

Zeitschrift
für die Geschichte
und Altertumskunde
Ermlands

Beiheft **7**

1987

Siegfried Fornaçon
Braunsberger Segelschiffe und ihre Reeder
von 1760 bis 1863

Fornaçon

Braunsberger Segelschiffe und ihre Reeder von 1760 bis 1863

**Zeitschrift
für die Geschichte und
Altertumskunde Ermlands**

Im Namen des Historischen Vereins für Ermland e. V.

(Sitz Münster i. W.)

herausgegeben vom Vorstand des Vereins

Beiheft 7

Siegfried Fornaçon †

**Braunsberger Segelschiffe
und ihre Reeder
von 1760 bis 1863**

1987

Selbstverlag des Historischen Vereins für Ermland

4400 Münster i. W., Ermlandweg 22

Herstellung: Druck- und Verlagshaus Fromm, Osnabrück

Auslieferung für den Buchhandel durch den Verlag A. Fromm, Osnabrück

1987

ISSN 0342-3344



Siegfried Fornaçon †

29. 6. 1910—25. 8. 1987

Wenige Tage nach Abschluß der Überprüfung des Manuskripts starb Siegfried Fornaçon nach schwerem Leiden in Reinbek bei Hamburg. In Gumbinnen geboren und in Königsberg aufgewachsen, galt seine Liebe schon in der Kindheit den Schiffen. Nach seinem aktiven Berufsleben als evangelischer Pastor, zuletzt in Lindenhagen bei Prenzlau, widmete er die Jahre seines Ruhestandes der Erforschung der ost- und westpreußischen Schifffahrt. Die „Braunsberger Segelschiffe“ füllten seine letzten zehn Lebensjahre aus, und mit ihnen schrieb er ein neues Kapitel der Handels- und Wirtschaftsgeschichte der Stadt Braunsberg.

R. i. p.

INHALT

1. Einleitung	9
2. Der Braunsberger Hafen	13
3. Die Wasserstraße	16
4. Joachim Bredschneider	22
5. Klemens Hanmann und Anton Hanmann	33
6. Georg Lunitz	38
7. Johann Östreich und Heinrich Barth	40
8. Die Brigg „Bürgerin“	57
9. Drews & Kutschkow	63
10. Die Galeasse „Passarge“	71
11. Simon Stampe	77
12. Ferdinand Kuckein	92
13. Binnenschiffe	144
14. Seeschiffbau	148
15. Bräuche	157
16. Statistik	169
17. Zielhäfen und Ladungsreisen der Braunsberger Schiffe . .	187

ANHANG

1. Erläuterungen zu den Abbildungen	195
2. Erklärung nautischer Ausdrücke	198
3. Quellen und Literatur	205
4. Index der Schiffe, Personen und Örtlichkeiten	209

1. EINLEITUNG

Da ist nun eine kleine abgelegene Stadt, eine Stadt, die es in einem Jahrhundert auf nicht mehr als 13 seegehende Schiffe gebracht hat — oder sagen wir: 20, wenn wir die mitrechnen, die in dem britischen Register und der „Ostsee-Zeitung“ dem Suchfleiß der Schiffsforscher entgangen sind. Hat es das Papier gelohnt, das an diese Briggen, Schooner, Galeassen und Barken „verschwendet“ wurde? Tauchen die Segler in irgendwelchen Statistiken auf, so daß man sagen kann, die deutsche Ostseeschifffahrt wäre durch ihre Reisen und ihre Ladungen bereichert worden? Ja, haben auch nur die umwohnenden Ermländer, sagen wir: etwa die Leute aus Regitten oder Tiedmannsdorf, ja, nur die Braunsberger teilgenommen und teilgehabt an diesen kleinen Zwei- und Dreimastern? Hat sich einer von ihnen deutlich zu machen versucht, was das Auftauchen von ein paar schlanken Masten am nordwestlichen Horizont von Braunsberg zu bedeuten hatte?

Man könnte all diese Fragen *negativ* beantworten. Man könnte den Verfasser und seine Helfer, den Verleger, die Drucker als Narren ansehen, die nichts besseres zu tun hatten, als 200 Seiten guten Papiers zu verbrauchen, um einen bedeutungslosen Hafen ins Licht der Forschung zu rücken, — um ein paar Heimatforscher, ja, Heimatsüchtige in den Scheinwerfer des „Ja — wir-sind-auch-etwas-gewesen“ zu zerren.

Stimmt das wirklich? — Nein, und nochmals nein!

Dieses kleine Buch und manche seinesgleichen — etwa, wenn da ein grauhaariger Kapitän die Geschichte seines Küstendorfes und seiner Schiffe schreibt, etwa, wenn ein alter Zimmermann berichtet, welche Slupen, Dogger, Schmacken, Galioten in seiner Werkstatt vom Stapel gelaufen sind — dies alles ist doch ein sehr bestimmter Protest gegen eine Großmannssucht, von der der heutige Mensch gejagt, geplagt und genagt wird. Man schlage nur einmal die Kataloge der Verlage auf: wovon handeln sie? Von den Fünfmastern „Potosi“ und „Preußen“, von den Schnelldampfern „Europa“ und „Bremen“, von den „Dickschiffen“ der verschiedenen Marinen, der „Tirpitz“ und der „Bismarck“, der „Hood“ und der „Wasp“, der „Yamato“ und wie sie alle heißen. Und dann die Tanker und Massengutfrachter mit sechsstelligen Tonnagezahlen. Verfasser, Verleger und Leser lassen sich blenden von dem, was sie für groß halten.

Denn die Sachlage ist doch anders. Was fingen die Großschiffe an, wenn die Kleinen nicht die geringen Ladungsmengen aus Küstenhäfen zusammenkarrten? Und: Hätte es die Entwicklung zum Riesendampfer gegeben, wenn nicht die Hunderttonner vorher, gleichzeitig und immer noch in Fahrt gewesen wären? Und selbst wenn man die Zeitgenossen der Braunsberger Schiffe unter die Lupe nimmt — wieviele, nein, wie wenige gehen über die Tonnage

der „Borussia“, der „Franziska“ hinaus?! Die Ostindienfahrer Großbritanniens und der Niederlande, ein paar Danziger und Amerikaner — in Lloyd's Register vielleicht 20 Seiten; alle andern sind Schiffe unter 1000 Tonnen, ja sogar unzählige unter 100 Tonnen. Das ganze 18. Jahrhundert lebte in dem Bewußtsein: „Bau' kein Schiff über 100 Last!“ Und mit diesen Schiffen wurde der *Welthandel* aufgebaut.

Und noch ein anderes soll nicht verschwiegen werden. Dieses Buch ist auch ein Zeugnis seines Verfassers — ein Zeugnis dafür, daß ihm daran lag, die Kunde von der jetzt entfremdeten Heimat Ostpreußen aufrechtzuerhalten — aufrechtzuerhalten auf einem sehr begrenzten Gebiet, das zudem von den Geschichtsschreibern mehr als stiefväterlich behandelt worden ist. Gerade die enge zeitliche und räumliche Umgrenzung lockt ja dazu, die Quellen so gründlich wie nur möglich auszuschöpfen. Zugleich sollen jüngere Forscher einen Anreiz bekommen, die Schifffahrt der alten Hansestadt Braunsberg auch in anderen Zeiträumen als dem Jahrhundert zwischen 1760 und 1863 zu erkunden; Material dafür ließe sich bei einigem Fleiß und etwas Finderglück mit Leichtigkeit zusammentragen.

Wiewohl der Verfasser kein Ermländer (aber immerhin Ostpreuße) ist, so hat es ihm doch große Freude gemacht, seinen ermländischen Landsleuten ein Stück ihrer Geschichte vorzutragen, das mindestens für die Stadt Braunsberg interessant war und als ein letztes Aufstrahlen hansischen Geistes anzusehen ist, und das, obschon nach 1800 kaum ein gebürtiger Braunsberger an der Seeschifffahrt seiner Heimatstadt beteiligt war. Man muß es geradezu als einen Sonderfall der Handelsgeschichte bezeichnen, daß rührige Männer als Fremdlinge, ja, als „Eindringlinge“ in dieser Stadt Erfolge hatten, die den gebürtigen Braunsbergern ohne diese „Gäste“ versagt geblieben wären.

Auf die Tatsache, daß in Braunsberg seetüchtige Schiffe beheimatet waren, stieß ich zum erstenmal im Jahre 1961 in der sogenannten „Öffentlichen Wissenschaftlichen Bibliothek“ zu Ost-Berlin, die einen Teil der Preußischen Staatsbibliothek übernommen hat. Dort ist eine lange Reihe von Jahrgängen der Schiffsregister vorhanden, die die „*Stettiner Schiffsversicherer*“¹⁾ von 1847 bis 1914 herausgaben. Mit Beständen aus den Universitätsbibliotheken Greifswald und Rostock ließ sich die Reihe außer den Jahrgängen 1852 und 1853 komplettieren. Diese Register enthalten Angaben über die Takelung der Segelschiffe, Bauart der Dampfer, Tragfähigkeit, Bauort und Baujahr, Kapitän und Reeder der Schiffe und geben dem Benutzer dieser Register ein ziemlich klares Bild von den darin registrierten Schiffen. Diesen gedruckten Listen waren, mindestens in Preußen, handschriftliche Verzeichnisse vorangegangen, von denen sich bisher aber nur wenige wiedergefunden haben.

1) UEBERSICHT HANDELSMARINE.

Hier war Braunsberg meist mit drei oder vier Schiffen vertreten. Als ich dann weiterforschte, entdeckte ich andere Quellen. An erster Stelle ist hier die dänische „Oeresundsliste“ zu nennen, die von 1826 an gedruckt vorliegt²⁾ und bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts fortgeführt wurde. Erster Herausgeber war der deutsche evangelische Pfarrer Elias Grüner in Helsingör. Seine Absicht war ausgesprochen human: Er wollte den Angehörigen von Besatzungsgliedern und Reedern der Schiffe, die den Oeresund passierten, eben dies, die Sundpassage, mitteilen, und daß an Bord alles wohl sei. Mit der Aufhebung des Oeresundzolls im Jahre 1857 wurden die Listen fragmentarisch, weil nicht mehr die Nötigung bestand, den Sundzoll zu entrichten. Aber für die Jahre 1826 bis 1857 nennt die „Oeresundsliste“ Abgangs- und Zielhafen, Kapitäne und Ladungen der den Sund passierenden Schiffe, eine plastische Erweiterung der Stettiner Listen.

Und dann kam „Lloyd's Register of Shipping“ in London hinzu, Schiffsverzeichnisse von 1764 bis zum heutigen Tage, aus denen die Braunsberger Schiffe sehr mühsam herauszufinden sind, muß man doch jeden Jahrgang, jede Seite, jede Spalte, jede Zeile durchsehen. Hier sind Name, Takelung, Kapitän, Tonnage in Nettoregistertons, Bauort und Baujahr, Reeder (oder nur Heimathafen), Tiefgang, Ort der Revision, Ziel der nächsten Reise, Klasse des Schiffes, bauliche Besonderheiten und Reparaturen des Fahrzeugs angegeben³⁾.

Ferner sind die Tageszeitungen aus jenen Jahren zu beachten, die vielerlei Schiffahrtsnachrichten festgehalten haben, besonders die Hamburger „Börsen-Halle“ und die Stettiner „Ostsee-Zeitung“.

Mit diesen vielen Quellenwerken konnte ich mir schon ein plastisches Bild der Braunsberger Schiffe verschaffen. Die Arbeit wäre einfacher gewesen, hätte Franz Buchholz⁴⁾ für sein Buch „Braunsberg im Wandel der Jahrhunderte“ die beim Magistrat und Amtsgericht aufbewahrten Schiffsverzeichnisse benutzt und in sein Buch eingebaut. Denn bei eifrigster Suche können wir heute doch nicht mehr sagen, ob wir *alle* Braunsberger Schiffe erfaßt haben. Ich selber neige eher dazu, die bisherigen Forschungsergebnisse als *lückenhaft* anzusehen.

Ein zweites Problem ist die *zeitliche Abgrenzung* der Untersuchung. In den oben angeführten Registern tauchen die ersten Braunsberger Schiffe um 1800 auf. Einzelnachrichten haben wir von Braunsberger Seglern aus der Zeit um 1760. Zwar deuten die Braunsberger Geschichtsschreiber immer wieder an, daß schon vor 1800 und auch vor 1760 Seeschiffe in Braunsberg beheimatet gewesen wären, aber Einzelheiten wie Schiffsnamen, Tonnage, Baujahr und Ähnliches werden nie erwähnt. Hierin machen sich aber nicht

2) TÄGLICHE OERESUNDSLISTE.

3) LLOYD, SHIPOWNERS, UNDERWRITERS.

4) BUCHHOLZ, Braunsberg.

allein die Braunsberger Historiker schuldig — nein, fast alle alt-preußischen Geschichtsschreiber sitzen mit dem Rücken zum Wasser: Sobald es etwas aus der Schifffahrt zu berichten gilt, ist die Tinte auf ihrem Schreibtisch eingetrocknet. So habe ich mich entschlossen, hier zunächst einmal Daten über alle Schiffe zusammenzutragen, deren Namen und Reeder bekannt sind. Infolgedessen muß die Nachforschung auf ein Jahrhundert, nämlich 1760 bis 1863, beschränkt werden. Sollten mein Alter und meine angeschlagene Gesundheit es möglich machen, so würde ich gern auch die Zeit der Hanse und der Jahre vor 1760 darzustellen versuchen, wofür es mancherlei deutsche, dänische und polnische Vorarbeiten gibt, die es allerdings dem statistischen Rahmen, in den sie von ihren Verfassern gebracht sind, zu entflechten gilt.

Zu herzlichem Dank bin ich mannigfachen Helfern verpflichtet, die dazu beigetragen haben, daß ich dieses Buch trotz immer schlechter werdender Gesundheit doch noch vollenden konnte.

Voran müssen meine Frau Gertrud Fornaçon und meine Schwester Inge Fornaçon in Reinbek genannt werden, die einen großen Teil der mühseligen Exzerpierung von Schifffahrtszeitschriften auf sich nahmen. Meine Tochter Elisabeth Hannebauer ist für graphische Hilfe verantwortlich. Zu danken ist auch den Damen der Hamburger Commerz-Bibliothek, die nicht müde wurden, uns die dreißigpündigen Zeitungsbände immer wieder zur Verfügung zu stellen. Frau Dr. Brigitte Poschmann in Bückeberg danke ich für Auskünfte aus den Braunsberger Kirchenbüchern. Und Frau Gundel Gerkens in Reinbek setzte das oft schwer lesbare Manuskript in Maschinenschrift um.

Herrn Emil Mallien in Lokfeld, ehemals Lehrer in Alt-Passarge, verdanke ich Angaben über die Frühgeschichte seines Heimatdorfes. Herr Werner Thimm in Havixbeck hat das Gedeihen des Werkes mit Übersendung von mannigfacher Literatur aus der Bibliothek des Historischen Vereins für Ermland in Münster unterstützt. Auf meinen langjährigen Mitarbeiter Gerhard Salemke in Gütersloh geht die Skizze des Reisekahnes zurück. Und Fotomeister Dieter Otte in Altona sorgte für sachgemäße Reproduktion alter Bilder, vor allem der Tasse mit der Brigg „Braunsberg“.

Mich selber hat das Thema „Braunsberger Schifffahrt“ seit 1961 sehr bewegt; ich habe sehr zu danken, daß ich dieses Buch noch vollenden durfte.

Reinbek, im Sommer 1987

Siegfried Fornaçon

2. DER BRAUNSBERGER HAFEN

Es ist eindeutig: Von Anfang an war die Mündung der Passarge ins Frische Haff das Gebiet, das die aus Westdeutschland kommenden Siedler zur Anlage eines Hafens für die landeinwärts gelegene Stadt *Brusebirgue*/Preußenkral und das ganze Hinterland lockte. Wie aber sah diese Mündung im 13. Jahrhundert aus?

Die erste Antwort, die hierauf zu geben ist, lautet: ganz anders als heute. Wer das Meßtischblatt noch von 1936 zu lesen versteht, kommt zu völlig neuen Ergebnissen. Betrachten wir nur das unterste Ende des Stromlaufes! In der Höhe des Ortsrandes von Alt-Passarge bog der Fluß fast rechtwinklig nach Norden ab, machte dann eine Schleife nach Süden, um sich danach in Windungen durch das Gelände des späteren Dorfes Neu-Passarge in das Wiesenland südlich der Ortschaft zu kehren, dann seinen Lauf nach Ostsüdost zu nehmen, um sich etwas nördlich des Gutes Klenau endgültig nach Westen zu wenden und als Trompgraben in das Frische Haff zu münden — also mindestens sechs kräftige Windungen. Ferner entsandte der Fluß einen Mündungsarm am Westende des Dorfes Alt-Passarge nach Norden ins Haff. Ein weiterer Deltaarm nach der Ruhne, also nach Osten hin, ist die Ry, bis 1945 Pferdetränke. Die Skizze (Abb. 1) versucht den Tatbestand zu verdeutlichen. Wie der Lauf der Passarge zwischen Alt-Passarge und Braunsberg ausgesehen hat, braucht uns hier nicht zu beschäftigen; sicherlich war er kaum weniger gewunden als der Fluß in seinem Delta.

Dazu kommt eine andere, bisher von der Forschung kaum beachtete Tatsache: In Alt-Passarge häufen sich die preußischen Namen. Die schriftliche Überlieferung besagt, das Dorf Alt-Passarge sei 1342 vom Deutschen Orden gegründet worden. Wenn man sagt: In diesem Jahre habe die *Deutschgründung* stattgefunden, kann diese Aussage ihre Berechtigung haben — das *Dorf an sich* war viel älter. Als preußisch sind hier anzusehen:

1. „*Passarge*“ selbst. Es ist dafür zu plädieren, daß der Name Passarge ursprünglich an dem *Dorfe* hing; der *Fluß* wurde erst *später* Passarge genannt. Passarge ist von dem preußischen „*poseringe*“ abzuleiten, zu deutsch „*Hinterm Moor*“, für die Lage von Alt-Passarge durchaus zutreffend¹⁾.

Ein so langer (171 km) Fluß wie die Passarge hat in der alten Zeit mit Sicherheit keinen einheitlichen Namen gehabt (vgl. Lipz, PREGORA, Skara, Angerapp für Pregel).

2. Auch in Alt-Passarge wird der Fluß auf verschiedene Weise benannt: Die Ry ist wohl die älteste Mündung; sie geht schon vor dem Dorf ins Haff. Zusammen mit dem Bach Ryn im Ermland und der Stadt Ryn (Rhein in Masuren) besagt dieser Name nichts weiter als „*Fließendes, Rinnendes*“ (vgl. Rheinstrom)²⁾.

1) GERULLIS, Ortsnamen 116, 155.

2) Ebd. 141.

3. Ein anderer Mündungsarm hieß *Drusen*, gleichlautend mit dem Drausensee bei Elbing und einem Fließ Drause in Nadrauen; „drusas“ bedeutet „kräftig“ — offenbar hatte dieser Arm eine heftige Strömung³⁾).

4. Der oben beschriebene Arm, der in vielen Windungen dem Haff zustrebte, heißt noch auf dem Meßtischblatt von 1936 „*Tromp*“, schon 1285 als „*Trumpa*“ erwähnt und mit „kurz“ zu übersetzen. Warum freilich gerade der längste Abfluß der Passarge als „kurz“ bezeichnet wurde, bleibt uns verhüllt⁴⁾).

5. Der „*Ugge!*“, ein Graben zwischen dem ältesten Teil von Alt-Passarge und der Kaldau, trägt einen typisch preußisch-baltischen Namen; er hängt mit „ugg-“ und litauischem „*vagà*“ zusammen und bedeutet „Furche“, wird aber vorwiegend als Gewässername benutzt⁵⁾).

6. Die „*Kaldau*“, eine Häuserreihe in Alt-Passarge, ist von Kalden/Kallen im Samland und Kaldun, einem Fließ in Masuren, nicht zu trennen — auch hier als Gewässerbezeichnung verwendet, deren Bedeutung wir leider nicht kennen⁶⁾).

7. Der „*Katt-Haken*“ ist eine Mischbildung zwischen preußischen und deutschen Wörtern. „*Katto*“, *Katze*, heißt eine Furt in der Alle bei Heilsberg. Der *Katt-Haken* liegt vor der Passargemündung im Frischen Haff; er hat offenbar schon den preußischen Fischern und Schiffern zu schaffen gemacht⁷⁾).

8. „*Gudd*“ gehört zu den preußischen Familiennamen, die sehr früh in Alt-Passarge erscheinen. Er hängt vermutlich mit „*gudde*“, *Busch*, zusammen⁸⁾).

9. „*Meede*“ liegt auf der gleichen Linie; das preußische „*median*“, *Wald*, ist hier Vorlage⁹⁾).

10. „*Radau*“ bezieht sich wohl auf die Hautfarbe des Namensträgers: „*rudas*“, *rotbraun*¹⁰⁾).

11. „*Schir*“, als *Schier* erhalten, ist Kurzform eines preußischen Namens *Skir-Gal*¹¹⁾).

12. „*Scholl*“ ist auf Vollnamen wie „*Šaleide*“ oder „*Šaluke*“ zurückzuführen¹²⁾).

Sehr wichtig ist auch, daß Gutzzeit¹³⁾ einen frühen Grundriß (1840) von Alt-Passarge wiedergibt; hier ist deutlich zu erkennen,

3) Ebd. 31; TOPOROW, *Jasik I* 380.

4) GERULLIS, *Ortsnamen* 187.

5) Ebd. 191.

6) Ebd. 53; TOPOROW, *Jasik IV* 167.

7) GERULLIS, *Ortsnamen* 57; TRAUTMANN, *Sprachdenkmäler* 354; TOPOROW, *Jasik IV* 269—273.

8) GERULLIS, *Ortsnamen* 47; TOPOROW, *Jasik II* 323—329.

9) GERULLIS, *Ortsnamen* 96; TRAUTMANN, *Sprachdenkmäler* 376; TRAUTMANN, *Personnennamen* 56 f., 145.

10) GERULLIS, *Ortsnamen* 143, 145.

11) TRAUTMANN, *Personnennamen* 150.

12) Ebd. 85.

13) GUTZZEIT, *Heiligenbeil* 257.

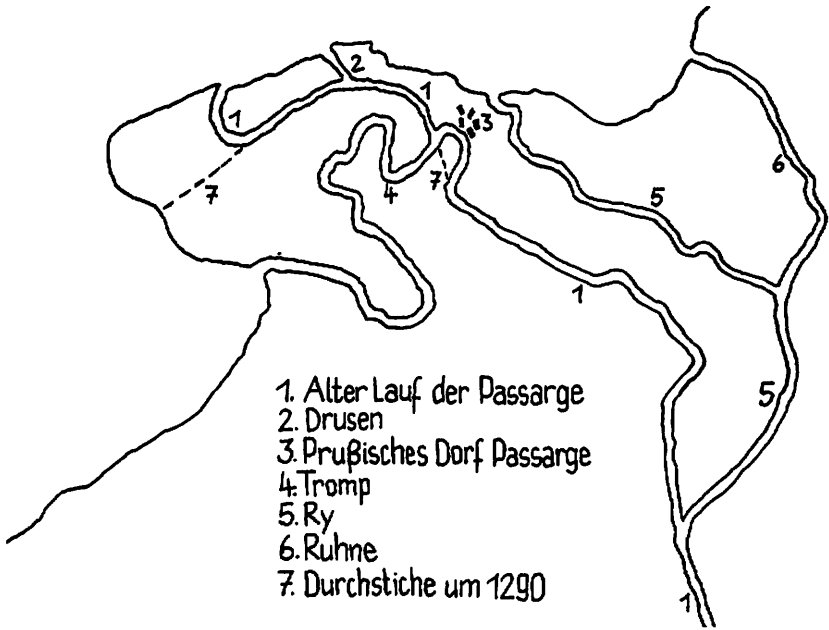


Abb. 1: Passarge-Delta um 1200

daß der älteste Teil der Siedlung ein *prußisches* Weilerdorf ist, „regellos an irgendeiner Stelle der Flur, in der Nähe einer Quelle, eines Gewässers“ errichtet. Indes macht Guttzeit darauf noch nicht aufmerksam.

All diese Indizien zeigen, daß die Deutschen, die hier seit 1240 zu landen versuchten, nicht nur eine Ortschaft, sondern auch einen irgendwie gestalteten Hafen vorfanden. Das Wort „Drusen“ bedeutet ohne Frage, daß hier die Strömung der Passarge zu stark war, als daß man mit einem Wasserfahrzeug, sei es Fischerboot oder Frachtschiff, hier hätte eindringen können. Die Prußen haben anscheinend den gewundenen Trompgraben als Einfahrt benutzt.

Das entsprach offensichtlich den Wasserstraßenvorstellungen der Deutschen überhaupt nicht. Wenn es zutrifft, daß Pfahlbude¹⁴⁾ schon im 13. Jahrhundert erwähnt wird, so war die Passargeregulierung erstes Anliegen der deutschen Siedler. Sie leisteten gründliche Arbeit: Alle Windungen des Flusses und alle Nebenmündungen wurden abgeschnitten und die Passarge in einem sanften Bogen an der Pfahlbude vorbei ins Haff geleitet.

Weniger Gründlichkeit wäre vorteilhafter gewesen. Denn nun hatte der Fluß eine mindestens lebhaftere Strömung¹⁵⁾, brachte große Mengen von Sand mit (Abb. 2), weshalb die Schiffahrtsrinne dauernd offengehalten werden mußte, was letzten Endes die Kräfte der Stadt überstieg. Einige kurze Durchstiche hätten genügt, um die Passarge für die Koggen von damals und auch für die Segelschiffe des 19. Jahrhunderts schiffbar zu halten. Der von Westen anzusteuernde Trompgraben lag im Schutze des Passargedeltas, das sich, wie die Anlage der Pfahlbude zeigt, auch damals ziemlich weit ins Haff hinausgeschoben hatte und mindestens bei Nord- und Ostwinden einen Schutz für die Trompmündung darstellte.

Aber diese Chance haben die neugebackenen Braunsberger verpaßt, leider ein für allemal. Zwar hätte man auf dem schlicht regulierten Passargelauf nicht bei jedem Winde *segeln* können, sondern die Hilfe von Treidelpferden in Anspruch nehmen müssen, aber man hätte ein tieferes Fahrwasser zur Verfügung gehabt, und das ist doch das A und O der Schifffahrt. Und: Treideln mußte man bei der gewählten Lösung auch; die Pferde hatten es auf keinen Fall leichter!

14) Fälschlich als „auf Pfählen gegründet“ verstanden; der Name besagt, daß hier eine „Bude“ erbaut worden war, an der das Pfahlgeld, die Hafengebühren, eingezogen wurde, verwaltet von einem Pfahlherrn im Rat der Stadt Braunsberg. Plattdeutsch „Poálbud“.

15) Gegen BUCHHOLZ, Braunsberg 1, welcher meint, erst die Regulierung hätte die Passarge auch oberhalb von Braunsberg schiffbar gemacht.

3. DIE WASSERSTRASSE

Im Kapitel über den Hafen der Stadt Braunsberg mußte gesagt werden, daß schon die frühesten Bewohner der Stadt durch die übertriebene Regulierung der Passarge schier unüberwindliche Probleme geschaffen hatten (Abb. 3). Von Berichten über solche Schwierigkeiten strotzen die Stadtakten.

Bereits im Jahre 1406 mußte der Rat der Stadt beschließen: „Item, nymand sal gut ablegen van der brucken ader van dem dornepusche ader van dem roten Wasser ader us dem bolwerk, her sal vor czu den komen, dy dorczu gesatz syn, und geben syn palgelt. Pena 1 firdung!“

Hier deuten sich die Probleme erst an. Die Schiffer, die nach Braunsberg wollen, sollen ihre Ladungen nicht an der Salzbrücke, am Dornbusch (wo?), am Rotwasser oder am Bollwerk (bei der Pfahlbude) löschen, ehe sie nicht ihr Pfahlgeld bei den Pfahlherren entrichtet haben. Es mußten also Gebühren für die Benutzung des Flusses gezahlt werden. Das aber bedeutet, daß solche Gebühren nötig geworden waren — daß also das Fahrwasser *unterhalten* werden mußte. Und die Dringlichkeit, mit der dieser Ratsbeschluß ausgesprochen ist, zeigt, daß man mit der Passarge seine lieben Nöte hatte; ein Vierdung, also der vierte Teil einer preußischen Mark, war damals eine nicht unbeträchtliche Summe Geldes, vor allem gemessen an dem Wert der geringen Ladungen, die von den Schiffen befördert wurden.

Zwei Pfahlherren werden uns schon im 15. Jahrhundert genannt. Nikolaus Lunau, wohl ein Prußenabkömmling, erstmalig erwähnt 1434, dann 1453, gehörte von 1462 bis 1471 dem altstädtischen Rat an und wurde mindestens 1462/1463 als Pfahlherr aufgeführt. Nach seiner Steuerzahlung (1 Vierdung 6 Pfennige für ein Vermögen von 112 $\frac{1}{2}$ Mark) gehörte er zum Mittelstand; er war möglicherweise zum Pfahlherrn gewählt worden, weil er als Reeder an der Instandhaltung der Wasserstraße interessiert war. Ihm zur Seite stand Michael Hasse. Er zahlte 21 Skot 21 $\frac{1}{2}$ Pfennige sowie 3 Gulden Pacht für einen Morgen auf dem alten Friedhof und $\frac{1}{2}$ Gulden für Land auf dem Reeferdamm und war also auch kein ganz unbemittelter Mann¹⁾.

Es blieb dann lange Zeit dabei, daß der Rat zwei Pfahlherren delegierte, auch wenn uns heute darüber aus den Braunsberger Archivalien fast keine Nachrichten erreichbar sind. Der Dreißigjährige Krieg machte sich auch in der Schifffahrt bemerkbar; am 22. April 1624 meldete das Braunsberger „Wiesenbuch“, daß nur wenige Schiffe verkehren und daß deshalb das Pfahlgeld erhöht werden muß²⁾.

1) BUCHHOLZ, Zinsregister 335 f.

2) Ebd. 312, 315, 317, 327 f.; ders., Steuerliste 404, 437.

3) LANGKAU, Wiesenbuch 30.



Abb. 2: Der Weiße Berg bei Schalmey

Ein Dreivierteljahrhundert später findet sich eine Notiz, die uns Georg Lühr in seiner Geschichte der Kreuzkirche an der Passarge bewahrt hat: „Hiesige Jesuiter haben einen *Graben* von ihrem recreationis Hause der Creutz Capellen vorbey nach der *Passarie* einen nachtheiligen und dem *fahrwasser* schädlichen Graben ziehen und machen lassen, vielleicht eine Papiermühle oder sonsten waß machen zu lassen, durch welchen *sandichten* Graben viel *Sand* in die *Passarie* fleust, so gar, das künftig *kaum* ein *Boht* da selbst wird durchgehen können, weßwegen die PP. (Vorgenannten) sol durch zwey Deputierte beschickt und ihnen cum protestatione gemeldet werden, daß entweder die PP. den Schaden und Einfluß des Sants nach der Passarie verhüten oder die Stadt an der Brücke zuschlagen und ein Bollwerk lassen machen. Actum die 27. Martii anno 1699.“⁴⁾

Der Graben, um den es hier geht, ist das Rotwasser, das auch schon 1406 genannt wurde. Die Braunsberger Schifffahrt muß 1699 sehr abgenommen haben, da nur von Booten, nicht einmal von Schmacken oder Jachten die Rede ist. Die Aktion der Mönche zeugt von der Gedankenlosigkeit der Binnenländer, die aus der Einleitung des Grabens in einen schiffbaren Fluß keine weiterführenden Überlegungen anzustellen vermochten. Im übrigen gab es an der Mündung des Rotwassers noch bis in die Gegenwart hinein Schwierigkeiten für die passierenden Schiffe; der Haffdampfer „Braunsberg“ geriet dort öfters auf Grund.

1772, als Braunsberg von Preußen in Besitz genommen wurde, war der Kaufherr und Ratsverwandte Michael Schorn (1710—1790) Pfahlinspektor. Für seine Bemühungen zahlte ihm der Rat nur 50 Taler sowie 6 Taler für Schreibutensilien⁵⁾. Denn über seine Einnahmen aus dem Pfahlgeld und seine Ausgaben für Verbesserung des Fahrwassers mußte er jährlich Rechnung legen.

Sein Nachfolger war der Kaufmann Johann Herzog (geboren 1755), der sich als Pfahlinspektor sehr bewährt hat. Als er das Pfahlamt übernahm, wurde am 8. Juni 1791 eine Liste des Inventars aufgestellt, das dem Pfahlamt damals gehörte:

In Braunsberg lagerten: 1 große Kanne, 1 kleine Kanne, 1 Windstuhl (Windenstuhl), 1 Richtbaum, 1 Wasserpumpe, 8 Klafter Taue (20,09 Meter), 4 Karren. In Pfahlbude waren deponiert: 1 Bagger nebst Stellage, 1 Handbagger, 2 eiserne Löffel zur Handbaggerei, 2 Schleppsäcke mit eisernen Bügeln, 1 Windstuhl, 1 große Kanne, 1 Handwanne, 2 eiserne Kuhfüße, 12 eiserne Eimer zum Baggern, 1 kupferner Teerkessel, 3 Taue zum Bagger, 2 große eiserne Ketten, 1 großer Pfahlbohrer, 1 Pfahlsäge, 1 Possekel, 1 Axt, 1 Treidelleine⁶⁾.

4) LÜHR, Kreuzkirche 246.

5) POSCHMANN, Verwaltung 636, 638.

6) Ebd. 659 f.

Der Bagger war natürlich auf einem hölzernen Prahm montiert, hatte aber eiserne Eimer. Betrieben wurde er durch zwei starke Pferde. Außerdem werden noch weitere Pferde vorhanden gewesen sein, die den Baggerprahm auf der Passarge stromauf treidelten, worauf die Treidelleine hindeutet. Auch die Schleppsäcke mit eisernen Bügeln wurden von Pferden gezogen, ähnlich den Schleppnetzen der Fischer; sie dienten wohl dazu, weichen Schlick und Wasserkraut auf dem Flußgrund zu sammeln, das sich der Arbeit des Baggers entzog. Für 1791 sehr modern waren die beiden großen eisernen Ketten, mit denen der Bagger in Position gehalten wurde. Auch große Seeschiffe hatten zu jener Zeit nur Ankertaue, die zwar beim Pfahlbuder Bagger auch vorhanden waren, aber sich kaum bewährt haben, da sie ständig naß (und wieder trocken) wurden, was sie nicht lange aushielten. Da der Ausdruck Possekel heute nicht mehr im Duden steht: Es handelt sich um einen schweren, beidhändig zu bedienenden Hammer. Und als Kuhfuß bezeichnete man eine Brechstange, deren Unterende gespalten war, um eiserne Bolzen aus dem Holz zu ziehen. Man sieht: Das Pfahlamt war mit allem Nötigen ausgerüstet, was in damaliger Zeit gebraucht wurde, um das Fahrwasser instand zu halten.

Als Herzog am 27. Juni 1793 einstimmig zum Stadtkämmerer gewählt wurde, berief der Magistrat nach einigem Hin und Her den Buchhändler(!) Matthäus Fischer (geboren 1759) in das Pfahlamt. Dieser wird als ein Mann von guter Führung und Fähigkeit, insbesondere aber von Rührigkeit geschildert. Als Besitzer des Hauses Neustadt Nr. 9, mit dem eine Braugerechtigkeit verbunden war, gehörte er zu den Patriziern. Er stellte bald fest, daß er wöchentlich mindestens zweimal nach Pfahlbude reiten mußte, um die dortigen Hafengebäude zu beaufsichtigen. Daran kann man erkennen, daß ihm die Erhaltung der Passargewasserstraße ein wichtiges Anliegen war. Aber sehr bald mußte ihm offenbar werden, daß die 80 Taler Gehalt und 115 Taler 30 Groschen Emolumente (Nebenverdienst) nicht ausreichten, da allein das Pferdefutter im Jahr 60 Taler verschlang, ganz abgesehen von der Pferdepflege. Auch sei es für ihn schmerzlich, schrieb er am 8. Januar 1800 an den Magistrat, daß der Pfahldiener für den sonntäglichen Einzug der Portoriengefälle (Abgaben für die Schiffsloadungen) bei den Kaufleuten und für die gelegentliche Beaufsichtigung der Hafengebäudearbeiter, wenn sie in der Nähe der Stadt zu tun hatten, 108 Taler bekäme. Die Eingabe hatte Erfolg: Der Magistrat legte ihm 84 Taler und 60 Groschen zu⁷⁾.

Im März 1810 satzungsgemäß aus dem Pfahlamt ausgeschieden, wurde er am 18. März wiedergewählt, weil man offensichtlich von seinen guten Leistungen überzeugt war. Der Magistrat gab Fischer jedoch Anton Koslowski und Heinrich Barth als Helfer zur Seite.

7) Ebd. 660, 678 f.

Als im Sommer 1814 ein Regierungskommissar die Passargemündung besichtigte, fand er besonders erwähnenswert, daß man am Haff Kalmus angepflanzt hatte, um den Schlick festzulegen und den Wellenschlag zu vermindern. Auch die Eindeichung und Bepflanzung der Insel zwischen Passarge, Kanal und Haff fand die Zustimmung des Besichtigers. Indessen, wenn Fischer auch die Planung dieser Arbeiten zuzuschreiben sein wird, so konnten praktisch doch fraglos Koslowski und Barth den Löwenanteil dieses Werkes für sich in Anspruch nehmen. Leider ist nicht bekannt, wie lange Fischer, Koslowski und Barth das Pfahlamt versehen haben⁸⁾.

Aus den zwanziger Jahren hat uns die Königsberger „Hartungsche Zeitung“ einige Angaben über den Wasserstand der Passarge aufbehalten. Gemessen worden sind diese Daten an der Salzbrücke in Braunsberg. Sie wurden zwecks besserer Lesbarkeit von Preußischen Fuß (0,31385 Meter) auf das metrische System umgerechnet⁹⁾.

Monat	Jahr	Höchststand	Niedrigststand
Dezember	1821	2,83	1,57
Juli	1823	1,42	1,00
September	1823	1,73	1,00
November	1823	1,83	1,05
November	1824	2,15	1,15
Dezember	1824	3,61	1,57
Februar	1825	2,46	1,57
April	1825	2,51	1,41
Mai	1825	1,47	1,18
Juni	1825	1,52	0,89
August	1825	2,35	1,00
März	1829	2,20	1,20
Mai	1829	2,35	1,10
Juni	1829	1,26	0,79
Juli	1829	1,42	0,79
August	1829	1,10	1,10
September	1829	1,10	0,74
Januar	1830	1,81	1,10
April	1830	2,17	1,31
Mai	1830	1,20	1,00
Juli	1830	1,42	0,63

Man kann natürlich bedauern, daß diese Wasserstandsangaben so lückenhaft sind. Aber sehr viel anders wird der Pegelstand der Passarge in nichtaufgeführten Jahren zu jener Zeit auch nicht aus-

8) POSCHMANN, Städteordnung 48 f.

9) Die HARTUNGSCHE ZEITUNG bringt diese Angaben jeweils zu Beginn desjenigen Monats, der auf den angegebenen Monat folgt.

gesehen haben. Erschrecken kann man darüber, wie wenig Wasser die Passarge oftmals führte. Die Jachten und Schmacken des 18. Jahrhunderts mögen die Salzbrücke manchmal vielleicht noch mit voller Ladung erreicht haben, obwohl das Vorhandensein der Losboote des Joachim Bredschneider und des Karl Kising im Jahre 1760 sicherlich besagt, daß die Jachten ihre volle Ladung auch erst an der Pfahlbude einnehmen konnten. Der Höchstwasserstand von 3,61 Meter im Dezember 1824 wird jedoch nicht singulär gewesen sein; von da aus kann man sicher den Schluß ziehen, daß Schiffe wie die Brigg „Aline“ mit ihren 3,05 Metern, der Schooner „Delphin“ mit 2,75 Meter, die Galeasse „Passarge“ mit 2,44 Meter Tiefgang vollbeladen mindestens zeitweilig bis zur Stadt hinaufsegeln konnten (von anderen kleinen Schiffen haben wir leider keine Angaben über ihre Tauchtiefe). Das mag auch ein Grund gewesen sein, weshalb die Braunsberger Reeder solche kleinen Schiffe bauen ließen. Es war schon einiges gewonnen, wenn diese Segler wenigstens mit einer Teilladung passargeaufwärts (oder -abwärts) zu fahren vermochten; denn das Umladen auf Losboote oder auf Galler kostete ja Zeit und Geld und half nicht, die Ladung in bestem Zustand zu erhalten.

Das Pfahlgeld wurde von den *Ladungen* erhoben, die die Schiffe ein- und ausführten. Hebestelle war der Baum, der bei der Pfahlbude den Flußlauf absperrte, vergleichbar dem Holländer Baum und dem Litauer Baum in Königsberg. Die Schiffe selbst wurden nur mit wenigen Silber Groschen belastet, die für die Öffnung dieser Sperre zu zahlen waren, natürlich von seiten der *Kaufleute*, für die die Ladungen bestimmt waren. Diese gaben solche Belastung an ihre Kunden weiter; so wurden für ein Pfund ($\frac{1}{2}$ Kilogramm) Kaffee ganze 4 Pfennig aufgeschlagen. Noch in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurde zu diesem Pfahlgeld ein sogenannter *Zuschlag* erhoben, der, obschon er sehr niedrig war, sich im Jahr 1828 zu einer Summe von 10 000(!) Talern angesammelt hatte. Dieser Betrag wurde zum Neubau der Schleusen am Kanal verwendet¹⁰⁾.

Die Wasserstraße nach Braunsberg erfuhr eine kleine Verbesserung im Jahr 1842¹¹⁾. Der Weg von Pillau nach der Passargemündung wurde durch zwei Seezeichen markiert. Das eine war die Stangenboje, die auf dem Steinriff vor Leisuhnen ausgelegt wurde, das andere die schwarze Tonne auf dem Katt-Haken. Wenn man von Pillau kam, mußte man beide Zeichen zur *linken* Seite haben. Die Braunsberger Schiffer hätten den Weg zur Passarge auch ohne Betonung gefunden. Jedoch den Führern auswärtiger Schiffe war sie eine Hilfe. Die Katt-Haken-Tonne war auch noch 1944 ausgelegt.

10) JAHRESBERICHT, Handelskammer 1877, 12 f.

11) BÖRSEN-NACHRICHTEN, 4. 4. 1842.

In den fünfziger Jahren fiel die Einnahme aus den *Ladungen* weg, und die Stadt erhob nur Hafengebühren von den ein- und auslaufenden *Schiffen*. Damit konnten aber die Kosten der Uferbauten nicht bestritten werden, die das alljährlich wiederkehrende Hochwasser nötig machte, und das Fahrwasser entwickelte sich zu einem Zuschußgeschäft, das die Stadt 5000 Mark im Jahr kostete¹²⁾.

Zum letzten Male wurde im Jahr 1858 von seiten der Stadt etwas für das Passargefahrwasser getan, aber auch nur mittels eines von zwei Pferden betriebenen Baggers, der möglicherweise noch mit dem Bagger von 1791 identisch war, zum mindesten aber keine andere Konstruktion als dieser hatte. Seine Wirksamkeit war infolgedessen nicht groß. Danach war die Stadt nicht mehr imstande, ihr Fahrwasser zu unterhalten. Sie beantragte beim staatlichen Wasserbauamt den Einsatz eines Dampfbaggers. Denn die Passarge führte bei Hochwasser von einer Stelle anderthalb Meilen oberhalb der Stadt sehr viel Sand mit, den sie in den Krümmungen wieder absetzte. Der Magistrat schlug vor, einen Durchstich zu schaffen, mit welchem das Sandufer umgangen werden sollte.

Auch plädierte die Kaufmannschaft dafür, den Hafentarif herabzusetzen, was 1862 geschehen sollte, aber nicht geschah, weil der Magistrat die Einnahmen aus dem Schiffsverkehr benötigte, während die Kaufmannschaft mit Recht darauf hinwies, daß durch die hohen Gebühren die Schiffer auswärtiger Segler davon abgehalten würden, Braunsberg anzulaufen. Selbst die Galler durften nicht mehr als zwei Last (= 4 Tonnen zu 1000 Kilogramm) laden und mußten durch Pferde getreidelt werden, was die Kosten noch weiter erhöhte und den Schiffern fast keinen Gewinn mehr übrigließ¹³⁾.

Von da aus wird es verständlich, daß Ferdinand Kuckein 1863 seine letzten Schiffe „Olivia“ und „Franziska“ verkaufte: Es bestand nicht mehr die Möglichkeit, sie in Braunsberg gewinnbringend einzusetzen.

Wir brechen hier ab. Erst in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts wurde das Passargefahrwasser vertieft, als nämlich die Neubautätigkeit in Braunsberg zunahm und Lommenschiffer aus dem Fluß Bausand „ernteten“, womit sie die Wassertiefe entscheidend verbesserten.

12) JAHRESBERICHT, Handelskammer 1877, 13.

13) Ebd. 1867, 5.

4. JOACHIM BREDSCHEIDER

Eugen Dombrowski¹⁾ hat zwar über Bredschneider und sein Schiff nach den Braunsberger Stadtakten ausführlich berichtet; doch macht er seinen Aufsatz durch Umstellung des Materials unübersichtlich, so daß es notwendig ist, den Ablauf der Geschehnisse schlichter darzustellen. Im folgenden wird die Darstellung des Notars Schlattel in hochdeutscher Schriftsprache sinngemäß wiedergegeben, wobei lateinischer Text übersetzt wurde. Dombrowski meint, der Bericht sei zugunsten Bredschneiders verfärbt. Dem ist entgegenzuhalten: Bredschneider war nach allem, was wir von ihm hören, ein entschlossener, tatkräftiger Mann. Seine Gegenspieler pochten nur auf die damals bereits überholten Paragraphen eines veralteten Rechts, ohne je zu fruchtbarem Handeln zu kommen.

Bredschneider wohnte in der Braunsberger Neustadt, die 1759 noch völlig von der Altstadt getrennt war. Dieser Tatbestand war die Ursache zum Konflikt zwischen Bredschneider und den Altstädtern.

Am 29. Januar 1683 hatte der ermländische Bischof Michael Radziejowski folgende Weisung erlassen: „Um den Handel auch der Kaufleute, soweit sie ihn rechtmäßig ausüben, zu fördern, steht ihnen die Schifffahrt auf der Passarge und der Gebrauch von Schiffen frei und zwar folgendermaßen, daß diesen Kaufleuten Schiffe von 10 Roggenlast Braunsberger Maßes erlaubt und sie solche zu bauen berechtigt sein sollten.“ Demgemäß erhielt Bredschneider am 4. Mai 1759 vom altstädtischen Magistrat die Genehmigung, ein solches Schiff zu bauen. Aber er dürfe nur eigene Frachten befördern; fremde Frachten zu befördern, sei nur altstädtischen Reedern gestattet. Da er das Schiff auf altstädtischem Grund und Boden bauen lassen wollte, verlangte man 6 Gulden Gebühren von ihm. Mit dieser Einschränkung war Bredschneider nicht einverstanden und wandte sich darum am 18. August 1759 an Fürstbischof Adam Stanislaw Grabowski. Allerdings bat er um Erlaubnis, ein Schiff von 25 Lasten²⁾ bauen zu dürfen. Er habe nur selten die Möglichkeit, für seine Ladungen altstädtische Schiffe zu chartern, und müsse sich dann an Frauenburger oder gar an die sehr kostspieligen Elbinger halten. Auch wünschte er sich die Erlaubnis, fremde Frachten zu befördern. Zudem sei es von den Altstädtern unbillig, Stapelgebühren und Abgaben für den Bauplatz zu fordern, während sie selbst in der Neustadt freien Handel trieben.

Bereits am 22. August ließ Grabowski ihm antworten. Seine Erwiderung läßt seine rechtliche Unsicherheit erkennen, denn es klingt doch sehr merkwürdig, wenn er schreibt, die Weisung Bi-

1) DOMBROWSKI, Schiff.

2) Diese Tonnageangabe (77 Tonnen Tragfähigkeit, 164 Kubikmeter Raumgehalt) läßt erkennen, daß Bredschneider plante, ein seegehendes Schiff bauen zu lassen.

schof Radziejowskis müsse eingehalten werden, weil die Altstadt in früheren Zeiten der Hanse angehört und mancherlei Privilegien habe; die Neustadt sei, weil ohne Ringmauer, nur als Marktflecken anzusehen! Aber ein Stapelrecht habe die Altstadt gegenüber der Neustadt nicht; wenn sie es trotzdem geltend machen wolle, solle man sich beim Fürstbischof beschweren³⁾. Übrigens dürften die Neustädter ja auch auf dem Altstädter Markt Handel treiben⁴⁾. Miete für den Schiffbauplatz wäre berechtigt. Aber Grabowski bot Bredschneider einen Platz an, der ihm, dem Bischof, gehörte: der Schloßgrund, wo die Passarge über das Mühlenwehr fällt.

Am 10. September 1759 schlossen Bredschneider und der in der Altstadt(!) wohnende Schiffszimmermeister Jakob Helske folgenden Vertrag zum Bau einer Jacht von 10 Lasten ab. Das Schiff sollte 40 Fuß ermländisch lang und 10 Fuß breit werden⁵⁾. Helskes Entlohnung sind: 200 Gulden, 3 Scheffel Korn, 2 Scheffel Erbsen⁶⁾, 1 Schleifstein, $\frac{1}{2}$ Tonne Tafelbier in der Woche, 3 Gulden „für die dazu aufgehende Haar“⁷⁾. Helske hatte 2 Handlanger zu halten⁸⁾, die Bredschneider bezahlte.

Am Innenausbau des Schiffes waren später noch der Tischlermeister Christian Kodce, der Schlossermeister Powelki, der Maler Karl Moser und der Bildhauer Johann Frey beteiligt, der auch Bildhauerarbeiten und die Kanzel der Kreuzkirche geschaffen hat.

Schon nach zwölf Tagen, am 22. September, stellten die Altstädter fest, daß das Schiff mehr als 10 Last würde tragen können⁹⁾. Der altstädtische Rat verwarnete Bredschneider nochmals. Auch Helske wies Bredschneider darauf hin, daß das Schiff „nach sotanem Maß“ viel größer als 10 Lasten werden würde. Bredschneider antwortete, Helske solle ihn nur dafür sorgen lassen.

Darüber ging der Winter 1759/60 hin. Der altstädtische Rat verschloß die Augen davor, daß hier offensichtlich gegen seine Weisungen gehandelt wurde. Am Karsonabend, dem 5. April 1760, wurde das Schiff vor dem Frühstück durch Pferde unter vieler Mühe in die Passarge gebracht und an die „Soltbrügg“ geschleppt. Hier nun gestatteten die Altstädter widersprüchlicherweise, dem Segler die Takelage aufzubringen! Bredschneider begann bereits mit der Beladung des Seglers; er hatte Getreide von dem ermländischen Kanonikus Thomas Rzczepkowski gekauft, das nach Danzig

3) Genau das hatte Bredschneider ja mit seinem Brief vom 18. August getan.

4) Als wenn es darum gegangen wäre!

5) Das sind 12,56 und 3,14 Meter.

6) Erbsen nahmen damals in Ostpreußen die Rolle der späteren Kartoffel ein.

7) Haare, vor allem Rinderhaare, wurden zum Dichten der Planken benötigt.

8) Keine gelernten Schiffzimmergesellen! Daran wird deutlich, daß Helske das Schiff weitgehend allein baute, eine Bestätigung für die mündliche Tradition, auch „Timmer-Aust-Kalen“ (Zimmermann August Kalhorn) in Alt-Passarge habe elf bis 13 Meter lange Uhlen (Angelkähne) ganz allein gezimmert.

9) Das war für den Unterrichteten daran zu erkennen, daß der *Kiel* eine größere Länge hatte, als es für ein Schiff von zehn Last nötig war.

gehen sollte. Bredschneider stand beim Bischof und den Kanonikern in Gunst, weil er für ihr Getreide mehr zahlen konnte als Kaufleute der Altstadt.

Am Mittwoch, dem 16. April, berichtete Bürgermeister Franz Östreich vor dem altstädtischen Rat, daß Bredschneiders Schiff fertig sei, was ohne Frage die ganze Stadt Braunsberg schon wußte! Am Sonnabend, dem 19. April, ließ Östreich Bredschneider durch den Ratsbedienten Albert Uckley mitteilen, daß sein Schiff an die Kette gelegt wäre.

Am Sonntag(!), dem 20. April, wurde Helske vor dem Rat vernommen. Die Ratsherren erkundigten sich, wieviel Lasten das Schiff denn wirklich tragen könne; das müsse er als Schiffszimmermeister doch wissen, da er die meisten Braunsberger Fahrzeuge gebaut habe. Helske gab ungefähr 14 Lasten als Tragfähigkeit des Schiffes an und wollte das auch gegebenenfalls beschwören.

Am 21. April wurde Bredschneiders Angelegenheit vor dem Magistrat der Neustadt besprochen. Die Neustädter schickten ihren Notar Johann Franz Schlattel zur Altstadt, um nach der Ursache der Arretierung zu fragen und zugleich gegen diese Maßnahme zu protestieren. Bürgermeister Östreich kniff und bestritt die Arrestanweisung, ließ aber Bredschneider zu einem Gespräch bitten, weil das Schiff ja mehr als 10 Lasten tragen könne.

Am 24. April bat Bredschneider den neustädtischen Rat nochmals um Hilfe, weil er das Schiff nötig brauche, um eine Ladung Garn nach Danzig zu bringen, die dort von einem englischen Schiff erwartet würde; auch das fürstbischöfliche Getreide müsse er nach Danzig befördern. Nötigenfalls würde er zu Bischof Grabowski gehen, um dort sein Anliegen durchzukämpfen. Daraufhin gab ihm der Neustädter Rat am 28. April ein Schreiben an den Bischof, worin gesagt wurde: Wenn der Neustädter Handel so eingeschränkt würde, wäre zukünftig wenig Aussicht vorhanden, daß Kaufleute sich in der Neustadt niederließen. Wenn das Schiff auch etwas zu groß geraten sei, so werde doch niemand einen Schaden davon haben; darum wolle der Bischof den Gebrauch des Fahrzeugs gestatten.

Am Freitag, dem 2. Mai, wurde Helske noch einmal vor den altstädtischen Rat geladen. Man fragte ihn erneut, ob er nicht gewußt habe, daß Bredschneiders Schiff viel größer als 10 Lasten werden würde. Er antwortete: „Das kann ich und kein Schiffszimmermann so genau nicht wissen“¹⁰⁾. Damit zog er sich von der Aussage zurück, die er am 20. April gemacht hatte. Darauf wollte ihn der Vizebürgermeister Klemens Hanmann überrumpeln und fragte, ob er sich nicht erinnere, daß seine, Hanmanns, Jacht¹¹⁾ größer als

10) Bei dem Stand der Schiffsvermessung um 1760 war diese Antwort durchaus berechtigt.

11) Sie war ebenfalls von Helske erbaut worden.

10 Last gewesen wäre, da er in ihr schon 12 Last Salz verladen habe. In seiner Antwort bezog sich Helske wieder auf Bredschneider, der bereit gewesen sei, für das größere Stück geradezustehen. Hanmann machte darauf einen zweiten Anlauf: Helske solle nur nicht leugnen; sie wüßten schon, daß Bredschneider mit ihm verabredet habe, ein Schiff von 15 Last zu bauen. Helske erwiderte schlicht: „Das kann weder ich noch ein anderer sagen; noch weniger kann ich das beschwören, denn es ist niemals davon geredet worden.“ Östreich, der sich sichtlich über den Neubau orientiert hatte, wandte ein, warum Helske Bredschneiders Schiff „flächer“ gebaut habe als Hanmanns Jacht¹²⁾. Helske gab Bescheid: „Weil ich beim Bauen des Bredschneiderschen Schiffes Dielen zur Auswahl hatte, wie ich sie benötigte, und wenn etwas fehlte, brauchte ich es nur Herrn Bredschneider zu sagen, so besorgte er es gleich, wie ich es verlangte. Beim Herrn Hanmann hingegen mußte ich es nehmen, wie ich es bekam.“ Östreich hakte hier nach: Ob Hanmann denn nicht so gute Dielen gehabt hätte wie Bredschneider? Hierauf konnte Helske nur sagen: „Ja. Allein das ist der Herr nicht, der so mit sich reden läßt wie Herr Bredschneider. Von Herrn Hanmann kann man wegen seiner ‚Verdrüßlichkeit‘ nicht allemal fordern, wie man es braucht, sondern man muß nehmen, so wie es sich schickt. Ich konnte (beim Bau von Hanmanns Schiff) ja zuletzt keinen Handlanger mehr dazubekommen.“ Der alte Ratsherr Andreas Weinreich kam noch einmal auf das Rechtsanliegen der Altstadt zurück: „Meister Helske, wißt Ihr Euch nicht zu besinnen, wie ich zu Euch sagte: ‚Baut es beileibe nicht größer als 10 Last‘?“ Helske wußte sich daran nicht zu erinnern: „Nein, hochedler Herr! Was wollen Sie von mir haben? Ich kann das nicht sagen. Ich habe ja nimmermehr mit Ihnen davon geredet. Sie tun also mit mir, was Sie wollen. Wenn ich schwören soll, so kann ich nicht mehr beschwören, als daß laut dem Kontrakt Herr Bredschneider bei mir eine Jacht bestellt von 10 Lasten. Beim Aufrichten (der Spanten) habe ich zu ihm gesagt: ‚Hochgeehrter Herr, sie wird ein wenig größer werden‘, worauf er geantwortet habe: ‚Lieber ein wenig größer als kleiner! Für das Übrige laßt mich sorgen.‘“ Wenigstens diese Aussagen mußte Helske mit einem körperlichen Eid beschwören.

Der altstädtische Rat fertigte umgehend ein Protokoll dieses Verhörs an und sandte es durch einen Eilboten an Bischof Grabowski. Bredschneider übergab einem Kanonikus ein lateinisches Schreiben mit der Darstellung seiner eigenen Ansicht; dieser reiste ebenfalls zum Bischof nach Heilsberg.

Ein Zeichen, daß Bredschneider auch in der Altstadt Sympathien hatte, war folgendes Geschehnis: Der Stadtkämmerer Georg Lunitz überließ ihm seine eigene Jacht, damit die Ladungen noch termingerecht nach Danzig gebracht werden konnten, da das Ende des

12) Die „flächere“ Bauart war natürlich von Vorteil auf der Passarge, die oft wenig Wasser führte.

Streites um Bredschneiders Schiff nicht abzusehen war; Bredschneider zahlte Lunitz eine Chartergebühr nach seinem Gutbefinden. Auch an Helskes Haltung erkennt man, daß Bredschneider in der Altstadt nicht nur Gegner hatte. Sein energisches Handeln hatte sichtlich Eindruck gemacht.

Schon am 9. Mai traf ein Brief Bischof Grabowskis beim Rat der Altstadt ein, worin er Bredschneider den Gebrauch des Schiffes gestattete. Aber der Rat, vor allem wohl Östreich und Hanmann, machte Bredschneider mit dem Schreiben nicht bekannt. Jedoch verstand sich Östreich wenigstens dazu, Bredschneider mitzuteilen, er dürfe das Schiff nach seinem Belieben verwenden, so daß Bredschneider den Eindruck gewinnen mußte, diese Vergünstigung ginge vom Rat der Altstadt aus. Östreich indessen schickte einen weiteren Brief an den Bischof. Mitte Mai gaben die Altstädter das Schiff offiziell frei. Am 19. Mai besichtigte Landvogt Karl von Hatten den Segler.

Schlattel beschreibt uns nun die Jacht ziemlich eingehend, wenn auch ohne viel Sachkenntnis. Das Schiff war das beste aller derzeitigen Braunsberger Fahrzeuge. Freilich muß man die offiziellen Maße berichtigen. Wenn der Segler 14 Last tragen konnte, wie Helske aussagte, so sind das umgerechnet 43,22 metrische Tonnen je 1000 Kilogramm Tragfähigkeit. Im 19. Jahrhundert rechnete man Tragfähigkeit in Raumgehalt um, indem man diese Zahl mit 2,12 multiplizierte; das ergab 91,63 Kubikmeter netto. Den Engländern mußte man dies durch 2,8317 dividieren, damit sie es als 32,36 Register Tons net aussprechen konnten. Dies ist der Raum, mit dem das Schiff verdient.

Der größeren Lastzahl müssen nun auch die Maße des Schiffes entsprechen. Die Länge wird jetzt auf 14,70 Meter und die Breite auf 3,65 Meter anzusetzen sein. Die Segelfläche berechnete man, indem man Länge mal Breite mal zwei nahm, was 107,31 Quadratmeter Leinwand ergab. Das Verhältnis von Breite zu Länge war 1 zu 4; bei den späteren Lommen lautete diese Proportion 1 zu 3. Über den Tiefgang des Seglers hat uns Schlattel leider nichts hinterlassen. Wegen des Passargewasserstandes wird man den Tiefgang des Schiffes auf etwa 1,15 Meter zu schätzen haben.

Die Jacht war überall, wo es sich hatte machen lassen, mit Gold und Zinnober geziert. Auf dem Spiegelheck war die Vorsehung Gottes zwischen Blumenwerk geschnitzt, nämlich das göttliche Auge in einem Dreieck (das die Dreieinigkeit symbolisierte), alles in Gold, mit folgender, von einem guten Freund gefertigten Aufschrift:

Gottes Aug' bestrahlt die Welt.

Gottes Vorsicht (Vorsehung) alles lenket.

D'rum beneide Mißgunst nicht,

was uns Gott aus Gnaden schenket.

Auf dem Ruder war oben ein Mohrenkopf mit einem türkischen Bunde (Turban). An den Seiten waren zwei geschnitzte Delphine,

grün gestrichen. In der Kajüte waren Bettstätten, Bänke, Tisch, Teller, Leisten für Gläser und so weiter also eingerichtet, daß nichts fallen konnte. An der Tür des Raumes war ein Holländer abgemalen¹³⁾. Auf dem Schirm¹⁴⁾ war Neptunus nebst seinem Dreizack unter Blumenwerk abgemalen. Vorn auf dem Bogen, wo der Einfall in das Bratspieß¹⁵⁾ liegt, war die Jahreszahl 1760 eingegraben und vergoldet. Am Einfall war ein Löwe geschnitzt und vergoldet¹⁶⁾. Die Flaggen auf beiden Masten¹⁷⁾ waren ziemlich lang, blau und rot, in deren Mitte ein weißer Schwan gemalen war. Die Farben Blau-Rot-Weiß bildeten wohl die Flagge der Neustadt. Der aufziehende Wimpel war lang. Die Knöpfe, die zu diesen Flaggen gehörten, waren geschnitzte Trauben und vergoldet. Die Flaggen samt dem Wimpel hatten seit der Arretierung immer geweht.

Bredschneider setzte die Ausfahrt auf Dienstag, den 20. Mai, fest und lud zu diesem Tage eine große Zahl von Gästen, unter denen auch einige Altstädter waren — ein Zeichen mehr, daß Bredschneider in der Altstadt durchaus angesehen war.

Sämtliche Gäste begannen den Tag mit einem Frühstück im Hause Bredschneiders, dessen Frau Theresia geb. Schwan allerdings schon morgens nach Pfahlbude gefahren war, um die Küche vorzubereiten. Die Geladenen begaben sich sodann zur Soltbrügg¹, wo das Schiff noch lag, und begannen bei Pauken- und Trompetenschall sowie Musketenschüssen die Fahrt nach Pfahlbude, wo sie ausgiebig bewirtet wurden mit Essen, Kaffee, Wein, englischer Ale, Tee, Musik und Tanz. Während der Mahlzeit wurden höchste und hohe Gesundheiten ausgebracht, nämlich auf Bischof Grabowski, auf das Domkapitel, auf den Ökonomie-Domherrn, auf den Landvogt und Amtshauptmann Karl von Hatten, auf den Rat der Altstadt, und dies immer unter der Musik des altstädtischen Stadtmusikers Elias Wallroth.

Anwesend waren außer Bredschneider und seiner Gattin: Johannes von Mocki (Motzki), Benefiziat der neustädtischen Trinitatiskirche und Kaplan bei der Katharinenkirche in der Altstadt; er nahm auch die Weihe des Schiffes vor, Bürgermeister der Neustadt Joseph Schwan mit seiner Frau Theresia geb. Neubauer, deren Vater von 1749 bis 1751 Bürgermeister gewesen war, Vizebürgermeister Matthias Brandt, verwitwet, Wettrichter Thaddeus Firley und seine Frau Magdalena geb. Kucharzewski,

13) Die Seeleute sagen nicht „gemalt“, sondern „gemalen“.

14) Wahrscheinlich ein Wasserabweiser auf dem Vorschiff.

15) DOMBROWSKI hält dieses Wort für eine Verwechslung mit „Bugspriet“. Gemeint ist aber das Bratspill, die Ankerwinde (Preußisches Wörterbuch I 772; PAASCH, Keel 256 und ebd. Plan 78). Mit „Einfall“ wäre dann wahrscheinlich die Ankerklüse gemeint.

16) Die Gallionsfigur.

17) Schlattel schreibt „Mästen“. Er zählt das Bugspriet als zweiten Mast.

Ratsassessor Andreas Geritz und seine Frau Rosalie geb. Meidenberg,
 Katharina Neubauer geb. Ölert, Gattin des abwesenden Richters Simon Neubauer,
 Kämmerer Peter Klawki mit seiner Frau Barbara geb. Neubauer,
 Feld-Ratsherr Johannes Lietke mit seiner Frau Barbara geb. Schorn,
 der altstädtische Wäger Andreas Follert mit seiner Frau geb. Willich,
 Martin Bredschneider aus der Altstadt, Bruder des Reeders,
 Johannes Bredschneider, Vater des Reeders, mit seiner Frau Anna Katharina geb. Weinreich,
 Johannes Palmowski aus der Neustadt und Notar in Regitten mit seiner Frau Euphrosyne geb. Stein,
 Kaufmann Johannes Eggers aus der Neustadt mit seiner Frau Barbara geb. Hintz und deren Bruder, der Student Anton Hintz,
 Johannes Eyding aus der Neustadt.
 Sodann die Handwerker, die an dem Schiff mitgearbeitet hatten:
 Maler Karl Moser aus der Altstadt,
 Tischlermeister Christian Kodce, ebenfalls aus der Altstadt,
 der Bildhauer Johann Frey und der Schlossermeister Powelki, beide aus der Altstadt, waren nicht erschienen,
 Lorenz Beckmann, Ratsbedienter der Neustadt, nebst anderen zur Bedienung.

Alle Gäste vergnügten sich bis zum hellen Morgen. Alsdann fuhren sie teils in Chaisen und Karriolen, teils in dem Losboot des altstädtischen Bürgermeisters Karl Kising zur Stadt zurück.

Schiffer der Jacht, die nach der Ehefrau des Reeders „Der Weiße Schwan“ genannt worden war, wurde Andreas Schier aus Neupassarge, auf den sich wohl der Braunsberger Ausschreibers bezieht:

Schepper Schier,
 Loat de Böxe hier!¹⁸⁾,

ohne daß es gelungen wäre, den Bezug dieses Verschens zu entdecken.

Am 23. Mai fuhr „Der Weiße Schwan“ mit guter Fracht nach Danzig und kehrte am 4. Juni mit Jahrmarktswaren nach Braunsberg zurück.

Inzwischen hatte Schiffzimmermeister Helske ein ziemlich großes Nachboot gebaut¹⁹⁾. Da die Passarge ziemlich wenig Wasser führte, war der „Stapellauf“ am 17. Juni mit Pferden recht schwie-

18) Preußisches Wörterbuch I 898.

19) Auch „Losboot“ genannt, Löschboot, das man benutzte, um die Ladung aus dem „Weißen Schwan“ zu löschen und damit dessen Tiefgang auf der Fahrt zwischen Pfahlbude und der Stadt zu verringern. Dieses Boot wurde nachgeschleppt, daher „Nachboot“.

rig. Anwesend waren der Domherr Karl von Zehmen, Benefiziat Thomas Schultz von der Katharinenkirche und Fräulein Theresia von Hertzberg.

Erst am 20. Juni 1760, als das Schiff längst in Fahrt war, entsandte Bischof Grabowski an die Altstadt Braunsberg einen Brief mit folgendem Wortlaut: „Wir, Adam Stanislaw, von Gottes Gnaden Bischof von Ermland und Samland, des Heiligen Römischen Reiches Fürst, der Lande Preußen Präses, urkunden hiermit, daß, da Ein Edler Rat unserer Altstadt Braunsberg Unserem Vorwort (Fürsprache), welches Wir zum Besten Joachim Bredschneiders, Bürgers und Kaufmanns in der Neustadt, wegen einer von ihm neu erbauten und über Gebühr etwas größer geratenen Jacht in Gnaden eingelegt, aus der ihm gegen Uns und Unsere Vorfahren an bischöflicher Würde stets eigen gewesener treuer und Ehrerbietigkeit gefügt, Wir hingegen alle wohlerworbenen Vorrechte der erwähnten Altstadt, besonders aber, was Unser Vorfahr Michael Radziejowski christmilden Andenkens wegen des Handels überhaupt, besonders wegen des Schiffbaus durch einen förmlichen und feierlichen Rechtsspruch im Jahre 1683 den 29. Januar zwischen der Alt- und der Neustadt Braunsberg geordnet und festgesetzt, bestätigten und kräftigst zu handhaben beabsichtigen, wie Wir denn jetzt die erwähnte Anweisung von Radziejowski nach ihrem ganzen Inhalt, so, wie Uns diese im Original vorgelegt wurde, hiermit aufs neue in ihrer Verbindlichkeit einsetzen, bestätigen und die genannten neustädtischen Bürger und Kaufmann Bredschneider auf Unsere Fürsprache angediehene Gefälligkeit mehrerwähnter Anweisung für unnachteilig und als nicht geschehen ansehen und erklären, auch für Uns und Unsern Nachfolger in bischöflicher Würde geloben, demselben entgegen Uns niemals vor jemandem weiter zu interponieren, noch ohne Zuziehung eines Edlen Rates Unserer Altstadt Braunsberg hierin etwas nachzugeben. Zu mehrerer Versicherung haben Wir gegenwärtigem Reskript Unser fürstbischöfliches Insiegel vordrucken lassen.

Schloß Heilsberg, den 20. Juni-Monats Tag im Jahr des Herrn 1760.

Adam Stanislaw, Bischof.

(Siegel)

Peter de Reux eigenhändig“.

Daß die *Neustadt* Braunsberg ebenfalls seine fürstbischöfliche Stadt war, hatte Grabowski hier wohl aus dem Auge verloren. Erst am 5. Juli machte die Altstadt den neustädtischen Notar Schlattel mit diesem Schreiben bekannt. Trotzdem erwartete die Altstadt noch einen weiteren, „gerechten“ Bescheid des Bischofs über das Schiff . . . Die ganze Angelegenheit war nur vom mittelalterlichen Privilegiendenken aus zu verstehen, das Bredschneider im Jahre 1760 mit Recht als überholt ansah und danach handelte. Friedrich der Große hat dann wenige Jahre später, 1772, das ganze Privi-

legienwesen mit einem Federstrich beseitigt. „Der weiße Schwan“ machte inzwischen so manche einbringliche Frachtreise.

Am 29. November 1761 aber vernahm der Landvogt von Hatten und der Ökonomie-Domherr, daß Bredschneider sein Schiff günstig verkaufen könne. Sie ließen ihn wissen, daß Bischof Grabowski nichts dagegen einzuwenden hätte, wenn Bredschneider statt des „Weißen Schwans“ ein neues Schiff der gleichen Größe bauen lassen wolle; nur müsse es bei diesem einen Fahrzeug bleiben.

Am 11. Januar 1762 machte Bredschneider einen erneuten Versuch, den „Weißen Schwan“ abzustoßen, anscheinend, weil er in finanzielle Schwierigkeiten geraten war. Als potentielle Käufer traten Martin Schmidt²⁰⁾ und die Witwe von Martin Ephraim Schmidt aus Elbing auf; sie boten 3000 Gulden für die Jacht. Da aber meldete sich Heinrich Schaeffer²¹⁾ aus Königsberg, dem „Der Weiße Schwan“ gerichtlich verpfändet war; so wurden die Elbinger abgewiesen. Vor dem drohenden Konkurs wurde Bredschneider durch seinen Schwiegervater Joseph Schwan und seinen Bruder Martin Bredschneider bewahrt, die für ihn Bürgschaft übernahmen, so daß er die Jacht behalten konnte. Das Schiff erwies sich als durchaus rentabel, mindestens bis zum Jahr 1764, in welchem Notar Schlattel seinen Bericht abschloß.

Aus den Andeutungen, die Schlattel macht, muß man schließen, daß „Der Weiße Schwan“ in der Art holländischer Jachten jener Zeit gebaut war, wobei die Takelung der beiden Segler nicht hundertprozentig übereinzustimmen braucht, da hier jeder Schiffbauer seine eigenen Vorstellungen hatte (Abb. 4).

Eine andere Frage ist, welchen Weg die Jacht von Braunsberg etwa nach Danzig genommen habe. Es gab zwei Möglichkeiten:

1. Über das Frische Haff durch die Elbinger oder die Königsberger Weichsel in die Strom-Weichsel, die damals ja noch ohne Abzweigungen (Mündungsarme bei Schiewenhorst und Östlich-Neufähr) nach Danzig strömte. Da dieser Weg in trockenen Jahren an Wasserarmut litt, wird „Der Weiße Schwan“ zu Zeiten Schwierigkeiten gehabt haben, ihn zu benutzen.
2. Über das Haff nach Pillau und von da über die Ostsee in die Danziger Bucht nach Neufahrwasser und Danzig. Hier erhebt sich die Frage der Seetüchtigkeit der Jacht.

Schlattel gibt uns nur einen einzigen Hinweis, der hierfür verwertbar ist: In der Kajüte des Schiffes sind Leisten vorhanden, die verhindern, daß das Geschirr vom Tische oder aus den Borden (Regalen) fällt. Nun kann das Frische Haff vor allem bei Nordwest-

20) Martin Georg Schmidt, geboren 1733 in Elbing, am 8. Juni 1740 auf der Septima des Elbinger Gymnasiums eingeschult, später Königlich-Preußischer Salzfaktor und Kommerzienrat in Elbing, gestorben 1809 in Tolkemit (ABS, Matrikel 254).

21) Dem Großhändler Heinrich Schaeffer sprach der Magistrat Königsberg am 20. August 1756 das Bürgerrecht gratis zu. Er wohnte in der Altstadt (SCHULZ/TIESLER 34).

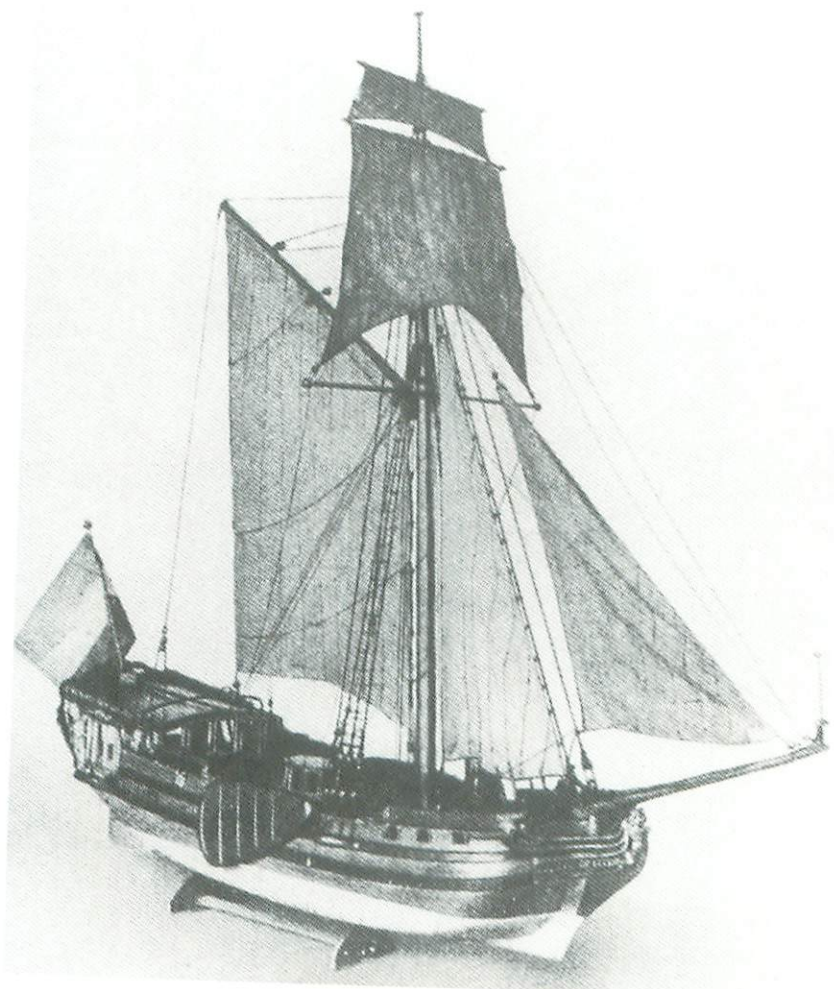


Abb. 4: Eine Jacht wie „Der weiße Schwan“

stürmen eine recht ruppelige Chaussee sein, aber eher möchte man doch an das Abreiten eines Ostseesturmes denken, wo das Geschirr gesichert sein mußte. Zudem hatte Bredschneider bei seinem ersten Bauantrag ja angedeutet, daß er eigentlich ein Schiff von 25 Last habe bauen wollen. 25 Last sind 77,17 metrische Tonnen Tragfähigkeit, 163,61 Kubikmeter netto und 57,78 Registertons net Raumgehalt. Die Maße des Seglers wären dann auf 19,00 Meter Länge und 4,75 Meter Breite gekommen, was eine Segelfläche von 180,50 Quadratmetern erlauben würde, mit anderen Worten: Bredschneider hätte ein durchaus seetüchtiges Segelschiff gehabt. Mit diesem Fahrzeug brauchte er den Binnenweg über die Elbinger Weichsel usw. auf keinen Fall mehr zu benutzen. An dem Bericht zeigt sich, daß er der Seefahrt zustrebte. Aber dieses Schiff ist, soweit wir wissen, leider nie gebaut worden. Man wird zu vermuten haben, daß Bredschneider den „Weißen Schwan“ mindestens bei gutem Wetter über Pillau und die See nach Danzig geschickt hat, zumal dieser Weg auch Zeit sparte. — Über den Verbleib des Schiffes erfahren wir leider nichts.

Joachim Bredschneider²²⁾ war ein Sohn des Perückenmachers Martin Bredschneider in Frauenburg, der am 28. März 1748 das Bürgerrecht der Neustadt Braunsberg erwarb, aber schon 1750 in die Altstadt übersiedelte. Joachim wurde 1722 noch in Frauenburg geboren. Als er nach Braunsberg kam, war er also 26 Jahre alt. Er heiratete, wie erwähnt, Theresia Schwan, die Tochter des Bürgermeisters für das Jahr 1760 Joseph Schwan. Dreißigjährig wurde er 1752 in den Rat der Neustadt als Steuerassessor aufgenommen und gehörte damit zu den Honoratioren der Stadt. 1762 berief man ihn zum Gerichtsassessor, 1768 zum Richter; er muß also eine juristische Vorbildung gehabt haben. 1769 verwaltete er das Steuerwesen, und 1770/71 war er Kämmerer. Die Besitznahme des Ermlands durch Preußen 1772 brachte die Vereinigung von Alt- und Neustadt. Auch beide Magistrate wurden zusammengelegt. Die Kriegs- und Domänenkammer in Königsberg verlangte nun eine baldige Besetzung aller Ratsherrenstellen und schlug beispielsweise vor, Bredschneider zum ordnungsgemäßen Mitglied des Magistrats zu wählen. Dagegen sträubten sich viele Braunsberger; sie sagten, Bredschneider sei zänkischen Naturells. Eindeutig konnten sie ihm sein Verhalten beim Bau des „Weißen Schwans“ nicht vergessen. Die Königsberger Behörden wollten Bredschneider zum Kämmererkontrolleur machen, mußten aber bei einer Prüfung feststellen, daß er die notwendigen Kenntnisse nicht besaß. So setzten sie ihn 1775 zum *Wettherrn* ein. Als solcher „übte er die Marktpolizei aus und hatte den Handel, vor allem die Versorgung der Stadt mit Lebensmitteln, zu beaufsichtigen. Als *Wettrichter* schlichtete er Streitigkeiten zwischen Käufern und Verkäufern und urteilte über Verstöße gegen die Marktordnung. Er richtete sein Augenmerk auf

22) DOMBROWSKI, Schiff 260 Anm. 12. POSCHMANN, Verwaltung 642 f., 663, 677.

Maß, Elle und Gewicht, stattete nach abgehaltener Recherche dem Bürgermeister Bericht darüber ab, besorgte die Stempelung der neuen Gefäße und Maße und führte das Präsidium über die Lederchau und die Feuersozietäts-Angelegenheiten²³⁾. Als ordnungsgemäßem Mitglied des Rats zahlte ihm die Stadt im Jahr 50 Taler. Das Wettamt verwaltete er bis zu seinem Tode am 14. April 1796.

Einen umfangreichen Auftrag erhielt er als Wettherr beim Übergang an Preußen. Für die Verabfolgung des Getreidescheffels wurden ihm 2 Groschen für jede Last (60 Scheffel), die auf der Passarge verschifft wurde, gezahlt. Auch erhielt er 2 Groschen von jeder Tonne Bier, die mit seinem Stempel geeicht werden mußte. In den neuerworbenen Städten Preußens war die Einführung von Berliner Maß und Gewicht eine besonders wichtige Aufgabe.

23) Ebd. 639 Anm. 1.

5. KLEMENS HANMANN UND ANTON HANMANN

In der Auseinandersetzung zwischen dem altstädtischen Magistrat und Joachim Bredschneider wurden zwei weitere Braunsberger Reeder und ihre Schiffe genannt. Wenn uns die Namen dieser Jachten auch nicht überliefert sind, so erfahren wir doch einiges über ihre Besitzer.

Die Hanmanns wurden schon 1469 in der Altstadt Braunsberg erwähnt. Klemens Hanmann¹⁾ kam 1711 als Sohn des Kaufherrn Thomas Hanmann und seiner Frau Anna geb. Rath in Braunsberg zur Welt. Am 4. September 1719 brachte man ihn achtjährig auf das Braunsberger Gymnasium²⁾. Als sein Vater 1729 starb, vererbte er ihm seinen ganzen Besitz *innerhalb der Stadt Braunsberg* (den ländlichen Besitz erbten Brüder des Klemens Hanmann), nämlich: den Adler-Speicher, ein Fabrikgrundstück (später Seifensiederei), das Mälzhaus (die spätere Vereinsbrauerei), das Mälzhaus (beim späteren evangelischen Waisenhaus), einige Scheunen, das Haus Langgasse 61, das Haus Kirchenstraße neben dem ehemaligen Artushof und vier Häuser in der Junkerstraße³⁾.

Damit war der Achtzehnjährige vermögensmäßig von vornherein gesichert. Die beiden Mälzhäuser reihten ihn in die Zahl der Großbürger ein. Von daher ist es zu verstehen, daß er bereits 1730 ein Gelände von 100 mal 40 Fuß (31,40 mal 12,56 Meter gleich 394,38 Quadratmeter) vor dem Wassertor am Wall kaufen und auf diesem Gelände einen Speicher bauen konnte, den er „Roß-Speicher“ nannte; dementsprechend ließ er an dessen Wand einen Stein mit einem stehenden Roß, seinem Monogramm CH und dem Hanmannschen Wappen einsetzen, wie es auch an der Familienbank von 1678 in der Braunsberger Katharinenkirche zu sehen war⁴⁾. Daß er seinen Speicherraum (Adler-Speicher, Roß-Speicher) so erweiterte, bedeutete ohne Frage Bedarf an Lagerraum, und da er keinen Ackerbesitz hatte, dessen Erzeugnisse er hier hätte lagern können, muß sein *Handel* sehr schnell und sehr günstig angelaufen sein. Die Nähe des Roß-Speichers zur Passarge deutet auf erfolgreiche Schifffahrt hin. Ob er damals selber schon eine Jacht besessen hat oder ob er ein Schiff von Braunsberger oder auswärtigen Reedern (Pillau, Königsberg, Elbing) chartern mußte, ist nach den Quellen noch nicht zu erkennen. Mehr Wahrscheinlichkeit hat die zweite Möglichkeit, da Schifffbau und Betrieb einer eigenen Reederei eine größere Erfahrung voraussetzen als ein Zwanzigjähriger sie haben kann.

1) BUCHHOLZ, Hanmann 386.

2) LÜHR, Gymnasium 66.

3) LUTTERBERG, Baugeschichte 684.

4) Ebd. 617.

Daß Klemens Hanmann sehr begütert war, läßt sich auch an folgendem erkennen: 1731 beteiligte er sich zusammen mit seinen Brüdern Anton und Matthias an den Baukosten der Kreuzkirche unterhalb der Stadt⁵⁾. 1741 ließen die drei den Hochaltar und den Valentinaltar dieser Kirche vergolden⁶⁾, und als sich 1749 Risse in deren Mauerwerk zeigten, weil der Rotwassergraben zu dicht an der Kirche vorbeifloß, wurde Klemens, inzwischen längst Bürgermeister, mit der Abstellung dieses Mißstandes beauftragt, worauf er eine Verlegung des Rotwassers empfahl; hiermit bekam der Bach seinen heutigen Lauf⁷⁾.

Irgendwann, vermutlich um 1735, hatte Hanmann auch geheiratet. Doch seine Frau starb ihm etwa im Jahre 1741 weg, und so heiratete er 1742 zum zweiten Male, und zwar Lidwina (oder: Louise) Hintz aus Braunsberg, die ihn überlebte, da sie erst 1790 verchied⁸⁾.

Am 18. Juli 1748 erhob König August III. von Polen in Wartenburg Klemens Hanmann und einige andere Braunsberger Ratsherren zu Patriziern; sie durften ihrem Namen ein „von“ hinzufügen. Allerdings traf das Adelsdiplom erst im Januar 1750 in Braunsberg ein⁹⁾. Sehr viel machten sich die Braunsberger Ratsherren nicht davon¹⁰⁾; sie durchschauten wohl die Geringwertigkeit des Diploms.

Eher schon ließ sich Hanmanns Bedeutung daran ablesen, daß er im Siebenjährigen Krieg am 29. Oktober 1759 mit dem russischen Generalleutnant und Gouverneur über (Ost-)Preußen, von Korff, einem Baltendeutschen, wegen der Anlage eines Hafer- und Heumagazins für die russische Kavallerie zu verhandeln hatte¹¹⁾.

In welcher Weise er mit den Schwierigkeiten des Siebenjährigen Krieges fertig wurde, ist nicht überliefert. In allzu große Nöte kann er nicht gekommen sein, denn es war ihm möglich, um 1758 durch den Schiffzimmermeister Jakob Helske eine Frachtjacht von 12 Braunsberger Lasten bauen zu lassen. Das Verhör, das er wegen Bredschneiders Jacht mit Helske vornahm, ist oben wiedergegeben¹²⁾. Daraus geht hervor, daß Schiffe von zehn bis zwölf Lasten die Braunsberger Normalgröße darstellten. Bredschneider war wohl der Überzeugung geworden, daß diese Tragfähigkeit nicht ausreichte, und ließ Helske deshalb ein größeres Schiff bauen. Damit wollte er natürlich die Reeder der Altstadt überflügeln. Von daher ist Hanmanns Verärgerung zu verstehen. Überdies

5) HIPLER, Schwedenzeit 153.

6) LÖHR, Kreuzkirche 250.

7) Ebd. 244—246.

8) BUCHHOLZ, Hanmann 391, 409.

9) Ebd. 389; ders., Braunsberg 170.

10) Im Gegensatz zu den Braunsberger Historikern, die diesen Vorgang als einen besonderen Leckerbissen betrachten und breit darüber berichten, anstatt beispielsweise zu erkunden, wie sich Hanmanns Handel in jenen Jahren entwickelt hatte.

11) BUCHHOLZ, Braunsberg 175.

12) S. oben S. 24 f.

war er ganz offensichtlich knauserig, um nicht zu sagen geizig, denn bei seinem ausgedehnten Besitz hätte es ihm leicht möglich sein können, Helseke ausreichende Hölzer für den Bau der Jacht zur Verfügung zu stellen. Ladungen für sein Schiff hatte er ohne Frage bereit oder konnte sie in Braunsberg auftreiben, vor allem Flachs-erzeugnisse und Getreide, genau wie Bredschneider. Und da Braunsberg bis 1772 das Stapelrecht für das ganze Ermland hatte, kamen hier mancherlei Frachten zusammen, die ins Ausland bestimmt waren. Die Braunsberger Reeder beförderten diese nach Danzig; dort wurden sie von größeren Schiffen übernommen und nach Hull (Ostengland) gebracht, wo sich schon damals eine Textilindustrie entwickelte, desgleichen in den Niederlanden.

Gegen Ende der fürstbischöflich-ermländischen Zeit nahm der Braunsberger Handel merklich ab. Klemens Hanmann wird kaum noch erwähnt. Einen Hinweis auf das Weiterexistieren der Schifffahrt liefert uns die Tatsache, daß 1772 die Braunsberger Böttcher nur noch 19 Gulden zur Stadtkasse beitrugen¹³⁾, den viertkleinsten Betrag, der in der Kämmereiabrechnung erscheint; es hat sieben Böttchermeister in der Stadt gegeben. Man muß sich erinnern, daß die meisten Schiffsladungen seit der Hansezeit in geeichten Tonnen (daher: Tonnage!) befördert wurden, den heutigen Containern nicht unähnlich, um die Ladungen zu schützen, das Laden und Löschen zu erleichtern und zu beschleunigen und Ladungsdiebstähle möglichst zu verhindern. Einen weiteren Hinweis geben uns die Einnahmen des Pfahlamtes, die 1772 immerhin 976 Gulden erbrachten¹⁴⁾, allerdings einschließlich der Miete von der Pfahlbude, die jedoch geringfügig gewesen sein wird. Es sind also doch einige Schiffe in Pfahlbude/Braunsberg eingelaufen; wieweit diese in Braunsberg beheimatet waren, ist ohne Einblick in die originalhandschriftlichen Öresundlisten nicht zu sagen.

Am 27. Juli 1789 starb Klemens Hanmann in Braunsberg; 1790 folgte ihm, wie gesagt, seine Witwe nach.

Anton Joseph Hanmann¹⁵⁾ war ein Neffe von Klemens Hanmann. Geboren wurde er 1723 als zweiter Sohn des Anton Hanmann senior (1689—1742) und der Barbara geb. Schwengell verwitweten Dromler (1698—1749) in Braunsberg. Am 3. September 1731 brachte man ihn zusammen mit seinem älteren Bruder Thomas Hanmann junior auf das Jesuitenkollegium ebendasselbst. 1737 wurde er zur kaufmännischen Lehre in das Handelshaus des königlich-britischen Konsuls Gibsons in Danzig geschickt, das noch bis 1890 bestand. Von dort aus machte er eine kaufmännische Bildungsreise vor allem nach Frankreich, wohin die Familie Hanmann seit den Zeiten Thomas Hanmanns senior Handelsverbindungen unterhielt. In Danzig lernte er Marie Elisabeth von Mathy (geb. 1724)

13) BUCHHOLZ, Braunsberg 183.

14) Ebd.

15) BUCHHOLZ, Hanmann 385—389.

kennen, die einer reichen Kaufmanns- und Reederfamilie angehörte; er heiratete sie am 12. Februar 1744 und übernahm gleichzeitig die väterlichen Besitzungen in Rodelshöfen und Braunsberg, die nach dem Tode seines Vaters von seiner Mutter verwaltet worden waren. Am 18. Juli 1748 wurde er wie Klemens Hanmann in den erblichen Adelsstand erhoben; ein Jahr später wählte ihn die Altstadt Braunsberg zu ihrem Dritten Bürgermeister¹⁶⁾. In diesem Zusammenhang wird er als *homo literatus* bezeichnet, als akademisch gebildeter Mann; er hatte auf der Akademie zu Prag Rechtswissenschaften studiert. Gegen Ende seines Lebens hatte er eine offenbar nicht unbedeutende Bibliothek vorzuweisen, die er seinem Bruder Ignatius und der Stadt Braunsberg vermachte. Ferner gehörten ihm zur Zeit seines Todes am 15. Dezember 1773: einige Wohngebäude, 6 Speicher, darin Kaufmannsgut, 7 Hufen Land, 2 Schmacken¹⁷⁾. „Schmack“ oder „Smack“ ist die Bezeichnung für ein nicht allzu großes Segelschiff. Aber mit dem Küstensegler, den die Niederländer als „Smack“ bezeichneten, ein mit der Tjalk verwandtes, vorn und achtern gerundetes Fahrzeug, hatte die Braunsberger Schmack kaum irgendwelche Verwandtschaft. Der Name „Schmack“ erscheint in Braunsberg zuerst im Jahre 1559¹⁸⁾, setzt zu diesem Zeitpunkt aber voraus, daß er schon länger im allgemeinen Gebrauch war. Auf dem Braunsbergbild von 1684¹⁹⁾ liegen am Passargebollwerk neben einigen kleinen Booten zwei mittelgroße Einmaster. Der eine hat ein Spiegelheck; aus diesem Schiff könnte sich der Typ der Haffjacht entwickelt haben, die noch bis etwa 1860 in verschiedenen Hafenplätzen des Frischen Haffes, darunter auch Alt-Passarge, gezimmert wurde. Der andere Einmaster zeigt ein Achterschiff, das dem einer Galiot nahekommt; es ist völliger als bei den Koggen, offensichtlich, um mehr Ladung einnehmen zu können als diese. Auch scheint dieses Fahrzeug auf Kiel gebaut zu sein, wie sich am Vorsteven erkennen läßt. Als Neuerung hat man wohl zu werten, daß der Laderaum *abgedeckt* und die Ladung also gegen Spritzwasser geschützt ist, wahrscheinlich jedoch nur durch eine Persenning (Segeltuchabdeckung). Schwer erklärbar bleibt der kleine hölzerne Bogen über dem Ruder, wenn man in ihm nicht einen Schutz für den Rudergänger sehen will. Die wichtigste Neuerung aber betrifft die Takelage: Die Passargeschiffe auf dem Braunsbergprospekt von Paul Stertzel aus dem Jahre 1635²⁰⁾ bedienen sich noch eines Rahsegels; 1684 sind beide Schiffe schratgetakelt, das heißt, in Ruhstellung liegt das oder die Segel in Längsrichtung des Schiffes. Das Gaffelsegel kam um 1650 auf; die Ab-

16) Ders., Braunsberg 180.

17) LANGKAU, Wiesenbuch 31.

18) LUTTERBERG, Baugeschichte 613.

19) Kupferstich von Christian PISTESCH. In: HARTKNOCH, Altes und neues Preußen. 1684, 384.

20) Nachdruck in Beilage zu: THIMM, Werner, Der Prospekt der Altstadt Braunsberg von 1635. In: ZGAE 40 (1980), 80–88.

weichungen des Bildes von 1684 gegenüber dem von 1635 entsprechen also durchaus der Entwicklung des Schiffbaus und der Schiffstakelage. Der Vorteil des Gaffelsegels ist, daß man auch bei *seitlichem* Wind gut segeln kann, was mit Rahsegeln nicht immer möglich ist. Charakteristisch ist, daß beide Schiffe auf dem Bild von 1684 nur eine *Gaffel* fahren; der Baum, der die *Unterkante* des Segels ausspannte, war damals noch nicht erfunden. Das *Gaffel*-segel hat seinen Namen daher, daß der obere Segelbaum, die Gaffel (= Gabel), mit seinem inneren Ende wie eine zweizinkige Gabel am Mast anliegt und an ihm hinauf- und hinuntergleiten kann. Die Braunsberger Schiffer scheinen es allerdings vorgezogen zu haben, die Gaffel oben am Mast stehen zu lassen; infolgedessen mußten sie das dazugehörige Segel in dem Winkel zwischen Mast und Gaffel befestigen, wenn das Schiff im Hafen lag. Auf dem Mast des Schiffes weht eine wohl dreifarbigige Flagge; aber es ist leider nicht möglich zu sagen, welche Farben sie gezeigt haben könnte. Jedenfalls werden es die Farben der Stadt Braunsberg gewesen sein (auch das andere Schiff führt sie), die wir aber nicht kennen.

Über die Tragfähigkeit dieses Schiffes kann man nur Vermutungen anstellen. Vergleicht man die Länge des Schiffes mit der Breite der Passarge, in der es festgemacht hat, so kommt man ungefähr auf ein Verhältnis 1 zu 2. Der Fluß, dessen Maße sich seit 1684 nur unwesentlich verändert haben, war 27 Meter breit; danach müßte das Schiff rund 13 Meter lang gewesen sein. Seine Ladefähigkeit könnte somit auf etwa 10 Tonnen je 20 Zentner geschätzt werden. Aber das ist eben nur eine Schätzung.

Da die beiden Schmacken des Anton Hanmann für die Zeit um 1770 bezeugt sind, hat man als ihren Erbauer sicherlich Jakob Helseke anzusehen, aus dessen Werkstatt auch der „Weiße Schwan“ stammt, den er 1760 vom Stapel ließ. Auch dürfte es um 1770 noch weitere Schmacken in Braunsberg gegeben haben; nur fehlen uns die Nachrichten über diese Schiffe. Sehr bald danach sind die Schmacken vom Frischen Haff verschwunden; sie machten den Haffjachten Platz, die zwar nie mehr so prächtig wie der „Weiße Schwan“ des Joachim Bredschneider gebaut waren, aber doch wesentlich mehr als die Schmacken leisteten. Man geht wohl nicht irre, wenn man annimmt, daß dieser Wechsel mit dem Bestreben zusammenhängt, besser segelnde und tragfähigere Schiffe zu bauen.

6. GEORG LUNITZ

Wie die Hanmanns entstammte auch Georg Lunitz einem alten Braunsberger Stadtgeschlecht. Als Sohn des Joachim und der Barbara Lunitz wurde er 1703 in Braunsberg geboren und besuchte das Jesuitenkollegium seiner Vaterstadt¹⁾; dagegen ist er auf keiner Universität zu finden. Höchstwahrscheinlich 1736 heiratete er eine Anna, da er in diesem Jahre als Großbürger und Ratsherr gilt und man ungern Unverheiratete in den Rat der Stadt berief. Sehr bald wurde ihm das Amt des Kämmerers übertragen, der die Stadtkasse verwaltete, der arbeitsreichste Dienst, den die Stadt zu vergeben hatte²⁾. Anfangs belief sich seine Besoldung auf 33 Taler und zwei Achtel Holz, welches aus einem Stapel von fünf Fuß langen Kloben bestand, acht Fuß breit und neun Fuß hoch, also 360 Kubikfuß, was 11,13 Raummeter ausmacht, mit zwei multipliziert 22,26 Raummeter³⁾. Dieses Holz war für Heiz- und Kochzwecke bestimmt — die Verwendung von Torf oder Kohle war noch unbekannt. Später wurden Lunitz 81 Gulden 18 Groschen gezahlt, wozu noch 20 Gulden Sporteln kamen⁴⁾.

Wie oben bei der Auseinandersetzung mit Bredschneider angedeutet, besaß Lunitz gleich Hanmann ein Frachtschiff. Dieses war auch bei Helske gezimmert worden und hatte bei 14,70 Meter Länge und 3,65 Meter Breite 14 Last Tragfähigkeit, gleich 43,22 Tonnen, da es die für den „Weißen Schwan“ vorgesehene Ladung aufzunehmen vermochte. Sein Baujahr dürfte um 1755 liegen. Im übrigen gilt für dieses Schiff, was vorher über die Jachten Bredschneiders und Hanmanns gesagt wurde. Daß Lunitz sein Schiff in der frachtgünstigsten Zeit des Jahres, dem Frühjahr, an Bredschneider verchartern konnte⁵⁾, zeigt, daß er selber keine Ladung für seine Jacht zu beschaffen vermochte. Er überließ es Bredschneider, die Höhe der Charter festzusetzen — ein Zug, der der Knauserigkeit Hanmanns deutlich entgegenstand. Sonst hören wir von dem Schiff nichts weiter; Lunitz machte der Niedergang des Braunsberger Handels sicher ebenso zu schaffen wie Hanmann.

Mit der russischen Besatzungstruppe scheint er sich im Siebenjährigen Krieg nicht schlecht gestanden zu haben; jedenfalls heiratete seine Tochter Katharina den russischen Hauptmann Peter von Rosy und ging beim Abzug der Besatzer 1763 mit ihm, ihrem Kind und ihrem Bruder Anton sowie der Amme Charlotte Monsler nach Sankt Petersburg (Leningrad)⁶⁾.

1) LÖHR, Gymnasium 64.

2) POSCHMANN, Verwaltung 629; BUCHHOLZ, Braunsberg 180.

3) POSCHMANN, Verwaltung 673.

4) KOLBERG, Verfassung 61.

5) DOMBROWSKI, Schiff 258.

6) BUCHHOLZ, Braunsberg 175.

Der Dienst in der Kämmerei beanspruchte Lunitz so sehr, daß er an die Entfaltung eigener Arbeit nicht denken konnte. Bei der Besitznahme Braunsbergs durch Preußen nutzte er daher die günstige Gelegenheit, freiwillig aus der Kämmerei zu scheiden⁷⁾.

Erst jetzt konnte er seinen kaufmännischen Neigungen nachgehen. 1774 baute er das Haus Langgasse 67, das 1790, wohl nach Lunitz' Tode, an den Polizeibürgermeister, den preußischen Hauptmann von Bronsart, verkauft wurde⁸⁾. Im gleichen Jahre erwarb Lunitz das Grundstück, auf dem ungefähr bis 1760 der Artushof, der „Schiffsleute Bruderschaft“, gestanden hatte, dazu auch das danebenliegende Areal des ebenfalls abgebrochenen Karpen- und Märtenhauses (insgesamt 3600 Quadratfuß, das sind 354,61 Quadratmeter), sowie acht Radikalmorgen für insgesamt 73 Taler 30 Groschen, in der Hoffnung, die ihm auferlegte Bedingung erfüllen zu können, auf diesem Gelände ein Wohnhaus zu errichten. Dies gelang ihm nicht, und so wurde das Grundstück 1785 an den Amtmann Johann Gottfried Teichmann veräußert⁹⁾.

Statt dessen konnte Lunitz 1779 das Sommerhaus des Ignatius Kaspar Hanmann, eines Verwandten von Klemens Hanmann, auf der Frauenburger Vorstadt (Berliner Straße) für 2000 Gulden übernehmen und bestimmte es offenbar zum Alterssitz für sich selber in der warmen Jahreszeit. Er verstarb Ende der achtziger Jahre; seine Witwe verkaufte das Haus für 800 preußische Taler an den Hauptmann Leipziger¹⁰⁾.

An Lunitz zeigt sich — wie an Hanmann —, daß die Kleinreeder- generation des 18. Jahrhunderts zu Ende ging. Sollte die Braunsberger Schifffahrt fortgesetzt werden, so mußte man es in einem neuen Anlauf versuchen.

7) POSCHMANN, Verwaltung 635.

8) LUTTERBERG, Baugeschichte 689.

9) Ebd. 688.

10) Ebd. 696.

7. JOHANN ÖSTREICH UND HEINRICH BARTH

Da sich Johann Östreich in der zweiten Hälfte seines Lebens mehrfach für das Schulwesen der Stadt Braunsberg eingesetzt hat, ist seine Biographie im wesentlichen von Schulmännern geschrieben worden. Es ist von vornherein klar, daß damit manches verzeichnet werden mußte; für Handel, Reederei und Kaufmannschaft hatten die Pädagogen nicht den richtigen Blick. So sind in Östreichs Lebensbeschreibung Lücken entstanden, die aus Mangel an Material auch heute nicht recht aufgefüllt werden können.

Das Handelshaus Östreich hat sehr klein angefangen. Seine Anfänge liegen in einem kleinen Ladengeschäft, das Magdalena von Kärpen mit wenigen Talern in Braunsberg eröffnete, noch ehe sie von Franz Östreich (geboren am 5. November 1711, gestorben am 11. Mai 1785) am 2. Mai 1739 geehelicht wurde. Der junge Ehemann beteiligte sich an diesem Kaufladen, ja, er zog 1747 den Ratsherrn Heinrich Schorn als Teilhaber heran, der aus einer Weinhändler- und Reederfamilie stammte und damit dem Unternehmen eine Zielrichtung auf den Großbetrieb hin gab. Im gleichen Jahre wählte der Rat der Stadt Braunsberg Östreich zum Stadtsekretär. Am 18. Juli 1748 wurde ihm wie Klemens Hanmann die Patrizierwürde verliehen. Sein Wappen wurde ein springender goldener Löwe in blauem Feld — zu sehen am Haus in der Langgasse und am Löwenspeicher. Trotz seines städtischen Amtes brachte Östreich schon 1752 die Firma in seine Alleinregie¹⁾.

Am 6. September 1750 war ihm sein erster Sohn Johann geboren, ein schwächliches, später aber wißbegieriges Kind, das seine erste Unterrichtung auf dem Jesuitenkolleg in Braunsberg bekam²⁾. In diese Schuljahre fiel die Besetzung der Stadt durch die Russen im Siebenjährigen Krieg von 1758 bis 1762, für Handel und Kaufmannschaft in jeder Richtung hinderlich. Aber es war für das Ermeland sowieso eine stille Zeit, in der nur wenige, wie etwa Joachim Bredschneider mit seinem „Weißen Schwan“, die Initiative zu neuen Unternehmungen hatten. Johann Östreich entsann sich später, daß sein Vater in jenen Jahren der fürstbischöflichen Herrschaft ganze 13 Gulden „Anlage“ jährlich für einen Handel geben mußte, dem praktisch kaum Beschränkungen auferlegt waren, und daß die Akzise, die erhoben wurde, für den Unterhalt des einzigen polnischen Kavallerieregiments bestimmt war, das man im Ermeland stationiert hatte.

1767 schickte ihn sein Vater auf die Albertus-Universität nach Königsberg, wo er am 11. April durch den derzeitigen Rektor und

1) POSCHMANN, Biographie 479; ders., Östreich Nr. 4; BUCHHOLZ, Braunsberg 189 f.

2) Zum folgenden: GERLACH, Denkschrift; HIPLER, Östreich; BUCHHOLZ, Braunsberg 189 f.

Hochschulhistoriker Daniel Heinrich Arnoldt in der Rechtswissenschaftlichen Fakultät eingeschrieben wurde. Jedoch war der Einfluß Immanuel Kants so stark, daß Johann Östreich auch dessen Vorlesungen besuchte und das Glück hatte, das Interesse des großen Philosophen zu erregen und in sein Haus eingeladen zu werden. 1770 kehrte er dann nach Braunsberg zurück.

Hier trat er nun in das Handelshaus seines Vaters ein, zunächst als Handlungsdiener, wie man damals sagte. Im Frühjahr 1772 gab ihm sein Vater Gelegenheit zu einer kaufmännischen Bildungsreise, wie das damals üblich war, um die Kontrahenten seiner Firma im Ausland kennenzulernen und sich seinerseits mit den Verhältnissen an anderen Handelsplätzen vertraut zu machen. So besuchte er unter anderem Hamburg, Amsterdam, London und Hull; die letztgenannte Stadt hatte eine blühende Textilindustrie und war die Hauptabnehmerin für ermländisches Garn. Hierbei erwarb er sich offenbar die Sympathien seiner Handelspartner, so daß diese Reise spürbar positive Auswirkungen mit sich brachte.

Als er 1773 wieder in Braunsberg eintraf, fand er die Stadt verändert vor. Politisch war sie am 13. September 1772 vom preußischen Staat in Besitz genommen, personell war sein Vater am 25. September 1773 im Auftrage Friedrichs des Großen zum Justizbürgermeister ernannt worden. Das bedeutete zweierlei. Einmal war Braunsberg damit in den Merkantilismus Preußens hineingenommen, der unter anderem eigene Manufakturen begünstigte, Ausführprodukte durch Schutzzölle förderte, staatliche Fabriken einzurichten und den überseeischen Handel zu mehren — kurz, auch eine kleine Stadt wie Braunsberg aus ihrer seit dem Ende der Hansezeit abseitig gewordenen Lage herauszuholen — bestrebt war. Zum zweiten sah Johann Östreich, daß sich sein Vater in Zukunft nicht mehr allzusehr um das Handelshaus würde kümmern können — daß also die Verantwortung auf seine eigenen Schultern übergehen würde. Und er war offenbar bereit, an dieser Stelle kräftig zuzupacken.

Außerordentlich günstig wirkte sich für das Östreichsche Handelshaus der Ausbruch des amerikanischen Freiheitskrieges (1776—1783) aus — freilich nicht nur für Östreich und Braunsberg allein, sondern für alle Staaten und Städte, die in diesem Kriege neutral zu bleiben vermochten. Sowohl die Nordamerikaner als auch Großbritannien benötigten ihre Schiffe, teils um Krieg zu führen, teils um den kämpfenden Truppen Nachschub zu liefern. Den Neutralen fiel es demgemäß zu, den Handel beider Länder aufrechtzuerhalten. Leider fehlen uns für Braunsberg die beweisenden Materialien; aber wir können am Königsberger Schiffbau ablesen, daß die preußischen Reeder in dieser Zeit ganz besonders aktiv gewesen sind. So wurden für Königsberg 1776 acht Schiffe, 1777 vier Schiffe, 1778 acht Schiffe, 1779 zehn Schiffe, 1780 15 Schiffe, 1781 17 Schiffe, 1782 16 Schiffe, 1783 13 Schiffe neu gebaut, während die Neubauziffern zuvor selten über vier oder fünf Fahrzeuge

hinausgingen³⁾). Nicht daß man für Braunsberg eine vergleichbare Neubautätigkeit annehmen dürfte — aber der allgemeine Aufschwung preußischer Schifffahrt kann nicht gelegnet werden. An ihm hatte das Handelshaus Östreich durchaus seinen Anteil.

Friedrich II. erkannte offensichtlich sehr schnell, daß die Östreichs eine zuverlässige Firma waren; er übergab ihnen die Zuckerniederlage für das ganze Ermland. Zucker war damals Staatsmonopol. Auch die Zuckerkasse wurde vom Haus Östreich verwaltet. Deswegen durfte in dieses Haus keine Einquartierung gelegt werden⁴⁾.

Personell fand der Aufstieg für Johann Östreich (Abb. 5) seinen Ausdruck darin, daß er (wohl 1779) heiratete; seine Frau wurde Dorothea Dubinski, Tochter des Tilsiter Kaufmanns Andreas Dubinski. Mit ihr hatte er vier Söhne und zwei Töchter, die er alle überlebte. Dorotheas Geburtsort zeigt, daß sich Östreichs Handel auch auf die Memel ausgedehnt hatte.

1782 wurde Johann offiziell Kompagnon seines Vaters; die Firma hieß jetzt Franz Östreich & Sohn. Am 13. Juni 1783 verlieh Friedrich der Große dem Sohn den Titel eines Kommerzienrates mit der Begründung: „Wegen seiner bezeigten Industrie und Raffinement zum Besten des Fabriken-Wesens“, eine auffällige Ehrung für einen Kaufmann, der erst 33 Jahre alt war. Seinem Vater verschwie er diese Erhöhung aus Bescheidenheit. Auch zum Vorsteher der Braunsberger Kaufmannschaft wurde er gewählt.

Die letzte Aktion zu Lebzeiten seines Vaters war der Ankauf des „Traubenspeichers“ am 12. Januar 1785 für 2100 Gulden von Michael Schorn und seiner Ehefrau Magdalena geb. Herzberg. Der 1728 errichtete Speicher zeigte die vergoldete Traube, das Wappen der Familie Schorn. Wie schon gesagt, verstarb Franz Östreich am 11. Mai 1785, und nun konnte Johann Östreich sich richtig entfalten⁵⁾.

Noch im gleichen Jahre eröffnete er in der Hosangsgasse (später: Neuer Markt) eine Damastfabrik, um ermländisches Garn mit besserem Gewinn verkaufen zu können. Aus Mangel an Facharbeitern mußte er dieses Unternehmen 1790 wieder schließen⁶⁾. 1786 baute er in der Langgasse ein großes Haus, an dem später eine Gedenktafel für ihn angebracht wurde⁷⁾. Die Erweiterung dieses Hauses im Jahre 1796 zeigt, daß Östreich Raum für sein Kontor benötigte. Denn nach dem amerikanischen Befreiungskriege trug ihn die Welle der drei Koalitionskriege zwischen den französischen Revolutionsarmeen und Großbritannien weiter in die Höhe — der erste

3) Zusammengestellt vom Verf. nach den Registern des Britischen LLOYD von 1776 bis 1783.

4) POSCHMANN, Östreich Nr. 4.

5) LUTTERBERG, Baugeschichte 616.

6) BUCHHOLZ, Braunsberg 190.

7) Ebd.

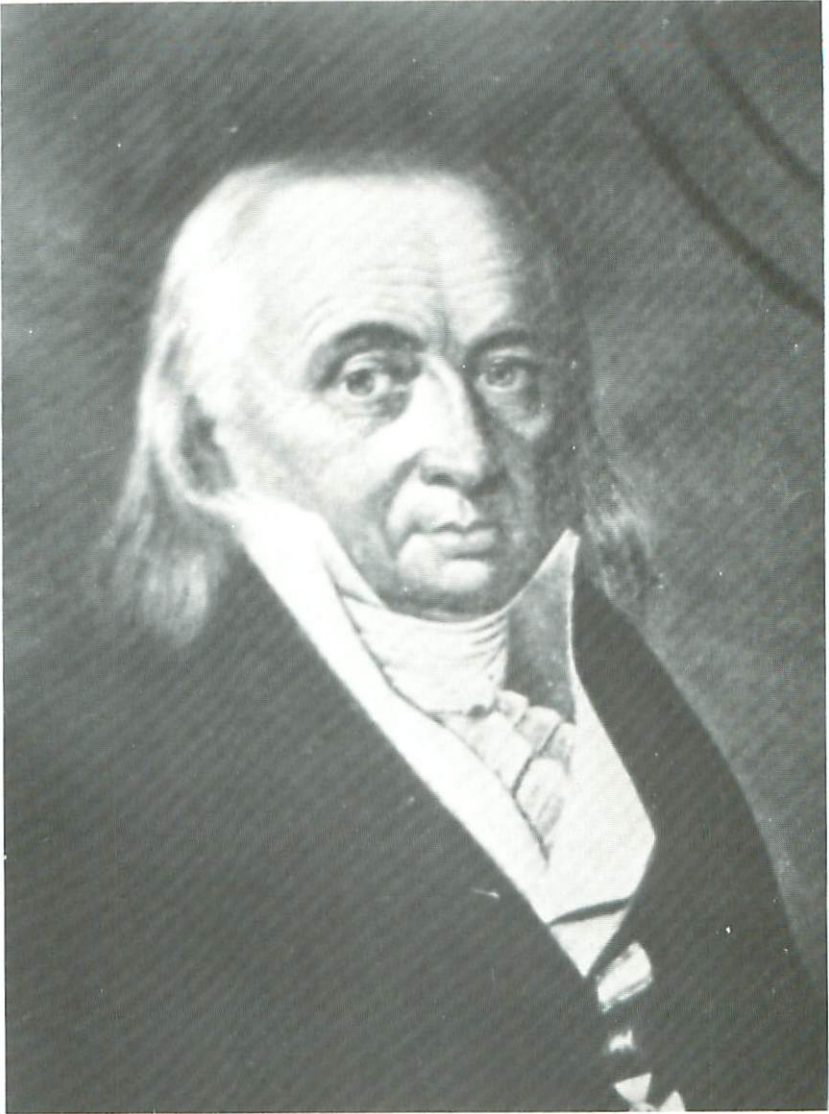


Abb. 5: Johann Östreich, Braunsberger Reeder

von 1792—1797, der zweite von 1799—1801, der dritte im Jahre 1805. Sie machten wiederum den Einsatz nichtbritischer und nichtfranzösischer Schiffe in stärkstem Maße erforderlich, so daß preußische Reeder ihre Flotten außerordentlich günstig verwenden konnten.

Speichererwerb und Kontorhausbau⁸⁾ zeigen die Ausweitung des Geschäftes. Sie hatte eine auffällige Folge: Von den verschiedensten Seiten kamen in diesen Jahren junge Männer nach Braunsberg, und meist speziell zu Johann Östreich, um als Handlungsdiener und dann als Prokuristen bei ihm zu arbeiten, so Johann Herzog aus Gerdauen, Simon Stampe aus Rendsburg(!), Joseph Eyding aus Frauenburg, Ferdinand Kuckein aus Bartenstein und Heinrich Barth aus einer noch unbekanntem ostpreußischen Stadt. Wir werden uns weiter unten mit ihnen zu beschäftigen haben, da einige von ihnen für Braunsberg und seine Seeschiffahrt Bedeutung gewonnen haben.

Und zwar ist es der Garnhandel, der dem Haus Östreich in besonderer Weise Auftrieb verliehen hat. Gerlach⁹⁾ hat uns eine kleine Übersicht über Östreichs Garnvertrieb aufbewahrt:

1774—1779	318 000 Bunde
1780—1782	528 000 Bunde
1786—1791	546 000 Bunde
1792—1797	840 000 Bunde
1798—1803	600 000 Bunde
1804—1809	336 000 Bunde
1810—1815	204 000 Bunde
<hr/>	
1774—1815	3 372 000 Bunde

das sind ins metrische System umgerechnet 3 784 193 280 Kilometer Garn, die Östreich in diesen 42 Jahren versandt hat (indessen ist das Absinken des Garnhandels nach 1806 in obiger Aufstellung deutlich abzulesen). Selbst im Winter, wenn die Schifffahrt damals ruhte, beschäftigte Östreich bis zu 250 Arbeiter in seinen Speichern; sie hatten das Garn zu sortieren, zu binden und zu verpacken. Der Gegenwert zu dem exportierten Garn waren dann Auslandswaren aus erster Hand, die Östreich ohne Zwischenhandel einkaufte und dementsprechend billig an seine ostpreußischen, vor allem ermländischen und Braunsberger Landsleute abgeben konnte. Der Zug zum sozialen Denken steckte bestimmend in Östreich, auch wenn er das Wort „sozial“ noch nicht gebrauchte. Dieser Sinn hat sich teilweise auch auf seine Mitarbeiter vererbt.

In den Zusammenhang des Garnexports gehört eine knappe Notiz, die Braunsberger Historiker überliefert haben: daß Östreich *Parten, also Anteile, an Seeschiffen gehabt habe*¹⁰⁾. Die Partenreedere-

8) LUTTERBERG 622, 655, 689, 692 f.

9) GERLACH, Denkschrift 158.

10) HIPLER, Östreich 45.

reien jener Zeit hatten meist einen Kapitän zum Mittelpunkt, der sich entschlossen hatte, ein Seeschiff bauen zu lassen. Da aber auch damals ein Schiff schon mehr kostete, als ein einzelner aufzubringen imstande war, suchte er Partner, die gewillt waren, die Kosten mitzutragen. Das waren in erster Linie die Handwerker, die das Schiff bauten, also Schiffszimmerer, Reefschläger, Segelmacher, Ankerschmiede und so weiter, aber auch Kaufleute, die an Schifffahrt und Handel interessiert waren, sehr oft auch Rentiers, die ihr Geld arbeiten lassen wollten. Gewinne und Verluste trugen die Partnerreedere gemeinsam. Und da mindestens der Garnexport ein einbringliches Geschäft bildete, waren Parten an Exportschiffen sehr begehrt. Andererseits konnte man die Unkosten niedrig halten, da Reparaturen am Schiff naturgemäß von den Handwerkern ausgeführt wurden, die Parten in dem Schiff hatten. Ein Partner, meistens ein schifffahrtkundiger Kaufmann, übernahm die Buchführung; man nannte ihn den Korrespondentreeeder.

Nach langer Suche gelang es, einen solchen Korrespondentreeeder aus Braunsberg in Lloyd's London zu entdecken. Die Schwierigkeit des Suchens hängt mit den Komplikationen zusammen, die nichtbritische Schiffs-, Orts- und Personennamen den Engländern bereiten¹¹⁾. So kann es nicht wundernehmen, daß Braunsberg bei zwei Schiffen in Lloyd's London als „Cronsburg“ erscheint. Einen Hafenort „Cronsburg“ gibt es nicht. Aber die sonstigen Daten, die Lloyd's London bei diesen beiden Schiffen aufführt, sind eindeutig mit Altpreußen und mit Braunsberg verbunden, so daß eine andere Deutung als „Cronsburg“ gleich Braunsberg ausgeschlossen bleibt. Was wußten auch die Briten in London, Dublin und Liverpool von der ermländischen Hafenstadt, die für sie ganz abgelegen war!

Es handelt sich um die Barkschiffe „Vigilante“ und „Fama“. Bei beiden ist im britischen Lloyd als Reeder angegeben: Barth & Co. Diese Angabe ist so zu verstehen, daß ein Barth Korrespondentreeeder der Schiffe war und einen oder mehrere Partennehmer zur Seite hatte. Hinter diesem „und Co.“ verbirgt sich gemäß der Notiz Franz Hiplers „Er hatte Anteil an mehreren Seeschiffen“¹²⁾ Johann Östreich. Wahrscheinlich war Östreich auch vorher Partennehmer an irgendwelchen Seeschiffen gewesen, wie Hipler mit den Worten „Schon in der Zeit des amerikanischen Krieges“ andeutet. Nur ist es uns bisher nicht gelungen, diese Schiffe aufzufinden, zumal sie keineswegs in Braunsberg beheimatet gewesen sein müssen, sondern durchaus auch in den umliegenden Hafenstädten Königsberg,

11) So schreiben die Engländer beispielsweise: „achlezwig“ statt Ölzeig, „doschlas“ statt Das Schloß, „comes“ statt Ihms, „goodside“ statt Gutzeit, „Har-memr“ statt Hannemann, „Ledchex“ statt Liedtke, „Oelius“ statt Äolus, „Strolow“ statt Strehlau, „Sangster“ statt Santir, „Shamroa“ statt Thamnau, wie ein Vergleich mit anderen zeitgenössischen Quellen ergibt. Wenn man solche Parallelen nicht kennt, muß man vor den Lesarten des britischen Lloyd oft kapitulieren.

12) HIPLER, Östreich 45.

Pillau oder Elbing bereedert worden sein können, womit sie aber für die Braunsberg-Registrierung bei Lloyd's eo ipso verschwanden, denn die Partennehmer werden dort nur mit dem Kürzel „und Co.“ vermerkt.

Beide Schiffe stammten aus Elbing. Schon diese Tatsache spricht für die Gleichsetzung „Cronsburg“ mit Braunsberg. Denn für Braunsberger Reeder lag es nahe, sich in dem noch keine 30 Seemeilen entfernten Elbing nach Schiffen umzusehen, zumal der Elbinger Schiffbau in jenen Jahren eine erste Blütezeit erlebte. Beide Segler waren im Auftrag des großen Elbinger Reeders Johann Jakob Roskampff erbaut worden. Daß er sie sehr bald nach ihrer Erbauung schon wieder verkaufte, hat fraglos daran gelegen, daß in der Zeit der Koalitionskriege mit Schiffsneubauten ein gutes Geschäft zu machen war, was sich ja dann durch den Erwerb der beiden Segler von seiten der Braunsberger als richtig erwies.

Die „Vigilante“¹³⁾, deutsch „Die Wachsame“, war damals ein sehr beliebter Schiffsname; allein im Jahr 1807 verzeichnet der britische Lloyd 26 Schiffe dieses Namens. Der Name sollte wohl andeuten, daß Kapitän und Reeder wachsam darauf achten wollten, wo sie Frachten für ihr Schiff bekommen konnten. Johann Jakob Roskampff hatte den Segler im Winter 1799 auf 1800 von der Bordingsreederzunft auf der Lastadie in Elbing bauen lassen. Dieses war eine Schiffszimmergenossenschaft, die ursprünglich nur Bordinge für die Bordingsreeder in Elbing baute, Leichter, mit denen die Fracht von Pillau nach Elbing und umgekehrt befördert wurde, da nicht alle Seeschiffe vollbeladen nach Elbing gelangen konnten. In Braunsberg waren die Verhältnisse ähnlich, nur daß man hier nicht von Bordingen, sondern von Gallern sprach. Als dann die normalen Schiffsbauplätze in Elbing nicht ausreichten, fing die Bordingsreederzunft an, auch Seeschiffe zu bauen. Ihr Zimmerplatz lag auf dem rechten Ufer des Elbingflusses; er wurde 1872 von Ferdinand Schichau zur Erweiterung seiner Werft nach Norden angekauft¹⁴⁾.

Man baute damals die Schiffe gern im Winter, damit sie im Frühjahr ihre erste Reise antreten und das neue Jahr vollauf ausnutzen konnten. Aus Abbildungen Elbinger Schiffe, die in jenen Jahrzehnten gezimmert wurden, haben wir zu schließen, daß die „Vigilante“ vorn und achtern sehr völlig gebaut war, das heißt, es kam Schiffbauern und Reedern nicht auf die Schnittigkeit, sondern auf möglichst viel Laderaum an. Zudem hat ein völliges Schiff immer einen geringeren Tiefgang als ein scharfgebautes, und das war für Schiffe wichtig, die das Frische Haff überqueren sollten. Die „Vigilante“ wird auch Pfahlbude nicht immer haben anlaufen können; sie mußte auf dem Haff in der Nähe des Katthakens vor Anker gehen, um ihre Ladung an Galler abzugeben. Ihr Tiefgang betrug

13) LLOYD, UNDERWRITERS 1803, Supplement V 9.

14) GRUNAU, Grunau 234.

13 Fuß englisch, das sind 3,97 Meter, gemessen achtern bei voller Beladung.

Gezimmert war der Segler, wie die meisten Schiffe in Ostpreußen, aus Eichenholz; nur in Skandinavien baute man Seeschiffe aus Kiefernholz. Die Eichen kamen entweder in Flößen aus den polnischen Wäldern über die Weichsel, Nogat und den Kraffohlkanal („Karbohl“-Kanal sagten die Schiffer) nach Elbing, oder sie wurden im Herbst auf dem Hohen Land, der Elbinger Höhe, geschlagen und im Winter mit Schlitten zu den Schiffszimmerplätzen gebracht. Eichene Schiffe konnten sehr alt werden, manchmal bis zu siebzig Jahren, wenn sie gut gepflegt wurden.

Wie alle Schiffe ihrer Größe hatte die „Vigilante“ nur ein Deck. Aber in halber Laderaumhöhe waren Zwischendecksbalken eingezo-gen. Diese benötigte man, um starke Bretter daraufzulegen, wenn das Schiff Stückgut laden sollte; es entstand auf diese Weise ein zweites Deck. Schüttgut hingegen wie Getreide oder Kohle wurde ohne Zwischendecksbalken im Laderaum untergebracht, allerdings durch Bohlen oder auch durch Segel gegen das gefährliche Übergehen gesichert; besonders Hafer neigte dazu zu verrutschen, wodurch das Schiff dann Schlagseite bekam und in extremen Fällen sehr rasch kentern konnte.

Die Antriebskraft eines damaligen Schiffes waren seine Segel. Die „Vigilante“ war als Bark getakelt. Das war zu jener Zeit ein hochmoderner Typ¹⁵⁾. Bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts waren die großen Segelschiffe nur Vollrigger, das heißt, sie hatten Rahsegel an allen drei Masten. Bei der Bark ließ man am dritten Mast die Rahen weg und nannte ihn Besanmast statt Kreuzmast. Das bedeutete, daß drei Segel weniger zu bedienen waren; demgemäß brauchte man drei oder vier Matrosen weniger — auch damals schon eine spürbare Heuerersparnis. Außerdem manövrieren barkgetakelte Schiffe besser als Vollschiiffe; deshalb takelt man — mindestens in Deutschland — Segelschulschiffe am liebsten als Bark, wie man an der „Gorch Fock“ auf unserem Zehnmarkschein sehen kann.

Rahsegel hängen an Rahen. Das sind waagerechte Spieren (Segelstangen), die in der Ruhestellung und bei achterlichem Wind im rechten Winkel zur Schiffslängsrichtung am Mast hängen, aber je nach Bedarf weit um den Mast gebraßt (gedreht) werden können, um den Wind richtig aufzufangen. Von solchen Rahsegeln hatten die damaligen Barken an den beiden ersten Masten meistens je drei, nämlich Untersegel, Marssegel und Bramsegel. Um jedes Segel exakt kennzeichnen zu können, benannte man es nach dem Mast, zu dem es gehörte; die Rahen am Fockmast (vorn) hießen Fockrah, Vormarsrah und Vorbramrah, die am Großmast Großrah, Großmarsrah und Großbramrah. Am Besanmast jedoch wurde ein Gaffelsegel gesetzt, wie man es heute noch auf manchen

15) MACGREGOR, Sailing Ships 42—44.

Sportyachten sieht: Hier zeigten in der Ruhestellung zwei Spieren — Baum unten und Gaffel oben — vom Mast nach achtern; zwischen ihnen wurde das Segel gesetzt, welches einhundertachtzig Grad um den Mast drehbar war. Dieses Segel, der Besan, war der Gewinn der Barkschiffe; ihre Manövrierfähigkeit war den Vollschiffen überlegen.

Zwischen den Masten fuhr man dreieckige Segel, die an den Stagen befestigt waren. Stage heißen die Taue, die den Mast nach vorn abstützen. Meist werden zwischen den Masten zwei Stagesegel gesetzt, dazu noch zwei oder drei vor den Fockmast zum Bugspriet hin, jenem Baum, der schräg nach vorn aus dem Schiff ragt und meistens durch den Klüverbaum verlängert wird.

Die Schiffsvermessung ist bis zum heutigen Tage schwierig und problematisch geblieben. Mindestens zwei Vermessungsprinzipien standen damals einander gegenüber: In Preußen versuchte man zu errechnen, welche Tragfähigkeit ein Schiff hatte, und bezeichnete diese mit dem Wort „Last“; in England interessierte man sich dagegen für den *Raumgehalt* eines Fahrzeugs, den man mit Register tons net ausdrückte. Zum Glück sind bei den meisten Schiffen Angaben über *beide* Vermessungsprinzipien erhalten, und man kann feststellen, daß sie oft nicht allzusehr voneinander abweichen. So wird die „Vigilante“ 1800 in Elbing auf 140 Schiffslast Tragfähigkeit, zu London im Juli 1805 auf 289 Nettoregister-tonnen vermessen. Da man sich aber in den verschiedenen Hafenstädten und mit den Befrachtern einigen mußte, hatte man sich im vorigen Jahrhundert verschiedene Umrechnungsmethoden ausgedacht, mit denen man die abweichenden Meßmethoden auf den gleichen Nenner zu bringen suchte; auch die Schiffsforschung war an solchen Methoden interessiert und beteiligt. So fand man heraus, daß man die preußische Schiffslast „nur“ mit 2,6940157176 zu multiplizieren brauchte, um ein Resultat in metrischen Tonnen zu erhalten, das uns Heutigen eine deutlichere Vorstellung von der Tragfähigkeit eines Fahrzeuges verschafft als die veraltete „Schiffslast“. Bei der „Vigilante“ ergaben sich bei dieser Umrechnung 377,16 Tonnen — in der Schifffahrt als *tdw*, das ist: *tons dead weight*, bezeichnet. Durch eine weitere Multiplikation mit 2,12 (die Herkunft dieser Methode ist noch unbekannt) gewinnt man als Resultat den Netto-raumgehalt des Schiffes, ausgedrückt in Kubikmetern. Netto-gehalt ist derjenige Raum, mit dem das Schiff verdient — den man also für die Fracht in Anspruch nehmen kann. Für das Braunsberger Schiff errechnen sich hier 799,58 Nettokubikmeter. Da die Engländer aber mit dem metrischen System und demgemäß mit Kubikmetern nichts anzufangen wissen, muß man es ihnen mit einer Division durch 2,831677 schmackhaft machen. Das Ergebnis sind dann 282,37 Nettoregister-tonnen. Damit aber müssen wir erkennen, daß die preußische und die britische Vermessung gar nicht so weit voneinander liegen — von 282,37 bis 289 Nettoregister-tonnen

ist es ja kein großer Sprung. Das britische Meßergebnis, auf das metrische System übertragen, ergibt 818,35 Nettokubikmeter Raumgehalt, und hiermit ist die „Vigilante“ das größte Schiff, das nach unserer bisherigen Kenntnis damals in Braunsberg beheimatet war.

Während wir über die Reisen der „Vigilante“ im Jahr 1800, also unter Elbinger Kontorflagge, einigermaßen unterrichtet sind, hat uns der britische Lloyd nur einige dürre Notizen über die Braunsberger Zeit der Bark aufbehalten. Im Jahr 1803 muß das Schiff im Herbst von Altpreußen, also wohl mit Ladung von Braunsberg oder Pillau, nach Dublin in Irland gesegelt sein. Von Dublin ging es in Ballast nach Setúbal in Portugal — Setúbal etwas südlich von Lissabon war einer der Hauptsalzhäfen jener Jahrzehnte. Das Salz wurde in sogenannten Salzpfnen am Strand des Atlantischen Ozeans gewonnen und daselbst in die Schiffe verladen. Dieses Seesalz war außerordentlich begehrt; es war besser als das Steinsalz, das etwa in Liverpool gewonnen wurde. Und da Salz fast das einzige Konservierungsmittel war, das man in jener Zeit kannte, vor allem, um Fleisch einzupökeln, stand die SalzschiFFfahrt in hohem Ansehen. Braunsberger Schiffe haben damals das ganze Ermland und die dahinterliegenden Landschaften bis weit nach Polen hinein mit Salz versorgt. Nicht ohne Grund hieß das Passargebollwerk in Braunsberg „de Soltbrügg“. Und westlich des obenerwähnten „Trauben-Speichers“ kaufte Amtsrat Gottfried Daniel Siegfried auf Karben im Kreis Heiligenbeil 1779 ein Areal von 18,04 Meter Länge und 15,90 Meter Breite gleich 286,84 Quadratmeter, um darauf einen Salzspeicher zu erbauen — sicherlich auf Initiative König Friedrichs II., was er allerdings nicht realisieren konnte, sondern 1786 dem Braunsberger Kaufmann Joseph Eyding überlassen mußte¹⁶⁾.

Im Frühjahr 1805 ging die „Vigilante“ von Altpreußen nach London, höchstwahrscheinlich mit Hafer, der in der pferde- und kutschenreichen britischen Hauptstadt in großen Mengen verbraucht wurde. Im Juni kehrte das Schiff mit Stückgut nach Pillau zurück. Bis zum Jahr 1812 führte der britische Lloyd die „Vigilante“ noch; danach verschwindet sie aus den Registern, was mit Sicherheit bedeutet, daß sie von französischen Kapern weggenommen oder gar vernichtet worden ist.

Die Tätigkeit des britischen Lloyd konzentrierte sich darauf, Schiffe auf ihre Seetüchtigkeit zu untersuchen und nach den Untersuchungsergebnissen zu „klassen“. Denn die Verloader wollten wissen, ob ein Schiff geeignet sei, wertvolle Ladungen über See zu transportieren. Bei solchen Untersuchungen unterschied man zwischen dem verwendeten *Baumaterial*, also Holz, Eisen, Tauwerk und Segeln, und seiner *Verarbeitung* — ob das betreffende Schiff

16) LUTTERBERG, Baugeschichte 710.

fest gezimmert und gut konstruiert war. Das Material bezeichnete man mit den Buchstaben A, E, I, O und U, die Verarbeitung mit den Zahlen 1, 2 und 3. Hier ist nun zu berichten, daß die „Vigilante“ bei allen Besichtigungen die beste Klasse bekam, nämlich A1. Revidiert wurde sie zu Liverpool im Juni 1800, zu London im Oktober selbigen Jahres, zu Dublin im Dezember 1803 (also schon in ihrer Braunsberger Zeit) und wieder zu London im Juni 1805. Die häufigen Besichtigungen zeigen, daß die Reeder Wert darauf legten, das Schiff in gutem Zustand zu erhalten. Denn ihnen lag natürlich daran, wertvolle Ladungen für die „Vigilante“ zu erlangen, die ein Schiff nur bekommen konnte, wenn es eine gute Klasse hatte.

Befehligt wurde die Bark von 1800 bis 1802 durch Kapitän (oder wie man damals sagte: Schiffer) J. Hoffmann; aber das liegt in der Elbinger Zeit der Bark. Beim Übergang nach Braunsberg übernahm Peter Blanck den Segler. Er war nicht mehr jung, als er auf das Braunsberger Schiff kam. Seine Kapitänslaufbahn begann er 1775 auf der Brigg „Concordia“ aus Königsberg. 1781 hatte er das Kommando der Pillauer Brigg „Freundschaft“. 1793 ging er auf das Vollschiß „Jupiter“ aus Königsberg. 1798 übernahm er die Bark „Speculation“ aus Elbing. Als er 1812 die „Vigilante“ aufgeben mußte, war er sicher schon ein Mann im Anfang der Sechziger. Aber es wird nicht ohne Grund gewesen sein, daß man die Bark in den wilden Jahren der napoleonischen Kriege einem erfahrenen Mann übergab. Daß selbst er den Braunsbergern das Schiff nicht erhalten konnte, zeigt, wie gefährlich die Lage war.

Das zweite Schiff, das 1802 nach Braunsberg kam, war, wie gesagt, die Bark „Fama“¹⁷⁾. Ihr Name war wohl im englischen Sinne zu verstehen: „Fama“ gleich Ruhm, auch dies ein äußerst beliebter Schiffsname: 1807 verzeichnete Lloyd's Register 63 Schiffe namens „Fama“!

Nach der ausführlichen Schilderung der „Vigilante“ können wir uns hier kürzerfassen. Auch die „Fama“ war in Elbing gebaut worden, und zwar im Winter 1801 auf 1802 durch den Schiffzimmermeister Karl Christian Kluge (1755—1820). Er hatte seine Werkstatt 1801 mit dem Reeder Johann Jakob Roskampff gegründet¹⁸⁾. Die „Fama“ war wahrscheinlich das erste Schiff, das die beiden Werftbesitzer bauen ließen. Nichtsdestoweniger verkauften sie es schon im Baujahr an die Braunsberger. Nach Bildern, die den Stil Elbinger Schiffzimmermeister für ungefähr hundert Jahre zeigen, waren „Vigilante“ wie „Fama“ als Galioten gebaut, das heißt: vorn und achtern gerundet, damit die Schiffe einesteils viel Ladung einnehmen konnten, andernteils nicht zu tief eintauchten, weil das Fahrwasser im Frischen Haff es nicht erlaubte — also auch für die Braunsberger sehr geeignet. Die „Fama“ war nur wenig kleiner als die „Vigilante“, nämlich 799,58 Kubikmeter netto Raumgehalt

17) LLOYD, UNDERWRITERS 1803, Supplement F 77.

18) FORNAÇON, Roskampff 136.

und 377,16 tons dead weight. Die gleiche Größe bedeutete, daß man die beiden Schiffe in einer Art Linienverkehr gut einsetzen konnte, sofern das erforderlich war. Mit Deck und Zwischendecksbalken wie die „Vigilante“ ausgestattet, erhielt das Schiff bei seiner ersten Besichtigung im Oktober 1803 in Dublin die Klasse A1, um von Dublin in die Ostsee zu versegeln, vermutlich mit Eisenladung für Pillau und Braunsberg. Schon 1808 verschwindet der Segler in den napoleonischen Wirren; das bedeutet, daß die Braunsberger Reeder die Bark nicht in Pfahlbude versteckt gehalten, sondern wo irgend möglich zum Einsatz gebracht haben. Und da die Braunsberger Flachs- und Garnladungen hauptsächlich für Hull in England bestimmt waren, bildeten sie einen besonderen Anreiz für die französischen Kaper.

Als Kapitän der „Fama“ wird Heinrich Daniel Becker (Abb. 6) genannt; geboren am 30. April 1776 als Sohn des Schiffers Thomas Heinrich Detloff Becker, studierte er Schiffbau in England. Die „Fama“ war sein erstes Schiff; es muß ihm und seiner Mannschaft also gelungen sein, den französischen Kapern zu entkommen. Erst 1813 übernahm er wieder ein Schiff, die Galeasse „Alexander“ aus Elbing. Und schließlich führte er die Schnau „Braunsberg“ aus Braunsberg bis zum Juli 1831. Er leitete bis zu seinem Tod am 15. Januar 1842 eine Werft am Hinterhafen in Pillau, war Hafenkommendant und Ratsherr daselbst¹⁹⁾.

Wenn nichts anderes, so bezeugt das Erscheinen der beiden Kapitäne, Peter Becker auf der „Vigilante“ und Heinrich Daniel Becker auf der „Fama“, die Zugehörigkeit beider Schiffe zu der Passargestadt; denn in damaliger Zeit wählte man Schiffsführer und Mannschaften nach Möglichkeit aus dem heimatlichen Umkreis — schon um die Verbundenheit der Besatzung mit der Reederei zu stärken.

Wenn auch das Erscheinen früher Braunsberger Schiffe durch die Lage in der napoleonischen Zeit begrenzt war, so legt es doch ein deutliches Zeichen dafür ab, daß die Reeder an der Passarge einsetzwillig waren.

Wir haben nun Johann Östreichs Wirksamkeit weiter zu verfolgen, ehe wir auf Heinrich Barth, seinen Partennehmer und Korrespondentreedler, zu sprechen kommen.

Es ist sicher charakteristisch, daß in der gleichen Zeit, in der zwei Seeschiffe erworben und eingesetzt wurden, Johann Östreichs Söhne Johann Franz und Friedrich ihre kaufmännische Bildungsreise unternahmen — in den Jahren 1799 bis 1803. Sie reisten — anfangs auf eigenem Schiff? — nach Hamburg, wo sie fast drei Jahre bei der Firma Reimarus Busch arbeiteten, weiter nach England, Schottland und Frankreich, dann, naturgemäß mit Kut-

19) Brief seitens Heinrich Beckers, eines Ururenkels von Heinrich Daniel Becker, vom 20. 6. 1977 an den Verfasser. Während seines Aufenthaltes in England ließ Heinrich Daniel Becker sich porträtieren; das Medaillon ist bei seinen Nachkommen erhalten.



Abb. 6: Kapitän Heinrich Daniel Becker

sche, nach der Schweiz, die offensichtlich neu in das Reiseprogramm aufgenommen war — leider ohne daß uns die Braunschweiger Chronisten verraten, welcherart diese Verbindung gewesen sein könnte und wie sie zustande gekommen war. Johann Franz Östreich starb bereits am 13. November 1805. Sein Bruder Friedrich Östreich wurde Kompagnon seines Vaters. 1811 reiste er nach Schlesien und Böhmen, um mit den dortigen Webereien als Garnlieferant Kontakt aufzunehmen. Nach Aufhebung der napoleonischen Kontinentalsperre im Jahr 1814 besuchte er England, um die zerbrochenen Brücken aufzubauen, vor allem in dem Textilzentrum Hull. Aber auch er verstarb bereits 1828, so daß Johann Östreich, der Vater, in seinen letzten Lebensjahren allein dastand²⁰⁾.

Das Schweigen der ermländischen Historiker über die kaufmännische Wirksamkeit Johann Östreichs nach 1813 und ihr Ausweichen auf seine schulischen Interessen scheinen also wohlbegründet gewesen zu sein. Als Johann Östreich am 21. Oktober 1833 starb, war sein kaufmännisches Werk schon 20 Jahre, wenn nicht länger, bedeutungslos, zumindest für den Handel der Stadt Braunschweig unwesentlich geworden und anderen Kräften gewichen. Östreichs Erfolge waren durch die Qualität des Garns bestimmt, das er liefern konnte. In dem Augenblick, als die Engländer Maschinen einsetzten, die das Garn erarbeiteten, mußte Östreich kapitulieren. Das bezog sich auch auf die Ausfuhr nach Amerika, an der Östreich teilgehabt zu haben scheint, wenngleich er wohl keine direkten Verbindungen über den Atlantik hatte, sondern seine Erzeugnisse von den Schiffen anderer Reeder und Kaufleute befördern, das heißt mitnehmen lassen mußte.

Lloyd's Register hat uns den Namen Barth & Co.²¹⁾ als des Reeders — oder auch Korrespondentreeders, wenn man will — der „Vigilante“ und der „Fama“ aufbehalten. Nach den spärlichen Nachrichten, die über die Mitarbeiter Johann Östreichs auf uns gekommen sind, kann es sich nur um Heinrich Barth handeln, der Prokurist oder, wie man es damals ausdrückte, Handlungsbuchhalter bei Johann Östreich und auch bei seinem Sohn Friedrich Östreich war²²⁾. Woher Heinrich Barth stammt, hat niemand festgehalten, ebensowenig sein Geburtsdatum, so daß man nicht einmal ändern-

20) GERLACH, Denkschrift 241.

21) Hier ist den ermländischen Historikern vorzuwerfen, daß sie eine schwer erklärbare Scheu davor haben, nichtkatholische Quellen und Hilfsmittel aufzusuchen und auszuwerten. Es wäre doch ein kleines gewesen, zum evangelischen Pfarramt Braunschweig in der Königsberger Straße zu gehen und sich in den dortigen Kirchenbüchern über Personen zu orientieren, die nicht der katholischen Kirche angehörten. Heute sind die meisten dieser Quellen vernichtet, so daß man die hier entstandenen Lücken nicht mehr ausfüllen kann. Ein Gegenbeispiel ist der Katholik Axel GRUNAU aus Elbing, der das Material für die Geschichte der Familie Grunau vorurteilsfrei aus allen erreichbaren Quellen zusammengetragen hat.

22) POSCHMANN, Neubürger 833; ders. Städteordnung 35, 38.

orts nach ihm forschen kann. Sein Auftreten als Korrespondent-reeder der „Vigilante“ und der „Fama“ im Jahr 1802 ist das erste, was wir von ihm vernehmen. Er mag damals in den Zwanzigern gewesen sein, also um 1775 geboren, wie die anderen Östreichschen Prokuristen auch. Das erste, was wir aus Braunsberg über ihn hören, ist etwas löblich Lokalpatriotisches: Er kaufte französischen Soldaten das silberne Stadtsiegel der Neustadt Braunsberg ab, das sich diese im Januar 1807 bei der freigegebenen Plünderung der Stadt angeeignet hatten. Sein Chef, Friedrich Östreich, ersetzte ihm die ausgegebene Summe; er wollte das Siegel erhalten, damit spätere Generationen sehen könnten, daß die Neustadt Braunsberg einst selbständig gewesen war²³).

Ungefähr in der gleichen Zeit kaufte Barth von der Stadt Braunsberg das Grundstück Langgasse/Ecke Erste Kirchenstraße, auf dem bis zum Jahre 1760 der Artushof gestanden hatte, und baute dort ein Haus. Ein solcher Bauplatz war wegen seiner Nähe zum Rathaus sehr begehrt und hob das Ansehen seines Besitzers. Doch verkaufte Barth das Grundstück bald an Ferdinand Kuckein²⁴).

Daß er wie seine beiden Chefs Johann und Friedrich Östreich am 8. April 1809 dem „Tugendbund“ beitrug, war nur selbstverständlich²⁵), auch als diese Vereinigung sich auf schulische Aufgaben konzentrierte, setzte sich Barth aktiv ein, indem er im Dezember 1814 Beiträge zur Förderung der Mädchenschule für die Jahre 1815 und 1816 zu sammeln unternahm²⁶).

Als im März 1810 die Besetzung des Pfahlamtes Schwierigkeiten machte, weil der Pfahlinspektor Matthäus Fischer überlastet war, schlugen die Stadtverordneten die Bildung einer Wasserbaukommission vor, wie sie in §§ 175 und 176 der Steinschen Städteordnung vorgesehen war. Vorsitzender sollte Matthäus Fischer bleiben, dem zwei Stadtverordnete zur Seite zu treten hatten, nämlich Anton Koslowski und Heinrich Barth. Der Magistrat stimmte diesem Vorschlag zu²⁷). Heinrich Barth bereederte damals ja noch die Bark „Vigilante“ und hatte daher ein eigenes Interesse an der Instandhaltung des Hafens bei Pfahlbude. Bei einer Besichtigung durch ein Regierungsmitglied wurde der gute Zustand der Anlagen bei Pfahlbude denn auch lobend hervorgehoben.

In den Jahren 1811 bis 1815 gehörte Barth der Stadtverordnetenversammlung an, ja, 1814 war er ihr Vorsteher an Stelle von Friedrich Östreich²⁸).

Auch zum Vorsitzenden des evangelischen Gemeindegemeinderates hatte man ihn gewählt. Als solcher hatte er am 30. Mai 1830

23) Ders., Städteordnung 70.

24) LANGKAU, Handelsstadt Nr. 40.

25) DOMBROWSKI, Tugendbund 6.

26) Ebd. 31 f., 52.

27) POSCHMANN, Städteordnung 48.

28) Ebd. 35, 37 f.

den Festzug zu führen, der sich in die Königsberger Straße begab, wo die evangelische Kirche gebaut werden sollte; Barth trug dabei auf blauseidenem Kissen die Urkunde, die dann in den Grundstein eingemauert wurde²⁹⁾.

Um 1830 schloß er sich wohl auch einem der anderen Braunsberger Reeder zur Firma Simon Stampe und Co. an. Hier kamen einige Schiffe in Fahrt, von denen im Zusammenhang mit Simon Stampe berichtet werden soll. Barth jedoch wurde auf Probleme gestoßen, für die man in jener Zeit langsam Gespür bekam. In den „Preussischen Provinzialblättern“ von 1833 hat er einen Aufsatz veröffentlicht, der nachstehend ungekürzt wiedergegeben wird (zumal er schwer erreichbar ist³⁰⁾), weil er Barths Stellungnahme sehr deutlich klarlegt:

*„Über den Verfall des Garnhandels
als Mitursache der Erwerbslosigkeit der Armen.*

Von Heinrich Barth in Braunsberg

Es wird in der Provinz Preußens jetzt mehr als je über Arbeits- und Brotlosigkeit der ärmeren Klasse unserer Mitbrüder geklagt, und wer mit den Verhältnissen derselben namentlich in den kleinen Städten, näher bekannt zu werden Gelegenheit hat, wird diese Klagen begründet finden; denn wirklich sehen dort eine Masse von Menschen, denen die Feld- und anderen Arbeiten den Sommer hindurch das Leben fristen, mit banger Furcht den Winter nahen, der ihnen alle Quellen des Broterwerbs verstopft und sie nötigt, Müßiggänger, Bettler, ja am Ende Diebe zu werden, zu großen Belästigungen der übrigen Einwohner.

Daß dieser Zustand der Erwerbslosigkeit nicht immer so war, sondern seit einigen Jahren nur diesen Umfang erreicht hat, und wie es scheint, von Jahr zu Jahr zunimmt, wird nicht in Abrede gestellt werden, und es ist wohl der Mühe wert, die mancherlei Ursachen aufzusuchen, die dieses betrübende Ereignis der Zeit herbeigeführt haben: Denn kennt man diese erst alle, so lassen sich leichter die Mittel zur Abhilfe finden, und wir leben ja Gott sei Dank in einem Staate, in welchem man gerne hilft, wo es nottut.

In der vermehrten Population oder in dem Mangel an Fabriken dürfen wir diese Ursachen wohl nicht suchen; denn letztere haben in unserer Provinz nie existiert; und jene ist nach den darüber sprechenden Nachweisungen nicht in dem Maße gestiegen, daß sich eine so große Veränderung in den Erwerbsmitteln daraus folgern ließe. Unter den vielen Umständen, die darauf eingewirkt haben, ist aber sicher mit einer der wesentlichsten der fast gänzliche Verfall des Garnhandels.

Wie groß dieser in früheren Zeiten und namentlich vor dem Kriege 1806 gewesen, und zu welcher Unbedeutenheit er heute herabgesunken ist, weist nachstehendes Verzeichnis über die jähr-

29) BUCHHOLZ, Braunsberg 210.

30) BARTH, Garnhandel.

liche Exportation der letzten 28 Jahre nach. Es ergibt sich daraus, daß allein von dem im Ermland und den dieser Provinz angrenzenden Distrikten Ostpreußens gesponnenen Garn über Braunsberg seewärts verschifft wurde:

Im Jahre	1805	299,239	Bunde von 60 Tall
	1806	92,067	Bunde
	1807	1,549	Bunde
	1808	101,484	Bunde
	1809	140,328	Bunde
	1810	94,967	Bunde
	1811	13,098	Bunde
	1812	15,149	Bunde
	1813	92,117	Bunde
	1814	42,560	Bunde
	1815	84,073	Bunde
	1816	39,053	Bunde
	1817	49,551	Bunde
	1818	66,838	Bunde
	1819	57,478	Bunde
	1820	87,640	Bunde
	1821	101,875	Bunde
	1822	161,852	Bunde
	1823	149,470	Bunde
	1824	140,131	Bunde
	1825	130,104	Bunde
	1826	76,733	Bunde
	1827	126,918	Bunde
	1828	99,910	Bunde
	1829	71,494	Bunde
	1830	62,302	Bunde
	1831	49,856	Bunde
	1832	35,637	Bunde

Außer diesem sogenannten ermländischen Garn wurde aber auch in Litauen und Masuren eine Masse gesponnen und über *Königsberg* dem Auslande zugeführt, und wenn gleich es mir nicht möglich gewesen ist, hierüber die detaillierten Nachweisungen zu erlangen, so weiß ich doch aus Erfahrung, daß die Exportation von litauischem Garn vor dem Kriege 1806 fast die Hälfte des von Braunsberg ausgegangenem Quantum betrug; von beiden Orten zusammen also so namhafte Summen ausgeführt wurden, daß hunderttausende Arme im Winter durch die Spinnerei Beschäftigung und Unterhalt fanden, mindestens aber doch so viel verdienten, um die bar anzuschaffenden Bedürfnisse zu befriedigen. Für diese große Masse armer Menschen, welche auf täglichen Erwerb angewiesen sind, hat sich nun, da die Garnpreise so gesunken, daß sie die Spinnerei aufgeben müssen, kein anderer Erwerb während der

Wintermonate auffinden lassen; daher die in manchen Städten nie gekannte Menge geschäftloser Leute; daher die immer allgemeiner werdende Verarmung dieser Klasse.

Dieses wahrhafte Unglück für unsere armen Mitbrüder haben wir lediglich den zu Anfang dieses Jahrhunderts in England etablierten Flachs-Spinn-Mühlen zu verdanken. Der durch den Staat bewilligte Erlaß des Ausfuhrzolls konnte dem Übelstande nicht abhelfen, und die von seiten der Spinner sowie der mit Garn handelnden Kaufleute gebrachten Opfer, so groß sie auch waren, konnten dieses Geschäft zwar hinhalten, waren aber nicht imstande, den zunehmenden Verfall desselben zu vermeiden.

Und so sehen wir denn einen für den Staat, den Kaufmann, vor allem aber der arbeitenden Klasse wichtigen Zweig unseres Handels dahinschwinden, wenn es nicht möglich sein sollte, Mittel zur Wiederbelebung desselben auffinden zu können.“

Auf die soziale Frage, die Barth hier anschneidet, werden wir so gleich noch zu sprechen kommen. Die Garnproduktion, über die zu Johann Östreichs Zeiten noch so glänzend berichtet werden konnte, zeigt sich hier im Absterben. Ursache sind auch die napoleonischen Kriege; man kann es an der oben wiedergegebenen Zahlenreihe deutlich ablesen. In der Kriegszeit waren ohne Frage viele Handlungsverbindungen abgebrochen; es gelang den Braunsbergern trotz ihrer Werbereisen nicht, die alten Fäden wieder anzuknüpfen, das zeigen die sinkenden Exportzahlen unleugbar. Barth weist ferner auf die Einführung von Textilmaschinen in England hin; das bedeutet, daß die Qualität des mit der Hand erarbeiteten ermländischen Garns den ehemaligen Käufern nicht mehr genügte. Auch scheinen die im Ermland angebauten Flachssorten nicht mehr den Anforderungen der Verbraucher entsprechen zu haben, zumal die ermländischen Bauern dem Flachsanzbau nicht mehr die gleiche Sorgfalt wie ehemals angedeihen ließen; Flachsanzbau war mühselig, mit Getreide konnte man leichter Geld verdienen. So schleppte sich der Braunsberger Flachshandel bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hin, um dann völlig aufzuhören.

Die andere Frage, die Heinrich Barth bewegte, richtete sich auf das Geschick derer, die in seiner Firma mitarbeiteten — natürlich auch in den Firmen anderer Flachsexporteure in Braunsberg. Es scheint, daß Barth mit seinem Aufsatz von 1833 der erste war, der sich um die bei ihm arbeitenden Leute zu kümmern begann. Ob ihm Gedanken des französischen Sozialreformers Charles Fourier (1772—1837) bekannt geworden sind, ist zu bezweifeln; eher wird man sagen müssen, daß soziales Denken in der Luft lag, vor allem bei denen, die sich für ihre Mitmenschen verantwortlich fühlten. 1836 gründete der Reeder, Mühlenbesitzer und Kaufmann Ignatz Grunau in Elbing eine Kranken- und Sterbekasse für seine Arbeiter. 1845 folgte Otto Barth in Braunsberg ihm nach, indem er eine gleichartige Versicherung für die offensichtlich zahlreichen Arbei-

ter seines Vaters, eben Heinrich Barths, eröffnete, die beispielhaft für gleichartige Unternehmen wurde³¹⁾. Auch ist es sicher typisch, daß Barth Nebenagent der „Kölner-Feuer-Versicherungs-Gesellschaft“ wurde, wie auch andere Braunsberger Kaufleute solche Agenturen übernahmen³²⁾.

Zur politischen Tätigkeit Heinrich Barths gehörte auch seine Wahl zum Landtagsdeputierten der ostpreußischen Städte mit Virilstimme, was man etwa wiedergeben könnte: mit einer Stimme, die mehr Gewicht hatte als die Stimmen anderer Abgeordneter³³⁾. Als Kompagnon von Simon Stampe wurde Heinrich Barth von dem Konkurs der Firma im Jahre 1848 stark betroffen³⁴⁾. Nach Stampes Tod führte er das Unternehmen allein fort. 1856 mußte er sich erneut für insolvent erklären. Er hatte auf die Fortdauer des Krimkrieges (1853—1856) gerechnet, im Winter hohe Preise für Oberländer Flachs gezahlt und Kontrakte auf russische Lieferungen abgeschlossen, als ihm der Friedensschluß beim Pariser Kongreß sein Konzept verdarb³⁵⁾.

Aus dem Jahre 1859 ist noch eine letzte Nachricht von ihm überliefert. Der Posener Regierungsassessor Kretschmann, der den Niedergang der ermländischen Leingarnspinnerei untersuchte, holte sich bei dem inzwischen zum Kommerzienrat ernannten Heinrich Barth in Braunsberg die nötigen Informationen. Dadurch erfahren wir, daß Barth den Garnhandel „seit den neunziger Jahren bis in die neuere Zeit“ betrieben habe³⁶⁾. Das ist die letzte Nachricht über ihn.

Um dem Leser eine Übersicht zu verschaffen, werden hier die Schiffe, die Heinrich Barth zusammen mit Johann Östreich bereederte, mit ihren Hauptdaten in Kürze aufgeführt.

Schiff	Takelung	Raumgehalt	Tragfähigkeit	bei Barth & Co.
Fama	Bark	793	374	1802—1808
Vigilante	Bark	818	386	1802—1812
2		1611	760	1802—1812

Leider haben wir keine Reiselisten dieser beiden Barken, da die deutschen Schiffsfahrtszeitungen in diese frühe Zeit nicht zurückreichen.

31) GRUNAU, Grunau 174.

32) MOELLER, Auszüge 205, 322, 386.

33) B.-M. ROSENBERG, Die ostpr. Vertretung im preußischen Landtag 1842—1862. Köln 1979, S. 30, 32 f.

34) Siehe S. 90.

35) Aus den Tagebüchern und Briefen von Dr. Jacob Jacobson und Fanny Jacobson. Berlin 1894, S. 441 f.

36) KRETSCHMANN in: Archiv f. Landeskunde der preuß. Monarchie 6 (1859), S. 305.

8. DIE BRIGG „BÜRGERIN“

In Norwegen wurde im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts eine kleine Brigg¹⁾ gebaut, höchstwahrscheinlich im Jahre 1795, denn 1805 rückt das Schiff in Lloyd-Klasse E, welche zehn Jahre nach dem Stapellauf fällig war. Und da man damals mit fast abergläubischer Scheu davor zurückschreckte, einen Schiffsnamen zu verändern, wird die Brigg von Anfang an „Bergeren“ geheißen haben, auch „Bjägeren“ geschrieben, zu deutsch: Retterin, Bergerin. Im Jahre 1805 befahl ein Kapitän Hendrickson das Schiff; bis 1812 stand es unter seinem Kommando.

1813 trat der große Wandel ein: Im Winter zuvor war Napoleon besiegt aus Rußland zurückgekehrt, 1813 wurde er entscheidend bei Leipzig geschlagen. Die Völker begannen aufzuatmen. So lag es nahe, daß Braunsberger Schiffer und Reeder sich nach dem Verlust von „Vigilante“ und „Fama“ nach einem neuen Schiff umsahen und die „Bergeren“ kauften, da sie offenbar preisgünstig zu haben war. Aus dem den Braunsbergern schlecht zugänglichen norwegischen Namen machten sie das ähnliche „Bürgerin“. Als Brigg hatte die „Bürgerin“ zwei gleichartig getakelte Masten: Beide gleichhoch, beide mit — mindestens — je drei Rahen versehen. In West- und Nordeuropa betrachtete man die Brigg als Küstenschiff; in Ostpreußen baute man sie größer und setzte sie in der weltweiten Fahrt ein. Die Zeit zwischen 1740 und 1820 könnte man als die Blüte der Briggschiffahrt ansehen, wenn auch später noch schöne Briggen gebaut worden sind. So lag es nahe, daß die Braunsberger zugriffen, als ihnen die zwar kleine, aber fest gebaute Brigg angeboten wurde.

Ja, die Braunsberger! Leider wissen wir bisher nicht, wer unter den Braunsbergern das Schiff erworben hat. Noch sind in den alten Urkunden keine Hinweise aufgetaucht, wer der Reeder des Schiffes im Jahre 1813 gewesen sein könnte — es sei denn, der Status des norwegischen Kapitänsreeders Hendrickson wäre beibehalten worden, der Kommandeur des Seglers wäre auch sein Besitzer gewesen. Doch danach sieht es kaum aus. Der erste Führer der „Bürgerin“ nach 1813, Michael G. Kröger, ist weder in ermländischen noch in anderen altpreußischen Akten unterzubringen. Als er sich 1817 von der „Bürgerin“ trennte, übernahm er einen Segler, der den Namen „Faeger“ trug, — nicht sehr deutsch klingend²⁾. War Kröger ebenfalls Ausländer?

Um so besser können wir uns über seinen Nachfolger unterrichten. Am ganzen Frischen Haff stellte die Familie *Teschner* im 18. und 19. Jahrhundert tüchtige Kapitäne — in Elbing³⁾, Königsberg⁴⁾

1) LLOYD, UNDERWRITERS 1805, Supplement B 47; BÖRSEN-HALLE 5. 11. 1814.

2) BÖRSEN-HALLE 7. 6. 1817.

3) ABS, Matrikel 266.

4) SCHULZ/TIESLER 49, 118.

und — Braunsberg unmittelbar benachbart — im Kreise Heiligenbeil. So führte etwa der Gildeschiffer⁵⁾ Johann Ephraim Teschner aus Königsberg von 1818 bis 1831 die Pillauer Brigg „Lisette“. Ephraim Teschner, der die „Bürgerin“ 1817 übernahm (der Vorname Ephraim ist bei den Teschners traditionell), war um 1767 in Follendorf am Frischen Haff zwischen (Heiligenbeil)-Rosenberg und Balga geboren. Dort hatte sein Vater Ephraim Teschner⁶⁾ Fischereirechte und eine kleine Landwirtschaft von 13 Hektar 29 Ar 41 Quadratmetern. Ephraim junior war der zweite Sohn seines Vaters und hatte nach damaliger Anschauung kein Anrecht auf den väterlichen Landbesitz. So ging er — um 1780 — zur See, wie es die vielen Fischersöhne des östlichen Haffufers in jener Zeit taten; Schemmerling gibt zahllose Beispiele dafür. Andererseits hatte die knappe Ermlandküste Mangel an Seeleuten; Neu-Passarge konnte den Bedarf nicht decken. So war es nur selbstverständlich, daß man Schiffe, die in Braunsberg beheimatet wurden, Kapitänen aus dem benachbarten Natangen und Samland unterstellte. Als Ephraim Teschner 1817 die „Bürgerin“ übernahm, war er bereits 50 Jahre alt; er hatte also schon auf anderen Schiffen gefahren, vermutlich seit etwa 1792, denn man durfte damals ein Schiff im Alter von 25 Jahren führen, sogar ohne eine Navigationsschule besucht zu haben. Unter ostpreußischen Schiffen gibt es eine ganze Anzahl, die durch Kapitäne des Namens Teschner befehligt wurde, so beispielsweise der Schooner „Thetis“, mit dem Richard Wagner von Pillau nach London flüchtete⁷⁾ — aber keinen Segler außer der „Bürgerin“, bei dem Ephraim Teschner als Kommandant genannt würde. Er dürfte also auf nichtpreußischen Schiffen gefahren sein. In seinen höheren Lebensjahren kaufte er sich in Balga an, dem Ruhesitz der Kapitäne mit dem Ausblick auf das Pillauer Tief. Sein Todesjahr ist wohl auf die Zeit um 1819 anzusetzen.

Vermessen war die Brigg auf 306 Kubikmeter Raumgehalt und 144 Tonnen Tragfähigkeit. Das einzige Außenmaß, das uns Lloyd's Register aufbewahrt, ist der Tiefgang: 11 Fuß oder 3,36 Meter. Denn dieses Maß mußte man kennen, wenn man einen der damals noch wenig regulierten Häfen anlaufen wollte. Die geringe Größe der Brigg machte nur ein Deck erforderlich. Auch einfache Knie — single knees — statt verstärkter Innenhölzer hatten die norwegischen Schiffszimmermeister dem Segler gegeben. Dagegen war die Außenbeplankung — wahrscheinlich 1805 — verdoppelt worden; offensichtlich rechnete man damit, auch in Gewässern verkehren zu müssen, die durch Eisgang gefährdet waren. Eine Reparatur im

5) Nicht „Gildeschiffer“, wie SCHULZ/TIESLER und andere schreiben — eine sehr häufige Verwechslung.

6) SCHEMMERLING, Heiligenbeil III 45 f., 52; über Ephraim Teschner junior: II 66, 167, 193, III 45 f., 52, 81, 156.

7) FORNAÇON, Wagner 6 f.

Jahre 1801 dürfte kaum eine Havarie zur Ursache gehabt haben; die routinemäßige Durchsicht des Schiffes liegt näher.

An dieser Stelle können wir nun mit der genuinen Darstellung der Geschichte Braunsberger Schiffe beginnen, für die in besonderer Weise Materialien gesammelt wurden. Ihre Auswertung hat mancherlei neue Ergebnisse gebracht, besonders, weil die allgemeine Schiffsforschung die Schiffsreisen bisher immer beiseitelassen zu dürfen meinte.

Die Reisen der Brigg „Bürgerin“ sind mit einigen kleinen Lücken in der Hamburger Zeitung „Börsen-Halle“ aufgezeichnet, jedenfalls zwischen 1814 und 1819. Sie stellen eine hervorragende Dokumentation dar, die nicht einmal von den früher vorhandenen Braunsberger Schiffsakten erreicht wird. Es fehlen ihr nur kontinuierliche Angaben über die Ladung des Schiffes und über die Anheuerung der Besatzungen, die ja meist von Reise zu Reise wechselten; ihre Zusammensetzung zu kennen, wäre interessant gewesen, besonders weil die Stadt Braunsberg nur in den seltensten Fällen imstande war, Offiziere und Decksleute für die an der Passarge beheimateten Seeschiffe zu stellen.

Das waren die Reisen der „Bürgerin“, wobei fehlendes Tagesdatum besagt, daß diese Zeitangabe vom Herausgeber ergänzt wurde:

Datum	von	nach	Ladung
21. 10. 1814	ab Pillau	Kopenhagen	Ladung
26. 10.	Pillau	an Kopenhagen	Ladung
11.	ab Kopenhagen	Pillau	?
10. 11.	Kopenhagen	an Pillau	?
11.	ab Pillau	Karlskrona	Ladung
11.	Pillau	an Karlskrona	Ladung
12.	ab Karlskrona	Pillau	?
14. 12.	Karlskrona	an Pillau	?
	havariert		
1814/1815	Winterlage	Pillau	Reparatur
31. 03. 1815	ab Pillau	Karlskrona	Ladung
04.	Pillau	an Karlskrona	Ladung
04.	ab Karlskrona	Riga	—
22. 04.	ab Riga	Amsterdam	Holz
30. 05.	Sund: Riga	Amsterdam	Holz
10. 06.	Riga	an Texel	Holz
10. 07.	ab Amsterdam/Vlie	Danzig	Ladung
22. 07.	Sund: Amsterdam	Danzig	Ladung
27. 07.	Amsterdam	an Danzig	Ladung
08.	ab Danzig	Rotterdam	Getreide
29. 08.	Sund: Danzig	Rotterdam	Getreide
09.	Danzig	an Rotterdam	Getreide

Datum	von	nach	Ladung
10.	ab Rotterdam	Pillau	?
10.	Rotterdam	an Pillau	?
1815/1816	Winterlage	Pillau	—
06. 1816	ab Pillau	Amsterdam	Getreide
06.	Pillau	an Amsterdam	Getreide
07. 07.	ab Amsterdam/Vlie	Stettin	Ladung
07.	Amsterdam	an Stettin	Ladung
07.	ab Stettin	Pillau	—
13. 07.	Stettin	an Pillau	—
10.	ab Pillau	Swinemünde	Ladung
30. 10.	Pillau	an Swinemünde	Ladung
1816/1817	Winterlage	Swinemünde	—
26. 03. 1817	ab Stettin	Pillau	—
29. 03.	Stettin	an Pillau	—
13. 04.	ab Pillau	Amsterdam	Getreide
22. 04.	Sund: Pillau	Amsterdam	Getreide
06. 05.	Pillau	an Terschelling	Getreide
22. 05.	Terschelling	an Texel	Getreide
05.	Texel	an Amsterdam	Getreide
05.	ab Amsterdam	Pillau	—
01. 06.	Sund: Amsterdam	Pillau	—
06. 06.	Amsterdam	an Pillau	—
19. 06.	ab Pillau	Amsterdam	Getreide
23. 06.	Sund: Pillau	Amsterdam	Getreide
14. 07.	Pillau	an Amsterdam	Getreide
25. 07.	ab Amsterdam/Vlie	Pillau	—
29. 07.	Sund: Amsterdam	Pillau	—
04. 08.	Amsterdam	an Pillau	—
1817/1818	Winterlage	Pillau	—
27. 03. 1818	ab Pillau	Kopenhagen	Ladung
04.	Pillau	an Kopenhagen	Ladung
05.	ab Kopenhagen	Pillau	?
21. 05	Kopenhagen aufgelegt	an Pillau	?
1818/1819	Winterlage	Pillau	—

Dem Betrachter dieser Reiseliste wird vielleicht mancherlei auffallen.

Erstens sicherlich, daß Braunsberg überhaupt nicht erwähnt wird. Dies hat seinen Grund in der Abgelegenheit der Stadt. Bereits am Öresund wußte man nicht mehr, wo man Braunsberg zu suchen hatte. Außerdem wird die „Bürgerin“ ihren Heimathafen selten angelaufen haben. Im Winter brachten die Braunsberger Spediteure, aber auch ermländische Bauern die Frachten über das Eis des Frischen Haffs nach Pillau, wo sie dann in die Brigg verla-

den wurden. Selbst wenn die „Bürgerin“ nicht in Pillau lud, nahm sie ihre Ladung auf dem Haff beim Katt-Haken aus Gallern (Leichtern) in Empfang oder legte bestenfalls bei Pfahlbude an, wohin ihr die Fracht entweder auch mit Gallern oder mit Pferdefuhrwerken auf dem Landwege gebracht wurde. Nach der Stadt Braunsberg? Dorthin wird sie nur bei besonders günstigem Passarge-Wasserstand gesegelt oder getreidelt worden sein. — Dies gilt ebenso für alle noch zu schildernden Schiffe. Dadurch bekamen die Braunsberger ihre seegehende Handelsflotte nur selten zu sehen und konnten kein bündiges Verhältnis zu ihr bekommen. Sie sahen die hohen Masten der Segler, besonders der Barkschiffe, von weitem, wenn diese in Pfahlbude anlegten, aber bei der angeborenen Scheu des Landbewohners verbanden sie damit keine plastische Vorstellung — wie ja die ermländischen Geschichtsschreiber auch! „Man saß mit dem Puckel zum Wasser“.

Zweitens zeigt die Reiseliste ja deutlich, wie selten überhaupt die „Bürgerin“ nach Ostpreußen kam: ein-, zweimal im Jahr und dann zur Winterlage in Pillau — auch dies nicht immer. So blieb das Schiff — und alle weiteren Braunsberger Segler — ein fernes, ja befremdliches Objekt. Nur wer zufällig einen Ausflug nach der Passarge-Mündung machte, wenn die „Bürgerin“ dort gerade lud oder löschte, bekam die Brigg zu Gesicht.

Drittens wird der Ermländer in der Reiseliste die Verladung von Flachs und Flachsprodukten vermissen. Der uns noch unbekannt Reeder hat also nicht zum Kreis jener Kaufleute gehört, die sich mit dem Flachshandel befaßten. Über diese Beobachtung kann es vielleicht gelingen, ihn zu identifizieren.

Der Weg der „Bürgerin“ scheint festgelegt. Außer den seltenen Reisen nach Kopenhagen, Karlskrona und Riga werden nur Amsterdam und Rotterdam als Zielhäfen genannt. Der Weg dorthin geht durch den Öresund bei Kopenhagen, wo der dänische Staat von 1429 bis 1857 den Sundzoll erhob, ohne dafür eine wesentliche Gegenleistung zu erbringen. Diese Abgabe wurde vom Wert des Schiffes selber und vom Wert seiner Ladung berechnet.

Amsterdam, damals noch wichtiger als Rotterdam, wurde von Seeschiffen nur durch die Zuiderzee erreicht, also von Osten her. Die Zufahrt zu diesem Binnenmeer gewann man zwischen den westfriesischen Inseln Terschelling, Vlieland und Texel, was wegen der schwierigen Wind- und Strömungsverhältnisse nicht immer einfach war, so daß die Segler hier oft lange festgehalten wurden — wie die „Bürgerin“ vom 6. bis zum 22. Mai 1817.

Rückfrachten von Holland nach Ostpreußen scheint man dem alternden Schiff kaum noch anvertraut zu haben. Das bedeutet, daß der Reeder den Segler immer nur in Richtung Westen mit Verdienst einsetzen konnte. Von da aus erklärt es sich, daß die „Bürgerin“ nur von 1813 bis 1819 in Fahrt gehalten werden konnte. — Sie war einfach nicht rentabel genug.

Am 21. Mai 1818 lief die Brigg, von Kopenhagen kommend, zum letzten Male in Pillau ein. Zu einer neuen Reise wurde sie nicht mehr ausgerüstet. Wahrscheinlich gab es in jener Nachkriegszeit auch keine Ladung für sie. So legte man sie in Pillau auf. Das letzte Lebenszeichen von ihr ist, daß sie sich 1818/1819 in Pillau zur Winterlage einfand.

Aber es war ja bereits Ersatz für sie vorhanden.

9. DREWS & KUTSCHKOW

Mit dieser Reederei kehren wir zu der Linie zurück, die wir mit den Kaufleuten Johann Östreich und Heinrich Barth verlassen haben, wenn wir auch nicht mit soviel Nachrichten wie bei diesen rechnen dürfen.

Leopold Kutschkows Geburtsjahr dürfte mit der Krönung Kaiser Leopolds II. von Habsburg zusammenfallen: 1790. Die Liebe der Deutschen, die eigenen Kinder nach den regierenden Herrschern (Heinrich, Konrad, Friedrich, Wilhelm) zu benennen, tritt hier wieder einmal hervor. Um so verborgener ist uns sein Geburtsort; hier ist nur gewiß, daß er nicht in Braunsberg zur Welt gekommen ist, denn er gehörte der evangelischen Kirche an. Die ow-Endung von Kutschkow deutet eher auf pomoranische oder obotritische Abkunft. Wenn seine Verbindung mit Drews soweit zurückreicht, haben wir mit seinem ersten Auftreten in Braunsberg kaum früher als 1814 zu rechnen, obschon sein Name in Lloyd's Register zu diesem Datum noch nicht genannt wird. Er wird bei Lloyd's überhaupt nicht erwähnt! Die Braunsberger Geschichtsschreiber sind es, die ihn anführen¹⁾ — anführen, weil seine Nachkommen noch unter ihnen lebten, etwa Johannes Kutschkow, der auf dem Vorstädtischen Markt ein gutgehendes Eisenwarengeschäft betrieb, dem sein Vater Hugo im Getreidehandel vorangegangen war²⁾.

Leopold war also ein junger Mann von 24 Jahren, als er in die Reederei eintrat. Drews war freilich noch jünger; davon wird weiter unten zu sprechen sein.

Das erste Schiff, das in den Quellen als Eigentum der beiden Reeder bezeichnet wird, ist die Brigg „Aline“. Sie war ursprünglich nicht für die Braunsberger Reeder gebaut, sondern 1808 durch Friedrich Schnell in Pillau bestellt und auf der Werft am „Kai“ gezimmert worden. Ähnlich wie bei der „Bürgerin“ kennzeichnet dieser Ankauf den Wiederaufstieg der Braunsberger Flotte am Ende der napoleonischen Kriege. Die Brigg hatte ein Deck und Zwischendecksbalken. Im Jahr 1816 ließen die Braunsberger Reeder sie zur Schnau umtakeln, das heißt, das achterliche Segel am Großmast wurde auf andere Art als bisher befestigt, nämlich indem man parallel zum Großmast eine Spiere befestigte, die nicht so stark wie der Großmast war; an ihr ließ sich das hinterste Segel des Schiffes leichter setzen oder wegnehmen. Andere Schiffstechniker erklären diese Konstruktion aber ganz einfach als Modeerscheinung. Der Raumgehalt des Schiffes belief sich auf 634 Nettokubikmeter, seine Tragfähigkeit auf 299 Tonnen zu 1000 Kilogramm. Voll beladen ging das Schiff achtern zehn Fuß oder 3,05 Meter tief, konnte also gerade soeben das Frische Haff befahren³⁾.

1) BUCHHOLZ, Braunsberg 216.

2) MERTEN, Braunsberg 342.

3) LLOYD, SHIPOWNERS 1810, Supplement A ohne Nummer.

In der Reiseliste der „Aline“ (und aller folgenden Schiffe) werden nur Datum, Ausgangshafen, Zielhafen und Ladung angeführt; die Rückreise wird ebenso dargestellt, nur besondere Geschehnisse werden vermerkt. Ein waagerechter Strich in der Spalte Ladung bedeutet, daß das Schiff in Ballast fuhr. Die Lücken in der Reiseliste bestehen bereits in der Vorlage, der „Börsen-Halle“.

Datum	von	nach	Ladung
12. 1813	Pillau	Liverpool	Ladung
03. 1814	Liverpool	Pillau	Salz
05. 1815	Pillau	London	Ladung
07.	London	Elbing	Stückgut
08.	Pillau	London	Ladung
09.	London	Pillau	?
07. 10.	Pillau	London	Ladung
12.	London	Königsberg	Stückgut
1815/1816	Winterlage	Pillau	—
08. 04. 1816	Pillau	Lissabon	Faßdauben
06.	Lissabon	Pillau	Salz
08.	Pillau	Amsterdam	Ladung
09.	Amsterdam	Pillau	—
12. 10.	Königsberg	Amsterdam	Ladung
11.	Amsterdam	Königsberg	?
1816/1817	Winterlage	Pillau	—
03. 1817	Pillau	Amsterdam	Ladung
05.	Amsterdam	Pillau	?
05.	Königsberg	Antwerpen	Weizen
14. 07.	Antwerpen aufgelegt	Pillau	—
1817/1818	Winterlage	London	—
03. 1818	London	Pillau	?
04.	Königsberg	London	Weizen
11. 06.	London	Memel	—
07.	Memel	Pillau	—
07.	Pillau	Liverpool	Ladung
10.	Zweimal Havarie, in Liverpool repariert Liverpool	Danzig nach Pillau dirigiert	Steinsalz
11.	Pillau	Hull	Steinsalz
1818/1819	Winterlage	Hull	Flachs
03. 1819	Hull	Pillau	—
28. 05. 1820	Pillau	Amsterdam	Ladung
07.	Amsterdam	Oléron	—

Datum	von	nach	Ladung
07. 09.	Oléron	Pillau	Seesalz
1820/1821	Winterlage	Pillau	—
04. 05. 1821	Pillau	Amsterdam	Getreide
	Zwischenreise	Kopenhagen	Ladung
1821/1822	Winterlage	Kopenhagen	—
04. 1822	Kopenhagen	Pillau	—
04.	Pillau	Stavanger	Getreide
22. 05.	Stavanger	an Pillau	Heringe
07.	Pillau	Liverpool	Ladung
22. 08.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
11.	Pillau	London	Ladung
18. 12.	London	Pillau	?
1822/1823	Winterlage	Pillau	—
25. 04. 1823	Pillau	London	Ladung
04.	„Aline“ hat das Sundfährboot benutzt, um den Sundzoll in Helsingör zu klarieren (ebenso auf allen späteren Reisen).		
05.	London	Pillau	?
27. 05.	Pillau	London	Schiffbauholz
18. 07.	London	Pillau	—
25. 07.	London	an Pillau	—
04. 08.	Pillau	Liverpool	Schiffbauholz
11. 08.	Pillau	Liverpool	Schiffbauholz
22. 10.	Liverpool	Königsberg	Steinsalz
26. 12.	Pillau	London	Ladung
02. 1824	London	Pillau	?
03.	Pillau	London	Ladung
04. 06.	London	Harwich	—
06.	Harwich	Danzig	Ladung
24. 07.	Danzig	London	Mehl
23. 08.	London	Danzig	Ladung
09.	Danzig	London	Ladung
25. 09.	London	Pillau	—
11. 10.	Pillau	London	Hafer
28. 10.	London	Pillau	—
1824/1825	Winterlage	Pillau	—
28. 04. 1825	Pillau	London	Wicken
06.	London	Pillau	—
16. 07.	Pillau	London	Weizen
20. 09.	London	Pillau	—
09.	Pillau	Leith	Ladung
1825/1826	Winterlage	Leith	—
17. 01. 1826	Leith	Pillau	—
19. 03.	Pillau	Memel	—

Datum	von	nach	Ladung
21. 04.	Memel	Oporto	Faßdauben
05.	Oporto	London	(Wein?)
07.	London	Pillau	Ladung
01. 10.	Pillau	London	Getreide
25. 12.	London	Pillau	—

Für die Reederei Drews & Kutschkow hat die „Aline“ in den etwas mehr als 11 Jahren vom Spätherbst 1815 bis 1826 insgesamt 39 Reisen gemacht, also durchschnittlich 3,5 Reisen im Jahr. Dieses Ergebnis entspricht durchaus den Reiseleistungen anderer Schiffe aus jenen Jahren, selbst wenn man mit einkalkuliert, daß die Brigg mehrfach einige Wochen oder gar Monate in Pillau aufgelegt, das heißt ohne Beschäftigung und Ladung im Hafen festgemacht hat. Möglicherweise lag sie auch in Pfahlbude, wo das Aufliegen sicherlich geringere Gebühren als in Pillau kostete und die Mannschaft des Schiffes in ihre Heimatorte wie Alt- und Neu-Passarge, Braunsberg, Heiligenbeil-Rosenberg, Follendorf oder Balga zurückkehren und sich dort eine Interimsbeschäftigung besorgen konnte.

Die Zielhäfen der „Aline“ gleichen denen der Hansezeit, ohne daß an irgendeiner Stelle Bezug auf die mittelalterliche Schifffahrt und ihre Ladungsgüter genommen würde. Von Ansteuerungsplätzen werden genannt:

Großbritannien:	London	14 Reisen
	Liverpool	6 Reisen
	Leith	2 Reisen
	Hull	1 Reise
	Waterford	1 Reise
	Harwich	1 Reise
	insgesamt:	25 Reisen
Niederlande:	Amsterdam	4 Reisen
	Antwerpen	1 Reise
	insgesamt:	5 Reisen
Skandinavien:	Kopenhagen	1 Reise
	Stavanger	1 Reise
	insgesamt:	2 Reisen
Portugal:	Lissabon	1 Reise
	Oporto	1 Reise
	insgesamt:	2 Reisen
Frankreich:	Oléron	1 Reise
Preußen:	Memel	2 Reisen
	Danzig	2 Reisen
	insgesamt:	4 Reisen

Jede Reise nahm durchschnittlich ein knappes Vierteljahr in Anspruch; höhere Geschwindigkeiten konnten die Schiffe von damals nicht heraussegeln, zumal die Mehrzahl der Braunsberger Segler nur mit zwei Masten versehen war und darum dem Wind nicht die größere und günstigere Segelfläche der dreimastigen Barken oder gar Vollschiffe zu bieten vermochte.

1822 wurde die „Aline“ einer großen Reparatur unterzogen: Zunächst wurde ihr ein neues Deck aufgesetzt, weil das bisherige offensichtlich undicht geworden war und das Seewasser auf die Ladung durchließ; sodann wurden die Überwasserplanken erneuert, das heißt die Planken zwischen der Ladelinie und dem Deck, die immer in besonderer Weise beansprucht werden, sowohl im Hafen, wenn die Bordwand an das Bollwerk schlägt, als auf See, wo diese Planken dem Seeschlag am meisten ausgesetzt sind; schließlich wurden im Raum die Knie ausgewechselt, die bei der „Aline“ nur einfach waren und das Arbeiten des Schiffes bei schwerem Wetter aufzufangen hatten⁴⁾.

War dies eine turnusmäßige Reparatur gewesen, die im 16. Jahr des Schiffes hatte vorgenommen werden müssen, so war die Mittelreparatur im Jahre 1824 sicherlich durch schlechtes Wetter verursacht⁵⁾. Beide Instandsetzungen sind wohl in Pillau auf der Bauwerft vollzogen worden.

Kapitäne der Brigg sind uns aus der Braunsberger Zeit zwei bekannt geblieben: Benjamin Siewerts von 1814 bis 1824; seinen Namen verdreht Lloyd's Register zu „B. Schwartz“. Er übernahm 1824 die Pillauer Pink „Charlotte“ und 1834 die „Maria“, deren Kommandeur er bis 1841 blieb — einer großen Pillauer Kapitänfamilie zugehörig. Sodann Charles *Grentzbach* bis 1826, der vorher die „Unternehmung“ von 1817 bis 1818, nachher von 1831 bis 1832 die „Staffette“ und schließlich 1841 bis 1843 die „Pregel“ befehligt hatte. Die Braunsberger konnten also aus ihrer Stadt keine eigenen Kapitäne stellen, sondern waren auf „Leihgaben“ aus Pillau angewiesen.

Die „Aline“ war immerhin zwölf Jahre bei Drews & Kutschkow gefahren. 1826 wurde sie an G. Hertslet in Memel veräußert, wo sie noch bis 1830 in Fahrt war.

1837 starb Drews⁶⁾. Kutschkow sah sich nach einer anderen Verbindung um, wiewohl er auch weiterhin als Drews & Kutschkow firmierte. So nahm er, noch 1837, die Nebenagentur der „München-Aachener Feuerversicherungsanstalt“ an, etwas später die Hauptagentur derselben Gesellschaft⁷⁾.

Aber dann zog es ihn doch zur Seefahrt zurück. Im Spätsommer 1840 gab er bei dem Schiffszimmermeister C. G. Eggert am Hinter-

4) LLOYD, SHIPOWNERS 1822 unter „Aline“.

5) LLOYD, SHIPOWNERS 1824 unter „Alline“.

6) Braunsberg, Katharinenkirche: BEGRÄBNISREGISTER S. 107.

7) MOELLER, Auszüge 172, 321. — Auf Anfrage antwortete die „Aachener und Münchener Versicherung“ am 22. 11. 1985 negativ.

hafen in Pillau eine mittelgroße Brigg in Auftrag. Sie lief am 21. Januar 1841 vom Stapel und wurde „Copernicus“ getauft, mit 215 Tonnen Tragfähigkeit und 456 Kubikmeter Raumgehalt⁸⁾. Mit dieser geringen Größe war natürlich Rücksicht auf das schlechte Fahrwasser des Haffes genommen.

Die Führung der Brigg übergab Kutschkow dem Kapitän Christian Hamann. Dieser gehörte zu der großen Familie Hamann, die am östlichen Ufer des Frischen Haffes zu Hause war, vor allem in Alt-Passarge, Follendorf und Leisuhnen. Aus welchem dieser Dörfer Christian Hamann stammt, war nicht zu ermitteln; um 1819 kaufte er sich ein kleines Grundstück in Balga, wo er noch 1848 nachzuweisen ist, nun aber mit einem ansehnlichen Hof⁹⁾. Als Kapitän fuhr er fast nur auf Braunsberger Schiffen: 1836 bis 1840 auf der „Arthur“, 1841 bis 1843 auf „Copernicus“, 1846 bis 1847 auf der „Olivia“ und übernahm erst 1848 die Königsberger „Gazelle“, einen der ersten Seedampfer in der ostpreußischen Hauptstadt¹⁰⁾.

Für die Reisen der „Copernicus“ steht uns nunmehr die „Taegliche Oeresundsliste“ zur Verfügung, die eingangs erwähnt wurde.

Sundpassage von		nach	Ladung
03. 04. 1841	Pillau	London	Wicken
05.	London	Liverpool	—
01. 07.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
09. 08.	Königsberg	London	Weizen
24. 09.	London	Pillau	—
06. 12.	Pillau	Hull	Getreide
17. 01. 1842	Hull	Setúbal	Ladung
01. 02.	Setúbal	an 28. 02. Lissabon	—
22. 03.	Lissabon	Kopenhagen for order	Seesalz
28. 03.	Kopenhagen	Wolgast	Seesalz
21. 04.	Wolgast	Pillau	—
01. 07.	Königsberg	Hull	Weizen
07. 08.	Hull	Pillau	Teer
29. 09.	Pillau	Dundee	Flachs
09. 10.	Dundee	Pillau	Kohle
01. 1843	Pillau	Holland	Roggen/ Wicken

Auf dieser letzten Reise nahm Hamann den Kurs des Schiffes nördlich statt wie gewohnt südlich von Bornholm; der Nordostwind versprach ihm eine schnellere Reise. Wer aber die Nordküste von Bornholm kennt, weiß, daß sie von Klippen gespickt ist. Am Morgen des 31. Januar 1843 strandete die „Copernicus“ bei Tejn im Kirchspiel Olsker. Die Mannschaft wurde gerettet. Die Brigg saß

8) LLOYD, SHIPOWNERS 1841 unter „Copernicus“, OERESUNDSLISTE 3. 4. 1841.

9) SCHEMMERLING, Helligensbeil III 45, 80, 155 f.

10) OERESUNDSLISTE 1836—1848.

zunächst auf den Klippen fest; während dieser Zeitspanne konnten von der Ladung 500 Faß Roggen und Wicken geborgen werden. Ein Oststurm am 6. Februar riß das Wrack von der Klippe; es sank so, daß 2 Fuß Wasser über Deck standen. Der Rest der Ladung, 2000 Faß, ging verloren¹¹⁾.

In die typische Braunsberg-Fahrt mit Flachs haben Drews & Kutschkow ihre beiden Schiffe nicht — oder nicht mehr — einordnen können; nur selten wird Flachs als Ladung und Hull als Empfangshafen genannt. So nahm man Ladung, die zu haben war; ausgehend Schiffbauholz, Stabholz, Getreide, Wicken; einkommend vor allem Salz und Kohle. In die Stückgutfahrt von London und Newcastle einzudringen, gelang auch nicht. So mußten manche Ballastreisen in Kauf genommen werden. Dies machte das Reedereigeschäft letztlich unrentabel, so daß man die „Aline“ verkaufte. Die Trampreisen der „Copernicus“ scheinen sich etwas günstiger gestaltet zu haben.

Drews wird in Lloyd's Register bizarrerweise Drafthe und Dreveha geschrieben, klassische Beispiele für die Unfähigkeit der Engländer, mit deutschen Namen umzugehen. Drews hieß Ludwig Joseph Wilhelm und ist daran als der katholischen Konfession zugehörig zu erkennen. Wenn es zutrifft, daß er im Alter von 39 Jahren gestorben ist¹²⁾, müßte er 1797 oder 1798 geboren sein. Er hätte dann als etwa Achtzehnjähriger mit Kutschkow im Jahre 1815 das Reedereigeschäft begonnen. Unmöglich ist das nicht, zumal in jenen Jahren nach den napoleonischen Kriegen, fällt aber doch auf. Braunsberg scheint nicht seine Heimatstadt gewesen zu sein, aber wohl das Ermland. Er heiratete eine Henriette, geborene Kuhn¹³⁾. Wohnhaft war er Poststraße 11. Bei den Braunsbergern hieß er „Weinschenk Drews“¹⁴⁾. Sein Todesdatum ist der 17. März 1837. Bei der Taufe seines postum geborenen Sohnes Ludwig Gideon Leopold am 2. November 1837 war Kutschkow Pate¹⁵⁾. Seine Witwe führte das Geschäft zusammen mit Kutschkow weiter^{16a)}.

Um 1850 dürfte Kutschkow den Journaliërenbetrieb übernommen haben, den Johann Andreas Collins, der Nachfolger von Johann Östreich, zwischen Braunsberg und Frauenburg eingerichtet hatte¹⁶⁾. Mit dieser Journaliëre wurden Fahrgäste befördert, die in Frauenburg die Elbinger Haffdampfer „Falke“ oder „James

11) OSTSEE-ZEITUNG v. 4. 2. 1843 und v. 10. 2. 1843.

12) Lt. Eintrag in BEGRÄBNISREGISTER, s. Anm. 6.

13) Braunsberg, Katharinenkirche: TAUFREGISTER 1825 Bl. 1099; 1826 Bl. 1114; 1831 Bl. 1177; 1834 Bl. 1231.

14) LANGKAU, Alt-Braunsberg 11.

15) Braunsberg, Katharinenkirche: TAUFREGISTER Bl. 1278.

15a) Die Firma Ludwig Drews Witwe & Kutschkow beteiligte sich bei einer Eingabe der Braunsberger Kaufmannschaft vom 12. 11. 1848 an die Deutsche Nationalversammlung in Frankfurt/M. (Bundesarchiv, Nebenst. Frankfurt NV Nr. 17 II — (4938).

16) BRACHVOGEL, Dampferfahrten 60—62.

Watt“ benutzen wollten. Mit diesen Schiffen konnte man damals nach Elbing, Danzig, Pillau und Königsberg fahren¹⁷⁾. Der Frauenburger Hafen war zu jener Zeit für die Dampfer besser zugänglich als Pfahlbude.

Wie oben angedeutet, blieb die Reederei Drews & Kutschkow noch etliche Jahre mit dieser Firmierung bestehen. Erst im Frühjahr 1852 kam es zum Konkurs. Hierbei wurde unter anderem ein Obst- und Gemüsegarten von 1957 Quadratmetern Größe am Abhang der Ländereien des bischöflichen Schlosses zur Versteigerung im Werte von 201 Reichstalern angekündigt, ferner ein Flügel mit 80 Talern, der im Hause Altstadt Nr. 48 stand; wir erfahren hiermit den Wohnsitz Leopold Kutschkows, und daß er musikalisch interessiert war¹⁸⁾.

Am 24. November 1857 heiratete sein Sohn Hugo; der Vater wird zu diesem Termin schon als verstorben angegeben¹⁹⁾. Da die evangelischen Kirchenbücher von Braunsberg verloren sind, wird eine genauere Datierung seines Todes kaum möglich sein.

Die Reedereiliste von Drews & Kutschkow nimmt sich selbst neben der von H. Barth & Co. etwas armselig aus, vor allem, was die zeitliche Zusammenhanglosigkeit angeht, die diese Liste zeigt:

Schiff	Takelung	Raum- gehalt/NK	Tragfähig- keit/t	bei Drews & Kutschkow
Aline	Brigg	651	307	1814—1826
Copernicus	Brigg	456	215	1841—1843
2		1107 NK	522	1814—1843

Immerhin, dies Verzeichnis deutet an, daß Briggen für Braunsberg die geeigneten Schiffe waren. Und es heißt ja, Mut zu haben, nach einem halben Menschenalter noch einmal mit der Seefahrt zu beginnen.

17) GRUNAU, Grunau 63 f., 78.

18) Kartei Quassowski, Buchstabe D 245.

19) Braunsberg, Katharinenkirche, TRAUREGISTER S. 131.

10. DIE GALEASSE „PASSARGE“

Galeassen gehören zu den Anderthalbmastern, das heißt: Sie haben einen hohen Mast nebst Stenge (obere Verlängerung) vorn und einen Pfahlmast (einteilig) achtern (Abb. 7). Die Masten heißen Großmast und Besanmast. An beiden Masten werden Gaffelsegel gefahren, am Großmast außerdem noch zwei bis vier Rahsegel.

Möglicherweise hängt das Vorhandensein der Galeasse „Passarge“¹⁾ in Braunsberg mit ihren Reedereiverhältnissen zusammen. Denn so gewiß es ist, daß ein Schiff mit dem Namen „Passarge“ in Braunsberg beheimatet sein mußte, so gewiß ist es auch, daß ein Kapitän mit dem Namen Benjamin Liedtke in Pillau zu Hause war²⁾. In Braunsberg gab es keine Galeassen, wiewohl die Lebensgeschichte der „Passarge“ zeigt, daß Galeassen für Braunsberger Schifffahrtzwecke durchaus brauchbar waren — vorhanden waren nur Zwei- und Dreimaster. Dagegen hatten die Pillauer und die Königsberger in der Zeit zwischen 1760 und 1820 viele Galeassen bauen lassen³⁾. Grund dafür war natürlich das flache Frische Haff, das von den mit geringem Tiefgang ausgestatteten Anderthalbmastern besser als von den größeren Schiffstypen befahren werden konnte. Und Braunsberg war doch noch mehr als etwa Königsberg auf flachgehende Schiffe angewiesen. So kommt es nicht unerwartet, daß der Tiefgang der „Passarge“ achtern in beladenem Zustand nur mit 8 Fuß = 2,44 Metern angegeben wird. Der uns noch unbekanntere Pillauer Schiffszimmermeister, der sie 1815 vom Stapel laufen ließ, wußte ohne Frage mit den Wasserverhältnissen des Haffes Bescheid.

Die Vermessung der „Passarge“ ergab 174 Tonnen Tragfähigkeit und 368 Kubikmeter Raumgehalt. Als Baumaterial wird ausdrücklich Eichenholz vermerkt, obwohl das eigentlich selbstverständlich war⁴⁾. Auch daß ein Anderthalbmastern nur ein Deck ohne Zwischendecksbalken zu haben brauchte, mußte nicht besonders vermerkt werden.

Die Familie Liedtke oder Lütke (von den Engländern Leidskill geschrieben!) soll aus Holland nach Pillau gekommen sein⁵⁾. Das ist möglich, da der Große Kurfürst zur Förderung seines Marinewesens viele Niederländer nach Pillau geholt hat; jedoch genealogisch beweisen läßt es sich im einzelnen Fall nicht. Benjamin Liedtke fuhr 1801 bis 1804 auf der Königsberger Brigg „Aurora“, 1804 und 1805 auf dem Vollschiff „Dido“, sodann 1809 bis 1813 auf der Brigg „Aline“, um 1815 bis 1828 die „Passarge“ zu führen, die

1) BÖRSEN-HALLE 9. 1. 1818.

2) Das Kapitänverzeichnis (aus Britischem LLOYD, OERESUNDSLISTE, STETTINER REGISTERN) des Verfassers enthält nicht weniger als 10 Kapitäne Liedtke aus Pillau.

3) Das ist aus den Registern des Britischen LLOYD zu ersehen.

4) LLOYD, SHIPOWNERS 1820, Supplement P 25.

5) SCHLICHT, Samland I 215.

er wohl hatte erbauen lassen, weil er sah, daß in Braunsberg mancherlei Ladungen anfielen, ohne daß genügend Schiffsraum vorhanden gewesen wäre, sie abzufahren. Die Benennung der Galeasse mit „Passarge“ ist offenbar eine Freundlichkeitsgeste des Pillauers gegenüber den Braunsbergern.

Lloyd's Register erwartete, daß Schiffe, die britische Häfen anliefen, sich auf ihre Brauchbarkeit überprüfen ließen. Für die „Passarge“ fanden zu Liedtkes Zeit folgende Besichtigungen statt:

Klasse A 1	London	Mai 1820
	London	September 1820
Klasse E 1	London	Mai/Juni 1823
	London	April 1824
	London	September 1824
	London	Februar 1825
	London	August 1825

Klasse A bedeutete, daß die auf dem Schiff verwendeten Materialien in bester Ordnung seien, Klasse E, daß das Schiff nur für wasserunempfindliche Ladung eingesetzt werden durfte. Aber beobachtungsgemäß wurde diese Verordnung nicht allzu streng eingehalten, da oft Mangel an Schiffsraum bestand und manche Ladungen Eile hatten.

Soll einem Schiff seine gute Klasse erhalten bleiben, so sind Instandsetzungen und auch Umbauten notwendig. Lloyd's Register verzeichnet für das Jahr 1825 bei der „Passarge“ eine Reihe von Reparaturen, nämlich ein neues Deck, das erforderlich wurde, wenn das Schiff bei schwerem Wetter stark arbeitete und die Decksnähte sich auseinanderzogen — sodann neue Überwasserplanken, die nicht nur auf See, sondern auch im Hafen sehr beansprucht wurden, wenn der Segler am Bollwerk lag und von Wind und Wasser gegen die Kaimauer gestoßen wurde, wozu auch die Ersetzung des Bargholzes gehörte, der dicksten Planke über Wasser, vom Bollwerk meist stark mitgenommen. Eine Verbesserung des Schiffs bedeutete der Einzug von Zwischendecksbalken, wodurch die Ladung fester gelagert werden konnte. Ein Jahr später werden der „Passarge“ unverzinkte Eisenbolzen eingezogen anstelle der hölzernen Bolzen, die bei älteren Schiffen die Regel waren. Und wiederum ein Jahr danach, 1827, bekam das Schiff neue Hängeknie, da die alten sich wohl gelockert hatten; außerdem wurden die Decksaufbauten erneuert, das sind Poop („Hütte“) auf dem Achterdeck, Kombüse (Küche) hinter dem Großmast und Niedergangskappe, ein kleiner Aufbau über dem Eingang zu einem Mannschaftsraum im Vorschiff, der Foksel (Forecastle).

Diese umfangreichen Erneuerungen zeigen an, daß Benjamin Liedtke das Schiff noch länger behalten wollte. Da sein Name aber nach April 1828 nicht mehr genannt wird, ist wohl mit seinem Le-

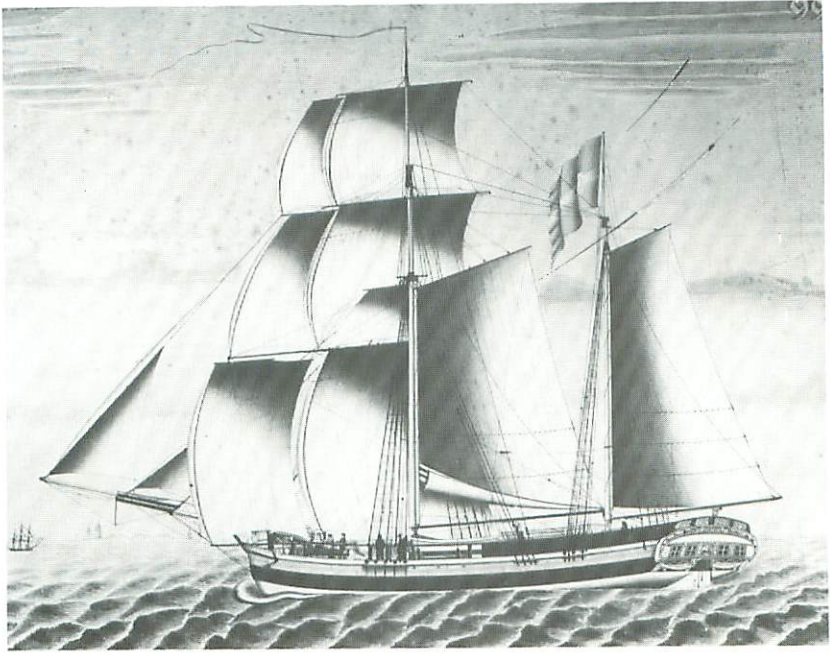


Abb. 7: Eine Galeasse wie die „Passarge“

bensende zu rechnen. Die „Passarge“ wurde verkauft, vermutlich im Mai 1828.

Über die Reisen der „Passarge“ sind wir durch die Stettiner „Ostsee-Zeitung“ besser unterrichtet als über die Ladungen, die sie auf diesen Reisen beförderte.

Datum	von	nach	Ladung
18. 06. 1815	Pillau	Rotterdam	Ladung
08.	Rotterdam	Königsberg	?
20. 09.	Königsberg	Stettin	Ladung
15. 10.	Stettin	Pillau	?
1815/1816	Winterlage	Pillau	—
18. 04. 1816	Pillau	Drontheim	Getreide
06.	Drontheim	Pillau	Heringe
08.	Pillau	London	Ladung
02. 10.	London	Königsberg	Stückgut
17. 10.	Pillau	Stettin	Ladung
10.	Stettin	Königsberg	?
01. 11.	Königsberg	Stettin	—
11.	Stettin	London	Ladung
05. 12.	London	Pillau	?
1816/1817	Winterlage	Pillau	—
3. 1817	Pillau	Amsterdam	Ladung
Um Amsterdam zu erreichen, benutzte man damals die Inseln-Lücken bei Terschelling, Vlieland und Texel sowie die Zuiderzee.			
30. 04.	Amsterdam	Pillau	?
25. 05.	Pillau	Amsterdam	Roggen
07.	Amsterdam	Pillau	—
22. 07.	Pillau	Newcastle	Kornwaren
09.	Newcastle	Königsberg	Kohle
1817/1818	Winterlage	Pillau	—
04. 04. 1818	Pillau	Newcastle	Alteisen
05.	Newcastle	Hull	—
05. 06.	Hull	Pillau	Kohle
26. 07.	Pillau	Hull	Flachserzeugnisse
09.	Hull	Pillau	?
09.	Pillau	Hull	Flachserzeugnisse
10.	Hull	Pillau	?
10.	Pillau	Hull	Kornwaren
25. 10.	Hull	Pillau	?
1818/1819	Winterlage	Pillau	—
1819	aufgelegt	Pillau	—
07. 04. 1820	Pillau	London	Wicken
19. 06.	London	Königsberg	Kaufmannsgut

Datum	von	nach	Ladung
07.	Pillau	London	Ladung
23. 07.	London	Pillau	?
02. 08.	Braunsberg	London	Flachs
08.	London	Kronstadt	Ladung
31. 08.	Kronstadt	Pillau	—
09.	Pillau	London	Ladung
07. 11.	London	Königsberg	Kaufmannsgut

Freitag, den 29. Dezember 1820, nachmittags um zwei Uhr, sollen vor dem Abgeordneten des unterzeichneten Collegii in dem Verhörzimmer desselben

fünfundzwanzig Stück Kalikos,

welche im Schiff „Passarge“, geführt vom Schiffer Benjamin Liedtke, von London havariert hier eingekommen, völlig steuerfrei durch öffentliche Auktion gegen gleich bare Bezahlung in klingend Courant für Rechnung der Assécureurs verkauft werden, welches Kaufliebhabern bekannt gemacht wird.

Königsberg, den 22. Dezember 1820

Königlich-Ostpreußisches Commerz- und Admiralitäts-Kollegium⁶⁾

1820/1821	Winterlage	Pillau	—
05. 1821	Pillau	Amsterdam	Ladung
01. 06.	Amsterdam	Pillau	—
07.	aufgelegt	Pillau	—
12.	Pillau	Hull	Ladung
1821/1822	Winterlage	Hull	—
18. 02. 1822	Hull	Pillau	?
08. 03.	Pillau	Hull	Flachs
30. 04.	Hull	an Pillau	—
	aufgelegt	Pillau	—
1822/1823	Winterlage	Pillau	—
11. 03. 1823	Pillau	London	Hanf
16. 09.	London	Königsberg	Stückgut
24. 09.	Königsberg	London	Leinsamen
25. 11.	London	Pillau	Stückgut
1823/1824	Winterlage	Pillau	—
19. 03. 1824	ab Pillau	London	Wicken
07. 05.	ab London	Pillau	?
24. 07.	Pillau	London	Mehl
11. 10.	London	Pillau	Kaufmannsgut
1824/1825	Winterlage	Pillau	—
22. 01. 1825	Pillau	Hull	Garn

6) HARTUNGSCHE ZEITUNG, Nr. 155 v. 25. 12. 1820.

Dienstag, den 22. Februar 1825, nachmittags um drei Uhr sollen vor dem Abgeordneten des unterzeichneten Kollegiums in dem Königlichen Lizent-Packhofe neunundzwanzig Säcke ostindischer Reis, welche im Schiffe „Passarge“, geführt vom Schiffer Benjamin Liedtke, von London havariert hier eingekommen, völlig steuerfrei durch öffentliche Auktion gegen gleich bare Bezahlung in klingend Curant für Rechnung der Assécureurs verkauft werden, welches Kaufliebhabern bekannt gemacht wird.

Königsberg, den 9. Februar 1825

Königlich-Ostpreußisches Commerz- und Admiralitäts-Collegium⁷⁾.

Datum	von	nach	Ladung
24. 03.	Hull	Pillau	?
25. 04.	Pillau	London	Flachs
19. 05.	London	Pillau	—
09. 07.	Pillau	Hull	Flachs
03. 09.	Hull	Königsberg	Manufaktur- waren
04. 10.	Pillau	London	Flachs
23. 11.	London	Pillau	—
1825/1826	Winterlage	Pillau	—
04. 03. 1826	Pillau	Hull	Flachs
05. 04.	Hull	Pillau	—
23. 05.	Pillau	Lissabon	Flachs
29. 06.	Lissabon	Kopenhagen	Salz
08.	Kopenhagen	Pillau	—
24. 11.	Pillau	Hull	Leinsamen
10. 01. 1827	Hull	Pillau	—
29. 03.	Pillau	Hull	Garn
08. 05.	Hull	Pillau	Kaufmannsgut
11. 06.	Pillau	Hull	Garn
17. 07.	Hull	Pillau	—
05. 09.	Pillau	Hull	Garn
15. 10.	Hull	Pillau	Blei
1827/1828	Winterlage	Pillau	—
28. 03. 1828	Pillau	Hull	Garn
26. 04.	Hull	Pillau	—
	verkauft		

Hier akzentuiert sich der Einsatz der „Passarge“ schon unverkennbar: 28 Reisen gehen nach Großbritannien, davon allein 14 nach Hull. Und auch nach London beförderte die Galeasse Flachsprodukte. Daneben blieben immer noch 4 Reisen nach Amsterdam

7) HARTUNGSCHE ZEITUNG, Nr. 20. v. 14. 2. 1825.

und Rotterdam, obwohl der zweitgenannte Hafen zu jener Zeit nur über Helvoetsluis, das heißt: für Segler sehr umständlich zu erreichen war. Gegen Ende der Zeit, in der Benjamin Liedtke das Schiff befehligte, konzentrieren sich die Reisen der „Passarge“ auf Hull, das auf diese Weise gewissermaßen der Korrespondenzhafen von Braunsberg wird. Es ist deutlich, daß Benjamin Liedtke nach den napoleonischen Kriegen, auch nach dem Aufliegejahr 1819, die Großbritannienfahrt der Braunsberger Reeder wieder in Gang gebracht und die anderen Schiffbesitzer zur Aktivität angespornt hatte.

11. SIMON STAMPE

Stampe ist ein kleines Dorf 9 Kilometer westnordwestlich der Altstadt Kiel. Zu der Zeit, als sich die Familiennamen zu bilden angingen, wanderte aus Stampe ein Mann, der noch keinen Familiennamen, sondern nur einen Vornamen hatte, nach einer anderen Ortschaft in Holstein aus und wurde dort nach seiner Herkunft „Stampe“ oder „Stamp“ genannt. Im 17. Jahrhundert finden sich Nachkommen des Stamp in Osterrönfeld, einem Dorf, das zur Stadt Rendsburg gehörte.

Da war ein Viertelhufener Klaus Stamp (1725—1781), der eine Gretje Wieck (1736—1815), auch aus Osterrönfeld, zur Frau hatte. Als Viertelhufener war er als Kleinbauer anzusehen. Als er starb, hinterließ er seine Witwe und 8 Kinder, nämlich:

Jürgen (erbt die Viertelhufe)
Klaus (jung verstorben)
Simon
Hans (ging nach Ahlwehr)
Hinrich (jung verstorben)
Markus (ging nach Kopenhagen)
Johann (bei der Mutter in Osterrönfeld)
Katharina Margarete (ging nach Schwartau).

Simon, der am 11. Februar 1764 in Osterrönfeld geboren wurde, kam 1780 zur Konfirmation in der Marienkirche zu Rendsburg. Als er 1781 Waise wurde, suchte er sich eine Stelle in Rendsburg¹⁾.

Rendsburg setzte in jenen Jahren große Hoffnungen auf den Eiderkanal zwischen Kiel-Holtenau und Tönning, der im Oktober 1784 befahrbar geworden war und den Schiffen, die aus der Ostsee kamen oder in die Ostsee wollten, den langen Umweg um das gefährliche Kap Skagen ersparte. Aber diese Hoffnungen wurden — mindestens zunächst einmal — enttäuscht. Denn der Kanal blieb in der Hand der Kanalkommission, die von der dänischen Regierung eingesetzt worden war. Sie zog auch alle Gebühren ein, so daß die Stadt Rendsburg (wie auch Friedrichstadt und Tönning) leer ausging²⁾.

Bei dieser ungünstigen Lage war es wohl berechtigt, daß sich Simon Stampe nach einem anderen Arbeitsplatz umsah. Wie er freilich auf Braunsberg verfallen konnte, das, von Rendsburg gesehen, doch ganz abgelegen ist, wäre erst zu klären, wenn sich neue Quellen über die Jahre 1784 bis 1791 fänden, in denen Stampes Umsiedlung nach dem Osten stattgefunden haben muß.

In Braunsberg bekam er eine Stellung bei der einzigen Firma, die eine Verbindung zwischen den beiden Städten andeutete: Johann

1) Rendsburg, Marienkirche: TRAUBUCH 1753 Nr. 15, TAUFBUCH 1764 Nr. 14, KONFIRMATIONSREGISTER 1780 Nr. 51, BEGRÄBNISREGISTER 1781 Nr. 98, BEGRÄBNISREGISTER 1815 Nr. 83.

2) HOOP, Rendsburg 63—78.

Österreich, der nach dem Tode seines Vaters gerade 1785 Alleininhaber seines Handelshauses geworden war³⁾). Das legt den Gedanken nahe, daß Stampe auf dem Gebiet des Handels und wohl auch der Reederei eine bestimmte Vorbildung hatte, das heißt, daß er auch in Rendsburg bei einer ähnlichen Firma tätig gewesen war. Bei Österreich rückte Stampe ziemlich bald zum Prokuristen auf.

Am 25. Juni 1791 als Bürger in die Stadt Braunsberg aufgenommen⁴⁾, begann sich Stampe nach verhältnismäßig kurzer Zeit selbständig zu machen. Sein Arbeitsfeld war der Flachshandel, den er bei Österreich erlernt hatte. Flachs und Flachserzeugnisse wie Garn, Leinwand, Leinsamen, Leinöl, Werg — alles Artikel, die nach Großbritannien verschifft wurden und mit gutem Erfolg in der Textilstadt Hull, aber auch in London und anderswo abgesetzt werden konnten.

Dazu bedurfte man der Schiffe. Diese fehlten Stampe zur Zeit noch. Auch Johann Österreich mußte sich hier mit Charterschiffen begnügen. Nach welchem Modus Österreich hier gehandelt hat, ist noch zu erforschen. Wahrscheinlich hatte er mit demselben Manne Kontakt gehabt, mit dem auch Stampe zusammenarbeitete: Georg Philipp Abegg in Königsberg. Dieser, ein gebürtiger Pfälzer, war 1780 nach Ostpreußen gekommen und hatte 1794 begonnen, eine Reederei aufzubauen, die in gar nicht so langer Zeit mehrere Dutzend Schiffe aller Art umfaßte⁵⁾.

Mit diesen Seglern hat Abegg offenbar auch Ladungen von Stampe übernommen und abgefahren, solange Stampe über keine eigene Flotte verfügte. Diese Zusammenarbeit hat möglicherweise dazu beigetragen, daß sich Stampe von Österreich lösen und völlig selbständig machen konnte.

Die Arbeitsgemeinschaft zwischen Stampe und Abegg hatte ihren Grund: Beide stammten aus einfachsten Verhältnissen, Stampe aus einer Kätnerfamilie, Abegg aus einem kinderreichen, armen reformierten Pfarrhause der Pfalz. Er hatte sich kaum anders als Stampe mühsam als Böttchergeselle (Küfer) in Worms emporarbeiten müssen. Und beide hatten dann in Ostpreußen eine neue Heimat gefunden. Beide hatten allerdings um 1800 überraschende geschäftliche Erfolge gehabt, die ihnen in dem neuen Lande zu einer gefestigten Stellung verhalfen. Daß sie darüber hinaus einen guten persönlichen Kontakt hatten, verstärkte ihre geschäftliche Gemeinschaft.

Leider schweigen die Braunsberger Quellen über diese erste Blütezeit des Stampeschen Handelshauses wieder einmal. Von anderer Seite her erfahren wir nur, daß Stampe wohl um 1803 geheiratet hat und ihm 1804 ein Sohn geboren wurde, der den Namen Eduard empfing⁶⁾.

3) Vgl. oben S. 42.

4) POSCHMANN, Städteordnung 12.

5) ABECC, Reisetagebuch 136, 264; ders., Tagebuch 41, 69, 169, 264.

6) Erschlossen aus der Immatrikulation am 25. 4. 1825 in Königsberg.

Der unglückliche Krieg 1806/1807 machte dem wirtschaftlichen Aufbau ein Ende. Aber er weckte auch neue Kräfte und neue Aktionen, deren wichtigste die Steinsche Städtereform von 1808/1809 war, durch die für die Gemeinwesen neue Mitarbeiter gewonnen wurden. Stampe, im Langgassen-Bezirk wohnhaft, wurde für die erste Braunsberger Stadtverordnetenversammlung als Mitglied gewählt, der er mit kurzen Unterbrechungen bis 1815 angehörte⁷⁾.

Am 8. April 1809 wurde auch in Braunsberg der sogenannte „Tugendbund“ gegründet, der die wegen des verlorenen Krieges niedergeschlagenen Patrioten wieder aufrichten wollte. Napoleon verbot ihn deshalb schon Ende 1809. In Braunsberg wandten sich seine Mitglieder pädagogischen Zielen zu und erneuerten das Schulwesen der Stadt. Stampe und die meisten Kaufleute gehörten dem Bunde an⁸⁾.

Darunter war auch Johann Bernhard Eyding, mit dem sich Stampe zusammengetan hatte. Dieser hatte gleichzeitig den Posten eines Salzfaktors inne⁹⁾, womit er königlich-preussischer Beamter war. Er hatte die Ladungen der staatlichen Salzschiffe in Empfang zu nehmen und in Braunsberg und dem Umland zu verkaufen, wobei auch für ihn — und vermutlich ebenso für Stampe — ein Gewinn herausprang. Das Salzmagazin lag an der Stelle, wo später das Haus „Am Stadtpark 12“ gebaut wurde; es war um 1865 abgebrochen worden¹⁰⁾. Sein Urheber war Friedrich der Große, der vorausschauend an allen Wasserstraßen seines Landes Salzmagazine und Getreidespeicher angelegt hatte, so in Bromberg, Graudenz, Elbing, Pillau, Königsberg, Wehlau, Allenburg, Schippenbeil, Piaten am Pregel, Insterburg und sogar Gumbinnen. In dieser Kette war Braunsberg ein Glied.

Um dieselbe Zeit erwarb Stampe die Grundstücke Neustadt Nr. 46, 51 und 58, unter denen ein zweistöckiger Fachwerkspeicher von 118,25 Quadratmeter Grundfläche war¹¹⁾. Seine Lage an der Ausfahrtstraße nach dem Ermland (und *nicht* an der Passarge) zeigt, daß Stampe ihn für den Landhandel bestimmt hatte: Hier entluden die Bauern ihre Fuhrwerke, in denen sie meist Getreide anlieferten.

Daß Stampes Wirksamkeit als förderlich für den Wiederaufbau des preussischen Staates beurteilt wurde, ist daran abzulesen, daß Friedrich Wilhelm III. ihn am 28. August 1823 zum Kommerzienrat ernannte¹²⁾. Anlaß hierfür war, daß Stampe in Braunsberg eine Seifenfabrik eröffnet hatte und der preussische Staat an der Gründung solcher industriellen Unternehmen außerordentlich interessiert war.

7) POSCHMANN, Städteordnung 12, 14, 34, 37, 39.

8) DOMBROWSKI, Tugendbund 6—9.

9) Ebd. 7 u. 9.

10) LANGKAU, Handelsstadt Nr. 40.

11) LUTTERBERG, Baugeschichte 683 f.

12) HARTUNGSCHE ZEITUNG v. 4. 9. 1823.

Im Zusammenhang mit Stampes wirtschaftlicher Aktivität sollte eine kleine Notiz nicht verschwiegen werden, die möglicherweise auf seine zukünftige Tätigkeit hinweist. Am 7. März 1818 meldet die Hamburger „Börsenhalle“, daß ein Kapitän Stampe mit seinem Schiff von Travemünde nach Neustadt in Holstein gesegelt sei. Leider nennt die Zeitung keinen Schiffsnamen. Aber immerhin muß man mit der Möglichkeit rechnen, daß dieser Kapitän Stampe mit jenem Markus Stampe in Kopenhagen zu identifizieren ist, der 1815 beim Tode der Mutter als Bruder von Simon Stampe erwähnt wird. Das könnte bedeuten, daß die Neigung zur Seefahrt in den Brüdern Stampe vorhanden war; sie würde Simon Stampes Tätigkeit als Reeder erklären helfen, von der in seinen ersten Braunsberger Jahrzehnten zunächst kaum die Rede ist, vielleicht abgesehen von seinen Beziehungen zu Georg Philipp Abegg in Königsberg.

Aber in jenen Jahren bahnte sich sowieso eine Wandlung in der Braunsberger Schifffahrt an. Hatten bisher einzelne Schiffe den ermländischen Handel vertreten, so wurde nun sichtbar, daß ein Mann wie Ferdinand Kuckein gewillt war, die ganze Kraft seiner Handlung auch in der Schifffahrt einzusetzen. Wer sich daneben in Braunsberg noch behaupten wollte, mußte Gegenmaßnahmen ergreifen. Simon Stampe hatte seine Aufgabe begriffen. Und er hatte ja auch durchaus die Mittel, neben Kuckein aufzutreten.

Und so begann er denn ein neues Werk.

Die „Passarge“ war durch den Tod ihres Reeders herrenlos geworden. Sie war, wie oben dargetan, grundlegend überholt worden; was lag näher, als dieses Schiff zu erwerben, das sich überdies trotz seiner geringen Tonnage auf zahlreichen Reisen bewährt hatte? So begann Stampe mit der Liedtkeschen Galeasse seine Reederei.

Ein Blick auf die Reisen, die die „Passarge“ unter Benjamin Liedtke, und die, die sie unter Simon Stampe machte, zeigt, daß Stampe nicht nur das Schiff, sondern auch seinen Liniendienst übernommen hatte. Dies bedeutet, daß er sich nicht wie Drews & Kutschkow mit Trampfahrt zu verzetteln brauchte, sondern von vornherein im Zentrum der Braunsberger Schifffahrt stand, der Fahrt mit Flachserzeugnissen, und auch versuchen konnte, dem mächtigen Gegenüber Ferdinand Kuckein Paroli zu bieten, obwohl das natürlich mit einem so kleinen Schiff wie der „Passarge“ gegenüber den Briggen und Barken, die Kuckein ins Feld schicken konnte, nicht sehr aussichtsreich erscheinen mochte. Jedoch, Stampe ließ sich nicht abschrecken. Er hatte inzwischen auch einen neuen Bundesgenossen gewonnen: Heinrich Barth, der, wie erinnerlich, bei Johann Östreich Prokurist gewesen war und die Schiffe „Vigilante“ und „Fama“ als Korrespondentreeder verwaltet hatte. Er war der beste Helfer, den Stampe in Braunsberg finden konnte. Ihrer beider Firma hieß fortan Stampe & Barth¹³⁾.

13) MOELLER, Auszüge 206.

Reisen der „Passarge“ bei Stampe & Barth¹⁴⁾:

Sundpassage	von	nach	Ladung
25. 06. 1828	Pillau	Hull	Garn
01. 08.	Hull	Pillau	—
29. 08.	Pillau	Hull	Flachs
02. 10.	Hull	Pillau	—
05. 11.	Pillau	Hull	Erbsen
29. 11.	Hull	Pillau	—
1828/1829	Winterlage	Pillau	—
12. 01. 1829	Pillau	Hull	Flachs
16. 03.	Hull	Pillau	—
22. 05.	Pillau	Hull	Garn
27. 06.	Hull	Pillau	—
04. 09.	Pillau	Hull	Garn
08. 10.	Hull	Pillau	—
1829/1830	Winterlage	Pillau	—
11. 04. 1830	Pillau	Hull	Garn
19. 05.	Hull	Königsberg	—
27. 06.	Königsberg	Leith	Weizen
25. 07.	Leith	Königsberg	—
25. 08.	Königsberg	London	Hafer
23. 10.	London	Pillau	—
26. 11.	Pillau	Hull	Flachs
1830/1831	Winterlage	Hull	—
02. 04. 1831	Hull	Pillau	—
19. 05.	Pillau	Hull	Flachs
14. 06.	Hull	Pillau	—
05. 08.	Pillau	Hull	Werg
26. 09.	Hull	Pillau	—
17. 12.	Pillau	Hull	Garn
1831/1832	Winterlage	Hull	—
19. 03. 1832	Hull	Pillau	—
30. 07.	Pillau	Hull	Flachs
03. 09.	Hull	Pillau	Nägel
06. 10.	Pillau	Leith	Flachs
18. 11.	Leith	Pillau	—
1832/1833	Winterlage	Pillau	—
22. 02. 1833	Pillau	Kirkcaldy	Flachs
21. 04.	Kirkcaldy	Pillau	—
25. 05.	Pillau	Leith	Flachs
16. 06.	Leith	Pillau	—
31. 07.	Pillau	England	Garn
08.	England	Stavanger	—
04. 11.	Stavanger	Pillau	Heringe

14) OERESUNDSLISTE ab 25. 6. 1828.

Sundpassage	von	nach	Ladung
1833/1834	Winterlage	Pillau	—
26. 04. 1834	Pillau	Hull	Flachs
21. 05.	Hull	Pillau	—
14. 11.	Pillau	Hull	Wicken
1834/1835	Winterlage	Hull	—
04. 03. 1835	Hull	Pillau	—
08. 04.	Pillau	Leith	Flachs
12. 05.	Leith	Pillau	—
31. 05.	Pillau	Newcastle	Flachs
04. 07.	Newcastle	Pillau	Kohle
16. 08.	Pillau	Leith	Flachs
09.	Leith	Newcastle	—
24. 09.	Newcastle	Pillau	Kohle
30. 10.	Pillau	Hull	Wolle
07. 12.	Hull	Pillau	—
1835/1836	Winterlage	Pillau	—
03. 05. 1836	Pillau	Dundee	Flachs
10. 06.	Dundee	Königsberg	—
30. 07.	Königsberg	Norwegen	Roggen
09.	Norwegen	Königsberg	—
1836/1837	Winterlage	Königsberg	—
25. 05. 1837	Königsberg	Drontheim	Roggen
25. 07.	Drontheim	Pillau	—
08. 09.	Pillau	Hull	Schiffbauholz
12. 10.	Hull	Pillau	—
16. 11.	Pillau	Hull	Flachs
1837/1838	Winterlage	Hull	—

Die „Passarge“⁽¹⁵⁾ verließ Ende Dezember 1837 Hull in Ballast nach Pillau. Am 1. Januar 1838 mußte sie Marstrand (bei Göteborg) als Nothafen anlaufen. Kapitän F. A. Zimmermann berichtet: „Am 6. Januar ging ich von Marstrand ab. In der Nähe von Anholt traf mich ein Oststurm und scharfer Frost. In der Höhe von Nakkeho ved-Leuchtfeuer angekommen, waren Schiff und Segel so gefroren, daß beide nicht mehr zu regieren waren und ich zu Anker zu gehen versuchte, ward aber bei dem heftigen Sturm mit 80 Faden (131,36 Meter) Kette im Wasser in der Nähe von Hesselö (südlich von Anholt) $\frac{3}{4}$ Meilen West zu Süd von derselben getrieben. Der Anker faßte, und in den 14 Tagen, die ich dort zubrachte, ward das ganze Kattegat mit Eis belegt. Trotzdem aber zog ich den Anker wieder auf und kam unter Seeland an, wo ich nun noch liege. Wie lange es dauern kann, bis ich aus meiner jetzigen Lage befreit werde, ist noch nicht abzusehen. Sollte der Wind indes westlich gehen, hoffe ich doch Helsingör zu erreichen.“

15) Die nachfolgenden Notizen stammen aus den BÖRSEN-NACHRICHTEN DER OSTSEE, Februar bis April 1838.

Helsingör, 10. Februar 1838. Ein paar Tage Tauwetter in Verbindung mit Sturm aus West und Nordwest hat eine Öffnung in dem festen Eise hier gemacht, und eine Galeasse, welche die „Passarge“ aus Braunsberg, Kapitän Zimmermann, sein soll, ist heute mit dem nördlichen Eistreiben eingekommen und jetzt auf der Reede so vom Eise eingeschlossen, daß man sich derselben nicht nähern kann. Heute friert es wieder 6 Grad (Réaumur).

Helsingör, 13. Februar 1838. Seit unserem letzten Bericht sind keine Schiffe bei Öresunds-Zollkammer klariert. Der Winter dauert mit Strenge fort, und die Passage nach Helsingborg ist wieder ganz fest. Die erwähnte Galeasse „Passarge“ liegt unter Hven eingefroren.

Helsingör, den 17. Februar 1838. Seit letzter Post sind keine Schiffe bei Öresunds-Zollkammer klariert worden. Der Winter dauert mit Strenge fort, und die Kommunikation mit Schweden über Eis ist lebhaft. Die Galeasse „Passarge“ liegt hier noch beständig im Eise; was ihr Schicksal beim Aufbruch desselben sein wird, ist sehr zweifelhaft.

Helsingör, 20. Februar 1838. Seit letzter Post sind keine Schiffe bei der Öresunds-Zollkammer klariert worden. Der Wind ist heute südlich mit dicker Luft, und doch ist die Kälte gleich strenge; diese Nacht fror es 13 Grad Réaumur. Wie wir hören, hat der Kapitän der „Passarge“ Versuche zum Eineisen gemacht, aber der Dicke des Eises wegen davon abstehen müssen.

24. Februar. Die Kälte dauert fort, und das Eis liegt ununterbrochen fest über nach Schweden. Heute ist der Wind östlich, und es weht stark.

Helsingör, 27. Februar 1838. Der starke östliche Wind, der seit einigen Tagen geweht hat, verbunden mit einer reißenden südlichen Strömung, hat das Eis nördlich von Kronborg vertrieben, so daß auf der Nordseite zwischen Kronborg und Helsingborg ganz offenes Wasser ist. Etwas südlicher dagegen liegt das Eis noch fest und wird ununterbrochen mit Schlitten befahren. Kapitän Zimmermann von der Galeasse „Passarge“ hat aufs neue Akkord mit den Fischern wegen Eineisens derselben geschlossen und hat schon seit mehreren Tagen daran gearbeitet, welches denn auch einen so guten Fortgang gehabt hat, daß man hofft, das Schiff in einigen Tagen in den Hafen zu bekommen. Die Kälte hält noch an, und es friert heute 5 Grad Réaumur.

Helsingör, 2. März 1838. Vorgestern abend glückte es, die Galeasse „Passarge“, Kapitän Zimmermann, wohlbehalten hier in den Hafen zu bringen, nachdem die Fischer aus unserer Nachbarschaft das Schiff über anderthalb Meilen durchgeeist und elf Tage daran gearbeitet hatten. Sie erhalten dafür 1750 dänische Reichstaler, welche wohlverdient sind, da die Arbeit unter den obwaltenden Umständen sehr schwierig war. Unsere sonst tätigen Fährleute haben sich, wie man hört, nicht damit befassen wollen. Wir

haben heute östlichen Wind mit Sturm, welcher uns wieder von einem Teil Eis im Sunde befreit hat, so daß das Wasser zwischen Helsingör und Helsingborg fast gänzlich offen ist. Südlicher ist aber noch alles mit festem Eis belegt.

Pillau, 23. April 1838. Zwei Schiffe sind ankommend und mit Lotsen besetzt, nämlich: der schon gestern gemeldete Kapitän A. Zimmermann, „Passarge“, und die holländische Kuff „Onderneming“, Kapitän T. J. Hazewinkel von Zaandam, in Ballast.

Sundpassage ¹⁶⁾	von	nach	Ladung
31. 03. 1838	Hull	Pillau	—
18. 05.	Pillau	Leith	Flachs/Weizen
11. 06.	Leith	Pillau	—
03. 08.	Pillau	Hull	Wolle
02. 10.	Hull	Pillau	Eisen
28. 10.	Pillau	Leith	Flachs
09. 12.	Leith	Pillau	Heringe
1838/1839	Winterlage	Pillau	—
09. 02. 1839	Pillau	Leith	Flachs
24. 03.	Leith	Königsberg	—
18. 05.	Königsberg	Leith	Flachs
21. 06.	Leith	Pillau	—
19. 07.	Pillau	Leith	Getreide
26. 08.	Leith	Pillau	Heringe
21. 11.	Pillau	Hull	Erbsen
30. 12.	Hull	Pillau	—
1839/1840	Winterlage	Pillau	—
10. 05. 1840	Pillau	Leith	Getreide
07. 06.	Leith	Pillau	—
10. 07.	Pillau	Leith	Hafer
27. 08.	Leith	Pillau	—
26. 09.	Pillau	Dundee	Flachs
12. 11.	Dundee	Pillau	—
1840/1841	Winterlage	Pillau	—
01. 04. 1841	Pillau	Kirkcaldy	Flachs
24. 04.	Kirkcaldy	Pillau	—
23. 05.	Pillau	Leith	Flachs
02. 07.	Leith	Pillau	—
05. 08.	Pillau	Leith	Flachs
01. 09.	Leith	Pillau	—
01. 11.	Pillau	Leith	Getreide
12. 12.	Leith	Pillau	Heringe
1841/1842	Winterlage	Pillau	—
04. 05. 1842	01. 05. ab Pillau	Leith	Flachs
05.	Leith	Kirkcaldy	—

16) OERESUNDSLISTE ab 31. 3. 1838.

Sundpassage ¹⁶⁾	von	nach	Ladung
18. 04.	Kirkcaldy	Braunsberg	Kohle
27. 10.	Braunsberg	Hull	Getreide
05. 12.	Hull	Pillau	Kalksteine
1842/1843	Winterlage	Pillau	—
23. 03. 1843	Pillau	Leith	Flachs
04.	Leith	Kirkcaldy	—
18. 04.	Kirkcaldy	Pillau	Kohle
29. 07.	Pillau	Hull	Flachs
30. 08.	Hull	Pillau	—
08. 10.	Pillau	Hull	Flachs
10. 11.	Hull	Pillau	Kaufmannsgut
1843/1844	Winterlage	Pillau	—

Pillau, 20. Februar 1844¹⁷⁾. Für Kapitän H. Groß, „Passarge“, kamen heute elf Schlitten mit Wicken von Braunsberg über Eis hier an.

Pillau, 24. Februar 1844. Zur Komplettierung der hier ladenden Schiffe, darunter „Passarge“, Kapitän Groß, kamen am 22. Februar und heute Frachtschlitten von Braunsberg hier an. — Ebenso bis zum 3. März¹⁸⁾.

Pillau, 1. April 1844. Die Galeasse „Passarge“ ist seit mehreren Tagen segelfertig und wartet auf günstigen Wind. — Am 3. April verließ sie Pillau nach Hull, wo sie am 23. April eintraf.

Sundpassage	von	nach	Ladung
03. 04. 1844	Pillau	Hull	Wicken
04.	Hull	Pillau	—
04.	Pillau	Hull	Flachs
02. 05.	Hull	Pillau	—
07. 06.	Pillau	Hull	Flachs
11. 07.	Hull	Pillau	—
21. 08.	Pillau	London	Wolle
05. 10.	London	Königsberg	Zucker
31. 10.	Pillau	Hull	Flachs
27. 12.	Hull	Pillau	Kohle
1844/1845	Winterlage	Pillau	—
28. 04. 1845	Pillau	Leith	Flachs
09. 06.	Leith	Pillau	Kohle
1845/1846	Winterlage	Pillau	—
1846	aufgelegt	Pillau	—

Was sich an den Reisen der „Passarge“ zwischen 1828 und 1846 verändert hat, sind nicht die neuen Ansteuerungshäfen und auch

17) BÖRSEN-NACHRICHTEN v. 22. 2. 1844 ff.

18) Dies nur als Beispiel für die Beladung der Braunsberger Schiffe; die Ladungszufuhr durch Schlitten wiederholte sich in jedem Winter.

nicht die veränderten Ladungen, sondern die Zahl der Reisen mit Ladungen. Sind es um 1828 selten mehr als drei Ladungsreisen, so hat Stampe im Jahre 1844 nicht weniger als sieben solcher Reisen zu verzeichnen, einen Anstieg also von über 57 Prozent! Daß sich der Handel auf Großbritannien konzentriert, braucht nicht zu irritieren; Ursache dessen ist sicherlich die geringe Größe der „Passarge“, die von weiten Reisen Abstand nehmen ließ. Das Alter des Schiffes, 30 Jahre, läßt über die immer kürzeren und zahlreicheren Reisen erstaunen; allerdings haben sicher Reparaturzeiten, die weder vom Lloyd noch von der Öresunds-Liste angezeigt werden, zwischen den einzelnen Reisen gelegen — so die Auswechslung einer Hanfankertrasse gegen eine Ankerkette im Jahre 1832¹⁹⁾ — so die Havarie vom 16. November 1838²⁰⁾, die in Leith behoben werden mußte, oder die Liegezeit zwischen dem 19. März und dem 30. Juli 1832 in Pillau oder die zwischen dem 21. Mai und dem 14. November ebenfalls in Pillau, wofern man in solchen Zwischenzeiten nicht Kurzreisen in der Ostsee annehmen will. Stampe hat mit dem kleinen Schiff ohne Frage gut verdient, zumal die Pillauer Schiffszimmermeister, die die „Passarge“ bauten, offensichtlich gute Arbeit geleistet hatten.

Bleibt uns nur noch ein Blick auf die Kapitäne der Galeasse. Von Juni 1828 bis April 1833 war C. Engelbrecht *Zacharias* Führer der „Passarge“. Er dürfte aus Pillau stammen, da er vorher nur auf Pillauer Schiffen fuhr, 1796—1798 und 1801 bis 1807 auf der Brigg „Aurora“ sowie 1817—1828 auf der Galeasse „Carl“.

Johann D. *Fiercke* gehörte einer weitverbreiteten Danziger Schifferfamilie an²¹⁾, und so treffen wir ihn auch prompt in den Jahren 1826 und 1827 auf dem Schiff „Mercurius“ aus Danzig. Von Juni 1828 bis Juni 1829 führte er die Schnau „Carl“ aus Elbing, um dann für Februar 1831 bis Frühjahr 1832 auf den Braunsberger Schooner „Delphin“ überzugehen. Im Mai 1833 übernahm er die „Passarge“, die er erst im August 1837 abgab. Danach bekam er 1839 das Kommando auf dem Danziger Seitenraddampfer „Rüchel-Kleist“, auf dem sich am 29. Dezember 1843 ein Rohrbruch ereignete, infolge dessen das Schiff bei Littausdorf nördlich von Pillau auf Strand gesetzt werden mußte. Der Dampfer wurde abgebracht und in Pillau zum Schooner „Rapid“ umgebaut.

Vom September 1837 bis Dezember 1838 hatte F. A. *Zimmermann* auf der „Passarge“ sein erstes Kommando. Im Mai 1839 stieg er auf die Königsberger Brigg „Luise Auguste“ über, die er bis September 1853 behielt. Die Brigg „Pillau“ aus Königsberg hatte er vom März 1854 bis 1857. Dann wandte er sich nach Pillau und übernahm die Bark „Resolution“ von 1857 bis 1858, danach von 1858 bis 1861

19) LLOYD, SHIPOWNERS 1833, unter „Passarge“.

20) BÖRSEN-NACHRICHTEN v. 29. 11. 1838.

21) Zusammengetragen aus Notizen in den BÖRSEN-NACHRICHTEN und der OERESUNDSLISTE.

die dortige Brigg „Union“ und schließlich von 1864 bis 1865 die Brigg „Windsbraut“. Er dürfte Pillauer von Geburt gewesen sein.

Dagegen stammte D. L. Stief aus Memel, wo es mehrere Schiffsführer seines Namens gab²²⁾. Jedoch von Juli bis November 1838 führte er die Galeasse „Catharina“ aus Königsberg. Von Januar 1839 bis Januar 1840 hatte er dann die „Passarge“, die er mit mehr Glück führte als die „Catharina“. Ein längeres Kommando war für ihn die Pink „Stafette“ aus Königsberg, die er von Juni 1840 bis Juni 1847 befehligte. Alsdann übergab ihm der Königsberger Reeder Carl August Dultz seine Pink „Immanuel Kant“, der er vom September 1847 bis zum zweiten Deutsch-Dänischen Krieg 1849 vorstand, um dann in seine Heimatstadt Memel zurückzukehren und die Bark „Minerva“ im Oktober 1854 für 10 Jahre unter seinem Befehl zu behalten. Die Memeler Bark „Elbing“ kommandierte er von 1864 bis zum 4. März 1872, wo sie auf einer Reise von Alloa (Schottland) nach Memel mit Kohle auf Strand lief und verloren ging. Die Mannschaft wurde gerettet. Dann tat er für die Reederei Ranisch, Schwedersky und Co. in Memel 1873 noch einmal Kapitänsdienste auf der Bark „Aurora“, die er am 17. Dezember 1878 bei unsichtigem Wetter auf Bragen-Riff an der Nordwestküste Jütlands setzte und verlor.

H. Groß war von April 1840 bis Juli 1845 Schiffer der „Passarge“ und trat dann im November 1845 auf die Königsberger Schnau „Hercus Monte“ über, die er bis Oktober 1853 behielt.

Die kleine Galeasse „Passarge“ hat also eine bunte Schar von Schiffern gehabt, von denen aber keiner aus Braunsberg und Umgebung stammte. Reederei und Schiffsführung waren nicht ermländisch — wohl mit ein Grund, daß Braunsbergs Seeschiffe den Braunsbergern fremd blieben, zumal die Mannschaften auch keine Ermländer gewesen sein dürften.

Die zwar nicht hohen, aber regelmäßigen Erfolge der Galeasse „Passarge“ während der dreißiger Jahre in der Fahrt Braunsberg — Hull — Braunsberg haben Stampe ermutigt, die Erweiterung seines Schiffsraumes in Erwägung zu ziehen. Die Überprüfung der ihm zur Verfügung stehenden Werften, richtiger: Schiffszimmermeistereien, und der gute Erfolg, den Kuckein mit der 1827 in Pfahlbude erbauten Bark „Borussia“ hatte, ließen ihn von allen in die Ferne gehenden Vorschlägen zurückweichen und die Werft an der Passarge-Mündung mit dem Bau eines kleinen Schooners von 100 Tonnen Tragfähigkeit beauftragen. Das Schiff lief im Herbst 1830 vom Stapel und bekam bei der Taufe den Namen „Delphin“, der damals noch sehr selten war²³⁾. Mit 9 Fuß britisch Tiefgang gleich 2,75 Meter Eintauchtiefe war dieses Schiff für Haff wie Passarge besonders gut geeignet.

22) Desgleichen

23) LLOYD, UNDERWRITERS 1831, Supplement D 28.

Die Schoonertakelung war auf altpreußischen Gewässern zu jener Zeit noch nicht häufig. Der Schooner hatte damals meistens zwei gleichhohe Masten, also anders als die Galeasse mit ihrem kürzeren Besantopp achtern. Dennoch hat man den Eindruck, daß der Schooner im 19. Jahrhundert die Galeasse zu verdrängen bestimmt war. Er fuhr an beiden Masten Gaffelsegel, wozu dann am Vortopp ein bis vier Rahsegel kamen, nach deren Zahl man das Schiff Mars-, Bram- oder gar Royalsegelschooner benannte.

Leider erwies sich die „Delphin“ als nicht so rentabel wie die „Passarge“, obwohl Kapitän Fiercke sie genauso wie Stampes erstes Schiff führte, und die Zahl der Ladungsreisen nicht geringer war als bei der Galeasse.

Sundpassage ²⁴⁾	von	nach	Ladung
07. 03. 1831	Pillau	Hull	Flachs
15. 04.	Hull	Pillau	—
21. 05.	Pillau	London	Weizen
18. 07.	London	Königsberg	Kaufmannsgut
1831/1832	Winterlage	Königsberg	—
03. 06. 1832	Königsberg	Leith	Weizen
07.	Leith	Hamburg	Ladung
09.	Hamburg	London	Ladung
11.	London	Pillau	Ladung
1832/1833	Winterlage	Königsberg	—
04. 1833	Königsberg	Leith	Getreide
05.	Leith	Hamburg	Ladung
06.	Hamburg	—	—

Damit verschwindet das Schiff aus unserem Gesichtskreis; es passiert nicht mehr den Öresund und läuft nicht mehr Pillau an, geschweige denn Braunsberg. Da Stampes finanzielle Lage in den dreißiger Jahren kaum als ungünstig zu bezeichnen war, so daß er den Schooner hätte verkaufen müssen, bleibt eigentlich nur die Annahme, daß das Schiff auf See verlorengegangen ist, und das wohl auf einer Reise, die es von Hamburg aus angetreten hatte. Die britischen Besichtigungen des Schooners zu London im Juni 1831, im Juni 1832 in Leith und im Juli 1832 in London hatten dem Segler sämtlich Klasse A 1 zuerteilt, so daß nur eine Kollision als Unfallursache in Frage kommt. Da Fiercke gerettet wurde, ist damit zu rechnen, daß auch die Mannschaft ganz oder zum Teil mit dem Leben davongekommen ist.

Für mehr als zehn Jahre geben uns die Quellen keinerlei Aufschluß über die Unternehmungen und über die geschäftliche Lage der Firma Stampe und Barth. Vielleicht fällt in diese Jahre der Erwerb eines Rittergutes in Natangen durch sie, dessen Name uns leider nicht überliefert ist²⁵⁾.

24) OERESUNDSLISTE ab 8. 3. 1831.

25) LANGKAU, Handelsstadt Nr. 40.

In jedem Falle ist hier eine Lücke in der Geschichte der Firma Stampe & Barth, die sich erst wieder zu schließen begann, als den beiden Reedern in der zweiten Hälfte des Jahres 1845 deutlich wurde, daß die „Passarge“ nach ihrer Reise mit Kohle von Leith nach Pillau nicht mehr seefähig war und darum aufgelegt werden mußte, was dann Anfang 1846 geschah.

Gleichzeitig müssen Stampe & Barth den Beschluß gefaßt haben, ein Ersatzschiff für die überalterte „Passarge“ in Auftrag zu geben. Mit dem allzu kleinen Schooner „Delphin“ hatte man keine guten Erfahrungen gemacht; er hielt wohl nicht jedem Wetter stand. Auch hatte sich der Typ des Schooners noch nicht so eingebürgert, daß die Schiffer mit ihm richtig vertraut gewesen wären; die Zeit der Schooner kam erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Noch war Heinrich Daniel Becker am Leben, geboren den 30. April 1776 in Pillau, dem wir in anderen Zusammenhängen begegnet sind²⁶⁾, Schiffszimmermeister, Reeder, Ratsherr und Hafenkommendant daselbst, der seine Werft am „Kai“ im Hinterhafen hatte. Bei ihm wurde das neue Schiff bestellt. Als Takelung sollte es die einer Brigg bekommen. Die Brigg war in Braunsberg nicht nur der häufigste Typ, sondern auch in der damaligen Zeit am weitesten verbreitet.

Bei der Taufe im Jahre 1846 erhielt der Segler den Namen „Emma“, wahrscheinlich nach einer Familienangehörigen benannt. Sie war nur ein kleines Schiff ihrer Gattung mit 210 Tonnen Tragfähigkeit und 444 Kubikmeter Raumgehalt, von allen Braunsberger Briggschiffen fast das kleinste.

Das Kommando über das Schiff bekam der junge Kapitän Edmund Kuhn, der 1820 in Pillau geboren war²⁷⁾. Die „Emma“ war sein erstes Schiff, dem sich aber eine lange Reihe anderer Schiffe anschloß. Von November 1848 bis August 1850 führte er die Königsberger Bark „Speculant“. Im März 1851 übernahm er bis Januar 1853 den Pillauer Schooner „Rapid“, der wie erwähnt aus einem Seitenraddampfer umgebaut worden war. Sodann kaufte Kuhn sich die in Pillau gebaute Brigg „Juno“ im Mai 1853, um sie bis Juni 1860 zu behalten. Als nächstes Schiff erwarb er 1860 den holländischen Vullrigger „Zeeland“, den er in „Merkur“ umtaufte; er ging 1864 auf See verloren. Sodann ließ er sich 1865 bei Heinrich Otto Becker in Pillau die große Brigg „Ceres“ (905 Netto-Kubikmeter) bauen, die er am 4. April 1873 an C. Hoy in Rönne (Bornholm) verkaufte. 1874 übernahm er das Königsberger Vollschiß „Competitor“, auf dem am 7. Mai 1887 sein Leben durch einen Schlaganfall endete. Er fiel dadurch auf, daß er kein R sprechen konnte, was in Ostpreußen sehr ungewöhnlich war. Auch machte ihn sein Jähzorn

26) Vgl. oben S. 50.

27) Notizen im PILLAUER MERCUR.

bei den Besatzungen unbeliebt, so daß es gelegentlich zu Meutereien kam²⁸⁾.

In den gut anderthalb Jahren, in denen Edmund Kuhn die „Emma“ führte, machte sie folgende Reisen²⁹⁾:

Sundpassage	von	nach	Ladung
19. 06. 1846	Königsberg	Amsterdam	Weizen
31. 10.	Amsterdam	Pillau	Baumwollgarn
01. 12.	Pillau	England	Erbsen
1846/1847	Winterlage	England	—
05. 1847	England	Bergen	?
06.	Bergen	Königsberg	Heringe
26. 07.	Pillau	Hull	Werg
08.	Hull	Hartlepool	—
23. 09.	Hartlepool	Pillau	Kohle
28. 10.	Königsberg	Amsterdam	Weizen
11.	Amsterdam	Newcastle	?
14. 01. 1848	Newcastle	Pillau	Kohle

Während des Ersten Deutsch-Dänischen Krieges vom 21. März bis zum 6. August 1848 blockierten die Dänen mit ihrer Flotte die Ostseehäfen und verdarben den preußischen Flachs- und Getreidehandel. Ein rapider Preisverfall der im Winter aufgespeicherten Produkte und die Kündigung von Krediten durch die Gläubiger brachten der Firma Stampe & Barth den Ruin, der den Braunsberger Großhandel schwer erschütterte³⁰⁾. Allein Ferdinand Kuckein konnte sich unangefochten halten. An ihn verkaufte Stampe die „Emma“, sein Flachslager bot er der „Seehandlung“ an. Welchen Anteil die Stampe'sche Konkursmasse schließlich ausschüttete, ist nicht bekannt. Jedenfalls hat das Fallissement dieses Handelshauses „viele kleine Kapitalisten, Bauern und andere betroffen“; ein 1856 nachträglich ausgeschütteter Anteil betrug 1 %³¹⁾. Trotz der mißlichen geschäftlichen Lage blieb Stampe jedoch so finanzkräftig, ein Rittergut in Natangen zu erwerben, dessen Name uns leider nicht überliefert ist. Der schon 84jährige scheint aber den Zusammenbruch seiner Firma nicht allzu lange überlebt zu haben (wegen der vernichteten Kirchenbücher läßt sich ein genaues Todesdatum nicht feststellen). Simon Stampe, erst mit Eyding, dann mit Barth verbündet, war unter den Braunsbergern sehr angesehen³²⁾.

Nach dem Konkurs der Großhandelsfirma Stampe & Barth richtete die Braunsberger Kaufmannschaft, angeführt von Ferdinand

28) Desgleichen.

29) OERESUNDSLISTE ab 20. 6. 1846.

30) Aus Tagebüchern und Briefen von Dr. Jacob Jacobson und Fanny Jacobson. Berlin 1894, S. 295, 299—301.

31) Ebd. S. 316, 444.

32) LANGKAU, Handelsstadt Nr. 40.

Kuckein, am 12. November 1848 eine Eingabe an die in Frankfurt am Main tagende Deutsche Nationalversammlung, in der sie beantragte, jede Beeinträchtigung der freien Handelsschiffahrt zu verhindern und besonders die Abschaffung des die Ostseehafenstädte benachteiligenden Sundzolls anzustreben³³⁾).

Ein Rückblick auf Stampes Reederei zeigt folgendes Bild:

Schiff	Takelung	Raum- gehalt	Tragfähig- keit	bei Stampe
„Passarge“	Galeasse	368	174	1828—1846
„Delphin“	Schooner	212	100	1831—1833
„Emma“	Brigg	444	210	1846—1848
		1024 NK	484 tdw	1828—1848

Man muß sich deutlich machen, daß nur eines dieser Schiffe, die „Passarge“, in dem genuin Braunsberger Handel mit Flachs-erzeugnissen eingesetzt war; die beiden anderen dienten der freien Fahrt mit Getreide, Kohlen, Heringen und sonstigen Gütern. Der Flachshandel war also kein Monopolgeschäft, wenngleich er die Braunsberger Kaufleute mindestens zeitweilig gut verdienen ließ. Die Reisen der Schiffe mit anderen Frachten aber zeigen, daß Braunsberg eine Handelsstadt wie viele andere war, die ihre Bedürfnisse auf dem Seewege befriedigte, allerdings nur bis zu einem bestimmten Zeitpunkt. Als die Eisenbahn den Verkehr an sich gerissen hatte, war es mit dem Seeverkehr vorbei.

33) Siehe oben S. 69 Anm. 15a.

12. FERDINAND KUCKEIN

Heinrich Barth und Leopold Kutschkow waren aus uns unbekanntem ostpreußischen Städten nach Braunsberg gekommen, Joachim Bredschneider und Joseph Eyding aus Frauenburg, Johann Herzog, der Stadtkämmerer, aus Gerdauen, Simon Stampe gar aus Schleswig-Holstein — Ferdinand Kuckein aus Bartenstein. Was sie alle gerade nach Braunsberg gezogen hat, ist schwer zu erklären; ein Zuzug nach Königsberg, Elbing oder Pillau wäre besser verständlich. Die wirtschaftlichen Erfolge von Johann Östreich waren nicht so übermäßig, daß er eine solche Reihe von aktiven Männern hätte in die doch gar nicht so große Stadt ziehen müssen. Dazu kommt, daß die andere Konfession ein mindestens anfangs nicht leicht überwindliches Hindernis bildete; merkwürdigerweise wird davon in keinem Falle gesprochen. Auch die Besitznahme der Stadt durch Preußen kann kein Lockmittel gewesen sein, denn sie galt ja auch für andere Städte. Man könnte höchstens vermuten, daß die Kombination von kleinem Seehafen, Flachshandel, Fehlen von wirklicher Konkurrenz und die Hoffnung, die vorhandenen Möglichkeiten ausbauen zu können, was ja einigen Zuwanderern in der Tat gelungen ist, Zugmittel waren, die alle Hindernisse überwinden halfen. Aber auch dies ist bei den mangelhaften Quellen zweifelhaft. So müssen wir den Fall Braunsberg als eine Einzelercheinung nehmen, an deren Aufleuchten wir uns erfreuen dürfen, ohne die Herkunft dieses Lichtes erklären zu können. Dieses Aufleuchten wird am hellsten bei dem Manne, dessen Lebensweg wir nun zu betrachten haben, bei Ferdinand Kuckein.

Friedrich *Ferdinand* Kuckein (damals Kuckheim geschrieben) wurde am 5. Oktober 1777 in der Katharinenkirche zu Bartenstein getauft; sein Geburtstag wird nicht angegeben. Er war der älteste Sohn des königlich-preußischen Kontrolleurs Karl Friedrich Kuckein und der Maria Elisabeth Müller. Er besuchte die Stadtschule in Bartenstein, die in Ostpreußen einen sehr guten Ruf hatte. Herangewachsen, scheint er bei einem Bartensteiner Kaufmann als Handlungsdiener in die Lehre gegangen zu sein.¹⁾

Bartenstein liegt an der Alle, dem bedeutendsten Nebenfluß des Pregels. Die Alle war in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bis Bartenstein für Reisekähne befahrbar, und zwar für jenen Typ des Reisekahns, der Besankahn genannt wurde, weil sein Besanmast direkt auf dem Achtersteven stand und auf diese Weise ein gutes Manövrieren auf gewundenen Flüssen ermöglichte. Der Reisekahn war auf dem Pregel entstanden und war dessen krummem Lauf angepaßt. Sein Fahrgebiet war sehr weit ausgedehnt. Er fuhr den Pregel aufwärts bis über Insterburg hinauf, abwärts ins Fri-

1) Bartenstein, Katharinenkirche: TRAUBUCH 1775 (ohne Nr.), TAUFBUCH 1777 Oktober 5.

sche Haff nach allen Richtungen, also Pillau, Braunsberg, Nogat-delta, Danzig, die Weichsel aufwärts bis Thorn, auf der anderen Seite ab Tapiaw über Labiau nach Memel und dann den Memelstrom hinauf bis zum Beginn seiner Schiffbarkeit an der Einmündung der Schtschara bei Mosty, von wo aus man den Oginskykanal erreichte — ein gewaltiges Fahrgebiet. Den Namen „Reisekahn“ hatte dieser Schiffstyp daher, weil auf ihm auch Reisende befördert wurden; das umfangreiche Roof war eine wohnliche Kajüte.

Nach Bartenstein fuhren die Reisekähne stromauf Salz; in Wehrwilten, dem letzten Dorf vor Bartenstein, saß ein preußischer Salzausreiter²⁾. Stromab nahmen die Kähne Getreide mit. Ihre Tragfähigkeit betrug etwa 100 Tonnen; einige waren auch kleiner. Gemessen daran hatten die Kähne eine gewaltige Segelfläche, so die „Fortuna“ aus Groß-Bubainen bei 91 Tonnen Tragfähigkeit 258 Quadratmeter Leinwand und also auf den Flüssen sehr beweglich.

Es mag nun gewesen sein, daß Ferdinand Kuckein um 1795 eine Reise mit einem Besankahn gemacht hat, der von Bartenstein nach Braunsberg bestimmt war, oder aber von den Reisekahn Schiffern gehört hatte, daß es in Braunsberg einen wirtschaftlichen Aufschwung gäbe — wie dem auch sei, um 1800 finden wir ihn in Braunsberg, wo er am 2. Juni 1804 das Bürgerrecht erwarb — damals schon Prokurist bei Johann (und Friedrich) Östreich³⁾ und damit auf dem Aufstiege zum fertigen Kaufmann, neben Heinrich Barth und Simon Stampe.

Wahrscheinlich im Jahr 1806 trat Kuckein in die Ehe. Und zwar heiratete er Eleonore Dorothea Herzog, die Tochter des Braunsberger Stadtkämmerers Johann Herzog, der aus Gerdauen stammte. Durch diese Ehe wurde die evangelische Sache in Braunsberg sehr gestärkt. Auffällig ist, daß Johann Östreich so tolerant war, durchweg Protestanten als Mitarbeiter in sein Handelshaus zu ziehen. Am 25. Februar 1807 wurde Kuckein ein Sohn geboren, dem er ebenfalls den Vornamen Ferdinand gab⁴⁾; er wurde auch sein Nachfolger.

Wie weit die Nachricht zuverlässig ist, daß Kuckein in den schweren Franzosenjahren mancherlei Vermögen zusammengetragen habe⁵⁾, ist schwer nachprüfbar; jedenfalls ist von dem Erwerbszweig, der ihn später reich gemacht hat, der Reederei, noch mit keinem Wort die Rede. Eher hatte er auf diesem Gebiet mit der Konkurrenz von Simon Stampe sowie von Drews & Kutschkow zu rechnen. Viel glaubhafter scheint es, daß er in der Stadt festen Boden unter den Füßen zu gewinnen getrachtet hat. So kaufte er von Heinrich Barth das Eckhaus Langgasse/Erste Kirchenstraße, wo bis ungefähr 1760 der Artushof seine Stätte hatte. In seinen späte-

2) VOGEL, Bartenstein 404.

3) POSCHMANN, Städteordnung 12; ders., Neubürger 833.

4) Universitätsmatrikel Königsberg II 766.

5) BUCHHOLZ, Braunsberg 197; POSCHMANN, Städteordnung 12.

ren Jahren richtete er hier eine Gaststube für Gewürze und scharfe Getränke ein, die er seinen Spezialgästen und — sich selber aus-schenkte⁶⁾. 1809 kaufte er eines der „Jesuitenhäuser“, das 21,97 Me-ter tief und 4 Stockwerke hoch war, und richtete darin ein Eisen-lager für Braunsberg und das ganze Ermland ein⁷⁾. Dieses Lager be-sagt doch, daß Kuckein Handels- und Transportverbindungen be-saß, die es ihm ermöglichten, das Eisen auf rentable Weise nach Braunsberg zu bringen.

Bei der Steinschen Reform wurde er am 22. Januar 1809 zum Stadtverordneten des altstädtischen Langgassen-Bezirktes ge-wählt⁸⁾. Als man 1809 auch in Braunsberg eine Gruppe des „Tu-gendbundes“ gründete, gehörte er zu den führenden Köpfen⁹⁾. Es verwundert dann nicht, daß er am 28. Januar 1810 Protokollführer der Stadtverordnetenversammlung und im Januar 1811 Ratsherr der seit 1772 vereinten Stadtteile Alt- und Neustadt Braunsberg wurde¹⁰⁾. Er war jetzt eben ein angesehener Mann, von hoch und niedrig geachtet. Als solcher kaufte er 1820 seiner Frau in der Frau-enburger Vorstadt ein Sommerhaus mit Orangerie und Spargel-beeten für nicht weniger als 4000 Preußische Taler¹¹⁾.

Wie Kuckein die Waren, mit denen er handelte, vor allem das eben erwähnte Eisen, hat befördern lassen — ob mit seinen Haff-seglern von Pillau nach Braunsberg, ob mit den beiden Schiffen Braunsberger Reeder „Aline“ und „Passarge“ — all dies ist noch ungeklärt. Dagegen ist eindeutig, daß sich Kuckein spätestens im Frühjahr 1825 entschlossen hatte, sich aktiv der Schifffahrt zuzu-wenden und eine Reederei zu gründen, und zwar eine Reederei, die die bisherigen Versuche, in Braunsberg Schiffe zu beheimaten, spürbar übertreffen sollte. So segelte er im Frühjahr 1825 nach Aufgang der Schifffahrt, also im April, mutmaßlich auf einem sei-ner Reisekähne — denn eine bessere Möglichkeit, von Braunsberg nach Pillau zu kommen, gab es nicht — zu dem Schiffszimmermei-ster und Kapitän *Heinrich Daniel Becker*, um mit ihm über den Bau eines Seeschiffes zu verhandeln. Becker kennen wir bereits als Schiffer der Braunsberger Bark „Fama“. Man wurde sich einig, daß Becker ihm eine Schnau von 140 Roggenlast bauen sollte. Die Bezahlung geschah, wie damals üblich, in vier Raten: die erste bei Vertragsabschluß, die zweite beim „Richtfest“, das heißt, wenn der Kiel lag und Vor- und Achtersteven standen, die dritte, wenn das Schiff in Spanten stand, die vierte, wenn es vom Stapel lief, also meist schon in fertigem Zustand mit Masten und allem stehen-den und laufenden Gut (dem Tauwerk). Dem begüterten Kuckein

6) LANGKAU, Handelsstadt Nr. 40.

7) Ebd.

8) POSCHMANN, Städteordnung 12.

9) DOMBROWSKI, Tugendbund 7, 16, 20.

10) POSCHMANN, Städteordnung 14, 35, 49.

11) LUTTERBERG, Baugeschichte 696 f.



Abb. 8: Silberhochzeitstasse von 1828

wird diese Zahlungsweise nicht schwergefallen sein. Bauplatz war der „Kai“ am Westufer des Hinterhafens, wo Becker seine Werkstatt hatte¹²⁾.

Baumaterial war in Pillau nur Eichenholz; Buche, wie sie noch in Elbing mitverwendet wurde, gab es in samländischen Wäldern nicht in ausreichender Quantität; die Vegetationsnordgrenze der Buche verlief bei dem sogenannten „Pilzenwald“ nördlich von Neuhäuser. Im Beilbrief des Schiffes steht auch ausdrücklich, daß es aus Eichenholz gebaut worden sei. Der Beilbrief wurde im Dezember 1825 ausgestellt¹³⁾. „Beilbrief“, von einem mittelhochdeutschen Wort „Beigel“, bezieht sich auf die Prüfung nach der Fertigstellung; mit „Beil“ besteht kein sprachlicher Zusammenhang. Ausfertiger des Beilbriefes war der Erbauer des Schiffes, also in diesem Falle Heinrich Daniel Becker; er gab darin eine exakte Beschreibung des Schiffes und der dabei verwendeten Materialien. Der Beilbrief war der Personalausweis des Fahrzeugs.

Anfang Februar 1826 hatte die „Braunsberg“ ihre Ladung eingenommen und trat ihre erste Reise an. Sie darf übrigens nicht verwechselt werden mit der britischen Schnau „Braunsberg“, die der Reeder O. Ogle 1800 in Hull bauen ließ (603 Nettokubikmeter Raumgehalt); dieses Schiff war vor dem unglücklichen Krieg in der Flachsfahrt zwischen Braunsberg und Hull eingesetzt¹⁴⁾.

Die Führung der ermländischen „Braunsberg“ übernahm ihr Erbauer, Heinrich Daniel Becker, ein nicht sehr häufiger Fall; offenbar konnte er seine Werft am Hinterhafen bereits seinem Sohne Heinrich Otto Becker überlassen, der ebenfalls das Schiffbauhandwerk erlernt hatte. Heinrich Daniel Becker behielt die „Braunsberg“ bis zum Juli 1831; dann schied er, inzwischen 55jährig, aus der aktiven Seefahrt aus und widmete sich seinen Aufgaben an Land¹⁵⁾.

Am 17. Januar 1828 beging Heinrich Daniel Becker Silberhochzeit mit seiner Frau Rahel geborene Schmidt. Zu diesem Festtage ließ man (die Kinder des Jubelpaares?) bei der Berliner Porzellan-Manufaktur zwei Tassen anfertigen, 91 Millimeter hoch, 90 Millimeter Randdurchmesser, die eine Ansicht von Pillau zeigen, in deren Mittelpunkt eine Brigg steht, und da Heinrich Daniel Becker im Jahre 1828 die Brigg „Braunsberg“ führte, ist diese Darstellung die einzige Abbildung, die wir bisher von einem Braunsberger Segelschiff haben. Das Bild zeigt das Schiff beim Durchsegeln des Pillauer Tiefs, offensichtlich mit Kurs auf seinen Heimathafen Braunsberg. Von den Segeln stehen nur die Marssegel, eine durchaus korrekte Wiedergabe, denn im Seetief und danach im Frischen Haff hätte man immer nur die Marssegel gesetzt. Das Schiff hat ein Spiegelheck mit vier Fenstern, wie es der Bauart von 1825 ent-

12) LOMBER, Pillau 55.

13) Verzeichnis Pillauer Schiffe 1825.

14) FORNAÇON, Patenschiffe 71 f.

15) Vgl. oben S. 50.

sprach. Die Vierzahl der Fenster läßt eine größere Kajüte vermuten, als sie damals sonst üblich war. Links sind Leuchtturm und Mühle sichtbar, rechts die Frische Nehrung, davor, allerdings etwas verzerrt, ein Schooner (Abb. 8).

Die „Braunsberg“ war 35 Jahre, also bis 1860, in Fahrt, das langlebigste aller Braunsberger Schiffe, ein Zeugnis für die gute Bauart von Heinrich Daniel Becker.

Es ist klar, daß der Segler bei so langer Fahrzeit auch eine ganze Reihe von Kapitänen gehabt haben muß. Nachfolger von Heinrich Daniel Becker war ein Mann mit gut preußischem Namen: Johann Pogedt, „in Trauer befindlich“¹⁶⁾. Er stammte aus Balga, wo er mit einer Louise, geborenen Tiedemann, verheiratet war und ein kleines Grundstück besaß¹⁷⁾. 1820 und 1821 führte er die Königsberger Bark „Orion“, 1821 und 1822 das Vollschiß „Flora“ der Königsberger Reederei Bruinvisch & Gutzeit¹⁸⁾. Danach muß er zehn Jahre auf einem nichtpreußischen Schiff gefahren sein, denn in Ostpreußen wird er nie genannt. Im April 1832 übernahm er die „Braunsberg“, mit der er am 16. November 1836 (Öresund) eine Reise mit Weizen nach Baltimore in den Vereinigten Staaten von Amerika zu machen hatte, die er nicht überlebte; jedenfalls führte auf der Rückreise ein C. L. Woelms das Schiff¹⁹⁾.

Mit jener Amerikareise hatte es seine besondere Bewandnis. Die Oeresundsliste verzeichnet im Winter 1836/37 eine ganze Reihe von Ostseeschiffen, die Getreide nach Amerika transportierten, während sie sonst nur in der Großen Küstenfahrt, also zwischen Archangelsk und Toulon, beschäftigt waren. Offensichtlich hatte es im Herbst 1836 in den Vereinigten Staaten eine Mißernte gegeben, so daß in Europa Brotgetreide angekauft werden mußte, um einer Hungersnot vorzubeugen.

Der eben genannte Carl Ludwig Woelms (auch Wölm oder Wellm geschrieben) dürfte von der Frischen Nehrung stammen, wo dieser Name nicht selten war. Da er unter den ostpreußischen Kapitänen jener Zeit nicht genannt wird, war er wohl *Steuermann* der „Braunsberg“, da er das Schiff auch ohne Patent nach Pillau zurückbrachte. Er starb am 16. Februar 1870 (geboren 1809) als Hafentotse in Pillau^{19a)}.

Johann Jakob Kuhr besaß in Kahlholz ein kleines Anwesen²⁰⁾. Er fuhr von Mai 1830 bis 1831 auf der Memeler Galeasse „Atlas“. Von Oktober 1834 bis 1837 führte er die „Friedrich Wilhelm III.“ aus Danzig. Im Juli 1837 übernahm er dann die „Braunsberg“ auf mehr als zehn Jahre, nämlich bis zum November 1847²¹⁾. Als im März 1848

16) TOPOROW, Jasik II 182—184.

17) SCHEMMLING, Heiligenbeil III 154.

18) Sammlung Königsberger Segelschiffe durch den Verfasser.

19) OERESUNDSLISTE.

19a) PILLAUER MERCUR v. 16. 2. 1870.

20) SCHEMMLING, Heiligenbeil III 95, 327 Anm. 2240.

21) LLOYD, SHIPOWNERS 1838—1847; OERESUNDSLISTE dgl.

der Erste Deutsch-Dänische Krieg ausbrach, lag die Braunsberger Bark „Franziska“ gerade in Hull. Da Hull für das preußische Schiff ein neutraler Hafen war, blieb sie während des ganzen Feldzuges dort liegen. Im Sommer schickte Kuckein dann Kuhr nach Hull mit dem Auftrage, das Schiff durch die Sperren der Dänen nach dem ebenfalls neutralen Lissabon zu lancieren, was Kuhr auch gelang. Nach Feldzugende kehrte er mit einer Seesalzladung von Lissabon nach Königsberg zurück²²⁾. Dieser Auftrag und seine prompte Durchführung zeigen, daß Kuhr das Vertrauen seines Reeders besaß und die Fähigkeit hatte, auch mit schwierigen Situationen fertig zu werden. Nach 1848 hat er die Schifffahrt wohl aufgegeben; in Kahlholz treffen wir ihn noch 1859 an²³⁾.

Friedrich Ephraim Heß kommandierte die „Braunsberg“ nur zwischen dem 1. und dem 2. Deutsch-Dänischen Feldzug für eine Reise von Königsberg über London nach Setúbal Ende 1848 bis Frühjahr 1849. Jedoch schon in Setúbal übernahm Moje das Schiff. Mindestens von 1844 bis 1847 hatte Heß den kleinen Schoner „Albert“ aus Pillau geführt²⁴⁾. In Balga, wo er sich angesiedelt hatte, besaß er mindestens seit 1845 eine Landwirtschaft von 23,35 Preußischen Morgen (= 5,92 Hektar), so daß er auch ohne seine Kapitänseinkünfte leben konnte²⁵⁾.

Nach ihrem Namen zu urteilen, gehörte die Familie Moje zu den holländischen Seeleuten, die der Große Kurfürst nach Pillau gerufen hatte, um sein Marinewesen aufzubauen (holländisch „mooi“ = gut). Um die Mitte des 19. Jahrhunderts gab es noch mehrere Kapitäne und Lotsen dieses Namens in Pillau. C. M. Moje war mit der Reederei Kuckein in besonderer Weise verbunden: Vom Sommer 1848 bis November 1857 befehligte er die „Braunsberg“, von 1857 bis 1866 die Bark „Franziska“. Seine Kapitänslaufbahn hatte er im Mai 1841 auf dem Elbinger Schoner „Mathilde“ begonnen, der ihm allerdings nur bis Juni 1842 unterstand. Von Oktober 1846 bis September 1847 führte er den Schoner „Thetis“, denselben, mit dem Richard Wagner von Pillau nach London geflüchtet war²⁶⁾.

Der letzte Kapitän der „Braunsberg“ war Gottfried Schultz²⁷⁾ aus Heiligenbeil-Rosenberg, wo er um 1832 geboren sein dürfte. Er führte die Brigg, bis sie 1860 außer Dienst gestellt wurde. Anschließend übernahm er die Pillauer Galeasse „Cito“. 1864 wurde er Führer der Elbinger Bark „M. Mitzlaff“, um dann ein Jahr später die Königsberger Bark „Die Sonne“ zu kommandieren. Schließlich ließ er sich 1867 in Elbing die Schoonerbrigg „Cito“ bauen, die er bis 1878 befehligte, aber noch bis 1884 bereederte.

22) OERESUNDSLISTE v. 13. 8. 1849.

23) SCHEMMERLING, Heiligenbeil III 178.

24) Sammlung Pillauer Segelschiffe durch den Verfasser.

25) SCHEMMERLING, Heiligenbeil III 155, 157.

26) FORNAÇON, Wagner, bes. 6 u. 8.

27) FORNAÇON, Seeschiffe 61—70.

Bei der „Braunsberg“ haben wir zum ersten Male Angaben über die Besatzung; 1856 werden neun Mann als ihre Besatzung genannt²⁸⁾. Diese Zahl ist folgendermaßen aufzugliedern: 2 Offiziere: Kapitän und Steuermann; 2 „Unteroffiziere“: Koch und Bootsmann (der zugleich Zimmermann war); 4 Matrosen (von denen sich einer als Segelmacher betätigte); ein Kajütsjunge, der den Kapitän zu bedienen hatte und dem Koch in der Kombüse half.

Die Besichtigung des Schiffes durch den britischen Lloyd fand einigermäßen regelmäßig statt. Die Klasse A 1 wurde der „Braunsberg“ in Hull April 1826, August 1828, Februar 1829 und März 1831 zuteil. Im Jahre 1834 führte der Lloyd eine neue Klasse ein: AE 1, offenbar, weil die Klasse E viele Schiffe zu niedrig einstuftete. AE bedeutete eigentlich nur, daß das so gekennzeichnete Schiff das Alter von sieben Jahren erreicht hatte, sonst aber von guter Qualität war. AE bekam die „Braunsberg“ in Hull August 1834, in Pillau März 1835, in London August 1838, in Liverpool September 1842, in Pillau Dezember 1843 und in London August 1845. Dundee erteilte ihr im April 1846 die Klasse E; wahrscheinlich war das Schiff zu diesem Zeitpunkt in keinem guten Zustand. Und im Juli 1850 ging die Kuckeinsche Reederei zu dem französischen Bureau Veritas über, wo die „Braunsberg“ in Stettin für den Zustand ihres Rumpfes die Zensur 2, für die Takelage eine 1 bekam²⁹⁾.

Das Reiseverzeichnis der „Braunsberg“ ist bei ihrer 35jährigen Fahrzeit eine lange Liste, auch wenn die regelmäßigen Angaben der Oeresundsliste mit dem 1. April 1857 aufhören. Aber dieses Verzeichnis zeigt, daß die „Braunsberg“ nur wenige Ballastreisen zu machen hatte; erst in den fünfziger Jahren beginnen die Rückladungen aus Großbritannien gelegentlich zu fehlen.

Sundpassage	von	nach	Ladung
12. 02. 1826	Pillau	Hull	Flachs
18. 04.	Hull	Pillau	Eisen
21. 06.	Pillau	Hull	Garn
10. 08.	Hull	Pillau	—
01. 10.	Pillau	Hull	Getreide
29. 11.	Hull	Pillau	Schleifsteine
1826/1827	Winterlage	Pillau	—
29. 03. 1827	Pillau	Hull	Garn
21. 05.	Hull	Pillau	Kaufmannsgut
01. 07.	Pillau	Hull	Garn
06. 08.	Hull	Pillau	—
30. 09.	Pillau	Hull	Garn
02. 11.	Hull	Pillau	Blei
1827/1828	Winterlage	Pillau	—

28) Sammlung Braunsberger Segelschiffe durch den Verfasser.

29) BUREAU VERITAS 1850 unter „Braunsberg“.

Sundpassage	von	nach	Ladung
12. 05. 1828	Pillau	Hull	Garn
24. 06.	Hull	Pillau	Schleifsteine
18. 08.	Pillau	Hull	Garn
13. 10.	Hull	Pillau	Kaufmannsgut
25. 12.	Pillau	Hull	Getreide
1828/1829	Winterlage	Hull	—
26. 04. 1829	Hull	Pillau	Kaufmannsgut
14. 06.	Pillau	Hull	Flachs
10. 07.	Hull	Pillau	Eisen
1829/1830	Winterlage	Pillau	—
30. 04. 1830	Pillau	Hull	Garn
03. 06.	Hull	Pillau	—
07. 08.	Pillau	Hull	Garn
01. 10.	Hull	Pillau	Kaufmannsgut
05. 12.	Pillau	Hull	Flachs
1830/1831	Winterlage	Hull	—
23. 03. 1831	Hull	Pillau	Kaufmannsgut
01. 05.	Pillau	Hull	Weizen
13. 06.	Hull	Pillau	—
1831/1832	Winterlage	Pillau	—
25. 04. 1832	Pillau	Hull	Schiffbauholz
05.	Hull	Pillau	?
07.	Pillau	Amsterdam	Ladung
28. 09.	Amsterdam	Pillau	Leder
1832/1833	Winterlage	Pillau	—
08. 04. 1833	Pillau	Dundee	Flachs
11. 05.	Dundee	Pillau	—
17. 06.	Pillau	Kirkcaldy	Flachs
07.	Kirkcaldy	Setúbal	—
04. 10.	Setúbal	Pillau	Seesalz
1833/1834	Winterlage	Pillau	—
09. 01. 1834	Pillau	Dundee	Flachs
26. 02.	Dundee	Pillau	—
04. 04.	Pillau	Dundee	Flachs
08. 05.	Dundee	Pillau	—
07. 07.	Pillau	Hull	Garn
12. 08.	Hull	Pillau	Kaufmannsgut
17. 10.	Pillau	Dundee	Flachs
29. 11.	Dundee	Pillau	—
1834/1835	Winterlage	Pillau	—
06. 04. 1835	Pillau	Dundee	Flachs
05.	Dundee	Newcastle	—
24. 05.	Newcastle	Pillau	Kohle
23. 07.	Pillau	Hull	Garn
27. 11.	Hull	Pillau	—

Sundpassage	von	nach	Ladung
1835/1836	Winterlage	Pillau	—
05. 02. 1836	2. 2. Pillau	27. 2. Dundee	Flachs
06. 03. 1836	auf Reise Pillau-Dundee wegen Gegenwind Kängsö angefahren.		
03. 1836	Dundee	Sunderland	—
04. 04.	Sunderland	Pillau	Kohle
23. 05.	Pillau	Hull	Erbsen
25. 06.	Hull	Pillau	—
17. 08.	Pillau	Dundee	Flachs
09.	Dundee	Newcastle	—
04. 10.	Newcastle	Pillau	Kohle
16. 11.	Pillau	Baltimore (USA)	Weizen
1836/1837	Winterlage	Baltimore	—
20. 06. 1837	Baltimore	Königsberg	—
23. 07.	Königsberg	Liverpool	Getreide
28. 09.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
09. 11.	Pillau	Amsterdam	Leinsamen
1837/1838	Winterlage	Amsterdam	—
01. 1838	Amsterdam	Memel	?
04. 05.	01. 05. Memel	Gloucester	Schiffbauholz
Die „Braunsberg“ segelte zusammen mit der „Borussia“. Aus Gloucester wird am 20. Mai 1838 gemeldet: Eine Brigg, mutmaßlich „Braunsberg“, von Memel kommend, war gestern in Slime-Road; heute morgen liegt sie am Strand bei Sheperdine ³⁰).			
22. 06. 1838	Gloucester	Pillau	Steinsalz
Pillau, 19. Juli 1838: Die stürmische Witterung verhindert die Leichterung der auf der Reede liegenden Schiffe, welche so wie das ausgegangene Schiff „Braunsberg“, Kapitän Kuhr, noch fest vor ihren Ankern liegen ³¹).			
03. 08. 1838	Pillau	London	Weizen
28. 09.	London	Königsberg	—
19. 11.	Königsberg	Jersey	Getreide
01. 1839	Jersey	Setúbal	—
23. 03.	Setúbal	Königsberg	Seesalz
31. 05.	Königsberg	Hull	Getreide
11. 07.	Hull	Pillau	—
03. 08.	Pillau	Newcastle	Roggen
06. 09.	Newcastle	Königsberg	Kohle
1839/1840	Winterlage	Königsberg	—
25. 03. 1840	Königsberg	London	Gerste
21. 05.	London	Pillau	—

30) BÖRSEN-NACHRICHTEN v. 20. 5. 1838.

31) Ebd. v. 23. 7. 1838.

Sundpassage	von	nach	Ladung
26. 06.	Pillau	Hull	Getreide
03. 08.	Hull	Königsberg	—
26. 09.	Königsberg	Dundee	Flachs
11. 11.	Dundee	Pillau	Eisen
11. 12.	Pillau	Hull	Leinsamen
1840/1841	Winterlage	Hull	—
03. 1841	Hull	Setúbal	Kohle
30. 04.	Setúbal	Königsberg	Seesalz
31. 05.	Königsberg	Leith	Bohnen
06.	Leith	Newcastle	—
25. 07.	Newcastle	Königsberg	Kohle
31. 08.	Königsberg	Liverpool	Getreide
11. 11.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
1841/1842	Winterlage	Pillau	—
02. 1842	Pillau	England	Ladung
04.	England	Königsberg	Ladung
02. 08.	Königsberg	Liverpool	Weizen
05. 10.	Liverpool	Königsberg	Steinsalz
1842/1843	Winterlage	Königsberg	—
10. 08. 1843	Königsberg	Bremen	Weizen
22. 09.	Bremen	Königsberg	—
1843/1844	Winterlage	Königsberg	—
06. 05. 1844	Königsberg	14. 5. an Hull	Leinsamen
10. 06.	Hull	Königsberg	—
26. 07.	Königsberg	Dundee	Flachs
20. 08.	Dundee	Pillau	Eisen
1844/1845	Winterlage	Pillau	—
Die „Braunsberg“ lud im März 1845 Heede, Flachs und Ölkuchen in Pillau, die von Braunsberg mit Schlitten über das Frische Haff gebracht wurden.			
27. 04. 1845	Pillau	Kirkcaldy	Flachs etc.
14. 05.	Kirkcaldy	an Newcastle	—
02. 06.	Newcastle	11. 6. an Pillau	Schleifsteine
03. 07.	ab Pillau	4. 7. an Memel	—
21. 07.	19. 7. ab Memel	London	Schiffbauholz
23. 09.	London	Königsberg	Zucker
09. 12.	Königsberg	London	Erbsen
12.	London	26. 12. an Shields	—
1845/1846	Winterlage	Shields	—
01. 1846	Shields	Lissabon	Kohle
17. 04.	Lissabon	Königsberg	Seesalz
04. 06.	Königsberg	Liverpool	Erbsen
13. 08.	Liverpool	Pillau	Steinsalz

Sundpassage	von	nach	Ladung
05. 10. 1846	Pillau	Dundee	Flachs
11.	Dundee	Newcastle	—
04. 12.	Newcastle	Pillau	Kohle
1846/47	Winterlage	Pillau	—
Pillau, im März 1847.			
Die Brigg „Braunsberg“ lud in Pillau Weizen für Liverpool. Nach dem Auslaufen stellte man im Schiff ein Leck fest; auch waren die Pumpen unklar, so daß man das eingedrungene Wasser nicht beseitigen konnte. Daher retournierte die Brigg nach Pillau, löschte dort ihre Ladung und wurde auf der Becker'schen Werft repariert. Erst Anfang Mai konnte sie auslaufen; sie passierte am 7. Mai 1847 den Öresund ³²⁾ .			
04. 07. 1847	Liverpool	Pillau	Steinsalz
07.	Pillau	Memel	—
18. 08.	8. 8. ab Memel	Dublin	Sleepers
09.	Dublin	Liverpool	—
20. 10.	Liverpool	Königsberg	Steinsalz
1848	Erster Deutsch-Dänischer Krieg		
21. 12. 1848	Königsberg	London	Getreide
1848/1849	Winterlage	London	—
02. 1849	London	Setúbal	?
1849	Zweiter Deutsch-Dänischer Krieg		
12. 08. 1849	Setúbal	Königsberg	Seesalz
1849/1850	Winterlage	Pillau	—
11. 05. 1850	Pillau	Hull	Flachs
05.	Hull	Newcastle	—
27. 06.	Newcastle	Swinemünde	Kohle
07.	Swinemünde	Königsberg	—
16. 08.	Königsberg	Amsterdam	Roggen
01. 10.	Amsterdam	Pillau	—
1850/1851	Winterlage	Pillau	—
05. 05. 1851	Pillau	Dundee	Flachs
29. 05.	Dundee	Pillau	—
1851/1852	Winterlage	Pillau	—
04. 06. 1852	Pillau	Belfast	Flachs
06.	Belfast	Liverpool	—
31. 07.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
. 09.	Pillau	Libau	—
16. 10.	Libau	Arbroath	Flachs
11.	Arbroath	Newcastle	—
04. 12.	Newcastle	Pillau	Kohle
1852/1853	Winterlage	Pillau	—
17. 04. 1853	Pillau	Dundee	Flachs

32) Ebd. v. 15. 3. 1847.

Sundpassage	von	nach	Ladung
07. 05. 1853	Dundee	Grimsby	—
17. 06.	Grimsby	Königsberg	Steinsalz
21. 07.	Pillau	Hull	Weizen
18. 09.	Hull	Königsberg	Steinsalz
04. 11.	Königsberg	Dundee	Flachs
12.	Dundee	Hartlepool	—
1853/1854	Winterlage	Hartlepool	—
03. 02. 1854	Hartlepool	Pillau	Kohle
18. 03.	Pillau	Belfast	Flachs
04.	Belfast	Liverpool	—
03. 06.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
14. 07.	Pillau	Dundee	Flachs
07.	Dundee	Newcastle	—
24. 08.	Newcastle	Memel	Kohle
18. 11.	Memel	Dundee	Flachs
27. 12.	Dundee	Pillau	Kohle
1854/1855	Winterlage	Pillau	—
09. 07. 1855	Pillau	Belfast	Flachs
08.	Belfast	Liverpool	—
21. 09.	Liverpool	Königsberg	Steinsalz
1855/1856	Winterlage	Pillau	—
23. 01. 1856	Pillau	Dundee	Werg
02.	Dundee	Newcastle	—
10. 03.	Newcastle	Königsberg	Kohle
05.	Königsberg	Wiborg	—
09. 07.	Wiborg	Bordeaux	Dielen
08.	Bordeaux	Newcastle	—
19. 10.	Newcastle	Königsberg	Kohle
1856/1857	Winterlage	Pillau	—
24. 07. 1857	Pillau	Dundee	Flachs
	Lücke in der Öresundsliste		
02. 07. 1859	Memel	London	Faßdauben

Man sieht mit einem Blick, daß die Reisen zu großbritannischen Häfen bei weitem überwiegen. Nach der Ostküste von England und Schottland war die „Braunsberg“ nicht weniger als 66mal bestimmt:

Hull	25
Dundee	17
Newcastle	11
London	6
Kirkcaldy	2
Arbroath	1
Grimsby	1
Hartlepool	1

Leith	1
Sunderland	1
insgesamt:	66 Reisen

Andere britische Häfen treten demgegenüber stark zurück:

Liverpool	9
Belfast	3
Gloucester	1
Jersey	1
Dublin	1
insgesamt:	15 Reisen

Noch seltener sind Festlandshäfen zu nennen:

Amsterdam	3
Bordeaux	1
Lissabon	1
Setúbal	4
insgesamt:	9 Reisen

Dazu kommt dann die oben erwähnte Reise nach Baltimore (USA). Deutsche und Ostseeplätze bleiben charakteristischerweise völlig im Hintergrund:

Bremen	1
Swinemünde	1
Wiborg	1
Libau	1
insgesamt:	4 Reisen

Denn die Ostsee und Häfen wie Hamburg und Bremen lagen damals nicht im Gesichtsfeld ostpreußischer Reeder und Kaufleute; der Nahverkehr wurde in der Hauptsache von kleinen Schiffen — Galeassen, Slupen und Jachten — übernommen, Anderthalb- und Einmastern also. Immerhin ist auffällig, daß bei den Reisen der „Braunsberg“ niederländische und französische Häfen fast völlig ausfallen, die von anderen ostpreußischen Schiffen sehr oft angefahren wurden.

An Ladungen hat die „Braunsberg befördert:

Von Ostpreußen ausgehend:

Flachs	26
Garn	10
Leinsamen	3
Werg	1
insgesamt:	40 Ladungen
Getreide	8
Weizen	7
Roggen	2
Gerste	1
Erbsen	3
Bohnen	1
insgesamt:	22 Ladungen

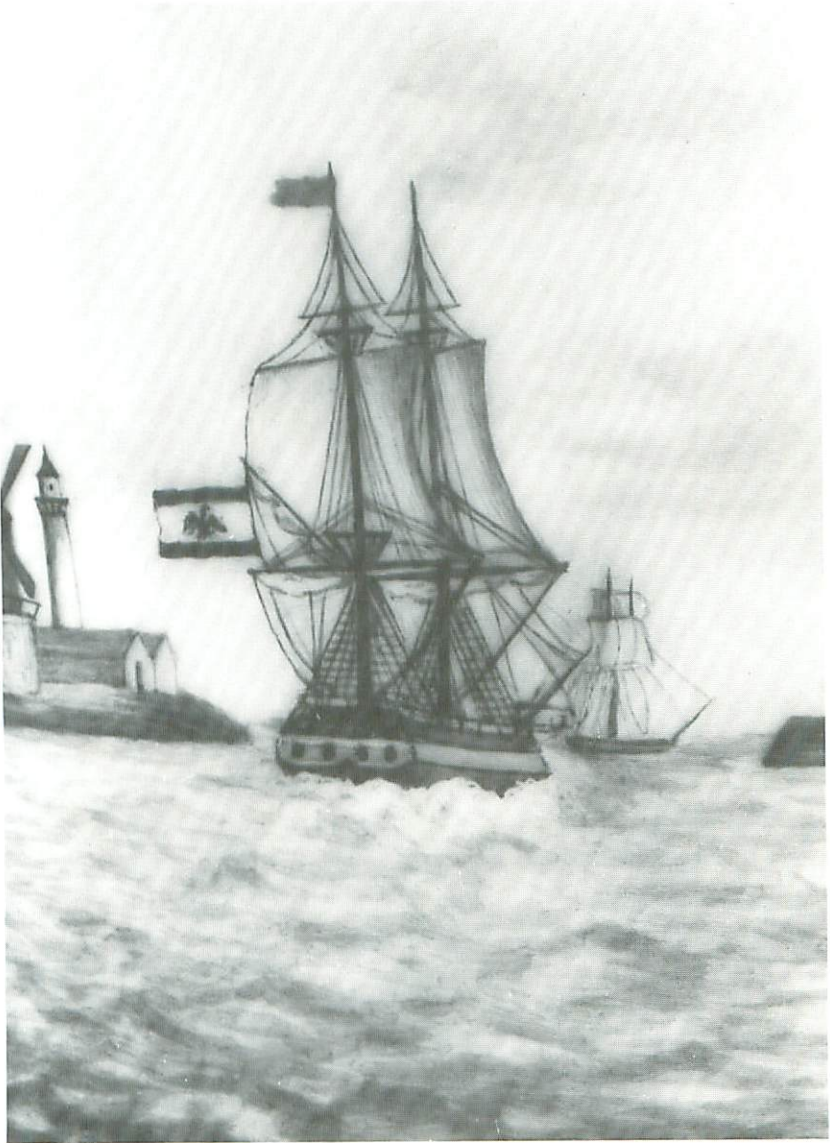


Abb. 9: *Brigg „Braunsberg“ aus Braunsberg*

Schiffbauholz	3	
Sleepers	1	
Dielen	1	
Faßdauben	1	
	insgesamt:	6 Ladungen
Unbekannte Ladung	2	
Ballast	2	
	insgesamt:	4 Ladungen

Nach Ostpreußen einkommend:

Kohle	13	
Eisen	4	
Blei	1	
Schleifsteine	3	
	insgesamt:	21 Ladungen
Kaufmannsgut	7	
Zucker	1	
Salz	16	
Leder	1	
unbekannte Ladung	1	
	insgesamt:	26 Ladungen
in Ballast	23	

Die 22 Zwischenreisen vollzogen sich meist zwischen 2 britischen Häfen. Oliver Cromwell hatte 1651 verboten, daß nichtbritische Schiffe Ladungen von einem britischen Hafen zu einem anderen beförderten, ferner, daß nichtbritische Schiffe Ladungen aus einem britischen in einen nichtbritischen Hafen transportierten³³). Damit erklärt sich die Tatsache, daß auch preußische Schiffe heimkehrend viele Reisen ohne Ladung machen mußten, wobei die „Braunsberg“ mit ihren 23 Ballastreisen noch gut abgeschnitten hat. Über die Instandhaltung des Schiffes haben wir wenigstens einige kurze Notizen aus Lloyd's Register. Danach wurden 1831 einige Reparaturen ausgeführt, die durch Seeschäden nötig geworden waren. 1834 takelte man die Schnau zur Brigg um (Abb. 9), das heißt, man nahm den Schnaumast hinter dem Großtopp weg und setzte das Briggsegel an Gaffel und Baum, sicherlich eine Modernisierung. Im Jahre danach wurde das Deck teilweise erneuert. 1839 nahm man in Königsberg eine Großreparatur des Schiffes vor, wobei unter anderem unverzinkte Eisenbolzen statt der bisherigen Holzbolzen eingezogen wurden, was die Festigkeit des Schiffsrumpfes erhöhte. Sodann wurden 1845 und 1848 weitere Reparaturen in Königsberg durchgeführt. Die Instandsetzungen in der Provinzhauptstadt deuten an, daß Kuckein nach Königsberg gute Beziehungen hatte.

33) Vgl. unten S. 137 f.

Der sichtbare Erfolg der „Braunsberg“ ermunterte Kuckein, noch im gleichen Jahre, in dem die Schnau in Fahrt gekommen war, ein weiteres Schiff in Auftrag zu geben. Im Herbst 1826 bestellte er eine Bark von 170 Preußischen Normallasten bei den Schiffszimmerleuten in — Pfahlbude! Leider können wir nicht sagen, wann in Pfahlbude zuletzt ein Seeschiff vom Stapel gelaufen war — welche handwerklichen Traditionen in Pfahlbude noch lebten —, ob Kuckein womöglich Zimmermeister aus anderen Orten herbeigeht hat, um nun an Ort und Stelle eine Seeschiffswerft zu besitzen — und was dergleichen Fragen mehr sind. Der Bau dieser Bark und die Zimmerung des Schooners „Delphin“ im Jahre 1830 sind bisher die einzigen Zeugen für den Schiffbau in Pfahlbude. Es ist aber denkbar, daß Kuckein die Schiffzimmerei an der Passargemündung heimisch machen wollte. Jedoch scheint er sich selber davon nicht allzuviel versprochen zu haben, denn sein nächstes Schiff, den Schooner „Arthur“, ließ er wieder in Pillau bauen.

Der Segler, der beim Stapellauf den Namen „Borussia“³⁴⁾ bekam, war seit dem Abgang der „Vigilante“ im Jahre 1812 der erste Dreimaster, der in Braunsberg bereedert wurde, was Kuckeins Zutrauen in sein Reedereiunternehmen dartut. Die Bark wurde auf 303 Tonnen Tragfähigkeit und 706 Kubikmeter Raumgehalt vermessen. Sie bekam von vornherein Eisenbolzen und eiserne Knie, ein Hinweis darauf, daß zu ihrem Bau Zimmerleute herangezogen worden waren, die sich mit damals modernen Baumethoden auskannten. Der Tiefgang wird mit zwölf Fuß drei Zoll preußisch, also 3,85 Meter, angegeben. Diese Tauchtiefe verhinderte, daß die „Borussia“ jemals beladen in das Frische Haff und nach Pfahlbude einlaufen konnte; schon im Pillauer Seetief ergaben sich Schwierigkeiten, wie weiter unten zu zeigen sein wird.

Naturgemäß bekam das Schiff bei der ersten Lloyd-Besichtigung im Dezember 1827 die Klasse A 1, die es auch im November 1828 in London und im April 1831 in Hull behielt. Im Februar 1839, als die „Borussia“ immerhin schon zwölf Jahre alt war, wurde sie in London mit Klasse AE 1 eingestuft, ebenso in Liverpool im Juni 1843.

Kapitäne hat die Bark nur zwei gehabt. Da war erstens David Friedrich Kuhn — obwohl in Pillau wohnhaft, nie auf einem Pillauer Schiff als Kapitän gefahren. Seine Laufbahn als Schiffsführer begann er 1804 auf der Königsberger Pink „Jason“ des Reeders Michael Böhm, auf der er bis 1814 war, um dann das Vollschiiff „Najade“ von Johann Daniel Thamnau in Königsberg zu übernehmen. 1818 versetzte ihn derselbe Reeder auf seine Schnau „Henriette“. Im August 1827 kam er dann auf die „Borussia“, die er bis zum Juni 1828 behielt. Möglicherweise war er identisch mit dem Lotsenkommandeur Kuhn in Pillau, der daselbst bis 1842 Dienst tat³⁵⁾.

34) OERESUNDSLISTE v. 27. 9. 1827.

35) MOELLER, Auszüge 226.

Sodann Christopher *Hamann*. Aus Alt-Passarge stammend, war er also in Braunsbergs nächster Nachbarschaft zu Hause. Er begann seine Kapitänslaufbahn 1817 auf der Kuff „*Ida*“ der Reederei Bruinvisch & Gutzeit in Königsberg, die auch eine Werft unterhielt, wo dieses Schiff in holländischer Bauart gezimmert wurde. Dann ging er 1825 auf die *Schmack* „Zwei Brüder“, die nur 75 Tonnen laden konnte, um im Herbst 1827 auf die „*Ida*“ zurückzukehren. Im Juni 1828 holte ihn Kuckein auf seine „*Borussia*“, die er bis 1845 behielt und sie auch noch vom Mai bis zum Dezember dirigierte. Im November 1848 wurde er Führer der neuen Braunsberger Bark „*Franziska*“, die er bis zum April 1854 behielt. Dazwischen soll er 1838 die *Brigg* „*Alipes*“ befehligt haben; aber das wird an seinem Orte geklärt werden. Er war 26 Jahre bei Kuckein und damit der Kapitän, der die längste Zeit auf Braunsberger Schiffen fuhr³⁶⁾.

Die „*Borussia*“ machte nach unserem bisherigen Wissen folgende Reisen³⁷⁾:

Sundpassage	von	nach	Ladung
27. 09. 1827	Königsberg	Amsterdam	Roggen
21. 11.	Amsterdam	Pillau	—
1827/1828	Winterlage	Pillau	—
23. 04. 1828	Pillau	Amsterdam	Roggen
02. 06.	Amsterdam	Pillau	—
29. 06.	Pillau	Amsterdam	Weizen
08. 08.	Amsterdam	Königsberg	Heringe
27. 10.	Pillau	London	Erbsen
08. 12.	London	Pillau	—
1828/1829	Winterlage	Pillau	—
07. 05. 1829	Pillau	Hull	Garn
18. 06.	Hull	Pillau	Blei
20. 08.	Pillau	Hull	Getreide
29. 09.	Hull	Pillau	Tran
1829/1830	Winterlage	Pillau	—
08. 05. 1830	Pillau	Amsterdam	Getreide
15. 06.	Amsterdam	Pillau	—
30. 07.	Pillau	Amsterdam	Getreide
24. 09.	Amsterdam	Pillau	—
1830/1831	Winterlage	Pillau	—
24. 03. 1831	Pillau	Hull	Flachs
06. 05.	Hull	Pillau	Kaufmannsgut
05.	Pillau	Riga	—
19. 06.	Riga	Amsterdam	Roggen
18. 09.	Amsterdam	Pillau	—

36) SCHEMMERLING, Heiligenbeil III 23, 25 f., 36, 101, 189, 269 Anm. 1057.

37) OERESUNDSLISTE ab 28. 9. 1827.

Sundpassage	von	nach	Ladung
1831/1832	Winterlage	Pillau	—
30. 04. 1832	Pillau	Liverpool	Flachs
29. 06.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
07.	Pillau	Memel	—
24. 09.	Memel	Liverpool	Schiffbauholz
11. 12.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
1832/1833	Winterlage	Pillau	—
09. 05. 1833	Pillau	Liverpool	Flachs
11. 07.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
06. 09.	Pillau	Kirkcaldy	Flachs
10. 10.	Kirkcaldy	Pillau	—
1833/1834	Winterlage	Pillau	—
12. 01. 1834	Pillau	London	Getreide
28. 03.	London	Pillau	—
05. 05.	Pillau	Dundee	Flachs
04. 06.	Dundee	Memel	—
08. 07.	07. 07. Memel	Bristol	Schiffbauholz
08.	Bristol	Liverpool	—
26. 09.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
1834/1835	Winterlage	Pillau	—
12. 01. 1835	Pillau	Dundee	Flachs
02.	Dundee	Newcastle	—
09. 04.	Newcastle	Pillau	Kaufmannsgut
11. 05.	Pillau	Dundee	Flachs
06.	Dundee	Newcastle	—
09. 07.	Newcastle	Pillau	Kohle
08. 09.	Pillau	Jersey	Weizen
17. 11.	Jersey	Pillau	—
1835/1836	Winterlage	Pillau	—
05. 02. 1836	Pillau	Dundee	Flachs
03.	Dundee	Newcastle	—
04. 04.	Newcastle	Pillau	Kohle
21. 05.	Pillau	Dundee	Flachs
24. 06.	Dundee	Pillau	—
06. 08.	Pillau	Gloucester	Getreide
09.	Gloucester	Liverpool	—
15. 10.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
30. 12.	Pillau	Gloucester	Getreide
1836/1837	Winterlage	Gloucester	—
01. 05. 1837	Gloucester	Pillau	Steinsalz
30. 06.	Pillau	London	Hafer
22. 08.	London	Pillau	—
26. 10.	Pillau	Hull	Leinsamen
20. 12.	Hull	Pillau	Kalksteine

Pillau, 3. Januar 1838: Gestern kam ein: Kapitän Christopher Hamann, Schiff „Borussia“, von Hull, hatte seit dem 29. Dezember 1837 auf der Reede vor dem Eise gekreuzt und ist gestern, nachdem sich Gelegenheit zum Einkommen darbot, durch 150 Mann in den Hafen eingeeist. 2. Januar: Wind morgens Südsüdwest, mittags Südwest, abends Südost; schwacher Wind bei dicker Luft mit Schneegestöber, das Tief mit festem Eise belegt, welches sich mit-tags zu verteilen begann³⁸⁾.

Pillau, 12. April 1838: „Borussia“ von Pillau ausgelaufen nach Memel. Wind morgens Südsüdwest, mittags Südwest, abends Westnordwest. Tiefe des Seegatts: zehn Fuß vier Zoll (= 3,24 Meter)³⁹⁾.

1837/1838	Winterlage	Pillau	—
12. 04. 1838	Pillau	Memel	—
04. 05.	01. 05. ab Memel	Gloucester	Schiffbauholz
22. 06.	Gloucester	Pillau	Steinsalz
07.	Pillau	Memel	—
07. 08.	30. 07. ab Memel	Lancaster	Ladung
09.	Lancaster	Liverpool	—
19. 10.	Liverpool	Pillau	Steinsalz

Pillau, 6. 12. 1838: Seit dem 3. Dezember ist weder ein Schiff eingegangen noch ausgelaufen. Die segelfertigen Schiffe, als der kaiserlich-russische Kutter „Snapop“ sowie die Schiffe „Friheten“, Holgersen, „Juno“, Blanck, „Borussia“, Hamann, und „Waterloo“, Milne, waren heute schon im Ausgehen begriffen, als der südliche Wind auf Nordwest ging und dasselbe verhinderte. Seegatt elf Fuß zwei Zoll Wasser (= 3,51 Meter)⁴⁰⁾.

24. 12. 1838	Pillau	London	Weizen
1838/1839	Winterlage	London	—
26. 03. 1839	London	Königsberg	—
07. 06.	Königsberg	Liverpool	Weizen
10. 08.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
09.	Pillau	Memel	—
02. 10.	26. 09. ab Memel	Shoreham	Schiffbauholz
22. 11.	Shoreham	Pillau	—
1839/1840	Winterlage	Pillau	—
13. 02. 1840	Pillau	England	Getreide

38) BÖRSEN-NACHRICHTEN v. 8. 1. 1838.

39) Ebd. v. 12. 4. 1838. Man hat zwischen Seetief und Seegatt zu unterscheiden. Das Seetief liegt noch zwischen der Pillauer Halbinsel und der Frischen Nehrung, das Seegatt ist die Verlängerung des Seetiefs in die offene See hinaus. Wenn schon das Seegatt nur 3,24 und 3,51 Meter Wasser aufwies, hatten Schiffe wie die „Borussia“ mit ihren 3,85 Metern Tiefgang keine Aussicht, mit voller Ladung in den Pillauer Hafen einlaufen zu können; sie mußten auf der Reede vor dem Seegatt Ladung an Bordinge abgeben.

40) Ebd. v. 10. 12. 1838.

Sundpassage	von	nach	Ladung
03.	England	Setúbal	Kohle
21. 05.	Setúbal	Pillau	Seesalz
24. 07.	Pillau	Sunderland	Schiffbauholz
07. 09.	Sunderland	Pillau	Kohle
1840/1841	Winterlage	Pillau	—
18. 05. 1841	Pillau	Hull	Flachs
06.	Hull	Liverpool	—
20. 07.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
23. 08.	Pillau	London	Getreide
23. 10.	London	Pillau	—
1841/1842	Winterlage	Königsberg	—
02. 01. 1842	Königsberg	Hull	Leinsamen
03.	Hull	Liverpool	—
28. 04.	Liverpool	Swinemünde	Steinsalz
05.	Swinemünde	Pillau	—
07.	Pillau	Liverpool	Ladung
1842/1843	Winterlage	Liverpool	—
13. 06. 1843	Liverpool	Pillau	Steinsalz
28. 07.	Pillau	Rotterdam	Getreide
21. 09.	Rotterdam	Pillau	—
11.	Pillau	Memel	—
22. 12.	Memel	Oporto	Faßdauben
02. 1844	Oporto	Bergen	Seesalz
20. 06.	Bergen	Königsberg	Heringe
09. 08.	Königsberg	Hull	Erbsen
30. 09.	Hull	Pillau	—
21. 10.	Pillau	Liverpool	Schiffbauholz
26. 12.	ab Liverpool	Swinemünde	Steinsalz
18. 01. 1845	Liverpool	an Swinemünde	Steinsalz
02. 02.	ab Swinemünde	Pillau	—
07. 02.	Swinemünde	an Pillau	—
19. 04.	ab Pillau	Danzig	—
20. 04.	Pillau	an Danzig	—
05.	Danzig	Liverpool	Schiffbauholz
02. 07.	Sunderland	Memel	Kohle
08.	Memel	Lissabon	Faßdauben
26. 09.	Lissabon	Pillau	Seesalz
18. 11.	Königsberg	London	Erbsen
28. 01. 1846	London	Shields	—
06. 02.	ab Shields	Lissabon	Ladung
11. 03.	Shields	an Lissabon	Ladung
18. 04.	ab Lissabon	Braunsberg	Seesalz
25. 05.	Lissabon	Braunsberg	Seesalz
27. 05.	Lissabon	an Pillau	Seesalz

Im Herbst 1838 taucht auffälligerweise ein Schiff namens „Alipes“ auf, dessen Heimathafen Braunsberg sein soll. Nachstehend wird eine Reise der „Borussia“ notiert, die sie ebenfalls im Herbst 1838 gemacht hat.

Am 18. 9. 1838 trifft die „Borussia“ von Memel kommend in Liverpool ein.

Am 24. September 1838 wird die „Borussia“ in Liverpool nach Helsingör for order⁴¹⁾ in Ladung gelegt.

Am 1. Oktober 1838 meldet Liverpool, daß am 29. September 1838 die „Borussia“ unter Kapitän Christopher Hamann mit Steinsalz nach Helsingör for order ausgelaufen sei.

Am 19. Oktober 1838 passierte ein Schiff „Alipes“ unter Kapitän Christopher Hamann auf der Reise von Liverpool nach Pillau mit einer Ladung von 161½ Lasten Steinsalz den Öresund, wofür 81½ Rigsdaler Sundzoll bezahlt wurden.

Am 5. November 1838 wurde die „Borussia“ unter Kapitän Christopher Hamann auf Pillau-Reede gesichtet.

Am 6. November 1838 lief die „Borussia“ in den Hafen von Pillau mit Steinsalz aus Liverpool ein.

Ein Schiff „Alipes“ erscheint in keiner Schiffsliste des Jahres 1838. Anfragen beim Reichsarchiv in Kopenhagen und bei der Stadtbücherei Liverpool brachten kein Ergebnis. Es ist ja offensichtlich, daß „Alipes“ und „Borussia“ identisch sein müssen. Doch warum die „Borussia“ im Öresund plötzlich „Alipes“ genannt wird, läßt sich nicht klären; man könnte höchstens an eine Art von Tarnung denken, deren Zweck uns aber verborgen ist.

Auch bei der „Borussia“ steht Großbritannien im Vordergrund, aber doch mit einigen Verschiebungen gegenüber den Reisen der älteren Schiffe:

Liverpool	11
London	7
Hull	7
Dundee	5
Newcastle	3
Gloucester	3
Sunderland	2
Bristol	1
Jersey	1
Kirkcaldy	1
Lancaster	1
Shoreham	1
insgesamt:	43 Reisen

Die „Borussia“ wurde also nicht so sehr in der Flachsfahrt nach Hull und Dundee eingesetzt, sondern hatte oft Getreideladungen nach britischen Häfen zu bringen.

41) Siehe Erklärung nautischer Ausdrücke unten S. 199.

Mit sechs Reisen nach Amsterdam und einer nach Rotterdam nahm die Bark die Tradition wieder auf, die zuvor von der Brigg „Bürgerin“ vertreten worden war.

Sieben Reisen nach Memel zeigten, daß in Braunsberg, Königsberg und Pillau die Ladungen langsam etwas knapp zu werden begannen; in Memel nahm die „Borussia“ Holz ein, wofür sie auch als Bark mit ihrer größeren Rumpflänge geeigneter war als die vorangehenden Zweimaster. Zweimal lief sie Swinemünde und einmal Danzig an.

Aus Portugal holte sie das begehrte Seesalz (Lissabon 2, Oporto 1, Setúbal 1), das das Steinsalz von Liverpool an Qualität übertraf.

Schließlich treffen wir sie noch in Riga und dann in Bergen an, wo sie natürlich Heringe für Königsberg geladen hatte.

Die Ladungen der „Borussia“ waren *ausgehend*:

Flachs	10	
Leinsamen	2	
Garn	1	
unbekannte Ladungen	2	
	15	Reisen
Getreide	9	
Weizen	4	
Roggen	3	
Erbsen	3	
Hafer	1	
	20	Reisen
Schiffbauholz	7	
Faßdauben	2	
insgesamt:	44	Reisen

Einkommend hatte sie geladen:

Steinsalz	14	
Seesalz	3	
Heringe	2	
Tran	1	
Kaufmannsgut	2	
insgesamt:	22	Reisen
Kohle	4	
Blei	1	
insgesamt:	5	Reisen.

Sie machte 17 Zwischenreisen, meist zwischen großbritannischen Häfen, und 21 Ballastreisen nach Ostpreußen, insgesamt 48 Reisen. Das Schwergewicht lag also auf der Getreidefahrt. Die Holzladungen nahmen sichtlich zu.

Im Jahre 1847 wurde die „Borussia“ von Ferdinand Kuckein an den Schiffszimmermeister C. G. Eggert in Pillau verkauft. Ob Eggert das Schiff instand gesetzt und weiterverkauft hat, geht aus den Quellen nicht hervor; denkbar wäre auch, daß er die Bark abwracken ließ. Den Verkauf der „Borussia“ machte Kuckein durch den Neubau von nicht weniger als drei Schiffen wett.

Zum ersten Male waren in Braunsberg fünf Schiffe gleichzeitig beheimatet, als im Herbst 1832 in Pillau ein Schooner vom Stapel lief und bei der Taufe den Namen „Arthur“ erhielt⁴²⁾, wie das damals so Brauch und Sitte war, ohne daß wir heute noch sagen könnten, welcher Bruder, Vetter oder Schwager mit diesem „Arthur“ gemeint war. Später tauchten in der Reederei Kuckein noch weitere Schiffe auf, die den Vornamen von Familiengliedern bekamen; ohne die vernichteten Kirchenbücher ist hier nicht weiterzukommen.

Die „Arthur“ wurde als Schooner getakelt, also mit zwei gleichhohen Masten wie die „Delphin“, die sich Simon Stampe in Pfahlbude hatte bauen lassen; nur war die „Arthur“ mit ihren 174 Tonnen Tragfähigkeit und ihren 369 Kubikmetern Raumgehalt um 74 Tonnen und 156 Kubikmeter größer als die geradezu zierliche „Delphin“.

Bei der Besichtigung des Schiffes durch Lloyd's London in Hull im März 1833 wurde dem Schooner die Klasse A 1 zuerkannt, und zwar, wie es damals üblich war, auf sieben Jahre; das bedeutete, daß das Schiff erst im Jahre 1840 erneut zur Besichtigung vorgestellt zu werden brauchte, ein gutes Zeichen für die handfeste Bauart der Pillauer Schiffszimmermeister. Und in der Tat fand im Sommer 1840 zu London die nächste Überprüfung der „Arthur“ statt, bei der dem Segler die Klasse AE zugeteilt wurde, gleicherweise im September 1841 in derselben Stadt genau wie im August 1842.

Über die Bauart des Schiffes geben die Quellen nichts weiter an, als daß es ein *einfaches* Deck gehabt habe, jedoch keine Zwischendecksbalken, die bei einem Schooner auch nicht erwartet wurden. Die Festigkeit der Verbände wurde hingegen durch unverzinkte Eisenbolzen bekundet, die sich damals einbürgerten, nicht durch hölzerne Bolzen.

Von den sechs Kapitänen der „Arthur“ sind uns einige bereits von anderen Schiffen der Reederei Kuckein bekannt; wir können daran ablesen, daß Kuckein es schätzte, wenn seine Schiffsführer auf seinen Seglern blieben.

Der erste, der die „Arthur“ übernahm, war David Reiter, in den Schifffahrtskreisen des Frischen Haffes kein Unbekannter. Sein erstes Schiff war die große Brigg „Susanna“ aus Danzig, die er von 1810 bis 1819 befehligte. Dann übernahm er 1820 die Pink „Jason“

42) OERESUNDSLISTE v. 15. 2. 1833.

des Königsberger Reeders Michael Böhm, der eine sehr lebhaftes Schifffahrt betrieb. Im Dezember 1828 verließ Reiter sie, ohne daß wir wüßten, wo er die Zeit bis zum Januar 1833 verbracht hat; zu diesem Zeitpunkt kam er zu Kuckein auf die „Arthur“ und blieb bis September 1835 ihr Kommandant⁴³⁾.

Sein Nachfolger war Johann Peter Becker aus der großen nautischen Sippe, die auch Heinrich Daniel Becker, seinen Vater, hervorbrachte. Er war seit 1814 Kapitän auf der Königsberger Bark „Harmonie“, trat dann 1817 auf die „Flora“ der Elbinger Reederei Roskampff über, die er mit Unterbrechungen bis zum Mai 1826 behielt, um dann Kuckeins „Arthur“ bis zum November 1836 zu übernehmen und vom November 1837 bis zum November 1838 die Pillauer Galeasse „Ceres“ zu kommandieren. Anschließend wurde er zum Direktor der Navigationsschule in Pillau berufen und mindestens 1847 zum Bauinspektor im Pillauer Hafen — Zeichen seiner reichen Kenntnisse⁴⁴⁾.

Über Christian Hamann konnten wir schon bei der Brigg „Copernicus“ berichten, die allerdings nicht Ferdinand Kuckein, sondern Drews & Kutschkow gehörte⁴⁵⁾. Hier erübrigt sich demgemäß jede weitere Schilderung seiner Biographie. Er war von November 1836 bis Juni 1840 und danach noch von Oktober 1840 bis September 1843 Kapitän der „Arthur“, insgesamt also 6 Jahre und 8 Monate.

Friedrich Wilhelm Umlauff fuhr auf mancherlei Schiffen, meist jeweils nur kurze Zeit, auf der Pink „Jason“ des Königsberger Reeders Schnell nur von Juni bis Juli 1834. Indem er Februar 1837 auf Laubmeyers Galeasse „Gustav“ (bis Dezember 1839) überging, blieb er gewissermaßen in der Familie, denn Schnell und Laubmeyer waren verschwägert⁴⁶⁾. Von da aus scheint es auch Verbindungen zu Kuckein gegeben zu haben, denn von August bis Oktober 1840 führte er die „Arthur“. Von Mai bis Oktober 1841 befahlte er die Bark „Henriette“, die Johann Peter Liedtke in Pillau gehörte. Dann aber ging er zu der Königsberger Reederei Krüger & Gemnich über: von Oktober 1848 führte er deren Galeasse „Forward“, von März bis Oktober 1850 ihre Schoonerbrigg „Emma Elise“ und von April 1851 bis mindestens Mai 1858 die Galeasse „Cito“, — ein buntes Seemannsleben⁴⁷⁾.

Johann E. Printz stand über 20 Jahre als Kapitän auf Schiffsplanen: 1830—1831 auf der „Gustav“ aus Königsberg, die uns bereits begegnete, Mai 1832 bis Februar 1841 auf der „Pregel“, Juni 1841 bis Oktober 1843 auf der „Ostsee“ aus Königsberg, alsdann von Oktober 1843 bis März 1847 auf der „Arthur“, die er leider an der

43) Über Kapitän Reiter waren nur Erwähnungen bei LLOYD und in der OERESUNDSLISTE zu finden.

44) Brief von Heinrich BECKER (20. 6. 1977) an den Verfasser, außerdem LLOYD und OERESUNDSLISTE; MOELLER, Auszüge 119, 147, 183.

45) Vgl. oben S. 68.

46) MÖLLER-DULTZ, Dultz 154.

47) OERESUNDSLISTE 1834—1859.

pommerschen Küste verlor, und schließlich 1847 bis mindestens 1851 auf der Königsberger Brigg „Windsbraut“⁴⁸⁾.

Die Reiseliste des Schooners „Arthur“ hatte folgendes Aussehen:

Sundpassage	von	nach	Ladung
15. 02. 1833	Pillau	Hull	Flachs
03.	Hull	Pillau	—
04.	Pillau	Rotterdam	Getreide
09. 06.	Rotterdam	Pillau	—
30. 07.	Pillau	Hull	Garn
09. 10.	Hull	Pillau	—
19. 11.	Pillau	Hull	Leinsamen
20. 01. 1834	Hull	Pillau	—
27. 03.	Pillau	Kirkcaldy	Flachs
24. 04.	Kirkcaldy	Pillau	—
18. 05.	Pillau	Dundee	Werg
06.	Dundee	Königsberg	—
11. 09.	Königsberg	Dundee	Flachs
16. 10.	Dundee	Pillau	—
22. 12.	Pillau	Dundee	Flachs
1834/1835	Winterlage	Dundee	—
03. 1835	Dundee	Pillau	—
05.	Pillau	Bordeaux	Faßdauben
17. 08.	Bordeaux	St. Petersburg	Kaufmannsgut
09.	St. Petersburg	Pillau	—
13. 11.	Pillau	Dundee	Flachs
12. 12.	Dundee	Pillau	—
1835/1836	Winterlage	Pillau	—
04. 02. 1836	Pillau	Dundee	Flachs
03.	Dundee	Newcastle	—
17. 04.	Newcastle	Pillau	Kohle
30. 05.	Pillau	Dundee	Flachs
25. 06.	Dundee	Pillau	—
23. 08.	Pillau	Dundee	Flachs
20. 10.	Dundee	Pillau	—
22. 11.	Pillau	Dundee	Flachs
02. 01. 1837	Dundee	Königsberg	—
1837	Winterlage	Königsberg	—
24. 05. 1837	Königsberg	Christiania	Roggen
20. 06.	Christiania	Königsberg	—
19. 07.	Königsberg	Hull	Getreide
22. 08.	Hull	Königsberg	—
16. 09.	Königsberg	Newcastle	Weizen
11. 11.	Newcastle	Pillau et cetera	Kaufmannsgut

48) Ebd. v. 1830—1851.

Sundpassage	von	nach	Ladung
1837/1838	Winterlage	Pillau	—
19. 04. 1838	Pillau	Dundee	Flachs
05.	Dundee	Newcastle	—
31. 05.	Newcastle	Braunsberg	Kohle
01. 07.	Braunsberg	Rotterdam	Getreide
26. 08.	Rotterdam	Königsberg	—
18. 09.	Königsberg	London	Weizen

Es ist sicher ganz instruktiv, sich deutlich zu machen, welche Reisesgeschwindigkeiten die Segelschiffe des vorigen Jahrhunderts erreichten. Da haben wir eine Reise der „Arthur“ im August 1838 von Rotterdam-Helvoetsluis nach Königsberg. Das ist eine Strecke von 933 Seemeilen — Seemeilen jedoch gemessen an *Dampferkursen*. Dampfer aber konnten überallhin fahren, wo sie genügend Wasser unter dem Kiel hatten, Segelschiffe waren vom Wind und auch von Meeresströmungen abhängig. So wurde ihre Wegstrecke meistens erheblich länger als die der Dampfer. Jene 933 Seemeilen legte die „Arthur“ in 11 Tagen zurück; das heißt: Sie erreichte ein Tagesetmal von 85 Seemeilen. Etmal ist die Strecke, die ein Schiff von 12 Uhr mittags bis zum nächsten Tage 12 Uhr zurücklegt. Da man aber sicher mit 1000 Seemeilen rechnen muß, um den wirklichen Weg des Seglers zu umschreiben, kommt man auf ein Durchschnittsetmal von 91 Seemeilen. Das aber ist die Geschwindigkeit, mit der Segelschiffe seit Jahrhunderten über die See fuhren, wie Probereisen mit Nachbauten alter Schiffe (etwa der „Mayflower“) ergaben. Natürlich wird es Tage gegeben haben, an denen die Etmale höher waren; das wurde dann aber durch Tage mit niedrigeren Etmalen ausgeglichen. Die dänische Kontrolle im Öresund nahm meist auch einen ganzen Tag in Anspruch, besonders natürlich, wenn im Sommer starker Schiffsverkehr herrschte. Diesen Tag im Öresund wird man von der reinen Reisedauer abziehen müssen, so daß man bei 1000 Seemeilen und 10 Tagen Reise auf volle 100 Seemeilen Etmal kommt — für ein so kleines Schiff eine gute Leistung. Statt „kleines Schiff“ müßte man besser „kurzes Schiff“ sagen, denn bis zum heutigen Tage gilt die Regel: „Länge segelt!“ das heißt: Je länger ein Schiff ist, um so leichter wird es höhere Geschwindigkeiten heraussegeln. Ein Schooner wie die „Arthur“ war also gegenüber den größeren und längeren Schiffen von vornherein benachteiligt.

Anfang November 1838 segelte die „Arthur“ von London in Ballast Richtung Ostsee. In Göteborg (Schweden) nahm man die Besatzung der daselbst gestrandeten Pillauer Galeasse „Ceres“ an Bord, passierte am 10. November den Öresund und landete die Schiffbrüchigen in Pillau⁴⁹⁾.

49) BÖRSEN-HALLE v. 20. 11. 1838.

Sundpassage	von	nach	Ladung
14. 12. 1838	Pillau	London	Weizen
1838/1839	Winterlage	London	—
17. 05. 1839	London	Pillau	—
29. 06.	Pillau	Dundee	Flachs
26. 07.	Dundee	Pillau	Kalksteine
20. 08.	Pillau	Hull	Getreide
28. 09.	Hull	Königsberg	—
25. 10.	Königsberg	London	Hülsenfrüchte
28. 12.	London	Pillau	—
03. 02. 1840	Pillau	London	Gerste
02. 04.	London	Königsberg	—
10. 05.	Königsberg	London	Gerste
16. 06.	London	Pillau	—
18. 08.	Pillau	Dundee	Flachs
09. 09.	Dundee	Königsberg	—
06. 11.	Königsberg	Leith	Bohnen
31. 12.	Leith	Pillau	—
1840/1841	Winterlage	Pillau	—
17. 03. 1841	Pillau	London	Wicken
10. 05.	London	Pillau	—
05. 08.	Pillau	London	Weizen
09.	London	Newcastle	—
15. 10.	Newcastle	Pillau	Kohle

Oslo, 29. Januar 1842: In Boröya, unweit Arendal, kam am 12. Januar 1842 der Schooner „Arthur“, Kapitän Hamann, von Leith nach Pillau bestimmt, ein und segelte am 19. Januar wieder ab, kehrte aber am selbigen Tage zurück und liegt nun im Hafen Haven⁵⁰⁾.

Helsingör, 12. Februar 1842: Seit voriger Post haben wir Tauwetter mit anhaltendem Südost- und Südwind, und einzelne Schiffe sind gestern und heute den Sund passiert. Unter der Festung Kronborg lagen seit mehreren Tagen konträren Windes wegen die beiden Schiffe „Fire Systrar“, Kapitän Bogström, von Cadiz; und „Arthur“, Kapitän Hamann, von Leith. Als aber der Wind gestern abend ein wenig mehr westlich ging, kamen sie auf unsere Reede und setzten erst heute ihre Reise fort⁵¹⁾.

15. 02. 1842	(Leith)	an Königsberg	—
25. 06.	Königsberg	London	Weizen
02. 09.	London	Königsberg	Zucker
18. 10.	Königsberg	Bergen	Getreide
21. 11.	Bergen	Pillau	Heringe
1842/1843	Winterlage	Pillau	—

50) BÖRSEN-NACHRICHTEN v. 11. 2. 1842.

51) Ebd. v. 18. 2. 1842.

Sundpassage	von	nach	Ladung
07. 05. 1843	Pillau	Rotterdam	Getreide
06.	Rotterdam	Newcastle	?
30. 06.	Newcastle	Stettin	Kohle
07.	Stettin	Königsberg	—
06. 08.	Königsberg	Amsterdam	Roggen
21. 09.	Amsterdam	Pillau	—
12. 12.	Pillau	Kirkcaldy	Flachs
1843/1844	Winterlage	Kirkcaldy	—
02. 1844	Kirkcaldy	Newcastle	—
04. 04.	Newcastle	Pillau	Kohle
25. 05	Königsberg	Rotterdam	Getreide
10. 07.	Rotterdam	Pillau	—
14. 08.	Pillau	Dysart	Flachs
09.	Dysart	Alloa	—
29. 09.	Alloa usw.	Königsberg	Kohle
10. 11.	Königsberg	Kirkcaldy	Flachs
12.	Kirkcaldy	Alloa	—
30. 01. 1845	Alloa	Pillau	Kohle
14. 05.	Pillau	Hull	Flachs
06.	Hull	London	Restladung Flachs
21. 06.	London	Pillau	—
01. 09.	Pillau	Dundee	Flachs
09.	Dundee	Alloa	—
19. 10.	Alloa usw.	Pillau	Kohle
12. 11.	Pillau	Leith	Weizen
12. 12.	Leith	Alloa	—
06. 01. 1846	Alloa	Pillau	Kohle
1846	Winterlage	Pillau	—
17. 04. 1846	Pillau	Hartlepool	Weizen
09. 06.	Hartlepool	Pillau	Kohle
02. 07.	Pillau	Holland	Getreide
08.	Holland	Newcastle	?
10. 09.	Newcastle	Königsberg	Kohle
30. 10.	Königsberg	Dundee	Flachs
08. 12.	Dundee	12. 12. an Pillau	—
1846/1847	Winterlage	Pillau	—

Pillau 8. März 1847: Das Pillauer Tief war gestern und heute teilweise mit jungem Treibeis bedeckt. Am 9. März lief der Schooner „Arthur“, Kapitän Printz, mit einer Ladung Wicken ab Pillau nach London⁵²⁾. Kammin, 12. März 1847 (Bericht der Herren John und Jänicke): Gestern nachmittag um 4 Uhr strandete unweit Schwantus, etwa eine Meile von hier und eine halbe Meile von West-Dievenow,

52) Ebd. v. 8. 3. 1847.

der Schooner „Arthur“, mit Wicken von Pillau nach London bestimmt. Die Mannschaft ist mit großer Anstrengung in höchst ermattetem Zustande gerettet worden. In dem am 10. März herrschenden Sturm wurde das Schiff leck; der Kapitän hatte die Absicht, Swinemünde als Nothafen zu suchen. Da jedoch das Leck im Schiffe immer mehr zunahm, so daß dasselbe nicht mehr lange zu halten, auch so stark mit Eis behangen war, daß fast keine Segel geführt werden konnten, sah sich Prinz genötigt, da die See nicht mehr zu halten war, den Strand zu suchen. Ob von Schiff und Ladung etwas zu bergen sein wird, läßt sich augenblicklich noch nicht beurteilen⁵³). Kammin, 15. März 1847 (Bericht der Herren John und Jänicke): In Verfolg unseres Berichtes vom 12. März ist das bei Schwantus gestrandete Schiff „Arthur“ für wrack erklärt. Das Inventar ist größtenteils geborgen, und von der in Wicken bestehenden Ladung ist ein Teil trocken, ein größerer in nassem Zustande geborgen. Am ersten Tage des Bergens hatten die Mannschaften mit großer Anstrengung zu arbeiten. Der hohe Seegang, das auf dem Verdeck fußhoch und auf Takelage und Segel gefrorene Eis erschwerte das Geschäft. Beim Bergen der Ladung, am 12. März gegen Abend, ertrank ein Dievenower Fischer durch Umschlagen eines Bootes, und mehrere andere befanden sich in Lebensgefahr⁵⁴).

Pillau, 24. März 1847: Die Slup „Sophia Helena“, Kapitän Klager, von Swinemünde, ist heute mit der Besatzung des am 11. März unweit Schwantus, eine Meile von Kammin, eine Drittelmeile von West-Dievenow gestrandeten Braunsberger Schooners „Arthur“ hier angekommen⁵⁵).

Der Schooner hat also 45 und eine halbe Doppelreise gemacht. „Doppelreise“ bedeutet: eine Reise von Ostpreußen nach einem Auslandshafen und zurück. Manchmal wurden diese Doppelreisen auch zu Dreiecksreisen erweitert, indem man vom Zielhafen noch nach einem anderen Hafen weitersegelte und dort eine Ladung für Braunsberg, Pillau oder Königsberg einnahm. Die meisten Rückreisen, nämlich 31, mußte die „Arthur“ allerdings in Ballast antreten, das heißt: der Laderaum wurde mindestens zu einem Drittel, oft sogar zur Hälfte der Tragfähigkeit voll Sand geschüttet, um dem Schiff auf See eine ausreichende Stabilität zu verleihen; es mußte „geradestehen können“, sagten die Schiffer. Diesen Sand löschte man im Zielhafen am sogenannten Ballastplatz, wo er Eigentum der Hafenbehörde wurde. Ob Braunsberg einen eigenen Ballastplatz hatte, ist leider nicht überliefert; zu vermuten ist, daß er neben der Pfahlbude lag, denn zu einer etwaigen Fahrt passargeaufwärts bis Braunsberg benötigte das Schiff keinen Ballast, im Gegenteil: je geringer sein Tiefgang war, um so eher bestand die Aussicht, bis zur Stadt hinaufzukommen.

53) Ebd. v. 12. 3. 1847.

54) Ebd. v. 12. 3. 1847.

55) Ebd. v. 26. 3. 1847.

Die Reisen der „Arthur“ richteten sich fast durchweg nach ausländischen Häfen, nämlich:

Dundee	14
London	10
Newcastle	7
Hull	6
Alloa	3
Kirkcaldy	3
Leith	3
Dysart	1
Hartlepool	1
<hr/>	
Großbritannien	48 Reisen

Ferner nach folgenden Festlandshäfen:

Rotterdam	5
Amsterdam	1
Bordeaux	1
Christiania	1
Bergen	1
Sankt-Petersburg	1
Stettin	1
<hr/>	

das sind 11 Reisen

Ingesamt 59 Zielhäfen

An Ladungen werden genannt

Ausgehend:

Flachs	19
(Restladung Flachs 1)	
Garn	1
Werg	1
Leinsamen	1
<hr/>	
Flachsprodukte	22 Ladungen

sodann:

Getreide	8
Weizen	7
Roggen	2
Gerste	2
Hülsenfrüchte	1
Bohnen	1
Wicken	3
<hr/>	
Lebens- und Futtermittel	24 Ladungen
<hr/>	
Faßdauben	1
<hr/>	
insgesamt	47 Ladungen

Einkommend:

Kohle	11
Kalksteine	1
	<hr/>
	12 Ladungen
Zucker	1
Heringe	1
Kaufmannsgut	2
unbekannt	2
	<hr/>
	6 Ladungen
In Ballast	26 Reisen.
Zwischenreisen	10 Reisen.

Man wird natürlich die Frage aufwerfen dürfen, aus welchem Grunde sich Kuckein dieses kleine Schiff habe bauen lassen. Die Antwort ist schwierig. Weder unterscheiden sich die Bestimmungshäfen des Schooners wesentlich von denen der anderen Schiffe, noch hat die „Arthur“ andere Ladungen zu befördern als die Briggen und Barken. Bestenfalls könnte man erwähnen, daß die Rückladungen aus Großbritannien noch geringer wurden, als sie bei den größeren Schiffen waren. Kleine Schiffe waren in Braunsberg auch vorhanden, der Schooner „Delphin“ mit 100 Tonnen und die Galeasse „Passarge“ mit 174 Tonnen Tragfähigkeit; beide konnten sicherlich den Fluß aufwärts von Pfahlbude bis zur Stadt segeln. Es ist höchstens denkbar, daß Kuckein mit der „Arthur“ (auch 174 Tonnen) der Reederei Stampe Konkurrenz machen wollte. Daß solch ein Wettbewerbsdenken möglich war, wurde oben (Seite 80) bereits angedeutet. Aber letztendlich beweisen läßt es sich nicht.

So bleibt der Schluß: Kuckein benötigte neben seinen größeren Schiffen einen kleinen Segler, um *geringere* Ladungspartien zu befördern, für die andere Schiffe zu groß und damit unrentabel waren. Und an solchen geringen Frachtpartien wird es in dem kleinen Hafen Braunsberg sicher nicht gefehlt haben. Damit aber deutet die Existenz des Schooners „Arthur“ doch eine gewisse Mannigfaltigkeit des Braunsberger Frachtenmarktes an. Vielleicht ist es kennzeichnend, daß Getreide- und Futtermittelfrachten die Zahl der Flachs Ladungen des Schooners leicht übertreffen.

Als Reeder muß man immer mit Verlusten auf See rechnen, und das in vermehrtem Maße bei kleineren Schiffen wie dem Schooner „Arthur“, und dementsprechend vorsorgen, sofern dies wirtschaftlich zu ermöglichen ist. Kuckein hatte den nötigen Weitblick gehabt und im Spätherbst 1845 bei Heinrich Otto Becker in Pillau eine Brigg von 110 (Alten) Preußischen Normallasten bestellt. Der Schiffzimmermeister war, wie wohl erinnerlich, der Sohn von Heinrich Daniel Becker und hatte seine Werft am „Kai“ auf der Westseite des „Hinterhafens“. Am 9. Juni 1846 bekam das Schiff

seinen Beilbrief⁵⁶⁾. Es war, wie gewohnt, aus Eichenholz gebaut und von mittelscharfer Bauart, das heißt: seine Bodenplanken kimmten vom Kiel nach beiden Seiten etwas auf, was dann auch an Bug und Heck eine schärfere Linienführung bedingte. Wir haben mit diesen Angaben das erste *Zeugnis* dafür, daß man sich im ostpreußischen Schiffbau von der „völligen“ Rumpfform losgesagt hatte; allerdings wird dieser Prozeß sich realiter schon einige Jahre *früher* vollzogen haben, nur haben wir eben keine Angaben darüber. Selbstverständlich hatte Becker der Brigg Eisen statt der Holzbolzen gegeben, allerdings noch nicht verzinkte oder verkupferte Bolzen; an einen Einsatz des Seglers in tropischen Gewässern, wo Verzinkung oder Kupferung gegen den stärkeren Rostbefall nötig sind, war also nicht gedacht.

Das Schiff wurde beim Stapellauf auf den schönen Namen „Olivia“ getauft. Leider wissen wir nicht, welches Familienglied bei diesem Namen Pate gestanden hat, ob eine Tochter, Schwieger- oder Enkeltochter⁵⁷⁾.

Dafür aber haben wir exakte Angaben über die Maße des Seglers. Bei einer Breite von 6,92 Metern war die Brigg 25,98 Meter lang; ihr Breite-Längen-Verhältnis war also 1 zu 3,75. Gleichzeitig machen diese Zahlen eine Aussage über die Segelfläche der „Olivia“, denn in damaliger Zeit berechnete man die Leinwand eines Schiffes nach der Regel Länge mal Breite mal 2. Danach konnte die Brigg 360 Quadratmeter Segel tragen — immerhin die Fläche eines mittleren Schrebergartens.

Die Tiefe der Laderäume wird mit 4,09 Metern angegeben, die Eintauchtiefe des Schiffes mit 3,60 Metern, so daß die „Olivia“ bei dem damaligen Wasserstand im Pillauer Tief in jedem Fall einlaufen konnte, ohne leichtern — oder wie man damals sagte: lichten — zu müssen und sich auf dem Frischen Haff mindestens bis zum Katt-Haken ihrem Heimathafen nähern konnte.

Der Raumgehalt der Brigg wurde mit 501 Kubikmetern, ihre Tragfähigkeit mit 236 Tonnen festgestellt. Damit übertraf sie den vorlorengegangenen Schooner „Arthur“ um das 2,9fache.

Die erste Besichtigung nahm Lloyd's London im November 1846 in Leith vor, wobei das Schiff Klasse A 1 auf sieben Jahre erhielt. Da indessen schon im Januar 1848 in Hull eine weitere Besichtigung stattfand, ist damit zu rechnen, daß das Schiff im Winter 1847/1848 Seeschaden erlitten hatte. Danach geht die Reederei Kuckein zum Bureau Veritas in Paris über, wie übrigens die meisten ostpreußischen Reeder zu dieser Zeit. Leider sind hier nicht alle Besichtigungen, die das Bureau Veritas an der „Olivia“ vornahm, vermerkt. Immerhin wurde die Brigg im Mai 1860 in Pillau repariert, ohne Frage von Heinrich Otto Becker. Im Jahre 1862 be-

56) Sammlung Braunsberger Segelschiffe durch den Verfasser.

57) OERESUNDSLISTE v. 8. 7. 1846; LLOYD, SHIPOWNERS 1846, Supplement 0 ohne Nummer.

kam sie in Königsberg einen neuen Kiel; das bedeutet: das Schiff hatte vorher eine schwere Grundberührung gehabt, so daß sein Kiel erneuert werden mußte. Aber bei der Besichtigung im Mai 1863 bekam der Segler schon wieder die Klasse 1 auf zwei Jahre.

Die Zielhäfen der „Olivia“ liegen meist in Großbritannien, aber in größerer Streuung als bei anderen Braunsberger Schiffen. Nämlich:

Newcastle	14
Dundee	6
Hull	4
Liverpool	4
London	4
Aberdeen	1
Aberdovey (Wales)	1
Arundel (Ärmelkanal)	1
Cardiff	1
Dundalk	1
Gloucester	1
Hartlepool	1
Leith	1
Mistley (bei Harwich)	1
Sunderland	1
<hr/>	
insgesamt:	42 Reisen

Auf dem europäischen Festland wurden aufgesucht:

Amsterdam	4
Helsingör	2
Lissabon	1
Torre Vieja (Spanien)	1
Barcelona	1
<hr/>	
insgesamt:	9 Reisen

An deutschen Häfen sind zu nennen:

Memel	4
Stettin	3
Leer	1
<hr/>	
insgesamt:	8 Reisen

An Ladungen beförderte die „Olivia“:

Kohle	18
Getreide	12
Hülsenfrüchte	1
unbekannte Ladungen	12
Flachs	8
Salz	8
Holz	4
Kaffee	1
<hr/>	
insgesamt:	54 Reisen mit Ladung

Die Kaffeeladung dürfte die wertvollste Fracht gewesen sein, die ein Braunsberger Schiff je befördert hat. In Ballast (22 Reisen) machte das Schiff nur *kurze* Reisen von einem Löschhafen zu einem neuen Ladehafen. An der Ladungsliste ist auf den ersten Blick zu erkennen, daß die „Olivia“ der Versorgung des Heimatlandes (Kohle, Salz, Kaffee) und der Versorgung ausländischer Hafenstädte (Getreide, Hülsenfrüchte, Holz sowie unbekannte Ladungen) diente. Die Flachsfahrt, das Charakteristikum Braunsberger Handels, trat stark zurück.

Die Reiseliste der „Olivia“ zeigt folgendes Bild:

Sundpassage	von	nach	Ladung
08. 07. 1846	Königsberg	Amsterdam	Roggen
08.	Amsterdam	Newcastle	—
02. 09.	Newcastle	Königsberg	Kohle
15. 10.	Pillau	Leith	Flachs
11.	Leith	Pillau	Ladung
1846/1847	Winterlage	Pillau	—
04. 1847	Pillau	Amsterdam	Getreide
24. 07.	Amsterdam	Memel	—
17. 08.	13. 8. ab Memel	Dundalk	Sleepers
09.	Dundalk	Liverpool	—
12. 11.	Liverpool	Königsberg	Salz
14. 12.	Königsberg	Hull	Hülsenfrüchte
25. 12.	Königsberg	an Hull	Hülsenfrüchte
20. 01. 1848	ab Hull	Hartlepool	—
24. 01.	Hull	an Hartlepool	—
17. 02.	Hartlepool	Lissabon	Ladung
25. 03.	Hartlepool	an Lissabon	Ladung
24. 04.	ab Lissabon	Pillau	Seesalz
20. 09.	Lissabon	an Pillau	Seesalz
11.	ab Pillau	London	Getreide
17. 11.	Pillau	London	Getreide
1849	Zweiter Deutsch-Dänischer Krieg		
	London	Zwischenreisen	Ladung
1850	Zwischenreisen	Amsterdam	Ladung
05. 11.	Amsterdam	Königsberg	Kaffee
1850/1851	Winterlage	Königsberg	—
22. 07. 1851	Königsberg	Aberdeen	Flachs
08.	Aberdeen	Newcastle	—
26. 08.	Newcastle	Pillau	Kohle
1851/1852	Winterlage	Pillau	—
03. 1852	Pillau	Memel	—
24. 04.	Memel	Arundel	Schiffbauholz
05.	Arundel	Newcastle	—
10. 11.	Newcastle	Pillau	Kohle

Sundpassage	von	nach	Ladung
1852/1853	Winterlage	Pillau	—
19. 01. 1853	Pillau	Hull	Weizen
09. 04.	Hull	Königsberg	Kohle
17. 05.	Königsberg	Hull	Weizen
25. 06.	Hull	Pillau	Steinsalz
29. 07.	Königsberg	Liverpool	Weizen
28. 09.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
05. 11.	Königsberg	Mistley	Weizen
01. 1854	Mistley	Newcastle	—
11. 02.	Newcastle	Pillau	Kohle
23. 04.	Pillau	London	Weizen
06.	London	Torrevieja	Ladung
09. 12.	Torrevieja	Königsberg	Seesalz
1854/1855	Winterlage	Königsberg	—
21. 05. 1855	Königsberg	Sunderland	Weizen
27. 08.	Sunderland	Pillau	Kohle
31. 10.	Königsberg	Dundee	Flachs
11.	Dundee	Newcastle	—
17. 12.	Newcastle	Pillau	Kohle
1855/1856	Winterlage	Pillau	—
18. 03. 1856	Pillau	Dundee	Flachs
03.	Dundee	Newcastle	—
29. 04.	Newcastle	Königsberg	Kohle
06.	Königsberg	Memel	—
12. 08.	Memel	Newcastle	Flachs
19. 09.	Newcastle	Königsberg	Kohle
30. 10.	Pillau	Dundee	Flachs
02. 01. 1857	Dundee	Helsingör	Kohle
21. 01.	Helsingör	Pillau	—
	Winterlage	Pillau	—
25. 04.	Pillau	Hull	Flachsprodukte
13. 05.	Pillau	Hull	Flachsprodukte
02. 06.	ab Hull	Newcastle	—
12. 06.	ab Newcastle	Pillau	Kohle
26. 06.	Newcastle	an Pillau	Kohle
16. 07.	ab Pillau	Gloucester	Ladung
31. 07.	Pillau	Gloucester	Ladung
28. 08.	Pillau	an Gloucester	Ladung
05. 09.	ab Gloucester	Cardiff	—
18. 09.	ab Cardiff	Pillau	Kohle
06. 10.	Cardiff	Pillau	Kohle
09. 10.	Cardiff	an Pillau	Kohle
1857/1858	Winterlage	Pillau	—
03. 05. 1858	ab Pillau	Amsterdam	Getreide
28. 05.	Pillau	an Texel	Getreide

Sundpassage	von	nach	Ladung
19. 06.	Amsterdam	an Shields	—
07.	Newcastle	Swinemünde	Kohle
14. 07.	Newcastle	an Swinemünde	Kohle (Zusammen mit „Franziska“) 246 tons (250 Tonnen) Kohle von James Jocey & Co.
29. 07.	ab Swinemünde	Memel	— (zusammen mit „Franziska“)
10. 08.	Swinemünde	an Memel	—
20. 08.	ab Memel	Newcastle	Ladung

Die preußische Brigg „Olivia“, Kapitän Gerlach, von Memel kommend, berichtet, daß sie eine lange und stürmische Reise von 6 Wochen gehabt habe. Am 17. September 1858 fiel der Matrose Heinrich Torreck von der Vormarsrah und ertrank; alle Versuche zur Rettung waren erfolglos⁵⁸⁾.

Bei dieser Gelegenheit werden wir also mit dem Namen eines Besatzungsmitgliedes bekannt, das auf Braunsberger Schiffen angeheuert hatte: Heinrich Torreck. Er gehörte zu einer Pillauer Seemannsfamilie, die ursprünglich der Fischerei in Brandenburg am Haff obgelegen hatte⁵⁹⁾. Es bestätigt sich also die Vermutung, daß außer den Kapitänen auch die Besatzungen der Braunsberger Segler im Kreise Heiligenbeil gesucht wurden. Nach obiger Meldung war die „Olivia“ in die Äquinoktialstürme um den 23. September hineingeraten, die auf der Ost- und Nordsee sehr gefährlich werden können.

14. 10. 1858	ab Newcastle	Pillau	Kohle
04. 11.	Newcastle	an Pillau	Kohle
1858/1859	Winterlage	Pillau	—
11. 04. 1859	ab Pillau	Stettin	Getreide
28. 04.	ab Stettin	London	Ladung
20. 05.	Stettin	an Gravesend	Ladung
17. 06.	London	an Hartlepool	—
27. 06.	ab Hartlepool	Pillau	Kohle
08. 07.	Hartlepool	an Pillau	Kohle
16. 09.	ab Pillau	Leer	Getreide
22. 10.	Pillau	an Leer	Getriebe
03. 11.	ab Leer	Newcastle	—
28. 11.	ab Newcastle	Pillau	Kohle ⁶⁰⁾
14. 12.	Newcastle	Pillau	Kohle
21. 12.	Newcastle	an Pillau	Kohle

58) OSTSEE-ZEITUNG v. 3. 10. 1858.

59) SCHEMMERLING, Heiligenbeil II 322.

60) Die Dreifachdatierung derselben Reise ist so zu verstehen: 1. Datum des Auslaufens aus dem Ladehafen, 2. Datum der Sund-Passage, 3. Ankunft im Zielhafen. An dieser Dreifachdatierung ist die Reisegeschwindigkeit des Schiffes gut ablesbar.

Sundpassage	von	nach	Ladung
1859/1860	Winterlage	Pillau	—
05. 1860	Pillau	Liverpool	Ladung
05. 06.	Pillau	an Liverpool	Ladung
03. 07.	ab Liverpool	Pillau	Steinsalz
03. 08.	Liverpool	an Pillau	Steinsalz
01. 09.	ab Pillau	London	Schiffbauholz
27. 09.	Pillau	London	Schiffbauholz

Im Herbst 1860 hatten alle Schiffe mit sehr schweren Stürmen zu kämpfen. Aus Mandal (Südspitze Norwegens) wird am 7. Oktober 1860 gemeldet:

Die Brigg „Olivia“ aus Braunsberg, von Pillau nach London mit Holz bestimmt, ist mit bedeutenden Überwasserschäden in Tregde-Fjord eingekommen.

Kristansand meldet am 16. Oktober:

Die Brigg „Olivia“ löscht die Ladung, um ihre Schäden reparieren zu können⁶¹⁾. — In Häfen, wo es kein Schwimmdock gab, war damals das Löschen der Ladung meist die einzige Möglichkeit, das Schiff auf einer Slip an Land zu ziehen, um die Schadenstellen im Rumpf zu erreichen.

12. 1860	Pillau	an London	Schiffbauholz
30. 12.	London	an Shields	—
1860/1861	Winterlage	Newcastle	—
26. 01. 1861	ab Newcastle	Barcelona	Ladung
02.	Newcastle	an Barcelona	Ladung
03.	Barcelona	Torrevieja	—
04. 04.	ab Torrevieja	Memel	Seesalz

Am 13. Juni 1861 wurde die Brigg „Olivia“ auf der Reise Torrevieja — Memel im Englischen Kanal bei Portland durch die holländische Bark „Eduard Marie“ (von Banjuwangi auf Java kommend) angesprochen: An Bord der „Olivia“ alles wohl, seit Torrevieja 70 Tage in See⁶²⁾.

Solche Meldungen waren in einer Zeit ohne Telegrafie die einzige Mitteilungsmöglichkeit, die ein Schiff hatte, das lange in See war, ohne einen Hafen zu berühren.

17. 07. 1861	Torrevieja	Memel	Seesalz
25. 07.	Torrevieja	an Memel	Seesalz
30. 08.	ab Memel	Dundee	Ladung
31. 08.	See	Memel	Ladung
		retourniert wegen konträren Windes	
09.	Memel	Dundee	Ladung

61) OSTSEE-ZEITUNG v. 13. 10. 1860.

62) Ebd. 1861 Nr. 296.

Sundpassage	von	nach	Ladung
09.	Dundee	an Stettin	Ladung
19. 10.	Stettin	an Dundee	Ladung
29. 10.	ab Dundee	Shields	—
31. 10.	lädt in New- castle	Pillau	Kohle
22. 12.	Newcastle	Pillau	Kohle
1861/1862	Winterlage	Pillau	—
31. 05. 1862	ab Pillau	Aberdovey	Ladung
06. 07.	Pillau	an Aberdovey	Ladung
22. 07.	ab Aberdovey	Liverpool	—
27. 07.	Aberdovey	an Liverpool	—
02. 08.	ab Liverpool	Pillau	Steinsalz
24. 08.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
27. 08.	Liverpool	an Pillau	Steinsalz
06. 10.	ab Braunsberg	for order Kopenhagen	Flachs
10. 10.	Braunsberg	an Kopenhagen	Flachs

Da Kapitän Gerlach in Kopenhagen keine Order vorfand, wohin die Ladung der „Olivia“ bestimmt sei, versiegelte er nach Dundee⁶³).

16. 11. 1862	Braunsberg	an Dundee	Flachs
07. 12.	ab Dundee	Newcastle	—
12. 12.	lädt in New- castle	Helsingör	Kohle
29. 12.	Newcastle	an Helsingör	Kohle

Die „Olivia“ mußte auf der Reise von Newcastle nach Helsingör schwere Brecher übernehmen, die an Steuerbord 5 Stützen zerbrachen und das Schanzkleid auf beiden Schiffsseiten sowie das Ruderrad beschädigten⁶⁴).

15. 01. 1863	ab Helsingör	Pillau	—
18. 01.	Helsingör	an Pillau	—
1863	Winterlage	Pillau	—
	Nach Stralsund	verkauft	
23. 05.	ab Pillau	London	Ladung
	unter Kapitän Ferdinand Jörck.		

Die Kapitäne der „Olivia“ sind uns teilweise schon bekannt.

C. G. Hamann führte die Brigg vom Juni 1846 bis Dezember 1847. Er war 1836 bis 1840 Schiffer des Schooners „Arthur“ und 1841 bis 1843 Führer der Brigg „Copernicus“ gewesen.

Weniger bekannt ist J. P. Taube, der von Anfang 1848 bis Herbst 1849 Kapitän der „Olivia“ war. In seine Zeit fielen die beiden

63) Ebd. Oktober 1862.

64) Ebd. Januar 1863.



Abb. 10: Kapitän Johann Heinrich Parlow

Deutsch-Dänischen Kriege von 1848 und 1849, die die „Olivia“ teils in Lissabon, teils in London überlebte. Taube war vorher kurze Zeit, nämlich von Mai bis Oktober 1846, auf dem Danziger Schiff „Juliane“ gewesen⁶⁵). Der Name Taube kommt im Kreise Heiligenbeil vor⁶⁶); so wird man anzunehmen haben, daß der Kapitän Taube wie so viele Schiffsführer aus diesem Kreise gebürtig war.

Taubes Nachfolger war der namhafte Kapitän Johann Heinrich Parlow. Er kommandierte die „Olivia“ vom Herbst 1849 bis zum September 1851⁶⁷). Geboren am 22. Juli 1823 in Pillau als Sohn des Kapitäns Johann Gottlieb Parlow (geb. 1789) und der Anna Maria Meyer (geb. 1786), fuhr er wohl auf dem Schiffe seines Vaters. Schon mit 25 Jahren wurde er von Kuckein mit der Führung der „Olivia“ betraut. Dann war er drei Jahre auf einem Schiff, dessen Name uns nicht bekannt ist, um im April 1854 die Bark „Franziska“ der Reederei Kuckein zu übernehmen, die er bis zum Dezember 1856 behielt. Danach ging er zu dem Reeder Friedrich Dultz in Pillau, der ihn auf 10 Jahre, 1859—1869, mit der alten Bark „Therese“ betraute, mit der er nicht viel Gutes erlebte. 1870 bekam er dann die berühmte Bark „Pudel“, die er bis 1891 mit viel Glück führte; sie war das beste Pillauer Segelschiff. Verheiratet war Parlow mit Caroline Marie Claßen, einer in Kopenhagen geborenen Dänin (1831—1905). Parlow selbst starb nur 3 Tage vor ihr, nämlich am 4. November 1905. Ihrer beider Sohn war Johannes (Hans) Parlow (1856—1928), Autor vieler Segelschiffsbücher und Dichter des Pillau-Liedes „Es liegt eine Stadt am Baltischen Meer“, das 1925 von Marineobermusikmeister Arno Kühn vertont wurde und von den Pillauern bei allen Heimattreffen gesungen wird. Hans Parlow ist unser Gewährsmann für manche seemännischen Bräuche; er wird weiter unten zitiert werden⁶⁸).

L. F. Gerlach war ein Kuckein-Kapitän; jedenfalls kennen wir ihn nur als Führer Braunsberger Segler. Von September 1849 bis April 1851 befehligte er die Brigg „Emma“, von der noch zu sprechen sein wird. Im März 1852 übernahm er die „Olivia“ und behielt sie, bis das Schiff im Mai 1863 nach Stralsund verkauft wurde⁶⁹). Die Anfangsbuchstaben seiner Vornamen, L. F., sind wahrscheinlich als Louis Ferdinand auszulegen und könnten an jenen Louis Ferdinand Gerlach erinnern, der, in Tilsit geboren, Leutnant im 1. Ostpreußischen Infanterieregiment wurde und am 19. Oktober 1813, also in den Befreiungskriegen, in Zorndorf bei Küstrin an „Nervenfieber“ (Typhus) verstarb. Zu seinem Gedächtnis dürfte der Kapitän L. F. Gerlach benannt worden sein⁷⁰).

65) OERESUNDSLISSE ab Mai 1846.

66) Z. B. SCHEMMERLING I 221, in Patersort; GUTTZETT, Heiligenbeil 209; ders., Bürgerbuch 67.

67) OERESUNDSLISSE 1849—1851.

68) KAFFKE, Parlow.

69) OSTSEE-ZEITUNG v. 25. 5. 1863.

70) MOELLER, Auszüge 725.

Der weitere Lebensweg des Schiffes läßt sich mit wenigen Sätzen schildern. Im Mai 1863 wurde die „Olivia“ an Carl Siebe & Co. in Stralsund verkauft, der ihr 1873 den Namen „Adolph und Anna“ gab. Bis zum Juli 1886 war sie noch in Fahrt, also 40 Jahre. Dann wurde sie in Danzig abgewrackt.

Am 11. März 1847 war der Braunsberger Schooner „Arthur“ an der Insel Wollin gescheitert⁷¹⁾). Kuckein sah sich nach einem Ersatz um. Es traf sich glücklich, daß der Pillauer Schiffszimmermeister C. G. Eggert gerade eine Bark für eigene Rechnung, das heißt also zum Verkauf, gebaut hatte. Das Schiff hatte wenige Tage vor der Strandung des Schooners „Arthur“, nämlich am 6. März 1847, seinen Beilbrief bekommen⁷²⁾). Eggert hatte seinen Schiffbauplatz neben Heinrich Otto Becker am „Kai“, der Westseite des Hinterhafens. Verwandt war er vermutlich mit dem Königsberger Schiffzimmermeister Ludwig Eggert, der dort von 1847 bis 1876 Schiffbau betrieb⁷³⁾). Kuckein kaufte die Bark auf der Stelle und nannte sie „Franziska“; schon am 28. März ging sie auf Jungfernreise nach Liverpool. Sie war mit 370 Tonnen Tragfähigkeit und 784 Kubikmetern Nettorauengehalt vermessen und stand mit diesen Maßen nur wenig hinter der Bark „Vigilante“ zurück.

Wie alle Braunsberger Schiffe war die „Franziska“ aus Eichenholz gebaut. Ihre Rumpfform war mittelscharf. Die Bolzen, die die Planken an die Spanten hefteten, waren aus unverzinktem Eisen; Reisen in tropische Gewässer hatte man also nicht vorgesehen, sonst hätte man Kupferbolzen verwendet. Die Innenmaße des Schiffes waren: 28,05 Meter Länge, 7,47 Meter Breite, 4,42 Meter Raumtiefe; die Außenmaße stehen uns leider nicht zur Verfügung, sie müßten naturgemäß etwas größer sein. Das Verhältnis von Breite zu Länge war 1 zu 3,76 — das heißt: Es glich den Proportionen der Brigg „Olivia“, die Heinrich Otto Becker im Juni 1846 in Fahrt gebracht hatte. Hätte Kuckein mit dem Erwerb der „Franziska“ noch ein oder zwei Jahre gewartet, so hätte sich für dieses Schiff auch in Pillau der Einfluß des amerikanischen Clipperbaues bemerkbar gemacht; dort konstruierte man ab 1849 Segler in einem Breite-Längen-Verhältnis 1 zu 5 oder gar 1 zu 6, was naturgemäß auf die Geschwindigkeit dieser Schiffe erheblichen Einfluß hatte. Nein, die „Franziska“ war noch nach alter Art gebaut; das wird sich an der Länge ihrer Reisen deutlich zeigen.

Wie schon bei anderer Gelegenheit gesagt, berechnete man damals die Segelfläche eines Schiffes, indem man die Länge mit der Breite multiplizierte und das Ergebnis mit 2 malnahm. Das ergab bei der „Franziska“ 419 Quadratmeter Leinwand. Da wir aber nur die Innenmaße des Schiffes kennen, ist bei Verwendung der Außenmaße ein höheres Ergebnis zu erwarten, höchstwahrscheinlich

71) Siehe oben S. 118 f.

72) Sammlung Pillauer Segelschiffe durch den Verfasser.

73) Ebd.

etwa 480 Quadratmeter. Wie schon erwähnt, war die „Franziska“ als *Bark* getakelt, das heißt: Ihre beiden vorderen Masten waren je mit 3 oder 4 Rahsegeln versehen, der dritte Mast trug ein Gaffelsegel, den Besan. Das entspricht auch der Kopffzahl der Besatzung, die mit 11 Mann angegeben wird; theoretisch rechnete man mit einem Mann für jedes große Segel, deren die „Franziska“ sieben hatte.

Kuckein ließ das Schiff nicht mehr bei Lloyd's London klassifizieren, sondern ging wie die meisten ostpreußischen Reeder um 1850 zu dem Bureau Veritas in Paris über, offenbar, weil hier die Klassifikation einfacher war als bei Lloyd's London. Nur leider sind in deutschen Bibliotheken die Klassifizierungsregister von Bureau Veritas nicht systematisch gesammelt worden, so daß man sich über die dort registrierten Schiffe nicht so gründlich orientieren kann wie bei Lloyd's London. Die „Franziska“ ist mindestens im Oktober 1850 in Rotterdam, im April 1853 in Stettin, 1857 wieder in Rotterdam, im Mai 1860 in Pillau und im April 1862 (wahrscheinlich in Falmouth) besichtigt worden⁷⁴⁾.

Die Reisen der „Franziska“ macht uns hauptsächlich die Oereundsliste bekannt.

Sundpassage	von	nach	Ladung
23. 03. 1847	ab Pillau	Liverpool	Getreide
28. 03.	Pillau	Liverpool	Getreide
„Franziska“ nahm den Rest der Ladung auf der Reede von Pillau ein.			
08. 06. 1847	Liverpool	Pillau	Steinsalz
07.	Pillau	Danzig	—
06. 08.	Danzig	Liverpool	Schiffbauholz
20. 10.	Liverpool	Königsberg	Steinsalz
14. 12.	Pillau	Hull	Getreide
20. 01. 1848	ab Hull	Hartlepool	—
17. 02.	ab Hartlepool	Lissabon	Ladung
12. 03.	Hartlepool	an Lissabon	Ladung
29. 04.	ab Lissabon	Pillau	Seesalz
17. 09.	Lissabon	Pillau	Seesalz
20. 09.	Lissabon	an Pillau	Seesalz
23. 11.	ab Pillau	London	Getreide
03. 12.	Pillau	London	Getreide
23. 12.	Pillau	an London	Getreide
1849	London	Setúbal	Ladung
12. 08.	Setúbal	Pillau	Seesalz

Der Zweite Deutsch-Dänische Krieg dauerte bekanntlich von Februar bis Juli 1849. Anders als im ersten Krieg handhabten die Dänen die Seeblockade diesmal viel schärfer. Danzig und Pillau wurden gesperrt. Am 20. April 1849 legte sich die dänische Kriegsbrigg

74) BUREAU VERITAS 1850, 1853, 1860, 1862.

„Saint-Croix“ unter Kapitän Holm auf der Pillauer Reede vor Anker. Allerdings behielt sie ihren Ankerplatz 2 Seemeilen vor der Küste nicht ständig bei, sondern segelte bei starkem auflandigen Wind in die Ostsee hinaus, um sich selbst nicht durch eine etwaige Strandung zu gefährden. Sie hinderte heransegelnde Schiffe daran, in Pillau einzulaufen, und Schiffe, die von Pillau in See gehen wollten, ihre Reise fortzusetzen. Doch gelang es manchen Kapitänen, bei Nacht die Blockade zu umgehen. Am 26. Mai wurde die „Saint-Croix“ durch die Korvette (kleines Vollschiß) „Galathea“ abgelöst. Merkwürdigerweise blieb Memel unblockiert, und so ließen Königsberger Ablader ihre Frachten binnendurch nach Memel gehen, was freilich zeitraubend und kostspielig war. Doch als die „Franziska“ am 12. August den Öresund passierte, war der Krieg bereits beendet. Dunkel bleibt nur, wo das Schiff die vielen Wochen zwischen Setúbal und dem Öresund zugebracht hat.

Sundpassage	von	nach	Ladung
1849/1850	Winterlage	Pillau	—
27. 03. 1850	Pillau	Kirkcaldy	Flachs
04.	Kirkcaldy	Newcastle	—
11. 05.	Newcastle	Swinemünde	Kohle
06.	Swinemünde	Pillau	—
09. 07.	Pillau	Hull	Flachs
07.	Hull	Newcastle	—
18. 08.	Newcastle	Swinemünde	Kohle
09.	Swinemünde	Pillau	—
26. 09.	Pillau	Rotterdam	Roggen
28. 11.	Rotterdam	Pillau	—
1850/1851	Winterlage	Pillau	—
03. 1851	Pillau	Memel	—
09. 04.	Memel	Liverpool	Schiffbauholz
05. 06.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
07.	Pillau	Memel	—
21. 07.	Memel	Liverpool	Schiffbauholz
11. 10.	Liverpool	Pillau	Steinsalz
1851/1852	Winterlage	Pillau	—
03. 1852	Pillau	Memel	—
23. 04.	Memel	Newross	Schiffbauholz
05.	Newross	Liverpool	—
03. 07.	Liverpool	Wiborg	Steinsalz
13. 08.	Wiborg	Gloucester	Dielen
10. 10.	Gloucester	Pillau	Steinsalz
28. 11.	Pillau	Plymouth	Weizen
1852/1853	Winterlage	Plymouth	—
03. 1853	Plymouth	Liverpool	—
11. 04.	Liverpool	Stettin	Steinsalz
05.	Stettin	Königsberg	—

Sundpassage	von	nach	Ladung
25. 05.	Königsberg	Hull	Weizen
08. 07.	Hull	Pillau	Steinsalz
13. 08.	Pillau	Hull	Weizen
19. 10.	Hull	Pillau	Steinsalz
11.	Pillau	Libau	—
27. 11.	Libau	Rotterdam	Gerste
1853/1854	Winterlage	Rotterdam	—
03. 1854	Rotterdam	Newcastle	—
02. 04.	Newcastle	Pillau	Kohle
25. 05.	Pillau	Dundee	Flachs
06.	Dundee	Newcastle	—
09. 07.	Newcastle	Pillau	Kohle
08.	Pillau	Memel	—
12. 10.	Memel	Liverpool	Hanfgarn
1854/1855	Winterlage	Liverpool	—
08. 04. 1855	Liverpool	Königsberg	Steinsalz
23. 06.	Königsberg	London	Talg
07.	London	Lissabon	Ladung
08. 12.	Lissabon	Pillau	Seesalz
1855/1856	Winterlage	Pillau	—
06. 1856	Pillau	Memel	—
06. 07.	Memel	Dundee	Flachs
07.	Dundee	Newcastle	—
19. 08.	Newcastle	Königsberg	Kohle
08. 10.	Königsberg	Leith	Hanf
10.	Leith	Newcastle	—
07. 12.	Newcastle	Pillau	Kohle
1856/1857	Winterlage	Pillau	—
16. 05. 1857	Pillau	Hull	Flachs
29. 05.	Pillau	an Hull	Flachs
14. 06.	ab Hull	Archangelsk	—
16. 07.	Hull	an Archangelsk	—
29. 07.	ab Archangelsk	Rotterdam	Holz
18. 09.	Archangelsk	an Rotterdam	Holz
14. 10.	ab Helvoet	Newcastle	—
17. 10.	Rotterdam	Shields	—
17. 11.	Newcastle	Pillau	Kohle
1857/1858	Winterlage	Pillau	—
01. 05. 1858	ab Pillau	Rotterdam	Getreide
26. 05.	Pillau	an Helvoet	Getreide
06.	Rotterdam	Newcastle	—
14. 07.	Newcastle	an Swinemünde	Kohle

versandt von James Jocey & Co., 363 tons Kohle. 363 englische tons sind 369 Metrische Tonnen zu 1 000 Kilogramm.
(Zusammen mit „Olivia“)

Schiffe der gleichen Reederei segelten zusammen, wenn die Ladung und das Reiseziel es erlaubten; sie standen einander gegebenenfalls bei.

Sundpassage	von	nach	Ladung
21. 08. 1858	ab Memel	Grimsby	Ladung
23. 09.	Memel	an Grimsby	Ladung
07. 10.	ab Grimsby	Shields	—
09. 10.	Grimsby	an Shields	—
10. 11.	Newcastle	an Pillau	Kohle
1858/1859	Winterlage	Pillau	—
30. 03. 1859	ab Pillau	Stettin	Roggen
07. 04.	Pillau	an Swinemünde	Roggen
versandt von Edmund & George Hay			3 000 Scheffel Roggen
versandt von Beuge & Schmidt			6 586 Scheffel Roggen
			9 586 Scheffel Roggen
			= 317,5 Tonnen
07. 05. 1859	ab Swinemünde	Stralsund	—
08. 05.	Swinemünde	an Stralsund	—
19. 05.	ab Stralsund	London	Getreide
17. 06.	Stralsund	an London	Getreide
09. 07.	ab London	Shields	—
23. 07.	ab Newcastle	Pillau	Kohle
02. 08.	Newcastle	an Pillau	Kohle
06. 09	ab Pillau	Gloucester	Ladung
10. 10.	Bei Pill gesichtet. Landstationen meldeten vorübersegelnde Schiffe; so wurde jede Kommunikationsmöglichkeit genutzt.		
13. 10.	Pillau	an Gloucester	Ladung
14. 11.	ab Gloucester	Pillau	Steinsalz

Strömstad (am Skagerrak, Schweden) 7. 12. 1859:

In Nordsee und Skagerrak herrschten in letzter Zeit orkanartige Stürme. Die Bark „Franziska“, Kapitän Moje, von Gloucester mit Steinsalz nach Pillau bestimmt, ist hier mit Seeschaden eingekommen; sie war im Kattgat mit einem größeren Schiff kollidiert, wodurch sie Vormarsrah, Stützen und Kranbalken brach und Schaden an den Pardunen und sonstiger Takelage erlitt. Anker und Kette des fremden Schiffes blieben auf dem Deck der „Franziska“ zurück. Kapitän Moje gedenkt die Reise fortzusetzen⁷⁵⁾.

24. 12. 1859	Gloucester	an Pillau	Steinsalz
1859/1860	Winterlage	Pillau	—

Besichtigung, Großreparatur, 1. Klasse Bureau Veritas auf 2 Jahre Pillau, Mai 1860.

75) OSTSEE-ZEITUNG v. 14. 12. 1859.

Sundpassage	von	nach	Ladung
01. 05. 1860	ab Pillau	Aberdeen	Ladung
08. 05.	(Sundlotse) Pillau	Aberdeen	Ladung
17. 05.	Pillau	an Aberdeen	Ladung
09. 06.	ab Aberdeen	Newcastle	—
11. 06.	Aberdeen	an Shields	—
18. 06.	lädt in Newcastle	Pillau	Kohle
23. 06.	ab Newcastle	Pillau	Kohle
02. 07.	Newcastle	an Pillau	Kohle
31. 07.	ab Pillau	Newcastle	Ladung
08. 08.	Pillau	Newcastle	Ladung
16. 08.	Pillau	an Shields	Ladung
13. 09.	ab Newcastle	Konstantinopel	Kohle
14. 12.	Newcastle	an Konstantinopel	Kohle
09. 01. 1861	ab Konstantinopel	Falmouth for order	Ladung
20. 05.	Konstantinopel	an Falmouth	Ladung
05.	Falmouth	Limerick	Ladung
30. 06.	ab Limerick	Cardiff	—
15. 07.	ab Cardiff	Alexandria	Kohle
17. 11.	lädt in Alexandria	Falmouth for order	Ladung
02. 12.	ab Alexandria	Falmouth for order	Ladung
Besichtigung, neuer Kiel, Klasse 1, Bureau Veritas auf zwei Jahre, Alexandria, April 1862; das Schiff muß also eine Strandung erlitten haben, bei der der Kiel beschädigt wurde.			
04. 1862	Alexandria	Falmouth for order	Ladung
13. 04.	ab Falmouth	London	Ladung
18. 04.	bei Deal gesichtet	London	Ladung
22. 04.	Alexandria	London	Ladung
08. 05.	ab Gravesend	Newcastle	—
10. 05.	lädt in Newcastle	für New York	Ladung
27. 07.	Newcastle	an New York	Ladung
05. 08.	lädt in New York	Queenstown für order	Ladung
27. 08.	ab New York	Queenstown	Ladung
06. 10.	New York	an Queenstown	Ladung
09. 10.	ab Queenstown	London	Ladung
25. 10.	Queenstown	an London	Ladung

Sundpassage	von	nach	Ladung
29. 11.	London	an Shields	—
20. 12. p. m.	Newcastle	Pillau	Kohle
25. 12.	Newcastle	an Pillau	Kohle
1862/1863	Winterlage	Pillau	—
01. 05. 1863	ab Pillau	Portsmouth	Ladung
21. 05.	Portsmouth	Pillau	—
30. 05.	Pillau	Portsmouth	Ladung
	verkauft nach Danzig		
04. 06.	ab Ryde	Danzig	—
16. 06.	Portsmouth	an Danzig	—

Die Ladungsliste der „Franziska“ gleicht der der „Olivia“ fast vollständig:

Kohle	14
Salz	13
unbekannte Ladungen	13
Getreide	11
Holz	6
Flachs	5
Hanf	2
Talg	1
Ballastkurzreisen	24
Ballastreisen	2
<hr/>	
insgesamt:	91 Reisen

Mit den Ballastreisen stehen die Braunsberger Segler in schroffem Gegensatz zu den Memeler Schiffen, die auf den *Heimreisen* aus Großbritannien, Frankreich oder den Niederlanden fast nie eine Ladung bekamen, sich auch wohl gar nicht darum bemühten.

Auch die Zielhäfen der „Franziska“ gleichen denen der „Olivia“ weitgehend — freilich mit einem kleinen markanten Unterschied, der nachstehend zu erläutern ist.

Newcastle	13
Liverpool	7
Hull	5
London	5
Dundee	2
Falmouth for order	2
Gloucester	2
Portsmouth	2
Aberdeen	1
Cardiff	1
Grimsby	1
Kirkcaldy	1
Leith	1

Limerick	1	
Newross	1	
Plymouth	1	
Queenstown for order	1	
<hr/>		
Großbritannien insgesamt:	47	Reisen
Rotterdam	4	
Lissabon	2	
Setúbal	1	
Libau	1	
Wiborg	1	
Archangelsk	1	
<hr/>		
sonstiges Europa insgesamt:	10	Reisen
Memel	6	
Stettin	5	
Danzig	1	
Stralsund	1	
<hr/>		
Deutschland insgesamt:	13	Reisen
Alexandria	2	
Konstantinopel (Odessa?)	1	
New York	1	
<hr/>		
Außereuropäische Länder insgesamt:	4	Reisen

Das Interessante an dieser Reiseliste sind natürlich die Häfen Alexandria, Konstantinopel (Odessa ?) und New York. Hierbei ist dreierlei auffällig: das Abgangsjahr, der Abgangshafen und die Ladung. Was die Ladung angeht, wissen wir nur in zwei Fällen, woraus sie bestand: Auf den Reisen nach Alexandria und Konstantinopel beförderte die „Franziska“ Kohlen. Sonst hatte sie Kohle nach Pfahlbude, Pillau, Königsberg oder bestenfalls Swinemünde/Stettin gebracht — also für Rechnung des Reeders, des Kapitäns oder ihrer direkten Abnehmer. Das ist in Alexandria und Konstantinopel anders, hier ist die Kohle ein Gut, das in Großbritannien frei gekauft und am Zielhafen ebenso verkauft wird. Der heutige Mensch wird fragen: Was ist daran so besonderes? Antwort: Diese Möglichkeit war damals noch ziemlich neu. 1651 hatte Oliver Cromwell die sogenannte „Navigationsakte“ erlassen, wonach es fremden Kapitänen und Reedern verboten war, mit britischen Frachten Handel zu treiben; sie durften in Großbritannien nur Waren laden, die ihnen selber gehörten, das heißt: die sie dort käuflich erworben hatten. Diese Verordnung richtete sich damals

vor allem gegen die Holländer, die den britischen Handel an sich bringen wollten. Die „Navigationsakte“ wurde erst am 1. Januar 1850 aufgehoben. Ganz langsam entwickelte sich der *Freihandel*. Seine Förderung ging von England selber aus; bereits Adam Smith (1723—1790) in Glasgow war sein Vorkämpfer und Wegbereiter gewesen. Richard Cobdens (1804—1865) brachte es zu einem Vertrag zwischen England und Frankreich, nach welchem alle britischen Zölle aufgehoben und eine liberale Weltwirtschaft eingeführt wurde. Seitdem war es möglich, daß ein Schiff wie die „Franziska“ in *Großbritannien* eine Ladung übernahm, die kein Eigentum ihres Reeders oder Käpitäns war, sondern die sie „nur“ beförderte. Die Briten wehrten sich nicht länger gegen die Beteiligung nichtbritischer Schiffe an ihrem Handel. Das aber war erst nach 1849, besser: nach 1860 möglich, als sich der *Freihandel* etwas eingespielt hatte. Ein paar deutsche Reeder taufte ihre Schiffe aus Freude über die neuen Möglichkeiten „*Freihandel*“.

Eine ganz andere Frage ist die: Wie wurden Kleinreeder wie Kuckein in dem vom Weltverkehr sehr entfernt gelegenen Braunsberg mit der neuen Situation fertig? Denn es bedeutete doch eine große Umstellung für sie, ihre Schiffe von Braunsberg statt nach *Großbritannien* in die weite Welt segeln zu lassen; mit der „Großen Fahrt“ hatten sie doch so gut wie gar keine Erfahrung. Um die Frage realistischer zu formulieren: Waren die Braunsberger Schiffe für diese Große Fahrt überhaupt geeignet? Waren die Kapitäne imstande, die Schiffe sicher über die großen Wasser zu bringen? Man wird auf diese letzte Frage mit keinem klaren Ja antworten dürfen. Denn abgesehen von Johann Heinrich Parlow, der mit geradezu schlafwandlerischer Sicherheit ein Pillauer Schiff nach Paraguay steuerte, waren die meisten Schiffsführer doch nur mit Ost- und Nordsee vertraut. Charakteristisch erscheint der Weg des Johann Pogedt, der von der Amerikareise der „Braunsberg“ nicht wiederkehrte. Kaum minder kennzeichnend war das dunkle Ende der „Emma“, die im Kattegat verlorenging. Wenig Fingerspitzengefühl für die Möglichkeiten des Schooners „Arthur“ scheint Johann E. Printz gehabt zu haben, der Pillau im allzufrühen Frühjahr verließ und in einen Nachwintersturm geriet, durch den das Schiff vernichtet wurde.

Und die Schiffe selbst? Die „Franziska“ brauchte für die rund 3 400 Seemeilen (6 300 Kilometer) lange Reise von Newcastle nach Konstantinopel 93 Tage, — das sind durchschnittlich 37 Seemeilen pro Etmal, und für die Reise von Cardiff nach Alexandria (rund 3 000 Seemeilen, 5 500 Kilometer) sogar 115 Tage, das sind durchschnittlich 26 Seemeilen am Tag (48 Kilometer) — beides sehr schlechte Leistungen, die nur damit zu erklären sind, daß das Schiff unterwegs Havarie erlitten hatte und in Reparatur gehen mußte, was sich in der Reiseliste andeutet. Dagegen muß man die

Reise Newcastle—New York (3 500 Seemeilen, 6 400 Kilometer) mit 72 Tagen und einem Etmal von 49 Seemeilen beinahe als gut bezeichnen; die Rückreise New York—Queenstown (2 800 Seemeilen) nahm „nur“ 41 Tage in Anspruch. Das ist ein gar nicht so schlechtes Ergebnis, wenn man danebenhält, daß ein *Dampfer* namens „Copernicus“ von New York nach Hamburg 1851 auch 23 Tage benötigte. Immerhin, die Reise von Newcastle nach Pillau, die am 20. Dezember 1862 nachmittags (wie ausdrücklich bemerkt wird) begann und bereits am Ersten Weihnachtstag vollendet wurde, zeigt, daß die Bark bei günstigem Wind auch schneller sein konnte als auf den atlantischen Reisen. Für die rund 1 000 Seemeilen von Newcastle nach Königsberg benötigte sie nur 120 Stunden, das heißt: Sie brachte es auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 8,3 Seemeilen in der Stunde und ein Etmal von 200 Meilen, was die *Frachtdampfer* der Ost- und Nordsee vor dem Ersten Weltkrieg mit Müh' und Not schafften, von den früheren Dampfern zur Zeit der „Franziska“ ganz zu schweigen.

Während die „Franziska“ im Mai 1863 in Ryde auf der Insel Wight lag, wurde sie verkauft, und zwar an die Reederei Johannes A. Rhetz & Co. in Danzig, wo sie bis 1866 verblieb. Nach einer Havarie ging sie in den Besitz des Rostocker Kapitäns A. Koop über, der sie in „Anna Maria“ umtaufte. 1870 kam sie an Kapitän Heinrich zur Nedden in Nienhagen. 1873 strandete sie auf einer Reise von Danzig nach Brake mit Eisenbahnschwellen vor Norderney und ging verloren nach 26 Jahren abwechslungsreicher Seefahrt.

Wie oben vermutet, starb Simon Stampe höchstwahrscheinlich im Jahre 1848. Neben seinen sonstigen Hinterlassenschaften, die nicht unbeträchtlich gewesen sein dürften, ist die Brigg „Emma“ zu nennen, damals noch ein neues Schiff; sie wurde im Herbst des Jahres 1848 von Ferdinand Kuckein erworben und dem Kapitän (Louis Ferdinand) Gerlach unterstellt, der uns bereits auf der „Olivia“ bekannt geworden ist. Bei Kuckein war das Schiff noch 2¾ Jahre in Fahrt. Die Reisen dieser Brigg entsprechen den Reisen anderer Braunsberger Schiffe.

Sundpassage	von	nach	Ladung
Erster Deutsch-Dänischer Krieg 21. 3.—26. 8. 1848			
20. 10. 1848	Königsberg	London	Wicken
11.	London	Newcastle	—
02. 01. 1849	Newcastle	Pillau	Kohle
06. 01.	Newcastle	an Pillau	Kohle
Zweiter Deutsch-Dänischer Krieg Februar bis Juli 1849			
27. 8. 1849	Pillau	Hull	Weizen
16. 10.	Hull	Königsberg	Garn
1849/1850	Winterlage	Königsberg	—

Sundpassage	von	nach	Ladung
22. 03. 1850	Pillau	London	Getreide
04.	London	Newcastle	—
02. 06.	Newcastle	Swinemünde	Kohle
06.	Swinemünde	Pillau	—
07. 08.	Pillau	Aberdeen	Flachs
09.	Aberdeen	Hartlepool	—
06. 10.	Hartlepool	Pillau	Kohle
1850/1851	Winterlage	Pillau	—
10. 04. 1851	ab Pillau	Amsterdam	Weizen
15. 04.	Pillau	Amsterdam	Weizen
27. 04.	Pillau	an Texel	Weizen
30. 04.	Pillau	an Amsterdam	Weizen

Die Ankunft der „Emma“ am 30. April 1851 in Amsterdam ist das letzte sichere Datum, das wir von der Braunsberger Brigg kennen. Ihr Auslaufen aus Amsterdam, Texel oder Vlieland ist nirgendwo zu finden, ebensowenig ihre Öresundpassage und schon gar nicht ihre Ankunft in Pillau. Allenfalls könnte man zwei Notizen in den damals verbreitetsten Schiffszeitungen auf ihr Verschwinden beziehen.

Die „Ostsee-Zeitung“⁷⁶⁾ notiert eine Meldung aus Helsingör vom Montag, dem 9. Juni 1851:

Ein heute hier von der Nordsee angekommener englischer Schiffskapitän berichtete, daß er heute (also am 9. Juni) unter Kullen in Gesellschaft einer ihm unbekanntem Brigg gewesen und, während er in einer schweren Bö Segel bergen mußte, die erwähnte Brigg verschwunden sei, woraus er schließt, daß dieselbe mit Mann und Maus gesunken.

Die „Börsen-Halle“⁷⁷⁾ meldet etwas später:

Bei Kullen soll am Sonntag (also am 8. Juni 1851) während einer Bö ein Brigg- oder Schoonerschiff total verunglückt sein. Indes ist später nichts darüber gehört worden.

Das einzige britische Schiff, das am 9. Juni 1851 den Öresund von Norden her passierte, war die „Elizabeth“ unter Kapitän Beverley, die von London in Ballast nach Danzig bestimmt war. Beverley ist also der einzige Gewährsmann für diesen Schiffsuntergang. Die beiden Meldungen stimmen darin überein, daß der unbekanntem Segler in einer plötzlichen Bö verschwunden sei, also ähnlich wie das deutsche Segelschulschiff „Niobe“ am 26. Juli 1932 im Fehmarn-Belt. Daß die beiden Zeitungen in der Angabe der Tagesdaten und der Takelung des verschwundenen Schiffes voneinander abweichen, ist von keinem Belang. Daß man aber später nichts davon gehört habe, ist schwer damit in Übereinstimmung zu bringen,

76) v. 11. 6. 1851.

77) v. 16. 6. 1851.

daß Kapitän L. F. Gerlach ja im März 1852 die Braunsberger Brigg „Olivia“ übernahm, also aus der Katastrophe der „Emma“ gerettet sein muß.

So bleibt nur die abschließende Feststellung in der Statistik des Jahres 1851, daß Braunsberg ein Schiff von 114 Alten Preußischen Normal-Lasten (210 tdw, 444 NK) auf See verloren habe.

Kuckein verfügte über folgende Schiffe:

Schiff	Takelung	Raum- gehalt	Trag- fähigkeit	bei Kuckein
„Braunsberg“	Brigg	646	305	1825—1860
„Borussia“	Bark	706	333	1827—1846
„Arthur“	Schooner	369	174	1833—1847
„Olivia“	Brigg	501	236	1846—1863
„Franziska“	Bark	784	370	1846—1863
„Emma“	Brigg	444	210	1848—1851
6		3450	1628	1825—1863

Bei Kuckein ist man berechtigt, von einer zwar kleinen, aber immerhin 38 Jahre existierenden Reederei zu sprechen. In den ersten zwei Jahrzehnten fuhren drei Schiffe unter seiner Kontorflagge (die wir leider nicht kennen), nämlich die Brigg „Braunsberg“, die Bark „Borussia“ und der Schooner „Arthur“. Mit dem Jahr 1846 gab es für ein Jahrzehnt einen kräftigen Aufschwung, verursacht durch Neubau und Ankauf, während die „Braunsberg“ noch immer das Rückgrat der Kuckeinschen Handelsflotte bildete. Dazugekommen waren die Briggen „Olivia“ und „Emma“, sowie die Bark „Franziska“. Als „Olivia“ und „Franziska“ verkauft wurden, endete die Kuckeinsche Reederei und damit die seegehende Flotte der Stadt Braunsberg. Außer der Brigg „Emma“ waren alle Schiffe für Kuckein *neu* gebaut worden, davon die Bark „Borussia“ bei der Pfahlbude.

Leider ist es nun so, daß die ermländischen Geschichtsschreiber in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den alten Kommerzienrat Ferdinand Kuckein von 1777 von seinem gleichnamigen Sohn und Nachfolger von 1807 nicht unterscheiden, so daß mancherlei Verwirrung entstanden ist. Dazu kommt wie immer und überall der Ausfall der evangelischen Kirchenbücher, so daß man an vielen Punkten auf Vermutungen angewiesen ist. Es wirkt zum Beispiel äußerst störend, daß wir das Todesdatum von Ferdinand Kuckein senior nicht kennen. Man wird anzunehmen haben, daß er etwa 80 Jahre alt geworden und somit Ende der fünfziger Jahre gestorben ist. Diese Vorbemerkung nur deshalb, um bei der Einordnung der einzelnen Nachrichten einigermaßen festen Boden unter die Füße zu bekommen.

Im Jahre 1840 erfahren wir, daß Kuckein senior das Haus Langgasse 32 besaß. König Friedrich Wilhelm IV., der sich auf der Reise nach Königsberg zur Huldigung befand, hielt vor diesem Hause und nahm eine Erfrischung zu sich. Außerdem wurden ihm Proben ermländischer Seide übergeben, deren Züchtung man damals mit Nachdruck versuchte⁷⁸⁾.

Ab 1848 wird Kuckeins Reederei in allen Schiffsregistern als „Ferdinand Kuckein & Söhne“ firmiert. Gemeint sind Ferdinand Kuckein junior und sein Bruder Theodor. Ferdinand Kuckein junior lebte noch bis 1890 in dem Haus, das sein Vater erworben hatte. Theodor indessen schied schon bald aus der Firma aus und übernahm das Gut Klenau bei Braunsberg, das mindestens seit 1850 zum Besitz der Kuckeins gehörte. Außerdem hatten sie viele Ländereien in der Braunsberger Feldmark, Scheunen in der Malzstraße und Wald in der Nähe der Stadt. Ferdinand junior ließ sich für seine Pferde einen „Marstall“ bauen. Auch eine Villa an der Uferpromenade gehörte ihnen⁷⁹⁾ — kurz, sie waren damals die reichsten Leute der Stadt, besonders, wenn man noch ihre Schiffe hinzuzählt. So ist es verständlich, daß auch Ferdinand junior in den Rat der Stadt Braunsberg gewählt wurde — 1850 als unbesoldeter Ratsmann, 1854 als Ratsherr und 1857 als Stadtverordneter und Ratsherr⁸⁰⁾.

Kuckein senior ersteigerte am 6. Mai 1852 noch das Haus Altstadt 55 nebst Garten für 625 Taler, in dem sich ehemals die Badestube befunden hatte, und schenkte es am 17. Januar 1853 der evangelischen Kirchengemeinde, die hier eine Höhere Töchterschule einrichtete⁸¹⁾. Es nimmt nicht wunder, daß die Firma Kuckein & Söhne im Jahre 1857 zu 60 Talern Gewerbesteuer veranlagt wurde, der höchste Betrag, der zu Braunsberg in jenem Jahre einkam, der auch Ignatz Grunaus Amtsmühle um das Vierfache übertraf⁸²⁾. Jedoch schon 1862 begann der Niedergang. Die ermländischen Bauern bauten statt Flachs Getreide an, das nicht so mühsam zu ernten war und mehr einbrachte. 1866 gründete der preußische Staat in Braunsberg eine Handelskammer, deren Vorsitzender Ferdinand Kuckein junior wurde und es auch bis zum 1. Oktober 1877 blieb⁸³⁾. 1867 verkaufte er das Wohnhaus in der Malzstraße samt Stall und umliegendem Gelände; es kam für 7 300 Taler an die bischöfliche Verwaltung, die neben das Sommerhaus das Konviktsgebäude setzte⁸⁴⁾. Um 1868 errichtete Ferdinand junior in der Neustadt eine Aufbereitungsanstalt für Flachs; sie wurde mit Dampf betrieben

78) BUCHHOLZ, Braunsberg 214.

79) Ebd. 188; LUTTERBERG, Baugeschichte 662; LANGKAU, Handelsstadt Nr. 44.

80) MOELLER, Auszüge 335, 403, 455.

81) DOMBROWSKI, Tugendbund 55.

82) GRUNAU, Grunau 217.

83) MOELLER, Auszüge 622.

84) LUTTERBERG, Baugeschichte 697.

und war wohl ein letzter Versuch, den Braunsberger Flachshandel wieder hochzubringen. Aber nach wenigen Jahren mußte dieser Betrieb geschlossen werden, da es an Facharbeitern mangelte⁸⁵⁾, wahrscheinlich auch, weil sich Ferdinand junior inzwischen dem 70. Lebensjahr genähert hatte und nicht mehr die nötige Schwungkraft besaß, das Unternehmen zu fördern.

85) LANGKAU, Handelsstadt Nr. 44.

13. BINNENSCHIFFE

A. G. Langkau¹⁾ erwähnt, daß Ferdinand Kuckein auch Haffschiffe besessen habe.

Es liegt wohl nahe, bei diesen Binnenschiffen an die *Reisekähne* zu denken, die Kuckein bereits in Bartenstein auf der Alle kennengelernt hatte; über sie war ja schon oben etwas berichtet worden. Der Reisekahn war das Typschiff des Pregels. Wahrscheinlich sind die ersten Reisekähne in Siemohnen erbaut worden, einem Schifferdorf, das zwischen zwei großen Waldgebieten lag, den Grauden im Norden, der Astrawischker Forst (später Forst Kranichbruch genannt) im Süden, in denen ausreichend Schiffbauholz zu finden war. Schiffszimmerleute aus Siemohnen gingen aber auch nach allen anderen Ortschaften, wo ein Schiffer einen Reisekahn gebaut haben wollte; später gründeten sie kleine Holzschiffswerften, beispielsweise in Tapiau, Labiau, Tilsit und auch Königsberg, so daß der Reisekahn das verbreitetste Schiff auf ostdeutschen Gewässern und darüber hinaus war.

Als Fahrzeug, das auch auf kleinen Flüssen verkehren mußte, hatte der Reisekahn einen flachen Boden, für den *Kiefernholz* verwendet wurde, und zwar ungestückte fünfzöllige Planken, die sich über die ganze Schiffslänge erstreckten. Seitenwände, Spiegel, Deck und Roof wurden dagegen aus starkem Eichenholz gezimmert. Einen Kiel hatten die Kähne nicht, statt dessen sehr große und schwere Seitenschwerter, welche die Abdrift verhinderten. Der Spiegel deutete das Alter dieses Schiffstyps an; spätestens um 1750 dürfte diese Bauart aufgekommen sein²⁾.

Die früheren Reisekähne, mit denen wir zur Zeit Ferdinand Kuckeins zu rechnen haben, hatten im vorderen Drittel des Schiffes einen großen Mast, an dem ein Gaffelsegel, zwei dreieckige Vorsegel und oft auch ein ziemlich großes Rahsegel gefahren wurden. Um besser manövrieren zu können, hatte der Segler direkt auf dem Spiegel einen sehr kleinen Besanmast, weshalb dieser Typ *Besankahn* (Abb. 11) genannt wurde.

Der Laderaum zwischen Großmast und Roof wurde mit schweren Holzplatten gedeckt, die aus vielen Einzelteilen zusammengesetzt waren. Eine derartige Lukenabdeckung war vor 1800 keineswegs selbstverständlich; sie machte den Reisekahn zu einem Fahrzeug, das auch wasserempfindliche Ladungen gesichert befördern konnte. Dennoch kam es vor, daß die Lukendeckel bei stürmischem Wetter auf den beiden Haffen weggespült wurden und das Schiff voll Wasser lief und sank. Dann mußte sich die Besatzung in dem sogenannten Handkahn zu retten suchen, den der Segler hinter sich herschleppte. Die Besatzung bestand in der Frühzeit meist aus der Familie des Schiffers. Die Schiffersfrauen waren in den

1) Handelsstadt 158.

2) SZYMANSKI, Kleinschiffahrt 55 f., Abb. 39.

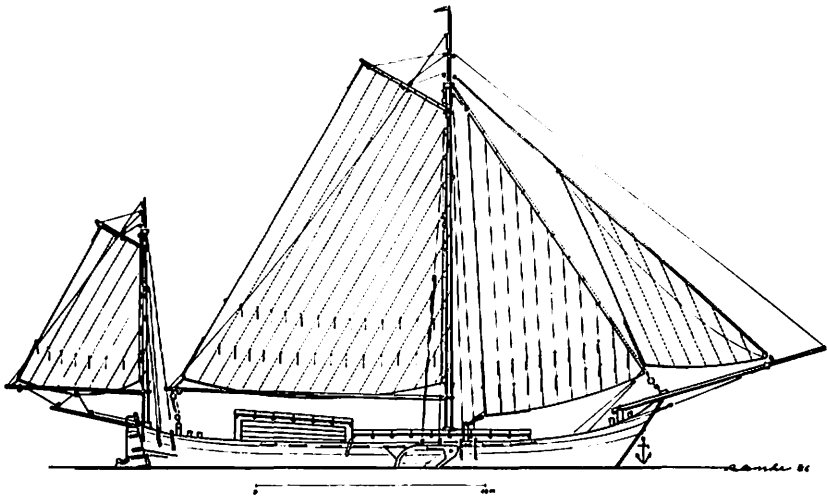


Abb. 11: Ein Besankahn

Dörfern an den Flüssen aufgewachsen und hatten von früh auf gelernt, mit dem Ruder (Steuer) und dem Tauwerk des Schiffes umzugehen. Und die Kinder wuchsen von selbst in das Handwerk ihres Vaters hinein.

Der Tiefgang der Besankähne war gering. So waren sie für die Passarge gut verwendbar. Und in der Tat konnte man Reisekähne bis 1944 am Bollwerk der Stadt Braunsberg liegen sehen, besonders, nachdem der Fluß zum Zwecke der Baukiesgewinnung auf seinem ganzen Lauf zwischen Pfahlbude und der Stadt vertieft worden war.

Ferdinand Kuckein dürfte seine Reisekähne hauptsächlich dazu benutzt haben, um seine größeren Seeschiffe zu leichtern, also vor allem die Barken „Borussia“ und „Franziska“, die meistens in Pillau liegenbleiben mußten. Man kann damit rechnen, daß er für jede Bark mindestens zwei Reisekähne besessen haben wird, um eine zügige Ent- und Beladung durchführen zu können. In der Zeit, wo diese beiden Segler nicht in Pillau lagen, dienten ihm die Reisekähne sicherlich dazu, die eingebrachte Ladung auf die kleineren Häfen am Frischen Haff zu verteilen, also etwa auf Brandenburg, Frauenburg und Tolkemit, das seit etwa 1840 auch unter die Hafencities zu rechnen war. Umgekehrt mußten die Reisekähne die Ladungen für die Seeschiffe zusammenholen, zuvörderst natürlich aus Braunsberg und Pfahlbude, dann aus den eben genannten Städten, aber auch aus kleinen Ladestellen, wo die Bauern das Ladegut mit Fuhrwerken bis in das flache Wasser des Haffes brachten. Ein solcher Ladeplatz lag südwestlich von Rosenort; er wurde noch bis 1944 benutzt. Einen anderen bildete der Strand von Heiligenbeil-Rosenberg; dort hatten die Reisekähne indessen eine lebhaftige Konkurrenz in den Haffjachten der Rosenberger, die vor allem den Stückgutverkehr zwischen Pillau und Rosenberg wahrnahmen, ehe 1880/1882 in Heiligenbeil-Rosenberg der Hafen gebaut wurde, der Braunsberg-Pfahlbude schnell überflügelte.

Heiligenbeiler Heimatforscher haben uns einige, wenn auch nur knappe Hinweise auf Binnenschiffer gegeben, die höchstwahrscheinlich Braunsberger Reisekähne führten. Es sind in der Hauptsache drei Schiffer in Alt-Passarge, die hier genannt werden müssen; ihre Familien sind alle mindestens seit dem Anfang des 18. Jahrhunderts in Alt-Passarge ansässig — nämlich Gottfried Ewerlin³⁾, der bis 1845 in Alt-Passarge nachweisbar ist; sodann Johann Harnack⁴⁾, der noch 1857 in seinem Heimatdorfe wohnte; schließlich Daniel Mallien⁵⁾, den wir bis 1872 verfolgen können. Meist wurden diese Schiffer als Eigenkätner oder gar als Instleute bezeichnet, das heißt, sie hatten ein kleines eigenes Haus, oft auch mit ein wenig Land dabei, oder sie wohnten bei einem Gutsbesitzer oder

3) SCHEMMERLING, Heiligenbeil III 23, 25, 35, 188.

4) Ebd. III 25, 188.

5) Ebd. III 189.

kölmischen Bauern zur Miete. Ihr Wohnungsbedarf war deshalb so gering, weil sie während der Schifffahrtsperiode, also etwa von Anfang April bis Ende November, mit ihren Familienangehörigen auf ihrem Schiff wohnten. Nur wo ein kleiner Landbesitz bestand, blieb die Schifferfrau auch im Sommer zu Hause, um Garten und Acker zu bestellen.

Diese Schiffer besaßen wahrscheinlich keine eigenen Reisekähne, sondern fuhren als *Setzschiffer* auf der Binnenflotte von Ferdinand Kuckein. Im Winter lagen die Reisekähne aber am Bollwerk von Alt-Passarge, um für Reparaturen zur Verfügung zu stehen, die von Schiffern eigenhändig durchgeführt wurden. Unterstützt wurden sie dabei durch den Reefschläger (fälschlich Seiler genannt) Johann Grunau⁶⁾ und seine Söhne in Alt-Passarge. Diese lieferten den Schiffern das Laufende Gut, das Tauwerk der Schiffe, das dauernd erneuert werden mußte, da es durch die Nässe leicht in Fäulnis geriet. Auch gab es mindestens seit 1809 einen Schmied namens Heinrich Fischer⁷⁾ in Alt-Passarge, der die Eisenbeschläge an den Reisekähnen ausbesserte oder erneuerte. Wahrscheinlich war er auch in der Lage, Anker zu schmieden. Natürlich werden Grunau und Fischer auch beim Schiffbau in Pfahlbude mitgeholfen haben.

Außer den Reisekähnen gab es speziell in Braunsberg noch ein besonderes Binnenschiff, den oben bereits kurz erwähnten *Galler*. Bei diesem handelte es sich um ein sehr schlichtes Fahrzeug, am ehesten als Prahm zu bezeichnen, rechteckig, mit senkrecht abfallenden Seitenwänden, flachem Boden, ohne Kiel, mit einer schmalen Laufplanke um das ganze Fahrzeug herum, kein Mast oder Bugspriet, wurde von zwei Pferden getreidelt und verkehrte nur zwischen Braunsberg und Pfahlbude, bestenfalls bis zum Katthaken hinaus, wo die Seeschiffe vor Anker gingen, an denen die Galler dann festmachten. Sie hatten einen Tiefgang von höchstens 60 Zentimetern und konnten kaum mehr als 60 Tonnen laden. Meist hatten sie nur einen Mann Besatzung, wozu ein zweiter kam, der die Pferde führte. Waren sie ohne Ladung, so lagen sie in Braunsberg auf dem rechten Passarge-Ufer gegenüber der Soltbrügg.

Ohne Frage hat Kuckein einige Galler besessen, denn er bedurfte ihrer für den Nahverkehr, wenn für die Reisekähne in der Passarge nicht ausreichend Wasser vorhanden war.

In diesem Zusammenhange ist zu erwähnen, daß es in Braunsberg auch einen *Stadtschiffer* gab. Er hieß Martin Schmidt, auch Schmidke geschrieben, und wurde am 15. September 1816 zum Stadtverordneten gewählt. Wie fast alle Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung besaß er ein Haus in der Stadt. Mit der Schifferfamilie Schmidt in Neu-Passarge war er vermutlich ver-

6) Ebd. II 26, 28, 109, 229, 234, 236, 249, 296, 300 f., 326, 341 f., 344.

7) Ebd. III 24 f., 115, 141, 181, 223, 228, 266 Anm. 989.

wandt. Da man den Steurer eines Losbootes oder eines Gallers schwerlich als „Schiffer“ bezeichnet hätte, ist anzunehmen, daß er einen *Reisekahn* führte. Mit diesem Schiff ließ der Magistrat wohl Ladungen befördern, die in der Stadt benötigt wurden, also in der Hauptsache *Massengüter* wie Kies, Steine oder Bauholz; denn Stückgut heranzubringen, war eine Sache der Reeder⁸⁾.

8) POSCHMANN, Städteordnung 37.

14. SEESCHIFFBAU

Der einzige Ermländer, der den Braunsberger Seeschiffbau erwähnt, ist Alois Bludau¹⁾. Aber auch er nennt keine Einzelheiten, sondern deutet nur an: „Noch in den 30er Jahren (des 19. Jahrhunderts) wurden auf der Werft in Pfahlbude Seeschiffe gebaut.“ Axel Grunau übernimmt diese Notiz in seinem Buch über die Elbinger Reederei seiner Vorfahren²⁾. Das ist — mindestens — ein Hinweis auf die 1827 in Pfahlbude erbaute Bark „Borussia“ und den 1830 gezimmerten Schooner „Delphin“. Über die Örtlichkeit dieses Schiffszimmerplatzes kann man sich an Hand des Meßtischblattes unterrichten: Auf dem linken Passarge-Ufer direkt vor der Mündung des Flusses ins Haff gehörte ein unregelmäßig viereckiges Gebiet zur Stadt Braunsberg. Innerhalb dieses Gebietes lag die Pfahlbude, führte der Kanal vom eigentlichen Fluß her zum Haff und lag eben auch der Schiffszimmerplatz, kurz westlich der Grenze, die vom Passarge-Damm in gerader Richtung nach der Mündung des Trompgrabens führte³⁾: Dort erreichte die Passarge ihre größte Breite, dort hatte sie eine Linkskurve, so daß man ein Schiff eventuell auch in Stromrichtung vom Stapel lassen konnte — andernfalls mußte man es querab zu Wasser bringen.

In damaliger Zeit gehörte ja zu einer „Werft“ nicht viel: ein sacht zum Wasser abfallendes Gelände und eine hölzerne Bude, in der man das Handwerkszeug für die Nacht aufbewahrte, ein Platz, auf dem der Bock zum Sägen der Planken aufgestellt wurde — alle anderen Arbeiten erledigten die Schiffszimmerleute mit der Axt, und das noch in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts!

Holz zum Schiffbau wurde von der oberen Passarge nach Braunsberg geflößt; am Oberlauf standen ja große Forsten und auch gute Schiffbaueichen. Die Flößerei wurde vom Fürstbischof gefördert, indem er verbot, im Fluß Stauwerke anzulegen, um den Fischfang zu erleichtern³⁾. Die Eichen, die für den Schiffbau benötigt wurden, suchte sich der Schiffer selbst aus, und zwar meist im Wald bei Tiedmannsdorf, schlug sie eigenhändig und fuhr sie dann, sofern vorhanden, mit eigenem Gespann zum Zimmerplatz.

Der letzte Schiffszimmermeister hieß Martin Splieth. Er war natürlich der Nachfolger älterer Schiffszimmerer. Seinen Plankenplatz hatte er ungefähr in der Dorfmitte von Neu-Passarge, etwas nordöstlich des Hofes von Andreas Schmidt. Sein Name war schon 1538 in Neu-Passarge nachweisbar⁴⁾.

Hier scheint die Schiffbautradition von der Kogge des Heyne Langhe 1358 über die Galeonen Michael Schorn's zu der Bark „Bo-

1) BLUDAU, Oberland 273.

2) GRUNAU, Grunau 264.

2a) Mündliche Auskunft von Josef Schmidt, Neu-Passarge, jetzt Hamburg.

3) DITTRICH, Fischerei 328 f.

4) SCHMAUCH, Steuerregister 216.

rossia“ nicht unterbrochen gewesen zu sein. Hier baute man die Großschiffe. Die Bauplätze in der Stadt blieben den Schmacken und Jachten belassen, der Werftplatz auf dem Kaigelände an „de Soltbrügg“, der Zimmerplatz, die Lastadie, nahe dem Vorstädtischen Markt und der provisorische Platz am „Überfall“.

Zum Schiffbau gehörte nun eine Reihe von Nebengewerben: Ankerschmiede, Blockmacher, Kompass- und Sanduhrmacher, Mastenbraker, Reefschläger, Segelmacher, Böttcher.

Auf die *Reefschläger* und *Böttcher* ist noch ein wenig genauer einzugehen.

Die *Reefschläger* (an anderen Orten Reepschläger oder Reifschläger genannt; indessen hat das Wort nichts mit Reifen, vielmehr mit dem englischen *roope* „das Tau“ zu tun) sind ein untrügliches Zeichen dafür, daß in der betreffenden Stadt Schiffe gebaut oder mindestens aufgetakelt wurden. Je mehr Reefschläger, desto lebhafter der Schiffbau.

Zwar werden Reefschläger in Braunsberg schon in früher Zeit erwähnt, aber ihr Gewerbe ist nie sehr zahlreich besetzt gewesen. Daraus hat man zu schließen entweder, daß in Braunsberg nicht viele Schiffe gebaut wurden oder daß die Braunsberger Reeder und Schiffer ihr Tauwerk *außerhalb* von Braunsberg, also etwa in Königsberg, Elbing oder Danzig, kauften.

Die erste Nennung von Reefschlägern in Braunberg geschah 1364⁵⁾. Da werden neun „Ämter“ (Zünfte) aufgeführt; aber die Reefschläger erscheinen unter den *Einzelmeistern*. Immerhin, sie sind vorhanden, und mindestens die Kogge des „Heyne Langhe van dem Brunsberge“ (um 1358) haben sie mit ausgerüstet; 1364 werden die Schiffe des Johann Holzste, Hanneke Rode und Arnold Schof erwähnt⁶⁾. Also gab es Arbeit genug für die Reefschläger in Braunsberg.

1427 taucht das merkwürdige Wort „Rähme“ in Braunsberg auf. Es muß ein Gestell gewesen sein, über das man Gewebtes spannte. Da Hans Wrede und Nikolaus Guldernhorn dieses Gestell auf dem *Reeferdamm* errichteten, ist zu vermuten, daß es mit der Reefschlägerei oder vielleicht mit der Segelmacherei zusammenhängt. Sie zahlten dem Rat der Stadt dafür jährlich 3 Vierdung. Eine kleinere Rähme hat Hans Kuneke 1462 in der Nähe des Artushofes in Betrieb; er zahlte nur eine halbe Mark (also 2 Vierdung)⁷⁾. Aus dem Jahr 1453 erfahren wir, daß die *Reeferbahn* an der Nordseite der Altstadt lag; dort stellten die Reefschläger ihre Taue her, die eine längere gerade Strecke benötigten, da die Schiffe oft Reefs von mehreren hundert Metern brauchten. Die *Reeferbahn* lag damals außerhalb der Stadtmauer. Der *Reeferdamm* befand sich jenseits des Stadtgrabens, an der späteren Südseite des Stadtparks⁸⁾.

5) BUCHHOLZ, Braunsberg 15.

6) Ebd. 23 f.

7) BUCHHOLZ, Zinsregister 314, 331, 410.

8) Ebd. 332.

Im Jahr 1442 wird Hans Lodwig, der „Reyffsleger“ genannt. Er bezahlt 1 Mark für sein Besitztum. 1453 entrichtet er einen halben Vierdung und 18 Pfennige für ein Vermögen von 4¹/₂ Mark, nach einer anderen Angabe einen halben Vierdung und eine halbe Mark für einen Wert von 90 Mark. Danach müßte sich seine finanzielle Lage sehr gebessert haben, vielleicht durch die Ausrüstung eines oder mehrerer Schiffe⁹⁾. In dieser Zeit verloren die Braunsberger einige Schiffe durch den böhmischen Söldnerführer Jan Schalski¹⁰⁾; es mußten also neue gebaut werden, wenn auch nur die ein- oder anderthalbmastigen Barsen. An ihnen dürfte Lodwig verdient haben.

Hundert Jahre später, 1557, beschloß der Rat der Altstadt Braunsberg, wahrscheinlich auf Antrag der Reefschläger, die Reeferbahn mit einer Mauer zu umgeben und so in die Stadtbefestigung einzubeziehen¹¹⁾. Es hatte sich wohl gezeigt, daß die Reefschläger in Kriegszeiten ihrem Handwerk nicht nachgehen und den Braunsberger Schiffen das nötige Tauwerk nicht liefern konnten. In jenen Jahren drohte ein schwedischer Krieg, die Moskowiter stießen nach Livland vor, und England begann den deutschen Handel mehr und mehr einzuengen. Immerhin passierten 1557 drei Danziger Schiffe den Öresund, in denen Braunsberger Reeder Parten hatten¹²⁾. Diese dürften die günstige Gelegenheit, ihr stehendes und laufendes Gut zu erneuern, in Braunsberg wahrgenommen haben.

1561 bekommen wir einen Einblick in die Zünfte jener Zeit. Die Altstadt Braunsberg errichtete in diesem Jahre auf der Stadtfreiheit einen neuen *Galgen*. Bei seiner Aufrichtung mußten aus jeder Innung zwei Vertreter anwesend sein. Hierbei erschienen auch 2 Reefschläger. Es gab ihrer also mindestens diese beiden, höchstwahrscheinlich aber mehr. Die Verbindung mit Danziger Reedern hatte also ihre Früchte getragen: Die Reefschläger hatten Arbeit¹³⁾.

Ein Dreivierteljahrhundert danach, 1635, findet man in Braunsberg keinen einzigen Reefschläger vor. Ursache: Die Schweden hatten die Stadt besetzt und den Schiffbau stillgelegt, die Reefschläger waren brotlos geworden, hatten die Stadt verlassen oder waren weggestorben¹⁴⁾.

1693 erhob der Rat Einspruch, als der Pater Regens des Alumnats beim Jesuitengymnasium die Absicht bekundete, die Reeferbahn zu bebauen. Hier wird, ähnlich wie bei der Kreuzkirche, das völlige Unverständnis der Ordensleute gegenüber den Belangen einer Hafenstadt deutlich¹⁵⁾. Und gerade aus diesem Jahr ist uns die

9) BUCHHOLZ, Steuerlisten 409, 419.

10) BUCHHOLZ, Braunsberg 57.

11) LUTTERBERG, Baugeschichte 608.

12) BANG, Öresund 20.

13) BUCHHOLZ, Braunsberg 101.

14) Ebd. 132.

15) LUTTERBERG, Baugeschichte 682.

Reise eines Braunsberger Schiffes mit 159 (!) Lasttragungsfähigkeit von Königsberg nach Amsterdam bekannt; Nikolaus Wicherts Koss passierte am 15. Mai 1693 den Öresund und hatte 9 Last Häute, 50 Last Roggen und 100 Last Hafer geladen, der Sundzoll, den er entrichten mußte, betrug 2 Rosenobel und 64 Taler, also eine erkleckliche Summe. Rechnen wir die Last so um, wie es Ende des 18. Jahrhunderts geschah, so sind 159 Last 491 Metrische Tonnen (oder 1041 Kubikmeter Raumgehalt) — das ist das mit Abstand größte Schiff, das je in Braunsberg beheimatet war, eine Galeone¹⁶⁾. Aber die Jesuiten wollten die Reeferbahn beseitigen . . .!

Um 1700 hatten die meisten Gewerke der Altstadt Braunsberg in der Katharinenkirche Altäre, die sie unterhielten. Die Reihenfolge, in der die Gewerke in der Kirche auftraten, war meist diese:

Vorrang hatten die Kaufleute, zu denen auch die Reeder gehörten.

Sodann: Schuhmacher, Schneider, Bäcker, Tuchmacher, später Schmiede, also die lebenswichtigsten Gewerbe.

Es folgten: Kürschner, Böttcher, Radmacher, Leineweber, Drechsler, Töpfer, Tischler, Fleischer (!), Bechler, Reefschläger, Korkenmacher, Maurer, Zimmerleute¹⁷⁾.

Da mindestens ein Schiff wie das des Nikolaus Koss zu versorgen war, mußten die Reefschläger leistungsfähig sein.

1712 wiederholt sich der Niedergang von 1635: Es gibt keine Reefschläger in Braunsberg — dahingerafft hat sie alle die Pest, die damals den ganzen Osten entvölkerte¹⁸⁾.

Als Braunsberg 1772 mit Preußen vereinigt wurde, machte die preußische Verwaltung sogleich eine Bestandsaufnahme, bei der es sich herausstellte, daß es in Braunsberg nur noch einen einzigen Reefschläger gab: Es ist die Zeit, wo an der Passarge nur die kleinen Jachten nach der Art von Joachim Bredschneiders „Weißem Schwan“ gebaut wurden. Johann Östreich und Heinrich Barth waren noch nicht zum Zuge gekommen; ausgesprochene Seeschiffe gab es in Braunsberg nicht mehr oder noch nicht¹⁹⁾.

In den gleichen Jahren zog der Reefschläger Josef Zander von Braunsberg nach Königsberg, weil in Königsberg mehr zu verdienen war. Am 29. Januar 1789 erlangte er für 10 Taler das Königsberger Bürgerrecht und fand auf dem Alten Garten eine Wohnung; dort war damals auch noch Raum genug, eine Reeferbahn einzurichten. Er wurde der Schwiegervater von Georg Friedrich Kleyenstüber, dem Stammvater der bekannten Königsberger Reederfamilie. Aber für Braunsberg ging er verloren²⁰⁾.

1809 wählte man die erste Stadtverordnetenversammlung in Braunsberg. Als Stellvertreter wurde der Reefschläger Franz

16) GRAGER, Galeone 27—37.

17) HIPLER, Artushof 620 f.

18) BUCHHOLZ, Amtsträger 18.

19) LANGKAU, Alt-Braunsberg 40.

20) SCHULZ/TIESLER 127.

Meich aufgestellt, dessen Vorfahren sich schon 1686 in Braunsberg finden. Er war 17 Jahre lang preußischer Soldat gewesen. 1811 wurde er wiedergewählt, ebenso sein Sohn Martin, den man zum Stellvertreter des Vorstehers im Bezirk Altstädtische Langgasse, Wilhelm Braun, machte. Auch Martin war Reefschlägermeister. Er dürfte einen Teil der Braunsberger Segelschiffe des 19. Jahrhunderts mit Tauwerk versorgt haben²¹⁾.

Die Böttcher sind für die Schiffahrtsgeschichte deshalb wichtig, weil bereits die Hanse, deren Mitglied Braunsberg ja war, bestimmt hatte, daß lose Ladungen in Fässern zu transportieren seien, um Verluste zu vermeiden oder wenigstens zu vermindern — um die Frachten vor dem Einfluß der See zu schützen, denn die Laderäume hatten in der Hansezeit noch nicht immer Lukendeckel — um Ladungsdiebstähle auszuschalten — um das Laden und Löschen zu erleichtern und zu beschleunigen. Die Fässer oder Tonnen (daher Tonnage!) wurden aus gespaltenem Eichenholz gemacht — „Spalten“ wurde auch durch „Klaffen“ oder „Klappen“ ausgedrückt; daher hieß dieses Material Klappholz und das Gelände, wo man es herstellte und lagerte, Klapperwiese (so in Königsberg und in Balga). Andernorts sagte man Stabholz. In Berlin-Spandau gibt es noch heute einen Stabholzgarten an der Havel. Ostpreußische Schiffe brachten oft Stabholzladungen nach Bordeaux, Oporto und Lissabon, den großen Weinhäfen, und holten Wein von dort für die ostpreußischen Kaufleute, die gemeinhin mindestens ein Lager von Bordeaux- und Portweinen vorweisen konnten. Dazu aber wurden Böttcher benötigt. Bedauerlicherweise ist das von den Historiographen übersehen worden, und so haben wir nur wenige Nachrichten über dieses schiffahrtswichtige Gewerbe.

Unter den Gewerken, die 1364 in Braunsberg genannt werden, sind die Böttcher als *Faßbinder* aufgeführt. Ihre Existenz bezeugt, daß man sich auch in Braunsberg an die Weisungen der Hanse hielt, obwohl die Stadt damals noch nicht sehr lange der Hanse angehört haben kann²²⁾.

Fast zweihundert Jahre hören wir dann nichts von den Böttchern in Braunsberg, wenngleich es ohne Frage während dieser zwei Jahrhunderte in der Stadt Böttcher gegeben hat. Erst 1561, bei der Aufrichtung des neuen Galgens, bei der auch die Reefschläger anwesend waren, treten die Böttcher auf²³⁾. Die Anwesenheit von jeweils zwei Zunftmeistern bedeutet, daß ihre Innung sich einer Rechtspraxis fügen wolle, deren letztes Mittel zur Wahrung der Gerechtigkeit der Galgen war. Die Entsendung zweier Zeugen ist von der Bibel her beeinflußt (V. Mose 17,6. 19,15. Jesaja 8,2. Matthäus 26,60. I. Timotheus 5,19. Hebräer 10,28). Besonders die erste Stelle hat die Rechtsübung der Kirche und damit der Kommunen ge-

21) POSCHMANN, Städteordnung 14, 38.

22) BUCHHOLZ, Braunsberg 15.

23) Ebd. 101.

prägt: „Wenn es um Leben oder Tod eines Angeklagten geht, darf er nur auf die Aussage von zwei (oder drei) Zeugen hin zum Tode verurteilt werden.“

Im Jahre 1635, nach der Schwedenzeit, sind nur noch zwei Böttcher in Braunsberg übriggeblieben; die anderen hatte das Schwert gefressen, oder sie waren nach Schweden verschleppt worden oder in friedlichere Gegenden geflüchtet²⁴⁾.

Wie die Reefschläger, so hatten auch die Böttcher um 1700 einen Altar in der Katharinenkirche, an dem sie, außer den Meßgottesdiensten, besonders beim Begräbnis eines Innungsmitgliedes zusammenkamen²⁵⁾.

1712 werden zum ersten Male die Namen zweier Braunsberger Böttchermeister genannt, und zwar der Älterleute Andreas *Dombrowski* und Andreas *Jäger*²⁶⁾. Dombrowski war mit einer Helena verheiratet und entsandte seine beiden Söhne Andreas (geboren 1724) und Joachim (geboren 1726) auf das Braunsberger Jesuitengymnasium²⁷⁾. Auch der Name Jäger ist in Braunsberg²⁸⁾ vertreten, ohne daß wir den Nachweis für einen Böttchermeister Jäger erbringen könnten.

1751 findet sich typischerweise in der *Neustadt* kein Böttcher, denn die *Neustadt* hatte ja keine Berechtigung, Schiffahrt zu treiben, und brauchte daher auch keine Böttcher. Wir haben oben gesehen, welche Schwierigkeiten Joachim Bredschneider hatte, den Bau der Jacht „Der weiße Schwan“ durchzusetzen²⁹⁾.

Die preußische Registrierung aller Stände im Jahr 1773 nimmt sieben Böttchermeister wahr, die zusammen 19 Gulden Abgaben an die Stadt zahlten. Gemessen daran, daß andere Gewerke wesentlich mehr aufbrachten, nämlich die

Bäcker	108 Gulden
Schuhmacher	106 Gulden
Schmiede	60 Gulden
Fleischer	49 Gulden
Schneider	37 Gulden
Töpfer	26 Gulden
Tischler	24 Gulden
Maurer	24 Gulden
Leineweber	20 Gulden
Tuchmacher	16 Gulden
Kürschner	12 Gulden
Radmacher	8 Gulden

512 Gulden,

24) Ebd. 132.

25) HIPLER, Artushof 620 f.

26) BUCHHOLZ, Amtsträger 18.

27) LÖHR, Gymnasium Nr. 2997, 3696.

28) Ebd. Nr. 2187.

29) LANGKAU, Verwaltung 43.

müssen die sieben Böttcher arme Leute gewesen sein, was dadurch bestätigt wird, daß es in jenem Jahre noch keinen Schiffbau in Braunsberg gab und auch keine Schiffe aus anderen Städten angekauft worden waren³⁰). — Der Stadtkämmerer Josef Czodrowski (1729—1793) war, neben seinen anderen Verpflichtungen, Assessor beim Gewerk der Böttcher, das heißt wohl: Er hatte ihnen in Rechtsfragen Beistand zu leisten³¹).

1809, bei der Gründung des „Tugendbundes“, wurde der Böttchermeister Anton Poschmann Bezirksvorsteher³²). Er war 1758 geboren und kam am 29. April 1769 auf die unterste Klasse des Braunsberger Gymnasiums; seine Eltern, Peter und Katharina Poschmann, waren in Wartenburg ansässig. Am 5. Oktober 1775 ließ er sich auf der Albertus-Universität in Königsberg immatrikulieren, und zwar als „eques Warmiensis“, als ermländischer Edelmann³³). Damit wird die ganze Böttcherinnung eine Aufwertung erfahren haben. Wahrscheinlich machte sich auch das Vorhandensein der beiden Barken „Fama“ und „Vigilante“ günstig bemerkbar.

Als die Stein'sche Städteordnung in Braunsberg eingeführt war, wurden ja in regelmäßigen Abständen Stadtverordnete gewählt. So bestimmte man am 14. September 1817 den Böttchermeister Michael Thiel zum Stellvertreter in der Stadtverordnetenversammlung³⁴). Die Familie Thiel war in Braunsberg recht zahlreich vertreten, aber der Böttcher hat keine Spur in den uns noch zugänglichen Akten hinterlassen.

Die intensivere Erforschung der Braunsberger Gewerke, und insbesondere eben der Reefschläger und Böttcher, würde uns manchen Aufschluß über die Schifffahrt der Passargestadt bringen.

Ein besonderer Brauch hatte sich beim Stapellauf eines Schiffes in Ostdeutschland erhalten; er läßt sich in der Literatur bis 1821 verfolgen, ist aber ohne Frage viel älter, besonders, was die dazugehörige Melodie angeht. Um dieses urtümliche Stück recht zu verstehen, muß man wissen, daß ein hölzernes Schiff im Laufe seiner mehrmonatigen Bauzeit auf dem Stapel richtiggehend festklebt und selbst dann keine Neigung zum Ablaufen zeigt, wenn alle Bremsklötze weggeschlagen worden sind. So hatte man sich gewöhnt, die Schiffszimmerlehrjungen an Deck des Stapelläufers zu beordern und sie dort mit wildem Getrappel von Backbord nach Steuerbord und wiederum von Steuerbord nach Backbord rennen und dabei nachstehendes Liedchen singen — besser: brüllen zu lassen:

30) LANGKAU, Alt-Braunsberg 40.

31) POSCHMANN, Verwaltung 638.

32) DOMBROWSKI, Tugendbund 8; POSCHMANN, Städteordnung 14.

33) HIPLER, Studenten 137; Universitätsmatrikel Königsberg.

34) POSCHMANN, Städteordnung 38.

Zum Schluß des Ganzen:

Be-hau-ne Reis', Schep-per Hart-wig!
 Mei-ster Ziel-ke sien Fahr-tieg
 hewt mal ee-ne Reis' ge-dahn
 ah-ne Mast on ah-ne Fahn,
 ah-ne Seil on ah-ne Stier:
 Hewt de Die-wel sön Schep-p ge-sehn?

Hurrah! Hurrah!

Dabei lockerte sich der Schiffsrumpf vom Stapel und glitt abwärts, dem Wasser zu.

Erk-Böhme nennen die Melodie monoton. Aber gerade diese angebliche „Monotonität“ ist ein Zeichen für ihr hohes Alter. Arbeitslieder, besser: Arbeitsrufe, müssen so sein, damit der Singende seine Kraft nicht an eine farbige Melodik wenden muß. Auch die außerhalb der Tonart liegenden Schlußöne bei „Hurra“ zeigen, daß die Sänger noch nicht auf unser Dur und Moll festgelegt waren, sondern ihren Tonvorrat aus einer davorliegenden älteren Epoche schöpften³⁵⁾.

Traditionsstücke aus Marienwerder, Danzig und Pillau zeigen, daß dieser Arbeitsgesang an der ganzen ostpreußischen Küste bekannt war — sicherlich auch in Braunsberg. Es ist schwer vorstellbar, daß sich die Pfahlbuder Zimmerburschen und die Passarger Fischerjungen dieses ausgesprochen puerile Vergnügen hätten entgehen lassen sollen, wo Stapelläufe an der Passarge so selten waren wie bei der „Borussia“ und der „Delphin“.

Das niederländische Wort „behaune“ ist mit (wohl-)behaltene, glückliche Reise wiederzugeben. Es zeigt, daß der Text in einer Gegend aufgezeichnet wurde, in der niederländische Brocken in die Alltagssprache eingestreut wurden. Das war bekanntlich in Danzig, Elbing und Pillau der Fall, wo sich viele holländische Menoniten und Seeleute angesiedelt hatten. Auf Schriftdeutsch lautet der Text des Liedes:

Glückliche Reise, Schiffer Hartwig!
 Meister Zielke sein Fahrzeug
 hat einmal eine Reise getan
 ohne Mast und ohne Fahne,
 ohne Segel und ohne Steuer:
 Hat der Teufel so ein Schiff gesehen?
 Hurra, hurra!

35) ERK/BÖHME III 350 f.

Die vierte Zeile spielte darauf an, daß vor allem größere Schiffe ohne Masten, Flaggen, Segel und Ruder (Steuer) vom Stapel liefen — das ist die sonderbare Reise, die Zielkes Schiff macht.

Die Namen des Schiffers Hartwig und des Schiffszimmermeisters Zielke konnten in Pfahlbude natürlich durch andere Namen ersetzt werden (z. B. durch Friedrich David Kuhn). Zielke war ein um 1800 in Danzig und Umgebung wohlbekannter Schiffbauer. Ein Kapitän Johannes Hartwig führte die Danziger Brigg „Henriette“, die 1857 bei Coleraine in Schottland verlorenging. Es ist durchaus möglich, daß die Schiffszimmerlehrjungen mit „Schipper Hartwig“ ihn meinten.

15. BRÄUCHE

Die Welt der Schifffahrt ist eine Welt für sich. So konnten sich hier Brauch und Sprache entwickeln, die an Land unbekannt blieben. Das gilt für Braunsberg in verstärktem Maße, weil die Stadt dem Ermland zugehört und das Ermland ausgesprochen *binnenländisch* orientiert war (das wurde erst etwas anders, als in unserem Jahrhundert die Schiffsbesitzer Ausflugsfahrten nach Narmeln, Kahlberg, Pillau und Neuhäuser arrangierten, an denen mindestens die in Haffnähe wohnenden Ermländer bald großes Gefallen fanden).

Immerhin, einige Bräuche reichten auch in den Braunsberger Hafенbetrieb hinein.

So wurde der im Ermland geerntete Flachs in den Braunsberger Speichern gemäß seinen Qualitäten nach drei Sorten geordnet: Kron, Eins, Zwei. An jedem Bund Flachs war ein Holztäfelchen angebracht, welches seine Sorte angab. Flachs ist eine sehr lockere Ladung; darum ist seine Verstauung im Schiffsraum schwierig. Um Platz zu sparen, wurde jedes Bund „geknebelt“. Die Binde-seile, die das Bund zusammenhielten, wurden mittels eines kräftigen Stockes aufs engste geschnürt. Dadurch aber wurden die Binde-seile naturgemäß zu lang. Man schnitt das überstehende ab und schlug einen neuen Knoten. Die Bindeseile waren natürlich auch aus Flachs; sie wurden an minderbemittelte Leute billig verkauft, die sie zu Gespinst verarbeiteten¹⁾.

Daß im Winter der zum Export bestimmte Flachs auf Schlitten über das Eis des Frischen Haffes nach Pillau transportiert wurde, war bereits anlässlich der Reiselisten Braunsberger Seeschiffe erwähnt worden. Die Segler nahmen eine volle Ladung ein und warteten, bis die Hafenausfahrt von Pillau und die davorliegende Ostsee eisfrei waren. Eher durften sie auch nicht hoffen, den Öresund passierbar zu finden. In den Jahren, wo die Kälte nicht so anstieg, wagten es rührige Kapitäne mit starkgebauten Schiffen, schon im Januar auszulaufen.

Ein anderer Brauch verknüpfte sich mit dem Verladen von Getreide. Vor dem Speicher fuhr ein Kastenwagen vor. Das Getreide wurde nach Scheffeln vermessen, das heißt also nicht nach Gewicht, wie das heute geschieht, sondern nach Raumverdrängung. Sobald der erste Scheffel korrekt aufgemessen war, rief der Faktor (heute Tallymann, „Kerbbolzmann“, genannt):

„Eins!“

Alle Mitarbeitenden antworteten auf diesen Ruf:

„Eente, jao eente, jao eent!“

und setzten dies so lange fort, bis der erste Scheffel in den Wagen geschüttet war und der zweite an die Reihe kam, der dann mit

„Twe-e, jao twe-e, jao twee!“

1) LANGKAU, Handelsstadt 158.

bearbeitet wurde. So ging es die Reihe durch bis 60, denn eine Schiffslast hatte 60 Scheffel. Dann hieß es:

„Laste, Laste jao voll!“

Nach dem 60. Scheffel fuhr der Wagen zur Ladebrücke und wurde dort in den Raum des Schiffes entleert²⁾. All diese Rufe, manchmal unterbrochen von Reimzeilen, wurden in *singendem* Ton vorgebracht, nicht sehr viel anders als das Psalmodieren im Gottesdienst. Daran läßt sich das hohe Alter dieser Rufe ablesen, die sicherlich bis ins Mittelalter zurückreichten und ein Zeugnis für den frühen Flachshandel der Stadt Braunsberg ablegten.

Über die eigentlichen Bräuche, die auf Braunsberger Schiffen üblich waren, haben wir zwar aus Braunsberg und Passarge keinen direkten Beleg, aber wir können hier ohne Bedenken *Pillauer Sitten* nachgehen, die uns durch Pillauer Literatur³⁾, besonders durch das Zeugnis des seebefahrenen Schriftstellers Hans Parlow⁴⁾ überliefert sind. Denn diese Bräuche waren im 19. Jahrhundert überall die gleichen, ja, die Seeleute hätten sehr indigniert dreingeschaut, hätte es jemand auf ihrem Schiff anders machen wollen als auf dem Nachbarschiff. Wir dürfen also mit Sicherheit annehmen, daß die seemännischen Bräuche auf Braunsberger Schiffen den Pillauern gleichen.

Hier die ganze Fülle seemännischen Brauchtums und seemännischer Sprache auszubreiten, ist leider unmöglich; auch gibt es darüber mancherlei Literatur⁵⁾. Nur Bräuche und Redewendungen, die ausdrücklich für ost- und westpreußische Schiffe und Seeleute bezeugt sind, sollen hier Erwähnung finden.

Sicher ist mit der Pauschalaussage zu beginnen:

„Seefäre ös nich Zocker löcke⁶⁾.“

Gedacht ist dabei an das Ringen mit Wind und Wasser, Nebel und Kälte, in das die Seeleute noch des 19. Jahrhunderts ganz anders hineingezogen waren als die Mannschaften der heutigen Maschinenschiffe.

Zu den größten Gefahrbringern gehörten die Brecher, die Wellenberge, deren Kämme oft genug über das Schiff hereinbrachen. Dann stand der Seemann, der eine solche Wassermasse sich heranwälzen sah, schlug drei Kreuze in die Luft und murmelte:

„Onde dorch!“,

womit gemeint war, der Brecher sollte nicht über das Schiff herfallen, sondern seinen Weg unter dem Schiff suchen, was dann glücklicherweise auch öfters geschah⁷⁾. Das Schlagen der drei Kreuze läßt vermuten, daß eine Art bösen Geistes beschworen wer-

2) Ebd. 159.

3) LOMBER, Pillau 114—158.

4) PARLOW, Pudel Nr. 261—276.

5) Siehe RUDOLPH, SCHMIDT, WOSSIDLO.

6) LOMBER, Pillau 126.

7) Ebd. 124.

den sollte. Das erinnert daran, daß die alten Preußen, die ja jahrhundertlang Seefahrt betrieben, sich den Gott der Schiffsleute, Bardoayts mit Namen, der Vollbärtige, als ein Gespenst oder ähnlich vorstellten, einen alten Mann mit einem grünen (!) Bart, der auf der See zu gehen vermochte; geriet er in Zorn, so „blies“ er die Schiffe um, gegen die er sein Gesicht kehrte. Solche Vorstellungen wurden 1530 zuerst aufgezeichnet, waren aber insgeheim noch bis 1777 lebendig⁸⁾.

Eine frömmere Zeit als die unsere stimmte dann wohl ein Danklied an. Aus der Danziger Schifffahrt ist bereits für 1778 jener bekannte Gesang bezeugt, den wir hier mit seiner ursprünglichen volkstümlichen Melodie zitieren (später wurde meist eine Weise von Carl Loewe aus dem Jahre 1829 benutzt):



1. Nach dem Stur-me fah-ren wir si-cher durch die Wel-len,
 las-sen, gro-ßer Schöpfer, dir un-ser Lob er-schal-len,
 Lo-ben dich mit Herz und Mund, Lo-ben dich zu je-der Stund:
 Christ Ky-ri-e, ja, dir ge-horcht die See.

2. Einst in meiner letzten Not
 laß mich nicht versinken!
 Sollt' ich von dem bitterm Tod
 Well' auf Welle trinken,
 reiche mir dann liebentbrannt,
 Herr, Herr, deine Glaubenshand!
 Christ Kyrie,
 komm zu uns auf die See!

1816 hat dann Johannes Daniel Falk, Danziger Kind, noch zwei Strophen davorgesetzt, beginnend mit „Wie mit grimm'gem Un-verstand Wellen sich bewegen“⁹⁾. Die oben wiedergegebene zweite Strophe deutet einen Schiffsuntergang an. Hierbei muß angemerkt werden, daß ehemals Seeleute *fast niemals schwimmen* konnten. Sie sagten, Schwimmenkönnen verlängert nur die Qual des Ertrinkens¹⁰⁾. Daß vielleicht mancher, der sich über Wasser gehalten

8) Ebd. 119; TOPOROW, Jasik I 194.

9) FALK, Vaterunser.

10) PARLOW, Pudel Nr. 276.

hatte, noch gerettet werden konnte, lag nicht im Blickfeld jener Generation.

Oben wurde auf den Nebel kurz hingewiesen. Nebel ist der ärgste Feind aller Schifffahrt, und das bis zum heutigen Tage. Darum traf man bei Nebel auch in der Segelschifffahrt Vorsichtsmaßnahmen: Die *Bram- und die Untersegel wurden aufgegeit*. „Aufgeien“ heißt: die Unterecken der Rahsegel nach der Rah hochziehen. Die Untersegel sind immer die größten Leinwandflächen eines Schiffes, und die Bramsegel reichen, wenn sie gesetzt sind, in Luftschichten hinein, wo sie fast immer besseren Wind bekommen als die darunter befindlichen Marssegel. Zweck solchen Aufgeiens ist also, die Segelfläche und damit die Geschwindigkeit des Schiffes zu vermindern, um die Kollision mit einem etwaigen Gegensegler zu mildern, welche Gefahr bei Nebel besonders akut ist¹¹⁾.

Gesungen wurde aber viel an Bord, wenn auch nicht immer solche geistlichen Lieder wie „Nach dem Sturme fahren wir“. Hans Parlow erwähnt ein Lied, das die aus Danzig und Pillau stammende Besatzung der Pillauer Bark „Pudel“ beim *Reißen am Fall* anstimmte:

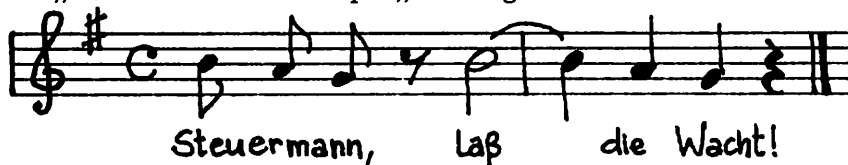
- | | |
|----------|---|
| (Einer:) | Es zog ein Matrose
wohl über das Meer.
Feinsliebchen am Strande,
die weinte so sehr, |
| (Alle:) | hohoooh, hohoooh, |
| (Einer:) | die weinte so sehr. |
| (Einer:) | Ein Jahr war verflossen.
Er kehrt nicht zurück.
Sie rang ihre Hände
mit Tränen im Blick, |
| (Alle:) | hohoooh, hohoooh, |
| (Einer:) | mit Tränen im Blick. |
| (Einer:) | Da kam ihr die Kunde:
Das Schiff, es versank.
Ihr Liebster und alles
im Meere ertrank, |
| (Alle:) | hohoooh, hohoooh, |
| (Einer:) | im Meere ertrank. |

Das Fall ist ein Tau, mit dem ein Segel in die Höhe gezogen wird — eine schwere Arbeit, die man nur gemeinschaftlich verrichtete, und zwar nach dem Takt des Liedes, um die Kräfte aller vereint einzusetzen. Das Lied ist ein „Haul-Shanty“; auf die letzte Silbe jeweils des „hohoooh“ erfolgte der Pull (das Reißen am Fall). Leider hat uns Parlow keine Melodie zu diesem Text überliefert¹²⁾.

11) Ebd. Nr. 265.

12) Ebd. Nr. 262; ders., Meer I 70 f.

Einen Arbeitsruf ostpreußischer Seeleute hat auffälligerweise Richard Wagner festgehalten. Bekanntlich flüchtete er 1839 auf dem Pillauer Schooner „Thetis“ vor seinen Gläubigern nach London. Als man am 27. Juli Sandvike bei Arendal (Norwegen) als Nothafen anlaufen mußte, um vor einem schweren Weststurm Schutz zu suchen, hörte Wagner, was die Matrosen beim *Aufgeien der Rahsegel* sangen; er hielt die Melodie (oder mindestens ihren markanten Rhythmus) im „Matrosenlied“ seiner Oper „Der fliegende Holländer“ fest:



Welche Worte die Pillauer bei diesem Ruf verwendeten, hat Wagner nicht überliefert. Deutlich aber ist, daß der Pull (das Reißen am Geitau) auf den Ton h („laß“) erfolgt sein muß. Der Ruf wurde so lange wiederholt, bis das Schoothorn des Segels an der Rah saß¹³⁾.

Ein anderer Sang war in der ganzen Segelschiffahrt allgemein verbreitet. Bekanntlich wird der Dienst an Bord in zwei Wachen eingeteilt, die Backbord- und die Steuerbordwache. Diese beiden Wachen haben je vier Stunden Dienst. Das gilt besonders für die Nacht (bei Tage gab es gewisse Verschiebungen der Vierstundewache). Um 24 Uhr war Wachwechsel und dann wieder um 4 Uhr morgens. Kurz vor 24 (und vor 4) Uhr sah der Wachhabende — meist ein Steuermann — nach dem Chronometer, das unter dem Skylight sichtbar war, und rief dann:

„Quarteer!“

Daraufhin ging einer von der in Dienst befindlichen Wache auf leisen Sohlen in das Roof (den Mannschaftsschlafräum), schraubte den Docht der dort befindlichen Petroleumlampe etwas heraus und sang dann so laut wie nur irgend möglich:

Musical notation for the call "Rei-se, Quar-teer, in God-des Noam!". The notation is on three staves in treble clef, with a key signature of two sharps (F# and C#) and a common time signature (C). The melody consists of the following notes: C4 (quarter), D4 (quarter), E4 (quarter), F#4 (quarter), G4 (quarter), A4 (quarter), B4 (quarter), C5 (quarter), B4 (quarter), A4 (quarter), G4 (quarter), F#4 (quarter), E4 (quarter), D4 (quarter), C4 (quarter). The lyrics are written below the notes: "Rei - se, Quar - teer, in God - des Noam! Ju mußt den Mann ant Ro'r ver - fangn. De Ut - kick sull nich län - ger stoan. Rei - se, Quar - teer, in God - des Noam! Reise, reise, reise!"

„Reise“ ist natürlich das englische „rise“, aufstehen. Zwei Plätze waren in jedem Fall zu besetzen: der Mann am Ro'r (Ruder),

13) WAGNER, Leben I 193 ff.; FORNAÇON, Wagner 9.

der Rudergänger, der das Steuerrad bediente. „Verfangen“ heißt ablösen. Er ging zu dem bisherigen Rudersmann; dieser sagte ihm den Kompaßkurs, den er laut zu wiederholen hatte, damit der Scheidende gewiß war, daß sein Nachfolger auch den richtigen Kurs steuern würde. Der andere Posten war der Ausguck (Utkick), den meist einer der Schiffsjungen oder Halbmänner wahrzunehmen hatte. Er stand vorn auf der Back und rief mit lauter Stimme alles aus, was er zu Gesicht bekam, beispielsweise einen Gegensegler oder ein Leuchtfeuer an Land, aber auch ein Wrack oder einen Baumstamm, die im Wasser trieben.

Über die Bedeutung des Wortes „Quartier“ besteht keine Einigkeit. Die einen nehmen es einfach als ein anderes Wort für die Wache, die noch im Quartier, im Roof, liegt. Die anderen, darunter Hans Parlow, verstehen es als Vierstundeneinteilung nach dem lateinischen „*quartarius*“, ein Viertel. Eines scheint das andere nicht auszuschließen. — Die Melodie ist als *Ruf* anzusehen, auch wenn sie anders als sonstige Rufe mehr als eine oder zwei Zeilen hat. Bestätigt wird diese Ansicht durch die kräftigen Quintsprünge am Anfang jeder Zeile. Solche Intervalle sind bei Melodien aus dem 16. Jahrhundert häufig zu finden. Im Verein mit altertümlichen Ausdrücken wie „*Quartier*“ und „*Verfangen*“ sind die Quintbewegungen ein Beweis für das hohe Alter dieses Rufes¹⁴⁾.

Die Wache von 24 bis 4 Uhr ist die unbeliebteste, da man dafür ja aus dem besten Schlaf gerissen wird; sie heißt darum die *Hundewache*. Um 4 Uhr ist es schon nicht mehr so schwer, aus der Koje zu kommen, da es dann mindestens im Sommer und in Nordbreiten bereits hell wird.

Für die neue Wache hielt der Koch heißen Kaffee bereit, was von den Janmaaten immer sehr begrüßt wurde. Der Koch, der an sich keine Wache mitzugehen brauchte, mußte also alle vier Stunden aufstehen. Überhaupt hatte der Koch einige Sonderpflichten. Vor Beginn der Reise *nahm er den Segeltuchbezug vom Steuerrad*, das dann vom Zimmermann besetzt wurde. Das hatte seinen guten Grund. Kock und Timmann blieben meist jahrelang auf demselben Schiff, oft genug mit dem Kapitän zusammen; sie kannten also das Schiff. Dagegen war die übrige Mannschaft fast immer vor jeder Reise neu an Bord gekommen, oft genug stockduhn; ihr konnte man das Schiff für die ersten Stunden nicht anvertrauen. — Der Koch hatte auch den Spitznamen „Jan Fockschoot“, denn die Fockschoot war in der Nähe der Kombüse festgemacht, und wenn das Schiff wenden oder halsen sollte, hatte der Koch die Fockschoot zu bedienen. — In seinem Reich, der Kombüse, hatte *niemand außer ihm etwas zu sagen*, nicht einmal die Steuerleute. Bestenfalls durfte der Kapitän in die Schiffsküche schauen, wenn er

14) PARLOW, Pudel Nr. 263.

dem Koch eine Anweisung geben wollte. Sein Segenswunsch zum Mittagessen lautete:

„Good schaffe!“

Das heißt: **Eßt** nur tüchtig, damit ihr auch gut arbeiten könnt¹⁵⁾. Der Koch war auf größeren Schiffen dem Zweiten Steuermann unterstellt, denn das Amt des Zweiten war es, die Lebensmittel an den Koch auszugeben. Er hieß darum auch der „Speckschneider“. — Auf den meisten Schiffen waren Kombüse und Roof zusammengebaut, nur durch eine Querwand voneinander getrennt. In dieser Querwand befand sich eine Klappe, die, geöffnet, eine Art Tisch bildete. Vor den Mahlzeiten stimmte der Koch einen einladenden Ruf an und schob dann die „Schafferrage“ (die Essensschüssel) auf diese Klappe, damit die Janmaaten sie dann auf ihren Tisch im Roof nehmen konnten. Dieser Ruf, uns wieder von Hans Parlow tradiert, bedauerlicherweise ohne Melodie, hatte folgenden Wortlaut:

Schaffe, schaffe kleen onn grot!
Schaffe, schaffe Botter onn Brot!
Schaffe, schaffe unn on ba'm!
Schaffe, schaff in Gottes Nam'¹⁶⁾

„Ba'm“ ist baben, oben, und vermutlich wurden mit diesem Ruf sowohl die Matrosen als auch die Schiffsoffiziere zur Mahlzeit geladen. Hans Parlow fuhr in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts auf der „Pudel“; es ist zu verwundern, daß er zu dieser Zeit noch so fromm formulierte Rufe wie diesen kennenlernte.

Außer diesem Ruf hatte der Koch seine eigenen Lieder, auf die er große Stücke hielt. Jeder Smutt mußte das Lied vom Schiffskoch kennen, sonst wurde er nicht für voll angesehen:

1. Juch - hei - di, seggt er, öck si Kock,
seggt er, si be - foah - re, seggt er, foahr öck noch,
seggt er, si be - foah - re, seggt er, twin - tig Joahr,
seggt er, wär ver - tel - le, wat öck heldo er - foahr.

15) LOMBER, Pillau 156.

16) PARLOW, Kaptau 61.

2. For dat Roof, seggt er, sorg öck ook,
seggt er, denn öck si, seggt er, väl to kloog,
seggt er, goodet Fräte, seggt er, onn ook satt,
seggt er, onn wat blifft, seggt er, kricht de Katt.
3. Gäle Arfte, seggt er, kok öck möhr,
seggt er, röhr se ömmer, seggt er, flietig dör,
seggt er, een Stück Speck, seggt er, fett onn grot,
seggt er, schmeckt op See, seggt er, ömmer good.
4. Back öck Kielkes, seggt er, as bekannt,
seggt er, spuck öck mi, seggt er, önn Hand,
seggt er, moak se denn, seggt er, zörkelrund,
seggt er, schmecke good, seggt er, sönn gesund.
5. Wenn öck kok, seggt er, ferm Kaptein,
seggt er, moak öck allens, seggt er, sauber rein,
seggt er, mettem Stromp, seggt er, wäsch öck opp,
seggt er, erst dem Schättel, seggt er, denn dem Topp.
6. De Kombüs', seggt er, ös man klein,
seggt er, allens ös, seggt er, piek onn fein,
seggt er, wer rinnkemmt, seggt er, ward gerufft,
seggt er, onn öck sett em, seggt er, anne Luft.

Das Kocklied ist textlich und melodienmäßig angeregt durch das Lied „In Schönbrunn, sagt er“, das Karl von Holtei (1798—1880) in seinem Singspiel „Die Wiener in Berlin“ (1824) brachte. Aber der Inhalt des Kockliedes ist von den Holteischen Versen völlig unabhängig. Auch hat der Text die Tendenz zu wuchern, denn jeder Koch hatte hier ja die Gelegenheit, allerlei einzuflechten, was er selber erfahren oder was er gegenüber der Schiffsführung — oder auch gegenüber den Janmaaten — kritisch vorzubringen hatte. Von der Mannschaft wurde nur das immer wiederkehrende „seggt er“ mitgesungen; den übrigen Text behielt sich der Koch selber vor. Naturgemäß ist das Kochlied *kein Arbeitsgesang*; es wurde auf Freiwache angestimmt; für einen Arbeitsgesang waren die Zeilen zu kurzatmig¹⁷⁾.

Ein anderer Ruf wurde unter Fischern/Schiffern in Königsberg-Haffstrom gehört. Lag das Schiff vor Anker, so wurde des Nachts eine Wache am Heck (und wohl eine zweite auf dem Vorschiff) aufgestellt, um die Ankerlaterne zu bewachen. Dieser Mann hatte alle halbe Stunde, also alle Glasen, auszusingen:

Opp Ach-ter-deck ös al - let woauhl:
La - ter - ne bräennt.

17) PLENZAT, Liederschrein 72, 156; STROBACH, Shanties Nr. 57.

Hier haben wir einen Ruf einfachster Art vor uns, wie er auch bei geblasenen Signalen der Marine oder des Landheeres üblich war. Zugleich erinnert er mit seinen gleichartigen Tönen wiederum an die uralten Melodien kirchlicher Psalmodie. Das diphthongische „woauh!“ und „bräennt!“ gehörten zu dem Dialekt, der in Haffstrom gesprochen wurde¹⁸).

Neben den anderen Besatzungsmitgliedern war es vor allem der *Schiffsjunge*, auch *Halbmann* genannt, auf den vom ersten Tage an mancherlei Bräuche einstürmten. Aber wahrscheinlich hatten sich die ersten Eindrücke an Bord so stark eingeprägt, daß über sie immer wieder berichtet wurde. Kaum war der Junge aufs Schiff gekommen, so brüllte der Wachhabende: „Let geh de Tross! Hol se an Boord!“ Die Trosse war das stärkste Tau auf dem Schiff; sie hielt das Fahrzeug an Land fest. Da man offensichtlich voraussetzte, daß das „Gehenlassen“, das *Losmachen der Trosse*, keiner besonderen Schulung bedürfte, ließ man den Halbmann an Land jumpen und das Tau losschmeißen¹⁹).

Die Arbeit, die unmittelbar darauf folgte, war, mit den anderen Männern *am Fall zu reißen*. Hierbei kam es nur darauf an, das Gewicht der Mannschaft zu vermehren, damit die schwere Rah durch das Fall nach oben geholt werden konnte, wozu also auch keine Vorbildung nötig war²⁰).

Ein nicht ganz zu klärender Brauch wird aus Pillau berichtet. Der Junge, der das Pech hatte, auf seiner ersten Reise „seedoll“ (seekrank) zu werden, mußte der Seefahrt *abschwören*. Hierzu legte er drei Finger auf den Anker und sprach das Entsagungsgelübde. Manche haben dies auch eingehalten und sich eine „Schanz“ (Chance) an Land gesucht. Die Vorstellung war hierbei möglicherweise diese: Wer das Schlingern des Schiffes nicht verträgt, wird nie ein richtiger Seemann werden²¹).

War der Junge über diese Schwierigkeit hinweggekommen, so hatte er zu lernen, daß er sich nur auf der *Leeseite* des Schiffes bewegen durfte, der Seite, die dem Wind abgekehrt war, während die Matrosen auch die *Luvseite* benutzten. Was auf den ersten Blick wie eine Schikane aussehen mochte, ist in Wahrheit eine Schutzmaßregel. Denn die Leeseite ist den Elementen nicht so ausgesetzt wie die Luvseite; daher ist der des Schiffes ungewohnte Junge auf Lee besser gesichert²²).

Beim „Schaffen“ (Mittagessen) hatte einer der Jungen (auf den Barken waren es meistens vier) an Deck zu sein; er bekam sein Essen hinterher. Sinn dieser Anordnung war, daß einer immer einsatzfähig bleiben sollte, wenn die anderen vom Schiffsdienst ab-

18) Mündlich aus Königsberg-Haffstrom überliefert.

19) PARLOW, Pudel Nr. 262.

20) Ebd.

21) LOMBER, Pillau 128.

22) PARLOW, Pudel Nr. 264.

gelenkt waren. Auch hatte der Junge gegebenenfalls die Leute im Roof bei Tisch zu bedienen. Daß für ihn dann nicht immer das beste übrigblieb, kann man sich leicht vorstellen, es sei denn, der Junge stand sich mit dem Koch gut²³⁾.

Nach echter Arbeit aber roch es, wenn Reinschiff gemacht wurde. Alle Mann scheuerten dann das Deck mit Wasser und Sand. Die Jungen jedoch mußten *außerdem* noch zwischendrin immer *Pützen mit Wasser aufschlagen* (Eimer mit Seewasser heraufholen) und über die schon gescheuerte Fläche ausgießen. Auch nicht ein einziges Körnchen Sand duldeten die Matrosen auf den von ihnen geschrubbten Planken!²⁴⁾

Ebenfalls nicht ganz zu klären wird der Brauch sein, daß der Junge, wenn er an Deck kam, *den Großmast ehrerbietigst zu grüßen* hatte. Anscheinend ist der Großmast hier als eine Autorität vorgestellt, die respektiert werden mußte. Natürlich, der Großmast trug die größte Segelfläche; von ihm waren demgemäß Geschwindigkeit des Schiffes und Dauer der Reise in hohem Maße abhängig. Doch bleibt zu fragen, ob eine solche rationale Erklärung das Eigentliche dieses Brauches faßt — ob nicht irrationale Gründe hierbei mitspielen²⁵⁾.

Harte und nicht ganz ungefährliche Arbeit war es, wenn die Jungen „nach oben“ geschickt wurden, um die *Royals (Reuls) loszumachen*, auf den meisten Schiffen die obersten Rahsegel. Und zwar hatte ein *einzelner* das Vorroyal zu bedienen, *zwei* hingegen das größere Großroyal. Vorausgesetzt wurde bei diesem Befehl, daß die Jungen aus den Hafenstädten stammten und sich während der Winterlage der Schiffe in deren Takelage getummelt hatten; andere Jungen nahmen die Reeder auch gar nicht an. Dennoch blieb es immer ein waghalsiges Geschäft, auf der Großroyalrah 30 Meter und mehr über Deck herumzuturnen²⁶⁾.

Weniger Vorsicht, aber mehr Geschicklichkeit, Aufmerksamkeit und Sorgfalt erforderte das *Loggen*, zu dem die Jungen auch von Anfang an herangeholt wurden. In der Zeit der Braunsberger Segelschiffe (also 1802 bis 1863) wurden zum Loggen zwei Mann benötigt. Der eine hielt in beiden Händen die Logrolle über seinem Kopf. Auf die Logrolle war die Logleine aufgewickelt. An ihrem Ende hatte man das Logscheit befestigt, das die Form eines Kreissektors hatte und mittels einer Hahnepoot (einer dreiteiligen Leine) mit der Logleine verbunden war. Durch diese Befestigungsart stand das Logscheit im Wasser senkrecht. In der Logleine waren in regelmäßigen Abständen Knoten angebracht. Der zweite Mann hatte ein Logglas, das ist eine Sanduhr. Auf seinen Ruf warf der erste Mann das Logscheit am Heck des Schiffes ins Wasser. Währenddessen lief das

23) Ebd. Nr. 263.

24) Ebd. Nr. 267.

25) LOMBER, Pillau 130.

26) PARLOW, Pudel Nr. 264.

Logglas ab. War der Sand durchgelaufen, rief der Mann: „Stopp!“ Der andere hielt die Logleine an. Dann zählte man die Knoten, die von der Logleine abgelaufen waren: so viele „Knoten“ lief das Schiff. Heute sagt man statt Knoten meist Seemeilen oder nur Meilen. Die Jungen, die loggten, wurden zur Sorgfalt angehalten und hatten auch meist den Ehrgeiz, ein recht genaues Log zu erzielen²⁷⁾.

Die Aufgaben eines *Kapitäns* der Segelschiffszeit komplizierten sich bei *Windstille*. Diese konnte sich wie ein Alldruck auf den Schiffsführer legen, besonders, wenn sie mehrere Tage anhält. Dann wanderte er mit langen Schritten über das Achterdeck, bohrte die Hände in die Hosentaschen und richtete den Blick verbissen gen Himmel, um zu erkunden, ob nicht eine Wetteränderung bevorstände. Dabei *murmelte* er:

„Pst, pst! Komm, Bris', komm!“

so, als sollte ihn niemand bei seinem abergläubischen Gehabe ertappen.

Oder: Er versuchte durch *Kratzen am Mast* den Wind herbeizulocken, wobei man aber nicht zuviel tun durfte, weil man sonst statt des Windes einen *Sturm* heraufbeschwor. Der Besanmast galt als besonders geeignet, vor allem, wenn man in der Morgen- oder der Abenddämmerung daran kratzte. Auch dieser Brauch gehörte zu den irrationalen Sitten an Bord; jedenfalls hat noch niemand eine einleuchtende Erklärung dafür gefunden. Das Mastkratzen muß in eine Zeit zurückreichen, wo die einzelnen Masten gewissermaßen personifiziert waren, und man ihnen besondere Fähigkeiten beimaß. Es liegt also vermutlich auf der gleichen Linie wie die Ehrenbezeugung gegenüber dem Großmast durch den Schiffsjungen am Morgen²⁸⁾.

Noch verhaßter als *Windstille* war dem Kapitän der *Daak*, der *Nebel*. Denn bei daakigem Wetter konnte ja durchaus ein Wind wehen, der das Schiff in die Gefahr der Kollision mit einem Gegensegler brachte. Deshalb wurden bei *Nebel* meistens alle Segel bis auf die beiden Marssegel festgemacht, um die Geschwindigkeit zu vermindern, was natürlich umgekehrt bedeutete, daß die Reise unnötig verlängert wurde²⁹⁾.

Ratten gab es auf jedem Segelschiff (auch heute sind nur wenige Schiffe rattenfrei). Manche Kapitäne bestanden darauf, daß *den gefährlichen Nagern Schalen mit Wasser hingestellt* wurden, denn auch Ratten haben Durst, und es ist wohl vorgekommen, daß sie in diesem Durst die Planken eines hölzernen Schiffes durchnagten, um an das Wasser außerhalb des Schiffes zu gelangen. Damit verursachten sie dann ein Leck in der Bordwand. Das aber sollte durch das angebotene Wasser verhindert werden³⁰⁾.

27) Ebd.; PAASCH, Keel 385, Plan 107 Nr. 3—6.

28) LOMBER, Pillau 128.

29) Ebd. 156.

30) Ebd. 129.

Einige Pillauer Seemannsausdrücke waren sicherlich auch auf Braunsberger Schiffen in Gebrauch. Wollte man in einem Schiffsboot an Land „rudern“, so sprach man von *Roonen* oder Reemen; die „Ruderer“ hießen Rojer. Denn das Wort „Ruder“ bezeichnet ja das Steuer des Schiffes³¹⁾.

Herrlich tonmalend ist das Wort *lurken*. Eine Pumpe lurkt, wenn sie kein Wasser mehr aus der Bilge, dem untersten Raum des Schiffes, herauffördert. In Booten jedoch hat man keine Pumpen; vielmehr wird hier das etwa eingedrungene Wasser mit dem *Ösfatt*, auch *Schoopke* genannt, nach außenbords geschaufelt³²⁾.

Sicher gäbe es noch mehr aus Seemannsbrauch und -sprache zu berichten; aber man sollte sich auf das beschränken, was für unsere ostdeutsche Segelschiffahrt mit Sicherheit bezeugt ist und was sich in einigen Punkten von anderwärtigen Bräuchen etwas unterscheidet.

Jedoch sollte ein Hinweis auf eine kleine Notiz des sehr findigen Elbinger Chronisten Axel Grunau nicht unterschlagen werden, die in die Sparte der Bräuche gehört: „Auf der Gewerbeausstellung in Königsberg 1875 stellte (George) Grunau Weizen- und Roggenmehl aus seiner (Elbinger) Untermühle aus. Ferner war er Leiter eines Spezialkomitees, welches auf dieser Ausstellung Volkstrachten von der Elbinger Höhe, aus Masuren, (Preußisch-)Litauen, Kaschubei, dem Konitzer Kreise und von den *Passargeschiffern* ausstellte³³⁾.“ Leider ist dieser Fingerzeig in der ermländischen Presse und Literatur unbeachtet geblieben; jedenfalls wird diese Tracht an keiner Stelle beschrieben. Eugen Brachvogel, der das Dorf Neu-Passarge sehr liebte, vermutet bei den dortigen *Fischern* eine besondere Kleidung: „Fraglos besaßen die Bewohner des einzigen ermländischen Fischerdorfes am Frischen Haff, die Fischer von *Neu-Passarge*, eine wirklich eigene Tracht, eine eng anschließende kurze Jacke mit mehreren Knopfreihe, dazu einen Zylinderfilzhut“³⁴⁾. Aber wie gesagt, dies ist nur eine Vermutung von Brachvogel, und ob die Trachten der Neu-Passarger *Fischer* mit den Trachten der *Passarge-Schiffer* gleichzusetzen sind, ist doch sehr fraglich. Nur sollte dieses Gebiet nicht unerwähnt bleiben; vielleicht gelingt es einem späteren Forscher, die Quellen für diese Angaben wiederauszugraben oder gar Abbildungen der Passarge-Schiffertracht zu entdecken.

31) Ebd. 155.

32) Ebd. 154.

33) GRUNAU, Grunau 294 Anm. 452.

34) BRACHVOGEL, Volkstracht (ohne Seitenzahl).

16. STATISTIK

Die Statistik der Braunsberger Schifffahrt ist sehr lückenhaft. Doch können die Angaben, die uns noch zugänglich sind, die Situation der Schiffe und Reeder wenigstens schlaglichtartig beleuchten, und man wird wie an vielen anderen Punkten der ermländischen Schifffahrtsgeschichte sagen dürfen, daß die erhaltenen Beispiele auch einigermaßen für die vorhandenen Lücken gültig sind.

Vorangestellt sei eine *Liste der Braunsberger Seeschiffe*. Wie bereits angemerkt, halte ich sie für unvollständig. Besonders für die Jahre 1802 bis 1815 ist zu vermuten, daß es noch weitere Seeschiffe gegeben hat, die in Braunsberg beheimatet waren, vielleicht auch in der Zeit etwa zwischen 1795 und 1802 — nur haben wir bisher noch nicht die Methode entdeckt, sie aus den vorhandenen Quellen herauszuholen.

Schiff	Take lung	Raum- gehalt NK	Tragfähig- keit tdw	in Brauns- berg
Fama	Bark	793	374	1802—1808
Vigilante	Bark	818	386	1802—1812
Bürgerin	Brigg	306	144	1813—1819
Aline	Brigg	651	307	1814—1826
Passarge	Galeasse	368	174	1815—1846
Braunsberg	Brigg	646	305	1825—1860
Borussia	Bark	706	333	1827—1846
Delphin	Schooner	212	100	1831—1833
Arthur	Schooner	369	174	1832—1847
Copernicus	Brigg	456	215	1841—1843
Emma	Brigg	444	210	1846—1851
Olivia	Brigg	501	236	1846—1863
Franziska	Bark	784	370	1847—1863
13		7054	3328	1802—1863

Für Handel und Schifffahrt ist es wichtig zu wissen, welche *Tonnage* den Verladern zur Verfügung steht. So ist nachstehend die Tonnageentwicklung der Braunsberger Handelsflotte wiedergegeben. Immer, wenn ein Schiff dazukam oder ein Schiff abging, wird die veränderte Tragfähigkeit (tdw = tons dead weight) und der Raumgehalt (NK = Nettokubikmeter) aufgeführt (siehe Tabelle Seite 170).

Der Aufstieg ging nur langsam voran; erst 1832 konnte Braunsberg zum ersten Male 5 Schiffe sein eigen nennen. Bis 1848 blieb die Flotte auf diesem Höchststand. Mit einem Blick ist zu erkennen, daß das Jahr 1846 den Höhepunkt der Braunsberger Schifffahrt darstellte. In der Braunsberger Handelskammer, die 1866 gegründet wurde, war die Erinnerung an diese immerhin schon 20 Jahre zurückliegende Zeit mit ihren 6 Schiffen noch durchaus lebendig, wie

Jahr	Schiffe	Last	tdw	NK
1831	4	431	912	1932
1832	5	513	1068	2301
1834	4	466	986	2089
1841	5	568	1201	2545
1844	4	466	986	2089
1846	6	677	1432	3034
1847	5	519	1099	2328
1848	4	437	925	1959
1852	3	338	715	1515
1861	2	287	606	1285
1864	0	0	0	0

Im folgenden werden die noch erreichbaren Angaben aus dem Gebiet der Statistik nach *Jahren* geordnet dargeboten, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um Daten des Schiffsverkehrs oder der verladenen Frachten handelt. Jede andere Ordnung wäre unübersichtlich.

Im Mai des Jahres 1825 versandte Braunsberg eine bedeutende Quantität ermländischen Flachses und Garns nach Portugal. Im selben Jahr gingen zwei Schiffe von See direkt nach Braunsberg, vermutlich die Galeasse „Passarge“ (174 tdw) und die Brigg „Braunsberg“ (305 tdw), die einzigen Segler, die damals in der Passarge-Stadt beheimatet waren. Da aber keines dieser beiden Schiffe 1825 nach Portugal ging, sind Flachs und Garn auf auswärtige Frachter verladen worden¹⁾.

Für das Jahr 1828 haben wir folgende Angaben über die Ausfuhr der Stadt Braunsberg²⁾:

Last	Scheffel		
23	30	Weizen	
183	30	Roggen	
38	30	Gerste	
65	23	Hafer	
9	30	Erbsen und Bohnen	
2	4	Leinsaat	
322	27		803,25 t
Last	Stein		
873	19	Flachs	
2,5	—	Flachsheede	
875,5	19		1850,85 t

1) HARTUNGSCHE ZEITUNG v. 11. 6. 1825.

2) PREUSSISCHE PROVINZIAL-BLÄTTER I. Jg. (1829) 169, 371.

Stein		
5794,5	Wolle	
317	Federn	
176	Borsten	
<hr/>		
6287,5		58,81 t
750	Schock	Federposen
43 311	Schock	Leingarn
1 488	Schock	Klutegarn
38	Schock	Flachsleinwand
33	Schock	Kluteleinwand
<hr/>		
44 870		5 025 440 Meter

Zusammenstellung:

603,25 t Körnerfrucht
1850,85 t Flachs
<u>58,81 t Wolle etc.</u>
2512,91 t Fracht

5 025 440 m Flachserzeugnisse

750 Schock Federposen, die leider metrisch nicht einzuordnen sind.

Weizen ging mit „Aline“ nach London, Roggen und Weizen mit „Borussia“ nach Amsterdam, Erbsen mit „Borussia“ nach London, Garn mit „Braunsberg“ nach Hull, Garn, Flachs und Erbsen mit „Passarge“ auch nach Hull. Die geringen Mengen Leinwand müssen auf Fremdschiffen verladen worden sein.

Für die Zeit vom 18. Dezember 1828 bis zum 18. Januar 1829 haben wir noch eine andere, sehr instruktive Aufstellung zur Verfügung:

Von Braunsberg aus wurden in diesen vier Wochen versandt:

6117 Schock Leingarn	(685 104 m)
100 Last Flachs	(187,08 t)

Das erscheint nicht viel; man muß aber bedenken, daß normalerweise die ostpreußische Schifffahrt am 15. Dezember des Winters wegen geschlossen wurde; nur die Brigg „Braunsberg“ machte noch im Dezember 1828 eine Reise von Pillau nach Hull.

Sodann werden über die Bevorratung mit Körnerfrucht durch die Braunsberger Reeder Angaben gemacht:

Östreich & Söhne kauften ein:

157 Scheffel Weizen
3471 Scheffel Roggen
336 Scheffel Gerste
547 Scheffel Hafer
322 Scheffel Erbsen
<u>147 Scheffel Bohnen</u>
4980 Scheffel 155,28 t

Sie versandten:

251 Scheffel Gerste	
216 Scheffel Bohnen	
197 Scheffel Wicken	
<hr/>	
664 Scheffel	21,83 t

Stampe & Co. sowie Kuckein maßen in ihren Speichern auf:

Last	Scheffel		
24	35,5	Weizen	
14	9	Roggen	
56	48	Gerste	
24	46	Hafer	
8	50	Erbsen	
1	25	Wicken	
<hr/>			
140,56			262,97 t

In Braunsberg wurden aufgespeichert:

Scheffel		
1 008,75	Weizen	
11 100	Roggen	
1 360	Gerste	
1 364,25	Hafer	
136	Erbsen	
20	Wicken	
14	Bohnen	
<hr/>		
15 003		528,02 t

In Braunsberg wurden abgemessen:

Last	Scheffel		
21	13,5	Weizen	
12	45,75	Erbsen	
2	18,83	Bohnen	
<hr/>			
35	78,08		67,35 t

Außer der bereits versandten Körnerfrucht lagerten also in Braunsberg:

Weizen	Last	Scheffel	
		157	
24		35,5	
		1 008,75	
21		13,5	
<hr/>			
45		1 214,75	115,25 t

Roggen	<u>Last</u>	<u>Scheffel</u>	
		3 471	
	14	9	
		11 100	
	14	14 580	272,59 t
Gerste	<u>Last</u>	<u>Scheffel</u>	
		336	
	65	48	
		1 360	
	65	1 744	166,29 t
Hafer	<u>Last</u>	<u>Scheffel</u>	
		547	
	24	46	
		1 364,25	
	24	1 957,25	83,15 t
Erbsen	<u>Last</u>	<u>Scheffel</u>	
		322	
	8	50	
		136	
	12	45,75	
	20	553,75	51,45 t
Bohnen	<u>Last</u>	<u>Scheffel</u>	
		147	
		14	
	2	18,83	
	2	179,83	7,21 t
Wicken	<u>Last</u>	<u>Scheffel</u>	
	1	25	
		20	
	1	45	2,86 t
<u>Insgesamt:</u>			
115,25 t Weizen			
272,59 t Roggen			
166,29 t Gerste			
83,15 t Hafer			
51,45 t Erbsen			
7,22 t Bohnen			
2,86 t Wicken			
<u>698,80 t Körnerfrucht</u>			

Diese rund 700 Tonnen lagen also bereit, im Jahre 1829 versandt zu werden.

Für einige Monate des Jahres 1829 stehen uns folgende Angaben zur Verfügung³⁾. Aus Braunsberg wurden verschifft:

	Roggen Last	Flachs Last	Stein	Leingarn Schock	Dochtgarn Schock
Juni	—	55	41	3 470	—
Juli	47	7	20	45 000	100
August	—	15,5	—	3 708	180
September	158	30,5	—	1 530	—
Oktober	—	3,5	—	675	27
November	—	—	—	—	—
Dezember	—	17	10	—	—
	205	128,5	71	54 383	307
	334,16 t			6 125 280	m Garn

Der Winter 1828/1829 scheint sehr lange gedauert zu haben; kein Braunsberger Schiff kam vor Mai in Fahrt. Und die Reisen der Braunsberger Segler entsprachen der obigen Aufstellung: Sie waren alle nach Hull bestimmt, die „Passarge“ mit Garn, die „Borussia“ mit Garn und Getreide, die „Braunsberg“ mit Flachs. Was in der vorstehenden Liste als lückenhaft erscheint, ist in Wahrheit durch die ungünstige Entwicklung des Wetters zu erklären.

Im Jahr 1830 verschiffte Braunsberg folgende Ladungen⁴⁾:

	Roggen Last	Weizen Last	Flachs Last	Stein	Leingarn Schock
Februar	—	—	—	—	500
März	—	—	22,5	—	3495
April	—	—	16	13	3957
Mai	—	—	—	—	—
Juni	—	—	58	—	5562
Juli	—	—	7	—	3275
August	—	—	4	50	3175
September	71	—	2,5	—	950
Oktober	40,5	24,5	2,5	—	2506
November	—	—	40	—	4304
	111,5	24,5	152,5	63	27 724
	611,15 t			3 105 088	m Garn

3) Ebd. 371.

4) Ebd. 371.

Die „Borussia“ brachte Getreide nach Amsterdam, die „Passarge“ Weizen nach Leith, Hafer nach London, offensichtlich aus den Vorräten des Jahres 1829. Außerdem Garn und Flachs nach Hull, „Braunsberg“ ebenso Garn und Flachs nach Hull.

Etwas anders ist die Statistik des Jahres 1837 ausgerichtet⁵⁾.

Pillau wurde auslaufend von 13 Schiffen mit 1 577 tdw passiert, die in Braunsberg beladen worden waren. 7 davon waren nach Norwegen bestimmt, also wohl mit Getreideladung, 6 nach Großbritannien.

Weitere 5 Schiffe mit 1 078 tdw hatten ihre Ladung in Braunsberg und Königsberg eingenommen, 2 gingen nach Großbritannien, je eins nach Dänemark und Bremen und die „Braunsberg“ mit Weizen nach Baltimore (USA), wie schon oben erwähnt.

Sodann wurden 9 Schiffe mit 1 444 tdw in Braunsberg und Elbing beladen, darunter 6 wieder nach Großbritannien, 2 nach Norwegen und 1 nach Dänemark.

Schließlich hatte ein Schiff (Tonnage nicht genannt) Braunsberg, Fischhausen, Elbing und Pillau angelaufen und überall Ladung eingenommen. Da Fischhausen nur für ganz kleine Schiffe zugänglich ist, kann dieser Segler eine geringe Tragfähigkeit gehabt haben, schätzungsweise höchstens 100 tdw.

Insgesamt hat Braunsberg also 28 Seeschiffe mit 1 039 tdw beladen. Nicht aufgeführt sind hierbei die Schiffe, welche Braunsberg leer verließen. Bei der Schifffahrtsperiode von April bis November, also knapp 250 Tagen, bedeutet dies, daß alle 8 bis 9 Tage ein beladenes Schiff Pfahlbude passierte.

In der Statistik für 1841 werden Angaben über Ladung und Schiffsverkehr kombiniert. Aus Braunsberg wurden in diesem Jahr exportiert⁶⁾:

Weizen	327	Last
Roggen	203	Last
Roggenmehl	366	Last
Gerste	1	Last
Hafer	22	Last
Wicken	34,5	Last
Erbsen	100	Last
Bohnen	50,5	Last
	1 114	Last

Die Mehlferschliffungen zeigen, daß Ignatz Grunau aus Elbing der Großen Amtsmühle neuen Auftrieb verliehen hatte.

Flachs	32 533	Stein
Wolle	8 481	Stein
Federn	181	Stein

41 195 Stein 1837: 2 740,41 t

5) BÖRSEN-NACHRICHTEN v. 4. 1. 1838.

6) Ebd. v. 11. 1. 1842.

1 Schiff von 65 tdw ging beladen nach Braunsberg. 20 Schiffe von 2 894 tdw luden nur in Braunsberg. 30 Schiffe von 5 940 tdw nahmen ihre Ladung in Braunsberg, Königsberg, Fischhausen und Pillau ein. Insgesamt wurden 50 Schiffe mit 8 834 tdw in Braunsberg mit Ladung versehen. Die Durchschnittsgröße dieser Segler belief sich also auf 177 tdw.

Ganz anderer Art ist die Aufstellung, die für den Zeitraum zwischen 1841 und 1860 gemacht wurde — sie nennt nämlich die Zahl der *Mannschaften*, die auf Braunsberger Schiffen angeheuert hatten⁷⁾.

Jahr	Schiffe	Mann
1841	5	35
1843	5	35
1855	3	28
1860	3	28

In den vierziger Jahren sind „Passarge“, „Braunsberg“, „Borussia“, „Arthur“ und „Copernicus“ zu nennen. Nur von der „Braunsberg“ ist uns die spezielle Besatzungszahl bekannt: 9 Mann. 1855 und 1860 waren noch „Braunsberg“, Olivia“, acht Mann, und „Franziska“, elf Mann, in Fahrt. Man hat also mit sechs bis sieben Mann auf den kleineren, mit 11 Mann auf den größeren Schiffen zu rechnen, so daß auf den 13 Braunsberger Seglern insgesamt etwa 110 Mann nötig waren. Natürlich waren diese 110 Mann nicht gleichzeitig im Dienst, wie ja auch die 13 Schiffe nicht alle gleichzeitig in Braunsberg beheimatet waren. Immerhin, solche Besatzungsstärken waren in Alt- und Neupassage nicht aufzutreiben, so daß die Braunsberger Reeder sich in anderen Ortschaften am Frischen Haff nach Matrosen, Zimmerleuten, Segelmachern und Köchen umsehen mußten — denselben Ortschaften, aus denen auch die Kapitäne der Braunsberger Schiffe stammten.

Im Jahre 1843 liefen direkt von See in Braunsberg 13 Schiffe mit 1 132 tdw ein. Außerdem wurde Braunsberg von 30 Schiffen mit 4 095 tdw aufgesucht, die zuvor andere ostpreußische Häfen angelaufen hatten. So gingen in diesem Jahre 43 Schiffe mit 5 227 tdw von Braunsberg beladen in See. Nicht erfaßt sind in diesen Zahlen die leer ein- und ausgelaufenen Segler. Für die 250 Tage der Schifffahrtsperiode bedeutet dies, daß alle 5 oder 6 Tage ein Schiff nach Braunsberg kam. Die Durchschnittsgröße dieser Segler war 122 tdw, also kleiner als die Brigg „Bürgerin“ mit ihren 144 tdw⁸⁾.

Der Reeder Ignatz Grunau in Elbing, der auch manchen Besitz in Braunsberg hatte, verlud um 1845 jährlich 20 000 bis 30 000 Stein

7) Ebd. Januar 1861.

8) Ebd. v. 1. 1. 1844.

Flachs von Braunsberg, das sind, rund gerechnet, 190 bis 260 Tonnen. Das ist, gemessen an der Braunsberger Gesamtverladung von Flachs, nicht allzuviel; aber Grunau befaßte sich auch mehr mit Getreide- und Mehlhandel als mit Flachs⁹⁾.

Im Jahre 1846 gingen von See direkt nach Braunsberg 4 Schiffe, deren Tragfähigkeit leider nicht genannt wird. Zu vermuten ist, daß dies dreimal der Schooner „Arthur“ mit Kohle und einmal die Bark „Borussia“ mit Seesalz waren — was 404 tdw ergibt.

Aus anderen Frischhaffhäfen kamen 22 Schiffe mit 2 662 tdw nach Braunsberg, um dort Ladung einzunehmen, so daß in diesem Jahre 26 Schiffe mit 3 066 tdw in der Passarge-Stadt oder Pfahlbude waren. Durchschnittsgröße war 118 tdw¹⁰⁾.

Das Jahr 1846 bildet nun ja den Höhepunkt der Braunsberger Handelsflotte: 6 Segelschiffe waren damals an der Passarge beheimatet, nämlich:

		tdw	NK
„Passarge“	Galeasse	174	368
„Braunsberg“	Brigg	305	646
„Borussia“	Bark	333	706
„Arthur“	Schooner	174	369
„Emma“	Brigg	210	444
„Olivia“	Brigg	236	501
		1 432	3 034

Die Schiffe sind in der Reihenfolge aufgeführt, in der sie in Braunsberger Besitz kamen. Ihre Durchschnittsgröße beträgt 239 tdw und 506 NK; die „Olivia“ entspricht diesem Mittel ziemlich genau. Diese 6 Schiffe haben in jenem Jahre 19 Reisen mit Ladung gemacht; dazu kommen 6 Ballastreisen. Jedoch ist die Verteilung der Ladungsreisen sehr ungleichmäßig. Die „Passarge“ lag 1846 in Pillau und ging überhaupt nicht mehr in See; sie wurde im Laufe des Jahres verkauft, vermutlich altershalber, — sie war ja schon 1815 gebaut worden. Umso fleißiger zeigte sich die „Braunsberg“ mit 5 Ladungsreisen, darunter eine nach Lissabon. Die „Borussia“ war in Newcastle und in Lissabon gewesen, wurde aber wie die „Passarge“ im Herbst des Jahres veräußert, ohne daß wir sagen könnten, wer die neuen Reeder dieser beiden Schiffe waren. Der Schooner „Arthur“ brachte es gar auf 6 Reisen mit Ladung; es zeigt sich also, daß die kleinen Schiffe gut ausgelastet waren.

„Emma“ und „Olivia“ wurden 1846 neu in Dienst gestellt, offensichtlich als Ersatz für „Passarge“ und „Borussia“; sie hatten darum nur Gelegenheit, je 3 Reisen mit Fracht zu machen.

9) GRUNAU, Grunau 97.

10) BÖRSEN-NACHRICHTEN Januar 1847.

Die Ladungen verteilen sich folgendermaßen:

Kohle	5
Getreide	4
Salz	3
Flachs	3
Baumwollgarn	1
Erbsen	2
unbekannte Ladungen	1
Ballast	6
insgesamt	25 Reisen.

Die Braunsberger Flotte war 1846 also mehr in der Versorgung Ostpreußens mit Kohle und Salz und in der Versorgung Großbritanniens und Hollands mit Getreide und Erbsen eingesetzt als mit dem typisch Braunsberger Frachtgut, dem Flachs, wo nur drei Reisen registriert wurden. Flachs und Flachserzeugnisse sind also von Fremdschiffen abgefahren worden. Alleinstehend in der Frachtliste ist Baumwolle, das man wahrscheinlich versuchsweise zur Weiterverarbeitung importierte. — Im ganzen zeigt sich also, daß die Braunsberger Reedereien für Segler gute Beschäftigung hatten, und dem entspricht auch der Schiffsbestand in den Jahren bis 1851.

1847 gingen zwei Schiffe mit zusammen 159 tdw und 337 NK von See direkt nach Braunsberg. Verladen wurden in Braunsberg:

Weizen	249 Last	56 Scheffel
Roggen	124 Last	24 Scheffel
Gerste	2 Last	35 Scheffel
Hafer	15 Last	15 Scheffel
Erbsen	14 Last	20 Scheffel
Wicken	34 Last	7 Scheffel
Bohnen	10 Last	— Scheffel
Flachs	1 187 Last	34 Stein
Flachsheede	199 Last	10 Stein
	1 834 Last	157 Scheffel
		44 Stein

Das sind umgerechnet 3 436,43 Metrische Tonnen.

Nur selten werden die Namen der Fremdschiffe genannt, die Braunsberg anliefen; was erreichbar war, wird hier ohne Rücksicht auf die Jahre gesammelt angeführt.

1847 lud der Elbinger Schooner „*Mathilde*“, Kapitän J. J. Moje (193 tdw, 409 NK), in Braunsberg Flachs für Dundee. Am 20. März verließ er Pillau, am 25. passierte er den Öresund¹¹⁾.

Am 3. November 1847 lief die Elbinger Slup „*Vorwärts*“ von Danzig in Pfahlbude mit Weizen ein, die schon als Seitenraddampfer „*Copernicus*“ am 9. Oktober 1828 die Passarge angesteuert hatte^{11a)}.

11) GRUNAU, Grunau 80.

11a) Ebd. 13—15, 58, 60, 78 f.

Im Juli 1851 nahm das Schiff „*Julius*“, Kapitän Questenberg, in Stettin Stückgut für Pillau, Königsberg, Braunsberg und Elbing an¹²⁾.

Die „*Adler*“, Kapitän Busch, lud in Braunsberg Roggen für Kopenhagen. Am 25. Juli 1857 verließ sie Pillau. Aber schon am 27. Juli mußte sie Swinemünde als Nothafen anlaufen, weil ihr der Proviant ausgegangen war und sie gegen den widrigen Wind nicht vorankam¹³⁾.

Am 24. August 1858 lief, von Rendsburg in Ballast kommend, das holländische Schiff „*De Vrouw Hillegina*“ unter Kapitän Joosten in Pillau ein und ging dann weiter nach Braunsberg, um dort Roggen zu laden. Am 13. September war das Schiff in (Kiel)-Holtenau, um durch den Eiderkanal nach Amsterdam zu gehen, was eine Abkürzung des Reiseweges um 212 Seemeilen (393 Kilometer) gegenüber dem normalen Weg durch den Öresund, das Kattegat und um das gefährdete Kap Skagen bedeutete, zumal im September die heftigen Äquinoktialstürme heranrückten, denen ein kleines Schiff wie „*De Vrouw Hillegina*“ besser aus dem Wege ging¹⁴⁾.

Am 22. April 1860 lief das Schiff „*Friederike*“ unter Kapitän Rindfleisch von Travemünde in Ballast aus und traf am 24. April in Pillau ein, um sogleich nach Braunsberg weiterzusegeln. Dort wurden 1869 Scheffel Roggen (31 tdw) geladen, so daß der Segler am 11. Mai Pillau wieder passieren konnte und am 17. Mai in Swinemünde einlief. Die Ladung war durch Jakob Lietke, Claaßen & Co. in Pillau bestellt worden¹⁵⁾.

Am 30. April 1860 ging die „*Maria*“, Kapitän Rabregen, aus Braunsberg kommend, von Pillau aus in See. Am 4. Mai traf sie mit 1 440 Scheffel Roggen (24 tdw), der von Kuckein & Söhnen versandt worden war, in Swinemünde ein; außerdem hatte das Schiff noch zwei Kisten Stearinkerzen von C. H. Pöppel an Bord¹⁶⁾.

Das Schiff „*Thorgersen und Cecilie*“, Kapitän Thomsen, lief, von Schülper-Siel an der unteren Eider kommend, am 23. September 1860 in Pillau ein, um sogleich nach Braunsberg zu versiegeln und dort Ölkuchen zu laden. Am 14. Oktober passierte es wiederum Pillau, um von dort durch den Eiderkanal nach Spalding zu gehen, das am Flusse Welland liegt; dieser mündet in die Wash-Bucht und kann nur von kleinen Schiffen befahren werden, kaum anders als die Passarge bei Braunsberg. Man wird dieses Schiff also wohl als eine Eider-Schnigge anzusehen haben¹⁷⁾.

Weil das Braunsberger Fahrwasser sich erheblich verschlechtert hatte, lief der Seitenraddampfer „*Express*“ (80 tdw, 170 NK), ein

12) OSTSEE-ZEITUNG v. 3. 1. 1854.

13) Ebd. v. 27. 7. 1857.

14) Ebd. August 1858.

15) Ebd. Mai 1860.

16) Ebd. Mai 1860.

17) Ebd. September/Oktober 1860.

Küstenschiff unter Kapitän Jakob Gabel, Pfahlbude im Jahre 1862 nur einmal auf seinen Reisen Elbing-Pillau-Königsberg an¹⁸⁾.

1853 gingen von Braunsberg beladen

15 Schiffe	2 617 tdw	5 549 NK	nach Großbritannien
2 Schiffe	193 tdw	409 NK	nach den Niederlanden
1 Schiff	125 tdw	266 NK	nach Dänemark
1 Schiff	110 tdw	234 NK	nach Frankreich
2 Schiffe	52 tdw	111 NK	nach Pommern
1 Schiff	238 tdw	504 NK	nach Großbritannien unter Zuladung in Königsberg

23 Schiffe 3 335 tdw 7 073 NK

Ihre Durchschnittsgröße belief sich auf 145 tdw, 308 NK. Mit 238 tdw, 504 NK ist die „Olivia“ gemeint, die am 5. November durch den Öresund mit einer Ladung Weizen nach Mistley bei Harwich in England ging¹⁹⁾.

1856 exportierte Braunsberg:

22 ¹ / ₂	Last		Weizen
23	Last		Roggen
15 ² / ₃	Last		Gerste
29	Last		Hafer
8 ³ / ₄	Last		Bohnen
10 ³ / ₄	Last		Wicken
1	Last	5 Scheffel	Hirsegrütze
1 ¹ / ₂	Last	17 Scheffel	Graupen
8 ² / ₃	Last		Kartoffeln
3 748	Zentner		Mehl
206	Zentner		Kleie
1 584	Last		Flachs
2 919	Stein		Flachsheede
475	Schock		Dochtgarn
407	Zentner		Rüböl
1 436	Ohm		Öl
386 ¹ / ₂	Mille (?)		Leinkuchen
106	Oxhoft		Essig
152 ¹ / ₂	Tonnen (Fässer)		Bier
41 ¹ / ₄	Last		Grüne Seife
5 ¹ / ₂	Zentner		Kerzen
971	Zentner		Lumpen
533	Zentner		Tierknochen
139	St. (?)		Bauholz
17	St.		Masten
11	St.		Eichen
3	Achtel		Holz

18) Ebd. Januar 1863.

19) Ebd. v. 3. 1. 1854.

Das sind ohne Holz und Leinkuchen:

3 994 t Trockenladung

447 t Flüssiglading

4 441 t Export im Jahre 1856²⁰⁾.

Diese Liste zeigt, daß die Braunsberger Exportgüter durchweg aus landwirtschaftlichen Produkten bestanden; auch Essig, Grüne Seife und Kerzen sind hier einzuordnen. So bunt dieses Verzeichnis auch erscheinen mag, so deutet es doch schon an, weshalb der Braunsberger Export und die dazugehörige Seeschifffahrt bereits wenige Jahre später im Leerlauf endeten: Außerhalb der Passargestadt hatte sich die Industrie mächtig entwickelt, bei der Braunsberg 1856 nicht mithalten konnte.

Schiffsstatistische Angaben aus dem gleichen Jahre lassen erkennen, daß auch die Seeschifffahrt sogar gegenüber dem Jahre 1853 abgenommen hatte²¹⁾. Beladen gingen von den in Pillau eingelaufenen Seglern nach Braunsberg: 5 Schiffe mit 384 t_{dw} und 813 NK.

In Braunsberg wurden beladen:

8 Schiffe	1 018 t _{dw}	2 158 NK	nach Großbritannien
1 Schiff	75 t _{dw}	159 NK	nach Oldenburg
1 Schiff	34 t _{dw}	71 NK	nach Pommern unter Zuladung in Elbing
1 Schiff	378 t _{dw}	801 NK	nach Großbritannien unter Zuladung in Königsberg

Dieses letzte Schiff war die Bark „Franziska“, die am 8. Oktober 1856 den Öresund mit einer Ladung Hanf nach Leith passierte. Insgesamt wurden also 1856 nur 11 Schiffe mit 1 505 t_{dw} Tragfähigkeit und 3 189 NK Raumgehalt in Braunsberg abgefertigt. Wie weit die fünf einkommenden Schiffe hier mitzurechnen sind, läßt die statistische Vorlage nicht erkennen. Die Durchschnittsgröße der elf Schiffe betrug 139 t_{dw} und 290 NK; die meisten dieser Segler werden an der Salzbrücke in der Stadt beladen worden sein, ausgenommen natürlich die „Franziska“, die bestenfalls Pfahlbude erreichen konnte. Da sie ihre Reise im Herbst antrat, ist damit zu rechnen, daß die Passarge ausreichend Wasser führte. Ohne diese Bark hatten die übrigen zehn Schiffe eine Durchschnittsgröße von nur 113 t_{dw} und 239 NK.

In einem Bericht des Pillauer Schiffsmaklers Carl Eduard Elsasser kommt der Satz vor: „Kleinere Schiffe würden etwas mehr be-

20) Ebd. Januar 1857.

21) Ebd. v. 16. 1. 1857.

dingen (höhere Frachtgebühren fordern dürfen), wenn sie zur Stelle wären.“ Die kleinen Segler, die ihre Fracht in Braunsberg einnahmen, waren also sehr begehrt. Auch erklärt dieser Satz, warum Braunsberger Reeder neben ihren größeren Barken Schooner und Galeassen ankauften oder bauen ließen.

Einen aufschlußreichen Bericht über den Braunsberger Flachsmarkt gibt uns die „Berliner Börsen-Zeitung“ (übernommen von der Stettiner „Ostsee-Zeitung“²²⁾).

„Braunsberg, 28. Februar 1857.

Heute ist unser diesjähriger Flachsmarkt beendet worden, und das Resultat desselben wird von Käufern und Verkäufern für ein befriedigendes gehalten. Die bedeutendsten Flachsbereitungs-Anstalten und Fabrikanten Schlesiens und Westphalens waren durch ihre Chefs vertreten. Ich nenne unter anderem die Herren C. G. Kramsta & Söhne aus Freiburg, Gebrüder Alberti aus Waldenburg, Rozzi aus Bielefeld, Gruschwitz & Söhne aus Neusalza, Wilmar aus Sagan und Erbrich aus Erdmannsdorf. Es waren ca. 14 000 Stein Flachs am Markt, ein Quantum, welches gleich am ersten Tage, und zwar in wenigen Stunden verkauft wurde. Außerdem sind bedeutende Quantitäten auf Lieferung gekauft worden. Die sehr großen Lager der Herren Ferdinand Kuckein hier und Krüger & Gemnich wurden ebenfalls durch die auswärtigen Fabrikanten stark gelichtet. Die Preise stellten sich für die beste Sorte 13 $\frac{1}{2}$ Reichstaler pro Centner, zweite Sorte 11 Reichstaler, dritte Sorte 8 bis 9 Reichstaler. Übrigens befinden sich auf dem Lande noch viele Vorräthe, die wohl im Laufe der nächsten Woche auf den Markt kommen werden. Für die beste Bearbeitung des Flachses waren Prämien im Betrage von 400 Reichstalern von seiten der Regierung ausgesetzt worden. Am zweiten Markttag fand eine Conferenz zwischen dem Abgeordneten der Königlichen Regierung zu Königsberg, Regierungsrath Schlott, den Vorständen des landwirtschaftlichen Vereins und den hinzugezogenen fremden Kaufleuten statt, in der beschlossen wurde, um dieselbe Zeit des künftigen Jahres wieder einen Flachsmarkt abzuhalten. Zu bedauern ist nur, daß diesmal nicht genug am Markte war.“

Der Bericht zeigt, daß die ermländischen Flachsbauern trotz jahrzehntelangen Flachshandels noch immer nicht den rechten kaufmännischen Sinn hatten, den Braunsberger Markt ausreichend zu beschicken. Der Bericht zeigt weiter, daß so namhafte und alte Firmen wie Gruschwitz & Söhne in Neusalz an der Oder an der ermländischen Flachsernte höchst interessiert waren. Und der Bericht zeigt endlich, daß die Königsberger Reederei Krüger & Gemnich in Braunsberg Fuß gefaßt hatte und ihre Schiffe

22) Ebd. März 1857.

„Cito“	196 tdw	416 NK
„Emma Elise“	238 tdw	504 NK
„Forward“	152 tdw	321 NK
„Neptun“	183 tdw	389 NK
„Rapid“	138 tdw	294 NK

in der Flachsfahrt einsetzte. Typischerweise handelt es sich durchweg um Fahrzeuge mit geringer Tonnage, die ihre Ladung an der Salzbrücke in der Stadt einnehmen konnten und nicht auf die Umladung über Reisekähne oder Galler angewiesen waren. Naturgemäß hatten Krüger & Gemnich sich nicht unbedeutenden Speicherraum in Braunsberg beschafft, um bei der Beladung ihrer Schiffe nicht von anderen Kaufleuten abhängig zu sein.

Der Braunsberger Schiffsverkehr von 1857 zeigt eine geringfügige Zunahme gegenüber dem Vorjahr. Nach Braunsberg direkt waren bestimmt fünf Schiffe mit 129 tdw und 274 NK, also je Schiff 26 tdw und 55 NK.

In Braunsberg wurden beladen:

6 Schiffe	550 tdw	1166 NK	nach Großbritannien
4 Schiffe	159 tdw	337 NK	nach Dänemark
3 Schiffe	238 tdw	504 NK	nach Bremen
3 Schiffe	107 tdw	226 NK	nach Pommern
1 Schiff	238 tdw	504 NK	nach Großbritannien unter Zuladung in Königsberg,

insgesamt

17 Schiffe 1292 tdw 2737 NK²³⁾.

Ihre Durchschnittsgröße war 76 tdw, 161 NK. Bei dem letztgenannten Schiff handelt es sich um die Braunsberger Brigg „Olivia“, die am 30. Oktober 1857 den Öresund mit Flachs nach Dundee passierte. Ohne sie kamen die anderen Segler auf 66 tdw, 140 NK Durchschnittsgröße, also sämtlich Schiffe, die kaum größer waren als Kuckeins Reisekähne und daher auf der Passarge ein genügend tiefes Fahrwasser fanden. Diese kleinen Schiffe sind Ever von der Niederelbe und der Unterweser sowie Tjalken aus Holland. Alle diese Schiffe haben eines gemeinsam: Sie sind plattbodig und entbehren des Kiels; statt dessen führen sie Seitenschwerter. Auch in ihrer Heimat befahren sie Gewässer, die nicht tiefer sind als die Passarge. Viele haben nur einen Mast, an dem sie ein großes Gaffelsegel und zwei dreieckige Stagsegel fahren. Nur die Besanever sind, wie ihr Name besagt, achtern mit einem kleinen Besanmast und einem Gaffelsegel ausgestattet. Die holländischen Tjalken haben ein sehr fülliges Vor- und Achterschiff: Ihnen kommt es nur auf einen großen Laderaum, aber nicht auf schnelles Segeln an. Sie sind mit den Galioten verwandt, zu denen auch die beiden in Elbing gebauten Braunsberger Barkschiffe „Fama“ und „Vigilante“

23) Ebd. März 1858.

zu zählen sind. Bei der Schiffsfahrtsperiode von April bis Oktober mit rund 210 Tagen bedeutet das Einlaufen von 17 Schiffen wie im Jahr 1857, daß alle 14 Tage solch ein Kleinsegler nach Braunschweig kam und dann sicher 10 Tage benötigte, um seine Ladung einzunehmen. Auf diese Weise hatten die Braunschweiger wenigstens ein paarmal im Jahr den Anblick seegehender Schiffe in ihrer Stadt.

1858 deuten die Quellen ein paar finanzielle Probleme an. Der Braunschweiger Flachs wurde bekanntlich „Oberländer“ genannt. Ende Februar 1858 zahlte man in Königsberg 120 bis 125 Silbergroschen für eine Last Flachs der ersten Sorte „Kron“. Eine gleichzeitige Nachricht aus Dundee besagt, daß dort 30 Pfund Sterling für geringeren „Oberländer“ gefordert wurde, also nicht „Kron“, sondern „Eins“ oder gar „Zwei“²⁴⁾. Nur — wir können diese beiden Summen nicht miteinander vergleichen, da wir nicht wissen, welchen Wert das Geld hüben und drüben hatte. Allerdings erscheinen 30 Pfund für eine Last Flachs milderer Qualität reichlich hoch, selbst wenn man die Transportkosten von Braunschweig nach Dundee mit einkalkuliert.

Ein anderes Problem waren (damals schon!) die Heuern. 1838 bekam ein Matrose im Monat 7 Reichstaler. Zugegeben, das ist nicht viel für die harte Arbeit, die an Bord der Schiffe zu leisten war. Aber daß jetzt die Heuer auf das Drei- und Vierfache gestiegen war, ließ sich auch nicht gut rechtfertigen. Zudem hatten es die Kapitäne schwer, überhaupt Matrosen zu bekommen. In der Stadt Braunschweig selbst waren ja keine Seeleute ansässig; also mußten sich die Schiffsführer in Königsberg, Elbing oder Pillau nach Besatzungen umsehen. Während ehemals die Seeleute auf den Straßen herumstanden und sich durch ihre Kleidung kundbar machten, fand man sie jetzt in obskuren Lokalitäten (oder auch nicht), wo sie sich um irgendeinen sogenannten Heuerbaas versammelten, der die Heuer — oft zu seinem eigenen Vorteil — in die Höhe trieb.

Im übrigen herrschte im Frühjahr 1858 in Ostpreußen eine grimme Kälte. Im Mai hatte noch keines der drei Braunschweiger Schiffe „Braunschweig“, „Franziska“ und „Olivia“ den Pillauer Hafen verlassen. Damit waren die ersten wichtigen Schiffsfahrtswochen erfolglos verstrichen — sicherlich auch ein Grund für den langsamen Niedergang der Braunschweiger Reederei²⁵⁾.

Im Jahr 1859 liefen von See direkt nur zwei Schiffe mit zusammen 40 Last (75 tdw, 159 NK) in Braunschweig ein. Das hat seine Ursache sicherlich in der Verschlechterung des Passarge-Fahrwassers. Allerdings werden in der Statistik nicht diejenigen Schiffe aufgeführt, die aus anderen ostpreußischen Häfen wie Königsberg, Elbing, Fischhausen oder Frauenburg nach Braunschweig kamen²⁶⁾.

24) Ebd. v. 22. 2. 1858.

25) Ebd. Mai 1858.

26) Ebd. Januar 1860.

Über den Flachsmarkt in Braunsberg berichtet wieder eine Zeitungsnotiz²⁷⁾:

„Braunsberg, Dienstag, den 24. Januar 1860.

Heute als am ersten Tage des Flachsmarktes waren mit 226 Wagen 10 042 Bunde (à 1 Stein/94 t) Flachs zum Markt gekommen, dessen Qualität mittelmäßig und dessen Bearbeitung im allgemeinen als schlecht bezeichnet werden mußte. Die Kauflust der teils persönlich Anwesenden, teils durch Agenten vertretenen Besitzer großer Spinnereien in Schlesien und zahlreiche andere Käufer war bis Mittag nur gering und wurden durchschnittlich 4 Reichstaler 10 bis 20 Silbergroschen pro Stein bezahlt. Fast die Hälfte des Flachses war heute nicht von Produzenten, sondern von Vorkäufern hergebracht (Braunsberger Kreisblatt).“

Der letzte Satz dieses Berichts ist charakteristisch: Die Vorkäufer versuchten natürlich, die minderen Qualitäten des Flachses zuerst an den Mann zu bringen. Für den Ruf des Braunsberger Flachsmarktes war das wenig vorteilhaft. Leider fehlt ein Bericht über den Fortgang der Flachsverkäufe, aber es ist anzunehmen, daß an den weiteren Tagen besseres Material angeliefert wurde.

1862 gingen von See 9 Schiffe (350 tdw, 742 NK) direkt nach Braunsberg, zwei davon nahmen Ladung für Amsterdam ein. Die Durchschnittsgröße war auf 39 tdw, 82 NK gesunken²⁸⁾.

Hier brechen wir mit der Statistik ab. Für 1863 waren keinerlei Daten mehr zu erreichen, und mit 1863 hört die Kuckeinsche Reederei durch den Verkauf von „Franziska“ und „Olivia“ auf. Eigentümlicherweise fließen die Quellen nach 1863 reichlicher, schon durch die Gründung der Braunsberger Handelskammer, die alljährlich einen Bericht herausgab. Aber von der Seeschifffahrt ist darin nur selten die Rede.

Vollständigkeit der Statistik war weder möglich noch erstrebt. Dennoch wird man sich anhand der dargebotenen Daten wenigstens ein angedeutetes Bild von dem Betrieb in einer handelsmäßig sehr kleinen Hafenstadt machen können. Mindestens über die Schiffe und ihre Ladungen sind wir einigermaßen unterrichtet. Und solche Unterrichtung war ein Ziel dieses Kapitels.

27) Ebd. Januar 1860.

28) Ebd. Januar 1863.

17. ZIELHÄFEN UND LADUNGSREISEN DER BRAUNSBERGER SCHIFFE

Um dem Leser einen Überblick zu verschaffen, mit welchen Städten Braunsberg durch seine Segelschiffe in Verbindung stand, werden hier alle in Frage kommenden Orte aufgeführt. Allerdings muß man diese Zusammenfassung schon dadurch einschränken, daß von den beiden Barkschiffen „Fama“ und „Vigilante“, die Heinrich Barth (und Johann Östreich) gehörten, keine nennenswerten Nachrichten über ihre Reisen erhalten sind. Es geht also um folgende elf Schiffe, die in den 50 Jahren zwischen 1813 und 1863 in Braunsberg beheimatet waren:

Brigg	„Bürgerin“
Brigg	„Aline“
Galeasse	„Passarge“
Brigg	„Braunsberg“
Bark	„Borussia“
Schooner	„Delphin“
Schooner	„Arthur“
Brigg	„Copernicus“
Brigg	„Emma“
Brigg	„Olivia“
Bark	„Franziska“

Die Zielhäfen dieser elf Schiffe werden nach Ländern geordnet vorgestellt, innerhalb dieser Länder nach der Häufigkeit, in der Braunsberger Schiffe diese Plätze anliefen. Ausgespart sind Pillau und Königsberg, einmal, weil in den Quellen meist nicht sicher zu erkennen ist, für welchen dieser beiden Häfen die Ladung eines Braunsberger Schiffes bestimmt war, zum anderen, weil diese beiden Städte ja wie Braunsberg selber Ausgangspunkte der Schiffsreisen sind; in der Berichtszeit überwogen die ausgehenden Ladungen aus Pillau, Königsberg und Braunsberg erheblich die Einfuhr, die in der Hauptsache in Steinkohle und Salz bestand.

Unter jedem Land sind die Hauptladungen vermerkt, die Braunsberger Schiffe dorthin und von dort beförderten.

Großbritannien

England

Hull	93 Reisen
London (mit Gravesend)	67 Reisen
Newcastle (mit Shields)	58 Reisen
Liverpool	36 Reisen
Gloucester	7 Reisen
Hartlepool	7 Reisen

England (ohne nähere Bestimmung)	4 Reisen
Sunderland	4 Reisen
Grimsby	2 Reisen
Jersey	2 Reisen
Arundel (am Ärmelkanal)	1 Reise
Bristol	1 Reise
Harwich	1 Reise
Lancaster	1 Reise
Mistley (bei Harwich)	1 Reise
Plymouth	1 Reise
Portsmouth	1 Reise
Shoreham (am Ärmelkanal)	1 Reise

insgesamt 288 Reisen

Schottland

Dundee	47 Reisen
Leith (zu Edingburgh)	22 Reisen
Kirkcaldy	11 Reisen
Alloa	5 Reisen
Aberdeen	3 Reisen
Dysart	2 Reisen
Arbroath	1 Reise

insgesamt 91 Reisen

Irland

Belfast	3 Reisen
Dublin	1 Reise
Dundalk	1 Reise
Limerick	1 Reise
Newross	1 Reise

insgesamt 7 Reisen

Wales

Cardiff	2 Reisen
Aberdovey	1 Reise

insgesamt 3 Reisen

England	288 Reisen
Schottland	91 Reisen
Irland	7 Reisen
Wales	3 Reisen

Großbritannien insgesamt 389 Reisen

ausgehend: Flachsprodukte, Getreide

heimkehrend: Kohle, Steinsalz, Stückgut

Deutsche Häfen

Memel	24	Reisen
Stettin (mit Swinemünde)	18	Reisen
Danzig	5	Reisen
Hamburg	2	Reisen
Bremen	1	Reise
Elbing	1	Reise
Leer	1	Reise
Stralsund	1	Reise
Wolgast	1	Reise
	<hr/>	
	insgesamt	54 Reisen

ausgehend: Getreide, Ballast

heimkehrend: Ballast

Niederlande

Amsterdam (Terschelling, Texel, Vlie)	27	Reisen
Rotterdam (Helvoetsluis)	12	Reisen
Antwerpen (noch zu den Niederlanden gehörig)	1	Reise
ohne nähere Bestimmung	2	Reisen
	<hr/>	
	insgesamt	42 Reisen

ausgehend: Getreide

heimkehrend: Ballast

Portugal

Lissabon	9	Reisen
Setúbal	7	Reisen
Oporto (Porto)	2	Reisen
	<hr/>	
	insgesamt	18 Reisen

ausgehend: Faßdauben, Kohle von England

heimkehrend: Seesalz

Norwegen

Bergen	3	Reisen
Drontheim	2	Reisen
Stavanger	2	Reisen
Christiania (Oslo)	1	Reise
ohne nähere Bestimmung	1	Reise
	<hr/>	
	insgesamt	9 Reisen

ausgehend: Roggen

heimkehrend: Heringe

Rußland

Libau	2 Reisen
Sankt Petersburg (mit Kronstadt)	2 Reisen
Riga	2 Reisen
Wiborg	2 Reisen
Archangelsk	1 Reise
	<hr/>
insgesamt	9 Reisen

ausgehend: Ballast
heimkehrend: Holz

Dänemark

Kopenhagen	5 Reisen
Helsingör	2 Reisen
	<hr/>
insgesamt	7 Reisen

ausgehend: Flachprodukte
heimkehrend: Ballast

Frankreich

Bordeaux	2 Reisen
Oléron	1 Reise
Toulon	1 Reise
	<hr/>
insgesamt	4 Reisen

ausgehend: Faßdauben
heimkehrend: Ballast

Spanien

Torrevieja	2 Reisen
Barcelona	1 Reise
	<hr/>
insgesamt	3 Reisen

ausgehend: Kohle von England
heimkehrend: Seesalz

Ägypten

Alexandria	2 Reisen
----------------------	----------

ausgehend: Kohle von England
heimkehrend: Ladung unbekannt

Schweden

Karlskrona	2 Reisen
Ladung unbekannt	

Vereinigte Staaten von Nordamerika

Baltimore	1 Reise
New York	1 Reise

insgesamt 2 Reisen

ausgehend: Getreide, Ladung unbekannt

heimkehrend: Ballast, Ladung unbekannt

Türkei

Konstantinopel (Istanbul)	1 Reise
-------------------------------------	---------

ausgehend: Kohle von England

heimkehrend: Ladung unbekannt

Es ist deutlich zu sehen: Braunsbergs Schifffahrt richtete sich ganz überwiegend nach Großbritannien. 389 Reisen nach britischen Häfen stehen insgesamt nur 153 Reisen nach anderen Ländern gegenüber. Es läßt sich freilich nicht sagen, wie sich die Braunsberger Schifffahrt nach Aufhebung der Navigationsakte am 1. 1. 1850 entwickelt hätte; gute Ansätze waren vorhanden. Aber die einzigen Braunsberger Reeder jener Zeit, Ferdinand Kuckein und Söhne, standen allein da, ohne Unterstützung und ohne Konkurrenz, und das Haupthandelsgut des Ermlandes, der Flachs und seine Produkte, konnten mit dem Flachsanzbau anderer Länder nicht mehr konkurrieren. Auch nahm die Eisenbahn viele Frachten für sich in Anspruch, die zuvor durch Schiffe befördert wurden, beispielsweise die Kohle, die jetzt von Oberschlesien kam, ehemals aber aus Newcastle nach Braunsberg gebracht worden war. Und, wie schon mehrfach gesagt: Die Passage war den wachsenden Schiffgrößen und Schiffstauchtiefen nicht mehr gewachsen. Zu allem Überdruß ging die Segelschifffahrt ihrem Ende zu, zur Dampfschifffahrt konnten Braunsberg und seine Reeder sich — noch — nicht entschließen.

Nicht berücksichtigt sind in obiger Liste die Fremdschiffe, die Ladungen nach Braunsberg brachten oder daselbst Frachten einnahmen. Wie die Braunsberger Statistik zeigte, kann ihr Anteil am Handel der Passage-Stadt nicht gering gewesen sein.

Die Zahl der Zielhäfen kann mit der Zahl der Ladungsreisen nicht übereinstimmen, denn die Zielhäfen sind oft auch bei Ballast- und Kurzreisen zu nennen, die naturgemäß unter den Ladungsreisen nicht erscheinen.

Ladungsreisen, ausgehend:

110 Reisen	25 822 t dw Flachs
23 Reisen	5 497 t dw Garn
8 Reisen	2 103 t dw Leinsamen

4 Reisen	863 tdw	Werg
1 Reise	236 tdw	Flachsprodukte
2 Reisen	544 tdw	Hanf
1 Reise	370 tdw	Hanfgarn
<hr/>		
149 Reisen	35 435 tdw	Pflanzenfasern
52 Reisen	13 090 tdw	Getreide
36 Reisen	8 990 tdw	Weizen
14 Reisen	3 670 tdw	Roggen
4 Reisen	1 023 tdw	Gerste
4 Reisen	988 tdw	Hafer
2 Reisen	481 tdw	Mehl
<hr/>		
112 Reisen	28 242 tdw	Getreide
9 Reisen	2 472 tdw	Erbsen
8 Reisen	1 602 tdw	Wicken
2 Reisen	479 tdw	Bohnen
2 Reisen	410 tdw	Hülsenfrüchte
<hr/>		
21 Reisen	4 963 tdw	Hülsenfrüchte
20 Reisen	5 956 tdw	Schiffbauholz
6 Reisen	1 759 tdw	Faßdauben
3 Reisen	1 045 tdw	Dielen
2 Reisen	541 tdw	Eisenbahnschwellen
<hr/>		
31 Reisen	9 301 tdw	Holz
1 Reise	174 tdw	Wolle
1 Reise	174 tdw	Alteisen
1 Reise	370 tdw	Talg
<hr/>		
3 Reisen	718 tdw	Diverses
43 Reisen	11 342 tdw	Ladung unbekannt
Einkommend:		
78 Reisen	20 674 tdw	Kohle
1 Reise	333 tdw	Tran
<hr/>		
79 Reisen	21 007 tdw	Brennmaterial
46 Reisen	14 747 tdw	Steinsalz
19 Reisen	5 678 tdw	Seesalz
<hr/>		
65 Reisen	20 425 tdw	Salz

19 Reisen	4 469 tdw Stückgut
5 Reisen	1 394 tdw Eisen
3 Reisen	915 tdw Schleifsteine
3 Reisen	812 tdw Blei
3 Reisen	681 tdw Kalksteine
1 Reise	215 tdw Teer
1 Reise	174 tdw Nägel
<hr/>	
16 Reisen	4 191 tdw Industriewaren
10 Reisen	2 227 tdw Heringe
3 Reisen	653 tdw Zucker
1 Reise	236 tdw Kaffee
<hr/>	
14 Reisen	3 116 tdw Lebensmittel
2 Reisen	420 tdw Baumwollgarn
1 Reise	305 tdw Leder
1 Reise	174 dtw Manufakturwaren
<hr/>	
4 Reisen	899 tdw Bekleidungsmaterial
45 Reisen	14 421 tdw Ladung unbekannt

Zusammenfassung:

ausgehend

149 Reisen	35 435 tdw Pflanzenfasern
112 Reisen	28 242 tdw Getreide
21 Reisen	4 963 tdw Hülsenfrüchte
31 Reisen	9 301 tdw Holz
3 Reisen	718 tdw Diverses
43 Reisen	11 342 tdw Ladung unbekannt
<hr/>	
359 Reisen	90 001 tdw Ausgänge

einkommend

79 Reisen	21 007 tdw Brennmaterial
65 Reisen	20 425 tdw Salz
19 Reisen	4 469 tdw Stückgut
16 Reisen	4 191 tdw Industriewaren
14 Reisen	3 116 tdw Lebensmittel
4 Reisen	899 tdw Bekleidungsmaterial
45 Reisen	14 421 tdw Ladung unbekannt
<hr/>	
242 Reisen	55 528 tdw Eingänge

Die Differenz der Eingänge gegenüber den Ausgängen ist durch die hier nicht aufgeführten Ballastschiffe zu erklären.

359 Reisen	90 001 tdw Ausgänge
242 Reisen	55 528 tdw Eingänge
<hr/>	
601 Reisen	145 529 tdw Gesamtverkehr

In den 50 Jahren zwischen 1813 und 1863 beförderten die Braunsberger Segelschiffe also durchschnittlich 2 911 tdw Ladung im Jahr. Diese Summe entspricht in etwa den Zahlen, die in der Statistik zwischen 1825 und 1863 genannt werden.

In dieser Aufstellung sind aber die außerhalb von Braunsberg beheimateten Schiffe, die die Passarge anliefen, nicht berücksichtigt; man wird also die Ladungsreisen von und nach Braunsberg im ganzen etwas höher ansetzen müssen — das ließ sich ja auch in der Statistik zwischen 1825 und 1863 schon an einzelnen Stellen erkennen. Nach den Angaben, die etwa die Öresundsliste in früheren Jahrhunderten machte, entspricht das Ergebnis von 1813 bis 1863 durchaus den Frachten, die ehemals in Braunsberg ein- und ausgingen; ja, man wird sagen dürfen: Dieses halbe Jahrhundert nimmt eine sehr gute Stellung im Braunsberger Frachtenmarkt ein.

ANHANG

1. Erläuterungen zu den Abbildungen

Abb. 1: Selbst auf dem Meßtischblatt „Alt-Passarge“ (Nr. 1584) vom Jahre 1936 ist der ursprüngliche Lauf des Passarge-Flusses deutlich zu erkennen. Ebenso heben sich die regellos gebauten Häuser des *preußischen* Alt-Passarge von den *Hausreihen* des deutschen Dorfes ab. Die Windungen der Passarge in ihrem untersten Lauf zeigen, daß sie sehr *langsam* geflossen sein muß und darum für die Schifffahrt sehr viel brauchbarer gewesen wäre als der durch die deutschen Siedler regulierte Lauf, der durch die punktierte Linie angedeutet wird. (Zeichnung Fornaçon)

Abb. 2: Der Weiße Berg liegt bei Schalmey, etwa 18 Stromkilometer oberhalb der Stadt Braunsberg. Von dort bringt die Passarge besonders im Frühjahr große Mengen Sand mit, die es nötig machen, das Fahrwasser zwischen der Stadt und dem Haff immer wieder auszubaggern. Hier wäre ein Durchstich sinnvoll gewesen, der die Strömung von dieser gefährlichen Stelle abgelenkt hätte. Aber dazu konnte sich der preußische Staat nicht entschließen, — so wichtig war die Passarge-Wasserstraße nun auch wieder nicht. (Vorlage: BLUDAU, Oberland 32)

Abb. 3: Diese Kopie einer Karte der Passarge-Mündung stammt aus dem 17. Jahrhundert, wahrscheinlich aus der Zeit zwischen 1618 und 1626. Bis 1618 hätte man vom *herzoglichen* Preußen gesprochen; der Zeichner nennt das rechte Passarge-Ufer aber „kurfürstlich“, was besagt, daß das Herzogtum Preußen inzwischen mit dem Kurfürstentum Brandenburg vereint worden war, was eben 1618 geschah. 1626 aber rückten die Schweden in Preußen ein und besetzten gerade Braunsberg und die Passarge-Mündung; danach war sicher keine Gelegenheit mehr, eine solche Kartenskizze anzufertigen.

Diese Zeichnung läßt nun einiges Interessante erkennen. Die Pfahlbude ist mit Dachziegeln gedeckt (nicht mit Rohr wie andere Gebäude), was bedeutet, daß auch die Seitenwände des Gebäudes aus festem Material bestanden. Der Sockel scheint aus quadratischen Feldsteinen gemauert zu sein. Zwischen dem Sockel und dem Dach erkennt man jenes Rautenmuster aus schwarzen Ziegeln, das der Deutschorden bei seinen Burgen und Kirchen anwandte. Also stammte die Pfahlbude, wie die Skizze sie zeigt, noch aus dem Mittelalter.

Am rechten Flußufer erscheint bei Ziffer 6 ein ausgehobenes Gelände, zu dem die Legende besagt: „Der ausgestickte Plaz zum Churfürstl. Gebäude.“ Also hatte der Brandenburg-preußische Kurfürst vor, an dieser Stelle ein ähnliches Gebäude wie die Pfahlbude errichten zu lassen, offensichtlich, um den Braunsberger Schiffsverkehr unter Kontrolle zu nehmen. Doch ist dieser Plan nicht ausgeführt worden.

Zwischen den beiden „Pfahlbuden“ sieht man den „Baum“: zwei Eisabweiser und einen Sperrbaum, der verhinderte, daß Schiffe die Passarge verließen, ohne das Pfahlgeld bezahlt zu haben.

Bei Ziffer 3 ist eine ältere Mündung der Passarge eingezeichnet. Doch wird man sie nicht als den Drusen anzusehen haben, der näher beim Dorf Alt-Passarge zu suchen ist.

Bemerkenswert aber ist „dieses Jahres Bollwerck“, das doch wohl die Anlegestelle kurfürstlicher Schiffe darstellt, die natürlich ein Einlaufen in

die Braunsberger Mündung der Passarge vermeiden wollten. Der Hafenkanaal der Braunsberger wird als „Baggerey“ oder „Fahr-Graben der Stadt“ bezeichnet. (Vorlage: Original im Geh. Staatsarchiv Preuß. Kulturbesitz, Berlin, St.A. Königsberg EM 31g Nr. 12,13.)

Abb. 4: Eine Jacht wie „Der weiße Schwan“. Ein Originalbild des Braunsberger Schiffes hat sich bisher nicht gefunden; aber da man damals weitgehend nach festen Schemen baute, wird „Der weiße Schwan“ nicht viel anders ausgesehen haben als diese holländische Jacht. Jedenfalls stimmt die Beschreibung, die Schlattel von dem Schiff liefert, weitgehend mit dieser Abbildung überein. Sogar die rot-weiß-blaue Flagge am Heck gleicht der Flagge von Braunsberg-Neustadt. (Vorlage: A. DUDSZUS, Das Schiffstypenlexikon, Hamburg 1983, S. 142.)

Abb. 5: Johann Östreich, der Kaufmann von Braunsberg, wie ihn Franz Hipler genannt hat. Doch gebührt ihm dieser Titel nicht ganz zu Recht. Zwar hat er viel für Braunsberg getan, aber nicht auf dem Gebiet des Reedereiwesens und der Schifffahrt; jedenfalls haben hier die Geschichtsschreiber keine markanten Nachrichten über ihn notiert. Besser wäre es gewesen, man könnte an dieser Stelle ein Bild von Ferdinand Kuckein zeigen. Aber das hat sich bislang leider noch nicht gefunden. (Vorlage: HIPLER, Östreich)

Abb. 6: Heinrich Daniel Becker ließ sich während seiner Schiffbaustudienzeit in England von einem dortigen Maler in diesem Medaillon darstellen. Es ist das älteste Bild eines Braunsberger Kapitäns, das auf uns gekommen ist. (Vorlage: Original im Besitz der Familie Heinrich Becker.)

Abb. 7: Dieses Bild zeigt nicht die „Passarge“. Es zeigt aber eine Galeasse aus der gleichen Zeit, in der die „Passarge“ in Braunsberg beheimatet war. Im Gegensatz zu den anderen seegehenden Zweimastern Brigg, Schnau, Schoonerbrigg und Schooner, die ihren Großmast achtern stehen haben, trägt die Galeasse den Großmast vorn. Sie war der zwischen 1750 und 1930 am häufigsten gebaute Schiffstyp. Er versah die gesamte europäische Küstenfahrt. Sein Nachfolger ist das Küstenmotorschiff, kurz Kūmo genannt; die „Braunsberg II“ gehörte auch zu dieser Gruppe. Galeasse wie Kūmos gehörten meist Kapitänsreedern. (Vorlage: Altonaer Museum in Hamburg. Foto: Dieter Otte.)

Abb. 8: Eine der beiden Silberhochzeitstassen vom Jahr 1828 hat sich noch im Besitz der Familie Becker bis zum heutigen Tage erhalten. Es war damals selbstverständlich, daß man für einen Kapitän auf solch einer Tasse das Schiff abbildete, das er zu dieser Zeit gerade führte. Die Tasse zeigt also die Brigg „Braunsberg“ im Pillauer Tief. Links ist die Stadt Pillau abgebildet: der Leuchtturm, die Windmühle, die den Seeleuten ebenfalls als Ansteuerungsmerkmal für Pillau galt, die Baken, die Häuser des damals noch kleinen Gemeinwesens, rechts ein Schooner oder eine Galeasse, möglicherweise die „Passarge“ — man sieht, der Berliner Porzellanmaler war gut unterrichtet. (Vorlage: Original im Besitz der Familie Heinrich Becker.)

Abb. 9: Das Bild der „Braunsberg“ ist eine Vergrößerung des Bildes auf der Silberhochzeitstasse. Auch hier erweist sich der Porzellanmaler als wohlinstruiert: Das Briggsegel ist an der Gaffel lose aufgegeigt, ebenso die Fock, während man Groß- und Vorbramsegel abgeschlagen hat, da sie im Frischen Haff nicht mehr benötigt wurden. Die Flagge, die im Großstopp weht, ist rot; an dieser Stelle wurde meist die Kontorflagge gesetzt. Dies

wäre demgemäß das Kennzeichen der Reederei Kuckein — nur schade, daß die Flagge so klein ist und ihr genaueres Aussehen sich nicht erkennen läßt. (Vorlage: wie Abb. 8)

Abb. 10: Johann Heinrich Parlow war der tüchtigste Segelschiffskapitän, der je ein ostpreußisches Schiff geführt hat. Er bewährte sich besonders auf der Pillau-Königsberger Bark „Pudel“, die allerdings auch als ein exzellent gebautes Schiff galt. Umso stolzer darf die Braunsberger Reederei sein, einen solchen Mann auf ihren Schiffen gehabt zu haben. Das Bild zeigt ihn freilich im Alter; während seiner Braunsberger Zeit wird er jugendlicher ausgesehen haben. Durch seinen Sohn Hans sind wir über ihn gut unterrichtet. (Vorlage: Herkunft unbekannt)

Abb. 11: Die Skizze zeigt einen Reisekahn, und zwar den älteren Typ des Besankahns. Diese Schiffe hatten eine riesige Segelfläche, die besonders von Großsegel und Stagfock bestritten wurde. Besan und Klüver dienten nur besserem Manövrieren; zur Geschwindigkeit des Seglers trugen sie nicht allzuviel bei. Bemerkenswert ist der Poophoistock, mit dem der weit über den Spiegel hinausragende Besan dirigierte wurde. Kuckein dürfte mehrere solcher Besankähne besessen haben; sie nahmen den Verkehr auf dem Frischen Haff und den angrenzenden Gewässern wahr. Das Roof, der Aufbau auf der achterlichen Schiffshälfte, diente in der Voreisenbahnzeit nicht nur zur Unterbringung der Familie des Schiffers (die ihn auf allen Reisen begleitete), sondern auch als Passagierraum, was von Kaufleuten für Geschäftsreisen wahrgenommen wurde — daher Reisekahn. Nach dem Aufkommen der Eisenbahn, vor allem dem Bau der Strecke Marienburg—Eydtkuhnen, die 1860 vollendet wurde, nutzte man diesen Passagierraum nach geringfügigen Umbauten für Frachtzwecke. Der Reisekahn war das Binnenschiff, das man auf ostpreußischen Gewässern am häufigsten sah. (Vorlage: Zeichnung von Gerhard Salemke, Gütersloh, ehemals Elbing)

2. Erklärung nautischer Ausdrücke

- abschlagen:** Die Segel von den Masten, Rahen und sonstigen Spieren abnehmen. Gegenteil: anschlagen.
- Achterdeck:** Der hintere Teil des Schiffes, der immer etwas erhöht ist; er dient dem Kapitän und dem Steuermann als Aufenthalt und wird nur von dem Matrosen betreten, der gerade Rudergänger ist.
- Achtersteven:** Sehr starker Balken, der achtern schräg auf dem Kiel sitzt.
- Äquinoktialstürme:** Zur Tag- und Nachtgleiche (Äquinoktien) im Frühjahr und im Herbst treten meist heftige Stürme auf.
- Alte Preußische Normal-Last:** Vermessungseinheit, von etwa 1820 bis 1859 gebräuchlich, bezieht sich auf das Gewicht der Ladung. 1 APNL = 1,8708425 Metrische Tonnen.
- Anderthalbmaste:** Ein Segelschiff, das vorn einen zwei- bis dreiteiligen Mast, achtern einen einteiligen Pfahlmast hat.
- Angelkahn:** Auch Uhle (preußisch) genannt, großes Fischerboot mit einem Rahsegel auf dem Frischen Haff, früher auch auf See gebraucht, ein sehr alter Schiffstyp.
- aufgeien:** Die Schoothörner (untere Ecken) der Rahsegel an die Rah holen.
- aufschlagen:** Von Deck aus eine Pütze Wasser aus der See hochholen.
- Backbord:** Die linke Schiffseite, in Fahrtrichtung gesehen.
- Ballast:** Sand oder Steine, die mindestens ein Drittel der Tragfähigkeit eines Segelschiffes ausmachen müssen, um ihm auf See die nötige Standfestigkeit zu geben.
- Bargholz:** Die stärkste Außenbeplankung bei hölzernen Schiffen, zwischen Schandeckel und Wasserlinie.
- Bark, Barkschiff:** In der Berichtszeit (1760—1863) Dreimaste, der an den beiden vorderen Masten Rah-, am dritten Mast ein Gaffelsegel fährt.
- Barse (Bardze):** Segel- und Ruderschiff der Hansezeit, als Kriegs- und Kaperschiff verwendet.
- Baum:** Spiere, die die Unterkante eines Gaffelsegels spreizt.
- Beilbrief:** Schiffszimmermeister-Zertifikat, das die sachgemäße Ausführung des Schiffbaus bekräftigt.
- Besan:** Gaffelsegel am hintersten Mast eines Schiffes.
- Besankahn:** Reisekahn mit Besanmast auf dem Achtersteven.
- Besanmast:** Der letzte Mast auf allen Schiffen, die achtern ein Gaffelsegel führen.
- Bootsmann:** Vollmatrose, der die vom Kapitän oder Steuermann befohlenen Arbeiten beaufsichtigt.
- Bording:** ein Leichterfahrzeug, das von den auf Reede liegenden Seeschiffen Ladung in den Hafen holt.
- Bordingsreeder:** Reeder, der nur Bordinge, aber keine Seeschiffe besitzt.
- Bramsegel:** Auf Rahschiffen der Berichtszeit das dritte Rahsegel von unten.
- Bramsegelschooner:** Schooner, der am Fockmast ein Bramsegel führt.
- Bratspieß:** Irrtümlich statt Bratspill
- Bratspill:** Winde, um den Anker zu lichten.
- Brecher:** Hochgehende See (Welle), die eventuell über das Schiff hereinbricht.
- Brigg:** Zweimastiges Segelschiff mit Rahen an beiden Masten.
- Bugspriet:** Baum, der über das Vorschiff nach vorn hinausragt.
- Bureau Veritas:** Französische Schiffklassifikationsgesellschaft, 1828 in Paris gegründet.
- chartern:** Ein Schiff für eine oder mehrere Reisen mieten.

Daak: In Norddeutschland soviel wie Nebel.

Decksnaht: Auf hölzernen Schiffen der Zwischenraum zwischen zwei Decksplanken, der gedichtet werden muß, um das Seewasser von Lade- und Wohnräumen fernzuhalten.

durchreisen: Dasselbe wie „eineisen“.

Dogger: Boot für Netz- und Angelfischerei auf der Nordsee.

Eider-Schnigge: Kuffähnliches, flachbodiges Schiff mit Kiel und Seitenschwertern, ein- oder anderthalb Masten und langem Bugspriet, gebaut meist im Flecken Nübbel an der Eider.

eineisen: Einem eingefrorenen Segelschiff eine Fahrwinde zum nächsten Hafen sägen, um es nicht vom Eis zerdrückt werden zu lassen.

Einfall: Öffnung im Vorschiff, durch welche die Ankerrosse zum Ankerpill gezogen wird.

Eisenbolzen: Eiserne Bolzen, mit denen die Planken an den Spanten befestigt wurden; waren Nachfolger der hölzernen Bolzen.

Etmal: Strecke, die ein Schiff in 24 Stunden, von 12 Uhr mittags bis wiederum 12 Uhr, zurücklegt.

Ever: Flachbodiges Segelschiff mit Seitenschwertern von der Niederelbe, ursprünglich einmastig.

Fall: Tau, mit dem eine Rah, eine Gaffel oder ein Segel gehißt wird.

Faßdauben: Die Bretter, die zur Herstellung eines Fasses benötigt werden, früher auch Klapp- oder Stabholz genannt, meist aus Eiche gefertigt, von Ostpreußen nach Bordeaux, Oporto und Lissabon transportiert.

Fock: Das unterste Rahsegel am vordersten Mast auf Briggen, Barken und Vollschniffen, aber auch das Stagesegel direkt vor diesem Mast.

Fockmast: Auch Vormast oder Vortopp genannt, der vorderste Mast auf Schoonern, Briggen, Barken und Vollschniffen.

Fockshoot: Das Tau, das die untere Ecke der Fock nach hinten festhält.

Foksel, Forecastle: Aufbau auf dem Vorschiff, in dem sich meist das Mannschaftslogis befand.

for order: Ein Schiff wird nach einem gut ansteuerbaren Hafen (Queens-town, Falmouth) beordert, um dort zu erfahren, wo es seine Ladung endgültig zu löschen hat.

Fuß: englisch, Längenmaß, 1 Fuß = 0,3048 Meter.

Gaffel: Spiere mit Gabel-(gaffel-)förmigem Ende, die ein Gaffelsegel an der Achterkante des Mastes hochzieht und entfaltet; verdrängte im 18. Jahrhundert die lateinische Besanrah.

Gaffelsegel: Trapezförmiges Segel, am letzten Mast jedes Schiffes, bei Schoonern an allen Masten.

Galeasse: Anderthalbmast mit oder ohne Rahsegel am Großmast, aber mit Gaffelsegel am Besanmast.

Galeone: Dreimastiges Segelschiff mit ansteigendem Achterdeck, das vom 16. bis zum 18. Jahrhundert immer wieder gebaut wurde.

Galliot: Verschieden getakeltes Schiff mit behäbiger Rumpfform; aus ihr entwickelte sich die kleinere holländische Kuff.

Galler: Mastloses Schiff zum Leichten der Seeschiffe.

Gallionsfigur: Verzierung der Gallion, die dem Vorsteven angebolzt ist.

Geitau: Taue, mit denen die Schoothörner der Rahsegel an die Rah geholt werden.

Gildeschiffer: Schiffer, die sich verabredet haben, mit ihren Schiffen eine Strecke zwischen zwei Häfen in regelmäßigen Zeitabständen zu befahren, ohne Rücksicht darauf, ob für sie Ladung da ist oder nicht.

- Großbramrah:** In der Berichtszeit die dritte Rah von unten auf Briggen, Barken und Vollschißen.
- Großmast:** Der mittlere Mast auf Dreimastern, der zweite Mast auf Zweimastern.
- Großrah:** Die unterste Rah am Großmast, die meistens das größte Segel des Schiffes trug.
- Großroyal (Großreul):** Das vierte Rahsegel des Großmastes.
- Hängeknie:** Knie, die von unten her die Balken im Innern des Schiffes stützen, von Krummholz oder von Eisen.
- Hahnepot:** Mindestens drei Taue, die sich von einem anderen Tau fächerartig zu einem weiteren Tau ausbreiten.
- Halbmann:** Schiffsjunge, der die seemännische Laufbahn erst beginnt.
- Handkahn:** Beiboot eines Binnenschiffs, beispielsweise eines Reisekahns; wird nachgeschleppt.
- Haul-Shanty:** Shanty (Lied), das beim „haul“ (Ziehen an einem Tau mit der Hand) gesungen wird.
- Heuer:** Lohn der Schiffsbesatzung.
- Heuerbaas:** Stellenvermittler für Matrosen, meist ein alter Seemann.
- Holzbolzen:** Bolzen aus Hartholz, wodurch die einzelnen Konstruktionsteile des Schiffes miteinander verbunden werden; später durch Eisen-, Zink- oder Kupferbolzen ersetzt.
- Hütte:** Auch Poop genannt, Aufbau, der sich über die ganze Breite des Achterschiffs erstreckt und innen meist als Kajüte eingerichtet ist.
- Hundewache:** Die Wache von 0 bis 4 Uhr, bei den Seeleuten unbeliebt.
- Innhölzer:** Holz, das beim Bau eines Spants Verwendung findet.
- Jacht:** Kleines Frachtsegelschiff mit Pfahlmast, auf der Ostsee gebräuchlich; nicht zu verwechseln mit dem Sportboot „Yacht“.
- Janmaaten:** Die Matrosen eines Segelschiffs, nach dem in Holland häufigen Vornamen Jan.
- Kaufmannsgut:** Stückgut, das von einem Nichtreeder versandt wird; meist gute Frachteinnahmen bringend.
- Klappholz:** Dasselbe wie Faßdauben.
- klassen, klassifizieren:** Ein Schiff in eine (hohe) Qualitätsstufe einordnen; geklaßte Schiffe dürfen jede Fracht annehmen.
- Klüver:** Dreieckiges Stagsegel, das vor dem vordersten Mast und auch vor der Stagfock gefahren wird.
- Klüverbaum:** Verlängerung des Bugspriets nach vorn, an der der Klüver gefahren wird.
- Knie:** In der Berichtszeit natürlichgewachsenes Krummholz, das im Schiffsinernen Balken miteinander verbindet; später von Eisen.
- Kogge:** Einmastiges Frachtschiff der Hansezeit, klink gebaut, das heißt: die Planken liegen dachziegelartig übereinander; 185 tdw (400 Nettokubikmeter); 1 Rahsegel.
- Koje:** Kastenartiges Bett der Matrosen.
- Kombüse:** Schiffsküche.
- Kontorflagge:** Flagge des Reeders, deren Gestaltung ihm freistand, die er aber fest beibehalten mußte; in der Berichtszeit meist am Großtopp gefahren.
- Korrespondentreeeder:** Führte in einer Partenreederei die Geschäfte und stellte die Abrechnung auf.
- Korvette:** Schnellsegelndes, kleines Vollschiß, meist mit 24 Kanonen, von geringem Tiefgang, so daß es auch in Küstennähe verwendbar war; seit dem Anfang des 18. Jahrhunderts gebräuchlich.

Kranbalken: Kurzer, starker Balken, der über das Vorschiff hinausragte und die Aufgabe hatte, den Anker frei von der Bordwand ins oder aus dem Wasser zu bringen.

Kreuzmast: Der dritte Mast eines VollschiFFes.

Kuff: Aus der Galiot entwickeltes Küstenschiff der Holländer, meist mit Schoonertakelung.

Kutter: Kleines, scharfgebautes Frachtschiff mit nur einem Mast, aber starker Besegelung, auch als Spähschiff im Kriege eingesetzt.

Last: In der Berichtszeit 1 Braunsberger Schiffslast = 3,08689 Metrische Tonnen; später: Alte Preußische Normal-Last.

Laufendes Gut: Alles bewegliche Tauwerk auf einem Segelschiff.

Lee: Die dem Winde *abgekehrte* Seite des Schiffes.

leichtern: Die Ladung eines Schiffes durch Übergabe an einen Leichter vermindern.

lichten: Dasselbe wie „leichtern“.

löschen: Die Ladung aus einem Schiff herausholen (eigentlich: lösen).

Log: Gerät, um die Schiffsgeschwindigkeit zu messen.

loggen: Die Schiffsgeschwindigkeit messen.

Logglas: Sanduhr, die umgedreht wurde, wenn 14 Sekunden vergangen waren.

Logleine: Leine, die das Log hinter dem Schiff herschleppt.

Logrolle: Rolle, auf die die Logleine gewickelt wird.

Logscheit: Kleine Holzplatte in Form eines Kreissektors, die durch eine Hahnepot so befestigt ist, daß sie im Wasser senkrecht steht.

Losboot: Löschboot, mit dem man die Ladung eines größeren Schiffes vermindert, um seinen Tiefgang zu verringern.

Luke: Rechteckige Öffnung im Deck, durch welche die Ladung in den Schiffsraum hinuntergelassen wird.

Lukendeckel: In der Berichtszeit schwere, aus Einzelbrettern und -balken zusammengesetzte Platten zum Abdecken der Lagerräume.

lurken: Die Pumpe lurkt, wenn sie das letzte Wasser aus dem Schiffsraum gezogen hat.

Luv: Die dem Winde zugekehrte Seite des Schiffes.

Mars: Von Laien als „Mastkorb“ bezeichnet; kleine Plattform am oberen Ende des Untermastes.

Marssegel: Das zweite Rahsegel von unten.

Marssegelschooner: Schooner, der ein Rahsegel am Fockmast führt.

mittelscharf: Bezieht sich auf die Rumpfbauart eines Schiffes; die Seitenplanken steigen vom Kiel her etwas an.

Nachboot: Frachtboot, das hinter dem (größeren) Schiff *nachgeschleppt* wird und von ihm Ladungsteile übernommen hat, um seinen Tiefgang zu vermindern.

Ösfatt: Hölzerne Schaufel, um Wasser aus einem Boot zu entfernen.

order, for: siehe: for order.

Pardunen: Taue, die von den Schiffsseiten nach den oberen Teilen des Mastes (den Stengen) gehen (Gegensatz: Wanten, die nur den Untermast halten).

Part: Anteil am Eigentum eines Schiffes (Viertelpart, Achtelpart und so weiter).

Partenreederei: Gemeinschaft der Partenreeder an einem Schiff, geleitet von dem Korrespondentreeder.

Patent: Zeugnis für einen Steuermann oder Kapitän über seine Fähigkeiten (etwa: der Kapitän für Große Fahrt kann ein Schiff auf allen Meeren führen).

Persenning: Imprägnierte Leinwand zum Abdecken von Luken oder Segeln.

Pfahlmast: Mast, der nur aus einem Baum besteht und keine Verlängerung (Stenge) nach oben hat.

Pillau-Reede: Der Seeraum vor dem Pillauer Seegatt, der genutzt wird, wenn Wind und See ein Schiff am Einsegeln hindern.

Pink: In Ost- und Westpreußen Bezeichnung für ein Vollschiiff; in älterer Zeit ein Fahrzeug, dessen Achterteil schmaler wird.

Planke: Eichene Bohle, die über den Spanten die Außenhaut des Schiffes bildet.

Poop: Dasselbe wie „Hütte“: Aufbau auf dem Achterschiff.

Portorien: Hafengebühren, die von den Hafenstädten eingefordert wurden.

Prahm: Rechteckiges Schiff ohne Deck und ohne Takelage.

Pütze: Hölzerner Eimer, um Wasser aus der See zu holen.

Pull: Gemeinsames Ziehen an einem Tau, meist im Takt einer Melodie ausgeübt.

Quartier: Ende eines Vierstundenzeitraumes, Zeitpunkt für den Wachwechsel.

Rähme: Veraltetes Wort, wahrscheinlich: Gestell, auf dem Segel (oder Taue) aufgespannt wurden.

Rah: Spiere, die in Ruhestellung rechtwinklig zur Schiffslänge am Mast hängt, nach Backbord und Steuerbord drehbar.

Rahsegel: Rechteckiges Segel, das an einer Rah befestigt ist.

Reeferbahn: In Hafenstädten eine gerade, ziemlich lange Strecke, wo Schiffstau hergestellt wurden, meist von Bäumen begrenzt.

Reefschläger: Hersteller von Schiffstauwerk.

reemen: ein Boot mit Reemen fortbewegen (der Laie sagt: rudern).

Register tons net: englischer Ausdruck für den Raumgehalt eines Schiffes = 2,831677 Kubikmeter metrisch.

Reinschiff: Säuberung des Schiffes, besonders, wenn das Schiff einen Hafen verlassen hat, wo Reinschiff nicht erlaubt ist.

Reisekahn: Flußschiff vom Pregel, aber dann in ganz Ost- und Westpreußen verbreitet, flachbodig, mit Seitenschwertern, sowie riesiger Segelfläche.

Reuel: Siehe Royal.

Roggenlast: Älteres Maß, um die Tragfähigkeit eines Schiffes zu bestimmen, örtlich verschieden; in Preußen 2,114 Metrische Tonnen.

Rojer: Matrose, der ein Boot durch Rojen fortgewegt (der Laie sagt: rudern).

Roof: Decksaufbau, Unterkunft für die Mannschaft; auf Reisekähnen ursprünglich auch Passagierraum.

roonen: Dasselbe wie reemen.

Rope: englisch „das Tau“; damit ist *Reefschläger* verwandt.

Royal, sprich reul: In der Berichtszeit das vierte Rahsegel von unten (zuerst von königlichen „royal“ Schiffen in England gefahren).

Royalsegelschooner: Schooner, der am Fockmast ein Royal fährt; nur in Dänemark üblich.

Ruder: Einrichtung am Heck des Schiffes zum Steuern (der Laie sagt darum „Steuer“).

Rudersmann: Matrose, der das Ruderrad zu bedienen hat (nicht: Steuer-mann!).

Ruderrad: Rad auf dem Achterdeck eines Schiffes, mit dem das Ruder be-wegt wird.

schaffen: essen.

Schafferaße: Das Mittagessen, auch das Eßgeschirr.

Schandeckel: Waagerechter Plankengang, der den oberen Teil einer Planke abdeckt.

Schiff: Kurzbezeichnung für ein *Vollschiff* (englischer Ausdruck).

Schmack: kleines, einmastiges Segelschiff mit Sprietsegel (in Ostpreußen sagte man „Spreeßegel“) für Fluß- und Küstenverkehr; von 1550 bis 1750 auch in Braunsberg gebaut.

Schnau: von einem alten indoeuropäischen Wort „snauja“, das nichts wei-ter als „Schiff“ bedeutete; vollgetakelter Zweimaster, der Brigg ähn-lich.

Schnaumast: Spiere direkt hinter dem Großmast einer Brigg, um das Brigg-segel leichter bedienen zu können.

Schnigge: Kuffähnliches Segelschiff mit Flachboden und Seitenschwer-tern; ursprünglich einmastig, später auch mit Besanmast.

Schooner: Segelschiff mit 2 gleich langen Masten; am Fockmast 1 bis 4 Rah-segel.

Schoonerbrigg: Zweimaster mit gleich langen Masten, am Fockmast nur Rahsegel, am Großmast ein Gaffelsegel.

Schoopke: Dasselbe wie Ösfatt.

Schoot: Tau, mit dem die Unterecken eines Rahsegels an die darunter be-findliche Rah geholt werden.

Schoothorn: Unterecke eines Rahsegels; hintere Unterecke eines Schratse-gels.

schratgetakelt: Schiff nur mit Stag- und Gaffelsegeln (ohne Rahsegel).

Schratsegel: Alle Segel außer Rahsegeln.

Seegatt: Von der Strömung ausgewaschene Fahrrinne in Verlängerung des Pillauer Seetiefs.

Seetief: Fahrrinne zwischen der Pillauer Halbinsel und der Frischen Neh-rung.

Seitenschwert: sehr schwere, dreieckige Bretter bei Schiffen ohne Kiel, um sie auf Kurs zu halten.

Setzschiffer: Kapitän, der ein Schiff im Auftrage eines Reeders führt (Ge-gensatz: Kapitänsreeder).

Sleepers: englisch, Eisenbahnschwellen.

Slip: Geneigte Ebene, auf welcher ein Schiff mittels starker Taue zur Repa-ratur an Land gezogen wird.

Slup: Einmastiges Segelschiff mit Stenge (Gegensatz: Jacht), meist von ho-her Geschwindigkeit.

Spant: Die „Rippe“ eines Schiffes, an der die Außenplanken mit Bolzen be-festigt werden.

Spiegelheck: Platte Fläche als Abschluß des Achterschiffes.

Spiere: Jede runde oder mehrkantige Stange, an der Segel befestigt wer-den.

Sportyacht: Siehe Yacht.

Stabholz: Dasselbe wie Faßdaube.

Stadtschiffer: Schiffsführer, dessen Fahrzeug einer Stadt gehört, in deren Auftrag er Ladungen befördert.

Stag: Starkes Tau, das den Mast nach vorn hält.

Stagfock: Dreieckiges Segel unmittelbar vor dem Fockmast.

Stangenboje: Stange, die in den Grund eines flachen Gewässers gerammt ist, um eine Untiefe anzuzeigen.

Stehendes Gut: Wanten, Pardunen und Stage, die nicht bewegt werden können, sondern den Mast nach den Seiten und nach vorn festhalten.

Stenge: Verlängerung(en) des Mastes nach oben.

Steuerbord: Die rechte Schiffsseite, in Fahrtrichtung gesehen.

Stückgut: Ladung, die aus einzelnen Teilen wie Kisten, Säcken oder Ballen besteht.

Stutzen: Stütze des Schanzkleides.

Tjalk: Das meistgebaute holländische Küstenschiff, hat Flachboden, Seitenschwerter und einen Mast mit Gaffelsegel.

tons dead weight: Gewicht der Ladung, die ein Schiff befördern kann.

treideln: Ein Schiff mit Pferde- oder Menschenkraft auf einem Fluß oder Kanal ziehen.

Trosse: Das stärkste Tau an Bord eines Schiffes, zum Ankern und zum Festmachen verwendet.

Uhle: Von prußisch „ulint“, kämpfen, also ursprünglich Kampfschiff, dasselbe wie Angelkahn, früher auch auf See eingesetzt.

Untersegel: Die untersten Rahsegel an Fock-, Groß- und Kreuzmast.

Uthick: Ausguckposten, der vorn auf der Back stand.

verfangen: holländisch „ablösen“.

völlig: Rumpfbauart eines Schiffes, bei der die Planken waagrecht vom Kiel nach den Seiten gehen; gute Ladefähigkeit, geringe Geschwindigkeit.

Vollrigger: In der Berichtszeit Dreimaster mit Rahen an allen Masten.

Vorbramrah: Die dritte Rah von unten am vordersten Mast (Fockmast).

Vormarsrah: Die zweite Rah von unten am Fockmast.

Vorschiff: Der vordere Teil des Schiffes.

Vorsteven: Starker Balken, der auf dem Vorderende des Kiels schräg nach oben aufgerichtet ist.

Vullrigger: Dasselbe wie Vollrigger oder Vollschiiff.

Wache: Die Besatzung jedes Schiffes wird in zwei Wachen geteilt, die Backbord- und die Steuerbordwache; jede hat vier Stunden Dienst.

Winterlage: Im Spätherbst suchten die Schiffe einen Hafen auf, löschten ihre Ladung, schlugen die Segel ab, die im Raum verstaut wurden; außer einem Wachmann (meist einem alten Bootsmann) blieb niemand an Bord; gegebenenfalls wurden Reparaturen vorgenommen.

Yacht: Sportsegelschiff, nicht zu verwechseln mit der „Jacht“, einem kleinen Frachter.

Zoll: Englisches Längenmaß = 25,399541 Millimeter.

Zwischendecksbalken: Balken, die in den Schiffsraum gelegt wurden und eine Plankenlage trugen, um den Laderaum abzuteilen und das Übergehen der Ladung zu verhindern.

3. Quellen und Literatur

In Klammern stehen die Kurztitel, die in den Anmerkungen verwendet werden. ZGAE = Zeitschrift für die Geschichte und Altertumskunde Ermlands.

- ABEGG, Johann Friedrich, Reisetagebuch von 1798. Frankfurt am Main 1976. (ABEGG, Reisetagebuch)
- ABEGG, Johann Wilhelm, Tagebuch von 1800—1805. Handschriftlich, im Besitz von Frau Ingeborg Müller-Stüler, Hamburg. (ABEGG, Tagebuch)
- ABS, Hugo, Die Matrikel des Gymnasiums in Elbing. Hamburg 1982. (ABS, Matrikel)
- BANG, Nina Ellinger, Tabeller over Skibsfartog Varetransport gennem Öresund 1497—1660. Kopenhagen und Leipzig 1906. (BANG, Öresund)
- BARTH, Heinrich, Ueber den Verfall des Garnhandels als Mitursache der Erwerbslosigkeit der Armen. In: Preußische Provinzialblätter 10 (1833) S. 360—362. (BARTH, Garnhandel)
- BLUDAU, Alois, Oberland, Ermeland, Natangen und Barten. Stuttgart 1901. (BLUDAU, Oberland)
- BÖRSEN-HALLE. Hamburgische Abend-Zeitung. Hamburg 1814—1849. (BÖRSEN-HALLE)
- BÖRSEN-NACHRICHTEN der Ostsee. Stettin 1831—1849. (BÖRSEN-NACHRICHTEN)
- BRACHVOGEL, Eugen, Von ermländischer Volkstracht. In: Ermländische Zeitung v. 5. 10. 1933. (BRACHVOGEL, Volkstracht)
- BRACHVOGEL, Eugen, Die ersten Dampferfahrten über's Haff. In: Ermländischer Hauskalender 80 (1936) S. 59—62. (BRACHVOGEL, Dampferfahrten)
- BUCHHOLZ, Franz, Amtsträger der Altstadt Braunsberg im Jahre 1712/13. In: Unsere ermländische Heimat 14 (1934) Nr. 5 (BUCHHOLZ, Amtsträger)
- BUCHHOLZ, Franz, Braunsberg im Wandel der Jahrhunderte. Braunsberg 1934. (BUCHHOLZ, Braunsberg)
- BUCHHOLZ, Franz, Beiträge zur Geschichte der ermländischen Familie von Hanmann. In: ZGAE 26 (1938) S. 379—429. (BUCHHOLZ, Hanmann)
- BUCHHOLZ, Franz, Eine Steuerliste der Altstadt Braunsberg v. J. 1453. In: ZGAE 25 (1935) S. 394—463. (BUCHHOLZ, Steuerliste)
- BUCHHOLZ, Franz, Zwei Zinsregister der Altstadt Braunsberg aus den Jahren 1462 und 1463. In: ZGAE 27 (1942) S. 311—337. (BUCHHOLZ, Zinsregister)
- BUREAU VERITAS (Klassifikationsregister). Paris 1828 ff. (BUREAU VERITAS)
- DITTRICH, Franz, Beiträge zu einer Geschichte der Fischerei in Ermland. In: ZGAE 7 (1881) S. 301—338. (DITTRICH, Fischerei)
- DOMBROWSKI, Eugen, Ein Schiff der Neustadt Braunsberg. In: ZGAE 9 (1891) S. 253—263. (DOMBROWSKI, Schiff)
- DOMBROWSKI, Eugen, Der Tugendbund in Braunsberg. In: ZGAE 11 (1897) S. 1—55. (DOMBROWSKI, Tugendbund)
- ERK, Ludwig, und BÖHME, Franz Magnus, Deutscher Liederhort, 3. Band. Leipzig 1894. (ERK/BÖHME)
- FALK, Johannes Daniel, Das Vaterunser in der Weimarischen Sonntagschule. Weimar 1822. (FALK, Vaterunser)

- FORNAÇON, Siegfried, Ermländische Patenschiffe. In: ZGAE 40 (1980) S. 64—79. (FORNAÇON, Patenschiffe)
- FORNAÇON, Siegfried, Heiligenbeiler Seeschiffe. In: Heimatblatt des Kreises Heiligenbeil 29 (Mai 1984). (FORNAÇON, Seeschiffe)
- FORNAÇON, Siegfried, Richard Wagners Seereise von Pillau nach London. In: Schiff und Zeit 8 (1978) S. 1—10. (FORNAÇON, Wagner)
- GERLACH, Gideon, Denkschrift auf Johann Östreich. In: Preußische Provinzialblätter 12 (1834) S. 153—164, 236—243. (GERLACH, Denkschrift)
- GERMANISCHER LLOYD, Internationales Register. Berlin 1869—1987. (GERMANISCHER LLOYD)
- GERULLIS, Georg, Die altpreußischen Ortsnamen. Berlin und Leipzig 1922. (GERULLIS, Ortsnamen)
- GRAGER, Kurt, Die Galeone. In: Schiff und Zeit, Heft 20 (1984) (GRAGER, Galeone)
- GRUNAU, Axel, Ignatz Grunau und George Grunau 1795—1890. Elbing 1937. (GRUNAU, Grunau)
- GUTTZEIT, Emil Johannes, Das Bürgerbuch der Stadt Heiligenbeil. Leer 1975. (GUTTZEIT, Bürgerbuch)
- GUTTZEIT, Emil Johannes, Der Kreis Heiligenbeil. Leer 1975. (GUTTZEIT, Heiligenbeil)
- HABERLAND, Konrad, LOMBER, Wilhelm, Pillau. Einst und Jetzt. Pillau 1925. Den nautischen Teil des Buches hat LOMBER bearbeitet; in den Anmerkungen wird daher sein Name zitiert. (LOMBER, Pillau)
- HARTUNGSCHE ZEITUNG. Königsberg 1850—1933. (HARTUNGSCHE ZEITUNG)
- HIPLER, Franz, Der Artushof und die Sankt-Georgen-Brüder in Braunschweig. In: ZGAE 7 (1881) S. 608—625. (HIPLER, Artushof)
- HIPLER, Franz, Die ermländischen Studenten der Albertina zu Königsberg. In: ZGAE 11 (1894) S. 133—152. (HIPLER, Studenten)
- HIPLER, Franz, Johannes Östreich, der Kaufmann von Braunschweig. Braunschweig 1881. (HIPLER, Östreich)
- HIPLER, Franz, Braunschweig in der Schwedenzeit. In: ZGAE 8 (1884) S. 109—216. (HIPLER, Schwedenzeit)
- HOOP, Edward, Rendsburg und der Bau des Schleswig-Holsteinischen Kanals. In: Mitteilungen des Canal-Vereins 6 (1885) S. 63—78. (HOOP, Rendsburg)
- JAHRES-BERICHT der Handelskammer zu Braunschweig für 1877. Braunschweig 1878. (JAHRESBERICHT, Handelskammer)
- KAFFKE, Erwin Friedrich, Schriftliche Auskunft über die Familie Parlow an den Verfasser. (KAFFKE, Parlow)
- KOLBERG, Augustin, Zur Verfassung Ermlands beim Übergang unter die preußische Herrschaft im Jahr 1772. In: ZGAE 10 (1891) S. 1—144, 656—739. (KOLBERG, Verfassung)
- LANGKAU, Albert G., Aus Alt-Braunschweig. In: Unsere Ermländische Heimat 5 (1925) Nr. 1 u. 3; 6 (1926) Nr. 3, 8, 11, 12; 7 (1927) Nr. 3. (LANGKAU, Alt-Braunschweig)
- LANGKAU, Albert G., Alt-Braunschweig als Handelsstadt. In: Ermländischer Hausschatz (1911) Nr. 40 u. 41. (LANGKAU, Handelsstadt)
- LANGKAU, Albert G., Verwaltung und Wirtschaftsleben in der ehemaligen Neustadt Braunschweig. In: Unsere ermländische Heimat 9 (1929) Nr. 10 u. 11. (LANGKAU, Neustadt)
- LANGKAU, Albert G., Das Braunschweiger Wiesenbuch von 1624. In: Unsere ermländische Heimat 9 (1929) Nr. 8. (LANGKAU, Wiesenbuch)

- LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING: SHIPOWNERS. London 1764—1986. (LLOYD, SHIPOWNERS)
- LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING: UNDERWRITERS. London 1800—1833. (LLOYD, UNDERWRITERS)
- LOMBER siehe HABERLAND
- LÜHR, Georg, Die Schüler des Braunsberger Gymnasiums von 1694—1776 (Monumenta historiae Warmiensis 12). Braunsberg 1932—34. (LÜHR, Gymnasium)
- LÜHR, Georg, Die Geschichte der Kreuzkirche bei Braunsberg. In: ZGAE 23 (1930) S. 227—273. (LÜHR, Kreuzkirche)
- LUTTERBERG, Augustin, Zur Baugeschichte der Altstadt Braunsberg. In: ZGAE 19 (1916) S. 601—730. (LUTTERBERG, Baugeschichte)
- MACGREGOR, David R., Merchant Sailing Ships 1775—1815. Watford 1980. (MACGREGOR, Sailing Ships)
- MERTEN, Walter, Stadt Braunsberg im Ermland (Veröffentlichung der Maximilian-Kaller-Stiftung). Münster 1976. (MERTEN, Braunsberg)
- MITTEILUNGEN DES ERLÄNDISCHEN KUNSTVEREINS Heft 1 (1870). (MITTEILUNGEN, Kunstverein)
- MOELLER, Friedwald, Amtsblatt der Königlichen Preußischen Regierung zu Königsberg. Personenkundliche Auszüge 1811—1870. Hamburg 1984/1985. (MOELLER, Auszüge)
- MÜLLER-DULTZ, Walther, Dultz, Karl August. In: Altpreußische Biographie, 1. Bd. 1936. (MÜLLER-DULTZ, Dultz)
- OSTSEE-ZEITUNG 1851—1860. (OSTSEE-ZEITUNG)
- PAASCH, H., From Keel to Truck. Hamburg 1901 (Reprint 1978). (PAASCH, Keel)
- PARLOW, Hans, Die Kaptabe. Dresden 1902. (PARLOW, Kaptabe)
- PARLOW, Hans, Über das Meer, 1. Bd. Dresden und Leipzig 1895. (PARLOW, Meer)
- PARLOW, Hans, An Bord des „Pudel“. In: Unterhaltungsbeilage der Täglichen Rundschau 33. Jg. Nr. 238—284 (ab 7. 11. 1913). Geschrieben 1911. (PARLOW, Pudel)
- PILLAUER MERCUR. Zeitung ab 1870. (PILLAUER MERCUR)
- PLENZAT, Karl, Der Liederschrein. Leipzig 1918. (PLENZAT, Liederschrein)
- POSCHMANN, Adolf, Chronik des Vereins. (Über Braunsberger Neubürger.) In: ZGAE 25 (1935) S. 832—833. (POSCHMANN, Neubürger)
- POSCHMANN, Adolf, Die Verwaltung der Stadt Braunsberg 1772—1808. In: ZGAE 25 (1935) S. 623—696. (POSCHMANN, Verwaltung)
- POSCHMANN, Adolf, Franz Östreich, der erste Justizbürgermeister von Braunsberg. In: Unsere ermländische Heimat 15 (1935) Nr. 4 u. 5 (POSCHMANN, Östreich)
- POSCHMANN, Adolf, Östreich, Franz; Östreich, Johann August Eduard; Östreich, Johann Franz. In: Altpreußische Biographie, 2. Bd. 1943. (POSCHMANN, Biographie)
- POSCHMANN, Adolf, Die Einführung der Steinschen Städteordnung in Braunsberg. In: ZGAE 26 (1938) S. 1—71. (POSCHMANN, Städteordnung)
- PREUSSISCHE PROVINZIALBLÄTTER 1. Jg., Königsberg 1829. (PREUSSISCHE PROVINZIALBLÄTTER)
- PREUSSISCHES WÖRTERBUCH, hrsg. von Walther ZIESEMER, Bd. 1. Königsberg 1935. (PREUSSISCHES WÖRTERBUCH)
- QUASSOWSKI, Wolfgang, Die Kartei Quassowski, Buchstabe B, D. Hamburg 1983. (Kartei QUASSOWSKI)

- RUDOLPH, Wolfgang, Die Hafenstadt. Oldenburg 1980. (RUDOLPH, Hafenstadt)
- SCHEMMERLING, Otto, Einwohnerlisten aus dem Kreise Heiligenbeil. I. Teil 1601—1690, Hamburg 1987. II. Teil 1756—1800, Hamburg 1978. III. Teil 1801—1876, Hamburg 1980. (SCHEMMERLING, Heiligenbeil)
- SCHLICHT, Oskar, Das westliche Samland. 2 Bde., Dresden 1922. (SCHLICHT, Samland)
- SCHMAUCH, Hans, Ermländische Steuerlisten d. J. 1579. In: ZGAE 24 (1932) S. 211—227. (SCHMAUCH, Steuerlisten)
- SCHMIDT, Fred, Von den Bräuchen der Seeleute. Hamburg 1967. (SCHMIDT, Bräuche)
- SCHULZ, Carl, und TIESLER, Kurt, Das älteste Bürgerbuch der Stadt Königsberg (Pr.). Hamburg 1978. (SCHULZ/TIESLER)
- STETTINER SCHIFFSVERSICHERER siehe: Übersicht der Preußischen Handelsmarine
- STROBACH, Hermann, Shanties. Rostock 1967. (STROBACH, Shanties)
- SZYMANSKI, Hans, Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt. (Lübeck 1929) Norderstedt 1977. (SZYMANSKI, Kleinschiffahrt)
- TÄGLICHE OERESUNDSLISTE, hrsg. von Elias GRÜNER. Helsingör 1826—1857. (OERESUNDSLISTE)
- TOPOROW, Wladimir N., Pruski Jasik, Bd. 1—4. Moskau 1975 ff. (TOPOROW, Jasik)
- TRAUTMANN, Reinhold, Die altpreußischen Personennamen. Göttingen 1925. (TRAUTMANN, Personennamen)
- TRAUTMANN, Reinhold, Die altpreußischen Sprachdenkmäler. Göttingen 19(09—)1910. (TRAUTMANN, Sprachdenkmäler)
- ÜBERSICHT DER PREUSSISCHEN HANDELSMARINE, zusammengestellt von E. Wendt u. Co. Berlin 1847 ff. Der Titel erfuhr fast bei jedem Jahrgang leichte Änderungen. (ÜBERSICHT, Handelsmarine)
- UNIVERSITÄTSMATRIKEL KÖNIGSBERG, hrsg. von Georg ERLER, 2. Bd. Leipzig 1911. (UNIVERSITÄTSMATRIKEL KÖNIGSBERG)
- VOGEL, Kurt, Amt Bartenstein. Hamburg 1983. (VOGEL, Bartenstein)
- WAGNER, Richard, Mein Leben, 1. Bd. München 1911. (WAGNER, Leben)
- WÖBKE, Robert, 250 Jahre Pillau. Kiel 1975. (WÖBKE, Pillau)
- WOSSIDLO, Richard, Reise, Quartier, in Gottesnaam. Rostock 1951. (WOSSIDLO, Reise)

4. Index der Schiffe, Personen und Örtlichkeiten

Braunsberg, Passarge und Pillau sind in diesem Verzeichnis nicht aufgenommen, da sie fast auf jeder Seite vorkommen.

A

Aachen 67
Aegg, Georg Philipp, Reeder 78, 80
Aegg, Reisetagebuch 78
Aegg, Tagebuch 78
Aberdeen 123 f., 135 f., 140, 188
Aberdovey 123, 128, 188
 „*Adler*“, Schiff 180
Adler-Speicher (Braunsberg) 33
 „*Adolph und Emma*“, Brigg 130
Ägypten 190
 „*Aölus*“, Schiff 44
Ärmelkanal (Englischer Kanal) 127, 188
Ahlwehr 77
 „*Albert*“, Schooner 97
Alberti, Gebrüder 183
Albertus-Universität (Königsberg) 40, 154
 „*Alexander*“, Galeasse 50
Alexandria 135, 137 f., 190
 „*Aline*“, Brigg 20, 63 f., 66 f., 69-71, 94, 169 f., 172, 187
 „*Alipes*“, Brigg 107, 111
Alle (Fluß) 14, 92, 144
Allenburg 79
Alloa 87, 118, 120, 188
Alt-Passarge 13 f., 23, 36, 66, 68, 107, 144, 146, 158, 177, 195
Altpreußen 44, 48, 56 f., 88
Altstadt, altstädtisch (Braunsberg) 16, 22-29, 31, 33 f., 36, 70, 94, 142, 149-152
Altstadt (Königsberg) 30
Amerika, amerikanisch 10, 41 f., 44, 51, 96, 130, 138, 191
Am Stadtpark (Braunsberg) 79, 149
Amsterdam (Terschelling, Texel, Vlieland) 41, 59-61, 64 f., 66, 73-75, 90, 99 f., 102, 104, 107, 112, 118, 120, 123-126, 140, 151, 172, 176, 180, 186, 189
Angerapp 13
Anholt 82
 „*Anna Maria*“, Bark 139
Antwerpen 64, 66, 189

Arbroath 102 f., 188
Archangelsk 96, 133, 137, 190
Arendal 117, 161
Arnoldt, Daniel Heinrich, Professor 40
 „*Arthur*“, Schooner 68, 106, 113-122, 128, 130, 138, 141, 169 f., 177 f., 187
Artushof (Braunsberg) 33, 39, 52, 93, 149
Arundel 123 f., 188
Astrawischker Forst (Forst Kranichbruch) 144
Atlantik 48, 51, 139
 „*Atlas*“, Galeasse 96
August III. von Polen 34
 „*Aurora*“, Bark 87
 „*Aurora*“, Brigg 71, 86

B

Badestube (Braunsberg) 142
Balga 58, 66, 68, 96 f., 152
Baltimore (USA) 96, 100, 104, 176
Banjuwangi 127
Barcelona 123, 127, 190
Bardoayts (Gott der Schiffsleute) 159, 191
Bartenstein 43, 92 f., 144
Barth, Heinrich, Reeder 18 f., 43-56, 63, 70, 80, 88, 90, 92 f., 151, 187
Barth, Otto 55
Baum (bei Pfahlbude) 20
Becker, Familie 96
Becker, Heinrich 50, 114
Becker, Heinrich Daniel, Kapitän 50, 89, 94-96, 114, 121, 196
Becker, Heinrich Otto, Schiffszimmermeister 89, 95, 102, 121 f., 130
Becker, Johann Peter, Kapitän 114
Becker, Peter 50
Becker, Rahel, geb. Schmidt 95
Becker, Thomas Heinrich Detloff 50
Beckmann, Lorenz, Ratsbedienter 28

Belfast 102-104, 188
Bergen (Norwegen) 90, 110, 112, 117, 120, 189
 „*Bergeren*“, Brigg 57
Berlin 10, 32, 95, 152, 164, 183, 196
Berliner Straße (Braunsberg) 39
Beuge & Schmidt, Makler 134
Beverley, Kapitän 140
Bielefeld 183
 „*Bismarck*“, Schlachtschiff 9
 „*Bjürgeren*“, Brigg 57
Blanck, Peter, Kapitän 49, 109
Böhm, Michael, Reeder 106, 114
Böhmen 51
Bogström, Kapitän 117
Bollwerk (Pfahlbude) 16 f., 145, 195
Bordeaux 103 f., 115, 120, 152, 190, 199
Bordingsreederzunft (Elbing) 45
Bornholm 68, 89
Boröya 117
 „*Borussia*“, Bark 10, 87, 100, 106-113, 141, 145, 148 f., 155, 169 f., 172, 175-178, 187
Bragen-Riff (Jütland) 87
Brake 139
Brandenburg (am Frischen Haff) 126, 145
Brandenburg (Land) 195
Brandt, Matthias, Vizebürgermeister 27
Braun, Wilhelm 152
 „*Braunsberg*“, Brigg 95, 97-106, 141, 169-172, 175-178, 185, 187, 196
 „*Braunsberg*“, Haffdampfer 17
 „*Braunsberg*“, Schnau 50, 95 f.
 „*Braunsberg II*“, Kümo 196
Bredschneider, Anna Katharina, geb. Weinreich 28
Bredschneider, Joachim, Reeder 20, 22-35, 37 f., 40, 92, 151, 153
Bredschneider, Johannes, Perückenmacher 28, 31
Bredschneider, Martin 28, 30
Bredschneider, Theresia, geb. Schwan 27, 31
Bremen 100, 104, 176, 184, 189
 „*Bremen*“, Passagierdampfer 9
Bristol 108, 111, 188
Britannien s. Großbritannien
Bromberg 79
Bronsart, von, Hauptmann 39

Brücke (Salzbrücke, Braunsberg) 16 f.
Bruinvisch & Gutzeit, Reeder 96, 107
Brusebirgue 13
 „*Bürgerin*“, Brigg 57-61, 63, 112, 169 f., 177, 187
Bureau Veritas 98, 122, 131, 134 f., 198
Busch, Kapitän 180
Busch, Reimarus, Makler 50

C

Cadix 117
Cardiff 123, 125, 135 f., 138, 188
 „*Carl*“, Galeasse 86
 „*Carl*“, Schnau 86
 „*Catharina*“, Galeasse 87
 „*Ceres*“, Brigg 89
 „*Ceres*“, Galeasse 114, 116
 „*Charlotte*“, Pink 67
Christiania (Kristiania, Oslo) 115, 117, 120, 189
 „*Cito*“, Galeasse 97, 114
 „*Cito*“, Schiff 184
 „*Cito*“, Schoonerbrigg 98
Claaßen, Caroline Marie 129
Cobdens, Richard 138
Coleraine 156
Collins, Johann Andreas 69
 „*Competitor*“, Vollschiiff 89
 „*Concordia*“, Brigg 49
 „*Copernicus*“, Brigg 68-70, 114, 128, 169 f., 177, 187
 „*Copernicus*“, Seedampfer 139, 179
Cromwell, Oliver 105, 137
Cronsburg 44 f.
Czodrowski, Josef, Kämmerer 154

D

Dänemark, Dänen, dänisch 12, 61, 77, 83, 90, 97, 102, 116, 124, 129, 131, 139, 176, 181, 184, 190, 202
Danzig 10, 23-25, 28, 30 f., 35, 59, 64-66, 69, 86, 93, 96, 110, 112 f., 129-131, 135, 137, 139 f., 149 f., 155 f., 159 f., 179, 189
Danziger Bucht 30
 „*Das Schloss*“ 44
Deal 180
 „*Delphin*“, Schooner 20, 86-90, 106, 113, 121, 148, 155, 169 f., 187

„Der weiße Schwan“, Jacht 12, 28,
30 f., 37 f., 40, 151, 153, 196
Deutscher Orden 13, 195
Deutschland, Deutsche, deutsch 46,
63, 123, 137, 189
 „*De Vrouw Hillegina*“, Schiff 180
 „*Dido*“, Vollschiff 71
 „*Die Sonne*“, Bark 97
Dievenow 118 f.
Dombrowski, Andreas junior 153
Dombrowski, Andreas senior, Bött-
cher 153
Dombrowski, Helena 153
Dombrowski, Joachim 153
Dornbusch (Braunsberg) 16
Drause 14
Drausen-See 14
Drews & Kutschkow, Reeder 63, 66,
69 f., 80, 93, 114
Drews, Henriette, geb. Kuhn 69
Drews, Ludwig Gideon Leopold 69
Drews, Ludwig Josef Wilhelm, Ree-
der 63, 67, 69
Drontheim 73, 82, 189
Drusen 14 f., 195
Dubinski, Andreas, Kaufmann 42
Dublin 44, 48, 102, 104, 188
Dultz, Carl August, Reeder 87
Dultz, Friedrich, Reeder 129
Dundalk 123 f., 188
Dundee 68, 82, 84, 98-103, 108, 111,
115-118, 120, 123, 125, 127 f., 133,
136, 179, 184 f., 188
Dysart 118, 120, 188

E

Edinburgh s. Leith
 „*Eduard Marie*“, Bark 127
Eggers, Barbara, geb. Hintz 28
Eggers, Johannes, Kaufmann 28
Eggert, C. G., Schiffszimmermei-
ster 67, 113, 130
Eggert, Ludwig, Schiffszimmer-
meister 130
Eider-Kanal 77, 180, 199
Elbing (Stadt) 14, 22, 30, 33, 44-46,
48-51, 55, 57, 64, 69, 79, 86, 92, 95,
97 f., 114, 148 f., 155, 168, 176,
179-182, 185, 189
Elbing (Fluß) 45
 „*Elbing*“, Bark 87
Elbinger Höhe (Hohes Land) 46, 168

Elbinger Weichsel 30 f.
 „*Elizabeth*“, Schiff 140
Elsasser, Carl Eduard, Makler 182
 „*Emma*“, Brigg 89 f., 129, 138-141,
169 f., 178, 187
 „*Emma Elise*“, Schoonerbrigg 114,
184
England, Engländer, englisch 24,
26 f., 44, 47, 49-51, 55, 69, 71, 81,
90, 101, 103, 109 f., 138, 140, 150,
181, 187 f., 196, 202
Erbrich 183
Erdmannsdorf 183
Ermland, Ermländer, ermländisch
9 f., 22 f., 29, 31, 35, 40, 42-44, 48,
51, 54-58, 60 f., 69, 79 f., 87, 94,
142, 148, 154, 157, 168 f., 183, 191
Erste Kirchenstraße (Braunsberg)
52, 93
Europa 57, 96, 123, 137, 196
 „*Europa*“, Passagierdampfer 9
Evangelische Kirche (Braunsberg)
53, 142
Ewerlin, Gottfried, Schiffer 145
 „*Express*“, Küstendampfer 180
Eyding, Johannes Bernhard, 28, 79,
90
Eyding, Josef 43, 48, 92
Eydtkuhnen 197

F

„*Faeger*“, Segelschiff 57
 „*Falke*“, Haftdampfer 69
Fallmouth 131, 135 f., 199
 „*Fama*“, Bark 44, 49-52, 56 f., 80,
94, 154, 169 f., 184, 187
Fehmarn-Belt 140
Fiercke, Johann D., Kapitän 86, 88
 „*Fire Systrar*“, Schiff 117
Firley, Magdalena, geb. Kochar-
zewski 27
Firley, Thaddeus, Wettrichter 27
Fischer, Heinrich, Schmied 146
Fischer, Matthäus, Pfahlherr 18 f.,
52 f.
Fischhausen 176 f., 185
 „*Flora*“, Vollschiff 96, 114
Follendorf 58, 66, 68
Follert, Andreas, Wäger 28
Follert, geb. Willert 28
 „*Fortuna*“, Reisekahn 93
 „*Forward*“, Galeasse 114, 184

Fourier, Charles 55
Frankfurt/Mainz 69, 90
Frankreich, Franzosen, französisch
 35, 42 f., 48, 50, 52, 55, 66, 93, 98,
 104, 136, 138, 181, 190, 198
 „**Franziska**“, Bark 10, 21, 97, 107,
 126, 129-139, 141, 144, 169 f., 177,
 182, 185-187
Frauenburg 22, 31, 43, 69, 92, 145,
 185
Frauenburger Vorstadt (Berliner
 Straße, Braunsberg) 39, 94
Freiburg (Schlesien) 183
 „**Freihandel**“, Schiff 138
 „**Freundschaft**“, Brigg 49
Frey, Johann, Bildhauer 23, 28
 „**Friederike**“, Schiff 180
Friedhof, alter (Braunsberg) 16
Friedrich II. von Preußen, der Große
 29, 41 f., 48, 79
Friedrichstadt (Eider) 77
Friedrich Wilhelm von Preußen, der
 Große Kurfürst 71, 97
Friedrich Wilhelm III. von Preußen,
 König 79
 „**Friedrich Wilhelm III.**“, Schiff 96
Friedrich Wilhelm IV. von Preußen,
 König 142
 „**Friheten**“, Schiff 109
Frische Nehrung 96, 109, 203
Frisches Haff 13-15, 19, 30, 36 f., 45,
 49, 57 f., 60, 63, 67 f., 71, 87, 92-95,
 101, 106, 109, 113, 122, 126, 144 f.,
 148, 157, 177, 195-198

G

Gabel, Jakob, Kapitän 181
 „**Galathea**“, Vollschiiff 132
 „**Gazelle**“, Dampfer 68
Gerdauen 43, 92 f.
Geritz, Andreas, Ratsassessor 28
Geritz, Rosalie, geb. Meidenberg 28
Gerlach, Louis Ferdinand, Leut-
 nant 129
Gerlach, L. F., Kapitän 126, 128 f.,
 139, 141
Gibson, Reeder 35
Glasgow 138
Gloucester 100, 104, 108 f., 111, 123,
 125, 132, 134, 136, 187
Göteborg 82, 116
 „**Gorch Fock**“, Bark 46

Grabowski, Adam Stanislaw,
 Bischof 22, 24-27, 29 f.
Graudenz 144
Graudenz 79
Gravesend (bei London) 126, 135,
 187
Greifswald 10
Grentzbach, Charles, Kapitän 67
Grimsby 103, 134, 136, 188
Groß, H., Kapitän 85, 87
Großbritannien, britisch 9 f., 41 f.,
 44, 47 f., 50, 66, 72, 75 f., 78, 81, 86,
 88, 98, 103-105, 111 f., 120 f., 123,
 136-138, 150, 176, 179, 181 f., 184,
 187 f., 191
Groß-Bubainen 93
Grüner, Elias, Pfarrer 11
Grunau, George, Reeder 168
Grunau, Ignatz, Reeder 55, 142,
 176-178
Grunau, Johann, Reefschläger 146
Gruschwitz & Söhne 183
Gudd 14
Güldenhorn, Nikolaus 149
Gumbinnen 79
 „**Gustav**“, Galeasse 114
Gutzeit 44

H

Haff s. Frisches Haff und Kuri-
 sches Haff
Haffstrom (zu Königsberg) 164 f.
Hamann, Christian, Kapitän 68,
 114, 117, 128
Hamann, Christopher, Kapitän
 107, 109, 111
Hamburg 11, 41, 50, 59, 80, 88, 104,
 139, 189
Hanmann, Anna, geb. Rath 33
Hanmann, Anton (Bruder des Kle-
 mens Hanmann) 33-35
Hanmann, Anton Josef, Reeder 33,
 35-37
Hanmann, Barbara, geb. Schwen-
 gell, verw. Dromler 35
Hanmann, Ignatius Kaspar 36, 39
Hanmann, Klemens 24-26, 33-36,
 38-40
Hanmann, Louise oder Lidwina,
 geb. Hintz 34
Hanmann, Maria Elisabeth, geb.
 von Mathy 35

Hanmann, Matthias 34
Hanmann, Thomas senior, Kaufherr
 33, 35
Hanmann, Thomas junior 35
Hannemann 44
 „*Harmonie*“, Bark 114
Harnack, Johann, Schiffer 145
Hartlepool 90, 103, 118, 120, 123 f.,
 126, 131, 140, 187
Hartwig, Kapitän 155 f.
Hartwig, Johannes, Kapitän 156
Harwich 65, 123, 181, 188
Hasse, Michael, Pfahlherr 16
Hatten, Karl von, Landvogt 26 f.,
 30
Havel 152
Haven 117
Hay, Edmund & George, Reeder
 134
Hazewinkel, J. T., Kapitän 84
Heiligenbeil 48, 58, 66, 97, 126, 129,
 145
Heilsberg 14, 25, 29
Helsingborg 83 f.
Helsingör 11, 65, 82-84, 111, 117, 123,
 125, 128, 140, 190
Helske, Jakob, Schiffszimmermei-
ster 23-26, 28, 34 f., 37 f.
Helvoet (Helvoetsluis, Rotterdam)
 76, 116, 133, 189
Hendrickson, Kapitänreeder 57
 „*Henriette*“, Bark 114
 „*Henriette*“, Schnau 106
 „*Henriette*“, Brigg 156
 „*Hercus Monte*“, Schnau 87
Hertslet, G., Reeder 67
Hertzberg, Theresia von 29
Herzog, Eleonore Dorothea 93
Herzog, Johann, Pfahlherr 17 f., 43,
 92 f.
Hesselö 82
Heß, Friedrich Ephraim, Kapitän
 97
Hinterm Moor (Passarge, Dorf) 13
Hintz, Anton, Student 28
Hoffmann, J., Kapitän 49
Hohes Land s. *Elbinger Höhe*
Holgerson, Kapitän 109
Holland, Holländer, holländisch s.
Niederlande
Holländer Baum (Königsberg) 20
Holm, Kapitän 132

Holstein 77
Holtz, Karl von, Autor 164
Holzste, Johann, Kapitänreeder
 149
 „*Hood*“, Schlachtschiff 9
Hosangsgasse (Neuer Markt,
Braunsberg) 42
Hoy, C., Reeder 89
Hull 35, 41, 50 f., 64, 66, 68 f., 73-76,
 78, 81 f., 84 f., 87 f., 90, 95, 97-103,
 106-111, 113, 115, 117 f., 120,
 122-125, 131-133, 136, 139, 172,
 175 f., 187
Hven 83

I

„*Ida*“, Kuff 107
Ihms 44
 „*Immanuel Kant*“, Pink 87
Insel (bei Pfahlbude) 19
Insterburg 79, 92
Irland 48, 188
Istanbul s. *Konstantinopel*

J

Jäger, Andreas, Böttcher 153
Jänicke, Berichter 118 f.
 „*James Watt*“, Haftdampfer 69
 „*Jason*“, Pink 106, 113 f.
Java 127
Jersey 100, 104, 108, 111, 188
Jesuiten 17, 38, 40, 94, 150 f., 153
Jocey, James, & Co., Makler 126,
 133
Jörck, Ferdinand, Kapitän 128
John, Berichter 118 f.
Joosten, Kapitän 180
Jütland 87
 „*Juliane*“, Schiff 129
 „*Julius*“, Schiff 180
Junkerstraße (Braunsberg) 33
 „*Juno*“, Brigg 89
 „*Juno*“, Schiff 109
 „*Jupiter*“, Vollschiff 49

K

Känsö 100
Kärpen, Magdalena von 40
Kahlberg 157
Kahlholz 96 f.

- Kaldáu** 14
Kalden, Kallen 14
Kalhorn, August, Schiffszimmermann 23
Kammin 118 f.
Kant, Immanuel 40
Karben 48
Karbohl-Kanal s. Kraffohlkanal
Karlskrona 59, 61, 190
Karpen-Haus (Braunsberg) 39
Kaschubei 168
Katharinen-Kirche (Bartenstein) 92
Katharinen-Kirche (Braunsberg) 27, 29, 33, 151, 153
Kattegat 82, 134, 138, 180
Katt-Haken 14, 20, 45, 60, 122, 146
Katto 14
(Kiel-)Holtenau 77, 180
Kirchenstraße (Braunsberg) 33
Kirkcaldy 81, 84 f., 99, 101, 103, 108, 111, 115, 118, 120, 132, 136, 188
Kising, Karl, Reeder 20, 28
Klager, Kapitän 119
Klapperwiese (Balga) 152
Klapperwiese (Königsberg) 152
Klawki, Barbara, geb. Neubauer 28
Klawki, Peter, Kämmerer 28
Klenau 13, 142
Kleyenstüber, Georg Friedrich, Reeder 151
Kluge, Karl Christian, Schiffszimmermeister 49
Kodce, Christian, Tischlermeister 23, 28
Köln 56
Königsberg 19 f., 30 f., 33, 40 f., 44, 49, 53 f., 56 f., 64 f., 68 f., 71, 73-75, 78-82, 84-90, 92, 96 f., 100-103, 105-107, 109 f., 112, 114-119, 122, 124 f., 130-133, 137, 139, 142, 144, 149, 151 f., 154, 164 f., 168, 176 f., 180-185, 187, 197
Königsberger Straße (Braunsberg) 51, 53
Königsberger Weichsel 30
Konitz 168
Konstantinopel (Istanbul) 135, 137 f., 191
Koop, A., Kapitän 139
Kopenhagen 56, 59-61, 65 f., 68, 75, 77, 80, 111, 128 f., 180, 190
Korff, Nikolaus von, Gouverneur 34
Koslowski, Anton, Pfahlherr 18 f., 52
Koss, Nikolaus Wicherts, Kapitän 151
Kraffohlkanal (Karbohl-Kanal) 46
Kramsta, C. G., & Söhne 183
Kranichbruchs s. Astrawischken
Kretschmann, Reg.-Assessor 56
Kreuzkirche (Braunsberg) 17, 23, 34, 150
Kristiania s. Christiania (Oslo)
Kristiansand 127
Kröger, Michael G., Kapitän 57
Kronborg (Festung) 83, 117
Kronstadt 74, 190
Krüger & Gemnich, Reeder 114, 183 f.
Kuckein, Eleonore Dorothea, geb. Herzog 93
Kuckein, Ferdinand junior 93, 141-143
Kuckein, Ferdinand, & Söhne, Reeder 142, 180, 186, 191, 197
Kuckein, Friedrich Ferdinand senior, Reeder 21, 43, 52, 80, 87, 90, 92-94, 97 f., 105-107, 113 f., 121 f., 129-131, 138 f., 141 f., 144-146, 173, 183 f., 196
Kuckein, Karl Ferdinand, Kontrolleur 92
Kuckein, Maria Elisabeth, geb. Müller 92
Kuckein, Theodor, Reeder 142
Kühn, Arno, Marineobermusikmeister 129
Küstrin 129
Kuhn, David Friedrich, Kapitän 106, 156
Kuhn, Edmund, Kapitän 89 f.
Kuhn, Henriette 69
Kuhr, Johann Jakob, Kapitän 96 f., 100
Kullen (Schweden) 140
Kuneke, Hans 149
Kurisches Haff 144
Kutschkow, Hugo 63, 70
Kutschkow, Johannes 63
Kutschkow, Leopold, Reeder 63-70, 92

L

Labiau 93, 144
Lancaster 109, 111, 188
Langgasse (Braunsberg) 33, 39 f.,
 42, 52, 79, 93 f., 142, 152
Langhe, Heyne, Kapitänsreeder
 148 f.
Lastadie (Elbing) 45
Laubmeyer, Friedrich, Reeder 114
Leer 123, 126, 189
Leipzig 57
Leipziger, Hauptmann 39
Leisuhnen 20, 68
Leith (zu Edinburgh) 65 f., 81 f.,
 84-86, 88 f., 101, 104, 117 f., 120,
 122-124, 133, 136, 176, 182, 188
Leningrad s. Sankt-Petersburg
Leopold II. von Habsburg 63
Libau 102, 104, 133, 137, 190
Liedtke, Kapitänsfamilie 44, 71
Liedtke, Benjamin, Kapitänsreeder
 71 f., 74-76, 80
Liedtke, Johann Peter, Reeder 114
Lietke, Barbara, geb. Schorn 28
Lietke, Claaßen & Co., Makler 180
Lietke, Johannes, Feldrathsherr 28
Limerick 135, 137, 188
Lipz 13
 „*Lisette*“, *Brigg* 58
Lissabon 48, 64, 66, 68, 75, 97, 101,
 104, 110, 112, 123 f., 129, 131, 133,
 137, 152, 178, 189, 199
Litauen, litauisch 54, 168
Litauer Baum (Königsberg) 20
Littausdorf 86
Liverpool 44, 48 f., 64-66, 68, 98,
 100-104, 106, 108-112, 123-125,
 127 f., 130-133, 136, 187
Livland 150
Lloyd 10 f., 42, 44 f., 48 f., 51, 57 f.,
 63, 67, 69, 71 f., 86, 98, 105 f.,
 113 f., 122, 131
Lodwig, Hans, Reefschläger 150
Loewe, Carl, Komponist 159
Löwen-Speicher (Braunsberg) 40
London (mit Gravesend) 11, 41, 44,
 47-49, 58, 64-66, 68 f., 72-75, 78, 81,
 85, 88, 97 f., 100-103, 106-111, 113,
 116-120, 122-129, 131, 133-136,
 139 f., 161, 172, 176, 187
 „*Luise Auguste*“, *Brigg* 86
Lunau, Nikolaus, Pfahlherr 16

Lunitz, Anna 38
Lunitz, Anton 38
Lunitz, Barbara 38
Lunitz, Georg, Reeder 25 f., 38 f.
Lunitz, Joachim 38
Lunitz, Katharina 38

M

Märten-Haus (Braunsberg) 39
Mallien, Daniel, Schiffer 145
Malzstraße (Braunsberg) 142
Mandal 127
 „*Maria*“, *Schiff* 67
 „*Maria*“, *Schiff* 180
Marienburg 197
Marienkirche (Rendsburg) 77
Marienwerder 155
Marstrand 82
Masuren 14, 54, 168
 „*Mathilde*“, *Schooner* 97, 179
Mathy, Marie Elisabeth von 35
 „*Mayflower*“, *Galeone* 116
median 14
Meede 14
Meich, Franz, Reefschläger 151 f.
Meich, Martin, Reefschläger 152
Memel (Stadt) 64-67, 87, 93, 96,
 100-103, 108-112, 123-127, 132-134,
 136 f., 189
Memel (Fluß) 42, 93
 „*Mercurius*“, *Schiff* 86
 „*Merkur*“, *Vollschiff* 89
Meyer, Anna Maria 129
Milne, Kapitän 109
 „*Minerva*“, *Bark* 87
Mistley 123, 125, 181, 188
 „*M. Mitzlaff*“, *Bark* 97
Mocki (Motzki), *Johannes von* 27
Moje, C. M., Kapitän 97, 134
Moje, J. J., Kapitän 179
Monsler, Charlotte, Amme 38
Moser, Karl, Malermeister 23, 28
Moskowiter 150
Mosty 93
Mühlenwehr (Braunsberg) 23
Müller, Maria Elisabeth 92
München 67

N
Nadrauen 14
 „*Najade*“, *Vollschiff* 106

Nakkehoved-Leuchttfeuer 82
Napoléon 49-51, 55, 57, 63, 69, 76, 79
Narmeln 157
Natangen 58, 88
Navigationsschule (Pillau) 114
Nedden, Heinrich zur, Kapitän 139
 „*Neptun*“, Schiff 184
Neubauer, Katharina, geb. Ökert 28
Neubauer, Simon, Richter 28
Neuer Markt s. Hosangsgasse
Neufahrwasser 30
Neuhäuser 95, 157
Neu-Passarge 13, 28, 58, 66, 146, 148, 158, 168, 177
Neusalz 183
Neustadt (Braunsberg) 18, 22-24, 27-29, 31, 52, 79, 94, 142, 153, 196
Neustadt in Holstein 80
Newcastle (mit Shields) 69, 73, 82, 90, 99-103, 108, 111, 115-118, 120, 123-128, 132-136, 138-140, 178, 187, 191
Newross 132, 137, 188
New York 135, 137, 139, 191
Nieder-Elbe 184, 199
Niederlande, Niederländer, niederländisch (Holland) 10, 30, 35 f., 61, 66, 68, 71, 84, 89, 97, 104, 107, 118, 127, 136, 138, 155, 179, 181, 184, 189, 196, 199-201, 204
Nienhagen 139
 „*Niobe*“, Jackassbark 140
Nogat 46, 93
Norddeutschland 199
Norderney 139
Nordsee 126, 134, 138-140, 199
Norwegen, norwegisch 57 f., 82, 127, 161, 176, 189
Nübbel 199

O

Oberland 56
Oberschlesien 191
Obotriten 63
Oder 183
Odessa 137
 „*Ölzweig*“, Schiff 44
Öresund (Sund) 11, 56, 59-61, 67-69, 71 f., 83-86, 88, 90, 96, 98-103, 107-111, 115-118, 124-128, 131-136, 139 f., 150 f., 157, 179-182, 184
Östlich-Neufähr 30

Österreich, Dorothea, geb. Dubinski 42
Österreich, Franz junior 50
Österreich, Franz senior, Bürgermeister 24-26, 40, 42
Österreich, Friedrich 50-52, 93
Österreich, Johann junior 50-52
Österreich, Johann senior, Reeder 40-56, 63, 69, 77 f., 80, 92 f., 151, 172, 187, 196
Österreich, Magdalena, geb. von Kärpen 40
Oginski-Kanal 93
Ogle, O., Reeder 95
Oldenburg in Oldenburg 182
Oléron 64-66, 190
 „*Olivia*“, Brigg 21, 68, 122-130, 133, 136, 139, 141, 169 f., 177 f., 181, 184-187
Olsker 68
 „*Onderneming*“, Kuff 84
Oporto (Porto) 66, 110, 112, 152, 189, 199
 „*Orion*“, Bark 96
Oslo s. Christiania
Ostdeutschland 154
Osterrönnfeld 77
Ostindien 10, 75
Ostpreußen, ostpreußisch 10, 12, 23, 43, 46, 54, 56-58, 61, 68, 78, 89, 92, 96, 104 f., 112, 119, 122, 131, 152, 155, 158, 161, 172, 177, 179, 185, 197, 199, 202 f.
Ostsee 9, 30, 50, 77, 86, 90, 104, 116, 126, 132, 138 f., 157, 200
 „*Ostsee*“, Schiff 114

P

Palmowski, Euphrosyne, geb. Stein 28
Palmowski, Johannes, Notar in Regitten 28
Paraguay 138
Paris 56, 122, 131, 198
Parlow, Anna Maria, geb. Meyer 129
Parlow, Caroline Marie, geb. Claaben 129
Parlow, Johannes (Hans), Schriftsteller 129, 158, 160, 162 f., 197
Parlow, Johann Gottlieb, Kapitän 129

Parlow, Johann Heinrich, Kapitän
 129, 138, 197
 „*Passarge*“, Galeasse 20, 71-76,
 80-91, 94, 121, 169-172, 175-178,
 187, 196
Petersburg s. Sankt-Petersburg
Pfahlbude 15 f., 18, 20, 27 f., 35, 45,
 50, 52, 61, 66, 69, 87, 106, 113, 119,
 121, 137, 145-147, 155 f., 176,
 178 f., 181 f., 195
Pfalz, Pfälzer 78
Piaten 79
Pill (bei Bristol) 134
 „*Pillau*“, Brigg 86
Pillauer Halbinsel 109, 203
Pillauer Seegatt 109, 202
Pillauer Tief 58, 95, 106, 109, 118,
 122, 196, 203
Pillau-Reede 109, 111, 132, 202
Pilzenwald 95
Pistesch, Christian 36
Plymouth 132, 137, 188
Pöppel, C. H., Kerzenfabrikant 180
Pogedt, Johann, Kapitän 96, 138
Pogedt, Louise, geb. Tiedemann 96
Polen, polnisch 12, 40, 46, 48
Pommern 115, 181 f., 184
Pomoränen 63
Portland (Ärmelkanal) 127
Portos. Oporto
Portsmouth 136, 188
Portugal 48, 66, 112, 171, 189
Poschmann, Anton, Böttcher 154
Poschmann, Katharina 154
Poschmann, Peter 154
po-seringe (Alt-Passarge) 13
Poststraße (Braunsberg) 69
 „*Potosi*“, Fünfmastbark 9
Powelki, Schlossermeister 23, 28
Prag 36
Pregel 13, 79, 92, 144, 202
 „*Pregel*“, Schiff 67, 114
Pregora 13
Preußen, preußisch 10, 17, 31 f.,
 39 f., 43, 47, 53, 66, 79, 90, 92, 97,
 105, 126, 151, 153, 159, 195, 202
 „*Preußen*“, Fünfmastvollschiff 9
Preußenkral (Brusebirgue) 13
Printz, Johann E., Kapitän
 114, 118 f., 138
Prußen, prußisch 13-16, 195
 „*Pudel*“, Bark 129, 160, 163, 197

Q

Queenstown 135, 137, 139, 199
Questenberg, Kapitän 180

R

Rabregen, Kapitän 180
Radau 14
Radziejowski, Michael, Bischof
 22 f., 29
Ranisch, Schwedersky & Co., Reeder
 87
 „*Rapid*“, Schooner 86, 89, 184
Reeferdamm (Braunsberg)
 16, 149
Reigitten 9, 28
Reiter, David, Kapitän 113 f.
Rendsburg 43, 77 f., 180
 „*Resolution*“, Bark 86
Reux, Peter de, Sekretär 29
Rhein (Masuren) 13
Rheinstrom 13
Rhetz, Johannes A., & Co., Reeder
 139
Riga 59, 61, 107, 112, 190
Rindfleisch, Kapitän 180
Rode, Hanneke, Kapitänsreeder
 149
Rodelshöfen 36
Rönne 89
Rosenberg (zu Heiligenbeil) 58, 66,
 97, 145
Rosenort 145
Roskampff, Johann Jakob, Reeder
 44 f., 49, 114
Raß-Speicher (Braunsberg) 33
Rossy, Peter von, Hauptmann 38
Rostock 10, 139
**Rotterdam (mit Helvoet, Helvoets-
 luis)** 59, 61, 73, 76, 110, 112,
 115 f., 118, 120, 131-133, 137, 189
Rotwasser 16 f., 34
Rozzi 183
rudas 14
 „*Rüchel-Kleist*“, Küstendampfer
 86
Ruhne 13
Rußland, russisch 34, 38, 40, 56 f.,
 109, 190
Ry 13
Ryde 136, 139
Ryn 13
Rzcepkowski, Thomas, Domherr 23

S

- Sagan* 183
 „*Saint-Croix*“, Brigg 132
Saleide (spricht: Scholleide) 14
Saluke (spricht: Scholluke) 14
Salzbrücke, Soltbrügg (Braunsberg)
 16, 19 f., 23, 27, 48, 146, 149, 182,
 184
Salzmagazin (Braunsberg) 79
Samland 58, 95
Sandvike 161
Sankt-Petersburg (Petersburg,
 Leningrad) 38, 115, 120, 190
Santier 44
Schaeffer, Heinrich 30
Schalmey 195
Schalski, Jan, Haptmann 150
Schichau, Ferdinand, Schiff-
bauer 45
Schier, Andreas, Schiffer 28
Schier, Schir 14
Schiewenhorst 30
Schippenbeil 79
Schlattel, Johann Franz, Notar 22,
 24, 26 f., 29 f., 196
Schlesien 51, 183, 186
Schleswig-Holstein 92
Schloßgrund (Braunsberg) 23
Schlott, Regierungsrat 183
Schmidt, Andreas, Schiffer 148
Schmidt (Schmidtke), Martin,
Stadtschiffer 146
Schmidt, Martin Ephraim 30
Schmidt, Martin Georg, Reeder 30
Schmidt, Rahel 95
Schnell, Friedrich, Reeder 63
Schnell, Gustav, Reeder 114
Schönbrunn 164
Schof, Arnold, Kapitänsreeder 149
Scholl 14
Schorn, Heinrich, Reeder 40
Schorn, Magdalena, geb. Hertzberg
 42
Schorn, Michael, Reeder 17, 42, 148,
 170
Schottland 50, 87, 103, 156, 188
Schtschara 93
Schülper-Stiel 180
Schultz, Thomas, Benefiziat 29
Schultz, Gottfried, Kapitän 97
Schwan, Josef, Bürgermeister 27,
 30 f.
- Schwan, Theresia, geb. Neu-*
bauer 27
 „*Schwan*“ s. „*Der weiße Schwan*“
Schwantus 118 f.
Schwartau 77
Schwartz, B. 67
Schweden, schwedisch 83, 134, 150,
 153, 190, 195
Schweiz 51
Seegatt 109
Seeland (Dänemark) 82
Seetief 106, 109
Setúbal 48, 68, 97, 99-102, 104, 110,
 112, 131 f., 137, 189
Sheperdine 100
Shields (bei Newcastle) 101, 110,
 126-128, 133-136, 187
Shoreham 109, 111, 188
Siebe, Carl, & Co., Reeder 130
Siegfried, Gottfried Daniel, Amts-
rat 48
Siemohnen 144
Siewerts, Benjamin, Kapitän 67
Skagen 77, 180
Skagerrak 134
Skandinavien 46, 66
Skara 13
Skirgal 14
Slime-Road 100
Smith, Adam 138
 „*Snapop*“, Kutter 109
Soltbrügg s. Salzbrücke
 „*Sonne*“ s. „*Die Sonne*“
 „*Sophia Helena*“, Slup 119
Spalding 180
Spandau 152
Spanien 123, 190
 „*Speculant*“, Bark 89
 „*Speculation*“, Bark 49
Splieth, Martin, Schiffszimmer-
meister 148
Stabholzgarten (Spandau) 152
Stadtpark s. Am Stadtpark
 „*Stafette*“, Pink 67, 87
Stamp, Gretje, geb. Wieck 77
Stamp, Hans 77
Stamp, Hinrich 77
Stamp, Johann 77
Stamp, Jürgen 77
Stamp, Katharina Margarete 77
Stamp, Klaus senior 77
Stamp, Klaus junior 77

Stamp, Markus 77, 80
Stampe, Dorf 77
Stampe, Eduard 78
Stampe, Simon, Reeder 43, 53, 56,
 77-80, 86-88, 90, 92 f., 113, 121,
 139, 173
Stampe & Barth, Reeder 80 f., 88-90
Stavanger 65 f., 81, 189
Stein, Freiherr vom und zum 52, 79,
 94, 154
Stertz, Paul 36
Stettin 10 f., 59 f., 73, 94, 98, 118,
 120, 123, 126, 128, 131 f., 134, 137,
 180, 183, 189
Stief, D. L., Kapitän 87
Stralsund 128-130, 134, 137, 189
Strehlau 44
Strömstad 134
Strom-Weichsel 30
Sund s. Öresund
Sunderland 100, 104, 110 f., 123, 125,
 188
 „*Susanna*“, Brigg 113
Swinemünde 59, 102, 104, 110, 112,
 119, 126, 132-134, 137, 140, 180,
 188 f.

T

Tapiau 93, 144
Taube, J. P., Kapitän 128 f.
Teichmann, Johann Gottfried, Amt-
 mann 39
Tejn 68
Terschelling 59, 61, 73, 189
Teschner, Kapitäne 57
Teschner, Ephraim junior 58
Teschner, Ephraim senior, Fischer
 58
Teschner, Johann Ephraim, Schif-
 fer 58
Texel 59-61, 73, 125, 140, 189
Thamnau, Johann Daniel, Reeder
 44, 106
 „*Therese*“, Bark 129
 „*Thetis*“, Schooner 58, 97, 161
Thiel, Michael, Böttcher 154
Thomsen, Kapitän 180
 „*Thorgersen und Cecilie*“, Eider-
 Schnigge 180
Thorn 93
Tiedemann, Louise 96

Tiedmannsdorf 9, 148
Tilsit 42, 129, 144
 „*Tirpitz*“, schwerer Kreuzer 9
Tönning 77
Tolkemit 30, 145
Torreck, Heinrich, Matrose 126
Torreveja 123, 125, 127, 190
Toulon 96, 190
Trauben-Speicher (Braunsberg) 42,
 48
Travemünde 80, 180
Tregde-Fjord 127
Trinitatiskirche (Braunsberg) 27
Tromp, Trumpa 13-15, 148
Türkei 191

U

Uckley, Albert, Ratsbedienter 24
Uggel 14
Umlauff, Friedrich Wilhelm, Kapi-
 tän 114
 „*Union*“, Brigg 87
Universität Königsberg 78, 93, 154
 „*Unternehmung*“, Schiff 67
Unterweser 184
USA siehe Vereinigte Staaten von
 Nordamerika

V

vagà 14
Vereinigte Staaten von Nordamerika
 10, 96, 176, 191
 „*Vigilante*“, Bark 44-52, 56 f., 80,
 106, 130, 154, 169 f., 184, 187
Vlie, Vlieland (Amsterdam) 59, 61,
 73, 140, 189
Vorstädtischer Markt (Hosangs-
 gasse, Braunsberg) 63, 149
 „*Vorwärts*“, Slup 179

W

Wagner, Richard 58, 97, 161
Waldenburg 183
Wales 164, 188
Wallroth, Elias, Stadtmusiker 27
Wartenburg 34, 154
Wash 180
 „*Wasp*“, Flugzeugträger 9
Wassertor (Braunsberg) 33
Waterford 66
 „*Waterloo*“, Schiff 109

Wehlau 79
Wehrwilten 93
Weichsel 46, 93
Weinreich, Andreas, Ratsherr 25
Weißer Berg 195
 „**Weißer Schwan**“ s. „Der weiße
 Schwan“
Welland 180
Wellm s. Wölms
Weser 184
West-Dievenow 118
Westfalen 183
Westfriesland 61
Westpreußen, westpreußisch 158,
 202
Wiborg 103 f., 132, 137, 190
Wieck, Gretje 77
Wien 164
Wight 139
Wilmar 183
 „**Windsbraut**“, **Brigg** 87, 115
Wölms, C. L., Kapitän 96

Wolgast 68, 189
Wollin 130
Worms 78
Wrede, Hans 149

Y

„**Yamato**“, **Schlachtschiff** 9

Z

Zaandam 84
Zacharias, C. Engelbrecht, Kapitän
 86
Zander, Josef, Reefschläger 151
 „**Zeeland**“, **Vollschiff** 89
Zehmen, Karl von, Domherr 29
Zielke, Schiffszimmermeister 155 f.
Zimmermann, F. A., Kapitän 82-84,
 86
Zorndorf 129
Zuidersee 61, 73
 „**Zwei Brüder**“, **Schmack** 107