiffsverluste aus den Jahren 1845—1850 zur Verfügung.



Wolgaster Bark „Rica“  
Erbaut für Walfischfang 1844

Willy Stöwer  
1930

Das wechselvolle Schicksal des Schiffes hat Luise Carmesin in „Unser Pommernland“ Jg. 1932 Heft 6 ausführlich geschildert.

Dieckelmann 15 Schiffe. Pläddemann und Hackbarth waren die größten Kolberger Reeder. Auch die Namen der Schiffskapitäne wiederholen sich seit Generationen: Wegner, Dittmer, Weiß, Boje, Reekke, usw. Ueber eine Reise des Kapitäns Boje mit seiner Bark „Fanny Saalfeld“ hat der schon erwähnte Kapitän Hoffmann eine ausführliche Schilderung hinterlassen. Sie ging von Stralsund aus um Kap Horn nach St. Franzisko und lehrt, daß man wohl ein guter Seemann, aber zugleich ein schlechter Kaufmann sein kann. Als das Schiff nach einer Reise von 186 Tagen in St. Franzisko ankerte, zeigte es sich, daß die Ladung verdorben war und der Besatzung noch nicht ein Dollar von der verdienten Heuer ausgezahlt werden konnte. Es war die Zeit des großen Goldfiebers. Mochte sich nun auch der Bestand

Sie möge als Maßstab dienen. Danach gingen jährlich 5% aller Seeschiffe durch Strandungen oder Havarie verloren. Das bedeutete, daß die pommersche Segelschiffahrt in 20 Jahren ganz von selbst aufhören würde. Es ist schneller gekommen.

Eine Aufstellung der pommerschen Segelschiffe für den Zeitraum von 1875 bis 1885 zeigt, daß ihre Zahl in diesen 10 Jahren um ein Drittel zurückgegangen ist. Der Rückgang verteilt sich im wesentlichen wie folgt. Es verloren an Schiffsbestand:

Barth und Umgegend	21%
Stralsund	38%
Greifswald	13%
Wolgast	38%
Swinemünde	23%
Stettin	49%



Einen Umstand dürfen wir aber bei dieser Feststellung nicht übergehen, welcher gerade bei dem Kampf um die Existenz des Segelschiffes eine große Rolle spielte und den Rückgang der Segelschiffe aufhielt: Der Berufsstolz der Seeleute auf ihre Segelkunst und seine erzieherische Wirkung auf den Nachwuchs. Das, was wir heute, deutlicher denn je, als Nachteil erkennen, die Herrschaft des Mechanischen über die Kraft der Seele, haben jene alten Seeleute vorgeahnt. Die Anforderung an den Führer steigerte sich mit dem Dampfschiff gewiß, die Anforderung an den einfachen Matrosen mußte geringer werden, wenn die Takelage fortfiel.

Daß die ersten Panzerschiffe der Kaiserlichen Marine, „Preußen“ und „Friedrich der Große“, die 1873 die Werft des Vulcan verließen, noch voll getakelt waren, beweist, daß man schon aus Ausbildungsgründen auf die Takelage nicht verzichten wollte. Gewiß hat auch Mißtrauen gegenüber der Leistungsfähigkeit der Maschine mitgespielt. Die Engländer, in denen die junge Marine ihr gegebenes Vorbild sah, dachten ebenso.

So drehten sich denn die schweren Turmgeschütze der ersten Panzer unter schwellenden Marssegeln! Als 1879 der unglückliche Zusammenstoß des „Großen Kurfürst“ und des „König Wilhelm“ bei Folkestone erfolgte, fuhr man zwar unter Dampf, aber die 4 Schiffe des Geschwaders hatten volle Takelage.

Wie fest man auch sonst in der Kaiserlichen Marine an der alten Segelkunst festhielt, zeigt ein Bericht des späteren Admirals v. Blanc, der 1872 bis 1875 mit S.M.S. „Nymph“ eine Reise um die Welt machte. Er sagt, daß er von 76 000 sm, die er in den 3 Jahren der Reise zurückgelegt habe, nur 6000 unter Dampf gemacht habe: „Der größte Stolz ist es immer gewesen, die Häfen unter Segel zu erreichen und ohne Dampf aufzumachen wieder zu verlassen.“ Blanc war ursprünglich pommerischer Offizier des Landheeres.

Wenn wir 1885 bereits einen Rückgang des pommerischen Segelschiffbestandes für die letzten 10 Jahre mit ein Drittel feststellen mußten, so erfolgt nun mit wachsendem Einfluß der Technik der Abstieg schnell. Im Jahre 1886 hatte Stettin 66 Segelschiffe, 1888: 36, 1895: 5 und 1899: 2.

1900 ist das letzte größere Seesegelschiff, die Bark „Fritz v. d. Landen“, nach Hamburg verkauft worden. Was nun noch blieb, waren kleine Küstenschiffe, 40 Td.-Schiffe, deren Kapitäne zugleich die Eigentümer waren und deren Besatzung aus 3 Mann bestand.

### III.

#### Aus den Anfängen der pommerischen Dampfschiffahrt.

Die Dampfschiffahrt auf der Oder beginnt im Jahre 1826. In dieser Zeit verfügte die

englische Marine bereits über 125 Dampfsfahrzeuge, von denen 77 armiert waren. Die französische Marine hatte 43 Dampfschiffe unter der Flagge und machte drei Jahre später bei der Expedition gegen Algier ihre ersten guten Erfahrungen, die dann später im Krimkriege bestätigt wurden. Die Beweglichkeit der Schiffe konnte sie bei der Beschließung der Landbefestigungen jeder Gegenwirkung entziehen. Das war damals eine neue Erkenntnis. Das Gegenteil erfuhren die Dänen noch 20 Jahre später bei Eckernförde.

Englische und französische Postdampfer verkehrten bereits auf dem Atlantik.

Die ersten Dampfschiffe auf deutschen Flüssen, Rhein und Elbe, erschienen 1816 und 1818.

1824 wurde die erste Dampfschiffslinie zwischen Hamburg und London mit englischen Schiffen eröffnet.

In der Ostsee beginnt der Verkehr mit Dampfschiffen 1823. Eine regelmäßige Verbindung zwischen Lübeck und Kopenhagen machte den Anfang. Die Schiffe fuhrten unter dänischer Flagge.

1825 wurde eine regelmäßige Dampferverbindung zwischen Lübeck und St. Petersburg hergestellt. Pommerische Häfen wurden nicht angelaufen. Bei gutem Wetter stoppten die Schiffe vor Hiddensee und gaben die deutsche Post auf See ab.

Man erkennt, daß die pommerischen Seefahrtskreise in dieser Zeit die Neuerung noch ablehnten. Man machte sich wohl die Auffassung der Travemünder Fischer zu eigen, daß durch das Aufwühlen der See durch die Räder der Dampfer die Fischbrut zerstört und die Fische aus der Nähe der Küste vertrieben würden.

Das oben erwähnte erste Dampfschiff auf der Oder, die „Kronprinzessin Elisabeth“, ist 1825 auf einer kleinen Insel diesseits der früheren alten Eisenbahnbrücke aus Holz gebaut worden. Die Maschine stammte, wie überhaupt die ersten Schiffsmaschinen, aus England. Es war eine Balanziermaschine mit 40 PS. Das Schiff fuhr zehn Jahre lang ohne Konkurrenz zwischen Stettin und Swinemünde. Gelegentlich leistete es auch Schlepperdienste. Bei gutem Wetter brachte es Fahrgäste nach Rügen. Die Unternehmer waren zwei Stettiner Kaufleute, die Herren Rahm und Konsul Limonius.

Als zweites Dampfschiff auf der Oder traf 1840 die „Victoria“, von Breslau kommend, ein. Ihr Betriebsgebiet blieb die Oder.

In demselben Jahre ist nach langem Streit um seine Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der erste Schleppdampfer von der Stettiner Kaufmannschaft beschafft worden. Der Bugstierdampfer „Regenbogen“ leitete eine neue Zeit ein. 1850 besaß Stettin bereits 10 solcher



Fahrzeuge. Es war nicht leicht gewesen, diese Neuerung einzuführen. Den im Auslande, namentlich in England, bewanderten Kapitänen war ihre Zweckmäßigkeit längst geläufig. Dort und in Frankreich gab es, selbst in den kleineren Häfen, Schleppdampfer seit mehr als einem Jahrzehnt! In den pommerischen Häfen war der Widerstand gegen diese Neuerung so groß gewesen, daß selbst Reeder sich dagegen erklärt hatten. Man überfah den Nutzen, der durch

Ebenso zögernd wie bei der Beschaffung von Schleppdampfern verfuhr man bei der Einführung der ersten Seedampfer. Den Anfang hat der Kommerzienrat Homeyer in Wolgast gemacht, als er 1850 den ersten Schraubendampfer in England bauen ließ und ihn in den regelmäßigen Verkehr zwischen Wolgast und Leith in Schottland einstellte.

Den entscheidenden Schritt hat aber der Reeder R. C. Gribel getan, als er 1856 in



Stettin: Blick von der Baumbrücke nach der Hafenterrasse. Ein Frachtdampfer wird eingeschleppt.  
Aufnahme: Herbert Schulz

Zeitersparnis schon erheblich sein mußte, und widerlegte die Einführung durch den Hinweis auf die altbewährte Praxis, bei der man genug verdient habe, um leben zu können. Einen Zwang zur Benutzung von Schleppdampfern empfand man als „lästig und gehässig“.

Zur Ueberraschung der Gegner zeigte sich aber schon im ersten Betriebsjahre die außerordentliche Nützlichkeit des Unternehmens. Auf der Strecke zwischen Stettin und Swinemünde, wo bei ungünstigen Windverhältnissen die Schiffe oft tagelang aufgehalten worden waren, gab es nun keine Verzögerungen mehr. In Stralsund, Wolgast und manchen anderen kleinen Orten ging man früher oder später auch zur Verwendung von Schleppdampfern über. Die geschädigten Bootsz- und Leichterführer mußten sich mit den Tatsachen abfinden.

seine Segelschiffsflotte 7 Dampfer einstellte, 4 Dampfer wurden auf der Werft von Früchte- nicht und Brock in Auftrag gegeben, die andern 3 ließ die Reederei in England bauen.

Die in Grabow (dem späteren Vulcan) erbauten Schiffe waren Schraubendampfer mit 200 Last Ladefähigkeit. Sie hießen „Alexandra“, „Heinrich“, „Emilie“ und „Arthur“. Das erste See-Dampfschiff der gleichzeitig gegründeten Neuen Dampfer-Compagnie wurde in England gebaut. Es war „Der Preuße“. Andere Unternehmungen schlossen sich dem Bau von Dampfern an. Unter ihnen ist besonders die Reederei J. F. Bräunlich zu nennen.

Wie sich aus dem Abschnitt über die pommerische Segelschiffahrt ergibt, ging die Einführung der Dampfer auch außerhalb Pommerns sehr langsam vorwärts.



1861 hat die preußische Handelsmarine unter 1044 Schiffen nur 48 Dampfer. Sie verteilen sich auf die Regierungsbezirke Preußens wie folgt:

Königsberg:	119	Schiffe,	darunter	8	Dampfer
Danzig:	125	„	„	10	„
Stettin:	325	„	„	27	„
Rößlin:	62	„	„	—	„
Stralsund:	413	„	„	3	„

Der Anteil Pommerns, insbesondere Stettins, ist am größten. Diese Ueberlegenheit bewahrt sich Stettin auch gegenüber den anderen preußischen Häfen im kommenden Jahrzehnt. Regelmäßige Dampferlinien werden nach der Nordsee mit England und Holland unterhalten, in der Ostsee mit Rußland, Schweden und Dänemark.

Bis Ende der 60er Jahre war der Seeverkehr Stettins rein kontinental gewesen. Da regte sich in den Kreisen der Stettiner Kaufmannschaft der Wunsch, nach dem Vorbilde der Nordseehäfen eine direkte Verbindung mit den nordamerikanischen Staaten einzurichten. Zunächst wurde die zwischen Newyork und Kopenhagen verkehrende Wilson-Linie veranlaßt, ihre Fahrten bis Stettin auszudehnen, 1869 erschien das erste Schiff dieser Gesellschaft in Stettin. Dieser Verkehr ist nur vorübergehend gewesen. Dagegen bildete sich noch vor dem Kriege 1870 eine Aktiengesellschaft, die mit deutschem Kapital eine direkte Linie nach Newyork unter dem Namen „Baltischer Lloyd“ von Stettin aus einrichtete. Die 5 Schiffe dieser Gesellschaft, deren erste „Humboldt“ und „Franklin“ waren, haben die Verbindung kaum 5 Jahre aufrechterhalten können. Die Konkurrenz Hamburgs war zu groß geworden. Unglücksfälle aller Art machten die Fahrt unrentabel. Fast alle Schiffe sind 1874 ins Ausland verkauft worden.

Ein weiterer Versuch war der „Stettiner Lloyd“, der 1884 gegründet wurde. Die Fahrt mußte aber schon nach zwei Jahren aus Geldmangel eingestellt werden. Auch die von der „Hapaq“ 1886 aufgenommene direkte Fahrt Stettin—Newyork hat keine Dauer gehabt. Die Hoffnung auf gewinnbringende Frachten erfüllte sich nicht. Der Staat untersagte zudem den Auswandererverkehr von Pommern aus, um der Landflucht zu steuern. Es ergab sich, daß die Ostseeländer keine Möglichkeit boten, genügende Frachten für eine direkte Verbindung mit Amerika herzugeben. Das Hinterland war nicht reich genug, ganze Frachten ausländischer Produkte aufzunehmen.

Doch kehren wir zu der Entwicklung der Dampfschiffahrt zurück, wie sie sich im Kampfe mit dem Segelschiff gezeigt hat. Da erkennen wir im Jahre 1880 zahlenmäßig den ungeheuren Abstand der Sonnenzahl der Ostsee-

dampfer von derjenigen der Nordsee. Anfang 1880 hatte die

Hamburger Dampferflotte	88 960 To.,
Bremen	59 460 To.,
Preußen	36 743 To.,
Lübeck	6 641 To.

Das richtige Bild erhalten wir allerdings erst, wenn die Anzahl der Segelschiffe zu der Anzahl der vorhandenen Dampfer ins Verhältnis gesetzt wird. Da kommen in Hamburg auf je einen Dampfer noch 3 Segelschiffe, in Bremen und Stettin je 4, während in ganz Preußen noch 8 Segelschiffe auf je einen Dampfer fallen. Stettin war also, selbst mit Hamburg verglichen, in seiner Entwicklung der Dampfschiffahrt kaum rückständig. 1888, nach 3 Jahren also, hat sich das Dampfschiff im wesentlichen durchgesetzt. Nur noch  $\frac{1}{3}$  der Schiffstonnage gehört den Segelschiffen. Zwölf Jahre später gibt es in Stettin nur noch Seedampfer, 98 Seeschiffe mit zusammen 48 100 NRK.

Die kleinen Hafenstädte, die diese Entwicklung nicht mitmachen konnten, unterhalten fortan nur Küstenverkehr.

## Der Sundzoll

von Kurt Poppe

Als noch kein Uferstaat der Ostsee über eine überlegene Flotte von machtpolitischer Bedeutung verfügte, haben Dänemark, Schweden und die Hanse in jahrhundertelangen Kämpfen um die Vorherrschaft auf dem baltischen Meere gerungen. Dänemark sicherte sich in früherer Zeit als erster Staat die absolute Herrschaft auf der Ostsee durch den „Sundzoll“. Der von dem kleinen Inselreich erhobene, durch nichts gerechtfertigte, kriegerisch umstrittene Sundzoll zeigt deutlich, wie ein ohnmächtiger Staat uneinigigen Nachbarn gegenüber sich Vorteile zu verschaffen vermag. Dänemark zwang durch Jahrhunderte den Handel der ganzen Welt, alljährlich Millionen an Abgaben zu entrichten, die nur durch die Höhe und die Regelmäßigkeit der Zahlungen sich von dem räuberisch erpreßten Tribut an die Barbaren des Mittelmeers in grauer Vergangenheit unterschieden!

Der Ursprung dieses durch keinerlei entsprechende Gegenleistungen gerechtfertigten Zolls verliert sich in seiner ersten Erhebung im Dunkel der Frühgeschichte. Gleich dem reisenden Kaufmann war in jener Zeit dem wehrlosen Schiffer der Schutz gegen Piraten und Seeräuber willkommen, und angesichts der Kanonen der vom Seeräuber Helsing erbauten Burg zahlte er bereitwillig an den dänischen Staat ein „Geleitgeld“. Als aber später den letzten Seeräubern das Handwerk gelegt worden war und durch Leuchtfeuer, Tonnen und Baken das Fahrwasser gesichert wurde, war nur noch eine Ver-



gütung für Anlage und Unterhaltung der Seezeichen gerechtfertigt. Von dem Augenblick an, als das Meer frei wurde und Leuchtfeuer und Seezeichen auf allen andern Meeren den Weg wiesen, war die weitere Erhebung des Sundzolls lediglich eine Willkür Dänemarks. Und Dänemark nutzte die Uneinigkeit der Völker, schaffte die veraltete Einrichtung nicht ab, sondern bildete den Sundzoll zu einer Steuerquelle aus, wie sie niemals zuvor und nachher ein Staat sein eigen genannt und ausgenutzt hat. — Jahrhundertlang haben alle Seehandel treibenden Völker sich gegen diese von Dänemark erhobenen Sundzoll gewehrt. Kriege sind feinetwegen geführt worden; Versprechen wurden gegeben und nicht gehalten; Verträge hat man gekündigt und wieder erneuert; Diplomaten haben auf geraden und krummen Wegen sich um seine Aufhebung bemüht, aber erst vor 80 Jahren wurde der Sundzoll durch eine einmalige Entschädigung von rund 30½ Millionen Talern an Dänemark abgelöst.

Preußens Verhandlungen mit Dänemark ruhen in 14 Bänden im Geheimen Staatsarchiv Berlin-Dahlem und lassen erkennen, mit welcher Zähigkeit hier ein Papierkrieg geführt wurde, und beweisen, daß — ich folge einem unbekanntem Autor in den „Deutschen Vierteljahrshäften“ des Jahres 1848 — „ohne die Kraft des Nationalgefühls keine Erhebung und Befreiung für ein Volk denkbar ist“. Keine geschichtliche Epoche der Welt hat je eine derartig reiche Literatur wie der Sundzoll gezeigt! Unsere Zeit läuft schnell. Und nur zu leicht werden Unbill und Willkür in den Zeiten des Wohlergehens eines Volkes wieder vergessen. Aber mit unserm Ostseehandel bleibt die Sundzollfrage für immer verbunden als das Unrecht, dem rund 450 Jahre hindurch sich auch die pommersche Schifffahrt beugen mußte.

Druck erzeugt Gegenwehr. Die faustrechtliche Anmaßung Dänemarks, zu Anfang des 14. Jahrhunderts von jedem den Oresund passierenden Schiff Zoll zu erheben, der freche Uebermut eines Waldemar hatten die damals ganz unmöglich erscheinende Vereinigung von 77 Städten zu Köln im Jahre 1367, den Kriegsbund gegen Dänemark, zur Folge. Wir wissen, daß die Hanseaten, welche 1363 und 1365 Waldemar III. vernichtend aufs Haupt schlugen, „zu ewigen Tagen“ Befreiung vom Sundzoll zugesichert erhielten. Uns ist bekannt, daß die Hanseaten stets ihren Mann gestanden haben, nachdem ihre Führer erbarmungslos das erste Unkraut der Zwietracht und der Uneinigkeit ausgerissen hatten. Die Geschichte lehrt uns ferner, daß in den Kriegen der Jahre 1443, 1477 und 1524 die Hanse stets siegreich gegen Dänemark war. Und doch blieb auf die Dauer das vergleichsweise kleinere und schwächere Dänemark in diesem merkantilen Kriege der ob-

siegende Staat den 77 mächtigen Städten gegenüber. Als Gegenspieler gegen die erstarkende Hanse traten die Niederlande auf, die im Bunde mit den Dänen erreichten, daß der Sundzoll durch den Vertrag zu Speier (1544) als „von Alters her bestehender Zoll“ in das Staats- und Völkerrecht eingefügt wurde. Die Selbstherrlichkeit Dänemarks nahm für seine Könige als absolute Herrscher das Recht in Anspruch, die Zollsätze beliebig zu erhöhen und Privilegien zu erteilen. Solche Privilegien für die Fahrt durch den Sund gab Dänemark den Niederlanden und der Hanse. Ohne Privileg, d. h. gegen eine Zollabgabe von 1 Rosenoble für das Schiff und 1% des Werts für alle Waren durchsegelten die Schiffe aus England, Schottland, Frankreich und Portugal die dänischen Gewässer. Bei der räumlich weit verbreiteten Hanse machte man einen Unterschied zwischen den sechs „Wendischen“ — Hamburg, Lübeck, Rostock, Wismar, Lüneburg und Stralsund — und den zehn „Osterschen“ — Danzig, Königsberg, Riga, Reval, Pernau, Stettin, Greifswald, Wolgast, Elbing und Kolberg — Hansestädten. Jede nationale blutgebundene Zusammengehörigkeit zwischen den Hansestädten fehlte. So ist es erklärlich, daß die „Wendischen“ etwas hinnahmen, was den „Osterschen“ nicht gewährt wurde! Während im Vertrag zu Odensee (25. Juli 1560) den wendischen Hansestädten vollständige Zollfreiheit für eigene Schiffe und eigene Waren zugestanden wurde, hatten die osterschen Nachbarn für eigene Fahrzeuge und eigene Waren 1 Rosenoble (6⅔ Taler Preuß. Courant), für fremde Schiffe und fremdes Gut 2 Rosenoble zu entrichten. Zu einer „Zollplage“ wuchs sich der Sundzoll unter Christian IV. (1629—1640) aus, unter dessen Regierung die Zölle einen achtmaligen Wechsel erfuhren! Man suchte nach allen nur ersinnlichen Scheingründen, um den Sund passierenden Schiffen immer neue Lasten aufzuerlegen. So erhob Dänemark den 100. Pfennig, das Aufgeld, Ladegeld, Taxe für Leuchtfeuer, für Verteidigung, Abgaben, denen man die Gewalt und Willkür ohne weiteres ansieht. Einige Handelsartikel wurden mit außerordentlich hohen Zöllen belegt. So erhob man beispielsweise für 1 Zentner Salpeter oder Pulver 14 Reichstaler Zoll! Dagegen sich sperrende Schiffe oder Schiffe mit verbotenen Waren wurden angehalten, durchsucht und mit Beschlagnahme belegt. Als die Schiffe sich weigerten, den ungeheuren Tribut weiterhin zu zahlen, ließ Dänemark die Feuer im Sund solange löschen, bis die Schiffer, das heißt die betreffenden Uferstaaten, zu Kreuze krochen.

Dänemarks rücksichtsloses Vorgehen gab Anlaß zu einem Bündnis zwischen den Niederlanden und Schweden. 1643 erschien die siegreiche niederländische Flotte vor Kopenhagen,



und die schwedischen Erfolge unter den Heerführern Torstensoe, Horn, Wrangel und Königsmark hätten zur völligen Aufgabe des Sundzolls führen können. Allein der schwedische Kanzler Orenstierna erreichte im Doppelfrieden zu Brömsebroe (Schweden/Dänemark) und Christianopel (Niederlande/Dänemark) am 13. 8. 1645 lediglich die Befreiung Schwedens vom Sundzoll. Leider vergaß man, Dänemark zur Unterhaltung der Leuchtfeuer zu verpflichten, was später wieder Beschwerden und Klagen zur Folge hatte, da Dänemark die Feuer löschte und die Seezeichen entfernte. Als 1648 Vorpommern schwedisch wurde, erstreckte die Zollfreiheit sich auch auf die an Schweden gefallenen pommerischen Städte. Dänemarks Politiker hatten aber weitsichtig Vorsorge getroffen: eine Klausel in der „Deresund- und Stromzollrolle“ besagte, daß im Tarif nicht aufgeführte Waren „nach Kaufmannsbrauch“ berechnet würden. Diese Klausel benutzte Dänemark, um solche Waren weit über 1% zu belasten.

Die Zollpladereien wurden im Laufe der Zeit unerträglich. So unerträglich, daß die den Dreißigjährigen Krieg beendenden Diplomaten auch die Ablösung des Sundzolls in Erwägung zogen. Aber Frankreich stärkte Dänemark den Rücken, die Niederlande handelten eigenmächtig und kauften sich durch eine jährliche Zahlung von 350 000 Gulden auf 36 Jahre vom Sundzoll frei, und Schweden verzichtete, trotzdem Dänemark die Provinzen Halland, Blekingen und Schonen an Schweden hatte abtreten müssen und nur noch Herr des Südufers des Deresundes war, im Frieden zu Friedrichsburg (1720) auf seine Sundzollfreiheit! Erneut war Dänemark Herr der Lage und verlangte, daß in Zukunft der Sundzoll „ohne Unterschied der Nation“ erhoben werden sollte. Seitdem wuchs der Sundzoll sich zu einer Zwingherrschaft des baltischen Handels aus. Nach der Abtretung von Helsingborg an Schweden legte Dänemark in die Mitte des Fahrwassers ein bewaffnetes Wachtschiff und verbot, Seekarten vom Sund anzufertigen! In der Handelsgeschichte der Völker gibt es ein zweites Beispiel für eine derartige Umkehrung nicht wieder.

Eine Bestätigung der Friedrichsburger Bestimmungen erlangte Dänemark durch die Verträge von Ionköping (1809) und Kiel (1814). Der Wiener Kongreß konnte sich nicht zur Beseitigung des Sundzolls aufschwingen. Mit der Einverleibung Vorpommerns an Preußen wurde für die vorpommerschen Hansestädte auch die Frage der im Odenseer Vertrag zugesicherten Zollfreiheit wieder akut. Dänemark weigerte sich, diese anzuerkennen und unterwarf alle pommerischen Städte dem Zollzwang.

Nur Kolberg und Rammin wurden vom Sundzoll befreit! Dem Handelsvertrag zwischen Preußen und Dänemark

vom 17. 6. 1818 ist eine geheime Deklaration beigelegt, in der es heißt: „... les villes de Colberg et de Cammin en Poméranie ont jusqu'ici joui dans le Sund par suite d'anciens usages (durch die Folge alter Gebräuche, d. Verf.) et de condescendance (und die Willfährigkeit, d. Verf.) de part du gouvernement Danois . . .“

Preußens allmähliche Erstarkung machte sich auch auf der Ostsee bemerkbar. Am Ostseehandel beteiligten sich Anklam, Demmin, Wolgast, Greifswald, Stralsund, Stettin, Kolberg, Wollin, Stolp und Rügenwalde. Dänemark hatte es verstanden, gelegentlich eines am 18. Dezember 1720 in Stralsund gegebenen Festmahls, zu dem man den König Friedrich Wilhelm I. ohne seine Räte und unter Ausschaltung des Ministers von Algen eingeladen hatte, während der Schwelgerei einen Vertrag zur Unterschrift vorzulegen. In vorgerückter Stunde unterschrieb der Preußenkönig — Stettin, Anklam, Demmin und Wollin waren der Zollfreiheit verlustig!!! Dänemark machte den Sundzoll zum Hoheitsrecht. Während bis zum Nordischen Kriege die hinterpommerischen Städte die alten Privilegien unangefochten genossen, wurde Stolp und Rügenwalde jetzt das verweigert, was Kolberg und Rammin gewährt wurde. Stolper und Rügenwalder Schiffe mußten sich alle nur denkbaren Schikanen gefallen lassen. Der Gesandte von Ribbeck in Kopenhagen legte dagegen Verwahrung ein und wies darauf hin, daß Stolp und Rügenwalde als alte Hansestädte nicht gehalten seien, den Sundzoll zu zahlen. Dänemark lehnte mit der Begründung ab, Stolp und Rügenwalde seien überhaupt keine Hansestädte, weil sie als solche in alten Verträgen nicht geführt würden! Stolp hat einen langen Kampf um seinen Nachweis als Hansestadt geführt, und in Berlin entbrannte eine heftige Papierfehde mit Kopenhagen, der aber weiter keine Erfolge beschieden waren, als daß Kolberg und Rammin vom Sundzoll befreit blieben. Unverständlich bleibt es, warum man bei dem dann am 17. 6. 1818 die Ausdrücke der Geheimdeklaration „Folge alter Gebräuche“ und „Willfährigkeit Dänemarks“ billigte, anstatt aus den alten Verträgen das „Recht“ der Zollfreiheit zu fordern und es auch auf die andern pommerischen Hansestädte auszudehnen. Am schwersten wurde die bedeutendste Ostseehandelsstadt Preußens, Stettin, betroffen, da sie unter den obwaltenden Verhältnissen den Elbhäfen gegenüber nicht konkurrenzfähig bleiben konnte.

Wohl waren Kolberg und Rammin Sundzollfreiheit zugesichert, aber an Aerger und Verdruß hat es nie gefehlt. Das „Kolberger Seglerhaus“ — die Akten befinden sich im



Staatsarchiv Stettin — wandte sich an Friedrich den Großen beschwerdeführend, und dieser versprach den Kolbergern unter dem 14. 4. 1765, die Schifffahrt zu schützen, „damit die Schiffe Colberger Kaufleute von gedachtem Sundzoll frey passieren und es so gehalten werden soll, als wie es damit vor dem letzteren Kriege gehalten worden wäre.“ Der Große Friedrich hatte wohl mit der halben Welt siegreich Krieg geführt, aber gegen den Sundzoll blieb auch er machtlos! „Der Sundzoll ist eine

Boten zusammensetzende „Königlich Dänische Zollkammer“ in Helsingör. Sie alle bezogen „Sporteln“. Ein „Fährmann“ unterhielt den „Fährdienst“ vom zollpflichtigen Schiff zur Zollbehörde. Der Altermann des Fährdienstes gab durch Aufziehen der „Kugeln“ (Signalbälle bei ruhiger und bewegter See) die „Tage“ bekannt. Sie ist recht gepfeffert! Der Kapitän zahlte bei 1 Kugel 9 Taler Preußisch Courant, bei 2 Kugeln 11¼ und bei 3 Kugeln 13½ Taler. Die Sätze steigerten sich im Winter

Aufnahme: G. Reißert, Stettin



Altes englisches Segelschiff;  
Nach einem Aquarell  
von Franz Theodor Schütt

Handels- und Schifffahrtsplage, wie sie ähnlicher und größer weder in Europa noch in einem andern Weltteil jetzt noch zu finden sein dürfte“, so urteilt treffend A. T. Kruse in einem Stralsunder Gutachten vom Jahre 1854. Wenn man einmal einen Blick in die „Zollrolle“ wirft, nach der beispielsweise für Baumwolle (100 Pfd.) 18 Stüber (1 Reichstaler = 48 Stüber), für Tabak 9 Stüber, Rosinen 9 Stüber, Pfeffer 12 Stüber, Urrak (200 l) 24 Stüber und Rheinwein 36 Stüber Zoll erhoben, in der Zollrolle nicht benannte Waren mit „errechneten“ außerordentlich hohen Zöllen belegt wurden, dann ist es verständlich, daß die Sundzollfreiheit von Kolberg als „ein Kleinod“, der Sundzoll von allen andern pommerschen Städten als „schreiende Ungerechtigkeit“ bezeichnet wurde! Und wenn es sich nur um eine reine Zollabgabe gehandelt hätte! Hinzu kamen die „Neben-Zahlungen“ an die sich aus 1 Direktor, 4 Rämmerern, 1 Inspektor, 1 Translateur, 1 Paßschreiber, 1 Stempelverwalter, dem Archivar, Buchhalter, Kassierer und

auf 11¼, 13½ und 15¼ Taler! Bei „Sturm und Eisgang“ zog der Altermann die „Flagge“, und der Fährmann war berechtigt, jeden Preis zu fordern. An „Lotsengeld“ waren ferner für die Fahrt durch den Sund im Sommer 36 Reichstaler 35 Schilling, im Winter 46 Reichstaler 90 Schilling zu entrichten. Und eine „Geldbuße“ von 1 Reichstaler war für die Schiffe vorgesehen, die an Sonn- und Feiertagen, am Freitag von 9—2½, im Sommer vor 8 Uhr morgens oder nach 7 Uhr abends und im Winter vor 9 Uhr morgens und nach 5 Uhr abends oder etwa in kürzerer Zeit als 3½ Stunden expediert werden wollten. Eine „Spezifikation über den Sundzoll pr. „Kronprinzessin Elisabeth“ aus Stettin, 26. May 1827, Schiffer A. F. Moritz von London nach Stettin“, die Kaffee, Pfeffer, Salpeter, Baumwolle, Rum, Kakao, Indigo, Brasilholz, Zucker und Zement geladen hatte, mag die Ungeheuerlichkeit des Sundzolls beweisen: der Zoll einschließlich Feuergeld belief sich auf 795 Spezies Reichstaler 18 Stüber (etwa 3200 RM.



nach heutiger Währung!) Wie die Zollfreiheit für Kolberg sich auswirkte, mag eine Gegenüberstellung zeigen: anstatt des für andere Schiffe gültigen Zolls von 198 Talern zahlte das Kolberger Schiff 40 Taler. Daß im Einzelhandel Preisaufschläge bei Farbhölz um 6%, 7%, Kaffee 5% und Zucker 4% un vermeidbar waren, liegt auf der Hand.

Die Sundzollzahlungen wurden in den rund 450 Jahren ihrer Erhebung nur zweimal unterbrochen: vom 9. Juni bis 11. November 1645, wo Witte Korneliszoon de Witt an der Spitze einer niederländischen Flotte sich des Sundes bemächtigte und alle Schiffe zollfrei passieren ließ und vom August 1658 bis Juni 1660, wo Schweden den Sund beherrschte und den Zoll für sich kassierte! Ueber den Verkehr im Sund ist von altersher seitens der dänischen Zollbehörde Buch geführt worden. Die Aufzeichnungen der einzelnen Jahre füllen verschiedene Bände, und wenn auch das ungeheure Zahlenmaterial nicht mit der Uebersicht modernen Rechnungswesens gebucht wurde, so sind die „Sundzollerhebungen“ doch das umfassendste Quellenmaterial für die Handels- und Wirtschaftsgeschichte der Ostsee. Die „Statistischen Sundzolltabellen“ sind durch die Dänin Frau Nina Ellinger-Bang bearbeitet worden und liegen zum Teil als „Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Oresund 1497—1660“ fertig vor. Die Verfasserin hat in mühevoller Arbeit das Material gesichtet, so daß die Sundzollstatistik Auskunft gibt über Zahl und Heimat und Größe der passierenden Schiffe, Abgangs- und Bestimmungsort. Nach dieser Statistik haben in den als Bearbeitung vorliegenden 108 Jahren 403 902 Schiffe den Sund durchsegelt. Der Nationalität nach waren es 59,5% Niederländer, 24,6% Deutsche, 5,2% Dänen, 4% Engländer, 2,5% Schotten, 1,8% Norweger, 1,1% Schweden und 1% Franzosen. Die genaue Auswertung der Ellinger-Bang'schen Statistik würde hier zu weit führen. Es sei nur auf besonders den pommer'schen Ostseehandel betreffende Einzelheiten hingewiesen. Die günstigen Handelsverhältnisse in den letzten Jahrzehnten des 16. Jahrhunderts spiegeln sich wider in dem Emporschnellen des Sundverkehrs von 30 Schiffen im Jahr in der Zeitspanne bis 1548, auf jährlich 153 (1574—1580) und 150 (1581—1590). Der Rückgang auf 26 (1641—1650) zeigt die tiefe Depression auf den großen deutschen Krieg. Die pommer'sche Schifffahrt stellt rund 50% der gesamten deutschen Ostseehäfen und leistet fast doppelt so viel wie die beiden größten und reichsten Ostseestädte Lübeck und Danzig zusammen.

Der Sundzoll war für Dänemark eine Steuerquelle, wie sie nie ein anderer Staat besitzen hat und nie wieder ein anderer Staat sein eigen nennen wird! Die Zolleinnahme betrug

z. B. für 1853 bei 21 000 Schiffen 2 530 000 Spezies Reichstaler (nach heutiger Währung rund 10 Mill. RM.!).

1827 machte Stettin energisch gegen den Sundzoll Front. Dänemark weigerte sich, überhaupt mit Stettin zu verhandeln. Preußen unternahm weitere diplomatische Schritte und sah 10 Jahre später die Ergebnislosigkeit derselben ein. 1848 gab man sich der Hoffnung hin, daß Preußen endlich mit Dänemark die Sundzollfrage regeln würde. Was aber die Waffenerfolge gezeitigt hatten, machte die englische und russische Diplomatie wieder zunichte. Amerikas Handel nahm in dieser Zeit einen bedeutenden Aufschwung. Und da für eine Schiffsladung von 2000 Ballen Baumwolle allein 1720 Dollar Sundzoll entrichtet werden mußte, während England für fertige Twiste bedeutend weniger zu zahlen hatte, fanden die Vereinigten Staaten sich benachteiligt. Der amerikanische Gesandte Flenniken empfahl seiner Regierung „als die ersten von ihrem Handel den schmachlichen Druck abzuwälzen und ihre Flagge der Unwürdigkeit zu entziehen, die derselben jetzt von den Batterien der Feste Cronburg angethan wird . . .“ Nach längeren ergebnislos verlaufenden diplomatischen Verhandlungen wurde endlich diese die Jahrhunderte beschäftigende Frage von den Vereinigten Staaten auf sehr einfache Weise gelöst: U.S.A. erklärte 1855 kurz und bündig, den Sundzoll nicht mehr zu zahlen! — Und diese einfache Weigerung eines Landes hatte Erfolg! Auf der daraufhin 1856 nach Kopenhagen einberufenen Konferenz beugte sich — wenn auch widerstrebend — Dänemark endlich dem Druck der Mächte. Gegen eine Entschädigung von 30 476 325 Spezies Reichstaler (121 105 300 Mill. RM.) wurde am 1. April 1857 endlich der Sundzoll aufgehoben.

## Der Seekrieg vor der pommer'schen Küste 1914—1918

Von Korv.-Kapitän a. D. Georg-Günther Schr. v. Forstner

Bei Kriegsausbruch wurde in unserm Volk vielfach die Verwirklichung des von russischer Seite oft in die Welt gesetzten Planes der Landung einer Armee von 200 000 Russen an der pommer'schen Küste zum Marsch auf Berlin im Rücken unserer Ostarmee befürchtet.

Unsere Heeres- und Marineleitung rechnete jedoch ernstlich nicht mit dieser so laut ausposaunten Landung, weil den Russen schon einzelfach die hierfür erforderliche Transportflotte fehlte.

Viel zu wenig ist jedoch bekannt, mit wie geringen Seestreitkräften die Sicherung unserer



pommerschen und der gesamten Ostseeküste während der ganzen Dauer des Krieges gegen russische Uebermacht durchgeführt wurde.

Es bleibt das große Verdienst des bei Kriegsausbruch zum Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (O. d. O.) ernannten Großadmirals Heinrich Prinz von Preußen und der Besatzungen der ihm unterstellten äußerst schwachen und fast durchweg schon veralteten Schiffe und Fahrzeuge, daß der weit überlegene Feind während des ganzen Krieges so in Schach gehalten wurde, daß auch nicht eine einzige feindliche Schiffsgranate auf den Heimatstrand der Ostsee abgeschossen wurde.

Nachdem in den letzten Tagen vor Kriegsausbruch immer klarer zu übersehen war, daß uns ein „Zweifronten-Krieg“ drohte, wurde auch das letzte zunächst noch in der Ostsee für den Kampf gegen die russische Flotte zurückgehaltene II. Geschwader zur Nordsee entsandt. Im Gegensatz zu der politischen Leitung rechnete unser Admiralstab immer sicherer mit dem Hinzutritt Englands in die Reihen unserer Feinde. In diesem Falle lag die Hauptaufgabe unserer Hochseeflotte in der Nordsee, während die Ostsee von vornherein nur als „Neben-Kriegsschauplatz“ in Frage kam.

Nicht ausgeschlossen war es bei Kriegsausbruch, daß feindliche Seestreitkräfte, vor allem nach Bekanntwerden der Konzentrierung unserer gesamten Hochseeflotte in der Nordsee, einen überraschenden Vorstoß von Norden durch den Großen oder Kleinen Belt zur Beschädigung von Kiel und Vernichtung der dort zurückgehaltenen nur schwachen und alten Seestreitkräfte unternehmen würden.

Die Werftanlagen Kiels, schließlich auch nach etwaiger Forzierung die Schleusenanlagen des Kaiser-Wilhelm-Kanals bei Holtenau boten jedenfalls derartig lohnende Angriffsobjekte, daß bei entschlossener Flottenführung auf feindlicher Seite Kiel in den ersten Kriegstagen als äußerst gefährdet gelten mußte.

Die dringendste Aufgabe des O. d. O. war daher, überraschende Angriffe durch die Belte zu verhindern. Der Sund kam wegen seiner geringen Wassertiefen für Großkampfschiffe nicht in Frage, und mit einem Angriff der russischen Flotte in der westlichen Ostsee wurde richtiger Weise von vornherein nicht gerechnet.

Gleich bei Kriegsausbruch gegen Rußland trat unsere Regierung mit der dänischen Regierung in Verbindung betreffs Sperrung der tiefen Fahrwasser im Großen und Kleinen Belt durch Minen.

Als am 4. August die englische Kriegserklärung bei uns eintraf, lag eine Entscheidung der dänischen Regierung über Sperrung der Belte noch nicht vor. Auf eigene Verantwortung ließ der O. d. O., der vom Admiralstab

in Berlin auf verschiedene Anfragen keine klaren Antworten erhielt, in der Nacht vom 4. zum 5. August den Großen Belt und am Nachmittag des 5. August auch den Kleinen Belt durch Minen sperren. Er handelte selbständig auf Grund seines Hauptoperationsbefehles, „die Kieler Bucht gegen englische und russische Streitkräfte sichern“.

Großadmiral Heinrich Prinz von Preußen konnte die ihm übertragene Aufgabe der Sicherung der Kieler Bucht unmöglich anders lösen als durch die erwähnten Minensperren, von denen die erste Sperre im Großen Belt zum Teil allerdings im Bereich der dänischen Hoheitsgewässer ausgelegt werden mußte, um effektiv zu sein. Hierüber herrschte in Berlin sofort eine große Aufregung wegen erfolgter Verletzung der dänischen Neutralität. Unser Gesandte in Kopenhagen erhielt daher sogleich telegrafische Anweisung, sich dieserhalb zu entschuldigen, doch brauchte er diesen schweren Gang nicht mehr zu Ende zu führen, denn er konnte schon am 5. August nachm. das beruhigende Telegramm nach Berlin senden: „Effektive Sperrung des Großen Belt und des dänischen Teiles des Deresund und Kleinen Belt durch Dänemark sofort übernommen.“ Am 6. August überreichte der dänische Gesandte in Berlin im Auswärtigen Amt hierzu ergänzend folgende amtliche Note:

„Dänemark wird in deutsch-britischem Kriege absolute Neutralität beobachten. Um diese Neutralität aufrecht zu erhalten und Kriegsoperationen von dänischen Küstengewässern fernzuhalten sowie die Verbindung zwischen den Landesteilen zu sichern, hat die dänische Regierung beschlossen, die dänischen Küstengewässer im Sund, Großen und Kleinen Belt mit Minen abzusperren.“

Nachdem Großer und Kleiner Belt nunmehr sowohl von deutscher wie auch von dänischer Seite gesperrt waren, war ein überraschender Angriff englischer Streitkräfte von Norden auf die Kieler Bucht und die westliche Ostsee sowie etwa ein Handstreich auf die pommersche Küste, Saßnitz, Swinemünde oder Kolberg, ausgeschlossen. Am Sund wurde unsererseits von der Auslegung einer Minensperre abgesehen, jedoch eine Sund-Bewachung sofort eingerichtet. Diese mußte später wesentlich ausgebaut werden, nachdem im Oktober 1914 einigen englischen U-Booten ein Durchbruch in die Ostsee gelungen war.

Es kann heute jedenfalls gesagt werden, daß die sofortige Sperrung der Belte und die Bewachung des Sundes dafür entscheidend war, daß Dänemark gemäß der Ankündigung in der Note seiner Regierung während der ganzen Dauer des Krieges seine Neutralität wahren konnte. Undernfalls wären Kriegshandlungen in den dänischen Gewässern sicher nicht zu vermeiden



gewesen, die die Einbeziehung auch Dänemarks in den Krieg höchst wahrscheinlich zur Folge gehabt hätten. Dann aber wären sicherlich auch ernstere Kampfhandlungen in der mittleren Ostsee vor sich gegangen, die auch unsere pommerischen Gewässer und Küsten in Mitleidenschaft hätten ziehen müssen.

#### **Kriegsbeginn an der pommerischen Küste.**

Gemäß Mobilmachungsplan wurden die Marine-Nachrichtenstellen und Signal-Stationen an der pommerischen Küste bereits bei Ausspruch der Mobilmachung in Betrieb gesetzt.

Der wichtigste Marine-Stützpunkt blieb während des ganzen Krieges die Festung Swinemünde, die zum „befestigten Kriegshafen“ ausgebaut wurde. Im Verlauf des Krieges erfolgte auch eine Ausbaggerung des Hafenbeckens, so daß auch Kriegsschiffe mit dem höchsten Tiefgang seit dieser Zeit in den Hafen einlaufen können.

Am 4. August 1 Uhr nachm. liefen die Kreuzer „Augsburg“ und „Magdeburg“ nach der Rückkehr von der ersten kriegerischen Unternehmung in der Ostsee, der Beschließung von Libau, jubelnd begrüßt in Swinemünde ein, um nach Auffüllung der Kohlenbestände zur Rückmeldung beim O. d. O. nach Kiel weiter zu fahren.

Am 4. August war in der Ostsee auch schon der erste Verlust zu beklagen. Das in der Vorpostenlinie bei Gjedser ausliegende Torpedoboot „S 143“ sank nach einer Kesselerplosion. Seine 20 Toten waren die ersten Verluste auf dem Ostsee-Kriegsschauplatz.

Die Ausrüstung von Swinemünde als „Marine-Versorgungsstelle“ erfolgte sofort mit äußerster Beschleunigung. Bereits am 7. August waren diese Arbeiten beendet, und Swinemünde neben Kiel und Danzig der wichtigste Ausrüstungsplatz der Marine in der Ostsee für Brennstoff-Ergänzung und sonstiges Material geworden.

Am 7. August konnte auch die Hilfsminen-Suchdivision Swinemünde in Dienst gestellt werden, die gleich ihre wichtigsten Sucharbeiten aufnahm. Bei dem hohen Stande des russischen Minenwesens mußte mit einer Minen-Verseuchung auch der Gewässer vor der pommerischen Küste sofort gerechnet werden. Tatsächlich haben die Russen, wie wir heute wissen, ihre ersten Minensperren vor der pommerischen Küste allerdings erst im November 1914 gelegt.

Weitere Vorstöße der Ostsee-Streitkräfte in die russischen Gewässer, von denen der nächste größere Vorstoß am 9. August von Kiel aus durchgeführt wurde, fanden wegen der Minengefahr nicht auf dem flachen Wasser vor der pommerischen Küste, sondern auf Tiefen von rund 100 Meter Wasser, bei denen

man weniger mit ausgelegten Minensperren zu rechnen brauchte, mit einem Vormarschkurs nördlich Bornholm, zwischen dieser Insel und Gotland statt.

#### **Ausbau von Marinestellen an der pommerischen Küste bis zum 1. Juli 1915:**

Swinemünde: Befestigter Kriegs-Hafen, F. T.=Beobachtungs- und Signalstation.

Saßnik: F. T.=Station und Marine-Stützpunkt.

Stolpmünde: Marine-Stützpunkt, Beobachtungs- und Signalstation.

Arkona, Tiefow, Terzhöft und Righöft: Beobachtungs- und Signalstation.

Stralsund und Köslin: Marine-Flugstationen.

Seddin bei Stolp: Marine-Luftschiff-Hafen.

#### **Der Handelskrieg vor der pommerischen Küste.**

Es war klar, daß nach Sperrung der Belte der Handelsschiffsverkehr in der einzig frei bleibenden Sundpassage erheblich anwuchs. Die schwachen Streitkräfte der bisherigen Sund-Bewachung reichten für den Untersuchungsdienst der dort passierenden Handelsschiffe bald nicht mehr aus, und es wurden deshalb die 11. Torpedoboots-Flottille unter Korvetten-Kapitän Schuur und die 19. Halb-Flottille unter Kapitänleutnant Graf v. d. Redde-Volmerstein zur Sund-Bewachung abkommandiert und für diesen Dienst dem Chef der Schulkreuzer-Division, Konteradmiral Jasper, unterstellt. Der Schulkreuzerverband setzte sich aus den schon mehrere Jahre nur noch als Schulschiffe verwandten älteren großen Kreuzern „Hertha“, „Hansa“, „Victoria Luise“ und „Vineta“ sowie dem wieder in Dienst gestellten alten kleinen Kreuzer „Thetis“ zusammen. Stützpunkt für die Torpedoboote der Sundbewachung wurde Saßnik.

Der Handelskrieg in der Ostsee wurde unseren Seestreitkräften durch Rücksichtnahme auf die neutralen Staaten, die unsere politische Leitung für nötig befand, sehr erschwert. Unter anderm wurde schon am 19. August der gesamte Lebensmittel-Handel Dänemarks nach England frei gegeben. Der Reichskanzler v. Bethmann-Hollweg glaubte hierdurch, daß deutsch-freundliche dänische Ministerium v. Scaevinius halten zu können. Wenn man bedenkt, daß der Lebensmittel-Handel von Dänemark nach England vor dem Krieg schon täglich den Wert von einer Million Kronen betrug, der sich im Krieg natürlich noch bald wesentlich steigerte, so kann man ermessen, wie sehr die Wirkung unseres Handelskrieges schon durch diese eine Maßnahme abgeschwächt werden mußte. Viele weitere Einschränkungen und Bedenken der politischen Leitung kamen bald hinzu. — Durch diese entgegenkommende, oder



richtiger gesagt, schwächliche Haltung unserer Regierung wurden neutrale Reedereien und Kapitäne zu Fahrten mit Bannware immer mehr angereizt. Bald wurde bekannt, daß viele neutrale Dampfer nicht nur mit falschen Ladepapieren fuhren, sondern unter harmloser Deckladung auch Kriegsmaterial oder Bannware versteckten. Eine Untersuchung der angehaltenen Schiffe hierauf war auf See natürlich unmöglich, weshalb sich die Kommandanten unserer Schiffe und Torpedoboote sehr bald gezwungen sahen, verdächtige Dampfer einzubringen, wofür an der pommerschen Küste Swinemünde der geeignetste Hafen war. Nur im Hafen konnte natürlich eine eingehende Untersuchung erfolgen. Noch Ende 1914 wurde zur glatten Abwicklung aller aufgebrachten Dampfer in Swinemünde eine Priisenuntersuchungsstelle des Admiralstabes der Marine unter Leitung von Konteradmiral Holzhauser eingerichtet.

Eine sehr wichtige Frage war die Regelung der schwedischen Erzausfuhr, da unsere Kriegsindustrie diese Erze dringend gebrauchte. Normalerweise liefen die aus Lulea und Oxelösund kommenden Erzdampfer Rotterdam und Emden an. Sofort nach Kriegsausbruch wurde ihre Umleitung nach Stettin und Lübeck erforderlich. Für diese Fahrten kamen in der Hauptsache die eisfreien Monate Mai bis Oktober in Frage. Leider war es unseren schwachen Ostsee-Streitkräften nicht möglich, den Schutz dieser wichtigen Transporte schon im Finnischen und Bottnischen Meerbusen zu übernehmen. Man half sich mit der Anweisung an diese Dampfer, entgegen den üblichen Schifffahrtswegen, so lange es irgend ging, den navigatorisch allerdings recht schwierigen Weg durch das Schärengebiet, innerhalb der schwedischen Hoheitsgrenze, zu wählen. So konnten diese Erztransporte während der ganzen Kriegsdauer ohne wesentliche Störungen durchgeführt werden.

### **Einbruch englischer U-Boote in die Ostsee Ende Oktober 1914.**

Unser U-Boot, „U 26“ versenkte am 11. Oktober 1914 unter Kapitänleutnant Frhr. v. Berckheim den russischen Panzerkreuzer „Pallada“ durch den ersten erfolgreichen U-Bootschutz in der Ostsee.

Da die Ostsee sowohl geographisch wegen ihrer Wassertiefen und des meist weichen sandigen Grundes sowie des stillen, nicht dem Wechsel von Flut und Ebbe unterworfenen Wassers wie auch nach dem Kräfteverhältnis der beiden Gegner, Deutschland und Rußland, und nach den für sie in diesem Seegebiet in Frage kommenden Kriegszielen das gegebene Verwendungsgebiet für Minen und Unterseeboote war, mußte mit dem Einsatz dieser beiden Waffen auf der Seite unserer Gegner bald gerechnet werden.

Tatsächlich verdichteten sich schon seit Ende September die Meldungen von einem beabsichtigten Durchbruch englischer U-Boote durch den Sund. Am 18. Oktober wurde „Victoria Luise“ vor dem Sund bereits von einem U-Boot, aber erfolglos, angegriffen. Hierauf wurden die Schulkreuzer, die wegen ihrer noch ungenügenden Unterteilung des Unterwasserschiffes bei Minen- oder Torpedotreffern besonders gefährdet waren, nach Swinemünde zurückgezogen, während alle verfügbaren leichten Streitkräfte zur Absuchung der Küsten von Bornholm und Rügen nach U-Booten angefezt wurden. Die Hilfs-Minensuch-Division Swinemünde unter Kapitänleutnant Odo Loewe wurde zur Absuchung der Gewässer bei Falsterbo-Ref Feuer-schiff entsandt. In der Kieler Bucht wurden alle Uebungen sofort abgebrochen und die Schiffe in den Hafen zurückgezogen. Zum Schutz gegen vordringende U-Boote wurde vom 23. bis 27. Oktober durch Fischdampfer unter Leitung von Korvetten-Kapitän v. Rosenberg im Fehmarn-Belt aus Heringssneken eine Sperre in zwei Reihen von 36 Kilometer Länge gelegt. Diese behelfsmäßige Sperre bewährte sich aber nicht. Bei starkem Oststurm wurde die ganze Sperre bereits am 29. Oktober losgerissen, sie trieb zum größten Teile in die Kieler Bucht.

Nach verschiedenen Sichtmeldungen feindlicher U-Boote wurde bekannt, daß die englischen U-Boote „E 1“ und „E 9“, denen der Durchbruch durch den Sund gelungen war, am 25. Oktober in Libau eingelaufen waren.

### **Einsatz des Minenkrieges.**

Am 17. November 1914 erlitten wir den ersten schmerzlichen Verlust durch russische Minen. Der Panzerkreuzer „Friedrich Karl“, das Flaggschiff des detachierten Admirals der östlichen Ostsee, Konteradmiral Behring, Kommandant Fregatten-Kapitän Lösch, lief 33 sm westlich von Memel auf 2 Minen und sank. In glänzendem Manöver ging der zu Hilfe herbeigerufene Kreuzer „Alugsburg“, Kommandant Korvetten-Kapitän Horn, nicht achtend auf die auch ihm drohende Minengefahr wie mit einem Torpedoboot längsseit des sinkenden Flaggschiffes und rettete 591 Mann der Besatzung. Nur 8 Mann des Torpedo-Personals fanden, im Torpedo-Hedraum unter dem Panzerdeck bis zuletzt ausharrend, den Heldentod. Als Ersatz wurde der Panzerkreuzer „Prinz Adalbert“ unter dem Kommando von Kapitän z. S. Michelsen Flaggschiff und traf am 7. Dezember in Swinemünde ein, wohin nach dem Auftreten der englischen U-Boote die Streitkräfte des detachierten Admirals von Neufahrwasser verlegt wurden.

Ende Oktober brachten unsere Seestreitkräfte besonders viele schwedische Dampfer nach Swinemünde auf, nachdem eine Untersuchung



auf See wegen der U=Bootgefahr noch mehr erschwert war, da sehr leicht auch Dampfer unter neutraler Flagge mit U=Booten zusammen operieren konnten. Am 26. Oktober telegraphierte unser Gesandte aus Stockholm: „Schweden Aufregung wegen Beschlagnahme schwedischer Dampfer mit Butter und Holz“. Durch politische Bedenken des Reichskanzlers erfolgten darauf erneute einschränkende Bestimmungen der Handelskriegsführung, die dessen Wirkung immer mehr herabsetzten.

Am 8. Dezember 1914 lief Konteradmiral Behring mit „Augsburg“ und der 20. Halb-Flottille in Swinemünde ein, „Lübeck“ folgte mit dem aufgebrauchten schwedischen Dampfer „Wera“ mit 700 t Roheisen in Barren, 550 Risten Bessener Stahl, 2222 Stücken Bessener Stahl, 117 Faß Harz und 14 027 Ballen Holzmasse, alles nach Rußland für Munitionsherstellung bestimmt. Nunmehr war der klare Beweis erbracht, daß schwedische Dampfer einen schwunghaften Handel mit direktem Kriegsmaterial nach Rußland betrieben. Nach langwierigen Verhandlungen mit dem Auswärtigen Amt erreichte der Admiralstab daraufhin endlich am 23. November die Zustimmung der Aufhebung aller bisherigen Bestimmungen zu besonderer Schonung schwedischer Dampfer, die von nun ab wie alle andern Handelsschiffe behandelt werden durften.

### **Schärfere Wirkung des Minenkrieges auf die Handelsschiffahrt.**

Am 6. Dezember sanken 2 schwedische Dampfer und am 7. Dezember ein 3. bei Raumo durch Minen.

In der 2. Dezemberhälfte kamen 4 Stettiner Dampfer nicht in ihrem Bestimmungshafen an. Es waren dieses der Dampfer „Stockholm“, von dem eine Rettungsboje antrieb, „Elsa Hugo Stinnes“, von dem ein Schiff des V. Geschwaders ein leeres Boot auffand, sowie „Stadt Lübeck“ und „Lebbin II“, die spurlos verloren blieben.

Der Ostseeschiffahrt bemächtigte sich daher eine erklärliche Beunruhigung. Eine erhöhte Tätigkeit aller verfügbaren „Minensuch=Verbände“ setzte sofort ein, doch war es äußerst schwierig, die feindlichen Minenfelder zu finden, da keinerlei Anhaltspunkte über die Unfallstellen vorlagen.

Erst als am 4. Januar 1915 der Dampfer „Latona“ bei Scholpin zwischen Stolpe=Bank und der Küste mit der gesamten Besatzung gesunken war, konnte die Hilfsminen=Suchdivision Swinemünde am nächstfolgenden Tage die erste feindliche Minensperre an der pommerischen Küste zwischen Stolpe=Bank und dem Festland feststellen. Ein Minensuchboot unter Kapitänleutnant d. R. Bertenburg sank hierbei mit dem Kommandanten und 15 Mann.

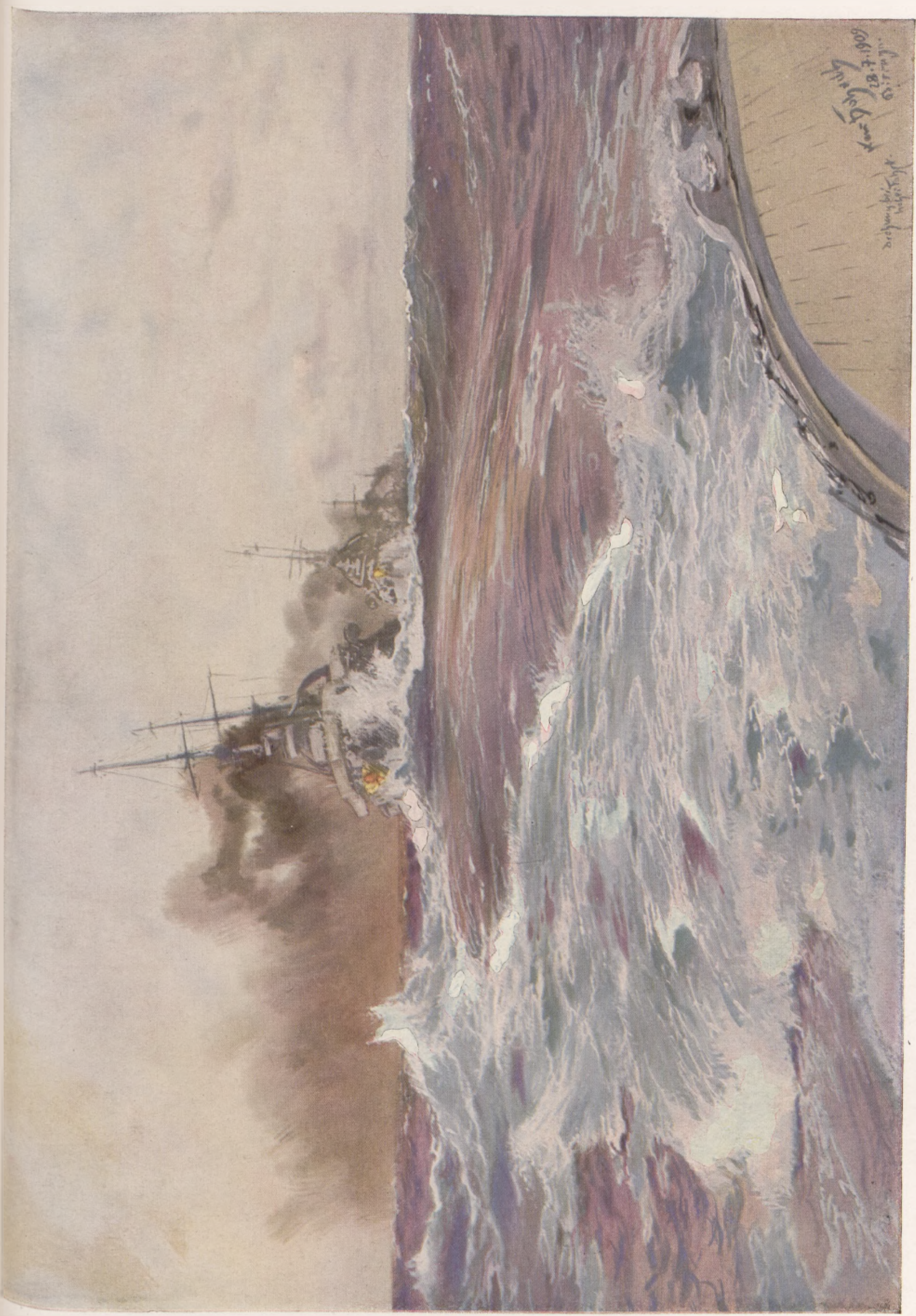
Die andern Boote kehrten nach Swinemünde zurück.

Am 25. Januar 1915 lief „Augsburg“ auf dem Marsch nach Swinemünde 20 sm östlich Bornholm auf eine Mine, wobei 8 Heizer den Tod fanden. Aus Swinemünde herbeigerufene Schlepper und das Führerboot der 20. Halb-Flottille brachten den havarierten Kreuzer nach Swinemünde ein. Da nun auch die Gewässer um Bornholm als minenverseucht erkannt waren, wurden mehrere nördlich Bornholm stationierte Kohlendampfer nach Swinemünde zurück beordert. Raum hatte Admiral Behring beruhigende Meldungen über den Zustand der beschädigten „Augsburg“ erhalten, als „Gazelle“ 2 Uhr 10 nachm. meldete, daß das Schiff soeben dicht bei Arkona einen Torpedotreffer erhalten habe. Der Kommandant, Fregatten-Kapitän Mysing, der bei der Explosion verwundet war, versuchte, sein Schiff bei Arkona auf flaches Wasser zu setzen. Das Schiff verlor aber hierbei beide Schrauben und trieb bewegungslos. Die zufällig vorbeikommende schwedische Fähre „Koning Gustav V“ versuchte, den Kreuzer in Schlepptau zu nehmen. Vor Durchführung dieses Schlepptauversuches aber zu Hilfe gesandte Boote der „20. Halb-Flottille“ ein, die „Gazelle“ abends in Swinemünde einschleppen konnten. Im Dock wurde einwandfrei festgestellt, daß die Verletzungen des Schiffes nicht, wie zunächst irrtümlich angenommen worden war, von einem Torpedotreffer, sondern von einer Mine herrührten, so mit war es klar, daß auch das Gebiet nördlich Arkona mit Minen verseucht war.

Am 24. Januar 1915 war das Flaggschiff „Prinz Adalbert“ bei der Ansteuerung von Steinort dicht unter Land festgekommen und konnte nur mit Mühe abgeschleppt und nach Swinemünde eingebracht werden. Seine Reparatur auf der Kieler Werft dauerte bis Mitte März. Die Reparatur der „Augsburg“ auf dem Vulcan zu Hamburg nahm auch bis März in Anspruch, die schwere Beschädigung der „Gazelle“ führte zur Außerdienststellung dieses alten Kreuzers. Am 25. Januar ging auch noch unser Luftschiff „P. L. 19“ bei einem Angriff über Libau verloren, so daß der 24./25. Januar 1915 zwei schwarze Tage für unsere Ostsee-Kriegsführung, besonders an der pommerischen Küste, waren.

Die Beseitigung der von den Russen in der mittleren Ostsee gelegten Minensperren trat jetzt in den Vordergrund. 3 von den bisher gefundenen 4 Sperren lagen an der pommerischen Küste, nördlich Arkona, östlich Bornholm und bei Stolpe=Bank, eine 4. vor Memel. Sämtliche Sperren waren leider erst durch Auflaufen eigener Schiffe gefunden worden. Im April wurde eine weitere Sperre an der pommerischen Ostgrenze nördlich Rirghöft festgestellt.





Gefchwader in Drehung. Gemälde von Franz Bohrer

Aus „Die See“, 53 Gemälde deutscher Maler von der Nord- und Ostsee. Verlag von Houeich & Bedifstedt in Köln am Rhein.



Alle verfügbaren Minensuch-Formationen gingen, sobald es Jahreszeit und Witterung erlaubten, an die genauere Feststellung und Räummung dieser Sperrren heran. Das Flugzeug-Mutterschiff „Arnschwald“ unterstützte die Arbeiten, die nun auch von neugebauten Minen-Räumbooten, die in größerer Zahl an Bord der ehemaligen englischen Dampfer „Indianola“ und „Inkula“ bis zum Sperrgebiet gebracht wurden, von Swinemünde aus, woselbst vom 6. Februar ab auch die Kreuzer „Lübeck“ und „Thetis“ als Rückhalt zur Verfügung standen.

Nachdem Mitte März zwischen Bornholm und Stolpe-Bank die Dampfer „Königsberg“ und „Bavaria“ durch Minen gesunken waren, wurde der Kurs für die Schifffahrt von Swinemünde nach Schweden westlich Bornholm und nach Osten dicht unter der pommerschen Küste anbefohlen. Trotz erfolgter Warnung fuhr der Dampfer „Grete Hemsoth“ einige Tage später auf die Arkona-Sperre und sank. Hier konnte der größte Teil der Besatzung allerdings gerettet werden.

Als Anfang April verschiedene Nachrichten von erneuter russischer Minen-Tätigkeit einliefen, wurde schwedischerseits sogar der Verkehr der Fähre „Safnik—Trelleborg“ eingestellt. Der D. d. D. raffte infolgedessen alle Torpedoboote und Vorpostenboote aus Swinemünde, Swinemünde und Memel zusammen, um zur Wiederaufnahme der so wichtigen Verbindung nach Schweden die Kurse Swinemünde — Safnik — Sandhammar — Mäden — Safnik nach Minen abzusuchen. Nach acht-tägiger Arbeit konnten diese Wege für die Schifffahrt wieder freigegeben werden. Die Swinemünder Hilfsminen-Suchdivision erhielt jetzt 12 einigermaßen seefähige Motorboote und beteiligte sich mit den Dampfern „Indianola“ und „Inkula“ nach Arbeiten nördlich Arkona an der Säuberung des Küstenweges bei Stolpe-münde. Die 2. Minensuch-Division arbeitete bis Mitte März an der Arkona-Sperre und der Kontrolle der Wege westlich Bornholm. Bei vorübergehender Sucharbeit vor Memel sank von ihr „T 57“ bei Rettung der Besatzung. Am 9. April fand diese Minensuch-Division die vermutete Sperre westlich der Stolpe-Bank, um dann weiter südöstlich der Stolpe-Bank mit allen Hilfsminen-Such-Divisionen eingesetzt zu werden. Mit Recht zollt unser Admiralstabswerk unseren Minensuchern für diese Zeit ihres Einsatzes, meist bei schwerem Wetter, höchste Anerkennung. Am 29. Mai sanken bei diesen Arbeiten nordwestlich Stolpe-Bank „T 47“ und „T 51“ während tags zuvor „T 49“ und „T 54“ nördlich Rixhöft durch Minentreffer schwer beschädigt worden waren. Diese Sperre bei Rixhöft war am 14. Dezember 1914 vom Panzerkreuzer „Rurik“ gelegt worden. Am 9. 7. fanden die Fischer nordwestlich Stilo verankerte

Minen, die der Panzerkreuzer „Admiral Makaroff“ gleichfalls am 14. Dezember 1914 gelegt hatte.

### Die Einnahme von Libau.

Am 7. Mai 1915 erfolgte in Zusammenarbeit von Heer und Marine, unter zeitweiser Hinzuziehung von Teilen der Hochseeflotte aus der Nordsee, die Einnahme von Libau. Bei der Säuberung der Gewässer vor Libau hatte die „Hilfsminensuch-Division Swinemünde“ hervorragenden Anteil. Nach der Einnahme von Libau, das bald nunmehr zum östlichsten Stützpunkt in der Ostsee ausgebaut wurde, verloren die Stützpunkte an der pommerschen Küste naturgemäß an Bedeutung für die Kriegsführung gegen Rußland. Dagegen machte sich die Tätigkeit englischer U-Boote im Laufe des Sommers 1915 auch in der mittleren Ostsee erneut störend bemerkbar. Es war weiteren englischen U-Booten gelungen, durch den Sund in die Ostsee einzudringen, wobei das englische U-Boot „E 13“ in der Nähe von Kopenhagen bei Saltholm auf Grund geriet und von dem deutschen Vorpostenboot „G 132“ durch Geschützfeuer außer Gefecht gesetzt wurde.

Dieses erneute Eindringen englischer U-Boote durch den Sund in die Ostsee führte nach Unterrichtung von Schweden und Dänemark zu verschärfter Sperrung des Sundes außerhalb der Hoheitsgewässer durch Minen und verstärkter Bewachung. Dieses erwies sich für die ganze folgende Kriegszeit als wirksam.

### Weitere Kriegsschiffverluste an der pomm. Küste.

Am 2. Juli 1915 1 Uhr 57 nachm. wurde der Panzerkreuzer „Prinz Adalbert“ nördlich Rixhöft von dem englischen U-Boot „E 9“ angegriffen, ein Torpedo traf in Höhe der Kommandobrücke, während ein 2. Torpedo achtern im Grund detonierte. Wichtige Abteilungen des Schiffes liefen voll und führten zum Ausfall vieler Gefechtskräfte. 2 Unteroffiziere und 8 Mann fanden den Tod. Sofort drangen 1200 Tonnen Wasser in das Schiff, das sich nach Swinemünde zu retten versuchte, vor Stolpe-münde aber zunächst auf flachem Wasser zur womöglichen Beseitigung der größten Schäden ankern mußte. Immer weiter eindringendes Wasser bis zu 2000 Tonnen verhinderte wegen zu groß gewordenen Tiefganges dann aber ein Einlaufen in Swinemünde. Wegen der Wassermassen im Vorschiff suchte das Schiff dann den Rückmarsch, davon 240 sm über den Achtersteven fahrend, nach Kiel, wo es auch glücklich nach glänzender seemännischer Leistung am 4. Juli 3 Uhr nachm. eintraf.

Der empfindlichste Kriegsschiffsverlust in diesem Jahr trat ein, als der Kreuzer „Undine“ bei der Begleitung der Fähre Safnik—Trelleborg als U-Bootschutz am 7. 11. 1915 nördlich Arkona durch das englische U-Boot „E 19“ ver-



senkt wurde. Es fielen 24 Mann, darunter der 1. Offizier, Kapitänleutnant Martini.

Am 15. Oktober 1915 wurde das Torpedoboot „T 100“ bei Saßnitz spät abends bei abgeblendeter Fahrt von dem Fährschiff „Preußen“ gerammt und sank mit dem Kommandanten Oberleutnant z. S. Bradhering; nur 5 Mann der Besatzung konnten gerettet werden.

Am 3. Oktober 1915 wurde unweit Saßnitz der in Ballast von Stettin nach Schweden bestimmte Dampfer „Svionia“ bei Saßnitz von dem englischen U-Boot „E 19“ angehalten. Der Kommandant von „E 19“ meldet in seinem Kriegstagebuch hierüber:

„3. Oktober 4 Uhr 30 nachm. bei Rügen Dampfer „Svionia“ angehalten, Mannschaft entlassen. Nach Geschützfeuer 2 Torpedos geschossen, Nummer 1 lief nicht, Nummer 2 ging unter dem Schiff durch.“

Die verlassene „Svionia“ trieb dann unmitttelbar vor dem Königstuhl bei Saßnitz an, noch heute sind die letzten Trümmer des Wracks, an dem die See nun schon 21 Jahre genagt hat, zu sehen.

Noch manches deutsche Handelsschiff fiel im Laufe des Jahres 1915 auch vor der pommerischen Küste feindlichen U-Booten zum Opfer, bis es gelang, deren Tätigkeit lahmzulegen.

Unsere Luftschiffe, die sich auch erfolgreich im Handelsschutz und bei der Jagd feindlicher U-Boote beteiligten, hatten Ende 1915 noch 2 schwere Verluste zu beklagen. Am 18. November explodierte aus unbekannter Ursache „S L 6“ (Kapitänleutnant Voemack) 8 km nördlich Seddin und ging mit der gesamten

Besatzung verloren. „S L 4“ wurde am 11. Dezember am Hallentor Seddin so stark eingedrückt, daß es abgewrackt werden mußte.

### Die letzten Kriegsjahre.

Nachdem 1916 der englische U-Bootkrieg in der Ostsee erloschen war, besonders aber nach der Besetzung der russischen Inseln Desel, Dagö und Moon (12. bis 18. Oktober 1917), wurde der Schwerpunkt des Krieges zur See immer weiter von der pommerischen Küste nach Osten verlegt. Trotzdem behielten in der Hauptsache Swinemünde und Saßnitz noch ihre große Bedeutung für die Sicherung der Schifffahrt und die Bewachung des Sundes bei. Auch manch schöner Prijsendampfer wurde von deutschen Kriegsfahrzeugen noch weiter in einen pommerischen Hafen eingebracht.

Lauteften Jubel rief es hervor, als am Jahreschluß 1916 der englische Dampfer „Varrowdale“, den der Kommandant des Hilfskreuzers „Möwe“, Korvetten-Kapitän Burggraf und Graf zu Dohna-Schlodien vom Atlantischen Ozean unter der Führung des Leutnants z. S. d. R. Badewitz zur Heimat entlassen hatte, mit wertvoller Ladung in Swinemünde einlief.

Noch so mancher Saten unserer braven Ostsee-Streitkräfte vor der pommerischen Küste wäre zu gedenken. Leider würde dieses aber über den Rahmen dieser Abhandlung hinausgehen; auch müßte noch der Arbeit der Mäner gedacht werden, die von der Armee meist schon als Landwehr- oder Landsturmmänner über 4 Jahre lang treu die Wacht an unserer Küste hielten oder in der Luft aufklärten und sicherten. Wir Pommern schulden ihnen allen Dank.

## Heimatkundliches aus pommerischen Hafenstädten

### Vorpommersche Schifffahrt

#### im 18. Jahrhundert von Hans Sund

Die Geschichte pommerischer Schifffahrt harret noch ihrer Bearbeiter. Während unsere Nachbarländer an der Ostsee eine stattliche Reihe von Werken aufweisen, die über Seeschifffahrt der Länder und auch der Städte vorzügliche Darstellungen bringen, hat Pommern so gut wie nichts Ähnliches aufzuweisen. Ueber einzelne Aufsätze und z. T. beachtliche Ansätze sind wir in Pommern nicht hinausgekommen. Deshalb ist es mit besonderer Freude zu begrüßen, daß „Unser Pommerland“ der pommerischen Seefahrtgeschichte seine Aufmerksamkeit zuwendet.

Da eine Darstellung, die größere Zeiträume umfaßt, den mir vorgeschriebenen Rahmen von

Raum und Zeit weit überschreiten würde, beschränke ich mich hier auf einen Landesteil und einen Zeitabschnitt, die für die Entwicklung pommerischer Schifffahrt von grundlegender — um nicht zu sagen von klassischer Bedeutung gewesen sind.

Die vorpommersche Schifffahrt beginnt das Jahrhundert in einer günstigen Lage. Uns liegen von Anno 1704 eine Reihe von Zertifikaten schwedisch-pommerischer Schiffe vor, denen die sogenannte „schwedische Freiheit“ im Deresund und Belt gewährt wird. Legen wir den Wohnort des Schiffers zugrunde, so sind es zwölf Stralsunder Fahrzeuge, die im Frühjahr und Sommer aus der Ostsee westwärts auslaufen: nach Amsterdam mit Getreide, Malz, Schaffellen, Wolle und anderen Landeserzeugnissen. Die Reise wird von einigen Schiffen

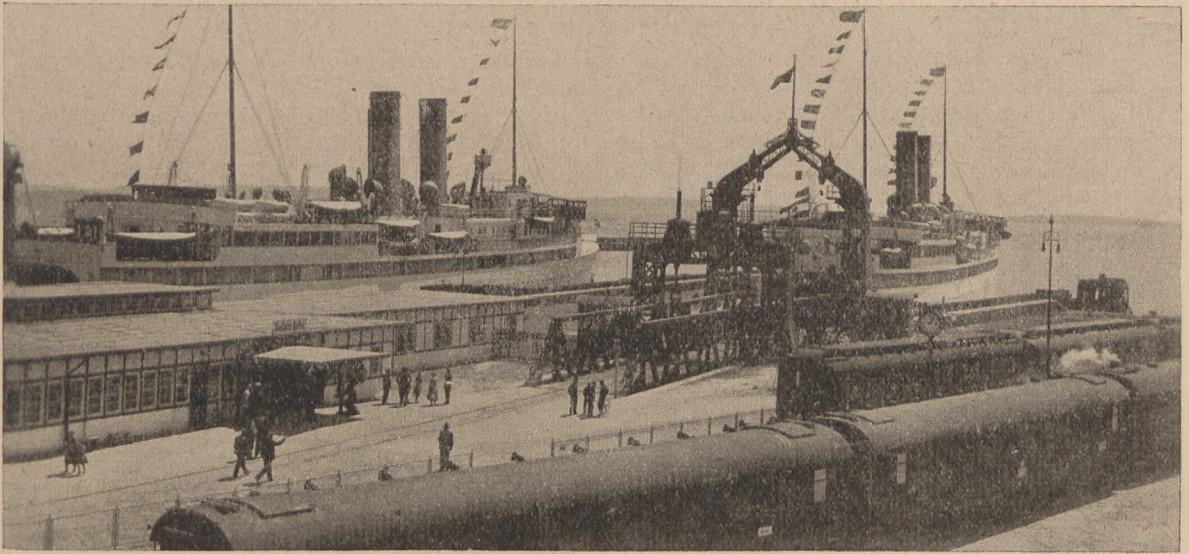


im Abstand von drei bis sechs Monaten wiederholt. 24 Stettiner Schiffe (nach dem Wohnort des Schiffers) machen in gleicher Weise die Fahrt. Ueckermünde und Anklam sind mit je einem Schiff vertreten. Wolgast ist der Wohnort zweier Seeschiffer (nicht am Fahrzeug beteiligt), die für schwedische Reeder Schiffe führen. Greifswald ist vereinzelt Abgangshafen. Demmin ist in einem unvollständigen Zertifikat genannt für das Schiff „Der Greif“ mit 40 Last Getreide und Malz nach Oldenburg.

Auch über die Rückfrachten gestatten uns die Zertifikate Schlüsse: So soll die Stralsunder

kehrend durch den Deresund, davon 16 aus den Niederlanden, sehr viele von Schweden und einzelne aus England und Frankreich. Wenige Jahre später bringen der Nordische Krieg und die in Pommern eingeschleppte Pest die vorpommersche Seeschifffahrt zum Erliegen (1710/11). Erst ab 1717 passieren wieder einzelne Stralsunder und Greifswalder Schiffe den Deresund.

Vorpommern nördlich der Peene bleibt zufolge des Friedensschlusses schwedisch, und wir folgen nun in diesem Schwedisch-Pommern der Entwicklung der Schifffahrt, die von den



Die zum „Seebienst Ostpreußen“ gehörenden Passagierdampfer „Preußen“ und „Deutschland“ am Hafenbahnhof Sahnitz  
Aufnahme: Konrad Gloritz, Sahnitz

Galiot „Anna“ (mit Roggen, Schaffellen usw. nach Amsterdam auslaufend) von dort mit Ballast, Hering, Tran „oder anderen Waren“ nach Stralsund zurücksegeln — oder „in Ballast“ nach Newcastle und von dort mit Salz, Steinkohlen, Blei nach Stralsund. Auch Seife kommt als geplante Rückfracht von Amsterdam vor.

Weiter steckt sich der Stettiner Schiffer Orloff auf der Galiot „Die grüne Linde“ das Ziel: Hat er seine Ladung (Getreide und Wolle) in Amsterdam gelöscht, will er mit Ballast nach England, Frankreich oder Spanien, um von dort mit Wein, Salz, Branntwein (Weinbrand) u. a. m. zurückzufegeln — oder direkt von Amsterdam nach Stettin.

Dies Bild der vorpommerschen Schifffahrt können wir ergänzen durch die Sundzollregister. Im Durchschnitt der Jahre 1701—1704 passieren jährlich 40 Stralsunder Schiffe ausfahrend den Deresund, vier Greifswalder, sieben Anklamer, weniger als ein Schiff aus Wolgast, Ueckermünde, Newwarp. In dieser Zeit kommen im Jahresdurchschnitt 38 Stralsunder Schiffe heim-

vier „Seestädten“ Stralsund, Greifswald, Wolgast, Barth betrieben wird. Wie uns Dähnert (I 916) aus Anno 1724 meldet, hatte Pommerns Reederei fast alle ihre Schiffe in den letzten Kriegsjahren zugefetzt und ist zur Zeit auch noch nicht imstande, so bald wieder andere an deren Stelle anzuschaffen. Deshalb sollen auch in den nächsten Jahren Schiffe unter 50 Last Größe, sowie außerhalb Landes gekaufte die schwedische Freiheit genießen. Stralsund hat seit dem Frieden fünfzehn Schiffe teils im Lande erbaut, teils erhandelt, doch davon zwölf durch Unglücksfälle verloren. Aus den erhaltenen Zertifikaten für die Erlangung der schwedischen Freiheit können wir einen Teil — wohl den größeren — des Stralsunder Schiffsbestandes von 1722/23 überblicken. Es werden 20 Galioten, eine Schmacke und ein Kreyer aus Stralsund mit der schwedischen Freiheit bewidmet. Alle Schiffe sind „auf Crabeelzmanier“ von Eichenholz erbaut, die Hälfte zu Stralsund, vier auf dem Darß, sonst zu Barth, Wittow, Volksdorf bei Loitz oder außerhalb von Schwedisch-Pommern. Die



Durchschnittsgröße beträgt 24 schwere Last, das größte Schiff hat 40 schwere, das kleinste 12 schwere Last (die schwere Last können wir mit etwa 2500/3000 kg Tragfähigkeit annehmen). Die zwölflastigen Galioten fahren einschließlich Schiffer mit vier bis fünf Mann, die dreißiglastigen einschließlich Schiffer mit sechs bis sieben Mann. Im Mittel kommt auf 5,2 schwere Last ein Mann (einschl. Schiffer). Das Durchschnittsalter der Schiffe ist acht Jahre. Sieben Schiffsnamen sind biblisch oder der Legende entlehnt, schon ist der später in Schwedisch-Pommern so beliebte „ringende Jacob“ vertreten. Die Anno 1721 erbaute „weiße Taube“ dankt ihren Namen sicherlich dem Friedensschluß. Je zweimal kommen „Hoffnung“ und „Fortuna“ vor.

Die Reedereiverhältnisse sind einfach, die kleinsten Partien sind Sechzehntel. Häufig sind nur Schiffer und ein Reeder beteiligt oder der Schiffer alleiniger Besitzer. Ein Fahrzeug hat einen Schiffer nebst „Mitschiffer“, der zugleich Mitreeder ist.

Im Jahre 1725 hat:

Stralsund	42	Schiffe	von	16—80	Last,
Greifswald	5	„	„	5—40	„
Wolgast	8	„	„	20—70	„
Barth	25	„	„	1½—3½	„
Zingst und Prerow	27	„	„	½—15	„

In diesen Zahlen sind eine Anzahl Holzjachten enthalten, die Holz vom Darß oder vom Haff befördern, meist „binnen Landes“, vereinzelt auch nach dem Dersund. Die kleinen Barther, Prerower und Zingster Fahrzeuge gehen auch wie ähnliche von Rügen mit Heringen nach Dänemark und Südschweden.

Nach den Listen passieren Anno 1726 = 18 Stralsunder, 6 Greifswalder, 10 Wolgaster Schiffe den Sund. Barth erscheint in dem ganzen Jahrzehnt nur mit einem einzigen Schiff (1722/23). Die nun preussischen Nachbarhäfen wie Anklam, Demmin, Neuharp, Uckermünde schicken 1726 kein Schiff durch den Dersund. Als Reiseziel herrschen die Niederlande vor, dann Norwegen, vereinzelt England und Frankreich. Als England die schwedisch-pommerschen Schiffe den national-schwedischen Schiffen nicht gleichstellen will und sie, gestützt auf die Navigationsakte, daran hindern will, schwedische Erzeugnisse nach England zu bringen, nimmt die Stockholmer Regierung die Belange ihres pommerschen Besitzes wahr. Nach dem Reskript Stockholm den 1. Juni 1730 können „die Stralsundischen Schiffe nach wie vor Unseres Reiches Waren und Produkte dahin (nach England) führen und ausladen.“ Wie wir sehen, suchen die Schiffe ihre Fracht auch außerhalb der Heimat.

Erst 1741 und später kehren Stralsunder Schiffe heim aus Portugal und Spanien, ab

1747 vereinzelt aus Italien. Bis 1745 wächst die Stralsunder Handelsflotte auf 58 Schiffe (12—86 Last), die Greifswalder auf 16 (3—50 Last), die Wolgaster auf 25 (22—70 Last). Die Barther hat 3 Schiffe (5—14 Last). Die Darß-Zingster Flotte zählt (mit Wied und Born) 73 Fahrzeuge (1—8 Last).

Anno 1739 liegen in Stralsund 38 Schiffe in Winterlage. Wenn man annimmt, daß dies der größere Teil der Stralsunder Handelsflotte sein dürfte, so scheint uns eine andere überlieferte Angabe zu hoch zu sein: 1744 erzählt ein französischer Kaufmann dem mit ihm nach Stralsund reisenden Studenten J. C. Müller, man zähle oft 80—100 Schiffe aus Stralsund an anderen Orten.

Anno 1730 sollen sich die schwedisch-pommerschen Schiffe, falls sie auf große Fahrt gehen, mit Türkenpässen ausrüsten, da die algierischen Kreuzer (= Seeräuber) im Sommer bis zum Englischen Kanal vorstoßen. So einen Türkenpaß hat der Stralsunder Schiffer Claes Beermann (1736/37) und 1749 Michael Haeger. Haeger strandet mit seiner Galiot „Frau Christina“ auf der Küste Jütlands. Den wertvollen Türkenpaß holt man am vierten Tage aus dem Wrack und trocknet ihn auf dem Ofen, „wobei er völlig zusammengekrumpen.“ Die Stockholmer Regierung rät dringend, in den gefährdeten Seegebieten keine Provinzialflaggen, sondern die von den Mauren anerkannte schwedische zu führen. Schwedisch-pommersche Schiffe hatten anfänglich 200 Taler Silber für den Türkenpaß an die Convoykasse zu zahlen.

Wir wissen von einem Greifswalder Seefahrer Peter Drewß, der 1746 auf der Reise von Hamburg nach Livorno von algierischen Piraten gefangen wird und noch 1750 gefangen ist. Daher verstehen wir, daß die Kollekte für türkische Sklaven in Schwedisch-Pommern Anno 1743 634 Rtlr. ohne Stralsund ergibt, Synode Wolgast = 138 Rtlr., Synode Barth = 130 Rtlr.

Ueber die Maße der Stralsunder Schiffe aus dem ersten Drittel des Jahrhunderts unterrichten uns die Zertifikate. Der Kreuzer „Frau Agnes“ hat 25 Ellen Kiellänge und 19½ Fuß Breite bei einer Tiefe (nicht Tiefgang) von 7½ Fuß. Zwei kleine auf dem Darß gebaute Galioten messen 27 Ellen × 18 Fuß. Doch kommen auch Maße vor von 20 Ellen × 16 Fuß Fuß (St. Johannes, gebaut 1715 auf Wittow). Schon 1723 ergeht vom Commerz-Collegium zu Stockholm die Anweisung, für „gehörige Vermessung“ zu sorgen. Doch ist diese in den nächsten Jahrzehnten ganz ungleich, „mehr auf des Schiffsmessers Mutmaßung und Gutdünken als auf sichere und auf die Schiffbaukunst gestützte Gründe“ vorgenommen.



Anscheinend kann noch im fünften Jahrzehnt die schwedisch-pommersche Rauffahrteiflotte die inländischen Seeleute nicht alle beschäftigen. Wir hören z. B., daß die Einlieger auf dem Darß seegewohnte Leute sind, die auf Lübecker, Hamburger, Bremer und holländischen Schiffen fahren und nur winters zu Hause sind. Holland im besonderen ist seit langem die hohe Schule und das Ideal des pommerschen Seemanns. Noch Nettelbeck erzählt davon. Da erfreulicherweise das Interesse für Sippenforschung in der Gegenwart ge-

eine Klinker gebaute offene Yacht. Mit dieser und einigen ähnlichen Darßer Booten werden jährlich weyige Last Getreide nach Schweden, pommersches Fensterglas nach Lübeck, etwas Brenn- und Stabholz nach Kopenhagen auf gut Glück versiegelt. — Barther Kaufleute kaufen nicht auf Messen sondern in Rostock ein, später haben sie gemeinschaftlich einen auswärtigen Kommissionär, der sie per Achse frei Tür beliefert. 1704/05 sind einige Waren direkt von Schweden und Lübeck bezogen, doch der Krieg erstickt diese Keime. 1726 etabliert sich in Barth

Aufn.: Stralsunder Verkehrsverein



Stralsunder Nordhafen. Nach der Wachttergreifung sind zwei neue große Speicherbauten entstanden, die die Leistungsfähigkeit des nächst Stettin größten Umschlagplatzes Pommerns wesentlich gesteigert haben

wachsen ist, lasse ich Namen der überlieferten vorpommerschen Schiffer hier folgen:

1704 aus Stralsund Peters, Kirchhoff, Wille, Wilhelm, Granow, Rüchel, Hagemeister, Möller, Biermann, Klopstock, Bierdümpel; aus Wolgast Schmidt und Hotoph, aus Necker münde Wegener.

1722/23 aus Stralsund Lütke, Claeßen, Riecke, Bent, Schlie, Roos, Evert, Schmidt, Brandt, Peters, Klopstock, Jansen, Steffen, Hansen, Möller, Haase.

Der siebenjährige Krieg bringt Schweden in die Reihe der Feinde Preußens. Wolgast verliert 42 Schiffe von 61 000 Tlr. Wert. Barth dagegen erzielt durch schwedische und russische Seetransporte erhebliche Gewinne, obwohl der Getreidehandel leidet. Jedenfalls steigt von 1745 bis 1765 die Maximalgröße der Schiffe in Barth von 14 auf 55 Last, in Stralsund von 86 auf 118, in Wolgast von 70 auf 95; die Zahl der Sundpassagen wächst von 1 auf 29 für Barth. Wir wollen deshalb hören, was uns Zeitgenossen über diese beachtliche Entwicklung sagen. Zu Anfang des 18. Jahrhunderts ist das größte Barther Schiff

Jochim Meinke, dessen Speicher heute noch steht. M. beginnt einen unabhängigen Ausfuhrhandel. Dreißig Jahre später macht sich ein früherer Lehrling Meinkes selbständig und importiert von Hamburg und Lübeck Materialwaren und Gewürz. Rostock ist ausgeschaltet. Dieser Handel wird besorgt durch Barther und Darß-Zingster Schiffe (Anno 1757 = 35 Schiffe zu 30—60 Last). Dabei hat das Barther Fahrwasser bis zum Gellen (bei Barthöft), wo Seeschiffe mit Leichtern laden und löschen und dann ganz Rügen umsegeln müssen, damals nur vier bis fünf Fuß Wasser.

An dieser eigenartigen Entwicklung hat die Bevölkerung des platten Landes bei Barth erheblichen Anteil, vor allen die Darß-Zingster. Sie betreiben seit Jahrzehnten Schiffbau, benutzen die Neubauten zu kleinen Reisen, um sie dann nach Rügen oder ins Preußische zu verkaufen. Dabei können die Darß-Zingster nicht einmal schreiben. Schon vor 1720 bauen sie Galioten von 26 Last. Die Darßer Yacht stellt sogar einen ganz bestimmten Schiffstyp dar. 1754 bauen sich Stepeniker Schiffer ein „Craveel-Jagdschiff auf Darßer Art“, und in der 1778 zu Stockholm erlassenen Anweisung für



Schiffsvermesser stehen in der zweiten Klasse „Deutsche Galioten und Galeassen und ein Teil Darßer Yachten“. Sie sind schärfer gebaut als die Fleuten, aber völliger als Brigantinen und Schoner. Wenn diese Darßer Schiffer aber wirkliche Seefahrt betreiben wollen, zwingt sie das Gesetz, in einer der vier Seestädte des Landes „Feuer und Rauch zu halten“. Das nächstliegende ist, daß sie in Barth Bürger werden. Tatsächlich finden wir in den Listen Barther Schiffer (später auch zu Stralsund, Greifswald und Wolgast) viele alte Darß-Zingster Namen.

Im siebenten Jahrzehnt scheint eine Stockung in der Schifffahrt einzutreten. Das deuten die Sundlisten an. Der Schiffbau kann seine Erzeugnisse im Lande nicht mehr absetzen. Nach dem Patent von 1692 dürfen Schiffsneubauten aus inländischem Holz erst nach vier Jahren ins Ausland verkauft werden. Deshalb bauen die Schiffbaumeister zum Verkauf aus fremdem Holz, das aus Mecklenburg (auf der Recknitz) oder aus dem Preußischen (Gegend Haff und Peene) bezogen wird.

1761 ist zu Stralsund aus fremdem Holz „ein ziemlich großes Fahrzeug gebaut, welches eigentlich von hier ab nicht fahren kann, sondern zu weiteren Reisen eingerichtet ist“, deshalb soll es nach auswärtig verkauft werden. Eine 1765 zu Damgarten erbaute Galeas, crabeel Eichen, 26 Ellen im Kiel messend, liegt 1769 noch unbenutzt und ungetakelt zu Stralsund. Ein dreimaliges Angebot in den drei Kirchen Stralsunds bringt noch keinen Käufer. Schiffer Meyfardt, Wolgast „kommt 1764 wieder zu einem Schiff durch Hilfe seiner Freunde“. Da für die Schifffahrt schlechte Zeiten sind, muß er 1768 das Schiff für den halben Preis verkaufen. Noch 1775 schreibt der Schiffszimmermeistermann Jacob Cornelius, Stralsund: „Bei den schlimmsten und erwerbslosen Zeiten, welche unsere Schifffahrt seit verschiedenen Jahren drücken, habe ich, um nicht gänzlich ohne Nahrung zu sitzen, da sonst niemand Schiffe bauen läßt, mich genötigt gesehen, verschiedene Schiffe für meine eigene Rechnung zu erbauen“.

Um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts erscheint in Schwedisch-Pommern ein neuer Schiffstyp: die Galeas. Solange fuhr man meist die aus Holland übernommene Galiot. In den um diese Zeit spärlich fließenden Quellen finde ich diese ersten Galeassen: Zu Demmin liegt etwa 1757 ein „Galgas-Schiff, 30 Ellen rheinländ. Maß im Rehl, so einem schwedischen Schiffer Bierow, in Barth zugehörig“. In dem stark von Schwedisch-Pommern beeinflussten Swinemünde ist 1753 „eine kleine Galias von 10 Lasten gebaut“. Die Stralsundische Zeitung, die mir ab 1761 vorliegt, nennt 1762 wiederholt Galeassen, daneben aber häufig Schnauen, Galioten, Klinker- und Hufergalioten und Hufere-

jachten. Eine Anregung für Seehandel und Schifffahrt gibt 1771 die Ermäßigung des Einfuhrzolls auf direkt aus erster Hand verschriebene Güter. Doch noch Mitte der siebziger Jahre sind von den jährlich gebauten 12–23 Schiffen die Hälfte Yachten. Dann beginnt, durch den amerikanischen Krieg verursacht, eine große Zeit für den vorpommerschen Schiffbau und die vorpommersche Schifffahrt. Vor diesem Kriege geht z. B. die Barther Schifffahrt nur in Ost- und Nordsee, dehnt sich dann aber aus nach Spanien, Portugal und bis ins Mittelmeer.

Mitten hinein in die höchste Entwicklung führen uns Listen von 1782 über Abgaben, die von allen Seeschiffen über 30 schwere Last erhoben werden für Zwecke der Kriegsflotte. Die Listen der einzelnen Seestädte sind zwar nicht ganz einheitlich aufgestellt, doch geben sie einen guten Ueberblick über den Bestand an Seeschiffen, teilweise über die Typen und über die Reederei.

Laut Liste vom 10. Juni entrichten zu Greifswald „12 hiesige Schiffe“ die Abgabe: 2 Brigantinen (zu 103 und 76 Last) und 10 Galeassen (zu 48 bis 91 Last) mit insgesamt 840 Last“. Gadebusch berichtet: „1783 fanden sich hier 32 Schiffe von 5 bis 128 Last“. Einzelne Daten bringt er nicht und meldet nur noch, daß 23 Schiffer damals in der Stadt wohnen.

In Stralsund bezahlen 42 Schiffe, „die zur hiesigen Stadt gehören und von hiesigen Bürgern befahren werden“, mit 2736 Last die Gebühr. Leider sind die Typen nicht angegeben. Die beiden größten Schiffe, zugleich die einzigen über 100 Last sind „Margaretha“ Schiffer Joh. Christoph Wallis, 115¼ Last, wahrscheinlich eine Brigantine, „Neptunus“ Schiffer Joh. Fr. Iben, 108 Last. Ende 1783 hat Stralsund nach Gadebusch 52 Seeschiffe über 30 Last, mit zusammen 3550 Last. Anno 1784 wohnen in der Stadt 58 Schiffer, „die wirklich zur See fahren“, das sind über 5 vom Tausend der Einwohnerzahl.

Die Barther Liste weist 65 Schiffe nach mit 4472 Last, für 25 Schiffe können wir den Typ feststellen, nämlich 4 Brigantinen (90–99 Last) und 21 Galeassen, deren größte 87 Last mißt. Die Barther Schiffe bleiben sämtlich unter 100 Last.

Wolgast hat 28 Schiffe und zwar 2 Fregatten, (Zweidecker zu 230 neuen und 154 alten Lasten), 3 Brigantinen, (davon zwei Zweidecker zu 98 und 96 alten Last), zwanzig Galeassen und 3 Yachten.

Damgarten meldet 7 Schiffer, die Bürger der Stadt sind und Fahrzeuge über 30 schwere Last führen. Darunter sind 2 Galeassen von 79 bis 80 Last. Drei Fahrzeuge sind nur mit Ellenmaß angegeben von 29 bis 37½ Ellen



im Kiel. Dies Städtchen wird weder von Gadebusch noch von Reichenbach erwähnt.

In Stralsund baut Schiffszimmeraltermann Cornelius damals 2 Brigantinen und 2 Galeassen, Jochim Meyer 2 Galeassen, 1 Galeasschiff und 1 Postjacht. Jürgen Stegelin hat eine Brigantine in Bau.

Anno 1784 finden vier vom Tausend der Bevölkerung Stralsunds ihr Brot als Schiffbauer und Segelmacher.

In Barth sind schon 5 Neubauten in dem Jahr 1782 bis Ende Mai von Stapel gelaufen, und 23 Neubauten stehen noch auf Stapel. Hiervon je ein Schiff zu Born, Wiek

halben Minutenglas, zwei Lote von 18 und 10 Pfund usw.

Für Kopenhagen baut Wolgast im gleichen Jahr ein Fregattschiff von 101 Fuß Länge über Steven, mit Zwischendeck und Wurmhaut, zwei Roofs auf Deck, Galion und Galerie für 10 000 Rtlr. Banco Nota dän. Courant.

Bei Beendigung des amerikanischen Krieges tritt ein sehr schwerer Rückschlag ein. Gadebusch sagt, „unsere Schifffahrt hat freilich seit Beendigung des letzten Seekrieges sehr abgenommen, da der auswärtige Frachthandel in sein altes Gleis wieder zurückgetreten ist, daher ein Teil von den vielen dazu gebauten Schiffen jetzt



Der Hafen von Greifswald

Aufn.: Baenisch

und Bassendorf. Nach Gadebusch sind Anno 1783 sechs vom Tausend der Einwohnerschaft Schiffszimmerer und Segelnäher. Ferner wohnen zahlreiche Schiffbauer auf Darß-Zingst und in den festländischen Dörfern westlich Barth.

Wolgast baut 4 Fregatten und 9 Galeassen, davon ein Schiff auf dem Anklamer Damm-Beendamm nördlich Anklam und eins zu Loitz. Nach Gadebusch ist der Anteil der Schiffbauer und Segelmacher an der Einwohnerzahl Wolgasts 13 vom Tausend.

Vom Wolgaster Schiffbau für auswärtige Rechnung sind verschiedene Bauverträge erhalten. Von 1781 über eine Galeas von 82 neuen Lasten nach Flensburg für 5600 Rtlr. Hamburg. Banco. Nach dem holländisch abgefaßten Vertrag ist das Schiff 36 Ellen 7 Zoll lang und 23 Fuß 7 Zoll auf dem Balken breit, holländ. Maß. Die Untertaue messen 125 und 130 Faden und sind 10–11 Zoll dick. Segel werden geführt: ein Großsegel mit zwei Bonnetts, eine Stagfock, ein Klüver mit je einem Bonnet, ein Bramtopsegel, ein Sturmbull als Besan, ein Jager. Unter dem Steueremannsgut sind 3 Compaßse und ein Peilcompaß, Sanduhren vom Quartierzglas bis zum

frachtlos in unseren Häfen liegt, ein Schicksal, das wir mit mehreren Handelskörtern gemein haben. — Wir haben auch hier im Lande bisher keine wichtig nachteiligen Folgen davon gesehen, sie dürften umso eher zu ertragen sein, je größer der Gewinn gewesen, welchen das Land aus der starken Reederei während des Seekrieges gezogen, wenngleich einzelne leiden, welche sich verhältnismäßig zu stark in diesem besondern Handelszweige versteckt hatten.“ So sind in dieser Krise zuweilen nicht mehr die Mittel vorhanden, die Schiffe zu versichern, daß sie „auf Gottes Gnade“ in See gehen. Immerhin hat die Schwedisch-pommersche Schifffahrt sich wieder erholt und ist noch in der ersten Zeit der französischen Revolution lohnend — u. a. im Mittelmeer, bis England 1798 feindlich gegen Schweden auftritt. Um die große Rauffahrteiflotte zu befrachten, reicht Eigenerzeugung und -bedarf des Ländchens bei weitem nicht aus. Die schwedisch-pommerschen Schiffe suchen Fracht — zwar nicht in allen sieben Meeren — doch viel im Mittelmeer, sogar in Amerika, wie uns Wilhelm von Humboldt erzählt. Im Sommer 1796 liegt an der Fährbrücke zu Stralsund ein



zweimastiges Barther Schiff, das schon drei Reisen nach Amerika gemacht hat.

Die Stralsunder Galeasse „Die Hoffnung“ Schiffer Steffen Heinrich Möller geht im Frühjahr 1786 von Stralsund nach Stockholm, von dort nach Nantes, dann nach der Swine und kommt erst Mai 1787 nach Stralsund zurück. Das Schiff „Die drei Gebrüder“ Schiffer H. Peters aus Stralsund macht 1793 diese Reisen: Wolgast—Rotterdam—Bordeaux, um Wein nach Rotterdam zu holen. Die Stralsundische Brigantine „Florentine“ Schiffer Heinrich Rasten wird 1793 auf der Reise von Malaga nach Neapel von den Franzosen aufgebracht. In der Krisenzeit von 1784 nimmt die Stralsunder Brigantine „der junge Jacob“ als Notfracht Salz aus Liverpool nach Hause. Der Schiffer hat sein voriges neues Schiff unverändert verloren, wobei die Reeder 12 000 Rtlr. einbüßen. Unter den 1788 von den Russen genommenen Schiffen sind Wolgaster, die Heringsfrachten von Göttingen nach St. Petersburg abgeschlossen haben oder mit Pottasche von St. Petersburg nach Brügge gehen sollen.

Schiffer Joh. Paffenhagen bringt mit der Greifswalder Brigantine „die Stadt Greifswald“ für Rechnung des „kaiserl. russ. Hofes“ Marmor und Gemälde von Livorno nach Kronstadt. Schiffer und Besatzung können, ehe sie in russische Gefangenschaft kommen, nur noch einem passierenden „Swinemünder“ Schiff kurze Nachricht zurufen. Man bringt die Leute über Oranienbaum und Jeroslaw nach Pulstawa, wo sie im Herbst 1789 noch festgehalten werden. Das 1783 zu Greifswald erbaute Schiff hat 1784 im Mittelmeer eine neue (Wurm-)haut erhalten, meldet der Greifswalder Reeder Gottfried Vahl. — Die Stralsunder Galeasse „Providentia“ ist 1778 auf dem Darß zu Wiek erbaut und hat segelfertig 5018 Rtlr. gekostet. Sie wird 1786 zu Greifswald neu verzimmeret und mißt 74 schwere Last. Ihr Schiffer Joh. Joch. Kreplin meldet im Herbst 1790:

„Ich war im Anfang des verflossenen Jahres so glücklich, in Bordeaux eine in Wein und Kaffee bestehende Fracht auf Schwedisch-Pommern abzuschließen. Um feindlichen Kapereien, denen die schwedische Flagge nach ausgebrochenem Kriege besonders in der Gegend von Helsingör ausgesetzt war, zu entgehen, bediente ich mich des Namens und der Dokumente meines leiblichen Bruders (!), welcher in Ribnitz das Bürgerrecht gewonnen hatte. Außer den gewöhnlichen Vorfällen begegneten mir auf meiner Fahrt eben keine merkwürdigen Unglücksfälle. Unter Hornbäk (auf Nordseeland) aber wurde mir der Wind konträr, und ich legte mich vor Anker. Raum wurde der Wind günstig, so ließ ich die Anker lichten und segelte am 6. Mai 1789 in einer Entfernung von einer nicht vollen Viertelmeile vom dänischen Ufer

längs demselben hin. Raum war ich unter Segel gegangen, wie der russische Kutter „der Dolphin“ gegen 9 Uhr abends auf mich zu kam und mir, noch ehe einer seiner Leute mein Schiff betrat, befahl, nordwärts ab, also mehr vom Lande zu halten. Sodann aber bestieg der Offizier (des Kutters) und der Steueremann mein Schiff, da es eben  $\frac{1}{4}$  Meile vom dänischen Ufer sich befand, kamen zu mir in die Kajüte und nahmen mein Schiff und die ganze Ladung in Beschlag.“ Die Russen bringen das Schiff als Brise in Kopenhagen zum Verkauf. Dem Schiffer gelingt es, zu fliehen, die Mannschaft wird nach Rußland geführt, zwei Mann können dort im Winter über Eis fliehen, die übrigen sterben in der Gefangenschaft. Das ist nur ein Fall von vielen. Doch nach wie vor drängt sich die Jugend des Landes zur Seefahrt. Mit 12 Jahren gehen die Jungen als Kajütwärter aufs Schiff. Und wenn sie nicht „bleiben“, können wir manchem auf seiner Laufbahn im Kirchenbuch folgen als „seefahrenden Mann“, Steuermann und Schiffer. Nicht alle fahren bis ins Alter, sondern eröffnen einen Handel oder widmen sich dem Schiffbau oder Segelmachen.

Der Verpflegung an Bord liegt für Stralsunder Fahrzeuge die Stockholmer Speiseordnung von Anno 1759 zu Grunde. Sie ist mit Grütze, Erbsen, Salzfleisch und Stockfisch eiförmig genug und war die Ursache zu Skorbut und vielem Streit zwischen Reeder, Schiffer und Mannschaft. Mangels Bier gibt es bei üblem Wetter Branntwein. Kaufmann Peter Kraft in Barth, ein früherer Schiffer, arbeitet 1786 eine neue Ordnung aus. Sie legt die Wochenration für den Mann fest mit Grütze, Erbsen, Salz- oder Frischfleisch, Stockfisch, ein Pfund Butter oder  $\frac{1}{4}$  Pott Del, Essig, 5 Pfd. hart trocken Brot, 9 Pott Bier, solange es im Schiffe ist. Auf kurzen Reisen gibt's einen Hering zum Frühstück. Statt Bier 1 Pott Trinkwein oder  $\frac{1}{3}$  Pott Branntwein. „Bei rauhem Wetter kann der Schiffer nach Umständen jedem Mann einen Sauf Branntwein reichen“, was er ins Schiffstagebuch eintragen soll. Die Stralsunder Reeder wollen aber an der Stockholmer Ordnung festhalten, sie war anscheinend für den Reeder günstiger. Der eigene Vorteil war ihm wichtiger als die Fürsorge für die Mannschaft, wenn es damals sicher auch rühmliche Ausnahmen gegeben hat.

Die Navigation betreibt der vorpommersche Schiffer in hergebrachter Weise. Praxis ersetzt ihm theoretisches Wissen. Das letztere schöpft er aus den sogenannten Seebüchern. Diese dänischen, schwedischen oder holländischen Seegelanweisungen bringen neben Küstenbeschreibungen und rohen Ansichten, Kursen und Entfernungen auch Gebete und „Seuffzerlein“ und allgemeine Regeln, wie diese:



Wer vor Schiffer oder Steuermann will  
zur See fahren,  
Der muß bei Tag und Nacht sein Loth  
und Lothlinie nicht sparen,  
Auch haben gute Wacht,  
Zu nehmen seinen Kurs und Compaß  
wohl in acht,  
Auch hüten sich vor Sicherheit und sein  
allzeit zu wachen bereit.

Erst Ende des Jahrhunderts kommen für  
Ost- und Nordsee anstelle der ungenauen  
holländischen Seekarten bessere dänische und  
schwedische Admiraltätskarten in Gebrauch.

Wind Ost (= Ost) mit Sturm, machten  
Jager und Bramsegel fest...“

Noch ganz im altertümlichen Rahmen liegt  
das Lotsenwesen. Die Betreuung der wichtigsten  
Fahrwasser durch die Mönchguter und Ru-  
dener Lotsen, die nicht dem Staat, sondern der  
privaten Grundherrschaft unterstehen, ist man-  
gelhaft. Die 1691 erweiterte Ordnung für die  
Seefahrenden und Piloten beim Ruden,  
Mönchgut, DRESSAU (= Thießow), auf dem Veert  
und zu Veemünde soll zwar „seit 1664 wieder  
eingerissene Mißbräuche und Unordnungen bei  
der Piloterei“ beheben. Doch muß auf wieder-



Teilansicht des Wolgaster Hafens.

Aufn.: Robert Seif, Wolgast

Alte Schiffer unterrichten im Winter in Navi-  
gation, wie z. B. Carl Runberg, der im Win-  
ter 1767/68 zu Stralsund ein „Navigations-  
Collegium“ halten will. Ein paar Sätze aus  
dem Journal des Schiffers Blandow aus  
Stralsund von 1811 zeigen uns den damaligen  
Navigationsbetrieb und zugleich in der Sprache  
noch immer den Einfluß des Holländischen.

2. Mai vorm. 10 Uhr erhielten Loß anbord  
vom Ruden, welcher uns über das Landtief  
brachte. Mittags 12 Uhr waren wir in See,  
der Loß ging von Bord. Wir setzten unsere  
Bott ein und machten alles nach Behör vest.  
Des nachm. 4 Uhr pehlben (!) Gasmund  
WNW auf dem Compaß, circa 1½ Meilen  
von uns, der Wind ZW (Süden ist immer  
holländisch mit Z abgekürzt) mit frische Kulte,  
abends 8 Uhr pehlben Wittmond (so sagten  
die Holländer zu Wittow) Ost auf dem Compaß  
2 Meil von uns...“

Auf der Rückfahrt von Gotenburg:

23. Juni morg. 4 Uhr pehlben Koll  
(= Kullen) ZO auf dem Compaß 2½ Meil  
von uns, allwo wir drei Mann von einer  
schwedischen Holzhjagd bürgen, welche gesunken..

holte Beschwerden 1764 wieder eine erweiterte  
Ordnung ergehen. Es wird darin vor allem die  
Jurisdiktion über die Lotsen in Sachen ihrer  
Amtspflichten und des Lotsenwesens dem Kgl.  
Licentgericht (Zollverwaltung) übertragen und  
dem privaten Grundherrn genommen.

Die Regierung setzt 1726 den Kapitän  
Stolterfoth als Inspektor des Lotsenwesens ein,  
was Stralsund und Greifswald, die eigene  
städtische Lotsen halten, ganz unnötig finden.  
Als Stolterfoth u. a. dringend empfiehlt, auf  
dem Gellen (= Barhöft) einen „Loßmann“ ein-  
zusetzen, antworten die Städte recht bissig über  
den Inspektor „hat der Extrahent Qualitäten,  
daß er meritiret, daß für seine Sustentation  
(Unterhalt) gesorgt werde, wird sich im Reiche  
Schweden oder sonst wohl Gelegenheit finden“.  
Dennoch dringt Stolterfoth durch; denn 1729  
hat Stralsund zwei Lotsen auf dem Gellen.  
Man kann auch sonst in der Verwaltung der  
Stadt Stralsund wenig Einsicht für die Be-  
lange der Schifffahrt finden. Als sich ein Schiff-  
bauer über die geringe Tiefe im Hafen be-  
schwert, rät man ihm, er könne es bleiben  
lassen, solche großen Schiffe zu bauen. Die



Darß-Zingster Schiffer verärgert man in Stralsund so, daß sie ihr Winterlager nach Greißwald-Wieck verlegen. Und lange währt es, bis eine Stätte zum Ballastladen und -löschten geschaffen wird, die Ballastkiste, nach der noch heute das Ostende der Fährbrücke heißt. Der 3. T. im Volkscharakter liegende vorpommersche Widerstand gegen Neuerungen ist nicht zu verkennen. Ueber die Kennzeichnung des Fahrwassers wachen seit alters die Lotsen. See-tonnen liegen bei Mönchgut, beim Ruden und vorm Sellen. Auch das Fahrwasser durch den Greißwalder Bodden und Sund ist Ende des Jahrhunderts leidlich ausgetonnt und geprickt.

Die ursprüngliche Entwicklung des Seezeichenwesens beleuchtet ein Vorfall im Barther Fahrwasser. Bei Rinnbakenhagen liegen Steine, zu deren Kennzeichnung die dortigen Bauern Bricken aussetzen. Dafür erhalten sie nach altem Brauch von den Darßer Schiffern eine Sonne Bier oder den Gegenwert von zwei Rtlr. Als die Darßer ab 1750 dies sparen wollen, auch wohl selbst die Bricken setzen, gibt es Streit. Die Rinnbakenhäger entfernen die Zeichen, und die Darßer segeln auf den Steinen ihre Schiffe zu schaden, bis die Licentverwaltung den alten Brauch der Abgabe den Darßer und Barther Schiffern durch Verfügung auferlegt.

In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts flammen am wichtigsten Ausgang der Ostsee neue Leuchtfener auf oder alte werden verbessert. Unsere wahrlich schwierige Küste bleibt dunkel. Nur einen nicht durchgeführten Plan finden wir. Das Riff von Darßer Ort schießt weiter seewärts, als die Admiralitätskarte von 1788 anzeigt. Auf diesem Riff und zwei anderen gar nicht verzeichneten Bänken stranden sehr viele Schiffe. Deshalb soll dort 1792 eine Sonne ausgelegt werden. Doch hält der Landjäger Niemann auf dem Darß die Sonne für zwecklos, da die Schiffe meist nachts stranden. Er empfiehlt als einziges Mittel, auf Darßer Ort eine Bake oder einen Feuerturm zu bauen. Die Sache verläuft Anno 1794 im Sande. — Die Galiot wird in der schwedisch-pommerschen Seeschiffahrt selten. Unter den 79 Barther Schiffen von Anno 1793 ist nur noch eine einzige. Die Mehrzahl sind Galeassen bis auf 11 Brigantinen und einige Chalouppen und Yachten. Die ersten Schoner finde ich in Schwedisch-Pommern erst bald nach 1800.

Das neunzehnte Jahrhundert bringt mit den großen Verwicklungen den Niedergang. Doch lange lebt die Blüte in der Erinnerung. Noch 1818 führt die nun „neuvorpommersche“ Schiffahrt im Mittelmeer die blaue Flagge mit dem gelben Kreuz, die gegen die nordafrikanischen Piraten schützt. Denn Preußen schützte seine Interessen hier nicht. Es war auch Preußen nicht möglich, die Schiffahrt seiner neuen Erwerbung so zu vertreten, daß der Be-

stand erhalten blieb. Nur die Tradition hat sich gehalten. In den Listen aus der Schwedenzeit und denen aus der Mitte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts finden wir bei Reedern und Schiffen viele gleiche Namen wie zu Barth: Scheel, Wallis, Rodbertus, Kraest, Scharmberg, Schütt, Steinorth, Busch, Spiegelberg, Ehler, Fäcks, Raften, Niemann, Jaage, Jahnke, Struck u. a. m.

Wie die Scholle den Bauern, so hat auch die See den vorpommerschen Schiffer festgehalten, der sie in Generationen mit dem Riel pflügte.

## Aus dem alten Swinemünde

von Robert Burkhardt

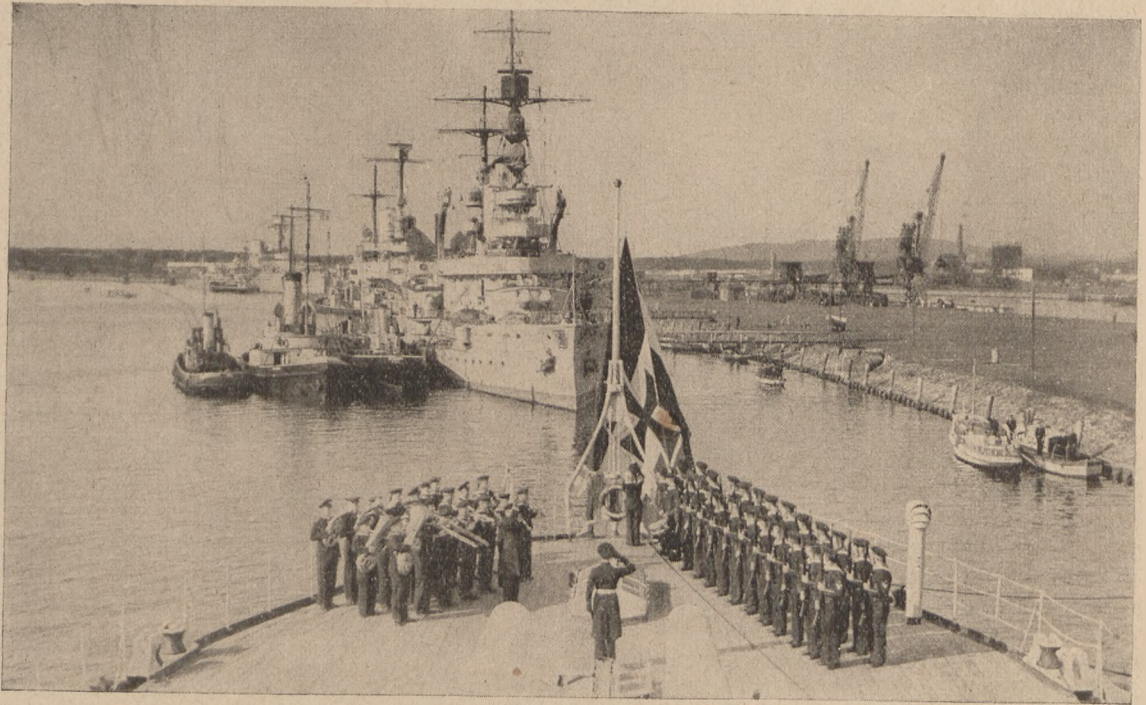
Alles, was sich in unseren alten Hafencstädten im Dunkel des Mittelalters verliert, ist in der erst um 1750 gegründeten Stadt Swinemünde von Tag zu Tag mit Akten und Urkunden zu belegen. Da gibt es keine alten geheimnisvollen Patrizierfamilien mit gruseligem Sagen und verborgenen Gemächern; jeder steht im Lichte der Sonne und erblickt den lieben Nachbarn ebenso in aller feiner Menschlichkeit. Es war eine bunte Gesellschaft, die sich vor 200 Jahren an den Ufern der Swine zusammenfand, alles Leute, die sich den Wind um die Ohren hatten wehen lassen, zum größten Teil Nichtpreußen, die hier eine Zuflucht fanden und hier mit aller Zähigkeit das Glück, das ihnen nirgends günstig gewesen war, zu fassen suchten.

Ein Weg zum Großkaufmann führte damals über die Leichterschiffahrt. Um 1750 war eigentlich nur die Swinemünder Reede für größere Schiffe sicher; der Weg zum Binnenhafen war in den ersten Jahrzehnten noch gefährlich, die Weiterfahrt übers Haff nach Stettin noch bis weit ins 19. Jahrhundert hinein fast unmöglich. Die größeren Schiffe mußten also durch kleinere Fahrzeuge nach und nach geleichtert werden. Den Seeschiffern lag viel daran, das Leichtern in kürzester Zeit zu erledigen, um bald wieder in Fahrt zu kommen und den Stürmen, die auf offener Reede verhängnisvoll wurden, auszuweichen. Ein wildes Geschäft war die Folge. Jeder Swinemünder Bürger suchte irgend ein kleines Fahrzeug zu erwerben und dann zu Höchstpreisen die Not der Schiffer auszunutzen. Kopf und Kragen wurde gewagt, um möglichst zahlreiche Reisen auszuführen, bis der Staat die Aufsicht übernahm und wenigstens die schlimmsten Seelenverkäufer ausschied. Ein weiterer und größerer Uebelstand waren die Diebereien, die von den meisten Leichterschiffern auf der langen Fahrt nach Stettin begangen wurden. Wie einfach war es, an den großen Rotwein- und Rumsässern einen Reifen beiseite zu schlagen



und sie gründlich anzuzapfen, Seewasser nachzufüllen, das Loch zu verspunden und den Reifen wieder in seine alte Lage zu bringen! In ähnlicher Weise wurde von Raffee, See, Heringen und anderen Waren ein erheblicher Zoll erhoben. Die Stettiner Kaufleute waren darüber völlig im Bilde, aber es gelang fast nie, einen der Uebeltäter zu überführen. Man konnte die Leichterschiffer eben nicht entbehren

Mann war, der die Mittel dazu besaß, aber nie gelang es den Franzosen, auch nur den leisesten Beweis gegen ihn in die Hände zu bekommen. Einmal — so erzählt uns Fontane — gelang es den Franzosen, eine Schiffsladung englische Vanille zu erlangen. Sie wurde zum abschreckenden Beispiel auf dem Swinemünder Marktplatz verbrannt, Wohlgeruch über die ganze Stadt verbreitend. Die französischen



Flaggenparade bei der Flottenschau im Swinemünder Hafen.

und nahm hin, was man nicht ändern konnte. Am Ende mußte ja der Verbraucher auch diese Spesen bezahlen. Es gab Zeiten, wo vom Bürgermeister und Stadtrichter angefangen bis zum Nachtwächter jeder Swinemünder Bürger am Leichtergeschäft beteiligt war — wer durfte da aus der Schule plaudern!

Doch nur wenige brachten es zur wirklichen Großschiffahrt, zum Seehandel im großen Ausmaß. Unter diesen ragt besonders der Senator und spätere Geheime Kommerzienrat Friedrich-Wilhelm Krause hervor, den schon die Mitwelt den „König von Swinemünde“ nannte. Um 1805 fuhren unter seiner Flagge neunzehn Seeschiffe, fast ein Zehntel der pommerischen Schiffahrt jener Zeit. Ein Teil dieser Schiffe lag 1806 in französischen Häfen und wurde von den Franzosen weggenommen. Aber was Krause dort verlor, holte er sich in der Zeit der Handelsperre dreifach wieder. Alle Welt wußte, daß über Swinemünde und die Rüste von Usedom-Wollin ein gewaltiger Schmuggelhandel ging und daß nur Krause der

Zöllner konnten nach Paris über ihren Eifer berichten und wurden gebührend belobt. Erst lange nachher kam heraus, daß die Ladung durch Seewasser bereits verdorben gewesen und mit aller Absicht dem Feinde in die Hände gespielt worden war. Ueber ähnliche Schmuggelgeschichten berichtet heute noch der Volksmund an vielen Orten der beiden Inseln und weiß heute noch anzugeben, wer es dabei zu Vermögen gebracht hat.

Eine ähnliche Blütezeit — die letzte! — für den Swinemünder Schiffsverkehr war die Zeit des Krimkrieges. Rußland lag mit Frankreich und England im Kriege und leitete den Verkehr mit Westeuropa ganz und gar über Swinemünde/Stettin. Die ganzen Jahre über, selbst im Winter, lagen russische Kriegs- und Handelsschiffe im Hafen. Die russischen Offiziere tanzten im Gesellschaftshaus mit den Töchtern des Landes und die Soldaten und Matrosen in den Schifferkneipen am Bollwerk. Das russische Geld floß in Strömen, aber auch der Alkohol, so daß es nicht selten zu Mord und



Totschlag kam und die Swinemünder zuletzt froh waren, die rauhen Gäste los zu werden.

Durch Geschäfte mit Rußland wurde auch der Kaufmann Hejse um 1860 zum reichen Mann. Er richtete ständigen Schiffsverkehr mit Italien ein und brachte Apfelsinen, Zitronen und ähnliche Leckereien nach Petersburg, wo sie sehr teuer bezahlt wurden, da es damals dort an Eisenbahnverbindung mit Südrußland gänzlich fehlte. Er starb um 1875 in Neapel und liegt in Swinemünde begraben. Seine Witwe hinterließ der Stadt und der Kirche Swinemünde 1900 über zwei Millionen Mark, aus denen u. a. die schöne Lutherkirche und das städtische Waisenhaus (Hejsestift) erbaut wurden.

Heute ist von allen diesen hochliegenden Schiffahrtsplänen, die bei der Gründung der Stadt gehegt wurden, einer nach dem andern der fortschreitenden Vertiefung des Fahrwassers nach Stettin zum Opfer gefallen. Französische und spanische Weine, schottische und norwegische Heringe, schwedisches und finnisches Holz, englische Kohlen und fernöstliche Delfrüchte — alle ziehen in Riesendampfern an Swinemünde vorüber und entladen in Stettin. Die Swinemünder Speicher sind verödet, viele große Geschäfte eingegangen oder nach Stettin verlegt. Dafür ist seit etwa hundert Jahren Swinemünde zum ältesten preußischen Seebad geworden, das heute weit über die Grenzen des Deutschen Reiches bekannt ist. An das Badewesen haben sich die Swinemünder viel schwerer gewöhnt, als man heute annimmt. In der seemannisch eingestellten Bürgerschaft war die Neigung, fremden Leuten früh die Stiefeln zu putzen und die Teller abzuwaschen, recht gering, und den Kaufleuten lag an diesem verhältnismäßig geringen Verdienst erst recht nichts. Dort rechnete man mit anderen Zahlen. Man glaubte mehr, durch die Aufnahme von Badegästen Gefälligkeiten zu erweisen, als Geschäfte zu machen. Erst 1840 entstanden in den beiden Hotels „Drei Kronen“ und „Preußenhof“ die ersten Gaststätten, in denen man Berliner und Stettiner Badegäste aufnehmen konnte. Deshalb liefen Heringsdorf und Misdroy dem älteren Badeorte Swinemünde rasch den Rang ab. Das wurde erst anders, als der Seehandel sich immer mehr Stettin zuwandte und den Swinemünder Bürgern zum Teil nichts weiter übrig blieb als der Badeverkehr. Um jene Zeit (1890) baute die Stadt ihren herrlichen Strand zu dem neuen Stadtteil „Swinemünde-Bad“ aus, wodurch Swinemünde in wenigen Jahren an die Spitze der deutschen Ostseebäder rückte.

Das schönste Bild des alten Swinemünde, wie es vor hundert Jahren lebte und liebte, gibt uns Theodor Fontane, der Dichter der Mark, in seinem Buch „Aus meinen Kin-

derjahren“. Er verlebte um 1830 einige schöne Jugendjahre in Swinemünde und weiß die genußfrohen Kreise, in denen sein Vater als Apotheker zu verkehren und zu spielen pflegte, mit großer Anschaulichkeit zu schildern. Es gibt in der ganzen pommerschen Bücherwelt nichts, was man den „Kinderjahren“ an die Seite stellen könnte, und für den Swinemünder ist es die Gefühlschronik jener Zeit, auch wenn das Tatsächliche manchmal nicht stimmen sollte. In ähnlicher Weise hat ein Swinemünder Kind, der Pastor Otto Hartwich in Lübeck, seine Vaterstadt um 1870 und später in dem Zeitbild „Aus der Schmiede des Glücks“ darzustellen gewußt. Beide schildern uns in humorvoller Weise jenen kernigen und fleißigen, aber auch heiteren und gemütvollen, niemals verzagenden Menschenschlag, aus dem unsere deutschen See- und Kaufleute erwachsen. Viele von denen, die durch die Swinemünder Kontore liefen und dort nach dem Volksmund „Konful führten“, sind in der Ferne zu Ehre und Ansehen gekommen, und die älteren Offiziere der Marine erzählen heute noch gern von den gemüthlichen Stunden, die sie im „Luftdichten“ und im „Hammelfstall“ verleben durften.

## Auf der Reede und im Hafen von Kolberg

Von Kurt Poppe

Als vor rund 700 Jahren westdeutsche Siedler zwei Kilometer unterhalb des wendischen Kastells das deutsche Kolberg gründeten, da folgten ihnen auf dem Fuße die Lübecker Kaufleute, um gegen ihre Waren Kolberger Salz einzutauschen. Lübecker Roggen zeigten als erste deutsche Schiffe ihre Flagge in der durch „Steinkisten“ gesicherten Mündung der Persante, dem heutigen Kolberger Hafen. — Wie goldiges Abendrot leuchten aus der Zeit vergangener Jahrhunderte in der Geschichte der Städte die alten Gilden und Zünfte auf. Aus dem Grau des ins Meer der Vergessenheit versunkenen mittelalterlichen Gilden- und Zunftlebens hat sich in Pommern eine einzige Korporation in unsere Tage hinübergerettet: das Kolberger Seglerhaus. Und mit ihm ist die Kolberger Schifffahrt im Wandel der Jahrhunderte aufs engste verknüpft. Kolbergs Schifffahrt stand in der Hansezeit in hoher Blüte; sie überragte, weil Kolberg Salz ausführte und Mittelpunkt für den gesamten ostdeutschen Handel nach Rußland und Polen wurde. Als im Juli 1931 die kleine am Sund gelegene dänische Hafenstadt Dragoer ihr 500 jähriges Bestehen feierte, da wurde dort im Festzug das Wappen Kolbergs gezeigt. Dragoer und Kolberg unterhielten enge Handelsbeziehungen,



und die infolge der außerordentlich reichen Heringsfänge im 16. Jahrhundert in Kolberg gegründete „Schonensfahrerkompagnie“ nannte eine ansehnliche Flotte ihr eigen. Erst mit Ende des 16. Jahrhunderts, als der Hering aus dem Sund verschwand, ging die Kolberger Heringsflotte zurück. —

Der 30 jährige Krieg vernichtete den durch Handel und Schiffahrt erworbenen Wohlstand früherer Jahrhunderte vollständig, zumal Gustav Adolf 1629 jeglichen Seehandel mit Kolberg untersagte. Aber die Kolberger Schiffer waren Dickhädel mit eisernem Willen. Langsam ging es wieder voran. Man errichtete sogar 1666 auf dem Turm des Voigthauses ein Leuchtfeuer. —

Die Forderung Schwedens, ihm zur „Sicherung des baltischen Meeres“ den preußischen Hafen Pillau abzutreten, beantwortete der Große Kurfürst weitblickend mit einer allerdings in den ersten Anfängen stecken bleibenden Armierung Kolbergs und dem Bau einer Kriegsflotte! Diese junge kurbrandenburgische Kriegsflotte, bestehend aus der Fregatte „Der Clevische Lindenbaum“, der Blöth „Churfürst von Brandenburg“ und der „Churfürstlichen Lust- und Leibjagd“ ging am 19. Mai 1657 unter Johann von Hille erstmalig von Pillau nach Kolberg in See! Und welches stolze Selbstbewußtsein konnte den auf der Brücke des „Clevischen Lindenbaums“ stehenden Kommandanten beseelen, wenn er den Befehl des Großen Kurfürsten las, der besagte: — — „Vor die königliche Schiffe, als wenn Ihme Schwedische, Dehniische oder andere Begegnen sollten, muß er zuerst streichen. Gegen die Holländische oder der General-Staaten Schiffe aber hat er zwar alles zum Streichen parat zu halten und sich alß anzustellen, alß wenn Er streichen wollte, soll aber warten, ob sie zuerst streichen wollen! Wofern sie nicht streichen, soll Er auch nicht streichen, sondern ungestrichen vorbegehen — —“. Die kurbrandenburgische Flotte ging später entweder in Pillau oder in Kolberg vor Anker. Im „Kriegshafen Kolberg“ lagen dann folgende Schiffe: „Friedrich Wilhelm“ (van Bevern), 43 Kanoniere, 200 Mann Besatzung, „Kronprinz“ (Cornelius Keers), 32 Kanoniere, 150 Mann, „Dorothea“ (Marten Ferdinand), 32 Kanoniere, 100 Mann, „Fuchs“ (Andreas Bergener), 20 Kanoniere, 100 Mann, „Löwe“ (Jasper Cornelius), 20 Kanoniere, 100 Mann und „Berlin“ (Jessen Blumenthal), 16 Kanoniere, 100 Mann. Zum Admiral war der Holländer Benjamin Raule ernannt worden, für das Seelenheil der jungen Marine sorgte der reformierte holländische Pfarrer Abraham Rüb. Des Großen Kurfürsten Schöpfung verfiel leider nach seinem Tode. —

Während der drei russischen Belagerungen im 7 jährigen Kriege (1758/60/61) verlor

Kolberg fast die ganze Handelsflotte! Die größte Kriegsflotte, welche jemals auf der Kolberger Reede kreuzte, lag vom 31. August bis zum 23. Oktober 1760 vor Kolberg. Die dem kommandierenden Admiral des schwedischen Geschwaders, Vizeadmiral A. Langerbielle, unterstellte feindliche schwedische Flotte ging am 24. Juli 1760 nach Kolberg in See. Das Geschwader setzte sich zusammen aus dem die Vizeadmiralsflagge führenden Siebzigkanonenschiff „Prinz Gustav“, dem Kommandeurschiff „Eintracht“, den Schiffen „Adolf Friedrich“, „Freiheit“, „Sophie Charlotte“ und „Südermannland“, den Fregatten „Allerim“ und „Eholmsund“, dem Transport- und Lazarettenschiff „Kastell von Karlskamm“, der Galeotte „Delphin“ und zwei Deckbooten. — Die vom Admiral Zacharias von Mischukow befehligte Kaiserlich russische Flotte bestand aus drei Divisionen, welche dem Admiral von Mischukow, dem Vizeadmiral Andreß Poljanski und dem Contreadmiral Mardvino unterstanden und sich aus den über eine Besatzung von 5000 Mann und einer Bestückung von 1568 Geschützen verfügenden Einheiten zusammensetzte: Cheschiff „St. Dimitri Rostowsky“, Vizeadmiralschiff „Klimat Paporimskoy“, Contreadmiralschiff „St. Andreae Perwozwanoy“, Linienschiffe „Slatausi“, „Natalia“, „Pultava“, „Kewell“, „Serernoi Orell“, „Ingermannland“, „Alexander Nawsky“, „Gafrite“, „Astrachan“, „Arile“, „Sergi“, „Muskow“, „Ohne Namen“, „Warachil“, „Schlutenburg“, „St. Nicolai“, „Jagudill“, „Kreuser“, „Russia“, Bombardierer „Samson“, „Jupiter“, „Donner“ und das Paketboot „Lebed“. Die Schiffe überschütteten die kleine Festung mit einem Eisenhagel! Und die stolze Flotte — drehte am 20. Oktober 1760 schleunigst zur panikartigen Flucht auf, als der verwegene Husarengeneral von Werner Kolberg entsetzte und die Russen zu Paaren trieb! Daß die Befehlshaber einer starken Flotte aus der Niederlage des Belagerungsheeres und ihrer Landungstruppen auch die Schlußfolgerung für ihren fluchtartigen Rückzug zogen, dürfte einzig in der Kriegsgeschichte dastehen. Der Volksmund brachte es auf folgende, strategisch aber nicht wörtlich zu nehmende Formel:

„Und durch ganz Deutschland machte die Runde die unerhörte, drollige Runde:

Zwei Flotten vertrieben die preußischen Reiter, das nenn' ich mir kühne, verwegene Streiter.“

Wenn auch bei der denkwürdigen Belagerung Kolbergs im Jahre 1807 Schiffe die Festung bei der Verprobiantierung und Armierung unterstützten, der tapfere Verteidiger Gneisenau an Bord eines Segelschiffes von Danzig kommend in Kolberg eintraf und eine schwedische Fregatte seewärts die Verteidigung des Wolfsbergs unterstützte, so ist eine feindliche Flotte nicht in Tätigkeit getreten. — Der



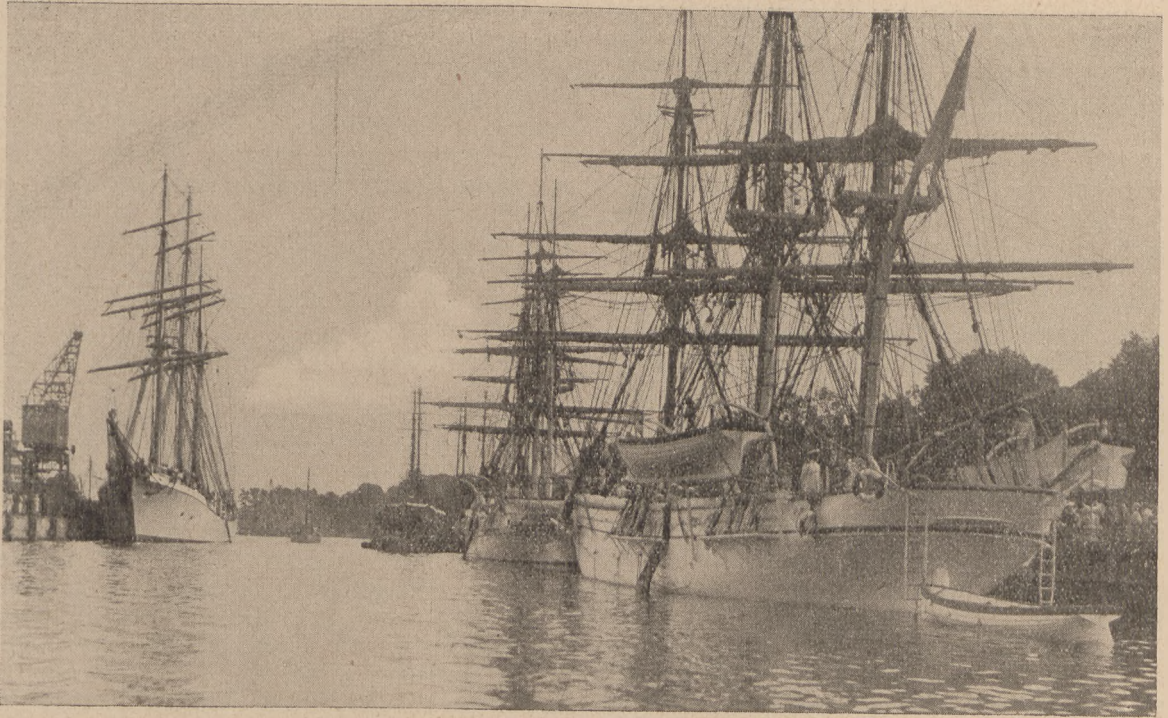
eiserne Arm des französischen Imperators versetzte mit der am 24. November 1806 verhängten „Kontinental Sperre“ dem zuvor blühenden Ostseehandel den Todesstoß, da jegliche Einfuhr und Ausfuhr verboten wurde. Druck erzeugt Gegenwehr: man ließ die Schiffe unter falschen amerikanischen und norwegischen Konnossements segeln, stellte die gefälschten Papiere auf einen neutralen Hafen aus und legte treu und bieder dem französischen Konsul in Stettin diese Papiere zwecks Einfuhrerlaubnis vor! In Kolberg beteiligte sich eine Flotte von 26 Segelschiffen an diesen „schwarzen“ Fahrten! Uebrigens verlangte — und bekam — jeder so unter falscher Flagge segelnde Matrose ein Monatsheuer von 90 Talern, und Kapitäne und Steuerleute gingen erst für mehrfach verdoppelte Gehälter und „gegen Anteil“ auf die Brücke und ans Ruder! —

Kolberg hatte 1807 seinen Schild blank und rein erhalten; von Kolberg aus sollte 1811 das verhaßte napoleonische Joch wieder abgeschüttelt werden. Und wieder sah Kolberg eine mächtige Flotte auf seiner Reede. Am 9. Oktober 1811 erschienen englische Schiffe mit Truppen, 120 Geschützen, 60 000 Gewehren und großen Vorräten an Munition vor Kolberg. Der König gab nicht die Erlaubnis zum Losschlagen, und zum großen Uerger Blüchers unterblieb die Ausschiffung der Truppen und des Kriegsmaterials. Die Flotte wartete noch bis in die letzten Novembertage, dann zwangen schwere Stürme sie zur Abfahrt. Und es war, als ob auch das Schicksal den Krieg noch nicht gewollt hatte: im Rattegat wurde die Flotte vom Sturm überrascht. Das Flaggschiff wurde ein Opfer der See, und der englische Admiral ging mit seinem stolzen Schiff in die Tiefe. —

Das 19. Jahrhundert war die Glanzzeit der Kolberger Segelschiffahrt. Und wenn sie alle, welche im Laufe nur eines Jahrhunderts in das tiefe Wassergrab sanken, heute Kolberg anlaufen würden, der Hafen würde von den 62 Segelschiffen zum Mastenwald. Lassen wir die tote Flotte einmal Revue passieren. Die stolze „Thetis“ — auf ihrer Brücke stand Heinrich Blank — ging 1841 vor Skagen auf den Grund, vor Swinemünde sank ein Jahr später die „Charlotte“. War eine schmutze Schalupp, „Die Hoffnung“. Aber die Hoffnung auf eine glückhafte Heimkehr wurde zu Schanden: sie blieb 1845 im Skagerrak. In fernen Meeren zeigte die Bark „Arminius“ Kolbergs Farben. Mit ihnen ging sie 1844 auf den Grund des Meeres. Hart traf das Jahr 1845 die Kolberger Flotte: die Brigg „Valeria“, die Schalupp „Iduna“ und der „Alfred“ kehrten nimmer heim. Und 1847 forderte das Meer den gleichen Tribut mit der Bark „Ludovica“, die angesichts des heimischen Hafens bei Bodenhagen sank, der Bark „Stadt Colberg“ und dem

„Neptun“. Und nochmals brachte 1850 großes Sterben: Schoner „Henriette“, Jachten „Ulrike“ und „Gebrüder“ segelten in den Hafen der Ewigkeit. Fern der Heimat strandete 1851 der „Archibald“; Kapitän Wilke ruht in fremder Erde. Ein Opfer der schweren Stürme wurde im gleichen Jahr die „Therese“; „Bertha Amalia“ und „Marie“ blieben mit der gesamten Besatzung in der Swinemünder Bucht, die zweite „Hoffnung“ kenterte 1854 bei Malmö. Ein Jahr blieb Kolberg verschont von Trauer und Leid. Dafür verbuchten sich aber die Kolberger Reeder von 1856—58 den Verlust der „Rosa“, des „Paul Friedrich“, der „Minerva“, des „Zollverein“, der „Prinzessin von Preußen“, der „Caroline“, der „Felicitas“ und des „Heinrich“. Auf dem Kirchhof Ostsee ruht manch' Kolberger Seemann! Und wieder kam ein Jahr glückhaften Segelwinds. Aber als der glühende Sonnenball 1860 zum ersten Male westlich ins Meer untertauchte, da hob das große Sterben an: 13 Schiffe blieben draußen im Laufe von nur fünf Jahren! Der Stolz des Kolberger Hafens, das große Vollschiff „Agnes“ wurde als erstes vom Schicksal ereilt. Ihre Mannschaft mußerte auf immer ab im Rattegat! Und in regelmäßigen Abständen scheerten sie auf immer aus: „Hertha“ und „Graf Wrangel“ — er ist spurlos verschollen — „Emilie“ — sie kehrte aus dem Atlantik nicht zurück — „Hoffnung“ — sie rechtfertigte zum dritten Male nicht den Namen — „Persante“ und „Nanny“ — um ihren Verbleib weinten sich 1863 die Angehörigen die Augen rot — „Marie“ und „Anna Marie“ und „Johanna“ — sie sackten 1864 ab — ihnen folgten „Friederike“ und „Wilhelmine“ und als letzter der schmutze Schoner „Paul“. Und wieder ritt der Knochenmann mit Stundenglas und Hippe auf dem weißen Pferde und winkte seinem dienstbaren Geiste, dem Herbststurm. Und der war nur zu willfährig. „Paul August“ blieb 1870, „Ermandine“, „Robert“, „Doris“ und „Julie“ blieben 1871 aus. 1872 sank der „Ernst“, der „Wilhelm“ im Jahre darauf. — Im folgenden Jahrzehnt war nur 1876 ein Trauerjahr: die Bark „Königin von Preußen“ mußte in grober See dran glauben. Kam das Jahrzehnt 1880 bis 1890, in dem mit den Ausnahmen 1883 und 85 jedes Jahr Kolberg ein Verlust traf. Der erste Kolberger Dampfer „Der Blüh“ wurde im schweren Sturm gegen den Molenkopf geschmettert und ging in zwei Teilen dort in die Tiefe. 1881 sank der „Hans“, 1882 kenterte 20 Seemeilen vor Kolberg der Dampfer „Stadrat Geese“. Der stolze „Navigator“ kehrte nach einem schweren Sturm in der Nordsee nicht heim. Bei Skagen ereilte 1886 den „2. Juli“ das gleiche Schicksal. Die Bark „Graf Wrangel“ kam 1887 auf die Verlustliste, ein





Deutsche und schwedische Schulschiffe im Kolberger Hafen.

Aufn.: Photohaus Gernß

Jahr später beklagte die Reederei C. F. Hackbarth mit dem „Carl Friedrich“ den Verlust des dritten Schiffes, 1889 kehrte Kapitän Dobbrück mit der „Martha“ nicht nach Kolberg zurück. War es genug der Tränen? Ein ganzes Jahrzehnt leuchtete eitel Sonnenschein über dem Kolberger Hafen, und der nasse Kirchhof konnte sein Tor schließen. „Max Robert“ fand 1900 als letzter den Weg nicht zurück. Er ruht irgendwo in der Ostsee und mit ihm die gesamte Besatzung. —

Die Jahre gingen, die Zeit lief. Man schrieb den 19. August 1870. In den frühen Morgenstunden richteten sich von dem Fort Münde die Gläser der Artillerieoffiziere westwärts. Man erwartete die französische Flotte vor Kolberg. Sie war mit dem an Bord der „Surveillante“ sich befindenden Admiral Bouvet-Willamez in See gegangen, um Kolberg zu beschießen! Ebenjowenig wie die schwache preußische Flotte Kolberg entsetzen konnte, war von der Artillerie auf Fort Münde ein erfolgreicher Widerstand zu erwarten. Langsam dampfte die feindliche Einheit in Stärke von drei Panzerschiffen und einem Aviso in Kiellinie vor Kolberg auf. An den Geschützen stehend erwarteten die Kolberger Verteidiger die Eröffnung der Feindseligkeiten. Nichts erfolgte. Draußen ging die blau-weiß-rote Flagge auf der „Surveillante“ hoch. Und unter dem Hurra der Kanoniere wurde auf Fort Münde die preußische Flagge gehißt. Fieberhaft wartete man der Dinge, die da kommen sollten. Nach-

mittags kam Bewegung in die Flotte, sie — drehte auf und dampfte ostwärts ab! Der französische Admiral führte in seinem Bericht aus, ihn habe die wehklagende Bevölkerung gemurmelt. — Das war ein kleiner Irrtum: der Admiral hatte der allerdings verblüffenden Reue der Bewohner, welche in Scharen zum Strande geeilt war, um das „Marineschauspiel“ sich anzusehen, eine falsche Deutung gegeben. —

Und im Weltkrieg? Die Kolberger Schiffsahrt wurde lahmgelegt. Unsere Flotte hielt das russische Geschwader im Schach: die Reede von Kolberg hat keinen Feind gesehen. — Aber dein gedanke ich, alter Freund, Käpten Falk, als des einzigen Opfers der Kolberger Schiffsahrt. Er ging, um Lebensmittel zu schaffen, 1917 mit dem Dampfer „Kolberg“ nach Schweden in See und kehrte nie wieder. —

Navigare necesse est! In Kolberg ist der alte kühne Seefahrergeist aus der Zeit der Hanse nicht erstorben: der aufblühende Kolberger Hafen zeugt davon. —

## Aus der Geschichte der alten Hansestadt Rügenwalde

Von Karl Rosenow

Abseits der großen Heerstraße, die im Mittelalter von Hamburg über Lübeck, Rostock, Stettin, Stargard, Köslin, Schlawa, Stolp, Lauenburg, Danzig, Königsberg bis nach Riga führte, und deren Ursprung sich ins Dunkel



der Frühgeschichte verliert, liegt eine halbe Meile von der Ostsee entfernt an der Wipper die Stadt Rügenwalde. Zuerst wurde sie, wahrscheinlich 1270, von dem Fürsten Wizlaw II. von Rügen gegründet, der wegen Ansprüche auf seiner Mutter Erbe in den Pfandbesitz der Länder Schlawe und Rügenwalde gekommen war und 1271 die Stadt civitas nostra Ruyenwolde nennt. Ihr Name erklärt sich danach als ein befestigter Wall, von einem Rügenschon Fürsten errichtet. Langgestreckt und schmal, nur durch Wall, Graben und Plankenzaun geschützt, zog sich diese Ansiedlung vom Kopfberge zur Wipper hin. Ungünstige Zeitverhältnisse verhinderten ein Aufblühen dieser Gründung. 1277 verkaufte Wizlaw II. die Länder Schlawe und Rügenwalde für 3600 Mark an die Markgrafen von Brandenburg. Durch einen Einfall der Ostpommern 1296 wurde das ganze Gebiet bis unter die Burg Dirlow, in deren Schutz die Stadt gegründet war, verwüstet. Die Stadt erscheint dann im Besitze des mächtigen Geschlechtes der Swenzonen, die sich Herren des Landes von der Weichsel bis zum Gollen nennen. 1307 bestätigten nämlich die brandenburgischen Markgrafen den Swenzonen den Lehnbesitz des Schlosses Rügenwalde. Besonders die Gegend zwischen Wipper und Grabow war ein richtiger Zankapfel zwischen den Herzögen von West- und Ostpommern, dem deutschen Ritterorden und den Markgrafen von Pommern geworden. Durch die vielen Kämpfe und den dauernden Besitzwechsel war die Stadt gänzlich in Verfall geraten.

Daher gründeten 3 Brüder Swenzo als Herren der Länder Schlawe und Rügenwalde am 21. Mai 1312 die Stadt von neuem und übergaben sie 5 Besatzern zu Lübischem Recht. Sie bewilligten ihnen 160 Hufen, verliehen ihnen die hohe und niedere Gerichtsbarkeit, die freie Schifffahrt auf der Wipper und aus dem Hafen, drei abgabefreie Fahrzeuge zur Heringsfischerei und die Befugnis, auf der Wipper eine neue Mühle mit 2 Rädern anzulegen.

Ueber dieser Neugründung waltete ein günstiger Stern. Von allen Seiten fanden sich deutsche Siedler ein, und das neue Gemeinwesen blühte schnell empor. Schon in den ersten 70 Jahren erwarb die Stadt 5 Dörfer, die Feldmarken zweier heute verschwundener Dörfer, den Stadtwald und die Münde, so daß sie dadurch in den Besitz eines wohlhabenderen Gebiets von ungefähr 1½ Quadratmeilen kam. Besonders wichtig wurde in der Folgezeit der Besitz der Münde. Ihren Ursprung müssen wir in einem Krug der nahegelegenen Rastellanei Dirlow suchen, in dem sich die wendische Bevölkerung der Umgegend einfand, wenn sie Abgaben brachte oder sonst Geschäfte

auf der Burg zu erledigen hatte. Um 1300 waren schon mehrere Krüge auf der Münde vorhanden, was auf einigen Schifffahrtverkehr schließen läßt. 1327 erhält die Stadt die Erlaubnis, das feste Haus (Burg Dirlow) abzubauen und dafür an dessen Stelle oder in der Nähe einen Krug anzulegen, dazu die auf der Münde zu beiden Seiten der Wipper befindlichen Krüge. Rügenwaldermünde, das heutige Rügenwalde-Bad, bestand damals also schon und lag wie heute zu beiden Ufern der Wipperrnündung.

Die Mündler Fischer waren zwar persönlich freie Leute, mußten aber der Stadt den Eid leisten. Sie durften ohne Erlaubnis des Magistrats nicht fortziehen und unterstanden der Gerichtsbarkeit des städtischen Vogtes, der zugleich Erbpächter des Ostkruges war. In nächster Nähe dieses Kruges hingen Glocken, die beim Einlaufen eines Schiffes oder zu sonst wichtigen Gelegenheiten angeschlagen wurden. Dabei stand auch der Pranger. Die Mündischen hatten an die Stadt eine bestimmte Gebäuabgabe zu zahlen, mußten auch für den Hafen scharwerken. Als Aufsichtsbehörde für den Hafen waren von der Stadt die Hafenherrn bestellt. Sie hatten dafür zu sorgen, daß der Hafen instandgehalten und ausgebessert wurde und bildeten die erste Gerichtsbarkeit für die Mündischen.

Die Nähe der See und die Lage an der Wipper luden wohl von selbst zur Schifffahrt ein, und so wurde der Mündler Hafen von ausschlaggebender Bedeutung für die Stadt, die bald Handelsbeziehungen mit den Uferstaaten des Baltischen Meeres angeknüpft hatte. Vor allem trachtete sie danach, Mitglied des deutschen Städtebundes, der dadeschen Hanse zu werden. Gerade 50 Jahre nach ihrer Neugründung (1362), wird sie mittelbares Mitglied und wieder 50 Jahre später unmittelbares Mitglied. So mächtig wuchs ihr Selbstbewußtsein, daß sie es sogar wagte, dem mächtigen Amsterdam einen Absagebrief zu schicken. In diese Zeit fällt auch die Gründung des Karthäuserklosters Marienkron bei der Stadt kurz nach 1400. Das Kloster gelangte zu großem Reichtum und Einfluß, so daß ihm fast der ganze Adel in der Umgegend und auch manche Stadt verschuldet war. Weil der städtische Handel im Binnenlande durch räuberische Ueberfälle manchen Schaden erlitt, schloß Rügenwalde mit der Hansestadt Stolp und der Nachbarstadt Schlawe 1418 ein gegenseitiges Schutz- und Trutzbündnis zur Sicherung der Straßen.

Als Hansestadt war das nächste Ziel für die Stadt, eine Bitte, eine Fischereiniederlassung, auf der Halbinsel Schonen zu erlangen; denn hier laichten damals die Heringszüge, die anfangs die hinterpommersche

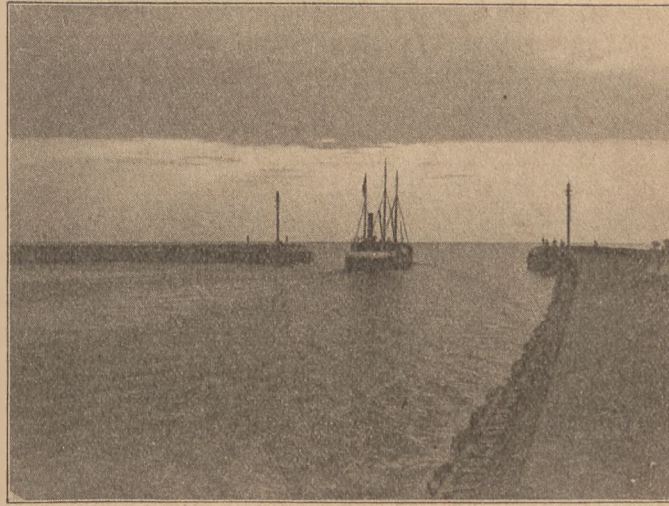


Rüste aufgesucht hatten. Rügenwalde bekam eine Witte, und nun zogen im Herbst die Rügenwalder Schiffe nach Schonen, um reichbelauden mit Beginn des Winters wieder im heimatlichen Hafen einzutreffen. Die Stadt trieb einen bis tief nach Polen hinein ausgedehnten Handel mit den begehrten Fastenspeisen Hering und Stockfisch.

Aus den alten Hafenregistern werden wir über die Art der ein- und ausgeführten Waren genau unterrichtet. Eingeführt wurden Lüneburger Salz aus Lübeck, Eisen und Kupfer aus Schweden, Grauwert, Felle und Holzwaren (Eimer und Dielen) aus Schweden, Finnland und den liv- und estländischen Häfen, lebendes Vieh, besonders Pferde, Rindvieh, Schafe und Schweine wie Butter aus Schweden und Dänemark. Dazu kam in geringeren Mengen Wein, Bier und Met aus Danzig, Stralsund, Barth, Kolberg und Rostock, Leinwand aus Holland und Geldern, weiter noch Harnische, Kalk, Schleifsteine, Pottasche, Tran, Talg, Pech, Flachs, Hanf, Seife, Wachs, Papier, Gläser, Feigen, Aepfel und Honig. Ausgeführt wurden an erster Stelle Korn und Fischwaren (Lachs und Dorsch), schlesische und rügenwaldische Leinwand, einheimische Suche, Mauersteine, Racheln, Kramwaren, Käse, Obst, Mehl, Hirsegrüze, Senf, Zwiebeln und Bier und schon im Anfange des 17. Jahrhunderts Spickgänse, Schweinsköpfe, Knackwürste und andere Fleischwaren besonders nach Danzig. Den Höhepunkt erreichte der Handel in dem nordischen 7jährigen Kriege, in dem jährlich allein gegen 100 Schiffe von und nach Schweden fuhren.

Zu diesem glänzenden Aufschwunge des Rügenwalder Handels kam die Eigenschaft der Stadt als herzogliche Residenz. In den altersgrauen Mauern des Herzogsschlosses hielt von 1449—1459 Herzog Erich I., zugleich Unionskönig von Schweden, Dänemark und Norwegen Hof. Hier verbrachte der größte Pommernherzog Bogislaw X. seine Jugend, hier arbeitete Johann Bugenhagen seine Pommersche Kirchenordnung aus und verbrachte die Witwe des letzten Pommernherzogs, die Fürstin Elisabeth, ihren Lebensabend von 1637—1653. Von der Bedeutung der Stadt und dem Wohlstande ihrer Einwohner im Mittelalter legen die noch erhaltenen Bau- und Kunstdenkmäler Zeugnis ab: die Marienkirche mit dem Silberaltar und der Fürstengruft, die Gertrudkirche mit der schön geschnittenen und bemalten Kanzel, das Herzogsschloß, das Steintor, die St. Jürgenkapelle, die Reste der Stadtmauer und das alte Renaissance-Patrizierhaus an der Ecke Lange- und Münderstraße.

Kommendes Unheil kündigten an der 1. große Brand 1589 und der furchtbare Nordweststurm 1497. Es folgte der 2. große



Archivaufnahme

Hafeneinfahrt von Rügenwaldermünd

Brand von 1624, der in 6 Stunden 566 Gebäude in Asche legte. Die kaiserliche Einquartierung von 1627—1630 drangsalierte die Bürger so, daß viele auswanderten oder sich aus Verzweiflung das Leben nahmen. Auf der Münde legten die Kaiserlichen eine Schanze an und machten bei ihrem Abzuge den Münder Hafen vollständig unfahrbar, indem sie große Steine, Blöcke und Mist hineinwarfen, so daß nicht einmal ein Boot ein- oder auslaufen konnte. Die Schweden trieben es nachher noch schlimmer, und der 3. große Brand 1648 vernichtete endgültig die Blüte der Stadt.

Als die Stadt an den großen Kurfürsten kam, waren nur 33 Häuser, 77 Buden und 123 Keller bewohnt. Friedrich Wilhelm half, wo er konnte, besonders durch den Ausbau des Hafens. Er ließ die ersten Steinmolen errichten. Noch heute erinnern zwei in den Ostmolenkopf eingemauerte Steine mit der Inschrift C. F. W. 1668 = Churfürst Friedrich Wilhelm daran. Mit 1000 Baustämmen aus dem Lauenburger und Bütower Amte wurde ein neues Bollwerk angelegt; aber gewaltige Stürme zerstörten wieder das Werk, so daß z. B. 1672 nur ein einziges Schiff den Hafen aufsuchte und der Handel fast ganz aufhörte. Diese Jahre von 1670—1680 bezeichnen den tiefsten Stand des Rügenwalder Seehandels. Nicht vergessen wollen wir, daß im September 1678 sich die Münder Fischer bei der Eroberung Rügens durch den Großen Kurfürsten auszeichneten; aber die Stadt traf neues Unheil. Der Blitz schlug 1679 in die Marienkirche, und durch Flugfeuer wurde über ein Viertel der Stadt wieder in Asche gelegt.

Der Kurfürst unternahm noch einen neuen Versuch zur Wiederherstellung des Hafens. Er ließ den versandeten östlichen Mündungsarm, die Lütow, wieder aufgraben. Unterhalb der



Stadt hatten sich Inseln in der immer breiter und flacher gewordenen Wipper gebildet. Auf Landeskosten und mit 1000 Talern Besteuer der Stadt wurden die Wipperufer festgelegt, die Inseln ausgehoben und das Fahrwasser vertieft. Aber auch dieser Versuch war vergebens, die Wipper versandete durch neue Stürme, neue Inseln bildeten sich, und nach 1700 war die Wipper wieder völlig unfahrbar, so daß die Schiffe auf der Reede bleiben mußten.

Im Frühjahr 1716 lag eine große russische Flotte von 48 Schiffen längere Zeit auf der Reede. Der Seehandel stockte wieder einmal ganz. 1720 hörte die Selbstverwaltung der Stadt auf, und 2 Jahre darauf erlitt die Stadt den letzten großen Brand, dem auch der hanseatische Prachtbau des Rathauses zum Opfer fiel.

Langsam erholte sich die Stadt, bis der 7 jährige Krieg neue Lasten und Leiden brachte. Eine russische Flosse besetzte Leba, Stolpmünde und Rügenwalde und richtete Depots für Proviant und Artillerie-Munition ein. Die Russen zerstörten durch ein Bombardement von See aus die Brücke und einen Teil des Bollwerks. Nach dem Kriege ließ Friedrich der Große den Hafen für 14 000 Taler wieder ausbessern und eine neue Lütow ausgraben. Die Schiffswerft an der Reeperbahn wurde neu eingerichtet, so daß 1781 und 1782 hier 12 große Schiffe vom Stapel gelassen werden konnten. Der König gewährte bei Schiffsbauten 30% Beihilfe und schenkte 10 000 Taler zur Errichtung einer Segeltuch- und Leinenmanufaktur und 4000 Taler zu einer Schiffstauwerkfabrik. Der Handel hob sich zusehends, so daß sich 1781 die Ein- und Ausfuhr auf 41 000 Taler belief. Eingeführt wurden jetzt Eisen, Wein, Gewürz, Hering, Farben, Reis, Zucker und See; ausgeführt Leinwand, Holz, Getreide, Pottasche und Fleischwaren. Aber immer wieder zerstörten Stürme die Hafensbauten, so daß umfangreiche Reparaturen 1783, 1795 und 1801 notwendig wurden.

Unter der Kolberger Besatzung befanden sich 1807 viele Rügenwalder. Scharen von Ranzionierten sammelten sich auf Rügenwaldermünde, und Minder Schiffer schafften sie dann nach Kolberg. Eine lebhaftere Verbindung bestand zwischen Rügenwalde und Kolberg. Minder Fischer holten ganze Scharen von Kolbergern, für die es in der Festung an Unterkunft und Lebensmitteln mangelte, nach Rügenwalde. Nach dem Tilsiter Frieden wurde auf der Münde eine Schanze erbaut. Größere Bedeutung erhielt sie durch Einführung der berücktigten Kontinental Sperre, durch die Napoleon den englischen Handel mit dem Festlande vernichten wollte und das Gegenteil erreichte. Die Preise für englische Kolonial-

und Manufakturwaren stiegen ins Ungeheuerliche, und der großartigste Schmuggelhandel, den die Welt je gesehen, war die unmittelbare Folge. Die Engländer erschienen in der Ostsee und legten den ganzen Handel zwischen den baltischen Uferstaaten lahm. Das einsame Giland Hanoë an Schwedens Küste wurde der Mittelpunkt des gewinnbringenden Handels; denn bald galt 1 Pfund Rohrzucker oder Tabak 2 Taler, Kaffee sogar 2½ Taler. Aus den gewaltigen Schuppen auf Hanoë wurden die Waren nach Kolberg und Rügenwalde gebracht, und nun entwickelte sich von diesen Häfen aus ein staunenerregender Verkehr auf der alten Heerstraße über Stargard nach Berlin. Die Seeleute verdienten reichlich, die Kaufleute noch mehr, aber auch die Ackerbürger, die die Fuhrren leisteten, und die Wirte in den Dorfkrügen (Schlawin) hatten goldene Zeiten, bis französische Späher den Schmuggel aufdeckten und Napoleon den Tarif von Trianon erließ, durch den sämtliche englische Waren konfisziert und verbrannt werden sollten. Die französischen Beamten in Rügenwalde ließen sich aber bestechen, und die Kisten und Kästen wurden statt mit beschlagnahmten Waren mit Stroh und Torf gefüllt und am 31. März 1810, am Sonntag vor Ostern, auf dem Ropsberge in Gegenwart des eigens zu diesem Zwecke von Stettin herbeigereisten französischen Konsuls Chaumette de Fosset, der ausgerückten Invalidentkompanie, des Magistrats und einer von weit und breit herbeigeströmten mehrtausendköpfigen Zuschauermenge verbrannt. Das war das berühmte Freudenfeuer, dessen Gedächtnis noch in der Bevölkerung fortlebt.

In der sturmbelegten Zeit der Befreiungskriege richtete der praktische Arzt Dr. Georg Büttner in Rügenwaldermünde im Juni 1814 Preußens ältestes Ostseebad ein. Trotz dem Büttner die Baumaterialien größtenteils vom Staate geschenkt bekam, kostete ihn der Bau 4524 Taler, eine hohe Summe für damalige Zeit, in der man den besten Bauernhof im Rügenwalder Amte für 500 Taler kaufen konnte. Er setzte sein ganzes Vermögen dabei zu und ging dann als Kreisphysikus nach Sprottau; denn bei den schlechten Verkehrsverhältnissen fanden sich nur wenig Badegäste ein. Ihre Zahl betrug 1815: 10, 1816: 18, 1817: 46, 1818: 65, 1819: 55, 1820: 59.

Einen höheren Aufschwung nahm das Bad erst, als Bademeister Ehler es pachtete und Friedrich Wilhelm IV. als Kronprinz und später als König öfter hier weilte. Ehler rettete unter eigener Lebensgefahr den König vom Tode des Ertrinkens. 1836 erhielt Rügenwalde durch den Bau der Corwitzer Chaussee Anschluß an das Netz der Kunststraßen. 1840 wurde sie bis zur Münde verlängert, und gleich-



zeitig trat die Stadt den Winterhafen auf der Münde an den Staat ab. Trotzdem der Staat erhöhte Mittel für die Verbesserung aufwandte, blieben die Wasserverhältnisse traurig. Die Tiefe der Hafeneinfahrt schwankte 1840 zwischen 4 und 6 Fuß. Durch regelmäßig ausgeführte Baggerdienste vertiefte sich die Fahrrinne allmählich, aber auch jetzt noch bildeten sich in der Unterwipper größere und kleinere Inseln, weshalb Stadt und Kaufmannschaft unablässig um den Bau eines ausreichenden, dicht bei der Stadt gelegenen Hafens einkamen. Erst der französische Milliardenkrieg brachte endlich die erhoffte Bewilligung. In seiner jetzigen Gestalt zeigt er sich seit dem durchgreifenden Umbau von 1878. Dabei wurde das Wipperbett vertieft und geradegelegt. Die neue Westmole ist 497,5 m, die Ostmole 240 m lang. Für die verbesserten Hafenanlagen wurden in den Jahren 1873—89 insgesamt 4 181 567 Mark aufgewandt. Gleichzeitig erhielt die Stadt durch den Bau der Strecke Rügenwalde—Neustettin den Anschluß an das Eisenbahnnetz, dessen Gleise am Binnenhafen endigen.

Aber mit dem im 19. Jahrhundert aufblühenden Seehandel war es vorbei. Die Rügenwalder Reederei stand damals an erster Stelle in Hinterpommern. Die Schiffe gehörten fast ausnahmslos der Reederei Hemptenmacher, die 1878/79: 37 Segelschiffe und 4 Dampfer besaß und nun ihre Schiffe verkaufte. Zum Schluß wurden noch 1888 6 Segelschiffe mit 7026 cbm Ladefähigkeit und 3 Dampfer mit 2259 cbm verkauft.

Der seewärtige Güterverkehr ist seit 1913 bedeutend zurückgegangen. Der seewärtige Gesamtgüterverkehr in Rügenwalde betrug damals 67 897 t, 1924 nur 27% davon, 1929 61%, 1930 39%, 1931 23%. Seitdem hat er sich wieder gehoben, 1933 auf 39% und 1934 auf 46% des Verkehrs von 1913.

Jahr	a) Mit Ladung		Schiffe	Ladung in t	Schiffe	Ladung in t
	b) In Balast					
1934	a)	113	18 611,086	88	13 817,100	
	b)	23	—	47	—	
		136	18 611,086	135	13 817,100	
1935	a)	182	20 695,539	171	12 338,239	
	b)	27	—	39	—	
		209	20 695,539	210	12 338,239	

Zur Aufnahme der Fischerkutter auf der Münde wurde 1930 zwischen den Räuchereien und dem Johnsen Parke ein Fischerboothafen angelegt. Er ist 2,50 m tief und 14 470 qm groß. In der Fischerei sind insgesamt 150 Personen beschäftigt, die zum Teil in der berufsständigen Vertretung, der „Fischerverwertungsgenossenschaft Rügenwaldermünde“ (31 Fischerkutter der Mitglieder) organisiert sind, zum kleineren Teil der „Hochsee-Fischerei



Archivaufnahme

Schiffe im Rügenwalder Hafen.

und Fischversand Ostsee e. G. m. b. H.“ angehören (7 eigene Kutter, 5 Kutter der Fischer). Die Zahl der Fischer hat von 88 im Jahre 1910 auf 120 im Jahre 1925 und auf 146 bis 154 in den Jahren 1928—1933 zugenommen.

Die Zahl der Badegäste betrug

1928: 1402 Personen	1932: 1157 Personen
1929: 1334 „	1933: 1205 „
1930: 1288 „	1934: 1547 „
1931: 1032 „	1935: 2152 „

Am 1. Januar 1936 wurde Rügenwaldermünde unter dem Namen Rügenwalde-Bad eingemeindet und ist nun ein Stadtteil von Rügenwalde. Dadurch stieg die Einwohnerzahl der Stadt auf 7500. Die Eingemeindung der Münde war eine Notwendigkeit geworden. Der Ort gehörte von seiner Gründung an zur Stadt und war nur durch die Separation selbständig geworden. Die ganzen Kuranlagen auf der Münde sind von der Stadt angelegt worden, die sie auch instandhielt und auch noch Mittel zur Veranstaltung von Feiern und Vergnügungen hergab. Die Villenkolonie im Sudower Wäldchen und die Fischerhäuser an der Unterwipper gehörten zur Stadt, die auch Eigentümerin des Wipperparkes war und darin den Saarweiher mit Hilfe des Arbeitsdienstlagers schuf. Die Stadt übte auch die Polizei auf der Münde aus, und die Beleuchtung des Bades durch Gas und Elektrizität vollzog sich durch die Städtischen Werke. So wurden im nationalsozialistischen Staate Mutter und Tochter wieder vereinigt. Die Stadt hat den Ausbau des Bades tatkräftig in die Hand genommen durch Schaffung eines Kurparkes, Verbesserung der Straßen und Erbauung eines Pavillons am Weststrande. Die Zahl der Badegäste hielt sich auf der vorjährigen Höhe. Doch kamen in diesem Jahre 678 RdF.-Fahrer aus Hessen und Sachsen hinzu, so daß Rügenwalde-Bad mit 2900 rechnen kann.



### Literatur.

1. Boehmer, Geschichte der Stadt Rügenwalde bis 1720. Stettin 1900.
2. Th. Hoeh, Die Entwicklung des Hafens Rügenwaldermünde. Sonderdruck.
3. Rügenwalde, Stadt und Amt. Unser Pommerland 1924, Sonderheft 4/5.
4. Rügenwalde an der Ostsee. Monographie. Deutscher Städteverlag 1929.
5. Rosenow, Rügenwalde. Festschrift zur 600 jährigen Jubelfeier der alten Hansestadt. Rügenwalde 1912.
6. Rosenow, Rügenwaldermünde. „Aus der Heimat“, Beilage der Rügenwalder Zeitung 1913, Nr. 12—14.
7. Rosenow, Die Feldmark von Rügenwalde. Rügenwalde 1932.

Die Hauptquelle für diese Arbeit bildeten die Akten des Stadtarchivs Rügenwalde, unter denen hervorgehoben sei: Dr. W. Witt „Die Entwicklung des Hafens Rügenwalde“, Bericht über eine Arbeitsgemeinschaft des geogr. Instituts der Universität Greifswald. März 1935.

## Der Ostseehafen Stolpmünde im Zeitenwandel von Hans Goldt

Stolpmünde, an der Mündung des Stolpeflusses in die Ostsee gelegen, war vor Jahrhunderten eine kleine Fischersiedlung. Soweit sich bisher feststellen ließ, wird Stolpmünde urkundlich zum ersten Male im Jahre 1337 genannt. Es ist aber anzunehmen, daß schon lange vor dieser Zeit an der Stolpemündung Siedlungen vorhanden gewesen sind.

Vor dem Jahre 1337 hat Stolpmünde keine Hafeneinrichtungen gehabt. Die Gründung des Hafens erfolgte etwa in der Mitte des 14. Jahrhunderts durch die Stadt Stolp, mit deren wechselvoller Geschichte die Entwicklung des Hafens eng zusammenhängt.

Im Jahre 1310 war aus dem Flecken Stolp eine Stadt geworden. Weitblickende

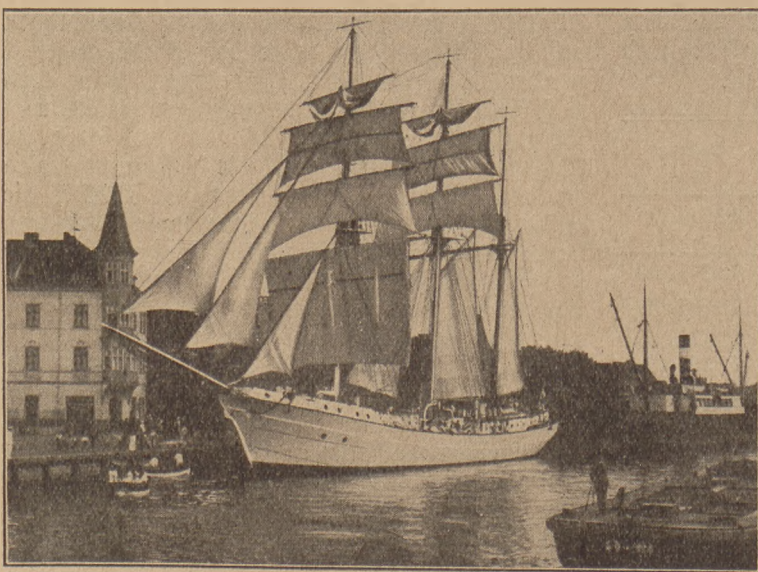
Männer erkannten bald, daß für das wirtschaftliche Gedeihen der Stadt ein Zugang zur Ostsee von großem Nutzen war. Stolp kaufte deshalb am 2. Februar 1337 von dem Ritter Jasco Sbenzo, Herrn von Slave (Schlawe) ein gut gelegenes Gebiet am unteren Lauf des Stolpeflusses und baute dessen Mündung zu einem Hafen aus. Nach vorgefundenen alten Bauwerkslisten hat es den Anschein, daß die damals ausgeführten Hafensbefestigungen aus zwei Steinkistenmolen von etwa 55 Metern Länge und aus den Binnenkisten zur Sicherung der Flußufer für eine Strecke von etwa 300 Metern bestanden haben. Infolge des zunehmenden Hafensverkehrs gelangte die Stadt Stolp bald zu Wohlstand. Als Mitglied der Hanse unterhielt sie einen lebhaften Handel mit nordischen Ländern, der es ihr ermöglichte, den Hafen zu unterhalten und auszubauen.

Feuersbrünste, Wasserfluten, Pestilenz und Unruhen ließen die Stadt im 16. Jahrhundert verarmen, daß sie aus dem Hansabunde ausscheiden mußte. Zur Hafenerhaltung fehlten ihr nun die Mittel. Die Uferbefestigungen und Molen zerfielen, die Einmündung verflachte. Dieser Zustand herrschte auch im 17. Jahrhundert vor. Die Folgen des Dreißigjährigen Krieges führten die Stadt zu noch größerem wirtschaftlichem Tiefstand. Die Einfahrt verstandete so stark, daß selbst Schiffen mit geringstem Tiefgang die Durchfahrt häufig ver-schlossen war.

1740 faßte Friedrich der Große den Plan, den Hafen ausbauen zu lassen. Die Kosten waren damals auf 10248 Taler berechnet worden. Der Preußenkönig sandte den Prinzen Moritz von Anhalt nach Stolp, der Verhandlungen mit der Stolper Kaufmannschaft führte. Diese sollte das Baukapital gegen eine fünf-prozentige Verzinsung vorschußweise hergeben. Die Besprechungen blieben aber ergebnislos.

Durch den unter der Regierung Friedrichs des Großen einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwung Preußens begann auch der Wohlstand der Stadt Stolp sich langsam zu heben. Die Stadt stellte bis zum Jahre 1820 im wesentlichen den Hafen in der alten Bauart wieder her. Es gelang ihr, eine Hafentiefe von 2 Metern zu schaffen. Der Hafensverkehr behielt aber beschränkten Umfang.

Im Jahre 1823 wurde zwischen der Stadt Stolp und der Regierung Köslin eine Vereinbarung getroffen, nach der Stolp 15 000 Taler und der Staat 6000 Taler



Ein gern gesehener Gast im Stolpmünder Hafen war das stolze Schiffschiff „Niobe“. Die Besatzung war häufig Gast der Stadt Stolp (1933)  
Aufnahme: F. Reinte, Stolpmünde



für die weiteren Hafenarbeiten bereithalten sollten. Diese Regelung wurde indes höheren Orts nicht genehmigt. Der Staat machte die Hergabe von Geldmitteln von der Aufhebung des veralteten Stolpmünder Hafentarifs und der Einführung des in den Ostseehäfen üblichen Tarifs abhängig. Darauf wollte die Stadt nicht eingehen. So kam es, daß lange Jahre hindurch für die Unterhaltung des Hafens nichts mehr geschah, sein baulicher Zustand sich wieder verschlechterte und der Schiffsverkehr fast ganz einging.

Um diesem unerfreulichen Niedergang ein Ende zu setzen, trat dann die Stadt Stolp durch einen Vertrag vom 22. Dezember 1831 den Stolpmünder Hafen mit allen Einkünften unentgeltlich an den Preussischen Staat ab. Diese Abtretung war für die Entwicklung des Hafens von größter Bedeutung.

Der Staat ging nun daran, die Hafeneinrichtungen in großzügiger Weise auszubauen. Die Bauarbeiten umfaßten zwei Zeitabschnitte. Der eine, bis zum Jahre 1864, diente in der Hauptsache dem Ersatz der alten zerfallenen Molen und Uferbefestigungen, der zweite, nach 1864, brachte die Anlage eines größeren Vorhafens und den Ausbau des inneren Hafens für die Aufnahme von größeren Seeschiffen. In den Jahren 1859 und 1860 wurde die Westmole verlängert und im Zusammenhang hiermit die Hafeneinfahrt auf 2,8 Meter Tiefe ausgebaut. Vielfache Hindernisse und Schwierigkeiten, hervorgerufen durch Ablagerung von Sandmassen vor der Einfahrt bei starken Westwinden, mußten überwunden werden, bevor der Ausbau beider Molen mit ihren Köpfen Ende des Jahres 1863 als gesichert gelten konnte. Inzwischen wurde auch der innere Hafen ausgebaut und die Hafentiefe auf fast 2,8 Meter, wie in der Einfahrt, gesteigert. Der Getreide- und der Holzhandel nahmen einen gewaltigen Aufschwung, so daß immer größere Schiffe den Hafen anliefen. Die Hafentiefe wurde ständig unzureichender. Deshalb entschloß sich der Staat zu Bauten außerordentlichen Umfangs, die auch größeren Seeschiffen den Zugang zum Hafen verschaffen sollten. Für diesen Zweck wurde die zu jener Zeit bedeutende Summe von rund 600 000 Mark ausgegeben. 1866 begannen die Arbeiten für die Herstellung des Oberbaues der längeren Westmole. 1872 waren beide Molen in ganzer Breite fertiggestellt.

Eine von Regierungs- und Baurat Anderson verfaßte Hafenchronik aus dem Jahre 1896, der eine Anzahl der in dieser Abhandlung niedergelegten Angaben entstammen, enthält folgende, die Fürsorge des Staates würdigende Worte: „Wenn sich der Hafenverkehr gehoben hat, so ist dies in erster Linie der staatlichen Fürsorge und dem kostspieligen Ausbau des Hafens zu danken. Eine weitere Ursache des Aufschwunges aber ist die rege Tätig-



Der in Stolpmünde beheimatete Dampfer „Spitzberg“ erhält einen neuen Außenanstrich. *untn.: Paul Boecker, Stolp*

keit der Stolper Kaufmannschaft, die Betriebssamkeit der Stadt Stolp und die Einsicht der städtischen Verwaltung.“

Zu der Zeit, als Anderson seine Hafenchronik verfaßt hat, gab es in Stolpmünde 1969 Einwohner. Jetzt zählt der Ort 4085 Seelen.

Im 20. Jahrhundert hat der Ausbau des Hafens weitere Fortschritte gemacht. Die alten hölzernen Uferbefestigungen an der Westseite des Oberstromes und am sogenannten Sandablagungsbecken wurden durch massive Ufermauern ersetzt. In der Zeit von 1914 bis 1926 erfolgte in gleicher Weise ein Ausbau des Ostufers von der Hafengege bis zur Fischerkoppel. Die Hafentiefen sind in der Einfahrt auf 7 Meter und im Vor- und Innenhafen auf 5½ bis 6 Meter gebracht worden.

Um die Leistungsfähigkeit des Stolpmünder Hafens als des verkehrsrreichsten der drei ostpommerschen Häfen durch Schaffung neuer Schiffsliagestellen mit ausreichender Wassertiefe auch für große und tiefgehende Schiffe zu heben, ist in den Jahren 1934 und 1935 das alte, abgängige hölzerne Bohlwerk auf der Westseite des Hafens durch eine Uferbefestigung aus eisernen Spundbohlen ersetzt worden. Gleichzeitig erfolgte eine erhebliche Verbreiterung des zu engen Hafenschlauches. Ferner wurde die Hafengege zwischen dem Vor- und Innenhafen unter bedeutender Verbreiterung auf der Westseite ebenfalls mit eisernen Spundbohlen neu ausgebaut.

Ein Eimerbagger sorgt ständig für die Erhaltung der notwendigen Tiefe des Innen- und



Vorhafens, während der moderne Seebagger „Stolpmünde“ die Einfahrt vor der Versandung schützt.

Zu beiden Seiten des Hafens befinden sich seiner ganzen Länge nach Eisenbahngleise, die ein Heranführen der Eisenbahnwaggon bis an die zu löschenden Schiffe möglich machen. Gute Eisenbahnlinien verbinden den Hafen mit den deutschen Industrie- und Handelsplätzen und dienen der schnellen An- und Abfuhr der Umschlagsgüter. Ein ausgedehntes Chauffeenetz fördert ebenfalls den umfangreichen Güterverkehr mit dem Hinterlande.

In der Zeit vor dem Kriege weist das Jahr 1913 den höchsten Stand des Stolpmünder Seehandels auf. Er belief sich auf 310 428 cbm netto angekommenen Schiffsraum, der in der Einfuhr von Gütern und Waren 161 911 to und in der Ausfuhr 55 136 to erbrachte. Nach dem Weltkrieg hat sich der Stolpmünder Hafenverkehr langsam, aber stetig fortschreitend, wieder erholt. Die nach der Machtergreifung durch Adolf Hitler einsetzende Wirtschaftsbelebung hat auch dem Hafen Stolpmünde neuen Aufschwung gegeben. Das Jahr 1935 schließt mit folgenden Ziffern ab: Gesanter Schiffsraum im Eingang in cbm netto 373 060; Ein-

fuhr 120 729 to, Ausfuhr 108 086 to. Damit ist der höchste Stand des Seeverkehrs des Jahres 1913 übertroffen. Die Einfuhr besteht hauptsächlich in Rohlen, Holz, Kunstdünger, Futtermitteln und Kaufmannsgütern, die Ausfuhr in Getreide, Holz, Papier und allerlei Stückgütern.

Große moderne Speicher zu beiden Seiten des Hafens sind zur Aufnahme großer Getreidemengen bestimmt. Für die Stückgüter stehen ausgedehnte Lagerräume zur Verfügung. Ein Spirituslagerhaus ist an der Westseite des Hafens vorhanden. Einrichtungen für Versorgung der Schiffe mit Motorenbrennstoff, Bunkerkohle und Süßwasser sind ebenfalls zur Stelle.

Zu erwähnen wäre noch, daß die gesamte Verwaltung des Hafens durch das Preussische Hafenbauamt in Stolpmünde erfolgt.

So ist der Ostseehafen Stolpmünde für den Handel und die Wirtschaft Ostpommerns und damit für die gesamte Volkswirtschaft Deutschlands von nicht zu unterschätzendem Wert. Daß er gleichzeitig östlichster Hafenplatz vor der polnischen Grenze ist, erhöht seine Bedeutung und läßt ihn als „festes Bollwerk deutschen Wesens und Wirkens und deutscher Kultur“ erscheinen.

## Schiffsstrandungen an der pommerschen Küste

### 1. An der Küste von Usedom und Wollin

Von August Jöllner, Misdroy

Die „Catharina“ lag im Hafen von Calmar (Schweden) zum Auslaufen bereit. Die Ladung — Teer und Fliesen — war schon etliche Stunden restlos verstaubt. Nun wartete man auf den Kapitän.

„Der Kapitän könnte aber auch schon da sein. Wo der heute nur so lange bleiben mag? Er hält doch sonst so sehr auf Pünktlichkeit,“ sagte der Steuermann, während er Ausschau hielt. „Na, es soll ja seine letzte Fahrt sein — er ist ja auch schon alt und hat genug gespart, um sich in Danzig zur Ruhe setzen zu können. Aber das muß ich ihm hoch anrechnen, daß er gerade mir die „Catharina“ anvertrauen will und nur eine geringe Pacht für das Schiff verlangt. Da kann ich mir, wenn alles gut gehen sollte, etwas ersparen, vor allem aber meinen Jungen auf die Seemannsschule schicken.“

Durch die Ankunft des Kapitäns mußte aber der Steuermann seine Zukunftssträume fahren lassen.

„Na, Hansen, — habt wohl schon gewartet? Hatte aber in der Stadt noch einige Geschäfte zu erledigen. — An Bord alles in Ordnung?“

„Jawohl, Kapitän.“

„Na, dann los in Gottes Namen.“ —

Das war Anfang Oktober des Jahres 1762, als die „Catharina“ in See stach. Nun war sie schon einige Tage auf hoher See. Sie hatte günstigen Wind, und man rechnete schon damit, einen halben oder gar einen ganzen Tag früher in Danzig einzutreffen, wenn nicht ein starker Nordost aufgekommen wäre, der alle gehegten Hoffnungen vernichtete. — Der Sturm nahm ständig an Gewalt zu. Immer höher türmten sich die Wogen der Ostsee. Eine Sturzwelle über die andere schlug über das Schiff hinweg. Ein Teil der Teerfässer war auf Deck verladen und wurde von den Wellen hin und her geschleudert. Noch hielt die Keeling stand. Bald aber wurden einige Sonnen mit solcher Gewalt dagegen geworfen, daß sie zerbrach. Eine Sonne nach der anderen rollte über Bord. Da die Sonnen, die sich noch auf Deck befanden, Schiff und Mannschaft gefährdeten, so wurden sie einfach über Bord geworfen. Die Schiffsbesatzung hatte alle Hände voll zu tun. Da riß plötzlich der Sturm die Wanten vom Vormast herab, und bald war die „Catharina“ ein Spielball der Wellen. Schnell nahm das Unheil seinen Lauf. Näher und näher trieb das Schiff der Küste zu. Schon



lag es fest, legte sich auf die Seite, und das Vernichtungswerk der Wellen nahm seinen Lauf. Der Kapitän, ein Matrose und der Schiffszunge wurden über Bord gespült und fanden den Tod in den Fluten. Nur der Steuermann und der Leichtmatrose konnten sich am Mast festbinden und befehlen ihre Seele dem Herrn. —

Am Morgen des 10. Oktober 1762 war es, als sich der Erbkrüger Johann Philipp Zöllner aus Misdroy seiner Verpflichtung gemäß auf den Weg machte, um die Strandzäune sowie die Bewallung der Dünen zu prüfen. Auch mußte er vertragsgemäß nach jedem Sturme den Strand absuchen, ob nicht ein Schiff in Seenot geraten oder gar gestrandet war, um gegebenenfalls Hilfe zu leisten. —

Noch hatte sich der Sturm nicht gelegt, sondern blies nach wie vor gewaltig aus Nordost. Nur mit großer Mühe kämpfte sich der Erbkrüger und Strandvogt vorwärts. Durch den herrschenden Seenebel war jede Sicht genommen.

„Sollte mich nicht wundern, wenn bei diesem Sturme wieder ein Schiff gestrandet wäre,“ dachte der Erbkrüger. Inzwischen hatte er die Steilküste erreicht. Allmählich ließ der Wind nach, es klärte sich langsam auf. Und siehe da, 200 Meter vom Lande entfernt, auf der Höhe von „Swinhöft“ gewahrte er ein Wrack, die „Catharina“. Jetzt konnte er auch die beiden am Mast festgebundenen Körper erkennen. „Die Besatzung wird ermattet sein, eine schnelle Hilfe kann sie retten“, sagte er sich. Dann lief er schnell den gekommenen Weg zurück, um Hilfe zu holen. Inzwischen hatten sich am Strande schon ein paar Fischer eingefunden. Sofort machte man das große auf der Düne gelegene Rettungsboot klar, und hinein ging es in die brausende See, dem Wrack entgegen. Der Sturm hatte etwas nachgelassen, so daß man dicht an das gestrandete Schiff herankam und die beiden Schiffbrüchigen bergen konnte. Die Geretteten aber waren bewußtlos. Im Kruge, wohin man sie getragen hatte, wurden sie von den nassen Kleidern befreit, tüchtig von den Fischern abgerieben und in warme Betten gelegt. —

Der Erbkrüger hatte indessen dem Dorfschulzen Michael Dettloff Bericht erstattet. Dieser ordnete eine sachgemäße Vergung unter Aufsicht des Erbkrügers an. Nachdem man die ans Land getriebenen Seeräffer auf eine Stelle gerollt hatte, machte man sich daran, vom Wrack herunterzuholen, was die Wellen nicht fortgespült hatten. Es war eine sehr gefährliche Arbeit, die große Anstrengung und noch größere Geschicklichkeit erforderte und tagelang dauerte. Als nach einigen Tagen sich die Schiffbrüchigen erholt hatten, beteiligten sie sich an den Ver-

gungsarbeiten. Groß aber war die Freude, als man in der Kajüte des Schiffseigentümers einige 1000 Taler in barem Gelde, darunter allein 400 Taler schwedisches Kupfergeld fand.

Nach einigen Tagen, als alles geborgen war, ritt der Dorfschulze Michael Dettloff nach Wollin und erstattete dem Amtmann von der Strandung und Vergung Bericht und händigte vorschriftsmäßig die gefundenen Schiffspapiere aus. Er erhielt darauf die Anweisung, das geborgene Gut nach Wollin zu schaffen, was dann auch geschah. In Wollin drohten aber einige Tonnen auszulaufen, darum ließ der Bürgermeister Ladewig schnell die Seeräffer versteigern. Diese Maßnahme trug dem Bürgermeister eine Rüge ein, denn die Königliche Domänenkammer in Stettin meinte, daß die Auktion entgegen dem Edikt vom 4. April 1743 ohne Tage und gehörige Bekanntmachung geschehen, das geborgene Gut also verschleudert sei.

Von dem geborgenen Gut bezw. dessen Erlös behielt man den vierten Teil, da Schweden ein gleiches Recht für Strandgut geltend machte. Die Misdroyer Fischer erhielten insgesamt 50 Taler an Vergelohn, ein willkommener Nebenverdienst! Die Geretteten aber blieben noch ein paar Wochen in Misdroy. Ende Oktober wanderten sie nach Swinemünde und fuhren zu Schiff nach Danzig, wo die bereits Vermißten mit Freude begrüßt wurden.

\*

Ueber Schiffstrandungen an der Küste unserer Heimatseln berichten nicht nur die Ortschroniken, sondern auch die Kirchenbücher. So gibt z. B. das Lebbiner Sterberegister aus dem Jahre 1792 über eine Schiffstrandung bei Misdroy wie folgt Auskunft [Jahrgang 1792, 18. Dezember]:

„Joachim Christian Dode, alt 30 Jahre, aus Lübeck gebürtig, wo er auch wohnhaft gewesen. Er hat als Koch auf einem Schiff von Lübeck gefahren, welches dessen Bruder, Thomas Heinrich Dode, als Schiffer geführt und von Petersburg mit Tucht und Tally nach Stettin beladen, in der Nacht vom 15ten bis 16ten December aber bey Misdroy auf den Strand bey einem starken Sturm gerathen und zertrümmert. Dabey hat derselbe unglücklicher Weise sein Leben verlohren und den 16ten tod im Wrack gefunden und den 18ten hier begraben worden. Er hinterläßt in Lübeck eine Frau mit zwei kleinen Kindern.“ —

Gerade an der Küste der Inseln Usedom und Wollin gerieten früher sehr häufig Schiffe in Seenot und strandeten. Besonders zu der Zeit, wo größere Schiffe den Swinemünder Hafen nicht anlaufen und hier Schutz finden konnten. Diese Schiffe mußten auf der soge-



nannten Reede vor Swinemünde vor Anker gehen, bis die Ladung gelöscht bzw. geladen war. Bei anhaltenden Frühjahrs- oder Herbststürmen wurden die Schiffe oft abgetrieben und strandeten dann in der Pritterschen Bucht.

Im Herbst des Jahres 1749 strandete bei Misdroy ein Dreimaster „Der gekrönte Friede“. Die Ladung bestand aus Eisen, Teer, Vitriol, Schwefel und Materialwaren. Das Schiff kam von Stockholm und wollte zum Heimathafen Wismar. Die Besatzung, 9 Matrosen, wurde gerettet und fand bei den Misdroyer Fischern gute Aufnahme. Bei der Bergung des Schiffsgutes beteiligte sich auch die Misdroyer Einwohnerenschaft. Man hatte den Fluten 674 Stangen Eisen und 37 Tonnen Teer entreißen können.

Dagegen verunglückten im Herbst 1814 allein an einem Tage 14 Schiffe in der Swinemünder Bucht, wobei viele Matrosen ums Leben kamen. An der Küste der Inseln Usedom und Wollin türmten sich die Schiffstrümmer bergehoch.

Im Frühjahr 1837 strandete die englische Brigg „Waterloo“ in der Swinemünder Bucht. Swinemünder Seeleute, 40 Mann an der Zahl, waren mit der Bergung eifrig beschäftigt, als ein heftiger Sturm aufkam und erneut die Brigg auf den Strand warf. Alle Versuche, die Schiffsmannschaft während des Sturmes zu retten, scheiterten. Drei Tage und drei Nächte mußte die Besatzung an Bord ausharren, bis endlich die Rettung erfolgen konnte. Während ein Mann vor Hunger und Kälte schon an Bord gestorben war, waren andere

bewußtlos oder so schwach, daß sie bald darauf starben.

Im November des Jahres 1850 strandete bei anhaltendem Nordweststürme bei West-Diebenow das schwedische Schiff „Helene“, das von dem Kapitän Nilsen geführt wurde. Die „Helene“ kam aus Stockholm, war nach Stettin bestimmt und mit Kupfer und Eisen beladen. Die Mannschaft konnte glücklicherweise gerettet werden. Leider war das Schiff so fest auf den Strand geraten, daß alle Versuche, es wieder flott zu machen, aufgegeben werden mußten. Die Ladung war aber mit 55 000 Talern versichert. Auf Veranlassung einer Hamburger Versicherungsgesellschaft unternahm man aber doch wieder Bergungsversuche. Da aber auch diese erneuten Anstrengungen den gewünschten Erfolg nicht hatten, beschloß man, bis zum Frühjahr des nächsten Jahres zu warten. Im Frühjahr 1851 wurden dann mit mehreren Tauchapparaten die Bergungsversuche erneut; jedoch wieder ohne Erfolg. Die Versicherungsgesellschaft ließ aber nichts unversucht, sondern beschloß, den von einem schwedischen Marineoffizier erfundenen Tauchapparat (Anzug mit Helm) zu kaufen. Man beauftragte den Schiffszimmergesellen Drews aus Stettin, den Apparat zu kaufen, der dann auch sofort die Reise nach Stockholm antrat. Nachdem er sich an Ort und Stelle mit dem neuen Tauchapparat vertraut gemacht hatte, kehrte er nach Deutschland zurück. Nun mietete man in Cammin einen Rutter und heuerte einen Kapitän sowie zwei Matrosen an. Und nun wurden die Bergungsversuche mit Nachdruck und mit großem Eifer aufgenommen.

Da man aber nur bei ruhiger See arbeiten konnte, zogen sich die Bergungsarbeiten über 3 Jahre hin. Während man im ersten Jahre für 30 538 Taler 24 Silbergroschen und im zweiten für 13 251 Taler 20 Silbergroschen bergen konnte, war die Ausbeute im Jahre 1853 nur noch gering; sie hatte nur einen Wert von rund 445 Talern. Als man im Frühjahr 1854 erneut an die Arbeit gehen wollte — es waren ja immerhin 300 Zentner, die im Schiffsrumpf einer Bergung harren sollten — mußte man die Feststellung machen, daß der Rest inzwischen gestohlen war.

Im Mai 1903 wütete an der ganzen deutschen Ostseeküste ein furchtbarer Sturm. In der Swinemünder Bucht, von Misdroy bis Ahlbeck, strandeten allein 6 Schiffe. Die



Schooner „Ali“ nach der Strandung bei Misdroy am 5. September 1931.  
 Zeichn.: A. Zöllner



Misdroyer Badeanstalten wurden zum größten Teil abgerissen, und die Trümmer lagen in der Britterschen Bucht zerstreut umher. Eine große, vom Herrenbad abgerissene Holzbrücke trieb mit voller Wucht gegen einen Zweimaster, der auf der Höhe von Misdroy Schiffbruch erlitten hatte und steuerlos vorübertrieb. Während der Steuer- mann und ein Matrose schon in der Nähe vom Kaffeberg beim Bruch des Steuerz über Bord gespült worden waren, befand sich der Kapitän noch an Bord. Entschlossen sprang derselbe nun auf die Treppe und konnte sich so retten. Nach kurzer Zeit wurde das Wrack in der Britterschen Bucht, etwa 1½ Kilometer vor Misdroy, auf den Strand geworfen.

Am 5. September 1931 strandete bei Misdroy der Hamburger Schoner „Mli“. Die von der Reederei Stauder-Stralsund angestellten Bergungsversuche hatten aber keinen Erfolg und mußten eingestellt werden. Erst Anfang November gelang es unter großen Anstrengungen, den gestrandeten Zweimaster wieder flott zu machen und nach Hamburg abzuschleppen.

Einrichtungen zur Rettung Schiffbrüchiger an der deutschen Küste sind vom Staate bis heute noch nicht getroffen worden. Im Jahre 1865 gründeten daher hochherzige Männer die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die durch freiwillige Beiträge und Spenden unterhalten wird. Ueber 1200 Rettungsmannschaften, meist Seeleute und Küstenfischer, stehen freiwillig im Dienste der Organisation. Bis heute wurden 5468 Menschenleben gerettet. — Hoch klingt das Lied vom braven Mann!!!

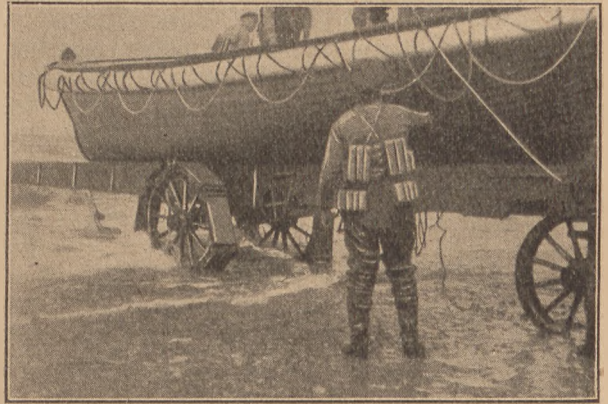
Auch an der Küste unserer Heimatinseln, in Misdroy, Neuendorf, Swinemünde und Zinnowitz z. B., sind Rettungstationen vorhanden. Die Misdroyer Rettungstation wurde im Jahre 1905 gebaut und eingerichtet. Es handelt sich hier um eine Doppelstation, denn sie ist mit einem 8½ m langen Ruderrettungsboot und einem Raketenapparat ausgerüstet. Seit ihrer Gründung rettete die Station fünf Menschen das Leben.

## 2. Strandungen an der hinterpommerschen Küste

von Siegfried Gliebe

Der Bewohner des Binnenlandes hat meist eine recht mangelhafte Kenntnis von der Zahl der Schiffsunfälle und den besonderen Umständen, die dabei zusammentreffen können und Ereignisse von höchster Dramatik und tiefster Tragik erzeugen. Gewiß — „Wasser hat keine

Balken“, das weiß auch der Binnenländer und jeder Seefahrer erst recht. Was das aber heißt, das erlebt doch erst der, der vor die traurige Wahl gestellt ist, sich dem „blanken Hans“ auf Tod oder Leben anzuvertrauen oder mit seinem Schiff in den Fluten zu versinken. Auch die hinterpommersche Küste kennt allein aus den



Die Misdroyer Rettungsmannschaft bei einer Uebung.  
Aufn.: A. Zöllner

letzten Jahrzehnten Duzende von Beispielen solch traurigen Todesmutes, von deutschen und fremden Seeleuten oft bis zum bitteren Ende durchgekämpft.

Die Häufigkeit der Schiffsstrandungen hängt wesentlich von zwei Umständen ab: vom Umfange des Schiffsverkehrs und der besonderen Beschaffenheit der Küste oder küstennahen Gewässer. Die südwestliche Ostsee z. B. ist der Schifffahrt höchstens durch verschiedene Untiefen gefährlich, während die buchtenreiche Küste und die Kleinräumigkeit der Wasserflächen der Schifffahrt recht förderlich sind. Die ostpommersche Küste, so schlicht sie kartographisch erscheint, ist dagegen ein höchst heintückisches Gewässer. Einmal entwickelte sich zwischen den alten Hansestädten Lübeck und Danzig seit dem frühen Mittelalter, entlang der Küste, ein lebhafter Schiffsverkehr, der später durch die baltischen Länder einerseits und die holsteinisch-dänischen Häfen mit ihren Zugängen zur Nordsee noch verstärkt wurde. Zum andern aber findet sich auf einer Küstenstraße von rund 220 km kein natürlicher und geschützter Hafen. Bedingt durch die vorherrschend westlichen Winde und die Gradlinigkeit der Küste entwickelt sich meist ein starker Küstenstrom (Versehung), der quer zu den Einmündungen der kleinen Flüsse streicht, die allein die Anfahrpunkte zu den früher nur notdürftig befestigten Häfen bildeten. Ferner sind entlang der gan-



zen Rüste zwei bis drei stark veränderliche Sandriffe ausgebildet, auf denen sich schnell bei aufkommenden Winden eine starke Brandungswelle entwickelt. Außer diesem besitzt der östliche Teil der hinterpommerschen Rüste noch eine ganz besondere Gefahrenquelle. Hier befinden sich nämlich im Untergrunde größere Massen stark magnetischen Erze, die einen bedeutenden Einfluß auf die Kompaßnadel haben. In früheren Zeiten, wo man die Ursachen und den Grad der Mißweisung der Magnetnadel kaum kannte, ist sicher mancher Segler in Nacht und Nebel diesem pommerschen Magnetberg zum Opfer gefallen. Erst in jüngster Zeit ist man durch Verklarungen vor den Seeämtern auf den gefährlichen Einfluß der Magneterze aufmerksam geworden und hat gründliche erdmagnetische Untersuchungen in diesem Gebiet vornehmen lassen. Auch die höchst mangelhafte Befahrung der Rüste und die wenigen markanten natürlichen Schiffermarken (Gollen, Rebekol!) haben sicher dazu beigetragen, manchen Segler auf Grund zu setzen.

Wenn uns von einem Gewährsmann versichert wird, daß seit 1889 allein zwischen Rowe und der Biasnizmündung (heutige polnische Grenze) 25 Segelschiffe und Dampfer gestrandet sind und der Verfasser sich während eines Zeitraumes von nur 20 Jahren auf mindestens ein Duzend Strandungen und größere Schiffsunfälle besinnt, so darf man wohl auch von einem pommerschen „Friedhof der See“ sprechen.

Die Nachrichten über Strandungen sind weit verstreut. In Kirchen- und Schulchroniken, in den Akten der Seeämter, Konsularien und Schiffsversicherungen, zum Teil nur in den mündlichen Mitteilungen der Strandbewohner, sind sie erhalten. Der Verfasser hat es sich vorbehalten, sie einmal zu sammeln und in einer besonderen Arbeit zu veröffentlichen, denn auch sie sind ein Stück Heimatgeschichte. Wahllos sollen nun im folgenden einige Nachrichten aus dieser Unglückschronik mitgeteilt werden:

Am 19. Oktober 1889, bei starkem Sturm, beobachtete man von Leba aus einen Dampfer, der offenbar manövrierunfähig geworden war. Trotz aller Bemühungen, dem Strande fern zu bleiben, wurde das Schiff dem Strande immer mehr zugetrieben. Bald mußte es in die Brandung auf den Riffen kommen, als es noch gelang, durch Ankerwerfen das Schiff außerhalb der Brandungszone zu halten. Nun ereignete sich aber etwas, womit niemand hätte rechnen können, weil es zu den größten Seltenheiten an unseren gezeitenlosen Küsten gehört. Eine große Flutwelle, die man wohl unter dem Namen „Seebär“ kennt, die aber meist in das Gebiet der Sage oder des Schifferlateins verwiesen wird, tauchte tatsächlich am Horizont auf, wälzte sich mit großer Geschwindigkeit auf den

Dampfer zu, riß ihn von der Ankerkette los und trug ihn zum Schrecken aller Zuschauer in rauschender Fahrt auf den Strand. Das Wasser verlief und nahezu unbeschädigt — wie die Arche Noah — saß das Schiff auf dem Trocknen. Es handelte sich um den Dampfer „Rudolf“, der noch mehrere Monate auf dem Strande lag, bis es gelang, ihn abzuschleppen.

Gegenüber dem Lebasee bei der Lonzke-Düne strandete ein großer Dreimaster (Ostindienfahrer), der mit einer Holzladung nach London zum ersten Male die Ostsee befuhr. In wenigen Tagen wurde das Schiff von der See zerschlagen.

Bei Leba wurde auch das Motorschiff „Oldenselde“ bei einer Sturmflut auf den Strand gesetzt. Nachdem man durch Rundhölzer eine Gleitbahn (Schlipp) geschaffen hatte, gelang es mehreren Schleppern, das Schiff in eine ausgebagerte Rinne zu bringen und wieder flott zu machen.

Anders erging es dem Dampfer „Reval“ (siehe noch an anderer Stelle dieses Heftes), der in der Nähe des Leuchtturmes Scholpin gegenüber dem Dolgensee strandete. Das große Schiff hatte bereits eine wechselvolle Geschichte hinter sich, war durch viele Hände gegangen und schien irgendwie unter einem Unglücksstern zu stehen. (Vielleicht hatten die alten Fahrleute doch nicht so ganz Unrecht, wenn sie es mit dem Klabaftermann hielten.) Ohne eigentlich sonderlich beschädigt zu sein, auch wohl ohne Verlust an Menschenleben, wurde ähnlich wie bei dem Dampfer „Rudolf“ das Schiff hoch auf den Strand geworfen. Besuchte man bei stillem Wetter das Wrack, dessen Masten man schon von ferne über die Dünen hinausragen sah, so wunderte man sich sehr, wie es möglich sein konnte, daß die Gewalt der Wellen so stark hatte sein können. Eingebettet in weißen Dünen sand, mit starker Steuerbordschlagseite, lag der massige Schiffsrumpf so hoch, daß er bei durchschnittlichem Seegang nicht von den Wellen erreicht wurde. Alle Versuche, das Schiff abzuschleppen, blieben erfolglos. Bagger und Schlepper gerieten dabei selbst in Strandungsgefahr, und soweit ich mich recht erinnere, strandete auch ein Bagger, für den nun — Ironie des Schicksals! — auch ein Bergungsdampfer herbeieilen mußte. Der Dampfer leistete allen von Land oder See unternommenen Versuchen zur Bergung so erfolgreich Widerstand, daß man sich notgedrungen zum Zerschneiden und Verschrotten des Schiffes entschließen mußte. Noch heute kann man den Kiel mit dem hochragenden Bug und den unteren Spanten wie das Gerippe eines Riesenwales am Strande liegen sehen. Einige Ausrüstungsgegenstände der Kommandobrücke und des Logis sind noch in Schmolzin zu finden, wo sich ein



Teil der Mannschaft bis zur Abwrackung auf-  
hielt.

Östlich des Lebaer Kurhauses lief vor dem  
Kriege ein Schiff mit Schamottsteinen auf. Hier  
besorgte aber die See das Abwracken selbst.

Von einem bei Leuchtturm Stilo (östlich  
Leba) gestrandeten Schiffe gelang es indessen,  
noch 5000 Zentner Salz zu bergen. Und zwar  
auf „legalem“ Wege, durch eine Lebaer Ber-  
gungsgesellschaft

Nicht wie bei dem 1914 bei Stolpmünde  
gestrandeten Dampfer „Stadt Stolp“, wo sich  
der Strand mit einer dicken Schicht Roggen be-  
deckte, der in Risten und Säcken von den Stolp-  
mündern geborgen wurde, damit Schweine und  
Hühner einmal einen guten Tag hatten. Schul-  
kameraden hatten sogar Bücher aus dem  
Schiffslogis „geborgen“.

Von den reichlich dramatischen Umständen  
der Bergung eines zwischen Leba und Stilo  
gestrandeten Schiffes mit Leinwaden wird in der  
Heimatbeilage der Zeitung für Ostpommern  
(Nr. 24/1935) erzählt. Der Hergang war kurz  
folgender: Das zum Teil schon abgewrackte  
Schiff sollte noch geborgen werden. Der Lebaer  
Bergungsunternehmer bestellte einen Dampfer.  
Der mit einem Fuhrwerk am Strande er-  
schienene Unternehmer wurde von der Besatzung  
des Dampfers im Boote zu dem teilweise unter  
Wasser liegenden Wrack befördert. Während  
sich der Taucher mit der Untersuchung be-  
schäftigt, dreht der bisher südliche Wind auf  
Nordwest mit schnell zunehmenden Wind-  
stärken. Schnell sucht man auch den Dampfer  
zu erreichen. Die See beginnt mächtig zu  
rollen, und in Kürze wird aus Wind Sturm  
und aus Sturm bald ein Orkan. Der Unter-  
nehmer muß mit zum Dampfer. Trotz un-  
menschlicher Anstrengung will es nicht gelingen,  
das überbesetzte Boot bis zum Dampfer zu  
bringen. Zum Unglück bricht auch noch ein  
Riemen. Koch und Schiffsjunge, die allein auf  
dem Dampfer zurückgeblieben sind, lassen nun  
an einer Leine ein Stück Holz auf das Boot zu-  
treiben und retten so die Besatzung an Bord,  
ehe noch das stark arbeitende Schiff die An-  
kerkette sprengt und nun ohne Besatzung ein  
leichtes Spiel der Elemente geworden wäre.  
Man gedenkt Kolberg oder auch erst Swine-  
münde anzulaufen, da Stolpmünde und Rüz-  
genwalde schon für eine Einfahrt zu gefährlich  
geworden sind. Bald muß aber das Schiff den  
Kampf gegen den wütenden Nordwest aufgeben  
und in östlicher Richtung hinter Rixhöft und  
Hela Schutz suchen. Hier bootet man den Ent-  
führten mit geborgtem Geld und geborgten  
Kleidern an unwirtlicher Küste aus. Ein mit  
Mühe aufgetriebenes Rumpelwägelchen soll  
den Ausgesetzten nach Puzig bringen. Schnee-  
sturm kommt auf, und er friert so erbärmlich,

daß er die Sachen seines dreckigen Rutschers  
mit benutzen muß. Im Hotel wollte man ihm  
nun wegen seines stromerhaften Aussehens in  
der Nacht kein Quartier geben. Nach vielem  
Reden und Erklären gelingt es schließlich, aber  
um das Mißgeschick voll zu machen, muß er  
auch noch den Wirt um andere Kleidung an-  
gehen, denn die wärmenden Hüllen des Ra-  
schubens hatten ihm allerlei Kleinvieh über-  
mittelt. Die Robinsonade endete damit, daß der  
Unternehmer, in Leba schon totgesagt, am  
nächsten Tage seine Heimat wieder erreichte,  
aber für die Bemühungen des Dampfers noch  
600 Mark zahlen mußte und das Wrack infolge  
des Sturmes verloren ging. —

Beinahe Ähnliches ereignete sich bei der  
Bergung eines anderen, mit Salz beladenen  
Schiffes, das auf dem Riff bei Stilow festsaß.  
Hier drohte das ganze Wrack mit 40 Bergungs-  
arbeitern abzutreiben.

Ein anderes Schiff strandete östlich Leba  
mit einer Ladung Thomasmehl und konnte  
nicht geborgen werden, da es bald sank.

Bei der Bergung des Motorschiffes „Els-  
beth“ wäre beinahe der in Leba stationierte  
Bagger ein Opfer der unberechenbaren See ge-  
worden.

Am 10. April 1935 strandete in nächster  
Nähe des Stolpmünder Hafens der Motor-  
segler „Wolfgang“. Der aus nördlichen Rich-  
tungen wehende Wind hatte Stärke 11 er-  
reicht. Da ein Lotse nicht mehr an Bord gehen  
konnte, versuchte das Schiff die Einfahrt aus  
eigener Kraft. Das Fahrzeug, das oft hoch  
über die Molen gehoben wurde, wurde durch  
den Rüstenstrom nach Westen abgedrängt und  
geriet an der Mole vorbei auf Strand zu.  
Beim Sezen der Focksegel riß die Schot, auch  
ging der Anker verloren. Schneeböden jagten  
das manövrierunfähige Schiff bald auf das  
Riff, wo es von der Brandung immer wieder  
aufgehoben und niedergestoßen wurde. Mittels  
einer Raketenleine versuchte man nun vom  
Strande, das Rettungsboot des „Wolfgang“  
mit der Besatzung durch die Brandung zu  
ziehen. Bald jedoch wurde einer der Insassen  
von einer Sturzsee aus dem Boot gespült.  
Diesen rettete der Vater eines guten Bekannten  
von mir, indem er mit einer Leine dem Schiff-  
brüchigen durch die brandende See zu Hilfe  
kam. Das Boot schlug bald darauf um, aber  
die anderen Schiffbrüchigen hielten sich am Kiel  
und konnten auch gerettet werden. Im vorigen  
Jahre lief bei der Einfahrt in den Stolpmünder  
Hafen der große Holzdampfer „Riga“ auf. Seine  
Lage auf den Untiefen im Strömungsschatten  
der Molen sah recht bedenklich aus. Ein Frei-  
kommen mit eigener Kraft war nicht mehr  
möglich. Buchstäblich haushoch wurden die  
Gischtfontänen der breitseits ausschlagenden  
Brechseen geschleudert. Oft verschwand das



Schiff unter Wolken weißen Schaumes. Nur die große Ladung, einschließlich der hochgetürmten Deckladung, verhinderte, daß das Schiff weiter auf den Strand getrieben wurde. Nach Abstillen des Windes kam der Dampfer von selbst wieder frei.

Am Strande zwischen Leba und Rowe strandeten während des Krieges mehrere Leichter mit Kriegsmaterial. Einer davon lag noch mit Resten von Schwefel und anderen Chemi-

Winterstürmen durchheulten Ort. Das Schiff gibt Notsignale. Mit dem Raketenapparat gelingt es unter vieler Mühe, die Besatzung zu retten. Der Sturm dreht auf Nord und Nord-Ost und beginnt die See mächtig auf den Strand zu drücken. Es entsteht eine richtige Sturmflut, die an der ganzen hinterpommerschen Küste starke Verwüstungen anrichtet. Der Dampfer „Stadt Stolp“ gerät dabei in der Nähe des ebenfalls völlig zerstörten Ostbades

Aufnahme: F. Reinte, Stolpmünde



Der gestrandete Dampfer „Stadt Stolp“  
(8. Januar 1914)

alien in der Nähe von Rowe, bis er langsam als Brennmaterial verschrottet wurde.

An der Westseite der Lebaer Hafensmole kann man noch die Reste eines hölzernen Schiffes sehen, das dort mit einer Kohlenladung gestrandet sein soll. — Die Küstent Fischer kennen die Stellen von gesunkenen Wracks gut, weil sie sich hüten müssen, dort ihre Netze auszulegen. Sie bezeichnen die Stellen nach der Ladung; so sprechen sie vom „Pappschiff“, „Steinschiff“ usw.

Im Jahre 1856 nimmt der Dampfer „Stadt Stolp“ als erstes Dampfschiff der ostpommerschen Schiffsflotte den regelmäßigen Touren dienst zwischen Stolpmünde und Stettin auf. Am 8. Januar 1914 endet sein Dienst. Er strandet beim Einlaufen in den Stolpmünder Hafen, sozusagen „in den Siefen“. Ueber die Strandung berichtet U. Brosch, Stolpmünde, folgendes:

Der bereits habarierte Dampfer kommt unter starken südwestlichen Winden gegen Mitternacht vor Stolpmünde an. Er hat Zement und Stückgut geladen. Da die Dunkelheit und der zunehmende Sturm das Auslaufen des Lossen verhindern, beschließt der Kapitän, die Einfahrt in den ihm gut vertrauten Hafen selbst zu wagen. Es herrscht eine starke westöstliche Küstenströmung, die bewirkt, daß das Schiff die Einfahrt verfehlt, an der Ostmole vorbei auf Grund gerät. Bald schallt der Ruf: Dampfer gestrandet! durch den nächtlichen, von

auf den Strand. Das Stückgut wird dann noch geborgen und ist zum Teil noch brauchbar. Der Zement ist verdorben und wird an der Strandungsstelle versenkt. Beim Bühnenbau im Jahre 1926 stieß man auf den verhärteten Zement, der nun mancherlei Schwierigkeiten bereitete. Das Wrack des ersten Stolpmünder Touren dampfers wurde dann verschrottet. Das war nach jahrzehntelangen, treuen Diensten nicht gerade ein rühmliches Ende, aber doch ein ehrlicher Seemanns Tod!

In früheren Zeiten war es gewiß nicht viel anders um die Strandungen bestellt. War auch der Schiffsverkehr geringer, so fehlte es dagegen auch an vielen Hilfsmitteln unserer Zeit, vor anderem an Rettungs- und Bergungsgeräten, Befuerung und brauchbaren Häfen. So hatte z. B. der Stolpmünder Hafen vor 150 Jahren zeitweilig nur eine Einlaufstiefe von 1,50 Meter. Ziehen wir die an anderer Stelle des Hefes abgedruckten Mitteilungen über den Rower Kirchhof heran, blättern wir in alten Zeitungen, dann entrollt sich uns immer das gleiche Bild. Da wird in Stolpmünde 1785 das Inventar eines Stettiner Galiotschiffes versteigert, das dort gestrandet ist. Oder es wird „der junge Heinrich Ferdinand“, „Der Liebling“ versteigert, die ebenfalls dort strandeten. In Schmollin versteigert man die Takelei von „De goode Hoop“. Allerdings werden dort auch fünf Strandbewohner wegen begangener „Strandräuberei“ bestraft.



Durch das Anwachsen der Fischereiflotten wächst natürlich auch die Zahl der Schiffsunfälle bei diesen Fahrzeugen. Immer wieder fallen Schiff und Fischer der See zum Opfer. Besonders die lektjährige Winterfangzeit brachte gerade für Ostpommern mehrere schwere Unfälle und Strandungen.

Nur einige Daten dieser Chronik sollen hier Erwähnung finden: Am 12. März 1936 sank durch Brechseen ein Stolpmünder Rutter in der Hafeneinfahrt. Die Mannschaft rettete sich auf die Mastspitze. Im gleichen Frühjahr wurde der Rutter „Sto. 35“ in Höhe der polnischen Grenze von einem norwegischen Dampfer im Nebel gerammt und versank. Bei der Rettung der Fischer ertrank ein Matrose des Dampfers. Um die gleiche Zeit verschlang eine Welle den Rutter „Leba 50“ vor der Hafeneinfahrt. Die drei Mann der Besatzung ertranken. Am selben Tage strandeten noch zwei weitere Rutter. Im September vorigen Jahres kenterte bei Wittenberg, Kr. Lauenburg, ein Segelboot mit Fischern. Fünf Mann der Besatzung fanden den Tod. Vor der Hafeneinfahrt von Rügenwalde sank der Rutter „Rü. 71“, wobei beide Fischer ertranken. Das aufregendste Erlebnis des vorigen Winters hatte wohl die Besatzung des Stolpmünder Rutters „Sto. 41“, der im Packeis der Danziger Bucht eingeschlossen wurde. Fünf Tage blieb der

Rutter verschollen. Feuerung und Lebensmittel waren ausgegangen, und der Rutter drohte im Eis zerdrückt zu werden. Die Fischer wagten trotz der Kälte nicht mehr, sich im Fahrzeug aufzuhalten, und entschlossen sich zu lebensgefährlichem Marsch über das Packeis. Drei Kilometer legten sie auf diesem Marsch um ihr Leben auf treibenden Schollen zurück. Zuerst benutzten sie noch ein Floß, um sich über die offenen Stellen überzusetzen, später mußten sie diese umgehen. Hinter sich ließen sie den Rutter, ohne zu wissen, ob sie ihn jemals wiedersahen, vor sich als sehnsüchtiges Ziel die Stadt, um sich knirschende, schwankende Schollen; mit frostknirschenden Kleidern, ihr Bett unter dem Arm. Beinahe eine arktische Tragödie. Doch sie retteten dieses Mal noch das Leben, und ihr Fahrzeug wurde auch gerettet.

Nicht immer sind die Bewohner der Küste Zeugen der Schiffsunfälle. So verscholl im Januar dieses Jahres der Motorsegler „Rügenwalde“ in der Nähe unserer Küste. Niemand kann Kunde geben. Im Dunkel der Nacht, fern aller menschlichen Hilfe und Zeugenschaft, schlossen sich die Wellen über Schiff und Mannschaft. Seile der Schwellenladung und leere Fässer wurden östlich Leba an den Strand getrieben. Das ist alles, was wir wissen. Das Siegel des großen Schweigens liegt über diesem wie über so manchem anderen Schiff.

## Friedhof der Heimatlosen

## Meer

Ein Stück Geviert des losen Dünenlandes,  
von Holzstaketen dürftig eingehegt,  
mischt euren Staub dem eines fremden Landes,  
drin lieb Gedanken nicht die Hügel pflegt.

Wogen umwühlen ewig dieses Strandes  
geweihte Stätte, die euch einend hegt,  
zerstören Teil um Teil des Dünenrandes,  
drohn eurer Ruh, die heut noch Frieden trägt.

Ein runzlig Mütterlein schmückt Niegekannten  
die Gräbermale; mit verhaltnen Tränen  
denkt sie des Sohns, der fern im Kampfe fiel . . .

Kein Körnlein Staub, drin nicht die Herzverwandten  
sich wiederfinden in dem heiligen Sehnen,  
daß alle eint am leidbekränzten Ziel.

Als ob die Seele in die Weite weint,  
wenn du am heißen Tag die Gluten kühlst;  
wenn deine Brandung du am Strand zerwühlst:  
bist du der Erde und dem All vereint.

Wo ist die Sonne, die nur sich erscheint?  
Wo ist die Tat, die nur für sich vollbringt?  
Wo ist ein Wesen, das alleine ringt?  
Und wo sind Meere nicht dem Meer geeint?

Du Meer, ein Spiegel aller Himmelsleuchten,  
beseelte Tiefe, die zurück sich träumt —,  
bist doch entströmt den gleichen heiligen Quellen.

Die Augen, die im Firmament sich feuchten,  
die mutig blitzen, wenn sich Woge bäumt:  
sie weinen liebend mit den leisen Wellen.



# Pommersche Reederei im Wandel der Zeiten

Von Georg Behm

Reederei als selbständige Wirtschaftsunternehmung ist — wenigstens für den pommerschen, vielleicht auch für den gesamtdeutschen Bereich überhaupt — das Ergebnis einer Entwicklung, die jüngeren Datums ist, als man gemeinhin annimmt.

Diese Feststellung mag wundernehmen, besonders den, der an den Unternehmungsgeist der hanfischen Seefahrer zurückdenkt. Gewiß, Seefahrt war auch zu jener Zeit schon not, aber nicht Reederei! Fast ausnahmslos waren damals und noch späterhin Ausrüstung und Betrieb eines Seeschiffes nicht zur Beförderung fremder Waren, nicht für den Markt, sondern nur als Hilfsbetrieb des eigenen Warenhandelsgeschäfts üblich. Der Warenkaufmann ließ, sei es allein, sei es mit anderen Kaufleuten zusammen, seine eigenen Schiffe laufen, mit denen er seine Waren, die er draußen abzusetzen wünschte, über See schickte und andererseits die im Auslande von ihm eingekauften Erzeugnisse in die Heimat zurückbeförderte.

Erst allmählich hat sich aus dieser Verflechtung der Seeschifffahrt mit dem Warenhandelsgeschäft die Reederei als selbständige Transportunternehmung, die Waren nicht für eigene, sondern für fremde Rechnung befördert, herausgelöst. Es ist eine langsame Entwicklung, die ihren Abschluß erst etwa um die Mitte des 19. Jahrhunderts findet, und die ihren Lauf im wesentlichen auf zwei Wegen genommen hat:

Einmal dadurch, daß im Rahmen gewisser kaufmännischer Unternehmungen das eigene Warengeschäft mehr und mehr zurücktrat und die Beförderung fremder Waren aus einem gelegentlich gepflegten Nebengeschäft zunächst zum überwiegenden, schließlich zum alleinigen Inhalt der geschäftlichen Tätigkeit wurde und damit das sich herauskristallisierte, was wir heute unter „Reederei“ verstehen.

Dann aber — und dies gerade an der pommerschen Küste — noch auf einem zweiten Wege, der seinerzeit große Bedeutung gewann, während er heute wieder in den Hintergrund getreten ist: nämlich dadurch, daß die Kapitäne der Schiffe vielfach selbst Reeder, selbst Unternehmer der Seeschifffahrt wurden.

Sie traten aus der Bindung zu einer bestimmten kaufmännischen Firma heraus und trieben mit ihrem eigenen Schiff Seefahrt für fremde Rechnung, indem sie bald für diese, bald für jene Firma tätig wurden. Freilich waren diese Kapitänreeder meist nicht die al-

leinigen Eigentümer der Schiffe. Kaufmännische Geschäfte, für die sie fuhren, Kaufleute, bei denen sie ihre Schiffsbedürfnisse einkauften, Werften, bei denen sie die Schiffe gebaut hatten oder reparieren ließen, waren mit Geld beteiligt. Häufig waren auch Firmen, ohne selbst wesentlich beteiligt zu sein, für die Abwicklung der Befrachtungsgeschäfte zu „Korrespondentreedern“ bestellt.

Die Rechtsform für diese Verhältnisse war die Partenreederei, die zwar heute stark an Bedeutung verloren hat, aber im 18. und 19. Jahrhundert eine sehr erhebliche Wichtigkeit hatte und auch für die kaufmännischen Firmen selbst, die ihrerseits Schiffe aus sandten, das Mittel bot, Geschäftsfreunde zur Finanzierung mit heranzuziehen. Noch heute zwar wird die rechtliche Natur der Partenreederei von den zünftigen Vertretern der Rechtswissenschaft nicht einheitlich gedeutet; aber das ändert nichts an der Tatsache, daß sie wirtschaftlich wohl durch ein Jahrhundert hindurch eine unbezweifelbar große Rolle gespielt hat und bis zum Aufkommen der Aktienform für größere Seeschiffahrtsunternehmungen die beherrschende Rechtsform für den Zusammenschluß mehrerer zum gemeinsamen Betriebe der Seefahrt gewesen ist.

Auch in Pommern war durch ein Jahrhundert hindurch die Partenreederei diejenige Unternehmungsform, in deren Gewand sich die Reedereiunternehmungen kleideten. Nur dadurch, daß auf diesem Wege alles, was sich geschäftlich irgendwie für die Seefahrt interessierte, zur Mitwirkung herangezogen wurde, war es möglich, daß allmählich mehr und mehr Reedereien aus den alten Warenhandelsgeschäften herauswuchsen und eine stets steigende Zahl von Kapitänen dazu überging, sich ihr eigenes Partenschiff zu beschaffen. Diese Entwicklung führte in Pommern dazu, daß Anfang des 19. Jahrhunderts die Segelschifffahrt einen starken Aufschwung erfuhr, und daß an der pommerschen Küste jede kleine Stadt mehr oder weniger zu einem Reedereiplatz der Seeschifffahrt wurde.

Es fällt heute, wo eigentlich nur noch eine begrenzte Zahl größerer Häfen als Heimat der deutschen Seeschiffe in Frage kommt, schwer, sich die damaligen Verhältnisse zu vergegenwärtigen. Man muß sich klar machen, daß die Größe der damaligen Segelschiffe eine verhältnismäßig geringe war, daß selbst Barkschiffe, die nach Uebersee gingen, in ihren Abmessungen und ihrer Ladefähigkeit lediglich Dampfern entsprachen, die wir heute als klein anzusehen gewohnt sind. Barkschiffe von 400—500 Tonnen zählten schon zu den größeren, und so ist es zu verstehen, daß als Reedereiplätze dieser Schiffe vielfach Häfen in Frage kamen, die heute als Heimathäfen eigentlicher Seeschiffe kaum noch bekannt sind, ja, überhaupt von Seedampfern



fast nicht mehr angelaufen werden. — Wer weiß es heute noch, daß in den 20er und 30er Jahren des 19. Jahrhunderts die kleine Hafenstadt Barth trotz ihrer ungünstigen Lage an einem Bodden mit weit entferntem Zugange von der See her einmal der größte preußische Reedereiplatz war und sogar eine so bedeutende Segelschiffreederei, wie sie damals Stralsund durch viele Jahrzehnte hindurch beherrschte, vorübergehend noch überflügeln konnte? Wer denkt heute noch, wenn er über die Wolgaster Bäderbrücke fährt, daran, daß diese kleine Stadt in der Lage war, lange Zeit als Heimathafen für eine bedeutende Zahl von Segelschiffen mittlerer Größe zu dienen? Wer gibt sich, wenn er die hier und da in kleinen pommerschen Plätzen noch vorhandenen Holzschiffswerften sieht, auf denen heute Rähne oder belanglose kleine Seefahrzeuge gebaut werden, davon Rechenschaft, daß diese Werften seinerzeit viel bewunderte Schiffe für den Seeverkehr, Briggs, Barken, ja Vollschiffe, bauten, und daß außer ihnen solche Holzschiffswerften fast in jeder Hafenstadt, ja auf Rügen sogar in manchen Dörfern vorhanden waren?

Es war damals Ende des 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Zeit, in der eine lebendige Initiative in Pommern Reedereien und Werften erstehen ließ, in der,

so stark auch manchmal auf anderen Gebieten die damalige Wirtschaft — wenigstens nach unseren heutigen Begriffen — stagnieren mochte doch auf dem Gebiet der Seeschifffahrt ein frischer Unternehmungsgeist sich geltend machte. Dabei fuhr man mit den damaligen Segelschiffen nicht nur in der Nord- und Ostsee. Man ging darüber hinaus: Pommersche Schiffe waren im Mittelmeer, mochten sie auch noch manchmal mit nordafrikanischen Seeräubern in Kämpfe verwickelt werden; pommersche Schiffe fuhren über den Atlantik; ja größere Vollschiffe machten wohl auch gelegentlich einmal Reisen, die um die ganze Welt führten. Damals waren Firmen wie J. N. Rodbertus und J. J. Wallis & Sohn in Barth Mittelpunkte von Parteneereidereien mit einer Gesamtzahl von 30—40 Schiffen. Damals erreichte die Krause'sche Reederei in Swinemünde, allerdings größtenteils dank glücklicher Ausnutzung der Verhältnisse zur Zeit der Kontinentalsperre, eine solche Blüte, daß man von „König“ Krause sprach. In jener Zeit auch zeigte der Holzschiffbau in Pommern eine Entwicklung, daß die ersten Anfänge der preußischen Kriegsmarine ganz selbstverständlich an die Bauwerften Pommerns anknüpften — die „Amazone“ wurde in Grabow, die „Frauenlob“ in Wolgast erbaut. —

Den Umschwung der Entwicklung brachte



Der preußische Kriegsschoner „Frauenlob“, der auf der Werft von Lübeck in Wolgast erbaut und im August 1855 getauft wurde. Nach einem Gemälde von Prof. Willy Stöwer. (Vgl. Dr. Erich Gützow, Der Stapellauf des Kriegsschoners „Frauenlob“ in „Unser Pommernland“ 1924, Heft 10/11, Sonderheft Wolgast.)



der Uebergang zum Dampfschiff und die Einführung des Eisenbaues in der Schifffahrt. Schon 1826 war der erste Rad-Dampfer „Kronprinzessin Elisabeth“ auf der Oder erschienen, allerdings nur für den Verkehr zwischen Stettin und Swinemünde bestimmt. In den 40er Jahren folgten die ersten größeren See-Dampfschiffe für die Postlinien von Stettin nach Petersburg und Stockholm und von Stralsund nach Nyd, noch aus Holz und mit Rädern erbaut. Gegen Mitte der 50er Jahre aber begann der Schraubendampfer aus Eisen seinen Siegeszug in der Seeschifffahrt.

Diese Entwicklung setzte eine stärkere finanzielle Grundlage voraus, als sie die meisten Segelschiffreedereien hatten, und so wurden die Dampfschiffe zum Schrittmacher der kapitalistischen Entwicklung, die in der Industrie bereits begonnen hatte, auch in der Seeschifffahrt. Es ist kein Zufall, daß zur gleichen Zeit, als Mitte der fünfziger Jahre der Uebergang zum Eisenschiff- und Seedampferbau sich durchsetzte, auch die erste Aktiengesellschaft in der pommerischen Seeschifffahrt gegründet wurde, die Neue Dampfer-Compagnie 1856 in Stettin, deren Name sich aus der damaligen, in der Tat für die Seeschifffahrt völlig „neuen“ Entwicklung ergab.

Zunächst versuchte die Segelschifffahrt noch mitzukommen, indem man die Abmessungen der Segelschiffe steigerte und schließlich auch anfangs, zum Bau eiserner Voll- und Barkschiffe überzugehen; aber sehr bald setzte gegenüber der Konkurrenz des infolge der schnelleren Reisen trotz der so viel teureren Kosten in seiner Transportleistung unendlich überlegenen Dampfermaterials der Rückgang ein, und in den achtziger Jahren ist, wenn sich auch gewisse Reste größerer Segelschiffe noch bis in die Mitte der neunziger Jahre hinüberretten, das Schicksal der Segelschifffahrt, soweit sie über den Rahmen der Küstenschifffahrt hinausgeht, besiegelt.

Daraus aber folgt eines: Die Zahl der selbständigen Unternehmer in der Seeschifffahrt geht dauernd zurück. Die Bedeutung der kleineren Hafenplätze als Heimathäfen der pommerischen Reederei sinkt immer mehr. Die Notwendigkeit kapitalistischer Grundlage für den Dampferbau beschränkt den Kreis der selbständigen Unternehmungen, und als Endergebnis dieser ganzen Entwicklung zeigt sich, da die kapitalistischen Möglichkeiten im pommerischen Bereich weniger entwickelt sind als in anderen Gebieten der deutschen Küste, daß nicht nur die Zahl der Reedereien, absolut genommen, in Pommern rückläufig ist und mit ihr, da der Dampferbau die Ausfälle der Segelschiffsflotte nicht zu ergänzen vermag, der Umfang der Schiffszahl wie der Schiffstonnage, sondern auch der relative Anteil der pommerischen Ree-

derei am Gesamtbestande der deutschen Handelsflotte erheblich zurückgeht. Eine Entwicklung, die in ähnlicher Weise die gesamte Reederei der deutschen Ostsee trifft! Jetzt erst beginnt die reedereimäßige Ueberlegenheit der deutschen Nordseeküste! Natürlich war auch zur Zeit der Segelschifffahrt die verkehrsgeographisch günstigere Lage Hamburgs und Bremens zum Weltverkehr schon immer zum Ausdruck gekommen, aber doch nicht entfernt in dem starken und, verhältnismäßig gesehen, immer noch wachsenden Umfange, wie dies die letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts und der Anfang des 20. Jahrhunderts haben in Erscheinung treten lassen.

Es handelt sich bei alledem nicht nur um wirtschaftliche Dinge; denn es kann gar kein Zweifel darüber sein, daß das Aufhören jener patriarchalisch gefärbten, kleinbürgerlich-handwerklichen Grundlage, wie sie der Partenerederei der Segelschiffszeit so weitgehend den Charakter gab, einen Verlust an echten Werten nicht nur wirtschaftlicher, sondern auch kultureller Natur bedeutete. Ein Blick in das Leben der vorpommerischen Hafenstädte zur Zeit, als sie noch Reedereiplätze von Bedeutung waren, und heute wird den Unterschied und den Verlust deutlich machen.

Die neue Entwicklung zur Dampferreederei forderte eine breitere geschäftliche Basis, die Konzentrierung des Kapitals innerhalb eines kaufmännischen Geschäfts lediglich auf den Seeschiffsbetrieb, die Zusammenfassung größerer Kapitalsummen in einer Hand, wie sie durch die Formen der Aktiengesellschaften und Kommandit-Aktiengesellschaften ermöglicht wurde. Es ergab sich von selbst, daß nunmehr die Reedereientwicklung innerhalb Pommerns sich dorthin verlegte, wo die Gunst der verkehrsgeographischen Bedingungen größer und eine stärkere Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse an Land vorzufinden war. Stettin, das auch zur Segelschiffszeit immer eine erhebliche Bedeutung als Reedereiplatz gehabt hatte, aber doch Barth und Stralsund den Vorrang hatte lassen müssen, trat nunmehr in den Vordergrund, um im Laufe der Entwicklung allmählich zum einzigen pommerischen Reedereiplatz von Bedeutung zu werden. Es wurde damals in den fünfziger, sechziger und siebziger Jahren, als die ersten Grundlagen der heutigen Dampferreedereien gelegt wurden, lebhaft in Stettin gearbeitet, um den Anschluß an die neuen Entwicklungen zu gewinnen, und man wird sagen dürfen, daß die gegebenen Möglichkeiten genutzt wurden.

Im Vordergrunde standen damals die beiden Unternehmungen, die heute in der größten Stettiner Reederei vereinigt sind: die bereits 1773 gegründete Firma Rud. Christ. Griebel und die 1856 gegründete Neue Dampfer-Compagnie.





Wilhelm Tiedjen: An der Landungsbrücke.

Aus „Die See“, 53 Gemälde deutscher Meeres- und Ozean-Verlag von Fournier & Behrstedt in Köln am Rhein.



Die Gribelsche Reederei, zunächst als Weinhandlung gegründet, dann in der Hauptsache als Warenfirma betrieben, hatte schon einige Jahre nach ihrer Gründung sich an Schiffen beteiligt und bald darauf eigene Schiffe erworben. Allmählich wuchs das Schwergewicht der Schifffahrt in der Firma immer mehr, bis sie gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts reine Reederei geworden war. Der für die Zukunft entscheidende Entschluß zur Umstellung auf Dampferbetrieb wurde von dem Enkel des Gründers, dem Generalkonsul Theodor Gribel,

rigkeiten zu dem erfreulichen Erfolge einer Interessengemeinschaft mit der im Mittelmeer-Verkehr führenden Deutschen Levante-Linie in Hamburg vorgestoßen, als der Norddeutsche Lloyd in Bremen, der diesen Erfolg genau beobachtet hatte und in seinen Auswirkungen auf seine Mühlen zu leiten wünschte, den Versuch machte, die Früchte dieser Arbeit durch Aufkauf der Aktienmehrheit für sich selbst zu diskontieren. Leider ergab sich durch diesen Aufkauf eine sprunghafte Steigerung der Kurse, die manchem Stettiner Aktionär den Verkauf

Aufnahme. V. Rett



Der Passagierdampfer „Mügen“ der Reederei Rud. Christ. Gribel verläßt den Stettiner Hafen zur Ausfahrt nach Helsingfors

gefaßt, der in richtiger Erkenntnis der Zeichen der Zeit im Jahre 1856 den Bau von 4 eisernen Dampfern in Auftrag gab und damit die Grundlage für eine stetige Vorwärtsentwicklung legte. Bis heute noch in der Hand von Abkömmlingen des Firmengründers verblieben und in der Form der Personengesellschaft fortgeführt, hat die Firma allmählich ein umfangreiches Liniennetz von Stettin nach den verschiedensten Häfen der Ost- und Nordsee aufgebaut und, ohne sich je in risikoreiche Experimente einzulassen, ihren Umfang und ihre Bedeutung in zielbewußter Arbeit zu steigern gewußt, wobei auch ungünstige Zeiten immer wieder durchgehalten werden konnten, weil die bewußte Beschränkung auf den Rahmen der eigenen Mittel die Grundlage des Geschäftes gesund erhielt.

Die Neue Dampfer-Compagnie, ebenfalls als Liniereederei, insbesondere nach den russischen und englischen Häfen, betrieben, konnte in den ersten Jahrzehnten eine erfreuliche Entwicklung nehmen, erfuhr dann aber mehrfache Rückschläge. Nach dem Weltkriege suchte sie ihren Tätigkeitsbereich, da ihr bisheriges Gebiet durch die Folgen des Krieges aufs stärkste in Mitleidenschaft gezogen worden war, auf den Mittelmeerverkehr auszu dehnen und war trotz vorübergehender Schwie-

als gutes Geschäft erscheinen ließ, und so gelang es dem Lloyd, obwohl er innerlich selbst nicht mehr fest fundiert war, die Verfügung über die Aktien-Mehrheit der Gesellschaft in die Hand zu bekommen. Das Ende vom Liede war, wenn nicht die gesamte Flotte der Dampfer-Compagnie nach Bremen übergehen sollte, die Notwendigkeit, die Gesellschaft zu teilen. Der Mittelmeerdienst mit den größeren Schiffen mußte dem Lloyd überlassen werden; der Nord-Ostseedienst, der für sich allein nicht lebensfähig war, mußte, um ihn überhaupt zu erhalten, auf die befreundete Gribelsche Reederei übertragen werden, die so den Interessenkomplex der Dampfer-Compagnie, der in der pommerschen Reedereigeschichte der letzten Jahrzehnte immer von besonderer Bedeutung gewesen war, mit ihrem alten Unternehmen vereinigte und weiter fortführte. —

Neben diesen beiden Reedereien hat eine ganze Reihe anderer Unternehmungen das ihrige für die Entwicklung der pommerschen, insbesondere der Stettiner Seedampfer-Reederei getan.

Aus dem 19. Jahrhundert sind zu nennen die Stettiner Firmen Proschwitzky & Hofrichter (später Hofrichter & Mahn), F. Ivers & Co., Wilhelm Lüdke, Franz Lanfert, Ostsee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, E. Haubitz, von denen



freilich nur die letztere heute noch als Reederei besteht. In Stolpmünde nahm die Stettin-Stolper Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft, die von der Stettiner Firma Albert Stenzel & Rolke geleitet wurde, einen Anlauf zu größerer Ausdehnung, leider vergeblich.

Eine besondere Rolle spielte seit den fünfziger Jahren die Passagierdampfer-Reederei von J. F. Braeunlich in Stettin, die den Bäderverkehr mit Swinemünde-Heringsdorf und Rügen unterhält und in diesem Dienst im Laufe der Jahrzehnte nacheinander eine Reihe von bei den Stettinern volkstümlich gewordenen Schiffen beschäftigt hat, von der im Jahre 1852 als Bau-Nr. 1 auf der späteren Vulcan-Werft erbauten „Diebenow“ angefangen über „Prinzeß Royal Victoria“, „Kronprinz Friedrich Wilhelm“, „Freia“, „Germania“ bis zu den heute noch tätigen „Odin“, „Hertha“ und „Rugard“.

Von diesem Bäderverkehr abgesehen, tritt der Passagierverkehr im Rahmen der Stettiner Reederei hinter dem Frachtverkehr stark zurück. Wenn man von dem Ostpreußenverkehr des Deutschen Reiches absieht, dessen Schiffe zwar auch in Stettin beheimatet sind, der aber als Reichsunternehmen doch außerhalb des Rahmens der Stettiner Reederei steht, sind es nur die von der Firma Gribel nach den skandinavischen und Randstaaten betriebenen Linien, in denen Passagierdampfer — meist in der Form von kombinierten Passagier- und Frachtdampfern — beschäftigt werden.

Ein weiterer Zuwachs der pommerischen Reedereien ergab sich seit Beginn der 90er Jahre.

Seither bis in die Gegenwart hinein kamen die Firmen W. Kunstmann, ursprünglich in Swinemünde, Emil R. Reklaff, Hermann Otto Ippen und Franz L. Nimz in Stettin, ferner C. E. Geiß in Stolpmünde hinzu. Nur die Reedereien von Kunstmann, Nimz und Geiß haben sich auf die Dauer durchsetzen können und zum Teil erhebliche Bedeutung erlangt, während die übrigen Firmen trotz vorübergehender bemerkenswerter Erfolge wegen ihrer zu kleinen Kapitalbasis die Ungunst der Nachkriegsverhältnisse nicht zu überwinden vermochten.

Alle diese eben genannten Unternehmungen, die ihre Schiffe größtenteils nicht auf festen Linien, sondern „trampmäßig“ dort, wo jeweils Ladung günstig zu fahren war, beschäftigten, haben sich über den Bereich von Nord- und Ostsee hinaus im großen und ganzen nur noch im Mittelmeer-Verkehr betätigt, während der Uebersee-Verkehr, an dem die alte pommerische Segelschiffahrt seinerzeit mitbeteiligt war, restlos den Hamburger und Bremer Großreedereien überlassen wurde.

Es war das allerdings nicht immer so. In den siebziger und achtziger Jahren wurde von Stettin aus zweimal der ernstliche Versuch unternommen, mit Stettiner Schiffen eine regelmäßige Verbindung über den Nordatlantik nach New York und anderen Häfen der Vereinigten Staaten einzurichten. Es war die Initiative des Kaufmanns C. H. S. Schulz, die mit der Unterstützung anderer Stettiner Kaufleute zunächst zur Gründung des Baltischen Lloyd schritt, dann, als dieser infolge des wirtschaftlichen Rückschlages nach dem Ende der Gründerperiode seinen Betrieb aufgeben mußte, einige Jahre später mit dem Stettiner Lloyd versuchte, den direkten Amerika-Verkehr für Stettin zu erobern. Auch das zweite Mal scheiterte der Versuch nach einigen Jahren, weil die Kapitaldecke zu klein war, um durchhalten zu können. Ein Verlust für Stettin, der ebenso beklagt werden muß wie 40 Jahre später die vorher berichtete Notwendigkeit, den regelmäßigen Mittelmeer-Verkehr der Stettiner Dampfer-Compagnie wieder aufgeben zu müssen. Zwar richteten fremde Reedereien noch mehrmals einen Verkehr zwischen Stettin und U.S.A. ein; aber Stettin hatte keine selbständige Bedeutung mehr in ihren geschäftlichen Maßnahmen und wurde deshalb um die Jahrhundertwende endgültig von ihnen aufgegeben, als es der Hamburg-Amerika-Linie gelungen war, das Stettiner Hinterland in vollem Umfange für den Weg über Hamburg zu gewinnen und die ursprünglich an Stettin interessierte dänische Konkurrenz durch Verträge anderweitig zu binden. In ähnlicher Weise beendigte Hamburger Gegenwirkung vor zwei Jahren den Versuch der amerikanischen Scandinavian-Atlantic (sog. „Scantic“-) Line, die Stettin in das Netz ihrer Ostsee-Nordamerika-Dienste einzubeziehen wünschte.

Nur einmal noch hat das Wirtschaftsleben Stettins einen ähnlichen Schlag im Bereich der Seeschifffahrt erlitten, als die ursprünglich auf den Bedürfnissen der Stettiner Reederei aufgebaute, dann dank der Tüchtigkeit ihrer Leistungen zum Uebersee-Schiffbau vorgestoßene und hier führend gewordene Stettiner Werstindustrie nach dem Weltkriege von ihrer stolzen Höhe herabsteigen mußte. Die Verschrottung des „Vulcan“, der den Namen Stettins in der Welt bekannt gemacht hatte, ist ein Verlust, dessen Ausgleich noch einmal wieder erreicht werden muß.

So zeigt die Entwicklung der pommerischen Reederei — und der mit ihr verbundenen Werstindustrie — neben hoffnungsvollem Aufstieg auch bedauerliche Rückschläge, und die Höhe der Passivposten hat es bisher verhindert, daß die Aktiobedeutung des pommerischen Reedereiwesens zu jener verhältnismäßigen Höhe hat



wieder ansteigen können, wie sie in der Segelschiffszeit erreicht war, und wie sie der Ausdehnung der Küste Pommerns, des „Landes am Meer“, und der Bedeutung des durch die Oder erschlossenen ostdeutschen Raumes entsprechen würde. Immerhin ist der heutige Bestand der pommerschen Reederei, nachdem Weltkrieg und Nachkriegszeit von ihm überwunden worden sind, auf gesundem Boden gegründet, so daß die Möglichkeit einer erneuten Vorwärtsentwicklung durchaus gegeben ist. Der Wandel der Zeiten, wie ihn unsere heutige Generation in dem Wiederaufstieg des deutschen Menschen und der Wiedererstarlung des deutschen Vaterlandes zu erleben das Glück hat, gibt der Hoffnung Raum, daß auch die Kurve der Entwicklung der pommerschen Reederei wieder aufwärts gehen wird.

## Die Weltreise des Stettiner Seglers „Greif“

von Kapitän Friedrich Brustat

Wer heutzutage die, abgesehen von Stettin, zum Teil recht kleinen und idyllischen pommerschen Häfen sieht, dem kommt wohl kaum der Gedanke, daß aus ihnen Segelschiffe in See stachen, um die Reise in ferne überseeische, außerhalb der heimischen Gewässer liegende Küstenländer anzutreten.

Wer weiß z. B., daß im Jahre 1694 ein auf der Reise von Portugal nach Schweden begriffener pommerscher Dreimaster, die „Geckrönte Liebe“, mit Mann und Maus verloren ging? Wann und wo spricht man noch über die weiten Fahrten des Kolberger Bürgerz und Kapitänz Nettelbeck? Wer kennt noch die schönen Barther Barken und Briggschiffe oder jene Reederei, die ihren grüngestrichenen Windjammern die Namen der Wochentage gab? Der Westindienfahrer von Leba entsinnt man sich ebensowenig wie der Tatsache, daß in Alt- und Neuwarp, Ueckermünde, Stralsund und Swinemünde ganze Flottillen von vielfach in Familienbesitz befindlichen Segelschiffen registriert und beheimatet waren, auf denen in der Regel die ganze männliche Verwandtschaft als mehr oder weniger kleine Partner Dienst tat. Aber das ist vorbei. Vorbei wie jene beneidenswerte Periode, in der sich die Schiffe infolge günstiger Frachtraten in dem uns heute kaum vorstellbaren Zeitraum von zwei, drei Jahren amortisierten und aller Schulden los und ledig führen. Jener Ziegenorter Dreimast-Schoner, der, unter seinem pommerschen Kapitän von farbiger Mannschaft gesegelt, Südamerika und Afrika entlangkreuzte, um alle Jubeljahre mal wieder in Pommern zu erscheinen, ist vergessen.

Vergessen ist ferner, daß es ein Stettiner Segelschiff war, welches in der Mitte des verfloffenen Jahrhunderts die Handelsbeziehungen Preußens mit den Häfen des Schwarzen Meeres anknüpfte, ein in Unbetracht des durch habgierigen Bey und Sultan drohenden Embargos, ganz abgesehen vom Risiko des Seeraubes, unerhörtes Unternehmen. Die bedeutendste deutsche Ostsee-Linienreederei, die Stettiner Firma Rud. Christ. Gröbel, begann vor rund einhundertundsechzig Jahren als Weinhandlung, die ihre Südweine auf eigenen Segelschiffen einführte, um sich späterhin in ein Weinhaus einerseits und in eine ausgesprochene Reederei andererseits zu spalten. Und so ließen sich noch mancherlei Beispiele aufführen.

Doch die Großsegelschiffahrt und insbesondere die pommersche ist vorüber, und die Allgemeinheit weiß nichts mehr davon. Offizielle Akten, wie die Protokolle der Seeamtverhandlungen und die alten Schiffsregister der Amtsgerichte, sowie die Lebensberichte damaliger Zeitgenossen bilden den Niederschlag. Verwitterte Grabsteine beschwören manchmal schlaglichtartig ein Bild aus der Versenkung herauf, und in Museen und Strandkirchen vermittelten Motivtafeln und -schiffen dem nachdenkenden Beschauer Stichworte. Aber wo sich früher am Horizont der heimatlichen Küsten die hölzernen Rahsegler mit den sprichwörtlichen eisernen Matrosen verloren, trägt uns jetzt die Seebriese das Puttputt der Motorschiffchen zu, die mit gefalteten Schwingen breit und stetig dahingleiten . . .

In diesem Zusammenhange ist es von besonderem Reiz zu vernehmen, wie in jüngerer Vergangenheit ein Stettiner Segelschiff eine Reise um die Erde ausführte. Zwar nicht in achtzig Tagen, aber immerhin in einer verhältnismäßig guten Seglerzeit, die nur durch das Anlaufen eines einzigen Hafens unterbrochen wurde. Wenn ich Stettiner Schiff sage, so meine ich, daß es sich hierbei um ein in Stettin registriertes Schiff handelte, obgleich dasselbe durch merkwürdige Fügung der Umstände auch nicht einmal seinen Heimathafen anlaufen sollte.

Als Dreimastvollschiff getakelt, 1892 auf einer englischen Werft aus Stahl gebaut, wurde es nach jahrelangen Reisen unter dem Union Jack und der Tricolore im Jahre 1923 von der damaligen Stettiner Dampfer-Compagnie und Deutschen Orient-Linie zum Zwecke der Grundausbildung angehender Schiffs-offiziere und last not least zur Beförderung von Ladungen erworben. Nach dem pommerschen und Stettiner Wapen erhielt das 2161 Brutto-Register-tonnen große Fahrzeug den Namen „Greif“. Von Rotterdam, wo es ursprünglich aufgelegt hatte, ging die Ueberführung nach Hamburg und anschließend nach Bremerhaven vor sich, wo die



berühmte Segelschiffswerft Secklenborg (ist auch Erbauer des größten Seglers der Welt, des Hamburger Fünfmasters „Preußen“ gewesen) das Schiff einiger baulicher Veränderungen, u. a. auch Ausrüstung mit drahtloser Telegraphie, sowie einer allgemeinen Ueberholung unterzog.

Da wir gerade beim größten Segelschiff sind, so möchte ich hier einschalten, daß „Greif“ m. W. das größte preußische Segelschiff gewesen ist und wohl nur von den Hamburger und Bremischen Schiffen übertroffen wurde. Der Versuch, einem Frachtsegler eine Anzahl junger Leute zur Ausbildung beizugeben, war nicht neu, in Preußen jedoch zum erstenmal in die Tat umgesetzt worden und sollte infolge der sich überstürzenden wirtschaftlichen Ereignisse ein einmaliger bleiben. Das später in Fahrt setzte, nach nicht langer Zeit Schiffbruch erleidende Frachtschulschiff „Pommern“, Heimat-hafen Hamburg, hat außer seinem Namen nichts Pommersches aufzuweisen gehabt.

Nach Erledigung der Umbauten erfolgte Anfang Oktober die Auffüllung der „Greif“-Besatzung. Bei Antritt der Reise zählte dieselbe 42 Köpfe, zum großen Teil Stettiner, deren Namen ich an dieser Stelle erstmalig veröffentlichte.

Den Kapitän Gustav Burmeister unterstützten vier Offiziere, nämlich die Steuerleute Agatha, Kern und Kruse, ferner in der Wahrnehmung der gesundheitlichen Belange der Schiffsarzt, ein gewisser Dr. Götz. Für das leibliche Wohl sorgten der Koch Grawie und sein Kochsmaat Lewandowski. Ein Steward ver sah die Kajüte, Messe und die Kammern der Offiziere. Zu den sogenannten Unteroffizieren zählten außer dem vorbenannten Koch und Steward die später zum Bootsmann bzw. Segelmacher beförderten Vollmatrosen Meyer und Rudolph, der Zimmermann Hansper und der Schmied Strese, der auch den kleinen Hilfskessel („Donken“) das Ladegeschirrs in Ordnung hielt.

Dann folgten die Vollmatrosen Holste, Hoppe, Isenberg, Schilk, Spindler, Vergin, danach die zu den Jöglingen zählenden Leichtmatrosen Ahnert, Becker, Scheffer, Gerlach, Schwidrowski, Sievers, die Jungmänner Burmeister, ein Nefse des Kapitäns, Geipel, Schütt, Kühne und schließlich die Schiffszungen Dieback, Brustat, Freudenhammer, Grapow, Hinke, Hofbauer, Klindtworth, Rücker, Meier, Mundt (H. G. M.), Pannbäcker, Speer, Sprengel und Tanke.

Am 20. Oktober 1923 musterten wir vor dem Seemannsamt Bremerhaven „für unbestimmte Zeit zu großer Fahrt nach Maßgabe der Seemannsordnung auf obenbenanntem Schiffe“ an. Die Mannschaft war zu allen mit Lösschen und Laden im Zusammenhang stehenden Ar-

beiten verpflichtet, eine der üblichen noch aus der Zeit der Segelschiffe herrührenden Klauseln. Als Entgelt erhielten die Jöglinge außer der Ausbildungsgelegenheit und freier Station noch die Hälfte der für ihre Chargen auf Frachtschiffen tariflich vorgesehenen Steuer. Heutzutage müssen derartige Schüler aus eigener Tasche schweres Lehrgeld zuzahlen . . .

Jedoch hatte es vorerst noch gute Weile bis zur großen Fahrt. War es für die wenigen noch vorhandenen und eingeführten Segelschiffreedereien schon schwierig, halbwegs ertragreiche Ladungen zu bekommen, so lagen für einen Außenseiter unserer Art die Verhältnisse noch ungünstiger. Als endlich im Januar 1924 die Stettiner Maklerfirma Lohff & Siedler ein Uebereinkommen mit englischen Verfrachtern vermittelte, welches „Greif“ gebot, innerhalb einer bestimmten Zeit einen guten Hafen Süd-Australiens, dessen Nennung später erfolgen würde, anzulaufen und eine für Europa bestimmte Ladung von rund 3000 Tonnen Weizen in Säcken zu übernehmen, hatten sich die Mannschaften schon mit dem Schiff vertraut gemacht. Was insbesondere bezüglich der Schiffszungen, die bereits alle Unsicherheit vor den bis zu achtundvierzig Meter hohen Masten abgelegt hatten, von nicht zu unterschätzendem Vorteil war. Die Ausreise mußte leider im Ballast angetreten werden, und so lief — vom wirtschaftlichen Standpunkte aus gesehen — die halbe Fahrt tot.

Am 23. Januar war der Riesballast übernommen, nach Seemannsart gestaut und mit Ketten gelascht, Proviant und Trinkwasser in genügender Menge und guter Beschaffenheit vorhanden, die Besatzung befand sich an Bord, das Schiff war mit allem Nötigen versehen und in allen seinen Teilen seeklar. Am Mittag des kommenden Tages öffneten sich die Bremerhavener Schleusen, „Greif“ glitt unter Lotsenführung und Schlepperassistenz die mit der Ebbe auslaufende Weser hinunter und erreichte bald die Nordsee. Als nach zwei Tagen günstiger Segelwind durchkam, wurde der Hochseeschlepper „Vegeack“ entlassen. Damit hatten wir alle Brücken hinter uns abgebrochen und waren nun auf uns selber angewiesen. In den frühen Morgenstunden des 29. Januar verklang im Dunst das Nebelsignal von Dover zur Rechten, im frühlingswarmen Kanal erfolgten durch Flaute einige Verzögerungen, aber schon am zehnten Tage der Ausreise wurde Quessant passiert, und der zweite Steuermann als gleichzeitiger Funker konnte die letzten Radiogröße an Europa absetzen. Die lange Dünung des Atlantiks ließ „Greif“ auf und nieder stampfen, als ein winziges Stäubchen verlor sie sich im Ozean. Ein über uns dahinstürmendes Atlantik-Tief wurde unter dem Verlust mehrerer großer und schwerer Segel



abgewettert, aber auf der Höhe der Canarischen Inseln setzte der Nordost-Passat ein, jener in gleichmäßiger Stärke und Richtung wehende Wind. Es folgten wunderbare Wochen der Ruhe und Erholung. Wochen, in denen es an den Segeln keinen Handschlag zu tun gab, Wochen, in denen nur laufende Instandsetzungsarbeiten wie Rostklopfen, Farbe waschen, Malen, Kalfatern der Decksnähte etc. ausgeführt wurden.

Allmählich hatte sich auch der Unerfahrenste von uns allen mit der Routine eines sich auf langer Reise befindlichen Segelschiffes vertraut gemacht. Birgt schon der Begriff des Seglers die Vorstellung eines steten Kampfes mit den Naturgewalten, eines gewissen Abhängigkeitsverhältnisses in sich, so macht sich der Laie von der Bedeutung der zwei Wörter „lange Reise“ überhaupt keinen Begriff. Die unbestimmte Zeitdauer erfordert gebieterisch eine rationelle Einteilung von allem Notwendigen. In erster Linie natürlich eine Einteilung der Güter, von denen Kartoffeln, Gemüse und Frischfleisch als erstes zur Neige gehen und durch teilweise äußerst fade Konservenpräparate ersetzt werden müssen, was sich in der tropischen Hitze oftmals sehr nachteilig für den Körper auswirkt. So kommt es z. B. infolge des salpeterhaltigen Salzfleisches zu häufigen Furunkelbildungen. Dann ist eine Einteilung des Süßwassers unvermeidlich. Da entsinne ich mich noch deutlich des tiefen Eindrucks, den ich empfand, als ich die mit Schloß und Kette gesicherte Pumpe erblickte und mir erklärt wurde, daß ich mich fortan mit dem Inhalt eines kleinen hölzernen Eimers für die Dauer von sieben Tagen zu begnügen, mich selbst zu waschen, mein Arbeitszeug zu säubern und die Rojenwäsche auch noch rein zu halten hätte!!! Was meint der geneigte Leser? Das sei unmöglich? Oh, lassen Sie es sich von mir gesagt sein, auf See sind noch ganz andere Dinge möglich. . . . Und es ging. Zumal die Getränke, Spechts Mannschaftskaffee, Tee und Lime-juice (ein der Blutverdünnung dienender Zitronensaft) besonders bereitet wurden und die rauschenden Tropenregen gelegentlich angenehm weiches Waschwasser beigaben. Einteilung der Kleidung, der Seife, der Zigaretten und später des Doppelmannschen Tabaks und ähnlicher Genußmittel und nicht zum wenigsten des Lesestoffes. Ja, die Einteilung reichte sogar bis zur Unterhaltung, die durch allerlei Improvisationen wie Bordkapelle, Gesangverein, Ring- und Boxkämpfe, durch Spiele um die Schach- und Skatmeisterschaft (natürlich wurden Preise ausgesetzt) eine abwechslungsreiche Gestaltung erfuhr.

Nachdem uns kurz vorher noch ein letztes Schiff, der auf der Reise von London nach Montevideo begriffene englische Passagierdamp-



Das Stettiner Segelschiff „Greif“ bei der Ausreise von Bremerhaven am 21. Januar 1924. Aufn.: F. Brustat

fer „Nebraska“ begegnet war, wurde genau einen Monat nach der Ausreise von Bremerhaven der Aequator überschritten. Dieses auf einen Sonntag fallende Ereignis wurde in der sattfam bekannten, althergebrachten Form festlich begangen, zum großen Gaudium der seebefahrenen Leute.

Ueberhaupt geschah auf „Greif“, wie auf allen Windjammern, alles in althergebrachten und darum erprobten Formen, ob es sich nun um das Wechseln der Wache, das Betreten des heiligen Achterdecks oder das Ausfingen eines Befehls („Besanschot an!“) handelte. Kann man doch wohl getrost die christliche Seefahrt als den konservativsten Wirtschaftszweig ansprechen. „Greif“ selbst war ultra-konservativ, sie befand sich nicht einmal im Besitze jener kleinen Hilfsmittel, wie sie den letzten „modernen“ Seglern zu Gebote stehen. Nein, mit uns segelte die Vergangenheit. Und das hatte auch seine Reize. . . .

Weiter südwärts führte der Kurs. Der Gürtel der unbeständigen Winde und noch häufigeren Windstillen wurde durchfrochen. In



den wunderbaren friedlichen Nächten, in denen die Harmonika über das Meer sang und sich das Sternbild des südlichen Kreuzes höher und höher schob, überkam uns die ganze Romantik der Segelschiffahrt noch stärker als an den glitzend bunten Tagen. Um diese Zeit, zwischen Scharen von fliegenden Fischen und den uns an Schnelligkeit übertrumpfenden Schweinsfischen, angelten wir unsern ersten Hai, der aber im Gegensatz zu den Bonitos und Albiguren nicht in die Bratpfanne wanderte. Dann wurde der Südost-Passat schwächer und schwächer, und am 16. März, in der Nähe der Insel Tristan da Cunha, deren Leuchtfeuer eine kurze Zeit als Sehenswürdigkeit am Himmel stand und uns ein gewisses Gefühl des Trostes vermittelte, geriet „Greif“ in die Zone der guten Westwinde. Wie er uns jagte, führte er die riesigen Albatrosse mit sich, von denen es sich schwer sagen läßt, was bemerkenswerter war, ihre Ausmaße oder plumpe Vertrauensseligkeit, mit der sie auf unsere Angeln hereinfielen. Am 27. März wurde das Kap der Guten Hoffnung umschifft, jedenfalls seine geographische Länge überschritten, denn der obligatorische Seglerkurs führt stark südlich daran vorüber. Alles, was uns seine Nähe ahnen ließ, war eine Menge bisher nie gesehener Vögel und die außergewöhnlich hohe Dünung, hervorgerufen durch das Zusammenströmen des Atlantischen und Indischen Ozeans. . . .

Eine Kette von Stürmen, in denen sich das lenzende Schiff stöhnend von Seite zu Seite warf und die besten Geschwindigkeiten der Reise — bisweilen 13 Knoten — segelte, schob uns über den letzteren bis halb nach Australien. Langsam verstrich, die Zeit. Es wurde Ostern. Es wurde Pfingsten. Allmählich gelangten wir in die Nähe der Hundert Tage. Hundert Tage in einer Wasserwüste . . . ! Die Stimmung an Bord steht immer im umgekehrten Verhältnis zur Länge der Reise. Der Alte bekam einen Vieh auf die Vollmatrosen, der zweite Steuermann prügelte sich mit dem Koch wegen einem Hund, die Leichtmatrosen schlugen sich untereinander, daß die Lappen flogen, und der Doktor verlegte sich auf Quertreibereien. Kurzum, einer war dem andern nicht mehr recht grün. . . .

Aber diese Zeitspanne zeigt so recht den großen Aktionsradius der Segelschiffe gegenüber einem Frachtdampfer, der immer vom Brennstoff abhängig ist und auf seinem Wege um die halbe Erde schon mehrfach hätte buntfern müssen.

Am 5. Mai kam Australien in Sicht. . . .

Es war die vor dem Spencer Golf gelegene Ränguruh-Insel, deren Signalstation Cap Borda schon seit Generationen den Segelschiffen ihren endgültigen Bestimmungshafen mitteilt. In den meisten Fällen wird sich der-

selbe bei Antritt einer langen Reise nämlich nicht mit Sicherheit vorher bestimmen lassen, erfordern doch die unterdes eintretenden Ereignisse geschäftlicher Art und die hieraus entstehenden kaufmännischen Erwägungen oft noch in den letzten Tagen ein Umbisponieren. Für uns jüngere Seeleute war die Ränguruh-Insel das, was für Kolumbus' Expedition Guanahani darstellte, und als nach einer dunklen, geheimnisvollen Nacht, in der nur das kühle Eingreifen der Schiffsleitung eine unverhoffte Strandung verhinderte, uns das in nächster Nähe auf dem Kontinent liegende Port Lincoln angewiesen wurde, atmete alles auf.

Nach einer ununterbrochenen Ueberfahrt von 105 Tagen liefen wir in den Hafen ein. Der Kalender zeigte den 10. Mai. Der fallende Anker rollte uns allen einen Stein vom Herzen.

Sieben volle Wochen verbrachten wir dort unten. Es war das Australien von 1924, und dieses Australien zerstörte unsere Vorstellung, die wir uns nach Cook und Gerstäcker gemacht hatten, gründlich. Das freundliche Port Lincoln mit seinen rund fünfzehnhundert Einwohnern hätte ebenso gut ein Badeort in der Pommerischen Bucht sein können. Das Löschen des Ballastes und die Uebernahme des mit kleinen Wasserfahrzeugen oder auf dem einzigen Schienenstrang schubweise heranrollenden Weizens war Sache der Hafendarbeiter. Zwar waren wir auf Grund der Musterrolle zu allen Ladungsarbeiten verpflichtet, doch untersagten uns die dort geltenden gewerkschaftlichen Schutzgesetze jede diesbezügliche Tätigkeit. Deshalb wurde alle Aufmerksamkeit der Ueberholung des Schiffskörpers zugewandt, im übrigen viele Freundschaften mit den Engländern geschlossen, die uns im allgemeinen sehr herzlich begegneten und deren Presse im Hinblick darauf, daß wir das erste deutsche Schiff nach dem Kriege in jenem Hafen waren, uns eingehende und wohlwollende Betrachtungen widmete. Die frische Verpflegung sagte allen vortrefflich zu, für Unterhaltung sorgten abwechselnd ein Rintopp und Dancing-hall, Hotels, Sastläden und Bars, so daß im allgemeinen jeder auf seine Kosten kam. Als wir nach sieben Wochen mit gefüllten Laderäumen endlich scheiden mußten, löste das allseitige Bedauern aus, ein Matrose unternahm sogar einen mißglückten Fluchtversuch. Doch in Anbetracht der durch die lange Liegezeit zu einer anständigen Höhe angewachsenen Hafengebühren und anderer damit verknüpfter Ausgaben ist die Reederei wirtschaftlich nicht gut dabei abgeschnitten.

Der 23. Juni fand uns auf der Heimreise. Nachdem widrige Winde das heftig arbeitende Schiff eine Weile zum Kreuzen gezwungen hatten, wurde südwestlich der Insel Tasmanien wieder die Westwinddrift erreicht, und „Greif“ nahm gute Fahrt auf. Allein,

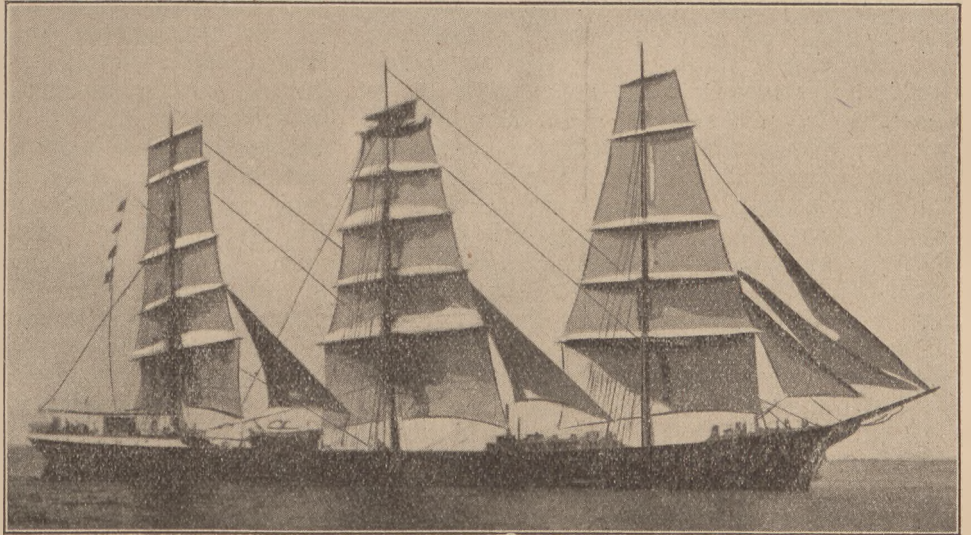


schon nach der ersten Woche begann das Barometer hartnäckig zu fallen, und ein stetig schlechter werdendes Wetter trieb das Schiff vor sich her. Die tiefbeladene „Greif“ rollte Meile um Meile entlang, indes mit donnerndem Rauschen gewaltige Brecher über Deck und Aufbauten schlugen, das Geheule des Sturmes durch die Takelage zauste und die wenigen noch stehenden Segel zum Brechen steifte. Böen brachen über uns herein mit einer Heftigkeit, wie wir sie auf der gesamten Reise noch nicht erlebt hatten. Es

schaft aufs Spiel gesetzt. So mußten wir sie ihrem Schicksal überlassen.

Der folgende Monat verging mit der dauernden Erwartung vertriebener Eisberge und einem verzweifelten Sichwehren gegen den tobenden Westwind und die mörderische See, die sich nie mehr gänzlich beruhigte, sondern auch in Ruhe dunkel und mit verhaltenem Groll gegen die zerbeulte Bordwand klatschte. „Greif“ wanderte am Rande der Welt, ein Blechschächtelchen, von einer Handvoll Men-

Aufnahme: F. Brustat



„Greif“ unter Segeln

verging keine Wache, ohne daß die erschöpften Leute bis auf die Haut durchnäßt wurden. Dazu taten die feuchte und stickige Luft in den ungelüfteten Logis und die stetig sinkenden Temperaturen des Winters das ihrige, um die Menschen zu zermürben. Wir wurden gewahr, daß der schwierigste Teil der Reise noch vor uns lag.

Am 2. Juli kam der Westwind in mittlerer Sturmstärke 10 durch. Die Wellen, schon alleine durch den das ganze Jahr hindurch aus einer Richtung wehenden Wind aufgeschaukelt und durch keine Landmassen gehemmt, glichen rollenden Hügeln, die das Schiff überholten und unter deren Schlägen es in sämtlichen Verbänden ächzte und stöhnte. Am Nachmittag beschädigten die Brecher die in der Reling sitzenden, dem Ablauf des Wassers dienenden Pforten, worauf sich das Deck in ein Bassin verwandelte. Bei der Behebung des Defektes wurde der Bootsmann Meyer und der Leichtmatrose Sievers (beides keine Pommern) vor unseren Augen über Bord gespült. Dieselbe See fügte dem Deck großen Schaden zu, zerbrach ein Rettungsboot, zerbrach schwere Treppen und führte alles, was nicht niets- und nagelfest war, mit sich fort. Eine Rettung der beiden stand unter den gegebenen Umständen außer Frage und hätte nur Schiff und Mann-

schen gelenkt, die sich nicht mehr wusch, nicht mehr rasierte, in ihren zerschlossenen Kleidungsstücken jämmerlich fror, oftmals kein warmes Essen erhielt und sich doch immer wieder zwangsläufig in die Schanze schlagen mußte. So segelte „Greif“, begleitet von den Fontänen der schnaufenden Walfische, der einzigen sich hier bemerkbar machenden Lebewesen, während in den langen Nächten die Sterne durch die trostlose Verlassenheit des „stillen“ Ozeans leuchteten. . . .

In der Morgendämmerung des 2. August wurde das kleine, südlich der Horn gelegene Felseneiland Diego Ramirez gesichtet und nachmittags die südlichste Spitze Amerikas, das gefürchtete Cap Horn, ebenfalls in Sichtweite passiert. Das Wetter war ausnahmsweise gut, aber bereits kurze Zeit später, nachdem Staten Island am Horizont verschwunden war, brachen bei den Falklands-Inseln fürchterliche Schneestürme und Hagelböen über die „Greif“, Schiff und Takelage mit Schneedecken und Eiskrusten übergießend.

Dann erreichten wir im Süd-Atlantik wieder ruhige Breiten, den Passat, und alle Wunden des Schiffes und der Menschen verharsteten. Mit den kärglichen Resten wurde versucht, „Greif“ wieder ein halbwegs vernünftiges Aussehen zu geben, aber die paar übriggebliebenen



Enden genügten nicht, um die zerfranste und ausgefaserte Tafelage zu ergänzen. Von dem Decksgut waren nur noch kurze Enden vorhanden, alles andere hatte die See mitgenommen. Und was bedeuteten schon die paar Rilo Farbe gegenüber den vielen häßlichen Rostflecken, die sich binnenbords und an der Außenhaut wie häßliche Flechten breitmachten. Unter der Wasserlinie fächelten Algen und saß eine dicke, die Fahrt behindernde Muschelschicht.

Inzwischen erreichten wir die Längengrade der Ausreise und schlossen damit die Umseglung des Erdkreises faktisch ab. Am 29. August, vier Wochen nach der Horn, wurde in der Nähe der Insel Sankt Paul der Äquator zum zweiten und letztenmale überschritten. Die ersten Dampfer kreuzten unseren Kurs, aber obwohl wir um Benachrichtigung des Reeders baten, ist nichts dergleichen erfolgt. Unsere drahtlose Anlage war durch Blitzschlag außer Betrieb gesetzt worden, was sich allerdings erst in England herausstellte. Die Durchseglung des Nord-Atlantiks ging ohne weitere Zwischenfälle vor sich. Es sollte aber noch einen weiteren Monat dauern, ehe wir nach wiederum (!) 105 Seetagen in der weiten Bucht von Falmouth zu Anker gehen konnten. Zehn Tage später rief uns eine Order nach der irischen Stadt Limerick, in deren Dock wir am 25. Oktober 1924 festmachten, nachdem man vorher auf dem Shannon-Fluß mittels Elevator einen Teil der Ladung geleichtert hatte. Die Freundlichkeit der Iren übertraf die der Australier noch erheblich.

Am 27. November, nachdem vertrauliche Anweisungen den Antritt einer neuen Reise hinausgeschoben hatten, gab es eine Ueber-raschung. Der erste Offizier teilte uns den Verkauf des Schiffes an eine Hamburger Reederei mit. Der neue Eigentümer hielt die Aufrechterhaltung des Schulschiffcharakters nicht mehr für notwendig, und somit mußte ein Teil der Besatzung noch am selben Tage das Schiff verlassen, um in die Heimat geschickt zu werden, wo sich nun Hunderte von neuen Bewerbern in ihrer Hoffnung enttäuscht sahen. „Greif“ hatte uns sicher um die Erde getragen, auf ihrem Rücken hatten wir drei Ozeane durchkreuzt und die Kleinigkeit von rund dreißigtausend Seemeilen, das sind weitaus über fünfzigtausend Kilometer zurückgelegt. Dabei hatten wir eine solide seemannische Grundlage erhalten.

Es ist der Mühe wert, noch einen kurzen Blick auf das weitere Schicksal des Vollschiffes „Greif“ zu werfen. Fortan sollte es unter einem unglücklichen Stern segeln. Von Limerick ausgehend, nach Callao (Peru) bestimmt, erlitt es schon in der Biskaya schwere Beschädigungen, mußte zurück und Plymouth als Nothafen anlaufen. Nach erfolgter Instandsetzung trat es Anfang 1925 erneut die Reise an, traf aber in Callao erst nach 180 (!) Tagen ein. Während dieser unerhört langen Ueber-

fahrt kam es, hervorgerufen durch schlechte Verpflegung und schikanöse Behandlung, zwischen Mannschaft und Schiffsleitung zu schweren Reibereien, die schließlich in Callao durch Niederlegung der Arbeit ihr Ende fanden. Während der Kapitän seines Postens enthoben wurde, setzte man die Mannschaft im dortigen Gefängnis mit Farbigen und dem Abschaum der Hafenstädte zusammen gefangen. In der Gefangenschaft erkrankten zwei Leute, Sprengel und Schwidrowski, schwer. Entgegen ihren flehentlichen Bitten lieferte man sie nicht in das englische, sondern in das französische Hospital ein, wo Sprengel in der Narkose verstarb. Schwidrowski folgte ihm bald darauf. Ihre Bestattung, an der niemand von den Kameraden teilnehmen durfte, ist in ihrer Roheit und Gleichgültigkeit bezeichnend für die Auslandsvertretungen des damaligen Deutschland. Es mag an dieser Stelle genügen zu erwähnen, daß man Sprengels Sarg auf einem Kohlenwagen zum Friedhof fuhr. Den Uebrigen wurde in Hamburg der Prozeß gemacht. Die Argumente der Schiffsleitung standen jedoch auf derart schwachen Füßen, daß die Angeklagten nach jahrelangen, verschiedenen Instanzen durchwandernden Rechtskämpfen mit geringfügigen Geldstrafen (2—5 Rm.) und teilweise Freisprüchen davontamen. Formaljuristisch erfolgten wohl einige Verurteilungen, aber im großen und ganzen endete der „Greif“-Prozeß, den eine nationale Wochenschrift geißelnd beschrieb, mit einer moralischen Niederlage der Besitzerin des Schiffes. In der Vernehmung der Zeugen sprach auch ein Vertreter der Stettiner Dampfer-Compagnie, die der Mannschaft ein über allen Tadel erhabenes Zeugnis ausstellte.

Von Peru lief „Greif“ schließlich mit internationaler Besatzung, sogenannter Mircrew, nach den Vereinigten Staaten, anschließend nach Spanien. Von Valencia aus erfolgte eine neue Australienreise, die dem immer älter werdenden Schiff aber derart zusetzte, daß man ihm nach Rückkehr im Jahre 1927 vom englischen Board of Trade das Seefähigkeits-Attest entzog. Auf einer Abwrackwerft wurde dann die noch schöne alte Dame verschrottet.

Was ist nun aus den ehemaligen „Greif“-Mannschaften geworden? Mit wenigen Ausnahmen fahren sie heute als tüchtige Schiffsoffiziere bzw. Kapitäne bei guten deutschen, vorwiegend Stettiner Reedereien. Einige tun in überseeischer Fahrt bei Großschiffahrts-Linien Dienst. Andere wiederum haben sich beachtenswerte Stellungen an Land geschaffen. Heute, wo die Weltumsegler rar geworden sind und wie seltene Vögel aussterben, denken wir oft mit stiller Sehnsucht an das Vollschiff „Greif“ zurück. Auf seinen Planen und Rahen stand unsere Jugend, und in unserer Erinnerung wird sein Bild, schärfer als ein menschliches Gesicht geformt, zeitlebens haften bleiben.



# Stettin, Deutschlands Großhafen an der Ostsee

Eine kritische Verkehrsbetrachtung im Wandel der Zeiten  
von Dr. sc. pol. Ernst Oldenburg

Seitdem das dritte Reich aktive Ostpolitik in feste Hand genommen hat, ist der Stettiner Hafen in ein neues Licht gerückt worden. War früher das Verkehrs- und wirtschaftspolitische Gesicht Deutschlands allzu einseitig nach Westen gerichtet, besinnen wir uns heute in stärkerem Maße auf die Kräfte des Ostseeraumes. Diesen Raum hatte England bereits als wichtiges Teilgebiet der Weltwirtschaft erkannt, als Deutschland noch im überseeischen Zielsuchen befangen war. Ist also die öffentliche Meinung über die wirtschaftliche Wertung des Ostseeraumes in denkbar gutem Sinne geändert worden, so liegt hierin auch der Wandel in der Wertschätzung Stettins begründet. Denn Stettin, Deutschlands größter Ostseehafen, ist durch Tradition und durch die Gunst seiner geographischen Lage der berufene Mittler zwischen dem stärker industrialisierten Westen Europas und den überwiegend agrarischen Ostseeländern. Umgekehrt ist aber auch das zum Großhafen herangewachsene Stettin hinreichend leistungsfähig, um Osteuropa direkt an das Weltverkehrsnetz anzuschließen, sofern es eigene Ueberseelinien erhält. Was in der Verkehrstheorie einer verflochtenen Zeit für den Ostseehafen Stettin unmöglich schien, ist am Beispiel Gdingen möglich

geworden. Zahlreiche Transitlinien laufen heute von dem jungen polnischen Nationalhafen aus unter Umgehung der beiden großen Umschlagplätze für die Ostsee, Hamburg und Kopenhagen.

Solche Ueberlegungen geben Grund genug, sich einmal mit der Seehafenstellung Stettins, seiner verkehrlichen Eignung einst und jetzt, kritisch auseinanderzusetzen. Soweit die geschriebene Geschichte hierbei mithelfen kann, bieten die bekannten Werke unseres heimischen Historikers Prof. Dr. Wehrmann<sup>1)</sup> vorzügliche Handhaben trotz des auch von ihm gerügten Mangels, daß die Geschichte Stettins, gemessen am historischen Geschehen anderer Städte unseres Vaterlandes, nicht allzuweit zurückreicht. Für die jüngere und namentlich die allerjüngste Zeit fließen jedoch die Quellen so reichlich, daß die Schwierigkeit nur noch darin besteht, die großen Phasen des Entwicklungsumschwunges frei von Nebensächlichkeiten herauszuheben, jenes Entwicklungsumschwunges, der darin besteht, daß aus dem ursprünglichen Hansehafen Stettin mittlerer Bedeutung, eingeleitet durch die verkehrstechnische Neuzeit des 19. Jahrhunderts, heute Deutschlands wirtschaftlicher Torhüter im Osten wurde.

Merkwürdig. — Oder schicksalshafte Zwangsläufigkeit? In vorgeschichtlicher Zeit, als von wasserwirtschaftlicher Erschließung un-

<sup>1)</sup> Prof. Dr. Wehrmann: Geschichte der Stadt Stettin, Stettin 1911, und Festschrift zum 100 jährigen Bestehen der Korporation der Kaufmannschaft zu Stettin, Stettin 1921.



Am Freußenkai des Stettiner Freihafens steht Europas größter Schuppenpeicher. Er hat eine Länge von 210 m, eine durchschnittliche Breite von 40 m und vermag 65 000 t Güter aufzunehmen  
Aufn.: Stettiner Hafengesellschaft



ferer Ströme noch nicht die Rede sein konnte, und die Oder als wirklicher Steppenfluß, wie böshafte Zungen ihn auch heute noch nennen, nichts als ein Urstromtal war, verlief bereits in ihrer heutigen Nord-südrichtung über das Quellengebiet immer weiter südwärts hinaus eine Karawanenstrafe, die das Mittelmeer mit der Ostsee verband. Wohl gab es auch damals schon einen Seeverkehr, der allerdings auf die Ostsee oder auf das Mittelmeer beschränkt blieb. Der heutige Wasserweg zwischen diesen Meeren über den Atlantik war noch nicht handelsüblich, wenn sicherlich auch schon von kühnen Forschern oder abgeirrten Piraten befahren.

Man nimmt an, daß es ursprünglich germanische Stämme waren, Rugier und Semnonen, die sich dort niederließen, wo die Oder sich zu teilen und ihr Tal bedeutend zu erweitern beginnt, und daß sie später den von Osten nachdrängenden slavischen Völkerschaften, gewiß nach heißen Kämpfen erst, auswichen. Wir wissen von diesen Geschehnissen nur wenig, selbst noch in einer Zeit, die in übrigen deutschen Landen zur Blütezeit des Mittelalters treibt. Unter welchem völkischen Einfluß das damalige Stettin auch immer gestanden haben mag, soviel ist gewiß, Stettin war Treffpunkt von Angehörigen aller Stämme rings um die



Aufnahme Dr. Oldenburg

Stückgutumschlag im Westbecken des Stettiner Freihafens. Der Dampfer „Rose“ lösch über Kai mittels des Kranes und außerbords mit eigenem Schiffsgerät, der Jagen, „Winck“

Endigte diese alte Karawanenstrafe im Odermündungstal, so ist es praktisch gleichgültig, ob die Brücke zum Norden, d. h. zu den übrigen Gestaden der Ostsee schlechtweg, in Anpassung an damalige geologische Voraussetzungen bereits vom alten Sedinum oder vom sagenhaften Vineta aus geschlagen wurde. Aber eines ist bemerkenswert. Als die großen Verkehrsstraßen Europas noch nicht über westliche Wege gingen, war hier im Mündungsdelta der Oder eine Brückenkopfstellung vorhanden, wie die bei Stettin gefundenen Münzen damaligen Tauschwertes und wie vor allem die ausgegrabenen Wikingerschwerter in Ehrfurcht lehren. War solange vorhanden, als es nur den in sich geschlossenen Verkehrskreis des Mittelmeeres gab, an dessen Ufern der Weltverkehr der Antike, der auf dem trockenen Wege durchaus bestand, sein Ende fand. Diese damalige Brückenkopfstellung Stettins diente vor allem der Erschließung des nordisch-germanischen Kulturkreises, von dem die exakte Geschichtsforschung so wenig weiß oder nur mythenhaft berichtet.

Ostsee, die hier ihren Tauschgeschäften nachgingen. Ohne ein zuverlässiges Bild von der damaligen Seehafenstellung von Stettin gestalten zu können, ist es doch offensichtlich, daß Stettin im frühen Mittelalter bereits wegen seiner Schlüsselstellung ein heißbegehrter Platz im Osten ist. So war im Jahre 1119 dem Polenherzog Boleslaw III. vorübergehend die Eroberung des als uneinnehmbar geltenden Stettin geglückt.

Das ausgehende 12. Jahrhundert weiß von verstärkter deutscher Kolonisation zur Abwehr solcher Uebergriffe zu berichten. Seitdem erfährt man auch urföndlich mehr über Stettin. Der Inhalt der ersten authentischen Berichte über unsere Stadt deutet bereits auf das Hafenleben von Stettin hin, wenn von den Lebensbedingungen der Stettiner gesprochen und hierbei ein heute noch vorhandener Handelszweig erwähnt wird, nämlich der Handel mit frischen und gesalzene Fischen, also vor allem mit Heringen. Inzwischen hatte sich nämlich in Analogie zum Verkehrskreis des Mittelmeeres der nördliche und ebenfalls örtliche Verkehrs-



kreis im Raum des heutigen Nordostseegebietes weiter entwickelt und seinen stärksten Ausdruck in der Hanse gefunden.

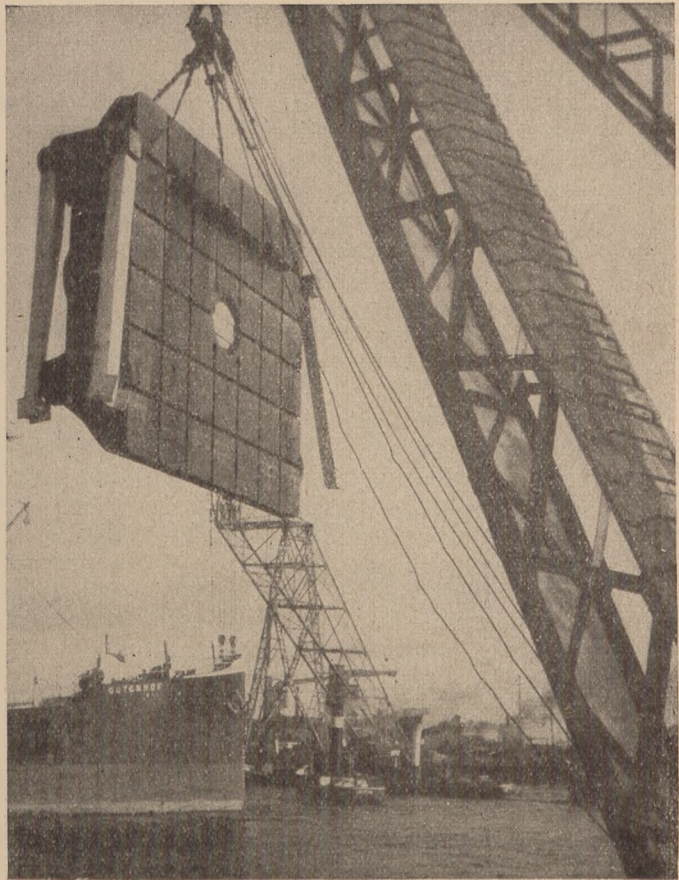
Ueber das wahre Wesen der Hanse herrschen vielfach verschwommene Vorstellungen, so daß es sich lohnt, auf jene Zeit etwas ausführlicher einzugehen, zumal Stettin Mitglied der Hanse war, ohne heute noch wie andere deutsche Hafenstädte diesen Titel zu führen, woraus leicht falsche Schlussfolgerungen über Wertung und Rangstellung der Häfen in der Heutzeit gezogen werden.

Aufbauend auf germanischen Urelementen war die Hanse ein lockerer überstaatlicher Städtebund und Staatenbund nur insoweit, als politisch selbständige Stadtstaaten sich zur Verfolgung wirtschaftlicher Gemeinschaftsziele zusammenschlossen. Ueber einzelstaatspolitische Hemmungen hinweg wußte sie ihr Ziel zu erreichen, ohne jemals als geschlossenes Ganzes aufzutreten, stark nur in der einheitlichen Auffassung über Schutz und Pflege von Handel und Verkehr. In dem Hansebund waren die Wirtschaftskräfte des Nordens so stark zusammengefaßt, daß die Antike hierüber zusammenbricht, und daß über das Mittelalter hinaus — und die Hanse ist eine Wirtschaftsform des Mittelalters — der Norden mit seinem germanischen Blut der Welt sein bestimmendes Gesicht gibt.

Unberührt von solcher hohen Auffassung über den Gesamtwert dieser wirtschaftsimperialistischen Machtentfaltung steht das Urteil über die Bedeutung der einzelnen Mitgliedsstadt, namentlich in seiner praktischen Nuzanwendung für die Heutzeit. Zunächst einmal nur die Feststellung, daß es nicht allein die Seehäfen waren, die diesem Bunde angehörten. Köln, Braunschweig, Breslau, Frankfurt a. O., ja Nowgorod und zahlreiche andere Städte des Binnenlandes<sup>2)</sup> waren ebenso gute Mitglieder wie die Seestädte der Uferstaaten an Nord- und Ostsee. Nach den offiziellen Listen sind 90 Hansestädte nachgewiesen. Die Zahl der Orte, die gelegentlich in Beziehungen zur Hanse traten, sind von W. Stein (hans. Gesch. Bl. 1914/15) sogar auf insgesamt 164 errechnet worden.

Das Jahr des Beitritts von Stettin zur Hanse ist ebensowenig bekannt wie ihr Gründungsjahr selber. Es wird vermutlich am Ende des 13. Jahrhunderts liegen, zumal Stettin erst im April 1243 als deutsche Stadt anerkannt wird, und zwar durch eine Urkunde des Pommerherzogs Barnim I. Allzu spät wurde damit der geschichtlichen ostdeutschen Kolonisation ein Fundament für das Aufgehen dieser Stadt in

deutscher Wesensart gesetzt, liegt doch die Blütezeit des deutschen Mittelalters und damit auch der Hanse um 1300, also in einer Zeit, in der Lübeck als bedeutend ältere deutsche Stadt führender Hauptort der Hanse war.



Auch Schwerlastgut bis zum Gewicht von 65 t kann im Stettiner Hafen umgeschlagen werden. Im Ausleger des Schwimmkranes hängt ein schwerer Maschinenteil zur Uebergabe an das Schiff  
Aufn.: Dr. Oldenburg

Allein die Ursache dafür, daß Stettin im Verband der Hanse nur eine mittlere Rolle gespielt hat, liegt nicht nur in der späten Deutschwerdung des nahen Ostens begründet. Entscheidend dürften vielmehr geographische Einflüsse gewesen sein. Die zurückgezogene Uferlage, d. h. die Tatsache, daß Stettin 65 km landeinwärts liegt, bedeutete für die damaligen nautischen Verhältnisse immerhin Schwierigkeiten, abgesehen davon, daß von einer Begräbigung und Instandhaltung der Fahrrinne im heutigen Sinne noch keine Rede war. So ist es auch verständlich, daß z. B. unter den pommerischen Häfen Stralsund und Kolberg und nicht Stettin bevorzugte Vororte der Hanse wegen ihrer direkten Meereslage waren.

Immerhin, Stettin ist ein Hansehafen von durchaus mittlerer Bedeutung gewesen. Dafür sprechen verschiedene Kennzeichen. Die junge Stadt erhielt noch im Gründungsjahre (1243)

<sup>2)</sup> Die Linie Köln, Magdeburg, Nowgorod mit einer Ausbuchtung bei Breslau stellt die südliche Begrenzung des Machtbereiches der Hanse im kontinentalen Europa dar. Fast alle bekannten Städte nördlich dieser Linie gehörten diesem Bunde an.



Zollbefreiung, die bereits 40 Jahre später auf alle Ausfuhrsgüter ausgedehnt wird. Schnell mehrten sich die durch geschickte Verhandlungen erworbenen Privilegien, die eine zusammenfassende Bestätigung aller erworbenen Rechte in Schweden, Dänemark und Norwegen im Jahre 1398 erfuhren. Ueber die große Mannigfaltigkeit der Warenarten, die damals über Stettin seewärts ein- und ausgeführt wurden, weiß eine Zollrolle, die aus der Zeit gegen Ende des 13. Jahrhunderts stammt, sehr aufschlußreich zu berichten.

Derartige Belege für die damalige Seehafenstellung von Stettin ließen sich mehren, ohne daß darin etwa der Grund für die heutige Vorrangstellung Stettins im Ostseeraum zu finden wäre. Im Gegenteil, was nach mittelalterlicher Wirtschaftsauffassung ein Vorzug war, stellte sich in der späteren wirtschaftlichen Neuzeit als Nachteil heraus — und umgekehrt. Die Faktoren und Maßstäbe für die Beurteilung wirtschaftlicher Vorgänge haben sich nämlich seitdem grundlegend geändert. Nur einige Hinweise hierfür, die umso notwendiger erscheinen, als man vielfach glaubt, daß Stettins Hafengeschichte, ausgehend von unbedeutenden Anfängen in grauer Vorzeit, eine von Zickzackbewegungen zwar unterbrochene, sonst aber durchaus aufwärtzgehende Entwicklung sei, die in der Heutzeit ihre Gipfelstellung erreicht habe. Abgesehen davon, daß man mit dieser Form einseitiger Geschichtsbetrachtung gebrochen hat, hat gerade Stettin bis in die jüngste Zeit unter solcher falschen Schulweisheit gelitten. Die Eignung und Größe der modernen Seehäfen hat nichts mit der Rangordnung in hansischer Zeit zu tun.

Ist heute der Seehafen in erster Linie wichtigster Verkehrsträger der Nation, der auch Transitverkehre vermittelt, die letzten Endes wiederum der Nation zugute kommen, war der Hansehafen im Spiegel wirtschaftlicher Betrachtung eine auf Selbstgenügsamkeit abgestellte Einrichtung. Das liegt im Wesen der mittelalterlichen Stadtwirtschaft begründet, in der „Wirtschaft“ allerdings eine noch nicht so überragende Stellung einnahm wie in der Neuzeit. Wie sollte auch der Hansehafen seinem Hinterland dienen, das im günstigsten Falle einen agrarischen Charakter hatte, im übrigen aber aus Urwald, Vedflähen oder Sümpfen bestand, mit denen Eisenbahn, Binnenschiff oder Auto keine Verbindungen herstellten. Außer der Landwirtschaft gab es nur die durch Zunftreglement gebundene Form des Handwerks, dessen Standort die Städte sind, möglichst am Fuße einer Burg oder in der Nähe eines anderen Fürstensitzes gelegen, damit der Ritter die friedliche Arbeit des Bürgers schütze.

Die eigennützige Form der damaligen Stadtwirtschaft erfährt sofort versöhnliche Züge,

wenn man sich vorstellt, daß das Zunftreglement nicht wie die spätere kapitalistische Zeit größtmögliche Güterproduktion predigte, sondern vorwiegend sittliche Forderungen in den Vordergrund stellte. In der wirtschaftlichen Nutzenwendung hieß das, nur soviel zu produzieren, als zum Unterhalt der Familie unbedingt erforderlich war. Vermögen wurden nicht aufgehäuft, es sei denn in Gestalt von Kunstwerten, die jeder Meister in einer Zeit schuf, in der Erwerb noch nicht Selbstzweck war, in der vielmehr auch das Wirtschaftsleben im Banne der Scholastik stand, die allerdings dafür sorgte, daß auch dem mittelalterlichen Menschen nicht die Bäume in den Himmel wuchsen. Gedacht ist hierbei an all den Aberglauben und Hexensput, der auf jene „gute alte Zeit“ so arge Schatten wirft.

Auch das Hafenleben ist in hansischer Zeit zünftlerisch geordnet. Wohl kennt die Hafenstadt wie jede andere Stadt im Binnenlande die Zünfte oder Gilden der Wollweber, Keepschläger (Seiler), Böttcher, Gewandschneider, Bäcker, Fleischer, Schuhmacher und noch viele andere mehr. Aber typisch für die Hafenstadt und damit auch für Stettin ist die Gilde der Segler, d. h. der über See handelnden Kaufleute im Unterschied zum Kleinhändler oder Krämer. Dabei ist jedoch nicht an jene Fülle arbeitsteiliger Gliederungen zu denken, die das Zeitalter der Maschine hervorrief. Reeder, Spediteur und Warengroßhändler — heute jede Gruppe wieder vielfach in sich geteilt — waren damals noch in einer Hand vereinigt.

Aber, und das bleibt das Entscheidende bei kritischer Betrachtung der hansischen Stadtwirtschaft, Zünfte, Gilden und Bruderschaften, die neben ihrer Aufgabe als Pfleger sittlichen Wohlergehens und geselligen Beisammenseins die eigentlichen Träger der Wirtschaftskräfte sind, bleiben in ihrer Wirksamkeit örtlich beschränkt, d. h. mit der Stadtmauer fällt die Grenze des zu versorgenden Hinterlandes zusammen. Die größte Hafenstadt ist gleichzeitig die reichste Hafenstadt, denn der seewärtige Wareneingang und sein Absatz ist vorwiegend von der Kaufkraft der eigenen Bürgerschaft abhängig. Nur wenige Güter rollen auf schaukelnden Lastwagen über schlechte Wege weiter ins Innere des Landes.

Ueber Stettins Seehafenstellung zu hansischer Zeit wäre zusammenfassend zu sagen, daß die vorgeschichtliche Bedeutung verhältnismäßig größer war, wenn hierüber auch nur sagenhafte Vorstellungen bestehen. Damals war Stettin Endpunkt einer kontinentalen Karawanenstraße und wichtiges Bindeglied zwischen den damals überhaupt bekannten Meeren. Das mittelalterliche Stettin aber ist lediglich der Ausdruck einer isolierten Stadtwirtschaft, die nichts mit Staats- und Volkswirtschaft im



Sinne der Neuzeit zu tun hat. Noch fehlt das Kennzeichen des neuzeitlichen Hafenlebens, das Wettbewerbsproblem, der Kampf um die gemeinsame Versorgungszone im Hinterland. So kommt es, daß Lübeck in der jungen Mitgliedsstadt Stettin keinen Konkurrenten, wohl aber einen Helfer sah, den es bereitwillig in den überseeischen Handel einführte, indem es z. B. den Stettiner Kaufleuten vor Gründung eigener Bruderschaften in Dänemark, namentlich auf der heute Schweden gehörigen Halbinsel Schonen, Gastrecht in seinen „Witten“ einräumte.

Altertum, Mittelalter und Neuzeit lassen sich wohl in Geschichtsbüchern in festumgrenz-

Die Eroberung von Konstantinopel bildete den vorläufigen Schlußakt des Vordringens einer orientalischen Macht nach Europa. Damit war aber die Türkei in die Lage versetzt, die alten Verkehrsstraßen aus dem fernen Osten (Indien) zu kontrollieren oder gar zu sperren. Auf den eingewöhnten Handelsstraßen zwischen Orient und Okzident traten Stockungen und Unterbrechungen ein, die umso schmerzlicher empfunden wurden, als Europa, an die seltenen und wertvollen Warenarten aus Indien (Seidenstoffe, seltene Gewürze, iranische Wolle, Edelsteine, Felle u. a.) einmal gewöhnt, schwer Verzicht leisten konnte.

Aufnahme: Dr. Oldenburg



Mit Becherwerk (rechts) und Sauger (links) wird loses Getreide aus Rähnen in den Dampfer umgeschlagen. Stettin ist nicht nur Seehafen, sondern nach Hamburg auch Deutschlands zweitgrößter Seeschiffahrts-Binnenschiffahrtsbasen

ten Abschnitten behandeln, ohne daß hieraus scharfe Trennungslinien für das Anbrechen einer neuen Zeit erkenntlich oder glaubhaft gemacht werden. Alles ist ein allmähliches Hinübergleiten. Und doch ist man versucht, in einem politischen Ereignis, von dem Mitteleuropa zunächst kaum betroffen wurde, die Geburtsstunde der Neuzeit zu erblicken. Das ist die Eroberung Konstantinopels durch die Türken im Jahre 1453.

Zunächst eine Geschichtszahl wie viele, die vom Sieg auf der einen und von Niederlage auf der anderen Seite berichtet. Und doch ist sie bei Behandlung unseres Themas von so hervorragender Bedeutung, weil durch diese Tat einmal verkehrliche Einflüsse überhaupt ungeheure Auswirkungen auslösten, die den Umbruch einer neuen Zeit brachten, und weil zum anderen die Seehäfen und unter ihnen Stettin eine neue Rangordnung erhielten, die schließlich dahin führte, daß aus dem Hansehafen mittlerer Bedeutung Deutschlands führender Großhafen an der Ostsee wurde, mögen auch Jahrhunderte darüber vergangen sein.

So kommt es, daß ein neues Wegsuchen nach jenen fernen Märchenländern einsetzt, diesmal aber auf dem Wasserwege. Und Kolumbus, der erste Schrittmacher des Weltverkehrs im modernen Sinne, glaubt auf seiner Erkundungsreise, die er westwärts segelnd unternimmt, in den ersten Menschen, die er antrifft, „Indianer“, d. h. Bewohner Indiens, vor sich zu sehen. In Wirklichkeit hatte er Amerika entdeckt. Der Seeweg nach Ostindien — und diesem Lande galt das Suchen — wird erst 5 Jahre später gefunden, 1498.

Unter den Gütern der neuen Welt leiteten vor allem die Goldschätze Amerikas die Umgestaltung der europäischen Wirtschaftsverfassung ein. Die den Wirtschaftszustand des Mittelalters charakterisierende „Nahrungsidee“, d. h. nicht mehr zu erwerben, als die eigene Familie bei entsprechenden Abgaben und Stiftungen an die Kirche zu verbrauchen vermag, wich allmählich einer Wirtschaftsgestaltung, die im Erwerb nicht mehr das bloße Mittel einer bescheidenen bürgerlichen Lebenshaltung sah. Rehren wir nach solcher Feststellung zum



problematischen Ausgangspunkt unserer Betrachtung zurück. Die Fragestellung lautet nun so: „Wie kommt es, daß solches Geschehen überhaupt eine neue Rangordnung der Seehäfen auslöste, und daß sich der heranbildende Umschwung der Verkehrstendenzen für Stettin so günstig auswirkte?“

Altertum und Mittelalter kennen Häfen nur als „Drehpunkt“ des Verkehrs. Es sind Stapelplätze, wobei dieser oder jener Hafen eine Monopolstellung für bestimmte Warenarten hat. Direkte Warentransporte zwischen den Ländern unter Umgehung der Stapelplätze gab es praktisch nicht. Solche Drehpunkte waren nacheinander Sidon, Thrus, Athen, Karthago, Byzanz, Venedig, Genua, Lissabon, Amsterdam und London. In Abhängigkeit von diesen einstigen Zentren des Weltverkehrs fand die Verteilung der Waren auf lokale Häfen statt. Brügge war im Mittelalter der Umladehafen für den Bereich der Hanse, sind doch nie Hanse-toggen direkt ins Mittelmeer gefahren.

Zwei Folgeerscheinungen sind es in Sonderheit, die der neue Weltverkehr zur See, ausgedrückt in den zunehmenden Fahrten zwischen Europa und Amerika, auslöste.

Einmal wird die alte Hauptachse des Verkehrs Orient—Ozident in Unordnung gebracht, und ihre Anlieger und hauptsächlichsten Nutznießer, nicht zuletzt auch die Hansehäfen, empfinden den Verkehrsschwund bitter. Und zum anderen, zweifellos die wichtigere Wirkung, löst dieses neue Weltgeschehen die Heranbildung und Erstarkung von Nationalstaaten aus.

Soviel ist gewiß. Die Ursachen des Zerfalls des hansischen Wirtschaftsstaates liegen in solchem Tendenzumschwung der Verkehrsentwicklung begründet. Ostseehandel und Ostseeverkehr mußten sich schließlich den Gesetzmäßigkeiten einer neuen Wirtschaftsordnung beugen. Das Schwergewicht des Weltverkehrs war eben, wie man sich heute in solchen Fällen ausdrückt, vom Mittelmeer und von der Ostsee nach dem Atlantik verlagert. Daran war nichts zu ändern. Die Folgen mußten hingenommen werden. Ohne daß der Hansebund jemals formell aufgelöst wurde, zerbröckelte er mehr und mehr. Im Jahre 1669 wurde nach einer Pause von fast 40 Jahren die letzte „Tagfahrt“ von mehr als den noch heute sich so nennenden 3 Hansestädten besandt.

Die Heranbildung von Nationalstaaten auf der Grundlage wirtschaftlicher Erstarkung ging von Spanien aus, dessen Wohlstand durch den neuen transatlantischen Besitz, vor allem aber dank der Goldtransporte, gewaltigen Aufschwung erlebte. Solches Vorbild mußte zur Nachahmung reizen. Jeder Landesfürst verfolgte daher das Ziel der Wohlstandshebung nicht zuletzt mittels Förderung seiner Häfen als derjenigen Organe, die die Verbindung mit der

Welt und ihrem Goldsegen herzustellen vermochten.

Der staatswissenschaftliche und auch praktische Niederschlag dieses neuen wirtschaftlichen Sichregens heißt Merkantilismus, womit beim Leser sicher eine ganze Reihe von Vorstellungen geweckt werden, auf die im Falle Stettins noch näher eingegangen wird. Auf eine einfachere Formel gebracht, wird man das grundsätzlich Neue jener Zeit als Sieg eines universalistischen Weltbildes (erst die Nation, der sich der Einzelne als Glied des Staatsganzen unterzuordnen hat) gegenüber der individualistischen Wirtschaftseinstellung des Mittelalters bezeichnen müssen, wo jede Stadt und jedes Städtchen eigene Gerechtsame, Münzen, Zölle und Zunftordnungen hatte. Eine im Kampf mit der anderen und jede für sich nur darauf bedacht, ihre „Privilegien“ der Dritten gegenüber zu retten.

Erst durch die Erfindung der Dampfmaschine verlor jenes universalistische sieghafte Weltbild wieder an Einfluß, weil mit zunehmender Technisierung die soziale Frage akut wurde, deren mißglückter Lösungsversuch nach marxistischen Methoden den katastrophalen Rückfall zu einem nunmehr verschärften Individualismus brachte. Es ist jene Tragik mit dem Güterspender „Maschine“, unter der Europa auch heute noch krankt, daß nämlich die technische Entwicklung der biologischen, die materielle der ideellen vorausgeeilt ist. Erst nationaler Sozialismus knüpft weltanschaulich an die universalistische Staatsanschauung wieder an, um jenen durch „Zeitüberschlag“ entstandenen Schaden erfolgreich gutzumachen, wie es unzählige Beispiele in Deutschland und Italien, aber spurenhafte bereits auch in anderen europäischen Ländern, lehren.

Verkehrswirtschaftlich gesehen kennzeichnen folgende Merkmale den Tendenzumschwung im Seeverkehr und in der Rangstellung der Seehäfen.

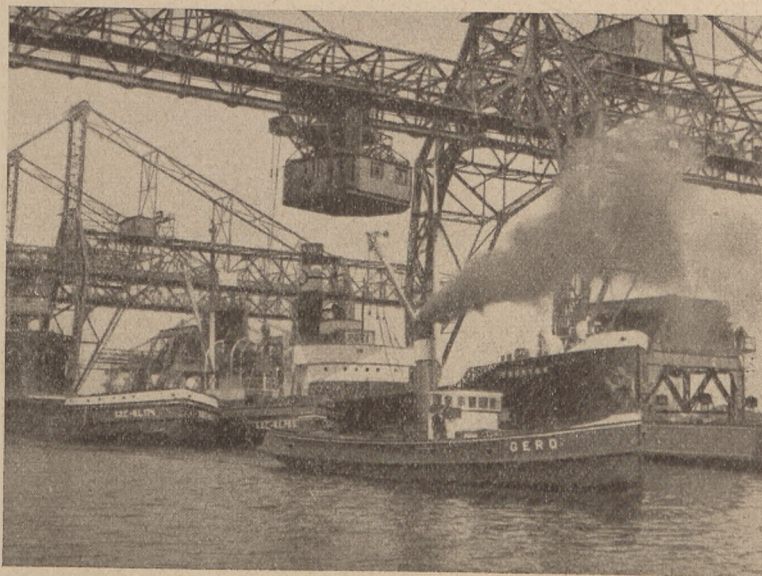
1. Die wirtschaftliche Stadtgrenze wird zur wirtschaftlichen Staatsgrenze. Es entsteht damit der Begriff „Hinterland“ als Träger der Wirtschaft.
2. Die Monopolstellung einzelner Hafenstädte bricht mehr und mehr zusammen, da die Staaten mittels ihrer Häfen direkte, von den alten Stapelplätzen unabhängige Verkehrsverbindungen anknüpfen (als Reste einer Monopolbehauptung lassen sich in Bremen der Baumwollhandel und in Stettin der Heringsgroßhandel ansprechen).
3. Der Ausbau der Verkehrsverbindungen des Hafens mit dem Hinterland und die havenbautechnische Gestaltung werden wichtige Faktoren für die Rangordnung der Häfen.



4. Der von dem einzelnen Hafen verkehrswirtschaftlich versorgte Raum ist nicht mehr festumgrenzt, sondern wird von mehreren Häfen gemeinsam umworben. Den Vorzug des einzelnen Hafens innerhalb der Wettbewerbszone bestimmt die Summe seiner Wettbewerbsfaktoren (die Verbindung des Hafens mit dem Hinterland, der technische Hafenausbau, die Häufigkeit und Vielseitigkeit des überseeischen Linienverkehrs).

Der Werdegang des Stettiner Hafens kann geradezu als Schulbeispiel für die Umwertung

Aufnahme: Dr. Oldenburg



Vor den schweren 15 t-Erzbrücken der Stettiner Massengutumschlagstelle „Reiherwerderhafen“. Dieser Hafenteil wurde erst in der Nachkriegszeit ausgebaut

einer Seehafenstellung in neuerer Zeit gelten. Nimmt man als Gradmesser der Entwicklung die Menge der über Kai umgeschlagenen Güter, so hatte Stettin im Jahre 1913 mit 6,2 Mill. Tonnen eine Umschlagsmenge erreicht, die größer war als die Summe der in Kiel, Lübeck, Danzig und Königsberg zusammen umgeschlagenen Güter. Damit aber war Stettin an die Spitze aller Ostseehäfen gerückt und hatte Hauptort und Vororte der Hansezeit weit überflügelt.

Der Güterumschlag in den größeren Ostseehäfen im Jahre 1913.

(Mengenangabe in t zu 1000 kg)

Stettin	6,2 Mill. t
Danzig	2,1 " "
Lübeck	2,0 " "
Königsberg	1,7 " "
Kiel	0,6 " "

Abgesehen von all dem Auf- und Niedergehen in den verflossenen Jahrhunderten setzt diese Neuwertung für Stettin mit dem Umschlagreichen der praktischen Nutzenanwendung merkantilistischer Ideen ein. Der Wunsch des Großen Kurfürsten, Stettin zur Hauptstadt seines Landes zu machen, ist von ihnen beeinflusst. Als 1677 nach langer Belagerung die Einnahme

der Stadt glückte, war sie zu stark zerstört, um den Wunsch Tat werden zu lassen. Erfolgreicher waren die Bemühungen der beiden größten Merkantilisten, Friedrich Wilhelms I. und Friedrichs des Großen. Das Ergebnis jener Epoche ist die Ausweitung des Hinterlandes und die dadurch verstärkte Hafenbedeutung von Stettin.

Kanäle wurden, soweit vorhanden, instandgesetzt oder neu gebaut, um die Oder und ihre Nebenflüsse mit der Weichsel und Elbe zu verbinden und somit den Verkehrsradius zu vergrößern. Die Niederlagegerechtigkeiten in

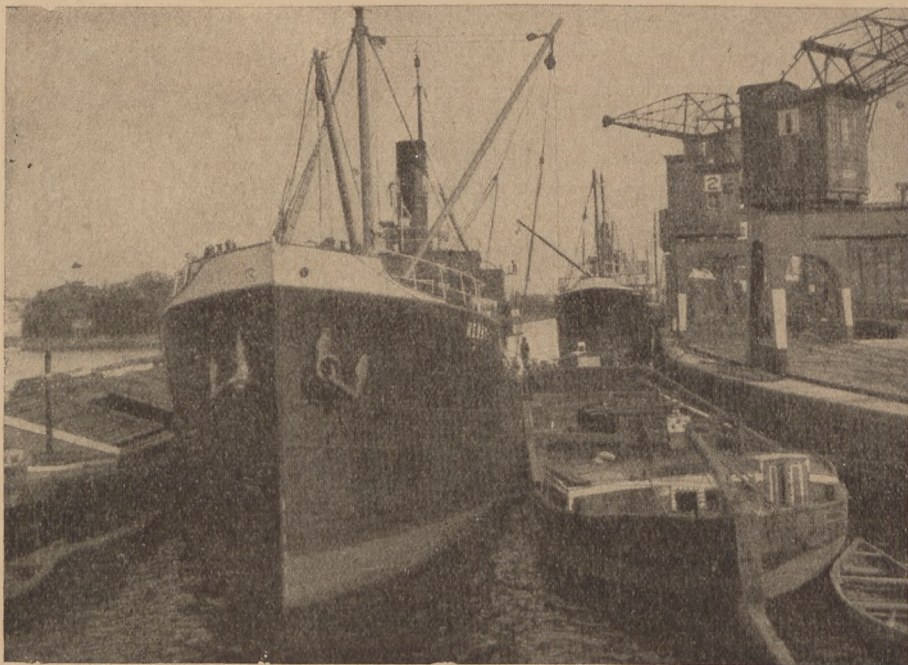
Stettin und Frankfurt a. O., verkehrshemmende Bestimmungen aus dem Mittelalter, wurden beseitigt. Swinemünde, Stettins Vorhafen, wurde angelegt. Gleichzeitig wurde die Swine vertieft und reguliert, um auf dem Fahrwasser Stettin—Swinemünde die Güter ohne Ableichterung möglichst weit binnenwärts schaffen zu können, ein Ziel, das in Anpassung an die wachsenden Schiffsräume auch heute noch verfolgt wird. Die Einrichtung verschiedener Manufakturen und die Verbesserung der Produktionsweisen bei vorhandenen Unternehmungen dienen der gleichen Planung, die die Stettiner Seehafenstellung stärken soll.

Das 19. Jahrhundert bringt wenig grundsätzlich Neues, wenn auch die wachsende Technisierung der Entwicklung das Tempo vorschreibt. Die Stein-Hardenbergschen Reformen (1810) und die Gründung des Deutschen Zoll-Vereins (1834) bedeuten allerdings für Stettin weitere Ausdehnung von Verkehrs- und Handelsmöglichkeiten. Sind doch die wirtschaftlichen Landesgrenzen jetzt wirtschaftliche Reichsgrenzen geworden (die politische Einigung folgt viel später und hat erst im neuen Deutschland letzte Formung erhalten), wodurch das Hinterland immer größeren Einfluß auf die Verkehrsbedeutung



des Seehafens erhält. Stettin ist in die Lage versetzt, seine Wettbewerbszone gegenüber den Konkurrenzhäfen immer weiter südlich, östlich und westlich vorzuverlegen, so daß als wichtigster Wettbewerbshafen nur noch Hamburg verbleibt, das sich gleichfalls durch die Gunst seiner binnenwärtigen Verkehrsverbindungen mächtig entwickelt hatte. Stettins einstiger Nachteil, seine zurückgezogene Uferlage, wird zu einem ungeahnten Vorzug gegenüber den Häfen mit

Rein Wunder, daß bei solchem Entwicklungstempo unsere Schulweisheit im Wissen von der wahren Bedeutung von Ostseehäfen und Ostraum nachhinkte. Und das umso mehr, als das Deutschland der Vorkriegszeit an einseitiger Ueberschätzung des Westens oder, anders ausgedrückt, an der disharmonischen Verteilung der Wirtschaftskräfte zwischen Osten und Westen unseres Vaterlandes krankte. Aktive Kolonialpolitik und zunehmende weltwirtschaftliche Ver-



Aufnahme Dr. Oldenburg

Am Dünzig-Kai, der ältesten Umschlagstelle des neuzeitlichen Seehafens Stettin. Hier werden Stückgüter des Küstenverkehrs behandelt

direkter Meereslage. Wurde doch hierdurch die kilometrische Vorzugszone im Hinterland vergrößert. Dazu kommt, daß Stettin ebenso wie Hamburg durch die natürlichen Verkehrsadern der Oder hier und der Elbe dort Verbindungen mit den Versorgungsräumen hatte, die in der Zeit des Mittelalters kaum eine Rolle spielten.

Es ist unmöglich, im Rahmen der gestellten Aufgabe, die Seehafenstellung Stettins im Wandel der Zeiten und in Verfolg der großen Verkehrstendenzen kritisch zu betrachten, auf jene Fülle von Einzelheiten einzugehen, die Stettin im 19. Jahrhundert und darüber hinaus in havenbautechnischer und in verkehrlicher Hinsicht formten. Vom ersten Eisenbahnanschluß im Jahre 1843 (gegenüber dem Hauptbahnhof) bis zur Errichtung des großen Getreidespeichers mit einem Fassungsvermögen von 43 000 t in diesem Frühjahr, führt, gemessen an dem Geschehen der verfloßenen Jahrhunderte, ein nicht sehr langer Weg, auf dem die Großhafenstellung Stettins letzte Gestaltung erhielt und der unendlich reich an dynamisch wirtschaftlichem Geschehen ist<sup>3)</sup>.

<sup>3)</sup> Zahlreiche Aufsätze in der Fachpresse geben hierüber Aufschluß. Insbesondere sei auf die Deutsche Schifffahrtszeitschrift „Hansa“ Nr. 28 v. 14. 7. 34 hingewiesen.

flechtung als Folge deutscher Qualitätsarbeit und führenden deutschen Erfindergeistes brachten es mit sich, daß verkehrspolitisch in erster Linie die Nordseehäfen gefördert wurden. Das war zweifellos erwünscht, da die letzte Phase des vorkriegszeitlichen Weltverkehrs eine Zusammenballung der Güterverteilung an der nordwesteuropäischen Verkehrssecke mit sich brachte. Hier standen die deutschen Nordseehäfen als Glieder dieser Verkehrssecke im Wettbewerb mit ausländischen Häfen wie Rotterdam, Antwerpen, Liverpool und London, um die wichtigsten dieser Gruppe zu nennen.

Es ist richtig, daß im Ostseeraum derartig scharfgespannte Wettbewerbsverhältnisse nicht bestanden. Hier wickelte sich der Kampf, wenigstens um die Versorgung des deutschen Ostreiches, friedlich zwischen Bruderhäfen ab. Der deutschen Volkswirtschaft gingen solange keine Verkehrseinnahmen verloren, als der kürzeste Weg, die kilometrische Entfernung, entschied, ob das Gut über Stettin, Danzig oder Königsberg befördert wurde.

Die im Osten schlummernden Wirtschaftskräfte wurden aber mit einseitiger westlicher Bevorzugung nicht geweckt. Bedauerlich ist es

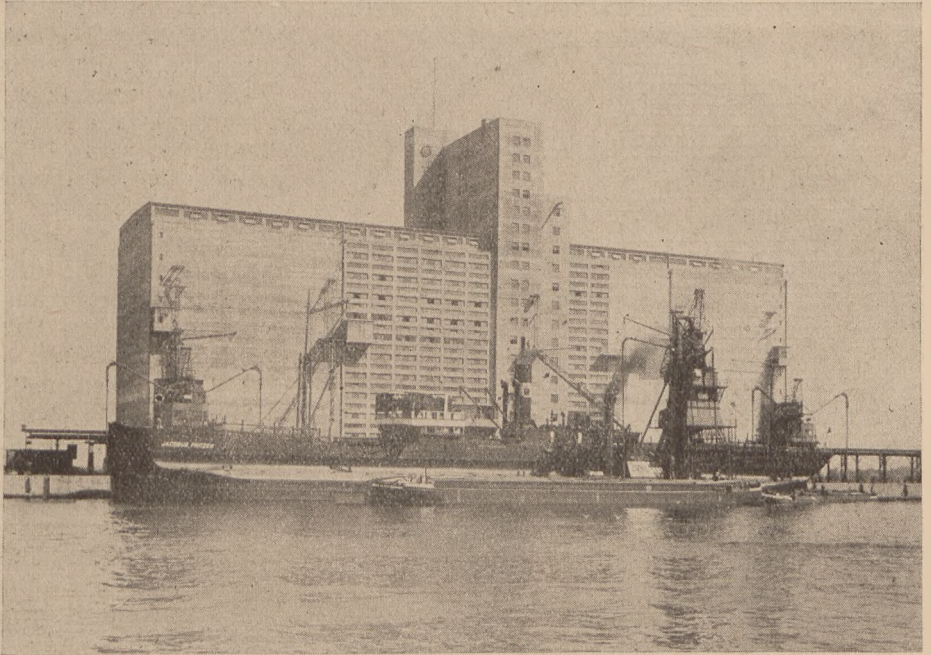


insbesondere, daß die von Stettin aus eingeführten direkten transatlantischen Linien<sup>4)</sup> nicht stärkeren verkehrspolitischen Rückhalt fanden. Im Verfolg einer Verkehrstendenz, die ausgesprochene Lokalhäfen schrumpfen ließ, mußte solche Unterlassung in der Erschöpfung gegebener verkehrlicher Möglichkeiten hemmend wirken. Statt dessen glaubten führende Männer des Verkehrswezens früher in der Konzentration des Seeverkehrs in Hamburg und in der Be-

schen Ostnot. Zwangsläufig mußte sich der auf Deutschland lastende Druck im schwächsten Teile seiner Wirtschaft, im Osten, am stärksten fühlbar machen.

Vom Standpunkt verkehrlicher Betrachtung aus war nichts anderes geschehen, als daß sich in Analogie zur nordwesteuropäischen Verkehrs- ecke, die aus den bereits aufgeführten Welt- häfen besteht, eine neue nordosteuropäische Ver- kehrs- ecke gebildet hatte, zu denen die Häfen

Aufnahme: P. Klett



Das jüngste Wahrzeichen des Stettiner Seehafens ist der 43000 t große Getreidespeicher, der am Eingang zum Freihafen steht

schränkung Stettins auf bloßen Zubringerver- kehr die glücklichste Lösung des Hafenproblems zu finden (womit sich Stettin allerdings in er- folgreicher Abwehr nie einverstanden erklärt hat).

Stettins Stellung als Großhafen hat durch den unglücklichen Ausgang des Weltkrieges schwere Erschütterungen erfahren, die allerdings auch gleichzeitig eine Kraftprobe für die Be- währung dieses Hafens darstellten. Durch die Zerreißung des östlichen Verkehrsnetzes<sup>5)</sup> und durch den Verlust von rd. 48 000 qkm, das sind 68% oder  $\frac{2}{3}$  des durch den Krieg verloreng- gangenen deutschen Gebietes überhaupt und nicht zuletzt durch die Hergabe von rd. 4 Mill. deutscher Menschen als wertvollstem deutschem Gut wurde der Stettiner Hafen mit sinkender Verkehrsziffer Ausdruck einer zusätzlichen deut-

Stettin, Danzig, Königsberg und Gdingen ge- hören. Damit ist ebenso wie im Westen auch im Osten ein Wettbewerb mit einer fremdländi- schen Hafengruppe entstanden. Verschärft sogar durch einen Zustand, den das westliche Problem nicht kennt. Denn die alte deutsche Stadt Danzig, jenseits der Grenze gelegen, ist in ihrer Ver- kehrsstellung ein dem polnischen Staate die- nender Hafen geworden, so daß also eine natür- liche Wettbewerbspännung nicht nur mit dem polnischen Hafen Gdingen, sondern auch zwischen den alten Bruderhäfen Stettin, Danzig und Königsberg besteht.

Verkehrskritisch ist noch zu bemerken, daß sich damit an den Grundsätzen, die die Ver- kehrsepoche der Neuzeit kennzeichnen, also an der Art der Maßstäbe für die Bewertung der einzelnen Seehafenstellungen (Meereslage, Hin- terland, Verbindung mit dem Hinterlande und technischer Hafenausbau) nichts geändert hat. Auffällig und im Zuge der Verkehrstendenz kaum erklärbar bleibt die Tatsache, daß sich in der östlichen Ostsee, einer Nebenstraße des Welt- verkehrs, noch eine neue Verkehrs- ecke in einer Zeit bildet, in der das Schwergewicht des Welt- verkehrs sich bereits vom Atlantik zum Pazifik verschiebt. Uebrigens handelt es sich hierbei um

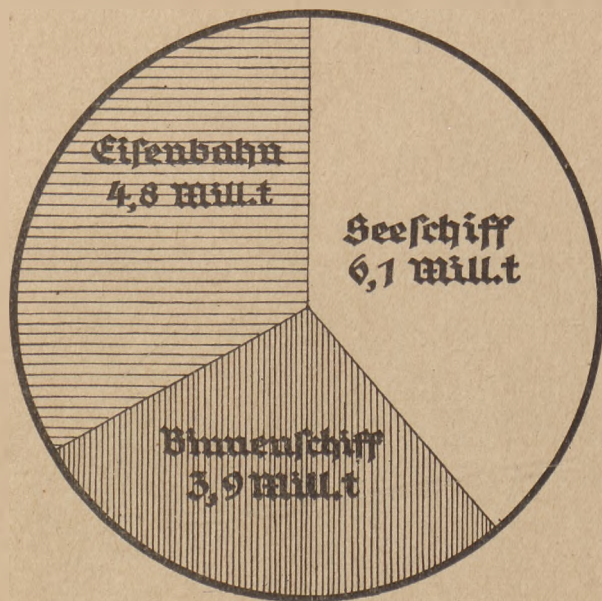
4) Gedacht ist vor allem an die kühnen Unter- nehmungen des Reeders C. H. S. Schulz (1839—1905), der der Begründer der Stettin-Amerikanischen Schifffahrtslinien Baltischer Lloyd und Stettiner Lloyd ist, und der in den 70er und 80er Jahren regelmäßige Fahrten nach Amerika durchgeführt hatte.

5) Durch die neue Ostgrenze wurden 68 Eisen- bahnlinien, 133 feste Landstraßen und 722 sonstige Wege zerschnitten. Außerdem wurde der Bromberger Kanal, der Neße und Warthe und damit die Oder mit der Weichsel verbindet, abgetrennt.



eine Verschiebung, die bereits vor dem Kriege einsetzte und vermutlich zu ihrem Teil zur Entfaltung des Weltbrandes beitrug.

Hatte das Deutschland der Vorkriegszeit nicht alle Möglichkeiten wahrgenommen, die sich aus der vollzogenen Tendenzumstellung für den Stettiner Hafen und damit für den Osten ausschöpfen ließen, so ist der Zusammenbruch der Ostwirtschaft in der Nachkriegszeit neben den Auswirkungen von Versailles auf das Schuldkonto der marxistisch beeinflussten Systemregierungen zu verbuchen. Die Vorstel-



Anteile der Verkehrsmittel am Stettiner Gesamtverkehr 1935. Insgesamt befördert 14,8 Mill. t

lung, daß der Hafen in erster Linie Träger nationaler Wirtschaftskräfte ist, war in falsch-verstandenem Internationalismus und Sozialismus erstickt.

Daran ändert im Endergebnis auch nichts die Tatsache, daß verantwortungsbewusste Männer mit vaterländischem Herzen und dem nötigen Weitblick für wirtschaftliche Zusammenhänge manches taten, was die Leistungsfähigkeit des Stettiner Hafens hob. Gedacht ist hierbei neben organisatorischen Eingriffen an die Stärkung des Wettbewerbsfaktors technischer Hafenausbau (Schaffung einer besonderen Massengutumschlagstelle Reicherwerderhafen, Vervollkommnung der Raianlagen am Dunzig und im Freihafen u. a. m.). Solche Einzelmaßnahmen mußten solange wirkungslos bleiben, als dort, wo das Schwergewicht der Hafenfunktion liegt, nämlich im Hinterland, nichts Entscheidendes geschah. Und wenn Stettins Hafen im Jahre 1932 mit 3,3 Mill. Sonnen nur noch die Hälfte seines einstigen Friedensumschlages aufwies, so drückt sich in dieser Zahl sinkende Produktionsleistung, Landflucht und erhöhte Sterblichkeit aus Krankheitsur-

sachen aus, die das Kennzeichen allgemeiner Verelendung sind.

Letzten Endes wurzelt alles wirtschaftliche Geschehen in der politischen Gestaltungskraft der Nation. Gegensätze, wie man sie früher zwischen Politik und Wirtschaft zu konstruieren versuchte, bestehen nicht mehr. Wir befinden uns seit 1933 in einer Zeitwende, deren tiefste Auswirkung noch nicht im einzelnen zu übersehen ist, wohl aber hoffnungsfreudig geahnt werden kann. Und wir leben in einer Zeit, in der auch der späteste Geschichtsschreiber ein neues Kapitel beginnt. Dieses Kapitel heißt nationaler Sozialismus. Nicht Altertum, nicht Mittelalter und schon gar nicht die Neuzeit haben die soziale Frage, das U und das O der Menschheit, zum Kriterium der Weltgeschichte gemacht, wie es im neuen Deutschland Adolf Hitlers geschehen ist.

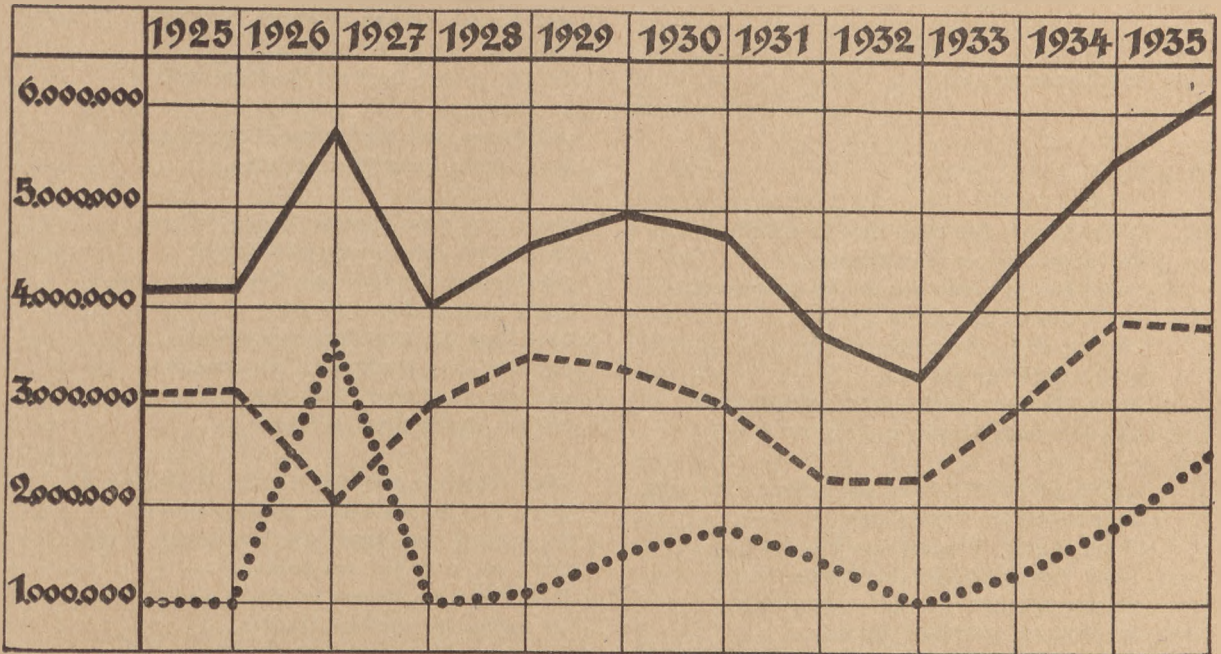
Raum mehr als 3 Jahre sind verfllossen, und was ist nicht alles, gehorsam dem Gesetz der Totalitätsforderung, in praktischer Anwendung auf den Ostraum und seinen wirtschaftlichen Betreuer, den Stettiner Hafen, geschehen. Ostelbien schreibt man heute nicht mehr in Anführungsstrichen. In der Erkenntnis, daß der Osten uraltes deutsches Schicksalsland ist, ist zunächst das Schwergewicht des wirtschaftlichen Neubaus unseres Vaterlandes nach dem Osten verlegt worden, nicht etwa weil der Osten wertvoller wäre als andere deutsche Landesteile, sondern nur aus dem Wissen heraus, daß Deutschland nicht gesunden kann, wenn der Osten krankt. Anstelle einer disharmonischen Wirtschaftszerreißung zwischen Ost und West ist neue Zielsetzung die gleichmäßige Verteilung der Wirtschaftskräfte. Das ganze Deutschland soll es sein!

In unser aller Erinnerung stehen solche Taten seit 1933, die Hinterland und Hafen gleichmäßig fördern und somit folgerichtige Grundlagen für den wirtschaftlichen Aufstieg bilden: Bau des Adolf-Hitler-Kanals anstelle des veralteten Klodnik-Kanals, der das ober-schlesische Industriegebiet mit der Verkehrsader Oder und damit mit dem Stettiner Hafen verbindet, Inbetriebnahme des Staubeckens von Ottmachau und Schaffung weiterer Staubecken zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder, Einweihung des Hebewerkes von Nieder-Tinow, Anschluß Stettins an die Reichsautobahnen und Vervollkommnung der Raianlagen in Stettin durch Errichtung eines Getreidespeichers, durch Aufstellung neuer Kräne und Verladebrücken usw.

Ausgehend von der Erkenntnis, daß der Verkehr wichtigster Grundpfeiler der Wirtschaft überhaupt ist, gilt die verkehrspolitische Pflege des neuen Deutschlands mit stärkster Initiative dem Ausbau des ostdeutschen Verkehrsapparates, dessen Herz und damit Hauptorgan



## Stettins Warenverkehr über See.



Stettins Warenverkehr über See seit 1925 nach Eingang, Ausgang und insgesamt. Mengenangabe in t zu 1000 kg  
 Ausgang: ● ● ●    Eingang: - - - -    Insgesamt: ———

der Stettiner Hafen ist. Die alte Verkehrstheorie, daß die Schaffung von Verkehrsmitteln wirtschaftlichen Auftrieb bringt, hat sich am Ostraum, ausgedrückt in den Verkehrszahlen des Stettiner Hafens, bewahrheitet. Im Jahre 1935 hat Stettin mit 6,1 Mill. t trotz des katastrophalen Verfalls in der Systemzeit fast den Friedensverkehr wieder erreicht (1913 6,2 Mill. t).

Der diesjährige Verkehrsabschluß läßt die Erwartung zu, daß 1936 einen Spitzenverkehr aufweisen wird, wie ihn unser Stettiner Hafen noch niemals erreichte. Allerdings muß in der wirtschaftlichen Bewertung dieser Zahlen die Einschränkung gemacht werden, daß dieser Zuwachs nicht im wertvolleren Stückgut, sondern in den Massengütern, hauptsächlich Kohle, begründet ist, und daß diese Verkehrsbelebung nicht der Ausdruck eines vermehrten Außenhandels ist, sondern vielmehr auf Stärkung des Binnenmarktes beruht. Die Tatsache aber der Verkehrszunahme liegt vor. Das Bewundernswerte hierbei ist es gerade, daß es einer nationalsozialistischen Wirtschaftsführung gelang, innerdeutsche Kräfte zu wecken, die in der Lage

sind, Verluste als Folgen einer frankten Weltwirtschaft mehr als wettzumachen.

Die jüngste Verkehrsstellung des Stettiner Hafens knüpft da an, wo mythenhafte Deutung dem Germanentum bereits vor Jahrtausenden Kraftquellen erschloß. Stettin ist heute weder das Fragment eines mittelalterlichen Hansehafens, noch ein neuzeitlicher Lokal- und Zubringerhafen, sondern vielmehr ein deutscher Großhafen, dessen Einfluß im Ostraum und in Mitteleuropa im Wachsen begriffen ist. Waren unlängst aus den wirtschaftlichen Landesgrenzen Reichsgrenzen geworden, so ist inzwischen das Stettiner Hinterland über die Reichsgrenze hinaus in den südosteuropäischen Wirtschaftsraum vorverlegt worden, also in eine Wettbewerbszone, um die die europäischen Häfen von vier Meeren kämpfen. Weitere Projekte, wie der Bau eines Ober-Donau-Kanals, von dem heute so viel die Rede ist, werden wesentlich zur wirtschaftlichen Erschließung des Ostraumes beitragen.

Die Stärke des Stettiner Hafens aber liegt in der Erfüllung der nationalen Aufgabe, Deutschlands Torhüter im Osten zu sein.



# Jan Kunge

Wilhelm Gasse

„Jan Kunge, das wird eine böse Nacht,  
der ‚blanke Hans‘ wird kommen.  
Durch das Kattegatt hat er sich aufgemacht,  
hat östlichen Kurs genommen.  
Das tut er so alle hundert Jahr,  
dieses Nordseeungeheuer,  
drum, Jungens, stellt eure Sandsäcke klar  
und seht nach Riemen und Steuer.“

„Mein Haus steht sicher, mein Haus steht hoch,  
steht hinter der festen Düne.  
Wenn jemals, so heute der Alte log“,  
dacht' Jan mit höhnischer Miene.  
Er war der Sprecher und erste Mann  
im Dorf am baltischen Strande,  
einen besseren Fischer man suchen kann  
im ganzen Pomm'rellenlande.

„Jan Kunge, hast du's herum gesagt:  
bald kommt der Sturm aus Norden!  
Habt ihr die Sandsäcke klar gemacht  
und alle Boote geborgen?!“  
Der Alte rief's in die Hütte hinein,  
vom Schneesturm übergossen,  
Jan Kunge indes überhörte das Schrei'n  
und warnte nicht die Genossen.

Von Schweden reckt sich ein schwarzer Arm  
auf die Ostsee hernieder,  
und der Wasserfurien heulender Schwarm  
segt südenwärts hin und wieder.  
Da bricht des Wassers brüllende Flucht  
hervor unter ihren Pranken,  
da wirft sie sich donnernd zur fernen Bucht,  
auf die pommerischen Riffe und Banken.

Das vorderste Riff und die letzte Bank  
hob jäh sich aus dem Grunde,  
als der erste Brecher zur Düne sprang  
mit seinem knirschenden Munde.  
Er brach mit einem krachenden Biss  
die Aehrung vom festen Lande  
und schlug mit klatschendem Tagenriß  
Jan Kunges Hütte am Strande.

„Die Boote herauf, die Boote herbei!“  
— Die hat die See gefressen —  
Durch die Hütten hallet ein einziger Schrei:  
Man hat die Boote vergessen!  
„Jan Kunge, die Brandung legt ihren Arm  
schon auf aller Hütten Schwelle,  
Jan Kunge, daß deiner sich Gott erbarm!  
Sind die Ballast-Säcke zur Stelle?“

Doch eh' man noch ein Wort vernahm  
aus seinem bleichen Munde,  
eine stutende Mauer gefahren kam  
und brach sich in der Kunde.  
Sie fiel in das Dorf mit Kartaunenhall,  
sie schmetterte in die Hütten,  
und hinten, auf türmendem Wogenschwall,  
der „blanke Hans“ kam geritten.

Und als sein dröhnendes Lachen erklang,  
da floh mit des Sturmwind's Flügel  
ein Häuflein Menschen die Aehrung entlang  
zum letzten trockenen Hügel.  
Dort segte die Brandung rings heran,  
und das Herz durchzuckt's mit Bangen:  
uns alle, so Kinder, Weib wie Mann,  
hat der blanke Hans gefangen.

„Jan Kunge,“ vom Hügel ruft's in der Kund,  
„Jan Kunge, wir müssen verderben!  
Du wolltest nicht hören den warnenden Mund,  
Unsel'ger, nun hilf uns sterben!“ —  
Doch, als man forschet im Kreise umher,  
da müssen die Weiber erblassen,  
da zittert ein gellender Schrei übers Meer:  
„Jan Kunge hat uns verlassen!!“

Dem Festland entgegen strebt ein Mann  
mit den Wogen, den Sturm im Rücken.  
Wohl tausend Schritte er waten kann,  
doch weiter will's nicht glücken.  
Die Flut steigt höher, der feste Halt  
entschwindet den suchenden Sohlen —  
da muß er schwimmen mit aller Gewalt,  
die Hilfe, die Rettung zu holen.

Die Hilfe, die Rettung, sie liegt so fern,  
mein Herz schlägt müd' und müder,  
verscheuchet hat jeden weisenden Stern  
der Sturmnacht schwarzes Gefieder.  
Herr, hilf, die Schuld verletzter Pflicht  
aus meiner Seele bannen!  
Ihr Brüder, Jan Kunge stahl sich nicht  
wie ein Verräter von dannen.

Auf ragendem Leuchtturm die Feuerwach'  
hielten Jakob und Heinrich Wrede.  
„Ob wohl die Aehrung noch halten mag?“  
ging ihre sorgende Rede.  
Da schnitt durch die Brandung ein hallender Schrei,  
erst lauter, dann matter wieder:  
Jan Kunge holte die Hilfe herbei  
für die verlorenen Brüder.

Ein sechzehnriemiges Boot sich brach  
den rettenden Kurs gen Norden —  
Da ist seinen Leuten bei grauendem Tag  
Jan Kunge der Ketter geworden.  
Noch ist er Sprecher und erster Mann  
im Dorf am baltischen Strande,  
einen braveren Fischer man suchen kann  
wohl ringsum im Pommernlande.



# Das Kapitel „Stettiner Vulcan“

Von Georg Kuhlmeier

In der Geschichte des Schiffbaus und der Schifffahrt wird das Kapitel „Stettiner Vulcan“ stets mit an erster Stelle stehen, ist doch das Schicksal dieser weltberühmten Werft, der Stettiner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Vulcan“, in jeder Hinsicht überaus lehrreich. Es bedeutet Beispiel und Warnung zugleich. Beispiel in allem, was hier geschaffen wurde. Warnung dahin, daß selbst die stärkste Leistung in ihrem dauernden Bestand nur durch ewige Kampfbereitschaft gesichert werden kann. Für den, der aus eigener Anschauung an dem Schicksal dieses Werkes teilhaben durfte, wird die Großartigkeit seines Aufstiegs allen Widerständen zum Trotz und das Erschütternde und Klägliche seiner Vernichtung unvergänglich bleiben.

Der „Stettiner Vulcan“ war letzten Endes nicht eine Stettiner, sondern eine deutsche Angelegenheit. Seine Erzeugnisse trugen den Ruhm deutscher Wertarbeit in alle Gegenden der Welt. So gewann die Bezeichnung „Stettiner Vulcan“ im Ausland die Bedeutung eines Begriffs. Nichts beweist dies besser als die Tatsache, daß noch nach Jahren, als das Werk längst dem Erdboden gleich gemacht war, immer wieder Briefe aus dem Ausland an den „Stettiner Vulcan“ gerichtet wurden. Man hielt draußen ein solches Werk einfach für unsterblich.

Die Arbeit des „Stettiner Vulcan“ von 1851—1927 gewährt ein getreues Spiegelbild der gesamten deutschen Arbeit dieses Zeitabschnitts. Hand in Hand damit wird das Schicksal Deutschlands auch zum Schicksal des Stettiner Werkes. Sein verhängnisvolles Unglück besteht darin, den 30. Januar 1933 nicht mehr erlebt zu haben. Wäre es der Fall gewesen, dann hätte nichts ihn vernichten können. Im Gegenteil, dem „Stettiner Vulcan“ wären zweifellos wichtige und umfangreiche Aufgaben in dem genialen Aufbauwerk des Führers zugewiesen worden.

Zweierlei Eigenschaften haben zur Gründung des Werkes geführt, Eigenschaften, die ihm allzeit treu geblieben sind: der Glaube an das eigene Können und der Mut, dies jederzeit bis an die Grenze der eigenen Kraft vorbehaltlos einzusetzen.

Die von den Hamburgern Fruchtenicht & Brock in Bredow 1851 gegründete Werft gleichen Namens, die 1857 in den „Stettiner Vulcan“ umgewandelt und erweitert wurde, war die erste deutsche Werft für Eisenschiffbau. Ihr wurden Maschinenbau, Lokomotivbau, Kesselschmiede, Stahlgießerei usw. angegliedert. Aus

den kleinen Verhältnissen des Anfangs entwickelte sich das Werk zu einer Anlage riesiger Werkstätten. Es bedeckte eine Fläche von über 280 000 qm mit einer Wasserfront von über 500 m Länge, an der die vier eisernen Hellinge ein hoch ragendes, weithin sichtbares Wahrzeichen bildeten.

Im Jahre 1905 errichtete die Werft in Hamburg eine Zweigniederlassung. Gleichzeitig wurde die Leitung des Unternehmens von Bredow nach Hamburg verlegt. Auch der berühmte Name mußte sich eine Aenderung gefallen lassen. Er lautete „Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Actiengesellschaft“. Diese neue Bezeichnung konnte indessen den alten, volkstümlichen Namen nicht verdrängen. Nach wie vor sprach man vom „Stettiner Vulcan“.

Ueber die Notwendigkeit und Nützlichkeit der Errichtung der Hamburger Abteilung des „Stettiner Vulcan“ sind die Ansichten in Stettin stets geteilt gewesen. Die vom Werk selbst gegebene Begründung, daß „die gewaltigen Schiffe, welche den Seedienst der großen Hansestädte zu versehen hatten, Erzeugnisse waren, deren Herstellung mit den Wasserverhältnissen der Oder und der Ostsee unvereinbarlich waren“, wurde und wird von den Gegnern dieses Schrittes nicht als stichhaltig anerkannt. Mit derartigen Schwierigkeiten wäre der „Stettiner Vulcan“ sicher fertig geworden. Unbestreitbar lagen die Wurzeln des Werkes im Stettiner Boden. Von dieser Bodenständigkeit auch nur den kleinsten Teil aufzugeben, konnte im entscheidenden Augenblick zum Verhängnis werden. Als dieser Augenblick das Verhängnis brachte, hatte der Satz, daß mit der Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Hamburg bereits 1905 ihr Ende begonnen habe, tatsächlich etwas Bestechendes für sich. Hierüber mit leeren Worten zu streiten, führt nicht zum Ziel. Es könnte nur erreicht werden durch die entsprechenden Unterlagen, ob sich — auf die Dauer gesehen — das Hamburger Werk als eine untragbare Belastung des Stettiner Werkes herausstellte. Dazu käme die menschliche Seite der Frage, inwieweit nämlich durch die Verlegung nach Hamburg persönliche Einstellungen und Einflüsse gegen das Gesamtunternehmen in Bewegung gesetzt und wach gehalten wurden. Heute wäre dies unmöglich, aber in der Verfallszeit nach dem Kriege waren derartige „Kämpfe“ hinter den Kulissen um den eigenen Geldbeutel und den persönlichen Ehrgeiz keine Seltenheit.

Worin besteht nun die ewige Leistung des „Stettiner Vulcan“?

Sie besteht darin, der Lehrmeister des deutschen Schiffbaus gewesen zu sein. Sie brach die Vormachtstellung der Engländer, die dazumal auf diesem Gebiet in jeder Beziehung weit voraus standen. Sie hatte den führenden



Anteil am Aufbau der herrlichen deutschen Handelsflotte und der gewaltigen deutschen Kriegsmarine vor dem Weltkrieg.

Wer mit alten Kapitänen aus jener Zeit spricht, wird heute noch die Bestätigung hören, daß es für Besatzung und Schiffsleitung stets ein besonders angenehmes Gefühl war, ein Schiff des „Stettiner Vulcan“ unter den Sohlen zu haben.

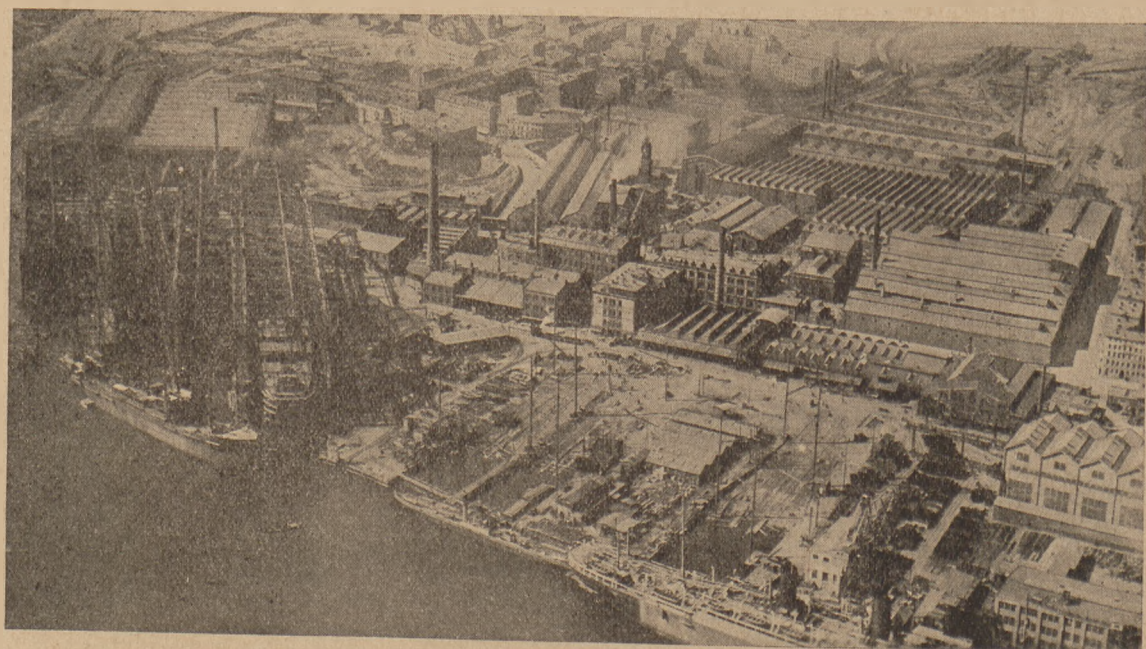
Gewiß, der Weg war weit und mit Sorgen gepflastert, der Weg vom ersten Dampfer „Diebenow“, der 1852 an die Stettiner Reederei Braeunlich geliefert wurde, bis zu dem ersten Fünfzigtausend-Tonnen-Schiff der Welt, dem 1913 für die Hapag in Hamburg vollendeten „Imperator“. Man vergegenwärtige sich nur die Längenmaße der beiden Schiffe, dort 35,04 m und hier 277 m. Aber es war der Weg von der deutschen Kleinstaaterei zur Weltmacht, eine geschichtliche und industrielle Entwicklung, die überall Bewunderung und an vielen Stellen Neid erregte.

Schwer in allem war der Anfang. Nachdem sich der „Stettiner Vulcan“ in den ersten Jahren seines Bestehens auf den Bau kleiner Schiffe beschränkt und die Gewinne aus dem Lokomotivbau zur Vervollständigung seiner Einrichtungen und Stärkung seiner geldlichen Verhältnisse benutzt hatte, entschloß er sich zum Kriegsschiffbau. Die Bewerbungen um einen entsprechenden Auftrag stießen bei der Admiralität in Berlin auf das — angesichts der mangelnden Erfahrung in Deutschland vielleicht verständliche — Vorurteil, Kriegsschiffe in der gewünschten Beschaffenheit nur von England, allenfalls von Frankreich, erhalten zu können.

Endlich gelang es den beharrlichen Stettiner Bemühungen, dieses Vorurteil zu Fall zu bringen. Das Jahr 1871 brachte dem „Stettiner Vulcan“ die Bestellung des ersten Panzerschiffes. Die Uebernahme dieser Aufgabe bedeutete für die Werft Sein oder Nichtsein, das Ende oder den Aufstieg. Indessen, der große Wurf gelang. Das unter dem Namen „Preußen“ 1876 von der Kaiserlichen Marine in Dienst gestellte Schiff bewährte sich glänzend. Weitere Bestellungen folgten. Nach und nach wuchs der Kriegsschiffbau der Werft. Schiffe aller Arten und Größen sind ihm zu danken. Im Weltkrieg stieg er mit dem Bau von Unterseebooten zum Höhepunkt. Mit dem unseligen Kriegsausgang fand er einen jähen Abschluß.

Dem Beispiel der Kaiserlichen Marine folgten mehrere fremde Staaten, und so entstand manches Kriegsschiff für ausländische Rechnung auf den Anlagen des „Stettiner Vulcan“. Von ihnen erregte der 1913 an Rußland gelieferte „Nowik“, damals mit 37,3 Knoten Geschwindigkeit der schnellste Torpedojäger der Welt, das größte Aufsehen.

Ähnlich wie im Kriegsschiffbau lagen zunächst die Verhältnisse im Handelsschiffbau. Auch hier der gewaltige Vorsprung der englischen Werften, der die deutschen Handelsreedereien veranlaßte, ihre großen Schiffe in England zu bauen. Jedoch konnten die deutschen Reedereien keineswegs die Erfolge übersehen, die der „Stettiner Vulcan“ mit den von ihm für das In- und Ausland inzwischen gebauten Kriegsschiffen errungen hatte. Sie zwangen den, der die Augen vor dieser Tatsache nicht verschließen wollte, der hochbe-



Gesamtanlage der Vulcanwerft vor dem Abbruch. Hinter den Hellingen die nach dem Weltkriege erbaute große Schiffbauhalle, die auch dem allgemeinen Abbruch zum Opfer fiel. Aufn.: Wegger.

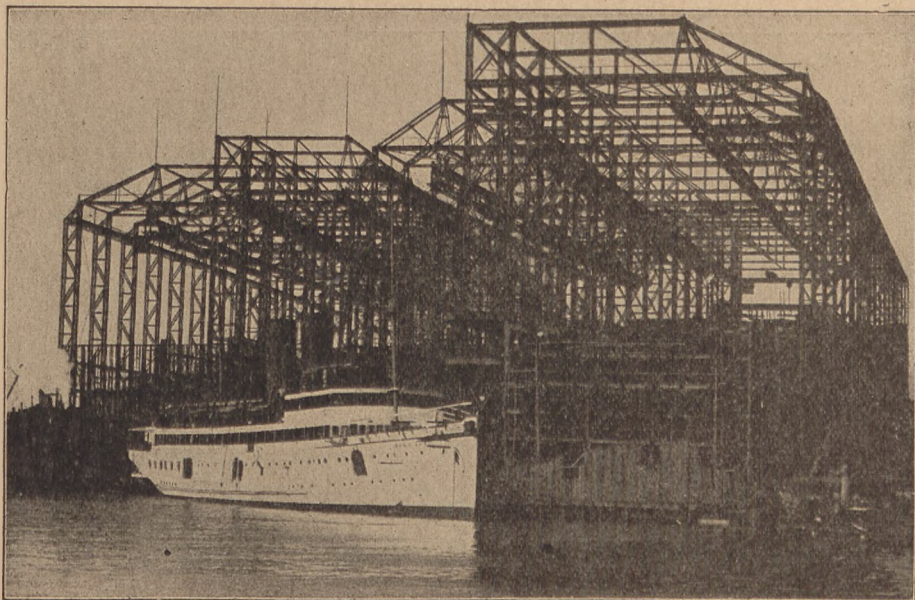


währten Stettiner Werft auch für die Schafensgebiete Vertrauen zu schenken, auf denen sie mangels passender Aufträge die von ihr angebotenen Leistungen bisher nicht hatte ausführen können. Endlich erhielt sie die ersehnte Gelegenheit. Im Jahre 1885 wurden vom Norddeutschen Lloyd sechs größere Schiffe bestellt, die sich als Reichspostdampfer in jeder Hinsicht den gestellten Anforderungen gewachsen zeigten. Zwei Jahre später, 1887, erteilte die Hapag dem „Stettiner Vulcan“ den Auftrag auf zwei Uebersee-Schnelldampfer. Allerdings

rühmten Schiffsnamen, die man im Ausland ebenso kannte wie im Inland. Mit ihnen rückten deutscher Schiffbau und deutsche Seefahrt neben England in die erste Stelle der Schifffahrt treibenden Völker. Ein deutsches Schiff ein gutes Schiff!

Stolze Tage waren es, als „Fürst Bismarck“, „Kaiser Wilhelm der Große“, „Deutschland“ das „Blaue Band“ für Deutschland holten, stolze Tage für die Reederei, aber noch stolzere für den „Stettiner Vulcan“, dem diese Meisterwerke zu danken waren. Damals durfte

Aufn.: Stettiner Verkehrsverein



Hüllinge der ehemaligen Vulcanwerft. Davor in der Ausrüstung der Hapag-Seebärdampfer „Königin Luise“, der zu Anfang des Weltkrieges in der Themsemündung beim Minenlegen von den Engländern versenkt wurde.

war dieser Auftrag zunächst keine reine Freude, denn die Reederei, die erst im letzten Augenblick von einer Bestellung in England abgesehen hatte, verlangte ungewöhnliche Sicherheiten. Diese bestanden darin, daß die Werft die Verpflichtung großer Banken beibringen mußte, wonach diese die Bauraten von etwa vier Millionen Mark auf Heller und Pfennig an die Reederei zurückzahlen hatten, wenn die Probefahrten in irgendeiner Hinsicht die übernommenen Bauvorschriften nicht erfüllten. Aber wann wäre der „Stettiner Vulcan“ vor einer Aufgabe zurückgeschreckt? Wann hätte er für seine Arbeit nicht das Erdenklichste gewagt? Das Wort „unmöglich“ war in diesem Betrieb unbekannt.

Die zu jener Zeit zwischen dem „Stettiner Vulcan“ und den beiden größten deutschen Reedereien, der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd, gefnüpften Beziehungen erwiesen sich für alle Teile als segensreich. Sie kamen nicht nur den Gesellschaften und den Städten, in denen sie beheimatet waren, sondern der gesamten deutschen Wirtschaft und dem Vaterland zugute. Stattliche Flotten für Hamburg und Bremen sind nach und nach in Stettin gebaut worden. Endlos fast ist die Reihe der be-

man sagen: Stettiner Schiffbau in der Welt voran!

Was hat vor allem die Stadt Stettin dem „Stettiner Vulcan“ nicht zu danken! Er trug ihren Namen in die Welt. Von weither kamen die Fachleute, um für ihre Länder oder Reedereien auf der Werft tätig zu sein. Von weither kamen andere, um auf ihr zu lernen. Es war ein ewiges Hin und Her, ein ewiges Vorwärts!

Zu wahren Festen der Arbeit gestalteten sich die Stapelläufe der großen Schiffe. Die Schulen bekamen frei, um Lehrern und Schülern die Teilnahme an diesen Ereignissen zu ermöglichen. Jeder Stettiner hing mit seinem Herzen an diesem gewaltigen Werk, das Stettin mit allen Ländern der Erde verknüpfte. Fürsten eilten herbei und taufte die Schiffe. So gab u. a. die Kaiserin Friedrich als Kronprinzessin dem ersten Panzerschiff „Preußen“ den Namen, und der Kaiser taufte hier seine Yacht „Hohenzollern“.

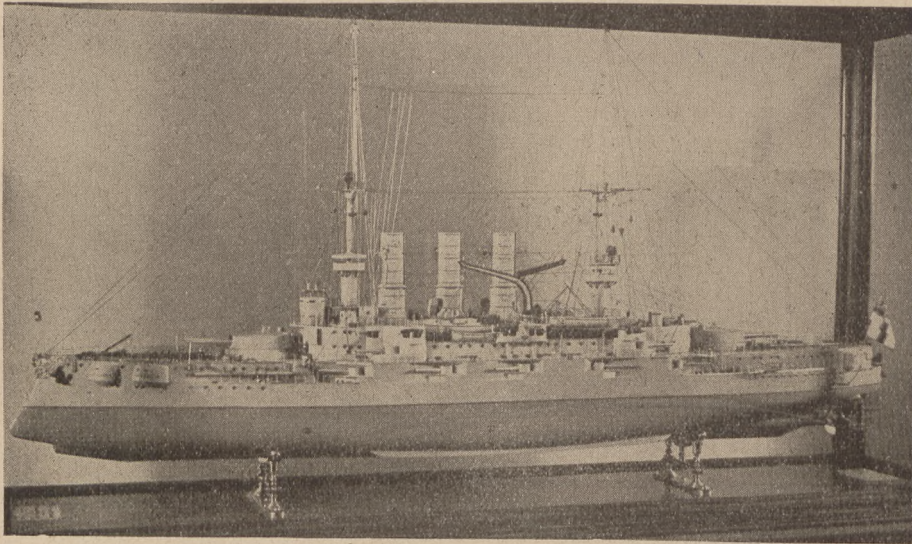
Viele tausend Menschen fanden hier jahraus jahrein ihr Brot und schafften glücklich und zufrieden. Wer hätte gedacht, daß es jemals anders kommen könnte!



Der Weltkrieg sah den „Stettiner Vulcan“ mit allen Kräften im Dienst der Kriegsmarine. Nach dem Diktat von Versailles wurde es auf den Anlagen der Werft sehr still. Der in Tag- und Nachtarbeit geförderte Kriegsschiffbau brach jäh ab. Was sollte werden? Nur eine langsame Umstellung auf Friedensarbeit blieb übrig. Stürmische Zeiten, in denen marxistische Fessellosigkeit das Werk bedrohte, konnten nur mit Hilfe deutschlandtreuer Männer überwunden werden. Die Auslieferung der deutschen Handelsflotte schloß den an der Werft liegenden Ozeandampfer „Sirpiß“ ein, einen Neubau für

Maschinenanlagen für die Schiffe des Seesdienstes Ostpreußen, „Hansestadt Danzig“ und „Preußen“, die letzten Maschinen überhaupt, die die Werft gebaut hat. Erst nachdem mehrere andere Werke den Bau dieser Maschinen abgelehnt hatten, erhielt der „Stettiner Vulcan“ diesen Auftrag. Hier galt es, Maschinen zu schaffen, die man sonst in etwa vier- bis fünfmal so große Schiffe hineinbaute!

Es kam der Tag, an dem der letzte Uebersee-Dampfer, die für den Ostasien-Dienst des Norddeutschen Lloyd gebaute „Trave“, vom Stapel lief. Ein grauer Tag, nur wenige Men-



Im Stettiner Stadtmuseum

Modell des Linienschiffes „Kommern“, 1904/5 erbaut auf der Stettiner Vulcanwerft.

die Hapag, der, vor dem Krieg begonnen, jetzt ausgerüstet und an den Feindbund abgeliefert wurde. Der Schiffsrumpf des Ersatzbaus der kaiserlichen Yacht „Hohenzollern“, ebenfalls vor dem Krieg zu Wasser gelassen und in diesem Zustand kein Schmuckstück des Stettiner Hafens während der Kriegsjahre, fand einen ausländischen Käufer.

Noch einmal überschwemmte die fruchtbare Welle Arbeit den „Stettiner Vulcan“, als es den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte galt. Große Pläne zur Erweiterung der Werft wurden aufgestellt und im festen Vertrauen auf eine bessere deutsche Zukunft in Angriff genommen. Man wollte die durch eine Straße getrennten Werftanlagen vereinigen. Zu diesem Zweck entstand die Stahlbrücke über dem Oberhof. Wohnhäuser wurden niedergelegt, neue errichtet. Eine neue, riesige Schiffbauhalle wuchs empor. Die Zukunft sollte der Vergangenheit würdig werden! Es blieb ein Wunsch!

Die Würgehand der Nachkriegsjahre griff an die deutsche Werftindustrie. Erschreckend schnell verminderte sich der Beschäftigungsstand. Die letzten auffallenden Schöpfungen des Maschinenbaus des „Stettiner Vulcan“ waren die

schen hatten sich eingefunden. Hart und sachlich kalt, ohne jede Feierlichkeit, begleitet von einem zaghaften, dreimaligen Hurra, glitt der Schiffskörper ins Wasser. Die Vorahnung des Kommenden lag in der trüben Luft.

Es kam der Tag, an dem das letzte Schiff, für das hier gearbeitet war, von der Werft ablegte. Merkwürdiges Spiel des Schicksals, daß es „Deutschland“ hieß. In stolzen Tagen war es hier einst für den Fährdienst Saßnitz-Trelleborg fertig gestellt. Als die „Deutschland“ das Ufer verließ, hatten die alten Werftarbeiter Tränen in den Augen. Sie wußten, es handelte sich um einen Abschied für immer. Das Urteil über den „Stettiner Vulcan“ war gesprochen. Deutschland hatte sich von ihm losgesagt.

Wie konnte das geschehen? Wer durfte es wagen, über ein solches Werk den Stab zu brechen? Wer fühlte sich dazu berufen, diese Hochburg deutscher Schaffenskraft wie einen Haufen Staub wegzuwischen?

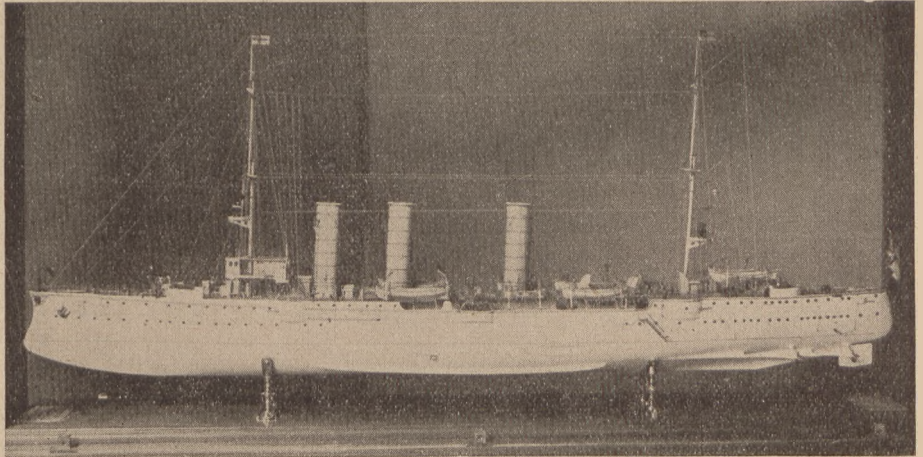
In der letzten Zeit seines Bestehens war die Stettiner Abteilung des Werkes wieder selbständig — unter dem alten Namen — geworden. Als solches ging sie in den Besitz der Deschimag, der Deutschen Schiff- und Maschi-



nenbau A.G., Bremen, über. Diese ließ es abreißen, so abreißen, daß kein Stein der Werkstätten auf dem anderen blieb. Man nannte das damals „Konzentration“ und „Rationalisierung“. In Wirklichkeit und mit klaren deutschen Worten war es nichts anderes als eine Ausschaltung von Wettbewerbern und eine Vernichtung ungeheurer Volkswerte, in deren Folge viele tausende deutscher Volksgenossen arbeitslos gemacht und für die Zukunft ihrer Arbeitsstätten beraubt wurden. Wohl dem, der hiermit nichts zu tun hat!

Für Stettin brachten diese verhängnisvollen Tage neben anderen Verlusten den Konkurs der Werft Nüske & Co. A.G., deren Aktienmehrheit sich in den Händen der Deschimag

Im Stettiner Stadtmuseum



Modell d. kleinen Kreuzers „Stettin“, erbaut 1907 auf der Stettiner Vulcanwerft.

befand, und der alten Stettiner Dampfer-Compagnie AG., die in Liquidation trat, nachdem die Aktienmehrheit vom Norddeutschen Lloyd übernommen war. Mit tiefer Berechtigung sagte man damals in Stettin, daß für Stettin aus Bremen nichts Gutes kommen kann.

Die Vergangenheit hat gelehrt, daß die Vernichtung dieser Unternehmen denen, die sie durchgeführt haben, keinen Vorteil brachte. Als einziges sicheres Ergebnis blieb der ungeheuere Schaden für Stettin und seine Wirtschaft.

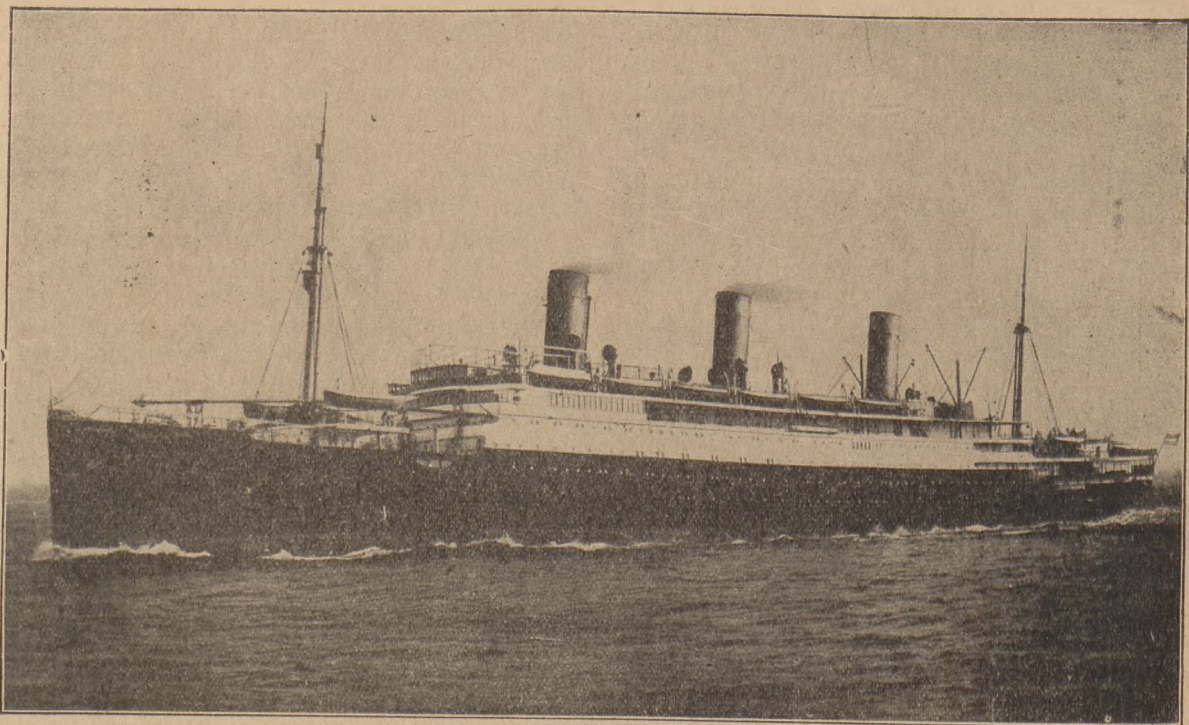
Es ist müßig, an dieser Stelle zu untersuchen, inwieweit diese oder jene Persönlichkeit für dieses Zerstörungswerk verantwortlich ist. Mag sie, wenn sie es kann, vor sich selbst bestehen. Rein Zweifel aber darf darüber herrschen, daß als der große Schuldige das in jüdischen Händen befindliche und vom jüdischen Geist geleitete Großkapital der damaligen Zeit anzusehen ist. Vielleicht auch ist der „Stettiner Vulcan“ in seinem Wesen zu deutsch gewesen, um vor der marxistischen Regierung Preußens Gnade zu finden. Die — allerdings nur schwachen — Proteste aus Stettin verhallten ungehört. Hier hätte ein Mann aufstehen müssen, der ganz Stettin um sich scharte. Nur er hätte das Schicksal wenden können.

Noch fahren vom „Stettiner Vulcan“ gebaute Schiffe auf allen Meeren. Aber der Tag wird kommen, da auch das letzte von ihnen seine Aufgabe erfüllt hat. Auch dann wird der „Stettiner Vulcan“ nicht tot sein. Etwas von ihm, von seiner Größe, von seiner leidenschaftlichen Kraft wird in jedem Schiff verborgen sein, das eine deutsche Werft verläßt.

Darüber hinaus werden im Museum der Stadt Stettin die Schiffsmodelle des „Stettiner Vulcan“ eine lebende Erinnerung sein und kommenden Geschlechtern eine Vorstellung von der technischen und geschichtlichen Bedeutung des Unternehmens geben. Leider gelangte das Modell des ersten Schiffes „Diebenow“ nicht hierher. Jedes ausgestellte Stück ruft Erin-

nerungen hervor, die gesammelt werden sollten, bevor sie der Vergessenheit anheimfallen. Da ist der Seebädderdampfer „Kaiser“ der Hapag, das erste deutsche Schiff mit Dampf-Turbinenantrieb, da ist von derselben Reederei die „Rönigin Luise“, die unmittelbar nach Kriegsausbruch in der Mündung der Themse Minen legte und von den Engländern versenkt wurde, da ist der nach dem Kriege für sie fertig gestellte Ersatzbau „Cobra“, der nach der Rückkehr von der Probefahrt ein Dock ramnte, in dem das Fährschiff „Preußen“ stand, ein Unglück, das im großen und ganzen glimpfliche Folgen hatte, da ist die „Deutschland“, die auf der Ueberführungsfahrt nach Swinemünde im Haff auf Grund geriet und, wie der Stettiner Wik sich ausdrückte, durchaus nicht über die „Modderbank“ wollte. Derartigen Ereignissen schließen sich in unendlicher Reihe weitere an, die alle davon künden, wie sehr dieses Werk mit seinen Erzeugnissen in das Leben griff. Es bleibt eine dankenswerte Aufgabe, diese Sammlung zu vergrößern und mit anderen Erinnerungsstücken zu vervollständigen. Viele dieser Dinge, die berichten von den 664 gebauten Wasserfahrzeugen, den 4000 dort entstandenen Lokomotiven, den Leistungen der weltberühmten





Der Passagierdampfer „Tirpitz“ (Wasserverdrängung 25300 Bruttoregistertonnen, Länge 188 Meter, Geschwindigkeit 17,6 Knoten) wurde im Jahre 1913 auf der Vulcanwerft in Stettin für die Hamburg-Amerika-Linie erbaut.

Stahlgießerei und der anderen Werkstätten, dürften heute noch zu finden sein.

Auch die Tafelrunde, die unter dem Namen „Stammtisch Vulcan“ seit Anfang der neunziger Jahre Kaufleute und Ingenieure der Werft zu zwangloser Aussprache und Geselligkeit vereinte, wird die Erinnerung pflegen, wobei erfreulicher Weise festzustellen ist, daß sie sich allmählich zu einem Kreis erweitert hat, dessen Mitglieder sich für den Stettiner Schiffbau und die Stettiner Schifffahrt betätigen.

Die gewaltige Lücke, die die Vernichtung des „Stettiner Vulcan“ in das Stettiner Leben gerissen hat, ist bis heute nicht ausgefüllt. Daß sie einmal ausgefüllt werden muß und wird, daran kann und darf für jeden Stettiner ein Zweifel nicht bestehen. Die glücklichste Lösung wäre sicher die, die jetzt größte Stettiner Werft, die auf eine lange und bewährte Ver-

gangenheit und auf hervorragende Leistungen in der Gegenwart gestützten Stettiner Oderwerke A.G., zu einem Werk, wie es der „Stettiner Vulcan“ gewesen ist, zu entwickeln. Die verheißungsvollen Unterlagen hierfür liegen zunächst in der Werft selbst, dann aber auch in dem steigenden Verkehr des Stettiner Hafens, der von immer größeren Schiffen angelaufen wird. Denn dies steht fest: Für Stettin wird das Kapitel „Stettiner Vulcan“ niemals abgeschlossen sein!

„Stettiner Vulcan“! Ein Klang, der zur ewigen, unendlichen Melodie des Weltmeers gehört! Eine Tragödie, in der ein strahlender Riese dem Hinterhalt ausgeliefert wurde! Beschämend ist die Not deines Untergangs! Groß aber und herrlich ist das Wunder deines Schaffens, ein Heldenlied deutschen Willens, deutschen Könnens und deutscher Kraft!

## Vulcan

Er wandelt furchtlos  
so wie Götter schreiten,  
Der Oderwelle Nacken  
beugt sich seinem Fuß,  
des Vollmonds Licht  
weist ihm den Weg,  
und spielend tanzen  
Flammen vor ihm her,  
wie blutige Tränen tropft es nieder.

Da stockt sein lahmer Fuß.

„Hier war es, hier!“  
Er steigt ans Ufer,  
Totenstille! — —

Er hört das Schweigen — —  
und sein Blut erstarrt.

Wo sonst der Arbeit  
königlicher Sang  
des weiten Himmels  
hehre Unendlichkeit  
in liebendem Triumph umwarb,  
weht eif'ge Leere  
toterschauernd  
ihm entgegen.

Es sinkt der Mann ins Knie,  
und seiner Faust entfällt  
des wucht'gen Hammers Last.  
Er stöhnt und birgt  
das bärtige Haupt in ruhigen Händen.

„Hier war es!  
hier ragt' mein Helling auf,  
der stolzen Arbeit“  
königliche Burg!  
Der Mond verbirgt sein Licht.

Es weint der Mann  
so wie ein Vater weint  
an leerer Wiege,  
daraus sein Kind starb. Silbgarb Voigt



# Toten- und Modellschiffe von der pommerschen Wasserkante

von Siegfried Gliewe

In einem Sonderheft über die pommer-  
sche Seefahrt muß man auch eines ganz be-  
sonderen Zweiges der Volkskunst gedenken, der  
so unmittelbar mit der Seefahrt und den See-  
fahrern zusammenhängt, daß es immer wieder  
auffällt, wie wenig er bisher von Heimat-  
freunden und Forschern beachtet worden ist.

Man kann nicht die Rede auf diese Dinge  
bringen, ohne ganz im Geiste ein Bild un-  
seres Landsmannes, des großen Romantikers  
Caspar David Friedrich vor Augen zu haben.  
Es heißt ganz schlicht — mit jener Schlichtheit,  
die das Biedermeier in so manchen Dingen  
auszeichnet —: „Der Hafen“. Wir wissen wohl,  
daß es kein anderer Hafen als der Greifswalder  
sein kann, den der geniale Maler täglich  
durch die großen Scheiben seines Greifswalder  
Ateliers unter sich sah. Aber durch die ganz  
ins Allgemeine weisende Titelgebung, sollen wir  
nicht dahin geführt werden, nur ein Greifswalder  
Hafenmotiv darin zu sehen, sondern das  
Typische will uns der schweifende und stim-  
mungformende Romantiker vermitteln. Seht  
das ist: Hafen — alles, was an Stimmung zu-  
sammenfließt unter diesem Kennwort; das ist  
Segelschiffahrt im Anfang des 19. Jahrhun-  
derts. So ruhen Schiffe nach langer Seefahrt,  
geborgen vor dem Winde, dem guten und mör-  
derischen. So kommt der Abendfrieden über  
den Mastenwald in Greifswald und Stralsund,  
in Stettin und Danzig, in Lübeck und Wismar,  
in Wolgast und Rügenwalde, in den großen  
geschäftigen Plätzen der Hanse und in den klei-  
nen, stillen pommerschen Hafenstädtchen. Him-  
melweisend, in beinahe gotischer Verzückung,  
dehnen sich die überschlangen Masten in den  
dunstigen Abendhimmel. Wir wissen von alten  
Fahrensleuten, sie sind 45 Meter hoch — und  
man sieht's ihnen an. Mast hinter Mast,  
Tajen und Sakel, Raaen und Wanten staffeln  
sich bis in den horizontlosen Hintergrund. Plump  
wie ein Wal wölbt sich uns ein schwarzes  
hochragendes Heck entgegen. Hoch recken sich  
die Spanten eines im Bau befindlichen Seglers  
als gezählter Schattenriß. Massige Planken,  
klobige Achtersteven, im Vordergrund zwei sper-  
rige Anker mit mächtigem hölzernem Anker-  
stock, dazwischen ein aufgezogener Lastkahn, der  
wie die Arche Noah aussieht, so fügt der Maler  
das Dunkle und Lastende zum Leichten und  
Strebenden. Segel hängen noch vereinzelt, wind-  
leere schwere Säcke, die aber doch noch das letzte  
Tageslicht wie Wolken sammeln. Und als un-  
bedeutende Kulisse dazwischen die gefalkten  
Spitzgiebel der Hafenspeicher. Aber auch dräu-

end und beruhigend zugleich schiebt sich der  
schwarze Rumpf eines gotischen Rundturmes  
in das Hafensbild. So läßt — geschult an den  
großen holländischen Meistern — Friedrich vor  
unseren Augen das Bild längst verklungener  
pommerscher Schifffahrt erstehen. Wir müssen  
die Riesendocks und turbinengeschüttelten Le-  
viathane, auch die hämmernden Motorschoner  
und schmokenden kleinen Tourensdampfer gänz-  
lich vergessen, wenn wir, vielleicht noch am  
alten Hamburger Segelschiffhafen, das Bild  
C. D. Friedrichs vor Augen, uns in die Zeit  
versetzen wollen, in der die pommerschen Kir-  
chen- und Totenschiffe entstanden.

In den Kirchen am Strande, in den Orten  
an den Hafens und Strandseen, überall da, wo  
seefahrende Männer angetroffen werden, hän-  
gen die Schiffe. Nicht nur in Pommern, nein  
entlang der ganzen deutschen Ostseeküste und  
an der Nordsee, wohl überall dort, wo zusam-  
mengefaßt durch die mächtige Organisation der  
Hansa, nordischer Pionier- und Fahrensgeist  
einst die Küsten der Nordmeere beherrscht hat.

Sie tragen verschiedene Namen. Botiv-  
oder Weiheschiffe nennt man sie in der Volks-  
kunde. Einfach Kirchenschiffe oder auch Toten-  
schiffe nennt sie der Volksmund. Es sind Weihe-  
geschenke, die man unter die Stiftungen rechnen  
kann, wenngleich sie zu den Stiftungen gehö-  
ren, die keine Bereicherungen des Gotteshauses  
darstellen. Mit der Stiftung verband sich viel-  
mehr der Wunsch, den Segen der Kirche für  
das Fahrzeug und seinen Schiffer zu erbitten,  
falls der Stifter noch zur See fuhr. Er ließ  
sich und sein Schiff in das Kirchengebet mit ein-  
schließen, und daher mag man mit Recht von  
christlicher Seefahrt sprechen. Ging es doch auch  
sonst noch mit Andacht, Gebet, Lobgesang, Bi-  
bellesen und Verbot des Fluchens damals ziem-  
lich christlich unter dem rauhen Seemanns-  
volk her. War der Stifter schon verstorben,  
so sollte das meist erst nach seinem Ableben  
in die Kirche gebrachte Schiff die Erinnerung  
wachhalten, zugleich aber auch der Kirche als  
Schmuck dienen. Stifteten die reichen Kauf-  
manns- oder Schiffergilden etwa Altäre,  
Schreine, Gestühle, Taufbecken usw., so weihte  
der wenig bemittelte Fahrensmann seiner hei-  
mischen Kirche das bescheidene Werk seiner  
Hände. Ein Werk zwar, für das man nicht  
Summen schwer verdienten Geldes zusammen-  
trug, für das man nicht einen berühmten  
Meister aus Süddeutschland bemühte, das nicht  
mit den großen Maßstäben der Kunst gemessen  
sein wollte, das dafür aber an Unmittelbar-  
keit, an persönlicher Beziehung zum Stifter,  
das in seinem Aufwand an liebevoller Hingabe  
an das Werk, in seinem naiven Kunstwillen  
und lebhaftem Wirklichkeitsinn seinesgleichen  
sucht. Durch alle diese Merkmale kennzeichnet  
es sich aber auch als ein echtes Werk der



Volkskunst. Wie eng die Beziehung zwischen dem Schaffenden und dem Werk ist, erhellt am besten die Tatsache, daß fast immer das „eigene Schiff“ gebaut wird. Und wenn sie auch nicht der Kapitän oder Reeder waren, so nannten sie es doch „ihr“ Schiff. Denn sie waren verwachsen mit ihrem Schiff, auf Gedeih und Verderb, anders als heute. (Siehe den Beitrag: Letzte Fahrt eines Stolpmünder Segelschiffes). Es gab damals hölzerne Schiffe, aber eiserne Matrosen, während man heute leicht das Gegenteil behaupten könnte — meint ein alter erfahrener Modellbauer. Oft aber waren die Stifter der Kirchenschiffe, wie es heute bei kleinen Schönern noch vorkommt, Kapitän und Reeder zugleich. Dann wurde es noch einmal ein stilles, versonnen beschmunzeltes Nichtfest, wenn der Alte noch einmal seine „Laura-Marie“, „De goode Hoop“, „Dorothea-Charlotte“, oder wie sie sonst hieß, auf Kiel legte. Daheim in der warmen Stube, bei qualmendem Kanaster und singendem Grogglas; wenn der Wind an den Fensterladen rüttelt und die See hinter den Dünen rollt. Wenn auch die Pip manchemal darüber ausging, aber es kam alles haargenau hin, vom Kielschwein bis zum Wimpel. Wenn auch die Finger reichlich knotig und zinkig geworden waren, was machte das? Man hatte dafür ja auch riesig viel Zeit, viel mehr noch, als wenn man einst wochenlang in den Kalmen mit schlalbernden Segeln saß, oder vier Wochen lang mit dem Passat von achtern seine geruhlsame Fahrt machte. Nun durfte keine Schoot, kein Block, kein Reffbändsel, kein Fall, keine Pütt, eben rein garnichts fehlen, denn wie hätte man sonst mit „sinem ollen Frünnd, Stürmann Meves“, ganz ruhig wetten können, daß „allens haargenau“ so wäre als an dem Tage, da die „Santa Maria“ nach Eichenholz, frischem Hanf und Teer duftend zum ersten Mal in See stach. Ja, wenn so zwei Winter über die Dünen gegangen waren, dann konnte es eines Tages sein, daß mit weitsichtigen Augen die letzte Nadel eingefädelt, das letzte Lid beschlagen, Mutter den Wimpel endlich fertig gestickt und mit der Bronze dem Gallion und dem Heck der letzte Zislaweng beigebracht waren. Dann hoben zwei harte rote Hände das Schifflein von seinem zerlichen Fußgestell, besühlten den „Be-lauf“, die Wölbung des Hecks, den Schnitt des Bug und siehe: es war alles schön und wohlgeraten. Doch — Dunnerlüchtling! — zwei Jahre hatte er nun doch dran gebaut, grad wie bei der richtigen Bark, die auch zwei Jahre auf der Werft gelegen hatte.

Nicht immer wurde solch Schifflein erst dann gebaut, wenn der Fahrsmann zum letzten Mal vor Anker gegangen war. Oft schon entstand es in den stillen Zeiten, an denen es auf den langen Segelfahrten nicht mangelte.

Man brachte es dann wohlbehütet als „Mitbringsel“ in die Heimat mit, verehrte es der Braut, und man darf sich garnicht wundern, wenn noch nach der silbernen oder goldenen Hochzeit der beiden das Schiff den Ehrenplatz auf der Kommode hat. Wohlverwahrt unter einem Glassturz, den man schon auf der nächsten Fahrt für vier und einhalb Dollar in Amerika erworben hatte. Denn niemals etwa wurde es ein Spielzeug für die Kinder! Das durfte man nur ansehen, selbst das Staubabpinseln besorgte Vater allein. Und die Badegäste, die der Sommer ins Land wehte, die durften es bestaunen, sie durften nach allem fragen, und gern erklärt der Seefahrer, wozu all die vielen Stricke dienen, wie all die verschiedenen Dinge daran heißen, Namen, von denen einem zuletzt ganz wirr im Kopf wird. Als da sind: Klüver, Besan, Speigatten, Takjen, Stage, Schanzbord, Dumperstoc, Gaffel, Lid, Back, Steben, Klüsen, Spill, Winschen, Toppen usw. usw. Das muß man schon gelten lassen: Selbst wenn er ganz ohne Werkzeug, nur mit dem Taschenmesser auf der Reise sein Schiff gebaut hatte und man ihm allzudeutlich die Widerborstigkeit des Holzes, die steifen Finger und das stumpfe „Meh“ ansah, (siehe das Schiff aus Stepenik am Haff), so war doch allerhand Liebe darein gebaut, wie es ja bei jedem echten Werk der Volkskunst der Fall ist! Sonst wäre es nicht zu glauben, was uns von einem Kirchenschiff aus Rügenhagen bei Rügenwalde erzählt wird: Werden da zwei Fahrsmaleute so um 1800 in Danzig abgemustert, die auf der Reise ein Schiff gebaut hatten. Da sie garnicht daran dachten, das kleine Fahrzeug aufzugeben, bauten sie sich eine Art Sänfte, setzten das Schiff hinein und wanderten damit 150 Kilometer weit ins Rügenwalder Amt. Mag ihr Grabhügel auf dem Dorffriedhof längst eingesunken und wieder schlicht sein, das Schifflein, das zu Wasser und zu Land gereist ist, hängt noch in der Kirche. Im Stolper Lande wohnt einer, der aus der jahrelangen Kriegsgefangenschaft nichts weiter mitgebracht hat als ein Schiffchen. Auf schwankenden Maultieren über die Anden, zu Fuß, auf Pferdebrücken, mit der Bahn quer durch Südamerika, dann zu Schiff nach Hamburg und wieder mit der Bahn halb durch Deutschland — hat es seine Reise gemacht. Nur eine Raa ist dabei geknickt. Jetzt steht es in einem strohgedeckten Fischerhaus auf der Kommode.

Da dürfen wir uns auch nicht wundern, daß solch Schiffchen nicht käuflich ist. Wenn der Herr Studienrat Bremser aus Charlottenburg, der immerhin ihr Badegast ist, meint, er ließe es sich sein „halbes Monatsgehalt“ kosten, wenn er das entzückende Ding seinen Jungen als Weihnachtsüberraschung mitnehmen dürfe, — nur ein vielsagendes Schmunzeln und Kopfnicken erreicht und die lakonische Antwort: Wör



Tild hew id dat nich bugt! dann weiß er, daß dieses Geschäft nicht in Ordnung geht. Und wenn mir ein lieber alter Modellbauer in Stolpmünde sagt, daß er für seinen „Marine-Minister von Roon“ derzeit das größte Danziger Segelschiff, gut 2000 RM. fordern würde, so

Angehörigen . . . . „ihm zum Gedenken und der Kirche zu Ehren“, wie wir es auf einem Stolpmünder Schiff lesen. Das ist gewiß ein Andenken, schöner als ein Leichenstein, der auf dem Friedhof vermodert. Denn hier wird es gesehen, jeden Sonn- und Feiertag. Hier hängt



Botiv-Schiff aus der Kirche zu St. Stephan, Kr. Cammin. Von 1731. Jetzt im Pom. Landesmuseum zu Stettin.

sind wir in aller Stille überzeugt, daß damit jedem Handel, der darauf abzielt, für einige Scheine das Schiff zu erwerben, die Spitze abgebogen werden soll.

Aber in die Kirche kommen sie ganz umsonst! Meist tragen sie's selber hin, wenn „Freund Hein“ sich anmeldet, um sie zur letzten Reise anzuhauern. Zu wohlgefälligem Aufbewahren „bis in ewige Zeiten“, übergibt er es dem Herrn Pastor. Und wenn er's selber nicht mehr tun konnte, dann besorgen es seine

es, schwebend wie ein Engel, im Raum. Es bläht seine Segel und segelt lustig darauf los, obgleich es kein Wasser unter dem Kiel hat und mit seinem Großmast an einer Hanfschnur hängt. Nur manchmal, wenn der Blick des Kirchgängers während der langen Predigt sinnend darauf ruht, dreht es sich leise, als habe der Wind sich gedreht und es müsse nun einen neuen Kurs nehmen. Dann mag mancher wohl des toten Steuermannes gedenken, und es trägt seinen Namen dann zu Recht: ein Totenschiff.



Da soll man es dann auch nicht wie jener Pastor eines Kirchspiels im Kreise Stolp machen, der sich von einem befreundeten Manne beschwären ließ, das Schiff für einige Taler ihm zu verkaufen, damit es dessen Kindern als Spielzeug diene. Denn das sind wir den toten Fahrleuten schuldig, daß wir die Gabe ihrer Hände, an der auch ihr Herz hing, nicht auf dem Kirchenboden vermodern lassen oder dem Wurmfraß opfern. Daß wir es nicht mehr oft so treffen wie im vorigen Jahre, als wir die Ausstellung von nahezu 50 Schiffen für das Stolper Heimatmuseum zusammenbrachten. Die Tampen zerrissen, das Tafelzeug nur notdürftig geflickt, die Segel von Spinnweben verschmutzt, der Anstrich verblaßt und über allem eine dicke Schicht roter Ziegelstaub des Fußbodens. Nein, so hat der Fahrleutemann es sich nicht gedacht! Ein Schiff, das nicht klar ist von der Wasserlinie bis zum Windsack und blank vom Bugspriet bis zum Achterstevan ist ein schlechtes Schiff und eine lieberliche Crew (Besatzung) darauf. Wenn ihr euch an dem Pastor eines Fischerdorfes im Stolper Land, der selber Schiffe baut, ein Beispiel nehmen wollt, weil er sein Kirchenschiff jedes zweite Jahr überholen läßt, dann liebe Kirchenvorsteher soll es uns freuen. Aber macht's nicht so, wie's unlängst in einem Dorf des Schlawer Kreises geschah: Kommt da ein Bäuerlein mit einem Sack auf der Schulter zu einem Stolpmünder Modellbauer und sagt, er bringe das Schiff aus der Kirche. Schüttet zum Schrecken des Schiffsbauers eine Menge Kleinholz auf die Diele und brummelt dabei verdrießlich über die Fahrerei mit solchem Zeug, das nicht wert sei, den Ofen damit zu heizen. — Ja, wüßte der nur, was es für Schiffe gibt! Hängt da eins in der Garder Kirche, von dem behauptet wird, daß es das Wetter und den Wind anzeige. Mögts glauben oder nicht, es dreht sich an seinem Hauffeil, derweil auch nicht ein Hauch durch die Kirche geht. Ist sicher gar kein Spuk oder Aberglaube dabei und leicht zu erklären. Aber darüber mag der Leser selbst nachdenken.

Betrachten wir nun einmal die Schiffe aus vier Jahrhunderten. Die deutsche Seefahrt hat gut ein Jahrtausend ihrer Entwicklung hinter sich. Angefangen mit den Wikingerschiffen um das Jahr 1000, deren Reste wir noch heute aus den Mooren unserer Heimat ausgraben. Das ganze frühe Mittelalter, bis ins 14. Jahrhundert, findet kaum eine Weiterentwicklung des Wikingerschiffes statt. Eher möchte man von einem Rückschritt sprechen, denn der sportlich schnittige Rumpf, geschaffen für schnelle Raubfahrten, wird aufgegeben und an seine Stelle tritt ein recht gedrungenes, archenartiges Fahrzeug, dem man auf den ersten Blick ansieht, daß es nicht für „große Fahrt“ gebaut ist. Fast möchte man meinen, daß es überhaupt keine

seegehenden Fahrzeuge sind, da das zähe Festhalten an dem trapezförmigen Luggersegel ihnen nur erlaubt, unter dem Winde zu segeln. Es sind schwerfällige Frachtschiffe, die die Unterläufe der deutschen Flüsse befahren, höchstens bei günstigem Winde an der Küste entlangrutschen. Es war wirklich nicht viel an der Seefahrt bis in das Zeitalter der Entdeckungen, wo man langsam den Mut fand, sich von der Küste zu lösen. Jemand hat einmal witzig bemerkt: man fuhr nur so weit, als man den heimischen Kirchturm noch sah oder das Hundegebell hörte. Die Hanse mit ihren das ganze Nordeuropa umfassenden Handelsbeziehungen entwickelte dann jenen unter dem Namen Rogge bekannten Schiffstyp. Derb und schwerfällig, nach dem Leitsatz — langsam aber sicher — ist der Rumpf auch jetzt. Doch durch die größeren Ausmaße und die dadurch bedingte Hochbordigkeit und durch die Einführung der Raatafelung, beginnen die Schiffe der Hanse zu einigermaßen seetüchtigen Fahrzeugen zu werden. Auch dieser Typ bleibt einige Jahrhunderte ziemlich unverändert. Noch die Kur-Brandenburgische Flotte und das ganze 17. Jahrhundert bleibt in den Grundzügen dem Typ der Roggetreu. Als deutlichen Unterschied zwischen der Rogge und dem Barockschiff wird man aber beachten müssen, daß die Rogge, da sie keine Raatafelung hat, wenige große Segel an kurzem Mast führt. Der Mastkorb befindet sich am Ende des Mastes (Topp). Das Barockschiff entwickelt mit zunehmender Annäherung an die Neuzeit die Raatafelung weiter, während gleichzeitig das Schiff in der Kieillinie wächst.

Unsere Kirchenschiffe nun sind von vergänglichem Material. Zumeist aus Weichholz geschnitten, vermögen sie nicht Jahrhunderte dem Zahn der Zeit zu widerstehen, umso weniger, als man ihnen nicht die Pflege hat angedeihen lassen wie etwa den Holzplastiken. Originale Roggen aus dem 15. oder sogar 14. Jahrhundert dürften nicht mehr angetroffen werden. Wenn wir in Museen solchen Schiffen begegnen, so dürfen wir sicher sein, daß es sich um Nachbildungen der jüngsten Zeit handelt, angefertigt von geschickten Modellbauern auf Grund mittelalterlicher Abbildungen oder Fotos nach solchen. Es handelt sich also um Rekonstruktionen, die meist ein kleines Studium der Schiffbaukunde und mittelalterlichen Nautik voraussetzen. Sie gehören ihrem Wesen nach auch mehr in das Kunsthandwerk als in die Volkskunst. Das älteste mir bekannte Kirchenschiff Ostpommerns, das den Typ der Rogge noch deutlich aufweist und noch in die Niedergangszeit der Hanse hineingehört, befindet sich in der Stolpmünder Kirche, allerdings heute unter Glas. Alle die „Roggen“, die man in den Ratzkellern und Wein-



stuben der deutschen Seestädte im Bierdunst und Zigarrenqualm baumeln sieht, sind jüngeren Datums. In einem Lokal eines großen Badeortes auf Wollin, hingen sogar welche, die eine geschäftige thüringische Heimindustrie

gionskriege, hat Schiffe von geradezu märchenhafter Schönheit erzeugt. Gewiß — betrachten wir eine elegante Rennjacht in schneidiger Fahrt, ein schnittiges Torpedoboot oder eine der letzten großen Neubauten unserer Amerika-



Hefansicht des „Prinz Willem von Oranien“. Das Originalheck befindet sich angeblich im Admiralmuseum in Amsterdam.

aufn.: W. Schag, Stolp

erzeugt hatte. Man sah's den Schiffen allerdings an — man darf vielleicht auch bezweifeln, ob der Schnitzer jemals ein richtig getakeltes Schiff gesehen hat.

Die Dekorationswut des Barock erobert sich in sieghafter Konsequenz auch das Schiff. Besonders das Frühbarock, die Zeit der Reli-

schiffe, dann werden wir auch hier von „Schönheit“ mit Recht reden müssen. Aber diese Schönheit ist eine zweckhafte, eine technische, die uns mehr auf dem Verstandeswege zuströmt. Die barocke Schönheit der Schiffe ist eine un-zweckhafte, eine lustvolle Schönheit im Sinne der klassischen Aesthetik.



Das unbezähmbare Vergnügen, jede Fläche plastisch zu bewältigen oder ornamental aufzulösen, die unbändige Lust an strotzender Form und leuchtender Farbe, die in Architektur und Malerei der Zeit ihren Niederschlag fand, mußte sich kraft eines zentralen Lebens- und Stilwillens auch dem Schiff der Zeit mitteilen. Ein vorzügliches Beispiel dieser Art ist der „Prinz Willem von Oranien“, erbaut als holländisches Admiralschiff 1651, nachgebildet von dem Seefahrer und Modellbauer Leo Bartke in Stolpmünde in fast dreijähriger Arbeit. Siegelrot und blau, weiß und orange, grün und gold sind die Farben. Ja, was gibt es da alles zu sehen! Am Bug einen springenden, gekrönten Löwen über einer zierlichen Ranke. Ein schwungvoll sich verjüngendes Geländer verbindet den fülligen Bug mit dem weitausladenden Vordersteven. Rundum eine Batterie von Kanonen, trutzig fürwahr, aber doch auch nicht ohne kavalierrmäßige Eleganz. Ist es doch die Zeit, in der der Reiterstiefel mit riesigen Sporen auf dem Parkett gesellschaftsfähig ist. Achtern türmt sich in drei Stockwerken das Heck auf, gekrönt von drei mannshohen Laternen. Voluten, Säulen, Stühengel, Könige mit erotischen Federkronen, ein Heiliger, baldachintragende Löwen, eine palastartige Fensterflucht, die Stadtansicht von Middelburg, zierliche Gatter und balkonartige Ausbauten sind dort zu sehen, alles in prangenden Farben. Das Vorschiff und das Achterschiff mit Geländer und flämischen Säulen — wer will es alles schildern! Bürgerstolz von Kaufherren, die die Bankiers der Fürsten waren und prunkende Großspurigkeit eines August des Starken sind in solch Schiff hineingebaut. Darauf können nur Männer mit riesigen Kremphüten und wippenden bunten Straußenfedern daran kommandieren. Und die geblähten Segel, die wallenden Fahnen, die wehenden Wimpel gehören dazu nicht steife Damen mit spanischen Miedern, riesig ausladenden Kleidern von frachendem Brokat, wie sie Rubens, Hals, van Dyk, Velasquez malte. Bringen wir das Barockschiff auf eine Formel, so mag es diese sein: Sie fahren niemals ab, sie kommen immer nur an! Alles an ihnen ist Repräsentation, die Seetüchtigkeit steht immer auf einem ganz anderen Blatt.

Knapp hundert Jahre jünger ist das Schiff aus Stepenitz am Haff. Ein wahres Gegenstück zum „Prinzen Willem“. Der Bau des Rumpfes hat merkliche Fortschritte gemacht auf dem Wege der Angleichung an den schlank-schnittigen Rumpf des späteren 19. Jahrhunderts. Aber davon abgesehen, haben wir hier etwas vor uns, das man gut und gern mit dem Ausdruck „Bauernbarock“ belegen kann. Das war ein pommerischer Schiffer, der in rührender Primitivität mit ungelentem Messer sein Schiff

aus dem Kloben schnitt. Auch er trug wohl noch einen Kremphut, aber ohne Feder dran. Seine Seestiefel waren nicht aus gefüttertem Dichtenleder, sondern aus Rindleder, das nach Tran stank. Knotig und knollig ist alles. Erweiternd einfältig der Gallionslöwe. Nicht viel anders das Heck mit dem ungelentem Namenszug des Erbauers (der auf diesem Bilde nicht zu sehen ist), der Jahreszahl, den frazenhaften Köpfen und den nur angedeuteten teigartigen Voluten an den Seiten. Bäuerlich schlicht und seemännisch derb — so wollen wir es charakterisieren. Wir achten es als ein echtes Werk pommerischer Volkskunst, an dem die Form gering, aber der Inhalt echt ist, echter als manches gedrechselte Kunstgewerbe, das in den Auslagen der Geschäfte als Volkskunst feilgehalten wird.

Nun noch ein Gegenstück der gleichen friderizianischen Zeit. Wieder ein Kavalierr unter den Schiffen. Die bäurische Note ist ganz abgestreift. Wer Augen hat zu sehen, der erkennt das echte Rokoko. Alles ist hier zierlich: schlank die Kanonen, schlank die Masten, zierlich die Laternen, die Galerien und Geländer, feingliedrig das Tau- und Tafelwerk, gesproßt die Fenster usw. Nicht mehr ein dräuend springender Löwe am Bug, sondern ein gesitteter Götterknabe in vorbildlicher Haltung. So fuhr man zur See, als ein preußischer König einem jungen Offizier auf dem Schlachtfelde zurief: „Junker, sterb er anständig!“ Ein goldenes Spruchband läuft über der Wasserlinie um das Schiff mit einem Segenspruch: „Wenn Christus für sein Schifflein wacht, so ist umsonst der Wellen Macht“. An der anderen Seite stehen die Namen der Stifter. Das Schiff ist ein Original, jetzt 160 Jahre alt und hängt in der Stolpmünder Kirche.

Langsam steigt die neue Zeit herauf. In England und Amerika beginnen die ersten Raddampfer durch die Fluten zu poltern. Trotzdem kann man gerade noch die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts als die hohe Zeit des Segelschiffes bezeichnen (siehe Bild: Marine-Minister von Roon, um 1890). Die Welt ist erschlossen. Die Kolonialreiche der Neuzeit entstehen. Der Verkehr mit dem aufblühenden Amerika und der Ueberseehandel stellen an die Geschwindigkeit, Ladefähigkeit und Seetüchtigkeit ständig wachsende Forderungen. Lange noch glaubt man durch die Weiterentwicklung des Segelschiffes den Anforderungen zu genügen. Bis dann doch die Erfindung der gebändigten Kraft des Dampfes dem Segler den ewigen Wind aus den Segeln nimmt.

Auch aus dieser Zeit, in der die jahrtausende alte Tradition der Segelschiffahrt mit den aufstrebenden Kräften der Technik im Kampfe lag, haben wir noch Schiffe in unseren Kirchen. Aber sind es nicht unglückliche Gebilde, Zwittergestalten, vergleichbar den ersten Eisenbahnen,





Caspar David Friedrich: Der Hafen von Greifswald im letzten Abendlicht (Kunsthalle Hamburg)



die auf Schienen gefetzte Rutschen waren, oder wie es die ersten Automobile waren — Kreuzungen zwischen Droschke und Lokomotive. Dampfschiffe mit Segeln, die vom Steinkohlenqualm geschwärzt sind, mußten auf die Dauer ebenso sinnwidrig wirken wie Segler, die zwischen ihren Masten einen unförmig langen und schwarzen Eisenschlot mit sich herumschleppten. Ein knappes Menschenalter noch mißtraut man den glühenden Maschinen im Rumpf der hölzernen Schiffe und geht nicht ohne Segel

Damit mußten auch die Totenschiffe verschwinden. Für einen Dampfer, der um eine bestimmte Stunde eines gewissen Tages an seinem Bestimmungsort eintrifft, betet man nicht mehr. Ein „Rohlentopp“, ein „eiserner Kasten“, eignet sich nicht als Weibeschiff. Er vermag den Kirchenraum nicht mehr zu schmücken und sei er noch so sauber gebaut. Er hängt tot und leblos in der Luft wie ein ausgestopfter Fisch. Selbst das schönst gebaute Luruschiff, wie wir es in den Reisebüros



„Marine-Minister von Rouin“, i. Zt. das größte Danziger Segelschiff. Es scheiterte auf seiner ersten Fahrt. Modell in Stolpmünde (um 1890). Aufn.: W. Dösch, Stolp

zur See. Dann, im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts, wagt man, die Segel endgültig zu Hause zu lassen. Der Schiffszimmermann und der Segelmacher sind überflüssig geworden, denn Eisen und Dampf haben gesiegt. Unter ihrem Zeichen entstand der Welthandel, die Weltmächte und der Weltkrieg. Damit schwand der echte Fahrnsgeist, der Geist des Ständig-bereit-seins, mit Wind und Welle zu kämpfen. Kurz: das Romantisch-Kämpferische. Mit der Planmäßigkeit der Eisenbahnen durch-eilen die Dampfer heute (früher jagte man noch „Dampfboote“) die Meere aller Weltteile. Aus den „Matrosen“ wurde technisches Bedienungs-personal.

„Unter den Linden“ bewundern können, vermag uns nicht mehr das zu geben, was uns einen knorrigen Ewer noch schön heißen läßt.

Noch wiegen sich die letzten Windjammer auf der Dünung des Atlant, Recken einer überholten Zeit. Halb als Gock von Verlichingen, halb als Don Quixote. Sie leben nicht mehr von den Erfordernissen des Weltverkehrs, sondern von den letzten blauen Seemannsherzen. Und wenn der Augenschein nicht trügt, dann nehmen die Zwei- und Dreimastschoner an der pommerschen Küste eher zu als ab. Doch sie sind nüchtern-sachliche Eisenschiffe geworden, die wenig mehr mit der „Laura-Marie“, dem „Marine-Minister von



Roon“ gemein haben. Sie kennen nicht mehr das aufreibende Kreuzen im Gegenwind, denn dazu haben sie ihren Motor. Sie sind nicht mehr die schmiegsamen Gesellen des launischen Windes, sondern berechnende Nutznießer, die den Wind höchstens von achtern und davor (seitlich) an ihre plumpen Segel heranlassen, denn so spart man Kohöl!

Wir wollen die Betrachtung der Totenschiffe nicht beenden, ohne unseren Landsleuten ans Herz zu legen, daß sie die Kirchenschiffe als echte Werke pommerscher Volkskunst würdigen und in ihnen die Zeugen verklungener Zeit achten. Vor ihren Erbauern, ob sie nun leben oder schon tot sind, dürfen wir den Hut abnehmen.

## Der Schiffer in der pommerschen Volkspoesie

Von Dr. Robert Holsten

Sturm über der Ostsee! — Windstärke 12! Tausend schwingt er seine Peitsche über den Rücken der Wellenrosse. In wilder Flucht rasen sie dahin; weiß flattern ihre Mähnen. In weitem Sprung setzen sie über jedes Hindernis hinweg, das ihnen im Wege steht. Armes Schifflein! In tollem Anlauf reißen sie die Reling hinweg; sie zerschlagen das Steueruder. Sie schütteln den Mast, an dem die letzten Fäden der Segel knatternd zerflattern. Armes Schifflein! Wirst du Rettung finden? Oder hat der Klabaftermann dich schon verlassen?

Der Klabaftermann? — — Wer ist das?

Pommern ist ein Land der Bauernkultur. 94 Prozent seiner Bodenfläche sind landwirtschaftlich angebaut.

Die Kultur dieser Bauern lernen wir durch die Sachen und durch die Wörter kennen, deren sie sich bedienen. Durch die Sachen, die sie herstellen zum täglichen Gebrauch, zum Schmuck ihres Lebens, als Gaben der Liebe, für ihr religiöses Bedürfnis! Durch die Wörter! Aus ihrer Wahl, ihrer Bedeutung, ihrer Zusammenstellung spricht ihre Seele, mehr noch aus dem, was sie mit ihnen sagen und singen, aus Volks- sage und Volkslied, aus Rätsel und Spruch. Die pommersche Volkspoesie ist zum größten Teil bäuerlicher Art.

Aber Pommern ist auch das Land am Meer. Das bedeutet der Name, den die Slaven ihm vorzeiten gegeben haben und den wir heute noch gebrauchen. Die pommersche Küste erstreckt sich am Südufer der Ostsee von Westen nach Osten in einer Länge von rund 500 km. Im Vergleich dazu ist die Breite des Landes nur gering. Am weitesten vom Meer

entfernt sich der südlichste Teil des Kr. Pyritz; aber auch hier beträgt die Entfernung nur 120 km. Flüsse stellen die Verbindung mit dem Meere her; sie sind 3. T. schiffbar oder können wenigstens Flöße tragen. Der größte unter ihnen, die Oder, hat in Pommern nur 50 km zu durchlaufen, um ans Meer zu kommen, wenn wir das Haff als einen Teil des Meeres ansehen wollen, wozu wir wohl berechtigt sind. Daher gibt es neben den pommerschen Bauern auch Fischer und Schiffer.

Die See ist von jeher für die Bewohner Pommerns von größter Bedeutung gewesen. Sie hat schon in vorgeschichtlicher Zeit den Völkerbewegungen, die zu unserem Lande und durch unser Land führten, die Bahn gewiesen. In der Steinzeit kamen nordische Menschen von Dänemark nach Rügen und Vorpommern; an der Küste entlang schoben sie sich nach Ostpommern vor. In der Bronzezeit wohnten schon Germanen in Pommern. Wieder war es die Meeresküste, die ihnen den Weg von Westen nach Osten zeigte. In der Eisenzeit führen germanische Stämme sogar von Norden her über die See, um in unserem Lande eine neue Heimat zu suchen. Die Burgunder schifften von Bornholm, das heute noch nach ihnen seinen Namen trägt und eben Holm, d. h. Insel der Burgunder heißt, über die Ostsee nach Süden; das Land zwischen Oder und Persante bot ihnen neue Wohnsitze. In Schweden wohnten die Goten. Ihre Schiffe trugen sie hinüber zur Weichselmündung, und von dort fanden sie ihren Weg nach Ostpommern. Als infolge einer Verschlechterung des Klimas diese germanischen Stämme nach Süden abzogen, traten für kürzere Zeit Slaven an ihre Stelle, die das Land, wie wir sahen, nach dem Meere benannten. Die große mittelalterliche Kolonisationsbewegung brachte zu Beginn der geschichtlichen Zeit wieder deutsche Siedler nach Pommern. Aber auch von ihnen ließ sich ein großer Teil auf seinem Wege durch die Küste des Meeres leiten. So ist Pommern in der Tat das Land am Meer, und neben den Bauern wohnen in ihm auch Schiffer.

Wieder sind es Wörter und Sachen, die uns ihr Volkstum offenbaren. Von den Sachen wollen wir hier nicht reden. Wir wollen dem lauschen, was sie uns in Lied und Sage, in Rätsel und Spruch zu sagen haben, um daraus ihr Wesen zu erkennen. Der Schiffer in der pommerschen Volkspoesie soll uns einmal ein Weilchen von seiner Art erzählen.

Der Bauer wohnt in seinem Hause; das Haus des Schiffers ist sein Schiff. Die Volksrätsel zeigen uns die Liebe, mit der der Bauer an seinem Hause hängt; seine Gedanken beschäftigen sich gern mit ihm. An seinem



Hause oder hinter ihm spielt sich manche Handlung ab, die uns ein Volksrätsel schildert. „Sinne usem Hus pläugt Peite Krus.“ Der Schornstein auf dem Dach, der Eiszapfen an seinem Rande, das Brausfaß in der Küche, die Uhr an der Wand, noch viel mehr Dinge, die mit dem Hause des Bauern irgendwie in Zusammenhang stehen, bilden den Gegenstand eines Volksrätsels. Auch nach dem Schiff fragt ein Rätsel, das man in Pommern aufgibt.

Sinner osem Uder  
Geht 'n kleiner Wacker,  
Hett so väl Seel  
Un hett alleen keen.

Das Schiff hat keine Seele; aber die vielen Menschen, die mit ihm fahren, haben eine. Der Gedanke dieses Rätsels ist auf deutschem Boden uralt. Im Bodensee liegt die kleine Insel Reichenau, die wegen ihrer Schönheit berühmt ist. Auf ihr wurde schon im 8. Jahrhundert ein Kloster gegründet. Benediktiner waren es, die in ihm nicht nur ein frommes Leben zu führen suchten, sondern auch Wissenschaft und Kunst pflegten. Oft sind dort die Werke alter Schriftsteller abgeschrieben. In einer solchen Handschrift des 10. Jahrhunderts steht in lateinischer Sprache ein Rätsel bezeichnet: „portat animam et non habet animam“, d. h. übersetzt: „Es trägt eine Seele und hat keine Seele.“ Gemeint ist das Schiff. Der Gedanke des pommerschen Rätsels an der Nordgrenze deutschen Wesens zuerst vor 1000 Jahren an seiner Südgrenze, am Bodensee, über 100 Meilen von der Ostsee entfernt! Wir brauchen uns nicht zu wundern, daß der Reichenauer Mönch das Rätsel in lateinischer Sprache aufzeichnete. Wenn er schrieb, war er eben gewohnt, sich dieser Sprache zu bedienen. So könnte er auch in der fremden Sprache mit diesem Rätsel wohl eine Erinnerung aus seiner Jugendzeit bringen, die er im Volke verlebte. An dem pommerschen Rätsel fällt uns das landschaftliche Bild auf, in dem wir das Schiff sehen. Es stößt ja wohl auch ein Ufer an die See; aber ein Schiff denken wir uns eigentlich weiter draußen auf dem freien Meer. Ein Beweis für die überragende Bedeutung der Bauernkultur in Pommern! Dasselbe Rätsel wird in Pommern auch auf den Kirchhof angewandt. Hier paßt es eigentlich nicht. Der Kirchhof selbst hat zwar auch keine Seele; aber die Seelen der Verstorbenen denken wir uns doch auch nicht in den Gräbern eingeschlossen. Der Bauer hat hier also einen Gedanken aufgegriffen, der eigentlich für die Verhältnisse des Schiffers geprägt ist. Aber wir staunen über den weite Räume und Zeiten umfassenden Zusammenhang, in den der pommersche Schiffer durch dies Rätsel versetzt wird.

Zum Hause gehört der Hausgeist. Der einfache Mensch glaubt sich ursprünglich von

allerlei übermenschlichen oder überirdischen Wesen, Geistern, Dämonen, umgeben, die sein Leben teils durch ihre Hilfe, mehr noch durch schädliche Einwirkungen beeinflussen. Das ist ein Glaube, der ursprünglich die Herzen der Menschen überall und zu allen Zeiten bewegt hat. Er lebt noch in der heutigen Zeit auch bei uns und zeigt sich selbst in der sogenannten gebildeten Oberschicht wirksam. So ein Geist ist es, in dessen Schutz der Bauer sein Haus stellen zu können glaubt. Er nennt ihn verschieden, bald Put oder Robold oder Alf, bald mit einem Vornamen, etwa Chim (= Joachim). Bald stellt er ihn sich als kleines Männchen vor, wohl mit roter Jacke bekleidet; bald glaubt er ihn in der Gestalt eines Tieres, etwa eines Hündchens, zu sehen. Er setzt für ihn Speise und Trank hin, damit er freundlich gesinnt bleibt. So hat ein jedes Haus einen Hausgeist, der es beschützt. Aber auch das Haus des Schiffers, das Schiff, braucht solchen Schutz. Ihn bringt der Klabautermann. Auch er wird als kleines Wesen in kurzem, rotem Tüchchen gedacht; aber auch er zeigt sich in Tiergestalt als kleiner Hund. Er bringt Schutz in Not und Gefahr; wenn aber der kleine Klabautermann das Schiff verläßt, geht es zugrunde. So steht diese Gestalt der Volksfabel vor unsern Augen. Die Wissenschaft fragt, woher der seltsame Name kommen mag. Man hat ihn mit Klabastern zusammengebracht, weil man von dem Klabautermann wohl sagt, daß er im Schiff umhertolle und rumore. Man hat aber auch an eine Ableitung von kalfatern gedacht; das bedeutet, ein Schiff mit Teer und Werg dicht machen, also schützen. Diese Erklärung scheint mir wahrscheinlicher zu sein.

Der Schiffer hat einen solchen Schutzgeist wohl nötig, auch auf der Ostsee. Diese ist zwar nur ein Binnenmeer, und überall ist die Küste nahe. Die Wellen dieses Meeres sind zwar nur kurz, aber gerade darum vielleicht noch gefährlicher als die langen und breiten des weiten Ozeans. Gefahren drohen dem Schiffer auch auf der Ostsee genug. Die Küste vom Schiff aus zu sehen, ist bei schönem Wetter erfreulich; aber wenn der Sturm weht, kann gerade die Nähe der Küste dem Schiffer gefährlich werden. Dieser kennt die Riffe und Bänke wohl, auf die sein Schiff getrieben werden kann. Wenn es aufgelaufen ist und feststeht, wird es ein Spiel der Wellen; sie zerschlagen es bald. Er gibt ihnen auch einen Namen, wie der Bauer die einzelnen Stücke der Dorfflur mit Namen nennt. Ebenso benennt er die Stellen am Ufer, nach denen er sich auf seiner Fahrt richtet. Diese Benennungen sind oft sehr anschaulich. So heißt eine Fischfangstelle bei Wusseden, Kr. Rößlin, „Kämlade“. Das Wort bezeichnet eigentlich den Unbau eines Hauses. In unserem Falle ist es



ein Anbau des Gutshauses, welcher die Richtung weist. Er benennt auch die Untiefen, die ihm gefährlich werden können. So heißt eine Sandbank, ein Riff, vor Horst, Kr. Greifenberg, Hunnreiff, wohl aus demselben Grunde, der uns veranlaßt, von einem Hundewetter zu reden. Mannigfach sind die Gefahren, die dem Schiffer auf den wilden Wogen drohen. Mancher kehrt nicht wieder heim, manches Schiff geht mit Mann und Maus unter. Wie gefährlich war schon die Arbeit auf den alten Segelschiffen! Bei Wind und Wetter mußten die Matrosen in die hohen Masten hinaufklettern, um die Segel zu setzen oder zu bergen. Auf der Ostsee fährt, so berichtet die Sage, ein Riesenschiff mit hunderten von Masten. Sie sind so hoch, daß die Matrosen, wenn sie als junge Leute nach oben gehen, als Greise wieder herunterkommen. Gespenstische Schiffe kommen gefahren; ihr Erscheinen verkündet nahende Gefahr oder bringt sie herauf. Ein solches Gespensterschiff hat sich vor Stubbenkammer auf Rügen gezeigt. Wer dem Fliegenden Holländer begegnet, dem ist die Heimkehr in den Hafen versagt.

Es woget die See, und es brauset das Meer,  
Hoch türmen sich Wogen auf Wogen.  
Dort aus der Ferne, so graus und so hehr,  
Kommt ein schwarzes Schiff geflogen.  
Es regt auf dem Deck sich nicht Maus noch Mann,  
Es tut nirgends rasten, es legt nirgends an.

Diese Sage vom Fliegenden Holländer ist nicht nur in der Ostsee, sondern in allen Meeren bekannt. Noch in diesem Sommer will man ihn an der Ostküste Amerikas beobachtet haben. Richard Wagners Oper hat diese Verbreitung kaum gefördert, sie ist höchstens ein Beweis dafür. Der Sage liegt wohl die Vorstellung zugrunde, daß die Toten umgehen und, was da lebt, nach sich zu ziehen suchen in ihr finsternes Reich. Besonders gefährlich ist für den Schiffer der Nebel. Er verhindert den Blick in die Ferne, der Klippen und Untiefen rechtzeitig entdeckt. Er bringt die Gefahr des Zusammenstoßes mit einem anderen Schiff. Die Sage weiß, daß das Nebelschiff ihn heraufführt, welches oft plötzlich die Fische, die den Reichtum des Meeres bilden, dem Schiffer gefährlich werden können. Die Heeringe ziehen in gewaltigen Zügen durch die Ostsee. Sie haben einmal einen festen Wall gebildet, in dem ein starkes Schiff stecken blieb. Im Wasser leben auch übermenschliche Wesen, die Gefahren bringen können. Halb Fisch, halb Mensch, hausen im Meer die Seejungfern; sie haben schon Schiffe umgeworfen. Auch dem „wilden Wassermann“ ist nicht zu trauen. Ein Volkslied weiß zu berichten, wie er die schöne Dorothee aus Engelland freite und in seinem nassen Reiche festhielt.

In diesen Wesen offenbaren sich uns die Dämonen der Tiefe.

Nicht nur die Natur des Meeres, die in all diesen Gestalten verkörpert wird, bringt den Schiffer in Gefahr. Auch böse Menschen haben in früheren Zeiten manch friedliches Fahrzeug gekapert, seiner Ladung beraubt und die Besatzung getötet. Seeräuber kamen auch über die Ostsee gefahren, um sich auf unrechtmäßige Weise zu bereichern. Sang und Sage kennen noch Claus Störtebecker und seinen Genossen Gödeke Michel. Beide stammten aus ehrenwerten Familien. Claus war der Sohn eines Bauern in Ruchwitz auf Jasmund Kr. Rügen, und Gödeke stammte aus Michaelsdorf bei Barth. Er hieß eigentlich Gottfried Borgwardt und nannte sich erst später nach seinem Geburtsort. Störtebecker war ein Riese; er zerriß Ketten und zerbrach Hufeisen. Aber er liebte den Wein und die Weiber. Seinen Namen hat er erhalten, weil er die Becher nur so hinunterstürzte, und schöne Mädchen mußten ihm in seine Schlupfwinkel folgen. In einer Höhle in der Stubbenkammer bewacht eine schöne Jungfrau noch heute seine Schätze und wartet auf ihre Erlösung. Auf der Insel Wollin heißt eine Stelle eines hohen Ufers nicht weit von Misdroy „Stinas Utkie“. Stina war seine kühne Gefährtin; sie hielt Ausschau, wenn er zurückkehren sollte, und gab ihm mit einer roten Flagge ein Zeichen, wenn alles sicher war. Dann fanden am Ufer des Jordansees wilde, ausgelassene Feiern statt. Ähnlich stand es um Gödeke Michel. Um so leben zu können, sammelten sie eine ganze Bande von Seeräubern. Mit ihnen fuhren sie hinaus auf die See und raubten, was sie fanden; in der Nordsee waren sie zu Hause wie in der Ostsee. Ueberall hatten sie ihre Schlupfwinkel, wo sie ihre Schätze verbergen und sich selbst in Sicherheit bringen konnten. Besonders viele werden auf der Insel Rügen genannt, außer der Höhle in der Stubbenkammer nahe dabei die Herthaburg und der Schloßwall, obgleich sie mit dem Meere gar nicht in Verbindung stehen, ferner auf Hiddensee und Wittow, auf Jasmund und dem Zudar und auf Mönchgut. Auf dem Darß hausten sie in der Herteshurg am Prerower Strom. Nach der Insel Wollin führt uns Stinas Utkie, und auf Usedom hatte er sein Quartier am Stredelberg und im Walde da, wo heute der berühmte Badeort Heringsdorf liegt; hier hat Theodor Fontane, der seine Jugend in Swinemünde verlebte, als Kind gern in einem Loch gespielt, welches „Störtebeckers Kul“ hieß. Aber auch die ostpommersche Küste kennt solche Orte; ich nenne den Glasberg bei Horst, Kr. Greifenberg. Sogar mitten im Lande liegt bei Rörchen Kr. Naugard ein Brink, welcher im Volksmunde „der Störtebecker“ heißt; auch hier soll er



eine Wohnung gehabt und, wenn er verfolgt wurde, im Verborgenen gelebt haben. So führte Störtebecker ein wildes Räuberleben; aber gegen Arme war er milde und freundlich. Ein altes Volkslied singt von ihm und seinem Genossen:

Störtebecker und Gödeke Micheel,  
De roweden beide to lieken Deel  
To Water un nich to Lande,  
Solange, dat it Gode im Himmel verdrot;  
Des mußten se liden grote Schande.

Die Hamburger, unterstützt von Rügauern, fingen die Piefendeeler, die ihren Raub stets gleich einteilten, und ließen sie köpfen. Störtebeckers Grab soll auf der Insel Tollow bei Zudar liegen. Schon Micraelius, der zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges in Steffin lebte und eine pommerse Geschichte schrieb, kennt Störtebecker. Aber bei Thomas Ranzow, der zu Luthers Zeit eine Chronik von Pommern verfaßte, findet er keine Erwähnung.

Groß waren die Gefahren, die dem Schiffer drohten, und sie sind es noch heute. Ein Mütterlein sitzt am Fenster und spinnt. Sie hetet für ihren Jungen „auf dem blauweiten Meer“ und wartet auf seine Heimkehr.

Dort drüben auf dem Meere zur selbigen Stund  
Sinkt ein stolzes Schiff in den Grund.  
Ein blühender Jüngling sieht hin nach dem Strand,  
Die Brandung trennt Schiff nur vom Heimatland.  
Aufbrauset und stutet das wilde Meer,  
Und über dem Schiff gehn die Wogen einher.  
„Ade, ade, traute Heimat mein,  
Wer sorgt nun für dich, mein lieb Mütterlein?“

Wir sehen, die mannigfachen und großen Gefahren des Meeres sind es, die in besonderem Maße die Phantasie des Schiffers beeinflussen, auch auf der Ostsee. Aber selten nur hören wir in dem, was das Volk singt und sagt, etwas von der Schönheit unseres Meeres. Wie schön ist es, wenn es glatt und blank wie ein Spiegel daliegt und sich sonnt! Wie schön auch, wenn die Wellen in wildem Tanz darüber hinhüpfen! Wie abwechslungsreich ist doch die Färbung des Meeres! Bald ist es weiß, bald unter dunkler Wetterwolke schwarz; bald schimmert es grün, bald blau. Das Blau geht über in Lila, und dieses schlägt unter den Strahlen der sinkenden Sonne wohl gar um in feuriges Rot. Diese baut auf der See eine leuchtende Straße; es scheint, als wolle sie zu den Inseln der Seligen führen. Immer entzückt die Farbe des Meeres unser Auge. Wie schön ist doch auch die Küste, die mit grünen Hügeln, mit gelben Lehmufern oder weißen Kreidefelsen in der Ferne auftaucht! Es ist, als ob der Schiffer das alles nicht sähe, weil er immer vor den Gefahren schaudert, die das Meer in jeder Stunde bringen kann. Ganz anders der Bauer! So mancher Flurname zeigt uns, wie gern er sich in seiner

Heimat umsieht und ihre Schönheit bewundert. Se thie umme (sieh dich um) ist ein alter pommerseher Flurname; so heißen drei Berge im Kr. Greifswald bei Pätchow schon im 13. Jahrhundert. Von den vielen Rielbergen, die es in Pommern gibt, lugt er hinaus ins schöne Land. Auch dem Bauern bringt die Natur mancherlei Gefahren, durch Sturm und Regen, durch Sonnenbrand und eisigen Frost. Volkskrätzel fragen wohl nach den Eiszapfen, die am Dache hängen; aber mit gutem Humor werden sie als eine Reihe von Soldaten bezeichnet, die Tränen vergießen. Der wilde Jäger fährt wohl im Sturm dahin; aber wer sich richtig verhält, dem bringt er keine Gefahr. Im Korn wohnen die Mön oder der Roggenwolf, Dämonen, die allerlei Schaden anrichten. Aber viel lieber sieht der Bauer die Schönheit seiner Felder. Seine Krätzel fragen nach blau-blühendem Flachs und reisendem Korn; sie fragen nach den Geräten, mit denen er sein Feld bestellt, damit es solchen Segen bringen kann. Mit anderen Augen sieht der Bauer in die Welt hinein als der Fischer.

Der Seemann muß auf seinen langen Fahrten vieles entbehren, was andern Leuten Freude macht. Mädchen, deren Gunst er gewinnen könnte, machen die Fahrt nicht mit, und auch zu Hause bleibt ihm ihre Liebe oft versagt. Die schöne Floria im pommersechen Volkslied will nicht mit dem Schiffskaptain fahren, weil er „das Schiff so lang läßt gehn“, und ist froh, als sich jemand findet, der sie davor bewahrt. Das kluge Mädchen überlegt sich, was für einen Mann es nehmen soll; aber, bevor es sich zu dem Entschluß durchringt, den ersten zu nehmen, der anklopft, will es von einem Seemann nichts wissen.

So'n Seemann, dat is oof so'n Mann,  
Um den' de Fru sich ängsten kann.  
Da mutt sei immer sinne,  
Wo mag hei nu wol swimme.  
Denk mal'n bißken nah, ja, ja,  
Denk een bißken nah!

Der Schiffer hält es eben zu Hause nicht aus. Ihn zieht es in die Ferne; mag auch ein schönes Mädchen, das er geliebt hat, am Ufer stehen.

Dort segelt ein Schifflein,  
Der Wind, der war gut.  
Darin war mein Geliebter  
Und schwang mit dem Hut.

Das Schwingen bedeutet:  
„Schah, lebe, lebe wohl!  
Wer weiß, ob wir einander  
Uns wiedersehen soll'n.“

Karg ist die Kost auf dem Schiff, und Kneipen, in denen man einen guten Trunk tun könnte, winken da nicht. Um so lieber hält der Schiffer sich schadlos, wenn er von langer Reise in die Heimat zurückkehrt und das Geld



in der Tasche klinkert. Da sitzt er fest hinter dem vollen Glase, und wenn er etwa von Hiddensee stammt, dann klingt seine Stimme hinein in das Trinklied, das die Genossen singen:

Ganz Raber, id heow et ju togebracht,  
 Sett' ji man Dumen un Fingur forecht!  
 „Hei kufe mal in, hei kufe mal in!  
 Noch Ole, noch Ole, noch Ole darin!“

Da sehen wir, daß der Seemann auch fröhlich sein kann.

Die Volkspoesie in Sang und Sage, in Wort und Rätsel zeigt uns ein Bild des pommerischen Seemanns und seines Wesens. Er kennt all die Gefahren, die ihn umgeben, und sieht sie deutlich vor sich. Ihr Bild wird vielleicht für ihn noch düsterer, weil überirdische Gewalten, an die altes Heidentum glaubte, auch in seiner Seele noch wirksam sind. Aber er ist deswegen nicht furchtsam. Nordische Menschen sind es heute wie in alten Tagen, die über die Ostsee fahren. Sie tragen kühnen Mut. Sie sehen die Gefahr wohl; aber sie wollen sie auch meistern. Ernst Moritz Arndt, unser pommerischer Forscher und Dichter, gibt uns in seiner Geschichte der Leibeigenschaft (1803. S. 225) ein Bild des pommerischen Volkscharakters. Er hat mancherlei an den Pommern auszuweisen. Er tadelt ihre Schwerfälligkeit, ihre Grobheit und Plumpheit. Aber er weiß auch von ihnen zu sagen: „Die Masse des Volkes ist herzhast und hat hohen Mut unter hohen Führern... Im Ackerbau und bei jeder schweren Arbeit, auf der See und im Kriege thut er (der Pommer) mehr, als die meisten Deutschen, die ich arbeiten gesehen habe.“ Arndt kannte seine Leute. Sie sind seitdem nicht anders geworden, und es gilt auch heute noch von dem pommerischen Schiffer, was Goethe in seinem Gedicht „Seefahrt“, nachdem er die Gefahren eines Sturmes geschildert hat, vom Schiffer im allgemeinen sagt:

„Doch er steht männlich an dem Steuer.  
 Mit dem Schiffe spielen Wind und Wellen,  
 Wind und Wellen nicht mit seinem Herzen.  
 Herrschend blickt er auf die grimme Tiefe  
 Und vertrauet, jeheternnd oder laudend,  
 Seinen Göttern.“

#### Schrifttumsverzeichnis:

- A. Brunt, Rad to, wat is dat! Stettin 1907.  
 Alfred Haas, Pommerische Sagen. Stettin 1912. Ujedom-  
 Wolliner Sagen.<sup>2</sup> Stettin 1924. Rügenische Sa-  
 gen.<sup>8</sup> Bergen (Rügen) 1935. Pommerische Volks-  
 lieder mit Bildern und Weifen. Leipzig 1927.  
 Hans Engel und F. M. Goebel, Pommerische Volks-  
 balladen, Leipzig.

## Don Leuchttürmen und anderen See- und Schiffahrts- zeichen an der pommerischen Küste

Don Kapitän Friedrich Brustat

Vielleicht kennen Sie jenen Wik, wo der Passagier den Kapitän fragt, wie der Seemann über das Meer fände. Worauf der Kapitän entgegnet: „Dafür gibt es Seekarten“, was besagten Passagier zu der tiefsinnigen Bemerkung veranlaßt: „Ach sooo —, dann natürlich ist die Sache ja ganz einfach...“

Wie gesagt, handelt es sich hierbei um einen Kalauer. Als solcher hat er von vornherein den Vorzug, daß niemand ihn für bare Münze nimmt. Im übrigen ist die Sache wirklich nicht so ganz einfach. Auf längeren See-  
 strecken navigiert man den Umständen entsprechend astronomisch: man bestimmt seinen Standort nach den Gestirnen, kurz gesprochen. In Küstennähe erübrigt sich dieses schon wissenschaftliche Verfahren, liefern einem doch die markantesten Stellen des Landes und unter Umständen auch gewisse Meerestiefen genügend Anhaltspunkte. Um nun die Schiffahrt sicherer als auch einfacher zu gestalten, hebt man derartige geographische Derter durch Leuchttürme, Baken, durch Bojen, Priden, Feuerschiffe recht augenscheinlich hervor, richtet sich auch nach einzelnen, im Gelände auffallenden Gebäuden oder schafft sich — und das besonders in einsamen Gegenden — Merkmale in Gestalt von künstlichen Waldlichtungen, hohen Bäumen und Ähnlichem.

Pommern ist diejenige Provinz unseres deutschen Vaterlandes mit der längsten Küstenlinie. Viele Schiffahrtsrouten verlaufen an ihr, und sie stellt das dar, was der Seemann „gut beseuert“ nennt. Der den Seedienst Ostpreußen benutzende Reisende wird sich bei einiger Aufmerksamkeit über die Reihe der Leuchttürme wundern, die da an seinem Auge auf Düne oder Kap vorbeiwandert. Auffallend angestrichen, oftmals schwarz-weiß auch rot-weiß gestreift, um sich bei diesiger Sicht besser abzuheben, überragen sie von 60 bis zu 95 m den Meeresspiegel, tasten zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang mit schwingenden weittragenden Lichtkegeln über die See, so weit, daß mitunter ihre Leuchtkreise von Horizont zu Horizont ineinanderfließen. Vom Darßer Ort angefangen, über Dornbusch, Arkona, Stubbenkammer, der Greifswalder Die nach Swinemünde, weiter ostwärts über Groß-Horst, Funkenhagen, Terzhöft, Scholpin und als letztes pommerisches Wahrzeichen endlich Stilo, lösen sie sich ab, durch die Eigenart ihres immer voneinander abweichenden Aufleuchtens sich dem Beobachter nachts zu erkennen gebend,



während zwischendurch noch jede Hafeneinfahrt und jedes Fischerwinkelchen eigene Molenfeuer spielen läßt.

Bei fast allen der vorstehend genannten Leuchttürme befinden sich noch Luft- und Wasser-Nebelsignalapparate. Durch Preßluft bzw. elektrisch betätigte Sirenen und Unterwasserschall-Sender, die in bestimmter Frequenz Morsezeichen, meistens die Anfangsbuchstaben der betreffenden Station, ertönen lassen und die die durch den Nebel ausradierte optische Orientierung bestmöglichst durch akustische ersetzen.

Erwähnenswert sind ferner die an verkehrreichen Küstenpunkten aufgestellten Sturm-signalmasten, an denen durch vorgeheizte Kugeln und Regel, nachts mittels farbiger Lampen, auf atmosphärische Störungen und drohende Sturmgefahr aufmerksam gemacht wird. Diese Einrichtung ist hauptsächlich nur noch der Kleinschiffahrt und der Fischerei von Nutzen, verliert sie doch im Zeitalter der funktentelegraphisch und durch Rundfunk verbreiteten Wettermeldungen immer mehr an Bedeutung, genau so wie die optische Wiedergabe von Zeitsignalen. Bezüglich letzterer waren in den amtlichen deutschen Listen nur noch drei Signalstellen, nämlich zu Swinemünde, Stettin und Kiel verzeichnet. Während ich dies schreibe, trägt mir der Wind über die Swine hinweg das Zischen von Schneidbrennern zu, denen schon das hiesige wie eine hohe Säule den Hafen überragende Wahrzeichen als überholt stückweise zum Opfer fällt.

Auf See vorkommende Untiefen werden durch verankerte weiße, mit Aufschrift versehene Tonnen (Bojen) bezeichnet. Dieselben tragen auf ihrem Rücken hohe Spieren, auch Gittergerüste, und liegen auf der Untiefe selber oder an ihren Rändern aus. Als Toppzeichen führen sie senkrecht übereinander stehende Doppelkegel, deren Anordnung die Lage des Seezeichens zur Untiefe angibt. Um ihre Position auch in dunkler Nacht und bei Nebel zu kennzeichnen, sind diese Tonnen oftmals mit einem mehrere Monate ausreichenden Gasvorrat aufgefüllt, der zum Betriebe eines kleinen Leuchtfeuerchens dient, und mit einer bereits beim leisesten Seegang ansprechenden Heulpfeife oder Glocke ausgestattet. Ein derart vollkommenes Schwimmendes Seezeichen nennt man dementsprechend Leucht-Heul- bzw. Leucht-Glocken-Tonne.

Von den Größenverhältnissen dieses bescheidenen Sonne genannten Seezeichens macht sich der Laie schlecht einen Begriff. Dem von der oberen Ostsee nach Stettin reisenden Passagier kann es zustoßen, daß das, was er auf weiter See anscheinend für das Topplicht oder den Mast einer Yacht ansah, sich bei Annäherung als eine der mächtigen, mit der Aufschrift „Oberbank“ versehenen Tonnen entpuppt. Diese in der Pommerschen Bucht liegende Sandbank



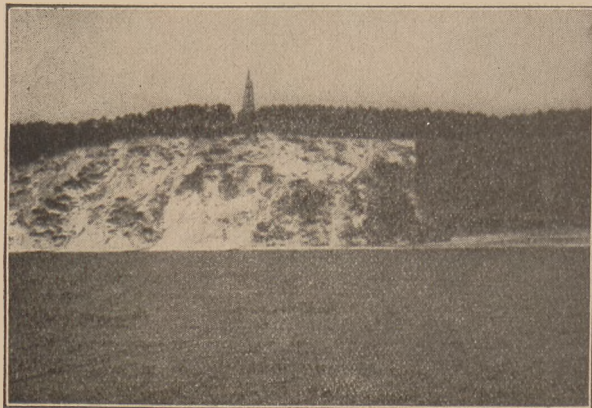
Der Leuchtturm von Stilo,  
der östlichste Leuchtturm Pommerns  
Aufn. Glawe

weist durchschnittliche Wassertiefen von unter 10 m auf, vermag infolgedessen großen Seeschiffen gefährlich zu werden und ist mit einem Kranz von sechs, teilweise bis 8,5 m hohen Tonnen umsäumt. Außer zwei einfachen Spierentonnen sind dies noch vier Leucht-, mit Heulern oder Glocken versehene Bojen, welche zeitweilig zu Versuchszwecken sogar mit U.W.-Schallsendern ausgerüstet wurden.

Einsam und verlassen stampft nahe dem östlichen Ende Pommerns, präzise ausgedrückt rund 26 km nördlich von Stolpmünde, eine einzelne Spierentonne in den Fluten der Ostsee auf und nieder, während sich hier die Himmelstuppel über einem Horizonte wölbt, über den für gewöhnlich nur die braungelohnten Segel-Trapeze der Fischer dümpeln, die auf der Stolpe-Bank, einer von 8 bis 20 m tiefen sandgründigen Untiefe ergiebige Fänge zu erzielen hoffen. Dieses Seezeichen wird auch von den mit lettischen Häfen verkehrenden Schiffen als Ansteuerungspunkt benutzt. Als ich noch in der Linienfahrt Stettin-Riga beschäftigt war, wurde die Stolpe-Bank-Tonne von uns auf jeder Aus- und Heimreise in geringem Abstände passiert. Einmal geschah es, daß dieselbe im Verlaufe einer sehr stür-



mischen Rückfahrt nicht in Sicht kam, obwohl es, nach der abgelaufenen Entfernung zu schätzen, längst hätte der Fall sein müssen. Da es stark aus Norden wehte, wurde von uns eine gewisse Verfehlung nach Süden angenommen, jedoch nicht in dem Maße, wie es sich kurze Zeit später zeigte, als unter den Strahlen der abendlichen Sonne zur Linken ein schwacher Landstreifen, gekrönt von einer auf diese Entfernung nur durch den Rieker wahrnehmbaren nadelgleichen Leuchtturmsilhouette, über den Hori-



Aufn. F. Brustat

Bake auf bewaldeter Steilküste

zont froh. Während sich die andern noch in Mutmaßungen ergingen, das Leuchfeuer brannte doch noch nicht, stand es für mich fest, es mit Scholpin zu tun zu haben. Zwar wollte niemand ein derartiges Vertreiben unferes Dampfes gelten lassen, doch das bei Dunkelheit aufflammende Feuer rechtfertigte meine Behauptung. Des Rätsels Lösung lag nämlich darin, daß ich den im Hinterlande von Scholpin emporragenden Revelof erkannt hatte. Sowohl dieser Berg als auch der 150 m hohe Gollen bei Közlin bieten vorzügliche Merkmale, da sie bei klarem Wetter schon auf eine Entfernung von über zwanzig Seemeilen sichtbar sind, bevor noch irgendwelche näheren Einzelheiten an Land ausgemacht werden können. Ein Ähnliches läßt sich auch von den zwischen Funkenhagen und Rirhöft verlaufenden Großen und Kleinen Wollsäcken, einer hohen Dünenkette, behaupten. —

Eine erhebliche Gefahr für die Schiffsahrt kann der halbwegs zwischen Rügen und Bornholm gelegene, sich bis zu 5,80 m verflachende Adlergrund bilden, eine von Steingeröll und großen Felsblöcken bedeckte Bank. So manches Schiff kam in vergangener Zeit auf ihm fest, einige gingen auch verloren, und über den Trümmern warnt uns nun das geisterhafte grüne Flämmchen einer wie üdlich grünen Wracktonne. Damit noch nicht genug, liegt nördlich der Untiefe ein Feuerschiff verankert, mit seinem roten Anstrich auf beiden

Seiten in mächtigen weißen Buchstaben den Namen „Adlergrund“ tragend und schon von weitem ins Auge fallend. Touristen, die Pommern besuchen, werden es auf den Bornholm-Dampfern der Stettiner Reederei Bräunlich zu Gesicht bekommen, sonst wird es nur von den zwischen der westlichen Ostsee und den östlichen Häfen Deutschlands bzw. Gdingen verkehrenden Schiffen passiert. In regelmäßigen Intervallen kreist sein Blinkfeuer über das nächtliche Meer, während bei unsichtigem Wetter die Sirene blökt, die Membrane des elektrischen Unterwasserschall-Apparates ihren Klang durch das besser leitende Wasser schickt und den mit einer besonderen Hörvorrichtung ausgerüsteten Schiffen das Feuerschiff früher als alles andere verrät. Außerdem ist „Adlergrund“ noch mit einer Funkbake versehen, Reichweite ca. 50 sm = 93 km. Es sind dieses Spezial-Funksender, die auf vereinbarter Wellenlänge im Nebel fortlaufend bei Klarwetter zweimal stündlich bestimmte Kennzeichen aussenden, die den im Besitze eines sogenannten Funkpeilers befindlichen Luft- und Seefahrzeugen die genaue Feststellung ihrer Lage zum Sender ermöglichen. Da immer je drei dieser Sender miteinander korrespondieren und ihre Signale zeitlich aufeinander folgen lassen, so ist, gleichgültig ob bei guter oder schlechter Sicht, selbst auf verhältnismäßig langen Strecken eine ziemlich einwandfreie Standortbestimmung möglich. In der Pommerschen Bucht arbeiten auf diese Weise die Funkfeuer von Adlergrund, Osternothafen und Dershöft zusammen. Abgesehen hiervon verfügt aber noch Stubbenkammer über ein Funkfeuer, welches wiederum mit den schwedischen Stationen Falsterbo-Rev und Trelleborg in Verbindung steht und diese von den Hochseefährschiffen der beiden Länder täglich befahrene Strecke sicherer gestaltet.

Da wir gerade beim Funk angelangt sind, so möchte ich hier einschalten, daß sich in Lohme und Glowe auf der Insel Rügen die große deutsche, dem öffentlichen Verkehr dienende Rüstensfunkstelle „Rügen-Radio“ befindet, deren Reichweite jedoch weit über die heimische Ostsee hinaus, ja sogar bis ins Nordmeer geht, wovon ich mich bei der Abhörung nächtlicher Funktelephongespräche von Fischdampfern zu überzeugen Gelegenheit hatte. Um auf Feuerschiffe zurückzukommen: gegenwärtig stellt das hochwertige „Adlergrund“ — es hat alles in allem eine halbe Million Mark gekostet — das einzige pommersche Exemplar seiner Gattung dar. Außer dem Schiffsahrtssicherungsdienst wird noch allerlei wissenschaftliche Arbeit an Bord erledigt. Im übrigen lagen früher noch bei Stubbenkammer und im Stettiner Haff kleine Feuerschiffe, die aber beide durch Tonnen ersetzt wurden.





Feuerschiff „Adlergrund“  
halbwegs zwischen Rügen und Bornholm  
Aufn. F. Brustat

Von Arkona aus gesehen eine Strecke nach Westen kommen wir nochmals zu einer der bekanntesten und von allen Fahrzeugen angesteuerten Heul-Bojen. Es ist dies die vor dem durch seine Strömungen und Wassertiefen unter 7 m berücktigten Plantagenet-Grund verankerte Sonne. Eine Erklärung für die merkwürdige Verbindung von Ding und Namen vermag ich nicht zu geben. Weitere erwähnenswerte, durch Bojen gekennzeichnete Untiefen bilden außer gelegentlichen Uferverflachungen noch das Darßerort-Riff und die Prerow-Bank. Die Großschiffahrtslinie verläuft nördlich von ihnen, doch sind durch unsichtiges Wetter und Stromversetzungen dort auch schon Strandungen eingetreten. Nebenbei gesprochen, zieht sich an der ganzen pommerschen Küste eine Kette von Stationen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger entlang.

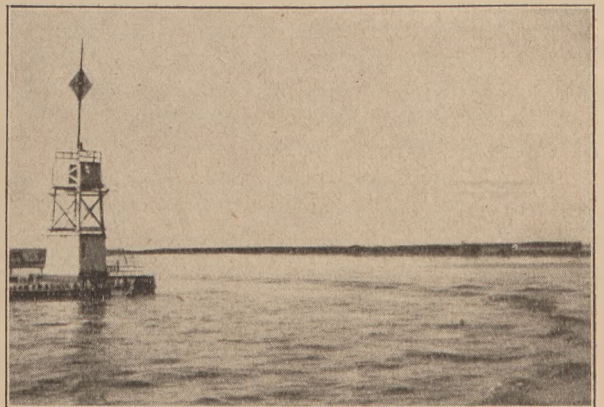
Was ich bisher ausführte, betrifft lediglich Seezeichen auf hoher See und an der Seeküste. Auf die Zeichen der mit der See im Zusammenhang stehenden geschützten Wasserstraßen, der Gewässer um Rügen, der Bodden, des Haffs usw. einzugehen erübrigt sich, da sie vielfach nur lokale Bedeutung haben, im übrigen aber nach einem einheitlichen System, das ich nachstehend kurz streifen werde, übereinstimmen. Allzu

große Gründlichkeit wirkt für den Laien langweilig. Letzten Endes ist es nicht die Aufgabe des Sonderheftes „Pommersche Seefahrt“, ein Leitfaden für Seemannschaft oder ein Segelhandbuch sein zu wollen.

Nun noch allgemein Wissenswertes. Die Ansteuerung eines Hafens geschieht von einer sogenannten Ansteuerungstonne aus, von welcher der Kurs in die Moleneinfahrt führt. Im Anschluß an die Ansteuerungstonne wird das Fahrwasser fortlaufend mit Tonnen begrenzt, und zwar befinden sich an der Steuerbordseite (rechts) von See aus gesehen rote Spierentonnen, während die Backbordseite (links) von schwarzen spitzen Tonnen besäimt wird. Zwischen beiden Reihen zieht das Schiff seinen Weg. Leitfeuer mit roten Warnsektoren, Richtbaken — Gerüste in Form von geometrischen Figuren —, die in Linie gehalten werden müssen, lassen es den richtigen Weg nehmen. Auf der über das Stettiner Haff führenden Großschiffahrtsstraße bilden mehrmals je zwei nebeneinanderstehende Leuchttürmchen regelrechte Tore, die von den Seeschiffen durchfahren werden.

Wird eine Hafeneinfahrt durch Nebel verschleiert, so treten auch hier Luft- und Wasser-Nebel-Signale in Tätigkeit, oder gegebenenfalls ermöglichen Funkbaken eine Zielfahrt. Geschieht das Senden der Funk- und Unterwasserzeichen gleichzeitig, so kann aus dem Zeitunterschied, der an Bord beim Eintreffen beider entsteht, der Abstand des Schiffes ermittelt werden.

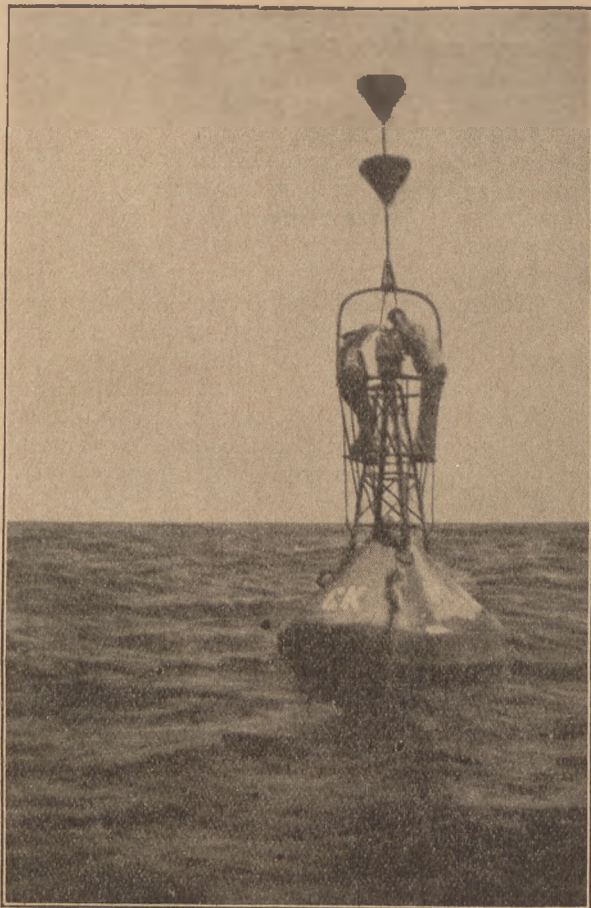
Alle die für den Nautiker so notwendigen Angaben über Seezeichen, Kennen der Leuchfeuer, über das Fahrwasser usw. sind als unentbehrliche Ergänzung zur Seekarte im Leuchfeuerverzeichnis, im Nautischen Funkdienst und in Segelhandbüchern enthalten. Die ersten beiden erscheinen jährlich in neuer Ausgabe, während bei letzteren den Umständen entsprechend in größeren Zeitabständen Neuauflagen erfolgen. Laufende Berichtigungen erscheinen allwöchentlich unter dem Titel „Nach-



Bake an einer Einfahrt

Aufn. F. Brustat





Bracktonne (mit Süd-Toppzeichen)  
wird im Leuchtmechanismus überholt  
Aufn. F. Brustat

richten für Seefahrer“. Wie eingehend in dieser Hinsicht von der dem Oberkommando der Kriegsmarine untergeordneten verantwortlichen Stelle gearbeitet wird, erhellt zum kleinen Teil die Tatsache, daß es allein über unsere Ostsee je ein Handbuch über den nördlichen, mittleren und den südlichen Teil gibt, daß ein umfassendes Werk über die meteorologischen, klimatischen und physikalischen Verhältnisse vorliegt und daß das Leuchtfeuer-Verzeichnis Teil I „Ostsee“, 1936, rund alle 6800 großen, kleinen und allerkleinsten Feuer auf Türmen, Sonnen, Molen, Baken, an Bollwerken und an den Pierß aller Ostseehäfen Deutschlands und der Randstaaten umfaßt.

Feuerschiffe und Leuchttürme werden dauernd von Wachmannschaften unter Kontrolle gehalten. Während die Ablösung auf ersteren alle paar Wochen erfolgt, haben die Wächter von letzteren auf dem Festlande in unmittelbarer Nähe ihren ständigen Wohnsitz. Die führenden Stellen füllen Beamte, die der Seezeichenverwaltung und den Wasserbaudirektionen, Zweigen des Reichsverkehrsministeriums, unterstehen, aus. Gegen den Herbst

und das Frühjahr führen besondere Seezeichen-dampfer eine Auswechslung der schwimmenden Seezeichen durch, da im Winter der Eisgefahr und sonstiger eventueller Schäden wegen an manchen Stellen gar keine, an wichtigen Punkten eisverstärkte, im allgemeinen nur kleinere und weniger wertvolle Seezeichen ausliegen. Mit dieser Aufgabe sind Wasserbauämter, denen kleinere Staatswerften angegliedert sind, auf denen die Ueberholung der Seezeichen erfolgt, betraut. Diese Staatswerften verfügen über einen großen Schiffspark von Spezialfahrzeugen wie Bagger, Tender, Schlepper, Schuten, Taucher und Vermessungsfahrzeuge, darunter auch über einige mit den modernsten Hilfsmitteln der technischen Navigation ausgerüstete Seezeichen- und Bereisungsdampfer, von denen der „Walter Rorte“ (Swinemünde) und die „Arkona“ (Stralsund) die bekanntesten sind. Die führenden Nautiker vermögen auf Grund ihrer in der Seeschifffahrt gewonnenen Kenntnisse und Erfahrungen diesbezüglichen Belangen gerecht zu werden. Innerhalb der staatlichen Wasserstraßen dienen den Schiffen als Berater die Lotsen-Beamten.

Wir sind am Ende. Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich für den Laien die erstaunliche Feststellung, daß eines der freiesten Elemente, das Meer, Inbegriff der Ungebundenheit und Unsicherheit, von einer Stelle aus sorgfältig überwacht, in Normen gepreßt und mit behördenmäßiger Korrektheit nach Möglichkeit sicher gestaltet wird. Daß diese Korrektheit eines starken Hauchs der Romantik nicht entbehrt und — ganz nach den Ausbrüchen ihrer Sorgenkinder — nie abstreifen wird, wirkt durch den Kontrast doppelt reizvoll. Sorgenkinder —? Nun ja, die See und auch die Veränderungen unterworfenen und zeitweise recht trügerische Rüste bleiben es eben. Und das ist gut so, denn nur so leicht sind im allgemeinen Dinge, mit denen man in dauernde Berührung gelangt, geneigt, in schläfriger Alltäglichkeit zu verflachen und ihr romantisches Gewand abzustreifen . . .

## Ueberfahrt

Als Traum versinkt das Land am Horizont.  
Endlos das Meer, vom Morgen übersonnt.  
Schaumkronen über dunklem Wellengrunde,  
Manch Mövenschrei zu windverwehter Stunde,  
Und tiefstes Blau hoch über Einsamkeiten —

Ins Ewige verrauscht der Flug der Zeiten.  
Das Leben wird so einfach, licht und klar,  
du schaust erkennend, was da wird und war.  
Der Sinn der Welt geht glanz-erfüllt dir ein.  
Und fern verschäumt dein erdgebundnes Sein . .

Sildegard Behr



# Das pomm. Lotsenwesen

Von Lotsenkommandeur Heinrich Hausmann

Unter den Einrichtungen, die den Zweck haben, der Schifffahrt beim Einlaufen und Verlassen der pommerschen Häfen die notwendige Unterstützung zuteil werden zu lassen, nimmt das Lotsenwesen eine bedeutende Stellung ein.

Ebenso wie auf den übrigen Stationen an der deutschen Küste verrichten auch hier Seebefahrene, erprobte Männer in aller Stille ihren verantwortungsvollen Dienst, um fern der weiteren Öffentlichkeit Tag und Nacht auf dem Posten zu sein, damit sie mit ihrem Rat den ein- und auslaufenden Schiffen zur Seite stehen. An allen Zufahrtstraßen von der See zum Binnenland sind Lotsenstationen eingerichtet, möglichst weit vorgeschoben, damit das von See sich nähernde Schiff bald gesichtet wird und mit einem Lotsen besetzt werden kann.

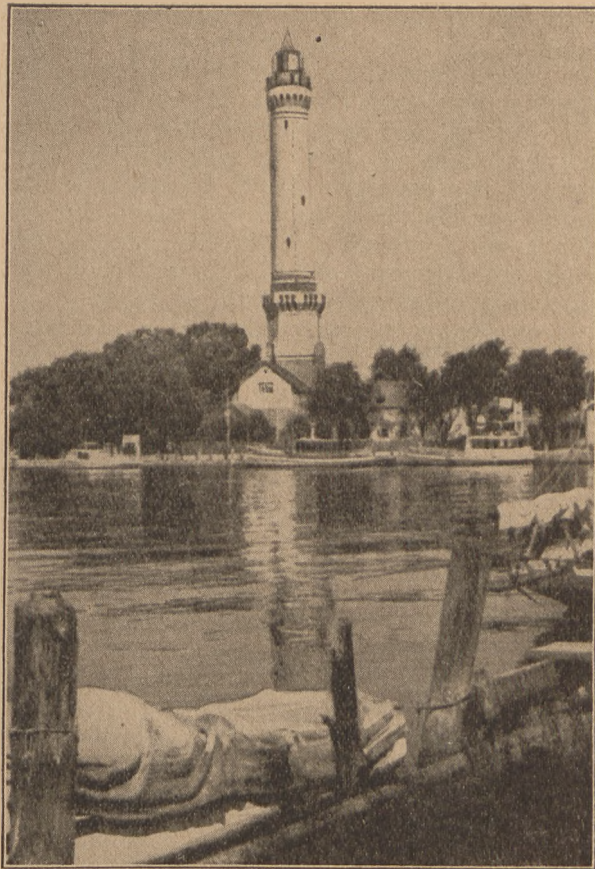
So besteht im Bezirk des Lotsenkommandeurs Stralsund außer den Stationen Stralsund und Wolgast die Außenstation Barhöft, die den Zweck hat, die westlich Rügens nach Stralsund und den vielen am Greifswalder Bodden liegenden Orten verkehrende Schifffahrt mit Lotsen zu versehen. Im Osten der Insel Rügen wachen auf den Stationen Thiebow und der einsam im Greifswalder Bodden liegenden Insel Ruden von ihren Beobachtungsstellen aus die Lotsen auf diejenigen Schiffe, die durch das Landtief südlich Göhren und durch das Osttief, südlich der Greifswalder Die gelegen, ihren Kurs nehmen.

Gleichfalls untersteht dieser Behörde die Lotsenstation Westflün, an der Peene unweit der Eisenbahnbrücke Karnin gelegen. Mag es sich bei den diese Gegend befahrenden Schiffen auch nur um solche kleineren Ausmaßes handeln, so sind die Schwierigkeiten doch dieselben wie bei großen Schiffen auf breiteren und tieferen Fahrstraßen.

Da die Zufahrtstraßen zu den vielen kleinen und kleinsten Häfen bei oft nur einfachster Befahrung und Betonung vielfach von Sandbänken und Untiefen umgeben sind, wird von den Lotsen genaueste Ortskenntnis, Kenntnis der Wasserverhältnisse, der Leuchfeuer und Seezeichen gefordert.

Kann im Winter wegen Eiszwierigkeiten bei Thiebow und vor der Einfahrt zum Ruden kein Lotse von den dortigen Stationen versetzt werden, so findet die Anbordnahme bezw. Abgabe bei Sahnitz statt, das für seinen Hafen gleichfalls eine kleine Lotsenstation besitzt.

Zahlenmäßig steht natürlich der Schiffsverkehr nach und von Preußens größtem Seehafen, Stettin, an der Spitze. Infolgedessen werden auch die dem Lotsenkommandeur Swinemünde unterstehenden beiden Dienststellen



Der Leuchtturm von Osternothafen Aufn. F. Britat.

Stettin und Swinemünde in erheblichem Maße in Anspruch genommen. Viele Sommergäste, die das Bad Osternothafen aufsuchen, werden die in der Nähe des Leuchtturmes befindliche Lotsenwarte kennen. Am unteren Teile des viereckigen grünen Turmes das Häuschen, in welchem sich die Wache aufhält, während oben auf Ausguck ein Lotse den Horizont dauernd mit seinem starken Fernglase absucht, um ankommende Schiffe zu sichten und auch, um den gesamten Verkehr auf See in seiner näheren und weiteren Umgebung zu beobachten. Oft schon hat der wachhabende Lotse auf dem Turm Kenntnis gegeben von Unfällen, die sich ereignet haben. Es konnte dann daraufhin rechtzeitig Hilfe geleistet werden. Gleichfalls wird dem Besucher Osternothafens oder dem Fahrgast, der mit einem Schiffe die Swine befährt, das Lotsenboot aufgefallen sein, das mit der Lotsenflagge im Topp, das ist die von einem weißen Rand umgebene Hakentkreuzflagge, in flinker Fahrt aus- oder einläuft, um zu jeder Zeit den Lotsen dem ankommenden Schiffe zu bringen oder denselben von einem auslaufenden Schiffe abzunehmen.

Hat der Ausguck an dem Lotsensignal, das das ankommende Schiff bei Tage durch Zeigen der Lotsenflagge, bei Nacht durch Abbrennen



einer Fackel oder eines Blaulichtes anzeigt, erkannt, daß von dem ankommenden Schiffe ein Lotse gewünscht wird, meldet er seine Beobachtung dem wachleitenden Oberlotsen durch Fernsprecher. Dieser veranlaßt die Ablösung, um den Ausguck nicht zu unterbrechen. Der für das ankommende Schiff bestimmte Lotse fährt nun in Begleitung des wachleitenden Lotsen mit dem Lotsenboot in See, um bei der Ansteuerungstonne auf das ankommende Schiff zu warten und hier an Bord zu gehen.

Bei Dunkelheit und Seegang ist das Anbordsteigen sehr gefährlich. Es bedarf der ganzen Erfahrung aller im Boot befindlichen Personen, dicht an das Schiff heranzusteuern, um dem Lotsen das Uebersteigen zu erleichtern, auf der anderen Seite aber das Lotsenboot nicht durch den Anprall an das Schiff zu beschädigen, da dies die verhängnisvollsten Folgen für die Beteiligten und für das Boot haben kann. Bliksschnelles Erfassen der Situation, starke Nerven und körperliche Gewandtheit gehören dazu, die über der Reeling des Schiffes hängende Fallreepsleiter zu ergreifen und zu besteigen, während im nächsten Augenblick das Lotsenboot von den Wellen weggerissen wird. Da das Seefallreep dazu immer noch hin und her schwingt, gehört schärfste Aufmerksamkeit dazu, daß keine Unglücksfälle vorkommen. Noch schwieriger gestaltet sich das Abnehmen eines Lotsen von einem Schiffe, wenn der Lotse auf der pendelnden Treppe den richtigen Moment erwarten muß, auf das schwer in der See arbeitende Boot zu springen, besonders wenn im Winter die Hände steif gefroren sind und das Boot vereist ist. Ist es doch schon vorgekommen, daß wegen der

Unmöglichkeit, von Bord zu kommen, der Lotse die Reise nach dem Bestimmungshafen des Schiffes mitmachen mußte.

In ähnlicher Weise schwer haben es die Lotsen der kleineren ostpommerschen Häfen Kolberg, Rügenwalde und Stolpmünde. Wenn auch des geringeren Verkehrs wegen die Anzahl der Lotsen beschränkt, die zu lotfende Strecke auch nur kurz ist, so erfordert es doch große Erfahrung, bei dem quer zur Einfahrt fließenden Strome die von ihnen geloteten Schiffe, mit denen nur geringe Fahrt gelaufen werden darf, heil und sicher in den schützenden Hafen zu bringen.

Daß alle Lotsen über alles, was ihren Beruf angeht, Befahrung, Betonung, Strom und Wasserstand unterrichtet sein müssen, versteht sich von selbst. Ebenso müssen sie die Eignung besitzen, täglich mit Schiffen aller Art und Größe ihr Gebiet zu befahren. Ihr Dienst bringt sie mit Schiffen und Menschen aller Nationen zusammen. Ein großes und verantwortungsvolles Wirkungsgebiet ist es, das dem Lotsen Gelegenheit gibt, Menschenkenntnis und Erfahrung in der Schifffahrt zu sammeln. In der Erfüllung seiner Pflichten, das ihm anvertraute Schiff schnell und sicher zu befördern, sieht der pommersche Lotse seine große und schwere Aufgabe. Ebenso fühlt er sich als Repräsentant seines Vaterlandes, da sein Beruf ihn zuerst mit den Ausländern in Berührung bringt.

Der pommersche Lotse steht in Erfüllung aller seiner Pflichten seinen Kameraden aus den übrigen Teilen des Reiches in keiner Weise nach.



Aufnahme: R. Jhlenfeldt



# Kundschau

## Der Stralsunder Rußlandfahrer-Altar

Wie sich die Bürger des Mittelalters, die gleichen Handwerks waren, zu Gilden (Meistern) vereinigten, so schlossen sich auch Kaufleute und Seefahrer, die demselben Hebersee-Ziele zustrebten, zu besonderen Gilden zusammen. So entstanden in Stralsund vermutlich schon zu Anfang des 14. Jahrhunderts eine Schonensfahrer- (Schweden), eine Narhunsfahrer- (Dänemark), eine Bergensfahrer- (Norwegen) und auch eine Rußlandfahrer-Compagnie.

Der hanjische Kaufmann trieb in der Regel keinen Spezialhandel. Er griff zu, wo sich ein lohnendes Geschäft bot. Er war der Vermittler zwischen den beiden mittelalterlichen Welthandelsgebieten und tauschte die Rohprodukte des Nordens und Ostens ein gegen die Fertigwaren und Kunstzeugnisse des Westens und Südens. Er war zugleich Exporteur und Importeur und gewann durch Einkauf und Verkauf doppelt. So

ebenso teuer wie Zingiber und Pfeffer („Gepfefferte Preise“). Man küßte fast ausschließlich mit Honig, der neben dem Wachs für die Lichte der Kirchen und Patrizierwohnungen zu einem großen Teil aus den zahllosen Stöcken der wilden Bienen in den russischen Wäldern gewonnen und von unsern Rußlandfahrern aufgekauft wurde.

Eine Fahrt nach Rußland war im 14. Jahrhundert ein überaus kühnes Unternehmen. Die Gefahren des Seeweges, der nach alten Nachrichten bei einigermaßen günstigem Winde in etwa 10 Tagen von den Hanse-Koggen zurückgelegt wurde, waren dabei nicht die schwerste Sorge. Viel gefährlicher war der lange Aufenthalt in dem Barbarenlande. Zwar hatten die Hanseaten mit den Russen Verträge abgeschlossen, die ihre Handelsbeziehungen sichern und erweitern sollten. Aber der Verkehr mit den halbwildem Eingeborenen war lebensgefährlich und nicht selten auf Jahre hinaus un-

Aufnahme: Hegewald, Stralsund



Teilstück aus dem Stralsunder Rußlandfahrer-Altar

bezeichnete also der Name der einzelnen Seefahrer-Compagnien nur das Ziel ihrer Fahrten, nicht den Inhalt ihres Geschäftes. Selbstverständlich richteten die Hanseaten bei ihren Fernfahrten das Hauptaugenmerk auf die bodenwüchsigen Landeserzeugnisse. So holten die Schonensfahrer hauptsächlich Heringe, die Bergensfahrer den damals sehr stark begehrten Stockfisch und die Rußlandfahrer Pelze. Daneben kauften sie im fremden Lande auch alles andere auf, was sie anderwärts mit Gewinn wieder abzusetzen hofften, und bezahlten mit den mannigfaltigsten Erzeugnissen anderer Länder. Sie trieben regelrechten Tauschhandel.

Das Hauptziel der Rußlandfahrer war Nowgorod am Ilmensee, der Hauptstapelplatz des russischen Pelzhandels. Das Mittelalter, dem der große amerikanische Pelzlieferant noch unbekannt war, liebte die Pelzmode ganz besonders. Nicht bloß die reichen Bürgerinnen trugen Zobel und Hermelin auf ihren Staatskleidern; nicht bloß Könige und Herren schmückten sich mit kostbarem „Rauchwerk“. Auch jeder wohlhabende Bürgermann trug Sommer und Winter einen pelzverbrämten und pelzgesütterten Sonntagssrock, „die Schaubel“. Reichliche das Geld nicht für feines „Bunnwerk“ (Zobel, Hermelin u. a.), so mußte es wenigstens „Grauwert“ (Fuchs, Eichhörnchen u. a.) sein. Man braucht sich nur einige Bilder mittelalterlicher Meister anzusehen (Dürer, Amberger, Holbein, van Eyck), um zu erkennen, welche hervorragende Rolle der Pelzschmuck in der damaligen Männertracht spielte. Der Umsatz in Pelzen und der Gewinn der Rußlandfahrer müssen sehr groß gewesen sein. Dazu kam noch ein lohnender Nebenhandel mit Honig und Wachs. Es gab zwar auch schon im Mittelalter indischen Rohzucker. Aber er war

möglich. So wird z. B. aus dem Anfange des 14. Jahrhunderts berichtet, daß zwischen Nowgorod und Pleskow acht deutsche Kaufleute erschlagen und beraubt wurden.

Schriftliche Nachrichten vom dem Leben und Treiben unserer alten Rußlandfahrer im fernen Osten fehlen völlig. Die wenigsten konnten lesen und schreiben. Und doch haben auch schon damals die Weltreisenden das Bedürfnis gehabt, ihre Erfahrungen und Erlebnisse allen Daheimgebliebenen und der Nachwelt zu übermitteln. Sie taten es auf eine Art und Weise, die künstlerisch, sinnfällig und jedermann verständlich war: durch plastische Darstellung. Diesem stolzen Mitteilungsdrange verdanken wir Stralsunder eines der schönsten alten Bildwerke unserer Nikolaikirche: die Reliefs vom ehemaligen Rußlandfahrer-Altar. Es läßt sich nicht mehr beweisen, ob die vier aneinander gereihten, vier Meter langen Holztafeln zum Altar der Rußlandfahrer gehört haben oder die plastisch geschmückten Wände ihres Kirchengestühls gewesen sind. Das eine aber steht fest, daß der geistige Urheber der schönen eichenen Schnitzerei ein niederdeutscher Rußlandfahrer aus dem 14. Jahrhundert gewesen ist, der gewissenhaft alle Einzelheiten einer russischen Pelztierjagd beschreiben wollte.

Er erzählt kindertümlich und sehr eindringlich: „Die russischen Pelzjäger tragen leinene, farbige Rüschenkittel mit Gürtel und ganz spitze oder kugelrunde Mützen. Sie stechen ihr Haupt- und auch Barthaar in lange Zöpfe. Mit Vorliebe jagen sie Eichhörnchen, die in großer Zahl die russischen Urwälder bevölkern und das stark nachgefragte Grauwert liefern. Die Jäger, von ihren Hunden begleitet, erlegen die Eichhörnchen auf verschiedene Art. Sie schießen sie mit Pfeil und



Bogen von den Bäumen. Die Bogenjäger tragen den Köcher an der Seite. Andere Jäger fangen die flinken Tierchen mit Schlingen, die sie an hochreichende Stöcke binden; wieder andere fallen die Bäume, die Eichhörnchen-Nester tragen, oder schrecken die Tiere durch mächtige Artschläge, daß sie vom Baume vor die lauernden Hunde fallen. Das erlegte Wild wird sofort an Ort und Stelle mit einem großen Messer abgebalgt. Das Fleisch gehört dem Hunde, das Fell kommt an den Gürtel des Jägers. Damit man gleichzeitig auch die Stöcke der wilden Bienen fand, nahm man einen dressierten Bären mit, dessen „Hornnase“ den Weg wies. (1. Bildtafel, rechte untere Ecke.) Die Jagdbeute wurde dem Jagdherrn abgeliefert. Er wohnte (wie die nicht abgebildete 4. Bildtafel zeigt) in einer Burg mit rundbogigen Toren und Fenstern, einer zinnengekrönten Mauer und einem starken, runden Eckurm. In haussischer Kleidung, von einem Bewaffneten begleitet, geht er den Jägern entgegen, um die Fellbündel und das große Wachsbrod entgegenzunehmen.

Die ganze Anlage und Technik der Plastik, nicht zuletzt die Formenfülle in der Baumgestaltung, läßt auf das 14. Jahrhundert schließen. Wir freuen uns über den alten wertvollen Schatz unserer Nikolaikirche, weil er, einzig in seiner Art, die ausführlichste Urkunde ist, die von der hohen kulturellen Bedeutung der Rußlandfahrer Zeugnis ablegt. Ernst Uhlmann.

### Greifenbergs einstiger Seehandel

Daß die Rega einmal ein schiffbarer Fluß gewesen ist, mag heute verwunderlich erscheinen, aber daß selbst Greifenberg einmal am Seehandel beteiligt war, mag noch weniger glaubhaft sein. Und doch bezeugen es die Urkunden, daß Greifenbergs Bürger mit ihren Schuten auf der Rega in die „salte See“ fuhren und mit den nordischen Ländern in Handelsbeziehungen standen. Selbst dem großen Seebunde, der „dubischen Hanse“, haben Treptow, Greifenberg und Gollnow angehört, wenn auch als wenig beachtete Mitglieder. Um das Recht der freien Schifffahrt auf der Rega hat Greifenberg nicht nur erbitterte Kämpfe mit dem Kloster Belsbuck, sondern auch mit der Nachbarstadt Treptow geführt. Diese Fehden haben alle gerichtlichen Instanzen beschäftigt und drangen selbst bis vor den päpstlichen Richterstuhl in Rom. Ueber die einzelnen Epochen des Regastreites, der sich fast durch drei Jahrhunderte hindurchzog, liegen noch ausführliche Akten vor. Es ist heute schwer zu verstehen, daß die Gemüter auf beiden Seiten um eine nahezu bedeutungslose Angelegenheit zur Siebeshitze gebracht worden sind. Es mag selbst zugestanden werden, daß ehemals ganz andere Strom- und Wasserverhältnisse im unteren Lauf der Rega vorhanden waren, vielleicht hat die große Sturmnflut an der pommerischen Küste im Jahre 1304 auch hier umgestaltet gewirkt. Aber dennoch ist die Rega noch im 14. und 15. Jahrhundert als Wasserstraße benutzt worden. Die allmähliche Verödung derselben ist wohl in erster Linie eine Folge der immer mehr fortschreitenden Entwaldung im Oberlauf des Flusses gewesen, wodurch ein gleichmäßiger Abfluss der Niederschläge verhindert wurde. Ob aber dennoch für die Greifenberger eine Berechtigung vorhanden war, die Rega als „die größte Sa“ für ihre Stadt zu bezeichnen, muß doch wohl bezweifelt werden.

Wohl hatte Greifenberg alte Privilegien aufzuweisen, die der Stadt gewisse Gerechtigkeiten auf dem Fluße zusprachen. Es mag auch bei der Gründung der Stadt im Jahre 1262 der Handel als Erwerbszweig der Bürgerschaft ins Auge gefaßt gewesen sein. Ihr wird die Nutzung des Flusses „mit aller Freiheit bis zum Salzmeere“ zugestanden, und 22 Jahre später wird dieses Recht noch erweitert auf „abwärts eine Meile unterhalb des Ufers und der Grenze des Salzmeeres“. Für die wirkliche Benutzung der Rega als Handelsstraße in dieser Zeit fehlen alle Unterlagen. Auch nach dem Verlaufe von 40 Jahren scheint in Greifenberg der fernerwärts gehende Handel von ganz untergeordneter Bedeutung

gewesen zu sein, denn sonst wäre das Verhalten der Greifenberger Ratsherrn im Jahre 1303 überhaupt nicht verständlich; den Treptower Bürgern war nämlich das Lagerrecht aller Handelswaren, die auf dem Wasserwege an der Stadt vorbeikamen, eingeräumt worden, ja, sie konnten den Strom mit einem quer über den Fluß gelegten Baum sperren. Gegen dieses Privilegium der Treptower haben die Greifenberger keinen Einspruch erhoben, obgleich sie bei der Abfassung jener Urkunde zugegen waren. Eine Stadt, die den Fluß als Handelsstraße benutzt hätte, wäre durch jenes Privilegium sicherlich beeinträchtigt worden; die Greifenberger Ratsherrn haben damals nicht eine Schädigung ihres Seehandels befürchtet, weil ein solcher noch gar nicht vorhanden war. Erst als die Bevölkerung der Stadt allmählich wuchs und die neugegründeten Städte im Hinterlande an Einwohnern zunahm, wurde der Greifenberger Handel lebhafter, und die Lage an einem Flußlauf wies in jener Zeit auf die Benutzung der natürlichen Wasserstraße hin.

Treptow lag von vornherein für die Entwicklung als Handelsstadt günstiger als Greifenberg. Die Bürgerschaft wußte auch immer neue Handelsprivilegien zu gewinnen. So mag auch ein nachbarlicher Konkurrenzneid mitgesprochen haben, wenn der Streit um eine freie Schifffahrt auf der Rega immer wieder von neuem auflebte.

Von einem schwunghaften Seehandel kann natürlich auch in den besten Zeiten nicht die Rede sein. In erster Linie war wohl der Hering das Handelsobjekt, aber auch Erze, Eisen, Blei, Kalk u. a. Handelswaren wurden in beschränktem Maße mit den nordischen Ländern ausgetauscht. Die deutschen Ostseestädte hatten in Schweden und auf den dänischen Inseln ihre sog. Bitten; das waren Handelsniederlassungen, die in den Sommermonaten von deutschen Kaufleuten bevölkert waren. Durch eine Vereinbarung mit den Kolbergern hatten die Greifenberger auf der Kolberger Bütte auf Schonen in Südschweden das Gastrecht erlangt. Außerdem hatten sie noch in Dragör auf der Insel Amak in der Nähe der Treptower Niederlassung ihre eigene Bütte. Noch 1558 hatten die Greifenberger einen Geleitsbrief ihres Herzogs an den „lieben Herrn und Oheim“, den König von Dänemark, gerichtet, der die Bütte entzieht, daß ihnen ihre alte Gerechtigkeit auf Dragör auch fernerhin erhalten bliebe. Der Streit der Greifenberger mit den Treptowern und dem Kloster Belsbuck scheint zuweilen den ganzen Handel zum Stillstand gebracht zu haben. Nachdem dieser Zwist im Jahre 1488 durch die persönliche Vermittlung des Herzogs Bogislaffs X. beigelegt worden war, haben Greifenberger Bürger noch einmal in Erinnerung an frühere Zeiten, als der Handel noch reichen Gewinn abwarf, sich mit ihren Schuten an die nordischen Küsten gewagt; uns sind sogar die Namen dieser Handelsherren übermittelt. Wir erfahren auch, wie in Greifenberg selber ein fertigtüchtiges Handelsschiff gebaut wurde, das nachher unter dem Aufgebot der Bauern in den Eigentumsbüchern mit unendlicher Mühe über die vielen Sandbänke der Rega stromabwärts gebracht wurde. Seeschiffe haben natürlich nie die Rega bis Greifenberg hinauf befahren, ihre Frachten mußten entweder auf der Kantikow, dem Treptower Hafenplatz unterhalb der Stadt, oder vor der Regamündung in kleinere Flußfahrzeuge umgeladen werden. Leider fehlen alle Unterlagen, um ein ungefähres Bild von der Ausdehnung des Greifenberger Seehandels zu gewinnen, es dürfte sich immer nur um Einzelunternehmungen gehandelt haben. Von dem der Stadt Greifenberg durch Bogislaff X. eingeräumten Recht, an dem neuen Tief — der heutigen Regamündung — ein „Soll- und Pfahlhaus“ zu errichten, ist auch kein Gebrauch gemacht worden. Erst nachdem der Große Kurfürst, der überhaupt in seinen Küstenlanden den Seehandel zu fördern suchte, im Jahre 1664 ein dort am Hafen gelegenes Haus nebst  $\frac{1}{2}$  Morgen Acker und Weide für 5—6 Rube und 20 Schafe an die Stadt Greifenberg geschenkt hatte,



Haben die dortigen Handelsleute eine Niederlage für die seewärts ankommenden Waren eingerichtet. Seit 1668 hatten die Greifenberger zur Wahrnehmung ihrer Handelsgeschäfte in Deep einen alten Kapitän, Christian Lemke, angestellt, der dort im „Soll- und Pfahlhaus“ einen mühelosen Posten bekleidete. Seit dem Dreißigjährigen Kriege ist keine Greifenberger Schute wieder zum Handel ober zum Fischfange den Fluß hinab in die Ostsee gefahren.

Wenn die Greifenberger im Jahre 1668 sich durch den Großen Kurfürsten ihre alten Privilegien und auch das Recht der freien Schifffahrt auf der Rega bestätigten ließen mit der Verpflichtung für die Treptower, ihre Schleuse so einzurichten, „daß die von Greifenberg mit Booten und Prahmen ihr Korn ohne Gefahr und Schaden hinunter in die See und wieder hinauf bringen könnten“, so erblickt Niemann, der Geschichtsschreiber Greifenbergs, darin nichts weiter als „das ohnmächtige Streben der Bürgerschaft, wenigstens den Namen und den wesenlosen Schein eines Rechtes aufrecht zu erhalten, das in Wirklichkeit nicht mehr ausgeübt werden konnte“. Die Erneuerung uralter Privilegien konnte aber darüber nicht hinwegtäuschen, daß die Rega schon lange nicht mehr „de größte Sat“ für die Stadt war — und vielleicht auch niemals gewesen war. Greifenberg war eine Stadt geworden wie so viele andere, die in kleinen Verhältnissen Ackerbau und Viehzucht trieb, und der Handel erschöpfte sich mit den umliegenden Dörfern und Gütern.

Heinrich Bosse.

### Eine „Gesellschafts-Lust-Seereise“ im Jahre 1820

Gesellschafts- und Studienreisen — zu Wasser und zu Lande, mit Bahn, Auto und Salondampfer —, sind heute an der Tagesordnung, ja zu einer segensreichen Einrichtung geworden; denn sie tragen ungemein viel dazu bei, daß unser Vaterland für viele Volksgenossen nicht nur ein geographischer Begriff bleibt, sondern es ermöglicht ihnen auch, fremde Länder, Land und Leute kennen zu lernen. Es sei hier nur an den erweiterten Seebienst Ostpreußen sowie an die beliebten Seereisen der Arbeitsfront erinnert.

Es dürfte aber kaum bekannt sein, daß schon vor mehr als 110 Jahren ein unternehmungslustiger Swinemünder Kaufmann eine „Gesellschafts-Lust-Seereise“ unternehmen wollte, ja umfangreiche Vorbereitungen getroffen hat.

Als zu Anfang des 19. Jahrhunderts die Seebäder in Deutschland nach und nach in Mode gekommen waren und ein „Seebad“ nach dem anderen an der Nord- und Ostseeküste gegründet wurde, war für die Bequemlichkeit und für die Unterhaltung der „Badegäste“ wenig, ja zum Teil noch gar nicht gesorgt. Auch wurden „anno Dazumal“ die Seebäder mehr zur Unterhaltung und des guten Tones wegen aufgesucht als zu Heilzwecken. Ja selbst noch um 1865 wurden die Seebäder als „Tyrannei der Mode“ angesehen.

In Swinemünde gab es um 1820 kein Kurhaus, kein Kurorchester, keine gepflegten Promenaden, keine Badeanstalten, wie sie die Bäder im Binnenlande aufweisen konnten. Trotzdem wurde Swinemünde schon um diese Zeit von „Fremden“ aufgesucht. Wohl waren die Bürger bemüht, für die Bequemlichkeit der Gäste nach besten Kräften zu sorgen, ja man nahm sich — da man die gute Einnahmequelle rechtzeitig erkannt hatte — allen geäußerten Wünschen nach Möglichkeit bereitwillig an.

Noch bevor das eigentliche Seebad Swinemünde im Jahre 1823 bezw. 1824 gegründet und eröffnet wurde, forderte man schon in den Stettiner und Berliner Zeitungen öffentlich zum Besuch der Stadt auf. So wurde z. B. schon im Mai 1821 in den „Pommerschen Provinzial-Blättern für Stadt und Land“ u. a. darauf hingewiesen, daß „die lebendige Schifffahrt und der Hafenaufbau (Wolken) daselbst zwei Gegenstände seien, wie kein anderes, wenigleich besuchteres Seebad sie dem Fremden zu seiner Unterhaltung darbieten“.

Daß sich aber die Fremden trotz des Anblickes der ein- und auslaufenden Schiffe langweilten, ist wohl verständlich. So wurde dann auch v. a. der Wunsch geäußert, man möge doch eine „Lustreise per Extrashiff längs der Ostseeküste arrangieren“.

Diesem so oft geäußerten Wünschen und Bitten nahm sich dann schon im Jahre 1820 Friedrich Wilhelm Krause jun. — der älteste Sohn des bekannten und geachteten Kommerzienrats Krause, der „König von Swinemünde“ genannt — an.

Es wurden sofort umfangreiche Vorbereitungen getroffen, die im Frühjahr 1821 soweit gediehen waren, daß als Termin der ersten Gesellschaftsreise der „1. Julius“ angesetzt werden konnte. Durch Anzeigen in den öffentlichen Blättern suchte der Unternehmer eine „Anzahl von Liebhabern“ zu gewinnen. Die Reise sollte von Swinemünde aus unter Anlaufen von Rügen, Kopenhagen, Helsingör, Stockholm, St. Petersburg und dann längs der „Preussischen Küste“ nach dem Ausgangshafen zurückführen. Wie es in dieser Ankündigung heißt, wurde von dem Schiffszimmermeister Nitrow, Swinemünde, ein „schnellsegelnder Rutter von 18 Last mit größter Sorgfalt“ gebaut und eingerichtet. Wörtlich heißt es dann weiter:

„Nächst einem überkompletten Inventorio an Tauen, Segeln und Ankern enthält es eine mit einem Schlaf-Copha und zwei Kojen versehene Kajüte, und auch der Raum ist, nach der Art engl. Paketböte, zu einem angenehmen Aufenthaltsort umgeschaffen worden.“

Das Schiff wurde „hinsichtlich seiner Tüchtigkeit und der strengen Auswahl aller dazu verbrauchten Materialien, als auch seiner äußeren Eleganz“ wegen als Muster hingestellt.

Da sich aber nicht genügend Teilnehmer gemeldet hatten, konnte das Vorhaben nicht ausgeführt werden.

Aber an der „Ausführung dieser mir lieb gewordenen Idee“ lag dem phantasiereichen Unternehmer sehr viel, und so wurde der Plan nicht aufgegeben, sondern nur aufgeschoben.

Schon im Februar 1822 wurde u. a. in den „Provinzial-Blättern“ ein neuer Aufruf veröffentlicht, in dem ausführlich und in geschmackvoller Weise erneut auf die bisher getroffenen Vorbereitungen hingewiesen und auch die Reiseroute bekanntgegeben wurde.

Um die „Rentabilität“ dieser „Lust-Seereise“ zu gewährleisten, bedürfte es — man denke — nur 10 Personen, „unter welchen sich auch 2 oder 3 Damen befinden“ konnten. Bei Eintritt der Reise sollte jeder Teilnehmer die Summe von „Ein-hundert Thaler“ erlegen. Es wurde eine gute nahrhafte Kost versprochen, jedoch ohne Getränke. Hierfür sollte ein jeder selbst sorgen oder sich je nach Bedarf von dem Schiffskapitän liefern lassen, der für diesen Zweck Tee, Bier und Wein uhr. in „gehöriger Qualität“ an Bord mitzuführen gedachte.

In den lebhaftesten Farben entwickelt nun der Unternehmer einen romantischen Reiseplan und schildert bezaubernd und verlockend die Plätze, die angelaufen und aufgesucht werden sollten. Von Swinemünde aus sollte die Fahrt zunächst „nach der sicheren Reede von Beerd auf Mönchgut“ führen. Man gedachte von hier aus einige kleine „Lust-Extratouren“ in das Innere von Rügen zu unternehmen. Damit die Teilnehmer „in malerischer Reihenfolge die sich darstellenden Krebsefelsen mit einem Blicke“ umfassen konnten, war beabsichtigt, die Insel Rügen in der Nähe der Küste zu umsegeln. Als nächstes Ziel war „Dänemarks Königsstadt“, Kopenhagen, ansetoren worden. Auch sollte Helsingör angelaufen werden, um die „alte graue Kronenborg“, aber auch den lebhaften Hafensbetrieb in Augenschein zu nehmen, und um sich „an dem steten Wechsel der segelnden Schiffe, die sich von hier aus in alle Gegenden der Welt zerstreuen, zu ergötzen“. Ferner sollte auch die schwedische Küste angelaufen werden zum „Besuch des Kanals von Trollhätte und seiner Wasserfälle, um mit Bewunderung zu erschauen,



was Menschenhände der widerstrebenden Natur abzugewinnen vermögen". (Außer den wildromantischen Wasserfällen — 5 auf 1,5 km mit 33 Meter Fall — kann man heute hier imposante Schleusenanlagen und großartige Kraftwerke (166 000 PS) bewundern.)

Nun sollte die Fahrt wieder zurück durch den Sund und längs der schwedischen Küste „und ihrer fast zahllosen, mit herrlicher Waldung bewachsenen Schären“ (kleine, ursprünglich vom Eise abgeschliffene Felsinseln, typisch an den skandinavischen und finnischen Küsten) bis nach Stockholm führen. Ja bei günstiger Witterung war sogar beabsichtigt, auch die finnischen Schären zu „durchkreuzen“. Als letztes Ziel der Reise war „Rußlands Kaiserstadt“ auserkoren. Von hier aus sollte dann die Heimreise ohne Unterbrechung angetreten werden.

Ob aber jemals diese elegante und so gut vorbereitete „Gesellschafts-Lust-Seereise“ ausgeführt wurde, konnte bisher nicht ermittelt werden, denn alle angestellten Nachforschungen nach einem Reisebericht blieben ohne den gewünschten Erfolg.

August Zöllner, Misdroy.

### Aus dem Tätigkeitsbericht der Rettungsstation in Nowe

Wer Nowe kennt, hat auch das saubere Häuschen gesehen, das im Schutze einer Düne unmittelbar am Strande des Meeres so wetterhart und trotzig dasteht, alle Geräte und Ausrüstungsstücke in sich bergend, die erforderlich sind für ein kraftvolles Eintreten im Werk der Menschenliebe. Es ist die „Rettungsstation Nowe der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“. Regelmäßig einmal im Jahre finden Übungen statt, bei denen Menschen und Geräte ihre Kraft und Technik erproben und von zahlreichen Zuschauern bewundert lassen.

Aber die Rettungsstation in Nowe hat auch schon ernstere Erfolge zu verzeichnen. Dafür bietet uns der Tätigkeitsbericht aus dem Jahre 1920 ein gutes Beispiel:

Zu der Morgensruhe des 9. November gelte durch die Dorfstraße von Nowe das Signal: „Schiff in Not!“ Aus Schönwalde war telefonisch die Meldung gekommen. Rasch versammelte sich die Mannschaft des Rettungsbootes. Auch wer sich sonst von seiner Arbeit freimachen konnte, eilte zum Strande. Schon waren die Pferde zur Stelle; das Rettungsboot wurde aus dem Schuppen gezogen, und fort ging es in der Richtung auf Schönwalde. Klappernd gruben sich die Ketten der breiten Räder des eigentümlichen Wagens, auf dem das Rettungsboot ruhte, in den feuchten Sand. Ueber der See stand dichter Nebel, hart stürmte der Wind aus Nordwest. Bald entdeckte man die ersten Zeichen gezeichneten Unheils: Balken, felsam geborstet und gesplittert, lagen am Strande oder trieben auf den Wogen; verstreute Ueberreste abgeschossener Paketen schimmerten bunt und fremd auf dem eintönig gelben Sand. Und da — dunkle Umrisse noch halb umhüllt von den gierig ledenden Wellen — eine menschliche Gestalt. Noch scheint der Lebensfunke nicht ganz erwichen zu sein, vielleicht kann man dem Meer ein Opfer noch streitig machen. Es beginnen die Wiederbelebungsversuche, gleichmäßig unermüdblich... Aber nach einer Stunde zeigt die zunehmende Blässe, daß alles vergeblich ist.

Indessen ist der Wagen mit dem Rettungsboot weitergefahren. Immer häufiger sieht man ausgepülte Balken und Bretter und dort — ein kleiner Kahn, offenbar zum gestrandeten Schiff gehörig. Und endlich — das Schiff! Ungefähr 300 Schritt von den föhrengrünen Dünen von Schönwalde entfernt, schaukelt es ungestüm auf den grauen Wogen, zuweisen geht sprühender Gischt darüber hin. Deutlich sieht man, wie ein Teil der Schanzverkleidung weggerissen ist. Neben der Kajüte erkennt man auch einzelne Menschen. Sind es fünf oder sechs, man weiß es nicht genau. Noch eine bange Stunde vergeht, bis das Rettungsboot endlich klar wird und sich durchkämpft im weiten Bogen durch die stürmende See.

Ein Tau fliegt durch die Luft, einmal, zweimal, einige Geräte und Gegenstände werden herabgeworfen, die Mannschaft verläßt langsam das Schiff. Ein wundervoller Anblick ist es, wie das Boot auf den Strand setzt: die scharfgeschnittlenen Gesichter der Bootsbemannung — die Augen blühend in Tatkraft und Entschlossenheit — Rorkwesten um die breite Brust. Daneben die etwas bleiche, übernächtige Schiffsbesatzung. Ein wunderbares Hochgefühl gelungener Tat und geretteten Lebens umschließt alle. Die Geretteten werden undrängt, ausgefragt... Finnischer Motorschoner „Vera“, von Kopenhagen nach Danzig unterwegs mit Maschinen und Roggen — 48 Stunden im Nebel gefahren — gegen 2,30 Uhr morgens auf den Strand geraten — alle Leuchtsignale ergebnislos — Steuermann und Maschinist versuchen um 7,30 Uhr in einem kleinen Boot das Land zu erreichen — das Boot kentert — den Steuermann nimmt die See — der Maschinist rettet sich an Land und bringt die Nachricht nach Schönwalde.

Nun geht es nach Nowe zurück, wo der Saal des Gasthauses den Gestrandeten freundliche Aufnahme bietet. Ein Teil der wertvollen Ladung konnte geborgen werden, während das Schiff und der übrige Teil der Ladung nicht zu retten waren.

Aus dem Jahre 1921 ist folgender Bericht zu erwähnen: In der Nacht zum 10. Januar strandete etwa 10 Kilometer östlich Nowe der Personendampfer „Neva“, von London nach Libau unterwegs. Starker Sturm und hoher Seegang machten die Lage gefährlich. Da sich ein Ausfahren mit dem Rettungsboot als unmöglich erwies, wurden die Passagiere mit Hilfe des Raketenapparates und der Rettungsboje (Hosenboje) geborgen. Ein Teil von ihnen fand in den einzelnen Häusern von Nowe die gastfreundlichste Aufnahme. Unvergesslich war der Eindruck dieser armen, durchnähten, aufgeregten Menschen, wie sie in kleinen Trupps in Nowe anlangten, in verschiedenen Sprachen durcheinander redeten, jammerten, klagten, froh sich wiederfanden — und wie man ihnen liebevoll die warmen Stuben bis in die letzten Winkel einräumte, wie man auf alle und jede Weise ihnen zu helfen suchte...

Mitgeteilt durch Paul Scharnoffski (Stolp).

### Das Eisbrechewesen in Pommern

Von Lokstkommandeur Heinrich Hausmann.

Im Winter bedeckt anhaltender Frost die ausgedehnten Wasserflächen zwischen Stettin und der Ostsee mit einer starken Eisdicke.

Dadurch wurde in früheren Jahren der Schiffsverkehr von See nach Stettin zum Erliegen gebracht. Entweder mußten die Schiffe in die Winterlage gehen oder nach anderen Häfen fahren, um dort ihren Verdienst zu suchen. Ebenso litten die Berufszweige entsprechender Schaden, die mit der Schifffahrt verbunden sind. Dies veranlaßte die damalige Korporation der Kaufmannschaft in Stettin zum Bau zweier kleiner Eisbrecher, „Stettin“ und „Swinemünde“, die das Eis auf der Seewasserstraße Stettin bis nach See aufbrechen sollten. Beide Schiffe wurden im Jahre 1888 auf der Stettiner Werft „Wilbau“ gebaut.

Der Versuch, im Winter den Verkehr aufrecht zu erhalten, glückte. Mit Zunahme der Schiffsgrößen entstand auch die Notwendigkeit, größere und leistungsfähigere Eisbrecher zu bauen. Es folgten im Jahre 1890 der Eisbrecher „Berlin“, 1902 die „Pommern“ und im Jahre 1914 der große Eisbrecher „Hindenburg“. Als letzterer im Weltkrieg beim Deselunternehmen infolge Minentreffers unterging, wurde als Ersatz im Jahre 1922 der Eisbrecher „Preußen“ in Dienst gestellt. Ihm folgte im Jahre 1933 der neue große Eisbrecher „Stettin“, dessen Vorgänger inzwischen nach Stralsund abgegeben wurde.

Maßgebend beim Bau derartiger Spezialschiffe ist das Erreichen einer möglichst breit gebrochenen Fahrinne im Eise. Ebenso muß ein möglichst hoher Tiefgang dieser Schiffe erzielt werden, damit die



Schraube tief gelagert ist, um dieselbe nicht durch Eis zu beschädigen und um einen möglichst großen Wirkungsgrad zu erreichen.

Hatten die kleinen Eisbrecher bei einer Länge von 30 m eine Breite von 8,5 m und bei einer Größe von 180 Brutto-Registertonnen eine Maschinenleistung von 450 Pferdestärken, so stiegen mit den Jahren diese Größen entsprechend. Der neue Eisbrecher „Stettin“ hat bei einer Länge von 52 m eine Breite von 13,5 m und bei einer Größe von 850 Brutto-Registertonnen eine Maschinenleistung von 2200 Pferdestärken.

Die Art und Weise des Eisbrechens geht im allgemeinen so vor sich, daß der Eisbrecher sich vor das betreffende Schiff setzt und vermittelt seiner Kraft und Schwere das Eis schneidet und bricht, so daß es dem ihm folgenden Schiffe möglich ist, in der gebrochenen Rinne hinterher zu fahren. Bleibt, was häufig vorkommt, ein Schiff trotzdem im Eise stecken, so kommt der Eisbrecher zurück, bricht um das steckengebliebene Schiff das Eis und sich wieder danach vor das Schiff zu setzen. Bei schwachen Schiffen schleppt der Eisbrecher das Schiff durch das Eis. Die Verständigung zwischen Eisbrecher und Schiff geschieht mittels festgelegter Signale durch Dampfpeife oder durch Flaggen.

Solange im Haff das Eis als feste Decke liegt, bestehen für die Schiffe keine Gefahren. Diese setzen erst ein, wenn bei steigendem Wasserstand sich die Eisschicht von den Ufern löst und starker Wind dieselbe zum Schieben bringt.

Wagt sich ein Schiff in dieses schiebende Eis, ohne die Hilfe eines Eisbrechers abzuwarten, kann es vorkommen, daß das schiebende Eis das Schiff aus der vertieften Fahrrinne herausdrängt. Die Kraft des schiebenden Eises kann derart auf das festliegende Schiff wirken, daß dasselbe schwerste Beschädigungen erleiden kann. Eingebuckelte Schiffsplatten, Verlust von Ruder und Schraube sind keine Seltenheit.

Aus dem Vorstehenden ist zu ersehen, von welcher Wichtigkeit die Eisbrecher sind. Es dürfte den Rahmen dieses Aufsatzes überschreiten, die vielen Einzelfälle beim Eisbrechen zu schildern. Es mag jeden Pommer mit Freude und Stolz erfüllen, zu wissen, daß in seiner Hauptstadt eine Eisbrecherflotte vorhanden ist, die in Deutschland nicht ihresgleichen hat.

Ausgerüstet mit den neuesten Errungenschaften der Technik, wie Funktelephonie, Funkpeiler, stärksten Bergungspumpen, um leckgesprungene Schiffe durch Pumpen über Wasser zu halten, und leistungsfähigem Schleppgeschirr.

Mögen die nordischen Staaten wohl noch größere und leistungsfähigere Eisbrecher besitzen, so ist hierbei zu bemerken, daß dort die Entfernungen weiter und die Eisverhältnisse schwerer sind. Die Industrie- und Handelskammer Stettin, der die Eisbrecher gehören, hat es sich stets angelegen sein lassen, in weitestgehender Weise den Erfordernissen der Praxis gerecht zu werden und im Verein mit der Bauwerft, den „Stettiner Oberwerken“, die in Deutschland, was den Bau von Eisbrechern anbelangt, neben ihren anderen Erzeugnissen an führender Stelle steht, Eisbrecher zu bauen, die den an sie gestellten Anforderungen im vollsten Maße genügen.

### Friedhöfe am Strande

Jeder Friedhof hat etwas zu erzählen. Er redet ernste Worte zu uns vom Sterben und Vergessen, aber er weiß auch tröstend zu künden von Leben und Auf-erstehen. Eltern und Großeltern stehen da wie lebend vor unserer Seele und reden zu uns von früheren Zeiten, Menschen, die für ihre Heimat gearbeitet und in hartem Lebenskampf ihre Kräfte aufgebraucht haben. Dankbar nahm sie alle die Heimerde auf.

Wir wandern im Geiste in ein Fischerdorf, das hart am Strande der Ostsee liegt. Wohl bietet sich

hier dasselbe Bild. Gerade hier gilt es für die Bewohner, einen harten Lebenskampf zu führen, wenn es heißt, Sturm und Wellen Trotz zu bieten und dem nassen Element das oft Wenige abzurufen, was vielen des Lebens Nahrung und Notdurft zu bedeuten hat — bis sie einst, müde und nach Ruhe verlangend, ein Plätzchen einnehmen dürfen im heimatlichen Gottesacker.

Aber so ein Friedhof am Strande hat noch größere Aufgaben. Er muß auch heimatlos gewordene Erdenpilger aufnehmen. Verunglückte, Gestrandete, von der See Verschlungene, Schiffbrüchige — alle, die im Dienste für ihre Heimat und Nation das Leben lassen mußten, sie klopfen bittend an. Küstenbewohner haben ein fühlend Herz. Vern nehmen sie ihre Leidensgefährten auf, räumen ihnen einen würdigen Platz im Totenfeld ihres Dorfes ein und bestatten sie mit allen kirchlichen Ehren und nach ortsüblicher Sitte.

Und nun lassen wir einmal die Friedhofschronik von Nowe erzählen: Leute aus den verschiedensten Ländern haben hier eine Ruhestätte gefunden. Hier schlafen die vier Schweden, welche in der Nacht vom 25. zum 26. November 1770 durch Strandung ihres Schiffes bei Nowe verunglückten. Hier sind drei Franzosen eingetunkt, welche am 12. Oktober 1776 bei der Strandung ihres Schiffes ums Leben gekommen sind. Hier sind zwei Mohren, oder wohl richtiger zwei Mauren, mit kirchlichen Ehren bestattet worden, welche, als ihr Schiff auf dem Muddelischen Strande am 19. Oktober 1792 verunglückte, von der See verschlungen und an den Nowe Strand geworfen waren. Der Kirchhof birgt ferner die sterblichen Ueberreste von zwei Holländern, die zur Befahrung des holländischen Schiffes Magriete von Sappamer gehörten, das in der Nacht vom 30. zum 31. Oktober 1836 kenterte. Hier schläft auch eine am Nowe Strande am 26. November 1875 aufgefundene Norwegerin, die Frau eines norwegischen Schiffskapitäns, dessen Bark bei Leba strandete und mit der gesamten Mannschaft unterging. Auch die jüngste Vergangenheit hat wohl noch manche Schiffbrüchigen auf den Nowe Kirchhof geführt.

Ein Friedhof im Ostseedorf kann viel erzählen . . .  
Paul Scharnowski.

### Der Wille zur See

Bücher über die deutsche Seefahrt.

Durch das Jahr 1935 weht ein scharfer Seewind. Eine Reihe großer Ereignisse, und vieler wichtiger dazu, hat die Augen der Welt immer wieder auf die See gelenkt. Leider gab es während des ganzen Jahres, insbesondere in den letzten Wochen, bei schweren Stürmen ungewöhnlich große Schiffsverluste. Neben traurigen Vorfällen gab es eine ganze Reihe großer entscheidender Ereignisse. Da ist zunächst an das deutsch-englische Flottenabkommen, das im Juni in London abgeschlossen wurde, zu denken, dann an den Wiederaufbau der deutschen Flotte, insbesondere einer U-Bootflotte, nach Erklärung der deutschen Wehrhoheit. Das Jahr 1936 hat sich bisher gut angelassen und der kürzlich erfolgte Stapellauf eines zweiten Schulschiffes der Kriegsmarine, „Horst Wessel“, zeigt, daß der Wille zur See sich mächtig Bahn bricht. Eine Zeitschrift am Hause Seefahrt in Bremen lautet: „Navigare necesse est, vivere non est necesse“, Schiffahrt zu treiben ist notwendig, zu leben ist nicht notwendig“, und dieser Satz möchte im Dritten Reiche besondere Geltung haben. Wie tief der Wille zur See und damit zur Weite im deutschen Volke verankert ist, zeigen uns nun folgende Neuerscheinungen bzw. Neuauflagen, die auf der anderen Seite uns aber auch die Notwendigkeit der Seefahrt für unser deutsches Volk deutlich werden lassen.

Aus diesem Grunde sind es Bücher für unsere Jugend, und ihr die Bücher nahe zu bringen, wäre doch eine lohnende Aufgabe, denn sie geben einen tiefen Eindruck und Einblick in den Wert der Seefahrt und der „Seemannschaft“.



„**Schiffe und Schicksale.**“ Ein Buch von stillem Heldentum. Von Fred Schmidt. Mit einem Geleitwort von Kapitän Fritz Kruse, Kommodore der Hamburg-Amerika-Linie. 206 S. mit 65 Abbildungen auf 32 Tafeln, 5 Textfiguren und einer Karte. Preis RM. 4,80 (Leinen). Verlag Dietrich Reimer / Ernst Vohsen / U. G.-Verlag. Berlin SW. 48. 1934.

Wer dieses Buch in die Hand bekommt, mag er Seemann oder Landratte sein, wird es nicht fortlegen, bevor die stets fesselnden Erzählungen Fred Schmidts durchgelesen sind. Dieses Buch ist bestens geeignet, einen Blick in die Seefahrt, wie sie wirklich ist, zu geben.

„Die Frage des Platzes an der Sonne ist für Küstennahe Völker stets die Frage des Platzes auf dem Meere gewesen.“ Und so ist es dem nicht verwunderlich, daß unser so schönes Pommerland schon immer gute Beziehungen zum Meere und zur Schifffahrt unterhält. Die Boeste des alten Westindienfahrers, der mit üppig geblähten Segeln gleich einem Fabelwesen aus bunt-schillernder Märchenwelt über den Ozean glitt, ist noch nicht ganz erstorben. Zwar die bauschigen mit gewaltigen Vorder- und Achterkastellen versehenen Fahrzeuge, die alten Drlogschiffe und Rauffaher, die so farbenprächtigt, oft mit leuchtenden Wappen auf schneeweißen Segeln, sind längst versunken und vermorscht, aber der Geist der alten tapferen Seefahrer lebt, wird leben.

„Ja früher! — da fuhrten auf hölzernen Schiffen eiserne Seeleute — heute aber fahren auf eisernen Schiffen nur noch hölzerne Matrosen! —“

Dieses Wort kann man an Bord deutscher Schiffe in unendlichen Variationen hören, so oft das Gespräch auf Segelschiffe und ihre Reisen kommt, und doch ist nichts irreführender als dieses Wortspiel.

In seinem Buche: „**Schiffe und Schicksale**“ erzählt uns nun Kapitän Fred Schmidt mit großer Lebendigkeit und Anschaulichkeit von Schiffen und Seefahrern, von den Fahrten und Erlebnissen jener Männer, die als Sieger oder Besiegte des nassen Elementes soviel Wagemut und Heldentum bewiesen. Wir erleben ihre abenteuerlichen und gefährvollen Reisen, wir lernen die bekanntesten Sturmgebiete der Erde und ihre Gefahren kennen, erfahren von Strandungen im Sturm, von im Nebel drohenden Klippen, von Vulkanausbrüchen und Seebeben, von Kollisionen, Eisbergen, Bränden, von Untaten moderner Piraten und schließlich von verschollenen Schiffen und ihren Besatzungen. Ein kurzer Ausschnitt mag Schmidts prächtige Schilderungen zeigen: „Einer der schlimmsten Wetterwinkel ist von jeher das so gefürchtete Kap Horn gewesen und galt mit Recht mit seinen Stürmen als Prüfstein für die Güte von Schiff und Besatzung. Hier hat so mancher Kapitän, so mancher Offizier und Matrose seine Feuerprobe bestanden. Herr Hugo Haase persönlich als Befehlshaber der famosen Berg- und Talbahnen konnte in dieser irrsinnigpeitschten Gegend nichts finden, was als Anlaß genommen werden könnte, sich seines Lebens zu freuen. Das Bockden eines tarantel-gebissenen Maul-eisels ist ein Wiener Walzer gegen den Tanz, den ein Tausende von Tomen wiegendes Schiff in diesem Hegenkessel aufführt. In Minuten ist das Deck rasiert, wenn hier ein Dran mit seinen Sturmseen wütet. Alles was nicht eiserne gelascht ist, wird weggeschlagen. Teakholztüren pflittern wie Zigarrenstängeldeckel, und massiv-eiserne Stangen biegt das durchbrausende Wasser krumm wie Fließbogen. Und es grenzt ans Wunderbare, wenn es doch einem Menschen gelingt, diesem Chaos entseffeln-der Naturgewalten zu entinnen.“ Dieser kurze Abschnitt zeigt, daß hier ein wirklicher Seemann zu uns spricht, und so kann man wohl sagen: Frisch wie der Seewind und wie die flatternden Bänder an den Matrosenmützen der blauen Jungen weht es in diesem Buche: „**Schiffe und Schicksale.**“

„**Nordmeerfahrten der Reichsmarine.**“ Von F. W. Kurze. 160 S. mit 63 Abbildungen. Preis RM. 4,80 (Leinen). Verlag Dietrich Reimer (Andrews & Steiner). Berlin 1935.

Ein mit stillem Humor und ausgezeichnetem Sachkenntnis geschriebenes Buch, das besonders liebevoll ausgestaltet ist. Es zeigt, daß die Kriegsmarine nur ein Teil der Schifffahrt ist und wie sie, Handelschifffahrt und Fischerei unterstützend, die Seegeltung des Reiches bis in die fernen Winkel des Weltmeeres trägt. Das Buch behandelt zwei Nordmeerfahrten des berühmten Forschungsschiffes „Meteor“ der Reichsmarine, die bis Island und Grönland führen. Dazu kommt eine Schilderung der See- und Küstenvermessung durch die Reichsmarine. Die umfangreiche wissenschaftliche Arbeit wird ebenso interessant geschildert, wie lustig und humorvoll gewisse Typen auf dem Forschungsschiff.

Der Leser erlebt im Geiste die Freiballonauftiege, die Wetterbeobachtung, die Meeresvermessung, Kompaßbestimmungen, Lotungen, Entnahme von Wasserproben, Windbestimmung, Kartenzeichnungen und den Kummer mit dem Hochseepiegel mit und lernt gleichzeitig die Nutzenanwendung der wissenschaftlichen Arbeit auf die Praxis der Seefahrt kennen. Der Verfasser versteht es auch meisterhaft, unterstützt durch ausgezeichnete Bilder, den Zauber der Weltenferne und der gigantischen Urwelt der Eis- und Felslandschaften Islands und Grönlands sowie der Westmainen-Inseln und der ganz verlassenen Insel Jan Mayen vor dem geistigen Auge des Lesers entstehen zu lassen.

„**Seefahrt ist not.**“ Roman von Gorch Fock. 203. bis 207. Tausend. 301 Seiten. Preis RM. 5,50 (Leinen). Verlag M. Glogau jr. Hamburg 1935.

Ueber das Buch: „Seefahrt ist not!“ ist nur wenig zu sagen. Dieses Buch hat bereits für sich gesprochen. Das ist Dichtung in höchster Vollendung. Hier sind einmal deutsche Menschen und ist deutsches Schicksal gestaltet. Man vergißt Klaus Meves und Klaus Störtebeker nicht so gleich wieder. Hier ist aber auch der Jugend ein Ziel gesetzt, so zu werden und so zu sein wie diese beiden: hart und doch froh, lebensbejahend und freudig mit jener lekten Hingabe und Demut an das Werk und das Schicksal. Gorch Fock hat dieses Leben ja selbst vorgelebt: „Das Banner muß wehen, wenn der Mann auch fällt!“ „Seefahrt ist not!“

„**Niobe — Gorch Fock.**“ Schicksal und Hoffnung. Bearbeitet von Fritz Otto Buch, Korvettenkapitän a. D. 88 S. 34 Abbildungen. Preis RM. 2,25. Verlag Breitkopf & Härtel. Leipzig 1933.

Der Titel dieses Buches ist zugleich Inhaltsangabe: Untergang des Schulschiffes „Niobe“ Schicksal, das neue Schiff „Gorch Fock“ Hoffnung.

Als am 26. Juli 1932 jenes furchtbare Unglück, der Untergang des stolzen Schulschiffes „Niobe“, bekannt wurde, da 63 blühende Menschenleben einen unerbittlichen Seemannstod fanden, entstand aus dem feuchten Seemannsgrab ein Fehmarnebel eine neue größere Niobe, die zu Ehren des Seemannsdichters: „Gorch Fock“ genannt wurde und nun mit tüchtigen erfahrenen Seeleuten bemannt die deutsche Flagge wieder stolz über alle Meere und ferne Länder trägt.

Das Buch, das eine Ergänzung zu dem im gleichen Verlage erschienenen Buch von Fritz Otto Busch: „Niobe, Ein deutsches Schicksal“ ist, bringt bei hervorragender typographischer Ausstattung eine Fülle höchst interessanter bildlicher Darstellungen und teils unverbürgte Berichte einiger Geretteter der Niobe über Dienst und Leben an Bord des Schiffes sowie über die Katastrophe. Im zweiten Teil erfahren wir sodann Näheres über das neue Segelschulschiff „Gorch Fock“, vom Leben und dem Dienst auf einem Marineschulschiff, den Gefahren und Strapazen, denen der Seemann ausgesetzt ist. Ueberall spricht blutvolles Leben, Hingabe an den gewählten Beruf und Opferfreudigkeit aus den ernsten und heiteren Schilderungen; trotzdem verliert das Buch nichts an soldatischer Sachlichkeit. Es ist ein Denkmal für die Besatzung der Niobe, weist aber schon wieder in die Zukunft durch den Namen des neuen Schiffes „Gorch Fock“. Hier lernen wir: „Nicht klagen — wieder wagen — Seefahrt tut not.“ „Ahoi!“



„Die See ruft.“ Roman von Jakob Kinau. 279 S. Preis RM. 4,80 (Leinen). Verlag von M. Glogau jr. Hamburg 1925.

In diesem schmucken Buche zeigt es sich, daß Jakob Kinau, der Bruder Gorch Fock's, diesem im besten Sinne nachempfunden, die urwüchsigsten, lebenerfülltesten und stürmerprobtesten Menschen seiner Heimat zu schildern. Das Hochdeutsche und das Plattdeutsche, beide werden in seiner Hand zu scharfen, blitzenden Schwertern. Beim Lesen dieses Buches, das man getrost neben Gorch Fock's „Seefahrt ist not!“ stellen darf, vergißt man für Stunden die Menschen um uns und lauscht der Stimme des Dichters, die uns in andere Menschenherzen führt. Wir schließen die Augen, um die Bilder ganz in uns aufzunehmen, sodaß nichts, gar nichts verloren gehe von der Melodie, die uns ergreift. Ein Buch, an dem jeder seine Freude haben wird.

**Mein Freund Juli-Bumm.** Die Abenteuer des Kapitän's Lauterbach von der Emden. Herausgegeben von Graf Felix von Luckner. XI. Auflage. 16. bis 20. Tausend. 164 Seiten mit 5 Bildern. Preis RM. 4,80 (Leinen). Verlag Koehler & Amelang, Leipzig.

So frisch und natürlich wie dieses Buch geschrieben ist, so spannend ist es zu lesen, und man versteht, warum Graf Luckner den dicken Lauterbach von der Emden uns nicht als Reserveoffizier der kaiserlichen Marine oder Kapitän der Handelsmarine vorstellt, sondern als das, was er ist, als seinen Freund Juli-Bumm.

Juli-Bumm, so wollen wir den dicken, immer fröhlichen, nie verzagenden, immer wagen den dicken Lauterbach auch nennen, führt seine Leser in diesem Buche durch dick und dünn. Das ist nicht weiter verwunderlich, denn, wie er selbst jagt, wurde ihm das „Meer zum Schicksal, wie die Begegnung mit dem Mädel, das man wahrhaft liebt“. So finden wir ihn bei Piraten, beim Taifun in chinesischen Gewässern, dann an Bord der Emden beim Vorstoß in den Golf von Bengalen, bei der Beschießung von Madras, bei der Vernichtung eines russischen Kreuzers und eines französischen Torpedobootszerstörers, dann erleben wir selten anschaulich und lebendig geschrieben den Untergang der „Emden“ und finden daraufhin Juli-Bumm in indischen Gefangenenlager. Hier entsteht eine Meuterei, tausend Pfund werden auf seinen Kopf gesetzt, und in abenteuerlicher Flucht geht es durch den Urwald von Sumatra, im zerbrechlichen Boot über die Celebes-See und dann durch das Gebiet der Kopffäger. In Sjangai versteckt ihn ein englisches Mädel, und dann gelingt die Flucht über St. Francisco und New York, wo Juli-Bumm als Heizer anmutterte in die Heimat, wo der tapfere und kühne Seemann bis zum Schluß des Krieges als Führer von U-Bootfallen Verwendung fand.

**Großadmiral von Tirpitz.** Flottenbau und Reichsgedanke von Adolf v. Trotha, Vizeadmiral a. D. 181 S., 2 Bilder. Preis Leinen RM. 2,85, kart. RM. 2.—. Verlag Wily. Gottl. Korn. Breslau 1933.

Vizeadmiral v. Trotha, der jahrelang mit Großadmiral von Tirpitz zusammengearbeitet und in ständigster vertrauter Verbindung mit diesem gestanden, auch in den entscheidenden Jahren des Flottenaufbaues auf die Gestaltung der deutschen Marine entscheidenden Einfluß genommen, zeichnet in seinem Buche, wie die Flotte sich in dem von Bismarck geschaffenen Reiche mit seinen mannigfachen Traditionen ihre Stellung schuf. Er schildert den Eintritt des Flotten- und Weltmachtgedankens in die geistige und politische Verfassung der Nation, den Kampf mannigfacher wirtschaftlicher und sozialer Kräfte um ihren Anteil am Leben der Nation und dabei das Ringen um eine deutsche Weltgeltung und die Flotte, die diese Weltgeltung zu vertreten hat.

Eine der großen Taten des genialen Staatssekretärs des Reichsmarineamtes war unbedingt, daß er den größten Teil des Reichstages für seine Flottengesetze zu gewinnen verstand, und Vizeadmiral v. Trotha stellt

dieses Verdienst auch ganz besonders heraus. Die tiefe Tragik in Tirpitz' Leben wird offenbar: die neue Waffe deutscher Weltgeltung geschaffen zu haben, ohne je die letzte Verantwortung für die Entwicklung der politischen Verhältnisse, unter denen sie in die Welt treten mußte, tragen und ohne diese Waffe in den Entscheidungskampf der Nation führen zu dürfen. — Es ist lehrreich, wenn in diesem Buche diese Frage vom Standpunkt Tirpitz' aus betrachtet wird. Das Buch ist ein wertvoller Beitrag zur Geschichte der alten Marine, aus dem sich auch viele Lehren für die Zukunft ergeben.

**Das Hapagbuch von der Seefahrt.** Herausgegeben von Hans Leip. 112 Seiten mit 32 Tafeln und 65 Zeichnungen. Preis geb. 2,80 (Leinen). Verlag Knorr & Hirth, G. m. b. H. München 1936.

Wenn das Hamburger Fremdenblatt, das schließlich ja auch etwas von der Seefahrt versteht, schreibt: „... Mit dem Hapagbuch von der Seefahrt ist eines der besten Bücher herausgegeben worden, das seit langer Zeit über die Schifffahrt geschrieben wurde“, so kann man sich als seebefahrener Mann diesem Urteile ohne weiteres anschließen. Text und Illustrationen sind einzigartig, und man kann wohl sagen, Leidenschaft und Sehnsucht haben den Inhalt dieses Buches diktiert. Wie Dichtern und Malern, Trampfahrern und Fotografen, Schiffszungen und Kapitänen die See und die Seefahrt zum bestimmenden Erlebnis wurde — das hat Hans Leip im „Hapagbuch von der Seefahrt“ zusammengetragen. Ein Buch der Romantik, ein Buch, das ausruhen läßt, das spannt und entspannt wie eine Seefahrt, ein Buch, das man genießt und wieder genießt, das durch das Wort des Dichters, durch den Stift des Künstlers Sehnsucht stillt und weckt, das unseren Traum von der Seefahrt der Erfüllung näher bringt und für jeden Freund der See und des Reisens ein wundervolles Geschenk darstellt.

**„Der Admiral.“** Leben und Tod derer vor Falkland. Von Jan Murr. 116 S. Preis RM. 2,50. (Leinen). Verlag Junge Generation, Bild- und Buchverlag G. m. b. H. Berlin 1935.

Das Schicksal des deutschen Kreuzergeschwaders und seines Führers, des Admirals Graf Spee, ist so tragisch aber auch so ehrenvoll, daß es auf ewig in den Annalen deutscher Ruhmesgeschichte verankert ist. Jan Murr widmet nun sein Buch „Leben und Tod derer vor Falkland“ und versucht, den Spruch „Die See ist das Leben wert“, treffend zur Geltung zu bringen. Leider aber sind Jan Murr Fehler unterlaufen, die selbst einem Dichter mit der „dichterischen Freiheit“ nicht unterlaufen dürfen, besonders aber nicht bei einem Buche, das ein Drama darstellt. Es erweist sich auch, daß Murr von der Seefahrt keine Ahnung hat, und so ist es schade, daß die Taten braver deutscher Seeleute verunstaltet werden.

**Stageraal.** Die größte Seeschlacht der Weltgeschichte. Von Georg von Hase, Fregattenkapitän a. D. 9. Aufl. 38. bis 45. Tausend. (Erstmalig erschienen unter dem Titel: Die zwei weißen Hölzer.) 161 Seiten mit 26 Bildern. Preis RM. 2,85 (Leinen). Verlag von K. F. Koehler, G. m. b. H. Leipzig 1933.

„Vor zwanzig Jahren.“ In allen größeren Tageszeitungen finden wir heute diese Rubrik, die die Größe und Erhabenheit schiffsreicher und blutvollster deutscher Geschichte in dem Bewußtsein neuen Staatsdenkens vollhaft neu ersehen läßt. Viele haben diese Zeit deutscher Wiedergeburt aus Blut und Stahl, diese Zeit heroischer Kameradschaft und Opferbereitschaft visionär und symbolisch zu gestalten versucht, aber nur wenige sind wahrhaft dazu berufen gewesen, diese Sinfonie eines Weltbraudes dichterisch zu schauen und zu gestalten.

Vor zwanzig Jahren am 31. 5. und 1. 6. 1916 fand am Stageraal, einem Meeresarm der Nordsee zwischen Jütland und Norwegen, die größte Seeschlacht der Weltgeschichte statt, und so war es Anlaß genug, diesen Erinnerungstag an den großen Sieg der deutschen Hochseeflotte unter Admiral Scheer, diesem genialen Kriegsmann, über die englische Flotte unter Ad-



miral Jellicoe in diesem Jahre feierlich zu begehen. Was unsere deutsche Flotte in jenen so ereignisreichen Tagen geleistet hat, schildert meisterhaft und packend Freg.-Kapitän v. Hase, der erste Artillerieoffizier unseres größten Schlachtkreuzers „Derfflinger“, der immer im Brennpunkt des Kampfes stand und wesentlich zur Vernichtung britischer Kreuzer beitrug. Ausgehend von den Ereignissen der Kieler Woche 1914, bei der auch die englische Flotte durch größere Einheiten vertreten war und welcher Besuch in Kiel damals nicht nur in Deutschland, sondern in der ganzen Welt überhaupt größtes Aufsehen erregte, leitet die Erzählung dann lebendig und wahrheitsgetreu zu der Seeschlacht vor dem Stagerak über, um am Schluß des Buches noch einen Anhang: „Auszug aus den im Herbst 1916 im „London Magazin“ veröffentlichten Aufjagen des englischen Marineministers Churchill zu bringen. In diesem Buche, das reich illustriert ist, wird der deutschen Flotte und all den braven Seeleuten ein würdiges Ehren Denkmal gesetzt.

„Kronprinz Wilhelm“, der Luxusdampfer als Kaperschiff. Von Graf Alfred von Nizychowski mit einer Einleitung von Graf Luckner. 230 Seiten, 6 Abbildungen und eine Karte. Preis (Leinen) RM. 5,80. Verlag von R. F. Koehler G. m. b. H. Leipzig 1931.

Dieses Buch „Kronprinz Wilhelm“ wird von dem vergnügten Grafen Nizychowski, einem Neffen des Botschafters Baron Hengemüller, anschaulichst geschildert. Sein Seemannsgarn von dem Matrosen, der kurz vor jeder Schiffskapereung Nasenbluten bekam und dadurch zum Schiffsrakel wurde, ist ein guter Schluß aus der Bude. Man kann sich, wie Graf Luckner in seiner Einleitung ganz richtig sagt, aufrichtig freuen, daß dieser vergnügte polnische Graf am Leben blieb, um sein Garn zu spinnen, anstatt mit seinem Kameraden Hoffmann in die Tiefe des Ozeans zu versinken.

Das Buch beginnt mit einer Schilderung der historischen Kieler Woche 1914, leitet dann über zu dem Rendezvous mit der „Rarische“: „Wir werden ein Kriegsschiff“ und berichtet dann von der 250 tägigen Kriegsfahrt des damals schnellsten Passagierdampfers der Welt „Kronprinz Wilhelm“, dem es gelang, acht Monate lang den Nachtstellungen der vereinigten alliierten Atlantik-Flotten trotzend, den Schiffsverkehr Südamerika—Europa durch Aufbringung von 15 Prisen im Gesamtwerte von rund 30 Millionen Goldmark empfindlich zu stören, ja völlig lahmzulegen. Wir erleben, wie eine Frau die Harmonie stören kann, machen ein Weihnachten mit Haijischen in den Tropen und unzählige Kaperefahrten mit und freuen uns über die Erzählung, wie der Matrose dem Schiffsbardier die Eau de Cologne stahl. Heute, 20 Jahre nach den Begebenheiten und Fahrten dieses Riesenschiffes als Kriegsfahrzeug bedeutet dieses Buch aber mehr als nur eine kurzweilige Erzählung. Es ist ein stilles aber bedeutungsvolles unaufdringliches Buch von den Taten deutscher Matrosen.

Graf Spees letzte Fahrt. Erinnerungen an das Kreuzergeschwader von Hans Bochhammer. 184 Seiten mit 24 Abb. 8°. Preis (Leinen) RM. 2,85. Verlag von R. F. Koehler G. m. b. H. Leipzig 1934.

Zu jenen Büchern, die heute jeder Deutsche kennen sollte, gehört auch das Buch vom Grafen Spee und seinen Kreuzern, vom Sieg bei Coronel und Untergang bei den Falklandinseln, denn es ist eines der besten Kriegsbücher. Schlicht, aber in eindringlichster und lebendigster Sprache schildert der älteste Ueberlebende, der letzte „Erste Offizier“ S. M. S. „Gneisenau“ Ausfahrt, Sieg und Untergang des deutschen Geschwaders unter Viceadmiral Graf von Spee und damit das stille Heldentum und die stets opferbereite Kameradschaft des deutschen Marinevolksgenossen im Grauen der Seeschlachten. Gerade das Persönliche, die Einzelschicksale, das rein Menschliche, geben dem Buch einen hervorragenden Wert. Mit Spannung folgt der Leser den stolzen Schiffen auf ihrem weiten Wege von Tsingtau

über die Marshallinseln und Samoa nach der Westküste von Südamerika, erlebt ihren herrlichen Sieg vor Coronel mit und sieht sie bei den Falkland-Inseln von überlegener Artillerie zerschossen ins feuchte Grab sinken. Alle diese braven deutschen Seeleute kämpften und starben in dem festen Glauben an die unverwundliche Lebenskraft des deutschen Volkes. Und wir freuen uns, daß es nicht umsonst war.

Den toten Kameraden zur Ehre, den Lebenden zur Erinnerung, der Jugend zur Nacheiferung und der jungen deutschen Flotte, in der der Geist eines „Gorch Fock“, eines „Horst Wessel“ lebt, ist dieses Buch entstanden.

Seetoufel. Abenteuer aus meinem Leben. Von Graf Felix von Luckner. 311 Seiten mit 133 Abbildungen. 8°. Preis (Leinen) RM. 3,60. Verlag von R. F. Koehler, G. m. b. H. Leipzig 1935.

Graf Luckner schrieb dieses Buch vor 15 Jahren, als er noch die Gefangenschaft in den Gliedern, als noch der Kreuzerriegel schwer auf seiner Seele lastete. Frisch wie der Seewind und stürmisch wie die See ist das Buch, und man kann dann wohl sagen, das ist ein Buch, das die Väter heimlich unter den Kopfkissen ihrer Sprößlinge hervorholen, um darin mit heißen Ohren bis zum Morgen zu schmökern. Meisterlich geschrieben, spannend und gut, man kann jagen reich ausgestattet, befriedigt es mehr als reich die Wünsche, die an ein Buch dieser Art zu stellen sind. Und es ist wahr! Keine erfundene Geschichte kann so abenteuerlich und begeisternd sein wie die Lebensgeschichte des Grafen Felix von Luckner, den unsere Feinde im Weltkrieg als den letzten der großen Korpsaren bezeichneten. Was hat er aber auch alles erlebt. Es geht wirklich auf keine Kuhhaut! Schulentlassener Schiffsjunge, Zauberschülerling, Matrose, Meisterschaftsringer von St. Pauli an der Keeserbahn, mexikanischer Soldat, Leuchtturmwärter, Steuermann, das sind nur einige Stationen auf seinem wildbewegten Lebensweg. Durch hervorragende Leistungen wurde er als aktiver Offizier in die Kriegsmarine übernommen, brachte es bis zum Vorvettenkapitän und war im Weltkrieg Kommandant des letzten Segelkreuzers der Kriegsmarine, des „Seeadler“, der, mit einer alten Kanone bewaffnet, so erfolgreich Kaperefahrten führte. Man kommt aus der Spannung nicht heraus, wenn man dann seinen Schiffbruch und sein Robinsonleben liest, wie er in der Südsee 2400 Meilen im offenen Boote zurücklegte, aus der Gefangenschaft entflo, einen Segler kaperte, von feindlichen Kreuzern gesagt, schließlich eingebracht wurde und nun wie ein Vogel im Käfig behandelt wurde.

Marine = Geschichtsfibel. Von Eberhard v. Manteh, Viceadmiral a. D. Verlag „Offene Worte“, Berlin W. 35. 120 Seiten mit 21 Porträts, 100 historischen Bildern und 4 Karten. Berlin 1935. Preis RM. 1,—.

„Zum Verständnis deutscher Seegelung gehört die Kenntnis von der Entwicklung der deutschen Kriegsmarine.“ Diese kleine Geschichtsfibel ist nun ein ausgezeichnete Führer durch die Geschichte der deutschen Kriegsmarine. Knappes, klares Wort und einprägendes Bild machen die Grundzüge der deutschen Marinegeschichte sofort begreifbar. Als Ergänzung zu der im gleichen Verlage erschienenen Marinefibel ist dieses Buch für alle bestimmt, die sich über Einzelheiten der Seefahrt zur Zeit der Wikingen, Vandalen, Normannen, der Hanse, Seeräuberzeit, sowie darüber besonders hinaus der Kurfürstlichen, der Preussischen und Kaiserlichen Marine und über sämtliche Daten des Weltkrieges, des Aufbaues der Flotte in den Jahren bis zum Kriege, des Unterganges und Wiederaufbaues unterrichten wollen.

Unsere Kriegsmarine. Vom Großen Kurfürsten bis zur Gegenwart. Von Viceadmiral a. D. Dr. eh. v. Manteh. Verlag „Offene Worte“, Berlin W. 35. 355 Seiten mit 16 Bildtafeln. Berlin 1935. Bl. Leinen RM. 3,—.



Was die kleine Marine-Geschichtsfibel in kurzen Strichen zeigt, bringt das Buch „Unsere Kriegsmarine“ in erschöpfender Weise. Bar jedes doktrinären Tons und aus warmem Herzen geschrieben für die Wichtigkeit der Seegelung, für die Schönheit des Seemannsberufes, für die ruhmreiche Tradition der Brandenburgisch-Preussisch-Deutschen Marine, für den Drang des deutschen Volkes zur See und für des deutschen Stammes besondere Fähigkeiten zum praktischen Seemannsbrauch und auch zum Schiffeerbauer. Das Buch ist ein Denkmal für unsere deutschen braven Seeleute und gewinnt durch seine reiche Illustrierung sehr an Anschaulichkeit und Eindringlichkeit.

**Handelsmarinefibel.** Von Schiffsbaudirektor Hermann Hildebrandt. Verlag „Offene Worte“, Berlin W. 35. 136 Seiten mit 68 Bildern und Zeichnungen sowie 1 Tafel. Berlin 1935. Preis RM. 1,50.

Wenn es auch zu begrüßen ist, daß der Verlag „Offene Worte“ als Ergänzung zu der Marine-Fibel nun diese handliche Handelsmarinefibel herausgibt, so wäre es doch zu wünschen gewesen, daß dieses Gebiet nicht ein Schiffsbaudirektor, sondern ein richtiger Seemann, ein Nautiker, behandelt hätte. So kommt es, daß das Büchlein nicht ganz den Zweck einer Fibel erfüllt, eine gute Einführung in das schwierige Gebiet der Handelschiffahrt zu sein. Die nautische Seite nimmt nur einen kurzen Raum ein, dagegen hat der Verfasser das Maschinenfach besonders breit behandelt. Ohne die Marinefibel von G. v. Mantey ist diese Fibel für den nautischen Seemann nur etwas Halbes.

Curt Staude.

**Die Schiffsfibel.** Text von Wolfgang Rittmeister. Bilder von Alfred Mahlau. V. Staackmann-Verlag, Leipzig 1936. Geb. RM. 2,50.

Es ist ungemein reizvoll, anhand dieses schmucken Buches die Arbeit zu verfolgen, die in Jahrtausenden geleistet werden mußte, um den Schiffskörper vom ausgehöhlten Baumstamm bis zu seiner heutigen Vollendung zu entwickeln. Der Anteil aller Seefahrt treibenden Völker an diesem gewaltigen Werk wird in scharf umrissenen Abschnitten geschildert und in hundert Bildern ausgezeichnet veranschaulicht. Einblicke in die Geschichte dieser Völker, ihrer Abenteuer- und Entdeckungsfahrten auf See, ihrer ewigen Kämpfe um die Herrschaft über die Meere erhöhen die Spannung, die von diesem Buch ausgeht. Somit erfüllt es den rechten Zweck einer Fibel, Belehrung und Anregung zugleich zu vermitteln. Neben dem Laien, für den das Buch in erster Reihe gedacht ist, wird auch der Fachmann an ihm seine Freude haben.

### Geschäftliches

Der Gesamtauflage dieses Heftes liegt ein Prospekt über die „Sammlung Naturwissenschaftlicher Taschenbücher“ von Carl Winters Universitätsbuchhandlung in Heidelberg bei, auf den hiermit hingewiesen wird.

Von einer Neuerscheinung des Verlages V. Staackmann in Leipzig berichtet ein zweites Prospekt. Wir verweisen unsere Leser auch auf die Besprechung der „Schiffsfibel“ im vorliegenden Heft.

Herausgegeben von der Heimatvereinigung „Unser Pommerland“. Schriftleiter: Gustav Fischer, Stettin. Druck und Verlag von Fischer & Schmidt, Stettin. Nachdruck der Originalbeiträge ist nur mit Erlaubnis des Verlages gestattet. Alle Sendungen sind an den Verlag der Zeitschrift „Unser Pommerland“, Stettin, zu richten. Verantwortlich für den Anzeigenteil: Johannes Fischer, Stettin. Liste 3. D. M. III. 1300.

# Damenmoden Prüss G. m. b. H.

Stettin, Gr. Wollweberstr. 37/38

## Für Weihnachtsgeschenke

empfehlen wir preiswert und doch mit besonderer Note

Mäntel — Kleider — Blusen — Röcke — Morgenröcke  
moderne Strickwaren.

Besichtigen Sie unsere sehenswerten Schaufensterauslagen!

# Jahrbücher der Wehremacht 1937

Von Offizieren des Reichskriegs- und Reichsluftfahrtministeriums, des Generalstabs und der Truppe bearbeitet

**Band I: Jahrbuch  
des deutschen Heeres  
1937**

herausgegeben vom Leiter der Pressegruppe  
im Reichskriegsministerium Major Jost.  
Geleitwort: Generaloberst Fehr. v. Fritsch

**Band II: Jahrbuch  
der deutschen Kriegsmarine  
1937**

herausgegeben von Admiral Gadow  
Geleitwort:  
Generaladmiral Dr. h. c. Raeder

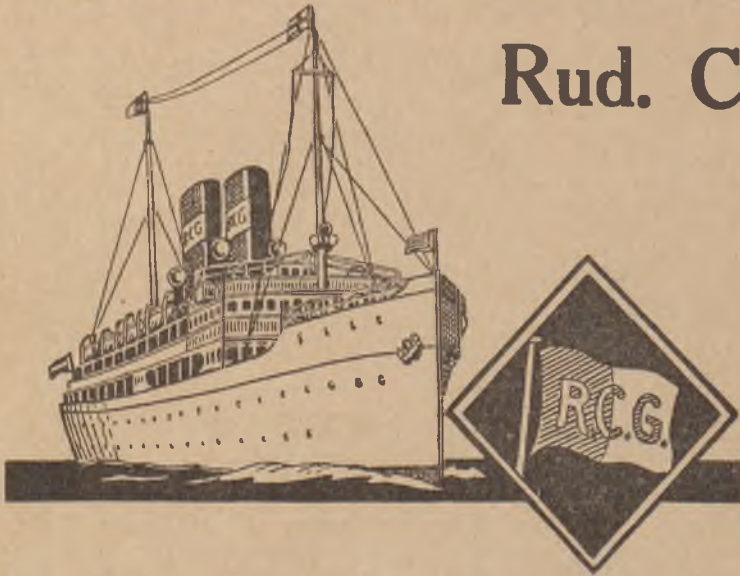
**Band III: Jahrbuch  
der deutschen Luftwaffe  
1937**

herausgegeben von Hauptmann (E)  
Dr. Kürbs, Reichsluftfahrtministerium.  
Geleitwort: Generaloberst H. Göring

Jeder Band umfaßt nahezu 200 Seiten. Insgesamt etwa 300 Bilder. Ganzleinenbände. Alle drei Bände zusammen in Kassette RM. 7,80; Preis des Einzelbandes RM. 3.— Zu beziehen durch jede Buchhandlung und durch

**BREITKOPF & HÄRTEL IN LEIPZIG**





# Rud. Christ.Gribel Stettin

Reederei

Gegründet 1773

Drahtanschrift: Gribel

Fernruf: Sammel-Nr. 35531

## Regelmäßige Passagierdampfer-Linien

### Stettin - Tallinn (Reval) - Helsingfors

Sommerhalbjahr: zweimal wöchentl. Verkehr  
Winterhalbjahr: einmal wöchentlicher Verkehr

— 7-tägige Rundreisen zur See —

### Stettin - Tallinn - Wiborg - Kotka - Abo

Einmal wöchentlicher Verkehr

— 10-tägige Rundreisen zur See —

### Stettin - Wisby - Norrköping - Stockholm - Abo

Vierzehntäglicher Verkehr

— 10-tägige Rundreisen zur See —

### Stettin - Riga

Einmal wöchentlicher Verkehr

— 7-tägige Rundreisen zur See —

Außerdem Veranstaltung von

19-tägigen Rundreisen zur See von Stettin nach westschwedischen und norwegischen Häfen  
Malmö, Göteborg, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Aalesund, Trondheim u. a.

Ausführliche Fahrpläne aller Linien stehen ab Frühjahr 1937 zur Verfügung.

## Regelmäßige Frachtdampfer-Linien

zwischen Stettin und

### Deutsche Küste

Bremen ♦ Hamburg  
Kiel ♦ Flensburg  
Elbing  
Königsberg

### Randstaaten

Danzig  
Memel  
Riga ♦ Libau  
Tallinn (Reval)

### Skandinavien

Stockholm ♦ Norrköping  
Malmö ♦ Göteborg  
Kristiansand ♦ Stavanger  
Bergen ♦ Trondheim

### Finnland

Helsingfors  
Abo  
Wiborg  
Kotka

### England

London

### Rheinhäfen

Rotterdam  
Antwerpen  
Duisburg  
Düsseldorf ♦ Köln

Auskünfte in allen Frachtangelegenheiten durch die Reederei



# Admiral Scheer

## Vom Segelschiff zum U-Boot

Die Lebenserinnerungen des Siegers vom Skagerrak  
6.-8. Tauf., bearb. von Fregattenkapitän a. D. Scheibe

286 Seiten mit 16 Tafeln. In Leinen RM. 6,80

Der Sieger in der größten Seeschlacht neuerer Zeit erzählt uns die Geschichte seiner Erlebnisse von seiner Seekadettenzeit bis zum Chef des Admiralstabes der deutschen Marine im Weltkrieg. Die ganze Entwicklung unserer Flotte wird uns in den Bildern der einzelnen Schiffstypen und den Bildnissen der maßgebenden Persönlichkeiten vorgeführt. — Die Schilderung der Ereignisse im Weltkrieg ist besonders wertvoll, da sie viele unbekannte Einzelheiten bringt, die erschütternd die Tragik des deutschen Schicksals darlegen. Wir wünschen jedem Deutschen das Buch auf den Weihnachtstisch; man muß es nicht nur lesen, sondern auch besitzen. Militär-Wochenblatt.

**Quelle & Meyer, Leipzig**

# HAGEN & Co. STETTIN

Bollwerk 3  
Gegr. 1853  
Telefon 21673

Sämtliche ÖLE

Maschinen-Bedarf

Asbest — Gummi

## Felix Graf von Luckner

### Im Segelschiff um die Welt

Eine packende Schilderung, wie der bekannte Seefahrer als Schiffsjunge und Matrose die Meere befuhr. Er schaut mit hellem Auge die Wunder einer zauberhaft-schönen Welt.

Reich illustriert. — Gebunden RM. 1,50

**Verlag Hoursch & Bechstedt, Köln.**

## Anschlussmöglich- lichkeit nach allen Häfen der Welt

140 Hebezeuge  
Kühlanlagen  
Getreide-  
Großanlagen

Günstig gelegene  
Lagerplätze und  
Grundstücke aller  
Art für industrielle  
und gewerbliche  
Unternehmungen  
mit und ohne Gleis-  
u. Wasseranschluß  
zu vermieten oder  
zu verkaufen.

# STETTIN



**DER SEEHAFEN DES OSTRAUMES**



# Weihnachtsbücher für Heimatfreunde!

## Elche zwischen Meer und Memel

Von Martin Rakies

Insgesamt 120 Seiten mit 82 hervorragenden Aufnahmen des Verfassers. — In Leinen gebunden RM. 3.60

„Nur ein Löwe konnte uns ähnliches geben. Unübertroffen aber erscheinen mir die gelungenen Naturaufnahmen und Bilderreihen des urigen Elchwildes.“  
Maurer (Gaujägermeister)



## Belauschtes Leben Kleine Kreatur in Wasser, Busch und Halm

Von Karl Otto Bartels

164 Naturaufnahmen aus dem Leben der niederen Tierwelt mit erläuternden Bildunterschriften, Namensangaben und ausführlichem Text (62 Seiten). Mit einem Geleitwort von Prof. Dr. Deegener, Universität Berlin.  
In Leinen gebunden RM. 4.80

In der vorzüglichen Ausstattung dem Bande „Waldweben“ angepaßt, führt uns dieses Buch in die Welt der kleinen Kreatur, deren Lebensgewohnheiten und Verwandlungen in 164 meisterhaften Naturaufnahmen geschildert werden. Diese sind von einer unübertrefflichen Schärfe und Plastik, oft von geradezu künstlerischem Wert, und spannender als der spannendste Roman sind diese Lebensbilder aus einer kleinen Welt.

Das Tier, April 1936.

## Waldweben Die Lebensgemeinschaft des deutschen Waldes in Bildern von A. Gerhard und G. Wolff

150 eigene Naturaufnahmen aus dem Tier- und Pflanzenleben des heimatischen Waldes in herrlichem Kupfertiefdruck mit aufschlußreichem Einführungstext.  
In Leinen gebunden RM. 4.80

Eine buchtchnische Meisterleistung seltener Art ist dieses wunderbare Werk. Fauna und Flora in ihrer naturwahren Vielgestaltigkeit des heimatischen Waldes wird uns in bildhafter Schönheit vor Augen gestellt, und wenn wir das Buch aus der Hand legen, fühlen wir in uns die brennende Begierde, Wirklichkeit werden zu lassen, was es zu uns sprach. „Waldweben“ ist ein Kleinod für den ergrauchten Weidmann und eine Bibel für die Jugend, daher ein Schmuckstück für jedes Heim.

St. Hubertus, Wien



# Hugo Bermühler Verlag

Berlin-Lichterfelde 9



# Baltische Frachtkontor Gesellschaft m. b. H. Stettin und Swinemünde

Fernruf: 28091/93 — Tel.-Adr. „Baltfracht“

Schiffsmakler : Befrachtungs-Agentur : An- und Verkauf von Schiffen : Bunkerkohlen Umschlag von Massengütern : Versicherungen

Läßt Kinder nie allein bei brennendem Weihnachtsbaum oder offenem Licht!!!



**Feuer in Kinderhand bringt Unheil!**

**Pommerische Feuer-Sozietät**

Stettin, Pölitzer Straße 1

Gegründet 1719

Fernruf 25441

Auskünfte und Abschlüsse auch durch die Kreisversicherungs-Kommissare.



wenn Sie den langgehegten Wunsch erfüllen und eine Klein-Continental schenken. Diese schucke, handliche und stets arbeitsbereite Maschine beseitigt alle Briefsorgen und sichert erfolgreiches Arbeiten. Schon von RM 186,- an ist eine Klein-Continental erhältlich.

Verlangen Sie noch heute die Weihnachtsdruckschrift

vom Hauptvertrieb

**MAX GENSEBURG**

Stettin, Schulzenstraße 33/34, Ruf 27174/75

# Stettiner Elektrotechnische Werke

Stettin Pölitzer Straße 98  
Mönchenstr. 29/30

Stolp Schmiede-  
straße 3

Stargard (Pom.), Holz-  
marktstr. 4-5

**Elektroanlagen, Kühlschränke und -Anlagen,  
Rundfunk- u. Elektrogeräte, Kronen u. Lampen**





Nimm ein Bank-Sparbuch!

# Pommersche Bank

Aktiengesellschaft

Stettin, Moltkestraße 15  
am Kaiser-Wilhelm-Denkmal.



Die Grundsätze unseres Hauses:

*Gute Qualitäten  
grosse Auswahl  
niedrige Preise*

## KARSTADT

STETTIN

## Landschaftliche Bank für Pommern

(Central-Landschafts-Bank)

Fernsprech-Sammel-Nr. 25421

Stettin, Paradeplatz 40

Postcheck-Konto Stettin 1436

**Körperschaft öffentlichen Rechts**  
Amtliche Hinterlegungsstelle  
für Mündelgelder



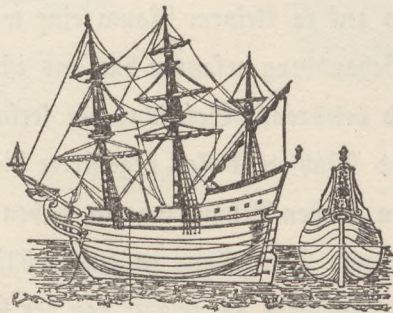
**Ausführung aller bankmäßigen  
Geschäfte für Landwirtschaft, Handel,  
Gewerbe, Industrie u. Privatpersonen**

Annahme verzinslicher Einlagen / Sparkonten / Kontokorrentverkehr / Gewährung von Krediten / Diskontierung von  
Wechseln / An- und Verkauf von Wertpapieren und ausländischen Zahlungsmitteln / Verwahrung und Verwaltung  
von Wertpapieren und verschlossenen Depots / Vermietung von Schrankfächern unter eigenem Verschluss der Mieter



NEUERSCHEINUNG

# DIE SCHIFFSFIBEL



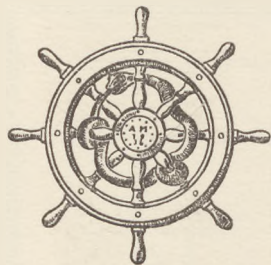
TEXT VON WOLFGANG RITTMEISTER • 100 BILDER VON ALFRED MAHLAU

PREIS GEBUNDEN RM 2.50 / L. STÄCKMANN VERLAG IN LEIPZIG



Durch Seefahrten und Krieg zwischen den Nachbarn zur Entwicklung  
zu reifen, war nun einmal die Bestimmung des Menschengeschlechts.

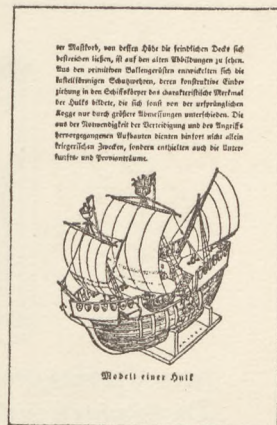
Leopold von Ranke, Weltgeschichte



Vom Einbaum bis zum Dzeanriesen unserer Tage reicht der weitgespannte Bogen, den die Entwicklung der Schiffstypen durchlaufen hat. Daß ihr großer Reichtum an Formen auf so kleinem Raum eine wirklich umfassende, übersichtliche und fesselnde Behandlung erfahren hat, das ist der besondere Reiz dieser Schiffs-

fibel: sie gibt zugleich eine schöne und belehrende Geschichte der seefahrenden Völker und ihres Schiffswesens. Der Lübecker Künstler Alfred Mahlau, dessen begeisterte Liebe dem Schiff gilt, und Wolfgang Rittmeister, ein Teilnehmer der letzten großen Atlantikregatta, haben hier in engster Zusammenarbeit ein kleines Werk geschaffen, in dem Bild und Darstellung zu einer völligen Einheit verschmolzen sind. Von den mythischen Anfängen berichtet das Büchlein, es erzählt von der Seemacht der Ägypter und der Phönizier und gibt eine klare Vorstellung von den Grundlagen des antiken Seewesens. Es schildert die gewaltigen Leistungen der Wikinger, die Hanse und die Schiffe des Entdeckungszeitalters und führt bis zu Blüte und Niedergang der Segelschiffahrt, die den Todesstoß erhielt, als der moderne Schnelldampfer vollendet wurde. Eine kurze Geschichte des Unterseebootes schließt den Band ab.





**DIE SCHIFFSFIBEL.** Text von Wolfgang Rittmeister. 100 Zeichnungen von Alfred Mahlau. Sachkenntnis und künstlerische Intuition machen dieses Bändchen zu einem der anregendsten Bücher, an dem sich Jung und Alt, Lehrende und Lernende erfreuen werden, wenn sie nur von dem gleichen Gefühl beherrscht sind, aus dem es entstanden ist: der Liebe zur See. Preis gebunden RM 2.50

L. STÄCKMANN VERLAG · LEIPZIG





Gleichzeitig  
erschieden:



**Text von Ludwig Grote · Bilder von Egon Pruggmayer**  
Die Stilgesetze der großen historischen Epochen auch dem ungeschulten Blick erkennbar zu machen und in klarer und knapper Form zu beschreiben, ist Sinn und Absicht dieses handlichen Bandes. Eine plastische Geschichte der deutschen Baukunst und des Kunstgewerbes ist so entstanden, die vom romanischen Stil bis zum Kunstschaffen der deutschen Romantik führt.

**Text von Jan Lauts · Bilder von Ernst Dölling**  
Eine aufschlussreiche kleine Geschichte des deutschen Wehrwesens. Germanisches Kriegerturn, Ritterzeit und Landsknechtswesen, die Begründung des stehenden Heeres bis zu den Freiheitskriegen, wie sie am ruhmreichen Beispiel der preussischen Armee zu studieren ist: das ist die Entwicklung, die hier ihre einfachste, aber auch ihre schönste Schilderung gefunden hat.

**Jeder Band enthält rund 100 Zeichnungen · Preis gebunden RM 2.50**

**L. STÄCKMANN VERLAG IN LEIPZIG**