Deutsches Schiffahrtsarchiv 23, 2000, S. 373–394

DIE MEMEL, WITTINEN UND DIE BINNENSCHIFFAHRT NACH KÖNIGSBERG

VON JERZY LITWIN

Die Memel

Die drei größten Ströme, die von Süden in die Ostsee münden – die Oder, die Weichsel und die Memel (Niemen) – hatten in der Vergangenheit eine große Bedeutung für die Wirtschaft der Regionen, durch die sie fließen. Sie hatten entscheidenden Einfluß auf die Entwicklung der an ihren Ufern gelegenen Städte, und als Transportadern trugen sie direkt zum Aufblühen der Städte an ihren Mündungen bei.

Der Bedeutung der Weichsel für die polnische Wirtschaft in den vergangenen Jahrhunderten sind schon viele Veröffentlichungen gewidmet worden. Etwas schlechter sieht der Stand der Forschungen über den Einfluß der Oder auf die Wirtschaft in ihrem Einzugsgebiet aus. Dagegen wurden in Polen fast keine Forschungen unternommen, die, analog zu denen über die Weichsel und die Oder, die Rolle der Memel im ehemaligen Fürstentum Litauen, in der Republik der beiden Nationen, dem Königreich Polen und in Rußland, an die dieses Territorium im Ergebnis der Teilungen Polens angeschlossen wurde, sowie in Polen, Litauen und Preußen nach 1920 erläutern könnten.

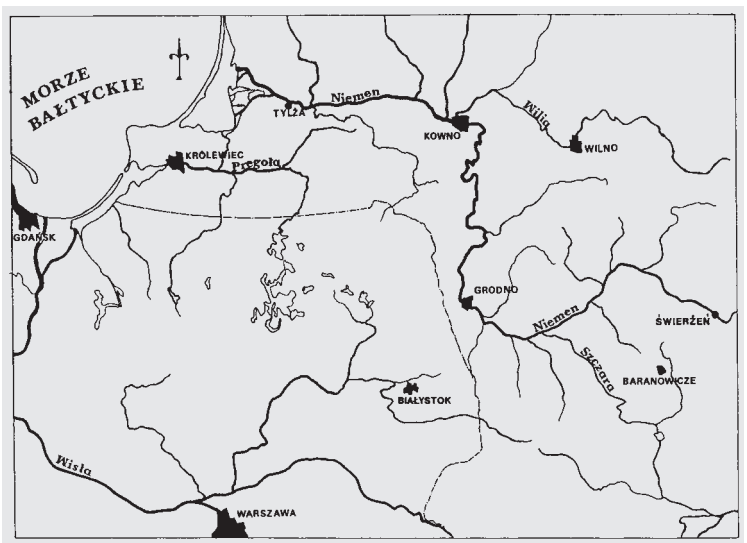

Abb. 1 *Schema des Flußnetzes der Memel (Niemen).*

Abb. 2 *Detail der Karte Nordeuropas aus Olaus Magnus' »Carta Marina«, die 1539 in Venedig herausgegeben wurde und u.a. den Lauf der Memel zeigt. (Repr. E. Meksiak)*

Das Quellgebiet der Memel befindet sich in der Nähe von Minsk in Weißrußland. Im großen Teil ihres Laufes hat sie den Charakter eines schnell und breit strömenden Tieflandflusses. Ihre Länge ist beachtlich und beträgt 937 km (die Weichsel ist 1047, die Oder 854 km lang). Die Memel nimmt viele Nebenflüsse in sich auf, von denen besonders die Wilija und die Schara für die Schiffahrt von Bedeutung waren. Vor der Mündung ins Kurische Haff verzweigt sich die Memel in mehrere Arme, von denen der südliche im 19. Jahrhundert durch einen Kanal bis zu einem Pregelarm verlängert wurde. Hierdurch ermöglichte der nördlich zum Kurischen Haff fließende Strom die direkte Fahrt der Schiffe nach Königsberg und zum Frischen Haff. Vor dem Bau der Kanäle war der Weg von der Memel nach Königsberg viel länger und führte vom Kurischen Haff zur Mündung des nördlichen Pregelarms der Deime, dann zum Pregel und auf diesem nach Königsberg.

Wie bereits erwähnt, erweckte die Geschichte der Schiffahrt und der Wasserwirtschaft auf der Memel kein besonderes Interesse der Forschung. Daraus ergibt sich ein Mangel an Quellenmaterial, das eine eingehende Bearbeitung dieser Geschichte, vor allem aber der Geschichte der Transport- und Kommunikationsmittel, möglich machen könnte. Aus den wenigen gedruckt erschienenen Arbeiten erschließt sich ein interessantes Bild der auf der Memel betriebenen Schiffe und Boote sowie der Eigenart der dortigen Schiffahrt und des mit dieser verbundenen Handels seit dem Mittelalter bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts. Unter diesen Materialien sind die Veröffentlichungen aus dem 19. Jahrhundert besonders wichtig. In dieser Zeit spielte die Memel noch immer eine große Rolle in der Wirtschaft einiger Nationen als Versorgungsader, auf der traditionelle Feld- und Waldprodukte befördert wurden. Ihr oberer Lauf befand sich in einem Gebiet, das vom Kaiserreich Rußland und später, nach 1918, von der UdSSR verwaltet wurde; das linke Ufer des mittleren

Abschnitts lag bis 1918 im Königreich Polen, und von 1920 bis 1939 – in einer etwas östlich verschobenen Zone – gehörten beide Ufer zu Polen. Der untere Abschnitt, an der Mündung, gehörte bis 1918 zu Preußen, östlich von Preußen entstand nach dem Ersten Weltkrieg Litauen, dessen südliche Grenze an der Memel unter Grodno, in der Nähe von Druskienniki, lag.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verlief die ganze Memel in den Grenzen der UdSSR. Nach dem Zerfall dieser Weltmacht fließt die Memel in ihrem oberen Lauf nun durch Weißrußland, im unteren dagegen ist sie der Zentralstrom Litauens. Vor der Mündung ins Kurische Haff bildet das linke Memelufer die Grenze zum Kaliningrader Distrikt, einem Teil Rußlands.

Wittinen und andere alte Memel-Schiffe

Alle typischen großen Flußschiffe, die auf der Oder, Weichsel und Memel bis zu der Zeit betrieben wurden, als man diese Ströme mit Kanälen verband, hatten runde Rumpfformen und führten Rahsegel. Um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert zwangen die Schleusen auf den Kanälen die Flußschiffbauer dazu, die Proportionen der Fahrzeuge zu ändern. Die Rümpfe wurden schmaler, höher und erhielten ein in der Handhabung leichteres Sprietsegel.

Eine solche Evolution könnte auch die Schiffe betroffen haben, mit denen man bereits im Mittelalter Bodenprodukte auf der Memel nach Memel (Klaipeda), Königsberg und sogar nach Danzig transportierte. Die Waren wurden auf Flößen, *płyty* (Plätten) genannt, und Schiffen verschiedener Typen, unter denen die *wicina* (Wittine), *strug* (Struse), *bajdak* und *kurak* (auch *bat* genannt) am häufigsten erwähnt werden, zum Bestimmungsort befördert. Das größte Schiff, das auf der Memel gefahren wurde, war die Wittine, deren Rumpf eine Länge von bis zu 53 m, eine Breite von 5,3 bis 8,1 m und eine Höhe von 1,92 m erreichte.[1] Dieses Schiff, das bis zu 250 Tonnen Ladung aufnehmen konnte (Kuzniecow 1956), wird bereits in mittelalterlichen Quellen erwähnt. Im Jahre 1390 nutzte Fürst Witold bei Grodno Wittinen und Boote, um seinem Militär, das in der Burg belagert wurde, Hilfe zu leisten (Stryjkowski 1846). Das älteste Aussehen der Wittine stellte Olaus Magnus auf seiner berühmten, 1539 in Venedig gedruckten Karte der Meere Nordeuropas, »Carta Marina«, dar. Auf der Karte sind am linken Memelufer, etwa in der Höhe von Wilna, drei im Profil gezeigte, sich in Details unterscheidende Flußschiffe dargestellt, die mit der Unterschrift »naves frumentarie« (Getreideschiffe) erklärt sind.

Das oberste der dargestellten Schiffe scheint kleiner als die Wittine zu sein, es hat einen geraden, flachen Boden und Borde aus vier Gängen, ohne den spezifischen Decksprung am Bug. Mittschiffs steht der Mast, der mit einem Stag und zwei Wanten befestigt ist. Im Heckbereich zeichnete der Kartograph die lange Flosse des pätschenartigen Steuerruders, das gewöhnlich bei Flößen Verwendung fand (Pätsche ist die Bezeichnung der Ruderstreiche auf den östlichen Strömen, z. B. auch der Elbe; vgl. Mitzka 1933, Goltz 1984). Das Ruder ähnelte einem Riemen, hatte jedoch einen langen, dauerhaft am Oberrand des Schanzkleides befestigten Schaft. Dieser hatte an einem Ende einen Griff, an das andere wurden Bretter angenagelt, um die Seitenfläche der Flosse zu vergrößern. Die beförderte Ware fand im Inneren des Schiffes unter einer Abdeckung Platz.

Das in der Mitte dargestellte Schiff verfügt bereits über einen gebogenen Boden, einen deutlichen Decksprung am Bug und ein geneigtes Heck, möglicherweise ein Spiegelheck, da es anders gezeichnet ist. Das über das Heck hinausragende Steuerruder weicht im Äußeren von dem oben beschriebenen nicht ab. Im Vorderteil des Rumpfes befindet sich der mit

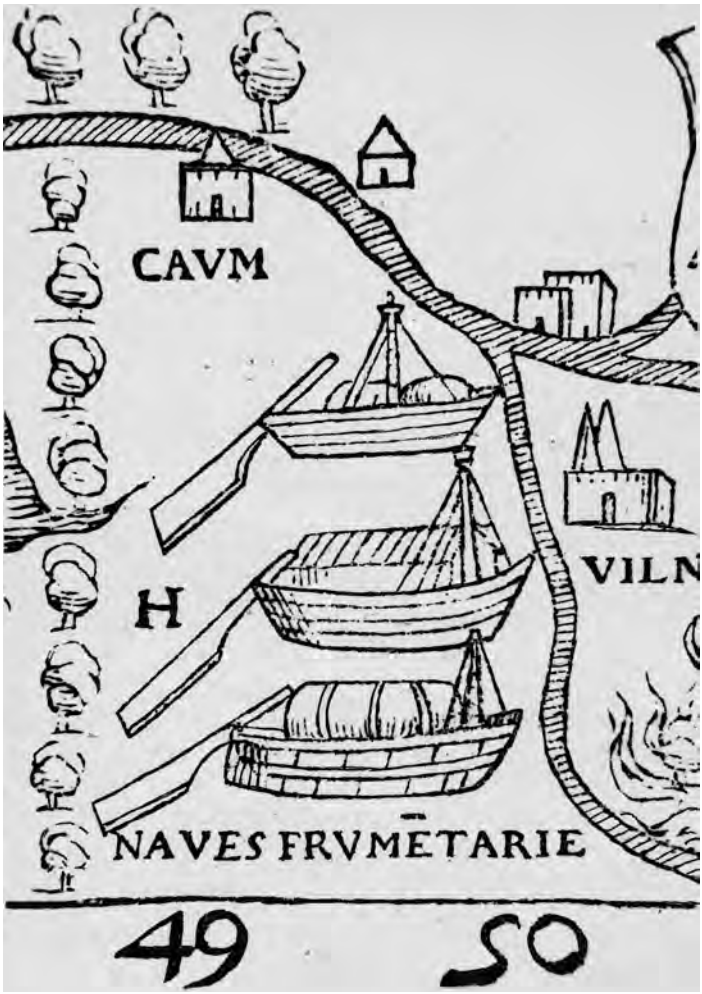

Abb. 3 *Getreideschiffe der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts auf der Memel, nach Olaus Magnus (»Carta Marina«, 1539). Die Zeichnungen stellen wahrscheinlich, von oben, eine Struse (strug), eine Wittine (wicina) und ein Schiff nicht näher bekannten Typs (möglicherweise eine Modifikation der Plätte) dar. (Repr. E. Meksiak)*

einem Stag und drei Wanten versteifte Mast. Den mittleren Rumpfteil nimmt die mit einem steilen Dach bedeckte Ladeluke ein.

Das dritte, in dieser Aufstellung das untere Schiff, weist noch mehr Einzelheiten als die ersten beiden auf. Sein Boden ist gebogen, der Bug geneigt und etwas abgerundet, nicht so natürlich gehoben wie beim mittleren Schiff, das Schanzkleid am Bug ist mit einer kurzen Planke erhöht worden. Das Heck steht senkrecht zum Boden und hat einen Spiegel – durch die Schraffur angedeutet (?). Das Interessanteste an ihm ist die Art, in welcher die Borde ausgeführt wurden. Olaus Magnus hat vier Gänge der Außenhaut unterschieden, von denen zwei, der erste und der dritte von unten gezählt, deutlich aus kurzen Planken bestehen. Die Gänge zwei und vier weisen diese Lösung nicht auf, sie sind schmaler und erfüllten die Funktion von Scheergängen. Ähnlich dem mittleren hat auch dieses Schiff einen nach vorne gerückten, mit einem Stag und zwei Wanten befestigten Mast. Das Steuerruder unterscheidet sich nicht von den oben gezeigten. Im mittleren Rumpfteil befindet sich der Laderaum, der mit einem halbrunden Dach abgedeckt ist.

Wie lassen sich diese Schiffe identifizieren? Ohne Zweifel war es die Absicht des Künst-

lers, die typologische Verschiedenheit der Schiffe zu zeigen, und damit die verschiedenen Ausmaße der Schiffsrümpfe, die Eigenart ihres Aufbaus und der Ausstattung. Das erste Schiff ist wahrscheinlich eine vereinfachte Darstellung der Struse (poln. *strug*), eines kleinen Schiffstyps, der auf der Wilija verwendet und in den Quellen bereits 1415 erwähnt wurde (Tyszkiewicz 1871). Das zweite scheint eine typische Wittine zu sein, das dritte ist eine ungewöhnlich interessante, aus Beschreibungen noch nicht bekannte schwimmende Konstruktion, es sei denn, daß man in ihm eine bedeutende Modifizierung des Floßes oder der Plätte sieht.[2] Wenn das der Fall ist, dann wurde eine primitivere Form bzw. Abart, die aber noch im 19. Jahrhundert auf der Wilija unter dem Namen *krobki* in Betrieb war, von Konstanty Graf Tyszkiewicz in seiner Arbeit »Wilija i jej brzegi« (»Die Wilija und ihre Ufer«) beschrieben. Dort heißt es: *»Krobki« das sind Flöße (»płyty«) aus trockenem, entharztem Tannenholz, auf die Hanf, Samen und andere Waren geladen werden. Eine »Krobka« besteht gewöhnlich aus drei Bänken (»ławki«) die, wenn die Bäume kurz sind, aus zusammengefügtem Holz bestehen, denn jede Bank sollte zumindest zwölf Klafter Länge haben; auf jede Bank werden quer dünne Leisten (»bruski«), in der Flößersprache »nawoje«, gelegt; auf diese kommen entlang drei dicke Stangen – die »powiezi« genannt werden; auf diese legt man, wieder quer, dicht nebeneinander kleine Klötze von fünf Ellen Länge, sog. »podwałki«. Auf diesen werden Binsenmatten ausgebreitet, und auf diese nun legt man Hanf oder Lein in Fasern; Hanf- und Leinsamen oder anderes Korn wird in Säcken in Würfel von 5 oder 6 Ellen, die »wiorstaczki« oder »wozy« heißen, zusammengelegt. Drei solche stellt man auf einer »ławka« in einiger Entfernung von einander auf; sie werden mit einem Rindendach bedeckt, und eine solche Bank nennt man »szafarnia« (Schaffnerei). Drei solche Schaffnereien, mit neun kubischen Abteilungen, mit Hanf auf drei Bänken, die mit Hanfseilen zusammengebunden sind, bilden eine »króbka«. Diese »króbka«, die gewöhnlich 4 bis 5 Tausend Puds[3] an Ladung trägt, wird von 15 Leuten geführt, die vom Steuermann, der auf dem Dach sitzt, dirigiert werden* (Tyszkiewicz 1871). Einige Lagen der »Bänke«, quer liegende *bruski*, und auch ein Rindendach scheinen auf der Zeichnung des Schiffes sichtbar zu sein. Der Mast, der niedriger und schwächer angedeutet ist als auf der Darstellung, die wir hier für eine Wittine halten, diente zum Befestigen des Seils, an dem das Schiff getreidelt wurde.

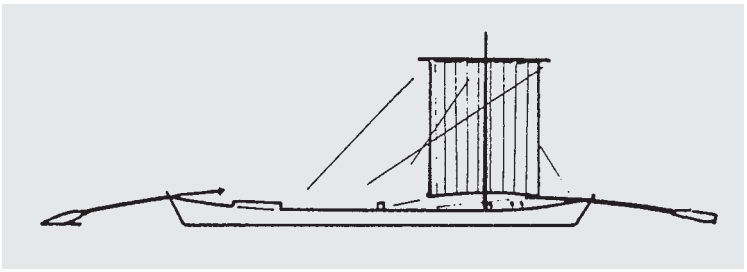

Abb. 4 *Skizze eines Schiffes von der Wilija, sog. »karapki«. (Nach G. Salemke)*

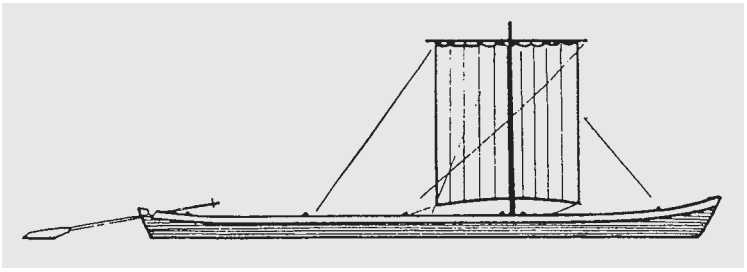

Abb. 5 *Skizze einer Wittine, des typischen Memelschiffes. (Nach G. Salemke)*

Dieses mehrlagige Floß von interessanter Konstruktion war bis zum Ende des 19. Jahrhunderts in Gebrauch. Graphische Darstellungen dieses Fahrzeugs sind unbekannt. Wegen des Mangels an Quellen ist es auch schwierig festzustellen, ob bzw. bis zu welchem Ausmaß es mit dem Wilnaer Flußschiff, dem sog. *karapki* (Salemke 1966), in Zusammenhang steht. Denn das in Abb. 4 dargestellte *karapki* entspricht der Beschreibung einer Struse: *Vorne hatte die Struse eine Pätsche gewaltiger Größe (eine Art eines großen Ruders, das beweglich am Schiff befestigt war),* und weiter: *Das Ziehen der Struse am Seil nannte man »trelowanie« (Treideln)* (Tyszkiewicz 1871). So kann also das obere Schiff der drei bei Olaus Magnus dargestellten als Struse interpretiert werden, das in der Wilnaer Gegend regional *karapki* genannt wurde. Diese Fahrzeuge waren durch einen flachen Boden und geringen Tiefgang gekennzeichnet (Tyszkiewicz 1871).

Im Gegensatz zu den besprochenen Schiffstypen, über deren Aussehen und Aufbau nur wenige Beschreibungen zu finden sind, ist die Wittine gut dokumentiert. Noch 1872 hat sie Zygmunt Gloger auf der Memel beobachtet und seine Betrachtungen in einem Bericht über seine Reise auf diesem Fluß veröffentlicht: (...) *die Wittinen müssen auf der Memel so lange bekannt sein, wie der litauische Handel. Bereits Stryjkowski erwähnt sie, und sicherlich unterscheiden sich die heutigen und die aus dem 16. Jahrhundert nur wenig. Wittinen sind von den Weichselkähnen* (*berlinka*, s. Anm. 1) *hergeleitet, aber größer, breiter, mit mehr geneigten Seiten, weniger verziert, nehmen 800 Tonnen des litauischen Getreides Ladung auf, also bis 2600 Warschauer Scheffel, während die »baty« (kleine Reisekähne) nur ein Viertel davon fassen. Alle werden im oberen Lauf der Memel gebaut, wo ihre Bauplätze in Świerzeń, Stołopce und Bereźnia sind oder waren. Heutzutage kommen sie aus dem Gebrauch, weil sie wegen ihrer Größe weniger praktisch sind als die »baty«* (Gloger 1903). Die weiter ausgeführte Beschreibung erklärt die Auslegung des Schiffsinneren, die Art der Laderaumabdeckung und das Aussehen des Hinterteils des Rumpfes, in dessen Form man interessante Analogien zu den Weichselschiffen entdecken kann: *Das vordere Ende einer Wittine, dort, wo sich der Lagerplatz für Seile befindet, wird »sztaba« genannt, und das hintere, dort wo das Ruder sich befindet, »rupa«. Der Mast wird an einen Pfosten, den man Bengel nennt, gebunden, und die lange Segelstange nennt man »raja«, die langen Riemen, die ein wenig den Pätschen ähneln, heißen »opaczyny«. Dünne Seile, welche die Mastspitze gegen Bewegungen mit den Schiffsrändern verbinden, heißen »stachie«. Außer diesen ist jede Wittine und jeder Bat mit zwei langen Seilen ausgestattet, von denen das dickere »barbara« genannt wird und das dünnere »tralówka«. An der am oberen Mastteil angebundenen »tralówka« wird das Schiff flußaufwärts von angeheuerten Wittinern gezogen.* (...) *Mit der »barbara« wird das Schiff an der Anlegestelle festgemacht oder von der Sandbank gezogen* (Gloger 1903).

Eine originelle Beschreibung der Wittine aus der Sicht eines Adligen aus Kowno (Kaunas), die 1829 niedergeschrieben und von Syrokomla angeführt wurde, enthält noch weitere interessante Einzelheiten über dieses Schiff. (Die) *Wittine ist ein Schiff in Form eines gewöhnlichen Bootes,* (...) *es ist etwa 170 Fuß lang, 18 bis 25 breit, 5 bis 6 Fuß hoch, geht bis drei Fuß tief und kann über anderthalb Tausend Fässer Last tragen. Sie ist mit einem steilen, aus Brettern zusammengeschlagenen Dach überdeckt, das von einer regendichten Lindenbastmatte, welche die Wälder Polesjens liefern, geschützt wird. Ringsum ist sie mit einem kleinen Bohlendeck umgeben, in dieselbe hinein geht man vom Deck auf einigen hölzernen Stufen hinunter. Den Vorderteil nimmt der Gesinderaum und dessen Küche ein, den mittleren der Lagerplatz für Waren und Reisevorräte, den hinteren die sog. Schaffnerei, das ist der Raum des Verwalters der Wittine* (Syrokomla 1861).

Abbildungen von Wittinen sind leider selten und unklar. Solche Schiffe wollte sicher C. Henneberger auf seiner reich bebilderten Karte des Königlichen Preußen von 1576 zei-

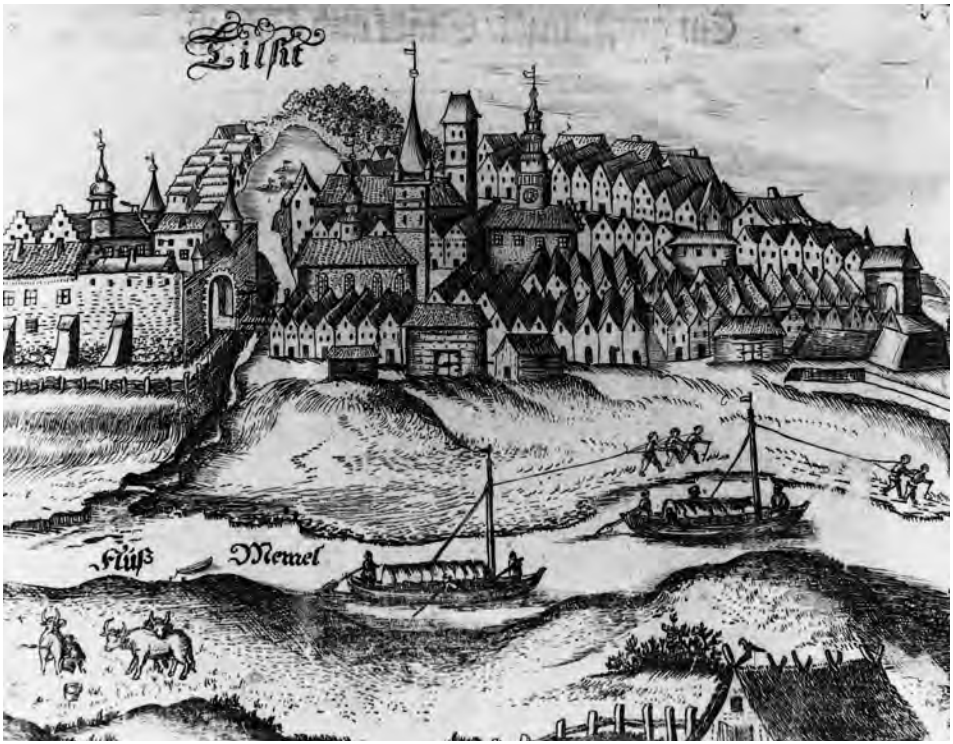

Abb. 6 *Das Treideln der Schiffe, wahrscheinlich sind es Wittinen, auf der Memel in der Gegend von Tilsit. Detail einer 1684 veröffentlichten Karte des Königlichen Preußen von C. Henneberger aus dem Jahr 1576. (Repr. E. Meksiak)*

gen, die der 1684 herausgegebenen historischen Arbeit von Ch. M. Hartknoch beigefügt war. Darauf sieht man u.a. in der Nähe von Tilsit wittinenähnliche Schiffe auf der Memel, die gegen den Strom getreidelt werden. Jedes von ihnen wird auf dem linken Ufer von einer symbolisch angedeutenen Anzahl von zwei bis drei Treidlern gezogen. Zum Treideln dient ein Seil, das unter der Mastspitze befestigt ist. Die Schiffsrümpfe zeichnen sich durch einen Decksprung im Bugteil, einen langen überdeckten Laderaum und das Fehlen eines ständigen Ruders, dessen Funktion ein großer Riemen erfüllt, aus. In einem anderen Teil der Karte, auf dem Pregel, ist ein getreidel tes Schiff dargestellt worden, das als Struse identifiziert werden kann.

Die einzige präzise Zeichnung einer Wittine, obwohl ohne Mast, hat O. Teubert 1912 in seiner Arbeit »Die Binnenschiffahrt« veröffentlicht. Eine etwas andere Wittine, niedriger und ohne die charakteristische Bedeckung des Laderaums, stellte G. Salemke vor (1966). Eine sehr vereinfachte Zeichnung eines solchen Schiffes, oder eher eines großen Bootes, fertigte Ernest Sucker an.[4] Ähnlich sieht der gleiche Schiffstyp auf einer Postkarte und der Zeichnung aus, die in den Materialien des IX. Internationalen Kongresses der Schiffahrt, Düsseldorf 1902, veröffentlicht wurden (Sittenfeld 1902). Insgesamt zeigen diese vier verschiedenen Silhouetten der Wittine gewisse, für diesen Schiffstyp charakteristische gemeinsame Kennzeichen. Diese sind: beträchtliche Anhebung des Schanzkleides im Bug- und Heckteil, Pätschenruder (oder ein langer Riemen) im Heck. Zwei von diesen Zeichnungen zeigen ein Rahsegel und eine Überdeckung des Laderaumes. Auf dieser Basis kann ange-

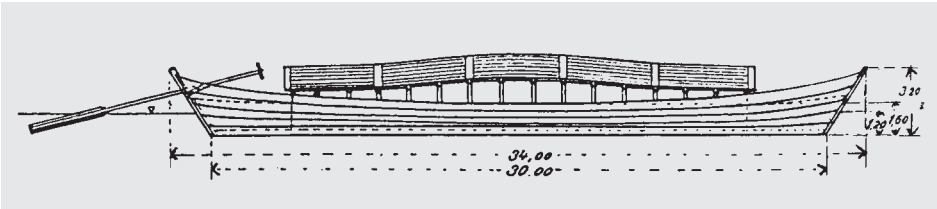

Abb. 7 *Eine Wittine aus dem Beginn des 20. Jahrhunderts, veröffentlicht von O. Teubert in seiner Abhandlung »Die Binnenschiffahrt« (1912).*

nommen werden, daß die Wittine ein langes, niedriges Schiff mit einem Mast war, mit eigenartig hochgezogenen Borden in Bug und Heck, die eine spezifische Spitze bildeten. Diese wurde durch den Scheergang betont – eine dicke und breite Planke, die in Klinkerbauweise befestigt war, während die Borde des Schiffsrumpfes kraweel gebaut waren (das ergibt sich jedenfalls aus den erhaltenen Abbildungen). Im Heckbereich der Wittine wurde ein langer Steuerriemen angebracht, womit sich diese Schiffe von den auf der Weichsel fahrenden Schuten, Dubassen und Weichselkähnen *(berlinki)* unterschieden, die ein dauerhaft angebrachtes Ruder aufwiesen.

Für weitere Forschungen über die einst auf der Memel verwendeten Schiffstypen werden Archivmaterialien, wie zeitgenössische Kontrakte und Abrechnungen für den Bau dieser Schiffe, von großem Wert sein. Eine Rechnung dieser Art wurde 1654 an der Memel, im Landbesitz der Radziwills, niedergeschrieben. Im ersten Teil des Dokuments wurden Material- und Arbeitskosten am Rumpf, im zweiten Teil der Ankauf und die Anfertigung der Ausstattung aufgelistet.

Der Gesamtpreis für den Bau einer Wittine und ihre Ausstattung mit dem wichtigsten Gerät beliefen sich im Jahre 1654 auf 437 Zloty und 13 Groschen. Im weiteren Teil der Rechnung folgen bereits Zahlungen für Krummhölzer, Bodenwrangen (Eichenbalken – 20 Stück), Mastspur, Joch, Moos zum Kalfatern, das Drehen von Moosschnüren (sog. *żuj*), für das Kalfatern selbst und für Klammern zur Befestigung der abdichtenden Leisten[5] (die Rechnung für die Klammern gesondert angeführt). Diese Gruppe der Ausgaben beenden Wartungsarbeiten – das Teeren des Schiffsrumpfes. Der zweite Teil der Rechnungen lautet auf einen geringeren Betrag, der für den Ankauf des Segeltuches und das Nähen des Segels,

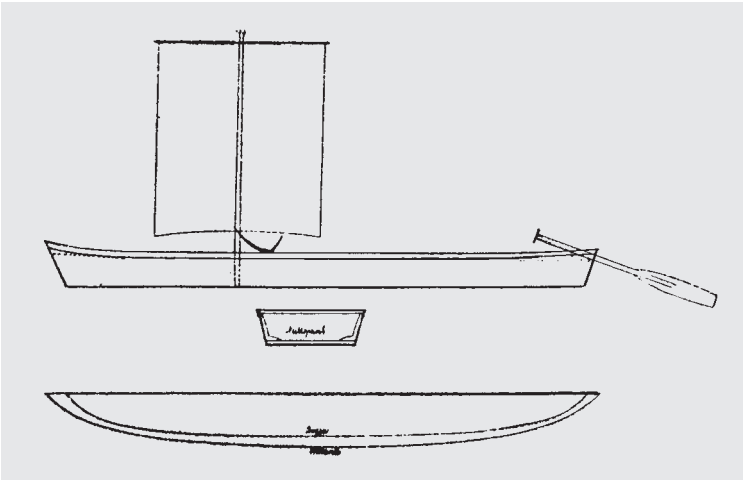

Abb. 8 *Zeichnung einer Wittine von der Memel, ausgeführt von Ernest Sucker zu Beginn des 20. Jahrhunderts (?), aus den Sammlungen des Handels- og Sjøfartsmuseums in Helsingør.*

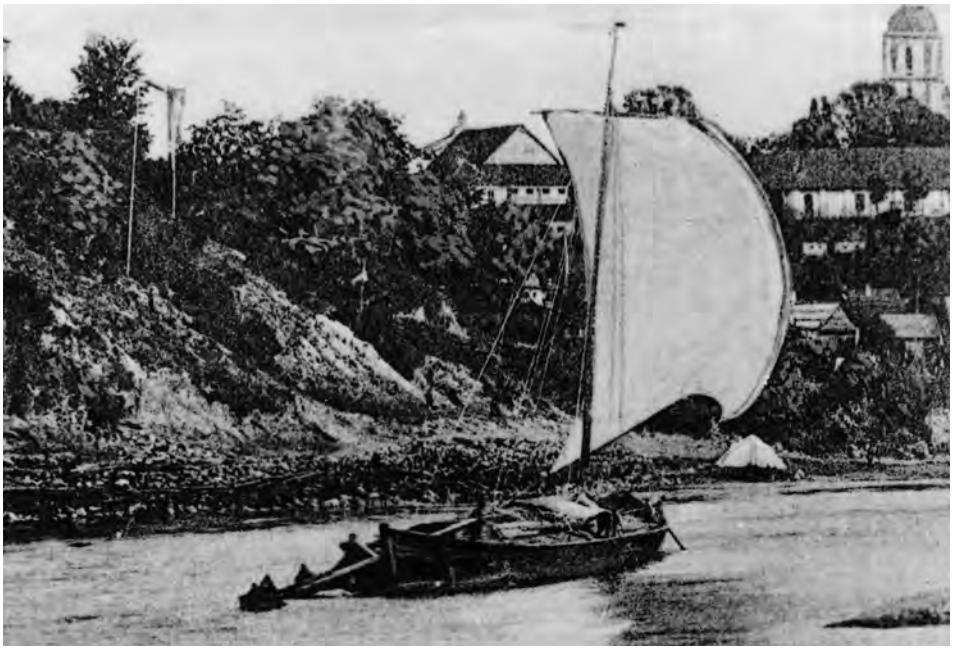

Abb. 9 *Eine Wittine auf der Memel vor Grodno (nach einer Postkarte aus dem Ersten Weltkrieg).*

für den Mast, die Rah und Blöcke (*buchse*), für Seile, Werkzeug, Stangen (sog. *prysy*) und Riemen *(opaczyny)* ausgegeben wurde. Der Arbeitslohn für den Bau einer Wittine *(dem Zimmermann und den Gesellen für die Arbeit)* betrug 55 Zloty. Zum Vergleich: für den Bau von 5 Wittinen 1772 in Iwiranow bekam jeder der Zimmerleute und ihrer Gehilfen die gleiche Summe, je 206 Zloty (Archiwum Akt Dawnych in Warschau, Archiwum Radziwiłłowskie, dział XX, sygn. 26, S. 17-22).

Die Aufstellungen der Konstruktionselemente und der Ausstattung einer Wittine sowie die hier nicht aufgeführten, jedoch erhalten gebliebenen Inventare dieser Schiffe weisen eine reiche mit diesen Fahrzeugen verbundene Terminologie auf und geben gleichzeitig ein Bild der angewandten Schiffbautechnik. Interessant ist, daß im 17. Jahrhundert, also in der Blütezeit der Schiffahrt und des Handels auf der Weichsel, an der Memel in manchen Fällen ein dem an der Weichsel verwendeten sehr ähnliches fachliches Vokabular vorkommt. Der Schiffstyp heißt anders – hier Wittine *(wicina),* dort Schute *(szkuta)* –, dennoch werden beide ähnlich gebaut. Die beispielhaft angeführte Rechnung weist nicht auf die Ausführung eines Decks und die Überdeckung des Laderaums auf der Wittine hin, diese könnten aber auch erst während des Einsatzes des Schiffes angelegt worden sein. Arbeiten dieser Art finden sich frühestens in Rechnungen aus dem Ende des 18. Jahrhundert, als die Schiffe schon schmaler und höher gebaut wurden. Ähnliches geschah mit der Schute, die in ihrer neuen, der Fahrt auf Kanälen angepaßten Version den Namen *berlinka* erhielt. Ihre frühe Form, die noch sehr an die traditionellen Weichselschiffe erinnerte, wurde vom österreichischen Ingenieur Lossy von Losennau 1796 dokumentiert (Waligórska 1960).

Sowohl auf der Weichsel als auch auf der Memel wurden die Schiffe mit Moos kalfatert, der in sog. *żuje* gedreht, in Spalten zwischen den Planken hineingeschlagen, mit Leisten angepreßt und mit eisernen Klammern befestigt wurde. Ähnlich sind auch die Namen der Ausrüstungsteile. So sehen wir außer dem Mast und dem Segel:

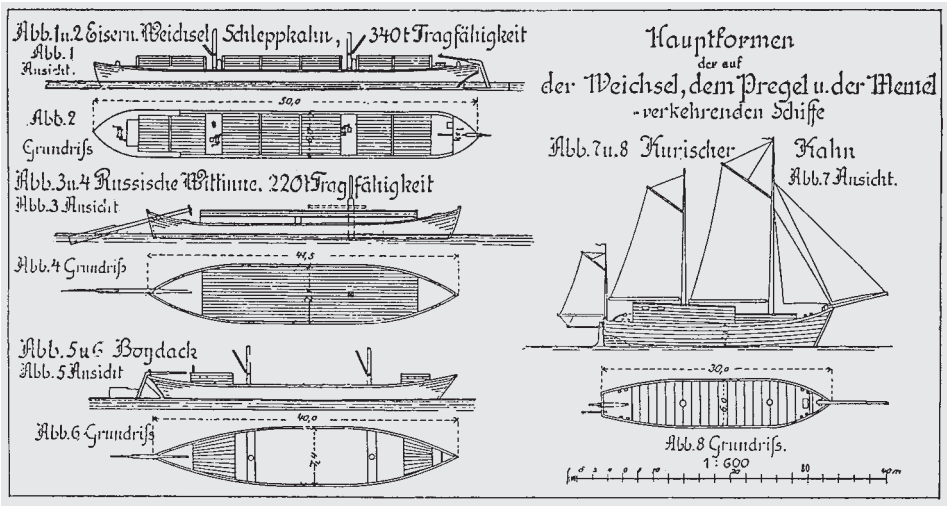

Abb. 10 *Skizze der Weichsel-, Pregel- und Memelschiffe von Juluis Sittenfeld: Die Entwicklung der preussischen Wasserstrassen (1902), Tafel 30.*

auf der Schute	*auf der Wittine*	
traref, trarwa	trara	Seil zum Heben des Segels
sztak	stach	Stag (auf der Wittine Want)
szut	szot	Schote
gar	garta	Brasse
trelina, polka	trelina	Bugsierseil
trylowanie	trelowanie	das Treideln, Ziehen gegen den Strom
barbara	barbara	Tau zum Retten des Schiffes

Auffallend ist die Ähnlichkeit der Takelagebenennung der Schute und der Wittine – zweier Schiffstypen, die in entfernten und unterschiedlichen Regionen gebaut wurden. Nur wenige von den die Wittine betreffenden Benennungen können von alten an der Memel gebräuchlichen litauischen und russischen Wörtern abstammen. Unter den Namen der Takelageteile der Wittine überwiegen solche, die auf den Weichselschiffen verwendet wurden. Mit Sicherheit slawischer (sogar polnischer) Herkunft ist der Terminus *żuja* als Bezeichnung des Geflechts aus Moos für das Kalfatern.

Wittinen wurden an der Memel u. a. in den Ländereien der Czartoryskis gebaut, zu denen auch Stołopce, ein bekanntes Handels- und Schiffbauzentrum, gehörte. Das läßt vermuten, daß dort die Modifizierung der im oberen Memellauf gebauten Wittinen begonnen hat, indem eine Ausrüstung des Mastes und des Segels eingeführt wurde, welche der auf den Weichselschiffen verwendeten ähnlich war. Entsprechende Muster konnte die Takelage der Schuten liefern, die u.a. in den an der Weichsel liegenden Ländereien der Czartoryskis gebaut wurden. Auf diese Weise läßt sich auch die Herkunft der allgemein auf der Weichsel und ihren Nebenflüssen angewandten Art der Abdichtung des Schiffsrumpfes erklären.

Die interessanteste Frage scheint die Herkunft des Wortes *wicina* als Benennung des Schiffstyps zu sein. Der hervorragende Sprachforscher A. Brückner war der Ansicht, daß es russischer Herkunft sei, aber seine litauische Abstammung wurde auch nicht ausgeschlossen (Łuczyński 1986). Alte Typen der Binnenschiffe wurden sehr oft nach ihren Formen,

die Tieren oder Gegenständen ähnelten, benannt. So gab es auf der Weichsel: *byk* – Stier, *koza* – Ziege, *łyżwa* – Schlittschuh, *łodyga* – Halm. Andere Namen leiteten sich vom Herstellungsmaterial ab, z.B. höhlte man aus der Espe *(osika)* in Rußland Boote aus, die *osinówka* genannt wurden. Ein größeres Weichselschiff nannte man *dubas*, wie man meinte (...) *sicherlich vom russischen »dub« – Eiche, und wirklich stammt die Mehrzahl der so genannten Schiffen aus russischen Gebieten* (Bystroń 1932). Eine weitere Gruppe der Schiffstypennamen wurde der angewandten Bautechnik entlehnt. Im Gebiet Polens ist *dłubanka* (Einbaum, poln. *dłubać* = aushöhlen) ein solches Wort. Im nahen Nordrußland wurden allgemein Konstruktionselemente von Schiffen und Booten mit Gerten, Bast, Wurzeln, und am Ende des 18. Jahrhunderts auch mit Strängen zusammengenäht *(szyć)*. Von dieser Technik stammt die Bezeichnung – *szitik* – des Schiffes, das einst auf der nördlichen Dwina betrieben wurde und dessen Außenhautteile über der Wasserlinie genäht waren (Bogosławski 1859). In diesem Teil Rußlands war unter den Bootsbauern noch im 19. Jahrhundert der Spruch »razsziwat' strużok w posudu« geläufig, der bedeutet: *durch das Annähen der Planken ans Boot erhält man ein Schiff* (Bogosławski 1859).

Wenn man also russische Herkunft des Namens *wicina* annimmt, muß auf das allgemein im nordslawischen Gebiet gebräuchliche Wort *wić* aufmerksam gemacht werden. Die *wić,* Gerte der Korbweide ohne Rinde, wird noch heute von Korbwarenherstellern verwendet. In der Vergangenheit wurde dieses Material auch zum Zusammenfügen von Holzteilen genutzt. Stränge aus Bast nahm man zum Binden der Flöße.[6] Im litauischen Gebiet waren noch im 16. Jahrhundert lederne Boote in Gebrauch: *Boote, Kähne haben sie geschickt aus Wisentfellen genäht, (und die Nähte gegen Wasserdurchlässigkeit mit Talg eingerieben)* (Łuczyński 1986). Folglich war im Einzugsgebiet der Memel zu der Zeit, als die Wittinen gebaut wurden, die Technik des Nähens von Wasserfahrzeugen bereits bekannt. Auf diese Weise kann man dann auch die Herkunft des Namens dieses Schiffstyps erklären. Die Außenhaut seines Urbilds, und vielleicht auch andere Elemente der Konstruktion, waren mit *wić,* also mit Gerten bzw. Strängen aus Gerten zusammengenäht. Vielleicht werden weitere Studien diese Meinung untermauern bzw. bestätigen können.

Die Wittinen waren typische Memelschiffe und konnten wegen ihrer großen Ausmaße nicht auf der Wilija fahren; auf der Schara fuhren sie erst nach der Eröffnung des Ogiński-Kanals 1802. Schiffahrt und Handel auf der Memel haben in großem Maßstab erst 1415 begonnen, als die Verträge zwischen Fürst Witold und dem Deutschen Orden geschlossen worden waren: *Nach dem Holze*[7] *gingen auf der Memel zahlreiche Wittinen nach Deutschland, und Strusen auf der Wilija mit Getreide und anderen rohen Erzeugnissen nach Danzig, so daß die Deutschen über der Fülle der Produkte verwundert waren ...* (Tyszkiewicz 1871). Etwas weiter setzt sich Tyszkiewicz mit J. I. Kraszewski auseinander, indem er, die Ergebnisse seiner Forschungen auf der Wilija vorstellend, schreibt: *Uns aber scheint es, daß es dem geehrten Chronisten, als er die Strusen auf der Wilija fahren sah, gefallen hat, diese willkürlich Schuten und Wittinen zu nennen; denn nachdem wir diesen Fluß, d. i. die Wilija, erkannt, durchdrungen und ausgemessen haben, stellen wir fest, daß niemals eine Wittine auf dieser fahren konnte, lediglich Strusen, die einen flachen Boden haben, entsprachen der Natur dieser Gewässer. In jeder der Handelstraditionen, die sich im Volksmunde erhalten haben, hat das Gedächtnis nur den Namen der Strusen bewahrt ...* (Tyszkiewicz 1871). Die Bedingungen der Schiffahrt auf der Wilija ermöglichten also lediglich das Betreiben von Flößen, hier *płyty* genannt, und kleinen Schiffe, den Strusen *(strugi)*. Es mag sein, daß ihre örtliche Wilnaer Abart das bereits erwähnte *Wilnaer karapki* bildete, das kleiner als die Wittine, ihr aber ähnlich war.

Auf der Memel erschienen ab und zu ebenfalls fremde Schiffe, besonders nach der Eröffnung des Ogiński-Kanals. Vor allem war es der russische *bojdak (bajdak)* und die vom

Kurischen Haff kommenden kurländischen Schiffe des Typs »Reisekahn«. Auf der Memel unterschied man bei den letzteren zwei Versionen: die große mit drei Masten (fuhr bis Kowno) und die kleine, ein- bis zweimastige, die oft in Grodno zu sehen war. Die kurländischen Schiffe, die von den Polen *kuraki* oder *baty pruskie* (preußische *baty*) genannt wurden, waren, von der Seite gesehen, den Wittinen ähnlich, aber kürzer und höher. Sie hatten stärker ausgebaute Wohnräume (im vorderen und hinteren Rumpfteil), waren mit einem Scharnierruder ausgestattet und führten Gaffelsegel. Solche Schiffe sah Z. Gloger während seiner Reise auf der Memel: *An der Anlegestelle in Kowno lagen vor Anker mehrere Zehn preußischer Reisekähne (»baty«) mit zwei oder drei Masten, und sechs oder neun Segeln* (Gloger 1903). Auf der Memel wurde auch ein *bat* örtlicher Bauart gefahren, vielleicht war es einem *karapki* ähnlich. Über diesen Schiffstyp hat Maria Znamierowska-Prüfferowa Informationen gesammelt: *»Bat« (»botas«), seit Jahrzehnten auf der Memel benutzt, war hier lediglich als Transportmittel bekannt, das zur Beförderung von Ziegeln, Getreide und anderen Waren aus Grodno und Mosty diente. Es sollte etwa 12 bis 20 Menschen aufnehmen können, denn es war 6 bis 8 m lang und mehr als 3 m hoch*[8] *und war aus 4 bis 5 Zoll starken Brettern gebaut. Dieses »bat« hatte hinten einen Riemen zum Regeln der Fahrt mit dem Strom der Memel. Stromaufwärts wurde es von etwa zwölf Menschen gezogen, einer steuerte mit dem Ruder. Heutzutage sieht man in der Umgebung von Druskienniki solche »baty« nicht mehr* (Znamierowska-Prüfferowa 1933).

Eine Schiffahrt nach Königsberg im Jahre 1829

Eine wertvolle und für die Studien über die Geschichte der Schiffahrt auf der Memel nützliche Quelle ist das von Władysław Syrokomla 1861 bearbeitete und veröffentlichte Tagebuch eines Kaufmanns aus Kowno, der 1829 eine Reise auf einer Wittine nach Königsberg machte. Dieser Publikation geht eine nicht weniger interessante Monographie des Flusses und ein Gedicht von Syrokomla voraus, welches F. S. Klonowic gewidmet ist und einen ähnlichen Aufbau hat wie das Poem »Flis« (»Der Flößer«) von Klonowic (Syrokomla 1861). Die Dichtung betont die wirtschaftliche Bedeutung der Schiffahrt auf der Memel.

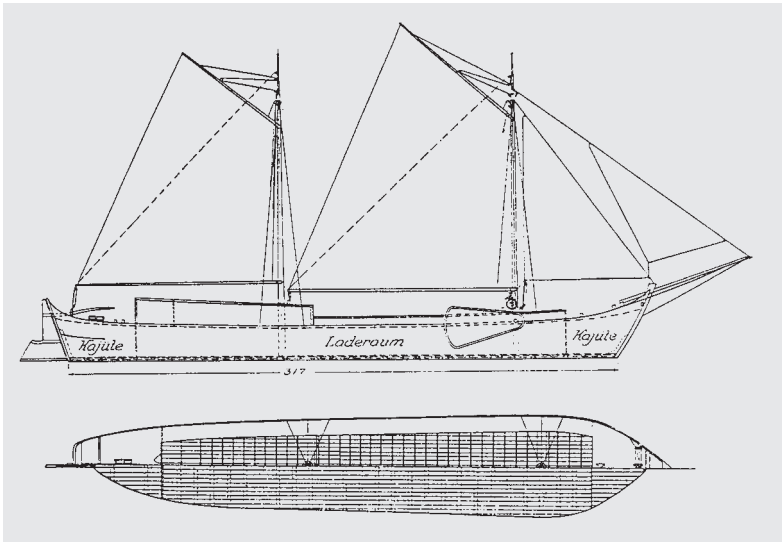

Abb. 11
EinReisekahn vom Kurischen Haff – die Version mit zwei Masten – aus O. Teubert: Die Binnenschiffahrt (1912).

Abb. 12 *Ansicht von Kowno (Kaunas). Detail eines Gemäldes von Marcin Zalewski aus dem 19. Jahrhundert. Im Vordergrund wahrscheinlich ein »badjak«, darüber die kleinste Version des kurländischen Reisekahns – mit einem Mast. Das Gemälde befindet sich im Muzeum Sztuki in Łódź.*

In Syrokomlas Beschreibung der Memel finden sich Informationen über die Bedingungen der Schiffahrt auf diesem Fluß. Für den Warenaustausch war er tauglich vom Städtchen Świerżeń[9], bis zu dem die aus Königsberg und von der Memel (Klaipeda) zurückkehrenden Wittinen gelangen konnten. Die nächste, etwas flußaufwärts liegende große Ortschaft, Stołpce, deren letzter Eigentümer vor der Übernahme in den Staatsschatz Rußlands das Haus Czartoryski war, war ein bedeutendes Handelszentrum. Allerdings waren die Bedingungen für die Schiffahrt hier am oberen Lauf der Memel nicht einfach: *Die Wittinen, mit ihrer altväterlichen Konstruktion, schwer und ungelenkig, das Flußbett der Memel geschlängelt, nicht begradigt, von den ins Wasser gefallenen Eichen und den grausigen Klippen, das heißt Unterwassersteinen, nicht gesäubert. Das alles macht die Schiffahrt mühsam, gefährlich, langsam und äußerst kostspielig* (Syrokomla 1861). Nach Syrokomla liefen z. B. im Jahre 1857 aus diesem Ort 125 Wittinen nach Königsberg aus. Von Stołpce wurden Getreide, Hanf, Lein, Leinsamen, Talg, Butter, Öl, Bastmatten und Teer verschifft. Im Ort befanden sich 20 staatliche und 17 private Speicher. Aus Königsberg holte man Heringe, Salz, alkoholische Getränke, Tafelgeschirr, Möbel, Erzeugnisse aus Seide und Baumwolle.

Nicht alle Einwohner der an der Memel liegenden Dörfer und kleinen Städte, die an der Schiffahrt beteiligt waren, erfreuten sich gleich hohen Ansehens. Als die besten Steuerleute galten jene aus dem Städtchen Szczorse (sie waren gesucht und wurden deswegen »überbezahlt«) sowie aus dem Dorf Bereżno, in dem sich, so Syrokomla, die gesamte männliche Bevölkerung ausschließlich mit der Schiffahrt beschäftigte. Ein großes Zentrum des Flußhandels war Grodno; dennoch konnten die hiesigen Kaufleute zur Zeit Syrokomlas die

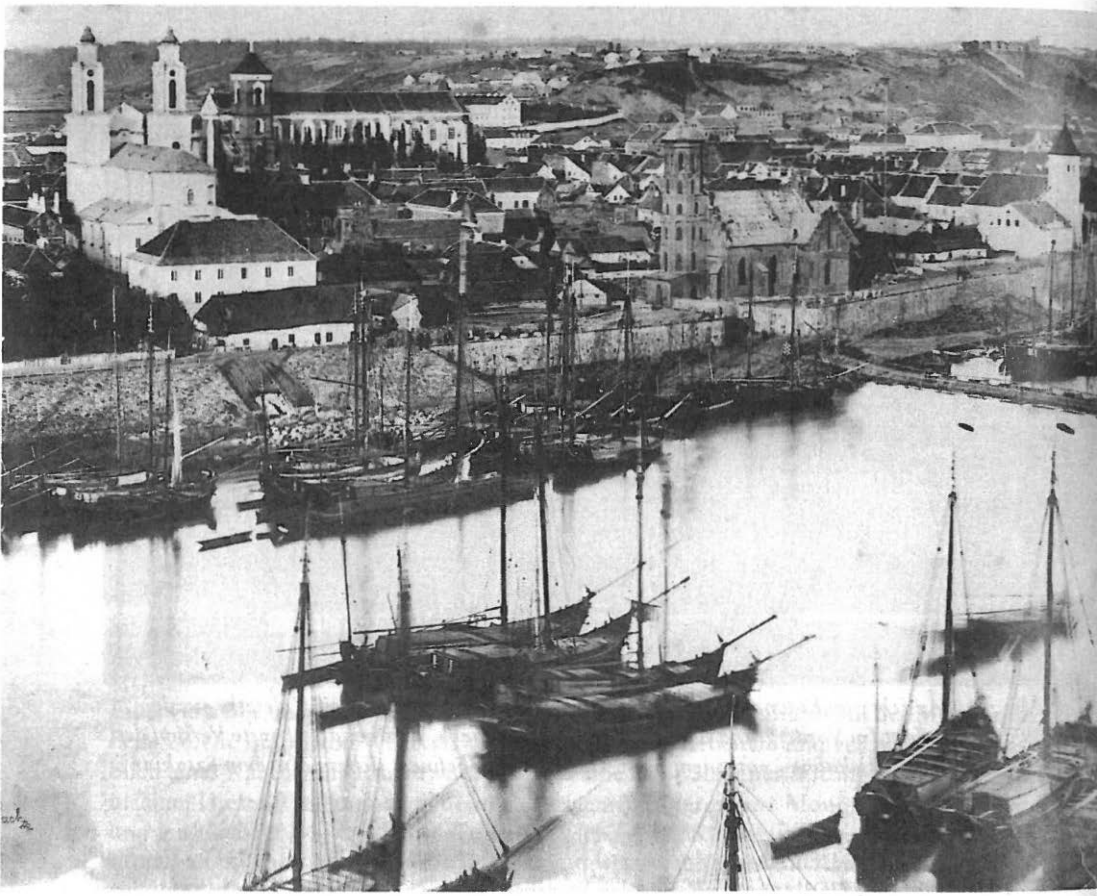

Abb. 13 *Binnenschiffe verschiedener Typen auf der Memel vor Kowno (Kaunas). Foto aus dem Jahre 1861.*

volle Ladung für 150 Wittinen, die hier alljährlich losmachten, nicht sichern. Deswegen fuhren 70 von ihnen leer zu anderen Anlegestellen ab (Syrokomla 1861).

Unterhalb von Grodno war die Memel malerisch, aber stellenweise für die Schiffahrt sehr gefährlich. Hier überlassen wir dem Dichter das Wort: *Von Grodno bis Olita (Alytus) ist die Physiognomie der Memelufer ziemlich abwechslungsreich. Der Fluß schneidet sich durch hohe Berge, fließt durch Wälder und wendet sich oft. Die hohen Ufer der Memel sind jäh und steil; überwiegend ist Sand in Erdfarbe, dennoch ist die Fruchtbarkeit des Bodens und der Pflanzenwelt an manchen Stellen wirklich schön. Der Weizen wächst hier bis zu einer ungewöhnlichen Höhe.* Etwas weiter lesen wir: *Mit Zittern nähert sich der Schiffer diesen Stellen, weil hier von Olita bis Birsztany der Grund des Flusses mit scharfem Granit besät ist und voll von Sandbänken und Anschwemmungen. Die schrecklichsten Riffe befinden sich bei Olita, beim Dorf Poniemunki, beim Dorf Rumbowicze (...) sowie bei den Dörfern Zegrżdy und Narawa und beim Hof Zegrżdy. Das Wasser fließt mit außerordentlicher Geschwindigkeit ...* (Syrokomla 1861).

In Kowno mündet die Wilija in die Memel, so daß die Stadt eine besonders große Rolle im alten Wirtschaftsleben spielte. Von der Anlegestelle in Kowno und sechs anderen in

benachbarten Dörfern liefen jährlich 250 Wittinen und andere Schiffe aus. Darüber hinaus kamen hier preußische Reisekähne *(baty)* für Getreide, Flachs und Hanf an. Von Kowno wurden jährlich auch über 600 Flöße getriftet, auf denen zusätzlich noch anderes Gut mitgenommen wurde (Syrokomla 1861).

Die weitere Beschreibung der Memel in der Veröffentlichung von Syrokomla ist ein von ihm zum Druck bearbeitetes Tagebuch eines unbekannten Kaufmannes, der 1829 mit einer Wittine von Kowno nach Königsberg reiste.[19] So schilderte der Kaufmann die Ausstattung der Heckkabine auf der Wittine, der sog. »Schaffnerei«: *Es ist ein enges, jedoch bequemes Zimmerlein, mit zwei ziemlich weiten Fenstern, in dem man ein Bett, einen kleinen Tisch, ja sogar mit Mühe einen Schrank unterbringen kann. Wenn wir aus Königsberg zurückkehren, kleidet sich dieses Stübchen in Spiegel, Teppiche, herrliche Zimmermöbel, weil diese für den Handel ins Land gebrachten Sachen keinen Zoll auf der Kammer zahlen, wenn sie zu Nutzen der Wittine selbst dienen* (Syrokomla 1861). Diese aufrichtige Beschreibung erklärt die Mechanismen der illegalen Einfuhr von wertvollen Gegenständen und belegt eine geschickte Umgehung der damaligen Zollvorschriften. Daraus ergibt sich, daß die ganze Kabinenausstattung, obwohl sie provisorisch war, als dauerhaft betrachtet und als solche vom Zoll befreit wurde. Das gab den Betreibern die Möglichkeit, an der Einfuhr von Möbeln und anderen wertvollen Gegenständen, die später an Landhäuser und städtische Residenzen verkauft wurden, zusätzliche Gewinne zu erzielen.

Der Verlauf einer Zollkontrolle der Wittine, die während des Aufenthalts in Juborg durchgeführt wurde, wird auf den weiteren Seiten des Büchleins geschildert: (...) *man gibt mir zu Wissen, daß es Zeit ist, den Schwierigkeiten der hiesigen Zollkammer standzuhalten. Die Beamten sind freundlich,* (...) *sie erklärten sich bereit zur hier verlangten Revision, die aber an diesem Tag nicht stattgefunden hat.* (...) *Nachdem ich auf meiner Wittine mein Mittagessen verzehrt hatte, ein aus Fischen zusammengesetztes Mittagessen, weil das Fleisch in Juborg schwer aufzufinden war, begab ich mich das Städtchen zu besichtigen. (...) Zwei oder dreihundert Häuser,* (...) *größtenteils aus Holz,* (...) *eine Ausnahme bilden die Häuser des P. Adelson, deren es fünf gibt, alle gemauert und von guter Struktur, alle mit schönen Gärten umgeben. Man sagte mir, daß sich in einem dieser Häuser alle Zollbeamten, welche heute noch die Revision meiner Wittine versprochen haben, zum Tee eingefunden haben. Meine alte Bekanntschaft mit dem Hausherrn nutzend, ging ich dort hinein, um die Beamten zu sehen. Ich fand sie alle. – Ein Zöllner, mein Herr, ist ein öffentlicher Sünder, diese Wahrheit wurde bereits zu Zeiten Christi erkannt, – sagte mir Herr Stempelmeister Golkond, einer aus der Gesellschaft; – wir haben versprochen heute bei ihnen auf der Wittine zu sein, sind aber hier zum Tee gekommen. Was ist zu machen! irgendwie wird es morgen erledigt. Wohl oder übel mußte ich dieser Logik zustimmen, obwohl dort das Memelwasser fließt, und eine Verzögerung von ein paar Tagen uns unersetzbare Schäden und Verluste verursachen kann. Mein Gott, wieviel Umstände! Der zweite Tag ging vorbei, das Wasser in der Memel sinkt, der Wind ist für uns günstig, die schönste Zeit für die Reise, und wir stecken in Juborg wie gefesselt. Die Revision, Appell der Flößer, Durchsicht ihrer Pässe, Quittungen und unzählbare kleinliche Hindernisse halten uns noch bis zur Nacht von Montag auf Dienstag. – Zöllner sind öffentliche Sünder – wiederholte ich Herrn Golkond seine eigenen Worte. – Das habe ich ihnen doch gesagt – antwortete er auf natürlichste Weise, – bei uns ja, mein Herr, bei uns ja.* (...) *Auch der Dienstag ging vorbei, und unsere Formalitäten waren noch nicht zu Ende;* (...) *Seit langem wollte ich die Eindrücke einer Reise mit einer litauischen Wittine genießen – jetzt bereue ich fast diese Absicht. Es langweilen mich noch nicht die eintönigen Aussichten, sondern nur die unendliche Anzahl der hier geforderten Formalitäten. Am Mittwoch, so um Mittag, haben wir, Gott sei Dank, Juborg verlassen; aber wir mußten unseren Frachtbrief auf der Zollkammer in Kucharcińce, im Königreich Polen, vor*

legen, danach in Poœwiêcie, und jetzt droht man uns mit einer langen und unangenehmen Revision in Smolniki, schon an der preußischen Grenze (Syrokomla 1861).

Unser Reisender gelangte ohne größere Schwierigkeiten bis Smolniki, wo sich ein preußischer Zollposten befand. Nach einem kurzen Spaziergang durch die Ortschaft kehrte der Kaufmann auf das Schiff zurück. *Auf der Wittine fand ich in meiner Kajüte einige Nachbarn von anderen Wittinen, welche bei mir zusammenkamen, um zu beraten, was mit den Zollschwierigkeiten zu tun ist? Wir haben erfahren, daß man für die Reiseversorgung nicht mehr nach Preußen einfahren darf, als achtzehn Scheffel Mehl, höchstens zwei Stof (»sztofy«)*[11] *Schnaps, keine Handvoll Salz, dabei hatten wir von allem gute Vorräte. Beschlagnahme und Strafe in Höhe des fünffachen Wertes. Es gibt nichts zu beraten, wenn sie heute kommen, geraten wir in die Klemme, kommen sie erst morgen, dann kann bei Nacht die Konterbande in die Memel geworfen werden. Es wurde dunkel, die Zöllner nicht da... also jeder auf seine Wittine zurück und an die Arbeit... Mehl, Salz, Schnaps gingen den Fischen zum Abendbrot. Man soll die schmerzensvolle Gesichter unserer litauischen Flößer gesehen haben, als der Schnaps in die Memel gegossen wurde: man konnte sagen, daß man ihnen das Blut aus dem Herzen fließen ließ. (...) Am nächsten Tag morgens, es war Freitag den 16/28 Mai*[12]*, kamen die Zollmänner, drohenden Antlitzes, und es begannen genaue Durchsuchungen. Der Wachs wurde für Konterbande gehalten, in den Reisevorräten wurde zu viel Getreide und Mehl gefunden (...) Die Deutschen durchstöbern alle unsere Ecken, wiegen, zählen, schreiben alles auf, mit feierlichem, schweigendem Ernst, der uns drohende Strafen bedeutet. Die Revision war endlich vorbei, sie gingen weg und befahlen uns weiter zu fahren, damit wir keine Kommunikation mit den noch nicht revidierten Wittinen aufnehmen konnten. Mit Recht, denn es ist unsere Flößerrestriktion, die Ware von den nicht revidierten Wittinen auf die revidierten zu tragen, um den ziemlich hohen Zoll zu meiden* (Syrokomla 1861).

Ursache der schweren Bedingungen der Schiffahrt auf der Memel waren die Felsblöcke, die in großer Menge im Flußbett lagen, sog. *rapy*, sowie Untiefen, die besonders bei niedrigem Wasserstand lästig waren. Auf eine Untiefe ist auch die Wittine geraten, die »unserem« Schiff voraus fuhr: *Wir fuhren ein paar Meilen und holten die Wittinen der schlechten Kameraden ein, die uns gestern verlassen haben. Sie stehen fest, von weiten läßt sich ein verzweifelter Lärm hören, etwa fünfzig von anderen Wittinen geliehene Flößer tummeln auf einer, indem sie sich bemühen, diese von einem riesigen, unter dem Wasser liegenden Stein herunterzuschieben; die anderen Schiffe stehen zwischen den Riffen. Ein wahres Unglück! Wir eilen zur Hilfe – das verlangt die christliche Pflicht und das kameradschaftliche Gesetz, sich gegenseitig zu retten, das wir in der Flößersprache »siabrówka« nennen. (...) Ich schicke mein Gesinde zur Hilfe, (...) die Leute arbeiten mit größtem Eifer, bis daß ihnen der Schweiß von den gutmütigen Stirnen fließt. Der Kamerad unserer »siabrówka«, P. J., holte endlich seine zwei Wittinen aus der Klemme, verabschiedete sich innig von uns und fuhr weiter...* (Syrokomla 1861). Solchen Abenteuern begegnete auch die Wittine des Autors des Tagebuches: *Als ich einmal auf einem Riff saß, lud ich nicht weniger als zehn Steuerleute von den benachbarten Wittinen zur Beratung ein. Zehn Steuerleute, zehn selbstsichere Dignitare, deren Händen das Schicksal so vieler Familien anvertraut wurde, schnurrbärtig, stark, breitschultrig, derb: – die ganze Blüte unserer Landbewohner – die Auslese von unserem Szczorser Landbesitz. Sie nahmen zuerst ein kleines Traktament an, dann gingen sie sich die Gefahr anschauen, mit der Würde römischer Senatoren. Sie betrachteten die Lage des unglücklichen, gefangenen Schiffes, gingen einige Male um das Schiff herum, maßen den Abstand zwischen den beiden Ufern und der Stelle, wo der Stein berührt wurde, nachdem sie sich dann satt geredet und einige vergebliche Versuche gemacht haben, stellten sie fest, daß es keine Hilfe gab, schüttelten die Köpfe und fuhren weg. Ich rang verzweifelt die*

Hände; zum Glück kam ein preußischer Reisekahn (»bat«) vorbei, mit der Hilfe also eines kleinen Leichters und größter Anstrengungen unseres Steuermanns sind wir mit eigenen Kräften der Gefahr entkommen. Ich schaue mirvom Deck aus die geschickten Schwenkungen unseres Schiffes an, das so vieles zu überwinden hat. Der einfache litauische Bauer, der nie die Kunst des Segelns gelernt hat, der nicht weiß, was eine Bussole ist, führt uns sicher, und führt wirklich schick. Wie berechnet jeder Schritt der Wittine ist, wie gemessen jeder Gebrauch der menschlichen Kräfte! In einem Augenblick ging es von voller Ruhe zur höchsten Anstrengung über, dann wieder reichte ein Zeichen des Steuermanns, um die heftigste Tätigkeit in Ruhe zu wandeln. Siegesreich drehte er zwischen den Steinen, indem er die Wittine mit dem Heck nach vorne und dem Steven nach hinten wandte; – endlich hat er sein Ziel erreicht (Syrokomla 1861).

Die Hindernisse verursachten eine bedeutende Verlangsamung der Fahrt. Die von uns betrachtete Wittine benötigte neun Tage, um den etwa 7 Meilen langen Weg von Smolniki nach Tilsit zu bewältigen. In Tilsit wollte der Tagebuchverfasser halt machen, doch: (...) *es kam zum regen Protest seitens der mitfahrenden Wittineneigentümer und derer Steuerleute, die mir, dem Neuling, erklärten, daß ein Aufenthalt hier tausende Nachteile hat: erstens muß man die Ufergebühr, zwei Zloty von einer Wittine, zahlen, dann darf man kein Feuer, nicht einmal eine Kerze, unter der Strafe von 5 Talern, anzünden, drittens würde das hier zu schnell fließende Wasser das Schiff nicht lange halten lassen.* (...) *Es ist uns übrigens gelungen anzulegen;* (...) *es erwartete uns jedoch ein unangenehmer Zank mit den Deutschen. – Brückengeld! schrie vom Ufer der preußische Beamte – Brückengeld! Halt! Brückengeld! – »Was für ein Brückengeld?« schrie ihm der Schaffner von der ersten Wittine zurück. – Für das Hochziehen der Zugbrücke auf den Ketten, vier Gulden für jede Wittine, laut Taxe! – »Hier gibt es aber weder Brücke noch Taxe!« – antworteten wir von allen Wittinen, über die ungerechte Forderung empört. Die Brücke war im Umbau, und wider den preußischen Sitten, wo nichts willkürlich gefordert wurde, war auch keine Tafel mit der Taxe da* (Syrokomla 1861).

Vor ihrer Mündung in das Kurische Haff teilte sich die Memel in zwei Arme. Den größeren, der mehr in die Richtung der Stadt Memel floß, nannte man Russ, den zweiten, der im Süden des Haffs mündete, Gilija. Da das Reiseziel Königsberg war, steuerte man die Wittine in die Gilija, was für die damaligen Flößer das Verlassen der Memel bedeutete. Bei dieser Gelegenheit wurde eine traditionelle Zeremonie abgehalten: *Als nun der Augenblick der endgültigen Trennung von der Memel kam, hielt jeder der Steuerleute seine Wittine an, stand auf, zog die Mütze ab, schnitt ein Stück Brot ab, streute darauf Salz und warf es ins Wasser. Nach slawischer Sitte verabschiedete er sich von seinem Fluß mit Brot und Salz und mit diesen Worten: »Zum glücklichen Wiedersehen!«, als ob er sich beim Fluß bedankte, daß er das Schiff bis zum Ende brachte.* (...) *Ein Deutscher, der mit seinem Boot neben einer Wittine fuhr, fragte, als er das Werfen des Brotes ins Wasser sah: »Was für Hexereien tut ihr da?« Die empörten Flößer stürzten auf ihn mit ihren Stangen los und würden ihn samt dem Boot ins Wasser kippen, hätte er sich nicht flink aus dem Staube gemacht* (Syrokomla 1861).

In der ganzen hier besprochenen Beschreibung der Schiffahrt von Kowno nach Königsberg findet man keinen Satz zum Thema Mast und ggf. Segel, das vielleicht während der Reise anzuwenden war. Wahrscheinlich wurde auf der Wittine, so wie auf der Schute, der Mast für die Heimreise aufgerichtet. Auf dem langsam fließenden Wasser der Gilija und dann im Kanal (Klein-Frederichs-Graben) wurde »unsere« Wittine getreidelt: *Das Gesinde richtet »masztelki«, kleine Maste zum Treideln, ein, denn wir hegen die Hoffnung morgen bis zum Kanal zu kommen* ... (Syrokomla 1861). Am Kanaleingang wurde eine Gebühr eingeholt, in der Höhe von zwei Talern in Silber von jeder beladenen Wittine und einem Taler von jeder leeren. Ähnlich mußten Gebühren für Zugbrücken entrichtet werden. Jedoch

waren nicht am ganzen Ufer günstige Bedingungen für die treidelnden Flößer vorhanden, deshalb ihre Bemerkungen voller Erbitterung: *»Die Deutschen nehmen Geld, und kein kleines, für den Kanal, richten aber für die armen Flößer keine Brücke oder Steg ein! So sind sie alle, auf Geld gieriger als der Jude, auf jedem Schritt hast du ihm ›bezahl, Panje Polak‹, aber wenn etwas für ›Pana Polak‹ zu tun ist, dann geht nichts.« Ich ging aufs Deck – in der Tat ist das Schicksal der Flößer erbarmenswert. Wie die Pferde mit Sielen am Hals gehen sie wie die Kraniche, einer hinter dem anderen, sich zur Erleichterung auf dicke Stöcke stüt zend. Die auf diese Weise gezogene Wittine bewegt sich kaum, und die armen Leute waten im Sumpf bis über die Knie und versinken oft, so daß einer den anderen mitunter aus dem Morast ziehen muß* (Syrokomla 1861). Nach dem Verlassen des Kanals wurde die Wittine auf den Pregel geführt, von dort war das Reiseziel schon nahe. Vor der Einfahrt in die Stadt waren weitere, nicht immer begründete Gebühren zu entrichten. Eine von diesen war mit der Überprüfung der beim Überqueren der preußischen Grenze festgestellten Menge der Ladung und ihrem Vergleich mit dem tatsächlichen Stand verbunden. Das tat ein besonderer Aufseher: *Dieser, mit einem eisernen Stempel bewaffneter Mann, erklärte, daß seine Aufgabe ist, die Menge unseres Getreides zu prüfen, ob wir den Zoll voll bezahlt haben, oder aber es nicht unterwegs abverkauft haben. Des Mannes Gestalt und Physiognomie ermutigten zur vertrauensvoller Offenheit. Ohne Zeremoniell gab ich ihm einen halben Taler; der seelensgute Mensch guckte nicht einmal auf das Getreide, quittierte schriftlich, daß bei uns alles in guter Ordnung sei. Vom zweiten Zeitverlust befreit, begrüßen wir den dritten Beamten von der Polizei, der uns befiehlt in die Stadt weiterzufahren. Es öffnet sich die gastfreundliche Wasserschranke, und wir (...) fahren auf dem Pregel mitten in Königsberg hinein, wo auf unser Getreide der vorher gemietete Speicher wartet* (Syrokomla 1861).

Der hier notwendigerweise stark abgekürzte, lebhaft geschilderte Text mit vielen wertvollen Beschreibungen endet leider mit dem Einlaufen der Wittine in Königsberg. Schade, daß der Verfasser nicht einen Bericht über den Heimweg geschrieben hat, wenn er sich überhaupt entschieden hat, diese Reise auch mit der Wittine zu machen. Immerhin ist dieses Buch ein Dokument der Mühsal der Bevölkerung an der Memel, die sich einst mit der Flußschiffahrt beschäftigte. Es gibt eine Vorstellung über die damaligen Handelsverhältnisse und bietet interessante Tatsachen über Schiffe und Boote, die an der Memel im 19. Jahrhundert gebaut wurden.

Schluß

Das Problem der Memelschiffahrt steht im Schatten der Forschungen über die Schiffahrt auf der Weichsel. In den bisher veröffentlichten polnischen Bearbeitungen wurde es lediglich am Rande des erforschten Themas betrachtet. Deswegen ist die vorliegende Arbeit ein Versuch, auf die interessante Geschichte dieses Flusses sowie auf die mit dieser Geschichte verbundenen wirtschaftlichen Prozesse, die historischen Bedingungen und die Bevölke rungsverhältnisse aufmerksam zu machen. Es ist möglich, daß künftige Forschungen, besonders Nachsuchungen und Studien in Archiven, Bibliotheken und Museen, eine Ver tiefung des Wissens über die Geschichte der Memelschiffahrt erlauben werden. Das könnte durch die seit einigen Jahren bessere Zugänglichkeit der Quellenbestände in Weißrußland und Litauen begünstigt werden sowie durch das ständige Wachsen des Forscher- und Liebhaberkreises, der sich für die Geschichte der Binnenschiffahrt in Europa interessiert.

Literatur:

Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Archiwum Radziwiłowskie, dział XX, syg. 26, s. 17 22.
Bystroń, J. S. (1932): Dzieje obyczajów w dawnej Polsce, t. I II. Warszawa.
Bogosławski, P. (1859): O kupieczeskom sudostrojenii w Rossiji, riecznom i pribierieżnom. St. Peters burg.
Ebner, K. (1912): Flößerei und Schiffahrt auf Binnengewässern mit besonderer Berücksichtigung der Holztransporte in Österreich, Deutschland und Westrussland. Wien, Leipzig.
Gloger, Z. (1903): Dolinami rzek, Opisy podróży wzdłuż Niemna, Wisły, Bugu i Biebrzy. Warszawa.
Goltz, R. (1984): Die Sprache der Finkenwerder Fischer. Die Finkenwerder Hochseefischerei, Studien zur Entwicklung eines Fachwortschaftzes. Hrsg. Altonaer Museum in Hamburg. Herford.
Kuzniecow, W. P. (1956): Riecznyje dieriewiannyje suda. Leningrad.
Łuczyński, E. (1986): Staropolskie słownictwo związane z żeglugą, XV i XVI wiek. Gdańsk.
Mitzka, W. (1933): Deutsche Bauern und Fischerboote. Grundfragen aus einem Sachkreise der Volks kunde. In: Wörter und Sachen, Beiheft 6. Heidelberg.
Salemke, G. (1966): Schiffstypen zwischen Weichsel und Memel. In: Das Logbuch, H. 2 und 3.
Sittenfeld, J. (1902): IX. Internationaler Schiffahrts Congress, Düsseldorf 1902. Congressführer Theil II. Die Entwicklung der preussischen Wassserstrassen. Berlin.
Stryjkowski, M. (1846): Kronika Polska, Litewska, Żmódzka i Wszystkiej Rusi. Warszawa.
Syrokomla, W. (1861): Niemen od źródeł do ujścia. Wilno.
Teubert, O. (1912): Die Binnenschiffahrt, Bd. 1. Leipzig.
Tyszkiewicz, K. (1871): Wilija i jej brzegi. Drezno.
Waligórska, K. (1960): Konstrukcje statków pływających po Sanie i Wiœle w XVIII w., »Kwartalnik Historii Kultury Materialnej« t. 8, nr 2.
Znamierowska Prüfferowa M. (1933): Rybołówstwo w okolicach Druskiennik, »Lud«, t. 12.

Anmerkungen:

1 Nach ihrer Größe und Bestimmung war die Wittine eine Entsprechung der Schute auf der Weichsel und im 19. Jahrhundert der *Berlinka*. Dieses Wort deutete an, daß das Schiff bis nach Berlin reisen konnte. Die hier angeführten Maße beziehen sich auf die Wittine in der letzten Zeit der Kanalschiff fahrt, als die Abmessungen der Schiffe an die der Schleusen angepaßt waren.

2 Die Evolution der Memel Binnenschiffe könnte ähnlich verlaufen sein wie z. B. auf der Weichsel, auf der ein Teil der Schiffe, wie z. B. die Kommege *(komięga)*, der Galler *(galar)* und die Bücke *(byk)*, eine direkte Modifizierung des Floßes waren.

3 Russ. Gewichtsmaß, 1 Pud = 16,38 kg; Anm. d. Verf.

4 Auf diese Zeichnung stieß der Autor während seiner Nachforschung im Archiv des Handels og Sjøfartsmuseums in Kronborg.

5 Bei Schiffen und Booten, die am südlichen Teil der Weichsel gebaut wurden, nannte man diese Leisten *zynklówki* und die Eisenklammern für ihre Befestigung *żabki*. Diese Art und Weise der Abdichtung der Borde ist sehr alten Ursprungs. Das bezeugen bereits Wracks von Flußschiffen, die am Beginn unserer Zeitrechnung auf dem Rhein betrieben wurden. Im Mittelalter hat man ähnlich Schiffe vom Typ der Kogge kalfatert. Heutzutage kann man in Polen so abgedichtete Boote auf der Weichsel oberhalb von Puławy und auf dem San finden.

6 Die Technik des Zusammennähens von Konstruktionselementen der Boote und Schiffe stammt aus alten Zeiten. In Skandinavien wurden Boote mit lederner Außenhaut hergestellt, bei denen die einzelnen Lederstücke mit Lederriemen zusammengenäht wurden. Bereits in der Bronzezeit erscheinen modifizierte, hölzerne Boote (z. B. das sog. Hjortspringboot), bei denen die Bordplanken mit einer Bastschnur zusammengenäht waren. Hier soll hinzugefügt werden, daß in den skandinavischen Spra chen das Wort *vitja* bekannt ist, in der Bedeutung einer Gerte oder von Bast zum Verflechten und auch Zusammennähen von einzelnen Elementen.

7 D.h. nach den getrifteten Flößen; Anm. d. Verf.

8 In der angeführten Information befindet sich wahrscheinlich ein Fehler bezüglich der Länge des Memelschen *bats*, das bei der Länge von 6 bis 8 m nicht *mehr als 3 m hoch* sein konnte. Ich bin der Auf fassung, daß die Länge des *bats* 16 bis 18 m erreichte und seine Breite mehr als 3 m betrug. Solche Ausmaße hatten kleinere *bats* auf der Weichsel; Anm. d. Verf.

9 Świerżeń liegt etwas stromaufwärts der Stadt Stołpce, über die heute die Eisenbahnlinie Brest Barano wicze Mińsk verläuft.

10 Aus diesem Teil des Buches stammt die oben angeführte Beschreibung der Wittine.

11 Im 18. Jahrhundert galt in Danzig: 12 Stof 1 Achtel = 36,5 l, also 1 Stof ≈ 3 l. In den 1820er und 1830er Jahren war diese Bezeichnung für ein Hohlmaß auch noch im Gebrauch, allerdings ist mir die entspre chende Literzahl nicht bekannt. Die oben genannte Größe könnte jedoch zutreffen.

12 Die Daten im Tagebuch werden nach zwei Kalendern, dem katholischen und dem orthodoxen, angegeben.

Deutsche Fassung von Henryk Kleinzellerund Erik Hoops.

The Memel, wittines and inland shipping to Königsberg

Summary

In former times, the three largest rivers flowing into the Baltic Sea from the south — the Oder, the Vistula and the Memel – were of great significance for the economy of the regions through which they took their course. They decisively influenced the development of the towns located on their banks, and as a transport artery they contributed directly to the rise of the cities at their outlets. While the importance of Vistula navigation for the Polish economy throughout the centuries has been quite extensively researched, shipping on the Memel has received only marginal notice to date. The aim of this article is to draw attention to the Memel's interesting history as well as to the economic processes, historical conditions and population-related circumstances connected with that history.

Due to the lack of scientific interest in the Memel until now, we are confronted with a fundamental difficulty: the lack of related source material. The small number of studies undertaken in the past, particularly in the nineteenth century, nevertheless provide an alluring glimpse into the ships and boats operating on the Memel as well as the unique aspects of the navigation carried out there and the related trade activi ties from the Middle Ages to the beginning of the twentieth century.

The typical vessels operating on large rivers until the time of the introduction of canals and locks at the end of the eighteenth / beginning of the nineteenth century had round hull forms and were square-rigged. In the Middle Ages, raw materials were transported to their destinations on rafts and ships of various types, of which the *wicina* (wittine), *strug*, *bajdak* and *kurak* (also called *bat*) are the most-often mentioned. The earliest form of the largest type, the wittine, was illustrated by Olaus Magnus in profile on his "Carta Marina," printed in 1539, alongside a *strug* and a ship of unknown type, possibly a modification of the flat. Unlike the *strug* and the *flat*, the wittine is well documented in the form of detailed, often original descriptions. Unfor tunately, the same does not apply to its pictorial depictions. Nevertheless, the few usable drawings of this vessel type do show certain characteristic features. On their basis it can be concluded that the wittine was a long, low ship with a mast and high sides at the bow and stern, where they joined at a sharp angle. The vessel exhibited characteristics of both clinker and carvel work and was equipped with a long steering oar at the stern, unlike the barges and wherries operating on the Vistula, which commonly bore permanently fixed rudders.

Contemporary invoices and inventory lists document a wealth of terminology related to this vessel type while providing an impression of the shipbuilding techniques used in its production. With regard to both aspects, the seventeenth century – the heyday of trade and shipping on the Vistula – reveals astonishing parallels between the wittine vessel types on the Memel and the barges *(szkuta)* on the Vistula. The similarity between the two ship types – built in regions that were quite distant as well as different from one another – is further echoed in designations for various parts of the rigging. There are many indications of a modification of the wittines built in the upper regions of the Memel according to the model of the Vistula vessels.

The journal, printed in 1861, of a merchant of Kaunas who journeyed to Königsberg on a wittine in 1829 sheds very unique light upon the toilsome work of river shipping on the Memel in the nineteenth century, upon the specific commercial circumstances and upon the ships and boats built on the river at that time. This extremely useful source emphasises the economic significance of shipping on the Memel while at the same time documenting the proportion of wittines used in river shipping on that river in the first half of the nineteenth century.

Le Nemunas, Wittinen et la navigation fluviale vers Königsberg

Résumé

L'Oder, la Weichsel et le Nemunas (ancien Niémen), les trois grands fleuves qui, en provenance du sud, se jettent dans la Baltique, jouissaient autrefois d'une grande importance au sein de l'économie des régions qu'ils traversaient. Ils avaient une influence prépondérante sur le développement des villes situées sur leurs rives, et en tant qu'artéres de transport, ils contribuaient directement à la prospérité des villes à leurs embouchures. Tandis que le rôle de la navigation sur la Weichsel joué dans l'économie polonaise a été largement analysé au cours des siécles passés, c'est uniquement en marge que la navigation sur le Nemunas a été considérée jusqu'à présent. L'article voudrait attirer l'attention sur l'histoire intéressante de ce fleuve, ainsi que sur les processus économiques qui y sont liés, les conditions historiques et les rapports de population.

En raison du peu d'intérêt suscité jusqu'à présent par le Nemunas, la recherche se trouve confrontée à une difficulté de base que constitue le manque de sources. Le peu de travaux existants, en particulier ceux du 19ème siécle, fournissent cependant un aperçu captivant sur les navires et les bateaux circulant sur le Nemunas du Moyen Âge au début du 20ème siécle, ainsi que sur les caractéristiques de la navigation régionale, tout comme sur le commerce qui en dépendait.

Les embarcations typiques qui étaient en service sur les grands fleuves, jusqu'à l'introduction des canaux et des écluses au passage du 18ème au 19ème siécle, avaient des coques rondes et une voile carrée. Au Moyen Âge, les matiéres premiéres étaient transportées jusqu'à leurs destinations sur des radeaux et des embarcations de différents types, parmi lesquels *wicina* (Wittine en allemand), *strug* (Struse), *bajdak* et *kurak* (nommé aussi *bat*) sont les plus souvent évoqués. La plus ancienne forme du plus grand de ces bateaux, la Wittine, a été représentée de profil par Olaus Magnus dans sa «Carta Marina» imprimée en 1539, à côté d'une Struse et d'un autre bateau

dont le type n'est pas très connu, probablement une modification des Plätte (type de bateau encore utilisé aujourd'hui sur le Chiemsee en Bavière). Contrairement aux Struse et Plätte, les *wicina* sont bien documentées grâce, entre autres, à des descriptions détaillées et originales. Ce qui n'est pas le cas pour les illustrations. Le peu de dessins utilisables de ce type de bateau font cependant preuve de certaines particularités. Il en ressort que les *wicina* sont de longues et basses embarcations avec un mât, dont les bordés relevés à la proue et la poupe se terminent en pointe. Le bateau montre des caractéristiques empruntées à la construction en lisse tout comme à celle à clins et possédait à la poupe une longue rame de gouvernail, contrairement au gouvernail permanent construit habituellement, et que l'on rencontrait sur les gabares et les canots naviguant sur la Weichsel.

Des factures contemporaines et des listes d'inventaire font preuve d'une riche terminologie concernant ce type d'embarcation et donnent en même temps une idée de la méthode de construction appliquée. Sur ces deux points, d'étonnantes parallèles peuvent être relevées au 17ème siècle, lorsque le commerce et la navigation sur la Weichsel se trouvaient à leur apogée, entre les types de bateaux Wittine sur le Nemunas et Schute sur la Weichsel. La ressemblance entre ces deux types de bateaux cons truits dans des régions éloignées et différentes, se retrouve aussi dans la dénomination des éléments de la voilure. Par conséquent, les Wittine construites sur le cours supérieur du Nemunas semblent avoir été modifiées d'après le modèle des bateaux de la Weichsel.

La pénible navigation fluviale sur le Nemunas au 19ème siècle, les relations commerciales spécifiques et les bateaux et embarcations construits à cette époque sur le fleuve sont éclairés d'un jour tout particulier par le journal, paru en 1861, d'un marchand de Kaunas qui effectua un voyage à Königsberg en 1829 à bord d'une Wittine. Cette source extrêmement utile souligne l'importance économique de la navigation sur le Nemunas et prouve en même temps que les Wittine y participaient, au cours de la première partie du 19ème siècle.