

RADOSŁAW GAZIŃSKI
Szczecin

SEEFARTSCHULE AUF DER LASTADIE IN STETTIN IN DER ZWEITEN HÄLFTE DES 18. JAHRHUNDERTS

Das Staatsarchiv Stettin besitzt in seinem Bestand viele interessante, obwohl wenig von Forschern genutzte Sammlungen von Akten. Eine von ihnen ist das Stettiner Konsistorium, das 12.364 Archiveinheiten zählt, was 202 laufende Meter an Akten ergibt, die in den Jahren 1556–1844 angefertigt wurden.¹ Die Unterlagen des Konsistoriums entstanden infolge der Tätigkeit der kirchlichen Verwaltung in Pommern, nachdem die Einwohner dieser Gebiete zum Protestantismus übertreten waren. Die Sammlung umfasst vorwiegend Akten verschiedener Synode, Unterlagen zu Angelegenheiten einzelner Pfarrgemeinden, Dokumente über Rechte und Pflichten von Geistlichen und schließlich auch über das Schulwesen. Im pommerischen und dann im brandenburgisch-preußischen Staat wurde das Schulwesen durch die Kirche beaufsichtigt. Deswegen gibt es im Stettiner Konsistorium eine Gruppe von Archivalien, die sich auf Schulen und Erziehung beziehen und 104 Archiveinheiten aus den Jahren 1699–1910 umfassen. Eben unter diesen Unterlagen sind 39 Hefte aus den Jahren 1739–1809 erhalten geblieben, die die Schule auf der Lastadie betreffen. Genau in den erwähnten Akten finden wir Informationen über die erste Seefahrtsschule in Stettin.

Die Literatur zum Thema ist mehr als spärlich. Dieser Mangel bezieht sich sowohl auf die deutsche als auch auf die polnische Historiographie. Im Fall der ersten finden wir eigentlich nur eine interessante, jedoch sehr bescheidene Bear-

¹ Archiwum Państwowe w Szczecinie. Przewodnik po zasobie archiwalnym. Akta do 1945 roku [Staatsarchiv Stettin. Wegweiser durch die Bestände bis zum Jahr 1945], bearb. v. R. Gaziński, P. Gut, M. Szukała, Warszawa–Szczecin 2002, S. 381–385.

beitung von Johann Krauß.² Die Seefahrtsschule erwähnen außerdem Christian Friedrich Wustrack³ und Ludwig Wilhelm Brüggemann.⁴ Auch trotz einer relativ detaillierten Beschreibung der Lastadie, die Heinrich Berghaus⁵ lieferte, erwähnt er die Schule mit keinem Wort. Martin Wehrmann dagegen in seiner Geschichte Stettins fasst eigentlich nur in einem Satz die Tatsache zusammen, dass in der Stadt eine Seefahrtsklasse bestand.⁶

In der polnischen Literatur war Henryk Fierek der einzige Forscher, der mehr Aufmerksamkeit den uns interessierenden Fragen schenkte. Er veröffentlichte in den Spalten von „Rocznik Koszaliński“ (Kösliner Jahrbuch) eine Serie von Artikeln⁷, die das Seeschulwesen betrafen. Leider beschäftigte er sich jedoch marginal, d. h. nur auf zwei Seiten, mit dem Problem der Anfänge im Unterrichten des Seglerberufes in Stettin des 18. Jahrhunderts. Seine Arbeiten beziehen sich in den Abschnitten über Pommern eigentlich auf das 19. Jahrhundert.⁸ Einige Informationen über die Schule auf der Lastadie finden wir in der Beschreibung der Stadt Stettin im 18. Jahrhundert von Jerzy Wiśniewski⁹ und in der Arbeit über den Stettiner Seehandel von Radosław Gaziński¹⁰. Es soll hier erwähnt werden, dass die polnische Literatur noch zwei weitere interessante Bearbeitungen über

² J. Krauß: *Die Staatliche Seefahrtsschule in Stettin*, „Amtliches Nachrichtenblatt des Stettiner Verkehrsvereins“, 5, 1931, 11, S. 9–10.

³ Ch. F. Wustrack: *Kurze historisch-geographisch-statistische Beschreibung von dem Königlich-preußischen Herzogthume Vor- und Hinter-Pommern*, Stettin 1793, S. 337.

⁴ L. W. Brüggemann: *Beiträge zu der ausführlichen Beschreibung des Königl. Preußischen Herzogthums Vor- und Hinter-Pommern*, Bd. 2, Stettin 1806, S. 56–57.

⁵ H. Berghaus: *Landbuch des Herzogthums Pommern und des Fürstenthums Rügen*, Th. II, Bd. IX: *Geschichte der Stadt Stettin*, Bd. II, Leipzig 1876, S. 241–525.

⁶ M. Wehrmann: *Geschichte der Stadt Stettin*, Stettin 1911, s. 403.

⁷ H. Fierek: *Kształcenie nawigacyjne na Pomorzu Zachodnim na przełomie XVIII i XIX wieku* [Navigationsausbildung in Westpommern um die Wende vom 18. zum 19. Jh.], „Rocznik Koszaliński“ [Kösliner Jahrbuch], 6, 1970, S. 32–47; idem: *Z dziejów kształcenia nawigacyjnego na półwyspie koszalińskim w XIX wieku* [Zur Geschichte der Navigationsausbildung im Kösliner Küstenland im 19. Jh.], *ibid.*, 7, 1971, S. 81–87; idem: *Kierunki rozwoju kształcenia marynarzy w Europie* [Richtungen in der Ausbildung von Seemännern in Europa], *ibid.*, 9, 1973, S. 56–69; idem: *Statki szkolne jako instytucja kształcenia żeglarzy w krajach Europy Północnej* [Schulschiffe als Institution zur Seglerausbildung in den Ländern Nordeuropas], *ibid.*, 11, 1975, S. 77–85.

⁸ Artikel von H. Fierek fußen zum Teil in Archivunterlagen, die seiner Zeit im zentralen historischen Archiv der DDR in Merseburg aufbewahrt wurden und sich heute in dem Geheimen Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz in Berlin-Dahlem befinden.

⁹ J. Wiśniewski: *Początki układu kapitalistycznego 1713–1805* [Anfänge des Kapitalismus 1713–1805], in: *Dzieje Szczecina* [Geschichte Stettins], hg. v. G. Labuda, Bd. 2: *Wiek X – 1805* [Vom 10. Jh. bis 1805], Warszawa–Poznań 1985, S. 682.

¹⁰ R. Gaziński: *Handel morski Szczecina w latach 1721–1805* [Stettins Seehandel in den Jahren 1721–1805], Szczecin 2000, S. 205–206.

das Seeschulwesen anbietet, die jedoch für die vorliegende Analyse irrelevant sind: In der Arbeit von Stanisław Gierszewski¹¹ wird die Bildung von Seglern in Danzig im 18. Jahrhundert beschrieben und in der von Kazimierz Kubik¹² werden Dilemmas des Seeschulwesens in der Zweiten Polnischen Republik und nach dem Zweiten Weltkrieg analysiert.

Seit dem Mittelalter hatte die Ausbildung von Schiffen und Steuermännern unter unserer geographischen Breite einerseits individuellen, andererseits ständischen Charakter. Am häufigsten vermittelte ein erfahrener Schiffer oder Steuermann seinem eigenen Sohn oder einem ausgewählten Lehrling sein Berufswissen, was teilweise an die berufliche Ausbildung innerhalb von Handwerkszünften erinnert. Erwähnenswert ist, dass Schiffer und Steuermänner im Mittelalter und in der Neuzeit in Hafenstädten als eine Art Handwerker betrachtet wurden, die die Fähigkeit besaßen, Schiffe zu steuern.¹³ Dabei soll es betont werden, dass besonders im Mittelalter, wenn ein Schiff ein Miteigentum war, besaßen Schiffer und häufig auch Steuermänner Anteile an diesem Eigentum und konnten somit eine bestimmte Warenmenge befördern, was für sie eine zusätzliche Einkommensquelle bildete und zugleich die Schiffsbesatzung stärker an ihren Arbeitsplatz band. In der Neuzeit (16.–18. Jh.), obwohl die Schiffe immer noch als Miteigentum fungierten, wurden ihre Besatzungen mit einer Leitungskader am häufigsten von einem oder mehreren Reedern angestellt und bildeten somit Lohnfachkräfte. Dieser Prozess schritt seit dem Anfang der Neuzeit bis zur Wende um das 18. und 19. Jahrhundert allmählich voran und betraf vor allem große Schiffe, die Ozean- und offene Seestrecken befuhren. Auf kleineren Schiffseinheiten, die auf der Ostsee (aber nicht nur) – häufig Kabotage-Seefahrt – fuhren, blieben die familiäre Verhältnisse wesentlich länger, d. h. sogar bis Mitte des 19. Jahrhunderts, erhalten. Dies ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass ein kleines Segelschiff häufig ein Familieneigentum darstellte, das vom Vater auf den Sohn überging. Der Vater übergab sein Wissen und seine Erfahrung als Segler während einer

¹¹ S. Gierszewski: *Sztuka nawigacji w Gdańsku w II połowie XVIII i na początku XIX wieku* [Navigationskunst in Danzig in der 2. Hälfte des 18. Jh. und am Anfang des 19. Jh.], „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki“ [Vierteljahrschrift für die Geschichte der Wissenschaft und Technik], 12, 1967, 3, S. 290–299; es ist auch wert zu vergleichen: L. Mokrzecki: *Początki wiedzy o morzu w dawnej Rzeczypospolitej. Problematyka morska w nauce gdańskiej doby baroku i oświecenia* [Anfänge des Seewissens in der früheren Republik Polen. Seeproblematik in der Danziger Wissenschaft im Barock und in der Aufklärung], Wrocław 1983, S. 276.

¹² K. Kubik: *Historia szkolnictwa morskiego w Polsce* [Die Geschichte des Seebildungswesens in Polen], Gdańsk 1973, S. 308.

¹³ R. Gaziński: op. cit., S. 205.

individuellen Ausbildung an seinen ältesten lebenden Sohn, einen anderen Verwandten oder manchmal auch an seinen Schwiegersohn. Im Laufe der Jahre bekam der Lehrling auch den Oberbefehl über die Schiffseinheit. Natürlich wurde ein derartiges Segeln unter Personen aus dem Familien- oder Nachbarnkreis allmählich durch moderne Anstellung von Schiffsbesatzungen verdrängt. Als Berufe wie Seemann, Steuermann, Schiffer oder Kapitän zu Lohnberufen wurden, erwies sich auch eine institutionelle Organisation der Ausbildung für Seeleute als unabdingbar.

Im analysierten Zeitraum besaß Stettin im Vergleich mit anderen Häfen Nordeuropas seine eigene Eigenart – seine relativ große Entfernung vom Meer. Obschon das Stettiner Haff der Schifffahrt keine besonderen Schwierigkeiten bereitete, dann gab es sie bei der Fahrt über die Mündung der Oder und insbesondere beim Passieren von Engen, die das Haff mit dem offenen Meer verbinden. Eigentlich schon im Mittelalter hörte Dievenow auf, die Rolle eines das Haff mit der Ostsee verbindenden Schifffahrtsweges zu spielen. Swine verlor diese Funktion endgültig um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert wegen ihres komplizierten Rückdeltas und einer starken Versandung ihrer Mündung.¹⁴ In dieser Situation war bis Mitte des 18. Jahrhunderts die launische Peene der einzige Schifffahrtsweg, der Stettin mit der Ostsee verband. Die Folge dieses Zustandes waren wesentliche Schwierigkeiten beim Einlaufen von Hochseeschiffen in den Stettiner Hafen. Aus diesem Grund baute man in den Stettiner Werften bis Ende des 15. Jahrhunderts recht kleine Schiffseinheiten (am häufigsten bis 100 Last des Rauminhalts), die ohne Probleme Peene befahren konnten. Im Endeffekt fuhren kleine Stettiner Schiffe im 16. und 17. Jahrhundert vor allem nicht weiter als auf die Ostsee oder Nordsee.¹⁵ Dies hatte seine Folgen in Bezug auf die Schulung von Besatzungen und Ausbildung von Steuer Männern und Schiffern. Auf kleineren Schiffen herrschte eher familiäre Atmosphäre und man lernte den Beruf von der praktischen Seite und durch Aneignung konkreter Fähigkeiten.

Nach dem Jahr 1721, in dem Stettin dem preußischen Staat angeschlossen wurde, fing die Stadt an, sich langsam zu ändern. Man begann eine allmähliche

¹⁴ R. Gaziński: *Drogi wodne i szlaki lądowe na zapleczu i przedpolu Szczecina, Stargardu, Anklam i Dymina w XIII–XV w.* [Schifffahrtswege und Festlandstraßen im Hinterland und im Vorfeld Stettins, Landsbergs, Ankrams und Demmins in 13.–15. Jh.], „Nautologia“ [Nautologie], 1997, 2, S. 25–27.

¹⁵ B. Wachowiak: *Szczecin w okresie przewagi państwa feudalnego 1478–1713* [Stettin während der Vorherrschaft des feudalen Staates 1478–1713], in: *Dzieje Szczecina ...* [Geschichte Stettins ...], Bd. 2, S. 209–210, 290.

Modernisierung des Stettiner Hafens, ordnete den Handel in seinem Hinterland ein und schuf endlich einen rechtlichen Rahmen, der zum Ausbau der Flotte anspornte. Eine relevante Änderung vollzog sich jedoch erst in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts, da man im Jahre 1740 Arbeiten zur Vertiefung der Swine unternahm und somit den Anfang für den Bau eines Hafens an der Flussmündung machte. Dies führte zu einer wesentlichen Steigerung des Handelsumsatzes in Stettin, das langsam zum Haupthafen Preußens wurde.¹⁶ Fast in derselben Zeit (nach 1740) wurde Niederschlesien dem Preußischen Königreich angeschlossen. Seitdem befand sich die ganze Oder auf dem Gebiet der Hohenzollern-Monarchie und sie wurde – einschließlich der sie mit der Berliner Metropole verbindenden Kanäle und der Elbe – zur Verkehrsader Preußens. Am Ende dieses Netzes von Schifffahrtswegen befand sich der Stettiner Hafen, der seit Mitte des 18. Jahrhunderts über eine günstige Verbindung mit der Ostsee auf der Swine verfügte. Zusätzlich wuchs in den Jahren 1775–1783, mit dem Krieg um die Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten, die Bedeutung der neutralen preußischen Flotte an. Dies verursachte eine unerwartete Konjunktur für den Schiffsbau auch in Stettin. Im Endeffekt wuchs die Schiffsanzahl in der Stettiner Flotte bis auf 165 Schiffe im Jahre 1784.¹⁷ Neue Schiffseinheiten brauchten neue Besatzungen, die man mit neuen Methoden und dem wachsenden Bedarf angemessen lehren sollte. Man musste somit in Stettin auf institutionellem Wege Seeleute und Steuermänner ausbilden. Deswegen wurde Ende der 80er Jahre des 18. Jahrhunderts die Schule auf der Lastadie für den ersten Ort in der Stadt, wo man werdende Seeleute unterrichtete, gewählt.

Die Schule auf der Lastadie, die mit dem Weisenhaus verbunden war, wurde von Friedrich Wilhelm I. am 27. Mai 1732 gestiftet.¹⁸ Schon im Januar 1783 überlegte man, ob man das Schulgebäude – wegen seines schlechten Zustands – einschließlich Grundstück dem Apotheker Meinholdtzen für 2500 Taler nicht verkaufen sollte. Das Geschäft wurde jedoch nicht vollzogen, und im April 1738 begann man über die Notwendigkeit der Schulrenovierung, insbesondere über die Fensterauswechslung, zu diskutieren. Zu diesem Zweck sammelte man 575 Taler im März 1740 für unabdingbare Renovierungsarbeiten ein.¹⁹ Man wurde

¹⁶ R. Gaziński: *Handel ...* [Stettins Seehandel ...], S. 137–144, 147–154.

¹⁷ *Ibid.*, S. 175–176, 195–197.

¹⁸ Archiwum Państwowe w Szczecinie [Staatsarchiv Stettin – weiter: AP Szczecin], Konsystorz Ewangelicki (Evangelisches Konsistorium – weiter: KE), 3227, vol. 1, Bl. 54–55, 200, 203.

¹⁹ *Ibid.*, Bl. 1–2, 4–5, 6–6a.

damit jedoch nicht zufrieden, denn im Herbst 1744 kaufte man Baumaterialien und führte im Gebäude eine relativ gründliche Renovierung – einschließlich Zimmerei- und Maurerarbeiten – durch.²⁰ Sie wurde vom Zimmermeister Johannes Leideritzen und dem Maurermeister Drews gemacht. Die beiden Erwähnten stritten sogar eine lange Zeit mit dem Generellen Superintendent über die Höhe der Entlohnung für die durchgeführten Arbeiten.²¹ Vieles weist darauf hin, dass das Schulgebäude im Siebenjährigen Krieg ernstlich zerstört wurde, da sich darin ein Militärlazarett befand. Deswegen wurde der Schule im Jahre 1760 Bauholz zur Durchführung einer unabdingbaren Renovierung zugeteilt.²²

In dem in diesem Beitrag analysierten Zeitraum hatte die Schule verschiedene Einnahmequellen, aber die wichtigste davon war der jährliche Zuschuss aus der Kasse des Evangelischen Konsistoriums. Im Jahre 1791 betrug sie 324 Taler. Dieser Betrag deckte die Bedürfnisse der Schule in ca. 50%. Weitere Einnahmequellen bildeten Erträge von Schülereinzahlungen und auch finanzielle Mittel aufgrund der Verpachtung der Schulwiese mit einer Fläche von über 10 Morgen. In den Jahren 1774–1780 bekam man aufgrund der Pacht 11 Taler und 8 Groschen jährlich.²³ Zusätzlich übergab die Verwaltung der Stadt Stettin dem Direktor der Schule jedes Jahr seit ihrer Gründung 24 Faden Brennholz für die Beheizung von Unterrichtsräumen.²⁴ Das Holz wurde im Herbst auf dem Brachland des Mitteloder-Vorbruchs eingesammelt. Die finanzielle Unterstützung kam auch in Form von Vermächtnissen: Dank ihrer Verzinsung konnte man jedes Jahr Schulbedürfnisse decken. Es ist bekannt, dass man im Mai 1753 über ein Legat verfügte, dass in der Kirche in Möhringen verwahrt wurde und 700 Taler betrug (Zinsen betragen 2,5%, was jährlich 17 Taler und 12 Groschen ausmachte).²⁵ Um Schuleinkommen noch weiter zu vergrößern, entschied man sich im August 1784, einen Teil von Räumen im Erdgeschoss des Schulgebäudes für 84 Taler jährlich für ein paar Jahre zu vermieten und deswegen richtete man dort eine getrennte Wohnung ein, die aus einer Stube und einer Kammer bestand. Schließlich gab

²⁰ Man kaufte damals u. a. lange Holzstücke und 4 Last Kalk. Maurer und Zimmerer stellte man für 8 Groschen für jeden Arbeitstag an und Arbeiter – für 4 Groschen pro Tag an. Die gesamte Renovierung kostete 1012 Taler, 5 Groschen und 6 Pfennig. *Ibid.*, Bl. 27–30.

²¹ *Ibid.*, Bl. 7–7a, 13–14a, 17–22.

²² *Ibid.*, Bl. 78–81.

²³ Sie wurde damals von Georg Stahlkopf in Pacht genommen. *Ibid.*, Bl. 36–37a, 40a–41, 45–48, 118, 192.

²⁴ Einen entsprechenden Befehl sprach man am 17. Jan. 1733 und dann wurde er mehrmals bestätigt. *Ibid.*, Bl. 44, 53, 56–57a, 67, 94, 213–214.

²⁵ *Ibid.*, vol. 2, Bl. 18.

man im Jahre 1786 den Schulgarten, der sich hinter dem Gebäude befand, in Pacht für 21 Taler, 6 Groschen und 7 Pfennige. Im Herbst 1789 holte der Superintendent Göring den Gärtner Buschler aus dem nahe liegenden Löcknitz, der aufs Neue den gerade erwähnten Garten bebauen sollte. Er sollte daraus nämlich eine Plantage der Maulbeerbäume machen, was schließlich misslang. Zum Schuleigentum gehörte auch eine Gartenlaube, die sich im Garten befand, ein Pferdestall und Toiletten.²⁶ Um die materielle Lage der Existenz der Schule auf der Lastadie genau zu schildern, soll man hinzufügen, dass sie vom Anfang an von der Akzise befreit wurde.²⁷ Es ist auch zu betonen, dass die Schule zusätzlich von preußischen Herrschern unterstützt wurde. Zum Beispiel übergab Friedrich Wilhelm II. im Dezember 1791 zwei Beträge für die Bedürfnisse der Schule: einmal 300 und einmal 648 Taler.²⁸

Laut einer Beschreibung vom Juni 1784 war das Schulgebäude selbst zweistöckig. Der Haupteingang führte in eine große Diele im Erdgeschoss, über die man in den Garten hinter dem Gebäude gehen konnte. An den beiden Seiten der Diele befanden sich zwei große Unterrichtsstuben mit getrennten Kammern. Aus der Diele führte eine Treppe nach oben, wo man in einen repräsentativen Saal mit drei Fenstern gelangte. Außerdem befanden sich im ersten Stock drei kleinere Stuben, eine Kammer, Schlafstube und eine Küche.²⁹ Von dieser Etage konnte man ins Dachgeschoß steigen, wo man zwei weitere Stuben und eine Kammer errichtete. Im Dezember 1791 diente das Erdgeschoß (2 Schulstuben und 2 Kammern) dem Unterrichten. Im ersten Stock nutzte man für didaktische Zwecke den großen Saal, und die restlichen Räume bestimmte man: für die Wohnung des Rektors, die aus zwei Stuben, einer Kammer und einer Küche bestand, und für einen Klassenraum und das Archiv. Im umgebauten Dachgeschoß machte man einen Schlafraum für Schüler (für verwaiste Lernende). Links vom Hauptgebäude baute man um die Wende der 80er und 90er Jahre des 18. Jahrhunderts einen Seitenflügel, in dem sich fünf Stuben, vier Kammer und eine Küche befanden. Man fand hier auch Platz für die Wohnung für einen zweiten Lehrer, einen Pedell und drei Unterrichtsstuben zur Verfügung des bei der Schule auf der Lastadie

²⁶ Ibid., vol. 1, Bl. 152, 153, 154–160, 161a und vol. 2, Bl. 20–21a.

²⁷ Ibid., vol. 1, Bl. 193–194, 203–204.

²⁸ Ibid., vol. 2, Bl. 11–11a.

²⁹ Ibid., vol. 1, Bl. 121–121a, 123–124 und „Stettiner Inteligentz-Zettel“, Nr. 55, 9. Julius 1784.

gegründeten Lehrerseminars.³⁰ Hinter den Schulgebäuden befand sich der Garten (schließlich legte man die Maulbeer-Plantage an einer anderen Stelle an), mit einem ausgesonderten Hof, in dem ein Pferdestall stand. Ende der 80er Jahre des 18. Jahrhunderts bekam die Schule – dank dem Generellen Superintendent Göring – ein an die Oder grenzendes Grundstück am Ende von Oberwiek. Es wurde für Schulgelder melioriert und dann baute man darauf ein kleines Gebäude auf, in dem sich zwei Unterrichtsstuben und eine Lehrerwohnung befanden. Es ist für uns relevant, denn hauptsächlich hier Seglerklassen ab Anfang der 90er Jahre des 18. Jahrhunderts lernten.³¹

Die Lehrer und das Personal der Schule auf der Lastadie bildeten keine große Gruppe. Die Funktion des Pedells, Wächters und Konservators übte der im April 1776 erwähnte und damals 34jährige, verletzte Soldat Samuel Unrath (er arbeitete in der Schule schon 13 Jahre) aus.³² Er bewohnte eine kleine Wohnung im Schulgebäude. Im Jahre 1778 unterrichteten in der Schule zwei Lehrer. Einer von ihnen war Nitschmann, der zugleich die Funktion des Schulrektors (Leiters) innehatte. Im Dezember 1791 war der Rektor Nitschmann immer noch in seinem Amt.³³ Anfang der 90er Jahre des 18. Jahrhunderts war Rosiński der zweite Lehrer.³⁴ Im April 1792 ersetzte ihn Arenberg. In derselben Zeit schloss sich der Lehrergruppe der Seminarist und Kandidat für das Lehramt Barckow. So unterrichteten zu dieser Zeit in der Volksschule auf der Lastadie drei Lehrer: Barckow – Lesen und Schreiben; Arenberg – Lesen, Schreiben, Rechnen und Französisch; und Nitschmann – Religion, Deutsch, Latein und Erdkunde. Zusätzlich stellte man nach dem Schulbedarf sog. Berufslehrer an: eine Stickerin, einen Zeichnungslehrer und einen erfahrenen Steuermann, der die Seefahrtklasse leitete.³⁵

Das Schulprogramm der Grundstufe umfasste vor allem den Unterricht im Lesen und Schreiben mit den Grundlagen des Rechnens und dem Katechismus.

³⁰ Ein Lehrerseminar, das Lehrer für Volksschulen Pommerns und Ostpreußen ausbildete, wurde hier im Jahre 1789 gegründet. Jedes Jahr 18 Personen lernten hier den Beruf auf Kosten des Staates jährlich: Ch. F. Wustrack: op. cit., S. 337. Bemerkenswert ist, dass früher, d. h. in den 30er Jahren des 18. Jh., hier ein Lehrerseminar von Schinmeyer tätig war. J. Wiśniewski: op. cit., S. 538–539, 542.

³¹ AP Szczecin, KE, 3227, vol. 2, Bl. 34–52, 90–90a.

³² Ibid., vol. 1, Bl. 61.

³³ Rektor Nitschmann gehörte der Art von Personen an, die sehr lange leben. Er arbeitete als Direktor der Schule auf der Lastadie noch im Jahre 1821. *Jahrbuch der Provinz Pommern für 1821*, von T. Salfeld, Stettin 1821, S. 183.

³⁴ AP Szczecin, KE, 3227, vol. 2, Bl. 4, 6–7.

³⁵ Ibid., Bl. 55.

Anfang der 90er Jahre des 18. Jahrhunderts waren Schüler der Volksschule auf der Lastadie in drei Klassen eingeteilt. In der ersten Klasse (zehnjährige Kinder) unterrichtete man Kaligraphiegrundlagen und Lesen. Der Tag fing mit dem Kaligraphieunterricht an, der von 8 bis 11 Uhr dauerte, und dann zwischen 11 und 12 Uhr las man laut vor. Danach gab es eine Pause, nach der die Kinder – für eine zusätzliche Gebühr – zwischen 14 und 16 Uhr den Unterricht mit einem Lehrer wiederholen konnten. In der zweiten Klasse (elfjährige Kinder) lehrte man von 8 bis 11 Uhr Lesen und Schreiben. Zwischen 11 und 12 Uhr konnten die Schüler Ergänzungsunterricht bestellen und schließlich zwischen 14 und 16 Uhr lernten sie die Grundlagen des Rechnens. Die dritte Klasse (zwölfjährige Kinder) hatte ihre ersten Unterrichtsstunden zwischen 8 und 11 Uhr und lernte Religion, Deutsch, Erdkunde und Latein. Zwischen 11 und 12 Uhr konnte man auch zusätzliche Unterrichtsstunden gegen Gebühr bekommen. Schließlich gab es zwischen 14 und 16 Uhr Französischunterricht und nachher konnte man wieder ab 16 Uhr Zusatzunterricht (bis 18 Uhr) gegen Gebühr bestellen.³⁶ Für die Volksschule arbeitete die schon oben erwähnte Stickerin, die den Unterricht mit den kleinsten Kindern jeden Tag zwischen 14 und 16 Uhr hatte.

Mitte des 18. Jahrhunderts besuchten die Schule auf der Lastadie ca. 100 Schüler. Jeder von ihnen brachte der Schulkasse von 4 bis 6 Taler jährlich. In den nächsten Jahren sank die Anzahl der Schüler: Im Jahre 1778 waren das 75, im Jahre 1783 – 60 und 1788 – 55 Kinder.³⁷ Das Patronat über die Schule wurde der Hl.-Gertrud-Kirche anvertraut. Die Voraussetzung war, dass die Schule vor allem den Einwohner der Lastadie selbst dienen. Neben den Klassen, in denen man die für Volksschulen typische Fähigkeiten (Schreiben, Lesen, Rechnen) Kindern beibrachte, bemühte man sich auch Vertreter verschiedener Handwerksberufe auszubilden. In die Volksschule nahm man zehnjährige Kinder ein, jedoch um Geheimnisse eines Handwerksberufes zu ergründen, musste man schon lesen, schreiben und rechnen können und auch noch einen positiven Empfehlungsbrief vorlegen, und dazu freier Abstammung und 18–20 Jahre alt sein. Nach einer kurzen Zeit erwies es sich, dass man auf die Handwerklehre in der Schule wegen Mangel an Geld und Lehrer verzichten muss. Man entschied sich jedoch, zwei Sonderklassen zu organisieren: eine Zeichnungsklasse und eine Segelklasse. Die Letztere begann ihre Tätigkeit offiziell am 1. November 1789.³⁸ Von diesem Zeit-

³⁶ Ibid., vol. 2, Bl. 53–55a.

³⁷ Ibid., vol. 1, Bl. 223a.

³⁸ H. Fierek: *Kształcenie nawigacyjne ...* [Navigationsausbildung ...], S. 34.

punkt an können wir die Schule auf der Lastadie als die erste Ausbildungsstätte in Stettin anerkennen, die das Seemanns-Handwerk beibrachte. Der Abschluss dieser Schule ermöglichte, den Seemannsberuf oder den Beruf des Steuermannshelfers zu erlangen, was im Endeffekt einer Person die Möglichkeit gab, auf einem Schiff zu arbeiten.³⁹

Das Lehrprogramm in der Seefahrtsklasse umfasste drei Jahre. Die ganze Zeit durch lernten Schüler die Grundlagen des Seemannsberufes unter der Leitung eines erfahrenen Steuermannes, der als Lehrer arbeitete. Seit Anfang der 90er Jahre des 18. Jahrhunderts verlegte man den Unterricht für die Seefahrtsklasse in die neuen Gebäude in Oberwiek, die der Schule auf der Lastadie angehörten. Nur in den ersten Jahren des Bestehens der Seefahrtsklasse fand ihr Unterricht im Dachgeschoss des schulischen Hauptgebäudes statt. Die Verlegung der Klasse nach Oberwiek ermöglichte, die Kinder der Volksschule und die, die Zeichnen lernten, von ihren Kommilitonen, die Geheimnisse des Seemannsberufes ergründeten, zu trennen. Direkt in Oberwiek, im Schulgebäude, bekam Steuermann-Lehrer eine Wohnung. Im ersten Lehrjahr umfasste der Unterricht nur die Theorie. Täglich vom Montag bis Sonnabend, von 8 Uhr Morgens, zwei Stunden lang unterrichtete der Steuermann seine Schüler über alle Aspekte des Lebens auf einem Schiff, wobei er u. a. die folgenden Fragen besprach: Beziehungen zu Arbeitskollegen und Vorgesetzten, Arbeitssystem auf einem Schiff (Schiffswachen), juristische Probleme, die mit den Seemannspflichten und seiner Vergütung zusammenhingen und schließlich auch Vorschriften, die die Sicherheit auf dem Schiff betrafen. Man lehrte auch Befehle, Arten von Leinenknoten, man besprach detailliert Schiffsausstattung, insbesondere seine Takelung. Einen relevanten Teil des vermittelten Wissens bildete das Erlernen einer korrekten Beladung und Entladung von Waren, die möglichst beste Verwendung von Segeln und das Erlernen des Seemannswortschatzes. Einen getrennten Unterricht widmete man der Arbeit mit Karten, Bedienung von Navigationsinstrumenten (Achtelkreise), einfachen Berechnungen bezüglich Schiffskursen und Berechnungen von Zeit und Ort, in dem sich die Schiffseinheit befand. Schließlich vermittelte man den Schülern die Grundlagen der Astronomie. Im zweiten Lehrjahr setzte man von Mitte November bis Mitte März die theoretische Lehre fort, und nachher – zwischen März und November – begann der praktische Unterricht. Die Schüler verfügten über ein Ruder-Segel-Boot, mit dem sie auf der Oder und dem Dammschen See

³⁹ AP Szczecin, KE, 3227, vol. 1, Bl. 232.

führen. Um das Sicherheitsgrad während der Fahrten mit unerfahrenen, jungen Seglern zu steigern, bekam der Steuermann drei erfahrene Seemänner zur Hilfe. Im praktischen Unterricht ruderte man, spannte man Segel auf und schlug sie ab, legte man an, und schließlich lernte man gegen Wind segeln. Im dritten Lehrjahr gab es ausschließlich praktische Übungen, die von Schülern selbst – unter der Aufsicht des Steuermannes – ausgeführt wurden. In den letzten drei Monaten der Lehre fand ein zusätzlicher Unterricht statt, der vom Ältesten der Stettiner Seglergilde – Schmidt – geführt wurde.⁴⁰ Er besprach Europas Geographie, charakterisierte Haupthäfen des Kontinents und widmete seine Aufmerksamkeit vor allem der Stettiner Flotte und den Arbeitsmöglichkeiten auf den Schiffseinheiten hiesiger Reeder. Die dreijährige Lehre schloss man mit einem Examen ab, das aus dem theoretischen und praktischen Teil bestand und das man vor dem Steuermann-Lehrer und dem Ältesten der Seglergilde ablegen musste. Das Bestehen dieses Examens war für einen jungen Seemann ein Passierschein in die Welt der Seeleute.⁴¹

Es unterliegt keinem Zweifel, dass nachfolgende Jahrgänge der Seefahrtsschule den Seemannsberuf in der Schule auf der Lastadie nur bis zum Einmarsch der napoleonischen Armee in Stettin (1806) lernen konnten. Es kann durchaus sein, dass man nach diesem Datum – wegen der Kontinentalsperre, die Preußen von Napoleon aufgezwungen wurde, und nach dem Zusammenbruch des Seehandels in der Stadt – den Unterricht im Seemannsberuf in Stettin zeitweise einstellte. Nachdem die Franzosen die Stadt verlassen hatten, setzte man ca. um das Jahr 1817 die Bildung von Seeleuten in der Schule auf der Lastadie wieder fort. Im Jahre 1823 wurde die Seefahrtsschule in eine Schule für Steuerleute umgewandelt, die ihre Absolventen für die Lehre in der Navigationsschule in Danzig vorbereitete.⁴² Im Jahre 1856 erhielt die Stettiner Schule auf der Lastadie endgültig den Status einer Navigationsschule und wurde nach Bredow verlegt.

Übersetzt von Małgorzata Osiewicz-Maternowska

⁴⁰ Für den Unterricht bekam er 80 Taler Gehalt. Ibid., vol. 2, Bl. 55a und H. Fierek: *Kształcenie nawigacyjne ...* [Navigationsausbildung ...], S. 34.

⁴¹ AP Szczecin, KE, 3227, vol. 2, Bl. 55a–60; J. Wiśniewski: op. cit., S. 682.

⁴² AP Szczecin, Naczelny Prezydent Prowincji Pomorskiej [Oberpräsidium von Pommern], 4169, Bl. 230–231. Vgl. auch: *Dzieje Szczecina* [Geschichte Stettins], Bd. 3: 1806–1945, hg. v. B. Wachowiak, Szczecin 1994, S. 242 oraz H. Fierek: *Kształcenie nawigacyjne ...* [Navigationsausbildung ...], S. 35–45.

SZKOŁA ŻEGLARSKA NA ŁASZTOWNI W SZCZECINIE W DRUGIEJ POŁOWIE XVIII WIEKU

Streszczenie

Od czasów średniowiecza w naszej szerokości geograficznej kształcenie szyprów i sterników miało z jednej strony charakter indywidualny, z drugiej zaś stanowy. Najczęściej to doświadczony szyper lub sternik przekazywał swoje umiejętności synowi lub wybranemu uczniowi, co przypominało kształcenie wewnątrz cechów rzemieślniczych. Szyprowie i sternicy w średniowieczu i czasach nowożytnych byli w miastach portowych traktowani jako swoistego rodzaju rzemieślnicy dysponujący umiejętnościami niezbędnymi do prowadzenia statków. W ostatnich dziesięcioleciach XVIII wieku w Szczecinie zawód marynarza, sternika, szypra czy kapitana stawał się z wolna zawodem najemnym, co pociągnęło za sobą konieczność instytucjonalnego kształcenia ludzi morza.

W tym celu pod koniec lat osiemdziesiątych XVIII wieku wybrano w Szczecinie szkołę na Łasztowni na pierwsze miejsce nauczania marynarzy. Oprócz klas, w których uczono podstawowych umiejętności typowych dla szkoły ludowej (pisanie, czytanie, liczenie), starano się tu kształcić przedstawicieli także różnych rzemiosł, w tym marynarzy. Klasa żeglarska w szkole na Łasztowni rozpoczęła oficjalnie naukę 1 listopada 1789 roku, a jej program nauczania był trzyletni. Od początku lat dziewięćdziesiątych XVIII wieku zajęcia klasy żeglarskiej przeniesiono do nowych zabudowań w Górnym Wiku. W pierwszym roku nauki program miał charakter wyłącznie teoretyczny. Między innymi uczono poprawnego wyładunku i załadunku towarów, trybu pracy na statku, obowiązujących komend czy też sposobów wiązania lin. Osobne zajęcia poświęcano pracy z mapą, obsłudze przyrządów nawigacyjnych, prostym obliczeniom czasu i miejsca położenia jednostki, wreszcie podstawom wiedzy astronomicznej. Na drugim roku kontynuowano naukę teoretyczną oraz zaczynano zajęcia praktyczne na posiadanej przez szkołę łodzi wiosłowo-żaglowej. Spuszczano i stawiano żagle, cumowano jednostkę, wykonywano zwroty, wreszcie żeglowano pod wiatr. Trzeci rok nauki to wyłącznie praktyczne ćwiczenia wykonywane samodzielnie przez uczniów pod okiem sternika. Trzyletnia nauka kończyła się egzaminem mającym część teoretyczną i praktyczną, który uprawniał do wykonywania zawodu marynarza.

Szkoła na Łasztowni działała do czasu wkroczenia Francuzów do Szczecina (1806). Po odejściu wojsk francuskich dopiero w 1817 roku wznowiono kształcenie ludzi morza. W 1828 roku dotychczasowa szkoła żeglarska przekształciła się szkołą sterników.