Zur Geschichte der bäuerlichen Schiffahrt in Pommern vom 16. bis 18. Jahrhundert.

Von Paul Bierhals, Stettin.

Im Jahre 1661 klagten die Lizenteinnehmer zu Stolpmünde und Rügenwalde über Unterschleife und „Handlung" wider die Lizentordnung durch Amtsuntertanen zu Görshagen, Neuwasser, Vitte usw. Z. B. hatte Bauer Thomas Vietzke aus Rützenhagen Speck, Butter, Eier, Bernstein u. a. m. zu Jershöft am Strande eingeladen und war damit nach Danzig gesegelt.

Auch andere Untertanen des Amtes Rügenwalde verluden ab Jershöft Güter nach Danzig und brachten Salz und Waren von Danzig als Rückfracht mit. Wie alt diese Schiffahrt der Rügenwalder Amtsbauern ist, erhellt aus dem Umstande, daß Bogislaw X. im Jahre 1508 seinen Bauern von „Garsthövede und Klennevitz" (= Vitte) untersagte, mit ihren Schuten Seehandel zum Schaden der Kaufleute zu treiben. Die Bauern durften nur ihre Fischware verschiffen und ihren eigenen Bedarf an Waren zurückbringen, aber keine fremde Ware[1].

Dennoch beschwerte sich bald danach (undatiert, vermutlich 1516) die Stadt Rügenwalde beim Herzog „über die fürfengliche ungewöhnliche Schiffahrt, der sich die von Garßhaupt und anderen Vitten, auch etliche lose Vischer und Pauerknechte eine Zeit her wider Fueg . . . unterwunden . . . mit großen ungewöhnlichen Schueten allerlei Fischware zu fremden Nationen, nach Danzig, Lübeck, Rostock und Wismar und demgleichen — auch Speck, Schmer und Arnenissen (von Arn = Ernte, also Getreide?) zu schiffen und wiederumb Salz, Gewant, Eisen etc. wiederbringen und uffm Lande verkaufen."

Aus dem Jahre 1535 hören wir wieder, daß die Fischer von Jershöft, Rützenhagen, Vitte und Neuwasser ihre Fischware, auch Korn und Butter der benachbarten Bauern mit großen Booten und Schuten vom Strande verschifften. Die Fischer wiesen jedoch die Beschuldigungen der Stadt Rügenwalde zurück. Sie hätten immer dem Rezeß Bogislaws X. nachgelebt, besäßen auch durchaus nicht zu große Boote[2].

Bauer Bartholomäus Horn aus Rützenhagen wurde Bürger von Stettin und trieb mit seinen in Rützenhagen gebliebenen Brüdern Handel mit geräuchertem und gesalzenem Lachs und anderen Fischen. 1554 versuchte er am Strande von Rützenhagen Wein auszuschiffen. Der Rat zu Rügenwalde beschlagnahmte ein vor Rützenhagen beladenes anderes Schiff[3].

Noch 1636 ließen sich die Bauern und Fischer zu Jershöft und Vitte ihre Privilegien wegen Verführung ihrer Fische und Anbringung anderer Waren bestätigen. Nicht nur für eigene Rechnung betrieben sie Schiffahrt, sondern mußten auch Dienstfahrten für den Herzog unternehmen. Diese Dienste scheinen später durch eine Abgabe, die sog.

---

[1] Akten sämtlich aus dem Staatsarchiv Stettin: Rep. 7 P. II Tit. 36 Nr. 29.
[2] Rep. 4 P. II Tit. 35 Amt Rügenwalde Nr. 34 und 54.
[3] Karl Rosenow, Rützenhagen im Rügenwalder Amt, Rügenwalde o. J.

www.rcin.org.pl

Weinfracht, abgelöst worden zu sein. Die Vitter und Jershöfter zahlten 1663 jeder 24 Schilling Weinfracht jährlich, mußten aber gleichwohl nach Kolberg fahren, heißt es in der Amtsbeschreibung. Die engen Beziehungen der Gegend zur Seefahrt erklären es, daß in diesem Jahre aus Vitte vier Söhne und aus Jershöft sechs Söhne als Seefahrer auf Reisen waren (wohl als Matrosen fremder Schiffe)[4]. Mit Rücksicht auf die Belange der Lizentbehörde und die der Städte entschied 1662 auch die Kurfürstliche Regierung in Pommern: „es bleibt den Fischerlägerdörfern vergönnt, aus dem Strande mit ihren Booten Fischwaren auszuschiffen" und den eigenen Bedarf an Waren zu holen; alles ist jedoch in Rügenwalde oder Stolpmünde zum Lizent anzumelden. Über den Seehandel „etzlicher vom Adel, Strändner, Bauern" und Lebaer mit Holz und Kaufmannswaren über die Leba klagten gleichzeitig Stolper Kaufleute. Da aber der Lebastrom zwischen „Reichsgrenzen" lag, konnte die Brandenburg-Pommersche Regierung diesen Handel nicht hindern[1].

Die Entlegenheit der hinterpommerschen Küste, die Unsicherheit und der Zustand der Landstraßen wies schon frühzeitig den Bauernfischer auf den Wasserweg längs des Strandes. So verarbeiteten 1558 die Leute zu Rowe Dorsch zu Flakfisch (am Rücken geteilt und gedörrt) und führten ihn nach Stettin und von da nach Stargard zum Verkaufe[5]. Bei dem Mangel geeigneter Häfen und bei der Eifersucht der Städte, in deren Häfen die Bauernschiffahrt nur Schwierigkeiten begegnete, konnte sie sich am offenen hinterpommerschen Strande nur kleiner Fahrzeuge bedienen. Anders war die Entwicklung in Gebieten, die Schiffsverkehr begünstigten und den Fahrzeugen Schutz boten.

Unter den Einnahmen des Amtes Jasenitz erscheinen zu 1614 Dienstgelder von den Kähnen zu Ziegenort. 1623 schrieb der Pastor Müller in Ziegenort an den Herzog: „zum andern werfen sich auch auf Instleute oder Tagelöhner, junge starke Kerls, welche sich der Lunckerey befleißigen, Bügger oder kleine Schiffkahne, wie der Alten Gebrauch, da niemals mehr denn zwei gewesen, die den Krügen Bier zugeführt, zu legen, damit Holz nach Stettin schiffen und nachdem sie solches verkaufet, Brot und andere Victualien einkaufen und allhie . . . vertun und verkaufen". Zwei Jahre später klagten die „Schipper" zu Ziegenort, u. a. ein Jacob Wegener, daß der Amtshauptmann Jochim Trampe ihnen die Fracht vorenthielt für Holzfahrten nach Wolgast. Trampe hatte als Neuerung eine Abgabe von sechs Gulden jährlich je Schiff erhoben, „nur daß wir durchs Wasser fahren". Vordem scheinen zu Ziegenort keine Schiffer gewohnt zu haben; denn 1588 befiehlt die Herzogin, „etzliche Kahne zu heuern, so Holz aus Amt Jasenitz nach Wolgast bringen sollen". „Etzliche Kerle, so Kahne haben, zu Wahrlang und Warp", weigern sich jedoch, da man ihnen für Holzfahrten nach Wolgast vor zwei und mehr Jahren noch keine Fracht gezahlt hatte. Zu jener Zeit waren vier

---

[4] Rep. 65 b Nr. 66, Rügenwaldische Amtsbeschreibung von 1663.

[5] Rep. 4 P. II Tit. 26 B Nr. 2.

www.rcin.org.pl

Leute zu Wahrlang im Besitz von Kähnen und zwei (Borchert Uteß und Thim Uteß) zu Altwarp[6].

1654 wohnten zu Groß Ziegenort drei Untertanen mit Schuten, „darin sie Holz abführen und ein Gewisses geben". — „Es sollen die Schuten geahmet sein, und nach dem sie groß, wird dafür gegeben und zwar für eine jegliche Reise absonderlich, (sie) können, nachdem der Wind füget, vier, fünf, zuweilen auch wohl sechs Reisen tun" (ahmen vgl. Dähnert: einen Sack amen = bezeichnen, daß er das richtige Maß fasse).

Jacob Wegeners Schute entrichtete je Reise 4½ Reichstaler, die Schuten Peter Uteß' und Jacob Barthelts je 4 Rtlr. Ferner hatte Christian Bradenahl zu Duchow eine Schute, die 6 Rtlr. für die Reise zahlte[7].

Nach der Stettiner Belagerung gab es im Februar 1678 in Groß Ziegenort den Schutener Marten Wegener, auch hatte Tewes Moderaus Witwe eine Holzschute. Bei der Witwe im Hause wohnte Michel Wegener d. Ä., dessen Schute vor Stettin versenkt worden war. Schließlich wird noch ein Kahnführer Michel Schmidt genannt, der nach Stettin gezogen ist. Auch aus Klein Ziegenort war bei der Belagerung Stettins eine Schute verloren gegangen, die Jacob Bartelts, eines Instmannes. Der zweite Schutener hier war Instmann Michel Buggenhagen (?). Bevor der Große Kurfürst das Amt Jasenitz wieder an Schweden abtreten mußte, meldete ihm Henning Manteuffel, es wären ehedem drei Schuten beim Amt gewesen, davon zwei mit Steinen versenkt (vermutlich vor Stettin zur Sperre des Fahrwassers, s. o.) und die dritte Schute zu Stralsund genommen. Manteuffel bat um Bauholz, da die Untertanen sich wieder drei Schuten bauen möchten[8].

Die Beschreibung des Amts Jasenitz vom Herbst 1690 liefert weitere Einzelheiten über die Bauernschiffahrt dort: „Das ganze Dorf Ziegenort schlägt zu des Königs Diensten 82 Faden Ellernholz, welches die Schiffer daselbst anstatt dessen, daß sie kein Holz schlagen, nach Stralsund oder Wolgast zu Dienst eine Reise verführen müssen."

In Groß Ziegenort hatte sich Freimann und Schiffer Michel Moderow ein Fahrzeug angeschafft, während das Schiff des Untertanen und Kossäten Jochim Wegener „in die Grund" lag. Instmann Jochim Klock machte mit seinem Bruder Jacob aus Klein Ziegenort im Sommer mit seinem Schiff Reisen und „tut eine Dienstreise nach Stralsund". Außerdem war noch Peter Hofe ein kleiner Schiffer in Groß Ziegenort.

Zu Klein Ziegenort hatten vier Halbbauern Fahrzeuge: Jacob Bartelt ein neues Schiff von 30 Heidefaden Tragfähigkeit (nach der Ordnung von 1709 maß ein Heidefaden ⅔ des gewöhnlichen Fadens). Hans Bugdahl mit Paul Plack bauten ein Fahrzeug von 24 Ellen Länge (es faßte später 30—33 Faden), Jacob Klocks Holzschute trug 24 Heidefaden, Michel Bugdahls 12 Heidefaden. Sie mußten Dienstreisen nach Stralsund machen.

[6] Rep. 5 Tit. 86 Nr. 5.
[7] Rep. 12 b Tit. 1 Gen. V.P. Nr. 5.
[8] Rep. 12 b Tit. 2 V.P. Amt Stettin Nr. 4.

www.rcin.org.pl

In Jasenitz und Duchow waren nur zwei Kähne für Reisen nach Stettin, der eine trug fünf Heidefaden. Eine Reihe Amtsuntertanen fuhr auf Stettiner Schiffen zur See. Andere betrieben auswärts den Schiffbau. Über sie gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft[9].

1. Schiffer Christian Brennmöhl (1690), Sohn eines losgekauften Untertanen aus Jasenitz, auf Stettiner Schiff nach Holland gereist. 1696 Steuermann zu Stettin.
2. Michel Lange (1690), Sohn eines Instmannes aus Groß Ziegenort, Bootsmann auf Christian Brennmöhls Schiff.
3. Michel Lange (1690), Stiefsohn Valentin Schauers zu Groß Ziegenort, Bootsmann auf demselben Schiff. 1696 zu Stettin ein Kleinschiffer dieses Namens, 1703 wird ein solcher aus Ziegenort als Setzschiffer Bürger zu Stettin.
4. Valentin Schauer (1690), Sohn des vorstehenden Schauer, Schiffszimmermann in Neuwarp.
5. Jacob Lange aus Groß Ziegenort (1690), Bruder von Nr. 2, Schiffszimmermann in Altwarp.
6. Paul Wegener aus Groß Ziegenort (1690), Bootsmann auf einem Stettiner Schiff, wird 1701 Bürger zu Stettin.
7. Jacob Wegener (1690), Bruder von Nr. 6, Schiffer in Stettin, hat sich losgekauft (von der Erbuntertänigkeit).
8. Hans Wegener (1690), Bruder von Nr. 6 und 7, Boots- und Steuermann in Stettin, hat sich losgekauft. Er wird 1688 als Bootsmann Bürger von Stettin, 1686 als Bootsmann zu Stettin „im Krahn" wohnend, 1696 Steuermann.
9. Michel Zumack aus Groß Ziegenort (1690), hat in Stralsund die Schiffbauerei gelernt, ist dort ansässig, fährt als Steuermann und soll sich losgekauft haben. 1696 zu Stralsund Bootsmann, 1701 Kleinschiffer zwischen Zingst und Stralsund.
10. Jacob (?) Bartelt aus Klein Ziegenort (1690), Sohn des Kossäten Jacob Bartelt, dient bei Michel Pust, Schwantefitz, auf dem Schiff.
11. Jacob Bohn (1690), des Schulzen zu Groß Ziegenort Bruder, hat sich vor 10 Jahren losgekauft, ist kürzlich (vor 1690) als Bürger und Schiffer in Stettin gestorben. 1684 als Bootsmann Bürger zu Stettin geworden, 1686 als Schiffer in Stettin „Oderstraße" wohnend.
12. Marten Krüger (1690) aus Jasenitz, Schiffszimmermann in Stepenitz.
13. Jürgen Prütz aus Jasenitz (1690), Untertan, Schiffszimmermann in Altwarp, angeblich freigekauft.
14. Michel Laverentz (1690) aus Jasenitz, Schiffszimmermann in Stettin, hat sich losgekauft. 1688 als Seefahrer Bürger zu Stettin, 1696 Schiffszimmermeister.
15. Tewes Wendland (1690) aus Jasenitz, Schiffer zu Stettin, auf der Großen Lastadie wohnend, Bürgerbuch Stettin 1687 Matthias Wendland aus Jasenitz, Seefahrer, wohnt 1686 als Bootsmann auf der „Mellenseite", 1696 Steuermann.
16. Jacob Krüger (1690) aus Duchow, Untertan, Schiffszimmermann zu Stepenitz.

Die schwedische Vermessung von 1692 nennt als Schiffer:

zu Groß Ziegenort

Joachim Weigner (1696 Schiffer und Halbbauer)[10],
Martin Weigner (1696 Schiffer und Halbbauer, Fahrzeug 30 Faden groß,
Michel Moderow (1696 bei Jochim Wegener im Hause),
Paul Plack (1696 Häuschenmann und Untertan, hat ein Schiff mit Hans Bugdahl),

---

[9] Angaben zu 1690 siehe Rep. 12 b Tit. 1 Gen. V.P. Nr. 1, zu 1686 und 1696 siehe Rep. 37 a 2 Landk. Nr. 15 und 28.

[10] Rep. 12 b Tit. 1 Gen. V.P. Nr. 2 I.

www.rcin.org.pl

zu Klein Ziegenort
Lang (1696 Halbbauer Michel Lange),
Bugdahn,
Erdmann Sommart (?);
zu Jasenitz
nur Hans Mauritz, der Holz mit dem Boot fährt.

Wie 1696 berichtet, brachten die Schiffer das von den Bauern im Dienst angefahrene Holz nach Stralsund, Greifswald und Stettin und erhielten je Faden zur Volkslöhnung einen Stettinschen Schilling.

Am Ostufer des Papenwassers und Haffs war die Entwicklung ähnlich mit gewissen Unterschieden, die mit dem Übergang dieser Gegend an Kurbrandenburg 1679 zusammenhingen.

Das Wollinsche Amtsbuch von 1594[11] meldet nichts über Schiffahrt der „Wasserdörfer" Köpitz, Schwantefitz, Ganserin, Stepenitz. Die Beschreibung von 1654[12] hebt hervor, „Köpitz hat keinen sonderlichen Acker, „die Einwohner bedienen sich der Fischerei" — und erwähnt ferner, „die Großenstepenitzer verrichten ihre Dienste zu Wasser nach Stettin", — „jeder muß fünf Faden Brennholz schlagen und ans Wasser führen".

Seit alters versuchte die Stadt Stettin, jeden Seehandel von Bedeutung im unteren Odergebiet zu verhindern oder zu erschweren. So war auch die Einstellung zu der Schiffahrt, die sich Ende des siebzehnten Jahrhunderts im nun brandenburgischen Amt Stepenitz entwickelte. Ebenso verhielt sich die Stettiner schwedische Regierung. Schon 1681 hob Stettin hervor, daß „nach Anleitung der alten fürstlichen Bescheide zu Ueckermünde, Alt- und Neuwarp, Ziegenort und Stepenitz keine Schiffsgefäße gestattet werden sollen außer Tucker- und Zeesekähnen, auch Quatzen und Holzbooten von sechs Faden". Und gleichzeitig klagte die Stettiner Schifferkompagnie über die Schiffe, die seit einigen Jahren u. a. zu Ziegenort und Stepenitz angeschafft waren. Nach Angabe der Kompagnie waren seit kurzem, veranlaßt durch die Verladungen der Stargarder auf der Ihna, u. a. Ziegenorter und Stepenitzer beeinflußt worden, sich Schiffe zu halten, wie sie ehedem nicht gebrauchen durften. Die Kompagnie hielt es für nötig, den Bewohnern der Dörfer und kleinen Städte die Verschiffung von Nutzholz und Getreide bis zum Ruden oder gar über See zu untersagen[13].

Die Spannung kam in der letzten Zeit schwedischer Herrschaft in Stettin besonders zum Ausdruck. Tagelang mußten die Stepenitzer Schiffer Jochen Haack, Johann Schmidt und Christoph Prutz in Stettin um ihre schwedischen Seepässe für Holzladungen „betteln"[14]. Der schwedische Kanzler hielt ihnen vor, daß sie von Kopenhagen allerhand Waren wie Wein, Stockfisch, Franzbranntwein mitbrächten, „auch unter dem Brennholz allerhand vivres dahin transportierten, item große verdeckte Schiffe bauten und endlich gar aus Stepenitz eine Stadt machen würden". — „Er würde dieses aber wohl verwehren, nicht Stepenitz sondern Stettin wäre die Niederlage!"

---

[11] Rep. 4 P. II Tit. 11 a Nr. 5 b.
[12] Rep. 12 b Tit. 2 V.P. Amt Wollin Nr. 1 a.
[13] Rep. 38 b Stettin Tit. 5 Sekt. 3 Nr. 62.
[14] Rep. 7 P. II Tit. 2 Nr. 127 a.

www.rcin.org.pl

Die Stepenitzer Schiffer bestritten die Beschuldigungen, außer Holz andere Waren ein- und ausgeführt zu haben. Sie behaupteten (1713), „vor diesem wäre allhie in Stepenitz eine Niederlage von Spaniern, Franzosen und Engländern gewesen, die mit Sandballast gekommen wären und Korn geladen hätten. Am Bache läge noch der Sandballast aus jener Zeit kenntlich an englischen und französischen Salzwasserschnecken. (Hierzu sei bemerkt, daß Stepenitz im Sundzollregister erst von 1714 an als Abgangshafen erscheint!) — Im übrigen wiesen die Stepenitzer darauf hin, der Zöllner auf der Anklamer Fähre hätte ein Buch in Folio mit Vermerken über die Stargardsche „Ihnenfahrt" und die Stepenitzer Niederlage.

Im nächsten Jahre ließ die Stadt Stettin den Förster Sprenger und den Schiffer Paul Kametke wegen der Stepenitzer Schiffahrt befragen: Demnach waren zu Stepenitz vorher keine Schiffe gebaut oder gehalten worden, nur einige Holzkähne unter 50 Faden groß zur Fahrt mit Holz nach Stettin, Wolgast, Greifswald und Stralsund. Erst Schiffer Sorge baute ein größeres Schiff, mit dem er Holz nach Kopenhagen fuhr. Als Kurfürst Friedrich Wilhelm das Land eroberte, wurden zu Stepenitz immer größere Schiffe von Stapel gelassen. „In den letzten Zeiten wachse das Werk von Jahr zu Jahr an." Friedrich Sorge selbst bezeugte 1697, er hätte an die 30 Jahre von der brandenburgischen und schwedischen Seite ungehindert Holz verschifft, Jochim Peterke war sogar über 40 Jahre zu Wasser gefahren. Schulze Gumm zu Stepenitz berichtete von nur zwei Holzkähnen, je vier Faden tragend, ehedem für Reisen nach Stettin. Sorge hätte dann einen Kahn von zwölf Faden nach Anklam und Wolgast in Fahrt gesetzt. — Als das Amt brandenburgisch geworden war, durften die Bauern, die wenig Acker hatten, mehr Holz schlagen — z. T. infolge eines Waldbrandes. Es erschienen nun fremde Schiffer in Stepenitz, um Holz zu kaufen. Damals hätten die Bauern, besonders der Schulz Krentzien, angefangen, größere Schuten zu bauen und damit nach Stralsund zu segeln. Schließlich kauften die Schiffer „ganze Brücher" dem Amt zur Holzwerbung ab. — Jetzt wären dort Schiffe von 40, 50 und mehr Last, auch zu Ganserin, Schwantefitz und Köpitz so große Schiffsgefäße mit halbem Verdeck, nämlich 16 und mehr Stück. Diese würden nicht allein mit Holz aus Stepenitz beladen sondern auch aus benachbarten schwedischen Orten. Die Stepenitzer erhandelten auch Holz aus der Gollnowschen, Dammschen und Berglandschen Heide. Dies Holz wurde nach Kopenhagen, auch weiter nach Holland gebracht. Unter dem Holz brachten sie heimlich Tabak und Korn usw. weg, auch Wein, Hering, Stockfisch usw. zurück, Waren, die nach Gollnow und Stargard weiterbefördert wurden. — Hatte also Brandenburg 1679 nur sehr eingeschränkt Zugang zur unteren Oder erhalten, so nutzte es doch die bescheidenen Möglichkeiten im Amt Stepenitz aus, Stettin zu umgehen. Auch die noch schwedische Stadt Gollnow klagte 1691 gegen den kurfürstlichen Amtmann zu Stepenitz wegen der dort angelegten neuen Schiffsstelle[15].

[15] Rep. 7 p. II Tit. 2 Nr. 88 (nicht mehr vorhanden).

www.rcin.org.pl

Die Listen der Dienstgelder und die Einnahmeregister für verkauftes Holz nennen uns nicht nur die freien Schiffer, die nur einige Wiesen bewirtschafteten, sondern auch diejenigen, die dazu ihr Bauern-, Kossäten- oder Krugwesen betrieben. Wenn die Stepenitzer Schiffer als Holzkäufer auftraten, entrichteten sie von dem verladenen Klafterholz eine Abgabe, den Fadenzins. Häufig waren mehrere Interessenten an der Schiffsladung beteiligt. Neben Klafterholz wurden Balken, Dielen und Bandstöcke verschifft. Reichte der Holzvorrat im Amt Stepenitz nicht aus, so lud man hinzu an der Krampe oder in Lübzin. Außer der eigentlichen Ladung wurde etwa ein Fünftel für Rechnung der Schiffsbesatzung verladen, die damals übliche Volksführung[16].

Im Jahre 1682 beschwerten sich sämtliche „Holzführer" in Neuwarp, Ziegenort, Ueckermünde, Stepenitz über eine neuerdings in Stralsund erhobene Abgabe. Sie sollten dort nunmehr von jedem Faden Holz zwei Kloben der Garnison geben, obwohl sie schon je Faden 8 Schillinge Zins zahlen und Lizent entrichten mußten. Auf ihre Bitte wurde ihnen je eine Reise „außerhalb Landes" gestattet, doch nur nach Wismar. Am höchsten bewertet wurde das pommersche Holz dagegen in Kopenhagen. Daher können wir von den 1680er Jahren an eine bedeutende Ausfuhr dorthin feststellen, obwohl im schwedischen Teile Pommerns die Verschiffung von Holz nach Dänemark grundsätzlich verboten war. Die schwedisch-pommersche Regierung hatte größte Schwierigkeit, „Peenschuten" zu Dienstfahrten mit Brennholz oder Festungsbauholz vom Darß oder vom Haff nach Wismar zu veranlassen[17]. 1683 klagte man, die Schiffe, die für Holzbeförderung Darß—Wismar geeignet wären, führen an Stralsund vorbei nach Kopenhagen, z. B. Schiffer Friedrich Sorge mit Bandstöcken und Felgen (vermutlich Sorge aus Stepenitz, s. o.). Für die Schiffer im brandenburgischen Amt Stepenitz war die Holzausfuhr recht lohnend[18.19]. Der aus Ziegenort gebürtige Ties Bartelt hatte sich 1691 zu Schwantefitz ein Häuschen und auch zwei Schiffe erbaut. Dienstfahrten mit Fadenholz weigerte er sich zu tun. Er „gibt durch seine opinastreté ein böses Exempel wie Michel Pust zu Schwantefitz, beide fahren von Ziegenort mit Bauholz nach Wismar und Kopenhagen, verdienen 110—120 Rtlr. Fracht bis Wismar — ohne was sie an Agio (?) des Geldes verdienen, indem sie mit gutem dänischen Gelde bezahlt werden, welches sie zu Stralsund umsetzen" (= wechseln). 1696 stellte sich kalkulationsmäßig der Faden guten Stepenitzer Holzes bis Stralsund auf 3 Fl. 9 Schilling. Zahlen mußte man jedoch in Stralsund über 2 Reichstaler, d. h. eine Überteuerung von ca. 33%. 1702 waren in Kopenhagen 3—4 Reichstaler dänischer Währung zu erzielen[20.21].

---

[16] Rep. 12 b Tit. 22 Sekt. 2 H.P. Stepenitz Nr. 1 ff.
[17] Rep. 6 Tit. 22 Nr. 6 I.
[18] Rep. 6 Tit. 53 Nr. 4.
[19] Rep. 12 b Tit. 7 H.P. Amt Stepenitz Nr. 4.
[20] Rep. 6 Tit. 102 Nr. 91.
[21] Rep. 6 Tit. 7 Nr. 288.

www.rcin.org.pl

Die Stadt Stralsund brauchte für ihre Bürgerschaft und die starke Garnison viel Holz. Die nahe gelegene Darß-Zingster Forst war im letzten Kriege von Dänen und Brandenburgern so sehr beansprucht worden, daß man auf „Haff- und Peenholz" angewiesen war. Doch gingen die großen Schuten an Stralsund vorbei nach Kopenhagen, so klagte auch der Rat von Stralsund 1692. Dieser Beschwerde sind ausführliche Angaben über die Stralsund passierenden Holzladungen beigefügt.

Ferner liegen dabei und in einer anderen Akte[22] Auszüge aus den Wolgaster Lizentbüchern über die Schiffe mit Holzladung ins Ausland, die in Wolgast in den Jahren 1689 bis 1697 klarierten. Das waren in den neun Jahren 567 Schiffe überwiegend nach Kopenhagen. Davon hatten als Heimathafen (= Wohnsitz des Schiffers) 60 Ziegenort, 51 Stepenitz, 52 Schwantefitz. Einen Anhalt für die Schätzung des Inlandverkehrs haben wir vom Frühjahr 1701, wo in den Monaten April, Mai, Juni zu Stralsund eingingen und dort löschten: 14 Ziegenorter Schiffe, 18 Stepenitzer, 1 Schwantefitzer Schiff, 1 Schiff „von der Ihna", mit durchschnittlich über 20 Faden Brennholz.

Auch Greifswald und Wolgast klagten über Holzmangel, weil die meisten Ladungen nach Kopenhagen gingen, und Stettin stellte 1702 fest, in sechs Jahren wären über 100 Schiffe erbaut zu 60—100 Last, die beständig nach Kopenhagen segelten. „Es schiffen Bauern, Müller, Verwalter, Schreiber und zögen alles Holz an sich aus Damm durch die Berglandschen Bauern, aus Lübzin, Gollnow, Stepenitz, Jasenitz, Ziegenort, Wahrlang, Warp, Ueckermünde, Schwantefitz, Ganserin etc." und bei Kaseburg. Obenauf wurden auf die Ladung Bandstöcke gelegt, darunter die (verbotenen) Balten und Nutzhölzer geladen.

Obwohl durch Verordnung vom 3. August 1691 die Schwedisch-Pommersche Regierung die Ausfuhr von Eichenschiffbauholz verboten hatte, hielt diese Stelle 1697 die Schiffer auf der brandenburgischen und der schwedischen Seite des Papenwassers und Haffs für berüchtigt, mehr Holz auszuführen, als sie beim Lizent meldeten, auch Nutzholz wie Eichen und Planken unter dem Brennholz versteckt ins Ausland zu schmuggeln. Es fällt besonders auf, daß sich das Verbot auch auf das brandenburgische Ufer erstreckt. Schließlich machte die schwedische Regierung die Ausfuhr von Eichenholz aus Warp, Ueckermünde, Ziegenort, Stepenitz, Schwantefitz von der Genehmigung der schwedischen Admiralitätsbedienten zu Stralsund abhängig, die für den Kriegsschiffbau in Schweden pommersches Holz verluden. — Unter den Vorschlägen war der aus Stettin: Die schwedische Regierung möchte den „kurfürstlichen Örtern" Schwantefitz, Köpitz, Stepenitz, Lübzin usw. die Seepässe versagen. — Amtmann Gerstmann empfahl dagegen 1707 im Interesse der Untertanen des Amts Jasenitz, zu Stralsund an den Brücken baggern zu lassen, damit mehr als vier Schiffe zugleich löschen könnten. Man sollte jedem Schiffer zwei Fahrten ins Ausland gestatten, sonst kämen sie nicht auf ihre Rechnung und müßten von ihren Holzschuten Leichter machen. Dennoch er-

[22] Rep. 6 Tit. 62 Nr. 4 II.

www.rcin.org.pl

ging 1708 das allgemeine Verbot. Zwar versuchten noch einige Stepenitzer Schiffer die Ausfuhr fortzusetzen, liefen auch wohl durch die Swine, doch hörte die Ausfuhr 1709 fast ganz auf. Die gespannten politischen Verhältnisse und die Pest waren die Ursache. Im Jahre 1711 hatte die Swine ausreichend tiefes Wasser. Diese Gelegenheit benutzten einige „brandenburgische" Schiffer und fuhren „buten umb" nach Kopenhagen (= östlich von Rügen). Die Stepenitzer kannten das Fahrwasser so gut, daß ihnen das heimliche Passieren der Swine bei Nacht möglich — und zuzutrauen wäre, meinte der Lizenteinnehmer in Swine. Damit die Schiffer nicht unter dem Vorwand, Holz nach Stralsund zu bringen, die Swine aussegelten und doch nach Kopenhagen fuhren, sollten sie von den in der Swine liegenden schwedischen Kapern konvoiiert werden, bestimmte die schwedische Verwaltung. — Von diesen Ausnahmen abgesehen, finden erst 1712 die Schiffer im Amt Stepenitz wieder Gelegenheit zur Holzausfuhr. König Friedrich I. erlaubte ihnen am 18. Juli, mit Holz nach Kopenhagen zu segeln. Doch sollten sie keine Rückfracht „mit leicht giftfangenden Waren" nehmen (Pest!). Im übrigen mußten sie nach wie vor schwedische Seepässe beantragen, die zuweilen weder von den schwedischen Kapern auf dem Haff noch von den sächsischen Truppen in Vorpommern geachtet wurden. Sogar für eine Ladung Dielen mit Schiffer Christian Lentz aus Ganserin nach Kolberg (also für den Verkehr innerhalb von Preußisch-Pommern) war die Genehmigung der schwedischen Regierung zu Stettin nötig. Den schwedischen Paß für eine Reise nach Kopenhagen erhielten Schiffer Matthias Bartelt, Schwantefitz und Caspar Sellentin, Stepenitz erst, als sie mehrere Zwangsreisen mit Holz nach Stettin und Stralsund gemacht hatten.

Die preußische Regierung erwog zwar Vergeltungsmaßregeln, doch verlangte Schweden noch 1713 und 1714, erst die schwedisch-pommerschen Städte mit Holz zu versorgen, ehe die preußisch-pommerschen Schiffer einen Paß für eine Auslandreise erhielten. Die kriegerischen Ereignisse verhinderten dann die Holzausfuhr und nahmen die Fahrzeuge anders in Anspruch. So verlor Jochim Haacke, Stepenitz sein großes Schiff bei der Eroberung Rügens[23]. Von zwei Ziegenorter Holzschiffen wissen wir, daß sie bei Rügen im Sommer 1715 versenkt wurden, um den Dänen das Fahrwasser in den Greifswalder Bodden zu sperren[24].

Diese Sperre durch Pagel Wegeners und Jacob Langes Fahrzeuge (je 24 und 25 Last groß) war unzulänglich und konnte den Ausgang des letzten in Pommern spielenden Aktes der Tragödie Karls XII. nicht ändern.

Daß unser Gebiet außer der Besatzung der eigenen Schiffe auch Seeleute für städtische Fahrzeuge lieferte, ist für Stettin nachzuweisen. In den 52 Jahren von 1660 bis 1711 wurden 16 Stepenitzer Schiffer und Seeleute Bürger zu Stettin, zwei aus Ganserin, je einer aus

---

[23] Rep. 12 a Tit. 4 Nr. 13 I.
[24] Rep. 10 Nr. 3106.

www.rcin.org.pl

Schwantefitz und Köpitz, vier aus Ziegenort, zwei aus Jasenitz und zwar die Mehrzahl nach 1686.

Sehr wenig bringen die benutzten Quellen über die Typen der bäuerlichen Schiffe, die Taklung und die Technik der Schiffahrt. Schon im 16. Jahrhundert und später wurde der Typ meist mit Schute, offene Schute, Holzschute, Peenschute u. dgl. bezeichnet. Vereinzelt nennt man Bügger oder Boger (= Bojer). Anno 1712 erfahren wir den ersten Namen und genauen Typ: Schiffer Jochim Haack, Stepenitz fuhr die Klinkergaliot „Daniel", die 27 Last groß war und 54 Faden Holz trug. 1714 waren in Stepenitz ein großer Klinker mit Deck, 12 große offene, 2 kleine offene Klinker vorhanden und 2 große offene im Bau.

Die Taklung dürfte bis ins 18. Jahrhundert meist einmastig gewesen sein mit Sprietsegel und Stagfock, wie es die kleineren Fahrzeuge der Lubinschen Karte und der Merianschen Topographie zeigen. Eine Gaffelgaliot (Klinker) ist erst 1736 in Stettin nachzuweisen[25].

Seitenschwerter verhinderten die Abtrift der Fahrzeuge. Die Tragfähigkeit der größeren Holzschuten unseres Gebietes war um das Jahr 1680 etwa 20 Faden und stieg bald auf 30 Faden. Schon 1690 luden die Schwantefitzer Matthies Bartelt und Michel Pust 34 und 36 Faden, während einzelne Stettiner Holzschiffe nur 18 Faden faßten. Pust hatte in den nächsten Jahren häufig 40 Faden geladen, Bartelt im Jahre 1700 ebenfalls, und der obengenannte Friedrich Sorge lud 1693 ab Stepenitz nach Wismar 34 Faden Ellernholz und ein halbes Schock „Dischердielen". Die Ziegenorter Schuten, die nach Kopenhagen segelten, trugen damals meist 30 Faden. Hierzu sei verwiesen auf die Holzordnung von 1709 (Dähnert, Sammlungen III, S. 960). Holzschiffe, die 30 Faden fuhren und nur zu 20 Faden Zins zahlten, sollten richtig angesetzt werden. Der gewöhnliche Faden Holz war 3½ Ellen hoch und breit. Das war das „Stettinsche Maß", das „Vorpommersche Maß" war 3 Ellen hoch und breit.

Die Bauernschiffe des Odergebietes übertrafen damals an Größe und Ausdehnung der Reisen die Darß-Zingster Fahrzeuge und die Rügenschen Landschuten ganz erheblich. Letztere trugen etwa 5—8 Faden (1701) und das größte Darß-Zingster Fahrzeug jener Zeit maß 15 Faden (Michel Kreft, Zingst); meist waren sie kaum halb so groß.

Die weitere Entwicklung der bäuerlichen Schiffahrt am Haff und Papenwasser sei abschließend gekennzeichnet durch die Angaben von 1751[26].

Jasenitz hatte	6	kleine Seeschiffe	und	1	Leichter
Ziegenort	19	„ „	„	2	„
Groß Stepenitz	5	Kopenhagenfahrer	„	1	„
Klein Stepenitz	3	„	„	1	„
Ganserin	6	„	„	4	„
Schwantefitz	1	„	„	2	„
Köpitz	5	„	„	3	„

[25] Rep. 12 a Tit. 4 Nr. 13 I.
[26] Rep. 12 a Tit. 4 Nr. 261.

www.rcin.org.pl