

Die Seereisen baltischer Studenten in die Universitätsstädte Nord- und Westeuropas im 17. und 18. Jahrhundert

VON ARVO TERING

Bis zur Wiedereröffnung der Universität Dorpat im Jahre 1802 galt das Reisen nach Deutschland bzw. in die Niederlande für est-, liv- und kurländische Studenten als ein selbstverständlicher und unvermeidlicher Bestandteil des Studiums. Nur in den Jahren 1632–1656 und 1690–1710 hatten diejenigen, die aus gesundheitlichen bzw. wirtschaftlichen Gründen nicht instande waren, eine lange Reise nach Deutschland bzw. in die Niederlande zu unternehmen, die Möglichkeit, an der örtlichen Universität eine Hochschulbildung zu erwerben. Um die Universitätsstadt ihrer Wahl zu erreichen, mussten die Balten eine Reise unternehmen, die mindestens einige Wochen dauerte. Est- und Livland zählten zu den abgelegensten lutherischen Gebieten, aus denen man zum Auslandsstudium reiste. Einen etwa genauso weiten Weg mussten auch die Deutschen aus Siebenbürgen zurücklegen, die in evangelische Universitäten reisten.¹ Auch die aus Schweden und Finnland gebürtigen Studenten mussten eine sehr lange Fahrt unternehmen, doch hatte die Mehrzahl von ihnen schon an der Universität Uppsala bzw. Åbo studiert.² Im 18. Jahrhundert, als Est- und Livland an das russische Imperium angegliedert wurden, kam eine weitere Gruppe hinzu, die eine noch längere Reise in die westeuropäischen Universitäten unternehmen musste: die Russen und in Russland ansässigen Ausländer.³

Aus den baltischen Ländern konnten Deutschland und die Niederlande entweder auf dem Seeweg oder auf dem Landweg erreicht werden. Der vorliegende Aufsatz behandelt die Seereisen aus den baltischen Län-

¹ MIKLOS SZABÓ, SANDOR TONK: Erdélyiek egyetemjárása a korai újkorban 1521–1700 [Siebenbürgener Ungarn als Studenten in der Frühen Neuzeit 1521–1700], Szeged 1992.

² LARS NILÉHN: Peregrinatio academica: Det svenska samhället och de utrikes studieresorna under 1600-talet [Peregrinatio academica: Die schwedische Gesellschaft und die ausländischen Studienreisen im 17. Jahrhundert], Lund 1983; SVERRE BAGGE: Nordic Students at foreign Universities until 1660, in: Scandinavian Journal of History 9 (1983), S. 287–318.

³ ERIK AMBURGER: Die russischen Studenten an deutschen Universitäten bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, in: Gießener Abhandlungen zur Agrar- und Wirtschaftsforschung 14 (1961), S. 214–232.

dern nach Deutschland.⁴ Während die aus Estland und Narva oder aus Pernau und dessen Hinterland gebürtigen Passagiere die Seereise nach Deutschland in der Regel in Reval, Narva, Hapsal oder Pernau antraten, reisten die aus dem lettischen Gebiet Livlands und aus dem Landkreis Dorpat stammenden Studenten zunächst auf dem Landweg nach Riga, wo die Reise vorwiegend auf dem Seeweg, gelegentlich auch mit der Kutsche fortgesetzt wurde.

Als Hauptquellen wurden in erster Linie die überlieferten Reisehandbücher,⁵ von den Reisenden verfassten Tagebücher bzw. deren Referate sowie Berichte über die Reisekosten herangezogen. Im Mittelpunkt des Interesses stehen insbesondere Reiseberichte aus der Feder von Studenten wie etwa Balthasar und Ambrosius Bergmann (1754),⁶ Justus Blanckenhagen (1674, 1676, 1681),⁷ Freiherr Balthasar von Campenhausen (1761ff.),⁸ Carl Graß (1786),⁹ Peter Holler (1645),¹⁰ Garlieb Merkel (1796),¹¹ Andreas Meyer (1770),¹² Arend Dieter von Pahlen (1723, 1725),¹³ Christian Strahlborn¹⁴ und Reinhold Johann Winkler (1750,

⁴ Dieses Thema mitsamt der Reisen auf dem Landweg wurde behandelt im Aufsatz: ARVO TERING: Ülikoolidesse sõitvate eesti- ja liivimaaalaste reisiolud 17.-18. sajandil [Über die Reisebedingungen der in die Universitäten reisenden Est- und Livländer im 17.-18. Jahrhundert], in: Kultuuriloolised ekskursid [Kulturhistorische Exkurse], Tartu 2000 (Eesti Ajalooarhiivi Toimetised 6 [13]), S. 67-117.

⁵ HEINRICH AUGUST OTTOKAR REICHARD: Der Passagier auf der Reise in Deutschland und einigen angränzenden Ländern, vorzüglich in Hinsicht auf seine Belehrung, Bequemlichkeit und Sicherheit. Ein Reisehandbuch für Jedermann, Weimar 1803; [AUGUST LUDWIG VON SCHLÖZER:] Vorlesungen über Land- und Seereisen gehalten von Herrn Professor Schlözer: nach dem Kollegheft des stud. jur. E. F. Haupt (Wintersemester 1795/96) herausgegeben von WILHELM EBEL, Göttingen u.a. 1962.

⁶ ERNST BERGMANN: Von unseren Vorfahren: Eine Familienchronik, Teil 1, Berlin 1896.

⁷ Tagebuch des Superintendenten in Reval Justus Blanckenhagen 1657-1713. Nach seinen eigenhändigen Aufzeichnungen, hrsg. von JOHANN KARL VON SCHROEDER, Weimar b. Eltze 1995.

⁸ Archiv der Freiherrn von Campenhausen-Orellen im Herder-Institut (Marburg), Nr. 295.

⁹ WILHELM GRASS: Karl Gotthard Graß, ein Balte aus Schillers Freudenkreise, Reval 1912.

¹⁰ Reisebericht von Peter Holler, in: Lettisches Historisches Staatsarchiv (*Latvijas Valsts vēstures arhīvs*, Riga, künftig: LVVA), Bestand 214, Findbuch 6, Akte 167 a, Bl. 2-183a.

¹¹ GARLIEB MERKEL: Darstellungen und Charakteristiken aus meinem Leben, Bd. 1-2, Leipzig u.a. 1839-40.

¹² ANDREAS MEYER: Briefe eines jungen Reisenden durch Lieffland, Kurland und Deutschland an seinen Freund Herrn Hofrat K. in Lieffland, Teil 1, Erlangen 1777.

¹³ Rechnung von den 25. Julij 1723 bis den 3. Augusti 1727, auf die Reise Unkosten in der Fremde, in: LVVA, 766-2-49, Bl. 31-46.

¹⁴ Reisetagebuch von Christian Strahlborn, in: Estnisches Historisches Museum (*Eesti Ajaloomuuseum*, Tallinn, künftig: EAM), 237-1-140.

1752).¹⁵ Zudem wurden Reisebeschreibungen anderer Passagiere herangezogen, die unter gleichen Bedingungen reisten: hierzu zählen in erster Linie die Aufzeichnungen der Hauslehrer Carl Feyerabend (1795),¹⁶ Christian Carl Ludwig Klee (1792),¹⁷ Johann Wilhelm Krause (1784, 1797),¹⁸ Johann Heinrich Liebeskind (1792)¹⁹ und Christian Hieronymus Schlegel (1780)²⁰ sowie des Kaufmanns Andreas Baer (1658, 1660);²¹ ergänzt werden diese Informationen durch die Reiseberichte des in ein Heilbad gereisten Estländers Peter Anton Hasselblatt (1786).²²

Der Schiffsverkehr auf der Ostsee

Auf der Ostsee gab es einen regen Schiffsverkehr. So erwähnte der Hauslehrer Johann Heinrich Liebeskind, der im Jahre 1793 von Lübeck nach Riga reiste, dass er täglich 10-12 entgegensegelnde Schiffe gezählt habe.²³ Der Hauslehrer Christian Hieronymus Schlegel, der im Jahre 1780 mit einem Segelschiff nach Reval fuhr, bemerkte, dass außer dem Schiff, auf dem er reiste, noch etwa 10-12 Schiffe in der Nähe Gotlands wegen des Sturms in Seenot geraten waren.²⁴ Diejenigen, die von Riga nach Deutschland reisen wollten, brauchten sich keine Sorgen zu machen, dass kein geeignetes Schiff auslief. Wenn auch nicht täglich, so segelte doch mindestens einmal wöchentlich ein Schiff nach Lübeck. In den 1780er

¹⁵ RUDOLF WINKLER: Geschichte der Familie Winkler in Estland, Bd. 1: bis 1795, Reval 1898.

¹⁶ [CARL FEYERABEND:] Kosmopolitische Wanderungen P. durch P. Preußen, Lief-land, Kurland, Litthauen, Vollynien, Podolien, Galizien und Schlesien in den Jahren 1795 bis 1798, Bd. 3, Germanien 1801.

¹⁷ CHRISTIAN KARL LUDWIG KLEE: Eines deutschen Hauslehrers Pilgerschaft durch Land und Leben (1792-1818), Reval 1913.

¹⁸ Erinnerungen von Johann Wilhelm Krause, Bd. 7 (1784), in: Handschriften- und Raritätenabteilung der Universitätsbibliothek Tartu (*Tartu Ülikooli Raamatukogu haruldaste raamatute ja käsikirjade osakond*, künftig: TÜ KHO), 9-1-12; Bd. 10 (1796-98), 9-1-15; [JOHANN WILHELM KRAUSE:] Bilder aus Alt-Livland. Aus den Aufzeichnungen eines livländischen Hofmeisters vom Ende des vorigen Jahrhunderts, in: Baltische Monatsschrift 50 (1900), S. 249-280.

¹⁹ [JOHANN HEINRICH LIEBESKIND:] Rückerinnerungen von einer Reise durch einen Teil von Teutschland, Preußen, Kurland und Liefland, während des Aufenthaltes der Franzosen in Mainz und der Unruhen in Polen, Strassburg 1795.

²⁰ [CHRISTIAN HIERONYMOS JUSTUS SCHLEGEL:] Reisen in mehrere russische Gouvernements in den Jahren 178*, 1801, 1807 und 1816, Bd. 1-2, Meiningen 1819-1823.

²¹ Andreas Baeri perekonnakroonika [Die Familienchronik von Andreas Baer], ediert von HELMUT PIIRIMÄE, MARE RAND und TULLIO ILOMETS, in: Folia Baccariana 2 (1976), S. 122-162.

²² ANTON HASSELBLATT: Eine Auslands-Reise vor 100 Jahren, in: Baltische Monatsschrift 50 (1900), S. 73-93.

²³ LIEBESKIND, Rückerinnerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 237.

²⁴ SCHLEGEL, Reisen in mehrere russische Gouvernements (wie Anm. 20), Bd. 1, S. 966; KLEE, Eines deutschen Hauslehrers Pilgerschaft (wie Anm. 17), S. 9.



Abb. 1. Accurate geographische Vorstellung der Ost-See mit denen an der See herum liegenden Provinzen, Länder, Städt u. Vestungen samt deren Plans, wie auch der Situation der Länder, alwo Anno 1741 und 1743 der Krieg zwischen Schweden und Rußland geführt worden, Nürnberg [ca. 1743] (Universitätsbibliothek Tartu).



Jahren wurde Riga von 700–1100 Schiffen jährlich angelaufen.²⁵ Auch der Schiffsverkehr zwischen Reval und den deutschen Hafenstädten kann als hinreichend angesehen werden, sodass die in die Universitätsstädte reisenden jungen Männer die Möglichkeit hatten, unter den Schiffen zu wählen, und dies sogar im ersten Drittel des 18. Jahrhunderts, als die baltischen Länder sich gerade erst von den Folgen des Nordischen Krieges und der Pest erholten. So wurde Reval in den Jahren 1722–1734 von 112 Schiffen aus Lübeck und 108 Schiffen aus den Niederlanden angelaufen, während in der gleichen Periode 94 Schiffe nach Lübeck und 81 Schiffe in die Niederlande segelten.²⁶ Auch Pernau betrieb einen regen Warenaustausch sowohl mit Lübeck als auch mit Amsterdam. In den Jahren 1780 und 1785 segelten von Pernau nach Lübeck je sieben Schiffe, nach Amsterdam aber je zehn und elf Schiffe.²⁷

Die Anzahl der Schiffe, die nach Warnemünde/Rostock segelten, war im Vergleich zu denjenigen Schiffen, die nach Lübeck segelten, beträchtlich kleiner, insbesondere im ersten Drittel des 17. Jahrhunderts, als die Universität Rostock die von den Est- und Livländern meistbesuchte deutsche Universität war. So fuhren 1609 und 1623/24 jeweils nur zwei Schiffe von Reval nach Rostock. Auch mit Wismar und Stralsund, den Nachbarstädten von Rostock, hatte Reval einen nur sporadischen Schiffsverkehr. Viel schwieriger wäre es jedoch gewesen, von Reval nach Königsberg oder Danzig zu reisen. Obwohl die Ausfuhr- und Einfuhrstrukturen dieser drei Städte ähnlich waren, gab es zwischen ihnen nur seltenen Schiffsverkehr. Dagegen segelten von Reval nach Lübeck z. B. 1609 fünfzehn, 1620 sieben, 1621 sechs, 1622 sieben, 1623 (bis zum 23. August) fünf, 1623/24 siebenundzwanzig, 1626/27 vierundzwanzig, 1627/28 siebzehn, 1628/29 zehn und in der zweiten Hälfte des Jahres 1629 vier Schiffe.²⁸ Nach Angaben der Warnemünder Lizenzbücher kamen in den Jahren 1635–1648 aus Riga 37 Schiffe an,²⁹ also durchschnittlich etwa drei Schiffe jährlich. Vergleicht man jedoch die Daten der Immatrikulation der 21 aus Riga gebürtigen Studenten an der Universität Rostock mit den Daten der Ankunft der Schiffe im Warnemünder Hafen, so geht daraus hervor, dass die Immatrikulation keines einzigen Rigaers mit den Daten der Ankunft der Schiffe zeitlich zusammenfällt, auch wenn man

²⁵ LIEBESKIND, Rückerinnerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 300.

²⁶ GOTTFRIED ETZOLD: Seehandel und Kaufleute in Reval nach dem Frieden von Nystad bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, Marburg a.d. Lahn 1975, S. 142f.

²⁷ JÜRI KIVIMÄE, AIVAR KRIISKA, INNA PÖLTSAM, ALDUR VUNK: Merelinn Pärnu [Seestadt Pernau], Pärnu 1998, S. 102f., 109, 118–122; ROLF DIETRICH SCHMIDT: Pernau: Eine livländische Hafenstadt, Essen 1986, S. 44f.

²⁸ EVALD BLUMFELDT: Statistilisi lisandeid Tallinna kaubaliikluse ja meresõidu ajaloole aa. 1609–1629 [Statistische Ergänzungen zur Geschichte des Warenverkehrs und der Seefahrt Revals in den Jahren 1609–1629], in: Ajalooline Ajakiri 1935, Nr. 3, S. 13.

²⁹ ALFRED HUHNHÄUSER: Rostocks Seehandel von 1635–1648 (nach den Warnemünder Licentbüchern), Bd. 1: Die Schifffahrt, Rostock 1913, S. 11f., 31–125.

eine Differenz von ein paar Wochen berücksichtigt. Es lässt sich daher vermuten, dass man sowohl von Reval wie auch von Riga per Schiff nach Travemünde/Lübeck segelte und von dort mit einem Pferdefuhrwerk weiter nach Rostock fuhr.

Im Jahre 1701 wurde zwischen Pernau und Stralsund und im Jahr darauf zwischen Riga und Stralsund ein Postjachtverkehr eingerichtet, der bis 1710 existierte.³⁰ Es ist möglich, dass die 18 Est- und Livländer, die in dieser Periode an der Universität Greifswald immatrikuliert waren, mit einer Postjacht nach Stralsund gesegelt und von dort mit einem Fuhrwerk in die Universitätsstadt weitergefahren waren. Auch die etwa 30 Est- und Livländer, die an der Universität Rostock immatrikuliert waren, können mit diesen Postjachten gereist sein.

Es war weitaus komplizierter, aus den kurländischen Hafenstädten per Schiff nach Deutschland zu reisen, als aus den est- und livländischen Häfen. Sowohl Libau als auch Windau hatten mit Lübeck einen relativ seltenen Schiffsverkehr. Obwohl der Libauer Hafen in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts von etwa 300 Schiffen jährlich angefahren wurde, segelten nur wenige davon nach Travemünde.³¹ So versuchte Johann Heinrich Liebeskind, der die Rückfahrt nach Deutschland angetreten hatte, gerade von Libau aus nach Lübeck zu segeln. Da binnen zwölf Tagen kein einziges Schiff nach Lübeck fuhr, war er jedoch gezwungen, sich für den Landweg zu entscheiden.³²

Auch von Lübeck aus segelten mehrere Schiffe wöchentlich in die baltischen Häfen. So wurde am 10. April 1751 in den „Lübeckischen Anzeigen“ bekannt gegeben, dass vier Schiffe nach Riga und fünf Schiffe nach St. Petersburg segeln, am 22. Mai 1751 aber drei Schiffe nach Libau, ein Schiff nach Windau, fünf Schiffe nach Riga, vier Schiffe nach Reval und zwei Schiffe nach Narva fahren würden.³³ Es war den Passagieren jedoch nicht einmal in Lübeck immer möglich, ein Schiff zu finden, das zum gewünschten Zielhafen segelte. So versuchte Karl Theodor Hermann, der im Sommer 1796 als Hauslehrer nach Livland reiste, Riga zu erreichen, doch segelte dorthin binnen vier Wochen kein einziges Schiff, so dass er gezwungen war, acht Tage auf die Abfahrt eines kleinen Schiffs, das nach Pernau segelte, zu warten. Ähnliches geschah mit dem späteren Professor der Universität Dorpat Johann Wilhelm Krause, der 1784 von Travemünde nach Riga reisen wollte. Da binnen zwei Wochen kein einziges Schiff nach Riga segelte, musste er mit einem kleineren Schiff nach Libau vorlieb nehmen.³⁴

³⁰ JOHANNES RUBECK: Svenska postverkets fartyg och sjöpostförbindelser under tre hundra år [Die Schiffe der schwedischen Postverwaltung und die Seepostverbindungen während drei Jahrhunderte], Stockholm 1933, S. 218, 220f.

³¹ FEYERABEND, Kosmopolitische Wanderungen (wie Anm. 16), S. 259.

³² LIEBESKIND, Rückerinnerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 373.

³³ Lübeckische Anzeigen 22. Mai 1751 (Archiv der Freien Hansestadt Lübeck).

³⁴ Erinnerungen (wie Anm. 18), Bd. 7, in: TÜ KHO, 9-1-12, Bl. 106.

Die Schiffer, die aus Deutschland ins Baltikum segelten, befolgten die festgelegten Routen, die von einer Generation zur nächsten weitergegeben wurden. Das aus dem 15. Jahrhundert überlieferte „Seebuch“, das die Schifffahrtsrouten enthält und in vielen Abschriften verbreitet wurde, hat für mehrere Forscher (Johann Goetze,³⁵ Hain Rebas³⁶ und Leo Tiik³⁷) eine ertragreiche historische Quelle dargestellt. Auf der Grundlage ihrer Forschungsergebnisse und der Beobachtungen der Reisenden des 17.–18. Jahrhunderts werden im Folgenden die hauptsächlichen Seewege, die von Lübeck, Amsterdam und Stockholm in die baltischen Länder führten, beschrieben.

In der Frühen Neuzeit liefen größere Handelsschiffe aus dem Hafen von Travemünde, nicht aus demjenigen von Lübeck aus. Die Seeschiffe konnten nicht von Travemünde nach Lübeck segeln, zumal die Trave für sie zu flach war und eine Reihe gefährlicher Sandbänke verbarg. Falls es jedoch nötig war, das Schiff direkt bei Lübeck anzulanden, mussten die Lotsen es an Sandbänken vorbei geleiten, doch dies erst, nachdem ein Teil der Ladung in Travemünde auf kleinere Schiffe gelöscht worden war, was mehrere Wochen in Anspruch nehmen konnte. Es noch einmal soviel Zeit, um mit Hilfe der Pferde, die das Schiff vom Ufer aus zogen, am Fluss entlang nach Lübeck zu kommen.³⁸ Für die Schiffe, die in Travemünde ankamen, war der wichtigste Orientierungspunkt der dortige Leuchtturm. Damals segelten die Schiffe normalerweise in Sichtweite der Orientierungspunkte an der Küste, insbesondere der Leuchttürme und Kirchturmspitzen, doch durften sie sich der Küste dabei nicht allzu sehr nähern, um nicht zu stranden.³⁹ So erwähnte etwa Johann Heinrich Liebeskind, dass kein einziger Tag verging, an dem in der Ferne nichts zu sehen gewesen wäre.⁴⁰ Bei Sturm war man aber bestrebt, sich von der Küste möglichst fern zu halten und vor Anker zu gehen. Segelte man von Travemünde in die baltischen Länder, so konnte man, bevor man in die Nähe Bornholms gelangte, in der Ferne Wismar, Rostock, danach die schwedisch-pommersche Küste, den Leuchtturm auf der Insel Rügen

³⁵ JOHANN GOETZE: Hansische Schifffahrtswege in der Ostsee, in: Hansische Geschichtsblätter 93 (1975), S. 71–88.

³⁶ HAIN REBAS: Internationella medeltida kommunikationer till och genom Baltikum [Die internationalen mittelalterlichen Verbindungswege ins und durch das Baltikum], in: Historisk Tidskrift (1978), S. 156–185; HAIN REBAS: Keskaegsed mereteed Baltikumi [Die mittelalterlichen Seewege ins Baltikum], Stockholm 1980.

³⁷ LEO TIİK: Keskaegsed mereliiklust Balti merel ja Soome lahel [Über den mittelalterlichen Schiffsverkehr auf dem Baltischen Meer und dem Finnischen Meerbusen], in: Eesti Geograafia Seltsi aastaraamat, Tallinn 1957, S. 207–230.

³⁸ GUSTAV LINDTKE: Die Schifffergesellschaft zu Lübeck: Von Seefahrt, Wohlfahrt und Tradition, Lübeck 1985, S. 69f.

³⁹ TIİK, Keskaegsed mereliiklust (wie Anm. 37), S. 210.

⁴⁰ LIEBESKIND, Rükeringerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 237.

sowie die Insel Møn wahrnehmen.⁴¹ Die zu Dänemark gehörende Insel Bornholm – ein Knotenpunkt der Seewege im südlichen Teil der Ostsee – war der erste wichtige Orientierungspunkt, der 162 Meter hohe Berg Rytterknaegten, der hinter dem Hafen von Rønne emporragte, war aus der Ferne sichtbar.⁴²

Die nächsten Orientierungspunkte waren die gefährlichen kleinen Felsinseln von Erteholmene (Utklippan), das gegenüber Karlskrona liegt, wo viele Schiffe untergingen,⁴³ sowie Södra Udde an der Südspitze von Öland. Gotland wird von vielen Reisenden als wesentlicher Orientierungspunkt erwähnt.⁴⁴ Nach Östergarn, das an der Ostküste Gotlands liegt, wurde Kurs auf Windau und Ristna genommen.⁴⁵ Segelte man in Richtung Reval, so war von wesentlicher Bedeutung das nördlich von Gotland gelegene, 40 Meter hohe Gotska Sandö, dem im nördlichen Teil der Ostsee als Orientierungspunkt die gleiche Bedeutung zukam wie der Insel Bornholm im westlichen Teil. Die Küstengewässer Estlands waren besonders gefährlich, insbesondere wurde die an Sandbänken reiche Westküste von Ösel in der Nähe der Halbinsel Sworbe und der Insel Filsand vermieden. Im Küstengewässer von Dagö gab es zwischen Ristna und Tachkona aufgrund des Neckmansgrundes keine Schifffahrtsstraße.⁴⁶ Der Schifffahrtsweg führte am äußerst gefährlichen Kap Tachkona vorbei in Richtung der Insel Odensholm.⁴⁷ Weiter verlief die Reise um die Insel Rogö herum zur Reede von Reval. In östlicher Richtung führte das Fahrwasser um die Inseln Nargen, Wrangelsholm und Erkhholm herum und an der Küste entlang bis zur Reede von Narva, ein anderer Weg führte bis Hochland und verzweigte sich danach nach Wyborg und zur Mündung der Newa.

Um Riga zu erreichen, segelte man zunächst bis zur Südspitze Gotlands, von dort fuhr man in Richtung Windau und weiter von Domesnäs an der Küste entlang durch die Irbenstraße bis zur Nähe der Insel Runö, wo man Kurs entweder in südlicher Richtung auf Riga oder in nordöstlicher Richtung auf Pernau nahm. Die Schiffe, die nach Riga segelten, hatten offensichtlich auch eine zweite Möglichkeit: Sie bogen bei Bornholm in Richtung Revekol (ein 115 Meter hoher Sandhügel an der pommerschen Küste) ein, segelten von dort an der westpreußischen Küste entlang bis Rikshöf, das im nördlichen Teil der Halbinsel Hela liegt, und steuerten weiter nach Nordosten. Für besonders gefährlich hielt man die

⁴¹ Ebenda.

⁴² GOETZE, Hansische Schifffahrtswege (wie Anm. 35), S. 80.

⁴³ SCHLEGEL, Reisen in mehrere russische Gouvernements (wie Anm. 20), Bd. 1, S. 86-94.

⁴⁴ Ebenda, S. 96.

⁴⁵ ТИИ, Keskaegsest mereliiklusest (wie Anm. 37), S. 218f.

⁴⁶ REBAS, Internationella medeltida kommunikatoner (wie Anm. 36), S. 166.

⁴⁷ ТИИ, Keskaegsest mereliiklusest (wie Anm. 37), S. 219, 221.

Durchfahrt durch die zwischen der Halbinsel Sworbe und der Landspitze Domesnäs liegende Meerenge bzw. die Irbenstraße, die voller Riffe war.

Da gerade die Küstengewässer Estlands äußerst reich an Sandbänken und Riffen sind, wurden hier Leuchttürme errichtet. Der auf Dagö liegende Leuchtturm von Dagerort, dessen Feuer im 17. Jahrhundert vom 16. März bis zum 30. April und vom 16. August bis zum 31. Dezember brannte, war bereits 1531 erbaut worden, die Leuchttürme von Sworbe und Runö 1646.⁴⁸ Im 18. Jahrhundert ließ die russische Staatsgewalt für die Kriegsschiffe im Finnischen Meerbusen eine Reihe neuer Leuchttürme errichten. Im lettischen Gebiet kam die größte Bedeutung den Leuchttürmen von Dünamünde und Domesnäs zu. Dass die Leuchttürme in gefährlichen Küstengewässern eine überaus wichtige Rolle spielten, zeigt die Zerstörung des Leuchtturms von Domesnäs im Großen Nordischen Krieg 1709, wodurch die schwedische Postjacht, die zwischen Stralsund und Riga verkehrte, auf die dortigen Riffe auflief und sank.⁴⁹

Im 17. Jahrhundert gab es zwischen Amsterdam und den Ostseehäfen einen recht regen Schiffsverkehr.⁵⁰ Wie Amsterdam im 17. Jahrhundert ein Zentrum des Welthandels war, galt die Universität Leiden als Mittelpunkt des akademischen Geisteslebens, wohin man aus ganz Europa zum Studium reiste – auch aus den baltischen Ländern.⁵¹ Somit konnte man auf Schiffen, die von Riga und Reval nach Amsterdam segelten, unter den überwiegend aus Kaufleuten bestehenden Passagieren auch Studenten antreffen. Von Amsterdam segelte das Schiff via Zuidersee an den Friesischen Inseln vorbei und nahm Kurs auf die Nordküste der dänischen Halbinsel Jütland. Im Skagerrak an der Landspitze von Skagen (die damalige gefährliche Sandbank liegt heute drei Kilometer südöstlich und wurde zum Festland) steuerte das Schiff nach Südosten und warf im Sund bei Helsingør Anker, damit das Schiff von den dänischen Zollbeamten besichtigt werden konnte. Es folgte eine äußerst gefährliche Strecke, die reich an Sandbänken war, insbesondere zwischen der in der Nähe von Kopenhagen liegenden Insel Amager (als Orientierungspunkt diente die Kirche von Dragør) und den anderen Inseln. Hatte man die Gewässer südlich von Falsterbo erreicht, war man bereits auf hoher See. Nachdem Bornholm erreicht war, fiel die Fahrtrichtung mit dem Kurs derjenigen Schiffe zusammen, die aus Travemünde ausgelaufen waren.

⁴⁸ ARMAS LUIGE: *Eesti tuletornid* [Leuchttürme in Estland], Tallinn 1982, S. 15, 25–28.

⁴⁹ RUDBECK, *Svenska postverkets fartyg* (wie Anm. 30), S. 221.

⁵⁰ AXEL CHRISTENSEN: *Dutch trade to the Baltic about 1600*, in: *Studies in the Sound toll register and Dutch shipping records*, Kopenhagen 1941; JONATHAN I. ISRAEL: *Dutch primacy in world trade 1595–1740*, Oxford 1990; HANS CHRISTIAN JOHANSEN: *Shipping and trade between the Baltic area and Western Europe 1784–95*, Odense 1983.

⁵¹ HEINZ SCHNEPPEN: *Niederländische Universitäten und deutsches Geistesleben. Von der Gründung der Universität Leiden bis ins späte 18. Jahrhundert*, Münster 1960.

Von Amsterdam nach Leiden reiste man entweder mit der Kutsche oder einer Schute (*schuite* bzw. *treckschout*), die von Pferden vom Ufer aus gezogen wurde, entlang des 22 km langen Haarlemmermeeres, das erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts trockengelegt werden sollte. Diese Möglichkeit hatte 1651 etwa der aus Reval gebürtige Student Christian Strahlborn wahrgenommen.⁵² Balthasar Bergmann und Johann Adam Schellschläger benötigten 1759 neun Stunden, um mit einer Schute von Amsterdam nach Leiden zu fahren.⁵³

Nicht alle Passagiere, die aus den baltischen Ländern nach Amsterdam segelten, kamen mit dem Schiff im Zielhafen an, sondern fuhren stattdessen zunächst nach Travemünde. Um von dort aus die Niederlande zu erreichen, musste man die Reise auf dem Landweg fortsetzen oder von Hamburg aus an der Elbe und der Nordsee entlangfahren. So reiste im Jahre 1658 der Revaler Kaufmann Andreas Baer.⁵⁴ Damals war dies durch den Krieg zwischen Dänemark und Schweden im Sund und bei Kopenhagen bedingt, doch reiste er auch weiterhin auf die gleiche Weise nach Amsterdam. Ein weiterer Revaler Kaufmann, Berend Nottbeck, reiste in den Jahren 1660, 1664 und 1667 von Reval per Schiff nach Lübeck und von dort aus auf dem Landweg via Hamburg nach Amsterdam.⁵⁵ Die Kaufleute waren anscheinend der Ansicht, dass es sicherer sei, die kleineren wertvollen Warensendungen zum Teil auf dem Landweg zu befördern, wenn es auch aufwändiger war und mehr Zeit kostete als der Transport auf dem Seeweg. Dass die kostbaren Waren per Schiff von Reval nach Lübeck und von dort auf dem Landweg weiter nach Amsterdam befördert wurden, kam auch im 16. Jahrhundert des Öfteren vor.⁵⁶ Wie typisch es für die Studenten war, via Lübeck in die Niederlande zu reisen, ist unklar, obwohl zumindest ein Beispiel dafür vorliegt. So wurde Caspar Johann Nottbeck, der sich auf einer akademischen Wanderschaft in Frankreich aufhielt, im Jahre 1701 gebeten, möglichst schnell nach Reval zurückzukehren, da dort eine einträgliche Stelle vakant geworden war. Nottbeck reiste von Frankreich nach Amsterdam, von dort via Hamburg nach Lübeck und, nachdem er acht Tage auf günstigen Wind gewartet hatte, per Schiff nach Reval.⁵⁷ Während des Dreißigjährigen Krieges, als man deutsche Universitäten und insbesondere das Reisen auf dem Landweg zu vermeiden versuchte, segelte man vermutlich mit dem Schiff direkt nach Amsterdam.

⁵² Reisetagebuch (wie Anm. 14), in EAM, 237-1-140, Bl. 110.

⁵³ BERGMANN, Von unseren Vorfahren (wie Anm. 6), S. 82.

⁵⁴ Andreas Baeri perekonnakroonika (wie Anm. 21), S. 136-137.

⁵⁵ Geheymbuch von Berend Nottbeck, hrsg. von KARL JOHANN PAULSEN, Hannover-Döhren 1965 (Baltische Ahnen- und Stammtafeln, Sonderheft Nr. 8), S. 9.

⁵⁶ GUNNAR MICKWITZ: Handelsverbindungen der späthansischen Zeit, in: *Conventus primus historicorum Balticorum Rigae*, 16.-20. August 1937. *Acta et relata*, Rigae 1938, S. 376f.

⁵⁷ Geheymbuch von Berend Nottbeck (wie Anm. 55), S. 20.

Etwa hundert aus Est- und Livland gebürtige Studenten studierten im 17. Jahrhundert auch an der Universität Uppsala.⁵⁸ Um Uppsala zu erreichen, musste man mit dem Schiff nach Stockholm segeln und von dort auf dem Landweg weiterreisen. Von Reval segelte das Schiff bis zur Halbinsel Porkkala und von dort via Åbo und an den Ålandinseln vorbei nach Stockholm. Bei der in den Stockholmer Schären liegenden Insel Vaxholm gab es eine Zollkontrolle. In Bezug auf den Schiffsverkehr zwischen Stockholm und den Hafenzentren des Baltikums so lag im 17. Jahrhundert Reval vorne, woher in den Jahren 1643–1650 102 Schiffe ankamen, während von Dagö zur gleichen Zeit 27, aus Hapsal drei und aus den livländischen Häfen sieben Schiffe Stockholm anliefen.⁵⁹ 1688 und 1689 gab es zwischen Reval und Stockholm einen regelmäßigen Postschiffsverkehr. Im ersten Jahr wurden bei zwölf Hin- und Rückfahrten 80 Passagiere, im zweiten Jahr bei 15 Hin- und Rückreisen 84 Passagiere befördert.⁶⁰ Auch die sechs Revalenser, die damals an der Universität Uppsala immatrikuliert waren, werden eventuell unter den Passagieren der Postjacht gewesen sein. Während des Nordischen Krieges hatte Stockholm auch mit Riga einen regelmäßigen Postschiffsverkehr, der von den Passagieren, darunter auch von Studenten genutzt werden konnte.⁶¹

In den Jahren 1559–1645, als Ösel unter dänischer Herrschaft stand, studierten einige junge Männer aus Ösel an der Universität Kopenhagen.⁶² Die Entfernung zwischen der Reede von Dragör und Arensburg wird etwa 400–450 Meilen (740–835 km) betragen haben, die Route verlief über Falsterbo, Bornholm, die Südspitze Ölands, die Südspitze Gotlands und die Nordküste Kurlands.⁶³

Die Dauer der Schiffsreise

Von Reval, Narva, Pernau, Arensburg und Riga wurde die Seereise üblicherweise im August und September angetreten, um die Universitätsstadt vor Beginn des neuen Semesters zu erreichen und nicht den Herbst-

⁵⁸ ARVO TERING: Uppsala ülikool ja Baltimaad XVII sajandil ja XVIII sajandi algul [Die Universität Uppsala und die baltischen Länder im 17. Jahrhundert und zu Beginn des 18. Jahrhunderts], in: Keel ja Kirjandus 1992, Nr. 7, S. 430–437, Nr. 8, S. 463–467, hier S. 466.

⁵⁹ ÅKE SANDSTRÖM: Mellan Torneå och Amsterdam: En undersökning av Stockholms roll som förmedlare av varor i regional- och utrikeshandel 1600–1650 [Zwischen Tornio und Amsterdam: Eine Untersuchung zur Rolle Schwedens als des Warenvermittlers im regionalen und Außenhandel 1600–1650], Stockholm 1990, S. 397.

⁶⁰ Ebenda, S. 397.

⁶¹ RUDBECK, Svenska postverkets fartyg (wie Anm. 30), S. 218, 220f.

⁶² VELLO HELK: Die Stadtschule in Arensburg auf Ösel in dänischer und schwedischer Zeit (1559–1710), Lüneburg 1989, S. 15f., 18f.

⁶³ VOLKER SERESSE: Des Königs „arme weit abgelegene Vntterthanen“: Oesel unter dänischer Herrschaft 1559/84–1613, Frankfurt am Main u.a. 1996, S. 55.

stürmen, die Ende September und im Oktober wüteten, ausgesetzt zu sein. Die Rückfahrt wurde in der Regel zu Ostern angetreten, wenn das Wintersemester endete und das Sommersemester begann. Der Schiffsverkehr mit den baltischen Häfen war saisonal, da er von den Eisverhältnissen abhing. So dauerte die Navigationsperiode im Rigaer Hafen im 17. Jahrhundert in der Regel von Ende April bis Ende November, während im Mai, Juni, August und Oktober Hochsaison herrschte.⁶⁴ Im zweiten Viertel des 18. Jahrhunderts begann die Navigationsperiode zwischen Travemünde und Reval üblicherweise im April, erreichte im Mai ihren Höhepunkt, flaute bis September ab, nahm dann wieder zu und gipfelte im November. Bei einem milden Winter begann die Navigationsperiode schon im März und endete im Dezember, was jedoch nur selten der Fall war.⁶⁵ Der Professor der Universität Göttingen August Schlözer, der mit den Seefahrtsverhältnissen auf der Ostsee gut vertraut war, riet in seinen Vorlesungen, eine Ostseereise vorzugsweise zwischen Mai und September zu unternehmen.⁶⁶

Die Geschwindigkeit der Schifffahrt war in der Frühen Neuzeit im Vergleich zur Antike bzw. zum Mittelalter nicht beträchtlich gestiegen. In der Antike betrug die Geschwindigkeit eines Segelschiffs bei günstigem Wind 5-6 Knoten (9-11 km/h).⁶⁷ Im Mittelalter betrug die durchschnittliche Geschwindigkeit eines gewöhnlichen Handelsschiffs wie der Kogge 5-7 Knoten (9-13 km/h),⁶⁸ doch konnte sie bei günstigem Wind bis zu 10 Knoten (18,5 km/h) erreichen. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts konnte ein Schiff bei anhaltendem Rückenwind in vierundzwanzig Stunden 60-90 Meilen (450-675 km), d.h. 19-28 km/h zurücklegen.⁶⁹ In Wirklichkeit gab es so einen Fahrwind nur selten, jedenfalls wehte er nicht während der ganzen Reise. Bei Gegenwind bzw. einer Flaute musste das Schiff driften oder den Sturm vor Anker abwettern, schlimmstenfalls wurde das Schiff vom Wind an den Ausgangspunkt der Reise zurückgetrieben. Da auf dem Finnischen Meerbusen und auf der Ostsee vorwiegend Südwestwinde wehten, war die Geschwindigkeit der Schiffe, die Reval anliefen, beträchtlich größer als die Geschwindigkeit derjenigen Schiffe, die von dorthin in westlicher Richtung segelten.⁷⁰

Wie lange man aber in Wirklichkeit unterwegs war, geht aus zahlreichen Beispielen hervor. Laut den Eintragungen im Journal der Schiffe, die vom April 1706 bis Oktober 1707 in Riga/Dünamünde ankamen,

⁶⁴ ВАСИЛИ ДОРОШЕНКО: Торговля и купечество Риги в XVII веке [Der Handel und die Kaufmannschaft Rigas im 17. Jahrhundert], Рига 1985, S. 53, 110.

⁶⁵ ETZOLD, Seehandel und Kaufleute in Reval (wie Anm. 26), S. 154.

⁶⁶ SCHLÖZER, Vorlesungen über Land- und Seereisen (wie Anm. 5), S. 23f.

⁶⁷ RICHARD HENNIG: Verkehrsgeschwindigkeiten in ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart, Stuttgart 1936, S. 80.

⁶⁸ WALTER RIED: Deutsche Segelschifffahrt seit 1470, München 1974, S. 29.

⁶⁹ LIEBESKIND, Rückerinnerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 240.

⁷⁰ REBAS, Keskaegsed mereteed (wie Anm. 36), S. 4-5; ТИК, Keskaegsest mereliiklustest (wie Anm. 37), S. 210.

waren die von Lübeck ausgelaufenen Schiffe im günstigsten Fall sechs Tage unterwegs, es konnte aber auch vier Wochen dauern.⁷¹ Johann Wilhelm Krause, der im Mai 1797 bei günstigem Fahrwind reiste, erreichte Bolderaa am fünften Tag nach der Abfahrt aus Travemünde.⁷² Das Schiff, auf dem der Hauslehrer Johann Heinrich Liebeskind reiste, erreichte Dünamünde am Morgen des achten Tages nachdem es in Travemünde losgesegelt war.⁷³ Garlieb Merkel brauchte zehn Tage, um von Bolderaa nach Travemünde zu kommen,⁷⁴ Johann Georg Schwarz, der 1791 nach Jena reiste, benötigte dazu 15 Tage.⁷⁵ Peter Hollers Reise von Riga nach Lübeck dauerte 1645 drei Wochen. Um Zuflucht vor dem Sturm zu suchen, verbrachte man einen Großteil dieser Zeit auf der Insel Bornholm, die erst kurze Zeit vorher von den Schweden verwüstet worden war.⁷⁶ Die Brüder Ambrosius und Balthasar Bergmann, die im Oktober 1754 zum Studium nach Weimar reisten, brauchten bei sehr ungünstigen Windverhältnissen sogar 25 Tage, um von Dünamünde nach Travemünde zu kommen.⁷⁷

Eine recht typische und eindrucksvolle Beschreibung einer Seereise nach Travemünde, die aufgrund von Gegenwinden mehr als zwei Wochen dauerte, findet sich im Reisetagebuch des Freiherrn Balthasar von Campenhausen, des späteren Vizegouverneurs Livlands.⁷⁸ Am Abend des 6. Juli 1757 lief sein Schiff von Bolderaa aus, am Abend des 7. Juli war die Insel Runö in Sicht, am Morgen des 9. Juli segelte es glücklich durch die Irbenstraße. Sowohl am 9. als auch am 10. Juli musste das Schiff bei starkem Gegenwind vor Gotland jedoch kreuzen. Am Vormittag des 11. Juli hatte man Seitenwind, am Nachmittag, als der Wind günstig geworden war, kam man auf Bornholm an. Vom 12. bis zum 15. Juli wechselte sich günstiger Wind mit starkem Gegenwind ab, sodass man an Rügen vorbeisegelte. Danach brach ein bis zum 22. Juli tobender Sturm aus westlichen Richtungen aus, während dem das Schiff in der Nähe der dänischen Inseln Møn und Falster kreuzen musste. Bald wurde das Wetter zwar etwas besser, doch wehte weiterhin starker Gegenwind. So erreichte das Schiff Rostock und gelangte am nächsten Tag in die Nähe Wismars. Erst am 24. Juli erreichte es die Reede von Travemünde. Insgesamt hatte diese Reise 18 Tage gedauert.

⁷¹ Die Angaben über die in Dünamünde einkommende Schiffe und Reisenden, in: LVVA, 7349-1-187, Bl. 2-42a.

⁷² Erinnerungen (wie Anm. 18), Bd. 10, in: Tü KHO, 9-1-15, Bl. 91.

⁷³ LIEBESKIND, Rückerinnerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 242.

⁷⁴ HANS-BEREND SPIES: Garlieb Merckels zweiter Reisebericht über Lübeck, in: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 74 (1994), S. 149-166, hier S. 151.

⁷⁵ AREND BUCHHOLTZ: Geschichte des Rigaschen Familie Schwartz, Berlin 1921, S. 122.

⁷⁶ Reisebericht (wie Anm. 10), in: LVVA, 214-6-167a, Bl. 2.

⁷⁷ BERGMANN, Von unseren Vorfahren (wie Anm. 6), S. 70-72.

⁷⁸ Archiv der Freiherrn von Campenhausen-Orellen (wie Anm. 8).

Die Dauer der Reisen zwischen Reval und Travemünde war ebenfalls sehr unterschiedlich. In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts brauchte man zehn Tage, um von Reval nach Lübeck, und acht Tage, um von Lübeck nach Reval zu kommen.⁷⁹ Die 46 Schiffe, die von 1722 und 1723 von Travemünde nach Reval segelten, waren durchschnittlich 12 Tage unterwegs (mindestens fünf und höchstens 37 Tage).⁸⁰ Justus Blankenhagen, der 1681 von seinem Studium via Travemünde nach Reval zurückkehrte, kam am frühen Morgen des achten Tages in seiner Heimatstadt an.⁸¹ Im November 1792 war der Hauslehrer Christian Carl Ludwig Klee bei starkem Rückenwind ebenfalls acht Tage von Lübeck nach Reval unterwegs,⁸² die von Christian Hieronymos Schlegel im Jahre 1780 unternommene Reise dauerte aber dreizehn Tage, wovon an zwei Tagen Flaute und an drei Tagen stürmisches Wetter herrschte.⁸³ Arend Dietrich von Pahlen brauchte im Jahre 1727 vier Wochen, um von Travemünde nach Reval zu kommen.⁸⁴ Die Seefahrt von Reval nach Lübeck konnte aber auch länger als einen Monat dauern: So traf sich ein Adliger, der 34 Tage mit dem Schiff unterwegs gewesen war, in Deutschland mit einer Reisegesellschaft, die zur gleichen Zeit auf dem Landweg von Reval aufgebrochen war.⁸⁵ Bis zu den kurländischen Häfen Libau und Windau hatten die von Westen segelnden Schiffe eine weitaus kürzere Strecke zurückzulegen als bis nach Riga. Der Hauslehrer Johann Wilhelm Krause kam 1784 auf seiner Reise von Travemünde nach Libau am fünften Tag an.⁸⁶

Die Reise nach Amsterdam dauerte beträchtlich länger als die Fahrt nach Lübeck und dies nicht nur wegen der Länge des Weges, sondern auch deswegen, weil die im Sund erfolgende Besichtigung der Schiffsladung durch die Zollbeamten von Helsingør viel Zeit in Anspruch nahm. 1706 und 1707 waren die Schiffe, die von Amsterdam nach Riga segelten, zwei bis drei Wochen unterwegs.⁸⁷ Die 42 Schiffe, die 1722 und 1723 aus Travemünde in Reval ankamen, waren durchschnittlich 20 Tage unterwegs, mindestens elf und höchstens 51 Tage.⁸⁸ Der Kaufmann Andreas Baer brauchte im Oktober 1661 und im September 1662 beide Male 21 Tage, um Reval zu erreichen.⁸⁹ Der Student Balthasar Bergmann benötigte im Juli 1750 vierzehn Tage, um von Amsterdam nach Dünamünde zu kom-

⁷⁹ GUNNAR MICKWITZ: *Aus Revaler Handelsbüchern: Zur Technik des Ostseehandels in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts*, Helsingfors 1938, S. 157, 165.

⁸⁰ ETZOLD, *Seehandel und Kaufleute in Reval* (wie Anm. 26), S. 152.

⁸¹ *Tagebuch des Superintendenten* (wie Anm. 7), S. 57.

⁸² KLEE, *Eines deutschen Hauslehrers Pilgerschaft* (wie Anm. 17), S. 11.

⁸³ SCHLEGEL, *Reisen in mehrere russische Gouvernements* (wie Anm. 20), Bd. 1, S. 107.

⁸⁴ *Rechnung* (wie Anm. 13), in: LVVA, 766-2-49, Bl. 46.

⁸⁵ HASSELBLATT, *Eine Auslands-Reise vor 100 Jahren* (wie Anm. 22), S. 79f.

⁸⁶ *Erinnerungen* (wie Anm. 18), Bd. 7, in: TŪ KHO, 9-1-12, Bl. 106.

⁸⁷ *Angaben* (wie Anm. 71), in: LVVA, 7349-1-187, Bl. 2-42a.

⁸⁸ ETZOLD, *Seehandel und Kaufleute in Reval* (wie Anm. 26), S. 152.

⁸⁹ *Andreas Baeri perekonnakroonika* (wie Anm. 21), S. 136f.

men.⁹⁰ Auf der Reise gab es folgende Zwischenstationen: Am dritten Tag erreichte man die zu den Westfriesischen Inseln zählende Insel Vlieland, wo die Pässe kontrolliert wurden, und am achten Tag segelte man um die Nordspitze Jütlands herum. Am neunten Tag gelangte man durch den Sund, am zehnten Tag kam man an Bornholm und am Tag darauf an Gotland vorbei, wähen am zwölften Tag Windau zu sehen war. Am dreizehnten Tag schließlich segelte man durch die Irbenstraße, bis am vierzehnten Tag Dünamünde erreicht wurde.

Auch die Schiffsreise von Stockholm in die Häfen der schwedischen Ostseeprovinzen nahm viel mehr Zeit in Anspruch, als man annehmen könnte, insbesondere aufgrund der Witterungsverhältnisse und der Eigenart der Ålandinseln. Es war möglich, in vier Tagen von Reval nach Stockholm zu kommen, denn diese Zeit benötigte Caspar Johann Nottbeck, als er 1704 nach Uppsala reiste.⁹¹ Christian Strahlborn brauchte im November 1637 fünf Tage, um mit seinem Vater von Stockholm nach Reval zu reisen.⁹² Es kam jedoch gelegentlich vor, dass man fast einen Monat unterwegs war. So etwa verließ Justus Blanckenhagen, als er 1674 nach Uppsala zum Studium reiste, Reval am 23. Juli und kam erst am 20. August in Stockholm an.⁹³ Bis zur Halbinsel Hango, wo man am Abend des zweiten Tages ankam, verlief die Reise ohne Zwischenfälle, danach war sein Schiff jedoch gezwungen, bei stürmischem Gegenwind vor den Ålandinseln vor Anker zu gehen. Erst am fünfundzwanzigsten Tag erreichte es die etwa 20 Kilometer von Stockholm liegende Insel Vaxön, wo die Zollkontrolle durchgeführt wurde. Ein anderes Mal, im Juli 1682, brauchte Strahlborn für die Reise nach Stockholm nur elf Tage. Die Reise von Riga nach Stockholm konnte eine Tagereise länger dauern als die Fahrt von Reval. Die 18 Schiffe, die vom April bis Ende Juli 1706 aus Stockholm kommend in Riga/Dünamünde ankamen, waren durchschnittlich acht Tage (4-15 Tage) unterwegs.⁹⁴ Der Student Peter Holler brauchte im November 1645 neun Tage, um Riga zu erreichen.⁹⁵

Die Strecke zwischen Ösel und Kopenhagen konnte in der Regel in weniger als einer Woche zurückgelegt werden. Im Mai 1597 dauerte die Fahrt von Kopenhagen nach Arensburg sechs, in entgegengesetzter Richtung aber fünf Tage, im Oktober 1612 brauchte man für die Fahrt von Kopenhagen nach Ösel fünf Tage.⁹⁶

Somit kann man davon ausgehen, dass ein Schiff von Travemünde nach Riga bzw. Reval durchschnittlich zwei, von Amsterdam drei

⁹⁰ BERGMANN, Von unseren Vorfahren (wie Anm. 6), S. 82.

⁹¹ Geheymbuch von Berend Nottbeck (wie Anm. 55), S. 20.

⁹² Reisetagebuch (wie Anm. 14), in: EAM, 237-1-140, Bl. 4.

⁹³ Tagebuch des Superintendenten (wie Anm. 7), S. 4f.

⁹⁴ Angaben (wie Anm. 71), in: LVVA, 7349-1-187, Bl. 2-22.

⁹⁵ Reisebericht (wie Anm. 10), in: LVVA, 214-6-167a, Bl. 183.

⁹⁶ SERESSE, Des Königs „arme weit abgelegene Vntterthanen“ (wie Anm. 63), S. 56.

Wochen benötigte. Ungeachtet der technischen Entwicklung der Schifffahrt während der gesamten Frühen Neuzeit scheint die Fahrtzeit jedoch nur von den Winden abgehängt zu haben. Bei einer Flaute war man gezwungen, mehrere Tage lang auf der Stelle zu stehen, bei stürmischem Gegenwind aber, wenn der Sturm nicht vor Anker abgewettert werden konnte, lief man sogar Gefahr, die bereits gesegelte Strecke zurück zu driften. So betrug die durchschnittliche Geschwindigkeit eines zwischen Travemünde und Reval (1085 km) bzw. zwischen Travemünde und Riga (960 km) verkehrenden Schiffs drei Kilometer pro Stunde, während die Geschwindigkeit eines zwischen Amsterdam und Reval (1960 km) verkehrenden Schiffs etwa vier Kilometer pro Stunde erreichte.

Der Alltag der Seefahrt

Im 17. Jahrhundert war der in den Ostseeländern am weitesten verbreitete Schiffstyp die im Jahre 1595 in Hoorn erfundene dreimastige Fleute mit gerundetem, breitem Heck und Bug, die während des 18. Jahrhunderts außer Gebrauch kam. Ein anderer Schiffstyp, der im 17. Jahrhundert auf der Ostsee verwendet wurde, war die Galeote, die insbesondere von den Schweden bevorzugt wurde. Im 18. Jahrhundert war die Anzahl verschiedener Schiffstypen recht groß. So waren die Revaler Reeder in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts im Besitz von Galeoten, Brigantinen, Kraiern und Fregatten, deren Mannschaften 4-6 Mann stark waren.⁹⁷ Ein Handelsschiff wurde geführt von dem Kapitän, dem Schiffer, der im Besitz der Bürgerrechte und einer Familie sein musste, damit die Kaufleute bereit waren, ihm ihre Waren anzuvertrauen. Vor jeder Reise – ein Schiff machte 2-4 Reisen jährlich – heuerte der Kapitän eine neue Mannschaft an: einen Steuermann, einen Bootsmann, einen Zimmermann, einen Koch, einen Takler und Matrosen. Auf einem Vollschiff (Pinnaß, Pinke, Dreimast-Huker) war die Besatzung durchschnittlich 10 Mann stark, während die Anzahl der Besatzungsmitglieder auf kleineren Schiffen zwischen fünf und zehn Mann schwankte.⁹⁸

Diejenigen, die eine Seereise unternehmen wollten, waren über die auslaufenden Schiffe gut informiert. In den Zeitungen, die in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zu erscheinen begannen, wurden Annoncen über die auslaufenden Schiffe veröffentlicht, wobei dies in den baltischen Ländern erst im Nachhinein geschah. Informationen über die Schiffe, welche die Travemünder Reede verließen, worunter auch solche waren, die in die baltischen Länder segelten, brachten seit ihrem Erscheinen 1751 die „Lübeckischen Anzeigen“. Mit der Verbreitung dieser Informationen wurde bezweckt, zusätzliche Warensendungen und Reisende zu

⁹⁷ ETZOLD, Seehandel und Kaufleute in Reval (wie Anm. 26), S. 150.

⁹⁸ Ebenda.

gewinnen. Auskünfte über die auslaufenden Schiffe erhielt man auch am Schwarzen Brett der Börse, wo Anzeigen aushingen, die über die Namen des Schiffs und des Schiffers, den Zielhafen und den ungefähren Abreisdatum informierten.⁹⁹ Dabei herrschte eine starke Konkurrenz; nicht selten kam es vor, dass mehrere Schiffe auf einmal z. B. nach Riga segelten. Für die Passagiere war dies vorteilhaft, denn so konnte man den Fahrpreis herunterhandeln und unter mehreren Schiffen das bequemste auswählen.

Wollte jemand auf einem Handelsschiff mitreisen, so musste er seinen Wunsch dem Schiffer schriftlich bekannt geben und ein paar Tage vor der festgelegten Abreise im Hafen eintreffen. Der Fahrpreis, der dem Schiffer im Voraus zu entrichten war, enthielt in der Regel die Benutzung einer Kajüte samt Koje.¹⁰⁰ Gab es viele Passagiere, so konnte es vorkommen, dass es weder eine freie Koje noch einen Kajütenplatz gab, sodass man sich mit einem Platz entweder auf Deck bzw. im Roof abfinden oder versuchen musste, auf einem anderen Schiff unterzukommen.¹⁰¹ So bekam etwa Christian Carl Ludwig Klee, der 1792 nach Reval reiste, um dort die Stelle eines Hauslehrers anzutreten, keinen Kojenplatz mehr.¹⁰² Wer Schiffskost bekommen wollte, musste auch die einwöchige Verpflegung im Voraus bezahlen. Für persönliches Gepäck, das aufs Schiff mitgenommen wurde, musste nicht gezahlt werden. In die Kajüte durfte man nur das Felleisen mitnehmen, während der Koffer im Laderaum blieb. Kam der Passagier zu spät aufs Schiff, so wurde sein Gepäck oben am Deck festgebunden; um dies zu vermeiden, war man bestrebt, sich schon zeitig auf dem Schiff einzufinden.

Selbstverständlich musste der Passagier, egal ob er auf dem Land- oder dem Seeweg reiste, im Besitz eines Reisepasses sein, der bereits mehrere Monate, mitunter sogar ein halbes Jahr vor Beginn der Reise besorgt wurde. Es gab auch Reisende, denen der Pass unmittelbar vor der Abfahrt ausgestellt wurde.¹⁰³ Ein Pass war bei der Reise in ganz Europa erforderlich.¹⁰⁴

Die Handelsschiffe, die von Riga aus in See stachen, liefen in der Regel aus Bolderaa, Dünamünde, der Roten Düna, kleinere Schiffe auch aus dem Hafen der Stadt Riga aus. Für das Löschen der Ladung, das von den Bootsführern erledigt wurde, war eine allgemein anerkannte Liegezeit auf der Reede von mindestens zwei Wochen vorgesehen, je nachdem, wie

⁹⁹ LIEBESKIND, Rückerinnerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 231.

¹⁰⁰ Ebenda.

¹⁰¹ REICHARD, Der Passagier auf der Reise (wie Anm. 5), S. 155; Erinnerungen (wie Anm. 18), Bd. 10, in: TÜ KHO, 9-1-15, Bl. 85.

¹⁰² KLEE, Eines deutschen Hauslehrers Pilgerschaft (wie Anm. 17), S. 4f.

¹⁰³ Pass-Rotulus, Reyse-Pass Buch 1714–1751, in: Stadtarchiv Tallinn (*Tallinna Linnaarhiiv*), 230-1-A.a. 233, Bl. 2a.-83a.

¹⁰⁴ VELLO HELK: Dansk-norske studierejser 1661–1813 [Dänisch-norwegische Studienreisen 1661–1813], Bd. 1, Odense 1991, S. 42-44.

lange die Umschiffung der Güter dauerte.¹⁰⁵ Dies ließ auch den eventuellen Passagieren Zeit, Vorbereitungen für die Reise zu treffen.

Um sowohl bei der Ankunft in Riga als auch bei der Abreise aus Riga Unannehmlichkeiten zu vermeiden, musste man sorgfältig darauf achten, welche Gegenstände man auf die Reise nicht mitnehmen durfte. Unter dieses Verbot fielen russisches Geld sowie Galanteriegegenstände, deren Menge den persönlichen Bedarf überstieg. Am Ende des 18. Jahrhunderts durfte man keine Gegenstände einführen, die an die Französische Revolution erinnerten, wie etwa rote Mützen oder Lederhandschuhe, die mit Freiheitssymbolen bestickt waren.¹⁰⁶

Sehr anschaulich ist die vom Hauslehrer Johann Heinrich Liebeskind festgehaltene Schilderung der Ankunft des Schiffs in Riga im Jahre 1793:

„Nachdem wir sieben Tage auf der See herumgekreuzt hatten, kamen wir endlich am achten vor Dünamünde an. [...] In der Nähe von Dünamünde liegt beständig ein russisches Wachtschiff vor Anker, auf welchem sich ein Besucher oder Visitor befindet. So wie ein fremdes Schiff hier ankommt, muß es anhalten und den Anker auswerfen. Sogleich kommt auch der Besucher mit russischen Ruderknechten, die den verworfensten Galeerensklaven gleichen, in einem Boote ans Schiff gefahren. Diese bleiben im Boote und erhalten vom Schiffer gewöhnlich ein kleines Geschenk an Stokfisch, oder was er sonst vorrätig hat. Der Besucher aber kommt ins Schiff, durchsucht alle Winkel desselben, erkundigt sich vorläufig nach den Namen der Passagire, nach ihrem Stande, Vaterlande und nach den Sachen, die sie sowohl in ihren Koffern als in ihren Taschen haben. Dann werden alle Pakete, Koffer, Kisten und Behältnisse, und selbst die Öffnung des Schiffsraums versiegelt. Darauf entfernt sich der Besucher und der Schiffscapitain mit den Pässen der Passagiere und mit seinen übrigen Papieren, die er bei der Behörde zu seiner Legitimation aufweisen muß, und bringt dann in etlichen Stunden darauf noch zwei oder drei andere Besucher mit, welche dann sehr höflich bitten, daß man in ihren Gegenwart seine Taschen ausleeren möchte. Dieß muß man denn freilich thun, weil es der allerhöchste Befehl ist. Unterdessen werden sie mit Caffee und Wein bewirthet...“¹⁰⁷

Während eines Tischgesprächs konnten die Zollbeamten sich eine Vorstellung von der Herkunft und den Plänen der Passagiere machen, die Passagiere wiederum hörten Neuigkeiten über die Verhältnisse auf dem Festland. Danach machten sich die Zöllner an die Überprüfung des Schiffs, während die Passagiere in einem Boot nach Bolderaa befördert wurden, wo sie der örtliche Inspektor befragte. Der Weg von Bolderaa nach Riga konnte auch per Schiff zurückgelegt werden, doch ging

¹⁰⁵ ETZOLD, Seehandel und Kaufleute in Reval (wie Anm. 26), S. 149.

¹⁰⁶ LIEBESKIND, Rückerinnerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 234.

¹⁰⁷ Ebenda, S. 242, 244-245.

es schneller mit einem Fuhrwerk, wenn es auch sehr aufwändig war. Liebeskind etwa musste dafür einen Albertustaler zahlen.¹⁰⁸ Balthasar Bergmann, der mit einem aus Amsterdam segelnden Schiff am Morgen in Dünamünde eingetroffen war, erreichte Riga jedoch erst etwa um halb sechs am Abend.¹⁰⁹ Einer ähnlichen Zollprozedur wurden auch diejenigen Schiffe unterzogen, die auf der Reede vor Reval vor Anker lagen. Ein Ruderboot, das mit 20 Matrosen bemannt war, fuhr heran und der Zollbeamte stieg aufs Schiff, um die Pässe zu kontrollieren. Den Matrosen wurden Schnaps und Trinkgläser geschenkt, die Passagiere wurden aber in einer viertelstündigen Bootsfahrt zum Kai des Hafens befördert.¹¹⁰ Grundsätzlich wiederholte sich Ähnliches auch bei der Ankunft in Travemünde.

Es gab jedoch auch unerwartete Zwischenfälle. Während einer Epidemie wurde Quarantäne über die Schiffe verhängt und denjenigen, die aus seuchenverdächtigen Gebieten anreisen, wurde verboten, an Land zu gehen. So galt 1739 in Lübeck wegen der so genannten ungarischen Infektionskrankheit für alle, die aus den Gebieten östlich von Mecklenburg angereist kamen, darunter auch für Passagiere aus Riga und Reval, das Verbot, an Land zu gehen. In einem Fall konnten weder der Kapitän noch seine zehn Passagiere, die aus Reval angekommen waren, einen Gesundheitspass vorweisen.¹¹¹ Aus diesem Grund wurden sie unter Eid verhört, um zu erfahren, ob an dem Ausgangsort ihrer Reise die Seuche ausgebrochen war oder nicht. So konnte es gelegentlich vorkommen, dass einige junge Männer, die das Studium aufnehmen wollten, gezwungen waren, die weitere Reise in die Universitätsstadt abzubrechen. Es sollte der Quarantäne jedoch keine allzu große Wichtigkeit beigemessen werden. So wurden etwa 1710, als man in Deutschland über die Pest, die in den baltischen Ländern Tausende Opfer gefordert hatte, zweifelsohne informiert war, an der Universität Kiel von August bis Dezember sogar neun Est- und Livländer immatrikuliert. Während der Pest von 1657 wurden 15 Balten in die Matrikel der Universität Rostock aufgenommen.¹¹²

Die Zahl der Passagiere auf einem Schiff war nicht stabil – manchmal gab es keinen einzigen, während es ein anderes Mal Dutzende Mit-

¹⁰⁸ Ebenda, S. 245–248.

¹⁰⁹ BERGMANN, Von unseren Vorfahren (wie Anm. 6), S. 82.

¹¹⁰ SCHLEGEL, Reisen in mehrere russische Gouvernements (wie Anm. 20), Bd. 1, S. 105; KLEE, Eines deutschen Hauslehrers Pilgerschaft (wie Anm. 17), S. 11.

¹¹¹ Acta betreffend Quarantäne und Controlle des aus Seuchenverdächtigen Hafen kommenden Schiffen 1737–1770, in: Archiv der Freien Hansestadt Lübeck, Amt Travemünde, Gesundheitspolizei V. a 8.

¹¹² WILLIAM MEYER: Baltische Studenten in Kiel 1666–1865, Kiel 1930, S. 84–86; Das Album der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel 1665–1865, hrsg. von FRANZ GUNDLACH, Kiel 1915, S. 64; GUSTAV OTTO: Die Balten auf der Universität Rostock, in: Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte und Altertumskunde der Ostseeprovinzen Rußlands (1892), Anhang, S. 103.

reisende gab. Garlieb Merkel, der 1796 von Riga nach Travemünde reiste, war auf dem Schiff der einzige Passagier, weshalb ihm der Schiffer besondere Fürsorge zuteil werden ließ.¹¹³ Im Jahre 1792 gab es zusammen mit dem Hauslehrer Carl Ludwig Klee auf dem Schiff 8-9 Mitreisende.¹¹⁴ Auf dem Schiff, mit dem die Brüder Ambrosius und Balthasar Bergmann im Jahre 1754 reisten, befanden sich außer ihnen noch etwa 20 Passagiere.¹¹⁵ 1780 segelten etwa 20 Handwerksgelesen und andere Personen nach Reval; zusammen mit den Besatzungsmitgliedern belief sich die Zahl aller Personen auf dem Schiff auf insgesamt 35-36.¹¹⁶

Die Besatzung des Schiffs war in dem am Bug befindlichen Roof untergebracht. Sowohl für den Schiffer und den Steuermann als auch für mitfahrende Passagiere gab es am Heck Kajüten, die auf Handelsschiffen in der Regel kleiner waren als auf großen Linienschiffen. In den Kajüten befanden sich übereinander liegende Kojen, die hochgezogen werden konnten. Gab es auf dem Schiff etwa sieben Kajüten, so fanden hier 14 Passagiere eine Schlafgelegenheit. In der Kajüte bekamen einen Kojenplatz nur diejenigen, die sich ihn leisten konnten, während ärmere Passagiere, insbesondere Handwerksgelesen, sich mit dem unter Deck befindlichen fensterlosen Roof abfinden mussten. Der Abortkasten der Passagiere und Seeleute befand sich am Heck des Schiffs an der Reling, die sich über das Deck erstreckte.¹¹⁷

In Hinsicht auf die Verpflegung hatte jedes Schiff Eigenarten aufzuweisen, je nach dem Schiffer und dem Smutje. Es wurden üblicherweise Heringe, geräucherte Dorsche, Rindfleisch, Speck, Erbsen- und Bohnensuppe, Grütze- bzw. Graupenbrei sowie Zwieback angeboten. Als Getränk wurde nicht Wasser, das schnell verdarb, sondern dünnes Schiffsbier zu sich genommen. Die Bierfässer lagerten auf Deck, doch wurde das Bier auf dem je nach Wellengang schaukelnden Schiff oft trübe.¹¹⁸ Christian Hieronymos Schlegel, der im Jahre 1780 von Travemünde nach Reval reiste, lobte die Schiffskost: Man habe zu jeder Mahlzeit drei bis vier Speisen und Wein angeboten. Morgens und nachmittags wurde Kaffee gereicht.¹¹⁹ Nach Mitteilung von Johann Heinrich Liebeskind bekam man für einen Dukaten (zwei Reichstaler) in der Woche jeden Tag ein deftiges Mittagessen – gewöhnlich Hühnersuppe, Mehlspeise und den Braten, manchmal auch Wein, zum Frühstück wurden Kaffee, Tee, Wein, Heringe, Wurst, Butter und Käse angeboten. Zur

¹¹³ MERKEL, Darstellungen und Charakteristiken (wie Anm. 11), Bd. 2, S. 3.

¹¹⁴ KLEE, Eines deutschen Hauslehrers Pilgerschaft (wie Anm. 17), S. 1.

¹¹⁵ BERGMANN, Von unseren Vorfahren (wie Anm. 6), S. 71.

¹¹⁶ SCHLEGEL, Reisen in mehrere russische Gouvernements (wie Anm. 20), Bd. 1, S. 81, 86.

¹¹⁷ KLAUS VOLBEHR: Gesundheit am Bord. Kleine Geschichte der Hygiene und Arzneimittelbesorgung auf Schiffen, Hamburg 1987, S. 29.

¹¹⁸ SCHLEGEL, Reisen in mehrere russische Gouvernements (wie Anm. 20), Bd. 1, S. 100.

¹¹⁹ Ebenda, S. 101f.

Zubereitung des Hühnerbratens wurden auf dem Schiff lebendige Hühner mitgeführt.¹²⁰

Ein Schiff, das von Travemünde nach St. Petersburg segelte, wurde mit Proviant für sechs Wochen versorgt, doch wurden Lebensmittel durch längere Aufbewahrung unbrauchbar. Brot wie auch Zwieback, die mit einem Beil zerkleinert werden mussten, wurden schimmelig, das Fleisch wurde grün oder begann ranzig zu werden. Verderben konnten auch die Luxusgüter: Zitronen, Kaffee, Wein und Tabak.¹²¹ Die Seereise aus den baltischen Ländern nach Deutschland dauerte jedoch nicht so lange, um vom Hunger geplagt zu werden oder an Skorbut zu erkranken. Die Passagiere konnten sowohl die mitgenommene Nahrung zu sich nehmen als auch auf dem Schiff gepflegt werden. Da aber die Dauer der Schiffsreise je nach Windrichtung stets unbestimmt war, hielt man es für zweckmäßiger, auf Kosten des Schiffs zu essen, denn sollte sich die Fahrt in die Länge ziehen, konnte der mitgenommene Proviant zur Neige gehen.¹²² So ging der Mundvorrat eines Handwerksburschen, der im 1780 nach Reval reiste, zu Ende, weswegen er auf dem Schiff Äpfel stibitzte, was ihm großen Ärger einbrachte.¹²³

Es sei angemerkt, dass die Schiffe auf der Ostsee sogar von den kleinsten Wellen stark durchgeschaukelt wurden. Besonders stark spürte man dies auf kleineren Schiffen, die eine geringere Stabilität aufwiesen.¹²⁴ Bei starkem Gegenwind verließ das Schiff nicht den Hafen oder die Reede. Das Schiff, das bereits ausgelaufen war, musste bei Gegenwind kreuzen – man kehrte nur im äußersten Fall zurück –, wobei es sich nicht wesentlich fortbewegte. Dabei spürten die Passagiere Wellenschläge, die bei Gegenwind besonders stark waren.¹²⁵ Um seekrank zu werden, brauchte nicht einmal ein starker Wind zu wehen, und bei so manchen Passagieren kehrte der Appetit erst dann wieder, wenn der Orientierungspunkt des Zielhafens sichtbar wurde. Bei heftigem Sturm wurden die Passagiere erst ein paar Tage nach dem Sturm wieder gepflegt. So nahm Freiherr Balthasar von Campenhausen, der während der Reise von Riga nach Travemünde 1757 einen heftigen, mehrere Tage andauernden Sturm überlebte, nichts zu sich und unternahm nie wieder eine Reise zur See nach Deutschland.¹²⁶ Die Erkrankung auf dem Schiff war für den Passagier tatsächlich ein Unglück. Zur Behandlung akuter Krankheiten fehlten jegliche Möglichkeiten, und bevor man den Zielhafen nicht erreicht

¹²⁰ LIEBESKIND, Rückerinnerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 232f., 238; KLEE, Eines deutschen Hauslehrers Pilgerschaft (wie Anm. 17), S. 9.

¹²¹ SCHLÖZER, Vorlesungen über Land- und Seereisen (wie Anm. 5), S. 24.

¹²² REICHARD, Der Passagier auf der Reise (wie Anm. 5), S. 156; LIEBESKIND, Rückerinnerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 232.

¹²³ SCHLEGEL, Reisen in mehrere russische Gouvernements (wie Anm. 20), Bd. 1, S. 99.

¹²⁴ REBAS, Keskaegsed mereteed (wie Anm. 36), S. 4.

¹²⁵ LIEBESKIND, Rückerinnerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 239.

¹²⁶ Archiv der Freiherrn von Campenhausen-Orellen (wie Anm. 8).

hatte, landete das Schiff nicht einfach irgendwo an, um etwa den Kranken an Land zu bringen.¹²⁷

Wehten günstige Winde, so wurde niemand seekrank und auf dem Schiff konnte sogar gelesen und geschrieben werden. Bei Fahrwind bewegte sich das Schiff, das nicht einmal besonders heftig erschüttert wurde, mit hoher Geschwindigkeit vorwärts. Gewöhnlich begann aber schon bald stürmischer Wind dem auslaufenden Schiff entgegen zu wehen. Dann hieß es, auf Deck und in Kajüten alle losen Gegenstände zu befestigen und die Segel zu reffen. Die Kajütenluken wurden bei Sturm fest verriegelt. Dann versuchte man das Schiff möglichst weit von der Küste entfernt zu halten, um nicht auf eine Sandbank bzw. auf ein Riff aufzulaufen, und wartete den Sturm vor Anker liegend ab, doch bestand bei heftigem Sturm die Gefahr, dass das Ankertau nicht standhielt. Einem Schiff, das von Dünamünde nach Travemünde segelte und in der Nähe von Ösel vor Anker lag, riss 1754 im Sturm das Ankertau und der Anker ging verloren. Glücklicherweise hatte man aber einen Reserveanker und ein Reservetau dabei.¹²⁸ Es kam gelegentlich vor, dass ein Schiff schon beim Auslaufen aus dem Heimathafen auf eine Sandbank auflief. So schilderte Balthasar von Campenhausen 1757 in seinem Tagebuch, wie das Schiff, das ohne Lotsen aus Bolderaa ausgelaufen war, auf eine Sandbank auflief und die Mannschaft ganze drei Stunden brauchte, um das Schiff wieder flott zu kriegen. Der Rigaer Postsekretär, der einen Lotsen hätte zur Verfügung stellen müssen, hatte seine Pflicht vergessen.¹²⁹

Von einigen jungen Männern ist bekannt, dass sie im Frühsommer mit einer Abschlussrede ihr Gymnasium absolviert haben und anschließend eigentlich ein Studium aufnehmen wollten, worüber danach jedoch alle Quellen schweigen. Es ist möglich, dass sie in den Herbststürmen irgendwo in der Nähe des Neckmansgrundes oder des Gotska Sandö umgekommen sind. Von den zwei Passagieren des Schiffs, das im Jahre 1729 in der Nähe von Arensburg auf ein Riff auflief, war einer ein *studiosus*, der aber wohl mit dem Leben davonkam.¹³⁰ Ein Todesfall durch Ertrinken ist bekannt: Der aus Riga gebürtige Theologiestudent Johann Gotthard Gericke, der in Erlangen studierte, ertrank 1783 auf dem Rückweg nach Riga in der Nähe seiner Heimatstadt.¹³¹ Es ist jedoch nicht klar, ob er Opfer eines Schiffbruchs geworden ist oder schlicht ins Wasser fiel, als er aus dem auf Reede liegenden Schiff ins Boot steigen wollte.

Da man bei jeder Seereise zwangsläufig Gefahr lief, auf offener See umzukommen, waren Seeleute äußerst gottesfürchtig. Auf dem Schiff wurden täglich morgens und abends Gottesdienste abgehalten, die vom

¹²⁷ SCHLÖZER, Vorlesungen über Land- und Seereisen (wie Anm. 5), S. 18.

¹²⁸ BERGMANN, Von unseren Vorfahren (wie Anm. 6), S. 71.

¹²⁹ Archiv der Freiherrn von Campenhausen-Orellen (wie Anm. 8).

¹³⁰ ETZOLD, Seehandel und Kaufleute in Reval (wie Anm. 26), S. 158f.

¹³¹ Der Autor bedankt sich bei Vello Helk für die Angaben.

Kapitän selbst, der sowohl als Geistlicher als auch als Kantor fungierte, durchgeführt wurden.¹³² Am Gottesdienst nahmen alle Besatzungsmitglieder und Passagiere teil, der Schiffer hielt eine Abendandacht und es wurden Kirchenlieder gesungen. Gelegentlich vertraute der Schiffer die Durchführung des Gottesdienstes einem Passagier an, der eine theologische Ausbildung absolviert hatte.¹³³ Seeleute waren in der Regel auch abergläubisch. So hatten alle Passagiere entweder in der Nähe von Bornholm oder bei Gotland ein bis zwei Lübecker Mark in eine kleine, mit Meerwasser gefüllte Schale werfen, die danach der See geopfert wurde.¹³⁴

Reisekosten

Dafür, wieviel Geld ein reisender Student für die Seereise von Reval nach Travemünde und die weitere Reise in seine Universitätsstadt aufbringen musste, dient als bestes Beispiel die von Arend Dieter von Pahlen, dem Sohn des Gutsbesitzers von Palms, 1723 unternommene Reise nach Halle. Die Kosten für die Schiffsreise des jungen Adligen und seines Hauslehrers samt Verpflegung und Übernachtung in der Kajüte beliefen sich auf etwas mehr als 12 Reichstaler, während die Reisekosten von Pahlens Diener, des Esten Joosep, der seine Schlafstelle im Roof hatte, nur etwas mehr als einen Taler betrug. Somit kann ein Reichstaler als minimaler Aufwand bei einer Schiffsreise angesehen werden.¹³⁵ Ein Adliger musste für eine standesgemäße Schiffsreise von Reval nach Travemünde und eine weitere, auf dem Landweg fortgesetzte Reise nach Halle insgesamt etwa 30 Reichstaler bezahlen. Die Reisekosten des Dieners Joosep beliefen sich zur gleichen Zeit auf etwa 15 Reichstaler. Es ist zu vermuten, dass auch die Reisekosten eines armen Studenten in der gleichen Größenordnung lagen.

Im Jahre 1754 bezahlten die Brüder Ambrosius und Balthasar Bergmann für die Reise von Dünamünde nach Travemünde je sechs Reichstaler, wobei zwei Reichstaler für die einwöchige Verpflegung dazugerechnet wurden.¹³⁶ Johann Wilhelm Krause musste für eine etwa 100 Meilen lange (750 km) Fahrt von Travemünde nach Libau 1784 drei Dukaten (6 Reichstaler) und für die einwöchige Verpflegung einen Dukaten (zwei Reichstaler) zahlen – insgesamt acht Reichstaler. Auf der zweiten Reise im Jahre 1797 forderte der Kapitän des von Travemünde nach Riga segeln-

¹³² LIEBESKIND, Rückerinnerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 240f.

¹³³ KLEE, Eines deutschen Hauslehrers Pilgerschaft (wie Anm. 17), S. 8f.

¹³⁴ Ebenda, S. 9f; BERGMANN, Von unseren Vorfahren (wie Anm. 6), S. 71.

¹³⁵ Rechnung (wie Anm. 13), in: LVVA, 766-2-49, Bl. 32, 46.

¹³⁶ BERGMANN, Von unseren Vorfahren (wie Anm. 6), S. 72.

den Schiffs für die Beförderung und Verpflegung den gleichen Preis.¹³⁷ 1793 kostete die Reise von Travemünde nach Riga neun Reichstaler, für die einwöchige Verpflegung musste man noch zwei Reichstaler ausgeben.¹³⁸ Etwa genauso viel, einen Dukaten, musste man 1780 für die einwöchige Verpflegung auf der Reise von Travemünde nach Reval bezahlen.¹³⁹ Etwa dieselbe Größenordnung bezeugen auch die von Heinrich Bosse vorgelegten Angaben: Die Schiffsreise von Travemünde nach Reval bzw. nach Riga kostete in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts 10 Rubel, d. h. drei bis vier Dukaten für den Kajütenpassagier, doch ohne auf dem Schiff verpflegt zu werden, weil der Schiffer am Essen einen Dukaten wöchentlich sparte.¹⁴⁰

Am sparsamsten reiste man – für drei bis vier Reichstaler – auf Deck, wobei sich die Schlafstelle selbstverständlich im Roof befand, und mit eigenem Proviant. Auf diese Weise reisten für gewöhnlich die Handwerksesellen. Nach den oben angeführten Angaben Bosses musste der Deckspassagier 1770 etwa einen Rubel (einen halben Dukaten), 1783 samt Verpflegung zweieinhalb Rubel (einen Dukaten pro Woche) und 1795 ohne Verpflegung drei bis vier Rubel bezahlen. Es sei als Vergleich angeführt, dass fast ein Jahrhundert früher, im Jahre 1699, die Reise auf der schwedischen Postjacht von Riga nach Stralsund für einen bemittelten Passagier drei, für einen Handwerksesellen aber einen Reichstaler kostete.¹⁴¹

Zählt man die oben vorgelegten Kosten zusammen, so lässt sich vermuten, dass ein reisender Student für die Reise von Reval bzw. Riga nach Travemünde und von dort weiter in seine Universitätsstadt, etwa nach Halle oder Jena, im 18. Jahrhundert etwa 20–25 Reichstaler ausgeben musste. Etwa im gleichen Umfang wurde den Studenten auch das Reisegeld gewährt. So stellte der Revaler Bürgermeister Johann Hermann Haecks auf Reinhold Johann Winkler, der nach Lübeck reiste, einen Wechsel auf das Reisegeld in Höhe von 50 Holländischen Gulden (20 Reichstaler) aus.¹⁴² 1754 erhielt Balthasar Bergmann von seinen Eltern für die Reise nach Weimar 50 Reichstaler¹⁴³ – eine gewisse Reserve für unvorhersehbare Ausgaben inklusive. Als Vergleich sei angeführt, dass in den 1780er Jahren das Jahresgehalt eines Hauslehrers im Baltikum 100

¹³⁷ Erinnerungen (wie Anm. 18), Bd. 10, in: TŪ KHO, 9-1-15, Bl. 85; KRAUSE, Bilder aus Alt-Livland (wie Anm. 18), S. 249–280, 345–360.

¹³⁸ LIEBESKIND, Rückerinnerungen von einer Reise (wie Anm. 19), S. 232.

¹³⁹ Ebenda, S. 233.

¹⁴⁰ HEINRICH BOSSE: Die Hofmeister in Livland und Estland, in: Aufklärung in den baltischen Provinzen Russlands. Ideologie und soziale Wirklichkeit, hrsg. von OTTO-HEINRICH ELIAS in Verbindung mit INDREK JÜRJO, SIRJE KIVIMÄE und GERT VON PISTOHLKORS, Köln u.a. 1996 (Quellen und Studien zur baltischen Geschichte, 15), S. 165–208, hier S. 178.

¹⁴¹ RUDBECK, Svenska postverkets fartyg (wie Anm. 30), S. 220.

¹⁴² WINKLER, Geschichte der Familie Winkler (wie Anm. 15), S. 54f.

¹⁴³ BERGMANN, Von unseren Vorfahren (wie Anm. 6), S. 70.

Dukaten (200 Reichstaler) samt kostenlosem Unterhalt betrug, wobei 50 Dukaten für die Anreise dazugerechnet wurden.¹⁴⁴

Auf dem See- oder dem Landweg?

Wie viel Zeit nahm in den 1790er Jahren z. B. die Reise aus Dorpat in eine deutsche Universitätsstadt in Anspruch? Segelte man auf dem Seeweg von Riga nach Travemünde, so brauchte man drei Tage, um von Dorpat nach Riga zu kommen, und noch einen halben Tag, um von dort aus Bolderaa oder Dünamünde zu erreichen. Bei günstiger Gelegenheit hatte man sofort eine Möglichkeit zur Weiterreise, doch konnte sich das Warten auf ein Schiff bzw. die Abfahrt auch eine Woche oder sogar länger hinziehen. Die Reise von Dünamünde nach Travemünde dauerte durchschnittlich zwei Wochen, doch lief man Gefahr, den ganzen Monat lang einen Sturm abwettern zu müssen. Bei einem günstigen Verlauf konnte man seine Universitätsstadt auf dem Seewege in drei bis vier Wochen erreichen, im schlimmsten Fall nahm die Reise aber doppelt soviel Zeit in Anspruch. Verließ die Reise ohne Zwischenfälle, so gab es keinen entscheidenden Unterschied, ob man auf dem Land- oder Seeweg reiste, in beiden Fällen brauchte ein Dorpater etwa einen Monat, um seine Universitätsstadt zu erreichen.¹⁴⁵ Obwohl die Seereise im Vergleich zur Kutschfahrt im Allgemeinen für viel schneller galt, verhielt es sich tatsächlich nur hinsichtlich derjenigen Livländer so, die an die Universität Rostock reisten. Reiste man von Lübeck aus weiter in die Universitäten Mitteldeutschlands, so ging der auf der Seereise gewonnene Zeitvorteil auf der weiteren Reise, die auf dem Landweg fortgesetzt werden musste, verloren.

Wägt man die Vor- und Nachteile der beiden Reisemöglichkeiten gegeneinander unter dem Gesichtspunkt des Reisealltags ab, so lassen sich auch in dieser Hinsicht keine eindeutigen Vorteile feststellen. Für denjenigen, der sperriges Gepäck mithatte, war es sicherlich vorteilhafter, auf dem Schiff zu reisen, zumal man das Gepäck auf dem Schiff kostenlos mitnehmen durfte, während in der Kutsche das Gewicht des Gepäcks beschränkt war und der Koffer in jeder Pferdewechselstation auf ein neues Fuhrwerk geladen werden musste. Auch hielt man die Reise zur See für viel sicherer als die Fahrt mit der Kutsche. Nicht zuletzt wurde die Tatsache geschätzt, dass sich auf dem Schiff anhaltende freundschaftliche Beziehungen herausbildeten, doch konnte man sich dabei auch jemanden zu seinem lebenslangen Feind machen, denn schließlich bleiben die schlechten Seiten des Charakters nicht verborgen, wenn man über eine

¹⁴⁴ KRAUSE, Bilder aus Alt-Livland (wie Anm. 18), S. 229.

¹⁴⁵ TERING, Ülikoolidesse sõitvate eesti- ja liivimaalaste reisiolud (wie Anm. 4), S. 102.

längere Zeit in engen räumlichen Verhältnissen zusammenlebte. Im Vergleich zur Seereise war der Landweg für einen jungen Mann, der zum ersten Mal nach Deutschland reiste, zweifelsohne spannender, da sie in größerem Maße zur Erweiterung seines Gesichtskreises beitrug. Die Reisenden, die mit der Kutsche unterwegs waren, hatten die Möglichkeit, in größeren Städten (Königsberg, Danzig, Berlin) einen längeren Zwischenaufenthalt zu machen und die dortigen Sehenswürdigkeiten zu besichtigen. Der spätere Künstler Carl Graß, der zum Theologiestudium nach Jena reiste, zog den Landweg der Seereise vor, um verschiedene Menschen und abwechslungsreiche Landschaften zu sehen, während es auf See nur den Himmel und das Wasser zu betrachten gab.¹⁴⁶ Hinsichtlich der Verpflegung wird es keinen entscheidenden Unterschied gegeben haben, sowohl auf dem Schiff als auch in den Poststationen und Gastwirtschaften wurden in der Regel verschiedene warme Speisen angeboten, nur dass sie auf dem Schiff unter Umständen etwas preisgünstiger waren.

Während es keinen allzu großen zeitlichen Unterschied gab, ob die Reise auf dem Land- bzw. Seeweg unternommen wurde, so bestanden weitaus größere Unterschiede hinsichtlich der Kosten. So musste man für eine mit der Postkutsche unternommene 200 Meilen lange Reise von Dorpat nach Riga und von dort weiter in die Universitätsstädte Mitteldeutschlands, unter der Voraussetzung, dass man 1793 für eine Meile samt Trinkgeld etwa sechs Groschen benötigte, 50 Reichstaler bezahlen – samt Übernachtungs- und Verpflegungskosten beliefen sich die Reisekosten somit auf etwa 70 Reichstaler.¹⁴⁷ Unternahm aber ein aus Dorpat gebürtiger Student die Reise in die Universitätsstadt auf dem Seeweg, so betrug seine Kosten weniger als 40 Reichstaler.¹⁴⁸ Somit war die auf dem Seeweg unternommene, normal verlaufende Reise in die Universitätsstadt fast um die Hälfte preiswerter als der Landweg. Reiste man ohne einen Platz in der Kajüte und mit eigenem Proviant auf dem Seeweg nach Travemünde, so kostete die Fahrt nur ein paar Reichstaler und die Reise konnte zu Fuß fortgesetzt werden. Somit war auch ein mittelloser junger Mann, der das Geld nur für das Essen ausgab, in der Lage, mit weniger als zehn Reichstalern Jena zu erreichen.

¹⁴⁶ GRAß, Karl Gotthard Graß (wie Anm. 9), S. 15.

¹⁴⁷ TERING, Ülikoolidesse sõitvate eesti- ja liivimaaalaste reisiolud (wie Anm. 4), S. 103.

¹⁴⁸ Reiste man etwa von Dorpat nach Jena, so kostete die Fahrt nach Riga fünf Reichstaler und die Schiffsreise von Riga nach Travemünde samt einwöchiger Verpflegung acht Reichstaler; die Fahrt von Travemünde über Lübeck und Hamburg schlug mit vier Reichstalern, das Nachtquartier mit Verpflegung in Riga, Lübeck und Hamburg für fünf Tage mit fünf Reichstalern zu Buche; die Reise- und Verpflegungskosten auf dem Weg von Hamburg nach Jena betrugen schließlich 16 Reichstaler, wobei 12 Reichstaler für die Reise und vier Reichstaler für das Essen auszugeben waren.

SUMMARY

*Sea Voyages of the Baltic Students
in the 17th–18th Century*

Until the reopening of the University of Tartu in 1802, travels to Germany or the Netherlands were a natural part of students' lives in Estonia, Livonia and Courland. Only in 1632–1656 and 1690–1710 could tertiary education be acquired in the local university. For the Baltic area, Germany and the Netherlands were accessible by sea and across land. The article explores sea travel through the medium of travelogues, travellers' diaries or their reviews and reports of travel expenses.

Sea traffic between the Baltic provinces and German port towns at the time could be considered relatively regular. A boat travelled from Riga and Tallinn to Lübeck at least once a week, sometimes on a daily basis. The connection with Warnemünde (Rostock) was much less frequent, and it was particularly difficult to travel from Tallinn to Königsberg or Gdansk, which had similar export and import structures and - thus - rather infrequent water traffic. Also, the ports of Courland (Liepāja, Ventspils) had far more infrequent sea traffic to Germany than those of Estonia or Livonia.

As a rule, while sailing on the Baltic Sea, the coast was always within sight. Travellers from Travemünde to the Baltics used the island of Bornholm as the first important landmark. The 162 m high Rytterknaegten hill, towering over the Rønne port, was visible from afar. The next landmarks were Södra Udde on the southern point of Öland and the 40 m high Gotska Sandö which remained north of Gotland en route to Tallinn. The western coast of Saaremaa Island (Ösel) which was notorious for its dangerous reefs near Sörve and Vilsandi, and the coast of Hiiumaa Island (Dagö) between Ristna and Tahkuna was avoided: here the sea route passed the dangerous Tahkuna point towards the island of Osmussaar and behind the Pakri Islands to the Tallinn roadstead. From there a route ran towards the east behind the islands of Naissaar, Prangli and Mohni to the Narva roadstead, and another route led to the island of Hogland, from where it split to Vyborg and the Neva mouth. The seaway to Riga ran from Gotland towards Ventspils and along the Courland coast en route to the Irben Strait, which was considered particularly dangerous because of its numerous reefs, near the Ruhnu Island from where the route was chosen to Riga or Pärnu. The route to Riga could have also been taken along the Prussian coast.

The navigation seasons in Baltic ports usually lasted from the end of April until the end of November; if winter was milder already from March until December. The speed of the voyage still depended on the

weather and winds. On average, travelling from Travemünde to Riga or Tallinn took two weeks, and three weeks from Amsterdam. Owing to the mostly westerly winds on the Baltic Sea, the voyage from Germany to the Baltic countries was faster than in the opposite direction. The shortest journey from Travemünde to Daugavgrīva lasted for five days. A trip from Tallinn to Lübeck might have lasted over a month. The voyage from Tallinn to Stockholm may have taken four days, but sometimes lasted nearly a month. The distance between the Island of Saaremaa and Copenhagen was usually covered in less than a week.

Passengers were allowed to eat their own food on board. However, it was considered more practical to eat the food offered on the boat, as people might have run out of it if the journey took longer. A boat ticket from the Baltic area to Germany cost six riksdalers, and extra two dalers for a week's food. The most inexpensive way to travel was to pay three or four dalers for a place on the deck, sleep in the forecastle and take along one's own food. In comparison: in the 1780s, a private teacher's annual income in the Baltic countries amounted to 200 riksdalers and free lodging.

Comparing the advantages and disadvantages of travelling by sea or by land, there was little difference in the time spent travelling, but a sea voyage cost nearly half the price of a land journey. Even a poor youngster who could spend money only on the most necessary things could pay less than ten dalers for a trip from Tartu to Jena.