

► PETER DANKER-CARSTENSEN

Die vier Leben eines Dampfschleppers

Im Juni 2005 wurde die Hansestadt Rostock vom Landesamt zur Regelung offener Vermögensfragen Mecklenburg-Vorpommern in Greifswald (LAROV) darüber in Kenntnis gesetzt, dass sich der seit über 25 Jahren im Rostocker Schiffbaumuseum (heute Schiffbau- und Schiffsfahrtsmuseum Rostock) befindliche Dampfschlepper SATURN im Zuge eines Verwaltungsverfahrens (Antrag auf Rückübertragung von beweglichen Sachen) nach dem Gesetz zur Regelung offener Vermögensfragen den in München lebenden Erben der mittlerweile verstorbenen Anspruchsberechtigten zugesprochen worden sei.¹

Diese Nachricht löste bei den Museumsmitarbeitern einige Verwunderung aus, denn diese konnten sich schwerlich vorstellen, dass ein fast einhundert Jahre altes Arbeitsschiff, das zudem seit Jahrzehnten völlig entkernt im Freigelände des Museums ausgestellt war, einen materiellen Wert darstellen könnte. Zwar teilte das LAROV dem Schiffsfahrtsmuseum wenig später, am 29. Juli 2005, die Einstellung des Verfahrens mit, da die anspruchsberechtigten Erben der im Jahre 2003 verstorbenen Antragstellerin den vermögensrechtlichen Antrag vom 28. Juni 1993 zurückgezogen hätten, doch war die ursprüngliche Nachricht Anlass genug, sich mit der Vorgeschichte dieses Fahrzeuges auseinanderzusetzen, denn im Museum war über das »Vorleben« des Schleppers nur wenig bekannt. In den Unterlagen des Schiffsfahrtsmuseums fanden sich zwar alle relevanten technischen Daten und einige Unterlagen, die 1979 von der Warnowwerft zusammen mit dem Schiff dem Museum übergeben worden waren. Über die übrigen Vorbesitzer und die frühere Verwendung des Schleppers gab es dagegen in Rostock nur spärliche Informationen.

Als der Verfasser gegenüber dem LAROV in Greifswald sein Interesse an weiteren Informationen zum »Vorleben« des Schiffes bekundete, gewährte das Landesamt dem Schiffsfahrtsmuseum freundlicherweise Einsicht in die umfangreiche Akte zu dem Entschädigungsverfahren. Die meisten Informationen dieses Beitrages beruhen auf den vom LAROV zur Verfügung gestellten Akten-Kopien.²

Die Herkunft des Schiffes

Das Fahrzeug wurde 1907 auf der Hamburger Schiffswerft und Maschinenfabrik AG (vormals Janssen & Schmilinsky) für die Hamburger Reederei Gebrüder Wulff gebaut, 1908 in Dienst gestellt und auf den Namen GEBR. WULFF IV getauft. Seiner Bauart nach ist es ein typischer klei-

nerer Hafenschlepper, wie er zu dieser Zeit in großen Stückzahlen in den Seehäfen eingesetzt wurde.

Die Bauwerft war 1858 von den Hamburger Unternehmern Janssen und Schmilinsky auf der Elbinsel Steinwälder für den Bau und die Reparatur von Eisenschiffen gegründet worden. Dieser Betrieb entwickelte sich recht gut, denn 1869 beschäftigte die Firma 120, 1886 bereits annähernd 300 Arbeiter. 1887 starb einer der Gründer, Schmilinsky, woraufhin die Firma im folgenden Jahr, 1888, in eine Aktiengesellschaft umgegründet wurde. Aufgrund mangelnder Ausdehnungsmöglichkeiten des Betriebsgeländes konzentrierte sich die Werft auf den Bau kleinerer Dampfschiffe unterschiedlichen Typs: Fahrgastschiffe für den Küsten-, Bäder- und Flussfahrgastdienst, kleinere Frachter und Leichter, Eisbrecher, Lotsendampfer, Zoll- und Polizeiboote, Fährdampfer und Barkassen, später auch Fischdampfer. Einen Schwerpunkt bildeten Schleppdampfer sowohl für den Bugsierdienst im Hafen als auch auf See. Es wurde ebenso an Kunden in Hamburg wie außerhalb Hamburgs geliefert. Ferner spielte der Export, vor allem nach Russland, Lateinamerika und Afrika, eine wichtige Rolle.³

Als Hafenschlepper in Stettin

Noch vor dem Zweiten Weltkrieg wurde der Schlepper von Hamburg nach Stettin verkauft. Erworben hatte das Schiff Herbert Tibow (geboren am 24. Juli 1907 in Swinemünde), der von 1933 bis 1945 in Stettin, Klosterstraße 4, eine Küsten- und Binnenschiffsreederei, verbunden mit einem Baustoffhandel sowie einem Speditions- und Befrachtungsgeschäft mit eigenen See- und Binnenschiffen sowie mit drei Lastzügen betrieb.⁴ Mit dem Verkauf ging auch ein Namenswechsel einher, und das Schiff erhielt seinen bis heute unveränderten Namen SATURN.

Außer dem hier behandelten Dampfschlepper besaß Tibow unter anderem noch das Passagiermotorschiff URANUS, den Dampfkran (Windenschiff) MERKUR, den Küstendampfer MARS sowie den Haffleichter (Schleppkahn) HERBERT. Während des Zweiten Weltkrieges war MS URANUS bei der Kriegsmarine eingesetzt und ging 1942 durch Bombentreffer verloren. Der Schlepper SATURN war während dieser Zeit auf Abruf bei der Kriegsmarine im Einsatz.

Auf dem Weg in den Westen beschlagnahmt

Im Januar 1945 wurden die Schiffe der Reederei Tibow mit Wehrmachtsgut beladen und in einem Geleitzug Richtung Lübeck in Bewegung gesetzt. Die Schiffe liefen dann aber unter bisher nicht geklärten Umständen – möglicherweise gab es entsprechende Befehle – in den Peenestrom ein. Dort wurden sie von sowjetischen Truppen, die auf dem Vormarsch gen Westen waren, entdeckt und beschlagnahmt. Wie lange die Schiffe dort lagen bzw. ob sie auch von der Roten Armee für Transportzwecke benutzt wurden, geht aus den Akten nicht hervor. Ein ehemaliger Beschäftigter der Reederei Tibow sagte im April 1948 vor der Polizei in Neukalen aus, dass sie mit den Schiffen der Firma Tibow am 30. April 1947 nach Neukalen gekommen wären.⁵

Verfolgung und Enteignung des Schiffseigners

Der Eigner der Schiffe, der Schiffsreeder Herbert Tibow, wurde im Mai 1945 in Stettin von den sowjetischen Truppen interniert und im Mai 1947 nach Sibirien deportiert. Seine Frau Erna Tibow flüchtete 1945 aus Stettin nach Neukalen, Kreis Malchin (heute Kreis Demmin), und erhielt dort eine Wohnung in der Mühlenstraße 10. Aus den vorliegenden Unterlagen lässt sich

nicht erkennen, ob Erna Tibow diesen Ort in der Hoffnung wählte, die im Peenestrom liegenden Schiffe der Firma Tibow zurückzuerhalten.

In späteren Erklärungen von Stettinern Geschäftspartnern Tibows im Rahmen eines Entschuldigungsverfahrens in der Bundesrepublik wird hervorgehoben, dass Erna Tibow während der Haftzeit ihres Mannes die *Verfügungsgewalt* über die Schiffe besaß. Im April 1948 bestätigte Erna Tibow dem Polizeiwachtmeister Wodke in Neukalen, dass ihr durch die *Verleihung* ihrer Schiffe⁶ folgende Einnahmen entstünden:

Schleppdampfer SATURN:	pro Tag 45 RM;
Schiff MARS:	pro Tag 45 RM;
500-to-Kahn:	von Oktober 1946 bis April 1948 800 RM.

Wie und durch wen die Schiffe in den Jahren 1945 bis 1949 genutzt wurden und ob sie nur auf dem Peenestrom oder auch auf benachbarten Gewässern unterwegs waren, ist nicht bekannt. In einem Bericht über eine Betriebsprüfung bei der Stralsunder Firma Berthold Staude Schiffsbergungen GmbH am 16. Mai 1947 findet sich in einer Aufstellung über *eigene und gecharterte Schiffe* unter der letzteren Rubrik auch ein Schiff MARS mit dem Hinweis *Einsatz Sassnitz*. In einem weiteren Revisionsbericht über den »Landeseigenen Betrieb Stadtwerft Stralsund«⁷ findet sich in einer Aufstellung über *Wertberichtigungen des Umlaufvermögens* zum 31. Dezember 1947 der Schiffsname MERKUR mit der Zuordnung *Rote Armee, Hafenkommendantur*.⁸

Noch während der Haft Tibows hatten die Behörden belastendes Material gegen ihn gesammelt, da Tibow als Unternehmer und ehemaliges NSDAP-Mitglied⁹ den neuen Machthabern ein Dorn im Auge war. Am 15. April 1948 übergab der Landesvorstand Mecklenburg der SED, Abt. Wirtschaft, dem Amt für Sequestrierung und Beschlagnahmung in Schwerin vier Protokolle von Aussagen vor der Dienststelle Malchin des damaligen Kriminalamtes in Rostock. Drei der vernommenen Zeugen wohnten zur Zeit ihrer Aussage ebenfalls in Neukalen und waren während der Kriegszeit bei der Reederei Tibow in Stettin beschäftigt gewesen.¹⁰ Sie sagten übereinstimmend aus, dass Tibow zum Zeitpunkt ihrer Aussage (8. April 1948) noch drei Schiffe besäße, den Ladungsdampfer MARS, den Schlepper SATURN und den Kahn HERBERT. Einer der Zeugen erwähnte in seiner Aussage, dass der Schlepper SATURN gegenwärtig in Wolgast laufe.

Am 28. Juli 1948 wurde der Landesvorstand Mecklenburg der SED, Abt. Wirtschaft, in Schwerin ersucht, Belastungsmaterial gegen Herbert Tibow der Staatsanwaltschaft zu übergeben, um eine Enteignung Tibows durch Gerichtsbeschluss herbeiführen zu können. Da mit Befehl Nr. 64 der SMAD¹¹ die Sequestrierungen in der sowjetischen Zone abgeschlossen waren und der Reedereibetrieb Tibow in Neukalen auch nicht mehr nach Befehl Nr. 124 der SMAD sequestriert werden konnte, versuchte man nun die Enteignung Tibows auf »juristischem« Wege durchzusetzen.

Im April 1950 wurde Herbert Tibow aus sowjetischer Haft entlassen. Nach seiner Entlassung zog er zu seiner Frau nach Neukalen und versuchte von dort aus sein Reedereigeschäft wieder aufzubauen. Dies gelang ihm jedoch nicht. Im Oktober 1950 wurde Tibow erneut – diesmal von den DDR-Behörden – verhaftet und gegen ihn ein Verfahren wegen »Wirtschaftssabotage« angestrengt. Nach zwölf Tagen Haft wurde er entlassen. Nach Aussagen von Zeugen soll Tibow auch nach seiner Haftentlassung ständig bespitzelt worden sein, so dass er sich gezwungen sah, seinen Betrieb zur Tarnung nach Stralsund zu verlagern.¹² Aber auch hier habe die politische Verfolgung sofort wieder eingesetzt.

Flucht in die Bundesrepublik

Im Februar 1952 verließen Herbert und Erna Tibow die DDR *ohne Beachtung der polizeilichen Meldevorschriften*, aber mit Hilfe eines mit ihnen bekannten Volkspolizisten über Berlin gen Westen. Erster Wohnort in der Bundesrepublik wurde Glücksburg bei Flensburg, wo Tibows Schwiegervater Gotthard Schwarzlose ein Reedereigeschäft betrieb. Mit dessen Unterstützung erwarb Tibow einen Tanklastzug, so dass zumindest das Speditionsgeschäft wieder aufgenommen werden konnte. 1953 verzog Tibow nach Duisburg, wo er ebenfalls ein Speditionsunternehmen mit zunächst zwei Tanklastzügen betrieb. Später zogen Erna und Herbert Tibow nach Gmund am Tegernsee.¹³ Herbert Tibow starb dort am 2. Januar 1982. Seine Witwe Erna Tibow verstarb am 28. November 2003.

Als Bergungsschlepper in Stralsund

Der in der DDR zurückgelassene Dampfschlepper wurde, wie sicherlich auch die übrigen Wasserfahrzeuge der Firma Tibow, aufgrund der Verordnung vom 17. Juli 1952 entschädigungslos enteignet und »in Volkseigentum überführt«. Das Schiff wurde der Deutschen Schifffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale (DSU)¹⁴, Zweigstelle Stralsund, Seestraße 6, zugeführt. Als Eigner wurde das Wasserstraßenamt Stralsund bestimmt und damit Stralsund zum Heimathafen der SATURN.

Hier gehörte der Schlepper zu den wenigen fahrtüchtigen Einheiten, die der neu gegründeten DDR beim Aufbau einer technischen Flotte zur Verfügung standen. Die SATURN leistete jahrelang ihren Dienst bei Schlepp- und Wrackbergungsaktionen im Stralsunder Revier. 1953 ließ die DSU den Schlepper auf der Warnowwerft in Rostock-Warnemünde reparieren.

Als Werftschlepper in Warnemünde

Seit dem 1. April 1955 war der VEB Warnowwerft in Warnemünde Rechtsträger für den Schleppdampfer SATURN. Abgebender Betrieb war die DSU Stralsund. Begründet wurde der Wechsel der Rechtsträgerschaft damit, dass die Warnowwerft *einen ständigen Schlepper für den innerbetrieblichen Transport* benötige und dass die SATURN wegen ihres *enormen Tiefganges für die Verwendung durch den DSU-Betrieb nicht geeignet* sei.

Im Dienste der Warnowwerft war der Schlepper SATURN dann viele Jahre bis zu seiner Außerdienststellung 1979 meist als Assistenzschlepper des Schwimmkrans GREIF auf der Unterwarnow und im Warnemünder Revier tätig. Ein weiteres Betätigungsfeld ergab sich nach Inbetriebnahme des Rostocker Überseehafens ab 1960, denn die den Rostocker Hafen anlaufenden Frachtschiffe unter DDR-Flagge mussten während ihrer Liegezeit gewartet bzw. repariert werden. Viele dieser Reparaturaufträge wurden der Warnowwerft zugeteilt. Den Transport von Arbeitskräften und Material von der Werft zu den jeweiligen Liegeplätzen der Schiffe übernahm oft der Werftschlepper SATURN.

Im Laufe der Zeit wurde der Reparaturaufwand dieses schon sehr betagten Arbeitsschiffes immer größer, so dass sich die Werftleitung 1978 entschloss, die SATURN auszumustern. Vor der Verschrottung konnte das Schiff aufgrund seines hohen Alters und seiner technikhistorisch interessanten Maschinenanlage gerettet werden. Da das Rostocker Schiffbaumuseum sich an einer Übernahme des »Veteranen« interessiert zeigte, kam es recht bald zu einer entsprechenden Vereinbarung zwischen Werft und Museum. Mit Datum vom 1. Oktober 1979 wurde das Schiff dann als Schenkung des VEB Warnowwerft mit der Inventar-Nr. SB 395/O als Eigentum des Rostocker Schiffbaumuseums registriert.

Als Museumsschiff in Rostock

Der Schlepper war eines der letzten voll genietet und mit Dampf betriebenen Schiffe innerhalb der Seewirtschaft der DDR. So war der Erhalt des Schiffes für die Nachwelt und die Übernahme durch das Rostocker Schiffbaumuseum eine fast zwangsläufige Folge der Ausmusterung. In den ersten Jahren der musealen Nutzung wurde der Schlepper als schwimmendes technisches Denkmal neben dem Traditionsschiff Typ »Frieden« aufliegend erhalten. Für Museumsbesucher war das Schiff aber aus Sicherheitsgründen nicht begehbar. Der allgemeine Zustand war mittlerweile als recht bedenklich zu bezeichnen. Eine notwendige Grundsanierung war nicht möglich, solange sich das Schiff im Wasser befand. 1987 schließlich musste das ehemalige Arbeitsschiff zur konservatorischen Sicherung an Land gesetzt werden. Hierzu wurde vor dem Traditionsschiff ein Betonfundament als Pallung errichtet und der Schlepper mit Hilfe eines Schwimmkrans aufs Trockene verbracht.

Die weitgehend im Original erhaltene Dampfmaschine des Schiffes befand sich 1995 in einem Zustand, der eine Restaurierung sinnvoll erscheinen ließ. So entschloss man sich 1996 zu einer Totaldemontage der Antriebsanlage mit anschließender fachgerechter Restaurierung durch eine AB-Maßnahme. Ziel war die Präsentation der Dampfmaschine außerhalb des Schiffes, um den Besuchern das Herzstück des Schiffes, das wegen der beengten Platzverhältnisse im Maschinenraum nie hätte gezeigt werden können, nahe zu bringen. Dies geschah dann ab 1997 in dem ehemaligen Kassenhaus des Museums vor dem Traditionsschiff, das zu einer Art Großvitrine umgebaut worden war und in dem die restaurierte Maschine zusammen mit einer zweiten Dampfmaschine den Museumsbesuchern präsentiert wurde.



Die auf Land gelegte SATURN war eines der ersten Großobjekte in der Freilichtausstellung des Rostocker Schiffahrtsmuseums. (Foto: Ronald Piechulek, Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock)

Als das Traditionsschiff mitsamt der Freilichtausstellung für die Zwecke und im Vorfeld der Internationalen Gartenbauausstellung IGA 2003 völlig umgestaltet wurde, mussten nicht nur das Traditionsschiff selbst, sondern auch die meisten Objekte und Fahrzeuge der Freilichtausstellung vorübergehend weichen. Nur der Dampfschlepper SATURN behielt wegen seiner massiven Beton-Pallung seinen alten Standort am Ufer der Warnow und wurde vor Eröffnung der Gartenschau mit einem neuen Anstrich versehen. Da diese Verschönerungsmaßnahme aber nur oberflächlich und konservatorisch unzureichend ausgeführt worden war, musste 2005/2006 eine weitere grundlegende Restaurierung des Schiffes vorgenommen werden. In diesem Zusammenhang wurde auch der hölzerne Teil des Fahrstandes komplett erneuert und die bisher im Museum gezeigte Dampfpeife des Schleppers wieder an ihrem ursprünglichen Standort hinter dem Führerstand montiert.

Anhang

Aufruf!

An alle Eigentümer und Besitzer von Schiffen der Transportflotte einschließlich Schlepper, Fahrgastschiffe usw. in Mecklenburg-Vorpommern!

Betr.: Verlängerung der Fahrausweise.

Für die Binnen- und Küstenschiffahrt wird die Gültigkeitsverlängerung der Ausweise für die Schiffe der Transportflotte zum Befahren aller Wasserstraßen in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands in der Zeit vom 20.1. bis 10.2.1947 vorgenommen. Hierbei wird auch über die weitere Verwendung der Fahrzeuge, die bisher noch nicht oder rot registriert waren, neu entschieden.¹⁵ Die Verlängerung der Gültigkeit der Fahrausweise sowie die Nachregistrierung findet in Mecklenburg-Vorpommern¹⁶ wie folgt während der Geschäftsstunden statt:

Schwerin: WSD¹⁷, Wilhelm-Pieck-Straße 10,

Rostock: WSA¹⁸, Koßfelder Straße 20,

Stralsund: WSA, Frankendamm Nr. 40,

Waren: WSA, Kaiser-Wilhelm-Allee 20,

Anklam: Arbeitsgemeinschaft Binnenschiffahrt (AGB), Silostraße 4,

Demmin: AGB, Rosestraße 13,

Dömitz: AGB, Karl-Marx-Straße 17.

Alle Schiffseigner oder Schiffsführer müssen ihre Fahrzeuge umgehend, ohne Rücksicht auf den technischen Zustand bei der nächstgelegenen Registrierungsstelle anmelden. Neben dem Schiffspass (Fahrausweis) sind die Besitzpapiere und das Fahrtenbuch vorzulegen. Wer noch kein Fahrtenbuch besitzt, hat solches bei dieser Gelegenheit anzufordern. Wasserstraßendirektion Mecklenburg-Vorpommern.

gez. Petersen

Bei dieser Anmeldung ist im Zuge der Entnazifizierung mitzuteilen, ob die Eigentümer des Fahrzeuges der NSDAP oder einer ihrer angeschlossenen Gliederungen angehört haben. Im Verneinungsfalle ist eine diesbezügliche behördliche oder eidesstattliche Erklärung vorzulegen. Nach dem 15. Februar d.J. dürfen Fahrten ohne gültigen Ausweis nicht mehr durchgeführt werden.

Schwerin, den 16. Januar 1947¹⁹

Technische Daten:

Schiffstyp:	Hafenschlepper
Baujahr:	1907/08
Bauort:	Hamburg
Reederei:	Gebrüder Wulff, Hamburg Herbert Tibow, Stettin
Bauwerft:	Schiffswerft & Maschinenfabrik AG (vorm. Janssen & Schmilinsky)
Länge über alles:	16,04 m
Breite über alles:	5,20 m
Seitenhöhe:	2,45 m
Tiefgang (voll beladen):	2,05 m
Tiefgang (heute):	1,71 m
Höhe:	2,12, m
Höhe Schornstein:	3,25 m
Geschwindigkeit:	6 kn
Tragfähigkeit (tdw):	26,0 t
Maschinenanlage bei Indienststellung:	Dampfmaschine, erbaut bei Janssen & Schmilinsky 1908, Nr. 658
Typ der Antriebsmaschine:	Zweizylindrige Expansionsdampfmaschine
Antriebsleistung:	140 PSI / 103 kW
Kessel:	Dampfkessel, erbaut bei Janssen & Schmilinsky 1908, Nr. 571
Betriebsdruck:	12,5 atü
Heizfläche:	31,5, m ²
Rostfläche:	0,71 m ²
Besatzung:	4 Personen: 1 Schiffsführer, 1 Maschinist, 1 Heizer, 1 Decksmann

Quellen und Literatur:

- Kopien von Akten aus folgenden Archiven und Behörden im LAROV HGW, Akte Herbert Tibow Erben, AZ: 06/93/005AW/021d:
- Landeshauptarchiv Schwerin;
 - Landesarchiv Greifswald;
 - Landkreis Uecker-Randow, Kreisarchiv, Pasewalk;
 - Zentrales Ausgleichsamt Bayern, Außenstelle Bad Aibling.
- Hansestadt Rostock, Denkmalliste der Hansestadt Rostock. In: Rathaus Intern Nr. 1/1993, Rostock 1993.
- Schiffahrtsmuseum Rostock, Archiv, Kartei »Maritime Denkmale«.
- Manfred Grunert: Die Technische Flotte der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock 1945-1995. (= Schriften des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock, Bd. 6). Rostock 2000.
- Jürgen Kuhlmann: Hafenschlepper SATURN, Baujahr 1908. In: Modellbau heute, Heft 7, 1990.
- Christian Ostersehlte: Von Howaldt zu HDW. 165 Jahre Entwicklung von einer Kieler Eisengießerei zum weltweit operierenden Schiffbau- und Technologiekonzern. Hamburg 2004.
- Ronald Piechulek: Rostocks Maritime Denkmale. In: 777 Jahre Rostock. Neue Beiträge zur Stadtgeschichte. (= Schriften des Kulturhistorischen Museums in Rostock). Rostock 1995, S. 265-278.

Anmerkungen:

- 1 Schreiben LAROV HGW an das Schiffbau- und Schiffahrtsmuseum Rostock vom 17. Juni 2005. Dieser Entscheidung vorausgegangen waren langwierige Recherchen des Landesamtes zum Verbleib des in der DDR verbliebenen Eigentums der Antragstellerin Erna Tibow. Im Zuge dieser Recherchen stieß man in der Greifswalder Behörde auf den Schlepper des Rostocker Schiffahrtsmuseums. Hier konnte man dem Landesamt bestätigen, dass es sich um das gesuchte Schiff handeln könnte. Nach Abgleich aller vorliegenden Informationen ist nun davon auszugehen, dass es sich bei dem Rostocker Museumsobjekt um eines der Fahrzeuge aus dem Firmenbesitz des Herbert Tibow handelt.
- 2 Ich danke Frau Giese vom LAROV HGW für die Möglichkeit der Einsichtnahme in die betreffende Akte und das Anfertigen entsprechender Kopien.
- 3 Ostersehlte: Von Howaldt zu HDW, S. 283.
- 4 Im Stettiner Telefonbuch von 1938 wird die Firma Herbert Tibow mit »Personen- u. Schleppschiffahrt, Lastwagenfuhrbetrieb« bezeichnet. Um 1944 wurden ca. 25 Personen als Stammpersonal und ca. 35 bis 40 »unständige Hafentarbeiter« beschäftigt.
- 5 Zum Zeitpunkt der Zeugeneinvernahme am 8. April 1948 besaß Tibow nach Aussage eines ehemaligen Mitarbeiters noch drei Schiffe: *der MARS läuft in Saßnitz, der SATURN in Wollgast [sic!]. Wo der Kahn von 500 Tonnen läuft, ist mir nicht bekannt* (LHAS, Sign. 6.11-11, Nr. 3053).

- 6 Aus den Akten geht nicht hervor, seit wann und an wen Erna Tibow die Schiffe »verliehen«, d.h. verchartert hatte.
- 7 Die 1884 gegründete Stadtwerft Stralsund war der Rechtsnachfolger der »Schiffs- und Bootswerft Albert Dornquast & Sohn, Stralsund«. Die Werft befand sich zunächst auf dem Festland neben der Staatswerft. Nach dem Bau des Rügendamms und der Befestigung des ausgebaggerten Bodens hinter der Klappbrücke über den Ziegelgraben verlegte sie ihren Betrieb dorthin. Die Stadt Stralsund als Eigentümerin der neu entstandenen Flächen übergab das Gelände gegen Erbbaurecht an die Firma, die dort dann Hallen, Schuppen, Wohnbaracken sowie Brücken, Spundwände und Dalbenanlagen errichtete und zwei alte Slipanlagen wieder neu aufbaute. *Im April 1945 verlagerte der Besitzer den Betrieb unter Mitnahme verschiedener Werkzeuge und Maschinen, außerdem wurde der Betrieb geplündert.* Im Juni 1945 übernahm die Stadt Stralsund den Betrieb, der dann im April 1947 landeseigen wurde (Angaben aus dem Revisionsbericht vom September 1947, LHAS).
- 8 Ob es sich hierbei um die der Fa. Tibow gehörenden Stettiner Schiffe oder namensgleiche Fahrzeuge handelt, geht aus den Akten im LHA Schwerin nicht hervor.
- 9 Die NSDAP-Mitgliedschaft wurde übereinstimmend, allerdings von den von der Polizei einvernommenen ehemaligen Beschäftigten der Firma Tibow bestätigt.
- 10 Diese Tatsache wirft die Frage auf, ob nicht nur Erna Tibow, sondern auch die ehemaligen Angestellten der Fa. Tibow zusammen mit »ihren« Schiffen nach Neukalen gekommen sind.
- 11 SMAD = Sowjetische Militäradministration in Deutschland.
- 12 Es ist nicht klar, ob Tibow seine Firma wirklich jemals nach Stralsund verlagert und dort ein Gewerbe angemeldet hat. Die lokalen Adressbücher aus dieser Zeit und einschlägige Register im Stadtarchiv enthalten keine entsprechenden Einträge oder Hinweise.
- 13 Noch 1966 benutzte Tibow für seinen Schriftverkehr Briefbögen mit dem Briefkopf *Herbert Tibow Reederei*.
- 14 Die DSU wurde am 1. Oktober 1949 als volkseigener Transport-, Umschlag- und Lagerbetrieb gebildet. Sie hatte den Auftrag, den Personen- und Güterverkehr auf den Wasserstraßen der DDR sowie den Güterumschlag und die Güterlagerung durchzuführen. Außerdem erhielt die DSU das alleinige Befrachungsrecht für die DDR-Binnenschifffahrt.
- 15 Nach den Fahrzeugzählungen wurden jeweils verschiedenfarbige Kennzeichnungen verteilt.
- 16 Mit einer Amtlichen Bekanntmachung wurde ab dem 26. März 1947 die Verwendung des Ausdrucks »Mecklenburg-Vorpommern« untersagt. Fortan waren nur noch die Bezeichnungen »Mecklenburg« oder »Land Mecklenburg« erlaubt.
- 17 WSD = Wasserstraßendirektion.
- 18 WSA = Wasserstraßenamt.
- 19 Dieser »Aufruf« erschien u.a. in der Tageszeitung »Der Demokrat« vom 22. Januar 1947.

The Four Lives of a Steam Tug

Summary

In June 2005 the Hanseatic city of Rostock was informed by the "Landesamt zur Regelung offener Vermögensfragen Mecklenburg-Vorpommern" (Mecklenburg-Western Pomerania Regional Office for Settling Open Questions of Inheritance) in Greifswald that the steam-tug SATURN, which had been in a shipping museum for over 25 years, had been promised to the Munich-based heir of the person entitled to it because the latter had since died. This occurrence presented an occasion to examine the previous history of the vessel.

The tug was built in 1907 at the Hamburg Schiffswerft und Maschinenfabrik AG for the local shipping company of the Gebrüder Wulff, and was given the name GEBR. WULFF IV. It was a typical small tug of the type frequently used in harbours at that time.

Before World War II the tug was sold to Stettin. A ship-owner by the name of Herbert Tibow had purchased the vessel. In January 1945 the ships from the Tibow company were loaded with army cargo and sent off in a convoy to Lübeck. In Peenestrom, the ships were confiscated by

Soviet troops. The owner, Herbert Tibow, was subjected to severe political persecution after the war and fled to the Federal Republic in 1953. The tugboat, left behind in the German Democratic Republic, was expropriated without compensation.

In Stralsund the vessel belonged to the few operational units available to the newly founded GDR in its establishment of a technical fleet, and performed numerous tug rescue operations over several years in the Stralsund region.

From 1955 the state-owned Warnow shipyard in Warnemünde was legally in charge of the tugboat. The vessel spent several years there before being taken out of service in 1979, mostly as a support tug for the floating crane GREIF on the Lower Warnow and in the Warnemünde region. The tug was one of the last fully riveted, steam-driven vessels in the GDR. As a result, preservation of the tug for posterity and its inclusion in the exhibits of the Rostock Maritime Museum was almost an inevitable result of its decommissioning.

In its early years at the museum, the tug was kept alongside the traditional ship TYP FRIEDEN as a floating technological monument. In 1987 it had to be put on land for conservational purposes. Today, the steam-tug SATURN is still an impressive exhibit in the open-air section of the Rostock Maritime Museum.

Les quatre vies d'un remorqueur à vapeur

Résumé

En juin 2005, la ville hanséatique de Rostock fut informée par le «*Landesamt zur Regelung offener Vermögensfragen Mecklenburg-Vorpommern*» (Ministère du règlement des affaires en suspens du patrimoine du Mecklenbourg-Poméranie) à Greifswald que le remorqueur à vapeur SATURN, qui se trouvait depuis 25 ans au Schiffbaumuseum (Musée de construction navale) venait d'être rendu aux héritiers vivant à Munich de l'ayant-droit, entre-temps décédé, d'après la loi sur le règlement des affaires en suspens du patrimoine. Ceci fut l'occasion de se tourner vers l'histoire de l'embarcation.

Le bateau fut construit en 1907 sur le chantier naval de Hambourg, Hamburger Schiffswerft und Maschinenfabrik, pour la compagnie d'armement Gebrüder Wulff (Wulff Frères) et reçut le nom GEBR. WULFF IV. Son type de construction révèle qu'il s'agit d'un plus petit remorqueur portuaire typique, comme il en existait un grand nombre à cette époque dans les ports maritimes.

Bien avant la Seconde Guerre mondiale, le remorqueur fut vendu à Stettin. L'acheteur en était Herbert Tibow. En juin 1945, les embarcations de la compagnie d'armement Tibow, chargées de matériel de la Wehrmacht, se mirent en route vers Lübeck en convoi. Les navires furent confisqués à Peenestrom par les troupes soviétiques. Après la guerre, le propriétaire Herbert Tibow fut soumis à une continuelle persécution politique et décida pour cette raison de prendre la fuite en République fédérale. Le remorqueur abandonné en RDA fut exproprié sans dédommagement.

À Stralsund, le bateau faisait partie du peu d'unités encore en état de naviguer que la RDA avait à disposition pour monter une flotte d'assistance technique, et il fut en service des années durant dans le district de Stralsund, en tant que remorqueur et renfloueur d'épaves.

Depuis 1955, le chantier naval VEB Warnowwerft (*Volkseigener Betrieb* – en RDA, entreprise nationalisée) de Warnemünde était l'ayant-droit du remorqueur. Il y resta de nombreuses années jusqu'à sa mise hors service en 1979, la plupart du temps comme remorqueur-assistant de la grue flottante GREIF sur la rivière Unterwarnow et le district de Warnemünde. Le remor-

queur était l'un des derniers navires totalement riveté et propulsé à la vapeur du secteur de l'économie maritime de la RDA. Sa mise hors service impliqua donc la conservation du bateau pour les générations futures et sa reprise par le Musée de la construction navale de Rostock en fut la conséquence logique.

Au cours des premières années muséales, le remorqueur fut entretenu comme un monument technique flottant, à côté du cargo de type «*Frieden*» de l'ex-RDA, le DRESDEN. Pour assurer sa conservation, sa mise à sec fut nécessaire en 1987. C'est encore aujourd'hui un objet impressionnant exposé en plein air au Musée de la construction navale de Rostock.