

### Pommerns Schifffahrt im Jahre 1744

Loeck, Gottfried

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Loeck, G. (1988). Pommerns Schifffahrt im Jahre 1744. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 11, 259-268. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52630-3>

#### Nutzungsbedingungen:

*Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.*

*Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.*

#### Terms of use:

*This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.*

*By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.*

# POMMERNS SCHIFFFAHRT IM JAHRE 1744

VON GOTTFRIED LOECK

Statistik als Verfahren zur zahlenmäßigen Erfassung vergleichbarer Einzelfälle sowie als Zusammenschau zu Gruppen bestimmter Erscheinungen war in Preußen lange strikter Geheimhaltung unterworfen. Im »Jahrbuch für amtliche Statistik des preußischen Staates« werden erstmalig 1863 Angaben über die Fischerei, 1869 über die Seeschifffahrt veröffentlicht. Andere europäische Großmächte, wie z.B. Frankreich und Schweden, waren erheblich freizügiger mit statistischen Informationen. Man wird darüber streiten, ob die in Preußen geübte Zurückhaltung nicht auch an der Komplexität oder an der bis heute umstrittenen Aussagekraft lag.

Regionale, die Ostseeschifffahrt betreffende Statistiken des 17. oder 18. Jahrhunderts sind nur sehr vereinzelt zu entdecken. Deshalb kommt der »Tabella Von allen Vor- und Hinter-Pommerschen Schiffern und See= Leuthen, von denen jedes Ohrts befindlichen Schiffen und Fahrzeugen nach ihrer Gattung und Größe, wie auch von denen am Strande, an dem Haff und nahe an der Ost-See belegenen frischen Seen wohnenden Fischer= Leuthen, nebst denen Söhnen unter und über zwölf Jahren« als frühe und umfangreiche Quelle besondere Bedeutung zu.

Die Tabelle ist der kunstvoll gezeichneten geo-hydrographischen Karte »ORAM POMERANIAE SE= / PTENTRIONALIS AD MA= / RE BALTICUM / AB ORIENTE REGNO POLONIAE AB OCCI / DENTE SUECIAE ET RUGIAE PARTIBUS CON / TERMINAM / GEO= HYDROGRAPHICÈ / DELINEAVIT J[ohann] C[hristian] Brandes« beigefügt.<sup>1</sup>

Angaben zum Autor der Tabellen und Zeichner der Karte, Johann Christian Brandes, sind in der Literatur selten. In den Bibliographien von Tooley oder Bonacker ist Brandes nicht verzeichnet. Lediglich in der Arbeit von Hans Hesse<sup>2</sup> über die Königliche Kriegs- und Domänenkammer wird J.C. Brandes 1748 in der Liste der Kriegsräte genannt. Bevor Brandes 1737 zunächst als Kammersekretär in die 1723 von Stargard nach Stettin verlegte Behörde eingetreten war, hatte der aus Hildesheim Gebürtige reichlich Erfahrungen im Deichbau an der Elbe gesammelt. Sichtbares Zeichen seiner dortigen Tätigkeiten war die 1735 entstandene »Charte der Elbe, Oste und Marsch von der Schwinge unter Stade bis in das Land Hadeln«.<sup>3</sup>

Beim Ausbau der Swine-Durchfahrt unter Friedrich II.<sup>4</sup> erwarb sich Brandes bleibende Verdienste. Der 1742 gemeinsam mit J.W. von Suchodoletz gefertigte »Situations-Plan von der Swiennen-Münde, copiirt von C.L. Bergius« unterstreicht seine vielfältigen Aktivitäten.<sup>5</sup> Das 1746 zum Hafen erklärte Swinemünde fand in J.C. Brandes einen engagierten Befürworter. Für den Ausbau des Wasserweges vom Stettiner Haff zur Ostsee investierte er sogar Teile seines eigenen Vermögens. Wahrscheinlich bezahlte er auch die 200 Taler Entstehungskosten für die zu Beginn vorgestellte geo-hydrographische Karte, zumal noch kein offizieller Auftrag dafür vorlag. Brandes verknüpfte sein persönliches Schicksal eng mit Problemen des Odermündungsraumes. Offensichtlich beabsichtigte er mit seinen statisti-



Die geo-hydrographische Karte der pommerschen Küsten, 1744 von J.C. Brandes gezeichnet.  
 (Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz, Kartenabteilung)



schen und kartographischen Unterlagen das Interesse des preußischen Königs Friedrich II. auf die Bedeutung des Seeverkehrs für Preußen im allgemeinen und für Pommern im besonderen zu lenken. Außerdem wollte er die Abwanderung der pommerschen Küstenbewohner eindämmen. Seine gemeinsam mit von Suchodoletz 1741 eingereichten Vorschläge zum Ausbau des Stolpmünder Hafens fanden keine Resonanz. Denkbare kartographische Belege zur Untermuerung beabsichtigter Aussagen sind nicht überliefert.<sup>6</sup>

Fachliche Auseinandersetzungen mit dem Kriegs- und Domänenrat Sprenger jedoch, der sein Vorgänger in der Swinemünder Hafenverwaltung war, und Intrigen führten 1755 schließlich zu seiner Versetzung. Ein Plan der Stadt Stettin und seiner nächsten Umgebung in vier Sektionen, der vom dortigen *Gouvernement im Oktober 1760 dem Kriegs- und Domänenrat Brandes aufgetragen*<sup>7</sup>, schließlich 1762 von J. J. Jawein ausgeführt wurde, läßt darauf schließen, daß J.C. Brandes zumindestens bis 1760 in der Stettiner Kriegs- und Domänenkammer tätig gewesen sein muß.

Grundlage seiner handgezeichneten geo-hydrographischen Karte von 1744 bildeten weitgehend die Landeskataster des Ingenieur-Majors Johann Wilhelm Senning aus dem Jahre 1720. Für Hanke-Degner erinnert die kartographische Darstellung Schwedisch-Pommerns und Rügens an die erste Lubinsche Karte von Rügen von 1609 bzw. an die prachtvolle große Pommern-Karte desselben Autors von 1618.<sup>8</sup> In Ergänzung der Lubinschen Informationen vermerkte J.C. Brandes zusätzlich in seiner Handzeichnung Wassertiefen und Ankergründe im Bereich des Großen und Kleinen Haffs, vor der Ostküste Rügens und im Seegebiet sw Bornholms. Beide Angaben – sonst unverkennbare Kennzeichen einer Seekarte – stellten besonders im Bereich der vorpommerschen Boddenküste unverzichtbare Hilfen für eine sich langsam entwickelnde Küstenfahrt bereit.

Die Wasserverhältnisse des Odermündungsraumes in Verbindung mit dem damals noch unentwickelten Schifffahrtsweg Stettin–Swinemünde bilden den Kartenschwerpunkt. Städtische Siedlungen sind einschließlich ihrer Befestigungswerke ebenso wie Herrensitze und das Wegenetz durchgehend aufgeführt. Wälder werden mit den entsprechenden Signaturen hervorgehoben. Ein unaufdringlich zartes Kolorit erfreut das Auge. Lediglich moorige Niederungen werden in sattem Grün betont. Die Wassertiefen sind in Faden<sup>9</sup> angegeben. Vor Usedom erwähnt auch Brandes das sagenumwobene Vineta.<sup>10</sup> Eine große Schmuckkartusche füllt die untere linke Kartenhälfte aus. Zur Illustration der gängigen Fischereifahrzeuge des Odermündungsraumes zeigt Brandes eine Quatze, vor dem Wind segelnd, im Großen Haff. Trotz der Überzeichnungen im Bereich der Swinemündung ist die kunstsinnige Handzeichnung als kartographischer Fortschritt zu würdigen.

### *Brandes' »Tabella ...«*

Addiert man kommentarlos die von Brandes genannten Zahlen, so gab es 1744 in Pommern 413 Schiffer. Zu Diensten der Kapitäne standen weitere 570 Bootsleute. Bei insgesamt 268 in Pommern registrierten Seeschiffen konnte somit längst nicht jeder qualifizierte Patentinhaber seinen Fähigkeiten und Patenten entsprechend eingesetzt werden. Deshalb wanderte mancher Fahrersmann ab oder verdiente sein Geld auf andere Weise. Seeschiffe bis 60 Last<sup>11</sup> stellten das Gros der in Pommern beheimateten Frachtsegler. Nur 33 Seeschiffe waren größer als 20 Last, nicht zuletzt wegen der geringen Wassertiefe. Die größeren Seeschiffe waren nur in Stettin, Alt- und Neuwarp, Kolberg und Cammin anzutreffen. Das Amt Jasenitz, Ückermünde, Ganserin sowie das Gutsdorf Lübz in am Ostufer des Dammschen Sees nannten ausschließlich kleinere Seeschiffe als ihren Heimathafen. Das in Ostpommern gelegene Stolpmünde besaß aufgrund unzureichender Wassertiefe infolge ungünstiger Strö-

Tabelle 1: »Tabella – Von allen Vor- und Hinter-Pommerschen Schiffern und See=Leuthen, von denen jedes Ohrts befindlichen Schiffen und Fahrzeügen nach ihrer Gattung und Größe, wie auch von denen am Strande, an dem Haff und nahe an der Ost-See belegenen frischen Seen wohnenden Fischer=Leuthen«

Ort	Schiffer	Boots- leute	Schiffs- zimmer- leute	Schiffs- bestand	100	90	80	70	60	50	40	30	20	Bootstypen		
					90	80	70	60	50	40	30	20	10	Q	Z	T
				See- Meister	Gesellen		schiffe									
Hinterpommern:																
Amt Stepenitz	9	34		4	9						1	7	1			
Klein-Stepenitz	7	26			7						2	4	1			
Schwantefitz	2	8			2							2				
Köpitz	6	36			5						2	3			1	
Ganserin	10	31			10						1	8	1			
Stadt Cammin	6	2	2	2	6	2			2		2					
Stepenitzer Wiek	1	5		1	1							1				
Dievenow																
Heidebrink																
Kapitel Cammin	4	14	7	5											1 1	
Rewahl																
Klein-Horst																
Greifenberger Kreis																
Amt Treptow zu Deep		18														
Dorf Deep																
Camp																
Stadt Kolberg	26	20	12	23			2	5	5	9	1	1	1			
Münde		33														
Henkenhagen																
Kolberger Deep																
Stolpmünde	7	13														

Q = Quatze; Z = Zeesboote; T = Tucker

mungsverhältnisse zur damaligen Zeit kein einziges Seeschiff. Die damals noch schwedischen Hafenstädte Vorpommerns wie z.B. Barth, Stralsund, Greifswald, Wolgast u.a.m. sind in der Auflistung nicht aufgeführt. Es wundert daher kaum, daß der Odermündungsraum nach Zahl und Größe der Seeschiffe den maritimen Kernraum Pommerns darstellt.

Neben der rein zahlenmäßigen Erfassung aller Schiffer, Bootsleute, Hafenplätze und Bootsgrößen bzw. -typen sind auch die beigelegten handschriftlichen Bemerkungen zur Tabelle erwähnenswert, weil sich bestimmte Erfahrungen wiederholen. Brandes glaubt, daß sowohl die Schiffszahlen als auch die Schiffsgößen bewußt niedrig angegeben wurden, um fällige Steuern zu sparen. Steuerliche Bemessungsgrenzen förderten auch damals schon häufig Untertreibungen.

*Remarques: Die unter denen Schiffern mit aufgeführten Zesener, Quatzner und Tucker sind nach Arth derer alten Rugianer feste und robuste Leuthe, die ersten und letzteren ernehren sich vom Fischfang aus dem Haff und Pazenerwasser, die mittleren aber kauften nur Fische auf, und verfahren solche nach Stettin, Colberg, auch wohl nach Stralsund und Copenhagen. Sie haben große und solche Fahrzeüge, die fest gegen alle Winde ansegehn können, weshalb sie alhin unter die Schiffer rangieren. Was dieser und derer übrigen Schiffer*

*ihre Söhne über 12 Jahre anbelanget: So ist es wohl natürlich, daß 425 Väter solcher mehr als 144 haben und daß sich von denen selben auch mehr als 22 in frembden Landen aufhalten müssen. Derer Bootsleüthe, worunter die Steuerleüthe mit begriffen sind, sind gegen die Zahl derer Schiffe viel zu wenig im Lande es ist auch nicht einmahl auf die würcklich vorhandene wenige Mannschaft Staat zu machen, weil diese Leüthe ab und zugehen, und öfters von der Reise nicht die Halbpheid wieder zu Hause kommen. Die unter denen ersten Sieben Colonnen Bemerkte See = Schiffe sind von denen Schiffern kleiner angegeben, alß sie würcklich nach ihrer Größe sind; da hero absonderlich die Frantze Fahrer wohl 10 à 12 Last höher gerechnet werden können, Sr. Königl. Mayj. verlieren zwar dabey in denen Umgeldern nichts – sondern der Schiffer siehet wegen der minderen Angabe nur an auswärtigen Orten, sonderlich im Ore-Sund zu profitieren.*

## Zeesboote, Quatzen und Tuckerkähne

Die aufgeführten Zeesboote, Quatzen und Tuckerkähne, die von W. Rudolph, W. Borchers und K. Fleischfresser<sup>12</sup> als typische Küstenfahrzeuge an der pommerschen Küste beschrieben werden, gehören zur Gruppe der Bodenplankenboote mit Balkensteven. Gebaut wurden sie zumeist auf den kleinen, aber leistungsfähigen Familienwerften der Hafforte.

Die Bezeichnung der einzelnen Fischereifahrzeuge änderte sich mehrfach im Laufe der Jahrhunderte. So spricht man beispielsweise in alten Stralsunder Urkunden von 1449 von *zesekahn*, 1601 von *nathe czesenkane*, 1858 von *Zeesboot*. Das Bestimmungswort *Zees* verweist auf die besondere Fangtechnik mit dem über Grund geschleppten Netzsack, der Zeese.<sup>13</sup> Zeesener fand man vorwiegend im Boddenrevier zwischen Recknitz- und Peenemündung. Das Bootsinnere der robusten Boote war vierfach untergliedert in Vörunner (Vorderkajüte), Raum (Mittschiff), Deken bzw. Peik (durchfluteter Fischraum) und Roderloch, Kumm, Back (Achterboot). Eine abgeborkte Fichte von ca. 11 m Länge stellte den Grot- oder Vörmast. Im zweiten Drittel der Boote befand sich der Hinna- oder Bullmast von 6–7 m Höhe, was etwa der dreimaligen Bootsbreite entsprach. Zeeskähne waren zumeist mit fünf Segeln getakelt, die sich die Fischer oft selbst nähten. Das Material bestand aus grobem Leinen, später auch aus Baumwolle. Alle zwei Jahre wurden die Segel geloht, d.h. mit einer heißen Emulsion aus Rindertalg oder Pferdefett, Holzteer, Ockerfarbe, Schweineschmalz und Leinöl doppelseitig überstrichen. Bei starkem Wind benötigten Zeesboote ein hölzernes Seitenschwert von 2,5 m Länge und 0,35 m Breite. Zu jedem Boot gehörten zwei Mann Besatzung. Geschwindigkeiten bis zu 7 kn pro Stunde ermöglichten es den Zeesfishern, mit den zwischen Stralsund, Hiddensee und Breege verkehrenden Touren- oder Ausflugsdampfern durchaus »Schritt zu halten«.

Die bauchige, 12–17 m lange Quatze<sup>14</sup> war kein Fangfahrzeug, sondern ist eher als Händlerboot (nasser Kahn seit 1568) zum Transport lebender Fische anzusprechen. Die ursprüngliche, alte Bezeichnung für den Fischtransportsegler des Oderhaffs lautete *Soge*. Seit 1623 ist der Begriff Quatze in Stettin überliefert. Man unterscheidet die eineinhalbmastige Seequatze von der einmastigen Haff- und Stromquatze. Von April bis zur Rapsblüte segelten die Quatzen problemlos bis nach Estland, um dort vor allem Hecht und Gelbaal anzukaufen. Im Juni und Juli wurden die Quatzen gründlich überholt, die Segel konservert. Aber schon ab August begannen Jahr für Jahr die Einkaufsfahrten nach Südschweden und zum Kurischen Haff, wo hauptsächlich Blankaal übernommen wurde.

Wenige Fuß kleiner als die Zeeskähne waren die Tucker, die ausgesprochen flachgehend waren. Die betont bauchige Bauweise der mit einem wuchtigen Steven versehenen Klinker-

fahrzeuge verlieh dem Boot eine gute Seetüchtigkeit. Tucker und Quatzen führten Pfahlmasten von 40–50 cm Stammdurchmesser, die im Kielschwein eingezapft wurden. Die Höhe betrug mindestens drei Fuß mehr als die Bootslänge. Hinsichtlich der Netzform und der Schleppart jedoch ergeben sich grundlegende Unterschiede. Während der vorwiegend zweimastige Zeeskahn allein das Netz schleppt, ziehen zwei Tucker gespannt im Abstand von 120–150 m gemeinsam das Schleppnetz durchs Wasser. Vom Topp der Masten wehte der an einer mit Verzierungen reich geschnitzten Scher befestigte blau-rote Fleujel aus.

## *Tabelle 2: Die Verteilung der Fischerei in Pommern*

Da Brandes seinen König nicht nur auf die denkbaren Entwicklungsmöglichkeiten des Odermündungsraumes für Schifffahrt und Seehandel aufmerksam machen wollte, sondern gleichzeitig die volkswirtschaftliche Rolle der Fischerei zur Versorgung großer Bevölkerungsteile erkannte, erfaßte er ergänzend auch die lokalen Schwerpunkte der pommerschen Fischereiflotte. Das Zahlenwerk ergänzte er durch die beigefügten

*Remarques – Der Fischfang ist ein großer Segen von Pommern, der größte Teil der Menschen wird davon genähret und die Garnisons Befinden sich sehr wohl dabey. Man findet durchgehends am Strande viele alte aber wenig junge Fischer, indehm die jungen Leütthe, sobald sie ihre Gelegenheit absehen, mehrentheils zur See auf frembde Küsten gehen und das*

Ortschaft	Fischer HaNb	Ortschaft	Fischer HaNb	Ortschaft	Fischer HaNb
Dorf Garde	62	Greifenberger Kreis	6	Pintzckamp	5
Stolpscher Kreis		Klein-Horst	22	Chust	1
Krolow	4	Rewahl	8	Louschken	2
Saleske	8	Kapitel Cammin	3 13	Klucken	12
Muddel	1	Heidebrink	3	Amt Schmolsin	
Dünnow	2	Dievenow	13	Marsow	1
Schlawescher Kreis		Stepenitzer Wiek		Görshagen	5
Jershöft	18	Stadt Cammin	3	Schlackow	2
Vitte	13	Ganserin		Weitenhagen	5
Neuwasser	22	Köpitz	9 8	Klein Machmin	4
Stolpmünde		Schwantefitz	9	Selesen	4
Kolberger Deep	16	Klein-Stepenitz	3	Klein Rowe	12
Henkenhagen	44	Amt Stepenitz	6	Rotten	6
Münde	14	Damkerort	5	Wittstock	7
Stadt Kolberg	11	Stadt Leba	60	Giesebitz	20
Camp		Luggewiese	1	Groß Rowe	18
Dorf Deep	24	Amt Lauenburg			
Amt Treptow zu Deep		Rumbke	3		

Ha = Hauptamtlich oder *die wirklich von der Fischerei lebenden Fischer.*

Nb = Nebenamtlich (= Nebenerwerbsfischer) oder *Leuthe, so nebst dem Ackerbau die Fischerey mittreyben.*



*Pommersche Geblüte vortragen; das Handwerk zu Hause wird nur von denen alten und Weibes Leüthen betrieben, woher denn die populace am Strande mehr ab=alß zunimmt. Der Verlust hiervor ist größer alß in diesen engen Raume kan beschrieben werden. Es wäre zu wünschen: Daß nur die annoch vorhandene junge Mannschaft im Lande oder wenigstens bey dem Landes Commerce verbliebe, da man dann sehen würde, wie lebhaft dieses Geschlecht binnen wenig Jahren den an vielen Orten verödeten Strand machen und Sr. Königl. Mayj. Allerhöchstes Interesse hierbei profitiren würde.*

Aus der Verzahnung von geo-hydrographischer Karte, statistischem Zahlenmaterial und aufs Wesentliche verkürzten Anmerkungen gewann die Eingabe an den preußischen König erheblich an Aussagekraft.

Die Qualität derartig früher Erhebungen wird durch die selten glückliche Tatsache begünstigt, daß die statistischen Angaben von J.C. Brandes von L.W. Brüggemann 1779 weitgehend bestätigt werden<sup>15</sup>, der als wichtiger Chronist Pommerns für das Erhebungsjahr 1777 gleichfalls Zahlenmaterial zur pommerschen Schiffahrt und Fischerei lieferte. Vergleicht man beispielsweise das Zahlenmaterial über die Fischerei bei J.C. Brandes mit Brüggemanns entsprechenden Untersuchungen mehr als drei Jahrzehnte später, so fällt auf, daß bei Brüggemann anstatt von 31 Städten und Dörfern Vorpommerns nur noch 22 aufgeführt sind, von denen sieben Angaben (Bollinken, Stolzenhagen, Gotzlow, Paske, Kaseburg, Wotzig, Fuhlensee) übereinstimmen, für die Städte Stettin, Pölitz, Ücker münde, Gollnow, Usedom, Altdamm, Wollin und Altdamm eine Zunahme und für die Städte Neuwarp und Anklam sowie für die Dörfer Pritter, Ost-Swine und Klüß zahlenmäßige Abnahmen zu verzeichnen sind. Die Angaben für die Dörfer Altenwarp, Lebbin, Vietzig und Karzig erlauben keinen Vergleich. Warum Brüggemann neun Siedlungen unerwähnt läßt, ist mit letzter Sicherheit nicht zu beantworten. Es ist aber zu vermuten, daß Landflucht, Aufgabe der Fischerei oder fehlende Information als Gründe in Frage kommen könnten.

Der Vergleich des Schiffsbestandes stößt auf ähnliche Schwierigkeiten, da Brandes den Bestand für 9 Städte, 13 Dörfer, 5 Ämter und das Kapitel Cammin angibt, Brüggemann hingegen den Schiffsbestand ausschließlich für Städte und Ämter erfaßt. In seiner Statistik fällt der Rückgang von Schiffsraum in Stettin, Kolberg und Neuwarp auf, während die Städte Cammin, Anklam, Ücker münde, Usedom und Wollin wie auch die Ämter Pudagla, Ücker münde, Wollin und das Kapitel Cammin Zunahmen zu verzeichnen hatten. Für Demmin, Pölitz, Swinemünde und das hinterpommersche Rügenwalde und Leba macht lediglich Brüggemann Angaben. Da Brandes' Bemühen vorrangig dem Odermündungsraum galt, war er anscheinend über die ostpommerschen Verhältnisse wenig informiert.

Schwierig ist der Vergleich bei den Schiffern (= Kapitänen), Bootsleuten und Schiffszimmerleuten, auch wenn die Statistik zu ähnlichen Ergebnissen führt. Wieder ist J.C. Brandes hinsichtlich der Informationsdichte ausführlicher. Während dieser noch Zahlen für 17 Orte in Vorpommern nennt, beschränkt sich L.W. Brüggemann auf neun Angaben, von denen die Städte Stettin, Usedom, Wollin und Anklam eine Zunahme, Neuwarp, Pölitz, Gollnow und Ücker münde Abnahmen zu verzeichnen hatten. Für Altenwarp schloß sich ein zahlenmäßiger Vergleich aus. Ähnliche Informationslücken sind auch für den hinterpommerschen Bereich zu beobachten. Von den acht hinterpommerschen Orten bei Brandes erhalten wir bei Brüggemann lediglich fünf Angaben. Für Altdamm, Rügenwalde und Leba jedoch nennt erstmalig Brüggemann Zahlen.

Die in den bei den Statistiken der Jahre 1744 und 1777 genannten Vergleichszahlen bieten Raum für mancherlei Spekulation. Weil die bis Ende des 17. Jahrhunderts der Stadt Stettin gewährten Schiffahrtsprivilegien verloren gingen, konnten viele der kleinen Haffküstenorte wie z.B. Jasenitz oder Ziegenort vorübergehend den Ausbau einer heimischen Schiffahrt betreiben. Der von Brandes nachhaltig unterstützte Ausbau der Swine-Fahrt, der das

Leichtern der für Stettin bestimmten größeren Seeschiffe beim Ruden überflüssig machte, begünstigte den Seehandel und den Schiffbau sehr. Die Konzentration des Handels auf wenige Hafenplätze verlieh den lokalen Schwerpunkten zentralörtliche Ausstrahlung. Der Handelsrückgang der Haffküstenorte in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts verläuft umgekehrt proportional zum Anstieg des Stettiner Seehandels. 1784 beispielsweise zählte Stettin bereits 165 Seeschiffe mit zusammen 21 919 Lasten.<sup>16</sup>

Obwohl schwedische Kartographen weitaus früher die Entwicklungsmöglichkeiten bzw. die seestrategische Bedeutung der pommerschen Küstenregion erkannten, sind die Impulse und Auswirkungen aus der Eingabe des Königlich Preußischen Oberdeichinspektors Brandes nicht zu unterschätzen. Seine kunstsinnige geo-hydrographische Karte, die die Staatsbibliothek Preußischer Kulturbesitz zu ihren Kunstschätzen<sup>17</sup> zählt, und die vergleichsweise frühe und umfangreiche Statistik ermöglichen einen guten Überblick über die damaligen Verhältnisse.

#### Anmerkungen:

- 1 Staatsbibliothek Preußischer Kulturbesitz, Kartenabteilung, Signatur Kart N 7428 (mehrfarbige Handzeichnung, Format 175 x 86 cm).
- 2 Hesse, Hans: Die Kolonisationstätigkeit des Prinzen Moritz von Anhalt-Dessau in Pommern 1747–1754. In: Baltische Studien, N.F. XIV/1910, S. 1–32 und XVI/1912, S. 75–125.
- 3 Staatsbibliothek Preußischer Kulturbesitz, Kartenabteilung, Signatur Kart L 15858 (kolorierte Handzeichnung 2 Bl. versch. Größe) Charte der Elbe, Oste und Marsch von der Schwinge unter Stade bis ins Land Hadeln (Blatt 1) und Charte der Elbe und Marsch. Der sehr remarquablen Gegend vom unteren Eck des Lauenburgischen, derer sogenannten Vier Lande wie auch derer Ämter Winsen, Haar- und Wilhelmsburg der Stadt Hamburg und des Alten Landes, bis an die Schwinge unter Stade, (Blatt 2) J.C. Brandes 1735.
- 4 Burkhardt, Robert: Geschichte des Hafens und der Stadt Swinemünde. Swinemünde 1920.
- 5 Staatsbibliothek Preußischer Kulturbesitz, Kartenabteilung, Signatur Kart X 34845 (Handzeichnung, Format 48 x 47 cm) Situations-Plan von der Schwienen-Münde nebst dem darauf gezeichneten Dessein, wie die Wercke müssen angeleget werden, die Schwienen Oost-Fahrt zu bouchiren, um den ganzen Strohm nach Norden zu engagiren. Gefertigt Anno 1742 d[en] 22. Aug[ust] von J.W. v. Suchodoletz [und] J.C. Brandes copiert von C.L. Bergius.
- 6 Hinkel, Heinz: Schiffsbestand und Schiffer in den Häfen Pommerns. In: Baltische Studien, Band 53, 1967, S. 72.
- 7 Hanke, Max und Degner, Hermann: Geschichte der amtlichen Kartographie Brandenburg-Preußens. Stuttgart 1935, S. 190.
- 8 Ebd., S. 226.
- 9 Faden = altes Längenmaß in der Seefahrt, Einheit für Tiefenmessungen, 1 Faden =  $\frac{1}{1000}$  Seemeile = 1,85 m mit regionalen Unterschieden. In Preußen hingegen nur 1,64 m, in Schleswig-Holstein 1,72 m.
- 10 *Praestantissima ac Potentissima olim Wineta A. C. 830 destructa jam Subundis.*
- 11 Last (altes Schiffsfrachtgewicht) = 2 Wispel  $\approx$  2000 kg = 2  $\tau$  = 40 Ztr. In den Hansestädten Lübeck, Hamburg und Bremen hingegen wurde in Kommerzlast gerechnet: 1 Kommerzlast  $\approx$  3000 kg = 3  $\tau$  = 60 Ztr. – Die Maße waren örtlich sehr unterschiedlich. Vgl. für die Frühzeit: Thomas Wolf: Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse vornehmlich im Spiegel Revaler Quellen. Köln/Wien 1986. (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, N.F., Bd. XXXI).
- 12 Rudolph, Wolfgang: Segelboote der deutschen Ostseeküste. Berlin 1969; Borchers, Walter: Pommerische Fischerboote des Odermündungsgebietes. In: Unser Pommernland 20, S. 225–240; Fleischfresser, Kurt: Segler von Haff und Bodden. Hamburg-Norderstedt 1975; ders.: Mit auf den Kurs. Laboe 1982.
- 13 Winkler, Hermann: Zeesboote. Fischersegler zwischen Strom und Haff. Rostock 1986.
- 14 Vgl. WOLLIN von Kapitän Fleischfresser (wie Anm. 12).

- 15 Brüggemann, Ludwig Wilhelm: Ausführliche Beschreibung des gegenwärtigen Zustandes des königl. Preuß. Herzogthums Vor- und Hinter-Pommern. 3 Bde., Stettin 1779 und 1784.
- 16 Hinkel (wie Anm. 6), S. 80.
- 17 Zögner, Lothar (Hrsg.): Von Ptolemaeus bis Humboldt – Kartenschätze der Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz Berlin. Berlin 1984 (darin Karte 88).

Preussische Akademie  
der Wissenschaften  
Berlin  
1984