

Häuser Struck und Rodbertus, die uns bereits als wichtige Korrespondentree der jener Zeit bekannt sind. In ihren Lagern herrschte kein Mangel an Korn und sie boten der Stadt an, 100 Lasten Roggen zu einem Taler und 24 Schilling den Scheffel zu liefern. Der Rat blieb jedoch untätig.

Schließlich verschifften Struck und Rodbertus am 20. und 21. April Hafer aus der Stadt, was bereits für Empörung unter den Einwohnern sorgte. Als sie aber am nächsten Tag auch noch Weizen verschifften wollten, kochte der Volkszorn über. Die Barther Aufrührer versperrten das Fischertor und somit den Weg zum Hafen. Sie forderten, dass ihnen bestimmte Kornpreise zugesichert werden. Eher wollten sie das Tor nicht wieder öffnen.

Anschließend besetzten sie auch alle anderen Stadttore und verhinderten so, dass die Kaufleute die Stadt verlassen konnten, um sich in Stralsund Hilfe zu holen. Erst als Rodbertus und Struck ihren gesamten Vorrat von zwölf Lasten Roggen für einen Taler und 16 Schilling das Scheffel an die Stadt verkauft hatten und sich die Bürger dort das Korn zum selben Preis abholen konnten, kehrte zunächst Ruhe ein. Diese war aber nicht von Dauer, denn da die Rädelsführer des Aufruhrs nicht bestraft wurden, fassten dieselben in der Erntezeit erneut Mut und bemächtigten sich der Kornwagen, die in die Stadt kamen und verkauften das Korn zu günstigen Preisen an Bedürftige. Erst da schritt die Obrigkeit ein und beendete den erneuten Aufruhr durch die Entsendung von 300 Soldaten mit zwei Kanonen. Nach einer Untersuchung wurden die Rädelsführer dazu verurteilt, öffentlich für ihre Beleidigungen des Kaufmanns Struck und des Bürgermeisters Häckermann Abbitte zu tun. Danach sollten sie auf dem Marktplatz Stockschläge erhalten und schließlich bei Wasser und Brot mehrere Tage in der Stralsunder Hauptwache einsitzen. Für die Untersuchung und sonstige Kosten wurden den Verurteilten zusätzlich teilweise erhebliche Kosten aufgebürdet.

Da der schwedische König zu dieser Zeit Verlobung feierte und dadurch gnädig gestimmt war, wandelte er die Stockschläge in Gefängnisstrafe um und verzieh den Übeltäten später ganz. Auf die Barther Schifffahrt hatten diese Ereignisse übrigens keine Auswirkungen, wenn man davon absah, dass die Bürger während des Aufstands das mit Korn beladene Schiff des Schiffers Hellers aufbrachten und ihn damit an der Abfahrt hinderten.

Kaperungen und Blockaden

1798 kam es zu einem Vorfall, der nicht nur zum Verlust eines Schiffes führte, sondern der auch das Vertrauen auf den Schutz durch die Schiffspapiere, aber auch in die Rechtsprechung französischer Gerichte, nachhaltig erschütterte. In diesem Jahr befand sich der Barther Schiffer Hans Wilken mit seiner Galeasse MARIE auf der Reise von Danzig nach Lissabon, als er im Englischen Kanal von einem französischen Kaperschiff angehalten und kontrolliert wurde. Der französische Kaperfahrer beschlagnahmte die Schiffspapiere und führte das Schiff nach St. Malo. Dort wurde ein Prozess geführt und das Schiff zur guten Prise erklärt. Die Begründung lautete, dass die Barther Schiffspapiere nur gesiegelt und vom Sekretär unterzeichnet waren, und nicht wie in Frankreich verlangt, von allen Mitgliedern der ausstellenden Obrigkeit unterschrieben wurden. Neben dem Verlust des Schiffes, musste der Schiffer Hans Wilken auch die Prozesskosten tragen. Die Vorgehensweise des französischen Gerichts wurde in Barth als reine Willkür angesehen. Aber was half es? Wer auch immer sich in französischen Gewässern befand, musste nun davon ausgehen, dass es ihm genauso ergehen könnte.

Dieser Vorfall machte die Reeder und Schiffer nervös, denn wenn die bisherigen Dokumente in Frankreich nicht mehr anerkannt werden, würde jede Mittelmeerfahrt zum Glücksspiel werden. Und die französischen Kaperfahrer wären eine noch größere Gefahr für die Schiffe, als es die Barbaresken-Korsaren schon immer waren. Daher wandten sich die Reeder an den Barther Magistrat, um für ihre Schiffer eine Bescheinigung zu erhalten, die der Gültigkeit der Barther Schiffspapiere Nachdruck verleihen sollte. Der Magistrat stimmte zu und erklärte in einem eigens vom Bürgermeister entworfenen Schreiben, dass die in Barth ausgestellten Papiere in der ganzen Welt anerkannt würden und gültig wären. Eine sehr schöne Siegeloblate und entsprechende Unterschriften der Ratsmitglieder sollten dem Schreiben den entsprechenden Nachdruck verleihen. Damit erfüllte die Stadt zunächst die Wünsche ihrer Schiffer und Reeder. Wie befürchtet, blieb der Vorfall mit der Galeasse MARIE kein Einzelfall. Die Probleme



Abbildung: Erste Seite und Siegel der Beglaubigung von Bürgermeister und Rat der Stadt Barth über die Echtheit der Dokumente für die neuerbaute Fregatte HARMONIE, Schiffer Martin Christian Dell und Korrespondentree der Johann Niclas Rodbertus, 1798

Quelle: Stadtarchiv Barth
Rep. 04 IX Nr. 1261

Wir Bürgermeister und Rath
der Königl. Residenzstadt Barth, hiesiger Stadt
hiesiger Bürger und Einwohner Johann Niclas Rod-
bertus, als Korrespondent dieser das hiesige Bürger und Schiff-
fahr Martin Christian Dell, zu Ehren der Fregatte Harmo-
nie und zu deren Verfertigung, wie die hiesigen Gerichte in
Frankreich überseht, als auch der Capitulation Gericht zu Paris
daran einen Mangel zu finden geglaubt: In Dessen nun und
vollständigen Documente nicht vorhanden unterzeichnet, sondern
lediglich nach dem Barth. Zeugnis mit der alleinigen Autori-
tät des Secretarii unterschrieben worden, und dessen einen Grund
daraus wollen, insonderheit mit den hiesigen Documenten von
seiner neutralen Stellung als gute Prinzipien und so gar die
Stellung der Fregatte der hiesigen vollständig zu vollenden, nicht
dieser zu überlassen: In Dessen für vollständigen Documente aus
demselben Ort gewöhnlich originalisiert werden nicht
Verfertigung in unvollständigen beglaubigten Form nicht möglich.
Man a. u. u. die hiesigen nach dem Gebrauch der
Solgar nun unterschrieben und unterschrieben Documente als unter
Königl. Residenzstadt Barth. Zeugnis des Secretarii Curiae und
Königl. Residenzstadt Barth. Zeugnis mit unterschrieben, in Dessen nicht
bis Dessen nicht unterschrieben in hiesigen Zeugnis und dem hiesigen
nicht unterschrieben Dessen, als unterschrieben in der hiesigen
Walt in unvollständigen und vollständig beglaubigten, und der
hiesigen Documente aller der hiesigen Gläubigen und
allezeitlichen unterschrieben haben und unterschrieben, als ob sie

in den französischen und spanischen Gewässern und Häfen häuften sich. Am 02. Februar des Jahres 1799 meldete der schwedische Konsul in Marseille, Franz Philip Fölsch, an das königl. Commerz-Collegio, dass ein Fahrzeug namens ST. NICLAS, Hans und Jacob Kraeft aus Barth gehörend und von Jacob Kraeft gefahren, auf der Reise von St. Petersburg nach Barcelona von einem französischen Kaperfahrer aufgebracht und mit seiner Ladung vom französischen Konsul in Cartagena zur guten Prise erklärt wurde, was vom Tribunal von Aix bestätigt wurde. Begründet wurde die Beschlagnahmung von Schiff und Ladung damit, dass der mitgeführte Algerische Seepass auf das Jahr 1793 datiert war, und da das Schiff 1796 in Stralsund eingelaufen sei, hätte es aktuelle Dokumente haben müssen. Ebenso meldete der Generalkonsul von Cadiz, Kanzleirat Gahn, am 18. Januar 1799, dass die Stralsunder Brigg AURORA, geführt vom Schiffer Brenmehl, auf der Reise von Dordrecht nach Livorno von einem französischen Kaperfahrer aufgebracht wurde und vom französischen Konsul in Cadiz zur guten Prise erklärt worden war. Hier war die Begründung, dass Brenmehl mehrere Monate in Stralsund gewesen sein soll, ohne seinen Pass zu tauschen. Außerdem habe er den Volkspass im letzten Hafen nicht unterschreiben lassen. Das königl. Commerz-Collegio wandte sich daher an den Generalgouverneur von Schwedisch-Pommern mit der dringenden Bitte, den Reedereien und Magistraten deutlich zu machen, dass die Schiffer nach Ankunft im Heimathafen die

Pässe abzuliefern hätten. Täten sie es nicht und würden sie mit alten Pässen dann aufgebracht werden, so hätten die Reeder den Schaden selbst zu tragen.

Diese gehäufte Aufbringung und Beschlagnahmung von Schiffen durch die Franzosen fand in einer Zeit statt, in der sich ganz Europa im Umbruch befand. Frankreich selbst - inzwischen eine Republik mit eigener Zeitrechnung - musste sich zunächst gegen die anderen europäischen Mächte verteidigen, die in wechselnden Koalitionen mit dem Land Krieg führten. Schwedisch-Pommern, als Teil des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation und gleichzeitig unter schwedischer Regierung, konnte auch in Friedenszeiten nicht mit einer freundlichen französischen Behandlung rechnen, waren doch der römisch-deutsche Kaiser, wie auch der schwedische König, keine Freunde der Französischen Republik.

In der Zeit der Koalitionskriege gegen Frankreich, an denen sich Schweden beteiligte, litt die schwedisch-pommersche Schifffahrt vor allem an der Blockade- und Kaperpolitik der Briten, die einen sehr aggressiven Handelskrieg gegen Frankreich führten. Neutrale Schiffe mussten jederzeit damit rechnen, von britischen Schiffen aufgebracht und zur guten Prise erklärt zu werden, sollten sie Frachten für Frankreich oder Spanien geladen haben.

Am 18. Februar 1798 gab die schwedische Regierung in Stralsund bekannt, „[...] dass auch diejenigen englischen Schiffe, welche etwa noch in diesem Winter in den Häfen dieser Provinz einkommen möchten, gleichfalls mit Embargo belegt werden sollen, so haben wir Euch hierdurch davon unterrichten wollen, um auf alle diese, so wie sonst an den Küsten dieser Provinz anlegenden englischen Schiffe ungesäumt das Embargo zu legen[...]“.

In diese Phase der Auseinandersetzungen zwischen Schweden und Großbritannien fällt ein Vorfall mit einem Barther Schiff, der ohne den Befehl vom 18. Februar 1798 bezüglich des Umgangs mit britischen Schiffen wohl nicht denkbar gewesen wäre und welcher zeigt, dass es nicht unbedingt eines Kaperschiffes bedurfte, um ein Handelsschiff zu übernehmen.

Damals, im Jahr 1800, reiste das Barther Schiff FORTUNA mit einer Ladung Erbsen, Gerste und Weizen von Wismar nach Hull. Wie der Kapitän, Jacob Heinrich Schmidt, später berichtete, musste er am 31. Dezember 1800 wegen stürmischem Wetter in Marstrand einlaufen, wo das Schiff unter Arrest



Abbildung: Kopf eines französischen Kaperbriefes, 1809

Quelle: Wikipedia.org/ Public Domain

gestellt wurde. Da zu dieser Zeit der Handel mit England nicht gestattet war und alle englischen Schiffe aufgehalten und alle englischen Waren in den schwedischen Häfen beschlagnahmt werden sollten, wurde nach einer gerichtlichen Verfügung die nach Hull bestimmte Ladung der FORTUNA gelöscht und das Schiff im Hafen danach festgesetzt. Erst am 17. Mai 1801 wurde das Schiff wieder freigegeben und es verließ den Hafen von Marstrand in Richtung Göteborg. Aber bereits nach einer dreiviertel Meile ließ der Kapitän das Schiff wegen konträrem Wind vor Anker gehen.

Gegen Mitternacht näherten sich einige Personen in einem Boot dem Schiff. Die wachhabenden Seeleute glaubten, sie gehörten zur Kommandantur von Marstrand und warfen ihnen ein Tau zu. Die Männer aus dem Boot kamen an Bord, überwältigten die Seeleute und sperrten sie zusammen mit der restlichen Besatzung und dem Lotsen, der sich gerade mit seinem Sohn an Bord befand, unter Deck ein. Dann kappten sie das Ankertau, ließen ihr Boot fortreiben und gingen in See. Nach zweieinhalb Meilen Fahrt ließen sie die Gefangenen an Deck kommen und gaben ihnen zu verstehen, dass sie britische Seeleute waren, die aus der Gefangenschaft in Marstrand geflohen sind. Sie deuteten an, dass der Steuermann mit dem Lotsen und der Mannschaft gehen können, wohin sie wollen. Der Kapitän jedoch, sollte an Bord bleiben und das Schiff nach England begleiten. Der Steuermann und die anderen bestiegen daraufhin sofort ein Boot und verließen das Schiff. Der Kapitän musste jedoch mit den Engländern nach Sunderland fahren, wo sie am 28. Mai 1801 ankamen. Dort verließen die Engländer mit dem Beiboot das Schiff und überließen es zusammen mit dem Kapitän seinem Schicksal. Der Kapitän sah, dass die englischen Seeleute dann, sobald sie am Strand angekommen waren, in alle Richtungen auseinanderliefen. Glücklicherweise näherten sich schließlich zwei Lotsen dem Schiff, von denen einer das Schiff mit dem Kapitän sicher in den Hafen brachte. Durch große Mühe, fügte der Schiffer hinzu, hätte er auch sein Boot wiedererhalten können. Wer aber diese Flüchtlinge von Marstrand gewesen waren, das konnte er nicht sagen. Am 22. Juli 1801 hieß es dann aus Stralsund: „Seine Majestät hat geruhet, dass auf die englischen in hiesigen

Häfen allenfalls befindlichen Schiffe und auf Waren belegte Embargo wiederum aufzuheben.“ Hätte sich die schwedische Majestät nur drei Monate früher dazu entschieden, wäre dem Kapitän Schmidt der ungewollte Ausflug nach Sunderland wohl erspart geblieben.



Abbildung: Ansicht von Marstrand, Illustration aus „Nordiska taflor“ von Albert Bonnier, 1873

Quelle: Norwegische Nationalbibliothek, via Wikimedia

Im Dienst der russischen Flotte

Im Jahr 1805 standen die Zeichen auf Krieg. Großbritannien, Russland und Österreich schmiedeten ein Bündnis, um den Einfluss Frankreichs, das inzwischen die Niederlande, die Schweiz und die deutschen Gebiete westlich des Rheins besetzt hatte, wieder zurückzudrängen. Diesem Bündnis schloss sich auch Schweden an. Schweden sagte in einem Abkommen am 03. Oktober 1805 mit Großbritannien zu, dass es zu den russischen Truppen, die in Schwedisch-Pommern landen sollten, zwölftausend Mann stoßen lassen würde. Daraufhin wurden in Schonen Truppen zusammengezogen und nach Pommern geschickt. Anfang Oktober landete ein russisches Armeecorps an den Küsten des vorpommerschen Festlandes und der Insel Rügen. Da Schwedisch-Pommern keinen Hafen an der Küste hatte, der tief genug wäre, die vielen Kriegsschiffe aufzunehmen, lagen die russischen und schwe-