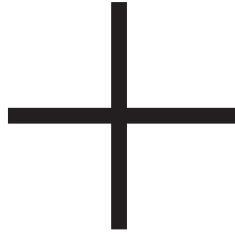


UNSERE ERMLÄNDISCHE HEIMAT



Ostern
2004

Mitteilungsblatt des Historischen Vereins für Ermland
Jahrgang 50
Nr. 1

Erinnerung eröffnet Zukunft

Vortrag, gehalten auf dem Seminar des Historischen Vereins für Ermland in Künzell am 30. August 2003

Von Winfried Lipscher

Wenn ich - wie öfter getan - von Warschau ins Ermland fahre und die Strecke über Pułtusk in Richtung Ortelsburg nehme, komme ich vor Willenberg (heute Wielbark) durch einen winzigen Ort namens Opaleniec (früher Flammberg). An der Straße steht plötzlich linker Hand ganz dicht an der Fahrbahn ein Haus. Es paßt eigentlich nicht da hin, bis man erfährt, dass es bis 1939 als Grenzzollhaus diente, an der Nahtstelle zwischen der deutschen und polnischen Grenze. Rechter Hand verläuft bis heute eine eingleisige Bahnlinie. Auch hier ist an den Schienen noch ein Grenzkontrollpunkt auszumachen. Die Menschen, die heute in dem Haus wohnen und mit denen ich gesprochen habe, wissen, was früher hier war.

Wer überschritt einst hier die Grenze von Deutschland und Polen und umgekehrt? Es waren gewiss nicht viele, wer und warum sollte wohl aus dem deutschen Ostpreußen nach Polen fahren? Meine Eltern fuhren nach Königsberg, Danzig, Berlin, Breslau, aber um Gottes Willen doch nicht nach Warschau, obgleich es nur ca. 200 Kilometer entfernt war. Und die Bahnlinie diente vorwiegend dem Güterverkehr. Wir lebten in Ostpreußen so, als gäbe es die polnischen Nachbarn nicht. Uns interessierte das nicht, und selbst meine Mutter redete despektierlich über die Polen, die zu nichts aus eigener Kraft in der Lage seien und nach Dietrichswalde nur kamen, um zu klauen.

Heutzutage, nach der 1990 stattgefundenen kopernikanischen Wende, können wir uns der Vergangenheit ohne ideologischen Ballast erinnern und sie aufarbeiten. Erinnerung, wenn sie ehrlich ist, kann Zukunft eröffnen. Und nur, wenn sie Zukunft eröffnet, hat sie überhaupt einen Sinn. Erinnerung als Erinnerung zum Selbstzweck ist nicht viel Wert, sie tut unter Umständen weh, weil das Verlorene unwiederbringlich vorbei ist. Ein Pathos der Vergänglichkeit ist unbrauchbar, um die Zukunft gestalten zu können. So schön unsere Städte Allenstein, Heilsberg, Guttstadt oder auch mein Geburtsort Wartenburg einst waren: man kann es drehen und wenden, wie man will, die Wahrheit ist: es gibt sie nicht mehr.

Es gibt zwar in diesen Orten Bauwerke, die wir als deutsche identifizieren, aber alles Drum und Dran ist polnisch. Das Land gehört heute anderen Menschen. Das ist nicht mehr Heimat. Nach einem Rundgang mit Kazimierz Brakoniecki durch das frühere Wartenburg schrieb er ein Gedicht, in dem er mir nach dem Besuch auf dem Friedhof die Worte in den Mund legt: „Die Heimat des Menschen ist der andere Mensch“. Das stimmt, wenngleich ich diese Worte vermutlich so präzise nicht gesagt

habe. Brakoniecki wurde 1952 in Wartenburg (Barczewo) geboren, schon in Polen, ich dagegen 1938 am selben Ort, aber in Deutschland. Dieselbe Hebamme war bei unserer Geburt dabei, vor dem Kriege bei mir als Frau Orłowski, nach dem Kriege bei ihm als Pani Orłowska. Und es taufte uns derselbe Priester, vor dem Kriege war es bei mir Erzpriester Tarnowski, und nach dem Kriege bei ihm Pfarrer Tarnowski. Heute ist dies viel wichtiger: Die Heimat des Menschen ist der andere Mensch. Wir verstehen uns als Brüder derselben Stadt. Diese Tatsache kann im übertragenen Sinne ein Erinnerungsort sein.

Was gehört unbedingt zur Erinnerung? Ostpreußen war schon immer eine Euro-Kulturregion mit verschiedenen Sprachen, lange bevor dieser Begriff überhaupt erfunden wurde. Hier lebten seit langen Zeiten Menschen, die ihre eigene Kultur pflegten. Sie lebten, erlebten sie und fanden sich in ihr wieder. Leider war es so, dass wir alles, was nicht deutsch war, nicht zur Kenntnis nahmen. Selbst die polnischen Bischöfe des Ermlandes waren uns manchmal peinlich. Sowohl im Ermland als auch darüber hinaus gab es immerhin das polnische Schrifttum. In Masuren z.B. den Micha³ Kajka oder den heute noch lebenden Erwin Kruk. Und es gab im Norden das litauische Schrifttum. Zwar war das alles ziemlich dürftig, aber es gab es. Umso erstaunlicher ist, warum die Deutschen solche Angst davor hatten. Für Polen votierten 1920 ganze 3%. Das konnte wahrlich nicht bedrohlich sein. Schade, dass diese Haltung sich so lange gehalten hat.

Dann kam das kommunistische Regime. Es machte ähnliche Fehler. Es leugnete alles, was deutsch war. Auch die polnische katholische Kirche, dem nationalen Denken verhaftet, stand da in nichts nach. Es mutete geradezu kurios an, wenn man von der Rückkehr in angestammtes urpolnisches Gebiet sprach. Dass es hier die Pruzzen und die Deutschen, jedoch nie die Piasten gegeben hatte, wurde überhaupt nicht erwähnt. Und die Frage, ob denn womöglich auch die Russen in ihr angestammtes Gebiet Königsberg zurückgekommen waren, durfte ja sowieso nicht gestellt werden.

Und nun gibt es eine neue Chance. Erinnerung tut Not. Die Polen im Ermland, zum Teil durch die Allensteiner Kulturgemeinschaft „Borussia“ ermutigt, fragen sich: Wer bin ich? Bin ich immer noch ein Vertriebener aus Wilna, oder schon ein einheimischer Ermländer oder Masur? Die Russen haben das gleiche Problem. Ist ein Einwohner Kaliningrads z. B. noch ein Russe aus dem Ural oder ist er Königsberger bzw. Kaliningrader? Eine Russin sagte mir: die Birken

sind in Russland und in Kaliningrad die gleichen, ich bin Kaliningraderin, lieber wäre ich eine Frau aus Kenig, dem heimlichen Namen von Kaliningrad. Das Bedürfnis der Menschen in dieser Region nach Selbstbewusstsein und Selbstfindung ist enorm. Es verlangt die Menschen nach einer eigenen Identität in dieser Region, in der „Borussia“ den sog. offenen Regionalismus propagiert, d. h.: nicht Abschottung und Gettoisierung der Region, sondern offene Zugehörigkeit zu Europa, weil Europa aus Regionen besteht und diesem Europa etwas zu bieten hat. Deshalb hat z. B. die Region Olsztyn eine Partnerschaft mit der Bretagne.

Was prägt die Menschen hier? Es ist die einmalige und noch unverdorrene Landschaft, die sich immer in der Literatur der jeweiligen Sprache widerspiegelt. Sie sehen hier vor mir die Anthologie der Literatur des ostpreußischen Raumes von den Anfängen bis zur Gegenwart in vier Sprachen: Deutsch, Polnisch, Russisch, Litauisch. Das sind ebenfalls Erinnerungsorte. Sie finden hier den schon erwähnten Micha³ Kajka, der als loyaler preußischer Bürger polnischer Sprache beachtliche Lobeshymnen auf den Deutschen Kaiser schrieb, wohlgerichtet auf Polnisch. Und es gibt das Gegenstück: den Wojciech Kętrzyński, nach dem das ehemalige Rastenburg benannt ist. Er hieß eigentlich Adalbert von Winkler. Als er seine polnische Abstammung entdeckte, benannte er sich in Kętrzyński um und wurde zu einem glühenden polnischen Patrioten und schrieb Hymnen auf Polen, aber in deutscher Sprache. Er konnte nicht Polnisch.

Die Literatur, ob nun in Deutsch, Polnisch, Litauisch oder Russisch, ist das einende Band, das heute als „Erinnerungsort“ viel bewirken kann. Die Literatur des ostpreußischen Raumes ist nicht zu Ende mit solchen Namen wie Agnes Miegel, Siegfried Lenz, sie geht weiter durch Namen wie Kazimierz Brakoniecki, Oleg Gluschkina oder Rimantas Cerniauskas. Vielleicht wird einmal in einer Literaturgeschichte stehen, dass sie alle Schriftsteller derselben Eurokulturregion waren.

Noch ein weiteres Merkmal gehört zu unserer Erinnerung: es gibt nicht mehr das katholische Ermland und das evangelische preußische Umland. Der ganze Teil Ostpreußens, der heute zu Polen gehört, ist katholisch geworden. Und im nördlichen Ostpreußen gibt es kaum ein christliches Leben. Die Sowjets haben alles ausgerottet. Langsam wird aber auch dort etwas lebendig. So betrachtet, ist das einstige Ostpreußen heute völlig anders konfessionell

(Fortsetzung: Seite II)

Mitteilungen

Jahresgabe für 2002 und 2003

ZGAE Beiheft 16

Nachkriegsalltag in Ostpreußen. Erinnerungen von Deutschen, Polen und Ukrainern. Hrsg. von Hans-Jürgen Karp und Robert Traba. Münster: Aschendorff Verlag 2004. 528 S., 29,90 €

Der umfangreiche Band mit den aus der Ausschreibung von 1998 hervorgegangenen Berichten befindet sich im Druck. Mit dem Erscheinen ist Anfang April zu rechnen. Die Mitglieder des HVE erhalten das Band als Jahresgabe für die Jahre 2002 und 2003.

Zur Beachtung: Die Zusendung des Bandes erfolgt direkt vom Verlag, also nicht - wie bisher - vom Historischen Verein für Ermland, sondern mit Absender Aschendorff Verlag Münster.

Jahresgabe für 2004 ist Band 51 der ZGAE, der in der zweiten Jahreshälfte 2004 erscheint.

Hosius in Europa

Fachtagung zum Hosius-Jubiläum

In Verbindung mit dem Verein für Reformationsgeschichte, der Theologischen Fakultät der Ermländisch-Masurischen Universität Olsztyn / Allenstein und der Katholisch-Theologischen Fakultät der Universität Münster veranstaltet der HVE aus Anlass des 500. Geburtstags von Stanislaus Hosius unter dem Rahmenthema Hosius in Europa eine Expertentagung. Ziel der internationalen, interkonfessionellen und multidisziplinären Tagung ist es, Hosius und sein Wirken als Humanist, Diplomat, Theologe und Seelsorger sowie seine Bedeutung für Kirche und Gesellschaft seiner Zeit im Lichte neuerer Forschungen kritisch zu würdigen.

Die Tagung findet am 19. und 20. April 2004 im Alexander von Humboldt-Haus, Münster, Hüfferstr. 61, statt. Beginn an beiden Tagen jeweils 9 Uhr. Interessierte Gäste sind willkommen. Voranmeldung bis zum 1. April erbeten an: Dr. Hans-Jürgen Karp, Brandenburger Str. 5, 35041 Marburg, E-mail: karp@staff.uni-marburg.de - Reise- und Aufenthaltskosten können vom HVE jedoch nicht übernommen, Unterkunft nicht vermittelt werden.

(Fortsetzung: Seite II Randspalte)

(Fortsetzung von Seite I Randspalte)

Vorläufiges Programm der Fachkonferenz *Hosius in Europa*

Montag, 19. April 2004

I. Hosius als Humanist, Theologe und Diplomat

(Moderation: Rainer Bendel, Tübingen / Andreas Lawaty, Lüneburg)

Erasmus und die europäischen Kontakte polnischer Humanisten (Wilhelm Ribhegge, Münster)

Hosius als Humanist (Ambrozja Jadwiga Kalinowska OSB, Olsztyn/Allenstein)

Die Theologie des Wortes Gottes bei Hosius (Jacek Jezierski, Olsztyn/Allenstein)

Ökumenische Annäherungen bei den Themen „Schriftverständnis“ und „Schriftauslegung“ (Dorothea Sattler, Münster)

Die Theologie des Hosius im Kontext der Zeit (Vinzenz Pfnür, Münster)

Die Nuntiatur von Stanislaus Hosius bei Ferdinand I. (1560-61): Neubeginn der päpstlichen Deutschlandpolitik nach dem Augsburger Religionsfrieden (Alexander Koller, Rom)

Humanismus und Gegenreformation. Die Indexkongregation Gregors XIII. (Claus Arnold, Münster)

Die Korrespondenz des Hosius. Probleme der Edition (Alojzy Szorc, Olsztyn / Allenstein)

Dienstag, 20. April 2004

II. Konfessionalisierung - Identifizierung von Polentum und Katholizismus bzw. von Deutschtum und Protestantismus in Preußen

(Moderation: Winfried Eberhard, Leipzig)

Herzog Albrecht und Hosius (Stefan Hartmann, Berlin)

Das ermländische Domkapitel zur Zeit des Hosius (Teresa Borawska, Toruń / Thorn)

III. Bildung im Geiste des Tridentinums und der Reformation in Preußen

(Moderation: Bernhart Jähmig, Berlin)

Das Modell des römischen Reformbischofs und der Bedeutungswandel klerikaler Ausbildung (Andreas Wendland, Frankfurt a. M.)

Jesuitenkultur im Hochstift Ermland und im Herzogtum Preußen (Dieter Breuer, Aachen)

Regina Protmann - Begine, Mystikerin, Jesuitin, emanzipierte Frau der katholischen Reform? (Ernst Manfred Wermter, Mönchengladbach)

Das Braunsberger Hosianum vor dem Hintergrund des Schulwesens in Preußen (Henryk Rietz, Olsztyn / Allenstein)

Jesuiten und Barockfrömmigkeit in Wilna (Irena Vaisvilaite, Vilnius / Wilna)

(Fortsetzung von Seite I)

aufgeteilt als vor dem Kriege. Ein Element wird es allerdings wohl nie mehr geben: das ist das jüdische Leben.

Für die ganze Region Ostpreußen ist noch kein neuer übergreifender Name gefunden worden, und Ostpreußen war ja eine politische Bezeichnung, die ja heute deplatziert ist. Für den Norden benutzt man den Begriff Kaliningrader Gebiet, was ganz schön künstlich klingt. Für den polnischen Teil sagt man in einem Atemzug: Ermland und Masuren, was ja auch falsch ist. Zum einen gehörten bestimmte Teile überhaupt nicht zu Masuren, so z.B. das Oberland, was aber heute zu Masuren gerechnet wird. Zum anderen kennen die meisten Polen, selbst die dortigen Bewohner, kaum den Unterschied zwischen Ermland und Masuren. Schon sehr oft wurde ich angesprochen: Ach, Sie sind aus Masuren? Hartnäckig verneine ich das. Und dann sagt der Gesprächspartner: aber Sie kommen doch aus Allenstein? Dann sage ich ja, aus der Nähe, aber das ist doch nicht Masuren, sondern Ermland. Und dann beginnt meistens eine interessante Diskussion. Erinnerung tut Not!

Es müsste eine neue Definition für das Land gefunden werden, für diese Region, denn Ostpreußen geht ja nicht mehr. Wir können doch nicht sagen: ich fahre nach Ostpreußen. Ein Pole weiß womöglich gar nicht, was wir meinen. Dann schon eher der Name Ermland, aber wie gesagt, auch hier weiß ein Pole kaum, wo die Grenze verläuft. Ein weiterer Punkt zum Nachdenken.

Erinnerung hat ja wohl etwas mit unserem Inneren zu tun, mit der Haltung zu etwas, was man bewahrt und tradiert. Das ist richtig. Aber wie könnte Erinnerung auf Zukunft hin geschehen? Ich will mit einem Beispiel schließen: Polen war 120 Jahre lang geteilt und später befand es sich unter der Okkupation Hitlers und Stalins. Immer erinnerte die polnische Nation an ihre Geschichte, die sie eng mit Maria, der Königin Polens in Tschenstochau verband. Ein Volk, das Maria zur leibhaftigen Königin hat, nimmt sie auch in die Pflicht und hofft auf die Zukunft hin. Man tradierte immer die heiligsten Werte. Begriffe wie Vaterland, Kultur, Patriotismus, Freiheit sind in Polen starke Begriffe, die auch die Kirche immer memoriert und tradiert hat. Uns mag die polnische Marienfrömmigkeit als traditionalistisch und rückständig vorkom-

men. Doch das ist ein Missverständnis, es ist keine Konserve, wonach man die Erinnerung als vergangen festhält. Diese Memoria hat dem Volk immer Hoffnung, Zukunft gegeben. Anders hätte diese Nation nicht überleben können.

Dieses Beispiel kann vielleicht auch uns etwas sagen. Ermländische Erinnerungsorte, das sind Stationen auf dem Weg für das Zusammenleben von Deutschen, Polen, Russen, Litauern. Wir wollen nicht die alten Zeiten wiederhaben, vielmehr geht es um einen europäischen und auch europafähigen offenen Regionalismus. Nur so kann auch unsere ermländische Erinnerung und Tradition überleben. Und wenn wir Ermländer in der Zerstreung nicht ganz von der Bildfläche verschwinden wollen, sollten wir uns diesem offenen Regionalismus anschließen. Auf die Zukunft hin ausgerichtet formuliert Kazimierz Brakoniecki optimistisch: „Und dann ist plötzlich Polentum, Deutschtum, Litauertum überflüssig; es zählen nur noch Freiheit und Wahrheit, Versöhnung und Vergebung, Achtung und Gerechtigkeit; das ist der Sendungsauftrag der Menschheit und nicht der wie im Fieber geschüttelte Hass eines Volkes“.

Kirchenbücher als sozialgeschichtliche Quellenmaterialien

Von Ulrich Fox

Kirchenbücher sind nicht nur als genealogische Quellen für Familienforschungen, sondern auch als wesentliches Quellenmaterial bei der Erforschung von Sozialstrukturen anzusehen. Die Betrachtungsweise der Sozialgeschichte richtet sich nicht auf das Geschehen (Geburt, Heirat, Tod) an sich, sondern auf die Erkenntnisse, die sich um die Geschehnisse in den gesellschaftlichen Schichten über Generationen vollziehen und auf die Auswirkungen im Alltagsleben der dörflichen oder städtischen Gemeinschaften. Aus den zunächst als „Randnotizen“ einzustufenden Anmerkungen in den Kirchenbüchern können Erkenntnisse gewonnen werden, die die Ortsgeschichte um wertvolle Bausteine ergänzen bzw. erweitern.

Am Beispiel von zwei Totenbüchern (1830 bis 1842 und 1843 bis 1876) des Kirchspiels Alt-Wartenburg¹ mit insgesamt 2795 Eintragungen, die annähernd zwei Generationen aus den Ortschaften Alt-Wartenburg, Jadden, Neurode, Schippern und Tollack umfassen, kann gezeigt werden, welche Informationen über die Orts-, Kirchen- und Sozialgeschichte sie enthalten. In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, ob eher Taufbücher als Totenbücher als wichtige Quelle einer Auswertung unterzogen werden sollten. In den Taufbüchern sind Name und Vorname sowie der Geburtstag und der Geburtsort des Täuflings und der Vor- und Zuname der Eltern mit Berufsbezeichnung (Stand) und der Paten angegeben. In den Totenbüchern sind dagegen neben Namen, Todestag, Alter, Stand, Todesursache, Wohnort und Beruf der Verstorbenen weitere ausführliche Angaben zu den bekannten oder wahrscheinlichen (präsumierten) Erben zu finden. Ziemlich häufig sind - je nach Sorgfalt und Einstellung des jeweiligen Pfarrers - auch das Alter und der aktuelle Wohnort der Erben und deren Tätigkeit mit aufgeführt.

Es fallen zunächst die zahlreichen Krankheiten als Todesursachen auf, die zum Teil sehr differenziert vermerkt werden. Als Todesursachen werden genannt: Auszehrung

(Schwindsucht, Kräfteverfall), Blutsturz (Rachenbräune), Bräune (Diphtherie), Brechkolik, Brustentzündung, Cholera, Convulsionen (Krämpfe), Dysenterie (Ruhr), Dyspepsie (Verdauungsschwierigkeiten), Durchfall, Fallende Sucht (Epilepsie), Gallenfieber, Geschwüre, Grippe, Husten, Hektik (hektisches Fieber), Influenz (Grippe), Keuchhusten, Masern, Nervenfieber (Typhus), Pocken, Schlagfluss (Schlaganfall), Veriolden (Pocken), Wassersucht, unzeitige Geburt.

Bei Kleinkindern wird als Todesursache auch „Verfangen“ genannt, vermutlich ein Verfangen bzw. Erdrosseln im Bettuch oder in der Kleidung. Auffallend ist dabei, dass die Sterbehäufigkeit bei Krankheiten wie Diphtherie, Ruhr, Pocken oder Cholera innerhalb von einigen Tagen stark zunimmt und als Epidemie einzustufen ist. Nicht selten sind in einer Familie innerhalb von wenigen Tagen zwei, drei und mehrere Kinder im Alter von bis zu zehn Jahren gestorben. Der Anteil der verstorbenen Kinder an der Gesamtzahl der Verstorbenen erreichte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zu 70 % aller Sterbefälle. Immer wieder ist es vorgekommen, dass Kleinkinder in Gräben oder Teichen, die sich in unmittelbarer Nähe der Gehöfte befanden, ertranken. Im März 1843 wird bereits Platzmangel auf dem Kirchhof angezeigt. Es vergingen aber noch weitere 30 Jahre, bis außerhalb des Ortes ein neuer Friedhof mit den Abmessungen 80 mal 80 Meter angelegt worden ist.

Die Existenz des Alt-Wartenburger Hospitals, das von Pfarrer Peter Schulz im Jahre 1794 errichtet wurde, ist in den Totenbüchern präsent. Die Bewohner dieses dörflichen Altenheimes haben häufig ein hohes Alter erreicht. Das Hinterlassene - meistens waren es nur Bekleidungsstücke und etwas Bettwäsche - fiel an das Hospital und wurde zur Aufbesserung des Etats an die Dorfbewohner verkauft.

Aus Anmerkungen von Pfarrer Joseph Goss zum tragischen Unfall auf dem Wandensee im Jahre 1831, bei dem vier junge

Menschen infolge eines schadhaften Kahnstrandes ertranken, geht hervor, dass um diese Zeit in Alt-Wartenburg ein Fischmarkt existierte.

Bezeichnungen wie Klein- oder Neu-Tollack tauchen in diesen Büchern auf, die später ungebrauchlich waren, weil die Ortsteile nach und nach ineinander verschmolzen sind.

Bei einigen Namensnennungen werden die aktuelle und die vorangegangene Schreibweise, z. B. „Maluch, früher Malecki“ aufgeführt. Die Vornamen der Frauen sind häufig mit der polnischen Endung versehen worden. „Helene“ und „Magdalene“ wurden „Helena“ bzw. „Magdalena“ geschrieben. Die Nachnamen der Frauen haben die Endung „czka“ statt „czki“ erhalten. Dies hing sicherlich mit den polnischen Sprachkenntnissen der amtierenden Geistlichen zusammen. Auch das polnische „l“ und „a“ oder „e“ kommt in einigen Namen vor, z. B. Gołabiewski oder Szczygiel, die vom Dorfpfarrer in der richtigen polnischen Schreibweise erfasst worden sind.

Sehr sorgfältig sind auch die ehelichen und unehelichen Kinder registriert worden. Am häufigsten kommen uneheliche Geburten bzw. Sterbefälle bei Mägden und Loosweibern vor. Diese Frauen blieben in der Regel unverheiratet. Über die Väter sind keine Eintragungen zu finden.

Bei den wahrscheinlichen Erben werden Kinder aus der ersten und zweiten oder sogar dritten Ehe getrennt aufgeführt, wobei auch der jeweils erste, zweite oder dritte Ehepartner genannt werden. Viele Frauen erlitt der Tod im Wochenbett, unmittelbar nach der Geburt des Kindes. Sie starben häufig nach dem zweiten oder dritten Kind im Alter von weniger als 30 Jahren. Daher haben Männer nicht selten zum zweiten oder gar zum dritten Male geheiratet.

Wenn man die Eintragungen in der Reihenfolge „gewesener Bauer, Altsitzer, zuletzt Bettler“ zur Kenntnis nimmt, dann rollt ein ganzer Lebenslauf ab, der vermutlich von den Maßnahmen der Separation und der Eigentumsübertragung der Bauernhöfe im Ermland bestimmt worden ist. Zahlreiche Bauern konnten ihre bis dahin dem König gehörenden Grundstücke nicht erwerben, obwohl die Abtragung der Schulden auf viele Jahrzehnte verteilt worden war. Es kommt auch vor, dass der Altsitzer, d. h. derjenige Bauer, der noch zu Lebzeiten sein Grundstück notariell an den ältesten Sohn

(Fortsetzung: Seite III)

(Fortsetzung von Seite II)

überschrieben hatte, wieder zum Eigenkätner degradiert wurde. Er wohnte also nicht mehr im Bauernhaus, sondern hatte seine eigene Kate, die vorher und vermutlich nach seinem Tode wieder als Insthaus genutzt worden ist. Der Einlieger oder auch Einwohner war im Bauernhaus als Untermieter untergebracht und hatte einen klar definierten „Besitzstand“. In der Regel waren dies die unverheirateten Geschwister des Hoyerben.

War ein Bauer während des Krieges mit einem Orden ausgezeichnet worden, wurde dies im Totenbuch vermerkt. Die Teilneh-

mer am napoleonischen Krieg während des Rückzuges aus Russland im Jahre 1813 sind als „Teilnehmer an den vaterländischen Befreiungskriegen“ in das Totenbuch eingegangen.

Bemerkenswert ist, dass bestimmte Berufe im Familienverband über Generationen ausgeübt wurden, teilweise bis in die Zeit nach dem Ersten und Zweiten Weltkrieg. Die Maurer z.B. kamen aus der Familie Zimmermann und die Stellmacher aus den Familien Preylowski oder Nalenz.

Bei Auswertung der Totenbücher stößt man auf Namen, die im 20. Jahrhundert im Ort nicht mehr vorkamen, die aber als eine Art Spitznamen oder Beinamen für

bestimmte Familien in der Alltagssprache benutzt worden sind. Als Beispiel sei der Name Klingbeil genannt. Klingbeil war ein Geometer, also ein Vermessungsfachmann, der in der Dorfhierarchie ziemlich oben stand. Vermutlich hat er das Anwesen von August Biendarra bewohnt, denn dieser wurde im Volksmund später Klingbeil genannt. Ebenso wurde Paul Schulz Kantel genannt, wobei Kantel früher ein Dorfbewohner Alt-Wartenburgs gewesen ist. Beide späteren Bewohner, Biendarra und Schulz, sind Neuzugezogene gewesen. Die Umstellung auf neue Namen scheint den Alteingesessenen ziemlich schwer gefallen zu sein, sie wollten wohl

die neuen Namen gar nicht zur Kenntnis nehmen.

Die meisten Todesfälle für den ausgewiesenen Zeitraum sind im Jahre 1872 vorgekommen. In diesem Jahr waren aber auch die meisten Geburten zu verzeichnen. Die könnte mit dem Ende des Deutsch-Französischen Krieges im Mai 1871 zu erklären sein.

Anmerkungen:

1 Ulrich Fox: Totenbücher 1830 - 1876 und Friedhofsdokumentation 1990 - 1992 des Kirchspiels Alt-Wartenburg im Ermland. Hamburg: Verein für Familienforschung in Ost- und Westpreußen e. V. 1996.

Die Zunft der Schmackenreeder in der Stadt Braunsberg

Von den Schwierigkeiten eines kleinen Hafens

Von Józef Włodarski

Weder deutsche noch polnische Forscher haben sich bislang für jene kleinen Häfen interessiert, die vom 16. bis zum 18. Jahrhundert für die Ausfuhr der Landesprodukte von großer Bedeutung waren.¹ So ist auch über den Seehandel der Stadt Braunsberg bislang so gut wie nichts bekannt. Doch spielte dieser für die ermländische Wirtschaft eine große Rolle.

Baulich war der Braunsberger Hafen ein Teil der so genannten Alten Stadt Braunsberg. Bis zum Jahr 1772 gehörte diese zu den Besitzungen des Bischofs von Ermland.² Erstmals urkundlich erwähnt wurde die preußische Siedlung Bruseberque am Fluss Passarge etwa sieben Kilometer weit von der Mündung ins Frische Haff im Jahre 1249.³ 1254 besaß diese Siedlung bereits Stadtrechte, die ihr vom ersten ermländischen Bischof, Anselm, verliehen worden waren. Sie wurde zur Hauptstadt dieses Teils der Diözese, einer bischöflichen Domäne, die der Bischof von Laien verwalten ließ. Diese „preußische Siedlung“ lag nahe der Passarge, einem natürlichen Hafen. Von dort führte der Wasserweg durch das Frische Haff und die Balgische Meerenge zur Ostsee. Zwar hemmten die Preußenaufstände des Jahres 1260 die Entwicklung der Stadt, doch war ihre Lage so attraktiv, dass sie nach der Unterdrückung der Aufstände im Jahr 1272 wieder aufgebaut wurde. Wahrscheinlich erhielt Braunsberg 1272 erneut Stadtrechte, doch ist das entsprechende Dokument ebenso wenig erhalten geblieben wie das erste. Nach der Niederschlagung des dritten preußischen Aufstandes erließ Bischof Heinrich Fleming am 1. April 1284 eine neue – dem lübischen Recht entsprechende – Handfeste.⁴ Sie bezog sich auf die Stellung, die am linken Passargeufer lag. Bis 1340 war Braunsberg sogar Residenz des Bischofs.

Die Braunsberger besaßen also einen eigenen Hafen, und seit dem ausgehenden 13. Jahrhundert galt in der Stadt lübisches Recht. Diesem Recht entsprechend, aber auch wegen der zunehmenden Arbeitsteilung konstituierten sich Zünfte von Kaufleuten und Schiffen. Die Stadt wurde eine Art autonomer Organismus, sie besaß Privilegien, die ihr weitgehende wirtschaftliche Unabhängigkeit ermöglichten. Besonders eng waren die Beziehungen zu Lübeck.⁵

Die Stadt an der Passarge ist nicht nur die älteste Stadt des Ermlandes, lange war sie auch dessen bedeutendste. Der Große Kurfürst soll sie einmal als die Seele des Ermlandes bezeichnet haben. Neunzig

Jahre lang war Braunsberg der erste Sitz der Bischöfe von Ermland und kurze Zeit auch des Domkapitels. „Unsere Metropole“ sollen die Bischöfe Braunsberg bezeichnet haben. Im Mittelalter war die Stadt das ermländische Fenster zur Welt, ein bedeutender Hafen an der Mündung der Passarge, gleich auf der gegenüber liegenden Seite, im Frischen Haff, ist der Zugang zur Ostsee. Um die Mitte des 14. Jahrhunderts trat Braunsberg der Hanse bei.⁶ In ganz Preußen gehörten zu diesem Bund nur sechs Städte.⁷ Im Ermland waren Braunsberg und der Braunsberger Hafen die einzigen Mitglieder der Hanse. Da sich die Stadt zum Handelszentrum entwickelte und zunehmende Unabhängigkeit von Bindorf gewann, gründete Bischof Hermann von Prag (1338–1349) im Jahre 1342 auf dem rechten Passargeufer eine konkurrierende Neue Stadt Braunsberg. Im Ermland gibt es dieses Nebeneinander von Neustadt und alter Stadt nur in Braunsberg. Die Neustadt erreichte allerdings nie das Entwicklungsniveau der Alten Stadt. Es handelte sich um eine handwerklich-landwirtschaftliche Siedlung, der eine Handfeste nach lübischem Recht verliehen worden war. Ihre städtischen Privilegien waren sehr begrenzt.

Dass sich der Braunsberger Hafen im Mittelalter rasch entwickelte, lässt sich daraus ablesen, dass dort seit dem 15. Jahrhundert Werften entstanden. Auf Grund der regen Verbindungen mit den Hansestädten stieg die Nachfrage nach Schiffen. Auch die Kaufmanns- und Schiffergesellschaft der Stadt wuchs und gedieh. Sie entwickelte sich außerordentlich rasch. Der Seehandel blühte.

Doch war es nicht allein der Unternehmungsgeist der Braunsberger Bürger, der über das Ausmaß des Seehandels entschied, maßgeblich war die Schiffbarkeit der Passarge. So ließen es sich die Bürger einschließlich der aus Lübeck, Holstein und Mecklenburg zugewanderten denn auch angelegen sein, die Passarge zu regulieren und die Hauptfahrrinne schiffbar zu halten. Die Regulierung des Flusses wurde dadurch bewerkstelligt, dass rechter Hand der stärkeren Strömung ein breiter Damm gebaut wurde. Für die Schifffahrt zur Stadt, also gegen den Strom, wurden Treidelpferde genutzt. Da nur kleine Schiffe getreidelt werden konnten, war der Braunsberger Hafen wegen seiner Entfernung von der Flussmündung (7 km) nur für kleine Schiffe bis 40 Last zu nutzen (1 Last = 2000 kg). Für Schiffe über 40 Last wurde eine Reede an der Flussmündung errichtet, die all-

mählich weiter ausgebaut wurde. Die größten Seeschiffe (über 100 Last) ankeren in tiefen Stellen oder machten an der Reede fest. Dort löschte man ihre Fracht auf kleinere Schiffe, die dann bis zum Braunsberger Hafen fahren konnten.⁸ Entsprechend verfuhr man mit der Ausfuhr.

Wegen der ungünstigen Lage kam ein Ausbau des Braunsberger Hafens nicht infrage. Als sich mit der Zeit die Wassertiefe im gesamten Haff verringerte, wurde es immer schwieriger, den Hafen zu erreichen. Auch bildeten sich in der Passagemündung deltaförmige Steinhaufen, was zu einer Verlängerung der Strecke zum Hafen führte. Trotzdem wurden im 15. Jahrhundert neue Speicher für Getreide und Lagerhäuser für andere Güter gebaut. Aus Braunsberg segelten Schiffe nach England, Frankreich und in die livländischen Häfen. Von hier aus wurden landwirtschaftliche Produkte des Ermlandes ausgeführt, vor allem Getreide, Flachs, Hopfen und Leinwand. Während der Dauer der Ordensherrschaft besaß die Stadt das Stapelrecht für alle ermländischen Produkte.⁹ Andrzej Groth hat darauf hingewiesen, dass der Seehandel Braunsbergs im 14. Jahrhundert zurückging. Den verzeichneten Pfahlgeldern zufolge hatte es damals den niedrigsten Warenumsatz der sechs preußischen Hansestädte.¹⁰

Marian Biskup hat ermittelt, dass die Braunsberger Werften in der Vorstadt (z. B. gegenüber dem Kesselort) lagen.¹¹ Auf diesen Werften wurden überwiegend kleine Flussschiffe wie Schaluppen und Fähren gebaut. Die größten Schiffe, die von diesen Werften gebaut wurden, waren Schleppkähne, Schmacken und Jachten (16. bis 18. Jahrhundert). Eine separate Werft, die sich auf größere Schiffe wie Schleppkähne und Schmacken spezialisiert hatte, lag am linken Passargeufer, auf dem Stadtgebiet dicht an der Mündung des Flusses ins Haff. Da die Schiffbarkeit der Passarge niemals ausreichend war, sah sich der Rat der Stadt immer wieder gezwungen, teure Arbeiten durchführen zu lassen, damit die Fahrrinne benutzbar blieb.¹²

Wissen und Geschick im Bau von Schiffen wurden von Generation zu Generation weitergegeben.¹³ Schon für das 16. Jahrhundert sind in der Schifffahrt des Frischen Haffs Schmacken belegt. Die Schmack war ein Schiff mit einem Deck und zwei Masten, das bis zu 50 Last transportieren konnte. Der Rumpf der Schmack war sehr hoch, und der Vordersteven war rund. Die Schmack hatte ein

breites und schweres Steuer.¹⁴ In der Regel bestand die Besatzung einschließlich des Schiffers aus fünf Mann.

Siegfried Fornaçon¹⁵ zufolge wurde als „Schmack“ oder „Smack“ ein nicht allzu großes Segelschiff bezeichnet. Doch hat die Braunsberger Schmack mit den Küstenseglern, die von den Niederländern als „Smack“ bezeichnet wurden, wenig gemein. Die niederländische Schmack war ein mit der Tjalk verwandtes, vorn und achtern gerundetes Fahrzeug. Die Bezeichnung „Schmack“ taucht in Braunsberg erstmalig im Jahre 1559¹⁶ auf. Der Zusammenhang legt nahe, dass Schmacken damals allgemein gebraucht wurden. Da die Schmacken ihres Tiefgangs wegen weder die Reede noch den Hafen anlaufen konnten, wurden ihre Frachten auf Schleppkähne umgeladen. Diese in der Braunsberger Werft gebauten Schiffe konnten bis zu 30 Last befördern. Außerdem wurde die Leichternschifffahrt auf der Passarge und auf dem Haff auch von Schaluppen, Fähren und anderen kleinen Schiffen betrieben. Sie transportierten aber auch Waren von Braunsberg nach Elbing, Danzig, Königsberg und Pillau.

Am Ende des 16. Jahrhunderts mussten die Schiffe, die nach oder von Braunsberg fuhren, in Pillau, dem einzigen Durchgang vom Frischen Haff ins offene Meer, Zoll entrichten.¹⁷ Die Zollkammer Pillau erschwerte den Handel für Braunsberg. Da es nicht jeder Händler auf sich nahm, doppelten Zoll zu zahlen, versuchten Schiffer, den Braunsberger Hafen zu meiden. Allmählich verlor dieser an Bedeutung. Kaufmannschaft und Schiffer der Stadt versuchten, den Städtebund der Hanse zu bewegen, Druck auf das Herzogtum Preußen auszuüben, um ihre bisherigen Handelskontakte zu erhalten. Doch gingen in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts die Hansestädte Danzig und Elbing, beide im Königreich Preußen gelegen, sogar dazu über, die direkten Beziehungen der kleinen Häfen mit dem Ausland zu bekämpfen. Danzig wollte keinen Konkurrenten haben. Weil die Stadt ihre Interessen sogar von Häfen wie Hela und Putzig bedroht sah, wurden diese regelrecht erobert. Eine entsprechende, allerdings weniger erfolgreiche Strategie verfolgte Elbing gegenüber Braunsberg und Tolkemit.¹⁸

Auf dem Hansestag des Jahres 1598 versuchten einige der Hansestädte, die frühere Bedeutung des Bundes wieder herzustellen. Auch Vertreter aus Braunsberg waren hieran beteiligt.¹⁹ Nach 1604 beteiligte sich Braunsberg nicht mehr an den Hansetagen. Dennoch berief sich die Stadt während eines Handelsstreites mit Neustadt noch 1681 auf den Hansebund und auf sein Seefahrtsprivileg.²⁰ Um Schifffahrt und Seehandel zu fördern, wurden obrigkeitliche Regelungen für erforderlich gehalten. Zu diesem Zweck erließ der Rat der Stadt

(Fortsetzung: Seite IV)

(Fortsetzung von Seite III)

so genannte Rollen. Eine dieser Rollen betraf die Eigentümer von Schmacken: 1599 erließ beziehungsweise bestätigte der Rat „Der Schmackenreeder Alten Stadt Braunsberg Rolle und Companey-Brief“. Diese Rolle regelte die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der meisten Kaufleute und Schiffer in der Stadt. Sie enthielt Bestimmungen für Verträge zwischen einem Kaufmann und einem Schiffer und für die Handelsbeziehungen mit anderen Häfen am Frischen Haff, vor allem also mit Elbing und Königsberg. Zusätzlich wurden in der Rolle aber auch Anforderungen an Sitte, Moral und Anstand von Kaufleuten und Schiffern festgelegt. Die Elterleute der Schmackenreeder-Kompanie kontrollierten die Höhe der transportierten Waren, die erhobenen Frachtgebühren, die Abrechnungen zwischen Schiffern und Befrachtern sowie zwischen den Eignern des Schiffes.²² Verantwortlich für den Warentransport und die Navigation waren die Schiffer. Ihnen räumte die Rolle beträchtliche Autorität gegenüber dem Schiffsvolk ein. Mehrere Artikel stützten die Position des Schiffers, damit dieser die Interessen der Kaufleute wahren konnte. Die Regelung der gegenseitigen Pflichten von Kaufleuten und Schiffern weist große Ähnlichkeit mit Bestimmungen auf, wie sie für die so genannte rederij im Norden der Niederlande üblich waren.²³

In der Rolle des Jahres 1599 sind Heinrich Schultz und Jacob Litaw als Braunsberger Schmackenreeder aufgeführt, Georg Kirsten, Peter Greber, Andreas Holtz, Steffen Brettschneider, Hans Meier und Urban Rode als Elterleute.²⁴ Braunsberg scheint eine bedeutsame Schifferzunft gehabt zu haben. Zumeist zählten die Schiffsreeder zu den Patriziern der Stadt. Bereits für 1577 ist belegt, dass sie auch Anteile an der Danziger Flotte besaßen.²⁵ In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts waren Braunsberger Hersteller von Takelage sogar Mitglieder in der entsprechenden Danziger Zunft.

Mit Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges im Jahre 1618 ging der Schiffsverkehr in der Ostsee zurück. Dem Braunsberger „Wiesebuch“ zufolge entrichteten damals nur einige Schiffe Zoll im Hafen.²⁶ Am 20. Juli 1654 erließ der Rat der Stadt eine Ergänzung zur Rolle der Schmackenreeder in der Alten Stadt Braunsberg, die sich auf den Wert der Fracht in fremden Schmacken bezog (genau genommen ging es konkret um eine einzelne Schmack aus Danzig).²⁷ Dieser Zusatz war notwendig geworden, weil sich die Braunsberger Schmackenreeder geweigert hatten, die Gerste des Kaufmanns Gerg (Georg) Eisenblätter nach Danzig zu transportieren. Eisenblätter hatte also einen Vertrag mit einem Danziger Schiffer abgeschlossen, damit dieser mit seiner Schmack nach Braunsberg ohne Fracht komme, um die Gerste abzuholen. Die Braunsberger Schmackenschipper verlangten, dass der Danziger Schiffer einen Dukaten für die in ihrem Hafen geladene Fracht bezahle,²⁸ denn so viel wurde ihnen auch in Danzig abverlangt. Der Rat der Stadt verfügte jedoch, dass der Schiffer aus Danzig dieses Mal nur 1 Rottalar²⁹ zahlen müsse, erst zukünftig solle in solchen Fällen eine Gebühr von einem Dukaten gefordert werden.

Von 1626 bis 1635 war Braunsberg von den Schweden besetzt. Das scheint den Seehandel der Stadt so schwer getroffen zu haben, dass die Schmackenreederzunft noch 1654 darnieder lag. Jedenfalls gebot damals der Rat den Schmackenschiffern, sie sollten eine Gilde bilden und Elterleute wählen. Nur so könnten sie hoffen, in anderen Häfen gleichberechtigt behandelt zu werden.

Während des Nordischen Krieges (1655–1660) wurde 1656 das Danziger Haupt durch die Schweden erobert und der Unterauf der Weichsel besetzt. Dies bewirkte einen vermehrten Zustrom von Waren aus dem Hinterland nach Elbing und Braunsberg. Die Braunsberger Schmackenreeder erlebten eine Zeit der Hochkonjunktur. Doch dauerte diese nur kurz. Denn bereits 1659 wurde das Danziger Haupt durch ein Danziger Aufgebot, das Heer der polnischen Krone und verbündete kaiserliche Truppen, zurückerobert.³⁰

Allmählich verschwanden die Schmacken aus der Region. Siegfried Fornaçon zufolge sind für die Zeit um 1770 noch zwei Schmacken des Anton Hanmann bezeugt. Mit ziemlicher Sicherheit wurden sie von Jacob Helske erbaut, aus dessen Werft 1760 auch der „Weiße Schwan“ hervorging.³¹ Vermutlich gab es um 1770 noch weitere Schmacken in Braunsberg, doch gibt es darüber keine Belege. Kurze Zeit später gab es diesen Schiffstyp nicht mehr auf dem Frischen Haff. An die Stelle der Schmacken traten jetzt Haffjachten. Sie waren zwar nicht so prächtig wie der berühmte „Weiße Schwan“ des Joachim Bretschneider, dafür waren sie aber leistungsfähiger als die Schmacken. Man geht wohl nicht fehl, wenn man annimmt, dass dieser Wechsel mit dem Bestreben zusammenhängt, besser segelnde und tragfähigere Schiffe zu bauen.

Mit dem Wechsel von Schmacken zu Jachten wurde auch die Schmackenreederzunft hinfällig. Die Schiffsherren und Kaufleute gründeten jetzt eine Bruderschaft. Sie wählten sich den heiligen Nikolaus als Patron³² und hießen nun „Bruderschaft der Schiffsleute und Hauptherren S. Nicolai“.³³

Aus der Ordnung der Schmackenschiffer vom 20. 7. 1654: *Gerg Eisenbleter hat die hiesigen Schmacken Schipper besprochen, ihm seine Gerste nach Danzig zue führen, sie aber nicht haben kennen, daher er einen Danzker Schipper so ungefehr ledig alhier einkommen, bedungen. Von denselben begehren die Unsrige den gewöhnlichen Ducaten, den sie in solchem Fall zue Danzig auch geben müssen. Weiln aber den hiesigen Schipper die Fracht angebothen, und sie nicht fahren wollen, hat e/uer/e/ hrbarer/Rath erkant, das der Frembde vor Dißmal 1 Roththalar geben. Künftig aber es beim Ducaten bewenden solle. Doch sollen die hiesigen Schipper auch Zunft und Gilde halten und ihren gewissen Elterman haben, daferne sie dieser Freyheit genießen wollen.*

Anmerkungen

- 1 J. Włodarski, Małe porty Zalewu Wiślanego w XIV-XVI wieku (na przykładzie Braniewa i Fromborka) w: *Spółczeństwo i polityka do XVII wieku*, pod red. J. Śliwińskiego, Olsztyn 1994, S. 105–118; S. Fornaçon, Braunsberger Segelschiffe und ihre Reeder

von 1760 bis 1863, Zeitschrift für die Geschichte und Altertumskunde Ermlands (im Folgenden zitiert als: ZGAE, Beiheft 7, 1987, S. 9–220 (dort deutsche Literatur).

- 2 A. Szorc, *Dominium Warmińskie 1243–1772. Przywilej i prawo chełmińskie na tle ustroju Warmii*, Olsztyn 1990, S. 298; S. Achremczyk, A. Szorc, Braniewo, Olsztyn 1995, S. 13–16.
- 3 *Codex Diplomaticus Warmiēnsis*, Bd. I, Nr. 19, S. 37; S. Achremczyk, A. Szorc (1995), S. 13.
- 4 A. Szorc (1990), S. 257. In Konklusion hat der Bischof Heinrich Fleming geschrieben, dass die Stadt „omne ius Lubicense ex toto et integraliter“ erhielt.
- 5 Siehe: S. Achremczyk, A. Szorc (1995), S. 30–31.
- 6 B. Koziello-Poklewski, *Hanzeatyckie związki Braniewa w: Braniewo, Z dziejów miasta i powiatu*, opr. zb. Olsztyn 1973, S. 88–89. Siehe auch: J. Włodarski (1994), S. 106–107.
- 7 Das waren: Danzig, Elbing, Thorn, Königsberg, Kulm und Braunsberg. Zur Hanse vgl.: H. Conrad, *Die Deutsche Hanse als Mittler zwischen Ost und West*, Köln 1963; P. Dollinger, *Dzieje Hanzy, Gdańsk 1975*; J. Schildhauer, *Dzieje i kultura Hanzy (Die Hanse. Geschichte und Kultur*, Leipzig 1984), Warszawa 1995; R. H pke: *Der Untergang der hansischen Vormachtstellung in der Ostsee 1531–1544*, *Hansisches Geschichtenblatt* Jg. 1912, S. 85–119.
- 8 Siehe: Fornaçon (1987), S. 13–17; ders. in: *Ermländische Patenschiffe*, ZGAE, Bd. 40, 1980, S. 64–79.
- 9 F. Buchholz, *Braunsberg im Wandel der Jahrhunderte*, Braunsberg 1934, S. 14.
- 10 A. Groth, *Der Braunsberger Seehandel 1638–1700 im Vergleich zu den anderen Häfen des Frischen Haffs*, ZGAE, Bd. 45, 1989, S. 7.
- 11 M. Biskup, *Rozwój przestrzenny miasta Braniewa, Komunikaty Mazursko-Warmińskie (KMW) 1959*, Nr. 1, S. 18; siehe: Fornaçon (1987), S. 148.
- 12 J. Wiśniewska, J. Włodarski, *Ustawa dla właścicieli szmak Starego Miasta Braniewa i ordynacja kompanii z roku 1599*, w: *Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Gdańskiego*, Nr. 12, Historia, 1982, S. 54.
- 13 F. Buchholz (1934), S. 15; S. Fornaçon (1987), S. 148–153.
- 14 J. Wiśniewska, J. Włodarski, *Uzupełnienie do ordynacji cechu właścicieli szmak Starego Miasta Braniewa z 20. VII. 1654 r.*, *X Rocznik Elbląski*, t. XIV, 1995, S. 21; siehe auch: H. Menzel, *Smakken, Kuffen, Galioten*. Drei fast vergessene Schiffstypen des 18. und 19. Jahrhunderts. *Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums*. Hg. Uwe Schnell, Bd. 47 (1997), S. 23–48.
- 15 S. Fornaçon (1987), S. 36.
- 16 A. Lutterberg, *Zur Baugeschichte der Altstadt Braunsberg* w. ZGAE 19 (1916), S. 613.
- 17 E. Keyser, *Die Tiefe in der Frischen Nehrung*, *Elbinger Jahrbuch*, 1938, H. 15, S. 9–12.
- 18 *Dzieje Pomorza Nadwiślańskiego*, opr. zb. pod red. W. Odyńca, Gdańsk 1978, S. 113–114.
- 19 *Archiv Diözese Ermland in Allenstein (weiter ADEA)*, AB, H. 241, *Chronik der Stadt Braunsberg bis zur preussischen Besitznahme 1772, 1557*; Abgeordnete gehen der Hanse wegen nach Lübeck (S. 54); 1651: Einladung für Altstadt Braunsberg nach Lübeck (conventum hanseaticum), S. 96.
- 20 *Ibidem*, S. 115–1681: In einem Streit mit den Neustädtern in Betreff der Schifffahrt begründet die Altstadt ihr Seerecht darauf, dass nur sie den Hansestädten einverleibt sei.
- 21 ADEA, AB, Braunsberg Magistrat 11 der Schmackenreeder Alten Stadt Braunsberg Rolle und Companey-brief, publiziert in: J. Wiśniewska, J. Włodarski (1982), S. 51–78 (in deutscher und polnischer Sprache). Artikelbesprechung in: ZGAE, Bd. 44, 1988, S. 201–202 (Werner Thimm).
- 22 J. Wiśniewska, J. Włodarski (1982), vide Artikel XXII: „Was die elderleute aufs befelich eines erbaren rahtes in boquemigkeit der companey gebietten und verbitten, dem sollen sie gehorsamen, bey einer großen Strafe.“
- 23 C. R. Boxer: *Morskie imperium Holandii 1600–1800*, Gdańsk 1980, S. 22.
- 24 J. Wiśniewska, J. Włodarski (1982), S. 67–68.
- 25 N. E. Bang: *Tabeller over Skibsartog Varetransport gennem öresund 1457–1660*, Kopenhagen und Leipzig 1906.
- 26 A. G. Langkau, *Das Braunsberger Wiesebuch von 1624. Unsere ermländische Heimat* 9 (1929), Nr. 8, S. 30; siehe auch S. Fornaçon (1987), S. 16.
- 27 ADEA, AB, Braunsberg, Magistrat 35, *Ordnung der Schmackenschipper von 1654*, k. 131. Die Mitglieder des Stadtrates von Braunsberg im Jahre 1654 waren: Christooth Schmidt, Jacobus Lebe, Peter Mollerus, Laurentius Maass, Jacobus Kortz, Andreas Hintz, Jacobus Moller, Andreas Schmidt, Johann Holtz, Peter Schmidt, Georg Follert, Georg Wichman und Stadtschreiber Bernhard Hantschman.
- 28 Im Jahr 1654 entsprach 1 Dukats 8 polnischen Zloty (240 Groschen).
- 29 Roththalar im Jahre 1654 = 4 polnische Zloty (120 Groschen).
- 30 A. Groth (1989), S. 11.
- 31 S. Fornaçon (1987), S. 37.
- 32 G. Matern, *Die kirchlichen Bruderschaften in der Diözese Ermland*, Braunsberg 1920, S. 98.
- 33 Zum Aussehen der Schmacken vgl. neuerdings: Zur See? Maritime Gewerbe an den Küsten von Nord- und Ostsee, hrsg. von Heide Gerstenberger und Ulrich Welke, Münster 1999, Abb. 4 u. 5: *Das Foto zeigt das älteste Modell einer niederländischen Smak (Schmack) aus dem Jahre 1676 (Niederlands Scheepart Museum, Amsterdam) und die Zeichnung ein niederländisches Smackschiff von 1777, gezeichnet von G. Kragt. Ob die in dem „Companey Brief“ von 1599 genannten Schmacken von gleicher Bauart waren wie die niederländischen, ist mehr als fraglich. Übereinstimmend geht aus den Unterlagen lediglich hervor, dass sie ein „freihängendes Ruder“ hatten. Ansonsten lässt sich aus dem „Companey Brief“ nur erkennen, dass man zwischen Schmacken- und Bootsreedern unterschied und dass die Schmacken ausschließlich oder zumindest überwiegend als Leichter zum Be- und Entladen der großen Schiffe (Rahsegler) dienten, die wegen ihres Tiefgangs nicht in den Hafen einlaufen konnten und deshalb auf der Reede ankern mussten. Daraus kann geschlossen werden, dass diese Schmacken kleiner waren als die niederländischen, die als Küstenfahrzeuge größere Reisen unternehmen konnten. Über das Aussehen dieser Fahrzeuge lassen sich bis heute keine Unterlagen finden. Was die Bezeichnung „Schmack“ betrifft, so ist es möglich, dass diese von dem damals gebräuchlichen Sprietsegel abgeleitet wurde. Ein solches Segel wurde im 16. und auch noch im 17. Jahrhundert allgemein als „Schmacksegel“ (in den Niederlanden „Smakseel“) bezeichnet.*

Adresse der Redaktion UeH
Dr. Norbert Matern
Schrimpfstraße 32a
82131 Gauting