

# ALBRECHT TISCHBEIN – WEGBEREITER DES EISENSCHIFFBAUS IN DEUTSCHLAND

VON HARALD HÜCKSTÄDT

Albrecht Johann Heinrich Tischbein war Gründer einer der ersten deutschen Werften für den Eisenschiffbau und Erbauer des ersten eisernen Seedampfers mit Schraubenantrieb in Deutschland. Dennoch ist heute nur noch wenig über ihn bekannt, findet man in kaum einer Veröffentlichung seinen Namen und wenn doch, dann meist mit falschem Vornamen.

Albrecht Tischbein entstammte einer weit verzweigten Familie mit ausgeprägten künstlerischen Fähigkeiten. Aber während andere Familienmitglieder vorwiegend Maler waren, ging seine Kunst ins Technische. Damit stand er jedoch nicht ganz allein, denn zur gleichen Zeit wandten sich zwei seiner Vettern (Gerhard Moritz Roentgen und Wilhelm Strack) ebenfalls dem Ingenieurberuf zu. Während jedoch Roentgen als Pionier des Dampfschiffbaus noch immer bekannt und angesehen ist, geriet Tischbeins Wirken in Vergessenheit, obwohl man seine Bedeutung für die Entwicklung des Eisenschiffbaus kaum geringer werten muß.

Im folgenden soll versucht werden, seinen Lebensweg nachzuzeichnen und insbesondere etwas Licht in seine Rostocker Werftgründung zu bringen. Vieles ist noch lückenhaft, doch scheint es möglich, wenigstens einen allgemeinen Überblick zu geben in der Hoffnung, daß die Zukunft das Bild abrunden möge.

## *1. Jugend und Lehrjahre*

Am 15. November 1803 gebar Sophia Tischbein, die Frau des Malers August Albrecht Christian Tischbein, im Posthaus zu Sternberg in Mecklenburg, wo sich die beiden auf der Durchreise aufhielten, einen Sohn. Bereits am nächsten Tag wurde das Neugeborene getauft; Paten waren der Großvater des Kindes mütterlicherseits, Johann Heinrich Grosse, Kaufmann zu Ratzeburg, der Vater August Albrecht Tischbein sowie stellvertretend die Hebamme Kette und der Bediente des Kommissionsrats Passow, Haevernick.<sup>1</sup>

Über Albrechts Kindheit wissen wir nichts Genaues. Sein Vater, geboren am 29. Juli 1768, war Porträtmaler, Lithograf und akademischer Zeichenlehrer.<sup>2</sup> Von 1792 bis 1803 lebte er in Lübeck, danach in Rostock. Als sein Sohn Albrecht in Sternberg auf die Welt kam, befand er sich gerade auf dem Umzug von Lübeck nach Rostock. August Albrecht Tischbeins Vetter war Johann Heinrich Wilhelm Tischbein (geb. 1751), der durch seine Freundschaft mit Goethe bekannt ist, den er auf seinen Reisen in Italien begleitete und mehrmals malte (u.a. »Goethe in der Campagna«). Ab 1808 war er großherzoglich oldenburgischer Hofmaler in Eutin.<sup>3</sup>

Man muß diese verwandtschaftlichen Verhältnisse in Betracht ziehen, wenn man sich ein Bild des jungen Albrecht machen will. Was hätte für ihn näher gelegen, als gleichfalls eine

künstlerische Laufbahn zu wählen? Viele seiner Onkel und Tanten und sein jüngerer Bruder August Anton<sup>4</sup> übten solche Tätigkeiten aus. Aber seine Begabung ging ins Technische. Kunst und Technik schließen sich nicht aus und taten dies sicher auch bei Albrecht Tischbein nicht, dessen Phantasie und schöpferische Erfindungsgabe ihn später oft genug seiner Zeit voraus sein ließen.

In Rostock sah Albrecht Hafen und Schifffahrt. Vielleicht gelangten auch Informationen über frühe Dampfschiffe zu seiner Kenntnis. Das aufkommende Maschinenwesen mochte schon die Gemüter junger Leute erhitzen. Im Jahre 1819, als Albrecht 16 Jahre alt war, kreuzte die SAVANNAH den Atlantik unter Dampf. Auf jeden Fall aber erfuhr er von dem Werdegang seines um acht Jahre älteren Veters Gerhard Moritz Roentgen.<sup>5</sup> Dessen Mutter Sophia Margaretha war eine Schwester von Albrechts Vater und wie alle Tischbeins künstlerisch veranlagt. Sie hatte Ludwig Roentgen geheiratet, einen Sohn David Roentgens aus Neuwied, des berühmten Kunsttischlers. Auch Ludwig Roentgen besaß ungewöhnliche und poetische Anlagen. Er hatte sich zum Studium der Theologie berufen gefühlt und lebte 1795, als sein Sohn Gerhard Moritz als viertes Kind geboren wurde, als Oberprediger und Kircheninspektor in Esens in Ostfriesland. So vereinigte Gerhard Moritz Roentgen Begabungen beider Elternteile in sich; zunächst jedoch war es sein Wunsch, Seeoffizier zu werden.

Im Jahre 1808 verließ Gerhard Moritz sein Elternhaus und bezog die holländische Kriegsschule in Enkhuizen. Ostfriesland gehörte zu dieser Zeit als Folge der napoleonischen Kriege zum Königreich Holland. Zum Dienst für Frankreich gezwungen, gelang es ihm 1814, nach Holland zurückzukehren, wo er noch im gleichen Jahr zum Leutnant zur See 2. Klasse befördert wurde. Durch sein aufgewecktes Verhalten und seine ungewöhnlichen Geistesgaben fiel er seinen Vorgesetzten auf, und so schickte man den eben 23jährigen 1818 für zwei Jahre nach England, wo er die dortigen Schiffskonstruktionen studieren und darüber nach Holland berichten sollte.<sup>6</sup>

In diesen Jahren war Holland mehrmals von englischen Dampfschiffen besucht worden, 1816 beispielsweise von der DEFIANCE, die sogar bis Köln kam.<sup>7</sup> Das mag dazu beigetragen haben, daß Roentgen in England sein Augenmerk insbesondere auch auf Dampfschiffe richtete.<sup>8</sup> Nach der Rückkehr gelang es ihm, seine Vorgesetzten dafür zu interessieren. Der Minister van Staat van Driel erteilte ihm den Auftrag, Pläne für ein Fährboot auszuarbeiten.

1823 wurde Roentgen von der Marine wiederum nach England geschickt, diesmal mit dem speziellen Auftrag, Dampfschiffe zu studieren. Dann aber verließ er am 1. Januar 1824 den Marinedienst mit ehrenvollem Abschied.<sup>9</sup> Seine neue Tätigkeit war die eines technischen Direktors der 1823 in Amsterdam gegründeten »Nederlandsche Stoomboot Maatschappij«. Die Gründer dieser Gesellschaft waren außer Roentgen J. C. Baud aus Den Haag, C. van Vollenhoven aus Rotterdam und John Cockerill aus Seraing (der dort 1817 seine bekannte Maschinenfabrik gegründet hatte). Doch ist hier nicht der Ort, das überaus interessante Leben Roentgens weiter zu verfolgen. Man findet alle Einzelheiten darüber bei De Boer.<sup>10</sup>

Zurück zu Albrecht Tischbein. Man muß annehmen, daß er durch seine Tante Sophia Margaretha von Roentgens Unternehmungen wußte. Laut Jürgen Rabbel, der sich in »Rostocks eiserne Segler« mit Tischbein beschäftigt hat<sup>11</sup>, ging dieser als Achtzehnjähriger nach Rotterdam, um dort Mechanik zu studieren. Das müßte sich 1821 oder 1822 zugetragen haben. Wo konnte man damals – in Rotterdam oder anderswo – »Mechanik« studieren? Schulen oder Universitäten mit diesem Fach gab es noch nicht. In Frage kam also nur eine Art Lehrstelle in einer erfahrenen Werkstatt oder einem Unternehmen. Man muß weiterhin annehmen, daß Tischbein sich der Hilfe seines Veters Roentgen bediente, denn warum sonst Rotterdam? Hierzu ist festzustellen, daß Roentgen sich 1822 noch im Marinedienst

befand, wo er mit der Abfassung eines Berichtes über seinen Englandaufenthalt beschäftigt war. Im Herbst desselben Jahres besuchte er die belgischen Eisenwerke um Lüttich, Charleroi und Mons.<sup>12</sup> Er muß also zu dieser Zeit bereits mit John Cockerill bekannt gewesen sein. So ist es denkbar, daß er seinem Vetter Albrecht dort eine Ausbildung vermittelt hat.

Die neugegründete »Niederlandsche Stoomboot Maatschappij« begann ihre Fahrten mit Schiffen, die teils in England, teils bei John Cockerill gebaut worden waren. Man kam aber bald zu der Überzeugung, daß wegen allfälliger Reparaturen, aber auch wegen des Wunsches nach Eigenbau von Schiffen die Anlage einer eigenen Werft notwendig sei. Diese Werft entstand ab 1826 auf der Insel Fijenoord bei Rotterdam. Frühestens zu diesem Zeitpunkt kann Albrecht Tischbein also bei Gerhard Moritz Roentgen gearbeitet haben.

Ebenso wenig wie aus Albrechts Jugend wissen wir über seinen Aufenthalt auf Fijenoord. Er war dort aber zu einer Zeit, als eine Anzahl früher Dampfschiffe auf den Helgen lagen. Roentgen selbst nannte Tischbein *een mijner elevés*.<sup>13</sup> Albrecht erlebte auch den Bau des für die Fahrt nach Niederländisch-Indien bestimmten »Paketboots« ATLAS in Fijenoord, welches im September 1828 seine Probefahrt absolvierte. Rabbel gibt an<sup>14</sup>, daß sich Tischbein im Auftrag Roentgens in England aufgehalten habe, um den Bau der Maschine für dieses Schiff zu beaufsichtigen. Dies kann jedoch nicht stimmen, denn der Erbauer der Maschinen war John Cockerill.<sup>15</sup> Am Stapellauf der ATLAS, welche zuerst nicht ins Wasser wollte, war Tischbein aber sicher beteiligt, ebenso vermutlich an der Probefahrt.

Zur gleichen Zeit wie Tischbein, genauer gesagt ab 1826, hielt sich ein weiterer Vetter Roentgens und Tischbeins in Fijenoord auf, Wilhelm Strack. Dessen Mutter Magdalene geb. Tischbein war eine Schwester von Roentgens Mutter und Tischbeins Vater.<sup>16</sup> Von Wilhelm Strack heißt es<sup>17</sup>:

[er] trat gleich beim Entstehen der Dampfschiffahrt in den Niederlanden 1826 in die Dienste der Niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, und wurde als Schiffs-Constructeur dem Director Roentgen, seinem Vetter bei gegeben, unter dessen Directorium er fast sämtliche jetzt bestehende Niederländische Dampfschiffe construirte und deren Bau leitete. [Zu] der Zahl dieser Schiffe gehörte der bekannte BATAVIER, der NEDERLANDER, STAD ANTWERPEN, ORESTES, PILADES, der explodirte MERCUR, ATLAS, STAD NYMEGEN, ZEEUW, FRIEDR. WILHELM.

*Die untergeordnete Stellung wurde dem Strack von dem Director zu schwierig gemacht; und nahm Strack das von Jacobi, Haniel & Huyssen zu Sterkrade ihm gemachte Anerbieten desto bereitwilliger an und ging 1828 [dorthin].*

Eine ähnliche Beschreibung würde auch gut auf Tischbein gepaßt haben. Indessen blieb er noch auf Fijenoord, und erst drei Jahre später, nämlich für das Frühjahr 1831, läßt sich seine Mitarbeit bei Friedrich Harkort in Wetter an der Ruhr belegen. Dieser hatte im Jahre 1819 auf der Burg Wetter eine *Mechanische Werkstätte* errichtet, deren Hauptaufgabe die Anfertigung von Dampfmaschinen sowie *jeder anderen verlangten nützlichen Maschine* war. Harkort, der mehr technisch-wirtschaftliche Phantasie als fundierte Ingenieur-Kenntnisse besaß, spielte eine erhebliche Rolle bei der Industrialisierung des Rheinlandes, nicht zuletzt beim Eisenbahnbau. Auch an der Schifffahrt nahm er regen Anteil.<sup>18</sup> Da ihm spezielle Fachkenntnisse abgingen, war Harkort auf die Hilfe kundiger Mitarbeiter angewiesen. So zog er Ingenieure und Handwerker von weit her an seine Firma und war ständig um neue Kräfte bemüht. In diesem Zusammenhang kam Tischbein zu ihm. Genauer ist nicht bekannt. In einem Brief Harkorts an den bei ihm beschäftigten Chemiker W. Goldammer vom 15. April 1831 wird Tischbein erstmals als Mitarbeiter namentlich erwähnt.<sup>19</sup>

Wenn man aber vermutet, daß der an der Schifffahrt interessierte Harkort den auf einer Schiffswerft ausgebildeten Tischbein zu Schiffbauzwecken (oder zum Bau von Schiffsmaschinen) anstellte, so sieht man sich getäuscht. Ein Briefwechsel mit Tischbein, der in den

Diese das Recht vorbehalten von Herrschert  
 die die briefl. pp. Prof. Tischbein mit  
 dem Grafen Henkel v. Donnersmark  
 in Breslau, besetzt die Ausstattung pp. die  
 für denselben Geschäftswesen maßgebend —  
 seine original. unversehrt.  
 Breslau, 5 May 1831.  
 P. L. Tischbein

F. vom 9. Sept. 1827 bis 20. April 1831. z. u. s.

Diese Quittung stellte Tischbein am 5. Mai 1831 vor seiner Abreise nach Schlesien  
 eigenhändig für empfangene Geschäftsunterlagen aus. (Rheinisch-Westfälisches  
 Wirtschaftsarchiv, Köln)

Briefkopierbüchern Harkorts<sup>20</sup> nur von dessen Seite erhalten ist, belehrt uns eines Besseren.

Harkort stand zu dieser Zeit in Geschäftsbeziehungen mit dem schlesischen Grafen Henkel-Donnersmark. Ihm hatte er zwischen August 1828 und Juli 1830 zwei Dampfmaschinen verschiedener Größe nach Magdeburg geliefert, von wo aus sie auf Veranlassung und Kosten des Grafen zu dessen Eisenhüttenwerk in Schwientochlowitz bei Königshütte in Schlesien transportiert werden sollten. Für die Aufstellung und Inbetriebnahme hatte Harkort den genannten Chemiker Goldammer vorgesehen, doch hatte dieser sich nach Meinungsverschiedenheiten zurückgezogen. Stattdessen trat nun Tischbein im Mai 1831 die Reise nach Schlesien an, wohlversehen mit Empfehlungsbriefen<sup>21</sup>:

An den Grafen Henkel von Donnersmark, Breslau, 8. May 1831

Wir beehren uns durch Gegenwärtiges, Euer Excellenz uns. Ingenieur Herrn P.L. [22] Tischbein vorzustellen, den wir eigends als uns. Bevollmächtigten mit dem Auftrage abge-  
 sandt, das durch Herrn Goldammer begonnene Werk zur Aufstellung der zu Euer Excellenz  
 Anlage in Swintochlowitz gelieferten Dampfmaschinen zu leiten und zu vollenden. Wir  
 erlauben uns Euer Excellenz ergebenst zu bitten, Tischbein mit eben dem Zutrauen aufneh-  
 men zu wollen, welches uns bestimmte, in seiner Person den Herrn Goldammer zu ersetzen.  
 Seine Kenntnisse und Diensteifer werden solches rechtfertigen und Euer Excellenz einen  
 neuen Beweis uns Bestrebens geben, den eingegangenen Verpflichtungen unsererseits  
 pünktlich nachzukommen.

Harkort hatte Grund, die eigene Zuverlässigkeit hervorzuheben. Die Zeiten waren nach den Unruhen von 1830 wirtschaftlich nicht sehr gut, und der Graf hatte sich obendrein bereits mit der ersten Rate als säumiger Zahler erwiesen (die beiden Dampfmaschinen sollten in drei Raten bezahlt werden, das erste Drittel bei Absendung, das zweite Drittel nach erfolgter Ingangsetzung und das letzte Drittel sechs Monate später).<sup>23</sup> Die Sorge darüber klingt in Harkorts Briefen an Tischbein immer wieder an:

Am 29. August 1831

*Geben Sie uns recht bald einige erfreuliche Nachrichten, wir sind sehr begierig, endlich von einem Rückflusse unserer Gelder zu hören, so seit drei Jahren fest auf der Reise sind.*<sup>24</sup>

Und am 22. September 1831

*Sorgen Sie vor allen Dingen, daß die Maschinen gangbar werden, damit wir in diesen geldarmen Zeiten das zweite Drittheil der Kaufsumme erhalten, wie auch unsere Instruction sagt. Sie können später umso eifriger die übrige Einrichtung des Werkes verfolgen.*

*Hier fangen die Geschäfte an zu stocken und nur die Weinhändler und Apotheker leben von der Angst des Publikums.*<sup>25</sup>

Im Februar bzw. Mai 1832 wurden die beiden Maschinen endlich in Betrieb genommen. Der Graf dachte allerdings nicht daran, nun die zweite Rate des Kaufpreises zu zahlen. Im April 1833 schrieb er vielmehr an Harkort<sup>26</sup>:

*Schloß Neudeck, den 2. April 1833*

*Euer Hochwohlgeboren kann ich nicht unterlassen ergebenst anzuzeigen, daß, nachdem nun die contractmäßige Zeit von sechs Monaten in welcher die von denenselben verkauften beiden Dampfmaschinen erprobt werden sollen / die kleinere wurde erst Anfang November in Gang gesetzt / verstrichen ist, es sich ergeben hat, es bei der größeren es in etwas an Kraft zu gebrechen scheint [und] einige kleinere Unregelmäßigkeiten abzuhelpen seyn werden; die kleinere Maschine fürs Walzwerk aber ... nicht feststehend aufgestellt worden ist, außerdem aber keines weges die versprochene Kraft besitzt wodurch die richtige Betreibung der Eisenfabrik ganz gehemmt, an in Gangsetzung der Blechwalzen und Fabrikation von Bandeisen gleichzeitig mit der Bewegung des Stürnhammers aber garnicht zu denken ist, obgleich derselbe bereits 20 Centner leichter angefertigt worden als es üblich ist.*

*Hieraus geht nun hervor, daß ich jene beiden Maschinen für den Augenblick noch nicht als brauchbar übernehmen kann, da ich selbst aber nicht kompetenter Sachkenner bin, so habe ich bei den Königl. Eisengießereyen bereits darauf angetragen, daß eine Commission bestehnd aus Sachkennern extrahiert werde, die die Brauchbarkeit jener Maschinen untersucht und werde ich nicht unterlassen, so wie das in kurzem geschehen, die erhaltenen Resultate denenselben mitzutheilen etc.*

Aus der ganzen Angelegenheit ergab sich zuletzt eine vor Gericht ausgetragene Streitsache, die 1836 noch nicht beendet war. Tischbein wurde mehrfach zu sachlichen Stellungnahmen aufgefordert.

Im Frühjahr 1833 reiste er in Harkorts Auftrag auch nach Berlin. Dort ging es, ebenso wie in Schwientochlowitz, um die Aufstellung einer Dampfmaschine für ein Eisenhammerwerk. Außerdem wurde Tischbein hier aber auch mit Schiffahrtsangelegenheiten befaßt. Dies ist einer ihm übersandten Vollmacht zu entnehmen<sup>27</sup>:

*Wetter, den 10. April 1833*

*Wir ermächtigen hiermit unseren Ingenieur Herrn P. L. Tischbein, dermalen in Berlin, mit einer Hoch-Kön. Preuß. Seehandlung zu Berlin, den Bau und Lieferung eines Schleppdampfbootes in Eisen in unserem Namen zu unterhandeln, Preis und Bedingungen festzusetzen und den übereingekommenen Contract vorbehaltlich unserer Bestätigung und Ratification, welche nach Mittheilung innerhalb 14 Tagen zu erfolgen in allen seinen Bestimmungen abzuschließen.*

Später wurde dieses Projekt indessen nicht mehr erwähnt und Tischbein befand sich wieder in Schlesien. Ob er dort nur mit der Überwachung der beiden Dampfmaschinen beschäftigt war oder auch andere Aufgaben übernahm, geht aus Harkorts Briefen nicht mehr hervor. Meist wird er nur noch in dritter Person in einer Korrespondenz zwischen Harkort und dem Anwalt Justizrath Dziuba in Breslau erwähnt, der die Streitsache mit dem Grafen vor Gericht vertrat. An diesen schrieb Harkort am 24. Dezember 1836<sup>28</sup>:

*Über den jetzigen Aufenthalt des Herrn Tischbein können wir leider nichts bestimmtes sagen, da ein Privatschreiben vor längerer Zeit nach Breslau an ihn adressiert, unbeantwortet geblieben. Sollte sein Anwalt Herr Klapper in Ratibor, welcher seinen Prozeß mit dem Grafen zu führen hat, nichts von ihm wissen, so könnten vielleicht Herrn Carl und Gustav Harkort in Leipzig, wenn Sie sich der Kürze halber directe an dieses Haus zu wenden die Güte haben wollten, bei den dortigen Eisenbahnen-Ingenieuren über seinen Aufenthalt etwas Näheres in Erfahrung bringen, was seiner [zugesagten?] Zeugnissen wegen eben so nöthig als wichtig ist.*

Nicht nur Harkort scheint sich also mit dem Grafen vor Gericht wiedergetroffen zu haben. Dies kann damit zusammenhängen, daß die Kosten für die Aufstellung und die Probeläufe der Dampfmaschinen einschließlich Tischbeins Salär vertragsgemäß vom Käufer zu tragen waren. Aber wie dem auch sei, für Harkort war Tischbein nun verschwunden.

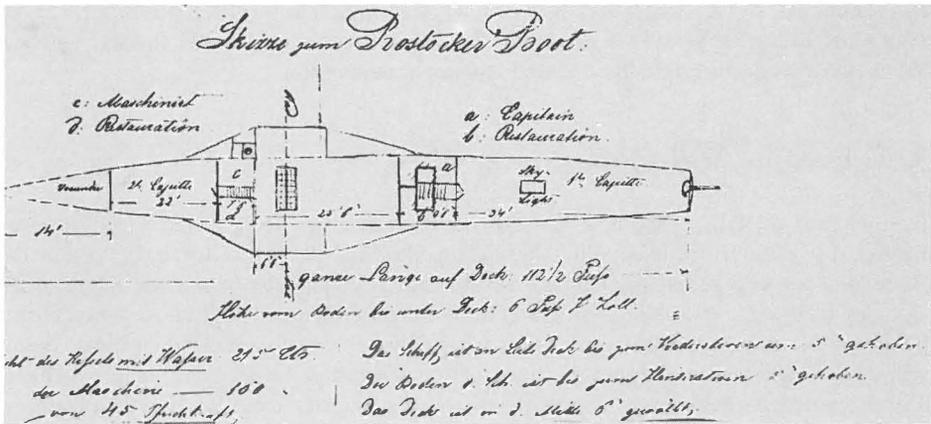
Die Ironie der Ereignisse wollte es, daß Harkort sich nach der Trennung von Tischbein auch mit Schiffahrtsdingen beschäftigte. So baute er 1834 in seiner Maschinenfabrik bei Duisburg die Maschine für den Mindener Weserdampfer FRIEDRICH WILHELM III., der 1835 bei Westphal, Strack & Co. in Ruhrort vom Stapel lief.<sup>29</sup> Dies war übrigens Tischbeins Vetter Wilhelm Strack, den wir schon erwähnt haben. Weitere Schiffahrtsaktivitäten Harkorts bezogen sich ab 1836 auf die Rhein-See-Schiffahrt mit speziell gebauten Seglern.

## 2. Schiffbau in Buckau

Über den Verbleib Tischbeins in dieser Zeit ist nichts bekannt. In den Quellen taucht sein Name erst wieder in Buckau bei Magdeburg auf. Dort war 1837 die »Magdeburger Elb-Dampfschiffahrts-Compagnie« gegründet worden. Die benötigten Schiffe beabsichtigte man auf einer in Buckau zu errichtenden Werft selbst zu bauen. Diese Aufgabe wurde Albrecht Tischbein übertragen, wozu bald auch die Einrichtung einer Maschinenfabrik kam.<sup>30</sup> Alsbald begann unter Tischbeins Leitung der Bau des ersten Schiffes, eines hölzernen Raddampfers mit dem Namen KRONPRINZ VON PREUSSEN. Der Stapellauf erfolgte am 16. August 1837.<sup>31</sup> Zuvor hatte die Gesellschaft ihren Aktionären mitgeteilt, daß *die rühmlichst bekannten Kenntnisse und Erfahrungen des in diesem Fache höchst ausgezeichneten Herrn Roentgen zu Rotterdam und die Tüchtigkeit des Hrn. Tischbein, welcher, nach dem Princip des Herrn Roentgen und mit Benutzung seiner patentirten, sich auf dem Rhein so sehr bewährten Dampfmaschine, den Bau hier unter unseren Augen bewerkstelligt, uns täglich mehr die Überzeugung gewähren, daß dieses Dampfboot die Schwierigkeiten glücklich besiegen wird, die bis jetzt noch kein Dampfboot beym niedrigen Wasserstand der Elbe zu überwinden vermochte.*<sup>32</sup>

Ganz offensichtlich war es also Tischbeins Lehrzeit bei seinem berühmten Vetter gewesen, die ihm zu der Stellung in Buckau verholfen hatte. Die Maschine der KRONPRINZ hatte er in Buckau nach Roentgens Plänen hergestellt.<sup>33</sup> In den nächsten Jahren entstanden unter Tischbeins technischer Direktion eine ganze Reihe von Schiffen auf der von ihm eingerichteten Werft, fürs erste allerdings noch sämtlich aus Holz. Er war zu dieser Zeit der Meinung, daß Holz das bestmögliche Material sei<sup>34</sup>, *wie er denn im allgemeinen dafür halte, daß ein eisernes Schiff leichter einbeule, sich durchbiegen und nicht im Stande sein werde, die gerade Linie zu halten, die ihm bei der Fabrikation gegeben worden.*

Im Laufe der Zeit änderte Tischbein in diesem Punkte seine Überzeugung. Ab 1846 entwarf und baute er eiserne Dampfer, so zum Beispiel den 36,6 m langen Radschlepper MAR-SCHALL VORWÄRTS für die »Gesellschaft für Dampfschiffahrt mit England« in Bremen. Er äußerte sich nun so<sup>35</sup>:



Dampfboot MINISTER VON LÜTZOW. (Slg. Hans Rindt [†])

Freilich pflege man bei hölzernen Schiffen die unangenehme Erfahrung zu machen, daß dieselben, indem Wasser vom Holze eingezogen werde, nachmals ein vermehrtes Gewicht und mithin einen größeren Tiefgang bekommen ...

Späterhin baute Tischbein nur noch eiserne Schiffe. 1847 wurde in Buckau auch ein Auftrag aus Rostock ausgeführt, und zwar der Bau des Personenraddampfers MINISTER VON LÜTZOW für Haase und Paepke.

Dies scheint nach langen Jahren das erste Mal gewesen zu sein, daß Tischbein geschäftlich in seiner Vaterstadt zu tun hatte. In Rostock lebte noch immer seine Familie. Bald nach Antritt seiner Stellung in Buckau gründete der Mittdreißiger Tischbein nun auch eine Familie. Am 2. April 1838 heiratete er Luise Koch, die Tochter des (Buckauer?) Kaufmannes Koch. Bald darauf, nämlich am 3. Januar 1839, wurde der Sohn Alfred Albrecht Ludwig August geboren. Mit diesem, der später wie sein Vater Ingenieur wurde, verwechselt die Literatur Albrecht Tischbein gelegentlich aufgrund der Namensähnlichkeit.<sup>36</sup> Auch Tischbeins übrige Kinder, insgesamt sechs, kamen alle in Buckau zur Welt.<sup>37</sup> 1840 folgte dem ersten Sohn der zweite, Moritz August Albrecht. Danach kamen Clara (1843), Albrecht Ludwig Max (1845), August Albrecht Ludwig (1848) und schließlich noch Hans Albrecht Ludwig (Jahr?). Moritz begann mit 17 Jahren in Rostock eine Lehre als Schiffbauer bei Otto Ludewig, allerdings im Holzschiffbau.<sup>38</sup>

Albrecht Tischbein muß seine technische Arbeit in Buckau hervorragend ausgeführt haben. Seinem Ruf als Schüler Roentgens fügte er alsbald einen eigenen hinzu. Während seiner Buckauer Zeit wurden auf der Werft 33 Schiffe erbaut, darunter 14 aus Eisen. Daneben befaßte man sich mit Einrichtungen für Brennereien und Zuckerfabriken.<sup>39</sup> Tischbein zog auch andere fähige Ingenieure nach Buckau, z.B. Brami Andreae.<sup>40</sup> Auch als Vorgesetzter scheint er eine glückliche Hand gehabt zu haben.<sup>41</sup> So wie er selbst einst bei seinem Vetter Roentgen den Maschinenbau erlernt hatte, nahm nun auch Tischbein Lehrlinge auf, die in der Regel ein Lehrgeld zu zahlen hatten. Einer von ihnen war Rudolf Wolf, dessen Name die Buckauer Fabrik später einmal tragen sollte.<sup>42</sup> War Tischbein auch ein genialer Ingenieur und guter Vorgesetzter, so brachte er für die Rentabilität der Werft dennoch vielleicht nicht genügend Interesse auf.<sup>43</sup>

Die Umstände, die dazu führten, daß Albrecht Tischbein seine Stellung in Buckau aufgab, sind bis jetzt unbekannt. Die oben angesprochenen Verhältnisse mögen eine Rolle gespielt haben, aber ebenso kann es der Wunsch gewesen sein, endlich nicht mehr abhängig

sein zu müssen. Die Kontakte nach Rostock, wie sie beispielsweise durch den Bau der MINISTER VON LÜTZOW bestanden, könnten Tischbein die Augen für ein Projekt geöffnet haben, welches dort im Jahr 1850 Gestalt anzunehmen begann.

### 3. Neubeginn in Rostock

Rostock war im Jahre 1850 eine Hafenstadt, die sich einer der größten Segelfloten im Bereich des späteren Deutschen Reiches rühmen konnte. Befördert durch das System der Partenreederei und gerade in diesen Jahren durch den Wegfall der britischen Navigationsakte beschleunigt, entwickelte sich die Trampfahrt mit hölzernen Seglern auf einen Höhepunkt zu. Natürlich dachte niemand von den Kapitänen und Reedern dieser Flotte daran, sich etwa einen eisernen Dampfer anzuschaffen. Derartige Gedanken, wenn überhaupt erörtert, wurden höchstens mit Spott abgetan. Zudem lagen die Kosten für einen Dampfer viel höher als für ein gleich großes Segelschiff, die Kosten für die Kohle noch nicht einmal gerechnet.

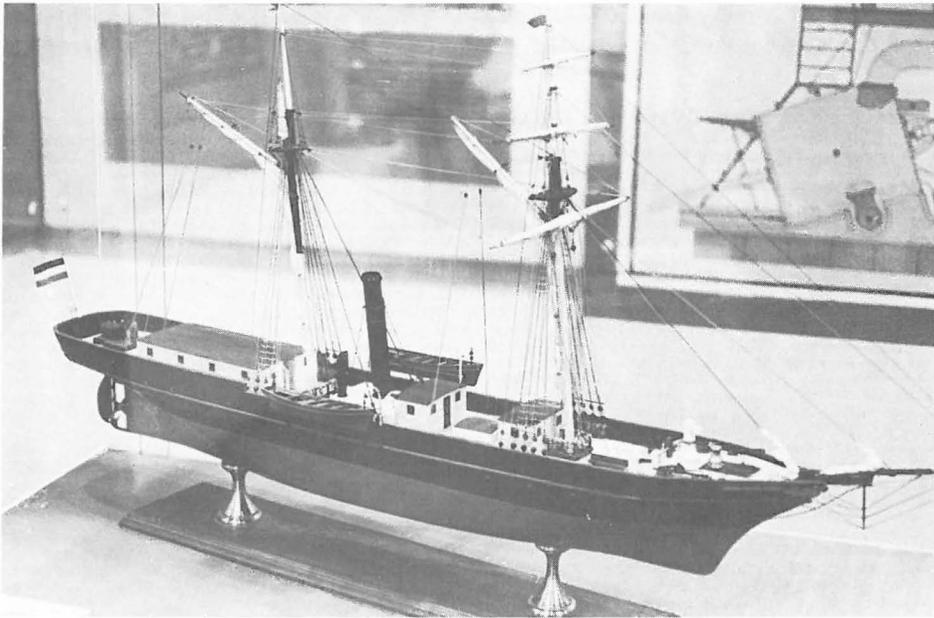
Trotzdem entstand eine Gesellschaft, die sich die Einrichtung eines Liniendienstes mit Dampfschiffen zwischen Rostock und St. Petersburg zum Ziel gesetzt hatte. Vorbild waren schon bestehende Liniendienste ähnlicher Art, z.B. Dampfschiffe zwischen Lübeck und der russischen Hauptstadt. Vom Zaren persönlich privilegiert, war diese Route Rußlands Ausfalltor nach Westen, viel bequemer und schneller als die desolaten Landwege.<sup>44</sup> Die weiteren Ereignisse lassen sich in einem Artikel aus dem »Rostocker Anzeiger« vom 23. Oktober 1898 nachlesen:

*Im Jahre 1850 hatte sich in Rostock eine Reedereigesellschaft gebildet, welche einen regelmäßigen Dampfschiffsverkehr zwischen Rostock und Petersburg ins Leben rufen wollte. Man beabsichtigte, auf dieser Linie zwei eiserne Schraubendampfer laufen zu lassen. Gleichzeitig suchte man E. E. Rat für das Projekt zu interessieren und wandte sich im Oktober 1850 mit der Bitte an ihn, sich an dem geplanten Unternehmen mit einem Aktienkapital von 16 000 Taler zu beteiligen. Der Rat wollte anfangs jedoch nur ... Taler dazu hergeben, erteilte dann aber, nachdem die damalige Stadtverordnetenversammlung die Unterstützung des Unternehmens aus städtischen Mitteln befürwortet hatte, seine Zustimmung zur Zeichnung von 16 000 Taler, indem er hieran die Bedingungen knüpfte, daß die Schiffe nicht unter der gebräuchlichen Verwaltung eines Korrespondentreeders, sondern unter Administration eines erwählten Direktoriums fahren sollten, und daß ferner die Kassenvorräte der Reedereigesellschaft nicht in den Händen eines Rechnungsführers zu belassen, sondern auf der Rostocker Bank zu belegen seien.*

*Die beiden Schraubendampfer sollten auf einer Rostocker Werft erbaut werden, da aber ein dem Bau eiserner Schiffe dienendes Fabriketablisement damals noch nicht in Rostock bestand, so mußte ein solches erst ins Leben gerufen werden. Der Schiffsbaumeister Zeltz beschloß, eine Werft für den ihm übertragenen Bau der beiden Schraubendampfer zu errichten, und die damalige Stadtverordnetenversammlung genehmigte zu dem Zwecke im November 1850 die Überlassung einer dem Hospital zum Heiligen Geist gehörenden Ackerparzelle an Herrn Zeltz. Auf diesem vor dem Kröpelintore an dem Ufer der Unterwarnow belegenen Platze wurde nun von der Firma Zeltz & Tischbein die Werft errichtet, auf welcher man dann mit dem Bau der beiden eisernen Schraubendampfer begann. Der Betrieb der ersten Rostock–St. Petersburger Dampfschiffahrtsgesellschaft sollte aber, bevor er noch eröffnet war, eine Störung erleiden. In einer am 18. März 1851 veranstalteten Zusammenkunft der Reederei beantragten die für die beiden Dampfer bereits engagierten Kapitäne, die sich mit Geldmitteln an dem Unternehmen beteiligt hatten, ihre sofortige Entlassung und verwei-*

gerten die weitere Einzahlung von Geldern, indem sie gegen jede Veränderung im Bau der Schiffe protestierten. Demgegenüber erklärte die Reederei, daß die Veränderungen nur derart seien, daß durch sie die Bestimmungen, auf deren Grundlage die Reeder ihre Parten gezeichnet hatten, nicht verschoben würden. In dieser schwierigen Lage wandte man sich an den damals regierenden Grossherzog Friedrich Franz II. mit der Bitte um finanzielle Beihilfe. Seine Königliche Hoheit brachte dem Unternehmen, welches für die Entwicklung von Rostocks Handel und Verkehr so überaus wichtig war, ein warmes Interesse entgegen und bestätigte dieses dadurch, daß er sich im Mai 1851 bei den beiden Schraubendampfern für die Fahrt zwischen Rostock und St. Petersburg mit 118 Part (8000 Taler) beteiligte. Durch diesen hochherzigen Akt des Fürsten wurden nun die Zuschüsse der Kapitäne, welche ihre Entlassung genommen hatten, und die Petersburger Gelder entbehrlich. Wenige Tage später, am 17. Mai, fand wiederum eine Versammlung der Reeder statt, in welcher zwei andere Schiffer zu Kapitänen der beiden Schraubendampfer unter der Bedingung gewählt wurden, daß jeder von ihnen sich mit einer Summe von 1000 Talern an dem Unternehmen beteiligte. Ferner teilte die provisorische Direktion der Gesellschaft mit, daß seine Königliche Hoheit der Grossherzog auf eine ihm vorgetragene Bitte hin genehmigt habe, eines der Schiffe nach seinem erstgeborenen Sohne ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ zu benennen, während der Großadmiral der russischen Flotte gestattet habe, das zweite Schiff auf den Namen GROSSFÜRST KONSTANTIN zu taufen.

Was Tischbein betrifft, so wurde mit diesem Text, der die Verhältnisse bei der Gründung dieser Dampfschiffahrtsgesellschaft lebendig beschreibt, ein wenig vorgegriffen. Der in Rostock etablierte und für seine unvoreingenommene Haltung bekannte Schiffbaumeister Wilhelm Zeltz<sup>45</sup> war Holzschiffbauer. Auf das Geschäft mit dem Bau eiserner Dampfer, noch dazu modernster Schraubendampfer, die man zu der Zeit üblicherweise in England bestellte, konnte er sich nur einlassen, wenn er schon einen Weg zur Realisierung derart



Modell des Schraubendampfers ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ, erbaut 1851/52 bei Zeltz & Tischbein in Rostock. Schiffahrtsmuseum Rostock. (Foto: Hückstädt)

anspruchsvoller Pläne sah. Dieser Weg muß der Zusammenschluß mit Albrecht Tischbein gewesen sein, der bereits einen Ruf besaß und der vor allem Buckau verlassen konnte (oder wollte). Tischbein hätte sich, auch bei genügenden Geldmitteln, allein nicht so schnell und problemlos in Rostock selbständig machen können. Er besaß nämlich nicht die erforderlichen Bürgerrechte. Diese beantragte er erst am 24. Juli des gleichen Jahres.<sup>46</sup>

Mit Zeltz war Tischbein übereingekommen, daß dieser nach drei Jahren wieder aus dem gemeinsamen Unternehmen ausscheiden sollte.<sup>47</sup> Allein aus dieser Tatsache kann man auf ein nur temporäres Zusammengehen der beiden zu gegenseitigen Nutzen schließen. Zeltz hatte im übrigen auch seine Holzschiffswerft keineswegs aufgegeben, sondern betrieb sie parallel zu seinem Engagement mit Tischbein weiter. Sie fand ihr Ende erst 1897, als die Krise der Segelschiffahrt den Rostocker Holzschiffswerften den Garaus machte.<sup>48</sup>

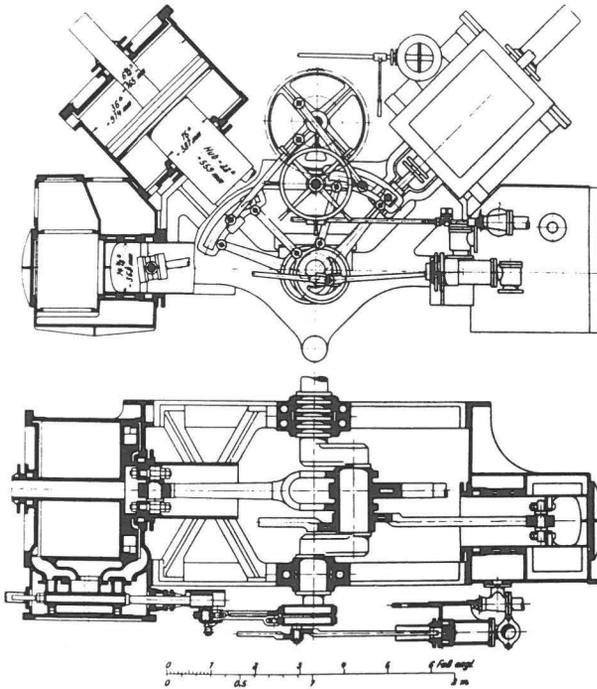
Am 9. September 1851 war es dann soweit, daß der erste der beiden Dampfer, die ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ, vom Stapel laufen konnte, am 23. Dezember des gleichen Jahres gefolgt von GROSSFÜRST CONSTANTIN.<sup>49</sup> Die Probefahrt der ERBGROSSHERZOG war zur allseitigen Zufriedenheit der geladenen Gäste am 26. November, zu spät, um noch in diesem Winter eine Reise antreten zu können. Die Übernahme durch die Reederei erfolgte dann auch erst am 23. Februar 1852, und einen Tag später ging das Schiff auf seine erste Reise – des Eises wegen *um 5 1/2 Uhr abends aus Warnemünde nach London mit Waizen und Gerste*.<sup>50</sup> Seine Maschine war, ebenso wie die des Schwesterschiffes, in der Maschinenfabrik in Buckau, Tischbeins ehemaliger Wirkungsstätte, gebaut worden und mit der Eisenbahn über Bad Kleinen–Bützow nach Rostock gelangt.<sup>51</sup> Beide Schiffe zusammen kosteten 64 000 Taler, was mit der Angabe der Beteiligung des Großherzogs von 1/8 der Bausumme = 8 000 Taler übereinstimmt.<sup>52</sup> In London erregte die ERBGROSSHERZOG durch ihr elegantes Aussehen überall Aufsehen und erwies sich im übrigen als vorzügliches Seeschiff, welches seinem Erbauer alle Ehre machte.

Außer der Ehre hatte Tischbein allerdings auch allerhand Ärger mit seinem ersten Schiffe. Er hatte, wie es auch späterhin immer wieder seine Art war, sich beim Bau nicht sklavisch an die kontraktlichen Abmachungen zur Bau-Ausführung gehalten, sondern mit

218. Sanftleben, C. „Erbgrossherzog Friedrich Franz“, N. Schrauben-Dr., 70 L., Hft. — 3 April aus W. n. London mit Waizen. 4 im S. 8 Morgens in London v. Hslof. 10 in L. in Pdg. n. Kopenhagen und St. Petersburg. 1 Mai in L. clar. n. Hslof und St. Petersburg und 1 auch v. Grawefen. Den — im S. v. L. (3 Passagiere n. Helsingör) n. Hslof. 7 v. London zu Warnem. mit Stückgut und 2 Passagieren. 10 Abends 8 Uhr aus W. n. St. Petersburg mit Stückgut und Passagieren, 2 v. London und 4 v. Hslof. 19 laut Bericht aus Rival südlich von Pochland am Ufer befestigt. 24 in St. Petersburg v. Hslof (bis Rival in 66 Stunden). 29 v. St. P. n. Hslof. 3 Juni v. St. Petersburg zu Warnem. mit Gütern und 13 Passag. 5 Juni aus W. n. St. P. mit Gütern und 20 Passagieren. Den — unter Gotthard gefahren v. D.S. „Großfürst Konstantin.“ 9 in Kronstadt. Den — v. St. P. n. Hslof. 26 v. St. P. in Hslof mit 27 Passagieren; warc an der Wehl. Küste während eines starken Nebels auf ein Felsenriff geraten, wodurch die Rückreise sich um 2 Tage verlängerte. 3 Juli pr. Capitain Fr. R. d'offo aus W. n. St. Petersburg mit Gütern und 17 Passagieren. 8 in St. P. v. Hslof. 17 Morgens 10 Uhr v. St. P. und von Kronstadt M. 3 1/2 Uhr mit N.W. Wind, Abends N. Wind. 2 Morgens 3 Uhr zu Warnem. in 83 Stunden mit 7 Passag. und Gütern. 31 aus W. n. St. P. mit 5 Passag. und Gütern. 4 Aug. M. 2 Uhr in Kronstadt v. Hslof. 14 3 Uhr M. v. Kronstadt. 16 M. 2 1/2 Uhr passiert das D.S. Großf. Konstantin 12 Meilen SW. v. Dagerort. 18 8 1/2 Uhr zu Warnem. mit 4 Passagieren und voller Ladung. 28 v. Hslof 2 Uhr, 3 Uhr aus W. n. St. Petersburg mit 30 Passagieren und Gütern. 2 Sept. Morg. 5 Uhr in Kronst. und 9 Uhr in St. P. v. Hslof. 11 von Kronstadt M. 2 Uhr.

18 M. 1 Uhr zu Warnemünde, 2 Uhr in Hslof mit 25 Last Stückgut. 25 aus W. n. St. Petersburg mit 10 Passagieren und Gütern. 29 Abends 6 Uhr in Kronst. v. Hslof. 10 Oct. Morg. 4 Uhr v. Kronst. 15 Morgens 6 Uhr zu Warnem. und 7 1/2 Uhr in Hslof v. St. P. mit Stückgut und 1 Passag. 23 Oct. aus W. n. St. P. mit 6 Passagieren und 14 Last Gütern. 28 in Libau, um einen in dem schweren Sturm am 26/27 erlittenen kleinen Schaden an der Maschine zu reparieren. 3 Nov. Morgens auf der Kronst. Höhe, lt. Nachricht mit dem „Makelbitt“, am 7 Nov. v. St. P. in Hslof angekommen. Den — Nov. v. Kronst. n. Hslof. 16 um 2 Uhr Morgens zu Warnem. mit Ballast, um 8 1/2 Uhr ungefähr vor der Stadt. 22 Dec. aus W. n. Leith mit Waizen. 24 im S. und 26 in Swinoer bei Mandal, nachdem er im Weststurm den Jagerebaum und Schangfleitung verloren und 3 Rehlingsflößen gekrochen, wodurch das Schiff etwas leet geworden. Nach der notwendigen Reparatur gedachte Capitain K. bei erstem guten Wetter seine Reise fortzusetzen. Lt. Brief des Capt. Jely vom 5 und 8 Januar 53 resp. aus Christianland und Mandal war Capt. K. noch in Swinoer. 17 Jan. 53 in Leith v. Hslof. 28 v. L. n. Oranzenoth, gedachte am 1 Febr. v. G. n. Hslof mit Kohlen abzugehen. 1 Febr. v. G. n. Hslof. 15 im S. v. G. n. Hslof mit Kohlen und 16 n. Helsingör wegen Eis retour. 22 hat wegen Schwere nicht durchkommen können, und ist nördlich gegangen, um die Reise durch den gr. Belt zu machen. 23 hat wegen des Eises auch nicht durch den gr. Belt kommen können. 27 in den Hafen v. Helsingör (mit noch 2 anderen Dänischen Schiffen) angekommen, da befonders längs der Küste der Sund mit Treibeis angefüllt war. 28 März noch im Hafen v. Helsingör. 8 April v. G. zu Warnem. mit 150 To. Kohlen, 10 Fässer Seirup &c.

*Die Fahrten des Dampfers ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ in den Jahren 1852 bis Frühjahr 1853. (Aus: D. G. Gütschow [wie Anm. 50]).*



*Eine nach Tischbeins Plänen in Buckau gebaute Dampfmaschine für ein Schraubenschiff. Ähnlich mögen die Maschinen für die beiden ersten Rostocker Seedampfer ausgesehen haben. (Aus: C. Matschoß: Die Entwicklung der Dampfmaschine. 1901)*

seinem erfinderischen Geist allerlei Verbesserungen eingebracht. Neben dem teilweisen Gebrauch stärkerer Schiffsbleche hatte er zwei zusätzliche Querschotte eingebaut und überdies erreicht, daß das Schiff eine größere Tragfähigkeit bei nur leicht erhöhtem Tiefgang besaß. Diese Eigenschaften konnten dem Besteller nur recht sein, doch traten bei der Ablieferung des Dampfers Schwierigkeiten auf, die in einem Sitzungsprotokoll des 1. Quartiers des Rostocker Stadtparlaments sehr deutlich werden<sup>53</sup>:

*Das Schiff ist größer und stärker gebaut und hat einen größeren Laderaum, als contractlich bedungen war; dadurch geht es allerdings etwas tiefer, als vorgeschrieben wurde. Das Schiff sollte nach dem Baucontracte bei vollständiger Ausrüstung mit Maschine, Kessel, Wasser in demselben noch 150 tons Güter und 20 tons Kohle tragen können und damit 7 1/2 Fuß engl. Maß tief gehen. Bei der ersten Reise des FRIEDRICH FRANZ nach London hat selbiges hier nur 42 Last Gerste, 22 Last Weizen und 1 Last Erbsen geladen, was ungefähr einem Gewicht von 206 tons gleichkommt, und ging damit 7 Fuß 9 1/2 Zoll engl. tief. Bei der Rückkehr auf hier war dem Capitän aufgegeben: das eingenommene Gewicht genau zu vermerken und es ergab sich, daß das Schiff 184 tons Güter und 35 tons Kohle geladen hatte, bei einem Tiefgang von 8 Fuß 11 Zoll engl. Maß; es hätte auch noch 10 tons Güter mehr laden können, wenn solche augenblicklich vorrätig gewesen wären. So daß sich also eine Tragfähigkeit von 229 tons herausstellt, was 59 tons mehr beträgt, als contractlich bedungen war. (zu der heute angetretenen zweiten Reise hat es 64 Last Weizen und 1 Last Saat eingenommen).*

*Der Ladungsraum ist um 3.000 Kubikfuß größer als vorgeschrieben war. Es folgt hieraus also, daß die Bauausführung zum Vorteil der Rhederei ausgefallen ist; denn da das Schiff größere Tragfähigkeit und einen größeren Laderaum hat, so kann letzteres besonders nur vorteilhaft genannt werden, weil von und nach Petersburg, der eigentlichen, für das Schiff*

bestimmten *Tow*, mehr leichte Güter als schwere zu erwarten sind. Was nun den Tiefgang des Schiffes betrifft, so ist solcher kein Hinderniss, daß es nicht sowohl hier— wofür die Erfahrung vorliegt— als auch zu Petersburg von Stadt zu Stadt auffließen könne; denn nach sorgfältigen Erkundigungen, auch bei dem Oberlootsen, der hier vor zwei Jahren am heil. Damm anwesenden russischen Flotte, ist auf der Newa in der Regel 9 Fuß Wasser, im Minimum 8 Fuß, letzteres aber nur selten. Als weiteren Vorthelle, welche die Erbauer der Rhederei gewährt haben, ist anzusehen, daß sie auf Wunsch des Directoriums in mehrere Schiffstheile stärkere Bleche verwendet haben, als contractliche Bestimmung war, auch außercontractlich durch Herstellung von zwei wasserdichten Schotten das Schiff mehr gegen die Gefahr eines Lecks gesichert haben.

Beides hat natürlich Einfluß auf den Tiefgang des Schiffes, da es das Gewicht des Schiffskörpers vermehrt. Im Übrigen hat sich das Schiff auf der ersten Reise nach London als ein vorzügliches bewährt; die Maschine ist gut; der Kohleverbrauch derselben ist bedeutend geringer als bei manchen anderen auch gut genannten Schiffsmaschinen, und die Kessel producieren hinreichend Dampf auch bei der schnellsten Bewegung des Propellers. Bemerkenswert wird noch, daß die verspätete Ablieferung darin ihren Grund habe, daß die gewünschten Bleche erst besonders von England haben verschrieben werden müssen.

In Erwägung aller dieser Umstände proponiert nun E. E. Rath, daß die Stadt, als Rheder mit einem Achtel-Parte trotz des größeren Tiefgangs des Schiffes die Annahme desselbigen genehmige, auch die Erbauer von der contractlichen Conventionalstrafe für die verspätete Ablieferung liberire. Beides ist in der letzten Plenarversammlung von der übrigen Rhederei und auch wie nachträglich berichtet wird, von Sr. Königl. Hoheit dem Großherzoge bereits

200. Jely, F. F. „Erbgroßherzog Friedrich Franz“, R. Schraubendampfschiff, 70 L. RPN. — 24 Febr. 5½ Uhr Abends aus W. n. London mit Waizen u. Gerste. 25 Nachmittags S. paßirt. 1 März Mittags v. Rostock in London, 10 in L. clar., abgegangen u. auch 10 v. Gravend. n. Rostock. Den — im S. n. 16 Abends 9 Uhr v. London zu Warnemünde mit Stückgut. Die letzten Meilen dieses Schiffes finden sich unter Sanktleben (218). Capt. Jely führte dann den „Großfürst Constantin“, R. Schraubendampfschiff, 70 L. RPN. — 22 Mai aus W. n. St. Petersburg mit Gütern u. 4 Passagieren Den — v. Rostock in St. P. Den — Juni v. St. P. n. Rostock. 9 Nachmittags v. St. Petersburg zu Warnem. mit Gütern u. 25 Passag. 19 v. W. n. St. P. mit Gütern u. 5 Passag. 23 Nachmittags v. Rostock in St. P. glücklich nach einer sehr reichen Reise. Den — Juli v. St. P. n. R. 7 v. St. P. zu Warnem. (in 89 Stunden) mit Gütern und 15 Passag. 17 v. W. n. St. P. mit Gütern u. 5 Passag. 22 v. Rostock in St. P. Morgens 8 Uhr (fast immer contr. Wind). 31 5 Uhr Abends v. Kronstadt n. R. 4 Aug. Morg. 10 Uhr zu W. u. 11 Uhr in R. mit 70 Last Stückgut u. 6 Passag. 8 aus W. n. Kopenhagen mit 111 Passag. u. 8 W. 5½ Uhr v. Rostock in R. 12 v. R. n. R. u. 12 v. Kopenhagen zu Warnemünde mit den 111 Passag. rejour. 14 aus W. n. St. Peterb. mit Gütern u. 9 Passag. 17/18 Nachts v. Rostock in Kronstadt (79 Stunden). 28 Abends 9 Uhr v. R. n. R. u. 2 Sept. 11 Uhr Morg. zu W. u. 12 Uhr in R. v. St. P. mit Gütern u. 2 Passag. Bei Dagersort 30 Aug. 9 Uhr Morgens das Ds. „Adladmir“, 31 Abends das Ds. „Friedrich Franz“ bei Fardø paßirt. 11 aus W. n. St. P. mit 16 Last Gütern u. 15 Passag. 15 4 Uhr in Kronstadt (84 St. Reife). 21 aus St. Peterb. berichtet, daß das Schiff erst mit Gütern auf Stettin geht. 25 v. Kronstadt n. 30 12½ Uhr zu Swinem. u. 4 Uhr W. n. in Stettin v. St. P. mit 3 Passag. 27 Nachts 12½ Uhr das Ds. „Friedr. Franz“ gesehen. Den — Oct. in St. Waundl. laden via Rostock zugleich wieder bef. v. St. P. n. Stettin. 7 v. St. P. via Stettin zu Warnem. mit Gütern. 9 aus W. n. St. P. mit 27 Last Stückgut u. 3 Passag. 14 früh Morgens in St. P. v. Rostock. Hat am 19 eine Extrafahrt n.

Stettin u. v. St. demnächst n. St. P. zurück und etwa 31 Oct. seine letzte Reise n. Rostock zurückmachen sollen. — 25 v. St. P. zu Swinem. n. Stettin telegraphirt, die Entladung sollte schnellstens beischafft und demnächst das Schiff mit Rading u. St. P. zurücksendet werden. 29 W. 2 Uhr v. Stettin n. St. P. mit 9 Passag. 3 Nov. Morgens auf der Kronstädter Bude angekommen. 11 Morgens 7 Uhr v. Kronstadt mit dem Ds. „Friedr. Franz“, Wind W. W. bei 10° Kälte. Die Wucht v. R. bis Follbaten dicht mit Treibeis zugelegt, wozu noch die Maschine von Zeit zu Zeit stoppte, indem sich Eis in dieselbe einsog. Der „Erbgroßherzog Fr. Franz“ wurde deshalb genöthigt, vor Anker zu gehen, um nicht durch das in's Treiben gelaufene Eis auch dem Fahrwasser versetzt zu werden, bevor es ihm möglich geworden, die Maschine wieder zu gebrauchen. Um 11 Uhr W. glücklich in offenes Wasser gelangt. Der „Fr. Fr.“ war so weit zurück, daß er auch Sicht gekommen u. geblickten. 15 3 Uhr W. n. Warnem. u. 4 Uhr vor Rostock. Wegen der zwischen R. u. St. P. unterbrochenen Communication nur ca. 5 Last Güter angebracht. Der „Fr. Fr.“ hat leer abgehen müssen. 30 Dec. 2½ Uhr W. n. W. n. London mit 63 Last Waizen. 31 Mittags im S. u. 5 Jan. 53 aus Christianland u. 8 Jan. aus Mandal berichtet, daß er dort Sturm es halber habe einlaufen müssen, aber keinen Schaden erlitten, außer, daß die Ruderspinne sich gelöst, was er mit seinen eigenen Leuten in Mandal reparirt. Der Sturm hielt noch an; Capt. Koffow war noch in Swinöer bei Mandal. 14 Jan. v. Mandal bei D. W. D. Wind südlich mit Schnegrsböer. 15 Wind veränderlich bei hohem Segang aus W. 16 Morgens S. D. Stimmisch, W. schwerer Sturm aus W. n. W. bis W. die mit Regen bei hoher See. 17 W. Stimmisch, Abends 5 Uhr zu Gravend, 9 Uhr in London. 17 in L. in Bg. n. Rostock. 29 fertig zum Abgang. 30 Morgens 3 Uhr v. L. 2 Febr. Segen und 3 12 Uhr Mittags Ostfingor paßirt. 4 Morg. 3 Uhr zu Warnemünde und 8½ Uhr in Rostock v. L. mit Stückgut. (225 Fäßer Eisp., 25 Säcke Fleisch, 20 Ballen Caffee, 10 Risten Caffee, 140 Bündel Eisen, 20 Celli Zinn, 7 Fäffel u. 2000 Stück Anker u.) 11 April aus W. n. Reich mit Waizen u. Delfinen. 14 im S. v. R. n. Reich mit Waizen. 17 in Reich.

*Die Fahrten der GROSSFÜRST CONSTANTIN 1852 bis Frühjahr 1853. (Nach D. G. Gütschow [wie Anm. 50]). Die Angaben der Quelle beziehen sich auf die Kapitäne. Aus diesem Grund erscheint in der Abbildung die ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ noch einmal.*

geschehen. Nach längerer Discussion concedirt das Quartier ebenfalls hierin unter der Bedingung, daß den Erbauern für die außercontractlichen Verbesserungen nichts bezahlt werde. Zugleich ist die Anfrage gestellt, ob die Stadt ihre Parte in beiden Schiffen gegen Seefahrt versichern solle? Ein Theil des Quartiers ist der Ansicht, daß solches nur für die erste Reise der Schiffe geschehen solle, während Andere die Versicherung für das ganze Jahr proponiren und hierfür geltend machen, daß die Vertreter der Commüne sich gegen diese verpflichtet halten müßte, sie gegen den möglichen Verlust eines Capitals von 16000 Thalern, wie die Stadt es in beiden Schiffen habe, sicher zu stellen.

Das Rostocker Schifffahrtsmuseum besitzt ein Modell, welches ein außerordentlich gefälliges, fast yachtartiges Fahrzeug zeigt. Tischbein hatte aber nicht nur ein schönes Schiff abgeliefert, sondern vor allem den ersten in Deutschland entstandenen eisernen Seedampfer mit Schraubenantrieb gebaut. Frühere Dampfer deutscher Werften waren ausnahmslos Raddampfer für die Binnenfahrt gewesen. Überhaupt war die Werft von Zeltz und Tischbein die erste in Deutschland, die speziell und nur zum Zwecke des Baus eiserner Seeschiffe gegründet worden war.

Im April machte die ERBGROSSHERZOG ihre zweite Fahrt nach England und trat dann am 10. Mai 1852 um acht Uhr abends von Warnemünde aus ihre erste Fahrt nach St. Petersburg an. An Bord waren zwei Fahrgäste aus London, vier Fahrgäste aus Rostock und Stückgut.<sup>54</sup>

Da im Mai 1852 auch die GROSSFÜRST CONSTANTIN fertig war, konnten beide Dampfer zusammen jetzt einen regelmäßigen Dienst anbieten, wobei alle 14 Tage in jeder Richtung eine Abfahrt war. Die Privatkajüte mit zwei Betten kostete für eine Strecke 90 Taler, in der 1. Kajüte wurden pro Person und Strecke 42 Taler und 1 Taler für Bedienung erhoben.<sup>55</sup>

Am 22. Juni 1852 strandete die ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ, die mit 28 Passagieren an Bord unter Kapitän Sanftleben aus St. Petersburg ausgelaufen war, im dichten Nebel bei der Insel Gotland auf einem Riff.<sup>56</sup> Um das Schiff wieder flott machen zu können, wurde Hilfe von Land in Anspruch genommen. Nach Löschen der Fracht in harter Arbeit war nach 36 Stunden wieder freies Wasser gewonnen. Der Leiter der Bergungshilfe an Land forderte einen Bergelohn, den er durch vorsorgliche Einbehaltung der gelandeten Fracht sicherte. Kapitän Sanftleben sah sich genötigt, einen Schuldschein über 2500 Taler zu unterschreiben. Mit zwei Tagen Verspätung kam dann die ERBGROSSHERZOG am 26. Juni 1852 morgens in Warnemünde an, ohne Schäden, wie die Zeitung betonte. Für den Kapitän gab es sogleich Ärger und eine Untersuchung der Strandung, die wegen nachgewiesener Schuld zu seiner Suspendierung führte. Bei der nächsten Ausfahrt am 3. Juni führte Kapitän Fr. Kossow das Schiff.

Die beiden Dampfer verkehrten nicht nur zwischen Rostock und St. Petersburg, sondern sie fuhren auch öfter nach London und Hamburg. Hinsichtlich der Frachtbeförderung waren sie ziemlich gut ausgelastet, Passagiere gab es weniger.<sup>57</sup> Zuweilen allerdings waren bedeutende Persönlichkeiten an Bord, so z.B. der *Gouverneur der russisch-nordamerikanischen Besitzungen*, der sich mit mehreren Beamten und Offizieren sowie 30 Soldaten am 10. September 1853 in St. Petersburg einschiffte und am 14. September 1853 in Rostock ankam, von wo er nach Hamburg weiterreiste.<sup>58</sup> Nach Beendigung des ersten Betriebsjahres 1852 zeigte die Bilanz einen Gesamtgewinn für beide Schiffe von zusammen 400 Talern. In die Zukunft sah man mit *gedämpftem Optimismus*, wie ein Zeitungsbericht zeigt<sup>59</sup>:

*Die Fahrten der beiden Schraubendampfschiffe ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ und GROSSFÜRST CONSTANTIN haben im verflossenen Jahre einen Überfluß von ca. 400 Thalern erbracht. Dagegen kommen auf den ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ Verluste von ca. 1000 Thalern, während die GROSSFÜRST CONSTANTIN 1400 Thaler Gewinn einfuhr. Mit diesem geringen Überschuß aber kann das Defizit lange nicht gedeckt werden, welches sich schon im Anfang des Unternehmens dadurch herausstellte, daß die Einschüsse*

der Rheder nicht hinreichten, um die Kosten für die erste Ausrüderung und das Cajüten-Inventarium zu decken. Es wird daherein Nachschuß von 8 Thalern per 512tel stattfinden.

Ist nun das erste Geschäftsjahr keineswegs ein glänzendes zu nennen, so ist doch begründete Hoffnung da, daß uns die folgenden Jahre ein besseres liefern werden. Eine neue Verbindung zwischen zwei Ländern braucht immer mehrere Jahre um in weitem Kreisen bekannt zu werden und Vertrauen zu gewinnen. Um nun künftig den Ruf der prompten Beförderung von Personen und Gütern noch mehr wie bisher zu verdienen, gedenkt die Rhederei in diesem Jahre die Schiffe in der Weise abzufertigen, daß, wie schon gestern erwähnt, jeden 10. Tag ein Schiff von Rostock und eins von Petersburg abgeht.

#### 4. Albrecht Tischbein, Schiffswerft und Maschinenfabrik

Wenn Tischbein, der nach dem Ausscheiden von Wilhelm Zeltz nun Rostocker Bürger und sein eigener Herr war, gehofft hatte, daß der technische Erfolg seiner beiden Dampfer der Werft den Durchbruch bringen würde, so sah er sich getäuscht. Die Mehrzahl der Rostocker Reeder war an der Dampfschiffahrt überhaupt nicht interessiert. Ihre Segler, nach Aufhebung der englischen Navigationsakte von schmerzlichen Fesseln befreit, schickten sich gerade an, die Ozeane der Welt zu erobern. Vom Schwarzen Meer bis zum Fernen Osten und bis nach Südamerika hin konnte man sie antreffen und immer seltener kamen sie den Winter über in ihren Heimathafen zurück, um dort aufzulegen. Es wurde Geld verdient und der Wunsch eines jeden jungen Matrosen war es, dereinst Schiffer eines eigenen Fahrzeuges zu werden. Mit Hilfe der Partenreederei wurde dies oftmals wirklich möglich, und gerade in den 1850er Jahren war ein Schiff durch die in Folge des Krim-Krieges günstige Frachtenlage nach wenigen Fahrten schon bezahlt.

Dampfschiffe paßten in dieses System nicht hinein. Einerseits hatten sie noch nicht den für weltweite Fahrt nötigen Aktionsradius, zum anderen waren sie zu teuer. Ein junger aufstrebender Kapitän hätte soviel Geld nie auf dem begrenzten heimatlichen Kapitalmarkt auftreiben können, sich auch wohl nie in dieser Höhe verschuldet.

Für die Holzschiffe gab es in Rostock eine blühende Wertindustrie. 1852 waren beispielsweise sechs solcher Firmen verzeichnet, und ihre Zahl sollte noch zunehmen.<sup>60</sup> In den Jahren des Krim-Krieges, als Hochkonjunktur herrschte, konnten die Werften alle Bauwünsche nicht ohne Wartezeiten erfüllen.

Albrecht Tischbein erfreute sich eines solchen Ansturms nicht. Allerdings hatte er schon in Buckau gelernt, auch andere eiserne Waren als Schiffe und Maschinen zu liefern. So baute er Ausrüstungen für die Landwirtschaft, für Zuckerfabriken und dergleichen sowie stationäre Dampfmaschinen. Auch mit der Reparatur von Dampfschiffen wurde er bald beschäftigt. So lag im Oktober 1852 der Stralsunder Dampfer STRALSUND für eine Maschinen- und Kesselreparatur an seiner Werft.<sup>61</sup>

Rabbel hat sich ausführlich mit diesen Sachverhalten auseinandergesetzt<sup>62</sup> und kommt zu dem Schluß, daß Tischbein aufgrund relativ niedriger Produktionskosten (Löhne, Eisenzölle) vor allem für Auslandsaufträge eine günstige Wettbewerbsbasis gehabt haben muß, wenn schon aus Rostock keine Aufträge kamen. Als Ausland muß man das damalige Zollausland ansehen. An Orten außerhalb Mecklenburgs waren die Herstellungskosten für Schiffe höher, z.B. in England. Diese Verhältnisse werden illustriert durch eine Meldung der zeitgenössischen Presse<sup>63</sup>, wonach Schiffbauverhandlungen zwischen Tischbein und Stettiner Auftraggebern liefen:

*Die »Ostseezeitung« bringt eine Mitteilung, daß mehrere der angesehensten Mitglieder der kaufm. Corporation in Stettin zur Bildung einer Aktiengesellschaft für den Bau einer*

Anzahl eiserner Schraubendampfer zusammengetreten sind. Zugleich vernimmt das gedachte Blatt, daß die Schiffe aus Rücksicht auf die hohen preuß. Eisenzölle nicht in Preußen, sondern in Rostock gebaut werden sollen. Wie die »Rostocker Zeitung« hört, hat es damit seine Richtigkeit, indem mit dem Herrn Tischbein hieselbst Unterhandlungen wegen Erbauung von vier eisernen Schraubendampfern angeknüpft und dem Abschlusse nahe sind. Die Schiffe werden dann auch unter mecklenb. Flagge fahren, da ein Zollnachlaß seitens der preuß. Regierung schwerlich in Aussicht steht.

Etwas später erfährt man dann, daß die Stettiner Gegenmaßnahmen ergriffen<sup>64</sup>: Nach einer weiteren Mitteilung der »O.Z.« über die in Stettin projectirten Schraubendampfer, beträgt der Unterschied der Eisenpreise zwischen dort und hier in Folge der Eisenzölle des Zollvereins, an 20%. Wie »O.Z.« ferner meldet, ist von dort bei der Regierung der Antrag gestellt worden, einem der Stettiner Fabrikanten die Eiseneinfuhr zum Schiffbau für das Ausland freizugeben, da er in diesem Falle mehrere Schiffe für russische Rechnung bauen würde. Da später keine Hinweise mehr auf diese Verhandlungen in der Presse auftauchen, darf man annehmen, daß sie scheiterten.

Nach dieser Erfahrung mußte es um so mehr Tischbeins Wunsch sein, für seine Vaterstadt Schiffe bauen zu können. Wenn es schon keine Dampfer waren, so sollte es doch möglich sein, die Rostocker Reeder zur Bestellung von Seglern mit eisernen Rümpfen zu bewegen. In Amerika und England war in diesen Jahren die neue Bauart der Klipper aufgekommen, Schiffe, die durch ausgeklügelte scharfe Rumpfformen und verbesserte Besegelung noch nie dagewesene Geschwindigkeiten erreichten. Kenntnisse hiervon waren auch nach Rostock gedrungen. Es gelang Tischbein im Sommer 1853, den Auftrag auf einen eisernen Segler zu erhalten, der unübersehbar Einflüsse der Klipperbauweise sichtbar werden ließ. Die Korrespondenz für das neu zu erbauende Schiff wollte die Reederei von Peter Burchard & Co. in Rostock übernehmen.

Dieser Auftrag kam vermutlich dadurch zustande, daß Tischbeins Bruder Otto, 1817 geboren und somit 14 Jahre jünger als Albrecht, von Beruf ebenfalls Ingenieur, am 29. April 1853 die Tochter Peter Burchards, Anna Caroline Elisabethette (geboren 1833), geheiratet hatte.<sup>65</sup>

Das neue Schiff, neu in jeder Beziehung für seinen Erbauer Tischbein ebenso wie für die Rostocker Seglerflotte, sollte den Namen DER ORIENTALE<sup>66</sup> tragen. Tischbein nahm seinen ersten eisernen Segler so ernst, daß er, gewissermaßen als Test, zuvor einen verkleinerten eisernen Klipper nach den Linien der amerikanischen Yacht AMERICA erbaute. Diese Yacht war es gewesen, die die auch heute noch durchgeführten Regatten um den legendären *America's Cup* begründet hatte.<sup>67</sup> Auf einer Probefahrt nach Lübeck erwies sich der verkleinerte Tischbein'sche AMERICA-Nachbau mit seinen nur 6 m Kiellänge als vorzüglicher Schnellsegler. Jetzt kam es also darauf an, was das neue Rostocker Klipperschiff nach seiner Fertigstellung leisten würde.<sup>68</sup>

Doch ausgerechnet mit diesem Schiff, welches für Tischbeins weiteres Fortkommen in Rostock so wichtig war, sollte es ein Mißgeschick geben. Während der Ausrüstung der DER ORIENTALE, in den Nachtstunden des 5. Juli 1854, drückte ein Sturm das noch hoch aus dem Wasser liegende Schiff auf die Seite (offenbar gegen den Kai). Dies konnte bei einem Segelschiff ohne Ballast sehr leicht passieren und hatte nichts mit der neuartigen Bauart aus Eisen zu tun. Rabbel hat auf diesen Zusammenhang erstmalig aufmerksam gemacht<sup>69</sup>, während bisher die Lesart dahin ging, die Bark sei *infolge falschen Manövrierens im Hafen gekentert*.<sup>70</sup>

Ungeachtet dessen konnte dieses Ereignis der hämischen Aufmerksamkeit weiter Schifffahrtskreise in Rostock sicher sein, die sich nur bestätigt fühlten, als DER ORIENTALE dann zwei Jahre später, nachdem sie sich in der Zwischenzeit als guter Schnellsegler erwiesen

hatte, in der Irrawaddy-Mündung in Burma im Sturm und wieder in unbeladenem Zustand ein zweites Mal kenterte und nun endgültig verloren ging. In Rostock war es jetzt erst recht eine ausgemachte Sache, daß man von eisernen Schiffen besser die Finger ließ. Bei dem Unglück in Burma war übrigens Peter Burchards jüngster Sohn Paul, geb. 1839 und somit 17 Jahre alt, mit an Bord gewesen.<sup>71</sup>

Es sei hier vorweggenommen, daß trotz dieser Ereignisse Tischbein 1857 noch eine zweite eiserne Bark für Peter Burchard & Co. baute, die HERZOGIN MARIE. Diese bekam sogar eine Hilfsdampfmaschine, ein Beispiel für Tischbeins ständiges Bemühen um neue und originelle technische Lösungen. Doch auch diesem Schiff war kein glückliches Schicksal beschieden. Auf einer Fahrt von London nach Odessa versank es 1861 im Atlantik.<sup>72</sup>

DER ORIENTALE gehört zu den ersten in Deutschland gebauten eisernen Hochsee-Seglern, und auch die HERZOGIN MARIE kam 1857 noch vor dem Vollschiff DEUTSCHLAND mit dem Baujahr 1858 zu Wasser, welches oftmals als erster in Deutschland gebauter eiserner Segler angesehen wird.<sup>73</sup> Das früheste Schiff dieser Art ist aber die Rhein-See-Brigg HOFFNUNG, erbaut 1845 bei Jacobi, Haniel & Huysen in Ruhrort.<sup>74</sup>

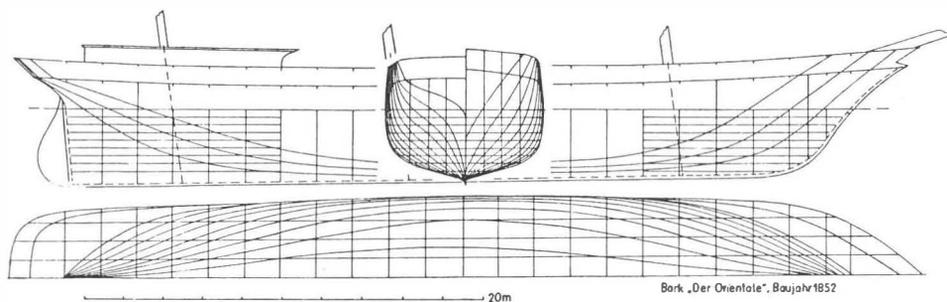
Für die nächste Zeit konnte Albrecht Tischbein nur Aufträge für kleinere Schiffe verbuchen. Da war 1854 der von der Hapag bestellte eiserne Leichter mit Schonertakelung NORDEN, der eiserne *Schraubewerker* NEUWERK (1854), das erste mit Dampf betriebene Betonungs- und Lotsenzubringerfahrzeug in Cuxhaven, und der Rostocker Lokaldampfer GREIF, den J.P. Ohlerich für Fahrten zwischen Rostock und Warnemünde bestellt hatte (1855). Schließlich baute Tischbein für den Rat der Stadt Rostock einen eisernen Dampfbagger als Ersatz für ein abgebranntes hölzernes Fahrzeug. Mit diesem Bagger gab es eine Menge Schwierigkeiten und Verzögerungen. Sein Vorgänger war einem Schadenfeuer zum Opfer gefallen<sup>75</sup>: Rostock, 19.8.1853: *Heute Nacht gegen 01.00 Uhr ist der seit einer Reihe von Jahren auf der Warnow verwandte Dampfbagger verbrannt. Die auf demselben zur Zeit befindlichen Menschen sind glücklicherweise durch herbeieilende Fischer noch gerettet worden. Ueber die Entstehung des Feuers ist noch nichts bekannt.*

Dieses Ereignis hinterließ nicht nur eine Lücke, weil die Warnow zur Aufrechterhaltung einer hinreichenden Fahrwassertiefe ständig ausgebaggert werden mußte, sondern fügte dem Stadtsäckel auch einen empfindlichen Verlust zu, weil man geglaubt hatte, die Versicherungskosten einsparen zu können<sup>76</sup>:

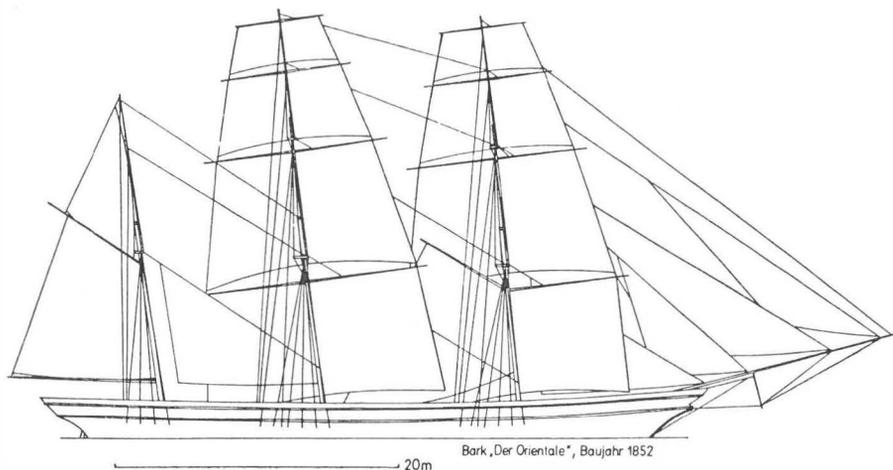
*Der Brand unseres Dampfbaggers versetzt die Stadt in einen nicht unerheblichen Verlust, wenn, wie verlautet, derselbe nicht gegen Feuergefahr versichert war und dies auch nicht hat werden können, weil die Assecuranz-Compagnien dies Risiko nicht übernehmen wollten. Bekanntlich kostete dieser Bagger, ohne den ihm Anfangs beigegebenen, aber unpraktisch gewesenen Dampfschlepper »GREIF«, über 25.000 Thaler NZ., die nun wohl rein verloren sein werden, da auch die sonst noch gute Maschine durch den Brand werthlos geworden sein dürfte.*

Zur Beschaffung eines Ersatzbaues wandte sich der Rat der Stadt an Tischbein, der alsbald den Kostenvoranschlag auf den Tisch legte, der für 21800 Taler nicht nur aus Eisen, sondern auch leistungsfähiger ausgelegt sein sollte. So einfach ließ sich die Sache indessen nicht beschließen, sondern es gab Rückfragen und Einwände<sup>77</sup>:

*Aus der Sitzung des 1. Quartiers am 24.d.M. theilen wir nach der »R.Z.« nachträglich noch folgendes mit: E.E. Rath berichtet über die vom löbl. Bauamte mit dem Maschinenbaumeister Herrn Tischbein zum Bau eines eisernen Dampfbaggers gepflogenen Unterhandlungen und legt zu diesem Zwecke Zeichnung und Contractsentwurf zur Genehmigung vor. Aus dem Berichte geht hervor, daß die Herrn L. Capobus und Baumeister Klitzing vom Bauamte nach Kopenhagen abgeordnet gewesen sind, um dort einen in Activität befindlichen eisernen Dampfbagger, der ganz Vorzügliches leistet, zu besichtigen. Nicht*



3



Die eiserne Bark DER ORIENTALE. (Nach D. Lexow: Die Rostocker Barken. 1983). (Das Baujahr 1852 ist falsch).

minder sind von dieser Deputation die Bagger zu Wismar und Lübeck berücksichtigt worden. Der letztere würde wohl durch Ankauf zu acquiriren sein, allein da er ein hölzernes Fahrzeug hat und bereits 12 Jahre alt ist, bei der Anschaffung 98.000 Mark Lüb.Crt. = 39.200 Thaler preuß. Crt. kostet, und durch den Gebrauch schon so sehr gelitten hat, daß seine Wiederherstellung und Ausbau für hiesige Zwecke nahezu so viel als ein ganz neuer, hier gefertigter eiserner Bagger kosten würde, so muß natürlich davon abgestanden werden. Anstatt der Anfangs beabsichtigten zwei Reihen Baggereimer an den Seiten des Schiffes ist man wieder darauf zurückgekommen, dasselbe nur mit einer solchen, und zwar in der Mitte des Schiffes, zu versehen, weil dies so manche Vorzüge vor der ersteren Einrichtung bietet; doch sollen die Eimer 75 pCt größer werden als die alten, und werden also fast doppelt so viel schaffen. Die anerkannten Vorzüge eines eisernen Schiffskörpers vor einem hölzernen haben das löbliche Bauamt bestimmt, nur auf den ersteren zu reflectiren und solchen zu empfehlen. Herrn Tischbeins Anschlag geht auf 21.800 Thaler, und will derselbe, wenn die Bestellung noch im Laufe dieses Monats erfolgt, ihn zum 1. Juli 1854 abliefern. Das Quartier will in dieser wichtigen Sache nicht sogleich beschließen und wünscht durch E.E. Rath zu vor noch zu erhalten:

- 1) eine Kostenrechnung über einen hölzernen Bagger
- 2) ein Erachten eines hiesigen Technikers darüber: ob der neue Bagger mit einer, oder zwei Eimerleitern zu erbauen sei, und

3) auch zu wissen, ob nicht die ganze Baggerei an einen Privaten in Enterprise zu geben sei.

Nach dem Vorliegen weiterer Unterlagen gab das Bauamt (des Rates) ganz eindeutig die Empfehlung, Tischbeins Angebot anzunehmen. Aber noch war das Quartier (das Stadtparlament) nicht zufriedengestellt, sondern überlegte weiter, ob einem hölzernen oder eisernen Schiffsrumpf der Vorzug zu geben sei<sup>78</sup>:

*Aus den Verhandlungen der Sitzung des 1. Quartiers am 07. 11. 1853 theilen wir nach der »R.Z.« folgendes mit: Der Baubericht in Betreff des Baggerbaues liegt jetzt in ganzer Ausführlichkeit vor und namentlich ist darin der Nachweis geführt worden, wie viel der alte Bagger bei seiner Erbauung gekostet habe. Wir führen in der Kürze daraus an, daß die Stadt in den Jahren 1839 bis 1842 die Summe von 33.679 Thalern N2/3 dafür verausgabte; doch ist hierin der Werth des von der Stadt gelieferten sämtlichen Bauholzes nicht enthalten, wohl aber sind für diesen Betrag, außer dem Bagger selbst, das Schleppdampfschiff »GREIF« und 8 Moddeprähme mit erbaut worden. Zieht man nun die Kosten dieser letzteren von obiger Summe ab, als*

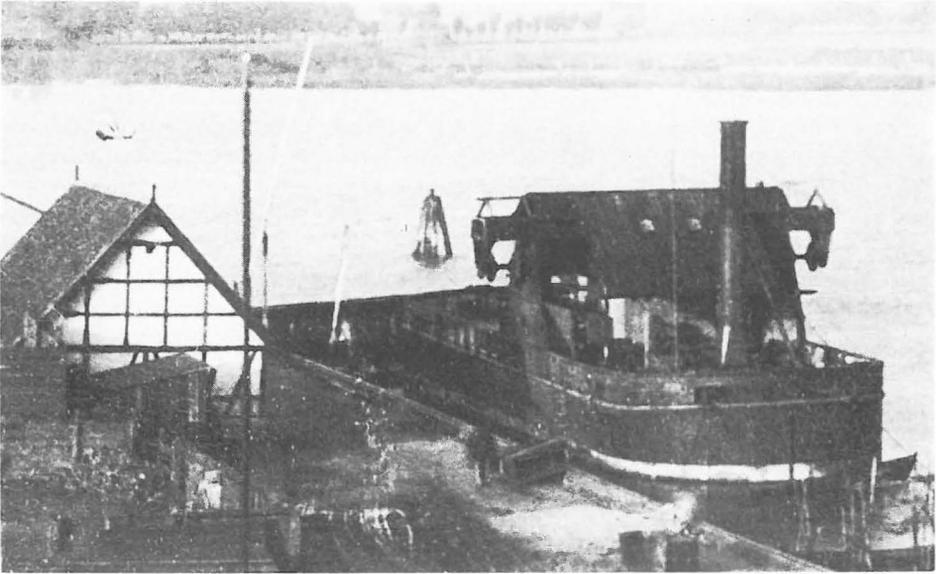
- 1) den Preis der Dampfmaschine des Schleppschiffes mit 7.500 Thalern schwed. Bco. = 3.750 Thaler N2/3
- 2) die Baukosten dieses Schiffes ohne Holzwerth mit ca. 1600 Thalern
- 3) die Baukosten der 8 Moddeprähme mit 1.790 Thaler und den Werth der Ketten und des Inventars mit 1.000 Thalern, so bleiben für den Bagger allein 25.539 Thaler N2/3, oder 29.795 Thaler Crt; hiezu der Holzwerth mit mindestens 4.000 Thalern gerechnet, ergibt, daß die Baukosten des alten Baggers sich auf 33.795 Thaler Crt. belaufen haben.

*Ferner führt das löbl. Bauamt den Beweis, daß es für die hiesigen Verhältnisse zweckmäßig sei, einen Bagger mit E i n e r Eimerkette in der Mitte des Schiffes zu bauen, als mit zwei Eimerketten an den Seiten desselben, gegen dessen Richtigkeit das Quartier nichts einwendet. Da nun weiter nach einem vorliegenden Risse und Anschlag des Herrn Tischbein den Bau eines zum Gebrauche fix und fertigen eisernen Baggers, also incl. Schiff und Maschine, für den Preis von 21.800 Thaler zu übernehmen geneigt ist und dabei, statt der früheren Maschine von 16 Pferdek., eine solche von 24 Pferdek., sowie die Eimer von 75% größer als die alten liefern, auch den Bagger aufvöllig 16 Fuß Tiefbaggerung einrichten will, da ferner die Dauer eines eisernen Schiffes, bei richtiger Behandlung, die eines hölzernen bei Weitem übertrifft, was namentlich Lloyds Register zur Genüge nachweisen, und da die Stadt, wenn sie ein eisernes Schiff baut, den Vortheil hat, mit dem nächsten Jahre schon wieder baggern zu können, während der Bau eines hölzernen Baggers, wie nachgewiesen wird, bei der durchaus nöthigen Verwendung von trockenem Holze, mindestens 2 Jahre erfordern würde, so glaubt E.E. Rath und das löbl. Bauamt, den Bau eines eisernen Baggers mit Recht empfehlen zu können. Es entspinnt sich über diesen Gegenstand eine lange Debatte, wonach endlich beschlossen wird, daß man bei E.E. Rath beantrage, daß derselbe dem Quartiere noch mittheile:*

- 1) wie viel jetzt der Bau eines hölzernen Schiffskörpers zu einem Bagger kosten würde
- 2) was die dazu gehörige Maschine zu stehen komme, und
- 3) ob ein hölzernes oder ein eisernes Schiff dauerhafter und welches von beiden in der Reparatur am billigsten zu unterhalten sei?

*Zu der Frage sub 1) möge E.E. Rath das Erachten nicht Eines, sondern mehrerer Schiffbaumeister einholen.*

Schließlich erhielt Tischbein den Auftrag. Als er das Schiff dann ablieferte, warf ihm das II. Quartier der Bürgerschaft, in welchem auch die Zünfte vertreten waren, trotz vorzüglicher Funktionstüchtigkeit des Baggers Nichteinhaltung des Kontraktes vor, weil er wäh-



*Der von Tischbein erbaute eiserne Bagger. (Slg. Hückstädt)*

rend des Bauens von seinem eingereichten Plan abgewichen war, um noch einige Verbesserungen anzubringen.<sup>79</sup>

Hier werden die Widerstände deutlich, denen sich Tischbein als Exponent einer neuen Technik und neuer Arbeitsweisen ständig gegenübergestellt sah. Sie machten ihm nicht wenig zu schaffen, doch war der Ruf seiner Firma inzwischen so gut geworden, daß er nicht mehr ernsthaft in Frage stand. Anfang 1856 erschien in der »Leipziger Illustrierten Zeitung« ein Artikel über den Stapellauf des Dampfers KÖNIGIN MARIE, der am 28. November des Vorjahres stattgefunden hatte. Darin wurde mit lobenden Worten auf den Werdegang der Tischbeinschen Werft eingegangen<sup>80</sup>:

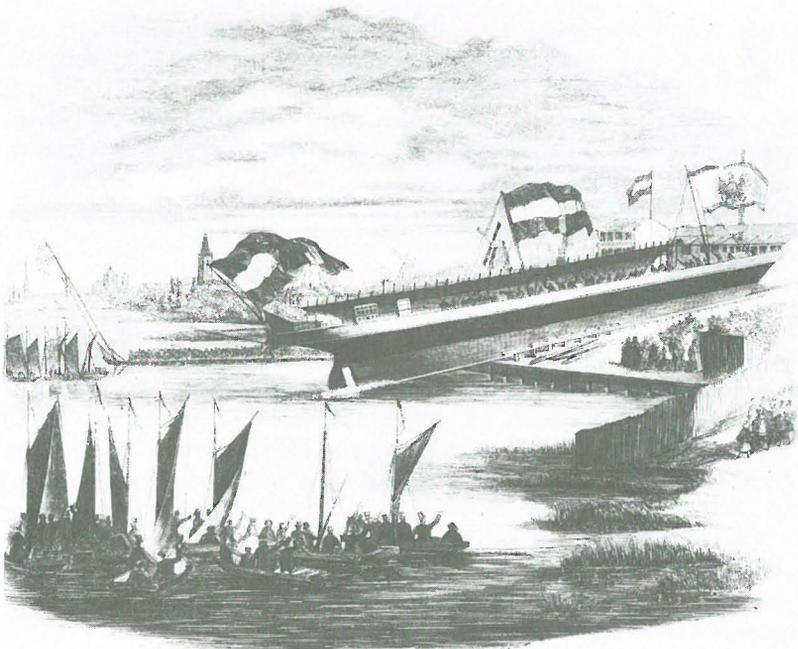
*Vielleicht wird es einige unserer Leser interessiren, wenn wir hier zugleich die früher von derselben Werfte abgelaufenen eisernen Schiffe anführen: Zuerst zwei große Schraubendampfschiffe, jedes von 210 Tonnen, bestimmt zur Reihenfahrt zwischen Rostock und Petersburg. Die beiden Schiffe haben für Rostocker Rechnung unter günstigen Aspekten zwei Jahre hindurch gefahren, bis der Krieg eintrat, in Folge dessen sie beide im vorigen Jahre Lebensmitteltransporte für die vereinigte Ostseekriegsflotte übernahmen, und dieses Jahr zwischen Harburg und resp. Amsterdam und Rotterdam fuhren. Wie es heißt, sollen sie jetzt nach Holland verkauft werden. Es folgten später der Orientale, Segelschiff von etwa 100 Tonnen, gleichfalls für Rostocker Rechnung, ein in Klipperform gebautes Fahrzeug, das sich durch sehr schnelle Fahrten auszeichnet hat, dann ein kleineres Schraubendampfschiff nach Aufgabe des Hamburger Senats, zum Lootsendienst bei Kuxhaven bestimmt, ein noch kleineres Schraubendampfschiff zur Passagierfahrt zwischen Rostock und dessen im Sommer viel besuchten Außenhafen Warnemünde, ein Dampfbagger zur Ausbesserung des Flußbetts der Warnow zwischen Rostock und Warnemünde an Stelle des vor zwei Jahren nächtlicherweise abgebrannten hölzernen Dampfbaggers.*

*Es ist dies, wie man sieht, eine ganze Reihe von zum Theil sehr bedeutenden Leistungen, sämmtlich aus derselben Werkstatt in verhältnismäßig kurzer Zeit hervorgegangen. Herrn*

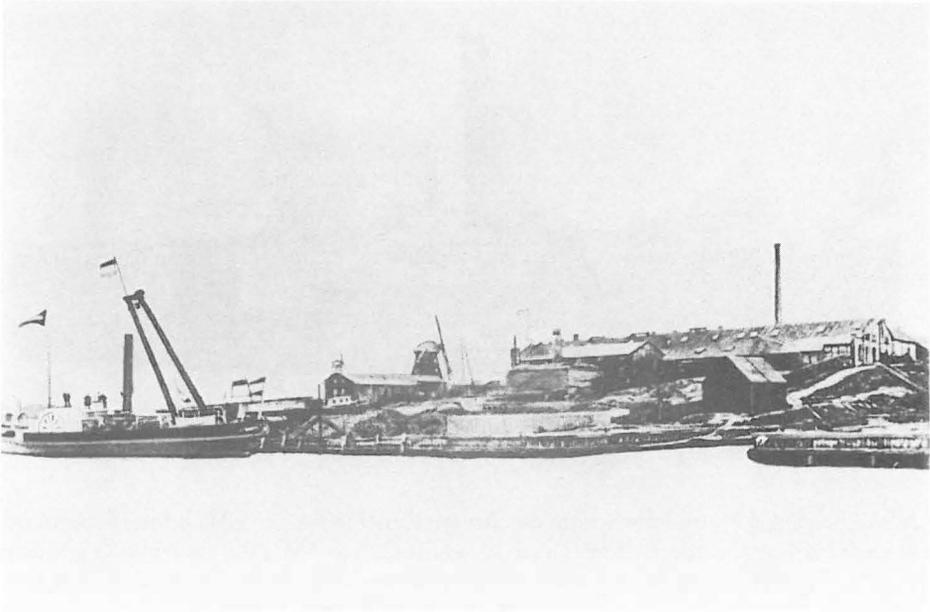
*Tischbein ist von Außen hervielfache und verdiente Anerkennung zu Theil geworden, selbst in England, wohin doch so vielerlei Schiffe gelangen, das selbst so großartig baut, fanden die zuerst erwähnten beiden Schraubendampfer lauten Beifall.*

Die KÖNIGIN MARIE war, soweit sich dies übersehen läßt, das neunte<sup>81</sup> bei Tischbein gebaute Schiff. Außerdem war sie offensichtlich ein Auslandsauftrag, wahrscheinlich von der 1854 in Amsterdam gegründeten Amsterdam-Harburger Stoomboot Maatschappij.<sup>82</sup> Jedenfalls hatte diese Gesellschaft schon im Jahre ihres Entstehens den Dampfer GEORGE THE FIFTH bei Coutts and Parkinson in Newcastle on Tyne bauen lassen<sup>83</sup>; der zweite Bau wurde dann 1855/56 von Tischbein in Rostock ausgeführt. Die gleiche Gesellschaft war es auch, die Anfang 1856 die beiden ersten von Tischbein gebauten Dampfer ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ und GROSSFÜRST KONSTANTIN übernahm, als diese infolge des Krimkrieges auf ihrer vorgesehenen Strecke nicht mehr verkehren konnten. Von daher kannte die Amsterdam-Harburger sicher die Qualität Tischbeinscher Schiffe.

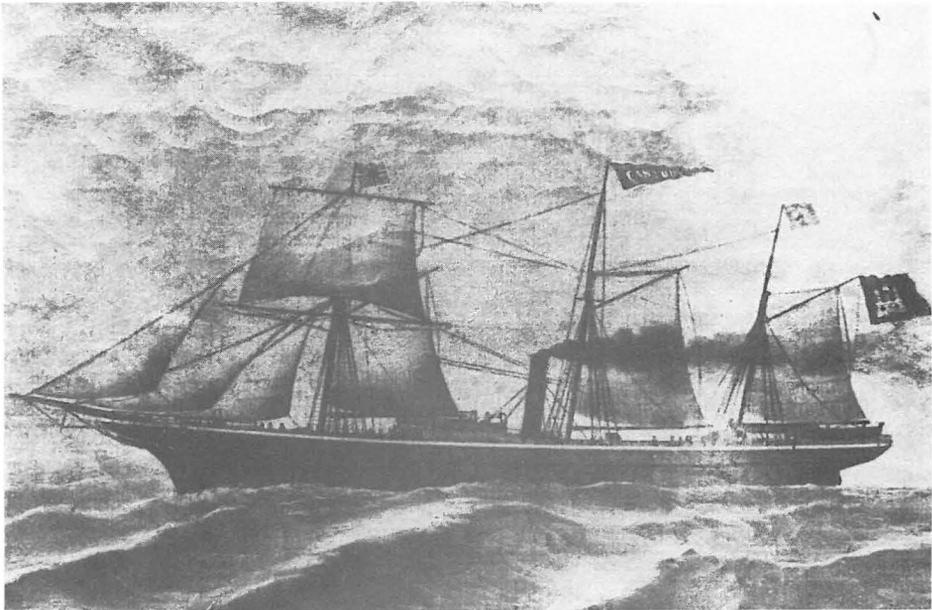
Die KÖNIGIN MARIE lief am 28. November 1855 vom Stapel. Am 11. April des folgenden Jahres traf sie unter mecklenburgischer Flagge<sup>84</sup> in Amsterdam ein; Kapitän war Wilhelm Ahrens<sup>85</sup>, der vorher die ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ geführt hatte (ab 1855) und der später das Kommando über GROSSFÜRST KONSTANTIN (II) bekam.<sup>86</sup> Rahden gibt übrigens als Kapitän der KÖNIGIN MARIE ab 1855 Carl Hr. Töppe an und vermerkt als Korrespondentreeder den Rostocker Kaufmann L. Capobus sen.<sup>87</sup> Das Schiff fuhr also offensichtlich nicht nur die mecklenburgische Flagge, sondern muß nach Rahden in Rostock registriert gewesen sein, war dies aber gleichzeitig auch in Amsterdam.<sup>88</sup> Möglicherweise liegt hier so etwas wie eine »Ausflagung« vor. Rostock hatte z.B. beim Sundzoll



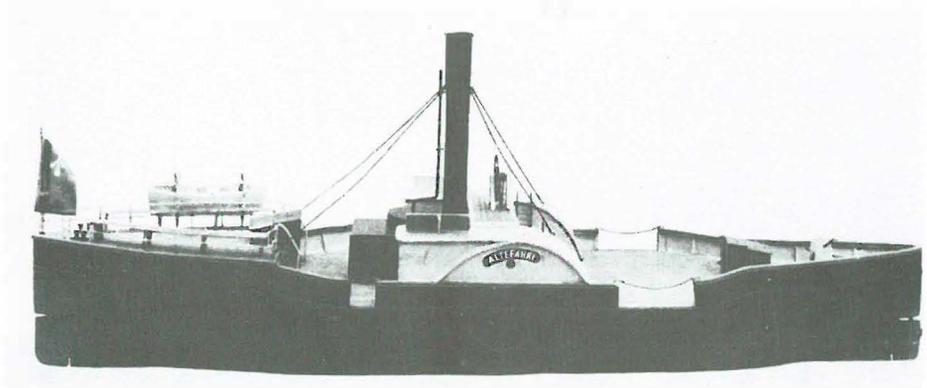
*Stapellauf der KÖNIGIN MARIE. (Slg. Eschenburg)*



*Die Werft von Albrecht Tischbein in Rostock ca. 1860. Der abgebildete Raddampfer könnte NEDENAES sein; dann wäre das Foto schon 1857/58 entstanden. (Slg. Eschenburg)*



*Dampfer CASTOR. (Aus dem »Hamburger Fremdenblatt«, Slg. A. Kludas)*



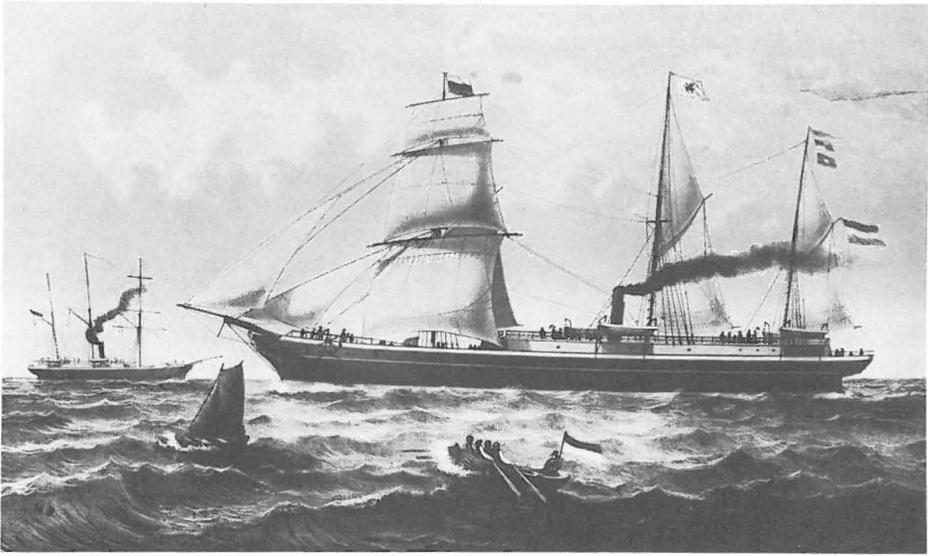
*Das 1856 bei Albrecht Tischbein erbaute Fährschiff ALTE FÄHRE, im Volksmund »Flunder« genannt. (Slg. Hückstädt)*

gewisse Privilegien<sup>89</sup>, und die Schiffe der Amsterdam-Harburger S.M. fuhren keineswegs nur nach Harburg, sondern oftmals auch bis in die Ostsee.<sup>90</sup> Wie das auch immer gewesen sein mag, Tischbein brauchte sich dafür nicht zu interessieren. Neben der KÖNIGIN MARIE wuchsen schon die Spanten eines größeren Schiffes empor, des Schraubendampfers CASTOR für Gebr. Schiller & Co. in Hamburg.

Außerdem lag ein Auftrag auf eine Räderfähre vor, die Stralsund und Altefähr auf Rügen verbinden sollte. Unter dem Namen ALTE FÄHRE wurde sie noch 1856 fertiggestellt.<sup>91</sup>



*Auch dies muß die ALTE FÄHRE sein, weil kein anderer Raddampfer diese Strecke befuhr. (Aus: H. Ewe: Stralsund. Rostock 1969)*

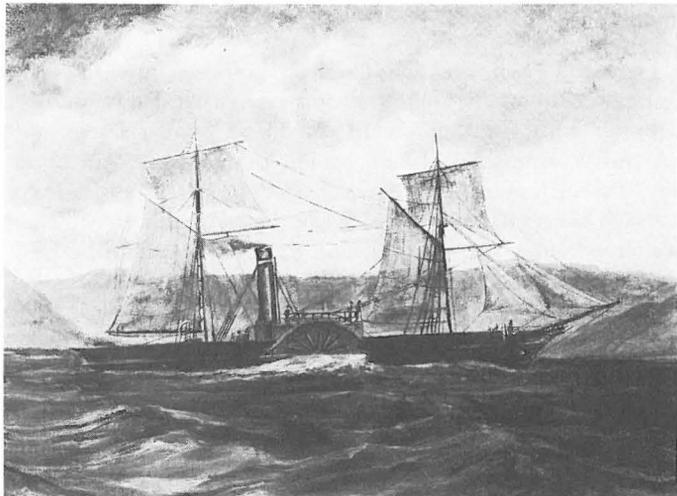


*Die zweite Generation der Petersburger Dampfer – ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ (II) und GROSSFÜRST CONSTANTIN (II). (Slg. Eschenburg)*

An Arbeit fehlte es jetzt also nicht, zu mal Tischbein noch einmal zwei Schraubendampfer für Fracht und Passagiere in der Art seiner ersten beiden Schiffe bauen sollte, nur diesmal größer und komfortabler.

Die »Erste Rostocker Reederei-Gesellschaft von 1851« hatte mit ihren beiden ersten Dampfern nicht das gewünschte Ziel erreicht. Nach einem nur zweijährigen Anlauf war der Krimkrieg ausgebrochen und hatte den Fahrten ein Ende gesetzt. Nun war die Zeit gekommen, es noch einmal zu versuchen. Weil die Frachtkapazität der Schiffe nicht ausgenutzt worden war (sie hatten u.a. keine Postbeförderungslizenz erhalten, auch hatte Rostock keinen sehr großen Warenverkehr mit der russischen Hauptstadt), wollte man jetzt mehr Auf-

*Raddampfer NEDE-NAES. (Aus: B. Dannevig: Arendals Dampskibsselskab 1857–1882. 1982; durch frdl. Vermittlung von Else Marie Thorstvedt, Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo)*



*Albrecht Johann Heinrich Tischbein.*  
 (Nach H. Rahden: *Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte 1800–1917*. 1941)



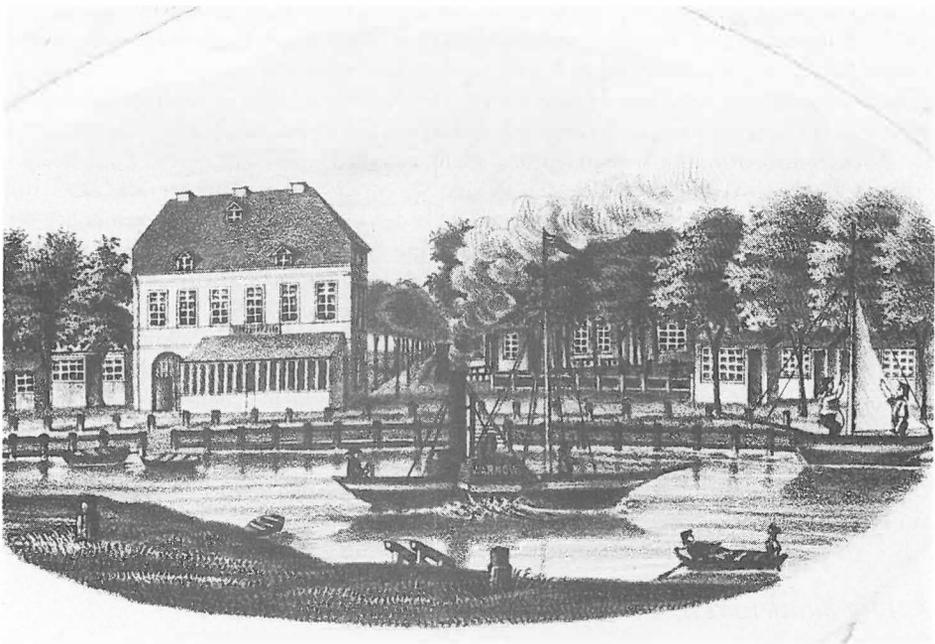
merksamkeit auf die Passagierbeförderung richten. Zu diesem Zweck sollten die Schiffe vergrößerte und komfortablere Kajüten erhalten. 1857/58 lieferte Tischbein die beiden neuen Dampfer unter den alten Namen ab. Er hatte aber die Liefertermine nicht einhalten können, so daß er eine Konventionalstrafe von 2000 Talern zahlen mußte.<sup>92</sup>

In einem Brief vom 2. Februar 1858 erwähnt Tischbein, daß er 1856/57 einen Umsatz von 480000 Talern gehabt hatte, davon 290000 für ausländische Rechnung.<sup>93</sup> Trotzdem war er genötigt, zu dieser Zeit den Großherzog um eine finanzielle Unterstützung zu bitten. Überhaupt hatte er mit mancherlei Schwierigkeiten zu kämpfen. So weigerte sich beispielsweise die Stadt Rostock, die gehalten war, vor ihrem Stadthafen, wo auch die Segelschiffswerften lagen, das Fahrwasser auf einer hinreichenden Tiefe zu halten (wofür Tischbein den schon erwähnten Baggerneubau abgeliefert hatte), ein Gleiches auch vor Tischbeins Werft zu tun, mit dem Hinweis, daß dieses Gelände außerhalb des Stadtgebiets läge. Später fand man eine Übereinkunft.

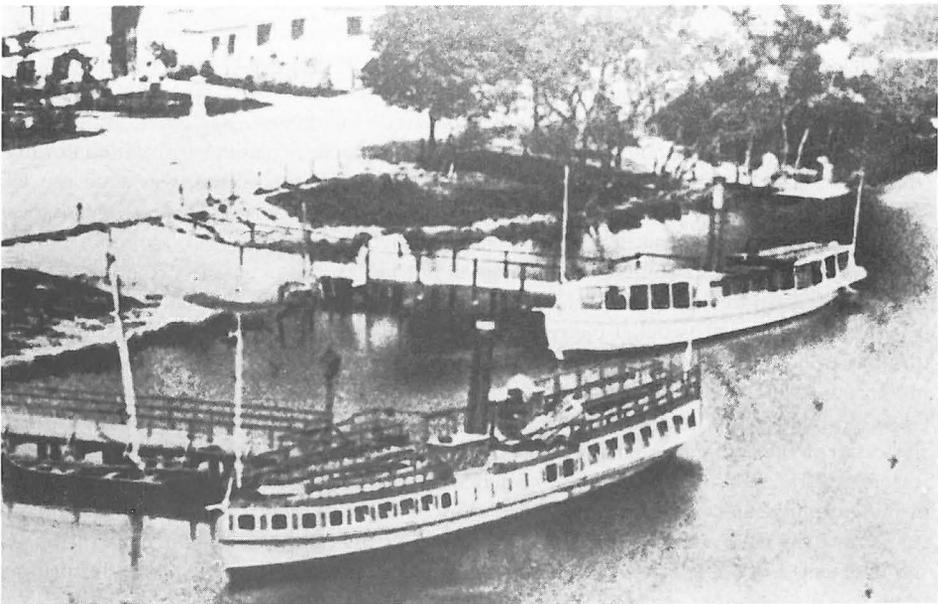
Nachdem Tischbein noch 1857 den schon erwähnten Auxiliar-Segler HERZOGINMARIE fertiggestellt hatte, erhielt er einen weiteren Auslandsauftrag. Dies war der kleine Raddampfer NEDENAES, ein Schiff von 33½ Commerzlasten, welches die 1857 gegründete »Arendals Dampskibsselskab« bei ihm bestellt hatte. Am 2. Juli 1858 traf dieser Dampfer aus Rostock kommend in Arendal ein.<sup>94</sup>

Nach diesem Bau wurde es auf Tischbeins Werft recht still, zumindest bis jetzt sind keine weiteren Bauten vor 1863 bekannt. Erst für dieses Jahr finden wir den kleinen Rostocker Raddampfer WARNOV. Was hat die Werft in der Zwischenzeit produziert?

Eine genaue Bauliste existiert nicht. Einzelne Hinweise sind widersprüchlich. So trägt der 1875 fertiggestellte Dampfer RIGA als einziger in Lloyds Register eine Baunummern-Angabe, und zwar die Nummer 31.<sup>95</sup> Indessen komme ich in dieser Arbeit bis 1875 nur bis zur (laufenden) Nummer 28. Eine Firmenschrift der Neptunwerft aus dem Jahre 1910 schreibt<sup>96</sup>: *Bei A. Tischbein und Hansa-Werft etwa 50 Fahrzeuge erbaut (genaue Zahl ließ sich nicht mehr ermitteln)*. Schließlich erwähnt Tischbein selbst in einem am 12. März 1870 an den Rat der Stadt gerichteten Brief<sup>97</sup>, daß er zur Zeit fünf Dampfer im Bau habe; mir ist



*Der 1863 gebaute Raddampfer WARNOW, hier in Warnemünde. (Slg. Eschenburg)*



*Die bei Tischbein für den Schweriner See gebauten Dampfer SCHWERIN (1864, hinten) und PFEIL (1866, vorn). (Aus: J. Richter, K. Harland: Schweriner Personenschiffahrt. 1982)*

aus dem Jahre 1870 nur ein einziger bekannt, die *CONCORDIA* (vgl. die am Schluß befindliche vorläufige Bauliste). Aus all dem läßt sich nur schließen, daß es noch einige bisher unbekannte Bauten der Tischbein'schen Werft gegeben haben muß.<sup>98</sup>

Andererseits sind dort, wie schon erwähnt, von Anfang an nicht nur Schiffe gebaut und repariert worden, sondern auch landwirtschaftliches Gerät, Kessel, Tanks, Einrichtungen für Zuckerfabriken und Brennereien und nicht zuletzt Dampfmaschinen. Zum Beispiel erbaute Tischbein 1857 für die beiden Prager Seitenrad-Schleppdampfer *MECSERY* und *CLAM-GALLAS* die Maschinen<sup>99</sup>, ebenso stattete er den kleinen auf dem Schweriner See verkehrende Dampfer *PILOT* 1867 mit einer Maschine aus.<sup>100</sup> Sogar der Expeditionsdampfer *VEGA* des schwedischen Polarforschers Nordenskjöld, der 1873 in Bremerhaven erbaut wurde, besaß eine von Tischbein gebaute Dampfmaschine von 60 PSI.<sup>101</sup> Eine Liste aller von ihm gebauten Maschinen existiert allerdings ebenso wenig wie die seiner Schiffsnubauten.

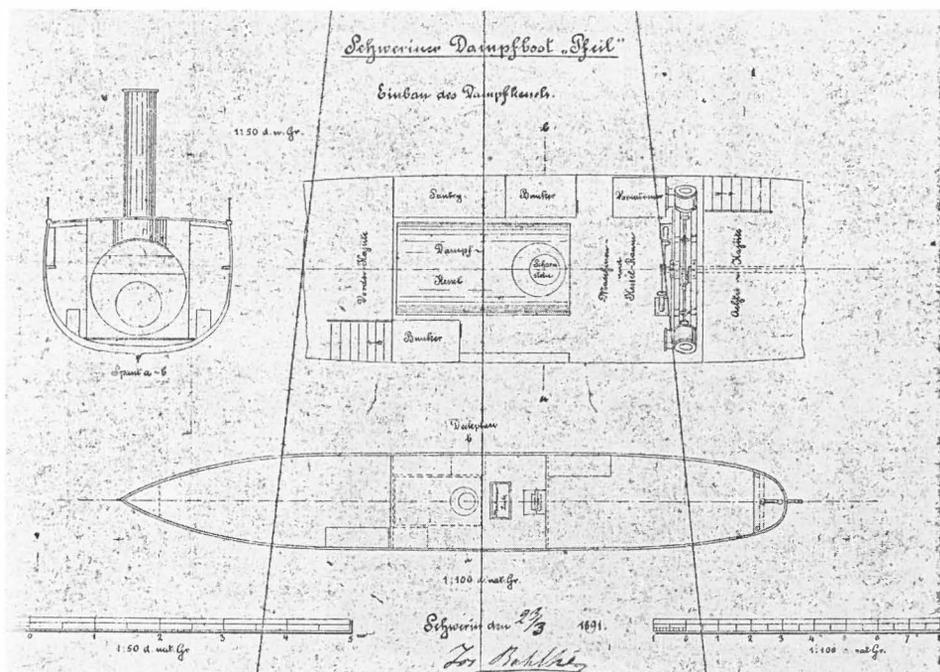
Zum Geschäft gehörten auch Schiffsreparaturen. Dies war nur natürlich, denn die Holzschiffswerften am Orte konnten mit dem Werkstoff Eisen nicht arbeiten. Als Beispiel sei der 1856 in England gebaute Dampfer *TAURUS* genannt, der 1863 in die Hände der Hamburger Firma Gebr. Schiller & Co. gelangte, für die Tischbein früher den Dampfer *CASTOR* erbaut hatte. Gebr. Schiller erinnerten sich an ihn und gaben den erworbenen Dampfer 1864 zur Reparatur und Verlängerung nach Rostock.<sup>102</sup>

## 5. Die Konkurrenz schläft nicht

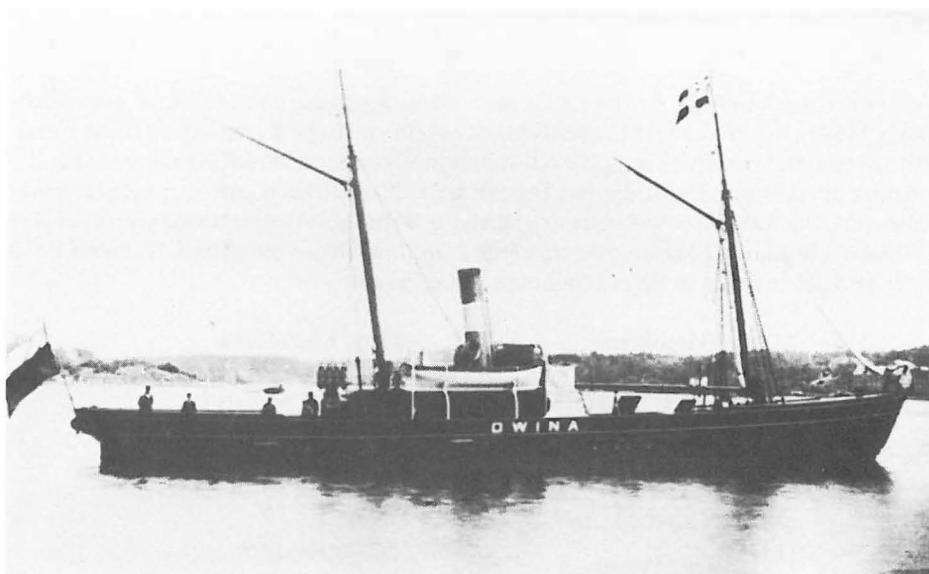
Im Laufe der Jahre setzten sich Eisenschiffbau und Dampfer immer mehr durch. So war es nicht erstaunlich, daß Tischbein schließlich auf seinem Gebiet in Rostock Konkurrenz bekam. Zunächst einmal ließ sich im Jahre 1860 direkt neben seiner Werft eine neugegründete »Rostocker Patentslip Company« nieder. Dies war kein Schiffbauunternehmen und störte Tischbeins Geschäfte in dieser Hinsicht nicht. Unmittelbar tangiert wurde aber sein Reparaturgeschäft. Das Patentslip war eine Anlage, die Schiffe mit Hilfe einer Dampfwinde einfacher, schneller und billiger an Land ziehen konnte als dies von Hand möglich war. Ein Dock gab es ja in Rostock nicht, und man mußte noch bis 1904 darauf warten. Bislang wurde ein Schiff, wollte man seine Unterwasserteile bearbeiten, der Kielholung unterzogen, was nicht nur umständlich war, sondern auch allerlei Schäden verursachen konnte. Anderswo, etwa in englischen Häfen, gab es schon lange Slipanlagen, was auch mit ein Grund dafür war, daß der von vielen Rostocker Seglern gefahrene Kupferbeschlag der Außenhaut nicht von heimatischen Werften angebracht wurde.

Auch wenn sich das Patentslip überwiegend mit Holzschiffen befaßte, so mußte Tischbein dennoch auf der Hut sein. Schon wenige Jahre später, nämlich 1866, beantragte und erhielt der bekannte Rostocker Getreidekaufmann N.H. Witte gleichfalls eine Konzession zum Bau eiserner Schiffe.<sup>103</sup> Das war nun eine direkte Bedrohung. Witte war ein in Rostock etablierter Reeder und Kornexporteur, der sicher über nicht geringen Einfluß verfügte. Warum er, der bisher nur hölzerne Segler bereedert hatte, sich nun für den Eisenschiffbau interessierte, bleibt Gegenstand von Vermutungen. Tatsächlich befand sich die Rostocker Seglerflotte 1866 noch auf einem sehr hohen Stand, sollte aber bald in zunehmendem Maße an Bedeutung verlieren. Ende der siebziger Jahre ging Witte selbst mit 22 Seglern in Konkurs. Zunächst aber nahm er seinen Schwiegersohn Carl Abendroth in die neue Firma auf und übertrug ihm die Werftleitung. Abendroth war ebenso wie Tischbein von Beruf Ingenieur.

War der Auftragsbestand an Neubauten schon für Tischbein allein nicht überwältigend hoch, so wurde die Lage jetzt noch schwieriger. Noch war die Zeit stürmischer Industriali-



Planskizze des Schweriner Dampfers PFEIL. (Slg. H. G. Wentzel)



Bergungsdampfer DWINA, 1868 bei Witte und Abendroth in Rostock erbaut (Bau-Nr. 2) für Peter Berg, St. Petersburg. (Foto: Neptun Transport & MarinService, Stockholm)



*Der Dampfer CONCORDIA (II), 1870 bei Tischbein für die Stade-Altländer Dampfschiff-fahrts- und Rhederei-Gesellschaft erbaut. (Aus: F. Wagner: Zwischen Hamburg und Stade. 1970)*

sierung nicht gekommen. So konnte die neue Werft denn auch erst 1867 ihren ersten Neubau abliefern, den Bergungsdampfer KALUSCHA für russische Rechnung.<sup>104</sup> Dieser verzögerte Beginn war eine Erfahrung, die selbst Blohm & Voß noch um 1878 machen mußten.<sup>105</sup>

Es ist interessant, einmal die Neubauten der beiden Werften aus einem Zeitabschnitt nebeneinander zu stellen, wobei die Angaben für Witte und Abendroth aufgrund der Bau-nummern (Beginn der Zählung der späteren Neptunwerft) verbürgt sind, während sie für Tischbein den erwähnten Einschränkungen unterliegen:

<b>Tischbein</b>	<b>Witte/Abendroth</b>
1867: WIDDER	KALUSCHA (180 BRT)
1868: KARLUSCHA (8 Lasten)	DWINA
MERCUR	
1869: –	WLADIMIR
	RABOTNIK
1870: CONCORDIA	IWAN
1871: –	MORECHODEZ
1872: STRASSBURG	OBOTRIT
ROSTOCK	

Möglicherweise waren KARLUSCHA und KALUSCHA identisch.

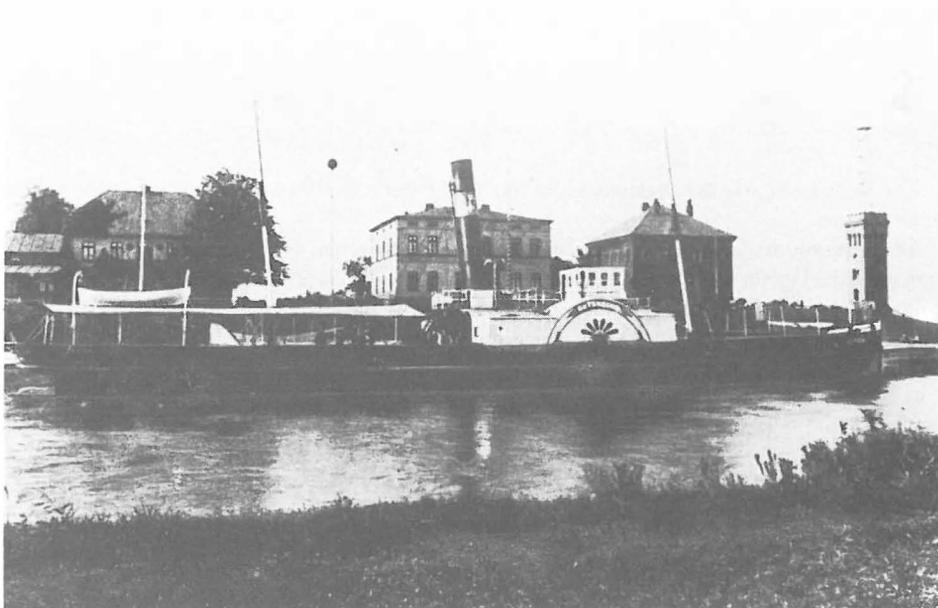
In dieser Aufstellung schneidet die neue Werft gut ab. Es scheint, als habe Tischbein durch sie Einbußen erleiden müssen. Witte betrieb eine Expansionspolitik. 1871 kaufte er die neben seinem Gelände gelegene Dampfsägerei von Fr. Chr. Schulze auf, um anschließend, am 2. Oktober 1871, seine Firma in eine neugegründete Aktiengesellschaft einzubringen, die den Namen »Rostocker Actien-Gesellschaft für Schiffs- und Maschinenbau« erhielt.<sup>106</sup>

Die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft brachte der »Rostocker AG« einen Vorteil. Sie besaß nun das Geld, um die für eine gesunde Fortentwicklung notwendigen Investitionen durchführen zu können. Wie stand dagegen Tischbein da, der noch 1870 den Rat der Stadt um Stundung eines Darlehens bitten mußte und der auch dem Großherzog noch Geld schuldete.<sup>107</sup>

Der gewonnene Spielraum versetzte die Rostocker AG in die Lage, ein weiteres benachbartes Gelände anzukaufen, nämlich die Holzschiffswerft von Emil Padderatz. Tischbein geriet dadurch unter Druck. Einer drohenden Einkreisung seines Terrains suchte er dadurch zu entgehen, daß er das benachbarte Patentslip in seinen Besitz brachte, aber damit waren seine Möglichkeiten erschöpft. Nun mußte er, um den Untergang seiner Firma zu vermeiden, den gleichen Schritt wie seine Konkurrenz tun – der Gründung einer Aktiengesellschaft zustimmen.

## 6. Die Hansa-Werfte

Kaum ein halbes Jahr nach der Gründung der »Rostocker AG« wurde am 17. April 1872 also eine zweite Schiffbau-Aktiengesellschaft ins Leben gerufen, die »Hansa-Werfte für eiserne Schiffe und Maschinenbauanstalt, (vorm. A. Tischbein)«. Tischbein selbst erlöste



*Dampfer GUTENBERG (III), von Tischbein für die Stade-Altländer Dampfschiffahrts- und Rhederei-Gesellschaft erbaut. (Aus: F. Wagner: Zwischen Hamburg und Stade. 1970)*

aus dem Verkauf seiner Anlagen an die AG 230000 Taler, eine für die damalige Zeit bedeutende Summe.<sup>108</sup> Er war zu diesem Zeitpunkt bereits 69 Jahre alt. Dennoch behielt er die Leitung des Unternehmens. Von seinen Söhnen trat keiner die Nachfolge des Vaters an, obwohl Albrecht Alfred, der älteste, ebenfalls Ingenieur geworden war und von dem zweiten (Moritz) eine Schiffbauerlehre bezeugt ist. Albrecht Alfred wird im Rostocker Adreßbuch von 1886 in Verbindung mit der Rostocker Dampfwaschanstalt genannt; später betrieb er mit einem Kompagnon in Warnemünde die Firma Tischbein und Schwiedeps, die beispielsweise 1893 für den bei der AG-Neptun abgelaufenen Dampfer GÖTEBORG die elektrischen Anlagen lieferte.<sup>109</sup>

Die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft änderte die im Vergleich zur »Rostocker AG« ungünstige Auftragslage der »Hansa-Werfte« ganz offensichtlich nicht. Zwischen 1872 und 1875 sind nur sechs dort gebaute Schiffe bekannt geworden (siehe Schiffsliste im Anhang). Eines davon ist bemerkenswert, stellt es doch wiederum Tischbeins technische Fähigkeiten ins helle Licht: Noch im Gründungsjahr der »Hansa-Werfte« wurde der Doppelschraubendampfer ROSTOCK für die »Rostocker-Nykjöbing Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft« fertiggestellt, der neben seinen zwei Schrauben auch zwei Maschinen besaß.<sup>110</sup> Eine derartige Antriebsanlage war für die Zeit ungewöhnlich.

Die »Rostocker AG« allerdings baute – technische Ingeniosität hin oder her – in der gleichen Zeit nicht weniger als 22 Schiffe, wenn darunter auch acht Schuten waren.<sup>111</sup> Daß für Tischbein die Verhältnisse nicht zum Besten standen, läßt sich auch aus einem Vergleich der Arbeiterzahl herauslesen<sup>112</sup>:

Rostocker AG	Arbeiter	Beamte	Durchschn. Jahreslohn
1874	205	16	778,13 Mark
1875	278	27	758,17 Mark
1878	209	15	749,42 Mark
<b>Hansa-Werfte</b>			
1875	280	15	664,50 Mark
1876	140	11	653,41 Mark
1877	60	11	–

Die Rostocker AG beschäftigte nicht nur auf Dauer mehr Mitarbeiter, sondern sie zahlte auch besser.<sup>113</sup>

1879 bekam die »Hansa-Werfte« einen neuen technischen Direktor. Tischbein war mit nunmehr 76 Jahren wohl doch zu alt für die Führung der Geschäfte geworden. Sein Nachfolger in der Werftleitung hieß Heinrich Peter Ferdinand Burchard, ein Bruder von Anna Burchard, der Frau von Tischbeins jüngerem Bruder Otto.<sup>114</sup> Heinrich Burchard war 1835



**Das Dampfschiff Georg**  
fährt täglich

von Rostock:	von Warnemünde:
Mittags 12 Uhr.	Morgens 9 Uhr.
Nachmittags 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „	Nachmittags 2 „
Abends 7 „	Abends 6 „

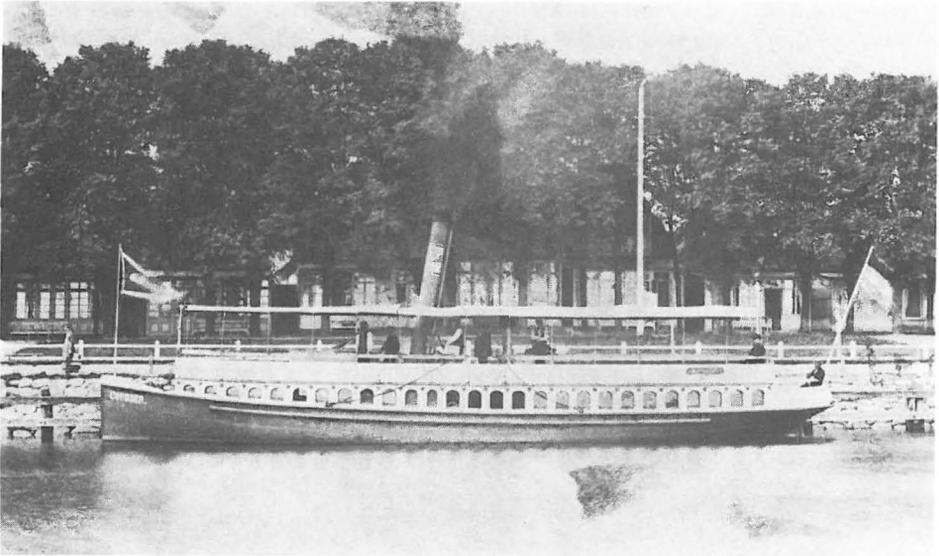
NB. Da am Sonntag die Schlussfahrt für diese Saison stattfindet, so ersuche ich die geehrten Fahrpassagiere, die noch inhabernden Fahrbillets bis dahin gefälligst zu benutzen, da solche im nächsten Jahre keine Gültigkeit haben.

Ergebenst  
F. C. Meyer.

**Dampfschiffahrten**  
zwischen  
Rostock und Warnemünde:

**Heute Donnerstag:**

von Rostock: Mrgs. 7 Uhr Mercur „ 9 „ Bönitz Mitt. 12 „ Mercur Nachm. 2 „ Widder „ 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ Bönitz „ 2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> „ Mercur „ 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ Bönitz „ 7 „ Widder	von Warnemünde: Mrgs. 9 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> Uhr. Vorm. 11 „ Mittags 1 „ Mrgs. 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ Nachm. 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ Abds. 7 „ Abds. 6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> „ Abds. 6 „
--	--



*Dampfer COURIER entstand 1873 bei der Hansa-Werfte für den Rostocker Kapitän P. Baade. (Foto: Eschenburg)*

in Rostock geboren und hatte seine Ausbildung noch bei Tischbein in Buckau begonnen. 1857 ging er nach Stettin zur dortigen Actien-Gesellschaft »Vulcan«, wo er sich als Konstrukteur einen Namen machte. Albrecht Tischbein starb am 22. März 1881. Im gleichen Jahr wurde die »Hansa-Werfte« an »Ernst Burchard & Co.« (eine Rostocker Holzschiffswerft) verkauft.<sup>115</sup>

Wie man es bei so einer weitverzweigten Familie wie den Burchards schon fast erwarten darf, waren Ernst Burchard und Heinrich Burchard Vettern. Ob dies bei dem Verkauf eine Rolle gespielt hat, und was aus dem Zusammentreffen von Tischbeins Todesjahr und dem Verkaufsjahr zu schließen ist, muß offen bleiben. Vielleicht hatten sich die Burchards finanziell an der Werft beteiligt. Die neue Firma hieß nun »Burchards Schiffswerfte und Maschinenbau-Anstalt«. Lange blieb es dabei indessen nicht. Die weiteren Ereignisse werden in einer offiziellen Schrift der Neptunwerft so dargestellt<sup>116</sup>:

*Ein Zusammenschluß der Rostocker Actien-Gesellschaft für Schiffs- und Maschinenbau mit der nunmehrigen Burchard'schen Werft konnte nur eine Frage der Zeit sein, und die maßgebenden Faktoren säumten nicht, einen Akt zu vollziehen, der für den Rostocker Schiffbau von wesentlicher Bedeutung war. Bereits im April 1881 ging die Burchard'sche*

**Juni 23.**

Von der Firma „Burchard's Schiffswerfte und Maschinenbauanstalt“ das auf dem Bismarck Felde zwischen der Doberaner Chaujsee und der Warnow sub Nr. 1253 belegene Erbpachtgrundstück mit Wohn- und Fabrikgebäuden und Pertinenzen an die „Rostocker Actiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau.“

»Offizielle Beilage für amtliche Bekanntmachungen der Stadt Rostock«, Nr. 27, vom 9. Juli 1881 (zur Rostocker Zeitung).

	<b>Stoffschiff Courier fährt täglich:</b>	
	v. Rostock	v. Warnemünde
	2 U. 10' Abm.	7 U. 40' Abg.
	<b>Abfahrt: Wachenbrücke.</b>	
<b>Der Widder fährt täglich:</b>		
v. Rostock		v. Warnemünde
2 U. 15' Abm.	7 U. 30' Abg.	
6 U. 30' Ab.	5 U. 30' Ab.	

Rostocker Zeitung vom 15. April 1897.

Werft durch Kauf in den Besitz der Rostocker Actien-Gesellschaft für Schiffs- und Maschinenbau über, und damit war die Grundlage für einen späteren Aufstieg des Unternehmens gegeben.

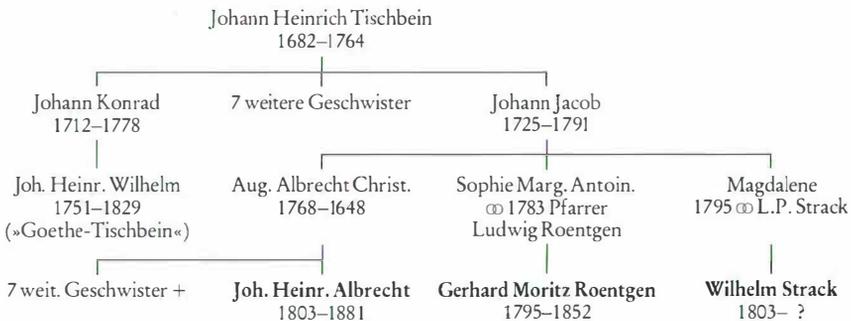
Man kann sich fragen, ob Burchard nicht überhaupt nur die Rolle eines Strohmannes spielte. Zwischen Tischbeins Tod und der beschriebenen Transaktion vergingen kaum vier Wochen, so als habe man schon lange darauf gewartet. Die maßgebenden Faktoren säumten also wirklich nicht.

Mit Albrecht Tischbeins Tod endete der erste Abschnitt der Rostocker Werftgeschichte, soweit sie den Bau eiserner Schiffe betrifft. Tischbein war der Begründer des Rostocker Eisenschiffbaus, aber sein Schaffen wirkte über die Stadt hinaus. In der Frühgeschichte des Schiff- und Maschinenbaus in Deutschland spielte er eine wesentliche Rolle. Sicher nicht zu überschätzen ist auch seine Tätigkeit als Vorbild und Lehrer.<sup>17</sup>

Mit der Entstehung der beiden Actien-Gesellschaften war schon recht frühzeitig die Phase kleinerer Einzelunternehmen abgeschlossen worden. Die Geschichte war nun die einer mittelgroßen Kapital-Gesellschaft mit vielen örtlichen Bezügen, aus der schließlich die »Actien-Gesellschaft NEPTUN« hervorging. Als deren Urheber kann man Tischbein ansehen.

#### Anmerkungen:

- 1 Abschrift der Original-Geburtsurkunde durch das Mecklenburgische Kirchenbuchamt in Schwerin.
- 2 J. Warncke: Das Lübecker Töpferamt und die Einfuhr von Tischbeinöfen. In: Mitteilungen des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde, 1920, Heft 14, S. 90f. – Gustav Lindtke: Alte Lübecker Stadtansichten. In: Lübecker Museumshefte, Heft 7, 1968, S. 107.
- 3 Die verwandtschaftlichen Zusammenhänge der Familie Tischbein kann man finden in: Wilhelm Tischbein: Aus meinem Leben. Hrsgg. von L. Brieger. Berlin 1922. – Zur Abstammung von Albrecht Tischbein (geb. 1803) siehe auch: Lars U. Scholl: Hollands Bedeutung für die deutsche Dampfschiffahrt in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: DSA 2, 1978, S. 111f, sowie folgende stark vereinfachte Tabelle:



- 4 Geboren am 10.11.1805 in Rostock, gestorben 1855 in Triest, Maler (Angaben von Jürgen Rabbel, Rostock). – Nach Rabbel soll August Tischbein die Kajüte des Dampfers MINISTER VON LÜTZOW mit sechs Gemälden geschmückt haben, die die Entwicklung der Schifffahrt veranschaulichten. Von August Tischbein stammen auch eine Anzahl gestochener Blätter, die Rostocker Ansichten darstellen.
- 5 Eugen Bruckmann: Gerhard Moritz Roentgen. In: Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure 36, 1892, S. 94f. – M.G. De Boer: Leven en Bedrijf van Gerhard Moritz Roentgen. Gedenkschrift door de Maatschappij vor Scheps- en Werktuigbouw »Fijenoord« aangeboden bij haar 100jarig Bestaan op 10. Nov. 1923. – Zur Rolle G.M. Roentgens und seiner Beziehung zu Tischbein siehe auch Lars U. Scholl (wie Anm. 3).
- 6 Ebd.
- 7 F.C. Van Oosten: Schepen onder Stoom. De Boer Maritime Handboeken. Busum 1972, S. 27f.
- 8 Ebd., S. 113.
- 9 Wie Anm. 5.

- 10 De Boer (wie Anm. 5).
- 11 Jürgen Rabbel: Rostocks eiserne Segler. Rostock 1986.
- 12 De Boer (wie Anm. 5), S. 19.
- 13 Wolfgang Köllmann: Friedrich Harkort, 1793–1838. Bd. 1. Düsseldorf 1964, sowie L. Berger: Der alte Harkort – Ein westfälisches Lebens- und Zeitbild. Leipzig 1890.
- 14 Jürgen Rabbel (wie Anm. 11).
- 15 De Boer (wie Anm. 5), S. 87.
- 16 Wie Anm. 3.
- 17 Rheinisch-Westfälisches Wirtschafts-Archiv in Köln 20,4,4, F6/7, sowie Lars U. Scholl (wie Anm. 3).
- 18 Wie Anm. 13.
- 19 Westfälisches Wirtschaftsarchiv Dortmund. F 1 A; A 388; Rep. I Harkort/Kamp.
- 20 Ebd.
- 21 Ebd.
- 22 Während seiner Zeit bei Harkort wird Tischbein in allen Briefen und Schriftstücken stets mit den Initialen *P.L.* genannt und schreibt sich auch selbst so (vergl. Abb. 1). Seine Vornamen Johann Heinrich Albrecht tauchen nicht auf. Über diesen Sachverhalt besteht Unklarheit. Vielleicht handelte es sich um ein Pseudonym, welches sich Tischbein aus unbekanntem Gründen zulegte. Albrecht Tischbein hatte einen jüngsten Bruder Paul Ludwig (1820–1874), der war jedoch Maler in Rostock. Daß *P.L.* ein anderer Tischbein als Albrecht ist, erscheint unwahrscheinlich. Berger (Anm. 13, S. 154) spricht bei Erwähnung von Mitarbeitern Harkorts von dem *früher auf Schiffswerften in Rotterdam thätig gewesenen Tischbein*, und auch die übrigen Zeitabläufe und die technischen Fähigkeiten des bei Harkort belegten Tischbein sprechen dafür, daß es sich um Albrecht handelt. Und schließlich ist ein anderer Ingenieur Tischbein in dieser Zeit nicht auszumachen.
- 23 Wie Anm. 19.
- 24 Ebd.
- 25 Ebd.
- 26 Ebd.
- 27 Ebd.
- 28 Ebd.
- 29 Köllmann (wie Anm. 13), S. 113, sowie Hans Szymanski: Die alte Dampfschiffahrt in Niedersachsen. Wirtschaftswissenschaftliche Gesellschaft zum Studium Niedersachsens e.V. Hannover 1958, S. 399, 402.
- 30 Conrad Matschoß: Die Maschinenfabrik R. Wolf Magdeburg-Buckau 1862–1912 – Aus Anlaß des 50jährigen Bestehens. Matschoß schreibt dazu: *Neben einigen kleineren Maschinenfabriken ... entwickelte sich die heutige Maschinenfabrik Buckau AG zu einer der damals in ganz Deutschland führenden Maschinenfabriken. Die Fabrik wurde 1838 von der »Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie«, die ein Jahr vorher entstanden war, gegründet.* [Matschoß irrt hier insofern, als die »Vereinigte Hamburg-Magdeburger ...« erst 1841 in dieser Form gebildet wurde.] *Zunächst hatte man nur beabsichtigt, für die Dampfschiffahrtsgesellschaft zwei Dampfschiffe zu bauen. Man sah aber sehr bald, daß man auch eine Maschinenfabrik brauchte, um die notwendigen Reparaturen auszuführen; dann aber wollte man auch daran gehen, neue Maschinen zu bauen. Das Gründungskapital wurde auf 200 000 Taler festgesetzt und in 8 000 Aktien zu je 25 Talern ausgegeben. Die technische Leitung wurde dem Ingenieur Alfred Tischbein [hier fälschlich Alfred genannt], übertragen, der längere Zeit unter des berühmten Ingenieurs Roentgen Leitung in Holland gearbeitet und hier auch die ersten Verbundmaschinen mit ausgeführt hatte.*
- 31 Hans Rindt und Heinz Trost: Dampfschiffahrt auf Elbe und Oder, den Berliner und Märkischen Wasserstraßen, 1816–1945. Selbstverlag, 1983, S. 28.
- 32 Lars U. Scholl (wie Anm. 3).
- 33 Conrad Matschoß: Die Entwicklung der Dampfmaschine. Berlin 1901. (Reprint 1983). Bd. 1, S. 698.
- 34 Hans Szymanski (wie Anm. 29), S. 267.
- 35 Ebd., S. 48.
- 36 Siehe die Heiratsurkunde des Alfred Albrecht Ludwig August Tischbein (am 28. April 1871), in welcher das Geburtsdatum angegeben ist. Abschrift des Mecklenburger Kirchenbuchamtes Schwerin, sowie freundliche Mitteilungen von Dr. Jürgen Rabbel.
- 37 Ebd.
- 38 Frdl. Mitteilung von Dr. Jürgen Rabbel.
- 39 Conrad Matschoß (wie Anm. 33), S. 190.
- 40 Ebd.
- 41 Conrad Matschoß: R. Wolf, der Begründer der Maschinenfabrik R. Wolf in Magdeburg-Buckau. In: Beiträge zur Geschichte der Industrie und Technik 4, 1912, S. 4. Matschoß berichtet darüber: *Das Revolutionsjahr 1848, das auch an Magdeburg nicht spurlos vorübergegangen war, brachte die ersten Arbei-*

terbewegungen, allerdings noch sehr harmloser Art, die durch eine den Arbeitern freundlich gesinnte Ansprache des Direktors Tischbein im besten Sinne für die Fabrik erledigt wurde. Er gewährte ihnen ohne Lohnabzug am Sonnabend schon um 5 Uhr nachmittags Feierabend und in gleicher Weise am Montag um 1/26 Uhr, damit, wie Tischbein seinen Arbeitern sagte, sie auch gehörig Zeit hätten, sich ihre Sonntagsvergünstigungen zu erzählen. Die Arbeiter brachten ein Hoch auf Tischbein aus und zogen befriedigt aus der einberufenen Versammlung nach Hause.

- 42 Conrad Matschoß (wie Anm. 30), S. 8.
- 43 Ebd., S. 11. Matschoß: *Die geschäftliche Krisis, die aber dann in den folgenden Jahren* [nach 1848, der Verf.] *hereinbrach, brachte auch über die Buckauer Maschinenfabrik schlimme Zeiten, noch dadurch verstärkt, daß Tischbein, so genial er als Ingenieur und Konstrukteur war, sich wenig befähigt zeigte, nach kaufmännisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Fabrik zu leiten. Auch dem Vertrag, den Tischbein mit der Firma hatte, und der ihm neben seinem Gehalt eine auf den Bruttoumsatz berechnete Tantieme gewährte, gab R. Wolf nachher in seinen Erinnerungen mit Schuld daran, daß der Direktor in erster Linie nur Interesse daran hatte, Arbeit herbeizuschaffen und her auszubringen, sich aber selbst sehr wenig darum zu kümmern brauchte, ob und wieviel daran verdient wurde.*
- 44 Dr. Schulze-Lübeck: Die ersten Dampfer in der Ostsee. In: *Marine-Rundschau* 1904 I, S. 692, *Marine-Rundschau* 1904 II, S. 829.
- 45 Jürgen Rabbel: *Rostocker Windjammer*. Rostock 1983, S. 43.
- 46 Vom Werden und Wachsen der Neptunwerft – Eine Chronik der 130jährigen Entwicklung. Hrsgg. von der Grundorganisation der SED – VEB Schiffswerft Neptun Rostock. o. Jahr (ca. 1983), S. 4 und nach Angaben aus der zeitgenössischen Mecklenburgischen Zeitung, hier vom 18.1.1853. Alle Angaben aus der Mecklenburgischen Zeitung nach frdl. Mitteilung von Frank Peter Busch.
- 47 Actien-Gesellschaft Neptun. Schiffswerft und Maschinenfabrik Rostock 1850–1910. Rostock 1925.
- 48 Jürgen Rabbel (wie Anm. 45, S. 41).
- 49 Stapellauf-Meldung ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ. In: *Mecklenburgische Zeitung* (Schwerin) vom 10.9.1851; Schilderung der Probefahrt: ebd. 1.12.1851; Stapellauf-Meldung GROSSFÜRST CONSTANTIN: ebd. 27.12.1851.
- 50 D.G. Gütschow: Zusammenstellung aller von Rostock und Wismar fahrenden Mecklenburgischen Schiffe und deren Reisen im Jahre 1852 und theils bis Ausgang April 1853. Rostock 1853. Der Text dieser ungewöhnlichen Schrift ist nicht nach Schiffen, sondern nach Kapitännamen geordnet. Da die ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ in der fraglichen Zeit unter zwei Kapitänen fuhr, kann bei der Lektüre leicht Verwirrung auftreten. Die ersten Fahrten des Dampfers finden sich in der Abbildung auf Seite 120 unter Kapitän Zeltz; die Abbildung auf Seite 118 bringt die Fortsetzung unter Kapitän Sanftleben.
- 51 Zur Eisenbahn in Mecklenburg vgl. Lothar Schulz: *Eisenbahnen in Mecklenburg*. Berlin (DDR) 1986.
- 52 Karl Radunz: *100 Jahre Dampfschiffahrt 1807–1907*. Rostock 1907.
- 53 Aus dem Protokoll der Sitzung des 1. Quartiers in Rostock am 2.4.1852. In: *Mecklenburgische Zeitung* vom 6.4.1852.
- 54 D.G. Gütschow (wie Anm. 50).
- 55 Neptunwerft (wie Anm. 46), S. 5.
- 56 Frdl. Angabe von Frank Peter Busch nach der zeitgenössischen »Mecklenburgischen Zeitung«.
- 57 Wie Anm. 56.
- 58 Wie Anm. 56.
- 59 *Mecklenburgische Zeitung* vom 18. 1. 1853.
- 60 Jürgen Rabbel (wie Anm. 45), S. 36f.
- 61 *Mecklenburgische Zeitung* vom 7. 10. 1852.
- 62 Jürgen Rabbel (wie Anm. 11), S. 36f.
- 63 *Mecklenburgische Zeitung* vom 17. 12. 1852.
- 64 *Mecklenburgische Zeitung* vom 5.1.1853, nach frdl. Mitteilung von Frank Peter Busch. Interessant wäre eine Beantwortung der Frage, ob dieses Projekt in Stettin statt in Rostock zur Ausführung gekommen ist. Nur die Werft von Früchtenicht & Brock, Vorläufer des Stettiner Vulcan, wäre dafür in Frage gekommen. Diese Firma baute zwischen 1852 und 1854 als Bau-Nr. 2–5 vier Dampfer für russische Rechnung. Dies könnten also die erwähnten Aufträge für Rußland gewesen sein, nicht aber die im Zusammenhang mit Tischbein genannten Schiffe. Sofern für diese nicht ein Auftraggeber stand, der später seine Pläne nicht realisierte, kann es sich eigentlich nur um die seit 1773 in Stettin ansässige Firma R.C. Gribel gehandelt haben, die ihre ersten Dampfer (ebenfalls vier) 1856 von Früchtenicht & Brock (Bau-Nr. 9–12) bekam – das Quartett ALEXANDRA, HEINRICH, EMILIE und ARTHUR (vgl. »Strandgut« 8, S. 41). Es erscheint gut möglich, daß diese Dampfer sind, um deren Bau Tischbein verhandelte.
- 65 F.H. Dunkelmann: *Nachrichten* von der Familie Burchard. Rostock 1910, S. 48.
- 66 Kapitän Heinrich Rahden: *Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte 1800–1917*. In: *Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv Rostock*, Bd. 2. Rostock 1941; sowie Detlev Lexow: *Die Rostocker Barken*. DDR-

- Arbeitskreis für Schifffahrts- und Marinegeschichte. Hrsgg. vom Schifffahrtsmuseum Rostock 1983, S. 31.
- 67 Ernle Bradford: *The America's Cup*. London 1964.
- 68 Jürgen Rabbel (wie Anm. 11) über Entwurf und Bau der Klipperbark DER ORIENTALE.
- 69 Ebd.
- 70 Walter Müller: *Rostocks Seeschifffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten*. Rostock 1930, S. 61.
- 71 F.H. Dunckelmann (wie Anm. 65).
- 72 Jürgen Rabbel (wie Anm. 11).
- 73 Walter Kresse: *Aus der Vergangenheit der Reiherstiegwerft in Hamburg*. Deutsche Werft Hamburg (Hrsg.), o.J., S. 32, 90; Otto Höver: *Von der Galiot zum Fünfmaster*. Reprint Norderstedt 1975, S. 341; Walter Ried: *Deutsche Segelschifffahrt seit 1470*. München 1974, S. 206.
- 74 Martin Schumacher: *Alexander Seydell – ein vergessener Pionier*. Ein Beitrag zur Rheinschifffahrt in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: *Duisburger Forschungen*, 14. Band. Duisburg 1970, S. 48. – Lars U. Scholl: *Innovationen im frühindustriellen Schiffbau*. In: *Jahrbuch der Wittheit zu Bremen* 24, 1980, S. 239f.
- 75 *Mecklenburgische Zeitung* vom 20.8. 1853.
- 76 Ebd., 23.8.1853.
- 77 Ebd., 27.10.1853.
- 78 Ebd., 10.11.1853.
- 79 Jürgen Rabbel: *Aus der Rostocker Schifffahrtsgeschichte XII: Tauziehen zwischen Zunft und Werft*. *Demokrat* vom 28.10.1982. Rabbel: *Die nach jedem starken Weststurm »völlig verschlagene« Warnemünder Hafeneinfahrt mußte der Raddampfer »Stadt Rostock« wieder in althergebrachter Weise bei stark auslaufendem Strom mit einer speziell dafür angefertigten Egge vertiefen, und als sich das Gerücht hartnäckig hielt, der neue Bagger werde wegen vieler Mängel nicht im Sommer (1855) fertig, forderte die Bürgerschaft einen »Spezialbericht des löblichen Bauamtes« an.*  
*Das Resultat ergab, daß Tischbein wieder einmal während des Baues experimentierte und nach über den Vertrag hinausgehenden Verbesserungen suchte. Dieser Mann war geradezu von einem schöpferischen Pioniergeist beseelt, wofür auch eine beträchtliche Anzahl von ihm gemachter Patente sprechen, die auf dem Gebiet der Maschinenteknik zum Teil bahnbrechend gewesen sein sollen. Im Falle des Baggers hatte er unter anderem die Vorrichtung zum Heben des Eimerschlittens auf Hand- und Maschinenbetrieb eingerichtet, damit er bei plötzlich auftretenden Hindernissen schneller und im Reparaturfalle ohne Dampf bewegt werden konnte.*  
*Als dann Ende Mai (1855) beim Einsatz des Baggers ein als »Fünfhuk« bezeichnetes Schwungrad gleich zweimal brach, forderte das II. Quartier eine technische Überprüfung durch den Plauer »Kunst-sachverständigen« Dr. Alban an. Nach dessen Protokoll leistete der statt vier Fuß sogar nur 3 1/2 Fuß tiefgehende Bagger weitaus mehr, als im Kontrakt festgelegt worden war. Trotz Verstärkung der Maschine von 16 auf 26 PS verbrauchte sie statt der erlaubten zehn Pfund Kohle pro PS und Stunde nicht einmal die Hälfte, wofür der alte Bagger nur die halbe Leistung gebracht hatte. Der neue Bagger füllte mit seiner Niederdruckmaschine bei »4 Atmosphären Druck im Kessel und 40 Umgängen der Maschine pro Minute« in einer Stunde mit acht Prähmen die doppelte Anzahl, weshalb sofort neue Schuten in Auftrag gegeben werden mußten. Für die Maschine hatte Tischbein zusätzlich auch noch einen Regulator konstruiert, der bei unterschiedlichem Widerstand deren Lauf koordinierte.*  
*Dr. Alban zollte Tischbein für seine Konstruktion die »volle Anerkennung und Bewunderung«, worauf das II. Quartier kleinteilig »auf weitere Monitoren wegen nicht kontraktlicher Beschaffenheit« verzichtete. Albrecht Tischbein wurde jetzt nicht nur sofort die letzte Rate bezahlt und die beantragte Konventionalstrafe von 6000 Talern erlassen, sondern er bekam sogar noch die nicht vertraglich geforderte, den Schlitten hebende und senkende Winde für den Eimerschlitten zusätzlich vergütet.*
- 80 *Illustrierte Zeitung*, Leipzig, vom 5.1.1856. Dieser Artikel ist sicher nicht, wie andersorts behauptet (vgl. Neptunwerft [wie Anm. 46], S. 5), von Tischbein geschrieben worden. Ob er ihn »bestellt« hat, sei dahingestellt.
- 81 Vgl. Bauliste unten S. 151.
- 82 Mitteilung des Gemeentelijke Archiefdienst, Amsterdam, 25.7.1983. Die angegebene Beziehung zwischen  $m^3$  und BRT ist nicht verständlich. In den älteren Ausgaben des »Handbuch[s] für die deutsche Handelsmarine« ist das Verhältnis zwischen den beiden Werten als  $1 m^3 = 0,353 BRT$  angegeben.  $538 m^3$  müßten danach 189,9 BRT sein.
- 83 Als Unterauftrag der ursprünglich beauftragten Werft von Paul van Vlissingen in Amsterdam, wo auch die Maschine entstand. Vgl. »Strandgut« 8, S. 160.
- 84 Wie Anm. 80. – Bezüglich der mecklenburgischen Flagge: Mitteilung von Herrn J.L. Meyer, Purmerend (vom 4.12. 1984).
- 85 Heinrich Rahden (wie Anm. 66).
- 86 Ebd.

- 87 Ebd.
- 88 Wie Anm. 82.
- 89 Walter Müller (wie Anm. 70), S. 16, 57.
- 90 Wie Anm. 82.
- 91 Neptunwerft (wie Anm. 46), S. 5; so wie Wolfgang Steusloff: *Votivschiffe. Schiffsmodele in Kirchen zwischen Wismarbucht und Oderhaff*. Rostock 1981, S. 113.
- 92 Neptunwerft (wie Anm. 46), S. 6.
- 93 Ebd.
- 94 Frdl. Mitteilung von Else Marie Thorstvedt, Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo.
- 95 Wie Anm. 27. Bis auf die angeführte Ausnahme finden sich nirgendwo in Lloyds Register Baunummern-Angaben für die drei bei Tischbein zusammenhängenden Werftnamen. Verfolgt man den Lebenslauf des genannten Dampfers RIGA mit der Bau-Nr. 31 der Hansa-Werfte lt. Lloyds Register, so erweist er sich als ein anderes Schiff, nämlich als RIGA-LÜBECK, erbaut 1870 bei der Norddeutschen Schiffbau AG in Kiel-Gaarden unter der Bau-Nr. 22. Auftraggeber für die RIGA-LÜBECK war die Neue Lübecker D.G. in Lübeck, die das Schiff bis 1882 in Fahrt hielt, um es dann an W.G. Reincke in Windau zu verkaufen. Unter dem Namen CITO blieb das Schiff bis 1910 in Windau registriert und ging dann als INES nach Bilbao. 1922 wurde es in LR gestrichen. (Diese Angaben verdanke ich der freundlichen Mitteilung von Hans-Günther Wentzel, Mecklenburgisches Schifffahrtsarchiv). Im Jahr 1876 wurde die RIGA-LÜBECK bei der Rostocker AG verlängert; diese Arbeit bekam von der Werft die Nr. 31. Lloyds Register hat also diese RIGA-LÜBECK mit der ein Jahr früher bei der Hansa-Werfte erbauten RIGA verwechselt, ein leicht verständlicher Irrtum, wenn man bedenkt, daß nur einige Jahre später die beiden Werften sich vereinigten. Die Bau-Nummern der Rostocker AG, in der die Tischbein'sche Werft (bzw. die Hansa-Werfte) 1881 aufging, leiten sich von der Gründung derselben durch Witte und Abendroth her und zählen nicht etwa die Tischbein-Bauten fort, für die eine Bauliste nicht existiert.
- 96 Wie Anm. 47.
- 97 Freundliche Mitteilung von R. Jacobi.
- 98 Die in dieser Arbeit angegebene Schiffsliste ist alles andere als vollständig oder erschöpfend. Einige der angeführten Schiffe sind in ihrer Identität zweifelhaft. Ebenso gibt es andere, die möglicherweise Tischbein-Bauten sind, aber als solche nicht haben nachgewiesen werden können und deshalb in der Liste keinen Platz fanden. Die mir bekannten Problemfälle seien aufgezählt: Nr. 11 der Schiffsliste »Eiserner Segler«: Da für diese Schiff jegliche Hinweise fehlen, handelt es sich möglicherweise um ein nicht ausgeführtes Projekt. Nr. 21 der Schiffsliste KARI USCHA: Nur ein Jahr früher hat die Rostocker AG einen Dampfer KALUSCHA erbaut, die allerdings größer als die 8 Lasten der KARLUSCHA war. Letztere wird von Rahden (vgl. Anm. 66) erwähnt. Laut Hans Rindt (vgl. Anm. 31) hat Tischbein 1857 für die Prager Dampf- und Segelschiff. Gesellschaft die Raddampfer MECSERY und CLAM-GALLAS erbaut. In einem Brief an mich hat er später diese Aussage teilweise zurückgenommen und nun geäußert, daß Tischbein nur die Maschinen für die beiden Schiffe hergestellt habe. Der Fall läßt sich nur durch Recherchen in Rostock klären. Nr. 26 der Schiffsliste COURIER: Dieser Rostocker Lokaldampfer wird von Rahden (vgl. Anm. 66) als bei Tischbein erbaut bezeichnet, während er andererseits auf der Bauliste der Rostocker Actien-Gesellschaft unter der Bau-Nr. 12 auftaucht. Eine Klärung dieser Frage steht noch aus. Als weitere mögliche Tischbein-Bauten sind mir der eiserne Leichter AJAX (vgl. Handbuch für die deutsche Handelsmarine 1912; frdl. Mitteilung von Arnold Kludas), der 1872 in Rostock erbaut wurde, und ein kleiner Dampfer oder Schlepper, PILOT, begegnet. Über beide liegen nähere Informationen nicht vor.
- 99 Hans Rindt und Heinz Trost (wie Anm. 31).
- 100 Jürgen Richter und Kurt Harland: *Schweriner Personenschiffahrt. Veröffentlichungen des Stadtarchivs Schwerin, Neue Folge, Heft 17, Schwerin 1982, S. 32.*
- 101 *Norddeutsche Zeitung* vom 21.3.1986.
- 102 Hans Szymanski (wie Anm. 29), S. 320.
- 103 Wie Anm. 46, S. 6.
- 104 Ebd.
- 105 Hans Georg Prager: *Blohm & Voß. Schiffe und Maschinen für die Welt*. Herford 1977.
- 106 Wie Anm. 47.
- 107 Frdl. Mitteilung von R. Jacobi.
- 108 Wie Anm. 46, S. 7.
- 109 Mitteilungen von Herrn Dr. Jürgen Rabbel sowie *Warnemünder Zeitung* vom 7.3.1893.
- 110 Gernot Eschenburg: *Zur Geschichte der Fährverbindung Warnemünde-Gjedser*. In: *Rostocker Beiträge – Regionalgeschichtliches Jahrbuch der mecklenburgischen Seestädte*, Bd. 1. Rostock 1967, S. 203.
- 111 Wie Anm. 47.
- 112 Neptunwerft (wie Anm. 46), S. 8.

- 113 Daß die Verhältnisse auch sonst zu wünschen übrig ließen, läßt sich auch aus der Tatsache ablesen, daß beim Bau der *CONCORDIA* im Jahre 1870 an der Dampfmaschine des neu abgelieferten Schiffes vom Auftraggeber ein geflickter Zylinder entdeckt wurde, was zu einer Reklamation führte. Der Vorfall wiederholte sich fünf Jahre später bei der *GUTENBERG*. Bei letzterem Schiff hatte die Werft sogar um eine Vorauszahlung von Baukosten gebeten, weil sie sich in Geldverlegenheit befand, was die Sache doppelt unangenehm machte. Vgl. dazu: F. Wagner: Zwischen Hamburg und Stade. Ein Kapitel der Niederelb-Dampfschiffahrt. Selbstverlag, Hamburg 1970, S. 41, 46.
- 114 F.H. Dunkelmann (wie Anm. 65), S. 48, 61.
- 115 Ebd., S. 65.
- 116 Wie Anm. 47.
- 117 Zum Beispiel hat der junge Hermann Blohm 1872 ein Jahr lang bei Tischbein auf der »Hansa-Werfte« gearbeitet. Hans Georg Prager (wie Anm. 105), S. 14.
- 118 Seeamtspruch Flensburg vom 29.9.1903 aus Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reiches, Reichsamt des Innern, Bd. 15, Hamburg 1905.
- 119 Ernst Hieke: Robert M. Sloman jun. Hamburg 1968, S. 194.
- 120 Geschäftsbericht der Hapag für 1854.
- 121 Karl B. Kühne: Seelotsen. Norderstedt 1975.
- 122 Freundliche Mitteilung des Staatsarchivs Hamburg.
- 123 Wolfgang Rudolph: Die Insel der Schiffer. Rostock 1962, S. 209f.
- 124 Wolfgang Rudolph: Ein Jahrhundert rügensche Bäder-Dampfschiffahrt. In: Neue Mecklenburgische Monatshefte 2, 1957, S. 238–245.
- 125 Walter Kresse: Seeschiffsverzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888. 1969, S. 168, 172.
- 126 Handbuch für die Deutsche Handelsmarine 1884; Verzeichnis der Lübecker Kauffahrtei-Schiffe 1885.

Besonderen Dank schulde ich Herrn Hans-Günther Wentzel und seinem Mecklenburgischen Schiffsarchiv, der durch vielfältige Hilfe sehr zu dieser Arbeit beigetragen hat.

## *Vorläufige Liste der bei Zeltz & Tischbein, Albrecht Tischbein und der Hansa-Werfte erbauten Schiffe*

Wenn keine Werft angegeben ist, so handelt es sich um einen Bau von Albrecht Tischbein, Werfte für eiserne Schiffe und Maschinenfabrik. Jahreszahlen hinter dem Namen geben das Baujahr an. Eingeklammerte Zahlen im Text und bei Literaturangaben beziehen sich auf die entsprechenden Anmerkungen.

### 1. ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ (I) (1852)

Zeltz & Tischbein, Rostock; Stapellauf Ende Juli 1851, abgeliefert 23.2.1852; 70 Lasten bzw. 170 NRT; Dampfmaschine 60 PS.

1852–1856 Erste Rostocker Reederei-Gesellschaft von 1851 (K.R. Dampfschiffs-Actiengesellschaft, Rostock); Fahrt zwischen Rostock und St. Petersburg mit Fracht und Passagieren, nach Ausbruch des Krimkriegs Versorgungsfahrten für die englisch-französische Flotte. – Am 8.1.1856 in Amsterdam verkauft an Amsterdamsche Stoomvaart-Maatschappij (Direktor Paul van Vlissingen), neuer Name *HARBURG*. Am 22.12.1857 bei Lemvig auf der Fahrt von Wolgast nach Newcastle mit Getreide gestrandet und verloren.

Anm. (45), (50), (52), (Rahden, 66), (82).

### 2. GROSSFÜRST CONSTANTIN (I) (1852)

Zeltz & Tischbein, Rostock; Stapellauf Ende 1851, abgeliefert Mai 1852; 70 Lasten bzw. 170 NRT; Dampfmaschine 60 PS.

1852–1856 Erste Rostocker Reederei-Gesellschaft von 1851 (K.R. Dampfschiffs-Actiengesellschaft, Rostock); Fahrtgebiet wie ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ. – Am 9.1.1856 in Amsterdam verkauft an Amsterdamsche Stoomvaart-Maatschappij (Direktor Paul van Vlissingen), neuer Name *AMSTERDAM*. – 1862 verlängert, neue Vermessung

195 NRT, 1876 neu vermessen: 432 m<sup>3</sup>; 1878 neu vermessen: 538 m<sup>3</sup> (= 757 BRT) (nach 82). – 1877 Übernahme der ASM von P. van Es & Co., Rotterdam. – GL 1881: 234 BRT, 195 NRT; Bureau Veritas 1895: Eine Compound-Maschine 160 PS, erbaut 1872 bei Albrecht Tischbein, Rostock. – Nach Angabe (82) 1893 ins Ausland verkauft, aber nach Bureau Veritas noch bei P. van Es & Co., Rotterdam. Später (ab wann?) Leichter in Kiel. – Am 19.8.1903 unter dem Namen AMSTERDAM (Kohlenleichter) Kollision mit dem bei Howaldt neuerbauten rumänischen Eisbrecher MANTUIREA (118). AMSTERDAM sank, wurde aber später gehoben und repariert. – GL 1906: AMSTERDAM, Leichter, Eisen, 236 BRT, 229 NRT, U-Signal LBHN, Eigner: Howaldtswerke Kiel; GL 1907: Nicht mehr verzeichnet, Schicksal nicht bekannt.  
Anm. (45), (50), (52), (66), (82), (118) sowie Register Bureaus Veritas und Germanischer Lloyd.

### 3. Rostocker Yacht (1853)

Eiserne Schoneryacht; Kiel-Länge 6 m; Länge i.d.WL 7,5 m; Länge ü.Deck 8,4 m; Tiefgang: 0,75 m.

Anm. (Rabbel, 11)

### 4. DER ORIENTALE (1854)

Stapellauf 1.6.1854; eiserne Klipperbark; 200 Weizenlasten bzw. 170 Roggenlasten (à 6000 Pfund); Länge über Deck 150'; Breite 26' 6"; Tiefgang 13' 6" (engl. Fuß/Zoll).

1854–1856 Korr. Reeder Peter Burchard & Co., Rostock. – Kenterte im Sturm während des Entladens in der Irrawaddy-Mündung/Burma am 28.7.1856. Totalverlust.

Anm. (11), (45), (65), (Rahden, 66), (Müller, 70).

### 5. NORDEN (1854)

Eiserner Leichter mit Schonertakelung; bestellt von Hapag. Lt. Jahresbericht 1854 in diesem Jahr für NORDEN aufgewandte Beträge: 11 347,13 Mark Bco.; 1877 verkauft.

Anm. (119), (120).

### 6. NEUWERK (1854)

Baukontrakt vom 5.5.1854; eisernes Schraubendampf- und Segelschiff (Schraubeneuer); Länge über Deck 70'; Breite 16' 6"; Tiefe 7'; Großmast 45' hoch; Besanmast 30' hoch (engl. Fuß/Zoll).

Eine Mitteldruckexpansionsmaschine 30 PSi; ein Röhrenkessel für Koksfeuerung; 8,5 Knoten Höchstgeschwindigkeit; Baukosten: 13 500 Taler preuß. Courant.

Diente dem Senat der Hansestadt Hamburg (Lotsinspektion Cuxhaven) zur Umlegung und zum Transport der Seetonnen und zur Beförderung der Lotsen zu der in der Elbmündung stationierten Lotsgaliote. – Die Koksfeuerung bewährte sich nicht. Anlässlich einer ohnehin notwendigen Reparatur auf Kohlenfeuerung umgestellt. – Am 17.11.1868 für 6545 Mark Courant verkauft an Gebr. Lüders.

Anm. (121), (122).

### 7. Dampfbagger (1854/55)

Eiserner Bagger für die Stadt Rostock.

Anm. (75), (76), (77), (78).

### 8. GREIF (1855)

Eiserner Schrauben-Passagierdampfer; 14 Lasten/45 NRT.

1855–1859 J.P. Ohlerich, Rostock; 1859 umbenannt in GEORG; 1860–1866 G.Chr. Meyer; 1866–1878 F. Burmeister; 1878 in Rostock abgewrackt.

Anm. (66).

## 9. KÖNIGIN MARIE (1856)

Stapellauf: 28. Nov. 1855; 83 Lasten/170 NRT (Rahden); Maschine v. Georg Egestorff, Linden.

Am 11. April 1856 in Amsterdam eingetroffen und von der Amsterdam-Harburger Stoomboot Maatschappij (Tochterges. der Amsterdamsche Stoomvaart Maatschappij) übernommen. Gleichzeitig offenbar in Rostock für L. Capobus sen. registriert (Rahden). Bis 1860 Verkehr zwischen Amsterdam und Harburg. – Vermessung 1860: 172 Tonnen; 1876 381 m<sup>3</sup>, nach 1878 529 BRT (nach 82). – 1860 an Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM), umbenannt in MEDEA. Am 12. September 1881 auf der Fahrt von Amsterdam in die Ostsee nach Kollision mit einem britischen Dampfer in der Køge-Bucht gesunken.

Anm. (11), (34), (Rahden, 66), (80), (82).

## 10. CASTOR (1856)

251 Commerzlasten; 659 BRT; 202 × 29,8 Hamburger Fuß; 120 PS.

1856–1870 Gebr. Schiller & Co., Hamburg; 1870–1878 Friedrich Georg Schmidt, Hamburg (Name unverändert); im September 1878 vor der Themse verlorengegangen.

Anm. (125).

## 11. Eiserner Segler (1856)

Etwa 600 RT.

Es handelt sich wahrscheinlich nicht um die ORIENTALE (vergl. Größe) oder um die HERZOGIN MARIE (vergl. Baujahr).

Anm. (11), (46).

## 12. ALTE FÄHRE (1856)

Eiserner Raddampfer, im Volksmund Flunder genannt; 27 × 4,5 m; 34 PS.

1856–1895 Fährgenossenschaft Altefähr/Rügen.

Anm. (Steusloff, 91), (123), (124).

## 13. ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ (II) (1857)

Eiserner Schraubendampfer; 410,74 BRT/318,58 NRT; 54,06 × 6,79 m.

1857–1861 Rostock–St. Petersburger See- und Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft, Rostock. 1861 verkauft an Wm. Minlos, Lübeck, neuer Name HENRIETTE. Seit dem 23.12. 1888 verschollen.

Anm. (46), (66), (126).

## 14. GROSSFÜRST CONSTANTIN (II) (1857)

Daten ähnlich wie bei ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ (II).

1857–1861 Rostock–St. Petersburger See- und Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft, Rostock. 1861 bei Rügen im Eis gesunken.

Anm. (46), (66).

## 15. HERZOGIN MARIE (1858)

Eiserne Bark mit Hilfsdampfmaschine; Stapellauf 3.9.1857; Probefahrt 1.6.1858; 180 Rostocker Lasten = 120 Commerzlasten; Länge von Steven zu Steven 156'; größte Breite 26' (schwedische Fuß zu 0,297 m); Hilfsmaschine mit 36 PS; anhebbare Schraube; Kohlenvorrat für 20 Tage Fahrt unter Dampf.

1857–1861 Peter Burchard & Co., Rostock (Korrespondentreeeder). – Am 24. August 1861 auf der Fahrt von London nach Odessa im Atlantik gesunken.

Anm. (11), (66).

## 16. NEDENAES (1858)

Eiserner Raddampfer; 33,5 Commerzlasten.

Ankunft beim Besteller in Arendal am 2. Juli 1858; 1858–1864 Arendals Dampskibsselskab (Küstenfahrt zwischen Kristiansand und Kristiania); 1864 an Parafin-Olie Company, Mandal (die NEDENAES war das erste in Mandal registrierte Dampfschiff); 1866 nahe Farsund wrack.

Anm. (94).

## 17. WARNOW (1863)

Eiserner Raddampfer.

1863–1887 Stadt Rostock; 1887–1888 H. Mentz, Rostock; 1888 nach Kiel verkauft, weiteres Schicksal nicht bekannt.

Anm. (Rahden, 66).

## 18. SCHWERIN (1864)

17,5 RT; 17,68 L üa × 3,05 × 1,52 (Seitenhöhe); Tiefgang 0,91 m; 10 PSi.

Probefahrt in Rostock am 18.9.1864; 1864–1869 F.W. Hacker, Schwerin; 1869–1872 Georg Ahlert, Schwerin; 1872 nach Lübeck verkauft; weiteres Schicksal nicht bekannt.

Anm. (100).

## 19. PFEIL (1866)

22,86 L üa × 3,51 m × 2,17 m (Seitenhöhe); 16 PSi.

Stapellauf 20.4.1866 (völlig fertiggestellt); 1866–1883 Gebr. Ludwig und Theodor Günther, Schwerin; 1883–1885 Theodor Günther; 1885–? Joseph Bahlke, Schwerin–Mueß; 1893 ausgebrannt, aber wieder hergestellt, neuer Name ELSA; 1894–1910 Passagierschiff auf dem Schweriner See; 1910 außer Dienst; 1911 abgewrackt.

Anm. (100)

## 20. WIDDER (1867)

Eiserner Passagierdampfer; 2 Lasten/15 RT.

1867–1868 H. Lindemann, Rostock; 1868–1879 W. Schmidt, Rostock; 1879–1895 J. Schröder, Rostock; 1895 Ferd. Eichmann, Rostock; 1895 in Rostock abgewrackt.

Anm. (Rahden, 66).

## 21. KARLUSCHA (1868)

Eiserner Dampfer; 8 Lasten.

1868 N.H. Witte, Rostock; 1868 nach Rußland verkauft. Die Identität dieses Schiffes ist unsicher (Verwechslung mit KALUSCHA, erbaut 1867 bei Rostocker AG?).

Anm. (Rahden, 66).

## 22. MERCUR (1868)

Eiserner Passagierdampfer; 5 Lasten/30 RT.

1868–1884 J. Johannsen, Rostock; 1884 nach Malchin/Meckl. verkauft.

Anm. (Rahden, 66).

## 23. CONCORDIA (1870)

125 BRT/76 NRT; 40,4 × 5,43 m; Tiefe 2,25 m; 212 PSi.

1870–1929 Hamburg-Stade-Altländer Dampfschiff-Linie (Albert Aust), Stade; 1930 nach Verkauf der Linie bei Walter Ritscher in Harburg abgewrackt.

Anm. (113) sowie Germanischer Lloyd Register 1910.

## 24. ROSTOCK (1872)

Doppelschraubendampfer; Hansa Werfte für eiserne Schiffe und Maschinenbau-Anstalt (vorm. A. Tischbein); 179 BRT/127 NRT; 40,38 × 5,79 × 2,71 m.

1872–1883 B. Beselin als Korrespondentreeeder (K.R.) für Rostock–Nykjöbing Dampfschiffahrts-Gesellschaft; 1883–1886 L. Burchard & Sohn, Rostock (K.R.); 1886–1891 Deutsch-Nordischer Lloyd, Rostock; 1891–1897 verkauft nach Neapel, Name unverändert; 1897 umbenannt in ALDO P./Italien; 1900 umbenannt in MEDEA T./Österreich; 1923 genannt im Almanacco Marine Mercantili als IMMACOLATA/Neapel; 1925 nicht mehr; weiteres Schicksal nicht bekannt.

Anm. (Rahden, 66), (110), div. Register.

## 25. STRASSBURG (1872)

Hansa-Werfte für eiserne Schiffe und Maschinenbau-Anstalt (vorm. A. Tischbein); 445 BRT/342 NRT; 49,25 × 7,12 × 3,82 m; 210 PSi.

1872–1897 Actien-Gesellschaft Freihandel, Lübeck; 1897–1899 Alf Monsen, Tønsberg, umbenannt in GIMLE; 1899–1900 J. Bull, Isafjord, Island; 1900–1908 Brødrene Bull, Isafjord, Island; 1908–1909 O.A.A. Hirsch, Moss (Norw.), umbenannt in HJÖRDIS; 1909–1913 Dampskibsaktieselskab »Hjördis« (O.A.A. Hirsch, Moss); 1913 an J. Ringen, Hauge-sund, Name unverändert. Weiteres Schicksal nicht bekannt.

Literatur: Diverse Register.

## 26. COURIER (1873)

Eiserner Passagierdampfer; Hansa-Werfte für eiserne Schiffe und Maschinenbau-Anstalt (vorm. A. Tischbein); 44 BRT/34 NRT/10 Lasten; 45 PSi.

1873–1914 P. Baade, Rostock; 1914 C. Lindemann, Rostock; 1919 nach Barth verkauft; weiteres Schicksal nicht bekannt.

Anm. (Bauliste in 47), (Rahden, 66).

## 27. FRIEDRICH FRANZ (1874)

Eiserner Passagierdampfer; Hansa-Werfte für eiserne Schiffe und Maschinenbau-Anstalt (vorm. A. Tischbein); 2 Lasten/20 RT.

1874–1876 H. Radloff, Rostock; 1876–1880 H. Michaelsen, Rostock; 1880 H. Beus, Rostock; 1880 *nach auswärts* verkauft; weiteres Schicksal nicht bekannt.

Anm. (Rahden, 66).

## 28. RIGA (1875)

Hansa-Werfte für eiserne Schiffe und Maschinenbau-Anstalt (vorm. A. Tischbein); 663 BRT/501 NRT; 55,1 × 8,3 × 4,5 m; 240 PSi.

1875–1883 Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft in Rostock (K.R. Richard V. Beselin); 1883 K.R. Martin Petersen, Rostock; 1896–1912 K.R. F.W. Fischer, Rostock; 1912 verkauft nach Italien, neuer Name PALMERINO; 1913 verkauft nach Griechenland, neuer Name PIRINI; 1916 umbenannt PYRIN; 1917 umbenannt EPTALOFOS; 1920 umbenannt PRINKIPOS; 1929 umbenannt KYRA-PANAGIA; im April 1935 abgewrackt.

Anm. (Rahden, 66), div. Register.

## 29. GUTENBERG (1875)

Eiserner Raddampfer; Hansa-Werfte für eiserne Schiffe und Maschinenbau-Anstalt (vorm. A. Tischbein); 146 BRT/92 NRT; 42,8 × 5,7 × 2,38 m.

1875–1924 Hamburg-Stade-Altländer Dampfschiff-Linie (Albert Aust), Stade; 1924 außer Dienst; weiteres Schicksal nicht bekannt.

Literatur: (113), div. Register. (In Registern fälschlich GUTTENBERG geschrieben).

## Nachtrag

Einige neue, nach Drucklegung gewonnene Erkenntnisse machen es notwendig, den vorliegenden Zeilen noch einen Nachtrag hinzuzufügen. Diese Erkenntnisse verdanke ich dem unermüdlichen Studium der »Mecklenburgischen Zeitung« aus den 1850er Jahren, welches Herr Peter Busch auf sich genommen hat.

Es ist bisher eine offene Frage gewesen, wie Albrecht Tischbein bei den vergleichsweise wenigen Schiffen, die auf seiner Werft nachweislich gebaut wurden, wirtschaftlich überleben konnte. Zwar war von vornherein klar, daß er nicht nur Schiffe gebaut hat, sondern auch eine Maschinenfabrik betrieb, die Dampfmaschinen, Kesselanlagen, Behälter und landwirtschaftliches Gerät erzeugte. In welchem Umfange dies tatsächlich der Fall war und wie weit sich die Produktionspalette spannte, wird nun durch die Lektüre der o.g. Zeitung deutlich.

Am 22. Juli 1853 schreibt die MZ (Übernahme eines Artikels der »Rostocker Zeitung«):  
*Wir erblickten dort auf der Tischbeinschen Werft eine Anzahl von Drehbänken bis zur Größe, daß sie Gegenstände von 12 Fuß Durchmesser drehen, Metallhobelmaschinen usw., alles durch Dampfkraft bewegt. Die Anstalt liefert schon jetzt kleine Dampf- und andere auch landwirtschaftliche Maschinen jeder Art und übernimmt die Reparaturen auch der größten Schiffs- und anderen Dampfmaschinen.*

Am 13. Oktober 1858 zitiert die »Mecklenburgische Zeitung« einen Bericht der »Rostocker Zeitung« über die dort vom 7. bis 9. Oktober 1858 abgehaltene Landesgewerbeausstellung. Ausführlich wird über die von Tischbein ausgestellten Exponate berichtet. Tischbein zeigte z. B. eine transportable Dampfmaschine (Locomobile), die er zum Betrieb von Mühlen, Dreschmaschinen, Häckselmaschinen, Pumpen, Sägemaschinen usw. empfahl; alles Geräte mehr oder weniger des landwirtschaftlichen Bedarfs. Gleichzeitig eignete sich die Locomobile auch als Feuerspritze mit einer Leistung von ca. 3 Oxhofs/Minute. In einer halben Stunde konnte die Maschine auf Betriebstemperatur geheizt werden. Weiterhin waren im Tischbeinschen Angebot eine transportable Dampf Wasserpumpe nebst Röhrenkessel, die in der Minute 42 Kubikfuß Wasser 50 Fuß (ca. 15 m) hoch pumpen konnte, sowie ein Leuchtgas-Bereitungs-Apparat für 30–40 große Flammen (*für herrschaftliche Landsitze, Eisenbahnhöfe, größere Werkstätten und Orte, welche einer öffentlichen Gasanstalt entbehren, höchst brauchbar und empfehlenswerth*). Der Preis dieser Einrichtung stellte sich auf 250 Taler, wozu ein Gasbehälter für 70–100 Taler kam. Auf dem Gebiet des Schiffbaus stellte Tischbein neben mehreren Schiffsmodellen auch das Modell einer neuen Steuermaschine und einer *zum Ausheben eingerichteten Hülfschraube* vor, wie sie ähnlich auf der HERZOGIN MARIE eingebaut war.

Im Oktober 1859 wird wiederum eine Tischbein'sche Locomobile von 12 PS Leistung in der »Mecklenburgischen Zeitung« erwähnt, die von Hofrath Thiele in Kasan (Rußland) bestellt und zum Betrieb einer Kreissäge für Holz bis zu 14 Zoll Durchmesser vorgesehen war.

Diese Berichte machen deutlich, daß Albrecht Tischbein neben dem Schiffbau einen ausgedehnten Fabrikationszweig von Maschinen vor allem für landwirtschaftliche Anwendung pflegte, der sein Unternehmen auch ohne Schiffsneubau wohl auslasten konnte. Dazu kamen Schiffsreparaturen und der Bau von Schiffsdampfmaschinen auch für Schiffe, die nicht von seiner Werft stammten.

Die »Mecklenburgische Zeitung« läßt auch die Schiffbauliste in einem neuen Licht erscheinen. Zunächst einmal wird das schon erwähnte Problem bezüglich CLAM-GALLAS und MECSEY geklärt – diese Schiffe sind als Seitenradschlepper tatsächlich bei Tischbein

vollständig erbaut worden. Weiterhin findet man, daß der Schleppdampfer DIE WARNOW, von Rahden in das Jahr 1863 verlegt, bereits 1858 fertiggestellt wurde. Schließlich kommt, bisher völlig unbekannt, ein zweiter eiserner Bagger zum Vorschein, den die Stadt Rostock 1860 von Tischbein erhielt. Für viele der Schiffe gibt die MZ überdies das Stapellaufdatum an, so daß die Reihenfolge der Bauten jetzt eindeutig festgelegt werden kann. Die Liste der von Tischbein gebauten Schiffe bis 1860 kann nun abschließend folgendermaßen geschrieben werden:

Schiffsname	Stapellauf	Probefahrt	Ab- lieferung	Abmessung und Bemerkungen
ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ	9. 9.1851	26.11.1851		9,25 Knoten Probe- fahrtgeschw.; 229 tons Tragfähigkeit
GROSSFÜRST CONSTANTIN Klippyacht	23.12.1851		Mai 1852 Okt. 1853	25' L <sub>w1</sub> , Tiefgang 2 1/2'
DER ORIENTALE	1. 6.1854		Aug. 1854	130' L <sub>w1</sub>
GREIF	11. 7.1854		Aug. 1854	
Dampfbagger	12. 8.1854	Jan. 1855	Juni 1855	
NEUWERK	7.10.1854		Juni 1855	Im Juli 1855 in Cux- haven eingetroffen
NORDEN	16. 1.1855			
KÖNIGIN MARIE	28.11.1855		4.4.1856	11.4.1856 in Amster- dam eingetroffen; 152' x 22'6" x 14'3" Tiefe; 250 engl. tons Lade- fähigkeit
CASTOR	24. 4.1856			235' (L <sub>Deck</sub> ) x 30' x 17'7" (19')
ALTE FÄHRE				Am 6.7.1856 aus Rostock nach Stral- sund ausgelaufen
CLAM-GALLAS	3. 4.1857	24.5.1857		160' x 16'; 0,56 m Tief- gang; 2 Kessel; 80 PSi
MECSERY	am 12.6.1857 <i>ziemlich fertig</i>			160' x 16'; 0,56 m Tief- gang; 2 Kessel; 80 PSi
ERBGROSSHERZOG FRIEDRICH FRANZ (II)	12. 6.1857	30.9.1857		185' L <sub>w1</sub> x 23' x 13' (Tiefe); 80 PSi
GROSSFÜRST CONSTANTIN (II)	14. 7.1857			185' L <sub>w1</sub> x 23' x 13' (Tiefe); 80 PSi
HERZOGIN MARIE	3. 9.1857	1.6.1858		140' L <sub>w1</sub> x 26'; 36 PSi; 500 tons, 180 Rostocker Lasten
Kleines Segelschiff für Hamburger Rechnung 1858 Kleines Segelschiff für Hamburger Rechnung 1858 NEDENAES				Am 2. Juli 1858 in Arendal eingetroffen
DIE WARNOW	14.12.1858			Schleppdampfer für Baggerchuten

GEORG	15. 3.1859	Bedeut. Umbau des Dampfers GREIF
Bagger	2. 8.1860	92' x 29'6" x 10'8" Tiefe; 40 PSi; für Stadt Rostock

Bei Abweichungen des Nachtrages von Daten der obigen Schiffsliste gelten die Zahlen des Nachtrags.

*[Faint, illegible text, possibly a signature or stamp]*