

BINNENSCHIFFFAHRT

► ROBERT DOMŻAL

Mittelalterliche Häfen, Schifffahrt und Schiffer von Marienburg (Malbork)

Stand der Forschung zu den Flusshäfen an der unteren Weichsel

Seit langer Zeit interessieren sich Historiker für die Problematik der Häfen und der Schifffahrt auf der Weichsel im Mittelalter und in der Neuzeit. Die Angaben über die Flusshäfen an der unteren Weichsel werden in einigen Monographien zur Geschichte der Weichsel für ihren ganzen Lauf erwähnt. Am wichtigsten sind hier die Arbeiten von A. Gieysztor, S. Gierszewski, A. Piskozub sowie ältere Monographien von W. Kowalenko und S. Kutrzeba.¹ Zum Thema der Schifffahrt und der Schiffe auf der Weichsel äußerte sich auch Z. Binerowski.²

Die Untersuchungen über die mittelalterlichen Fluss- und Seehäfen des Deutschen Ordens in Preußen – außer Danzig (Gdańsk), Elbing (Elbląg), Königsberg, Braunsberg (Braniewo)³ – wurden bisher im Rahmen der Forschungen zur Geschichte einzelner Städte geführt. Unter den sogenannten preußischen Großstädten der unteren Weichsel wurden die mit den Häfen verbundenen Themen vor allem für Kulm (Chełmno) und Thorn (Toruń) angesprochen. Zum Flusshafen in Kulm, seinen Betrieb und seine Einrichtungen berichteten F. Schultz⁴, auch Z.H. Nowak, T. Jasiński und J. Zobolewicz.⁵ Auf Toruń bezogene Informationen über den Hafenkai und den Schiffbau lassen sich bei K.G. Prätorius⁶ finden. Ein Versuch, den mittelalterlichen Hafen in dieser Stadt zu lokalisieren, wurde in den Artikeln von T. Jasiński, K. Mikulski und Z. Nawrocki⁷ unternommen. Über die Hafenvorstadt und den Hafen als Handelszentrum von Thorn schrieben auch J. Tandecki und T. Jasiński in »Historia Torunia«⁸, das Thema des Flussverkehrs wurde zudem von M. Magdański⁹ angeschnitten.

Hinsichtlich kleinerer preußischer Städte an der unteren Weichsel wie Mewe (Gniew), Schwetz (Świecie), Neuenburg (Nowe), Dirschau (Tczew), Graudenz (Grudziądz) wurden die Häfen und die Schifffahrt nur selten erwähnt. Die erste dieser Städte verfügte sicherlich über einen Hafen und über Flussschiffe. Zum Thema der Lokalisierung des Hafens und der Schifffahrt in Mewe äußerten sich H. Paner und E. Chojińska-Bochdan¹⁰, zur Schifffahrt und den Häfen in Schwetz und im gewissen Umfang in Neuenburg K. Jasiński und M. Grzegorz.¹¹ Dass es in Dirschau einen mittelalterlichen Hafen gab, erwähnten F. Schultz¹² und W. Długokęcki.¹³ Zum Hafen in Graudenz verfügen wir nur über wenige Informationen. Zu dieser Hafenvorstadt äußerte sich in letzter Zeit B. Janiszewska-Mincer¹⁴ und W. Sieradzan¹⁵ über den Hafen vor dem Hintergrund der Stadtopographie.

Auch das Problem des mittelalterlichen Hafens des Deutschen Ordens und des städtischen Hafens in Marienburg wurde bisher in keiner separaten Arbeit besprochen. Eine kurze Erwähnung des Stadthafens findet man nur im historischen Atlas der polnischen Städte¹⁶, während

der Hafen des Deutschen Ordens in den Arbeiten über das Schloss Marienburg überhaupt keine Berücksichtigung fand.

Inzwischen ermöglichen es die Schatz-, Rechnungs-, und Ämterbücher des Deutschen Ordens, einen Versuch zur Beantwortung der Fragen zu unternehmen, ob es in Marienburg einen Flusshafen gab und ob der Orden den eigenen Hafen nutzte. Unter den vorgenannten Quellen sind vor allem das Ausgaben- und Einnahmehbuch des Hochmeisters des Deutschen Ordens aus den Jahren 1399-1409¹⁷, die Inventarbücher der Ämter der Komturei in Marienburg¹⁸ und das Marienburger Konventsbuch¹⁹ zu beachten. Besonders wichtig für die angesprochenen Themen ist das Ausgabenbuch des Hauskomturs aus den Jahren 1310-1420.²⁰ Ergänzende Informationen zum Thema der Häfen an der unteren Weichsel und der Weichelschifffahrt sind in den Inventarbüchern einzelner Komtureien enthalten.²¹ Die oben genannten Quellen enthalten u.a. Angaben zu den Schiffstypen, die auf der Nogat und auf der Weichsel in dieser Zeit genutzt wurden, zu ihrer Bautechnik und zum Flussschifffahrtsbetrieb. Für die Identifizierung der Schiffer von Marienburg sind die Verzeichnisse der Bürger wichtig, die ihre Besitzungen im Marschenteil des Patrimoniums in der Stadt hatten²², das erste²³ und dritte Schöffenbuch²⁴ sowie das Annahmehbuch zur Verleihung der Bürgerrechte.²⁵ Wichtige Informationen über den Marienburger Stadthafen und den Holzhafen sind auch in den Willküren zu finden, die durch den Stadtrat beschlossen wurden. Die wichtigsten von ihnen stammen aus dem Jahr 1365.²⁶

Das Problem der Schifffahrt auf der Nogat im Mittelalter

Der Bau des Schlosses Marienburg begann etwa im Jahr 1279. Kurz darauf wurden der Konvent und der Sitz der Komturei aus dem nahe gelegenen Zantir in die Marienburg übertragen.²⁷ Die erste Erwähnung eines Komturs auf Schloss Marienburg stammt aus dem Jahr 1283, Pfarrer und Stadtschultheiß erscheinen in den Quellen ein Jahr später.²⁸ Für die Gründung des Schlosses und der Stadt Marienburg waren ein paar Faktoren entscheidend, von denen die Übernahme der strategischen Rolle nach der Auflösung der Burg in Zantir als wichtigste anzusehen ist.²⁹ Nicht ohne Bedeutung war die Lokalisierung in der Nähe der sich kreuzenden Handelswege in Pommern, insbesondere des Wegs auf der Weichsel, der Pommern mit Kujawien verbindet, und des Handelswegs zu Lande, der *via mercatorum* oder *via marchionis*, der aus Norddeutschland in den Deutschordensstaat führte und die Weichsel bei Schwetz abschnitt.³⁰

Marienburg verfügte über eine Wasserverbindung sowohl mit der Weichsel als auch mit dem Frischen Haff. Die Verbindung von Weichsel und Nogat bestand bereits im 13. Jahrhundert bei Weißenberg (Biała Góra). Bei Marienburg teilte sich der Fluss in zwei Arme. Der jetzige Lauf des Flusses zwischen Amalienhof (Zarzecze), Horsterbusch (Krzewiny) und Stary Nogat Elbląski (Alte Elbinger Nogat) führte den gemeinsamen Namen Pauta. Der zweite Arm hieß Nogat (heutzutage Stary Nogat Malborski), floss über Königsdorf (Królewo) und Altfelde (Stare Pole) und verband sich mit der Pauta bei Halbstadt (Półmieście). Er verlor jedoch an Bedeutung, weil die Pauta mit einem Hochwasserdeich abgeschnitten wurde.

Der heutige Lauf des Flusses Nogat formte sich in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Seine Endläufe sind die Biała Łacha und der Abschnitt von Zeyer (Kępki) bis zum Frischen Haff, der Sure hieß. Die Biała Łacha bekam eine vorläufige Verbindung mit dem Hauptbett wahrscheinlich vor der Mitte des 14. Jahrhunderts. Die Erhöhung der Menge des im Mittelalter über die Nogat fließenden Wassers wurde durch das Abschneiden ihrer zahlreichen Seitenarme verursacht. Die nun größere Wassermenge im Hauptbett verbesserte die Schifffbarkeit des Flusses nachhaltig.

Der Durchbruch der Nogat (Pauta) zur Biała Łacha war gefährlich hinsichtlich einer Verschlechterung der Schifffahrtsbedingungen auf Stary Nogat Elbląski und ungünstig im Hin-

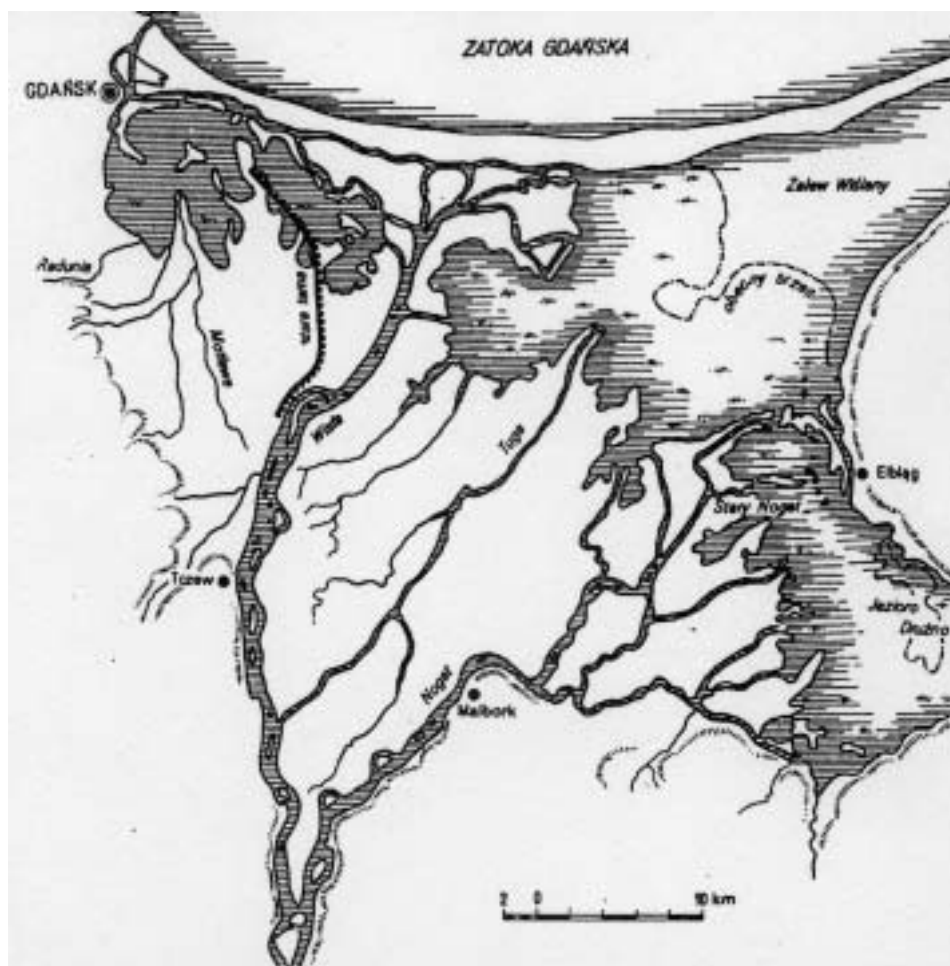


Abb. 1 Karte des Weichsel-Nogat-Deltas um das Jahr 1300. (Aus: Historia Gdańska. Tom I: Do roku 1454. Gdańsk 21985)

blick auf die Verbindung der Weichsel mit dem Elbinger Hafen. Im 15. Jahrhundert floss immer mehr Wasser aus der Nogat über die Biała Łacha unmittelbar bis zum Frischen Haff. Letztendlich entschlossen sich Ende des 15. Jahrhunderts die Stadtbehörden von Elbing, den Fluss Stary Nogat Elbląski in der Nähe von Robakowiec mit Pfeilern zu versehen (1483) und einen Kanal, der die Mündung der Nogat mit dem Fluss Elbing verbindet und heutzutage Kanał Jagielloński heißt, zu bauen.³¹

Um die Schifffahrt auf Flussgewässern mit wechselnder Wassertiefe zu erleichtern, wurden im binnenländischen Verkehr verschiedene Typen von Flussschiffen verwendet, die sich voneinander durch unterschiedlich großen Tiefgang unterschieden. Man konnte jedoch nicht vermeiden, die Schiffe periodisch schleppen zu müssen, insbesondere flussaufwärts, wobei man spezielle Schleppwege, sog. Treidelwege, nutzte. Im Rechnungsbuch der Alten Stadt Elbing wurden 1409 die Ausgaben für die Aufrechterhaltung eines solchen Weges *up deme Nogede*³² aufgezeichnet, d.h. auf der Strecke der Stary Nogat Elbląski. Dies bestätigt die Annahme, dass sich die Schifffahrtsbedingungen auf diesem Fluss mehr und mehr verschlechterten.

Die Wasserverbindung zwischen Marienburg und den wichtigsten Stadt- und Handelszentren der Region wird durch Quellen nachgewiesen. Der Gütertransport erfolgte regelmäßig zwischen Marienburg und Danzig.³³ Im Jahre 1411 wurden per Schiff 12 Last Wolle transportiert, *dy dem kompthur czu Danczk solden*.³⁴ Im Jahre 1415 wurden dem Schiffer 3 Mark und 8 Scot *vor 400 szeffel gerste von Marienburg ken Danczk czu furen*³⁵ gezahlt. In entgegengesetzter Richtung wurden Weinfässer für den Hochmeister verschifft.³⁶

Es gibt Nachweise über häufige Verbindungen zu Wasser auch zwischen der Hauptstadt des Deutschordensstaates und Dirschau.³⁷ Die Flussschiffe unterhielten Verbindungen zwischen Marienburg und den am oberen Lauf der Weichsel gelegenen Städten Neuenburg³⁸, Schwetz³⁹, Mewe⁴⁰, Kulm⁴¹, Graudenz⁴² und Thorn.⁴³ Die Ordensführung in Marienburg bezog Fische und Holzkohle vom Hof in Szarpawa (Scharpau), der Sitz eines Fischereihafens war. Der Hof war am Arm der Wisła Elbląska (Elbinger Weichsel) im Norden des Großen Werders (Żuławy Wielkie) gelegen. Die Kohle wurde mit einzelnen Schiffen oder kleinen Flussflottilen, die mitunter fünf Schiffe zählten⁴⁴, transportiert. Im Jahre 1411 zahlte man 2 Mark und 8 Scot für die Beförderung von 40 Last Kohle aus Scharpau nach Marienburg.⁴⁵ Bisweilen musste der Orden die Schiffe zur Beförderung der Kohle in Elbing auch mieten. So zahlte man im März 1415 2 Mark und 9 Solid für die Miete eines entsprechenden Schiffes, *do man kolen us der Scharffaw brochte ken Marienburg*.⁴⁶ Der Personentransport wird für das Jahr 1399 nachgewiesen, als im Mai den Fischern, *die den meister obir das wasser in die Scharffow furten*, 0,5 Mark gezahlt wurden.⁴⁷

Wie aber verlief die Flussschifffahrt zwischen Marienburg und den genannten Orten am unteren und oberen Lauf der Weichsel genau? Die Schiffe, die aus Marienburg nach Dirschau und Danzig fuhren, konnten die Strecke auf der Nogat bis Weißenberg gegen den Strom zurücklegen, um weiter mit dem Strom der Weichsel zu fahren. Der Weg in Gegenrichtung war schwieriger, weil man nach Weißenberg flussaufwärts fahren musste. In diesem Fall war es nötig, den Segelantrieb einzusetzen. Auch wenn die Schifffahrt aus solchen Städten wie Graudenz oder Thorn nach Marienburg keine Schwierigkeiten bereitete, war der Weg aus der Hauptstadt des Deutschordensstaates flussaufwärts damit verbunden, dass man auf der Nogat nach Weißenberg und weiter auf der Weichsel gegen den Strom fahren musste. Wo immer dies möglich war, wurde sicherlich der Segelantrieb eingesetzt. Man kann jedoch nicht ausschließen, dass die Schiffe auf manchen Strecken geschleppt werden mussten.

Die Schifffahrt zwischen Marienburg und dem Hof in Szarpawa konnte in beiden Richtungen erfolgen. Die Schiffe fuhren auf der Elbinger Weichsel (Wisła Elbląska) bis zur Weichsel zurück und gelangten von dort aus nach Weißenberg, umsegelten diesen Ort oder liefen in das Frische Haff und über den Fluss in die Alte Nogat (Stary Nogat) ein. Es ist strittig, ob es Mitte des 15. Jahrhunderts bereits möglich war, von Marienburg aus in Richtung Frisches Haff über die Sura, Biała Łacha und Pauta, d.h. mit dem heutigen Lauf der Nogat, zu fahren. Diese Möglichkeit kann man aber nicht ausschließen, da der Fluss Biała Łacha schon früher periodisch die Hauptmasse des Nogatwassers aufnehmen konnte.⁴⁸

Der Hafen des Deutschen Ordens

Detlev Ellmers⁴⁹ unterscheidet folgende Anlegestellen, die in den europäischen Häfen des Mittelalters vorkamen:

- a) eine hölzerne Wand, in einem gewissen Winkel in den Boden eingerammt, gebaut aus hölzernen Pfosten und am Ufer befestigten Konstruktionen. Die Konstruktion verlief ununterbrochen parallel zum Wasser. Die Schiffe konnten in einer Reihe aneinander festmachen. Die Überreste solch einer Konstruktion könnten in Thorn vorliegen⁵⁰;

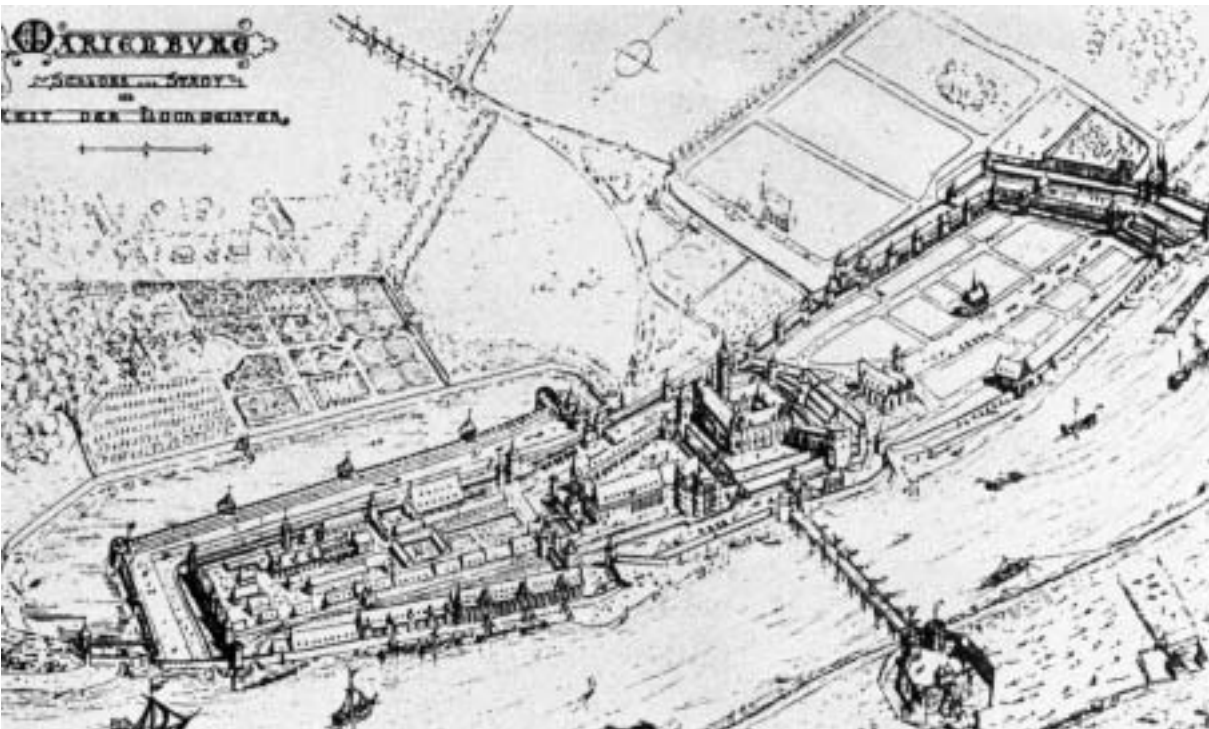


Abb. 2 Schloss und Stadt Marienburg nach dem Schlosswiederaufbau, um 1450. (Aus: C. Steinbrecht: Die Wiederherstellung des Marienburger Schlosses. Berlin 1896)

- b) einzelne Landestege aus Holz, senkrecht zum Wasser gelegen. An ihrem Kopfteil konnte ein Schiff festmachen. Je größer die Anzahl der Schiffe war, desto mehr Stege gab es. Die Beispiele für diese Konstruktionen stammen aus den mittelalterlichen Häfen in Uppsala und Bergen;
- c) einen komplizierten Typ von Stegen, senkrecht zum Ufer gelegen, die sich in kleinere Stege verzweigen, die parallel zum Ufer verlaufen. Die älteste Seebrücke dieses Typs wurde im mittelalterlichen Kalmar gefunden;
- d) einen gemischten Typ mit einem befestigten Ufer des Typs a), von dem aus einzelne Stege des Typs b) auslaufen;
- e) einfachste Anlegestellen an Pfosten. Manchmal waren dies drei miteinander am Kopfstück durch einen Reifen verbundene Poller, an denen die Schiffe lagen. Die Pfosten waren mit dem Land durch schmale Laufbrücken verbunden.

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, dass der Hafen des Deutsche Ordens anfänglich zum ersten Typ gehörte. Seine Entwicklung war mit dem Ausbau des Schlosses Marienburg und vor allem mit der Errichtung der Speicher an der Nogat verbunden. In den mittelalterlichen Städten wurden günstig am Flussufer gelegene Stellen zum Bau von Lagerhäusern gewählt, die allgemein als Speicher bezeichnet wurden. In diesem Zusammenhang kann man die These aufstellen, dass das Funktionieren der Speicher am Ufer das Vorkommen von Anlegestellen bedingte.

Mit solch einer Situation hatte man es auch in Marienburg zu tun. Schmid ist der Auffassung, dass der älteste Speicher an der Nikolaikapelle in der Zeit des Baus der Brücke über die



Abb. 3 Panorama von Schloss Marienburg. Kupferstich von Wolff aus Augsburg, 1709.

Nogat, d.h. ungefähr im Jahr 1340, entstand.⁵¹ Er befand sich in der Nähe des Brückentores. In seiner Nähe muss es also den frühesten Deutschordenshafen gegeben haben. Nicht ohne Bedeutung ist der Umstand, dass die älteste Kapelle nach dem Schutzpatron der Seeleute, dem Heiligen Nikolaus, benannt wurde. Diese Tradition kennen wir auch aus anderen durch den Deutschen Orden gegründeten Städten, z.B. aus dem nahe gelegenen Elbing. Im Jahr 1378 wurde in Marienburg ein »neuer« Speicher errichtet, der auch als großer oder langer Speicher bezeichnet wurde und hinter der Laurentiuskirche am Ufer des Flusses Nogat gelegen war.⁵² Schmid ist der Meinung, dass die beiden Speicher am Anfang parallel funktionierten. Wir wissen jedoch nicht wie lange. Man kann also schlussfolgern, dass es in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts am Schloss Marienburg zwei Häfen in der unmittelbaren Nähe der erwähnten Speicher gab.

Der lange Speicher an der Nogat und der ihm gegenüber gelegene Haupthafen des Deutschen Ordens begannen mit der Zeit als allgemeine Lagerstätten zu dienen. Solch eine Lösung wird auch in der Rekonstruktion des Schlosses Marienburg nach C. Steinbrecht (Abb. 2) gezeigt.⁵³ Es ist hervorzuheben, dass der Bau von Speichern auf dem niedrigen, feuchten Ufer der Nogat einer zusätzlichen Sicherung gegen periodische Überschwemmungen des Flusses bedurfte. Der Güterumschlag von Schiffen auf Wagen konnte am Ufer durchgeführt werden, das jedoch nicht, z.B. mit einer Wand von eingerammten Pfeilern längs des Ufers, befestigt war. Der sumpfige Boden am Flussufer konnte die Durchführung von Hafendarbeiten, die aber mehrfach in den Quellen belegt sind, verhindern. Den vor einem Verrutschen gesicherten Kai entlang konnte es Stege geben, die die Ent- und Verladung von Massengütern aus den Schiffen erleichterten. Der Umschlag wurde sicherlich vom Kai ausgehend zu den Speichern am Ufer durchgeführt. Wegen der Gefahr häufiger Überschwemmungen und der regelmäßigen Zerstörung der Hafeninfrastuktur durch Eis scheinen die Güter entweder getragen oder mit Wagen auf der Erdrampe bis zum »neuen« Speicher auf die östliche Seite transportiert worden zu sein, wo sich die Eingänge befanden. Diese Lösung wird auf der Panoramaansicht des Schlosses und der Stadt von Wolff aus Augsburg aus dem Jahr 1709⁵⁴ (Abb. 3) gezeigt.

Das sumpfige Ufer der Nogat, das über keine Sicherungen in Form eines Bollwerks verfügte, konnte den Gütertransport vom Fluss zu den Lagern des Deutschen Ordens erschweren. Die Flussschiffe mussten am Speicher am Nogatufer festmachen. Am Fluss wurde das Getreide umgeschlagen, das *us dem schiffe of den spycher czu tragen*⁵⁵ war. Der Orden bezahlte Tagelöhner sowohl für die Beladung der Schiffe mit Gütern als auch für die Entladung im Hafen. Diese Arbeiter wurden am häufigsten als Träger, Gehilfen bei allgemeinen Bauarbeiten und beim Bootsbau beschäftigt. Im Jahre 1414 wurden den Tagelöhnern aus dem Dorf Blumensteiner

(Kamienice) für die Entladung von 5 Last Roggen und 6,5 Last Hafer aus Graudenz 10 Scot gezahlt.⁵⁶ Die transportierten Güter wurden von den Schiffen getragen und im Speicher gelagert. Die überlieferten Quellen enthalten keine Angaben über die Entladungsvorrichtungen am Kai, z.B. über einen im Boden verankerten Kran. Auch geben die Quellen nicht die Länge des Hafenkais an. Wenn wir annehmen, dass sich der Hafenkai über die gesamte Breite der Gebäude, zu denen der Speicher an der Nogat gehörte, erstreckte, so könnte die Länge des Kais rund 100 Meter betragen haben.⁵⁷ Eine solche Vorstellung liegt auch Steinbrechts Rekonstruktion des Zustands um das Jahr 1450 zugrunde, in der die Schiffe am ganzen Speicher entlang festmachen (vgl. Abb. 2).⁵⁸ Zwar ist anzunehmen, dass der Kai vor dem Speicher so lang gewesen sein konnte, er musste es aber nicht zwangsläufig gewesen sein. Zum Vergleich: Der Londoner Hafen verfügte bis in die Neuzeit über einen Ladekai mit einer Länge von 460 Meter.⁵⁹

Die Entfernung zwischen dem langen Speicher in Marienburg und dem Flussufer war gering. Sie schwankte je nach Wasserstand des Flusses und konnte bis zu ca. 20 Meter betragen. Laut Quellenangaben wurden die Massengüter, am häufigsten Säcke mit Getreide, von Trägern von den Schiffen bis zum Speicher getragen und nicht mit Wagen transportiert (den Transport der Güter zu den Schiffen nannte man *tragen* und nicht *furen*).⁶⁰ Quellenangaben über das Ufer der Nogat, das den Schiffen zum Festmachen und zur Entladung diente, sind selten. Im März 1411 wurden 4 Solid für die Entladung von Kalk von einem Schiff gezahlt, das *uff das uber (uffer)*⁶¹ gelegt war. Schiffe mit flachem Boden konnten an einer speziell dafür vorgesehenen Stelle auf Land gesetzt werden. Einen indirekten Nachweis hierfür stellt eine Erwähnung über die Bezahlung für das wieder zu Wasser bringen vorher ans Ufer gebrachter Schiffe dar.⁶²

Zum Hinaufziehen der Säcke mit Getreide auf die Stockwerke des Speichers wurden Flaschenzüge genutzt, die man *winde* oder *wynde* nannte und die als *windevorrichtung im speicherraum alter häuser*⁶³ definiert waren. Solch ein Flaschenzug bestand aus hölzernen Rollen und durch sie hindurch geführten Seilen. Eine ähnliche Technik war bei Bauarbeiten, bei denen Baumaterial auf eine Höhe von einigen Metern hinaufgezogen werden musste, z.B. beim Bau eines Hauses oder bei der Reparatur einer Mauer, allgemein verbreitet. Im Dezember 1405 zahlte man 8 Scot *vor 2 lynen zu den wynden im huse*⁶⁴, im Oktober 1400 für die Seile eines solchen Aufzuges, *do mete man calk und zigil uf wendet uf dy muer*.⁶⁵

Trotz des Mangels an Quellenangaben über die Umschlagvorrichtungen, die es beispielsweise in Gdańsk und Elbląg gab, kann man nicht ausschließen, dass beim Entladen der Schiffe einfache Flaschenzüge eingesetzt wurden, die dem oben Beschriebenen ähnlich waren. Man konnte Fässer vom Schiff entladen, indem man eine Rah oder den Segelbaum als Kran (unter Einbeziehung des stehenden und laufenden Guts des Schiffes) einsetzte oder einen einfachen Hafenkran mit Hebelarm-Funktion, auf dessen Endstück sich ein Flaschenzug befand, verwendete.⁶⁶ Ein solches Entladeverfahren findet seine Bestätigung in einer Quelle aus dem Jahre 1402, die besagt, dass die Mannschaft die Weinfässer für den Hochmeister, die aus Danzig nach Marienburg gebracht wurden, *us dem schiffe wunden* musste.⁶⁷ Die Flaschenzüge wurden verwendet, um reparaturbedürftige Schiffe aus dem Wasser an Land zu ziehen. Im Mai 1413 zahlte man *vor eyne winde, do man mete schiff uffwindet*.⁶⁸ Die reparaturanfälligen Flaschenzüge, die auf Schiffen und Prähmen zur Entladung der Güter dienten, wurden durch ortsansässige Zimmerleute wieder instand gesetzt. Diese *Winden* stellten neben dem Rundholz (*Rollen*) zum Verschieben der Schiffe auf dem Hafengelände und insbesondere auf dem Werftgelände die Grundausstattung in den größeren Hafenzentren dar. Ihr Einsatz war im Mittelalter durch separate Vorschriften geregelt, die in den Satzungen der Bruderschaften der Bootsbauer enthalten waren.⁶⁹

Es ist wahrscheinlich, dass sich am befestigten Kai Stege befanden, die den Güterumschlag im Hafen erleichterten. Eine Bestätigung dieser Annahme nach den Quellen ist jedoch problema-

tisch, weil sowohl die Stege an den Kais als auch die Stege an den Wasser führenden Gräben innerhalb der Schlossmauer und die Brücke über die Nogat mit dem allgemeinen Namen *brucken* bezeichnet wurden. Dasselbe Problem betrifft das Bollwerk, d.h. die Uferbefestigung. Die Quellenangaben über die Reparatur des Bollwerks an verschiedenen Stellen auf dem Gelände der Schlossanlagen lassen es nicht zu, konkrete Befestigungen des Nogatufers zu bestimmen.⁷⁰ In einem Fall liegt aus dem Jahr 1413 eine Quellenangabe über eine Reparatur der Brücke über die Nogat vor, bei der eine Ramme eingesetzt wurde, um lange Pfeiler in den Flussboden zu treiben. Für diese Reparatur wurden 24 Tagelöhner beschäftigt, die die Pfeiler der Brücke in das Bollwerk rammten.⁷¹ Diese Aufzeichnung über die Brücke über die Nogat lässt die Annahme zu, dass sich in ihrer Nähe ein befestigtes Ufer befand.

Östlich der sogenannten Plauenschen Mauer, hinter dem Karpfenteich des Hochmeisters, gab es im Mittelalter einen Holzhafen des Deutschen Ordens, der *Holzgraben* hieß. Hierbei handelte es sich um ein südlich der Stadt gelegenes Wasserreservoir, zu dem das Holz hauptsächlich aus dem Stadthafen, den man *Smergrube* nannte, transportiert wurde. Eine direkte Erwähnung des Gütertransports von einem Hafen zum anderen finden wir im Jahr 1410, als für *ronen us der smergruben herab in den holczgraben czu losen*⁷² bezahlt wurde.

Der Holzhafen, der dem Orden gehörte, war nicht so groß und hatte auch keine so zahlreiche Bedienungsmannschaft wie der Stadthafen, der im Folgenden besprochen wird. Das auf seinem Gelände gesammelte Material wurde für Bauarbeiten und zur Reparatur der hölzernen Infrastruktur des Schlosses verwendet. Im Vergleich zum Stadthafen erfüllte der Holzhafen eine zusätzliche Funktion, die in den Quellen bestätigt wird, denn die Ordensführung unterhielt in Marienburg eine Flotte von Flussschiffen, für deren Bau und Reparatur gesorgt werden musste. Es hat zudem den Anschein, dass sich in der Nähe des Holzhafens ein weiterer Hafen des Deutschen Ordens befand. Davon zeugen zahlreiche Rechnungen für den Einkauf von Material zum Bau von Schiffen und Prähmen sowie für deren Reparatur und Instandhaltung (z.B. Teerung und Abdichtung).

Die Schiffe und Prähme wurden ans Ufer gezogen, geteert, mit Moos abgedichtet und nach der Reparatur zu Wasser gelassen, leckgeschlagene sowie alte, nicht mehr betriebsfähige Schiffe ausgebessert. Der Dichtungswerkstoff wurde zwischen die Planken mit Hilfe hölzerner Laten eingebracht, die mit Klammern, *syntele* genannt, angenagelt wurden. Im Mai 1417 zahlte man 8,5 Mark und 2 Scot für *51,5 schok sintel czu machen cum nuenen schiffe*.⁷³ In der Werft konnten auch kleine Einbäume gebaut werden, ebenso stellten die Bootsbauer Ausrüstungsteile her, z.B. Ruder und Masten. Die Seiler versorgten die Schiffe mit dem Tauwerk.⁷⁴ Die archäologischen Funde von Binnenschiffen aus der Zeit vom 13. bis zum 15. Jahrhundert, die in letzter Zeit im Weichseldelta entdeckt wurden, bestätigen, dass die Schiffe wie in den Quellen überliefert gebaut wurden.⁷⁵

Den besprochenen Hafen bezeichnete man als eine Stelle, *do man die schiffe us gewinnet*.⁷⁶ Dieser Graben oder auch Kanal musste schmal sein und die Schiffe aufnehmen. Im Jahr 1412 zahlte man Knechten, die *das schif in den graben leyten*, 2 Mark und 3 Scot.⁷⁷ Einfache Bootsbauarbeiten wurden von Zimmerleuten und ihren Gehilfen ausgeführt. Mehrfach werden *czimerluten dy an den schiffen arbeiten*⁷⁸ erwähnt. Der Großteil der Arbeiten, für die Fachkenntnisse erforderlich waren, wurde aber unter der Aufsicht eines Bootsbauers durchgeführt, der in der Vorstadt sein Haus hatte.⁷⁹ Der *Schiffbuwer* wurde nicht immer beim Namen genannt. Für die Jahre 1416 und 1417 finden sich ein paar Mal ein Bootsbauer mit dem Namen Piotr und sein Sohn genannt, die die Arbeiten auf den Schiffen beaufsichtigten.⁸⁰ Die Schiffe mussten auch im Winter gewartet werden. Im Jahr 1419 wurden einem Arbeiter 3 Mark und 20 Scot für die Sicherung eines Schiffes, mit dem Holzkohle transportiert wurde, über den Winter gezahlt (das Schiff wurde an Land gebracht und stehendes Wasser entfernt).⁸¹

Der Hafen für die Schiffe, Prähme und kleineren Boote könnte sich am Hof des Deutschen Ordens in Kaldenhof (Kałdowo) befunden haben, der gegenüber dem Schloss des Deutschen Ordens an der Gegenseite der Nogat am Weg nach Neuteich (Nowy Staw) gelegen war. Zwischen Hof und Schloss muss es einen regen kommunikativen Austausch gegeben haben. Der Großteil der Versorgungsgüter und Baumaterialien wurde vom Schloss und von der Stadt zu Wasser transportiert.⁸² Beim Transport von schweren Gütern wie Steinen war die Entladung nur am befestigten Kai möglich, an dem sich Stege befunden haben mögen. Das Getreide, das dem Deutschen Orden gehörte, wurde in Kaldenhof bereits im Jahr 1378 erwähnt, d.h. zu einer Zeit, in der es – wie oben nachgewiesen – bereits einen Kai am neuen Schlossspeicher gab.⁸³ Im Speicher von Kaldenhof befanden sich, einer Erwähnung aus dem Jahre 1407 zufolge, 446 Last Getreide.⁸⁴

Der Stadthafen

Unter der Bezeichnung »Stadthafen« wird das befestigte Flussufer mit seiner Infrastruktur verstanden, das die Funktion des Güterausbaus erfüllte, im Unterschied zum Fischereihafen, in dem in der Regel nur Boote festmachten und in dem nur Kleinhandel betrieben wurde.

Die Stadt, anders als die Gegend um das Schloss, war auf dem hohen Ufer der Nogat gelegen, was die Arbeit im Hafen, die Beladung und Entladung der Güter erschwerte. Der Raumplan von Marienburg ähnelt den Plänen anderer preußischer, an Flüssen gelegener Städte, wie Elbing, Königsberg und Braunsberg (Braniewo). Die breite Straße, die die Funktion eines Marktes erfüllte, verlief parallel zum Fluss. An ihren beiden Seiten wurden vier Wohnviertel abgesteckt. Im Unterschied zu anderen Hafencities, wie z.B. Elbing, wurden in Marienburg jedoch keine senkrecht zur Nogat verlaufenden schmalen Straßen abgesteckt, die den Hafen mit dem Markt verbunden hätten.⁸⁵

Die Ausdehnung der Stadt in östlicher Richtung erfolgte vor dem Jahr 1380. Kraft des erneuerten Privilegs hatte der Orden eine feste Mietgebühr in Höhe von 70 Mark für die städtischen Einrichtungen und für das Gelände an der Nogat (10 Mark) erhoben. Dagegen sollten die Einkünfte aus den neuen Stadteinrichtungen der Stadt zufließen.⁸⁶ Zusammen mit dem Ausbau der Stadt wurde die östliche Seite der Siedlung mit einer Mauer umgeben. Im Mittelteil der westlichen Stadtmauer befand sich die Fischerpforte, die unmittelbar an das Flussufer heranführte.⁸⁷ Sie ist auf einer Zeichnung von A. Dahlberg aus dem Jahr 1656 zu sehen.⁸⁸ Ihr gegenüber sollten ein kleiner Fischereihafen und in ihrer Nähe der Stadthafen eingerichtet werden. Dass es hier eine Hafeneinfahrt gab, bestätigen die bis Mitte des 19. Jahrhunderts erhaltenen Fragmente von in den Flussboden gerammten Pfeilern, die die Überreste der Stege darstellten.⁸⁹

Das Gebiet der westlichen Vorstadt zwischen der Stadtmauer und der Nogat wurde im Jahr 1304 auf einer Breite von 1 Seil (43,3 m) für das Haus des Deutschen Ordens reserviert. Die Praxis, dass der Orden das Recht für die Nutzung des Flussufers behielt, war charakteristisch auch für andere Städte, z.B. Königsberg.⁹⁰ Hieraus ergibt sich, dass das Ufer der Nogat zwischen der Stadtmauer und dem Fluss u.a. zu Handelszwecken diente, somit eine bestimmte Bedeutung für die Stadt hatte und Gewinne erbrachte.⁹¹ In der Hafenvorstadt befand sich sicherlich die für ein Festmachen der Schiffe und das Be- und Entladen nötige Grundinfrastruktur, obwohl sie in der Willkür nicht explizit erwähnt wurde. Sie umfasste Stege, Poller und Schuppen.

Merkwürdig ist auch der Mangel an Informationen über die Marienburger Zunft der Träger im Mittelalter. Die städtische Willkür vom Jahr 1365 gestattete es den Gästen (*gast*) der Stadt, Salz und Fässer mit Heringen aus Schiffen und Wagen hinaus zu verkaufen, gleichzeitig verbot sie im Allgemeinen, Vieh direkt am Fluss zu halten, und den Besitzern von Buden und den

Metzgern im Besonderen, den Dung hinter die Mauer hinauszuerwerfen.⁹² Diese Aufzeichnung bestätigt die Annahme, dass es in Marienburg auf der Nogatseite keine Getreidelager gab. Dieses Gebiet wurde vor allem von den Besitzern von Buden und von Metzgern besetzt. Der Güterumschlag wird entsprechend relativ gering gewesen sein, weshalb dem Stadthafen im weit reichenden Handelsaustausch im Großen und Ganzen keine wichtige Rolle zuzumessen ist.

Im Gründungsrecht für die Stadt, das aus dem im Jahre 1304 erteilten Insert bekannt ist, wurden die freie Fischerei auf der Nogat und die kostenlose Beförderung der Einwohner bestätigt.⁹³ Für die Beförderung benutzte man gewiss eine Fähre aus Holz. Der Transport über den Fluss erfolgte an der südwestlichen Seite der Stadt vom *Fährthor* aus.⁹⁴ Für einen effizienten Fährverkehr muss es an den beiden Seiten des Flusses Anlegestellen gegeben haben, vielleicht in Form einfacher Landungsstege. Während der Regierungszeit Dietrichs von Altenburg (1335-1341) verlor der Fährverkehr infolge des Baus der Brücke über die Nogat, die das Fährtor mit dem gegenüberliegenden Flussufer verband, an Bedeutung. Sie erleichterte die Kommunikation auf dem Handelsweg zwischen Marienburg und Dirschau.

Das Baujahr der Brücke, 1340, wird in einer Chronik erwähnt: *Hoc tempore construxit idem magister pontem unum trans flumen Nogot prope Marienburg ...*⁹⁵ Wir wissen, dass die Zufahrtstraße vor der Brücke an ihren beiden Seiten mit Steinpflaster befestigt war. Im Februar 1399 verzeichnete man den Einkauf von *steynbrucken bie dem Caldenhove und czu der steynbrucken vor der brucken obir dem Nogut*.⁹⁶ Da es keine mittelalterlichen ikonographischen Darstellungen der Brücke in Marienburg gibt, kann man ihr Aussehen nur theoretisch beschreiben. Im besprochenen Zeitraum hatten die Brücken in den Häfen der Städte, wie in Elbing oder Thorn, einen speziellen beweglichen Teil, der es ermöglichte, dass Schiffe mit Masten die Brücke passieren konnten. Dies ermöglichte es zugleich, die durchfahrenden Schiffe zu kontrollieren und von ihnen Gebühren zu erheben. In Königsberg gab es mehrere solcher Brücken. Dass es keine Angaben in den Quellen des Deutschen Ordens über eine ähnliche Brückenkonstruktion in Marienburg gibt, lässt den Schluss zu, dass sie eine ausreichende Höhe besaß, dass die Flussschiffe unter ihr hindurchfahren konnten. Dies ist umso wahrscheinlicher, als der Großteil der Weichelschiffe mit dem Strom fuhr und es gar nicht nötig war, den Mast aufzurichten. Der Segelantrieb war nützlicher, wenn man flussaufwärts fuhr. Ausführliche Beschreibungen der Versuche, die Brücke mit Hilfe von Brandern zu zerstören, liefern uns die erzählenden Quellen aus der Zeit des Dreizehnjährigen Krieges (1454-1466). So gelang es im August 1454, die Brücke an einigen Stellen zu beschädigen und ihre Stützpfiler in Brand zu setzen.⁹⁷

Der Fischereihafen

Der Fischereihafen konnte in Marienburg am oder innerhalb des Stadthafens gegenüber der Fischerpforte im Bereich des mittleren Teils der westlichen Mauer lokalisiert werden.⁹⁸ Es gibt wenige Informationen über seinen Betrieb. Gemäß Willkür konnte der Fischverkauf direkt von den Booten aus erfolgen.⁹⁹ Um dies technisch zu ermöglichen, mussten die Fischerboote unmittelbar an das Ufer gezogen werden oder an den Landungsstegen festmachen, über die die Einwohner direkt zu ihnen gelangen konnten. Die Fischer wurden – wie die Schiffer – durch die Ordensführung behelfsmäßig für den Güter- und Personentransport mit Schiffen angeworben. Die Anzahl der Fischer in der Stadt mag hoch gewesen sein, denn allein während einer Fahrt im Jahre 1413 wurden 13 von ihnen als Ruderer angeworben, die *meisters schiff czum Elbinge ruweten*. Selbstständig durften die Stadtfischer unter Strafandrohung keine Fische an fremde Kaufleute und Fischer verkaufen.¹⁰⁰

Der Mangel an Angaben über die Infrastruktur des Hafens und über seinen Betrieb, falls man

von einem solchen überhaupt sprechen kann, lässt die Annahme zu, dass der Fischereihafen einzig genutzt wurde, um die laufenden Bedürfnisse der Stadteinwohner und der Ordensbrüder zu erfüllen.

Der städtische Holzhafen

Der städtische Holzhafen befand sich in der südlichen Vorstadt und lässt sich als der Ort identifizieren, den man *Schmergrube* nannte.¹⁰¹ Er befand sich in der Nähe der Ziegelei. Diesen Hafen darf man nicht mit dem sogenannten Holzgraben verwechseln, dem Holzhafen des Deutschen Ordens, der sich östlich der Vorburg hinter dem Teich des Hochmeisters befand. Die Ungenauigkeiten im Hinblick auf die Terminologie und die Lokalisierung beider Holzhäfen zeigen sich bei W. Ziesemer, der abwechselnd die Namen *Holzgraben* und *Schmergrube* verwendet.¹⁰² J. Voigt ist der Meinung, dass der städtische Holzhafen *Schmergrube* auch als *Trenke* bezeichnet wurde.¹⁰³ Die Lokalisierung in der Nähe des Georgen-Spitals und der Georgen-Kirche lässt keinen Zweifel zu, dass der Verfasser den Holzhafen meinte.

Die Stadtwillkür regelte ausführlich die Grundsätze des Kaufs und Verkaufs von Holz, die Zeit, wie lange es im Wasser gelagert werden durfte, und die Arten der im Hafen ausgeführten Arbeiten. Wer sein Holz länger als drei Wochen im Wasser beließ, musste mit einer Strafe in Höhe von 0,5 Firdung und darüber hinaus mit der Verbrennung seines Holzes in der Ziegelei rechnen.¹⁰⁴ Im Hafen befand sich auch ein Raum zur Gütekontrolle des Holzes. Die Verkäufer und Käufer konnten die Gebühr für das Sortieren und Markieren der Ware untereinander teilen.¹⁰⁵ Mit dem Vertrieb und Kauf größerer Mengen von Holz beschäftigten sich wahrscheinlich die Vertreter des Stadtrats, in der Willkür als *holczkouffherren* bezeichnet.¹⁰⁶ Neben dem Güteprüfer arbeiteten im Hafen auch Personen, die sich mit der Reinigung der Holzbohlen beschäftigten, die sogenannten *holczwesscher*. Vor dem Verkauf mussten die Holzbohlen gewaschen und gereinigt werden. Unter den Hafendarbeitern gab es auch Personen, die sich mit dem Holzhaufen beschäftigten, sogenannte *holczhewer*, und Personen, die das Material aus dem Wasser hinauszogen, die *wasserzieher*.¹⁰⁷

Das Holz, das auf dem Wasserweg (über Weichsel und Nogat) in den Hafen gebracht wurde, stammte aus den an der Weichsel gelegenen Waldgebieten, worüber die erhaltenen Rechnungsquellen des Deutschen Ordens informieren: aus den Wäldern bei Warnow (Warnowo) in der Nähe des Gutshofs Warnow, die am Weg Marienburg – Warnau (Kościeleczi) – Tralau (Tralewo) – Leske (Laski) gelegen waren¹⁰⁸, aus dem Wald bei Międzyłęże – in der Nähe des Gutshofs Międzyłęże in der Marienburger Komturei westlich der Gabelung von Weichsel und Nogat¹⁰⁹ – sowie aus dem Wald bei Montau (Mątowy) in der Nähe des Gutshofs Montau an der Gabelung von heutiger Nogat und Weichsel.¹¹⁰

Im Stadthafen versorgten sich auch die Ordensbeamten mit Waren. Im Marienburger Konventsbuch wurde im April 1402 der Kauf von Brettern *in der smergruben vor der stadt*¹¹¹ vermerkt. Die Ausgaben für das Material, das im Stadthafen gekauft wurde, wurden auch in den Jahren 1407, 1410, 1412 festgehalten.¹¹² Auf der Grundlage der überlieferten Quellen kann man die These aufstellen, dass der städtische Holzhafen in Marienburg sowohl zu Zwecken des städtischen Handels als auch zur Lagerung eines Teils des Materials diente, das anschließend zum *Holzgraben* transportiert wurde, der dem Deutschen Orden gehörte. Es ist anzunehmen, dass der Holzkanal des Deutschen Ordens kleiner als der städtische war und sein Bedienungspersonal weniger zahlreich und qualifiziert. Die Rechnungsquellen liefern uns hierüber jedoch keine genauen Informationen. Es ist aber belegt, dass die Deutschordensritter oft für den Transport des Materials vom Stadthafen zu ihrem östlich der Vorburg gelegenen Holzkanal bezahlten. Größere Mengen des im Stadthafen sortierten Holzes mussten die Deutschordensritter mit dem



Abb. 4 Marienburg. Stich von Gustav Schönleber, spätes 19. Jahrhundert (?). (Archiv DSM)

Schiff befördern. Im Mai 1412 transportierten nicht weniger als 19 Knechte Eichenplanken per Schiff *us der smergrube*.¹¹³

Genauso wichtig für das Funktionieren von Schloss und Stadt waren Holz und Holzkohle als Brennstoff. Sie wurden häufig mit Schiffen aus der Gegend des Hofs in Scharpau befördert.¹¹⁴

Die Schiffe

Die zur Deutschordensflotte in Marienburg gehörenden Schiffe finden in den Inventarbüchern des Hauskomturs aus den Jahren 1387, 1398, 1402 und 1408 Erwähnung.¹¹⁵ Eine Übersicht der einzelnen Schiffstypen für die aufgelisteten Jahre zeigt die folgende Aufstellung. In den Inventarbüchern des Hauskomturs nach dem Jahr 1408 finden wir keine Angaben über die Schiffe, demgegenüber sind jedoch Rechnungen für den Bau und die Reparatur von Schiffen, Booten und Fähren überliefert.¹¹⁶ D. Krannhals war der Meinung, dass die Deutschordensflotte an Weichelschiffen fünf Jahre vor der Schlacht bei Tannenberg 40 Fahrzeuge zählte, davon ein Teil an private Schiffer vermietet, sich die Zahl der Schiffseinheiten nach dem Jahr 1410 aber drastisch verringerte.¹¹⁷

Jahr	Schiffstyp			Kohlenschiff	Holzprahm	Stromkahn
	(Weichsel-)Schiff	Nassute	Kalkschiff			
1387	5	8	1	1	2	3
1398	9	–	–	–	–	–
1402	8 (davon 2 alte)	–	–	–	–	–
1408	6	–	–	–	–	–

Unterschiedliche Schiffstypen und deren Anzahl nach Erwähnungen im Marienburger Ämterbuch.
(Nach: Das Marienburger Ämterbuch, herausgegeben von W. Ziesemer. Danzig 1916, S. 6–8)

Zur Getreidebeförderung wurden spezielle Getreideschiffe mit flachem Boden verwendet. Zu den größeren von ihnen gehörten die *Weichelschiffe* (je nach Quelle auch als *Weichselkahne* bezeichnet), die ungefähr 20 Last Getreide transportieren konnten.¹¹⁸ Im Jahr 1387 besaß der Hauskomtur fünf solcher Weichelschiffe. Lotar Weber zählte die *Weichselkahne* zum ersten, größten Typ der Flussschiffe, die sich durch einen flachen Boden und eine großen Länge auszeichneten.¹¹⁹ Diese Flusseinheiten hatten niedrige Bordwände und verfügten in den meisten Fällen über einen Segelantrieb, der vor allem während der Fahrt flussaufwärts verwendet wurde. Sie waren mit einem oder mehreren Ankern ausgestattet und konnten neben dem Steuerruder am Heck auch mit kleineren Hilfsrudern, speziellen Steuerrudern, die es erleichterten, seichte Flusspassagen zu überwinden, sowie Bootshaken versehen sein.¹²⁰ Ihre durchschnittliche Größe betrug zwischen 20 und 30 Last (1 Last = ca. 1870 kg). Die Menge des Frachtguts, das ein Schiff tragen konnte, bestimmte seine Tragfähigkeit. Die Binnenschiffe, darunter Flussschiffe, konnten ca. 20 Last Getreide transportieren. Die Volumeneinheit in Last war bei der Beschreibung der Schiffsgröße am gebräuchlichsten.¹²¹ Die besprochenen Einheiten wurden vor allem für Handels-, aber auch für Militärzwecke wie auch bei Wasserbauarbeiten genutzt. Die Rechnungen des Großschaffners in Marienburg enthalten Angaben über den Preis und die Ausstattung der Weichelschiffe. Im Jahr 1417 kostete ein *Weichselkan* mit einer Tragfähigkeit von 21 Last 34 Mark.¹²²

Zur Beförderung von Getreide konnten auch Schiffe eingesetzt werden, die als *nassute* bezeichnet wurden. Im Jahr 1387 besaß der Marienburger Hauskomtur sogar acht *nassute*. Laut dem Wörterbuch der preußischen Sprache von Nesselmann bezeichnet die *Nassute* ein leichtes, kleines Transportschiff, wobei der Name auf eine litauische Herkunft hinweist.¹²³ Aus dem Jahr 1401 stammt eine Zahlungsanweisung des Marienburger Schatzmeisters an *den Prussen, dy zwu nassuthen brochten von Sameland*. Die Schiffe gingen anschließend weiter nach Krakau.¹²⁴

Eines der wichtigsten Güter war der in der Nähe von Nowe geförderte Kalk. In den Inventarbüchern des Marienburger Hauskomturs aus dem Jahr 1387 taucht ein Schiff zum Kalktransport, ein *kalkschiff*, auf. Dieser Schiffstyp wird auch in den Jahren 1410, 1413, 1416 erwähnt.¹²⁵ Neben den großen Transportschiffen verkehrten auf der Nogat regelmäßig Prähme. Sie dienten am häufigsten zum Transport von Heu, Baumaterialien, aber auch von Vieh und Personen. Eine solche Prähmfähre fuhr zwischen Marienburg und dem am Gegenufer des Flusses gelegenen Hof Kaldenhof (Kałdowo). Im September 1411 zahlte man sechs Knechten 5 Firdung *vor czygel czu prom czu tragen czum Kaldenhoffe*.¹²⁶ Die Prähme verfügten über keinen Segelantrieb, sondern wurden mit Hilfe langer Steuerruder in Bewegung gesetzt. Diese Prähme und größeren Schiffe wurden mit speziellen Schleppseilen (*treyllaynen*) flussaufwärts geschleppt. Diese und andere Seile wurden von ortsansässigen Seilern hergestellt.¹²⁷ Im Juni 1416 zahlte man 13,5 Scot *dem seler vor 8¹/₂ steyn hanffs zu slan zu treylyn*.¹²⁸ Im Jahr 1402 besaß der Haus-

komtur neben den acht Schiffen, von denen die Hälfte in schlechtem Zustand war, auch acht Anker, zwei große Seile zum Schleppen der Schiffe flussaufwärts (*do man die schiffe mete obirczut*) sowie sechs neue Schleppseile (*6 nuwe treylynen*).¹²⁹

Zu den kleinsten Einheiten auf der Nogat zählen die sogenannten *Stromkanen*, kleine Einbäume oder Plankenboote. Drei von ihnen werden im Inventarbuch des Hauskomturs in Marienburg im Jahr 1387 erwähnt.¹³⁰ Einen anderen Typ von Transporteinheiten auf Binnenwasserstraßen, die in den Inventarbüchern des Hauskomturs in Marienburg jedoch keine Erwähnung finden, stellen die Schiffe dar, die als *bording* bezeichnet wurden. Die Rechnungen für die Nutzung von Schiffen dieses Typs sind in den Marienburger Rechnungsbüchern für die Jahre 1408, 1409 und 1415 enthalten.¹³¹ Das *bording*-Schiff wurde schon im Jahr 1292 in der Nähe von Elbing auf dem Frischen Haff zum Fischfang und Fischtransport verwendet.¹³² Die Bezeichnung *bording* tritt erstmals im 12. Jahrhundert in der Form *byrdingr* in Norwegen entgegen und bezeichnet ein Schiff mit einer Mannschaft von bis zu 30 Mann, das mit einem Segel und Rudern ausgestattet war und in Küstennähe zum Fischfang sowie zum Fischtransport von den Lofoten nach Bergen eingesetzt wurde.¹³³ In der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts gelangte der Name *bordinc* an die Ostsee, bezeichnete hier aber nicht nur Fischereischiffe, sondern auch kleine Fahrzeuge, die im Hafen als Leichter zum Transport von Gütern großer, auf Reede liegender Schiffe dienten.¹³⁴

Die Schiffe, die den Hochmeister transportierten, oder die Schiffe, die längere Fahrten machten, verfügten heckseitig über einen kleinen überdachten Aufbau. Zu ihrer Ausstattung gehörte manchmal ein Ofen mit Grill, auf dem man warme Speisen zubereiten konnte. Während längerer Reisen gehörte auch ein Koch zur Mannschaft.¹³⁵ Die Ruderer, die auf diesen Schiffen arbeiteten, saßen offenbar auf Bänken, denn aus den überlieferten Rechnungen des Hauskomturs erfahren wir auch etwas über die Reparatur dieser Ruderbänke.¹³⁶ Zu der Ausstattung der Binnenschiffe konnten auch Handlote gehören, die am häufigsten aus einem an einem Seil befestigten Bleigewicht bestanden. Unter den Erwähnungen, die mit der Ausstattung und Reparatur der Deutschordensschiffe in Marienburg verbunden sind, finden wir auch eine Information über die Reparatur eines solchen Handlotes.¹³⁷

In manchen Fällen kam es vor, dass die Festmacherleinen schlecht befestigt wurden und das Schiff in den Hafen gebracht werden musste, bevor es auflief oder unterging. Solch ein Fall wurde in Marienburg im Jahre 1417 aufgezeichnet. Zehn Tagelöhner mussten ein losgemachtes Schiff zurückbringen, das *in der nacht losgeslagen was*.¹³⁸ Die Schiffe wurden gewartet und gereinigt. Im April 1416 bezahlte man 2 Solid *eyme knechte, der des meysters schiff reynegemacht hoit und den holczprom*.¹³⁹ Eine entsprechende Sicherung der hölzernen Schiffe war im Winter besonders wichtig. Wenn die Schiffe in dieser Zeit nicht umgeschlagen am Ufer lagen, musste man aus ihnen regelmäßig das Wasser entfernen, da es anderenfalls beim Einfrieren die Holzbekleidung beschädigen konnte. Die überlieferten Rechnungen bestätigen die winterliche Entfernung des Wassers aus den Schiffen.¹⁴⁰

Schifferzunft und Schiffsmannschaft

Die Frage nach der mittelalterlichen Schifferzunft in Marienburg wurde bisher in der Literatur noch nicht angeschnitten. Es unterliegt keinem Zweifel, dass die Schifffahrt auf der Nogat eine große Rolle für die Ordensführung spielte. In Marienburg wohnten Schiffer, die die Beförderung von Massengütern beaufsichtigten und auf Antrag des Hochmeisters weite Reisen unternahmen, z.B. nach Memel oder Königsberg. In der Regel waren sie auch die Besitzer der Schiffe, sie erhielten Lohn für die Beförderung und rekrutierten die Mannschaftsmitglieder. Die Schiffer (Segelleute) auf der Weichsel werden erstmals in einer Quelle aus dem Jahr 1294



Abb. 5 Blick auf Marienburg aus Südwesten, im Vordergrund Kähne und Flöße. Anonymer Stich nach einem zeitgenössischen Foto aus »Die Gartenlaube«, 1899. (Archiv DSM)

erwähnt, als der Orden an Piotr, Johann und ihre Erben eine Insel auf der Nessau (Nieszawa) übergab, sich aber das Recht vorbehielt, Bäume auf der Insel zu fällen und die Insel als Übernachtungsmöglichkeit für die Weichselschiffer zu nutzen.¹⁴¹

Das grundsätzliche Problem im Hinblick auf die Geschichte der Schifffahrt von Marienburg entzündet sich an der Frage, wann die Schifferzunft in der Stadt gegründet wurde. Auf der Grundlage der Verordnung aus dem Jahr 1390 für die Städte an der Weichsel, darunter auch Marienburg, über die Entrichtung regelmäßiger Gebühren durch die »Bruderschaft der Weichselfahrer« können wir annehmen, dass es in der Stadt einen Stand der Segelleute bereits in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts gegeben hat. Davon, dass sie bereits vor 1390 existierte, zeugt eine Formulierung über die Bestimmung des gesammelten Geldes zur Organisation von Treffen an Weihnachtsabenden und anlässlich von Gottesdiensten, so wie dies seit langem gang und gäbe war.¹⁴² Für die Existenz einer derartigen Bruderschaft spricht zudem die Erwähnung im Marienburger Schöffebuch im Jahr 1444, das eine Bruderschaft *der Schiffleute* erwähnt.¹⁴³ Die Marienburger Schiffleute finden sich auch im dritten Schöffebuch von 1482 genannt.¹⁴⁴

Für die Segelleute an der Weichsel galten die allgemeinen Verordnungen, die durch den Deutschordensstaat in Marienburg erstmals 1375 erlassen wurden.¹⁴⁵ In den Satzungen der Marienburger Zünfte aus dem 16. und 17. Jahrhundert gibt es hingegen keine Angaben über die Schifferzunft.¹⁴⁶ Der erste durch die Quellen bestätigte Marienburger Schiffer, *Vette Mattias*,

Nauta de Marienburg, taucht im Gerichtsbuch für das Jahr 1396 der Stadt Kulm auf.¹⁴⁷ Zweifelsfrei können wir Mikołaj (Nikolaus) Nymsgarn als einen Schiffer aus Marienburg nennen. Als Bürger, der bürgerliche Rechte besaß, wird er im Jahre 1419 im Buch über die Verleihung der Bürgerrechte erwähnt.¹⁴⁸ Nymsgarn erscheint auch zweimal in den Rezessen des Stände- und Städtetags im Deutschordenstaat aus dem Jahr 1442: An ihn und einen weiteren Schiffer, Peter Kobir (Bobir) – auch ein *burger zu Marienburg* –, erging ein Verbot, Schiffe nach Bromberg (Bydgoszcz) zu verkaufen.¹⁴⁹ Ein weiteres Mal finden wir den Namen des Schiffers Nymsgarn in einer Liste der Grundbesitzer im Werder aus der Mitte des 15. Jahrhunderts.¹⁵⁰ Eine andere Quelle, das Schöffebuch aus Marienburg, erwähnt Nymsgarn im Jahr 1445, als dieser bekannt gibt, dass er Bartusch, einem Schiffer aus Elbing, 51 Mark für ein Schiff schuldig sei.¹⁵¹

Ein anderer Schiffer, der in den Quellen genannt wird, war Tomasz (Thomas) Greyffczu. Auch auf ihn bezog sich das Verbot, ein Schiff nach Polen zu verkaufen.¹⁵² Im Jahr 1436 wird in Marienburg Hartwig Sameland erwähnt, dem das durch den Schiffer Florian Kuschnke aus Schwetz gepachtete Schiff gehörte.¹⁵³ Sameland selbst war kein Schiffer, sondern in den Jahren 1431 und 1435 Bürgermeister von Marienburg.¹⁵⁴ Es ist wahrscheinlich, dass er, als eine finanziell gut ausgestattete Person, ein Weichelschiff besitzen konnte, das er verpachtete. Der Marienburger Schiffer Kusche wird am häufigsten in Quellen aus der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts erwähnt.¹⁵⁵ Michał Kusche, sein Sohn, findet sich in den Quellen des Jahres 1418 unter den Bürgern genannt, die ein Grundstück in der Stadt besitzen.¹⁵⁶ Vielleicht hatte der Sohn das Haus in der Stadt dank des väterlichen Berufes eines Schiffers kaufen können. Vor diesem Hintergrund lässt sich schlussfolgern, dass der Beruf des Schiffers beträchtliche finanzielle Vorteile brachte, die einen gesellschaftlichen Aufstieg in einer oder in zwei Generationen ermöglichten.

Die Mannschaft eines Flussschiffs bezeichnete man als *schiffskinder*¹⁵⁷ oder *schiffleute*.¹⁵⁸ In der Stromschiffahrt der hier behandelten Region kam es manchmal vor, dass die Mannschaft aus Marienburg zu Lande nach Danzig gesandt wurde und erst hier ins Schiff einstieg, das mit Gütern flussaufwärts fuhr.¹⁵⁹ Die Größe der Mannschaft hing von der Größe des Schiffs ab. Im April 1416 transportierten 26 Seeleute den Hochmeister nach Memel.¹⁶⁰ Außer den üblichen Arbeiten während der Fahrt beschäftigte sich die Schiffsmannschaft mit der Be- und Entladung der Güter, wofür sie extra bezahlt wurde. Im Jahr 1411 erhielt der Schiffer für die Beförderung von 2 Last Bier aus Elbing nach Marienburg $\frac{1}{2}$ Mark und 2 Solid.¹⁶¹

Zur Schiffsmannschaft gehörten auch Steuerleute, die in Marienburg in den Jahren 1411, 1412, 1413 und 1418 erwähnt werden.¹⁶² Sie wurden, wie die Mannschaft auch, jeweils für einzelne Fahrten angeworben. Der Schiffer Krippe z.B. *nam sein stuwerman vor eyn schiffkolen czu holen*.¹⁶³ Den Bootsmann nannte man *houptman* oder *plateman*.¹⁶⁴ Er war der Vorgesetzte der Seeleute. Im Jahr 1411 wird in Marienburg ein Arnold als *houptman* erwähnt.¹⁶⁵ Die Pflichten und Privilegien von Schiffer, Steuermann und Bootsmann auf Flussschiffen waren dezidiert im Weichelschiffahrtsrecht (*Wyselware recht*) festgelegt, das in Marienburg im Jahre 1376 von der Ordensführung eingeführt wurde.¹⁶⁶ Es bestimmte die Hierarchie auf dem Schiff, die Strafen für Pflichtversäumnisse während der Schifffahrt und die Pflichten in Bezug auf die transportierten Güter, z.B. beim Zufrieren des Flusses.

Abschließende Bemerkungen

Die Analyse des Problems der Schifffahrt und der Häfen von Marienburg führt zu der Schlussfolgerung, dass hier im Mittelalter ein Stadthafen existierte, der vielleicht mit dem Fischereihafen verbunden war. Das überlieferte Quellenmaterial bestätigt die These, dass es in der Nähe der Stadt einen separaten Holzhafen mit spezialisiertem Bedienungspersonal gab. Der Marienburger Hafen spielte keine große Rolle und war kein so wichtiges Handelzentrum wie z.B. der

Hafen in Thorn. Es wurden hier eher geringe Frachtmengen umgeschlagen, die den laufenden Bedürfnissen der Einwohner dienten. In der Stadt wohnten die Schiffer, die ihre Schiffe behelfsmäßig auch der Ordensführung vermieteten. Die Funktion des Schiffers wurde manchmal auch von Fischerleuten ausgeübt.

Unabhängig von der Stadt besaßen auch die Deutschordensritter ihren Hafen. Ursprünglich befand er sich an der Nikolaus-Kapelle, unmittelbar am ältesten Speicher. Später wurde er durch den Hafen am langen Speicher in der Vorburg am Ufer der Nogat ersetzt. Wir können annehmen, dass sich neben dem Ordenshafen auch ein Holzkanal befand, in dem der Orden das für seine Bedürfnisse gekaufte Material zwischenlagerte. Die Kais am Kanal konnten durch den Deutschen Orden als Werft genutzt werden.

Die einzigen Überlieferungen über die Schiffe an der Weichsel stammen aus den Inventarbüchern der Ämter der Marienburger Komturei. Angesichts des Quellenmaterials zum Thema Schifffahrt und Häfen in Marienburg bestätigt sich die These, dass das Bestehen der Flusshäfen mit der Gründung von Lagern an den Flussufern, von denen aus bzw. zu denen die Massengüter zu Wasser befördert wurden, eng verbunden war.

Einer ausführlichen Analyse bedürfen die Fragen nach dem Schiffbau des Deutschen Ordens und dem Betrieb der Werft am Schloss Marienburg. Dabei behilflich sein könnten sicherlich die archäologischen Zeugnisse, die mit dem Bau von Binnenschiffen im Weichseldelta im Mittelalter verbunden sind.

Berücksichtigt man die Ergebnisse der Analyse zur Lage des Stadt- und Deutschordenshafens in Marienburg, scheint es angezeigt zu sein, ähnliche Untersuchungen auch für andere Hafenzentren an der niederen Weichsel anzustrengen.

Anmerkungen:

- 1 A. Gieysztor: Wisła w średniowieczu. In: A. Piskozub (Hrsg.): Wisła Monografia rzeki. Warszawa 1982; S. Gierszewski: Wisła w dziejach Polski. Gdańsk 1982; A. Piskozub: Rzeki w dziejach cywilizacji. Toruń 2001; W. Kowalenko: Polska żegluga na Wiśle i Bałtyku w XIV i XV wieku. In: Roczniki Historyczne 17, 1948, S. 2; S. Kutrzeba: Wisła w historii gospodarczej w dawnej Rzeczypospolitej Polskiej. Warszawa 1918.
- 2 Z. Binerowski: Transport wiślany w dawnej Rzeczypospolitej. In: B. Augustowski (Hrsg.): Dolina dolnej Wisły. Warszawa 1982.
- 3 C. Biernat: Życie portowe Gdańska w XVII-XVIII wieku. In: Szkice z dziejów Pomorza, Bd. 2: Pomorze Nowożytnie, hrsg. von G. Labudy und S. Hoszowskiego. Warszawa 1959; H. Paner: Wyspa Spichrzów w Gdańsku. In: Pomorania Antiqua 15, 1993; Ders.: W sprawie fałszywej rekonstrukcji muru obronnego przy ulicy Podmurnej w Gdańsku. In: Pomorania Antiqua 16, 1995; Ders.: The harbour topography of Gdańsk. In: Maritime Topography and the Medieval Town. Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14-16 May 1998. Copenhagen 1999; A. Zbiński: Port Gdański na tle miasta w X-XIII wieku. Gdańsk 1964; W. Długokęcki: Port średniowiecznego Elbląga. In: W. Długokęcki (Hrsg.): Morskie tradycje Elbląga przeszłość, teraźniejszość, przyszłość. Elbląg 1996; R. Czaja: Socjotopografia miasta Elbląga w średniowieczu. Toruń 1992; J. Włodarski: Małe porty Zalewu Wiślanego w XIV-XVI wieku (na przykładzie Braniewa i Fromborka). In: Społeczeństwo i polityka do XVII wieku. Księga pamiątkowa ku czci Profesora doktora Wacława Odyńca. Olsztyn 1994; W. Długokęcki: Delta rzeki Pasłęki i port zewnętrzny Braniewa w średniowieczu. In: Komunikaty Mazursko-Warmińskie 2000, Nr. 4; F. Gause: Königsberg als Hafen- und Handelsstadt. In: Studien zur Geschichte des Preussenlandes. Marburg 1963.
- 4 F. Schultz: Die Stadt Kulm im Mittelalter. In: Zeitschrift des Westpreußischen Geschichtsvereins 23, 1888 (zit. ZWG).
- 5 Z.H. Nowak: Dzieje Chełmna do końca XVIII w. In: M. Biskup (Hrsg.): Dzieje Chełmna Zarys Monograficzny. Warszawa, Poznań, Toruń 1987; T. Jasiński: Przedmieścia średniowiecznego Chełmna i Torunia. Poznań 1982; J. Zobolewicz: Układ przestrzenny średniowiecznego Chełmna. In: Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu 28, 1968.
- 6 K.G. Prätorius: Beschreibung der Stadt Thorn und ihres Gebietes. Thorn 1832, S. 57, 193, 204, 219 u.a.
- 7 T. Jasiński (wie Anm. 5), S. 32-34, 87f.; K. Mikulski: Topografia przedmieść toruńskich w XIV-XVII wieku. In: Zapiski Historyczne 63, 1998, S. 10-18; Z. Nawrocki: Układ przestrzenny trzynastowiecznego Torunia. In: J. Poklewski (Hrsg.): Sztuka Torunia i Ziemi Chełmińskiej 1233-1815. Toruń 1986.
- 8 T. Jasiński: Przedmieścia Starego Miasta Torunia. In: M. Biskup (Hrsg.): Historia Torunia, Bd. I. Toruń 1999; J. Tandecki: Rozkwit toruńskiego ośrodka handlowego produkcyjnego w latach 1350-1411. In: ebd.
- 9 M. Magdański: Organizacja kupiectwa i handlu toruńskiego do roku 1403. Toruń 1939.

- 10 H. Paner: Krzyżacka przystań zamkowa w Gniewie. In: *Pomerania* 9, 1984; Ders.: W poszukiwaniu gniewskiego portu. In: *Z otchłani wieków* 49, 1983, S. 1f.; Ders.: Zamek-podzamcze-port. In: B. Śliwiński (Hrsg.): *Dzieje miasta Gniewu do 1939 roku*. Pelplin 1998; E. Choińska-Bochdan: *Z badań nad początkami Gniewu nad Wisłą*. In: *Pomorania Antiqua* 14, 1989.
- 11 K. Jasiński (Hrsg.): *Dzieje Świecia nad Wisłą i jego regionu*. Toruń 1979.
- 12 F. Schultz: *Geschichte des Kreises Dirschau*. Dirschau 1907.
- 13 W. Długokęcki (Hrsg.): *Historia Tczewa*. Tczew 1998.
- 14 B. Janiszewska-Mincer: *Grudziądz w latach 1064-1772*. In: J. Danielewicz: *Dzieje Grudziądza*, Bd. 1 (bis 1920). Grudziądz 1992, S. 198.
- 15 W. Sieradzan: *Grudziądz*. In: *Atlas historycznych miast polskich*, Bd. 1: Prusy Królewskie i Warmia, z. 4, hrsg. von A. Czacharowski. Toruń 1997, S. 6.
- 16 W. Długokęcki und W. Sieradzan in Zusammenarbeit mit M. Mierzwiński: *Malbork*. In: *Atlas historyczny miast polskich*, Bd. 1: Prusy Królewskie i Warmia, z. 5, hrsg. von A. Czacharowski und R. Czaja. Toruń 2002.
- 17 [E.] Joachim (Hrsg.): *Das Marienburger Tresslerbuch der Jahre 1399-1409*. Königsberg 1896 (zit. MTB).
- 18 W. Ziesemer (Hrsg.): *Das Marienburger Ämterbuch*. Danzig 1916 (zit. MÄB).
- 19 W. Ziesemer (Hrsg.): *Das Marienburger Konventsbuch der Jahre 1399-1412*. Danzig 1913 (zit. MKB); A. Sielmann (Hrsg.): *Die Reste des Marienburger Konventsbuches aus den Jahren 1395-1398*. In: *ZWG* 60, 1920 (zit. RMK).
- 20 W. Ziesemer (Hrsg.): *Das Ausgabebuch des Marienburger Hauskomturs für das Jahre 1410-1420*. Königsberg 1911 (zit. AHM).
- 21 W. Ziesemer (Hrsg.): *Das grosse Ämterbuch des Deutschen Ordens*. Danzig 1921 (zit. GÄB).
- 22 *Archiwum Państwowe w Gdańsku* (zit. APG), 508, 2437.
- 23 APG, 508, 1328.
- 24 APG, 508, 1330.
- 25 APG, 508, 1787.
- 26 *Privilegien bis 1371 sowie der älteste Teil der Willkür, neue Ausgabe: Preussisches Urkundenbuch*, Bd. VI, 1, hrsg. von K. Conrad. Marburg 1969-1986, Nr. 425, S. 237-240 (zit. PUB).
- 27 J. Powierski: *Chronologia początków Malborka*. In: *Zapiski Historyczne* 64, 1979, S. 2, 30.
- 28 W. Długokęcki: *Elita władzy miasta Malborka w średniowieczu*. Malbork 2004, S. 23-28, hier die aktuellsten Untersuchungen der Entstehungsgeschichte der Stadt.
- 29 K. Górski: *Dzieje Malborka*. Gdańsk 1973, S. 17-27.
- 30 W. Szulist: *Ważniejsze lądowe szlaki handlowo-komunikacyjne południowo-wschodniej części województwa pomorskiego w XVI-XVIII wieku*. In: *Rocznik Gdański* 38, 1978; W. Łęga: *Kultura Pomorza we wczesnym średniowieczu, na podstawie wykopalisk*. Toruń 1930, S. 353; E. Rozenkranz: *Początki i ustrój miast Pomorza Gdańskiego do schyłku XIV stulecia*. Gdańsk 1962, S. 47.
- 31 Ausführliche Informationen über die Hydrographie der Nogat im Mittelalter siehe M. Toeppen: *Beiträge zur Geschichte des Weichseldeltas*. Danzig 1894, S. 29-31; W. Długokęcki: *Osadnictwo na Żuławach w XIII i początkach XIV wieku*. Malbork 1992, S. 89-96; W. Długokęcki: *Zmiana koryta Wisły i Nogatu pod Białą Górą od XIII do pierwszej połowy XVI wieku. Przyczynek do historii żeglugi wiślanej*. In: *Rocznik Gdański* 53, 1993.
- 32 M. Pelech (Hrsg.): *Nowa księga rachunkowa starego miasta Elbląga 1404-1414. Teile 1-2*. Warszawa, Poznań, Toruń 1987-1989, Nr. 952, 953 (zit. NKR); W. Długokęcki: *Port średniowiecznego Elbląga (wie Anm. 3)*, S. 22.
- 33 AHM, S. 1, 23.
- 34 Ebd., S. 21.
- 35 Ebd., S. 177.
- 36 MTB, S. 457.
- 37 AHM, S. 63, 106.
- 38 Ebd., S. 92, 177, 221, 277.
- 39 Ebd., S. 29f.
- 40 Ebd., S. 63, 107.
- 41 Ebd., S. 356.
- 42 Ebd., S. 1, 29, 141f., 356.
- 43 Ebd., S. 29, 177.
- 44 Ebd., S. 27.
- 45 Ebd., S. 24, 29 u.a.
- 46 Ebd., S. 165.
- 47 MTB, S. 26.
- 48 Vgl. W. Długokęcki: *Wiadomości Jana Długosza o delcie Wisły (Żuławach) i ich ocena*. In: *Inter Orientem Et Occidentem. Studia z dziejów Europy Środkowowschodniej ofiarowane Profesorowi Janowi Tyszkiewiczowi w czterdziestolecie pracy naukowej*, hrsg. von T. Wasilewski. Warszawa 2002, S. 180.
- 49 D. Ellmers: *Frühmittelalterliche Handelsschiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*. Neumünster 1972, S. 151f.
- 50 H. Stoob: *Über Hafengestalt und Hafenbetrieb in der hansischen Wirtschaft*. In: *Hansische Geschichtsblätter* 106, 1988, S. 32.
- 51 B. Schmid: *Die Befestigungsanlagen der Marienburg*. In: *Altpreußische Forschungen* 5, 1928, S. 62.
- 52 MÄB, S. 115.

- 53 C. Steinbrecht: Schloss Marienburg in Preussen. Führer durch seine Geschichte und Bauwerke. Berlin 1917.
- 54 A.R. Chodyński: Zamek Malborski w obrazach i kartografii. Warszawa 1988, Abb. 18.
- 55 AHM, S. 1.
- 56 AHM, S. 127.
- 57 Angaben nach Plänen und Vermessungen bei A.R. Chodyński (wie Anm. 54), S. 12, 18.
- 58 C. Steinbrecht: Die Wiederherstellung des Marienburger Schlosses. Berlin 1896, Zeichnung um 1891.
- 59 C. Biernat (wie Anm. 3), S. 192.
- 60 AHM, S. 29, 105 u.a.
- 61 AHM, S. 15.
- 62 AHM, S. 357: *des meisters nassuten czu wasser czu brengen*.
- 63 Deutsches Wörterbuch von Jacob und Wilhelm Grimm, bearb. von Ludwig Sütterlin, Bd. XIV/2. Leipzig 1913, S. 276.
- 64 MTB, S. 333, 213.
- 65 Ebd., S. 48.
- 66 D. Ellmers: Development and usage of harbour Cranes. In: Medieval Ships and the birth of Technological Societies, Vol. 1: Northern Europe. Malta 1989; C. Deggim: Hafenleben in Mittelalter und Früher Neuzeit. (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 62). Hamburg 2005, S. 301.
- 67 MTB, S. 150.
- 68 AHM, S. 107.
- 69 K.H. Olechnowitz: Der Schiffbau der hansischen Spätzeit. Weimar 1960, S. 69.
- 70 B. Schmid (wie Anm. 51).
- 71 AHM, S. 112: *an der brucke czum bolwerke*.
- 72 MKB, S. 241.
- 73 Ebd., S. 277f. – Zu den Klammern (Sinteln) und ihrer Verwendung durch Schiffer im mittelalterlichen Nordeuropa siehe K. Vlierman: Van Zintelen, van Zintelroeden ande Moszen ... Een breeuwmethode als hulpmiddel bij het dateeren van scheepswrakken uit de Hanzetijd, In: Scheepsarcheologie I, Flevovericht 386, 1996, S. 49-54.
- 74 MKB, S. 128, 148, 182, 329, 350 u.a.
- 75 W. Ossowski und M. Krąpiec: Niektóre zagadnienia szkutnictwa średniowiecznego na przykładzie wraka z Kobylej Kępy. In: Przegląd Archeologiczny 49, 2001, S. 88-91; B. Ehrlich und E. Stegmann: Der Fund eines alten Flußschiffes bei Elbling. In: Elbinger Jahrbuch 3, 1923; M. Prosnak: Statek Śródlądowy z Elbląga. In: Przegląd Archeologiczny 45, 1980, S. 98f.; J. Litwin: Tradycyjne szkutnictwo wybrzeży południowej części Zalewu Wiślanego. In: Nautologia 28, 1993, S. 36-40. – Besprechung der Bautechnik der Schiffe im Weichseldelta im Mittelalter bei R. Domżał: Medieval shipping in the estuary of the Vistula river. Written sources in the interpretation of archaeological finds. In: Connected by the Sea. Proceedings of the 10th International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Denmark 2003 (im Druck).
- 76 AHM, S. 71.
- 77 Ebd., S. 81.
- 78 Ebd., S. 302.
- 79 Ebd., S. 302.
- 80 Ebd., S. 223, 240, 252.
- 81 Ebd., S. 333: *eim manne czu oszen obir winter das koleschiff*.
- 82 AHM, S. 32, 178: *czygel in den prom czu tragen czum Kaldenhofoffe*.
- 83 B. Schmid: Der Ordenshof Kalthof. In: Mitteilungen des Westpreußischen Geschichtsvereins 35, 1936, H. 1, S. 61.
- 84 MKB, S. 194.
- 85 Vgl. R. Czaja: Socjotopografia miasta Elbląga w średniowieczu. Toruń 1992.
- 86 J. Voigt: Geschichte Marienburgs, der Stadt und des Haupthauses des deutschen Ritterordens in Preußen. Königsberg 1824, Nr. IV, V.
- 87 AHM, S. 20, 139.
- 88 A.R. Chodyński (wie Anm. 54), Plan 65.
- 89 Atlas Historycznych Miast Polskich Malbork (wie Anm. 15), S. 7.
- 90 F. Gause: Die Geschichte der Stadt Königsberg. Köln, Weimar, Wien 1972, S. 30; Ders.: Das Recht des Landesherrn an den Wasserstraßen im Preußenlande. In: Preußenland 3, 1965.
- 91 K. Górski (wie Anm. 29), S. 47f.
- 92 J. Voigt (wie Anm. 86), Nr. VI: *Ouch Sullen die fleisscher und Budener bey dem nogaten in czukomenden czeiten kennen myst mehe hinden aus obir die mauwer und czu den lochern (weder uber die Stadtmauer noch durch die Schiesslocher in derselben) auf werffen bei I findunge buse, Sunder eyn itczlich Budener byi dem nogaten soll en wegt furen lossen*.
- 93 PUB, I, 2, Nr. 348, 821.
- 94 K. Górski (wie Anm. 29), S. 70.
- 95 T. Hirsch (Hrsg.): Die Chronik Wigands von Marburg. In: Scriptores rerum Prussicarum II, Leipzig 1863, S. 498 (zit. SRP).
- 96 MKB, S. 7.
- 97 M. Töppen (Bearb.): Die Aeltere Hochmeisterschronik. In: SRP III, Leipzig 1866, S. 674f.; M.M. Töppen (Hrsg.): Geschichte wegen eines Bundes. In: SRP IV, Leipzig 1870, S. 131f.

- 98 AHM, S. 20, 139.
 99 Vgl. Anm. 90.
 100 AHM, S. 115.
 101 Atlas Historycznych Miast Polskich Malbork (wie Anm. 15), S. 7.
 102 AHM, S. 453, 459: *Schmergrube ... im Osten der Vorburg?; Holzgraben ... ein nasser, mit der Nogat in Verbindung stehender Graben, zur Unterbringung von Flossholz (unterhalb der Vorburg?)*.
 103 J. Voigt (wie Anm. 86), S. 526: *die Schmergrube war ein Holzhafen in der Nogat zum Anlegen und Aufwachen des Holzes bei dem Abwege nach der Nogat auf der Marienvorstadt unweit des Georgen Spittels, auch die Trenke genennt*.
 104 J. Voigt (wie Anm. 86), Nr. VI, S. 526.
 105 Ebd., S. 526.
 106 Ebd., S. 531.
 107 Ebd., S. 533.
 108 AHM, S. 221f.
 109 Ebd., S. 222, 309.
 110 Ebd., S. 222.
 111 MKB, S. 84.
 112 Ebd., S. 199, 241, 283.
 113 AHM, S. 75.
 114 AHM, S. 24, 29, 165; MTB, S. 26; siehe auch F. Mager: *Der Wlad in Altpreussen als Wirtschaftsraum*, Bd. II. Köln, Graz 1960, S. 51f.
 115 MÄB, S. 6-8.
 116 AHM, S. 29, 65, 107 u.a.
 117 D. Krannhals: *Die Rolle der Weichsel in der Wirtschaftsgeschichte des Ostens*. In: R. Winkel (Hrsg.): *Die Weichsel. Ihre Bedeutung als Strom und Schifffahrtsstraße und ihre Kulturaufgaben*. Leipzig 1939, S. 103f.
 118 Den Namen *Wyselschiff* erwähnt GÄB, u.a. S. 83., 129, 257, den Namen *Weiselkan* erwähnt C. Sattler: *Handelsrechnungen des Deutschen Ordens*, hrsg. von C. Sattler, Leipzig 1887 (zit. HRDO), u.a. S. 65, 83, 114. In beiden Fällen geht es sicherlich um große Schiffe, die auf der Weichsel eingesetzt wurden.
 119 L. Weber: *Preussen vor 500 Jahren*. Danzig 1878, S. 220.
 120 HRDO, S. 65; MTB, S. 184, 399; siehe auch E. Łuczyński: *Staropolskie słownictwo związane z żeglugą w XV i XVI wieku*. Gdańsk 1986, S. 223.
 121 T. Wolf: *Tragfähigkeiten, Ladungen und Maße im Schiffsverkehr der Hanse*. Köln 1986, S. 23, 69 u.a.
 122 HRDO, S. 65.
 123 G.H.F. Nesselmann: *Thesaurus linguae Prussicae*. Berlin 1873, S. 110.
 124 MTB, S. 98.
 125 AHM, S. 3, 92, 110 u.a.
 126 Ebd., S. 32.
 127 Ebd., S. 129, 225, 280.
 128 Ebd., S. 229.
 129 MÄB, S. 8.
 130 MÄB, S. 6.
 131 MTB, S. 492, 542; AHM, S. 190.
 132 M. Perlbach (Hrsg.): *Pommerellisches Urkundenbuch*. Danzig 1881, Nr. 492.
 133 H. Falk: *Altnordisches Seewesen*. In: *Wörter und Sachen* 4, Heidelberg 1912, S. 111.
 134 F. Kluge: *Seemannssprache*. Halle 1911, S. 130.
 135 AHM, S. 75: 1412 zahlte man 2 Skojec einem Koch, *der den meisters dyner kochte im schiffe von Konigsberg her*.
 136 AHM, S. 212.
 137 AHM, S. 309: *1 lot an eime prom zu bessern*. – Das Stichwort *loth* hat mehrere Bedeutungen, u.a.: *senkblei der schiffer: wie ... die schiffleute bleiende loth haben, damit sie die tief des meers abmessen* (Deutsches Wörterbuch von J. und W. Grimm, bearb. von M. Heyne, Bd. VI, Leipzig 1885, S. 1205, und Bd. XII, S. 1204-1208).
 138 AHM, S. 281.
 139 Ebd., S. 226.
 140 AHM, S. 224: Im Dezember 1415 bezahlte man einen Knecht, *der do wasser usgos us eyne schiffe*.
 141 PUB, I, 2, Nr. 617.
 142 *Codex diplomaticus Warmienses oder Regesten und Urkunden zur Geschichte Ermlands*, hrsg. von C.P. Woelky, J.M. Saage, V. Röhrich, F. Liedtke und H. Schmauch. Mainz, Braunsberg, Leipzig 1860-1935, Bd. III, Nr. 248, (zit. CDW): *damete stende halde mit vigilien und mit messin. als is von aldirts ist begriffen und gahalden*; Original des Dokuments APG, 368/I, 34.
 143 APG, 508, 1328, S. 170.
 144 APG, 508, 1330, S. 5, 79.
 145 M. Töppen (Hrsg.): *Acten der Ständetage Preussens unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*, Bd. I. Leipzig 1874, S. 35 (zit. ASP).
 146 APG, 508, 262.

- 147 Das Kulmer Gerichtsbuch 1330-1430, hrsg. von C.A. Lückcrath und F. Benninghoven. Köln, Weimar, Wien 1999, S. 217.
- 148 APG, 508, 1787.
- 149 ASP II, hrsg. von M. Töppen. Leipzig 1880, S. 389, 498.
- 150 APG, 508, 2437, S. 60.
- 151 APG, 508, 1328, S. 152.
- 152 ASP II, S. 390.
- 153 APG, 508, 1328, S. 96.
- 154 W. Długokęcki: *Elita władzy* (wie Anm. 28), u.a. S. 37f.
- 155 AHM, S. 63, 92, 106f., 127, 142, 177.
- 156 APG, 508, 1787.
- 157 MTB, S. 354, 492.
- 158 ASP I, S. 76, 86 u.a.
- 159 AHM, S. 69.
- 160 AHM, S. 221.
- 161 MKB, S. 250.
- 162 AHM, S. 14, 24, 64, 88, 112, 313.
- 163 AHM, S. 88.
- 164 MTB, S. 184.
- 165 Ebd., S. 23.
- 166 ASP I, S. 35, 38-40, 74-76 u.a.

Medieval Harbours, Shipping and Ship-Masters of Marienburg (Malbork)

Summary

The analysis of the shipping activities and harbours of Marienburg leads to the conclusion that a town harbour existed here during the Middle Ages, and that it may have been connected with the fishing harbour. The source material which has come down to us confirms the assumption that there was a separate timber wharf near the town, complete with specialized personnel. The harbour of Marienburg played no more than a minor role, and was not as important a commercial centre as the harbour in Thorn, for example. The volume of cargo transhipped here was relatively small, serving, as it did, the regular needs of the residents. The ship-masters – some of them simple fishermen – lived in the town and hired their vessels out to the Teutonic Order on occasion.

Independently of the town, the order also possessed its own harbour. The latter was originally located at the Chapel of St. Nicholas, directly adjacent to the oldest warehouse. It was later replaced by the harbour on the bank of the Nogat nearby the long warehouse in the outermost fortification. It is to be assumed that, alongside the harbour of the Teutonic Order, there was also a timber canal in which the order kept the material it had purchased to meet its needs. The wharfs on the canal served the Teutonic Order as a shipyard.

The only surviving sources in which reference is made to the vessels on the Vistula are the inventory books of the Marienburg commandery offices. The source material on the topic of shipping and harbours in Marienburg confirms the conjecture that the existence of the river harbours was closely related to the establishment of warehouses on the riverbanks, from which

mass goods were transported via waterways. Questions pertaining to the construction of the vessels of the Teutonic Order as well as the operation of the shipyard at Marienburg Castle have yet to be analyzed in detail. In that context, archaeological sources bearing a connection to the Medieval construction of inland waterway vessels in the Vistula delta may well prove particularly helpful. Taking into consideration the results of the site analysis of the town and Teutonic Order harbours in Marienburg, it appears worthwhile to undertake similar investigations into other harbour centres on the Lower Vistula as well.

Ports, navigation et marins de Marienburg au Moyen Âge (aujourd'hui Malbork)

Résumé

L'analyse de la navigation et des ports de Marienburg mène à la conclusion qu'au Moyen Âge, il existait ici un port municipal, qui était peut-être relié au port de pêche. Le matériel conservé qu'offrent les sources confirme la thèse qu'à proximité de la ville se trouvait un port à bois séparé, avec un personnel spécialisé qui en assurait le service. Le port de Marienburg ne jouait pas un grand rôle et n'était pas un centre de commerce aussi important que, par exemple, le port de Thorn. Ici, il s'agissait plutôt d'une plaque tournante pour des quantités moyennes de fret servant aux besoins courants des habitants. Dans la ville habitaient les marins – de simples pêcheurs –, qui louaient également leurs bateaux de façon provisoire au commandeur de l'ordre teutonique.

Indépendamment de la ville, les chevaliers de l'ordre teutonique possédaient également leur port. À l'origine, il se trouvait à la chapelle Nikolaus, tout proche du plus vieil entrepôt. Plus tard, il fut remplacé par le port de l'entrepôt long dans le Vorburg (fortifications précédant la forteresse elle-même), sur la rive de la Nogat. Il est probable qu'à côté du port de l'ordre se trouvait aussi un canal à bois, sur lequel l'ordre conservait le matériau acheté pour subvenir à ses besoins. Les quais le long du canal pouvaient être utilisés comme chantier naval par l'ordre teutonique.

La seule transmission concernant les bateaux naviguant sur la Vistule provient des livres d'inventaires des services de la commanderie de Marienburg. En regard du matériel de sources sur le thème de la navigation et des ports à Marienburg, la thèse que l'existence du port fluvial se trouvait étroitement liée à la création de dépôts sur les rives du fleuve, desquelles les marchandises étaient transportées par voie d'eau, se trouve confirmée. Les questions traitant de la construction des navires de l'ordre teutonique, ainsi que celles touchant au chantier naval situé au château de Marienburg, nécessiteraient une analyse plus approfondie. Les sources archéologiques, en particulier celles qui sont liées à la construction médiévale de bateaux fluviaux dans le delta de la Vistule, pourraient ici se révéler d'une grande aide. Si l'on prend en compte les résultats de l'analyse du port de la ville et du port de l'ordre teutonique à Marienburg, il paraît indiqué de procéder à des examens semblables pour d'autres centres portuaires de la Vistule inférieure.