



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Deutsche Küstenflüsse**

Text und Zahlentafeln

**Kres, J.**

**Berlin, 1911**

d. Die Dievenow.

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-93857](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-93857)

Große Wieziger See, hat längs dieser Hochküste eine schmale Verlängerung nach Norden, den Kleinen Wieziger See. Er ist der Rest eines früheren Gaffausflusses, dessen Ausgang bei Misdroy durch die 6 bis 10 m hohe Dünennehrung geschlossen und dessen landseitiger Teil durch Torfanwuchs größtenteils in eine rd. +0,5 m hohe Wieseniederung umgewandelt ist. Der Gr. Wieziger See erreicht nur in der Mitte eine Tiefe von 3 m, an den Rändern und im Kl. See beträgt die Tiefe kaum 1 m und wird durch Torf und Schilf fortdauernd vermindert. Der Seeboden besteht meist aus losem moorigen Grund, ist aber an der Ostseite durch den Abraum der Kreidebrücke zu Lebbin überdeckt. Im Jahre 1868/69 wurde durch Baggerung eine 30 m breite und 2,5 m tiefe Rinne vom Gr. Wieziger See zur Laaziger Ablage im Kl. See hergestellt. Ursprünglich für die Forstverwaltung bestimmt, dient die Landestelle jetzt vorwiegend für den Dampferverkehr des Badeortes Misdroy, für den eine eiserne Landebrücke erbaut ist. Am Ausgange des Wieziger Sees hat die Zementfabrik zu Lebbin einen Ladeplatz mit 2 bis 3 m tiefen Stichkanälen, Bohlwerken und Kaimauern.

Die Fischerei in der Swine und in ihren Seitenarmen ist bis auf kleine Grundgerechtigkeiten im Besitze des Fiskus. Jedoch bildet die Kaiserfahrt, die ganze Untere Swine und der obere Teil der Alten Swine ein Fischschonrevier. In den Seitenarmen, besonders der Gr. Beerlose, wird die Fischerei vorwiegend mit Malwehren und Reusen betrieben. Im Wieziger See haben bäuerliche Besitzer die erbliche Fischereiberechtigung.

#### d. Die Dievenow.

Die frühere Bedeutung der Dievenow als Schiffsfahrtsstraße beruhte vorwiegend auf dem großen Handelsverkehr der Städte Kammin und Wollin, die durch die asiatische Karawanenstraße von Nischni Nowgorod her mit Waren versorgt wurden. Es ist möglich, daß das Fahrwasser der unteren Dievenow früher besser gewesen ist und zur Einfahrt nach Wollin benutzt werden konnte, es ist aber auch möglich, daß der Seeverkehr nach Wollin in der Hauptsache durch die Swine und das Gaff ging. Unter den damaligen Verhältnissen wird die etwas versteckte und dadurch geschützte Lage der Stadt dem Handel günstig gewesen sein. Die Sandbank des Wolliner Schaar, die jetzt die Einfahrt vom Gaff in die Dievenow erschwert, scheint nach den Funden von Baumstämpfen und von Torf früher eine Landzunge der Insel Wollin gewesen zu sein. Bei ihrer Überflutung und Abspülung kann wohl der frühere Schiffsfahrtsweg verflacht und versandet worden sein.

Die Mündung der Dievenow hat noch in historischen Zeiten vielfache Veränderungen erlitten. Wahrscheinlich war in den ältesten Zeiten der slawischen Besiedelung der Koperowsee, der jetzt ein Binnenbecken auf Wollin bildet und einen Abfluß nach dem Kamminer Bodden hat, sowohl nach dieser Ausweitung der Dievenow hin wie nach der Ostsee offen. Der Name Swantuß, d. h. Heiliger Ausfluß, den die Gehöftgruppe am Nordende des Koperowsees führt, deutet auf die Stelle der früheren Mündung hin, die jetzt durch einen fast 1 km

breiten nehrungsartigen Dünenstreifen mit Torfwiesen gegen die Ostsee abgeschlossen ist. Später hat der Frixower See, aus dem jetzt die Mündungsstrecke der Dievenow nach Westen hin abzweigt, einen unmittelbaren Ausfluß zur Ostsee gehabt, der aber schon frühzeitig durch die nach Westen vorrückende Nehrung geschlossen wurde. Bis 1308 scheint die Mündung zwischen Berg- und Ost Dievenow gelegen zu haben. Die Sturmflut dieses Jahres schuf eine neue Mündung „das Vleet“, wahrscheinlich am sogenannten Durchlauf zwischen West Dievenow und Heidebrink, so daß der Kamminer Bodden einen unmittelbaren Ausfluß erhielt. In neuerer Zeit wurde die Dievenowmündung zwischen der äußeren vom Festlande nach Westen vorrückenden Nehrung und der inneren von Wollin nach Osten vorschreitenden Hakenbildung immer mehr nach Westen verschleppt und versandete derartig, daß die Schifffahrt vom Haff her bei Berg-Dievenow enden mußte. In den Jahren 1898 bis 1900 ist die Mündung mit einem Durchstich der äußeren Nehrung rd. 1,3 km nach Osten zurückverlegt und wieder fahrbar gemacht worden.

Die Dievenow besteht aus drei verschiedenen Teilen, nämlich der ziemlich engen meist von Hochufern eingefassten Rinne des Oberlaufs, ferner einem Küstensee, welcher durch die äußere Festlandsnehrung von der Ostsee abgetrennt ist und durch den Haken der Insel Wollin in zwei Teile, den Kamminer Bodden und den Frixower See zerlegt ist und endlich aus der kurzen Mündungsrinne. Außer der Rinne der oberen Dievenow, die man unter Annahme einer Längsrichtung für die Urstromtäler Norddeutschlands als Quertal bezeichnen kann, endigen in dem Küstensee noch zwei der hinterpommerschen Längstäler, die von Greifenberg und Treptow a. d. Rega längs der Küste nach Westen verlaufen und sich oberhalb Kammin zum Tale des Schwenzler Baches vereinigen. Der südlichste und bedeutend höher gelegene Ast der Längstäler ist in den zusammenhängenden Torfniederungen angedeutet, die von Plathe a. d. Rega zur Paulsdorfer Bucht und zur Jhnaniederung verlaufen. Die Talform ist nicht mehr so deutlich und das gleichsinnige Gefälle ist durch den Torfanwuchs verloren gegangen. Von der Paulsdorfer Bucht zum Kamminer Bodden streicht parallel zur Dievenow eine breite Torfrinne, in der jetzt der Faule Bach und der Völzer Bach fließen und deren unter Seespiegel liegendes Ende die buchtartige Maade bildet. Dieses Quertal verbindet den südlichen und nördlichen Ast der Längstäler.

Das Dievenowfahrwasser beginnt schon etwa 10 km oberhalb Wollin mit der 1,5 km langen Baggerrinne durch das Wolliner Schaar, welche die 5 bis 6 m tiefen Mittelbecken des Gr. Haffs und der Paulsdorfer Bucht miteinander verbindet. Die Paulsdorfer Bucht läuft nach Norden zum Tiefen Zug aus, dessen westliche Begrenzung, die Halbinsel Roos, erst gegen 1780 aus Rohrkämpfen in Wiesen umgewandelt und der Insel Wollin angegliedert wurde. Zwischen dem Galgenberg auf Wollin und der hohen Festlandsküste bei Gaulitz verengt sich der Tiefe Zug auf 0,5 km und es beginnt die eigentliche Dievenowrinne. 2,4 km weiter nördlich oder bei Km. 10, vom Wolliner Schaar an gerechnet, liegt die Stadt Wollin am westlichen Ufer und an der engsten Stelle der Dievenow. Zwischen die 0,6 km voneinander entfernten

Hochufer springen vom Festlande aus niedrige Anlandungen mit zwei Inseln so weit vor, daß ein westlicher Hauptarm und zwei Nebenarme von zusammen nur 166 m Breite verbleiben. Auf der folgenden Strecke von Km. 11,5 bis 22,0 erweitert sich der Abstand der Hochufer auf 0,8 bis 1,2 km. Die Wasserfläche der Dievenow wird durch schmale strandartige Niederungstreifen und Rohrkämpfe, zu denen die Hochufer meist mit sanfter Böschung, mitunter auch mit niedrigen Steilufern abfallen, auf 0,7 bis 1,0 km Breite eingeschränkt.

Zwischen Km. 22 und 27,5 teilt die Insel Gristow die Dievenow in zwei Arme. Die 9,1 qkm große Insel fällt nach dem westlichen Hauptarm hin mit 7 bis 10 m hohen Steilrändern unmittelbar zum Wasser ab und springt mit breitem Torfanwuchs weit in den östlichen Nebenarm vor. Der beiderseits mit Hochufern eingefasste Hauptarm bildet die unmittelbare Fortsetzung der oberen Dievenowrinne und mündet mit 0,8 km Spiegelbreite in den Kamminer Bodden. Der östliche Arm besteht aus Teilstücken der erwähnten hinterpommerschen Diluvialtäler, die unter Seespiegel liegen. Er beginnt mit einer Enge zwischen Gristow und der kleinen Insel Burgwall, die dem Festlande vorgelagert ist, erweitert sich dann zum großen Becken der *M a a d e* und läuft mit der schmalen Rinne der *F ä h r e*, die zwischen dem Torfanwuchs der Insel Gristow und dem Niederungsaum der Halbinsel von Kammin auf weniger als 100 m eingeengt ist, in die Bucht Karpin und den Kamminer Bodden aus. Das Torstal des Bölzer Baches, dessen Endstrecke, der Winkelsee, die Maade und die Fähre gehören zu dem von der Paulsdorfer Bucht nach Norden streichenden Talzuge, das Torstal des Schwenzler Baches und die Bucht Karpin zum westlich gerichteten Talzuge, der sich mit dem anderen beim Übergange in den Kamminer Bodden vereinigt.

Das Dievenowfahrwasser erreicht den Kamminer Bodden bei Km. 27,5 an der nordwestlichen Spitze der Insel Gristow. Der rd. 9 qkm große Bodden hat hier 4,5 km Breite und zieht sich bis Km. 33, wo er in den Frigower See übergeht, auf 0,8 km Breite zusammen. Der Kamminer Bodden, der Frigower See und der Koperowsee auf Wollin sind die Reste einer Ostseebucht, welche durch eine Mehrungsbildung in einen Küstensee verwandelt ist. Die diluviale Innenküste verläuft von dem +5 bis 10 m hohen Steilufer des Festlandes an der Ostseite des Frigower Sees und des Kamminer Boddens über das +15 m hohe steile Nordufer der Insel Gristow, an den flachen Gehängen der Halbinsel zwischen dem Bodden und dem Koperowsee entlang nach den Abhängen des hohen Kerns der Insel Wollin, die den Koperowsee im Westen und Süden umsäumen und von zahlreichen tiefen Moorfurchen durchsetzt sind. An der alluvialen Außenküste, welche die drei Becken nach Norden begrenzt, bildet der vordere Dünenstreifen eine fast geradlinige Strandlinie. Da aber die Mehrung vom Festlande nach Westen ein stärkeres Wachstum zeigt als von Wollin nach Osten, so werden die von Westen kommenden Ablagerungen größtenteils durch die Dievenowmündung in die Bucht hinein abgelenkt und haben hier eine 1,2 km breite und +0,3 bis 0,8 m hohe Landzunge mit Weiden- und Wiesenland aufgebaut. Diese

wächst hakenförmig zwischen dem Frigower See und dem Kamminer Bodden vor und hat den Zwischenraum zwischen dem Bodden und dem Koperowsee bis auf die Rinne des Lauenschen Baches ausgefüllt. Das nördliche Ufer des Koperowsee und des Boddens und das Westufer des Frigower Sees besteht aus diesen niedrigen Anlandungen. Die zwischen der Mehrung und dem Hafen nach Westen verschleppte Mündungstrecke der Dievenow ist stark der Versandung unterworfen. Die von Km. 35 bis 38 sich erstreckende Fahrstraße mit der neuen Mündung wird durch Baggern offengehalten.

Die für den Verkehr der Küstenfahrzeuge und der flachgehenden Dampfschiffe erforderlichen Tiefen und Querschnitte lassen sich in der Dievenow nur durch dauernde Baggerungen erhalten. Im Jahre 1833 waren über Wolliner Schaar nur 0,8 bis 0,9 m Wassertiefe. Bis zum Jahre 1843 wurde hier eine 2,5 m tiefe Rinne im feinen Sande gebaggert, die im Jahre 1870/71 auf 3,1 m Tiefe und in neuester Zeit auf 3,5 m Tiefe und rd. 40 m Breite gebracht wurde. Weiter bis Wollin erhält sich eine Tiefe von 2,5 m ohne größere Arbeiten. Der Durchflußquerschnitt, der bei Gaulitz (Km. 5,0) rd. 1100 qm bei 0,35 km Breite beträgt, vermindert sich oberhalb Wollin auf 500 qm bei 166 m Breite und an der Brücke zu Wollin auf 820 qm bei gleicher Breite.

Die Stadt Wollin hatte ihre Glanzzeit bereits vor dem Jahre 1175, in welchem Jahre der Bischofssitz wegen der Überfälle der Dänen nach Kammin verlegt wurde. Seitdem ging der Handel zurück, die Zufahrt wurde immer schwieriger und im Jahre 1386 erfolgte der Ausschluß der Stadt aus dem Hanjabunde. Im Jahre 1588 machte der Herzog Johann Friedrich den verunglückten Versuch, die Mehrung am Frigower See zu durchstechen. In neuerer Zeit beschränkt sich der Schiffsverkehr von Wollin fast ganz auf die Verbindung mit dem Haff und Stettin und auf die große Fischerflotte, die hier ihre Heimat hat.

Die drei Arme der Dievenow sind für den Chauffeeübergang bei Wollin mit einer 123 und zwei 28 m langen und 7,5 m breiten Brücken überspannt, die mit hölzernem Überbau und zahlreichen Holzjochen zwischen steinernen Landpfeilern erbaut sind. In den westlichen Hauptarm ist zwischen die elf Joche eine Portalbrücke eingeschaltet, die mit Rücksicht auf die 11 m breiten Raddampfer eine lichte Weite von 11,4 m erhalten hat. 0,8 km weiter unterhalb ist im Jahre 1891 eine 235 m lange eiserne Brücke für die Eisenbahn Gollnow—Wollin erbaut, die zwischen acht massiven Pfeilern eine Durchflußweite von 215 m beläßt und eine zweiarmige Drehbrücke von je 12,5 m Lichtweite und 5,5 m Wassertiefe als Schiffsdurchlaß enthält.

Die Hafenanlagen von Wollin beschränken sich in der Hauptsache auf rd. 460 m Bohlwerke und Uferneinfassungen am westlichen Ufer des Hauptarms der Dievenow. Sie haben meist nur 1,0 bis 1,5 m Wassertiefe, die aber für die Fischerboote ausreicht. Die drei längs des Ufers vorgebauten zusammen 120 m langen Ladebrücken reichen bis zu 2,5 m Wassertiefe und sind für die Handelsfahrzeuge bestimmt. Der Jahresverkehr beläuft sich auf etwa

550 Dampferlandungen und 100 anlegende Segelschiffe mit einem Rauminhalt von 20 bis 200 cbm. Die Zahl der in Wollin beheimateten Fischerfahrzeuge, Luderfähne, Zeesener Rähne und Quagen beträgt 70 bis 80 Stück.

In der Dievenowstrecke unterhalb Wollin erweitert sich der Querschnitt bis Tonnin (Km. 16) auf 1450 qkm bei 0,63 km Breite und bis Kucklow (Km. 21) kurz vor der Stromteilung auf 2140 qm bei rd. 1,0 km Breite zwischen den beiderseits vorgewachsenen Rohrkämpen gemessen. Auf beiden Seiten der Insel Gristow finden starke Ablagerungen statt. Nachdem im Jahre 1861 die Herstellung einer Rinne durch die Maade an dem dünnflüssigen modrigen Boden gescheitert war, wurde 1869 von Kucklow abwärts durch den westlichen Arm eine 40 m breite und 2,5 m tiefe Rinne gebaggert, die aber alle sechs bis sieben Jahre nachgebaggert werden muß, weil der bewegliche Boden immer wieder eingetrieben wird. Man kann daher mit Sicherheit nur auf etwa 2,0 m Fahrtiefe rechnen. Der Kamminer Bodden wird durch Pflanzenwuchs an den Ufern stark verflacht, hat aber in der Mitte noch eine Tiefe von 3 bis 4 m, die sich durch den Karpin bis nach Kammin fortsetzt.

Der Hafen von Kammin liegt 4 km östlich vom Dievenowfahrwasser. Er hat eine 2,5 bis 3 m tiefe offene Keede in der Bucht Karpin und in der Fähre, zwischen denen die Stadt halbinselförmig vorspringt. In den Zufahrten des Hafens vom Haff und von der Dievenowmündung kommen aber Mindesttiefen von 2 m vor. Die Blütezeit der Stadt fällt in das 13. und 14. Jahrhundert, als es Bischofsitz war und das Vleet eine genügend tiefe Ausfahrt zur Ostsee bot. Der Heringfang bildete einen Haupterwerbszweig der Stadt auch dann noch, als wegen der zunehmenden Versandung der Mündung die Fischerfahrzeuge über die Dünen zur Ostsee gezogen werden mußten. Damals scheint eine Brücke über den Karpin den Hauptlandeplatz gebildet zu haben. Im 18. Jahrhundert blühte eine zeitlang der Schiffsbau in Kammin. Nach 1841 sind die Hafenanlagen vollständig erneuert worden. Sie bestehen jetzt aus 0,5 km langen größtenteils massiven Uferbefestigungen an dem Übergange des Karpins in den Bodden, zwei kleinen in das Ufer eingeschnittenen Bootshäfen, einer 0,26 km langen längs der Ufermauer vorgebauten Ladebrücke für den Frachtverkehr und einer quer zum Ufer angelegten 0,11 km langen Landebrücke für den Dampferverkehr. Am Ufer und in den Bootshäfen ist meist eine Tiefe von 1,2 bis 1,5 m; die Brücken haben 2,5 m Wassertiefe. Der Jahresverkehr besteht aus 600 bis 800 Dampferlandungen, etwa 300 Segelschiffahrten und einem Güterverkehr von rd. 76 000 t.

Am Übergange des Kamminer Boddens in den Frigower See, wo sich der Hafen von Wollin dem vom Festlande vorspringenden Falkenberge auf 0,8 km nähert, war im Jahre 1833 die Versandung so weit vorgeschritten, daß nur noch 1 m Tiefe verblieben war. Nur in der Mitte und nach Osten hin hat der Frigower See noch natürliche Tiefen von 2 bis 3 m.

Die im Jahre 1849 hergestellte und oft nachgebaggerte 2 m tiefe und 35 m breite Fahrrinne verläuft am Westrande des Sees und endigte bei Berg-Dievenow. Der Boden besteht hier aus Sand und Ton und ist mit Feldsteinen durchsetzt. Bis zum Jahre 1885 hatte sich die Mündungstrecke so weit verflacht,

daß sie unterhalb Berg-Dievenow (Km. 35) für den öffentlichen Schiffsverkehr geschlossen und die Lotsen- und Zollstationen eingezogen wurden. Vor der Mündung lagerte sich eine Barre von großer Ausdehnung ab, die zeitweise so flach war, daß sie kaum von Fischerbooten passiert werden konnte. Die Tiefe wechselte stark. Im Jahre 1833 wurden 2,2 bis 2,5 m, im Jahre 1840 nur 1,4 bis 1,6 m Tiefe gemessen, später oft weniger als 1 m. Der Querschnitt der Dievenow, der am Falkenberge noch 1010 qm beträgt, verminderte sich bis Berg-Dievenow auf 420 qm, bis West Dievenow auf 580 qm, bei einer Breite von rd. 400 m zwischen den niedrigen flach abfallenden Sand-ufeln. Die alte Mündung war nur noch 70 m breit. Um die Dievenow für die Schifffahrt von der See her wieder zugänglich zu machen, wurde in den Jahren 1898 bis 1900 ein 0,45 km langer und 90 m breiter Durchstich der Dünenmehrung ausgeführt und diese neue Mündung durch 250 und 150 m lange Molen in See-verlängert. Die alte 1,3 km weiter westlich gelegene Mündung wurde durchdämmt. Seitdem wird unterhalb West Dievenow eine Fahrtiefe von 2,5 m, in und vor der Mündung von 2,3 bis 2,5 m erhalten, während weiter oberhalb und im Frizower See noch Mindesttiefen von 2,0 m vorkommen. Der lebhaft sommerliche Dampferverkehr nach den Badeorten kann jetzt seinen Weg auch durch die Dievenow-mündung nehmen.

Zu Berg-Dievenow befindet sich ein Bollwerk mit 1 m Wassertiefe, hier und zu Ost Dievenow sind Landebrücken für flachgehende Dampfschiffe bis zu 2 m Tiefgang hinausgebaut. Andere Landebrücken mit gleicher Tiefe sind bei Polchow, Zirzlaß und Zünz erbaut. Zu Ost Dievenow besteht seit 1875 ein kleiner Lotsen-Boothafen. Außer den beiden Häfen von Wollin und Kammin sind noch einige meist nur 1 m tiefe Liegeplätze für Fischerfahrzeuge vorgesehen. Für die Zementfabrik zu Brünnowitz auf Gristow ist ein für beladene Oderfähne ausreichender Stichtanal angelegt.

Außer der Wolliner Brücke sind nur noch Fähren für den Übergang über die Dievenow vorhanden. Diese führen bei Polchow über die Maade, bei Gristow über die Fähre, von Kammin nach Zünz auf Wollin und zwischen Ost und West Dievenow über die Mündungsstrecke.

Die Dievenow erhält eine Anzahl von Zuflüssen aus den Torfstälern Hinterpommerns und aus den Moorfurchen der Insel Wollin, die bei der Beschreibung des Gewässernetzes und der Insel Wollin näher behandelt sind. Das Torstal des Scharower oder Bölzer Baches, dessen nördliches untergetauchtes Ende die Maade bildet, enthält im Süden größere fast in Meereshöhe liegende Seebecken und steht hier mit der Haffniederung bei Paulsdorf in Verbindung. Mit dem Abfluß der Seen, dem Faulen Bach, vereinigen sich die Vorfluter der östlichen Torffurchen, insbesondere der Bölzer Bach, zum Scharower Bach und Düssiner Bach, die als breite gefällose Wasserrinnen nebeneinander in die Maade münden. Ein vom Torstal abzweigender Arm läuft von der Seengruppe zur Dievenow bei Km. 21 und wird durch den künstlichen 9 km langen Hechtgraben entwässert. Das Tal des Schwenzers Baches, dessen Endigung die Bucht Karpin bildet,

ist die gemeinsame Endstrecke der hinterpommerschen Torfstäler, welche durch den *Nemitzbach*, den *Brendemühlen-* und *Stechower Bach*, sowie den *Gr. Justiner Moorgraben* entwässert werden. Ein Netz von Torffurchen und Torfbecke verbindet auf *Wollin* die Seengruppe von *Warnow* bis *Kolzow* mit dem fast in Seehöhe liegenden *Koperowsee* und dem *Kamminer Bodden* und verzweigt sich auch nach der *Dievenow* bei *Darsewitz*. Der bei *Km. 14* mündende Entwässerungsgraben gibt den *Mooren* von *Kodram*, *Fernosfelde* und dem *Gr. Moor* von *Darsewitz* Vorflut. Die *Seen* von *Warnow* entwässern durch den *Kühlbach* zum *Koperowsee*, der durch die breite aber flache Rinne des *Lauenischen Baches* mit dem *Kamminer Bodden* verbunden ist.

Die *Fischerei* auf der *Dievenow* ist in der Hauptsache fiskalisches Eigentum. Indessen bestehen eine Anzahl Sonderrechte, z. B. auf der *Maade*, dem *Winkelsee*, dem *Karpinsee*, dem *Lauenischen Bache* und an verschiedenen Uferstrecken. Die Mündungsstrecke der *Dievenow* und die Rinne im *Fritzower See* sind *Fischschonreviere*, an den Ufern oberhalb und unterhalb *Wollin* sind *Lachs*schonreviere vorgesehen.

#### e. Der Peenestrom.

Der westliche Ausfluß des *Haffs* war lange Zeit die bevorzugte Wasserstraße für den Handel, obgleich der Weg von der *See* zur Odermündung durch die *Peene* erheblich länger ist, als durch die beiden anderen *Haffausflüsse*. Die *Stadt Wolgast* gehörte seit 1259 dem *Hansabunde* an und ist länger als *Wollin* und *Kammin* eine blühende Handelsstadt gewesen. Als im Jahre 1720 die *Swine* und die *Dievenow* von *Schweden* an *Preußen* übergingen, begann der Ausbau der *Swine* und die *Schiffahrt* wählte diesen näheren und bequemeren Weg. Die *Baggerungen* im *Al. Haff* und in den *Peenegewässern* hielten nicht gleichen Schritt mit den Fortschritten des *Schiffbaues* und beschränkten sich in der Hauptsache auf die Offenhaltung und mäßige Vertiefung der *Einfahrtsrinne* in der *Göschenbrinksfläche* und zwischen *Elb* und *Bock*. Die *Fahrt* von *Wolgast* zur *See* und vom *Haff* nach *Anklam* wurde noch einigermaßen unterhalten, dagegen die *Strecke* zwischen *Anklam* und *Wolgast* vernachlässigt.

Der *Peenestrom* besteht wie die *Dievenow* aus drei Teilen, dem *Oberlauf*, der in einem der *diluvialen Täler* liegt, einem großen *Küstensee*, dem *Achterwasser*, der früher jedenfalls eine offene *Bucht* der *Ostsee* gebildet hat, und der *Mündungsstrecke*, die aber nur teilweise wie bei der *Dievenow* zwischen den *Anlandungen* der *Außenküste* liegt, im oberen Teile vielmehr auch einem *diluvialen Tale* folgt. Der gleiche Name, den der *Haffausfluß* und der in den *Oberlauf* des *Peenestroms* mündende *Peenefluß* führen, findet seine *Berechtigung* in dem engen Zusammenhange beider *Wasserläufe*. Das große *Torstal* der *Peene*, das mit dem anschließenden *mecklenburgisch-pommerschen Grenzthal* *Vorpommern* vom *Haff* zum *Saaler Bodden* und zwar in der *Längsrichtung* der *norddeutschen Urstromtäler* durchzieht, spaltet sich östlich von *Anklam* in zwei *Arme*, nach dem *Al. Haff* und nach dem *Achterwasser* oder der *Ostsee* hin. Diese