

SEESCHIFFFAHRT

► JÜRGEN RABEL

Die Eigentumsverhältnisse der ersten Rostocker Handelsdampfer

Zur Geschichte der Rostocker Schifffahrt im 19. Jahrhundert

Rostocker Wirtschaftspolitik

Rostock lag in der Mitte des 19. Jahrhunderts geistig noch immer in den »Fesseln seiner Vorfahren«. So nützlich alle seine Privilegien wie das Recht der alleinigen Hafen- und Stapelgerechtigkeit einmal gewesen sein mögen, so hinderlich waren sie inzwischen für die Entwicklung als See- und Hafenstadt geworden. Nicht allein die wirtschaftliche Isolation Mecklenburgs durch unzählige Haupt-, Schutz- und Nebenzölle hemmte den Aufschwung von Handel und Industrie, vielmehr vereitelten die Rostocker selbst, allen voran die Zünfte, innerhalb ihres eigenständig verwalteten Wirtschaftsgebietes durch *erbvertragsmäßige Gerechtsamkeiten* und die dadurch betriebene »städtische Kleinstaaterei« jeglichen Fortschritt.¹

Obwohl Rostock durch den Erbvertrag von 1573 seine politische Selbständigkeit verloren hatte und als *landeserbuntertänig*, steuer- und *heerbannpflichtig* erklärt worden war, verstand es die Stadt auch nach dem Zusammenbruch der Hanse noch über Jahrhunderte – anfangs

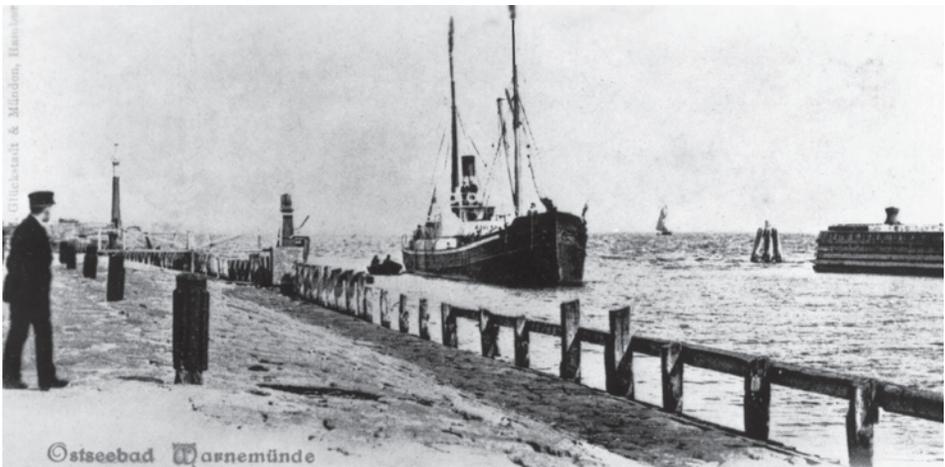


Abb. 1 Im Strom von Warnemünde wird von der Jolle aus der Seelotse gegen den Revierlotsen ausgetauscht. (Postkarte)

zusammen mit Wismar, bis zu dessen schwedischer Besetzung –, ihre traditionelle Monopolstellung der Hafen- und Stapelgerechtigkeit in Mecklenburg zu verteidigen, ohne dieses Privileg jemals schriftlich begründet zu haben. Deshalb waren vor allem der Adel und die Besitzer der küstennahen Güter stets darum bemüht, ihre selbst gewonnenen landwirtschaftlichen Erzeugnisse unter Umgehung der beiden Seestädte durch Nebenhäfen wie z.B. Poel, Gaarz und am Salzhaff oder auch über Ribnitz zur Verschiffung zu bringen.² Wenn diese Fahrzeuge nicht von bewaffneten Rostocker Ausliegern abgefangen wurden, dann fanden sie, außer bei den Holländern, selbst bei den Hansegenossen aus Lübeck immer willige Abnehmer. Aber nicht nur die Adligen, selbst einige Bauern betrieben Kaufmannschaft mit Booten, Schuten oder Kreiern.

Erst durch den § 368 des Landesgrundgesetzlichen Erbvergleichs von 1755 *sollte es allen und jeden, an der Ost=See mit ihren Gütern grenzenden vom Adel und Land=Begüterten [...] unbenommen seyn, die auf ihren Gütern aufkommenden Naturalien, mit Fahr=Zeugen über die See bringen zu lassen, wohin sie wollen, [...] jedoch dass alle Kaufmanns=Ware, und was auf einen Waren=Handel hinaus gehen könnte, ausgeschlossen bleiben soll.* Damit war der jahrhundertelangen Verfolgung sogenannter »Klipp- oder Winkelhäfen« durch die Stadt Rostock, die vorrangig dem Getreideexport dienten, praktisch ein Ende bereitet und neben der Rostocker Flotte auch die Basis für eine mecklenburgische Flotte gelegt worden. Diese Begünstigung nutzten, ausgerüstet mit den durch das Großherzogliche Amt in Ribnitz ausgestellten Seepässen, Biel- und Messbriefen, vorrangig die Bewohner des Fischlandes und der Boddendorfer. Sie gründeten etwa 1770 die Fischländer Flotte.³

Viele Schiffer des Fischlandes benutzten die *Greifenflagge*, den schwarzen Greif auf gelbem Grund, welche die Rostocker als ihre alleinige *privative Flagge* ansahen. Als es darüber Differenzen mit der Landesregierung gab, äußerte sich ein Kapitän in der Rostocker Schiffergesellschaft höhnisch, man möge doch den Ribnitzern den Greif lassen, nur müssten sie als Unterscheidungszeichen entweder ein Stück Torf oder einen *Kuhlbars* (Kaulbarsch) in der Hand halten.⁴ Daraufhin ordnete der Herzog 1790 generell die allgemeine Benutzung der waagrecht blau-weiß-rot gestreiften »Balkenflagge« als mecklenburgische Seeflagge an. Als die Rostocker auf Weisung des Magistrats trotzdem zusätzlich an der Greifenflagge festhielten, fuhren die Mecklenburger jetzt auf dem weißen Streifen der Handelsflagge *den ungekrönten Stierkopf zwischen zwei Zweigen*.⁵ Als man außerdem die »Fischländer Flotte« im Rostocker Hafen bei den Abgaben gegenüber den »Stadtschiffern« wie Fremde behandelte, wurde von der Großherzoglichen Regierung ab 1820 den städtischen Behörden gnädigst befohlen, *sämtliche einheimische, namentlich Fischländer und Ribbenitzer Schiffer, mit ihren Schiffen den Rostockern völlig gleich zu behandeln*.⁶

Bald machte die Fischländer Flotte nicht nur über zwei Drittel aller Schiffe aus, die jetzt ebenfalls mit Rostock als Heimathafen fuhren, sondern sie übten, bedingt durch ihre Überzahl und trotz der zur Bedingung gemachten kaufmännischen Leitung eines Rostocker Korrespondenzreeders, eine nicht zu unterschätzende Macht auf die Rostocker Schifffahrt aus. Während es den Rostockern erlaubt war, zusätzlich den Greif oder aber diesen *in der oberen Ecke zunächst der Flaggenstange* zu führen, sollten alle mecklenburgischen Schiffe ab sofort den *Büffel- oder Stierkopf* als Wappen des großherzoglichen Hauses in der Mitte des weißen Feldes tragen.⁷ Außerdem besaßen sie unterschiedliche Nummernflaggen, vor denen bei den Stadtschiffern ein »R« und bei den Mecklenburgern ein »M« stand. Später wurden diese durch das aus vier Buchstaben bestehende Unterscheidungssignal ersetzt. Erst 1855 jedoch wurden zur Beseitigung mehrerer bei der Führung der mecklenburgischen Flagge *vorkommender Verschiedenheiten und Unregelmäßigkeiten dieserhalb bestimmte Vorschriften* erlassen: Am 31. März 1855 gab die Schweriner Landesregierung eine neue Flaggenverordnung heraus, die bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes gültig war. Die mecklenburgische Flagge bestand nun aus einem blauen, einem weißen und einem roten Streifen, waagrecht übereinanderliegend.

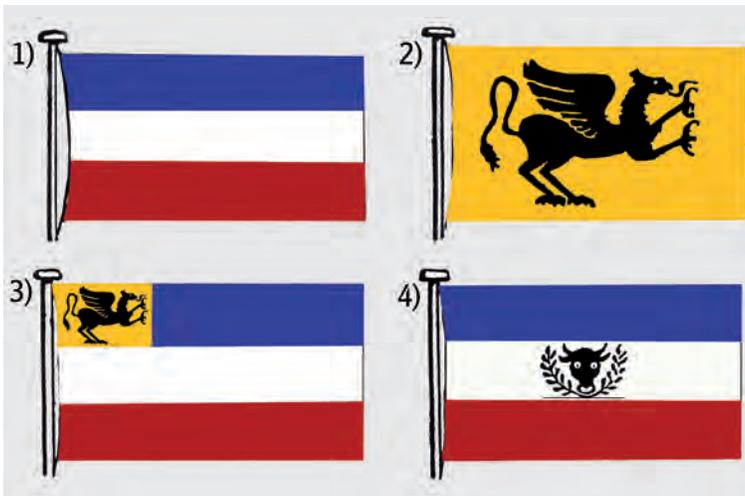


Abb. 2 Rostocker Seeflaggen, 1790–1867: 1) Mecklenburgische Seeflagge; 2) »Private« Rostocker Seeflagge; 3) Rostocker Seeflagge bis 1855; 4) Mecklenburgische Seeflagge bis 1855.

Aus unverständlicher Kurzsichtigkeit und Konkurrenzangst verhinderten Kaufleute und Zünfte den Ausbau und den Umschlag im Warnemünder Hafen und als logische Konsequenz dessen Anschluss an das Eisenbahnnetz. Deshalb mussten selbst Ausrüstungsgegenstände, Proviant, Wasser, Bunkerkohle usw. aus Rostock im Leichterverkehr herantransportiert werden. Noch ungewöhnlicher für eine Seestadt war die Tatsache, dass die Oberwarnow für den direkten Schiffsverkehr mit dem Hinterland bis 1886 durch den Mühlendamm versperrt worden war und damit jeglichen Umschlag vom Binnen- zum Seeschiff ausschloss. Ebenso verzögerte man die Anbindung der Stadt an das Straßennetz, um nicht den Handel womöglich einer fremden Stadt zuzuführen.⁸

Auch die der damaligen Schifffahrt mit ihren größeren Schiffen entsprechende Verlängerung der Molen und die Vertiefung der Warnow von der Mündung bis an die Stadt wurden zugunsten der Leichterschiffer verschleppt, damit die Segelschiffe schon auf der Reede oder wenigstens im Warnemünder Hafen zum Leichtern oder Nachprahmen gezwungen waren. Dieser Zwischenumschlag, verbunden mit den speziell bei Schüttgütern auftretenden Verlusten, erhöhte die Frachtkosten so erheblich, dass die Verfrachter, wenn möglich, anderen Zielhäfen den Vorzug gaben. In Rostock selbst erfolgte meist auch kein direkter Umschlag zwischen Schiff und Bahn. Die zur *Verschiffung bestimmten accisbaren Waren an Bord der Schiffe zu bringen* bzw. der Transport dieser Ladungen zum oder vom Eisenbahngleis gehörte ausschließlich zu den Befugnissen des Amtes der Strandfuhrleute.⁹

Doch selbst in Rostock ließ sich der Lauf der Zeit nicht ewig aufhalten. Die ab dem 1. Oktober 1863 vom Landtag in Kraft gesetzte neue Steuer- und Zollgesetzgebung erhob Mecklenburg zu einem einheitlichen Wirtschaftsgebiet, und der Beitritt zum Zollverein im Jahre 1866 reformierte das mittelalterliche Zoll- und Steuerwesen. Dadurch mussten auch die Rostocker auf eine ganze Reihe von Sonderabgaben sowie auf die teilweise beibehaltene Handels- und Stapelgerechtigkeit völlig verzichten. Trotzdem bezeichnet Max Peters den Güterumschlag in Rostock wegen des geringen Durchgangsverkehrs, bedingt durch die Konkurrenz von Lübeck und Hamburg, als *unterentwickelt*. Auch später, so Peters, sei *der Handel ein Kleinhandel geblieben, dem ein frischer Zug fehlte*, den selbst die günstige Lage zu den nordischen Ländern nicht entscheidend beeinflussen konnte.¹⁰ Erst nach dem Anschluss an das Eisenbahnnetz erkannte die mit belgischem Kapital gestützte Norddeutsche Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft den Vorteil Warnemünder für diese Route.

Im Gegensatz zum Hafen hatte die Rostocker Reederei auf der Basis der Partenreederei eine gegensätzliche Entwicklung genommen. Durch die Teilnahme vieler Schichten der Küstenbevöl-

kerung an der Finanzierung des Schiffbaus entstand eine große Segelschiffsflotte. Der begrenzte mecklenburgische Seehandel konnte von dieser allerdings nur etwa ein Drittel der Schiffe beschäftigen, weshalb die Korrespondenzreeder sich gezwungen sahen, am Welthandel teilzunehmen und Ladungen in fremden Häfen zu suchen. Trotzdem blieb auch die Rostocker Reederei nicht von der sich später immer weiter verschlechternden Frachtenlage auf dem Weltmarkt verschont. Die Dividenden, die noch Anfang der 1860er Jahre bei etwa 10% gelegen hatten, gingen auf ca. 5% zurück und minderten das Interesse an weiteren Neubauten.

In diesem Zusammenhang rechnet Peters es als einen Beweis für den in der mecklenburgischen Reederei herrschenden Unternehmungsgeist, dass man Versuche mit der Dampfschiffahrt machte, obwohl die objektiven Bedingungen dafür alles andere als günstig waren. Beide Rostocker Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaften für die fahrplanmäßige Linienfahrt nach St. Petersburg in den 1850er Jahren, an denen sich neben dem Magistrat auch die großherzogliche Regierung beteiligte, erwiesen sich später auch in der Fracht- wie in der Passagierbeförderung als unrentabel und wurden aufgegeben. Die vier zu diesem Zweck auf der Werft und Maschinenfabrik von Albrecht Tischbein gefertigten Dampfschiffe sollen aber nicht Thema des vorliegenden Beitrages sein, sondern nur die ersten für Rostocker Rechnung gebauten reinen Handelsdampfer, die nicht allein im Liniendienst, sondern auch universell in der Frachtfahrt als »Tramper« eingesetzt werden konnten.

Die Organisationsform der Partenreederei hatte bei der Anschaffung von hölzernen Segelschiffen ihre Vorteile, erwies sich jedoch beim Erwerb von eisernen Seglern als zu kapital-schwach. Beim Aufkommen der Dampfschiffahrt stellte sie sich sogar als ein Hindernis heraus, denn ein einzelnes Dampfschiff hätte ein Kapital von 10 und mehr Segelschiffen erfordert, wofür der Kreis der Geldgeber jedoch zu klein war.¹¹ Andererseits hatten Aktien gegenüber Parten den Nachteil, dass man als Aktionär kaum direkten Einfluss auf die geschäftliche Leitung des Unternehmens nehmen konnte und auf Generalversammlungen meist Beschlüsse verkündet wurden. Dies ist sicherlich mit ein Grund dafür, dass viele reine Reedereiunternehmen in Rostock, selbst als Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaften, von den Eigentumsverhältnissen her in Wirklichkeit mehr den Charakter einer Partenreederei behielten. Es ist auffällig, dass sich die Seeleute und Anwohner vom Fischland und den Boddendörfern weiterhin lediglich am Bau oder Kauf von Segelschiffen beteiligten. Heinrich Rhaden¹² und Otto Wiggers¹³ geben keinen Aufschluss über die Besitzverhältnisse, da in ihren Abhandlungen zur Rostocker Handelsschiffahrt zwischen den Namen der Korrespondenzreeder und denen der Vorsitzenden einer Aktiengesellschaft nicht unterschieden wird.

In Rostock galt als weiteres Hindernis für den Dampfer die geringe Fahrwassertiefe der Warnow, der man aus Kostengründen nur schrittweise begegnen konnte, und es mangelte anfangs an qualifiziertem Personal. Die ersten Reedereien mit Dampfern waren die Handelsgesellschaften von Theodor Burchard sowie Friedrich und Martin Petersen. Kurz darauf wurde die Firma F.W. Fischer gegründet. Allerdings wurden nicht alle ihrer Schiffe durch eine Aktiengesellschaft betrieben. Alle drei Reedereien besaßen für ihre Fahrtgebiete Spezialschiffe, die allerdings von der Größe und von der Konstruktion her schnell veralteten. Die Dampfer der Firma Martin Petersen betrieben die sogenannte Holzfahrt von Riga und Kronstadt nach England und brachten von dort Kohlen zurück. Da die Decksluken zu klein waren und der Schiffsraum nicht durchgebaut war, entsprachen sie ab 1900 nicht mehr ihrem Zweck. Die für den Viehimport aus Skandinavien gebauten »Spezialviehdampfer« erhielten später Konkurrenz durch die Trajektfähren ab Saßnitz und Warnemünde. Die vorwiegend für den Getreideexport nach den Häfen des Englischen Kanals konzipierten Dampfer von F.W. Fischer erwiesen sich mit steigendem Transportvolumen bald ebenfalls als zu klein.¹⁴

Anhand der noch im Rostocker Stadtarchiv vorhandenen Schiffsregisterakten soll versucht werden, für die Zeit bis 1900 die damaligen Eigentumsverhältnisse dieser Dampfer zu analysie-

ren. Auch wenn ihre Anzahl vom Umfang her nicht ganz der gesamten Dampferflotte entspricht, vermittelt sie im Querschnitt doch immerhin einen Einblick in die Besitzverhältnisse der Mitreeder.

Rostocker Frachtdampfer

Eiserner Schraubendampfer WILHELM TELL

Es ist schon verwunderlich, wie wenig Aufsehen der Stapellauf des eisernen Schraubendampfers WILHELM TELL (MBCV) in der Rostocker Öffentlichkeit erregt hatte, obwohl er der erste für die Rostocker Reederei gebaute reine Handelsdampfer war. Die Einwohner erfuhren hiervon am 19. September 1862 in der Rostocker Zeitung durch eine kurze Meldung, die der Edinburger Zeitung »Weekly Scotsman« entnommen worden war. Danach war das Schiff bereits am 10. September auf der Werft des Herrn John Scott in Inverkeithing vom Stapel gelaufen. *Nachdem er auf den Namen WILHELM TELL getauft worden war, wurden die Hemmketten von zwei kleinen Knaben gezogen und das Schiff schnell unter den Cheers von zahlreichen Zuschauern ins Wasser gelassen. Das Schiff sieht hübsch aus, und scheint die Erfordernisse von Schnelligkeit und Ladefähigkeit vermutlich zu vereinen.*¹⁵

Der »Schiffsbau-Contract«, (*Specification and Inventory of an Iron-Two-Masted-Screw Steamer to class 12 Years AI at Lloyd's and new building under inspection of their surveyor*) zwischen dem Schiffbauer und Ingenieur John Scott und Martin Petersen für sich und seine Partner war am 8. Mai 1862 bei einem Baupreis von 5300 Pfund Sterling und mit Fertigstellung nach drei Monaten *ready for Sea* abgeschlossen worden. Die Dimensionen wurden von der englischen Werft bei etwa 220 tons mit 130 Fuß Länge im Kiel, 19½ Fuß Breite und 9 Fuß 7 Zoll Tiefe vorgegeben. Eine später in Rostock vom Hafenmeister Bercke und dem Navigationslehrer Dr. Wiese vorgenommene Vermessung ergab eine Tragfähigkeit von 54 Rostocker Commerzlasten à 9000 Pfund, eine Länge von 136 Fuß über dem Verdeck vom Vordersteven bis zum Hintersteven, die größte Breite von 20 Fuß 2 Zoll und eine schnurrechte Raumbreite von 11 Fuß 6 Zoll.¹⁶ Der Maschinenraum maß 24 Fuß. Die ebenfalls bei der Firma Scott ange-

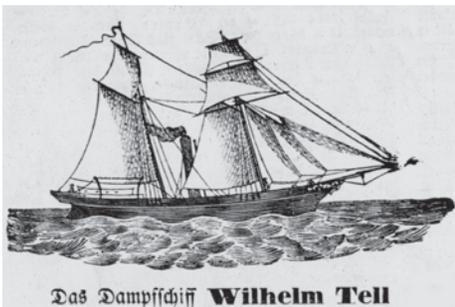


Abb. 3 (oben) Dampfer WILHELM TELL. (Rostocker Zeitung)

Abb. 4 (rechts) Kapitän Wilhelm Ahrens, Führer des Schiffes. (Repro: Heinrich Rahden)



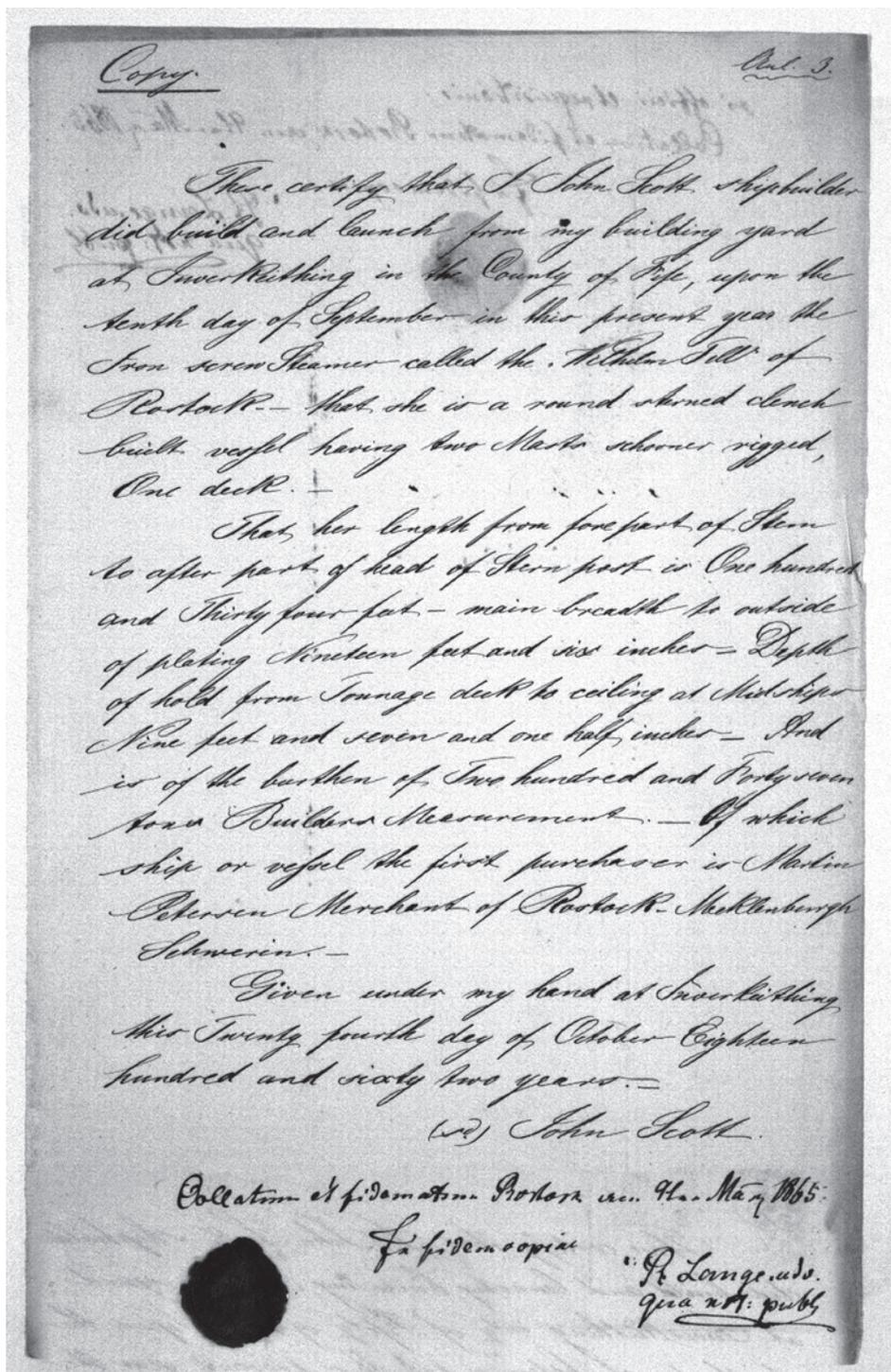


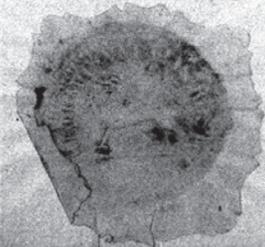
Abb. 5 Kontrakt mit dem Schiffbauer John Scott, Inverkeithing, am 24. Oktober 1862. (Stadtarchiv Rostock)



Hier Bürgermeistern und Rath der Stadt
 Rostock begütigt findet: daß von dem
 selbigen Bürger und Kaufmann J. Berthe dergestalt
 hat: zu haben auf Requisition der selbigen Bürger
 und Raths Wilhelms Abraam mit gewillkührent
 unter Rostocks Flagge gestiftet, selbigen seinen
 Namen, Samstl. W. Wilhelms Tell genannt,
 verordnet und betragen

- 1, die Länge desselben über dem Bruststück vom
 Nothschlüssel bis zum Hüftschlüssel, vom
 den Außenseit der Öffnung bis zum Äußern,
 kant der Öffnung ————— 136 Lfd
 - 2, die größte Breite über dem
 vom Oben von den Äußern,
 kant der Öffnung bis zum Äußern,
 kant der Öffnung ————— 20 Lfd 2 Zoll
 - 3, die kleinste Seite vom niedrig,
 dem Deckelkamm bis zum Gannin
 im Nothschlüssel ————— 9 Lfd 9 Zoll
 - 4, die kleinste Seite im Hüftschlüssel
 unter dem Bruststück ————— 11 Lfd 6 Zoll
 - 5, die kleinste Zulassung ————— 5 Lfd
- Wagend ab:
- 6, den Messingrahmen macht ————— 24 Lfd
 - 7, das kleine Loch ————— 17 Lfd
 - 8, die Capitäel, Capitel ————— 17 Lfd 6 Zoll

Alles nach offentlichem Maaßen gemessen, und
 die feinsten der besten Materialien, Samstl. W. Wil-
 helms Tell = vier und fünfzig Commerzlassen trümpf.
 Bekündlich unter Unserm Rostockschen und Meibers Rostockschen
 Unterw. G. gesten Rostock den 6. November 1862.



*Die Rostock
 Rath*

Abb. 6 Messbrief der WILHELMTELL vom 6. November 1862. (Stadtarchiv Rostock)

fertigten beiden *direkt wirkenden condensierten Dampfmaschinen mit einem Kessel* sollten 50 PS entwickeln und eine Reisegeschwindigkeit von 8 Knoten ermöglichen können. Neben der *Dreiblatt-Schraubenanlage* besaß der Dampfer auch noch zwei Masten *aus galvanisiertem Eisen* mit einer Schonertakelage, und die elegant eingerichtete Kajüte bot Raum für acht Passagiere.

Am 30. Oktober 1862 traf die WILHELM TELL, von Leith mit einer Ladung Kohlen kommend, in Rostock ein, wo sie von vielen Neugierigen am Hafen bestaunt wurde. Schon auf der sehr stürmisch verlaufenen Jungfernfahrt soll sich das Schiff nebst der Maschine vortrefflich bewährt haben. Besonders lobend wurde hervorgehoben, dass *diese sich durchaus nicht erhitzt* habe.¹⁷ Der für den Maschinenbetrieb benötigte Kohlenverbrauch fand in keiner Meldung Erwähnung. Deshalb erhielt ein unter dem 14. November 1862 in Eyemouth by Ayton aufgegebenes Telegramm besonderes Gewicht. An diesem Tag hatte der am 9. November von Warnemünde mit einer für Leith in England bestimmten Ladung Weizen abgegangene Dampfer WILHELM TELL die Bay *wegen Mangels an Kohlen* angelaufen, aber erst, nachdem bereits die Reserpirespieren, Bretter und alles sonst am Bord befindliche brennbare Material verheizt worden war.

Martin Petersen hatte dieses Schiff speziell für Trampfahrten zwischen der Ostsee und den Häfen der englischen Ostküste für den Transport mit Getreide bzw. Kohlen bauen lassen. Das Kommando auf der WILHELM TELL übernahm mit Kapitän Wilhelm Ahrens einer der erfahrensten Dampferkapitäne in Rostock. Ab 1854 hatte er den Schraubendampfer ERBGROSSHERZOG

Dampf-Schiff „Wilhelm Tell“ Fuhrer desselben Wm. Ahrens.

Siehe im Schiffsregister angelegene Photokopie des Jahres 1865.

Leipzig Nr. Nummer	Name	Stand	Wohnort	Schiff Jahrb.	Nr.	Name	Stand	Wohnort	Post
1.	Schleson, Ludwig	Bringenmeister	Rostock	36	32.	Pausly, Wilhelm	Bringenmeister	Rostock	310
2.	Petersen, Hans-Johann	geh. Steuerr.	id.	12	34.	Wiese, A. Albert	id.	id.	3
3.	Neumann, Joh. B.	Bringenmeister	id.	25	35.	Neumann, Georg A.	Bringenmeister	id.	113
4.	Neumann, Joh. B.	Bringenmeister	id.	10	36.	Wiese, Rudolf	id.	id.	172
5.	Koch, v. Schenck, h. v.	Bringenmeister	id.	12	37.	Petersen, Carl	id.	id.	6
6.	Burchard, Joh. L.	id.	id.	10	38.	Schulze, Friedr.	id.	id.	12
7.	Noord, Albrecht	Bringenmeister	id.	12	39.	Wiese, Hermann G.	id.	id.	12
8.	Witt, N. H.	id.	id.	12	40.	Hellmich, H. P.	Bringenmeister	Hamburg	12
9.	Henderson, Weber	Bringenmeister	id.	12	41.	Bordow, Albr.	id.	id.	8
10.	Hauschke, Carl	id.	id.	12	42.	Hellmich, Friedr.	id.	id.	12
11.	Blaschke, Carl	id.	id.	12	43.	Wiese, Friedr.	id.	id.	12
12.	Koch, Paul	id.	id.	12	44.	Witt, N. H.	id.	id.	12
13.	Koch, Johann	id.	id.	12	45.	Wiese, Friedr.	id.	id.	12
14.	Petersen, Carl	id.	id.	12	46.	Petersen, Martin	id.	id.	12
15.	Petersen, Carl	id.	id.	12	47.	Ahrens, Wilhelm	id.	id.	12
16.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
17.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
18.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
19.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
20.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
21.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
22.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
23.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
24.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
25.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
26.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
27.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
28.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
29.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
30.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
31.	Petersen, Carl	id.	id.	12					
32.	Petersen, Carl	id.	id.	12					

Notizen des Schiffers Ahrens auf die Verbindung der Rostocker zu Schiffen im Jahr 1865

Rostock, den 4. Feb. 1865

Martin Petersen

Abb. 7 Eigentumsliste der WILHELM TELL von 1866. (Stadarchiv Rostock)

FRIEDRICH FRANZ I. befehligt und danach den 1857 neu erbauten GROSSFÜRST CONSTANTIN II. bis zu dessen Verlust 1861 im Eis vor Rügen übernommen.

Obwohl Martin Petersen die Partenreederei zur Finanzierung benutzte und den Dampfer im angeblich schiffbautechnisch erfahreneren England fertigen ließ, muss es gewaltige Schwierigkeiten bei der Suche nach Mitreedern gegeben haben. Das Misstrauen gegenüber Maschinenschiffen war speziell in Rostock noch so groß, dass man sich in die Eigentumsliste mit Anteilen eintrug, die teilweise nicht größer als 1/400 waren. Die Partenliste gliederte sich dadurch in 47 Teilhaber mit zusammen 600 Anteilen. Um weitere Interessenten zu gewinnen, wurde das Verzeichnis durch die Familie von Bürgermeister Ludwig Petersen und den Kaufmann August Friedrich Mann, Firma J.B. Mann, angeführt, die beide je 48 Parten zeichneten. Nur der Schiffbaumeister John Scott mit 96 und der Korrespondenzreeder Martin Petersen mit 72 Anteilen besaßen mehr. Kapitän Wilhelm Ahrens hatte immerhin 42 Anteile übernommen. Das Gros der Teilhaber lag bei 17 einheimischen Kaufleuten mit zusammen 136 Parten und bei fünf fremden Firmen aus Hamburg, Lübeck, St. Petersburg, Frankfurt/Oder und Güstrow mit 53 Parten. Die üblichen Interessenreeder wie Segelmacher, Reifer, Schmiede, Schlachter, Bäcker usw. beteiligten sich mit zusammen 35 Anteilen. Unter den weiteren Dividendenreedern mit insgesamt 70 Anteilen befand sich auch ein Pastor, Friedrich Chrestin aus Bützow, mit 12 Parten.

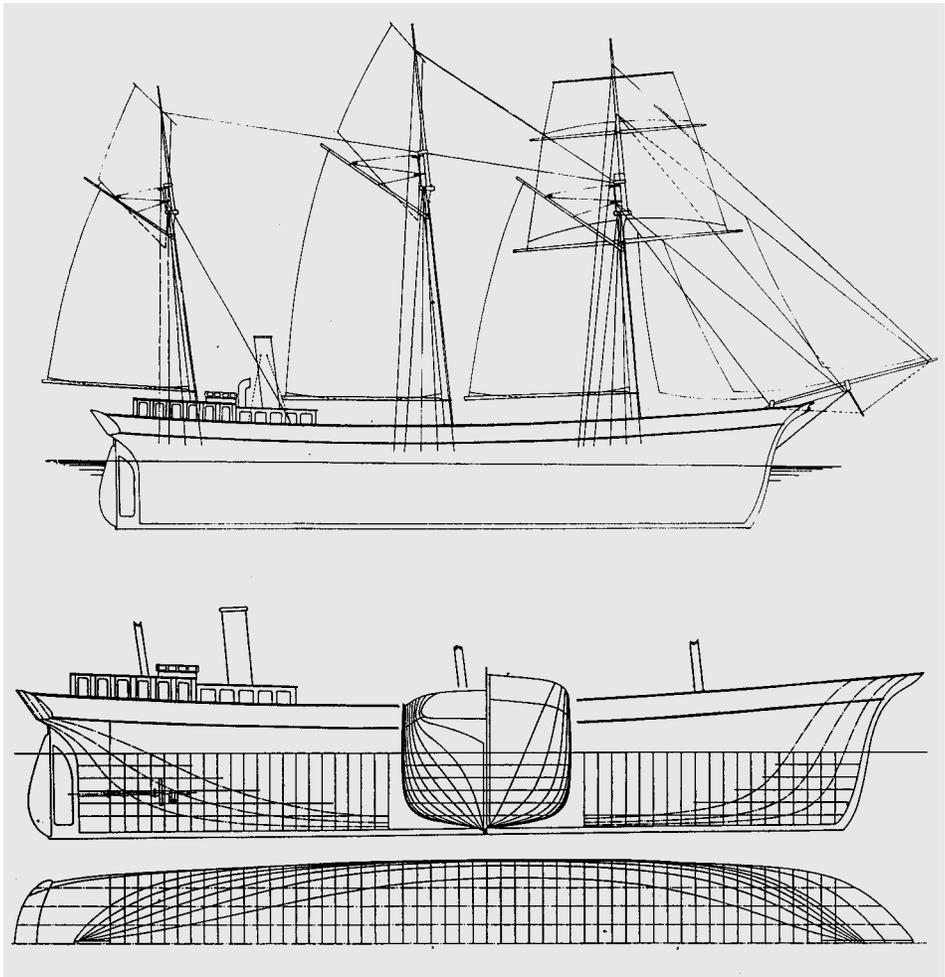
Hölzerner Schraubendampfer CONCURRENT

Eine Briefftaube brachte in den Morgenstunden des 16. Oktober 1881 von der vor der Eider liegenden »Lootsgaliothe« die Nachricht nach Tönning: *Dreimast-Dampfer CONCURRENT (MCQW) aus Rostock, Kapitän Allwardt, mit Sleepers von Mühlgraben nach Gent bestimmt, gestrandet, total wrack. Mannschaft gerettet. Der Steuermann und der Matrose Schleppegrell sind mit dem Boot weggetrieben.*¹⁸ Damit war der einzige hölzerne Schraubendampfer der Rostocker Flotte verloren gegangen.

Zwecks Registrierung hatten sich am 14. September 1869 vor der Rostocker Schiffsregisterbehörde der Kaufmann N.H. Witte und der Schiffbaumeister Otto Ludewig als Mitglieder des Vorstandes der Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft CONCURRENT und der Schiffer Friedrich Ahlström aus Warnemünde als Führer des genannten Schiffes eingefunden, um *dieses Schiff auf Grund des Baucontractes und betreffs der Handelsregisterakte für die genannte Gesellschaft ins Schiffsregister eintragen zu wollen.*¹⁹ Auf Befragung gaben sie an: *Das Schiff ist auf Grund des eingereichten Baucontractes für Rechnung der jetzigen Aktiengesellschaft auf meiner, der Ludewig-Werfte gebaut, und in meiner, des Kaufmannes Witte-Fabrik, mit der Schrauben-Dampfmaschine versehen. Das Schiff soll vom hiesigen Hafen aus fahren und ich, der Schiffer Ahlström, bin mit der Leitung desselben beauftragt. Der Schiffskörper selbst ist aus Eichenholz, mit einem glatten Deck, 2fachen Zwischendeckbalken und ist als 3mastiger Schooner getakelt. Dasselbe steht im Eigenthum der hiesigen Dampfschiffahrt Actiengesellschaft CONCURRENT. Das Genauere hierüber ist den obergerichtlichen Acten betreffs der Eintragung dieser Gesellschaft ins Handelsregister enthalten [...].*

Der Messbrief war den anderen Akten ebenfalls beigelegt. In dem *Schiffs-Certificat* des Norddeutschen Bundes vom 17. September 1869, in dem unter der Position *Eigenthums-Verhältnisse* normalerweise die Mitreeder aufgeführt werden, bestätigte die Schiffsregisterbehörde im Namen des Magistrats die Gründung der Aktiengesellschaft und bezeugte zugleich, dass dadurch dem Dampfer das Recht, die Flagge des Norddeutschen Bundes zu führen, nebst allen Rechten, Eigenschaften und Privilegien eines deutschen Schiffes zustand.

Die Aktiengesellschaft wurde mit 120 Aktien von je 300 Talern gegründet. Obwohl der Kaufmann N.H. Witte 1866 zusammen mit seinem Schwager, dem Ingenieur C. Abendroth, auf der Bramower Feldmark neben A. Tischbein und der Patentslip-A.G. ebenfalls eine Maschinenfabrik



nebst Werft für den Bau eiserner Schiffe gegründet hatte, entschloss man sich zum Bau eines hölzernen Dampfers. Dafür gab es verschiedene Gründe. Zum einen hatte dieser Betrieb bisher nur Aufträge für einige russische Bergungsschlepper bekommen, weshalb man sich vermutlich den Bau eines großen eisernen Dampfers noch nicht zutraute, zum anderen könnten die Misserfolge bisheriger Gesellschaften bei den Aktionären zu dieser Entscheidung geführt haben. Besaß der Dampfer keine hohen Aufbauten und war er gleichzeitig zum Segeln eingerichtet, konnte er mit geringem Aufwand in ein reines Segelschiff umgerüstet werden. Vom Unterwasserschiff her ergaben sich meistens keine die Segelfähigkeit beeinträchtigenden konstruktiven Nachteile, da man den Völligkeitsgrad erst bei den reinen Maschinenschiffen maximal ausnutzte.

Mit Otto Ludewig, neben Wilhelm Zeltz der wohl renommierteste Rostocker Segelschiffbaumeister jener Zeit, wurde am 20. Juli 1868 ein Kontrakt unterzeichnet, der den Bau eines dreimastigen, kupferfest verbolzten Schonerschiffes aus gesunder Eiche von 120 Fuß Länge im Kiel, $2\frac{1}{2}$ Fuß Breite auf der Außenkante der Innenhölzer und 13 Fuß schnurrechter Tiefe im Raum nach Stockholmer Maß vorsah. Kiel und Bodenplanken sollten jedoch aus Buchenholz angefertigt werden. Neben den üblichen Klauseln enthielt der Bauvertrag folgende Besonderheit: Das Schiff soll geeignet sein, eine Dampfmaschine nebst einem Schrauben-

Registerdaten des Rostocker Schraubendampfers „Concurrent“

Unterscheidungssignal:	MCQW	
Nummernflagge:	121	
Rumpf:	Holz	
Verbolzung:	kupferfest	
Tragfähigkeit:	90 Lasten (a 6000 Pfund)	
Raumgehalt:	253,59 RT	
Werft:	Otto Ludewig, Rostock	
Stapellauf:	15. Mai 1869	
Schiffer:	Friedrich Ahlström, Warnemünde 1879 interrimistisch Fr. Lass und Wilhelm Schultz, Rostock, dann Heinrich Allwardt, Warnemünde	
Reederei:	Dampfschiffahrts-Aktien-Gesellschaft „Concurrent“	
Korrespondentsreeder:	N. H. Witte 1870 Otto Ludewig 1879 Theodor Burchard	
Abmessungen (laut Schiffsmeßbrief vom 31. Januar 1874):		
Länge (zwischen den Außenflächen der Steven)		38,97 m
Breite (größte zwischen den Außenflächen der Außenbordsbekleidung)		8,15 m
Tiefe (des Raumes von der Oberkante des obersten festen Decks und der Binnenbordsbekleidung neben dem Kiel im mittelsten Querschnitt)		4,45 m
Länge des Maschinenraumes		7,78 m
Verbleib: Am 15. Oktober 1881 bei Tönning gestrandet und total wrack.		

Abb. 8 (links) und Abb. 9 (oben) Linienriss, Takelriss und Vermessung des hölzernen Dampfers CONCURRENT. Abb. 10 (rechts) Schiffbaumeister Otto Ludewig (1826–1901), Rostock. (Slg. Michel Ludewig)

motor in sich aufzunehmen zu können und wird dafür von O. Ludewig seinem Zwecke als Dampf- und Segelschiff entsprechend so stark und dauerhaft erbaut, daß es den besten Schiffen gleichen Ranges und deren Klasse im Bureau Veritas entspricht. Für die Anordnung der Kapitänskajüte – entweder unter einem Quarterdeck oder in einer mit dem Leuteroof verbundenen Hütte auf dem Deck – ließ der Vertrag der Werft wegen der Anordnung der Maschine alle Möglichkeiten offen, *welche nach weiterer Überlegung sich am zweckmäßigsten empfiehlt.* Otto Ludewig entschied sich für die traditionelle Version – die Kapi-



Formular **B.**
(Für Dampfschiffe mit Deck.)

Deutsches Reich.



Schiffs-Messbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, dass das *Schrauben*-Dampfschiff, mit Namen *Concurrent* und mit dem Unterscheidungs-Signal *M. C. B. W.*, unter *Deutscher* Flagge, welches seinen Heimathshafen in *Rostock* hat und vom Schiffer *Friedrich Hoffmann* geführt wird, auf Grund der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt Seite 270) nach dem **vollständigen Verfahren** vermessen worden ist.

Das Schiff ist von *Otto Ludwig* zu *Rostock* im Jahre *1859* erbaut worden. Das Hauptbaumaterial besteht aus *Buchenholz*. Ueber dem Vermessungs-Deck befindet sich *kein* Deck. Auf dem obersten Deck sind *drei* Aufbauten angebracht. Die Form des Hecks ist *halbrund*. Der äussere Schiffsboden ist *ohne Metallbekleidung*. Das Schiff hat *einen* Dampfmaschinen-Schornstein, *drei* Masten und ist als *Drummschoner* getakelt.

Die **Länge** des Schiffes zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens unter dem Bugspriet bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem obersten festen Deck beträgt *23,97* Meter.

Die **grösste Breite** des Schiffes zwischen den Aussenflächen der Aussenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer beträgt *8,10*.

Die **Tiefe** des Schiffsraumes zwischen der Oberkante des obersten festen Decks und der Oberkante der Binnenbords-Bekleidung neben dem Kiel im mittelsten Querschnitt beträgt *4,45*.

Id. 42104

Abb. 11 (oben und rechte Seite) Schiffs-Messbrief des Dampfers CONCURRENT. (Stadarchiv Rostock)

Die **Länge des Maschinenraumes**, einschliesslich der festen Kohlenbehälter, des Schiffes beträgt *9 7/8* Meter.

Die Grösse der Schiffsräume beträgt im Einzelnen:

	Kubikmeter.	Britische Register-Tonn.
a) Raum unter dem Vermessungs-Deck	<i>503,9</i>	<i>208 7/8</i>
<i>Anderwärts Zwischendeck - R Kajüte</i>	<i>17,1</i>	<i>6 5/8</i>
b) Räume über dem Vermessungs-Deck	<i>6,8</i>	<i>2 3/4</i>
<i>Über dem Backloggen Kajüte</i>	<i>6,8</i>	<i>2 3/4</i>
<i>Wohlkabine sonstige Aufbauten Kajüte</i>	<i>32,3</i>	<i>11 40</i>
Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes beträgt somit	<i>436,5</i>	<i>179 1/2</i>

Hiervon geht ab:

- 1) die *Logisräume* der Schiffsmannschaft, welche sich *zur Hauptmannschaftskajüte mit im Logis* befinden *42,4* *14 1/2*
- 2) die *Räume*, welche von der Maschine und dem Dampfkessel, sowie von den festen Kohlenbehältern eingenommen werden *171,7* *60 61*

Die Abzüge vom Brutto-Raumgehalt des Schiffes betragen zusammen

Mithin beträgt der **Netto-Raumgehalt** des Schiffes

in Worten: *Siebenhundertachtzehn, vierhundertsechzig* Kubikmeter
gleich *dreihundertdreiundsechzig, vierhundertsechzig* britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu *Rostock*
am *11. ten* *Januar* 18*74* beendete Vermessung wird dieser Messbrief ausgefertigt.

Rostock, den *18. ten* *Februar* 18*74*.

Die Schiffsmessungs-Revisionbehörde



Johann

tänskajüte auf dem Achterdeck und das Volkslogis etwas abgesenkt auf dem Mitteldeck –, legte dafür aber die Proviant- und Reservekammer sowie das Maschinistenlogis in den Maschinenüberbau, auf dem der Schornstein stand.

Das Heck war halbrund, die Boote hingen in eisernen Davits und Groß- und Besanmast trugen einfache Gaffel- mit Toppsegeln, während der Fockmast neben einer Breitfock zusätzlich an der Stenge noch zwei Rahtoppsegel führte. Die Vorsegel bestanden aus einer Stag-, einer Klüverfock und einem Klüver. Bei günstigem Wind sollte sich die CONCURRENT ausschließlich der Segel bedienen und nur bei Gegen- oder flauem Wind die Dampfmaschine benutzen, um die Betriebskosten so niedrig wie möglich zu halten. In see- und segelfertigem Zustand, *mit allen dem Schiff notwendigen Inventargegenständen und sonstigen Requisiten, unten näher aufgeführt, alles wie sonst üblich nach Seemannsbrauch*, waren 25 000 Taler Courant veranschlagt worden. Eigenartigerweise übernahm der Kapitän auf eigene Rechnung die Kosten für die Lieferung der Dampfmaschine von 50 nominellen Pferdestärken, des Kessels, der Schraube, der Welle, der Stopfbuchse nebst einem eisernen Steuerruder sowie die Montierung der Maschine. Diese Arbeiten wurden dann allerdings nach dem Stapellauf am 15. Mai 1869 auf der Schiffswerft für eiserne Schiffe und Maschinenfabrik von Witte & Abendroth durchgeführt.

Im Auftrag der Schiffsregisterbehörde vermaßen Hafenmeister Bercke und Navigationslehrer Dr. Wiese den Dampfer am 16. August 1869 nach dem erst zwei Jahre zuvor vom Norddeutschen Bund neu eingeführten und erstmals für alle deutschen Häfen verbindlichen Verfahren. Danach betrug die Länge nach rheinländischem Maß zwischen den Steven 119,4 Fuß, die Breite 26,9 Fuß und die Tiefe 12,6 Fuß. Der Maschinenraum war 37,2 Fuß lang, 17,1 Fuß breit und 12,6 Fuß tief, und das in einer Vertiefung des Vordecks, aber in der Hauptabteilung liegende Volkslogis hatte die Abmessungen 14,7 x 14,9 x 5,9 Fuß. Die Tragfähigkeit belief sich nach dieser Vermessung auf 5400 Zentner oder 90 Commerzlasten.

Am 15. Dezember konnte endlich die nur für Dampfer übliche Probefahrt angetreten werden. Das verbreitete Gerücht, die Maschine hätte dabei Schaden erlitten, dementierte die Presse anderentags sofort: *Im Gegenteil ging die Fahrt sehr gut vonstatten, nur ging die Maschine, da sie neu, etwas schwer. Diesem Übelstande ist jedoch bereits vollkommen abgeholfen.*²⁰

Die CONCURRENT trat am 18. September 1869 ihre Jungfernfahrt von Warnemünde über Stettin nach St. Petersburg an. Bis auf eine Grundberührung ohne Schaden in der Nähe von Dragör verliefen die Reisen in den folgenden vier Monaten so gut, dass abzüglich aller Kosten mit 1830 Talern eine Dividende von rund 5% zur Verteilung kam. Trotzdem sah sich der Kaufmann Witte bereits im Februar 1870 gezwungen, Otto Ludewig mitzuteilen, er sei *durch unglückliche Verhältnisse gezwungen, seine Zahlungen einzustellen* und ihm, gemäß den Statuten, den Vorsitz der Aktiengesellschaft zu übergeben, ohne allerdings ganz aus dem Vorstand auszuscheiden.

Ende 1878 ging die Aktiengesellschaft CONCURRENT in Liquidation. Bei dem am 28. November durch die Maklerfirma Otto Wiggers abgehaltenen Verkaufstermin wurde das Schiff bei einer öffentlichen Versteigerung dem Kaufmann Theodor Burchard *im höchsten 41. Bot* für 19 400 Mark zugeschlagen. Dieser gründete danach sofort wieder eine Partenreederei im alten Stil zu 1% Korrespondenz-Provision der Bruttoeinnahmen sowie 0,5% Wechselprovision und 1/8% Wechsel-Courtage auf alle Rimessen und Tratten, Summen, die man an seine Korrespondenten sendet mit der Order, sie weiter zu remittieren. Vorher hatte die Handelsfirma, bestehend aus Theodor Friedrich Ludwig und Carl Johann Burchard, durch die Rostocker Schiff- und Maschinenfabrik noch die Maschine einschließlich des Kessels wechseln und weitere *unbedeutende räumliche Veränderungen vornehmen* lassen, die eine Nachvermessung erforderlich machten. Bei 333 BRT und 262 NRT betrug im neuen Schiffsmessbrief vom 31. März 1879 die Abmessungen 38,97 x 8,15 x 4,45 m. Der Raum, welcher von der Maschine, dem Dampfkessel sowie von den festen Kohlenbehältern eingenommen wurde, umfasste in der Länge 7,78 m.

Die Anteile in der Eigentumsliste verteilen sich jetzt wie folgt:

Friedrich Petersen, Kaufmann, Stettin:	6/50 Part;
Dr. Pogge, Gutsbesitzer, Zierstorf:	6/50 Part;
Gaedertz sen., Handelsfirma, Lübeck:	1/50 Part;
Rostocker A.G. für Schiff- und Maschinenbau:	2/50 Part;
Otto Wiggers, Schiffsmakler, Rostock:	1/50 Part;
Frl. Henny Burchard, Tochter von Theodor:	2/50 Part;
Frl. Elise Burchard, Tochter von Theodor:	2/50 Part;
H. Janentzky, Kaufmann, Rostock:	2/50 Part;
Christian Rose, Kaufmann, Swinemünde:	1/50 Part;
Carl Wecker, Schiffskapitän, Rostock:	1/50 Part;
C.H. Riedel, Apotheker, Kiel:	5/50 Part;
E. Burchard & Co., Schiffbau firma, Rostock:	1/50 Part;
Theodor Burchard, Handelsfirma, Rostock:	20/50 Part.

Bis auf den Gutsbesitzer, den Apotheker, den Kapitän und die beiden Burchard-Töchter als »Dividendenreeder« waren alle anderen »Interessenreeder«, die zusätzlich noch an der Ladung des Schiffes, an seiner Reparatur oder Ausrüstung verdienten. Der neue Kapitän des Dampfers, Heinrich Allwardt aus Warnemünde, war nur ein sogenannter Setzschiffer und nicht an der Reederei selbst beteiligt.²¹

Die Dampferflotte nach der Reichsgründung

Nach Beendigung des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 setzte durch die auf die einzelnen Bundesstaaten verteilten, durch Frankreich zu leistenden Kriegsentschädigungen in Höhe von 5 Milliarden Francs infolge der plötzlichen Vermehrung des Kapitals eine bis dahin ungewöhnliche Konjunktur ein.²² Auch an Rostock gingen diese durch Fehleinschätzungen und Spekulationen allerdings nur befristeten »Gründerjahre« nicht spurlos vorüber. Der Bau der Zuckerfabrik, die Eröffnung einer regelmäßigen Fährverbindung mit Dänemark, die Planung des Kanalprojektes Rostock – Berlin und die Verkürzung des Eisenbahnanschlusses mit Berlin um 110 km durch eine direkte Verbindung ohne Umwege gelten nach Walther Müller als Beispiele. Die wenig später einsetzende allgemeine deutsche Wirtschaftskrise ließ allerdings die beiden letzten Unternehmungen nicht zur sofortigen Ausführung kommen.

Etwas anders lagen die Verhältnisse bei der Flottenentwicklung. Bei Kriegsausbruch am 19. Juli 1870 befanden sich insgesamt 366 Seeschiffe unter Rostocker Flagge in Fahrt. Davon wurden allerdings nur 14 aufgebracht und deren Reedereien später durch die Reichsliquidationskommission mit einer Gesamtsumme von rund 358 799 Talern entschädigt. Jedoch erstattete man auch den 298 »Stillliegern« in fremden Häfen für die entstandenen baren Ausgaben an Liegegebühren, Heuern, Kost etc. zusätzliche 371 852 Taler.²³ Diese Mittel flossen zum großen Teil wieder in die Schifffahrt zurück, nicht allein durch den Bau neuer oder den Ankauf gebrauchter Segelschiffe, sondern endlich auch durch die vermehrte Anschaffung von Dampfschiffen. Wenn auch das vom Bürgermeister und Großkaufmann Ernst Paetow initiierte *große Dampfschiffunternehmen, welches mit einem Gründungskapital von 2,1 Millionen Mark in Aussicht genommen war*, später an Kapitalknappheit scheiterte, so vollzog sich nach Müller zwischen 1870 und 1900 für Rostocker Verhältnisse die *erste eigentliche Entwicklungsepoche der Dampfschiffahrt*²⁴, besonders gefördert durch den Bahnschluss von Warnemünde mit Rostock 1886 und durch die gleichzeitige Begradigung und Vertiefung der Unterwarnow vom Hafen bis zur Mündung. Ebenfalls von Bedeutung war die Erweiterung der alten, bisher vom Friedrich-Franz-Bahnhof zu den Hafenanlagen geführten städtischen »Strandbahn« durch eine zusätzliche, westlich der Stadt verlaufende, vom neuen Lloydbahnhof abzweigende und Anfang 1889

eröffnete »Hafenbahn«²⁵, gebaut und betrieben vom Deutsch-Nordischen Lloyd (1894 wurden beide von der Großherzoglichen Friedrich-Franz-Eisenbahn übernommen). Eigentlich kamen alle diese Maßnahmen schon viel zu spät, denn der Rostocker Handel hatte nach der Reichsgründung seine Vermittlerfunktion als Umschlaghafen für den Grenzverkehr mit den nordischen Ländern anscheinend nicht rechtzeitig erkannt und dementsprechend nicht gefördert, wodurch er bei gleichzeitigem Niedergang der gesamten Segelschiffsflotte noch mehr von seiner einstigen Bedeutung verlor.

Gemessen am gleichzeitigen Zusammenbruch der Segelschiffahrt erfolgte der Zuwachs an Dampfern während der großen Wirtschaftskrise bis Anfang der 1880er Jahre nur sehr verhalten. Trotzdem wurden zwischen 1869 und 1883 von der Schiffsregisterbehörde insgesamt weitere 16 Einheiten registriert. Da für die meisten Schiffe entsprechende Registerakten fehlen, wird im Folgenden der Versuch gemacht, bei einigen Dampfern die Daten anhand von Zeitungsmeldungen wenigstens teilweise zu rekonstruieren.

Unsere Handelsflotte wird in den nächsten Tagen wieder um ein großes Dampfschiff vermehrt sein, schrieb die Rostocker Zeitung am 15. Oktober 1869. *Es dürfte das größte und schönste Dampfschiff sein, welches je unseren Hafen besucht hat.* Auftraggeber dieses Schiffes war die Handelsfirma Theodor Burchard (Inhaber Theodor Friedrich Ludwig und Carl Johann Burchard), der im Januar 1869 die »Spezifikation« für einen eisernen Seeschraubendampfer für 65 000 Taler *seeklar*, einschließlich des »Inventarien-Verzeichnisses«, zusammen mit Fabrikdirektor Georg Howaldt von der Norddeutschen Schiffbau-Actien-Gesellschaft in Kiel-Gaarden unterschrieb. Dieser war dazu bestimmt, von Rostock oder Stettin Weizen nach Leith in England *an die Müllerei des Herrn Todd, vielleicht die großartigste auf der Welt, zu liefern.* Diese Firma soll Burchard *schon seit langer Zeit mit ganz erheblichen Korn-Einkäufen vom Continent mit seinen Segelschiffen vermittelt haben.* Der Dampfer sollte die Mühle jetzt nicht mehr wie üblich im Frühjahr und Herbst, sondern das ganze Jahr über versorgen.²⁶ Als Kapitän des auf den Namen MARGRET TODD (MCRH) getauften Dampfers wurde Fr. Gude bestimmt, der zuvor Schiffer der Brigg MARCO POLO gewesen war. Theodor Burchard betrieb seit 1859 in Rostock eine Korrespondenzreederei mit Segelschiffen und behielt die Beteiligung mit Parten auch bei diesem, wie bei seinen später folgenden Dampfern bei. Während es sonst üblich war, Parten in neu erbauten Schiffen bereits kurz nach Vollendung bedeutend unter dem Nominalwert kaufen zu können, bildete die MARGRET TODD eine glänzende Ausnahme: Obwohl der volle Nominalwert geboten wurde, lehnten die Mitreeder einen Verkauf ab.

Bei ihrer Ankunft im Rostocker Hafen zog die MARGRET TODD viele Schaulustige an, auch wenn in Wirklichkeit der von Tischbein 1856 in Rostock gebaute Dampfer CASTOR um einiges größer und an Pferdestärken erheblich kräftiger war, allerdings nicht unter heimischer Flagge fuhr. Nach der Zeitungsmeldung war das neue Schiff 176 Fuß lang und 26 Fuß breit (englisches Maß) und erreichte bei einer Tragfähigkeit von 200 Last Weizen durch eine Maschine von 70 Pferdestärken eine Geschwindigkeit von 8,5 Knoten. Besonders hervorgehoben wurden die Erfindungen der Neuzeit, wie das Beladen und Löschen der Ladung durch maschinell angetriebene Ladebäume bzw. das Hieven des Ankers durch die Maschine sowie das Vorhandensein von Wasserballasttanks und technischen Löschvorrichtungen. Nach acht Monaten *activer Fahrt* konnte die Reederei bereits 4500 Taler verteilen und ein Jahr später sogar 17 000 Taler ausschütten. Am 8. Dezember 1872 allerdings strandete der Dampfer auf der Fahrt nach Stettin mit einer Ladung Roheisen außerhalb des Thyborön-Kanals bei Lemvig.

Der zur gleichen Zeit von Theodor Burchard ebenfalls auf der Howaldt-Werft in Auftrag gegebene und noch größere Frachtdampfer ALEXANDER TODD (MCSK) lief am 30. September 1871 in Gaarden vom Stapel. Die Länge des Schiffes über Deck betrug nach englischem Maß 215 Fuß und die Breite 28 Fuß. Die Ladefähigkeit wurde mit 1000 Tons angegeben. Am

22. Dezember des gleichen Jahres traf das Schiff leer in Warnemünde ein und musste sich auf der Warnow mühselig durch das Eis zu seinem Ladeplatz durcharbeiten. Am 20. Januar 1872 veröffentlichte die Rostocker Zeitung dann schon folgende Spitzmarke: *Von dem hiesigen neuen Dampfschiffe ALEXANDER TODD (Gude), welcher am 30. Dezember von hier abgegangen mit einer Ladung Weizen nach Leith und am 31. Dezember Helsingör passierte, gibt es seitdem keine Nachricht. Es ist wohl leider nicht mehr zu bezweifeln, daß ihm ein Unglück zugestoßen.*

Die Unglücksserie Rostocker Dampfer, speziell unter der Reederei von Theodor Burchard, war damit leider nicht beendet.

Schraubendampfer HELENE BURCHARD

Im Jahre 1872 liefen in Rostock drei Dampfer vom Stapel. Die Schiffe OBOTRIT (MCTG) für die Rostocker Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft (Aktienkapital 60 000 Taler) und die für die Fährlinie nach Nyköping von der Rostock-Nyköbing-Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft (50 000 Taler) gebaute ROSTOCK (MCTQ) wurden bereits 2005 behandelt.²⁷ Das dritte Dampfschiff ging trotz der vorangegangenen Verluste erneut für die Handelsfirma Theodor Burchard zu Wasser, der seine Segelschiffsreederei vermutlich schrittweise auf Dampfer umstellen wollte, dabei aber weiterhin an der früher üblichen Finanzierung über die Parteneederei festhielt.

Am 14. April 1871 schloss er wieder gemeinsam mit Georg Howaldt bei der Norddeutschen Schiffbau-Actien-Gesellschaft in Kiel-Gaarden den Baukontrakt für einen eisernen Frachtschraubendampfer ab, der *außer seinem eigenen Kohlebedarf für eine Doppelreise aus der Ostsee nach Großbritannien ca. 36 Keel [ca. 21 Tonnen] Kohlen Tragfähigkeit besitzen sollte.*²⁸ Am 10. Juli 1872 lief das große Fahrzeug, *dessen Lade- und Löschorrichtungen durch die Maschine mit getrieben wurden, unter dem Namen HELENE BURCHARD (MCTF) von den Helgen und traf laut Zeitung am 2. November in Rostock ein, um hier eine Ladung Weizen und Kartoffeln auf England einzunehmen.*

Bei der Registerbehörde war bereits am 16. September 1872 nach Vorlage des Baukontraktes, des Biel- und Messbriefes sowie der Reederliste von Kapitän Carl Wecker der Antrag auf ein »Schiffs-Certifikat« gestellt worden. Nach den »Bau-Specificationen« besaß der mit zwei Masten und einer zusätzlichen Schonertakelung ausgerüstete Dampfer Abmessungen in englischem Maß von 176 x 25,6 x 16 Fuß. *Die nach dem Compound-System gefertigte Maschine sollte nominell 70 Pferdekraft haben mit Oberflächenkondensation und allen neuesten Verbesserungen ausgerüstet und im Stande sein, dem Schiff eine gleiche Geschwindigkeit wie der MARGRET TODD zu erteilen. Der Kohlenverbrauch von guten Steam-Kohlen soll dabei 700 Pfund pro Stunde nicht überschreiten. Der Kessel mit 3 Feuern soll nur aus bestem rheinischem Kesselblech gebaut sein und mit 120 Pfund Druck pro Quadratzoll geprüft werden, gewöhnlich mit 60 Pfund Spannungen arbeiten.*²⁹

Die Anteile der Eigentumsliste waren in 1/100 Parten unterteilt. Zu den Inhabern gehörten:

Norddeutsche Schiffbau-Actien-Gesellschaft, Gaarden, Kiel:	31/100 Part;
Friedrich Petersen, Kaufmann, Stettin:	3/100 Part;
Hans Petersen, Kaufmann, Rostock:	4/100 Part;
J.C. Thormann, Geh. Kommerzienrat, Wismar:	5/100 Part;
Metzler & Winther, Kaufleute, Swinemünde:	1/100 Part;
Carl Wecker, Schiffskapitän, Rostock:	5/100 Part;
Theodor Burchard, Handelsfirma, Rostock:	51/100 Part.

Die Howaldt-Werke verkauften von ihren anfänglich 31 Anteilen gleich 30 Stück, mit Ausnahme von Theodor Burchard, der 18 Anteile erhielt, vorwiegend an enge Familienangehörige. Die Korrespondenz wurde ab dem 1. März 1882 von Carl Burchard übernommen.

Auch dieser Dampfer ging verloren. Am 2. April 1883 brachte die Schiffsregisterbehörde zur Anzeige, dass der jetzt unter Kapitän Allwardt fahrende Dampfer HELENE BURCHARD am 1. Dezember 1882 von Schweden mit einer Ladung Hafer nach Boulogne/Frankreich abgegangen war und seit dem Abgang jede Nachricht von Schiff und Mannschaft fehlte. Da die Frist heute abgelaufen sei, gelte der Dampfer nach den gesetzlichen Bestimmungen als verschollen. Daraufhin bat der Korrespondenzreeder um Löschung im Register.

Zwei weitere Dampfer für die Handelsfirma Burchard

Bis auf eine Ausnahme gingen auch die nächsten Aufträge seitens der Schiffsreederei Theodor Burchard und Mitinhaber Carl Burchard direkt an die Howaldt-Werke in Kiel. Ein möglicher Grund dafür könnte die relativ hohe Mitfinanzierung bei den Neubauten durch die Werft selbst gewesen sein. Auch wurden die Fahrzeuge immer größer.

Der 1873 gebaute eiserne Dampfer DASCHY KÖNIG (MCVS)³⁰ besaß bei Abmessungen von 66,20 x 8,66 x 6,76 m einen Raumgehalt von 750 RT. Auf dem obersten Deck befanden sich ein Aufbau und ferner zwei Masten mit Schonertakelung, trotz der Compoundmaschine von 100 PS nominell, *die mit einer rechthandigen Schraube bei voller Kraft 76–80 Umdrehungen/Minute machte, um eine mittlere Geschwindigkeit von ca. 8½ Knoten zu erzielen.* Der Schiffsraum wurde durch 3 eiserne wasserdicht schließende Querschotten und ein hölzernes Längsschott durchschnitten. Im Maschinenhause befand sich an jeder Seite des Schiffes ein Dampfkessel, der von der Schiffswand durch einen Kohlenbunker getrennt wurde, welcher von unten bis zum Oberdeck reichte, mit dem Maschinenraum durch eiserne Türen in Verbindung stand und dessen Ladelöcher auf dem Oberdeck mit Deckeln versehen waren, die durch einen Konus fest angepresst wurden. Drei Deckpumpen konnten mit der Hand bewegt und zwei durch die gewöhnliche Dampfmaschine getrieben werden. Eine Dunky-Pumpe besaß einen besonderen Dampftrieb.³¹

Nach dem Reedereiverzeichnis beteiligten sich bei diesem Neubau nur vier Teilhaber:

Schwefel & Howaldt, Maschinenfabrikanten, Kiel:	40/100 Part;
J.C. Thormann, Geh. Kommerzienrat, Wismar:	5/100 Part;
Metzler & Winther, Kaufleute, Stettin:	1/100 Part;
Theodor Burchard, Handelsfirma, Rostock:	54/100 Part.

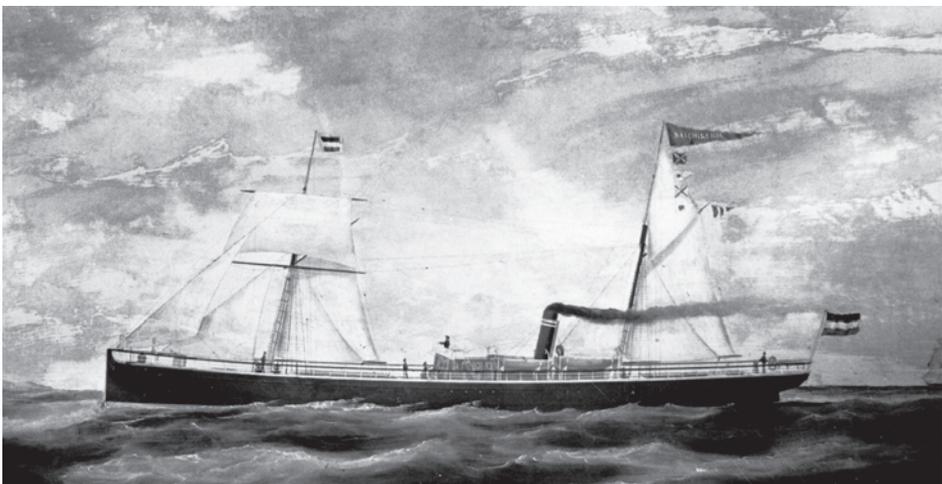


Abb. 13 Schiffsporträt des Dampfers DASCHY KÖNIG. (Repro: Heinrich Rahden)

Formular **B.**
(Für Dampfschiffe mit Deck.)

Deutsches Reich.



Schiffs-Messbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch, dass das *Schraub*-Dampfschiff, mit Namen *Daschy König* und mit dem Unterscheidungs-Signal *LD*, unter *Schiffbau* Flagge, welches seinen Heimathshafen in *Rostock* hat und vom Schiffer *H. Nockenmeister* geführt wird, auf Grund der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 (Reichs-Gesetzblatt Seite 270) nach dem **vollständigen Verfahren** vermessen worden ist.

Das Schiff ist von *der Norddeutschen Schiffbau-Actiengesellschaft* zu *Garoden bei Kiel* im Jahre 1870 erbaut worden. Das Haupt-Baumaterial besteht aus *Eisen*. Ueber dem Vermessungs-Deck befindet sich *nur* Deck. Auf dem obersten Deck sind *nur* Aufbauten angebracht. Die Form des Hecks ist *nur*. Der äussere Schiffsboden ist *Eisen*.

Das Schiff hat *nur* Dampfmaschinen-Schornstein, *zwei* Masten und ist als *Schooner* getakelt.

Die **Länge** des Schiffes zwischen der vorderen Fläche des Vorderstevens unter dem Bugspriet bis zu der hinteren Fläche des Hinterstevens auf dem obersten festen Deck beträgt *66,20* Meter.

Die **grösste Breite** des Schiffes zwischen den Aussenflächen der Aussenbords-Bekleidungen oder der Berghölzer beträgt *8,00*

Die **Tiefe** des Schiffsraumes zwischen der Oberkante des obersten festen Decks und der Oberkante der Binnenbords-Bekleidung neben dem Kiel im mittelsten Querschnitt beträgt *0,70*

Abb. 14 (oben und rechte Seite) Schiffs-Messbrief des Schraubendampfers DASCHY KÖNIG. (Stadtarchiv Rostock)

Die Länge des Maschinenraumes, einschliesslich der festen Kohlenbehälter, des Schiffes beträgt *11,16* Meter.

Die Grösse der Schiffsräume beträgt im Einzelnen:

	Kubikmeter.	Britische Register-Tons.
a) Raum unter dem Vermessungs-Deck	<i>1692,5</i>	<i>668,05</i>
} Zwischendeck-Raum	<i>920,4</i>	<i>324,90</i>
b) Räume über dem Vermessungs-Deck	—	—
} Hütte	—	—
} Back	—	—
} sonstige Aufbauten	—	—
Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes beträgt somit	<i>2812,9</i>	<i>992,95</i>

Hiervon geht ab:

1) die Logisräume der Schiffsmannschaft, welche sich <i>unter dem Hauptdeck</i> befinden	<i>105,8</i>	<i>37,53</i>
	<i>49,0</i>	<i>17,30</i>
2) die Räume, welche von der Maschine und dem Dampfkessel, sowie von dem festen Kohlenbehälter eingenommen werden	<i>534,7</i>	<i>206,40</i>
	<i>644,0</i>	<i>226,78</i>
Die Abzüge vom Brutto-Raumgehalt des Schiffes betragen zusammen	<i>690,5</i>	<i>243,78</i>
Mithin beträgt der Netto-Raumgehalt des Schiffes	<i>2122,4</i>	<i>749,17</i>

in Worten: *zwei Tausend ein Hundert zweiundzwanzig 3/10* Kubikmeter
gleich *sieben Hundert neun und vierzig 7/10* britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu *Niel*
am *24* ten *November* 18 *73* beendete Vermessung wird dieser Messbrief ausgefertigt.

Wieslawig, den *8* ten *December* 18 *73*



*Prinzliche Vermessung
Abtheilung in Danzig*

Wimmer

I. 13. 10867

Schwarz

Die Werft verkaufte allerdings 40 ihrer Anteile sofort wieder an Verwandte, aber auch an einen Apotheker Riedel in Kiel und an den Maschineninspektor Diederichsen (zwei Anteile) in Hamburg. Weitere fünf Parten erwarben ein Bankdirektor sowie Ingenieure und Kapitäne in Hamburg und Altona. Kapitän Heinrich Peter Kaekenmeister aus Warnemünde war nur Setzschiffer.

Laut einem in der Zeitung veröffentlichten Telegramm vom 13. Dezember 1882 wurde die DASCHY KÖNIG auf der Reise von Riga nach Antwerpen mit einer Ladung Getreide, Hanf, Saat in Fässern und Flachs in Bündeln in der Nordsee westlich der Doggerbank sinkend verlassen. Eine englische Fischersmack aus Grimsby barg am 8. Dezember 1882 die Mannschaft ab. Den danach von englischen Fischern besetzten Dampfer versuchte ein zu Hilfe geholter Schlepper vergeblich zu bergen.

Auch wenn sich der nachfolgende Text allein auf Meldungen der Rostocker Zeitung bezieht, soll der Inhalt nicht unerwähnt bleiben, zumal es sich um den mit 848 RT bisher größten für Rostocker Rechnung gekauften Seedampfer handelt. Bereits 1872 kaufte die Handelsfirma von Theodor Burchard das ebenfalls auf der Werft von Georg Howaldt in Kiel für eine Hamburger Reederei gebaute, 1875 sogar für Atlantikreisen konzipierte Schiff SYLVIA (RDKI). Allerdings verlor die Reederei auch dieses Schiff innerhalb kürzester Zeit. Weil es außer wenigen Kurzmeldungen in der Zeitung über diesen Dampfer praktisch kein Material gibt, soll kurz auf dessen schnelles Ende unter Rostocker Korrespondenz eingegangen werden.

Für den *erst vor einiger Zeit* angekauften großen Schraubendampfer, der anfangs hauptsächlich zwischen Kronstadt und England verkehrte, wurde bei einer Besatzung von 27 Mann eine Ladefähigkeit von 961 Tonnen und eine Maschinenstärke von 120 effektiven Pferdestärken angegeben. Für Hamburger Rechnung soll er bis dahin nach China eingesetzt worden, danach aber vorzugsweise zwischen Ost- und Nordsee verkehrt sein. Trotzdem fuhr die SYLVIA unter Kapitän Albrand 1876 über den Atlantik zur amerikanischen Ostküste und kehrte am 8. September von Philadelphia nach Havre zurück. Aus Quebec kam die Nachricht, die SYLVIA sei am 24. September auf dem Atlantik verlassen und in sinkendem Zustand passiert worden. Die Boote befanden sich nicht mehr an Bord und am Bug hing eine Trosse, als hätte man den Dampfer geschleppt.

Laut Telegramm aus Sherburne kamen die Bestätigung *vom Verlust des schönen Schiffes, des größten unserer Reederei*, und der Hinweis, die Mannschaft sei gerettet. Laut Havariebericht überraschte den mit Hafer beladenen Dampfer acht Tage nach der Ausfahrt auf den Neufundlandbänken ein orkanartiger Nordweststurm, der bis zum 22. September anhielt. In dem schweren Seegang arbeitete die SYLVIA fürchterlich. Die Ladung ging dabei nach Steuerbord über und die Schlagseite nahm schließlich so zu, dass das Schiff fast auf der Seite lag. Danach brachen schwere Sturzseen über den Havaristen herein, der dabei so viel Wasser übernahm, dass die Feuer trotz des Wasserschöpfens fast verlöschten. Am 18. September entdeckte man zusätzlich ein Leck. Die Pumpen wurden fortwährend in Gang gehalten, doch man bekam den Dampfer nicht lenz. Am Morgen des 22. September kam ein Schiff in Sicht. Überzeugt davon, dass die SYLVIA nicht mehr zu retten war, ließ der Kapitän das Notsignal setzen. Daraufhin hielt die englische Bark N.K. CLEMENTS auf den Dampfer zu und nahm nach etlichen Schwierigkeiten und nicht ohne Gefahr die 21 Mann starke Besatzung an Bord. Sieben Schiffsbrüchige übernahm später die aus Liverpool stammende Bark MERSEY.

Die Neue Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft

Am 7. September 1875 meldete die Rostocker Zeitung, es hätte sich Anfang des Jahres am Ort eine Neue Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft unter Beteiligung mehrerer auswärtiger Handlungshäuser, namentlich aus St. Petersburg, gegründet. Für deren Rechnung sei in Schottland ein eisernes Schraubendampfschiff namens H. VON WITT (MDBK) gebaut worden, das unter der

Neue Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft.

Bilanz ultimo December 1879.

Activa.		Passiva.	
	fl.		fl.
Dampfer „D. v. Witt“		Actien-Capital	375000
Buchwerth laut letztem Abschluß	320000.—	Reservefonds	9380
ab: diesjährige Abschreibung	20000.—	Gewinn- und Verlust-Conto:	
	300000	Zinsen und Gewinn auf Effecten	3021.65
Betriebs-Conto		Gewinn auf Betriebs-Conto	38398.35
auf die Lübau-Lübeck-Fracht im Dec.		ab: diesjährige Abschreibung auf den	
bezahlte und berechnete Kosten	4000	Dampfer „D. von Witt“	20000.—
Effecten-Conto. Bestand:		bleibt Reingewinn	21420
„ 40000.— Preuss. 4% Consois a 97%	38800.—	davon: zum Reservefonds	2670.—
„ 6000.— 1/4% Magdeburg-Salber-		Dividende de. A 375000.— a 5%	18750.—
städter Eisenbahn-Priori-			21420.—
täts-Actien a 100%	6000.—		
„ 6000.— 1/4% Berlin, Potsdam-			
Magdeburger Eisenbahn-			
Prioritäts-Actien a 100%	6000.—		
„ 9000.— 5% Moslau-Smol. Eisen-			
bahn-Prior.-Oblig. a 93%	8370.—		
Cassa-Bestand			
	50170		
	42630		
	fl. 1405800		fl. 1405800

Restet, im Februar 1880.

Der Vorstand:
Martin Petersen.

Abb. 15 Bilanz der »Neuen Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft«, 1879. (Rostocker Zeitung)

Korrespondenz von Martin Petersen stehe. In Wirklichkeit war Letzterer Direktor des Vorstandes. Zu den Mitgliedern des Aufsichtsrates gehörten Senator P.J.F. Burchard, Friedrich Petersen und Hermann Janentzky. Als Kapitän wurde Wilhelm Ahrens eingestellt. Leider gibt es keine Schiffsregisterakte mehr, sodass auch für diesen Dampfer nähere Angaben der Zeitung entnommen werden müssen.

Der Stapellauf des *sehr hübsch modellierten Schraubendampfers* fand am 3. August 1875 nach einer Bauzeit von 7 Monaten *auf der Schiffswerfte und Maschinenbaustätte der Herren Cunliffe & Dunlop in Glasgow* statt. Diese sollen das Schiff auf Order des Herrn George G. Mackay in Grangemouth für die »Neue Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft« zu Rostock erbaut haben. Es war nach *Lloyds Spezialvorschriften* konstruiert und unter der Bauaufsicht von Wilhelm Ahrens entstanden. In der Presse wurden die Dimensionen mit 205 Fuß Länge, 28 Fuß Breite und 15 Fuß 8 Zoll Tiefe im Raum angegeben. Erwähnt werden ein Überbau bis zur Mitte des Schiffes und eine Hütte auf dem Verdeck. Der Dampfer erhielt drei starke Dampfwinden, einen Dampfkran und Wasserbehälter für 170 Tons Wasser, welche schnell gefüllt und geleert werden konnten. Die vom Erbauer konstruierten Maschinen waren *compound surface condensing*, besaßen 100 Nominal-Pferdestärken und waren mit jeglicher neuen Verbesserung versehen. *Die Ceremonie, das Schiff H. von WITT zu taufen, wurde von Frau James Cunliffe sehr gelungen ausgeführt. Gleich nach dem Stapellauf wurde das Schiff wieder nach der Werfte verholzt, wo die Maschinen und Kessel an Bord gebracht werden.*

Nach einem zweiten Bericht verließ der Dampfer am 2. September den Hafen, um die Kompassse zu regulieren und dann *Tail of the Bank* anzusteuern, *wo der Direktor obiger Gesellschaft, Herr Martin Petersen aus Rostock, sich mit einer Gesellschaft von Damen und Herren an Bord begab und begann sodann die Probefahrt, welche, obgleich es sehr stark wehte, zur großen Zufriedenheit aller Teilnehmer ausfiel. Die erreichte Geschwindigkeit kam im Durchschnitt auf »vier runs«, durch die gemessene Meile betrug sie 10 Knoten, welches die contractliche Fahrt wesentlich übersteigt.*³²

Die erste Fahrt der H. von WITT ging von Glasgow mit einer Ladung Eisen nach Kronstadt. Erst am 15. Juli 1876 traf der Dampfer, seine Tagfähigkeit wurde mit 1700 Tonnen angegeben, von Lübeck kommend in Rostock ein, um dort registriert zu werden und die Kessel besichtigen zu lassen. Das Abnahmeattest über die Anlage von Dampfkesseln beruhte auf dem »Erlaß des Reichskanzler-Decrets vom 29. Mai 1871«. Zeigten sich nach einer Druckprobe auf Dampfspannung keine Formveränderungen oder Undichtigkeiten, wurde die Inbetriebnahme mit den entsprechenden Atmosphären bescheinigt.

Anschließend sollte die H. VON WITT ihre Reise mit einer Ladung Kohlen nach Archangelsk fortsetzen. Nach den jährlich in der Presse veröffentlichten Bilanzen schüttete die Gesellschaft zwar unterschiedliche, aber regelmäßige Aktiengewinne aus. Erst 1903 wurde das Schiff nach Genua verkauft.

Dampfer HENRIETTE SCHLÜSSER

Nach den vorangegangenen Schiffsverlusten ließ die Handelsfirma von Theodor Burchard erst 1878 wieder einen Dampferneubau auflegen. Unbeeindruckt durch andere Reedereibetriebe, blieb man weiterhin bei der Partenreederei – und bei der Kieler Werft. Da sich die HENRIETTE SCHLÜSSER (Unterscheidungssignal: MDHG)³³ bereits fertig zur Ausreise in Kiel befand, zwei Tage später auslaufen sollte und dafür ihr Schiffszertifikat benötigte, bat die Reederei bereits für den nächsten Tag einen Termin anzusetzen.

Am 14. Februar 1879 trat der Kaufmann Carl Burchard auf dem Rathaus vor die Registerbehörde und gab im Namen der Firma folgende Erläuterung ab: *Das vorgenannte Schiff ist auf Grund eines mündlich abgeschlossenen Baucontractes im Jahre 1879 auf der Werfte des Ingenieurs Georg Howaldt zu Kiel und zwar für Rechnung der jetzigen Reederei erbaut worden. Das Hauptbaumaterial besteht aus Eisen, das Schiff hat einen Dampftrieb, zwei Masten und ist als Gafelschoner getakelt. Es soll unter unserer Korrespondenz und unter der Führung des Schiffers Adolph Plath aus Warnemünde vom hiesigen Hafen als Heimathafen aus seine Fahrten machen.*

Nach Ausweis des bereits zu den Acten gekommenen Meßbriefes ist dasselbe von der Schiffsvermessungsbehörde in Kiel vermessen, die Reedereiliste eingereicht, der Plath, welcher nach



Abb. 16 Havarierter Dampfer HENRIETTE SCHLÜSSER an der Pier. (Slg. Hückstädt/Archiv DSM)

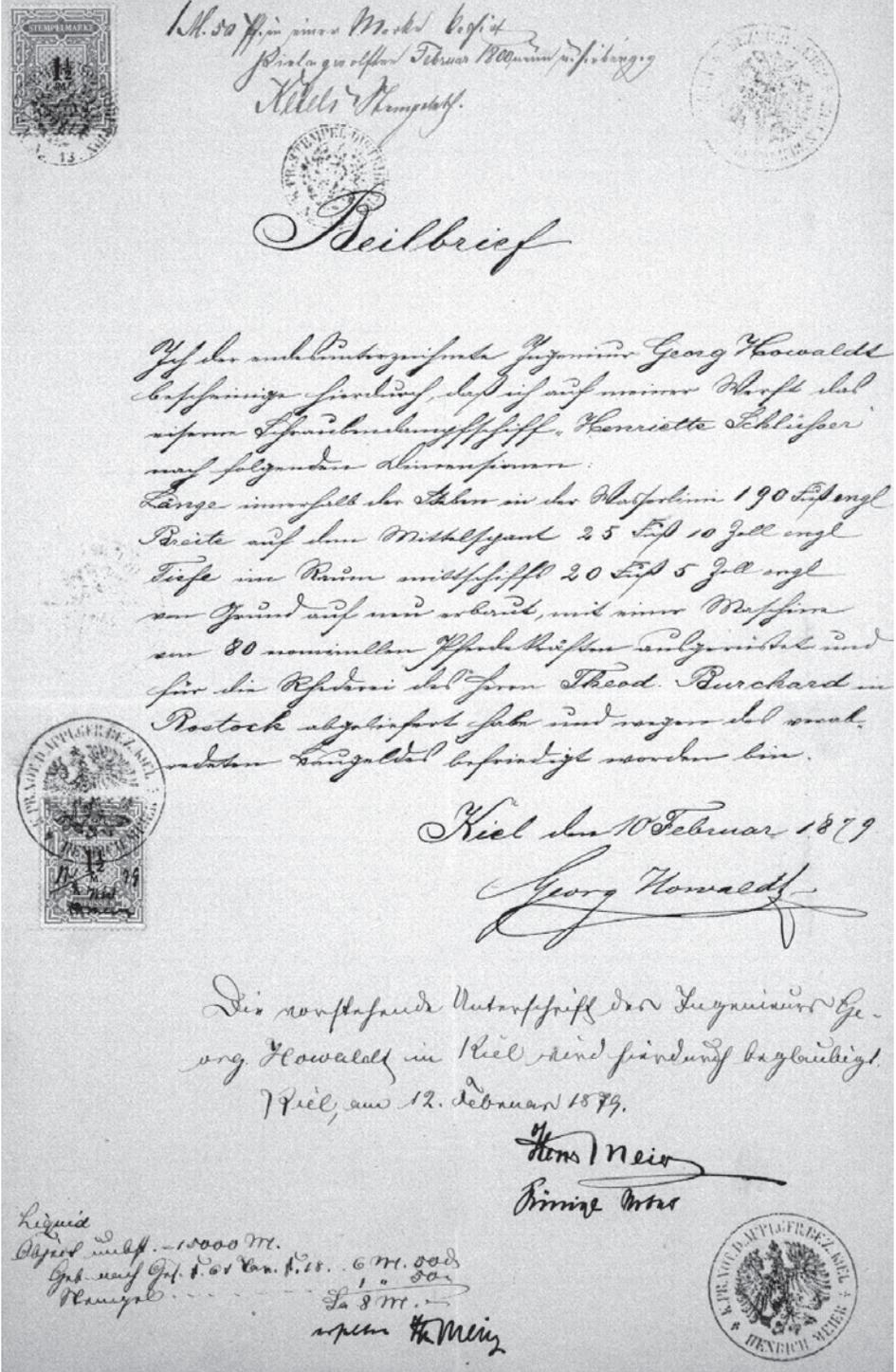


Abb. 17 Bielbrief des 1879 in Kiel gebauten Dampfers HENRIETTE SCHLÜSSER. (Stadtarchiv Rostock)

*Ausweis des gleichfalls vorgelegten Zeugnisses des Großherzoglichen Amtes Ribnitz am 8. März 1872 die Befähigung hat, als Seeschiffer deutsche Kauffahrteischiffe jeder Größe in allen Meeren zu führen, hat ein Chronometer an Bord. Die Schiffsbesatzung beträgt mit Ein-schluß des Schiffers 15 Mann.*³⁴

Ein Baukontrakt des Dampfers lag in diesem Fall nicht vor, denn – sieht man von den Dimensionen einmal ab –, die Beschreibung, die Bauart und die Ausrüstung entsprachen dem ebenfalls bei Howaldt gebauten und im Dezember 1873 bereits registrierten Dampfer DASCHY KÖNIG. Zur Eintragung eines Schiffes bei der Registerbehörde mussten generell außer Vorlage des Bauvertrages und des Prüfungszeugnisses des Schiffers als weitere Punkte angegeben werden: die Gattung, Flaggnummer, Vor- und Familienname sowie Wohnort des Korrespondenzreeders, des Schiffers und des Baumeisters. Ferner war eine vollständig und deutlich geschriebene, vom Korrespondenten durch seine Unterschrift unter diesem ausgefüllten Formular beglaubigte Liste der Mitreeder des Schiffes, und zwar nach einem vorgegebenen Schema mit Nummer, Vor- und Zuname, Stand, Wohnort und der Größe des Parts, einzureichen.

Das Reederverzeichnis der HENRIETTE SCHLÜSSER gab umfassend Auskunft über deren soziale Struktur:

- | | |
|---|--------------|
| 1. A.F. Howaldt, Maschinenfabrikant, Kiel: | 14/100 Part; |
| 2. Frau A.F. Howaldt, geb. Diederichsen, Kiel: | 1/100 Part; |
| 3. Hermann Howaldt, Ingenieur, Kiel: | 1/100 Part; |
| 4. Georg Howaldt, Schiffbau-Werft, Kiel: | 8/100 Part; |
| 5. Frau Mathilde Howaldt, geb. Bommel, Kiel: | 1/100 Part; |
| 6. C.H. Riedel, Apotheker, Kiel: | 10/100 Part; |
| 7. Carl Daevel, Ingenieur, Kiel: | 1/100 Part; |
| 8. R. Konopacki, Reichsbankvorsteher, Kiel: | 1/100 Part; |
| 9. Joh. Schwefel, Maschinenfabrikant, Kiel: | 1/100 Part; |
| 10. Carl Diederichsen, Kaufmann, Hamburg: | 2/100 Part; |
| 11. Arnold Libbertz, Maschinen-Inspektor, Hamburg: | 1/100 Part; |
| 12. J.H.P. Diederichsen, Maschinen-Inspektor, Hamburg: | 1/100 Part; |
| 13. J.N. Jessen, Kapitän, Apenrade: | 2/100 Part; |
| 14. Friedrich Petersen, Kaufmann, Stettin: | 4/100 Part; |
| 15. Carl Wecker, Kapitän, Rostock: | 5/100 Part; |
| 16. H. Kaekenmeister, Kapitän, Warnemünde: | 1/100 Part; |
| 17. Frl. Henny Burchard, Tochter von Theodor: | 2/100 Part; |
| 18. Frl. Elise Burchard, Tochter von Theodor: | 2/100 Part; |
| 19. Theodor Burchard (Inh. Theodor und Carl), Rostock: | 41/100 Part; |
| 20. Frau Semper, geb. Lübbes, Regierungs-Rätin, Hannover: | 1/100 Part. |

Mit Einwilligung sämtlicher Mitreeder ging die HENRIETTE SCHLÜSSER am 1. März 1882 in die Korrespondenz von Friedrich Petersen über, der 34/100 Parten übernahm. Theodor Burchard blieb mit 7/100 am Schiff beteiligt. Die Verwaltung erfolgte weiterhin zu den üblichen Konditionen:

Veränderungen bei den Eigentumsverhältnissen mussten der Registerbehörde jährlich mitgeteilt werden. Aufgrund der vorliegenden Erklärung wurde dann die Umschreibung der genannten Parten auf den neuen Eigentümer im Schiffsregister vorgenommen. Bei Tod eines Mitreeders übertrug man diese per vorgelegtem Testament oder Erbschein, meistens vertreten durch Anwälte mit entsprechenden Generalvollmachten. Fuhr ein Schiff über viele Jahre, war die Akte oft voll von solchen Nachlassangelegenheiten für die Kinder oder nahe Verwandte.

Erst im November 1902 erfüllte Elise Petersen *die traurige Pflicht, die Mitreeder vom Ableben ihres lieben Mannes, des Herrn Friedrich Petersen, in Kenntnis zu setzen*. Gleichzeitig schlug sie Otto Zelck als neuen Korrespondenzreeder vor, *den langjährigen getreuen Mitarbeiter und Pro-*

Abb. 18 Verkaufs-
anzeige von Otto
Wiggers 1907 für
die HENRIETTE
SCHLÜSSER.
(Rostocker Zeitung)

Dampfschiffsverkauf.
Im Auftrage der Reederei verkaufe ich in meinem Büro,
Kosfelder Strasse 8, am **Mittwoch, den 15. Mai d. J., nachm.
3 Uhr, in öffentlicher Auktion den hiesigen Dampfer**
„Henriette Schlusser“.
Der Dampfer ist im Jahre 1879 in Kiel aus Eisen er. aut, ladet
a. 1050 Tons Schwergut inklusive Bunkers und ist zu 482 Netto
Register Tons vermessen.
Der Dampfer ist im hiesigen Hafen aufgelegt und kann nach
vorheriger Meldung bei mir jederzeit besichtigt werden.
Die Verkaufsbedingungen liegen in meinem Büro zur Einsicht aus.
Rostock, den 1. Mai 1907.
Otto Wiggers,
Schiffsmakler.

kuristen ihres verstorbenen Mannes, in der festen Überzeugung, die Interessen nicht in bessere Hände legen zu können. Dieser übernahm dann auch die Geschäfte bis 1906. Danach erkaufte er sich mit zusammen 55 Anteilen die Stimmenmehrheit über den Dampfer und beantragte das Einverständnis der Reedereiversammlung, ihm die Übertragung der Korrespondenz auf die Firma Otto Wiggers (Inh. Franz Hinrichsen und Robert Kempowski) zu genehmigen. Diese wiederum bot die HENRIETTE SCHLÜSSER mit einer inzwischen auf 94 Parten erhöhten Majorität am 15. Mai 1907 in einer öffentlichen Auktion zum Verkauf an. Laut Auktionsprotokoll des Notars Dr. W. Zschimmer ging das Schiff im Geschäftslokal der Firma Wiggers in der Kosfelder Straße 8 beim 53. Bot für 38 000 Mark in die Hände des Konsuls August Cords über. Nachdem Letzterer am 31. Mai bei der Schiffsregisterbehörde die Übertragung des Dampfers auf seinen Namen erreicht hatte, verkaufte er das Schiff am 15. Juli 1907 für 64 000 Mark nach Italien.

Dampfer ELISE PETERSEN

Mit dem Dampfer ELISE PETERSEN (Unterscheidungssignal: MDJR)³⁵ ließ der vermutlich inzwischen nach Stettin umgesiedelte Theodor Burchard seinen letzten Dampfer für und diesmal erstmals auch in Rostock erbauen. Vor der Schiffsregisterbehörde erschien er deshalb am 14. März 1881 nicht persönlich, sondern erneut der Mitinhaber Carl Burchard, um hier die »Korrespondenzbedingungen« für das Schiff vorzutragen.

Bereits am 27. August 1880 wurde zwischen Theodor Burchard in Stettin und der Rostocker Actiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau der Vertrag für den Bau eines eisernen Handelsdampfers für die Summe von 216 000 Mark abgeschlossen, die in fünf festgelegten Raten zu bezahlen war. Das Fahrzeug sollte mit allen neueren Einrichtungen der Neuzeit ausgerüstet werden. Schiffer Friedrich Franz Lass aus Rostock wurde Führer des Schiffes, das trotz einer Maschine mit 75 nominellen, 150 effektiven und 300 indizierten Pferdestärken wieder über eine Schonertakelung verfügen sollte. Mit seiner rechthändigen, vierflügeligen Schraube konnte es bei voller Kraft und 85 Umdrehungen in der Minute $8\frac{1}{2}$ Knoten laufen. An Steuerrädern waren zwei vorhanden, das eine auf dem Achterschiff, das andere, dessen man sich gewöhnlich bediente, unter der Kommandobrücke, wo sich auch die Kompassse befanden. Der Laderaum war sowohl unter dem Hauptdeck als unter dem oberen Deck durch vier wasserdichte Querschotten in drei getrennte Räume abgeteilt. Innerhalb derselben waren für Getreideladungen Längschotten angebracht.³⁶ Die ELISE PETERSEN maß bei 747 vermessenen BRT und 583 RT 181 x 25,9 x 14,3 Fuß.

Nach den in Stettin am 10. September 1880 aufgestellten Korrespondenzbedingungen übernahm Theodor Burchard den neu erbauten Dampfer zu folgenden Konditionen:

1. Herr Theodor Burchard hat wegen Befrachtung, wegen Aufstellung und Absetzung des Kapitäns und allen Schiffsleuten, sowie für alle sonstigen Schiffsgeschäfte dieses Dampfers freie Verfügung ohne zuvorige Anfrage bei der Reederei.

2. Die Verwaltung der Geschäfte übernimmt Herr Theodor Burchard zu den jetzt in Rostock üblichen Bedingungen und zwar:

1% Korrespondenz-Provision der Bruttoeinnahmen,

½% Wechselprovisionen auf alle Tratten und Rimessen und

1/8% Wechselcourtage auf alle Tratten und Rimessen.

Alle Wechsel in ausländischer Valuta werden am Verfallstage zu dem in der Hamburger Börse notierten bezüglichen Geldkurs berechnet.

3. Ausstellungen gegen die vom Korrespondenzreeeder erteilten Abrechnungen sind innerhalb drei Monaten nach Empfang der betreffenden jährlichen Abrechnung beim Korrespondenzreeeder anzumelden, spätere Reklamationen sind unzulässig.

4. Die Einteilung des Schiffes geschieht nach Hundertstel Part und ist ein 100tel Part der kleinste Anteil und nicht weiter zu teilen. Die unterzeichneten Reeder im Dampfer ELISE PETERSEN sind für sich und ihre Nachfolger an vorstehende Konditionen gebunden.

Nach der Eigentumsliste gab es 32 Mitreeder:

- | | |
|--|--------------|
| 1. Carl Burchard, Schiffbaumeister, Rostock: | 4/100 Part; |
| 2. Carl Wecker, Kapitän, Rostock: | 4/100 Part; |
| 3. H. Janentzky, Kaufmann, Rostock: | 2/100 Part; |
| 4. E.W. Bencard, Kaufmann, Rostock: | 1/100 Part; |
| 5. Heinr. Warkentin, Kaufmann, Rostock: | 1/100 Part; |
| 6. Friedrich Stampe, Kaufmann, Rostock: | 1/100 Part; |
| 7. J.C. Albrecht, Kaufmann, Rostock: | 2/100 Part; |
| 8. Otto Wiggers, Schiffsmakler, Rostock: | 1/100 Part; |
| 9. Adolph Plath, Kapitän, Kapitän, Warnemünde: | 2/100 Part; |
| 10. L. Kaekenmeister, Kapitän, Warnemünde: | 1/100 Part; |
| 11. Heinrich Petersen, Kaufmann, Stettin: | 1/100 Part; |
| 12. Joh. Schwefel, Rentier, Kiel: | 3/100 Part; |
| 13. C.H. Riedel, Apotheker, Kiel: | 5/100 Part; |
| 14. Carl Diederichsen, Kaufmann, Hamburg: | 3/100 Part; |
| 15. Johannes Rebe, Kaufmann, Hamburg: | 1/100 Part; |
| 16. Ernst Jacobi, Ingenieur, Hamburg: | 2/100 Part; |
| 17. J.A. Libbertz, Ingenieur, Hamburg: | 1/100 Part; |
| 18. Carl Hansen, Inspektor, Hamburg: | 1/100 Part; |
| 19. Jacob Diederichsen, Inspektor, Hamburg: | 2/100 Part; |
| 20. Bernhard Hellwig, Ingenieur, Hamburg: | 1/100 Part; |
| 21. Gustav Diederichsen, Kaufmann, Hamburg: | 1/100 Part; |
| 22. P.G. Brünner, Maler, Hamburg: | 1/100 Part; |
| 23. Franz Hünten, Maler, Hamburg: | 1/100 Part; |
| 24. Engelbert Reiffer, Bildhauer, Hamburg: | 1/100 Part; |
| 25. Claus Bolten, Kaufmann, Altona: | 1/100 Part; |
| 26. Hans Richardsen, Kaufmann, Altona: | 1/100 Part; |
| 27. Theodor Zeise, Fabrikant, Altona: | 1/100 Part; |
| 28. Christian Rose, Schiffsmakler, Swinemünde: | 1/100 Part; |
| 29. Friedrich Petersen, Kaufmann, Rostock: | 8/100 Part; |
| 30. Fr. Elise Burchard, Rostock: | 2/100 Part; |
| 31. Fr. Henny Burchard, Rostock: | 2/100 Part; |
| 32. Theodor (mit Carl) Burchard, Rostock: | 41/100 Part. |

Das Risiko war somit auf sehr viele Schultern verteilt und vermutlich infolge der herrschenden ökonomischen Krise auch keiner der Mitreeder zu einer größeren Beteiligung bereit. Auffällig ist die große Anzahl kleiner Teilhaber mit zusammen 18 Parten aus dem Hamburger Raum. Ebenfalls auffällig ist das noch vorhandene Interesse aus Kiel.

Bereits ein Jahr später gab Theodor Burchard seine Handelsfirma in Rostock ganz auf. Alle noch vorhandenen Dampfer übernahm die Reederei Friedrich Petersen unter den gleichen Bedingungen, und so wurde ihm auch, unter Einwilligung sämtlicher Miteigentümer, die ELISE PETERSEN ab 1. März 1882 von der Registerbehörde übertragen. Petersen erwarb von Burchard 26/100 seiner Anteile, der Rest blieb in dessen Besitz. Lange konnte sich der neue Korrespondenzreeder an dem Schiff nicht erfreuen, denn nicht einmal zwei Jahre später ging es verloren. Der Spruch des Seeamtes lautete:

Die am 30 Januar 1884 morgens auf der Reise von Reval mit einer nach Leith bestimmten Ladung Hafer und Ölkuchen südlich vor Hille Oe erfolgte Strandung des Dampfers, welche dessen gänzlichen Verlust zur Folge hatte, ist durch einen Irrtum des Zweiten Steuermannes Thies Spiesen aus Blankenese verursacht, welcher das Leuchtfeuer von Ryvøingen mit einem Schiffslicht verwechselte. Der Irrtum des Zweiten Steuermannes aber ist den Umständen nach für entschuldbar zu erachten.

Dampfer-Gesellschaft von 1881

In das hiesige Handelsregister ist am Juni die durch das Statut vom 20. des Monats begründete »Dampfer-Gesellschaft von 1881« eingetragen. Der Zweck der Gesellschaft ist der Rhedereibetrieb mit einem unter deutscher Flagge fahrenden Schrauben-Dampfschiffe namens HANS KROHN. Die Dauer der Gesellschaft ist nicht auf eine bestimmte Zeit beschränkt, aber an den Besitz des genannten Dampfschiffes geknüpft. Das Grundcapital der Gesellschaft besteht aus 250 000 Mark, getheilt in 125 Actien zu 200 Mark, schrieb die Rostocker Zeitung am 28. Juni 1881.

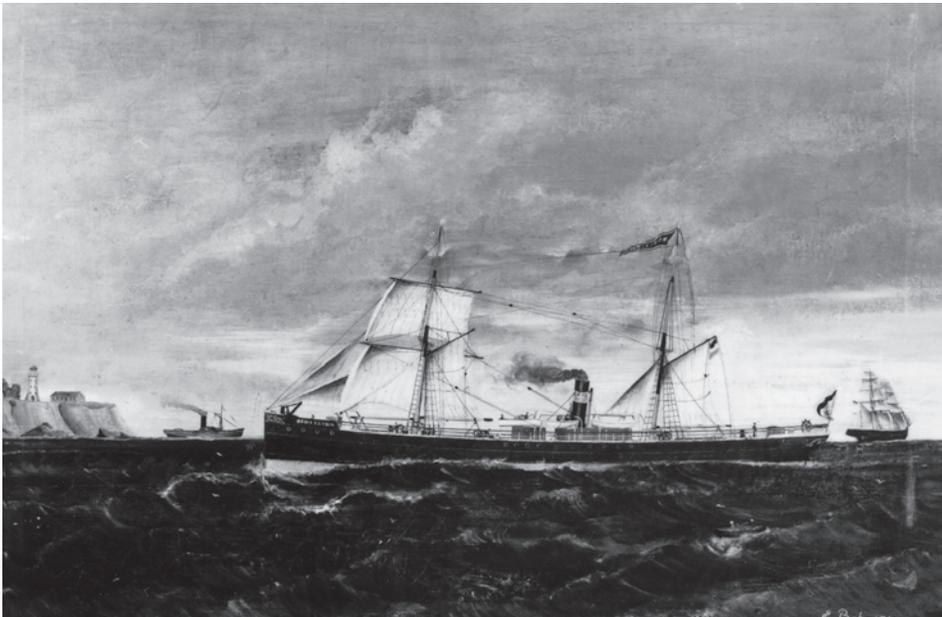


Abb. 19 Schiffsporträt des Dampfers HANS KROHN. (Repro: Heinrich Rahden)



Abb. 20 (oben und rechte Seite) Schiffs-Messbrief des Dampfers HANS KROHN. (Stadtarchiv Rostock)

Die Länge des Maschinenraumes, einschliesslich der festen Kohlenbehälter, des Schiffes beträgt *12,87* Meter.

Die Grösse der Schiffsräume beträgt im Einzelnen:

	Kubikmeter.	Britische Register-Tons.	
a) Raum unter dem Vermessungs-Deck	<i>3485,9</i>	<i>1230,52</i>	
b) Räume über dem Vermessungs-Deck	Zwischendeck R	—	
	Hütte <i>3 Lücken =</i>	—	
	Deck <i>Erhöhungen</i>	<i>21,2</i>	<i>7,48</i>
	sonstige Aufbauten	—	—
Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes beträgt somit	<i>3507,1</i>	<i>1238,00</i>	

Hiervon geht ab:

1) die Logisräume der Schiffsmannschaft, welche sich unter dem Vermessungsdeck befinden	<i>160,3</i>	<i>56,59</i>
2) die Räume, welche von der Maschine und dem Dampfessel, sowie von den festen Kohlenbehältern eingenommen werden	<i>556,2</i>	<i>196,34</i>
Die Abzüge vom Brutto-Raumgehalt des Schiffes betragen zusammen	<i>716,5</i>	<i>252,93</i>
Mithin beträgt der Netto-Raumgehalt des Schiffes	<i>2790,6</i>	<i>985,07</i>

in Worten *Zweitausendsiebenhundert neunzig, sechs Zehntel* Kubikmeter gleich *Neunhundert fünf und achtzig, sechs Hundert* britischen Register-Tons.

Ueber die vorstehende, von der Vermessungs-Behörde zu *Stettin* am *21* ten *Maerz* 18*82* beendete Vermessung wird dieser Messbrief ausgefertigt.

Stettin, den *21* ten *Maerz* 18*82*.

Die Schiffvermessungs-Revisions-Behörde.
Der Regierung. Präsident
In Vertretung.



C. P. ...

R. P. V. 1018.

Dampfer-Gesellschaft von 1881.	
Bilanz 31. December 1884.	
Activa.	
Dampfer „Hans Krohn“: Buchwert laut letztem Abschluß	A 358000.—
Effecten-Conto. Bestand für den Reservefonds:	
A 4000.— Preuß. 4% Consols à 102	A 4080.—
„ 4000.— Hamb.-Amer. Badef. 4 1/2% Prior.-Oblig. à 101	„ 4040.—
	8120.—
Gewinn- und Verlust-Conto:	
Verlust auf Betriebs-Conto	A 8602.—
Hinsen auf Obligationen	5425 —
desgl. „ Vorkasse	„ 454.10
Muthmaßlicher Verlust durch die Havarie in Calais und	
Assicuranz-Prämien	17215.—
	A 81696.10
ab: Vortrag von 1883 und Zinsgewinn auf Werthpapiere	565.30
	31130.80
	A 397250.80
Passiva.	
Actien-Capital	A 250000.—
Obligationen	108000.—
Reservefonds	800 —
Hinsen-Conto: 3 Monat auf A 108000.— Obligationen	1350.—
Conto für die Havarie in Calais	17215.—
Capital u. R. d. St. r: Feuerguthaben der Besatzung am 31. December	2466 35
Martin Petersen: Vorkauf	10229.45
	A 397250.80
Rostock, den 14. März 1885.	
Dampfer-Gesellschaft von 1881.	
Martin Petersen.	

Abb. 21 Bilanz der »Dampfer-Gesellschaft von 1881«, 1884. (Rostocker Zeitung)

Nach dem vorliegenden Statut der Gesellschaft für den Dampfer HANS KROHN (Unterscheidungssignal: MDJV)³⁷ gab es außer dem Direktor noch den Aufsichtsrat und die Generalversammlung. Zum Direktor war *statutenmäßig* der Kaufmann Martin Petersen ernannt worden. Die Wahl eines Anderen stand nur dem Aufsichtsrat zu. Er vertrat die Gesellschaft in allen außergerichtlichen und gerichtlichen Angelegenheiten, führte die Bücher und die Kasse, berief oder entließ in Abstimmung mit der Generalversammlung den Kapitän und leitete auch sonst das Unternehmen nach den Gesetzen und Statuten sowie nach den Beschlüssen dieses Gremiums. Für seine Funktion erhielt er 1% der Bruttoeinnahme. Stand ihm sonst auch die Befrachtung des Dampfers zu, galt das im Hafen von St. Petersburg nicht. Hier bestimmten die Herren Witt & Co. über die Ladung, allerdings nur mit der Zustimmung des Kapitäns. Für das Amt des Schiffers war August Köster vorgesehen, der zuvor den Dampfer H. VON WITT geführt hatte. Auch dieser musste, wie der Direktor, bei seiner Einstellung für die Dauer seines Dienstes fünf Aktien als *Dienstcaution deponiren*. Der Aufsichtsrat bestand aus fünf Aktionären und wurde von der Generalversammlung auf fünf Jahre gewählt. Er war mit wenigstens drei seiner Mitglieder beschlussfähig. Der Aufsichtsrat wählte den Direktor und dessen Stellvertreter und vertrat die Gesamtheit der Aktionäre. Er kontrollierte die Pläne über den Bau, die Ausrüstung oder Reparatur des Schiffes, verfasste die von der Generalversammlung geforderten Beschlüsse hinsichtlich der Statuten, überwachte die Geschäftsführung der Gesellschaft, hatte die Bilanzen und Jahresrechnungen durchzusehen und die Dividendenverteilung zu überprüfen. Für Beschlüsse war die absolute Stimmenmehrheit der in der Generalversammlung vertretenen Aktien erforderlich. Das Geschäfts- und Betriebsjahr entsprach dem Kalenderjahr, nach dessen Ablauf Bilanz gezogen wurde. Ergab die Gegenüberstellung sämtlicher Aktiva über die Passiva einen Reingewinn, kam es nach Bildung des Reservefonds zur Verteilung der Dividende.

Bei der Gründung der Aktiengesellschaft gab man bis zur vollständigen Einzahlung des

Nominalbetrages nur Interimsscheine aus, die erst danach gegen auf den Namen lautende Aktien ausgetauscht wurden. Verursachte der Erwerb des Schiffes Überschreitungen des eingezahlten Aktienkapitals, konnten zusätzliche Obligationen in Höhe von 1000 Mark bis zu einem Gesamtwert von 150 000 Mark ausgegeben werden, die mit einer Verzinsung von 5% allmählich aus den Betriebsüberschüssen zu tilgen waren. Nur dadurch konnte später bei der Werft die höhere Bausumme beglichen werden.

Nur in der Schiffsregisterakte der HANS KROHN wurden in Verbindung mit der Abstimmung für eine Anleihe bei 113 Aktien die Besitzer der mit am Schiff Beteiligten namentlich genannt:

- | | |
|---|------------|
| 1. Martin Petersen, Rostock: | 9 Aktien; |
| 2. Charles Krohn & Co., St. Petersburg: | 40 Aktien; |
| 3. Julius Gilles, St. Petersburg: | 16 Aktien; |
| 4. Witt & Co., St. Petersburg: | 9 Aktien; |
| 5. Geh. Kommerzienrat Keibel, Berlin: | 10 Aktien; |
| 6. Ernst Wilhelm Keibel, Berlin: | 5 Aktien; |
| 7. Legationsrat von Brauer, Berlin: | 2 Aktien; |
| 8. Carl E. Weber: | 3 Aktien; |
| 9. Dr. Paul Flemming, Hamburg: | 5 Aktien; |
| 10. Gaedertz Sohn & Co., Lübeck: | 2 Aktien; |
| 11. P.J.F. Burchard, Rostock: | 1 Aktie; |
| 12. A.C. Clement, Rostock: | 2 Aktien; |
| 13. Wilhelm Ahrens, Rostock: | 2 Aktie; |
| 14. Carl Bergemann (für Arno Bolten): | 1 Aktie; |
| 15. August Köster, Schiffer, Rostock: | 6 Aktien. |

Die Dampfergesellschaft von 1881 hatte, vermutlich durch Einfluss der 55 Aktien aus St. Petersburg, am 28. Juni 1881 mit der Stettiner Maschinen-Aktien-Gesellschaft Vulkan in Bredow den entsprechenden Baukontrakt abgeschlossen, *einen vollständigen, neuen, seetüchtigen, eisernen Schraubendampfer, alles bestes Material, nach der Klassifikation des Bureau Veritas +I .3/2 L 11 zu liefern*. Bei vollständiger Ausrüstung und 1400 Tonnen Ladung inklusive Kohlenvorrat sollte der mittlere Tiefgang 15 Fuß und 16 Zoll englisches Maß nicht überschreiten. Mit einem vorgeschriebenen Kohleverbrauch von 12 Tonnen *besten schlesischer Kohle* in 24 Stunden hatte die Maschine bei nominellen 115, 440 effektiven und 550 indizierten Pferdestärken eine Geschwindigkeit von mindestens 8,5 Knoten zu erreichen. Für die Bereitstellung des Schiffes zum 1. April 1882 auf flottem Wasser war ein Kaufpreis von 360 000 Mark in fünf Raten in folgenden Abständen zu zahlen: 50 000 Mark nach Vertragsabschluss, 94 000 Mark, wenn das Schiff in Spanten steht, 72 000 Mark nach der Beplattung der Außenhaut, 72 000 Mark, wenn das Schiff zu Wasser gelassen, 72 000 Mark bei der Ablieferung.

Am 6. April 1882 erschien Martin Petersen mit allen benötigten Unterlagen vor der Registerbehörde. Danach war es ein geklinkerter Spardeckdampfer mit zwei Aufbauten, einer zweimastigen Schonertakelage, rundem Heck und einem Schornstein. Durchweg mit einem Doppelboden und wasserdichten Schotten versehen, lag das Deck in einer Flucht. Obwohl ein von dem Geh. Regierungspräsidenten zu Stettin an die Großherzoglich-Mecklenburgische Schiffsregisterbehörde am 31. März 1882 geschickter Messbrief für die HANS KROHN vorlag, wurde das Schiff in Rostock neu vermessen. Bei Abmessungen von 70,69 x 9,32 x 6,43 m und einer Maschinenraumlänge von 12,87 m ergab sich ein Raumgehalt von 1225,8 BRT und 932,69 RT. Nach dem Register des Germanischen Lloyd besaß die Compoundmaschine eine Stärke von 530 PS.

Der Frachtenmarkt war seinerzeit so ungünstig, dass die HANS KROHN 1884, wie andere Dampfer auch, im Herbst bis auf Weiteres ihre Fahrt einstellte. Anfang 1885 erfolgte dann auch noch eine Havarie, weshalb auf Antrag des Aufsichtsrates durch sieben Verpfändungsurkunden

eine zu 5% verzinste Anleihe in Höhe von 30 000 Mark bei dem Handlungshaus Charles Krohn in St. Petersburg und dem Rostocker Schifferältesten Wilhelm Ahrens aufgenommen werden musste. Bereits Ende 1886 hatte das Schiff einen weiteren Seeunfall, als es sich auf der Fahrt von Riga mit einer Ladung Getreide, Flachs, Leinsaat, Öl und Brettern nach Antwerpen befand. Beim Versuch, nach Verlust der Decksladung während eines orkanartigen Sturms am 6. Dezember in der Nähe von Slite (Ostküste der Insel Gotland) unter Schutz zu ankern, erfolgten mehrere Grundberührungen. Nachdem Taucher auf der Steuerbordseite an den Wassertanks notdürftig einige Leckagen abgedichtet hatten, ging das Schiff in Begleitung des Bergungsdampfers NEPTUN nach Stettin und dort ins Trockendock. Die Reparatur- und Havariekosten betrugen 50 219,31 Mark.³⁸ Auch im Februar 1895 hatte der Dampfer bei nebligem Wetter im Skagerrak eine Kollision mit dem Bremer Dampfer SPERBER, doch konnten beide Schiffe ohne großen Schaden ihre Reise fortsetzen. Trotz aller Abschreibungen und Reparaturen soll der Dampfer besonders in den 1890 Jahren Dividenden bis zu 4% zu Verteilung gebracht haben.

Als die Gesellschaft am 28. März 1903 in Liquidation trat, befanden sich auf dem Dampfer noch zwei Verpfändungsakten vom 30. April 1885 über je 5000 Mark, die an die Erben ausbezahlt wurden. Nachdem die HANS KROHN im Dock besichtigt worden war und der Verkäufer die Gewährleistung übernommen hatte, daß das Schiff bis zur Ablieferung ohne Schulden und Ansprüche ist, verkaufte es Martin Petersen im Auftrag der Aktiengesellschaft über einen Hamburger Schiffsmakler für 125 000 Mark an eine dänische Reederei in Aalborg.

Friedrich Petersen bestellt drei Schwesterschiffe

Das Jahr 1883 brachte mit vier Neubauten – drei davon allein auf Rechnung von Friedrich Petersen, allerdings wieder in traditioneller Weise auf der Basis einer Partenreederei – bei der Rostocker Dampferflotte den bisher größten Zuwachs. Über den am 14. Februar 1883 auf der Rostocker Schiff- und Maschinenbau Aktiengesellschaft zu Wasser gegangenen und für die europäischen Gewässer konzipierten eisernen Schraubendampfer THEODOR BURCHARD (Unterscheidungssignal: MDKH) gibt es ebenso wenig Unterlagen wie für das am 10. März abgelieferte Schwesterschiff MATHILDE JOOST (Unterscheidungssignal: MDKI). Da für ersteren keine und für letzteren Dampfer nur eine auf lediglich zwei lose Zettel reduzierte Schiffsregisterakte vorhanden ist, muss auf Meldungen in der Rostocker Zeitung zurückgegriffen werden. Viel besser sind die Bedingungen auch für den danach behandelten Dampfer LYDIA MILLINGTON nicht.

Beide Kapitäne, L. Kaekenmeister und Helmuth Plath, stammten aus Warnemünde. Nach den Bestimmungen des Bureau Veritas der Klasse +1 3/3 1.1. erbaut, besaßen die Dampfer eine Länge von 185 Fuß, 26½ Fuß Breite und 20 Fuß Raumbreite, gemessen bis zum Spardeck. Die mit einer Schonertakelung ausgerüsteten Schiffe sollten 900 t tragen können und eine Maschinenkraft von nominell 80 Pferdestärken besitzen.³⁹ Die Vermessung ergab später bei 56,62 x 7,79 x 3,03 m dann 790 BRT/569 NRT bzw. 804 BRT/583 NRT und eine Leistung der Compoundmaschine von 340 PS. Während die THEODOR BURCHARD im Jahre 1907 nach Stavanger verkauft wurde, ist die MATHILDE JOOST bereits am 17. Februar 1900 bei schwerem Wetter leck geschlagen und mit einer von Leith nach Rostock bestimmten Kohlenladung in der Nordsee gesunken. Die Besatzung wurde vom Rettungsboot des englischen Fischdampfers BENGAL unter Lebensgefahr abgeholt.⁴⁰

Der auf der Rostocker Schiffbau-Gesellschaft neu gebaute Dampfer LYDIA MILLINGTON liegt seit heute Mittag an der Lagerbrücke segelfertig, um noch den nöthigen Proviant usw. einzunehmen, schrieb die Rostocker Zeitung am 20. Juli 1883. Der Dampfer steht unter der Correspondenz des Herrn Friedrich Petersen hieselbst. Er wird in den nächsten Tagen die Reise in die Ostsee antreten. Es ist dies der letzte von drei Dampfern, welche die genannte Firma seit vorigem Jahr auf der Werfte der Rostocker Actiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau hat bauen lassen, und soviel wir gehört haben, sind die Schiffe alle zur Zufriedenheit ausgefallen.



Abb. 22 Gemälde des Schraubendampfschiffes THEODOR BURCHARD. (Ernst Dedow)

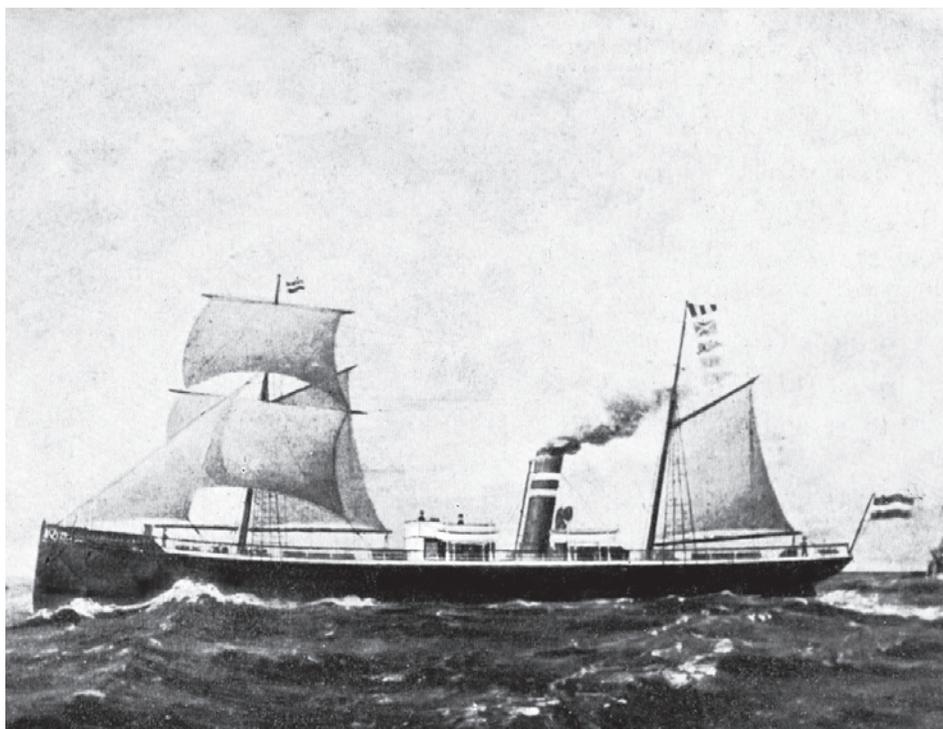


Abb. 23 Schiffsporträt des Dampfers MATHILDE JOOST. (Repro: Heinrich Rahden)

Die LYDIA MILLINGTON (Unterscheidungssignal: MDKR)⁴¹ wurde am 6. Juli 1883 mit der Nr. 680 bei der Schiffsregisterbehörde registriert. Außer dem Kaufmann Petersen, dem Direktor der Rostocker A.G. Weese, war auch der Rostocker Schiffer Carl Siemssen erschienen. Ersterer gab an, dass auch dieser eiserne Schraubendampfer auftragsgemäß nach den am 12. Mai 1882 abgeschlossenen Bauakten für die THEODOR BURCHARD gefertigt worden sei. Erwartungsgemäß ergaben sich später bei der Vermessung geringe Abweichungen: Bei 56,80 x 8,24 x 3,86 m wurden 786 BRT und 581 NTR errechnet.

Die Eigentumsliste des Jahres 1886 weist folgende Mitreeder aus:

- | | | |
|-----|--|--------------|
| 1. | J.C. Albrecht, Kaufmann, Rostock: | 2/100 Part; |
| 2. | Carl Bohn, Schiffbaumeister, Rostock: | 2/100 Part; |
| 3. | Ernst Burchard, Schiffbaumeister, Rostock: | 1/100 Part; |
| 4. | E.W. Bencard, Kaufmann Rostock: | 1/100 Part; |
| 5. | Heinr. Warkentin, Kaufmann, Rostock: | 2/100 Part; |
| 6. | Otto Wiggers, Kaufmann, Rostock: | 1/100 Part; |
| 7. | H. Röper, Senator, Rostock: | 1/100 Part; |
| 8. | R. Reinicke, Rentier: | 1/100 Part; |
| 9. | A. Malling, Gelbgießer, Rostock: | 1/100 Part; |
| 10. | Carl Josephi, Kaufmann, Rostock: | 3/100 Part; |
| 11. | Heinrich Dierling, Kaufmann, Rostock: | 1/100 Part; |
| 12. | J. Schwefel, Rentier, Kiel: | 2/100 Part; |
| 13. | Adolph Luis, Rentier, Hamburg: | 20/100 Part; |
| 14. | A. Kuiter, Kaufmann, Hamburg: | 10/100 Part; |
| 15. | F. Abegg, Kaufmann, Hamburg: | 4/100 Part; |
| 16. | Carl Wenekler, Kaufmann, Hamburg: | 2/100 Part; |
| 17. | a, b: Carl Bohn, s.o.: | 2/100 Part; |
| | c, d: Ernst Burchard, s.o.: | 2/100 Part; |
| | e, f, g: Friedrich Petersen, Rostock: | 3/100 Part; |
| 18. | J.F. Lütgen, Kaufmann, Hamburg: | 5/100 Part; |
| 19. | M.N. Joost, Kaufmann, Hamburg: | 2/100 Part; |
| 20. | Otto Eichmann, Kaufmann, Hamburg: | 4/100 Part; |
| 21. | Carl Diederichsen, Kaufmann, Hamburg: | 2/100 Part; |
| 22. | Gustav Diederichsen, Kaufmann, Hamburg: | 1/100 Part; |
| 23. | J. Diederichsen, Rentier, Hamburg: | 2/100 Part; |
| 24. | J.A. Libbertz, Ingenieur, Hamburg: | 2/100 Part; |
| 25. | Adolph Bieling, Kaufmann, Hamburg: | 2/100 Part; |
| 26. | Emil Bieling, Kaufmann, Hamburg: | 2/100 Part; |
| 27. | F. Kunatz, Kaufmann, Hamburg: | 2/100 Part; |
| 28. | Friedrich Petersen, Handelsfirma, Rostock: | 15/100 Part. |

Auffällig ist die hohe Beteiligung Hamburger Mitreeder. Friedrich Petersen besaß zwar nur 15 Parten, beteiligte sich dafür allerdings an drei Schiffen gleichzeitig. Wie bei der HENRIETTE SCHLÜSSER übernahm nach dem Tod von Friedrich Petersen zuerst Otto Zelck die Geschäftsleitung des Dampfers. Ihm folgte August Cords, der die LYDIA MILLINGTON schließlich 1905 an eine Hamburger Maklerfirma verkaufte.

Der eiserne Dampfer EUGENE KROHN

Am späten Nachmittag des 8. Juli 1883 traf der festlich geschmückte eiserne Dampfer EUGENE KROHN, von Lübeck kommend, *nach in denkbar günstiger Weise verlaufender Fahrt in Warnemünde ein, machte am oberen Ende des Stromes fest, um seine Gäste abzusetzen und zu bun-*

kern.⁴² Kapitän des Schiffes war Jacob Jantzen, der sieben Jahre jüngere Bruder des bekannten Warnemünder Lotsenkommandeurs Stephan Jantzen. Dieser hatte 1866 die Führung seiner Bark JOHANNES KEPLER abgegeben, um Beamter der Stadt Rostock zu werden. Jacob Jantzen fuhr bis zu seinem 71. Lebensjahr als Kapitän dieses Dampfers.⁴³ Beim Ablauf des Dampfers war er fast 49 Jahre alt. Bereits seit 1849 fuhr der am 31. Oktober 1834 Geborene zur See, hatte als Schiffer die Brigg LOLO und die Bark GREIF gefahren, ehe ihn *die hohen Resultate, die fast alle Dampfschiffahrtsgesellschaften in den letzten Jahren erzielt haben, dazu veranlassten, sich an einem eisernen Schraubendampfer zu beteiligen, um damit die Frachtfahrt zu betreiben*, wie es in seiner von dem Korrespondenzreeder F.W. Fischer am 23. September 1882 ausgestellten »Missive« zur Werbung weiterer Mitreeder hieß.⁴⁴ Dieses Rundschreiben lässt darauf schließen, dass auch für die Finanzierung dieses Schiffes keine Aktiengesellschaft geplant war. Bei der am 28. Juni 1883 aufgestellten Eigentumsliste fällt die hohe Beteiligung des Korrespondenzreeders auf, dem mit 48 Parten fast die Hälfte des Schiffes gehörte. Jacob Jantzen dagegen, der bei seiner Bark GREIF noch ein Drittel des Seglers besessen hatte, hatte durch den höheren Wert des Dampfers nicht einmal mehr einen Anteil von einem Zwölftel: Wegen der allgemein gestiegenen Preise kostete jetzt selbst ein Segelschiff von 500 RT schon um die 110 000 Mark.

Noch im Dezember des gleichen Jahres wurde zwischen dem Reeder und der Lübecker Schiffswerft Henry Koch ein Vertrag abgeschlossen, nach dem die Werft bis zum 1. Juni 1883 einen eisernen Spardeck-Schraubendampfer *nach den Regeln des Bureau Veritas für die Klasse +I 3/3 G 1.1. und entsprechende hierbei angeheftete Spezifikationen für die Summe von 240 000 Mark zu liefern hatte*. Danach waren zu zahlen: 10% = 24 000 Mark bei Kontraktunterzeichnung, 10% = 24 000 Mark, wenn die Spanten aufgestellt, 20% = 48 000 Mark, wenn das Schiff beplattet ist, 20% = 48 000 Mark beim Stapellauf, 35% = 84 000 Mark nach der Probefahrt, 5% = 12 000 Mark nach Ablauf der Garantie.

Die Werft musste eine Ladungsfähigkeit von 880 t Schwergut inklusive der Steinkohlen für die Maschine bei einem Tiefgang von 14,5 Fuß englisch und voll beladen eine Geschwindigkeit von 8,5 Knoten garantieren. Je 20 t geringere Tragfähigkeit stand es dem Besteller frei, 2000 Mark

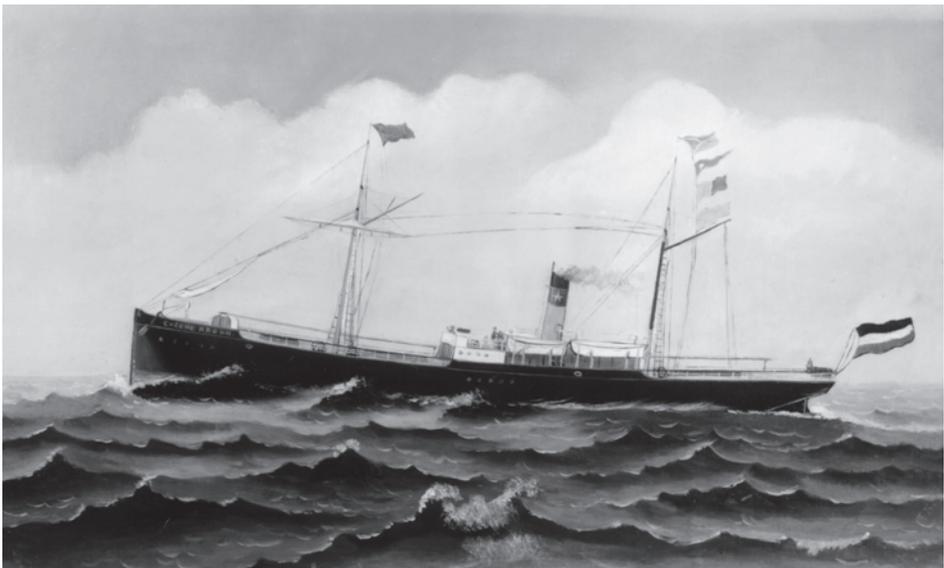


Abb. 24 Dampfer EUGENE KROHN.

vom Lieferpreis zu kürzen. Bei nur 0,25 Knoten weniger Geschwindigkeit erfolgte ebenfalls ein Abzug von 2000 Mark, bei weiteren 0,25 Knoten 300 Mark; es konnte sogar das ganze Schiff (einschließlich Zinsvergütung der Anzahlung) zurückgewiesen werden. Des Weiteren durfte der Verbrauch für die angegebene Geschwindigkeit bei guter Witterung nicht über 8,5 t bester Kohle pro 24 Stunden liegen. Je 0,25 t Mehrverbrauch konnte der Preis um 1000 Mark gekürzt werden. Verzögerte sich die Abgabe des Schiffes ohne triftige Gründe, wie Feuerschaden, Streik, Materialverlust und Ähnliches, verringerte sich die Vertragssumme wöchentlich um 400 Mark. Die Garantiezeit für Mängel infolge schlechten Materials oder unqualifizierter Arbeit betrug sechs Monate.

Als erster aus Eisen gebauter Dampfer lief die EUGENE KROHN am 31. Mai auf der Werft von Henry Koch in Anwesenheit zahlreicher Zuschauer vom Stapel. Als Klinkerbau mit gewöhnlichem Spantensystem, steilem Bug und rundem Heck hatte sie zwei Decks, dessen oberstes in einer Flucht verlief. Alle zum Bau verwendeten Bleche stammten aus dem Walzwerk von Marcotty in Duisburg. Im Boden voll gewegert und an den Seiten mit Holz ausgelattet, war der Rumpf unter dem Hauptdeck mit fünf und unter dem obersten Spardeck mit drei wasserdichten Querschotten abgeteilt. Der Dampfer besaß drei Aufbauten, die Logisräume befanden sich teils in den Mittelaufbauten, teils vorn unter der Back. Der Schornstein stand etwas hinter der Mitte, die beiden Masten waren mit einer Schonertakelung versehen.

Die Vermessung ergab eine Länge des Schiffes zwischen den Außenflächen des Vor- und Achterstevens auf dem obersten festen Deck von 57,01 m, eine Breite zwischen den Flächen der Außenbordbekleidung von 8,29 m und eine Tiefe des Schiffsraumes zwischen der Unterkante



Abb. 25 Dampfer EUGENE KROHN wechselt im Warnemünder Strom den Seelotsen gegen den Revierlotsen. (Slg. Klaus Möller)

der Bodenwrangen neben dem Kielschwein bzw. der oberen Fläche des inneren eisernen Doppelbodens in der Mitte von 6,04 m. Die größte Länge des Maschinenraums einschließlich der festen Kohlebunker zwischen den diese Räume begrenzenden, von Bord zu Bord reichenden Schotten betrug 10,10 m. Der Raumgehalt wurde zuerst mit 801,73 BRT bzw. 503,64 NRT angegeben, nach einer Revision dann aber in 777,78 BRT und 474,82 NRT geändert.

Die Probefahrt fand am Sonntag, dem 9. Juli 1883, statt. Laut Presse hatten sich dazu auf Einladung des Werftbesitzers Koch *viele Rheder, Capitäne und Sachverständige aus Lübeck, Hamburg und Rostock eingefunden sowie ein lebensfroher, bunter Kranz von Damen, dem lebendigen Bild einen lieblichen Reiz verleihend. Kein Wunder, wenn die Stimmung eine freudige, als man sich um 1 Uhr zur Tafel vereinte und die saubere und vortreffliche Arbeit sowie die Leistung der Maschine in angeregten Trinksprüchen ihren besonderen, lebhaften Ausdruck fand.*⁴⁵ Zur Freude der Auftraggeber hatte sich nämlich die von der Firma Otto Hennings & Co. in Berlin-Moabit gelieferte Dampfmaschine *von 400 indicierten Pferdekraften* gut bewährt, und das gleiche Lob galt *für das nach allen Seiten hin äußerst solide und schmuck gebaute Schiff.*

Zur Hauptbeschäftigung des Dampfers gehörten Reisen mit Getreide oder Holz von der Ost- in die Nordsee und zurück mit Kohlen von England nach Rostock und Wismar rund um das Jahr. Für gewöhnlich kam die EUGENE KROHN zum Ende des Jahres mit 900 t Kohle von England nach Rostock, legte sich vor der Lagerbrücke in die »Winterlage« und ging Anfang März mit einer gleich großen Menge Getreide, Mehl und Rapssaat nach Holland. Nicht selten fungierte der Dampfer im Winter auch als Eisbrecher auf der Warnow, so z.B. 1888, als er mit einer Ladung Gaskohlen vom Eis mehrere Wochen in Warnemünde festgehalten worden war und ein Teil der Ladung per Bahn nach Rostock transportiert werden musste. Bei etwas milderer Witterung ging die EUGENE KROHN dann mit den restlichen 400 t ohne Störung stromaufwärts zu ihrem Löschplatz.

Auf der folgenden Reise nach Rotterdam geriet sie am 13. April 1889 bei Polleholm auf Langeland infolge starken Eisganges auf Grund. Nachdem ein Teil der Ladung über Bord geworfen worden war, kam der Dampfer ohne Hilfe frei, musste jedoch nach seiner Rückkehr sofort auf den Slip der Rostocker A.G. für Schiff- und Maschinenbau, denn bei der Strandung waren einige Platten eingedrückt worden. Trotz dieser Havarie fiel das Jahr sehr günstig für die Mitreeder aus. Eine Dividende von 50 000 Mark, 20% des eingezahlten Kapitals, wurde abgerechnet und verteilt. Trotzdem stand noch ein Reservefonds von 15 000 Mark zur Verfügung – ein Grund mehr für F.W. Fischer, 1889 einen weiteren Dampfer bei der Rostocker Aktiengesellschaft für Schiff- und Maschinenbau zu bestellen, diesmal für die Transatlantikfahrt, weil der Frachtenmarkt hier angeblich noch günstiger sein sollte.

Die EUGENE KROHN aber dampfte weiterhin mit wechselndem Erfolg zwischen Nord- und Ostsee hin und her. Am 15. Mai 1902 starb F.W. Fischer, woraufhin die Geschäfte in die



Abb. 26 Kapitän Jacob Jantzen, Führer der EUGENE KROHN. (Privatarchiv Dr. Kirchner)

Hände seines Sohnes Gustav übergangen. Der Dampfer war mit den Jahren technisch veraltet und unrentabel geworden. Einem in der Akte liegenden Rundschreiben des Korrespondenzreeders Anfang des Jahres 1905 kann man entnehmen, wie schwierig es war, einen Käufer für das Schiff zu finden: *Erst nach vielen vergeblichen Bemühungen ist es mir gelungen, einen durchaus ernsthaften Reflektanten zu finden. Ich habe begründete Aussicht, den Verkauf bei einem Preis von 86 500 Mark einschließlich Provision, Lieferung und Bodenbesichtigung in Newcastle perfekt zu machen. Der Preis darf den Verhältnissen entsprechend wohl als ein außergewöhnlich günstiger angesehen werden, und ich ersuche meine geehrten Herren Mitreeder hierunter um ihr Einverständnis mit obigen Verkaufsbedingungen.*⁴⁶

Der Verkauf des Schiffes war auch gleichzeitig das Ende der aktiven seemännischen Laufbahn Jacob Jantzens. Am 8. April 1905 trat der inzwischen 71-jährige Kapitän mit der EUGENE KROHN seine letzte Reise von Warnemünde nach Newcastle an. Am 12. April ging der Dampfer in englische Hände über, und schon am 20. des gleichen Monats lief er unter fremder Flagge nach Kobe aus, um dort in der chinesischen Küstenfahrt beschäftigt zu werden. Jacob Jantzen aber ließ sich endlich in seinem Warnemünder Wohnhaus in der Luisenstraße 5 zur wohlverdienten Ruhe nieder und starb 15 Jahre später, am 19. Dezember 1920, im hohen Alter von 86 Jahren.

Der erste Stahlschraubenfrachtdampfer für F.W. Fischer

Die Rostocker A.G. für Schiff- und Maschinenbau hatte sich in den letzten Jahren durch den Bau vieler großer Frachtdampfer, Fischdampfer und selbst eiserner Segelschiffe einen guten Ruf erworben – nur gingen diese fast alle nach auswärts. Das sollte sich in der Zukunft ändern, besonders nach der Gründung der Aktiengesellschaft Neptun mit ihrer neuen Leitung.

Stapelläufe hatten von jeher für die Bevölkerung in Rostock eine große Anziehungskraft. So hatte sich auch am 9. Oktober 1889 wieder *zur festgesetzten Stunde ein zahlreiches Publikum eingefunden. Der Schiffskörper lag an der östlichen Seite der großen Arbeitshalle neben einem anderen Neubau in seiner Bettung. Nachdem die Direktion und geladene Gäste die vor dem*

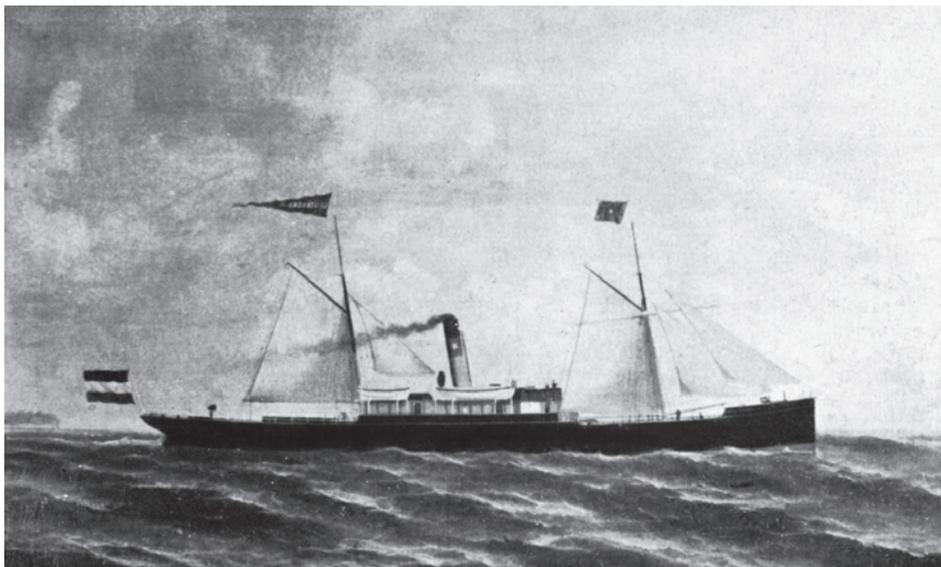


Abb. 27 Schiffsporträt des Dampfers LOUIS KROHN. (Repro: Heinrich Rahden)

*Schiffsrumpf aufgestellte, mit Flaggen gezierten Tribüne bestiegen hatten, vollzog Frau Capitän Ohlerich die Taufe.*⁴⁷ Der Bauplatz wurde sofort für das Schwesterschiff THERESE HORN besetzt.

Kapitän des Stahlschraubenfrachtdampfers LOUIS KROHN (Unterscheidungssignal: MDPB)⁴⁸ wurde Richard Ohlerich. Nach der I. Klasse des Bureau Veritas gebaut, besaß das Schiff während der neuen Vermessung vom 14. März 1996 bei 52,58 x 8,00 x 5,44 m und bei größter Länge des Maschinenraums von 8,93 m einen Raumgehalt von 563,64 BRT und 332,75 NRT. Geklinkert und teilweise mit Doppelboden erbaut, hatte es zwei Decks, davon das oberste in gebrochener Linie, vier wasserdichte Schotten, Wasserballastbehälter mit Ladelukken, keine Wegerung, war aber im Boden voll gewegert und an den Seiten mit Holz ausgelattet. Von der Form her waren der Bug steil und das Heck rund. Das Schiff besaß einen Schornstein und zwei Masten für eine Schonertakelung. Die Tragfähigkeit sollte 750 t betragen. Die 1889 gebaute Compoundmaschine verfügte über nominell 70 Pferdestärken (= 300 indizierte PS). Der Niederdruckzylinder der Maschine hatte einen Durchmesser von 900 mm, der Hochdruckzylinder maß 500 mm.

Bevor der Dampfer laut Rostocker Zeitung am 27. November 1889, von F.W. Fischer befrachtet, mit einer Getreideladung nach Rotterdam ging, nahmen viele Besucher das Schiff in Augenschein. *Die Aufteilung der Räumlichkeiten war nach Ansicht der Fachleute auf das praktischste berechnet, wonach nach seiner Größe gute Laderäume zur Verfügung standen.*

1892 machte der Dampfer 21 Reisen in Ost- und Nordsee und brachte dabei ca. 90 000 Mark an Frachteinnahmen, von denen nach Abzug aller Unkosten rund 5% als Dividende verteilt werden konnten. 1904 wurde die LOUIS KROHN nach Schweden verkauft.

Die Nordische Dampfschiffahrt-Actien-Gesellschaft

Am 12. März 1887 konstituierte sich in Rostock die schon länger geplante Nordische Dampfschiffahrt-Actien-Gesellschaft. Ihr Zweck bestand in dem Betrieb einer Linie zwischen Rostock und den nordischen Häfen, speziell nach Kopenhagen, Malmö und Gedser. In den Aufsichtsrat wurden aus Rostock Dr. Friedrich Witte, Kommerzienrat Scheel, Vize-Konsul Clement und Vize-Konsul Crotogino gewählt und als Vertreter des Deutsch-Nordischen Lloyd Hofrat Schlaaf aus Waren. Dieser entschied auch über den vorzunehmenden Bau des geplanten Dampfers und seine Führung durch Kapitän Otto Ahrens, der bisher Kapitän der Bark REBECCA gewesen war.

Bei der Eintragung der Gesellschaft durch das Großherzogliche Amtsgericht in das hiesige Handelsregister wurden als Gründer die Aktiengesellschaft Deutsch-Nordischer Lloyd und 34 Personen bzw. kaufmännische Firmen aufgeführt, darunter zwei aus Lübeck und eine aus Berlin. Die restlichen stammten aus Rostock. Sie übernahmen sämtliche Aktien in Höhe von jeweils 1000 Mark, *welche auf den Namen lauten und durch Giro übertragbar sind.* Das Grundkapital betrug 110 000 Mark.⁴⁹

Dampfer DR. FRIEDRICH WITTE

Auf der Werft der Rostocker Actien Gesellschaft für Schiff- und Maschinenbau lief dann am Nachmittag des 13. Juli 1887 der für den Vieh- und Gütertransport projektierte eiserne Schraubendampfer glücklich vom Stapel und erhielt den Namen DR. FRIEDRICH WITTE (Unterscheidungssignal: MDNJ)⁵⁰, *nach unserem bekannten Mitbürger, der in seiner gemeinnützigen Thätigkeit die Anregung zum Bau dieses Dampfers als eines notwendigen Ergänzungsmittels für den Betrieb des Deutsch-Nordischen Lloyd in der Erwartung gegeben hatte, daß durch denselben der geschäftliche Verkehr unserer Vaterstadt mit Dänemark und Skandinavien sich beleben werde. Wie wir hören, soll der Dampfer einmal wöchentlich von Rostock resp. Warnemünde*

nach Kopenhagen und zurück über Malmoe nach Warnemünde resp. Rostock, sowie ferner zwischen Gedser und Warnemünde oder Rostock laufen. Eingerichtet ist derselbe ausschließlich für den Vieh- und Gütertransport und mit allen practischen und bewährten Einrichtungen der Neuzeit, speciell für den Viehtransport versehen, so daß unzweifelhaft die dänischen und schwedischen Vieh-Exporteure sich bald ausschließlich des Dampfers DR. FRIEDRICH WITTE zum Transport des für den Berliner Markt bestimmten Viehes bedienen werden. Wir begrüßen dieses neue Unternehmen mit Freude als einen weiteren Schritt zur Hebung unseres Verkehrslebens und wünschen demselben einen solchen Erfolg, daß die Aktionäre sich bald entschließen, einen zweiten gleichen Dampfer zu bauen, um damit eine häufigere Verbindung Rostocks mit Dänemark und Schweden zu erreichen.⁵¹

Am 1. August 1887 wandte sich Friedrich Petersen als Direktor der Gesellschaft und wie üblich zusammen mit H.E. Johns als Vertreter der Werft und dem Kapitän Otto Ahrens zur Registrierung der DR. FRIEDRICH WITTE an die städtische Behörde. Nach den »Specificationen« für den Bau, die Maschine und das Inventar nach Vorschriften des Germanischen Lloyd sollte ein Preis von 98 000 Mark in den üblichen Raten gezahlt werden. Durch Mitunterschrift übernahm die Rostocker Bank dafür eine Garantie. Geplant wurde dabei ein Dampfer mit Wasserballasttanks, der Takelung eines leichten Schoners mit Spitzsegeln und Abmessungen von 123 x 22 englischen Fuß bzw. 8 Fuß 5½ Zoll Raumtiefe. Garantiert werden sollte bei einer Tragfähigkeit von 200 t ein mittlerer Tiefgang von 9 Fuß. Der Messbrief ergab später bei Abmessungen von 37,84 x 6,74 x 2,54 m den Raumgehalt von 287,60 BRT und 167,02 NRT. Die Länge des Maschinenraumes betrug 7,62 m. Das Paar direkt wirkender Compoundmaschinen mit Oberflächenkondensation von zusammen 40 nominellen (160 indizierten, 100 effektiven) Pferdestärken sollte bei normalem Betrieb mit 8 Knoten nicht mehr als 3,8 t guter Kohle pro Tag verbrauchen. Von den zwei zylindrischen Röhrenkesseln mit je einer Feuerung konnte jeder allein für beide Maschinen verwendet werden.

Der Geschäftsbericht der ersten Generalversammlung nach einem Jahr hob die Umstände, welche die Entwicklung des Unternehmens bisher ungünstig beeinflusst hatten, hervor, näm-

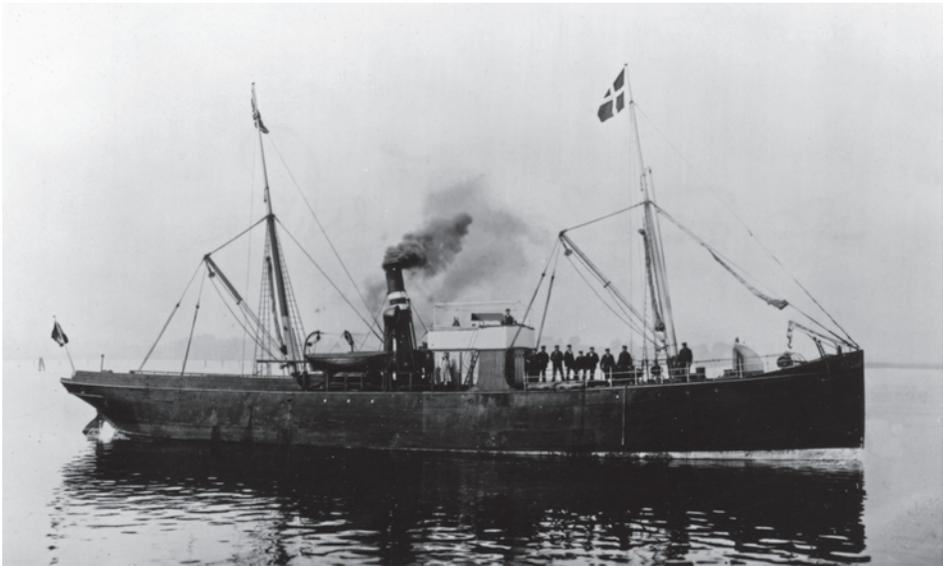


Abb. 28 »Vieh-Dampfer« DR. FRIEDRICH WITTE auf der Fahrt nach Dänemark. (Fotoarchiv Eschenburg/Stad-
archiv Rostock)



Abb. 29 Bei gutem Wetter wurde selbst das Vieh als Decklast gefahren.

lich die vor Beginn des Unternehmens unerwartet eingetretene Konkurrenz der Dänischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und nach Aufhören derselben im Spätherbste fast unmittelbar darauf folgend der Ausbruch der Schweinepest in Dänemark und Schweden, durch welche das Einfuhrverbot deutscherseits veranlaßt ist. Auf solche Weise sei die berechnete Erwartung, gleich im ersten Geschäftsjahr mit Gewinn zu arbeiten, für die Gesellschaft leider nicht in Erfüllung gegangen, die fortschreitende Entwicklung des Unternehmens berechtige aber zu guten Erwartungen in der Zukunft.⁵²

Eine weitere Konkurrenz kam allerdings durch die 1886 gegründete Fährverbindung von Warnemünde nach Gedser hinzu, mit ein Grund dafür, weshalb ab 1889 die Dampfer der Gesellschaft Vergünstigungen bei der Zahlung der Hafengebühren und Lotsengebühren erhielten.

Dampfer DIRECTOR ARTHUR BARTZ

Unter der Baunummer 127 lief ebenfalls für die Nordische Dampfschiffahrt-Actien-Gesellschaft auf der jetzt als Rostocker Schiffswerft Neptun bezeichneten Aktiengesellschaft am 30. April 1891 ein zweiter Viehdampfer von den Helgen. Die Taufe hielt Frau Konsul Crotogino mit folgenden Worten: *Das vor uns stehende Schiff ist ein bereedtes Zeugnis Rostocker Industrie und Gewerbefleißes. Es zu taufen, ist mir der ehrenvolle Auftrag geworden. Deinen Eignern zum Segen und Nutzen, Deinem Führer zum Stolz und zur Freude, Deinem Erbauer zum Ruhme, übergebe ich Dich Deinem Elemente. Fahre allezeit glücklich und sei getauft auf den Namen »Direktor Arthur Bartz«. Fahre wohl!*⁵³

Dieser zweite Dampfer sollte die gleichen Routen wie die bereits in Fahrt befindliche DR. FRIEDRICH WITTE bedienen, allerdings mit einer kräftigeren Maschine, die 9,25 Knoten erreichte. Auch die neuen Schutzmaßregeln, die das Vieh vor Verletzungen schützten, wurden berücksichtigt. Die Überprüfung fand bei der am Samstag, dem 6. Juni, durchgeführten Probefahrt mit Kurs auf das Gedser-Feuerschiff statt. Die Führung übernahm auch diesmal wieder Kapitän



Abb. 30 Dampfer DIRECTOR ARTHUR BARTZ. (Fotoarchiv Eschenburg/Stadtarchiv Rostock)

Otto Ahrens. Die Vermessung ergab bei 37,68 x 6,70 x 2,55 m einen Raumgehalt von etwa 282 BRT und 185 NRT. Die Zweifach-Expansionsmaschine entwickelte 245 PSI.

Laut Eintragung in das Schiffsregister am 9. Juli 1891 war der »Werkverdingungs-Vertrag« für die DIRECTOR ARTHUR BARTZ (Unterscheidungssignal: MDPS)⁵⁴ am 15. Oktober 1890 zu einem Baupreis von 108 000 Mark abgeschlossen worden. Laut Verfügung vom 2. Juli 1887 sub Fol. 421M843 werden in diesem Zusammenhang die Gründer der Gesellschaft genannt. Außer den bereits erwähnten Aufsichtsratsmitgliedern Wilhelm Scheel, Dr. Friedrich Witte, Albert Clement, Friedrich Petersen, Otto Ahrens und dem Vertreter des Deutsch-Nordischen Lloyd gehörten zu den Aktieninhabern aus Rostock der Schiffbaumeister E. Burchard, Vorschussvereinsmitglied Augustin, Major von Klein, Ratssyndikus Dr. Maßmann, Reifer Mentz, Rentier Ruess, Hauseigentümer Nenssen sowie die Kaufleute Warkentin Nachf., Mahn & Ohlerich, Wecker & Gossmann, C.H. Dierling, C.F. Regenstein, G. Prang, R. Dolberg, H. Podeus, Martin Petersen, R. Haack, A.F. Mann, Ed. Beug, Gustav Stiller, C. Wittenburg, Behnck & Evert, Wilhelm Josephi, Carl Josephi, Jürß & Crotogino, J.F.M. Grube sowie aus Berlin der Kaufmann Georg C. Bartz und aus Lübeck die Rentnerin Hedwig Ahrens.

Das ebenfalls erst in dieser Akte erwähnte, durch das Großherzogliche Amtsgericht bestätigte Gesellschaftsstatut vom 12. März 1887 besagte wörtlich: *Der Zweck der Gesellschaft ist der Betrieb einer Dampferlinie zwischen Rostock und nordischen Häfen. Die Dauer ist nicht beschränkt. Das Grundkapital beträgt 110 000 Reichsmark. Die Aktien von je 1000 Mark lauten auf die Namen und sind durch Giro übertragbar. Der Vorstand besteht aus einer Person und wird vom Aufsichtsrat ernannt. In Behinderungsfällen wird vom Aufsichtsrat einer seiner Mitglieder mit den Obliegenheiten des Vorstandes für einen zu bestimmenden Zeitraum beauftragt. Die Zeichnung der Firma erfolgt in der Weise, daß der Vorstand oder der Stellvertreter zu der Firma der Gesellschaft seine Namensunterschrift hinzufügt. Die Generalversammlungen der Aktionäre finden in Rostock statt und werden von dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates oder dessen Stellvertreter unter Angabe des Ortes, der Zeit und der Tagungsordnung durch zweimalige Bekanntmachung in dem Gesellschaftsblatt und einmalige Äußerung in dem Reichsanzeiger berufen. Die zweite Bekanntmachung muß mindestens zwei Wochen vor dem*

Nordische Dampfschiffahrt-Actien-Gesellschaft.

Debet. Gewinn- und Verlust-Conto pro 1895. Credit.

Debet.	A	S	Credit.	A	S
An Reingewinn.....	41,840	—	Per Vortrag vom letzten Jahr	58	74
hiervon:			„ Gewinn per D. „Dr. Friedrich Witte“ pro 1895 ..	25,180	—
Zinsen an die General-Eisenbahn-Direction von	110,000	—	„ Gewinn per D. „Director Arthur Bartz“ pro 1895	16,160	—
à 4% p. a.	4,400	—			
Rückzahlung an Bartz & Co für im Jahr 1894 von denselben bezahlte Zinsen wie vorstehend	4,400	—			
an den gesetzlichen Reservefonds 5%	2,067	—			
an den Kessel-Erneuerungsfonds	7,700	—			
Abschreibung auf:					
D. „Dr. Friedrich Witte“	6,000	—			
D. „Director Arthur Bartz“	7,000	—			
Tantième an den Aufsichtsrath 5% von A 8800.—	440	—			
Vertheilung 8% von A 110,000.—	8,800	—			
Vortrag auf das neue Jahr	591	74			
	41,898	74		41,898	74

Debet. Bilanz-Conto pro 1895. Credit.

Debet.	A	S	Credit.	A	S
An D. „Dr. Friedrich Witte“	87,000	—	Per Actien-Capital		
÷ Abschreibung „	6,000	—	I. Emission A 110,000.—		
„ D. „Director Arthur Bartz“	103,000	—	II. „ 70,000.—	180,000	—
÷ Abschreibung „	7,000	—	„ Grossh. General-Eisenbahn-Direction-Anleihe	110,000	—
„ D. „Bürgerstr. Massmann“	129,900	—	„ Desgleichen	80,000	—
Effecten:			„ Actienges. „Neptun“ einhalten von den Baugeldern für die Garantiezeit	6,400	—
A 10,000.— 3 1/2% Meckl Consols	98,70	—	„ Reservefonds	3,398	98
à A 98,70	9,870	—	„ Kessel-Erneuerungsfonds	15,500	—
„ 10,000.— 3 1/2% Rostock-Stadtanleihe A 98,75	9,875	—	„ Tantième des Aufsichtsraths	440	—
„ Rostocker Bank	87,000	—	„ Vertheilung	8,800	—
„ Cassen-Bestand	483	67	„ Zinsen an die General-Eisenbahn-Direction p. 1895	4,400	—
	363,928	67	„ Rückzahlg. an Bartz & Co für bezahlte Zinsen pro 1894	4,400	—
			„ Vortrag auf das neue Jahr	591	74
				363,928	67

Rostock, den 8. Februar 1896.

**Der Vorstand.
Friedr. Petersen.**

Abb. 31 Bilanz der »Nordischen Dampfschiffahrt-Actien-Gesellschaft«, 1895. (Rostocker Zeitung)

Tag der Generalversammlung erfolgen. Die öffentlichen Bekanntmachungen erscheinen im Deutschen Reichsanzeiger und in der »Rostocker Zeitung«.

Zum Vorstand der Gesellschaft gehören Kaufmann Friedrich Petersen und Mitglieder des Aufsichtsrates sind Dr. Friedrich Witte, Hofrat Schlaaf zu Waren, Walter Scheel, Albert Clement und Albert Crotagino.

Das Resultat für das im 5. Geschäftsjahr mit dem auf nun zwei Dampfer erweiterten Schiffsbestand ist laut Rostocker Zeitung vom 22. Februar 1892 *bedauerlichst kein erfreuliches gewesen*, verursacht durch die Konkurrenz der Vereinigten Kopenhagener Dampfschiff-Gesellschaft hinsichtlich der von derselben ebenfalls eingerichteten »Viehfahrt« sowie durch eine von dem zweiten Dampfer DIRECTOR ARTHUR BARTZ in Kopenhagen verursachte Havarie. Am 10. Dezember war dieser beim Verholen vom Zollboden nach dem Viehmarkt mit einer Zugbrücke kollidiert, deren Klappe nicht funktioniert haben soll, wobei der Vorderstevan und einige Bugplatten brachen. Dadurch ergab die Abrechnung für das Schiff einen Verlust von 4626 Mark, wohingegen der Dampfer DR. FRIEDRICH WITTE einen Nettoüberschuss von 8400 Mark erzielte. Dadurch verblieb der Gesellschaft nur ein Gesamtüberschuss von 3774 Mark. Die bis 1890 entstandene Unterbilanz von 12 710 Mark verminderte sich deshalb auf 8936 Mark. Obwohl sich die *Total-Frachteinnahmen* beider Dampfer auf 81 178 Mark beliefen, standen diesen *Total-Ausgaben* von 77 404 Mark gegenüber.⁵⁵

Bis 1894 gab es durch den gesteigerten Viehtransport aus Dänemark günstigere Ergebnisse, obwohl dieser Handel zeitweise von Schweden aus nur den Lübeckern zugestanden wurde. Immerhin nahm die Gesellschaft 1894 etwa 100 390 Mark ein und konnte einen Gewinn von 15 938 Mark erzielen. Durch Abschreibungen, Erhöhungen des Reservefonds und Reparaturen blieben letztlich für die Aktionäre immerhin noch 4400 Mark (ca. 4%) zur Verteilung übrig.⁵⁶

Dampfer BÜRGERMEISTER MASSMANN

Auf der 9. ordentlichen Generalversammlung der Nordischen Dampfschiffahrt-Actien-Gesellschaft am 7. März 1896 hatte der Vorstand *die Freude constatiren zu können, daß die in unserem vorjährigen Bericht ausgesprochene Hoffnung auf eine Steigerung des Viehtransportes sich in vollstem Maße erfüllt hat, dagegen der Gütertransport sogar etwas gesunken ist.*⁵⁷ Die Summe von 124 729 Mark war im abgelaufenen Geschäftsjahr an Frachteinnahmen erzielt und nach Abzug aller Unkosten ein Reingewinn von 41 340 Mark erlangt worden, welcher, bezogen auf ein Kapital von 110 000 Mark, 8% betrug.

Um der Konkurrenz mit Häfen wie Stettin und Lübeck begegnen und die Anzahl der Reisen erhöhen zu können, *machte sich zur Abstellung dieses Übelstandes ein dritter Dampfer unbedingt nothwendig, umso mehr, als wir befürchten mussten, den größeren Viehverkehr mit unseren beiden Dampfer nicht mehr in vollständig genügender Weise bewältigen zu können, wodurch andererseits die Concurrrenz hätte ermutigt werden können, ihrerseits einen Dampfer in die von uns zur Zeit allein beherrschten Route einzuschieben.* Rücksprachen mit Freunden der Linie bestärkten diese Ansicht; sie erklärten sich außerdem sofort bereit, für eine Erhöhung des Aktienkapitals 70 000 Mark zur Verfügung zu stellen, während die Großherzogliche General-Eisenbahn-Direktion aus den gleichen Gründen eine Anleihe von 30 000 Mark gewährte. Damit waren die Bedingungen erfüllt, nach Genehmigung durch die Generalversammlung erneut mit der Schiffbaugesellschaft Neptun den Bau eines weiteren Dampfers zu kontrahieren, *der mit gütigster Genehmigung des Herrn Bürgermeister Maßmann auf dessen Namen getauft werden darf.*

Aufgrund des am 22. Juni 1895 überreichten Werkvertrages war unter der Nr. 153 der Bau des stählernen Schraubendampfers BÜRGERMEISTER MASSMANN (Unterscheidungssignal: MDRH)⁵⁸

auf der Rostocker Neptun Werft begonnen worden. Nach dem Stapellauf am 11. November des gleichen Jahres und der sich anschließenden Probefahrt gab der Messbrief später bei 41,37 x 7,01 x 3,51 m einen Raumgehalt von 353 BRT und 168 NRT an. Die Zweifach-Expansionsmaschine entwickelte 340 PSi und erzielte 9 Knoten. Kapitän war erneut Otto Ahrens, der bisher die DIRECTOR ARTHUR BARTZ geführt hatte.

Weiter überreichte der Vorsitzende Friedrich Petersen auf der Schiffsregisterbehörde am 6. Januar 1896 das Notariatsprotokoll vom 19. November 1895 mit dem Eintrag der Nordischen Dampfschiffahrt-Actien-Gesellschaft als Eigentümer. Auf der Werft wurde das Schiff im Beisein eines Notars übergeben. Am 11. Januar 1896 überreichte der Vorsitzende Petersen der Registerbehörde für den Dampfer nachträglich die Verpfändungsurkunde über die von der Großherzoglichen General-Eisenbahn-Direktion in Schwerin gezahlte Anleihe von 30 000 Mark, um diese Hypothek an erster Stelle in das Schiffsregister eintragen zu lassen.

Das Seeamt musste bereits am 7. Oktober 1896 über eine Kollision dieses Schiffes verhandeln. Am 5. August nachts war die mit einer Ladung Phosphat auf der Reise von Rotterdam nach Memel begriffene BÜRGERMEISTER MASSMANN mit dem Stettiner Dampfer KÖNIGSBERG zusammengestoßen. Beide Fahrzeuge hatten dabei erheblichen Schaden erlitten.

Trotzdem ging keiner der drei Dampfer durch Seeverlust verloren, sondern sie wurden nach dem Bau der Trajektfähren Saßnitz – Trelleborg und Warnemünde – Gedser vorrangig aus Konkurrenzgründen verkauft. Zuerst wurde die BÜRGERMEISTER MASSMANN nach Löschung der 30 000 Mark bei der Großherzoglichen General-Eisenbahn-Direktion am 14. August 1899 aus dem Schiffsregister getilgt. Der Verkauf erfolgte an die Hamburger Firma Max Jepsen, die das Schiff am 15. Juli 1903 als KOSMOS nach Argentinien veräußerte.

Nach seiner Übernahme des Dampfers DIRECTOR ARTHUR BARTZ im Jahre 1902 zahlte Otto Zelck von den seitens der Schweriner Eisenbahndirektion inzwischen auf die Nordische Dampfergesellschaft eingetragenen 110 000 Mark derselben 20 000 Mark an Schulden zurück. Als das Unternehmen dort im September 1903 weitere 30 000 Mark abtrug, blieb noch ein Rest von 60 000 Mark, die folgendermaßen verteilt waren: 40 000 Mark blieben auf DIRECTOR ARTHUR BARTZ eingetragen, während 20 000 Mark als Hypothek für den 1902 verstorbenen Friedrich Petersen auf die DR. FRIEDRICH WITTE neu eingeschrieben wurden.

1903 ging der Dampfer DIRECTOR ARTHUR BARTZ nach Tilgung der Anleihe zuerst wieder an die Hamburger Firma Diederichsen, Jepsen & Co. über, die ihn dann 1906 unter dem Namen CHEFOO nach Wladiwostok in Russland verkaufte.

Nachdem die Eisenbahndirektion 1903 für den Dampfer DR. FRIEDRICH WITTE den Empfang der eingezahlten 20 000 Mark bestätigt und die Schuldurkunde zurückgeschickt hatte, wurde vom Vorstand der Verkauf des letzten Schiffes an die Firma Stapelfeld & Ludwig in Lübeck beschlossen und 1904 die Löschung im Register beantragt.

Die Rahtkens-Brüder

Abschließend sei ein unrühmliches Kapitel der Rostocker Schifffahrtsgeschichte behandelt, das in der »Schiffsregisterakte zu den Eigentums- und Nationalitätsverhältnissen der Dampfer BEDALE, FERNBROOK, FANNIE, BARON CLYDE und PINE BRANCH« dokumentiert ist.⁵⁹

Am 21. Februar 1879 erschien auf dem Rostocker Rathaus in Gegenwart des Senators Brümmer der Kaufmann Carl Rahtkens vor der Schiffsregisterbehörde und gab folgende Erklärung ab: *Mein Bruder, der in Mecklenburg-Strelitz und zwar in Feldberg beheimatete, jedoch in Middlesbrough wohnhafte Kaufmann Franz Rahtkens, hat durch Kauf am 15. Mai 1878 das zu Maitland in Nova Scotia im Jahre 1875 aus Fichten und Pitchpine-Holz erbaute Schiff CROMARTY erworben, und von demselben dem Schiffer Wilhelm Topp aus Stralsund vom Kaufgeschäft*

44/100 *Parten überlassen*. Heimathafen unter der Korrespondenz seines Bruders Carl Rahtkens sollte Rostock sein.

Ab 1879 führt das Reedereiregister von Otto Wiggers die Firma Franz Rahtkens, Middlebrough, als Korrespondent mit Carl Rahtkens als Vertreter in Rostock. Da Franz Rahtkens trotz seines Wohnortes im Besitz des Indigenats von Mecklenburg-Strelitz war, stand der Registrierung nichts im Wege. Bis 1881 kaufte die Reederei insgesamt sechs Segelschiffe aus zweiter Hand. Dann änderten sich die Besitzverhältnisse. Am 6. Mai 1880 bevollmächtigte Franz Rahtkens seinen Bruder – zuerst nur für die gerade erworbene Brigg HELENE –, ihn in Rostock auch als Korrespondent zu vertreten.

1882 hieß es dann schon: *Ich, Endunterzeichnender, bescheinige hiermit, den Dreimastschooner SARAH SMEED, jetzt genannt BERTHA, für Rechnung des Herrn Carl Rahtkens in Rostock gekauft zu haben und erkläre mich damit einverstanden, daß das Schiff auf seinen Namen eingetragen wird.* Dementsprechend war auch laut Flaggenattest das Schiff *in das ausschließliche Eigenthum des Herrn Carl Rahtkens* übergegangen, da Letzterer nachgewiesen hat, *im Besitze des Indigenats in Mecklenburg-Schwerin zu sein.*

Laut Reichsgesetz vom 25. Oktober 1867 konnte das Recht zum Führen der deutschen Reichsflagge nur dann erworben werden, wenn alle Besitzer deutsche Staatsbürger waren. Im November 1882 setzte Carl Rahtkens dann die Behörde davon in Kenntnis, dass sein Bruder die ihm gehörenden 55/100 *Parten* in dem Briggschiff HELENE an Kapitän Schmitz verkauft und er selbst 45/100 erworben habe. Gleichzeitig bat er die Registerbehörde gehorsamst, beide Verkäufe auf seinen Namen einzutragen und ihn als Korrespondenzreeder der Brigg HELENE zu verzeichnen. Nach Artikel 459 des Deutschen Gesetzbuches bestimmte damals die Mehrheit der Reederei den Korrespondenzreeder, und ihm gehörten nun 65/100 der *Parten*.

Ab 1883 ist dann nach der »Wiggers-Liste« Carl Rahtkens allein Korrespondent in Rostock und als solcher auch im Adressbuch eingetragen. Franz Rahtkens scheint inzwischen britischer Staatsbürger geworden zu sein. Von da an bat Carl Rahtkens, auch alle weiterhin erworbenen Schiffe *auf meinen Namen buchen zu wollen*. Dazu gehörten vorerst die Segelschiffe UNISON, AGNES und CROMARTY, die alle noch im gleichen Jahr oder kurz darauf auf See verloren gingen, einschließlich der dazugekommenen Barken FRIEDRICH AUGUST und MARY EMILY. Die QUEEN OF THE BAY und MIZPAH wurden 1889/90 nach Norwegen verkauft. 1891 besaß die Reederei Carl Rahtkens nur noch zwei Segelschiffe, die angekauften Barken BRIDE und GUINEVRE. Beide wurden noch im gleichen Jahr nach Norwegen verkauft. Bis dahin war alles gut gegangen.

Von jetzt an begann für die Reederei der »große Durchbruch« zum Dampfer, selbst wenn es sich auch nur um Zweithandschiffe handelte. 1892 fand die Registrierung des zehn Jahre alten eisernen Dampfers FANNIE (1285 RT) statt. Ein Jahr darauf folgten die BEDALE (916 RT) und FERNBROCK (1024 RT) und im April 1894 die BARON CLYDE (1071 RT). Alle hatten bisher unter britischer Flagge gefahren. Die Registrierung bei der Rostocker Schiffsregisterbehörde lief, wie bei dem Dampfer BEDALE am 1. Mai 1893, immer nach dem gleichen Muster ab. *Anliegend überreiche ich die Verkaufs-Acten meines [!] im Juli gekauften Dampfers BEDALE und bitte gehorsamst um Anberaumung eines Termins zwecks Eintragung in das hiesige Schiffsregister.* Dann erfolgten Angaben über Herkunft, Größe, letzte Durchsicht, eventuelle Neuvermessung und der Name des Kapitäns. Zum »ladungsgemäßen Termin« erschien dann Carl Rahtkens persönlich, legte Kaufbrief, Flaggenattest und Patent des Schiffers vor und *gab unter Bezugnahme auf die vorliegenden Acten die Erklärung ab, er habe ausweislich das bisher unter britischer Flagge fahrende Schiff gekauft und das Kaufgeld bezahlt.* Immer wieder unterschrieb er eigenhändig den im Text vorhandenen Passus: *Das Schiff verbleibt in meinem alleinigen Eigenthum.* Mit anderen Worten, weitere Mitreeder gab es nicht.

A 9038.

Truffier

Gezien: Amsterdam.
7. November 1893
De Hayen- en Dokmeester.
L. G. J. 1893
Frank

DEUTSCHES REICH.



Flaggen-Attest.

Der unterzeichnete Konsul des Deutschen Reichs zu Glasgow bezeugt hiermit, dass das
bisher unter Britischer Flagge gestandene Dampfschiff
"Baron Clyde", welches im Jahre 1853 in Whitby,
von Eisen erbaut, dessen Größe: 360'4" lang, 37'5" breit, 18'5" tief
und einen Rauminhalt laut amtlichen Vermessungsattests von
Brutto: 1919,49 - Netto 1071,15 Brit. Registertons, sowie eine
maschine von 160 Pferdekräften hat
 während der Anwesenheit im Konsulatsbezirke mittelst *Kauf*
 Vertrags vom *23. September 1893*
 in das ausschliessliche Eigenthum des *Herrn Carl Rahtkens*
in Rostock
 übergegangen ist. Da Letztere hat nachgewiesen, im Besitze des Indigenats in
Mechlenburg-Schwerin zu sein und zum Heimatshafen
Rostock gewählt.

Das gedachte Schiff hat mithin auf Grund des Reichsgesetzes vom 25. October
 1867 das Recht zur Führung der Deutschen Reichsflagge erworben, und es wird
 hierüber gegenwärtiges Attest für die Dauer eines Jahres von heute ab mit dem
 Bemerkten ertheilt, dass dasselbe über dieses Jahr hinaus nur für die Dauer einer
 durch höhere Gewalt verlängerten Reise Gültigkeit hat.

Glasgow, den *14. October* 18*93*.

Der Konsul des Deutschen Reichs.



J. O. Lübbe

Abb. 32 Laut Flaggen-Attest ist Carl Rahtkens Besitzer des Dampfers BARON CLYDE. (Stadtarchiv Rostock)

6. Eigenthums-Verhältnisse.

Sorten- laufende Nummer.	Namen, nähere Bezeichnung und Nationalität der Rheder.	Schiffe- parten.	Erwerbsgrund.
1.	Carl Rahtkens, Danischer in Rostock Kuppler in Ougafrikan des Schiffen Raufes	1/1	Kauf.

Abb. 33 Unter den »Eigenthums-Verhältnissen« steht Carl Rahtkens als alleiniger Besitzer. (Stadtarchiv Rostock)

Ein »dummer Zufall« brachte dann 1895 die eigentliche Wahrheit ans Licht. Nach einem Bericht des Kaiserlichen Deutschen Generalkonsuls Nordenflycht in Kapstadt strandete der Rostocker Dampfer FANNIE in der Nacht vom 8. auf den 9. Januar in der Walfisch-Bucht und ging dabei verloren. Die Mannschaft wurde gerettet. Am 30. Januar erschien Kapitän Suhr zur Verklärung. Nach seinen Angaben hatte der im »Handbuch für die Deutsche Handelsmarine« als Reeder des Schiffes eingetragene Carl Rahtkens in Rostock *mit dem Rhedereibetriebe nichts zu thun gehabt*. Vielmehr scheint dieser Betrieb nach Ansicht des Konsuls *lediglich in der Hand eines Verwandten von ihm, eines gewissen Franz Rahtkens in Middlesbrough gelegen zu haben, der vermutlich der eigentliche Eigenthümer gewesen ist und in gleicher Weise mit noch zwei anderen in Deutschland registrierten Schiffen Rhedereigeschäfte betreiben sollte*. Auf die aus Kapstadt nach England abgeschickte telegrafische Anfrage hinsichtlich der Rückführung der Besatzung zum Ausgangshafen Rotterdam antwortete Franz Rahtkens (frei übersetzt): *Keine Kosten sparen. Mannschaft mit dem ersten Dampfer möglichst zusammen reisen lassen. Ich zahle kein Geld. Der Eigner verweigert die Zurückzahlung, weil Kapitän vollständig unzuverlässig. Löhne zahlt Rostock, wenn Rechnungen beurkundet.*⁶⁰

Die Sorge der Heimbeförderung der Schiffsbesatzung ist demnach mir überlassen worden, klagte daraufhin der Konsul in einem Schreiben an den Reichskanzler Fürst von Hohenfelde in Berlin. Gleichzeitig wies er darauf hin: *Die hiesige Agentur der Union-Steam-Ship-Company theilte mir gestern mit, daß vom Verfrachter die telegrafische Anweisung gekommen sei, den Schiffer und die Mannschaft auf dem heute hier abgehenden Dampfer TARTAR Passage nach England zu gewähren, dessen Bezahlung dort garantiert sei*. Am 19. Februar meldete sich Kapitän Suhr auf dem Kaiserlichen Konsulat in Rotterdam, da die Mannschaft hier angemustert worden war und nun entlassen werden sollte. Weil der Kapitän keinerlei Abrechnungen besaß, wurde die *aus 11 Köpfen bestehende Besatzung auf Kosten der Reederei im hiesigen Seemannsamt untergebracht*. Vier Tage später ging dann von Franz Rahtkens aus Middlesbrough dafür die Abrechnung und das Heuerguthaben der Leute ein. Über die merkwürdige Zahlungsweise wurde natürlich das Reichskanzleramt in Berlin unterrichtet. Dieses wandte sich an die mecklenburgische Landesregierung in Schwerin, welche daraufhin den Magistrat in Rostock informierte.

Scheinbar völlig ahnungslos von diesen Vorgängen, trat Carl Rahtkens am 11. April 1895 vor die vom Senator Paschen geleitete Sitzung der Rostocker Schiffsregisterbehörde und wollte dort *mittels Vorlagen die Registrierung des von dem Herrn Franz Rahtkens in Middlesbrough gekauften und angeblich an ihn, Carl Rahtkens, weiterverkauften englischen Dampfers PINE BRANCH beantragen*. Hier nun wurde ihm vom Senator Paschen eröffnet, dass die Schiffsregisterbehörde so lange nicht in der Lage sei, den Dampfer zu registrieren, *als nachgewiesen ist, daß er wirklich im alleinigen Eigenthum des Schiffes stehe*. Eine seit langem bestehende Vermutung, die hier eingetragenen Dampfer gehörten nicht ihm, sondern dem Herrn Franz Rahtkens in Middlesbrough, *habe dadurch Bestätigung gefunden, daß seit der Regulierung des Unfalls beim hiesigen Dampfer FANNIE im Jahre 1895 davon nicht die Rede gewesen sein kann*.

Daraufhin »knickte« Carl Rahtkens ein, und erklärte: *Ich muß zugeben, daß mir weder von dem Dampfer PINE BRANCH noch von den übrigen drei zur Zeit auf den Namen Carl Rahtkens hier registrierten Dampfern, als BEDALE, BARON CLYDE und FERNBROOK, etwas gehört*. Noch am gleichen Tag wurden die drei Dampfer aus dem Schiffsregister gelöscht und Carl Rahtkens später, am 25. April, verklagt.

Im Gegensatz zu Carl gab Franz Rahtkens noch nicht auf. Angeblich hatte er nicht nur die drei bekannten Dampfer, sondern auch die im März 1895 erworbene PINE BRANCH an seinen früheren Angestellten und jetzigen Teilhaber, den deutschen Staatsbürger Friedrich Hillmann, verkauft. Der deutsche Konsul in Middlesbrough bestätigte am 5. Juni 1895, dass es sich um einen

Scheinverkauf handelte. Somit lagen die »Atteste« erneut bei der Rostocker Schiffsregisterbehörde, die allerdings die Kaufkontrakte und Vollmachten einfach ignorierte. Daraufhin übernahm der Rechtsanwalt Dr. Behn für seinen Mandanten Friedrich Hillmann die weiteren Verhandlungen und wies darauf hin, *wie dieser durch die Verzögerungen in äußerster Verlegenheit gekommen ist*. Weil die Schiffe ohne die deutsche Flagge nicht hätten versichert und in Fahrt gesetzt werden können, habe er große Verluste erlitten. Dreimal wandte er sich erfolglos an die Behörde, doch diese glaubte nicht, dass Franz, weiterhin britischer Staatsbürger, nicht doch der eigentliche Eigentümer dieser Schiffe sei und sie nicht wirklich veräußert hatte.

Am 1. Juli erhielt das Ministerium des Innern in Schwerin vom Reichskanzler eine leider in den Akten nicht enthaltene »Vertrauliche Mitteilung«. Am 11. Juli verlangte Hillmann die Rückgabe aller Akten. Laut Telegramm vom 24. Juli bat Franz Rahtkens Rechtsanwalt Behn dringend, *die Original-Verkaufsbriefe von der Registratur zu holen und samt Löschschein zu senden*. Durch eine nachträgliche »Entscheidung« des Rates vom 16. August 1895 wurde die Eintragung endgültig abgelehnt, weil der Nachweis nicht erbracht werden konnte, dass der angebliche Erwerber der Schiffe deutscher Reichsangehöriger sei. Das abgegebene Zeugnis des Kaiserlichen Konsulates sei nicht als genügender Beweis dafür anzusehen. Am 12. September sind daraufhin bei der Registerbehörde die *drei Certifikate ohne Begleitschreiben* aus Middlebrough eingegangen und von dieser *cassiert* worden. Auf Bericht des Magistrats zu Rostock schrieb das Schweriner Innenministerium am 6. Februar 1896 an das Reichskanzleramt, es ginge das Gerücht, die genannten vier Schiffe würden jetzt unter norwegischer Flagge fahren.

Anmerkungen:

- 1 Rostocker Zeitung: Rostocks Reederei, 31. Oktober 1858ff.
- 2 Koppmann, Karl: Rostocks Stellung in der Hanse. Vortrag. Rostock 1886.
- 3 Vitense, Otto: Geschichte von Mecklenburg. Gotha 1920.
- 4 Gewett, Schiffahrt und Hafen, 1.1.12.1.660 (Rostocker Flagge, 1803/04).
- 5 Bachmann, Friedrich: Flaggen und Farben der Seestadt Rostock und des Landes Mecklenburg, In: Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock, Bd. 20, 1934/1935, S 1–25.
- 6 Rostocker Verordnung (VO) vom 27. Juni 1820. – An Bürgermeister und Rat zu Rostock, *Gegeben auf Unserer Bestung Schwerin, den 22. Februar 1820*.
- 7 Regierungsblatt vom 31. März 1855 betreffend die Führung der mecklenburgischen Nationalflagge.
- 8 Rabbel, Jürgen: Sturmfahrten, Strandungen, Rettungen. Lotsenkommandeur Stephan Jantzen und das Warnemünder Rettungswesen. Rostock 2007.
- 9 Stadtarchiv Rostock, Kaufmannskompanie: 1.2.1. (div.).
- 10 Peters, Max: Die Entwicklung der deutschen Reederei. Band I. Jena 1899, S. 114; Band II. Jena 1905, S. 72ff.
- 11 Müller, Walther: Rostocks Seeschiffahrt und Seehandel im Wandel der Zeiten. Rostock 1930, S. 63ff.
- 12 Rahden, Heinrich: Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte. Rostock 1941.
- 13 Wiggers, Otto: Die Rostocker Rhederei. Bände 1862 bis 1900.
- 14 Ebd.
- 15 Stadtarchiv Rostock, Gewett, Schiffahrt und Hafen: Schiffsregisterakte 1.1.12.1.516 (7).
- 16 Schwedisches Maß = 0,297 m pro Fuß. Später 225 BRT/147 RT bei 40,6 x 5,9 x 3,0 m.
- 17 Rostocker Zeitung vom 30. Oktober 1862.
- 18 Rostocker Zeitung vom 17. Oktober 1881.
- 19 Gewett, Schiffahrt und Hafen: Schiffsregisterakte 1.1.12.1.484 (4).
- 20 Rostocker Zeitung vom 16. September 1869.
- 21 Rabbel, Jürgen: Schonerschiff mit Dampfmaschine: »1869 – CONCURRENT«. In: Seewirtschaft 16, 1984, H. 8, S. 409.
- 22 Bußmann, Walter: Das Zeitalter Bismarcks. (= Handbuch der deutschen Geschichte, Bd. 3, Teil 2). 4. Aufl. Frankfurt/M. 1968, S. 173.
- 23 Rabbel, Jürgen: Im »Seeräuber-Styl« aufgebracht und verbrannt. In: Seewirtschaft 16, 1984, H. 2, S. 101.
- 24 Müller (wie Anm. 11), S. 63ff.
- 25 Norddeutsche Neueste Nachrichten vom 15. August 2008.
- 26 Rostocker Zeitung vom 11. Juli 1872.
- 27 Rabbel, Jürgen: Die Rostocker »Schiffs-Rhederei« Richard V. Beselin. In: DSA 28, 2005, S. 197–238.
- 28 Rostocker Zeitung vom 10. Juli 1872.
- 29 Gewett, Schiffahrt und Hafen, Schiffsregisterakte 1.1.12.1.500 (2)
- 30 Gewett, Schiffahrt und Hafen, Schiffsregisterakten 1.1.12.1.486 (2).
- 31 Rostocker Zeitung: Seeamtsverhandlung vom 1. März 1883.

- 32 Rostocker Zeitung vom 7. September 1875.
 33 Gewett, Schifffahrt und Hafen, Schiffsregisterakte 501 (1).
 34 Ebd.
 35 Gewett, Schifffahrt und Hafen: Schiffsregisterakte 489 (1).
 36 Rostocker Zeitung, Spruch des Seeamtes zu Rostock vom 19. Dezember 1884.
 37 Gewett, Schifffahrt und Hafen: Schiffsregisterakte 498 (10).
 38 Rostocker Zeitung: Seeamtsverhandlung vom 12. September 1887.
 39 Rostocker Zeitung vom 10. März 1883.
 40 Rostocker Zeitung, vom 10. November 1900; Entscheidungen des Oberseeamts und der Seeämter, Bd. VIII, S. 392.
 41 Gewett, Schiffsregisterakte: 1.1.12.1.506 (9).
 42 Rostocker Zeitung: 9. Juli 1883.
 43 Rabbel, Jürgen: Aus der Rostocker Schifffahrtsgeschichte: Im Schatten seines Bruders. In: Seewirtschaft 16, 1984, H. 1, S. 42.
 44 Gewett, Schifffahrt und Hafen: Schiffsregisterakte 1.1.12.1.490 (11).
 45 Rostocker Zeitung vom 11. Juli 1883.
 46 Gewett (wie Anm. 44)
 47 Rostocker Zeitung vom 9. Oktober 1889.
 48 Gewett, Schifffahrt und Hafen: Schiffsregisterakte 1.1.12.1.506 (13).
 49 Rostocker Zeitung vom 12. März und 6. Juli 1887.
 50 Gewett, Schifffahrt und Hafen: Schiffsregisterakte 1.1.12.1.486 (3).
 51 Rostocker Zeitung vom 13. Juli 1887.
 52 Rostocker Zeitung vom 10. März 1888.
 53 Rostocker Zeitung vom 30. April 1891.
 54 Gewett, Schifffahrt und Hafen: Schiffsregisterakte 1.1.12.1.488 (1).
 55 Rostocker Zeitung vom 22. Februar 1892, 9. Februar 1895 und 7. März 1896.
 56 Rostocker Zeitung vom 9. Februar 1895.
 57 Rostocker Zeitung vom 7. März 1896.
 58 Gewett, Schifffahrt und Hafen: Schiffsregisterakte 1.1.12.1.181 (2).
 59 Gewett, Schifffahrt und Hafen: Schiffsregisterakte 1.1.12.1647.
 60 Ebd., Verklarung 1895.

The Ownership Structure of Rostock's First Commercial Steamships: On the History of the Rostock Shipping Activities in the Nineteenth Century

Summary

Mid-nineteenth-century Rostock's commercial mentality was still very much restricted by the thinking of the city's forefathers. However beneficial privileges such as exclusive harbour and staple rights might once have been, they had meanwhile become a hindrance to Rostock's development as a maritime city and seaport. Economic growth and the development of industry were not only impeded by Mecklenburg's economic isolation resulting from numerous main tariffs, protective tariffs and secondary tariffs. The people of Rostock themselves, and in particular the guilds, blocked any kind of progress in their self-administered economic region through the practise of municipal particularism.

Legislation finally conferring the status of a Mecklenburg port upon Rostock was not passed until 1855. This status was to last until the founding of the Norddeutscher Bund (North German Confederation). There were now two Mecklenburg fleets sailing under two different Mecklenburg flags. Soon the so-called Fischländer fleet would not only account for two-thirds of all ships which also sailed from Rostock as their home port, but – through its numerical

superiority and notwithstanding its commercial activities being led by a Rostock managing agent – it was also able to exert considerable influence on Rostock's maritime activities.

An incomprehensible short-sightedness combined with a fear of competition led to merchants and guilds preventing the development of Warnemünde port and transshipment there, as well as its integration into the railroad network. Direct shipping traffic on the Oberwarnow river was blocked by the Mühlendamm until 1886, making it impossible to link inland with open sea shipping. Similarly, Warnemünde's integration into the road system was delayed to prevent trade being routed to other cities.

Mecklenburg did not become a unitary economic territory until the enactment of new tax and tariff laws by the state parliament on 1 October 1863, and mediaeval tariff and tax practises were finally reformed in conjunction with its admission to the Customs Union in 1866. As a result, the city of Rostock was also now compelled to go without numerous special duties as well as trading and staple rights which had persisted until this time.

Shipping partnerships as an organizational form had proved advantageous for the purchase of wooden sailing ships, but were financially not powerful enough for the acquisition of iron sailing vessels. An analysis of the ship registration files that have come down to us shows that traditional shipping partnerships continued to operate many steamships, despite the establishment of joint-stock companies as recorded in the commercial register. The only joint-stock companies to remain in existence over a longer period of time were the *Neue Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft*, the *Dampfer-Gesellschaft von 1881* and the *Nordische Dampfschiffahrt-Actien-Gesellschaft*.

The first shipping companies to operate steamships were the trading companies owned by Theodor Burchard, Friedrich and Martin Petersen and F.W. Fischer. All three companies owned special ships which were fast becoming obsolete in terms of their size and construction. Martin Petersen's steamships operated what was known as the *Holzfahrt* or timber trade route from Riga and Kronstadt to England, from where they then brought back coal.

As a result of a lack of confidence in the domestic shipbuilding industry, new steamships were initially constructed in English shipyards. After 1870, however, most work was awarded to the shipyards of Georg Howaldt in Kiel-Gaarden and occasionally to those in Stettin or Lübeck, before the quality of the work produced by the Rostock Aktien-Gesellschaft für Schiff- und Maschinenbau, which became Neptun A.G. in 1890, began to win over the confidence of ship-owners.

The first cargo steamer, the *WILHELM TELL*, was commissioned by Martin Petersen and built in Inverkeithing in 1862 by John Scott. She served as a tramp ship operating between the Baltic and the east coast of England. The second was the wooden propeller steamer *CONCURRENT*, which was auctioned off after the joint-stock company went into liquidation. This three-master was lost under captain Allwardt in 1881. In June of the same year the shipping company *Dampfer-Gesellschaft von 1881* was entered in the trade register. The *HANS KROHN* was constructed under the authority of Martin Petersen. This ship's voyages were temporarily ceased as the cargo market was very unfavourable. The ship sank upon resumption of her operation and the company was liquidated in 1903.

The history of steamship trade in Rostock also brought about some unusual ownership structures as well as interesting stories concerning nationality. Shipowner Franz Rahtkens altered his ownership status of the ships *BEDALE*, *FERNBROOK*, *FANNIE*, *BARON CLYDE* and *PINE BRANCH* by granting his brother Carl full authority as partner, and later had the ships registered in Carl's name. He himself became a British citizen, thus renouncing the right to fly the German imperial flag. The fact that Carl Rahtkens was not the ships' only proprietor came to light by pure chance. The steamship *FANNIE* ran aground in Cape Town and the captain had to make a statement concerning the shipping company. While doing so, he explained that Franz Rahtkens and

not Carl was in fact the owner of the Rostocker Reederei. The situation became suspicious when no one declared themselves willing to accept the costs of the crew's return voyage, a circumstance which attracted the attention of the Mecklenburg state government. Carl Rahtkens was prosecuted and his supposed assets were struck from the trade register.

Les régimes de la propriété des premiers vapeurs de commerce de Rostock. Sur l'histoire de la navigation à Rostock au XIX^e siècle

Résumé

L'orientation économique de Rostock, au milieu du XIX^e siècle, se trouvait toujours entravée par les « ancêtres ». Aussi utiles qu'ils aient pu l'être autrefois, tous les privilèges, tels que le droit unique d'exploiter un port et une cale, étaient devenus entre-temps des obstacles au développement de la ville maritime et portuaire. L'isolation économique du Mecklembourg n'était pas la seule à freiner l'essor du commerce et de l'industrie par d'innombrables droits de douane. Les Rostockois eux-mêmes, et avant tout les corps de métiers, contrecarraient toute forme de progrès en exerçant un « particularisme municipal » au sein de leur région économique, qu'ils administraient de façon autonome.

Ce n'est qu'en 1855 que des directives furent promulguées, faisant définitivement de Rostock, jusqu'à la création du Norddeutscher Bund (Confédération de l'Allemagne du Nord) par décret un port mecklembourgeois. Il y avait à présent deux flottes mecklembourgeoises, arborant chacune un pavillon mecklembourgeois différent. La « Fischländer Flotte » ne tarda pas non seulement à regrouper plus des deux tiers de l'ensemble des embarcations qui naviguaient également avec Rostock comme port d'attache, mais à exercer aussi un pouvoir sur la marine de Rostock non négligeable, dû à son surnombre et cela, bien qu'un armateur-gérant de Rostock en soit le directeur commercial.

Pour d'incompréhensibles raisons de vues à court terme et par peur de la concurrence, les commerçants et les corps de métiers empêchèrent l'agrandissement et le transbordement dans le port de Warnemünde et son raccordement au réseau ferroviaire. La rivière de l'Oberwarnow était fermée jusqu'en 1886 par une digue (Mühlendamm) au trafic maritime direct avec l'arrière-pays, et tout transbordement d'un navire fluvial sur un navire maritime ainsi exclus. De la même manière, on retardait la desserte de la ville par le réseau routier afin de ne pas alimenter le commerce d'une ville étrangère.

Ce n'est qu'à partir du 1^{er} octobre 1863 que la nouvelle législation promulguée par le Landtag concernant les impôts et la douane éleva le Mecklembourg au rang de région économique unifiée, et l'entrée au Zollverein (Union douanière allemande) en 1866 reforma enfin le régime douanier et fiscal médiéval. Les Rostockois durent dorénavant renoncer complètement à toute une série d'impôts spéciaux ainsi qu'au droit de commerce et de cale, qui avait en partie été conservé.

La forme d'organisation des sociétés d'armement en co-propriété avait ses avantages lors de l'acquisition de voiliers en bois, s'avéra toutefois trop faible en capital lors de l'achat de voiliers en fer. Le traitement des dossiers des registres de navires encore existants prouve qu'à Rostock, malgré la création des sociétés anonymes qui sont mentionnées dans le registre du commerce, c'est malgré tout la co-propriété traditionnelle qui avait été conservée pour de nombreux vapeurs. Seules les sociétés Neue Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft, Dampfer-Gesellschaft von 1881 et Nordische Dampfschiffahrt-Actien-Gesellschaft ont existé plus longtemps. Les premières compagnies d'armement à posséder des vapeurs étaient les sociétés de commerce de

Theodor Burchard, Friedrich et Martin Petersen et l'entreprise F.W. Fischer. Les trois armateurs possédaient des navires spéciaux qui, toutefois, furent vite dépassés en ce qui concerne la taille et la construction. Les vapeurs de l'entreprise Martin Petersen effectuaient le passage du bois depuis Riga et Kronstadt vers l'Angleterre et de là, rapportaient du charbon.

En raison du manque de confiance manifesté au début envers l'industrie locale, les nouvelles constructions de vapeurs furent tout d'abord réalisées dans des chantiers navals anglais. Après 1870, ce fut ensuite principalement le chantier naval du constructeur Georg Howaldt à Kiel-Gaarden qui fut favorisé, exceptionnellement aussi ceux de Stettin ou de Lübeck, avant que les armateurs accordent enfin leur confiance aux prestations de la société anonyme de Rostock pour la construction de navires et de machines, qui devint en 1890 la société anonyme Neptun A.G.

Le premier cargo, WILHELM TELL, fut construit en 1862 sur commande de Martin Petersen sur le chantier naval de John Scott à Inverkeithing pour des affrètements au voyage entre la Baltique et la côte anglaise de l'est. Le deuxième navire était le vapeur à hélice en bois CONCURRENT, qui fut mis aux enchères lorsque la société anonyme fut mise en liquidation. Le trois-mâts fut porté disparu en 1881 sous le capitaine Allwardt. En juin de la même année, la société « Dampfer-Gesellschaft » von 1881 fut inscrite au registre du commerce. Martin Petersen a été à l'origine de la construction du HANS KROHN. Comme le marché du fret était très défavorable, les voyages du navire furent bientôt cessés temporairement. À la reprise de ses traversées, le navire fit naufrage, et la société fut liquidée en 1903.

Dans l'histoire de la navigation à vapeur de Rostock, de curieux régimes de propriété et de nationalités virent également le jour : l'armateur Franz Rahtkens, par exemple, changea son régime de propriété sur les navires BEDALE, FERNBROOK, FANNIE, BARON CLYDE et PINE BRANCH, en donnant tout d'abord les pleins pouvoirs à son frère Carl comme correspondant, et fit plus tard enregistrer ses navires au nom de celui-ci. Lui-même devint citoyen britannique et n'avait donc pas le droit d'arborer le pavillon allemand du Reich. Que Carl Rahtkens ne soit pas bel et bien l'unique l'armateur, fut révélé par hasard, lorsqu'un jour, le vapeur FANNIE s'échoua au Cap, et que le capitaine dut faire des déclarations au sujet de la compagnie d'armement. Il expliqua alors que ce n'était pas Carl le véritable propriétaire, mais Franz Rahtkens de la compagnie d'armement de Rostock. La situation a été remarquée lorsque personne ne voulut prendre en charge les frais de transport pour le rapatriement de l'équipage, ce qui mit la puce à l'oreille du gouvernement du Land de Mecklembourg. Carl Rahtkens fut mis en accusation, et les prétendues possessions furent radiées du registre des navires.