

Knut WACHTEL

26919 BRAKE
Januar 1997

Die deutsche Seeschifffahrt in den Jahren zwischen 1945 und 1951

Ein Besuch des Braker Schiffahrtsmuseum ist letztendlich der Auslöser gewesen, ein paar Fakten und Erinnerungen aus dieser Zeit zu Papier zu bringen. Zwar ist das Braker Museum spezialisiert auf die Oldenburgischen Unterweserhäfen.

Aber ich fand auch zwei Bremer Spuren. Einmal ein Bild vom D. „Vesta“ und eine „angebliche“ Medizinkiste vom D. „Olbers“, beides Schiffe der damaligen Dampfschiffahrtsgesellschaft „NEPTUN“ Bremen. Fast 40 Jahre fuhr ich bei dieser Reederei.

Der Dampfer „Vesta“ wurde während des Krieges durch Bombeneinwirkung in Bremen versenkt, nach dem Kriege gehoben und zum Motorschiff umgebaut und instandgesetzt. Von meiner alten Reederei erhielt ich eine Fotografie von M/S "Vesta" von der Probefahrt am 14.02.1951, eine Kopie erhielt das Museum. Auf diesem Bild fuhr das Schiff noch unter Stander „C“ und mit einer Nummer unter dem Namen.

Die Erinnerungen wurden wach, wie war das noch, vor fast einem halben Jahrhundert ?

Ich möchte den Versuch machen, die Verhältnisse der damaligen Zeit zu Papier zu bringen, vieles ist ja schon der Vergessenheit anheim gefallen.

Ich kann und will das nicht umfassend machen, mehr so eine Momentaufnahme. Der besseren Übersicht wegen, möchte ich das in vier, in sich geschlossenen Themen, behandeln.

- 1. Thema : Flaggenführung / Stander „C“**
- 2. Thema : Schiffsnummern / Beuteaufteilung**
- 3. Thema : Situation der Seeleute**
- 4. Thema : M/S „Olbers“ im Braker Hafen**

Sie werden sehen, zu jedem Thema habe ich ein persönliches Verhältnis, bezw ein Erlebnis. Das eigene Erleben wird untermauert mit persönlichen Unterlagen und mit Daten aus der Fachliteratur. Grundsätzlich werden die Verhältnisse in der damaligen sowjetischen Besatzungszone und der DDR nicht behandelt

Denjenigen, die damals auch zur See fuhren, möge diese Ausarbeitung Anregung sein, ihre Erlebnisse auch aufzuschreiben, insbesondere denke ich da an die Seeleute der heutigen neuen Bundesländer. Denn was dort geschah, war wohl noch schlimmer als bei uns.

Knut Wachtel

Die deutsche Seeschifffahrt in den Jahren zwischen 1945 und 1951

1. Thema : „Flaggenführung / Stander „C“

Nach der bedingungslosen Kapitulation am 08.05.1945 herrschte bis zum 12.11.1946 eine rechtlose Zeit, die Flaggenführung betreffend.

Am 12.11.1946 trat das Gesetz Nr.39 des Alliierten Kontrollrates in Berlin in Kraft.
An diesen Tag wurde der Stander „C“ eingeführt, als „Erkennungsflagge“

Was waren die Folgen und Konsequenzen ?

Alle Schiffe, die bei Kriegsende in deutschem Besitz waren, alle Ankäufe, alle Prisen- und Beuteschiffe, also alles, was irgendwie unter deutscher Kontrolle stand und noch schwamm, war der Alliierten Kontrollbehörde unterstellt, sofern sie nicht schon als Kriegsbeute und Prisen abgeliefert worden waren.
Diese Schiffe sollten nun kenntlich gemacht werden.

Vorweg, die SIGNALFLAGGE „C“ ist nach internationalem Brauch und Recht die PRISENFLAGGE.

Im Gesetz Nr. 39 war peinlich genau festgelegt, wie, was, zu sein hatte.
Eine „Flagge“ sollten die Deutschen nicht haben, also aus der ansonsten rechteckigen Flagge „C“ wurde an der Kante, gegenüber der Flaggenleinenseite, ein Dreieck herausgeschnitten.

Schon hatte man statt einer Flagge einen Stander.

Um ganz korrekt zu sein, es ist dann ein Doppelstander.

Dieser Stander wurde nun „Erkennungsflagge“ genannt.

Weiter wurde bestimmt:

Diese „Erkennungsflagge“ sind keine Ehrenbezeichnungen zu erweisen, und sie ist nicht zum Gruß von Kriegs- oder Handelsschiffen irgendeiner Nation zu dippen.

Den Stander „C“ hatten später auch alle Schiffe zu führen, die gehoben, repariert und neu gebaut wurden.

Später, als „deutschen“ Schiffen erst die beschränkte, dann generell, die Auslandsfahrt gestattet wurde, waren diese Schiffe praktisch rechtlos.

Es gab keine staatlichen Rechte und keinen Schutz oder Hilfe durch diplomatische Vertretungen.

Vergessen hatte man aber das Material zu bestimmen, aus dem die „Erkennungsflagge“ sein hatte.

Als „Sparmaßnahme“ konnte man bald auf vielen Schiffen am Flaggenstock oder achtern auf dem Ruderhaus, senkrecht festgeschraubt, Blech statt Fahnentuch sehen.
Blech zerfleddert nicht so schnell wie Fahnentuch im Wind.

Am **23.05.1949** trat das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland in Kraft.

Am **20.09.1949** Bildung der Bundesregierung, mit noch eingeschränkter Souveränität.

Erst knapp 2 Jahre später, am **09.02.1951**, wurde das Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe verkündet.

14 Tage später , am 23.02.1951, wurde durch den damaligen Bundesverkehrsminister Seebohm der Flaggenwechsel vollzogen.
Zuerst in Hamburg auf dem Slomanschiff „Messina“.
Ein paar Stunden später, dann in Bremen, auf dem Argoschiff „Adler“

Die Ära „Erkennungsflagge“ hatte damit ihr Ende.
Wir hatten wieder eine Nationalflagge mit all ihren Rechten.
Zur Erinnerung, sie dauerte vom 12.11.1946 bis zum 23.02.1951.

Der Tag dieses Flaggenwechsels ist mir noch gut in Erinnerung.

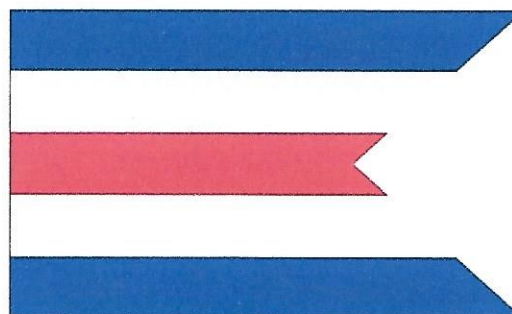
Im Bremer Europahafen lagen M/S „ADLER“ und M/S „FALKE“ der Argo – Reederei
zum Flaggenwechsels Heck an Heck.

Distanz keine 2 Meter.

Der Flaggenwechsel wurde auf beiden Schiffen synchron vorgenommen.

Ein junger Leichtmatrose auf M/S „FALKE“ durfte die Flaggenleine handhaben,
und der war ich.

Ist Grund genug, sich mit dem o.g. Thema zu beschäftigen.



Und so sah der Stander „C“ aus !

Die deutsche Seeschifffahrt in den Jahren zwischen 1945 und 1951

2. Thema : Schiffsnummern / Beuteaufteilung

Die Beute der Alliierten wurde nach dem Kriege aufgelistet, jedes Schiff mußte seine Listennummer unter dem Schiffnamen am Steven führen.

1945 auf der Jalta-Konferenz wurde in einem Geheimabkommen die Wegnahme der gesamten deutschen Restflotte beschlossen. (Die Rahmenbedingungen)

Im Potsdamer Abkommen, Herbst 1945, einigte man sich auf die Formel :

< Die deutsche Handelsflotte, die den 3 Mächten ausgeliefert worden ist, soll, wo immer sie sich befindet gleichmäßig zwischen der UdSSR, dem UK und den USA verteilt werden. >

Die Tripartite Merchand Marine Commision (TMMC)

((Dreimächte Handelsmarine Kommission)) erarbeitete die Durchführungsbedingungen und die Tripartite Naval Commision (TNC) führte sie aus.

Vordergründig wurde argumentiert : Ausgleich für die alliierten Verluste.

Ein Agrarland, (Morgenthau lässt grüßen), benötigt keine Handelsschifffahrt.

Erst viele Jahre später wurde bekannt, das es im Grunde letztlich nur darum ging, **den Wettbewerb deutscher Reeder nach dem Kriege auszuschalten !**

Dazu gehörte auch der deutsche Schiffbau nach dem Kriege, er wurde verboten.
Dies als kleine Einführung zu diesem Thema.

Im Herbst 1945 wurde also die „Beuteliste“ angefertigt, darin war alles aufgeführt, was noch schwamm, was noch ein Schiff werden sollte und was unter Wasser lag.
Jedes Objekt bekam seine TNC Nummer.

Zum großen Erstaunen der deutschen Seite wußten die Engländer erstaunlich gut, wo welches Schiff zu finden war.

Die Liste wurde nun gesplittet, einmal wurde aufgeführt was letztendlich abgeliefert werden mußte, zum anderen was den Deutschen für ihre Küstenfahrt bleiben sollte.
Das waren ca 200.000 tdw. (Kleine und kleinste Uraltonnage)

In den Wirren der damaligen Zeit blieb es nicht aus, das man zwar ein Schiff aufgelistet hatte, aber nicht eindeutig sagen konnte,
was damit zu geschehen hatte, aus was für Gründen auch immer.

Diese Objekte bekamen ein großes „X“ vor ihre Nummer.

Dazu gehörten auch die Objekte der Unterliste „Sunken Ships“, also der Wracks.

Dann gab es noch die deutschen Prisen- und Beuteschiffe, auch X-Kandidaten, oder Schiffe, die aus Danzig oder den baltischen Staaten stammten.

Alle mit dem „X“ gekennzeichneten Objekte standen bis 1951 unverändert zur Disposition der Besatzungsmächte.

Aber es wird ja bekanntlich nichts so heiß gegessen, wie es gekocht wird!

Je mehr sich das Verhältnis West / Ost abkühlte,
je mehr Ausnahmen und Zugeständnisse wurden von den Besatzungsmächten gemacht,
wenn auch nur ganz zögerlich im Anfang.

Der Koreakrieg tat ein übriges.

Das Potsdamer Abkommen erlaubte Ende der 40er Jahre sogar den Neubau von
Handelsschiffen, 1500 BRT, 12 Knoten und Dampfmaschinen mit Kohlefeuerung.
Nach und nach wurden die Knebel gelockert, und es dauerte noch ein paar Jahre
bis alle Beschränkungen zu Makulatur wurden.

Bis zu dem Tag, als deutsche Schiffe die Bundesflagge setzen durften,
mußten alle Schiffe, die einmal eine TNC-Nummer bekommen hatten,
dieser Nummer unter dem Namen führen, auch die Neubauten!

OMGUS = Office of the Military Government United States

Bei den sogenannten OMGUS-Schiffen handelte es sich ausschließlich
um die Beuteschiffe der US Navy.

Die meisten dieser Schiffe waren Eigentum der deutschen Kriegsmarine,
es waren Schlepper, Leichter, Lagerschiffe, Werkstattschiffe und Hilfsschiffe
Letztendlich wurden 55 Fahrzeuge mit 22075 BRT von den Amerikanern
nicht in Anspruch genommen.

Das heißt, sie konnten damit nichts anfangen.

Mit Dieselmotoren als Hauptantrieb hatten und haben die Amerikaner nichts am Hut.
Sie verblieben in deutschen Häfen und wurden in Bremerhaven und Bremen zusammen-
gezogen.

Bremen und Bremerhaven war damals die amerikanische Enklave
in der britischen Besatzungszone.

Bei 16 OMGUS-Schiffen mit 15127 BRT handelte es sich aber um Frachtschiffe,
die zum Teil noch Eigentum deutscher Reeder waren,
aber bei Kriegsende bei der Kriegsmarine als Hilfsschiffe (z.B. als Sperrbrecher)
Dienst taten, sie galten daher als Kriegsschiffe.

Im Laufe der Zeit wurden sie deutschen Reedern, auf Charterbasis, zur Bewirtschaftung
überlassen. Sie wurden wieder zu Frachtschiffen umgebaut,
es waren beileibe nicht die schlechtesten Schiffe.

Und diese Schiffe trugen nun eine andere Art von Nummer, die OMGUS-Nummer,
US 1 bis US 16.

M/S „Minerva“ und M/S „ZEUS“ der D.G. „Neptun“ Bremen fuhren unter der
Reichskriegsflagge als Sperrbrecher.

Am 14.05.1948 konnte die Reederei die beiden Schiffe von der OMGUS chartern.

Sie wurden zurückgebaut und erhielten am 24.11.1948 ihre Betriebserlaubnis

M/S „MINERVA“ trug die OMGUS-Nummer US 16

M/S „ZEUS“ mit der OMGUS-Nummer US 15

Erst am 28.08.1953 konnte die Reederei die Schiffe zurückkaufen.

Mein persönlicher Bezug zu diesen beiden Schiffen :

Am 24.03.1953 musterte ich als Matrose auf M/S „Minerva“ an.

Anfang September 1953 übermalte ich das „US 16“ unter dem Schiffsnamen am Bug.

M/S „Zeus“ war 1964 mein erstes Schiff als Kapitän.

Der Versuch einer Bilanz der Verluste an deutscher Tonnage.

Von der deutschen Restflotte von noch ca. 1,5 Millionen BRT bei Kriegsende, waren im Frühjahr 1951 nur noch 229438 BRT übriggeblieben, die in deutschem Besitz oder Regie waren.

	Schiffe	BRT
Verbliebenes Resteigentum	124	79956
Ehemalige X-Schiffe	42	20639
Liste gesunkener Schiffe	35	71975
Ehemalige KM Schiffe , OMGUS-Schiffe	43	35772
Rückkäufe, Rückgaben	12	21096
	256	229438

Die Verteilung der weggenommenen Tonnage, Stand Frühjahr 1951
(Die letzten 36 Schiffe mußten noch im !! Juni 1950 !! abgeliefert werden.)

Land	Anspruch auf verfügbare deutsche Tonnage in BRT	Zuteilung und abgeliefert in BRT
Albanien	-	1756
Vereinigte Staaten	136787	44077
Australien	1458	1279
Belgien	10209	13915
Kanada	10900	10797
Dänemark	16811	26795
Ägypten	1765	1923
Frankreich	58952	60162
Großbritannien	353406	381463
Griechenland	38303	47329
Indien / Pakistan	1842	-
Norwegen	77835	87231
Neuseeland	1075	1418
Niederlande	50585	55615
Südafrika	1017	-
Jugoslawien	6601	32944
Insgesamt	767604 BRT	767604 BRT

Der ursprüngliche Plan, die Restflotte unter den 3 Großen zu verteilen, ging nicht in Erfüllung.

Außerdem wurden vom 14.08.1945 bis zum 04.06.1948 insgesamt 32 Schiffe mit 116900 BRT und 169551 tdw mit Gasmunition versenkt.

Damit endet dieses Thema.

Die deutsche Seeschifffahrt in den Jahren zwischen 1945 und 1951

3. Thema : Situation der Seeleute

Der 2. Weltkrieg forderte einen hohen Blutzoll von den Seeleuten.

Es ist eine Geschichte für sich selbst, wie die Überlebenden sich damals durch die Zeit schlagen mußten.

Trotz der hoffnungslosen Aussicht auf eine Wiederauferstehung der deutschen Seeschifffahrt nach Kriegsende, kamen doch erstaunlich viele junge Menschen zur Seefahrt.

Trotz aller Schikanen in den ersten Jahren, durch die englische Besatzungsmacht und die Umstände in jener Zeit.

In der Anlage sind die Kopien einiger Dokumente aus der Zeit.

1949 war es relativ einfach ein Seefahrtbuch zu bekommen, aber es war nichts wert ohne zwei Bescheinigungen, (Siehe auch die Anlagen) Die konnte man nur in Hamburg bekommen, bei unseren englischen Besatzern.

1.) Das Sicherheitszertifikat. Es war wohl das wichtigste von allen Bescheinigungen.

Es bescheinigte, das der Inhaber keine NS- Vergangenheit hatte, und somit auf die Menschheit losgelassen werden konnte.

Als noch nicht 15jähriger hatte ich da keine Probleme, aber viele ältere Seeleute hatten da doch erhebliche Schwierigkeiten, und wenn es nur die Mitgliedschaft in der Reichsarbeitsfront gewesen war.

Das Verfahren wurde sehr strikt gehandhabt.

2.) Bei der nächsten Behörde bekam man dann das s.g. „Permit“, dadurch erhielt das Seefahrtbuch den Status eines „Ausweispapieres“ und eines „Ausreisevisums“. Deutsche, international gültige, Ausweise oder Pässe gab es damals nicht.

Jede An- und Abmusterung mußte noch bis zum 23.03.1951 durch einen British Passport Officer Germany (BZ) genehmigt werden.

Das waren die Voraussetzungen um zur See zu fahren zu dürfen.

Und wie sah es damals an Bord aus ?

Da möchte ich nur aus eigener Erfahrung berichten.

Vor Anmusterung war der Gang zum „Heuerstall“ angesagt, Höflichkeit war ein Muß, viele freie Stellen gab es ja nicht.

Und da konnte eine Vermittlung schon mal dauern.

Und was regelte das Bordleben, rein rechtlich gesehen ?

1.) Die Seemannsordnung von 1902 ! (In jedem Seefahrtbuch der damaligen Zeit)

2.) Der Heuertarifvertrag.

3.) Die Speiserolle, (Als Kopie in der Anlage).

4.) Bezahlter Urlaub: 2 Tage pro Monat, für Jugendliche unter 18 Jahren gab es 3 Tage.

Und wie sah die Praxis aus ?
Seemannsordnung, aus dem Kaiserreich,
auf Obrigkeit und Disziplin ausgerichtet,
mit ein paar sozialen Verbesserungen aus den 30igern Jahren.

Heute unvorstellbar, wie vieles damals ganz einfach war, z.B. eine Kündigung.
Ein Gewerkschaftler unserer Zeit würde auswandern,
wenn er heute damit umgehen müßte.

Der Heuertarifvertrag, 1949, als „Moses“, pardon als Schiffsjunge,
eine Heuer von 25,00 DM brutto, 19,75 DM netto.

Überstunden wurden reichlich gefordert und gemacht,
aber von vielen Eignern und Reedern nicht bezahlt.
Und der Urlaub wurde auch hin und wieder „vergessen“.
Claimte man das, konnte man sicher sein, sobald keinen Job wieder zu bekommen,
der Küstenklatsch funktionierte bestens.
Und wer wollte denn schon einen „Renitenten“ an Bord haben?

So, und das o.g. Permit kostete damals 5,00 DM, also 25% meiner Monatsheuer.
Ein Blick in den beiliegenden Heuertarifvertrag zeigt das damalige Verdienstniveau.

Die ebenfalls beiliegende Speiserolle (amtlich festgelegt) zeigt was dem Seemann denn so
jede Woche an Proviant zustand.

Die Verpflegung an Bord wurde auf den Schiffen unterschiedlich gehandhabt.
3 warme Mahlzeiten gab es nur auf den wenigsten Schiffen, auf einigen nur eine.

Meist wurden Brot, Fett, Wurst, Käse und Marmelade lt. Speiserolle
am Wochenanfang ausgegeben. Das war meist nach 2 bis 3 Tagen verbraucht.
Seeluft macht bekanntlich Hunger.

Und den hatte man öfters, also wie sah die Lösung aus ?

Man mußte die Augen offen halten, sehen, wo gab es etwas zu organisieren.
Der Schwarzmarkt blühte noch,
Ladungsfegsel, z.B. Getreide, hatte noch seinen Handelswert, im Ruhrgebiet gab es für einen
Sack voll, einen Bezugschein für Bergarbeiterschuhe, bester Qualität.
Die dann mit DM gekauften Schuhe waren in Dänemark für Dänenkronen
gut zu verkaufen, Fischkonserven und Schmalz waren billig.
Und ein paar Stück Kuchen schmeckten auch gut, auch wenn er altbacken war.

Dann gab es ja noch die Devisenbewirtschaftung, pro vollen Tag im Ausland gab
einen US Dollar zum Kurs von 4,20 DM ! DM wurde nicht angenommen.

Auf den Kümos, auf den ich anfangs fuhr, waren meist nur 3 Mann Besatzung an Bord,
inclusive des Kapitäns.

Meine Erfahrung : Mochte der „Alte“ gerne und gut essen,
litten die anderen beiden keine Not, ansonsten sah es gar nicht gut aus.

Und wie sah es sonst noch so aus ?

Bettzeug mußte selbst gestellt werden,

alle 2 Monate gab es einen frischen Strohsack.

Handtücher, Seife und Waschpulver usw nur auf eigene Rechnung.

Fließend Wasser - Fehlanzeige! Aber es gab eine Pumpe für Frischwasser.

Der ca. 500 ltr. fassende Trinkwassertank mußte bei jeder sich ergebender Gelegenheit in den Schleusen und im Hafen pützenweise gefüllt werden.

Von wegen Wassernehen, gab´s nicht !

Wasser zum Kochen, Körperpflege, Zeugwäsche und Backschaft, alles aus der Frischwasserpumpe.

Ein WC-Becken aus emailierten Guß,

ein Stahlrohr, das schräg nach unten am Heck ins Freie führte, ohne Rückschlagklappe.

Spülwasser mußte mit der Schlagpütz (Eimer) aufgeschlagen werde.

Auf See war es besser, das WC nicht zu benutzen, wenn der Seegang von achtern kam. Geheizt wurde mit Kohleöfen. Holz und Kohle zu besorgen machte keine Schwierigkeiten.

Rudermaschinen gab es auf den um die 150 to großen Schiffen natürlich nicht.

Das waren Handruder mit Schneckengetriebe, von Muskelkraft bewegt.

Man hatte aber schnell herausgefunden,

mit einem Minimum an Kraftaufwand die maximale Kursstabilität zu erreichen.

Wer das konnte, konnte jedes Schiff steuern, sein Leben lang.

Ein Kümo, auf dem ich als Decksjunge fuhr, war ein umgebauter Logger. Gutes Seeschiff.

Antrieb ein damals schon museumsreifer Einzylinder Glühkopfmotor dänischer Herkunft.

Wenn der kalt war, dauerte es bis zu 2 Stunden, bevor man ihn mit der Lötlampe soweit vorgeglüht hatte, daß er mit seinem Riesenschwungrad angeworfen werde konnte.

(so a´la Prinzip : LANZ-Bulldog)

Solange der lief, und solange die 2 Autobatterien

(aus einem deutschen Panzer ausgebaut !) noch Spannung hatten,

gabe es elektrisch Licht, 24 Volt, maximal 5 Watt pro Birne. Davon gab es 3 an Bord.

Ansonsten „Candellight“, sprich Petroleumlampen, inclusive der Navigationslaternen.

Petroleumlampen „putzen“, das kann ich heute noch aus dem ff.

Nach den damaligen „Gilde“- Vorschriften (den Schiffsversicherungen), mußte mindestens ein Segel an Bord und einsatzfähig sein. Und es wurde sogar manchmal benutzt.

Daher nannte man damals dieses Art von Schiffen auch Motorsegler.

Zum Patenterwerb benötigte man damals noch 2 Jahre Fahrzeit auf „Segelschiffen“ !

Das sind meine Erinnerungen an die 2jährige Fahrzeit auf Kümos.

.....

Als Leichmatrose wechselte ich danach zur Argo, Bremen.

Die Verhältnisse waren da schon anders,

aber Bettwäsche und Proviantausgabe waren wie gehabt.

3 warme Mahlzeiten waren üblich,

Qualität und Quantität ließen aber noch viele Wünsche offen.

Aber man konnte jede Woche einen „Koffer“ (das waren 50 gr Tabak und ein Buch Zigarettenpapier), hin und wieder eine Packung Zigaretten (Marke Senior) und sogar mal eine Flasche Bier zollfrei ergattern, wenn man die Gunst des „CHEF“- Stewards hatte.

Die Schiffe fuhren 12 Passagiere, guter Kontakt zum Koch war eine „Resource“, Appetit hatten wir immer.

Meine Kümo-Erfahrungen kamen mir insoweit zustatten, daß ich meinen Kollegen,
die von Anfang an nur auf Reedereischiffen gefahren hatten,
so einiges voraus hatte.

Nach 12 Monaten wurde ich zum Matrosen umgemustert.

Damals noch eine Kann-Vorschrift und alles ohne Prüfung und sonstigen Schnickschnack.

Aber das war nur zur Probe, nach der ersten „Fehlleistung“ gab es eine Verwarnung,
bei der zweiten war dann die Ummusterung zum Leichtmatrosen fällig.

Dieses System hatte etwas für sich, es motivierte und führte dazu,
sorgfältig und präzise zu arbeiten.

Und es prägte, und kam einem später als Offizier und Kapitän zugute.

Eine Anmerkung zur damaligen Matrosenbausbildung :

Zu dieser Zeit kamen die ersten sogenannten „Kadetten“
zur Ausbildung an Bord der „NABOB“ vom NDL
Das waren dann die ganz Schlaunen !
Nach dem Motto : Ihr Kümö-Jantjes ?!?!?

Damit endet dieses Thema.

Die von mir geschilderten Begleiterscheinungen sind selbst erlebt
und sie sind heute noch lebendig.

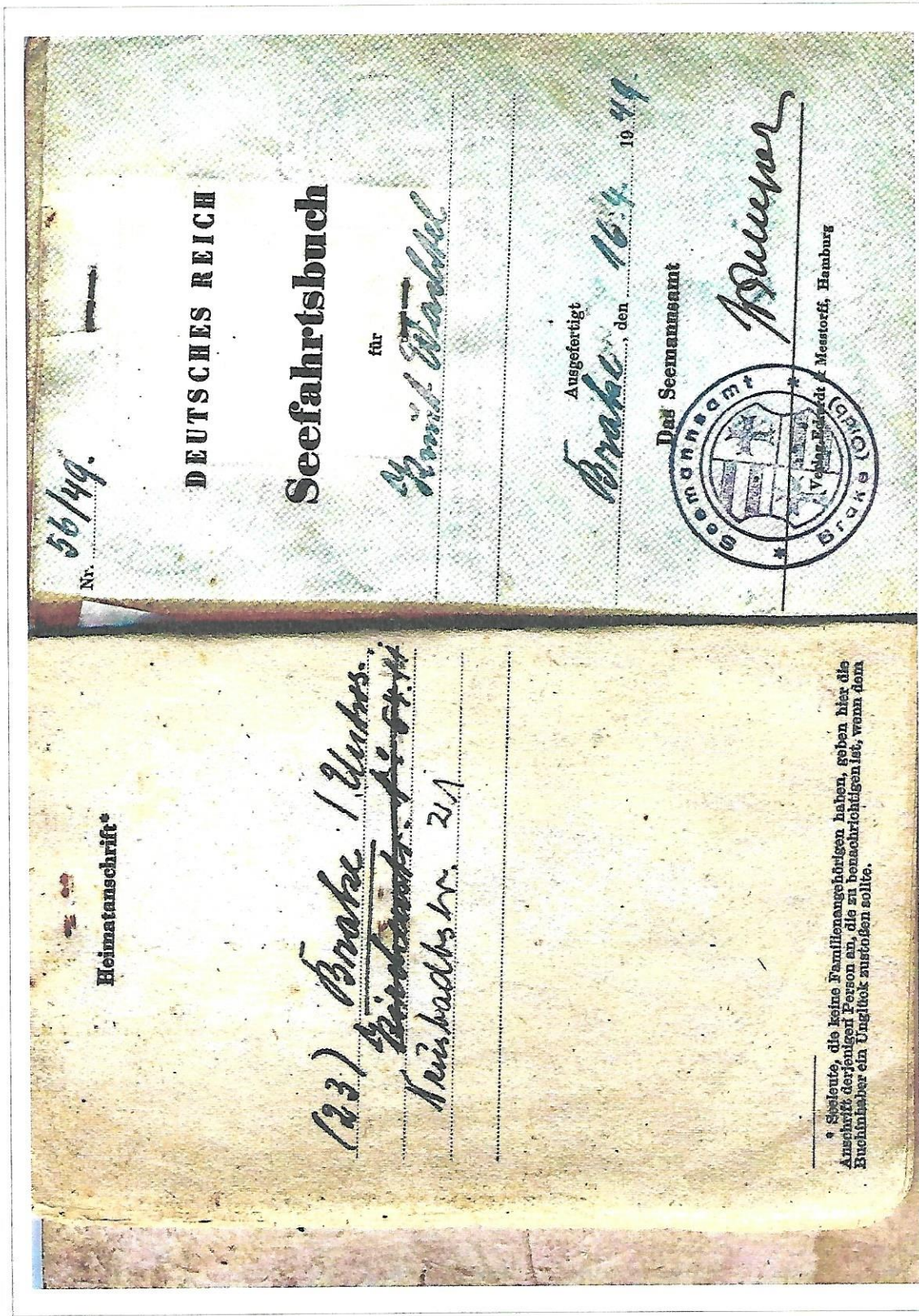
Und ich hoffe, das alle diejenigen, die damals auch zur See fuhren,
das diese Zeilen ihre eigene Erinnerung wachruft.

Allen anderen Lesern dieser Zeilen sei gesagt,
mit „Seefahrts - Romantik“ hatte das alles nichts zu tun, aber auch gar nichts.

Es war harte Arbeit, unter manchmal erbärmlichen Bedingungen.

.....

Es folgen 7 Anlagen zur Veranschaulichung dieser Ausarbeitung



Dieses Seefahrtsbuch ist ein Nachdruck der Seefahrtsbücher die vor der Machtergreifung 1933 in Gebrauch waren.
Im hinteren Teil enthält dieses Seefahrtsbuch die **SEEMANNSORDNUNG** vom 02.Juni 1902 !
Mit den Ergänzungen aus den Jahren 1903, 1904, 1927, 1929, und 1930.



Das Lichtbild ist spätestens nach einem Zeitraum von 5 Jahren zu erneuern; vorher ist es zu erneuern, wenn es unkenntlich oder unähnlich geworden ist.

Unterschrift des Inhabers:

M. Wachtel

Es wird bescheinigt, daß der Inhaber die durch das oben stehende Lichtbild dargestellte Person ist und die darunter bescheinigte Unterschrift eigenhändig vollzogen hat.

am 16. 4. 1944

Das Sechsmonat

M. Wachtel



WACHTEL

Bezeichnung des Inhabers

Vor- und Zunamen: KNOTT ERNST WILHELM

Geburtsort: Bremen / Unvers.

Wohnort: Bremen / Unvers.

Staatsangehörigkeit: Deutsch

Jahr und Tag der Geburt: 12. 5. 1934.

Haare: bräunl.

Augen: blau.

Besondere Kennzeichen: keine.

Ergebnis der Untersuchung auf:

Farbenblindheit: nein

Sehvermögen: gering

Hörvermögen: gering

Familienstand nach der Lohnsteuerkarte: verheiratet

EBE. 06.

Unterschrift des Inhabers:

M. Wachtel

Erste Versicherungseinheit:

100

Diese Seite beinhaltet alle persönliche Daten Gesundheitskarte o.ä. gab es nicht, die Eintragungen auf der rechten Seite, im unteren Drittel, war alles was erforderlich war.

Rentenversicherung

Der Inhaber dieses Buches nimmt an der Sozialversicherung nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften teil. Das Seefahrtsbuch dient als Ausweis darüber. Zur Vermeidung von Nachteilen sind Krankheitszeiten des Seemanns unter Vorlegung entsprechender Nachweise vom Kapitän auf Seite 5 dieses Buches einzutragen. Sozialversicherungskarten der Angestellten- und Invalidenversicherung, die sich im Besitz des Seemanns befinden, sind ihm vom Seemannsamt abzunehmen und der See-Berufsgenossenschaft — Seekasse — in Hamburg 11, Zippelhaus 5/6, zur Verwahrung einzusenden. Dies ist auf Seite 5 des Buches zu vermerken.

Alle Eintragungen, die das Versicherungsverhältnis betreffen, sind vom Buchinhaber genau zu prüfen und etwaige Beanstandungen sofort beim Seemannsamt geltend zu machen.

See. Karte ausgegeben

16.12.50



Vermerk

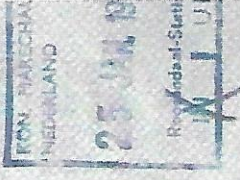
- a) über die Eintragungskarten a) Zippelhaus 5/6
- b) über Krankheitszeiten (Seite 4).

von Sozialversicherungskarte in Hamburg 11, Zippelhaus 5/6;

I. Anmerkung auf

Security clearance granted for the purpose of sailing foreign or interzonally by sea pending decision by F.O.C.B.N.G.

12/5/51
in order
K. B. N. G.



Die „Security clearance“ war erforderlich, um überhaupt mit einem Schiff zu See zu fahren.

Vermerk

Über den glaubhaft gemachten Verlust eines älteren Seefahrtsbuches, in solchen Fällen auch über die früheren Rang- und Dienstverhältnisse, die Dauer der Dienstzeit und die anzurechnende Beitragszeit für die Rentenversicherung.
 In Verlust geratene Seefahrtsbücher, die gefunden werden, sind, wenn sie dem rechtmäßigen Inhaber nicht ohne weiteres wieder zugestellt werden können, durch Vermittlung des nächsterreichten Seemannsamtes an die See-Berufsgenossenschaft in Hamburg 11, Zippelhaus 5/6, einzusenden. Das Seemannsamts, welches das Buch ausgestellt hat, ist zu benachrichtigen.

VOEGELIEN IN DE SCHEPEN

op het ...

Antwerpen, ...

Der Watergibout ...

23 NOV 1957

ANTWERP

INGELATEN LE ONISCHEPEN

van het ...

Antwerpen ...

17 SEP 1957

ANTWERP

CERTIFICATE OF CLEARANCE No. H 1799
 NOT VALID FOR OVERLAND TRAVEL
 NON VALABLE POUR VOYAGES PAR TERRE
 NICHT GULTIG FÜR ÜBERLANDREISEN

This holder of this Seaman's Book No. 56149
 Der Inhaber dieses Seemannsbuches Nr. 56149

Surname WACHTTEL
 Nom WACHTTEL

Christian Name KNUT
 Prénoms KNUT

Nationality GERMAN
 Nationalität GERMAN

is, subject to the following conditions, granted clearance to serve in vessels proceeding OVERSEAS.
 est, sous réserve des conditions suivantes, de servir dans les navires se rendant en MER.

CONDITIONS BEDINGUNGEN

1. NOT VALID FOR SIGNING ON/OFF WITHOUT ENDORSEMENT OF SEAMAN'S BOOK BY MARINE SECURITY/IMMIGRATION INSPECTOR.
 NON VALABLE POUR S'ENGAGER/DÉSENGAGER SANS ENDORSEMENT DU CARTE DE MARINE PAR MARINE SECURITY/IMMIGRATION INSPECTOR.
 NICHT GÜLTIG FÜR ANMELDEN/ABMELDEN OHNE EINTRAGEN/ABTRAGEN IM SEEMANNSBUCH DURCH MEERES- /IMMIGRATION INSPEKTOR.

2. THIS CERTIFICATE IS NOT A TRAVEL PERMIT.
 CE CERTIFICAT N'EST PAS UN PERMIS DE VOYAGE.
 DIESE BEFREIBUNG IST KEINE REISE-ERLAUBNIS.

Signature of Issuing Officer M. S. BRODIE
 Signature de l'officier livrant le certificat M. S. BRODIE

COMMISSIONING BOARD OFFICE
 ANTWERP

17 SEP 1957

Das „Certificate of Clearance“ war das wichtigste Dokument um überhaupt zur See fahren zu können. Jeder, der nur im Verdacht stand eine „braune Vergangenheit“ zu haben, wurde rigoros abgewiesen. Bei einem 15-jährigen konnte man davon aus gehen, „clean“ zu sein, so bekam ich es ohne Schwierigkeiten. Obwohl das Hemd auf dem Passbild mein „HJ“-Hemd war. Es war mein einzigstes, damals.

Inhaber ist angemustert als **Jungmann**
 auf Dampf-Segel-Schiff - Lustjacht
 Motor-Lichter **M/S Emma Diercks**
 Reeder: **W. Diercks**
 Unterscheid.-Signal: **DSHY** Br.-Raumgehalt cbm
 Helmthafen **Raum 6 m³**
 Registerhafen **Wille Sierdes**
 geführt von Kapitän **Hord. M. Gendree**
 Reise **Niederlande**
 für die Zeit **16.2.1950**

Der Dienstantritt erfolgt am **16.2.1950**
 Der Inhaber sind laut Musterrolle seit der letzten Abmusterung zuzüglich Invalidenversicherung anzurechnen (siehe Seite 4):
 für bescheinigte Krankheiten Wochen.
 Inhaber ist laut Vereinbarung — auf sein Verlangen — in der höheren seiner Dienststellung nicht entsprechenden Lohnklasse zu versichern.

Das Seemannsamt
 i. V. **W. Diercks**
 Die Abmusterung ist unterblieben, weil

Inhaber hat auf Dampf-Segel-Schiff - Lustjacht
 Motor-Lichter **Emma Diercks**
 Unterscheid.-Signal **DSHY** Br.-Raumgehalt cbm
 während der Reise von **16.2.50**
 nach **Arkt. + Ostberhafener**
 in der Zeit vom **30.12.50**
 bis zum **16.2.50**
 (Dienstzeit: **16** Monate **16** Tage)
 als **Jungmann** gedient.

Der Inhaber sind für die obige Zeit die gesetzlichen Sozialversicherungsbeiträge von der Heuer in Abzug gebracht worden.
Brahe, den **30.12.1950**.

Unterschrift des Kapitäns:
OTD Opreko

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.

Brahe, den **31.12.1950**

Das Seemannsamt
 Die Abmusterung ist unterblieben, weil

Auf der linken Seite wird die Auflage, jede Anmusterung durch die britische Besatzungsmacht genehmigen zu lassen, durch die senkrecht stehende Eintragung dokumentiert.

19.1.52: *Metrose*
14. *Schichtmaschine*

Inhaber hat auf *Exampregel* Schiff - *Kraftschiff*
Motor-*Leichter*

Falke III
Unterscheid.-Signal: *Br.* Raumgehalt *ebm*
während der Reise von *Br.*
Fahrt *Br.*

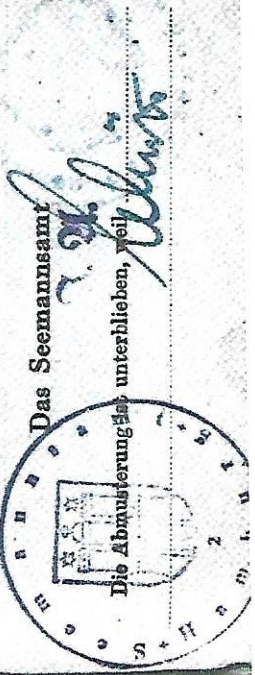
nach *Amstelveen*
in der Zeit vom *12. I. 51*
bis zum *8. III 1952*
(Dienstzeit: Monate *8. III* Tage)

Dem Inhaber sind für die obige Zeit die gesetzlichen Sozial-
versicherungsbeiträge von der Heuer in Abzug gebracht worden.

Unterschrift des Kapitäns:
J. J. J.

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte
Abmusterung hiermit vermerkt.
Hamburg, den *10. MRZ 1952*

Das Seemannsamt
Die Abmusterung ist unterlieben, weil *Br.*



Inhaber ist angemustert als *Seichtmaschine*

Falke III
Unterscheid.-Signal: *Br.* Raumgehalt *ebm*
während der Reise von *Br.*
Fahrt *Br.*

nach *Amstelveen*
in der Zeit vom *12. I. 51*
bis zum *8. III 1952*
(Dienstzeit: Monate *8. III* Tage)

Dem Inhaber sind für die obige Zeit die gesetzlichen Sozial-
versicherungsbeiträge von der Heuer in Abzug gebracht worden.

Unterschrift des Kapitäns:
J. J. J.

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte
Abmusterung hiermit vermerkt.
Hamburg, den *12. Jan. 1951*

Das Seemannsamt
Die Abmusterung ist unterlieben, weil *Br.*



Am 12.01.1951 existierte die Bundesrepublik Deutschland bereits.
Eine Anmusterung mußte immer noch von den britischen „Freunden“ genehmigt werden.
Das erledigte aber inzwischen der deutsche Wasserschutz.

31. Speiserolle

31. Speiserolle für die deutsche Seeschiffahrt einschl. Seefischerei
Gültig ab 1. Juli 1951* Wochenrationen pro Besatzungsmitglied

	Küche	Messe	Insgesamt	Bemerkungen
1. Fleisch	2800 g	—	2800 g	Die Fleischmahlzeiten sollen abwechslungsreich sein, wobei 400 g Rind- bzw. Hammel- bzw. Kalbfleisch = 325 g Schweinefleisch = 225 g Speck = 200 g Dosenfleisch als Tagesration gerechnet werden
2. Fette	200 g	500 g	700 g	Von der Messration müssen mindestens 250 g Butter sein. Schmalz rechnet im Verhältnis zu Fett 80 : 100
3. Fisch	500 g Frischfisch oder 300 g Räucherfisch oder Marinaden	—	500 g bzw. 300 g	Kann einmal wöchentlich als Hauptmahlzeit an Stelle von 400 g Fleisch gegeben werden (gilt nicht für die Hochseefischerei)
4. Brot	—	3500 g	3500 g	
5. Mehl	1050 g	—	1050 g	davon 30% Weizenmehl 500 g Brot = 350 g Mehl
6. Zucker	200 g	150 g	350 g	
7. Marmelade bzw. Kunsthonig	—	500 g	500 g	
8. Aufschnitt	—	250 g	250 g	
9. Käse	—	250 g	250 g	Fettgehalt nicht unter 30%
10. Eier	—	2 Eier	2 Eier	gegebenenfalls 25 g Trocken- volleipulver
11. Kartoffeln	8000 g	—	8000 g	
12. Hülsenfrüchte	500 g	—	500 g	
13. Nahrungsmittel	500 g	—	500 g	
14. Gemüse, frisch	3000 g	—	3000 g	oder 300 g Trockengemüse oder 2 Dosen Gemüsekonserven
15. Essiggemüse, Sauerkraut, rote Beete und Gewürzgurken	} nach Küchenbedarf; Sauerkraut ersetzt eine Gemüseahlzeit			
16. Früchte, frisch oder in Dosen oder Trockenobst	— 250 g	500 g —	500 g oder 250 g	
17. Bohnenkaffee Kaffee-Ersatz	— —	50 g 150 g	50 g 150 g	
18. Tee	—	30 g	30 g	
19. Dosenmilch	170 g	85 g	255 g	
20. Fruchtsaft	0,1 Ltr.	—	0,1 Ltr.	
21. Zwiebeln und Küchengewürze	verschiedenster Art nach Bedarf			

Der frische Proviant und das Essen sollen möglichst Klima und Jahreszeiten angepaßt werden. Für das Maschinenpersonal ist während der Wache nach Bedarf Hafer- oder Gerstengrütze in Wasser als Getränk zu geben.

Fette, Marmelade, Aufschnitt und Käse wurden jeden Sonnabend ausgegeben.
 Jeder hatte ein abschließbares Fach in der Messe, auch Starenkasten genannt, zur Aufbewahrung

Die deutsche Seeschifffahrt in den Jahren zwischen 1945 und 1951

4. Thema : M/S „OLBERS“ im Braker Hafen

Die Schiffe der D.G. „NEPTUN“ waren immer recht seltene Gäste im Braker Hafen.
Mit einer Ausnahme, dem M/S „Olbers“, fast 3 Jahre lag es im Binnenhafen.

Das am 26.09.1926 von den Deutschen Werken in Kiel an die Reederei abgelieferte Schiff brannte in der Nacht vom 18. auf den 19.08.1944 durch Brandbombeneinwirkung.

Die Mittschiffsaufbauten und das Achterschiff brannten aus.

Maschinenanlage und die Luken und das Vorschiff blieben intakt.

Vom 04.12.1944 bis zum 07.11.1947 lag es Lagerschiff im Braker Binnenhafen.

Für einige Freunde und mich, alle so um die 13, ein idealer Abenteuerspielplatz.

War zwar verboten, das machte die Sache jedoch um so reizvoller.

Ein Wachsmann der „Neptun“ residierte im Vorschiff,

fuhr aber jeden Abend um 1700 Uhr mit dem Zug nach Rodenkirchen.

Er war aber trotzdem unser Freund, in seiner Begleitung durften wir zuschauen,
wie in regelmäßigen Abständen die Hauptmaschine
und die Hilfsdiesel durchgefahren und abgeschmiert wurden.

Das Schiff war ein Lagerschiff.

Erst nachdem wir unser „großes Indianer Ehrenwort“ geleistet hatten,
keinem Menschen zu erzählen, was wir dort sehen würden,
durften wir ihn auch dahin begleiten.

Das sei ein großes Geheimnis, wir glaubten es damals zwar nicht,
aber er hatte recht, wie sich später herausstellte.

Und was war in den Laderäumen ?

In Luke 1 stand ein „Riesen“- Diesel.

In Luke 3 und 4 waren 4 kleinere Diesel.

Das Schiff hatte noch eine Restladung Kali oder Salz. Die Ladung war plan gemacht worden,
mit Persennige abgedeckt, Holzlager unter den Maschinen.

Alle 5 Diesel wurden von Zeit zu Zeit mit Öl abgerieben, um sie zu schützen und
gebrauchsfähig zu halten. Es waren ja „fabrikneue“ Maschinen.

Dabei durften wir helfen, Leiter halten, Lampen halten, Öllappen benetzen usw.

Ein eher „gruseliger“ Job, alles war fast stockdunkel,
und der Geruch in den ungelüfteten Räumen!

Was hatte das nun auf sich mit diesen Maschinen ?

Während des Krieges ging der Schiffbau ja weiter,
auch in den von Deutschland besetzten Gebieten.

Auch die DG „Neptun“ hatte da Aufträge laufen, bzw. es handelte sich um Auslagerungen.

Ein Schiff sollte „SATURN“ benannt werden, bei der Firma Geb. Pot in den Niederlanden
wurde daran gebaut, das Schiff wurde bis Kriegsende jedoch nicht fertiggestellt.

Die Hauptmaschine dieses Schiffes war der „Riesen“-Diesel in Luke 1.
Ein doppelwirkender MAN- Zweitakter mit 3000 PS.

Er wurde Anfang der 50er Jahre auf dem Neubau M/S „NEPTUN“ eingebaut.
1967 war ich Kapitän auf diesem Schiff, und ich sah „meinen“ alten Diesel wieder.

Bei den 4 Maschinen in den achteren Laderäumen handelte es sich um 1100 PS leistende
einfachwirkende Viertakt-Dieselmotoren. Zwei Rhein-Seeschiffe der Reederei wurden
bei H.V. Budapest gebaut. Dieser Schiffstyp hatte einen 2-Motoren-Antrieb.

Die beiden, noch motorlosen, Schiffsrümpfe sollten donauabwärts
nach Rumänien gebracht werden, wurden jedoch auf der Donau versenkt.
Die Schiffe sollten „THEMIS“ und „THETIS“ benannt werden, soweit meine Informationen.
Ob und wo diese 4 Maschinen letztendlich eingebaut wurden,
konnte ich bis jetzt nicht Erfahrung bringen.

Die Engländer waren damals hinter allem her, was mit Schiffen zu tun hatte.
So wurde auch nach ausgelagertem Inventar, Ausrüstungen
und eben auch nach Maschinen geforscht.

Bei M/S „OLBERS“ sind sie jedenfalls nicht fündig geworden.
Das „Geheimnis“ war also doch ein echtes Geheimnis.

An der Westseite des Braker Binnenhafens lagen aber noch andere „Spielplätze“.
Soweit ich mich erinnern kann, waren es vom Süden her gesehen, der ausgebrannte
Lotsendampfer „Bremer Lotse“, dann der Uralt-Dampf-Eisbrecher „Donar“, dann das M/S
„Olbers“, dann ein Betonschiff, Name mir unbekannt, dann ein ausgebrannter, kleinerer
Tanker, Name ebenfalls unbekannt, dann der hölzerne Gaffelschooner „Fides“ der Braker
Reederei Thyseius, und wenn ich mich recht entsinne, noch ein Eimerbagger.
Ich habe verschiedene Quellen angezapft, um das noch etwas präziser und detaillierter
darstellen zu können, doch die Quellen waren schon ausgetrocknet.

Selbst im Staatsarchiv Oldenburg war nichts zu finden.

Vielleicht gibt es ja noch, mir nicht bekannte, private Quellen mit Informationen und
Bildmaterial, um in einer gesonderten Ausarbeitung die Situation des Binnenhafens nach dem
2. Weltkrieg zu beschreiben.

.....

Nachtrag zu dieser Ausarbeitung

Zwei Jahre nach Fertigstellung der obigen Ausführungen
bekam ich eine interessante Information.

Bei einem Empfang im alten „NEPTUN“-Haus traf ich Herrn John.H. Niemann.
Einer der, oder besser gesagt, der Gründer der D.G. „NEPTUN“ war der Tabakhändler
Johann Hermann Niemann aus Bremen.

Sein Nachfahre war Herr John H. Niemann, genannt „Sir John“.

Er wohnte und arbeitete vor dem 2. Weltkrieg lange Jahre in Großbritannien
und erwarb damals die britische Staatsbürgerschaft.
Aber er hat immer sehr engen Kontakt zur DG „Neptun“ gehabt,
und auch beruflich mit der Reederei zusammengearbeitet.

Da er aber auch nach dem zweiten Weltkrieg noch Britischer Staatsbürger war,
hatte er das Vertrauen der Britischen Besatzungsmacht.

Irgendwie kamen wir im Gespräch auf die „OLBERS“ zu sprechen.

Da erfuhr ich folgendes von ihm :
Die Tommy´s suchten auch noch weit 2 Jahre nach Kriegsende nach allem,
was man für die Schifffahrt den und Schiffsbau gebrauchen konnte.
Irgendwie bekam man heraus, was es denn so Schönes auf der „Olbers“ gab,
und das wollte man beschlagnahmen.

Und Sir John brachte das in Erfahrung.

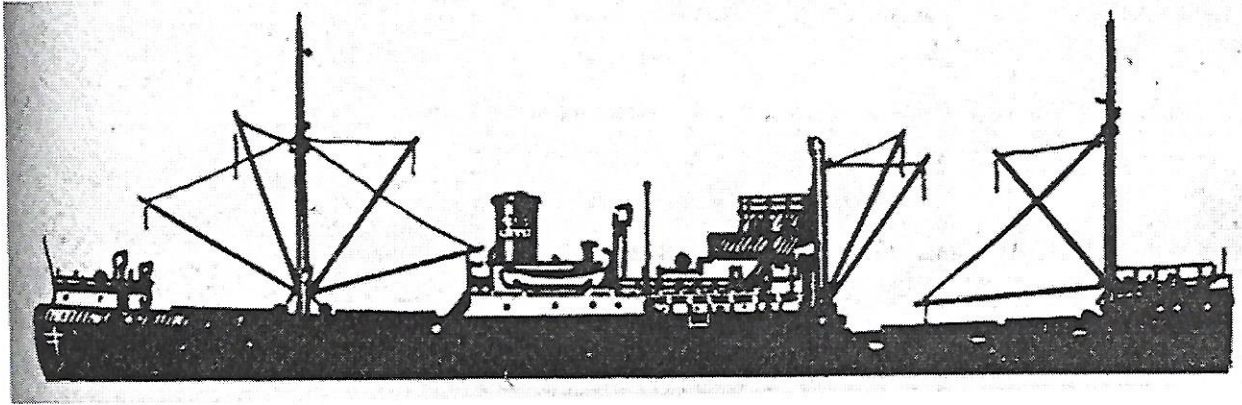
Jedenfalls als die Briten die „Olbers“ durchsuchen wollten,
fanden sie am 07.11.1947 nur einen leeren Liegeplatz in Brake vor.

Ein Anruf, „Olbers“ wurde nach Bremen geschleppt, in eine abgelegenen Ecke.
Alles war bereit, die Diesel zu löschen und abzutransportieren.
Die Motoren wurden in diversen Scheunen usw. im Umland auf Abruf „eingelagert“.
Heute würde man sagen. „Eine meisterhafte Logistik“

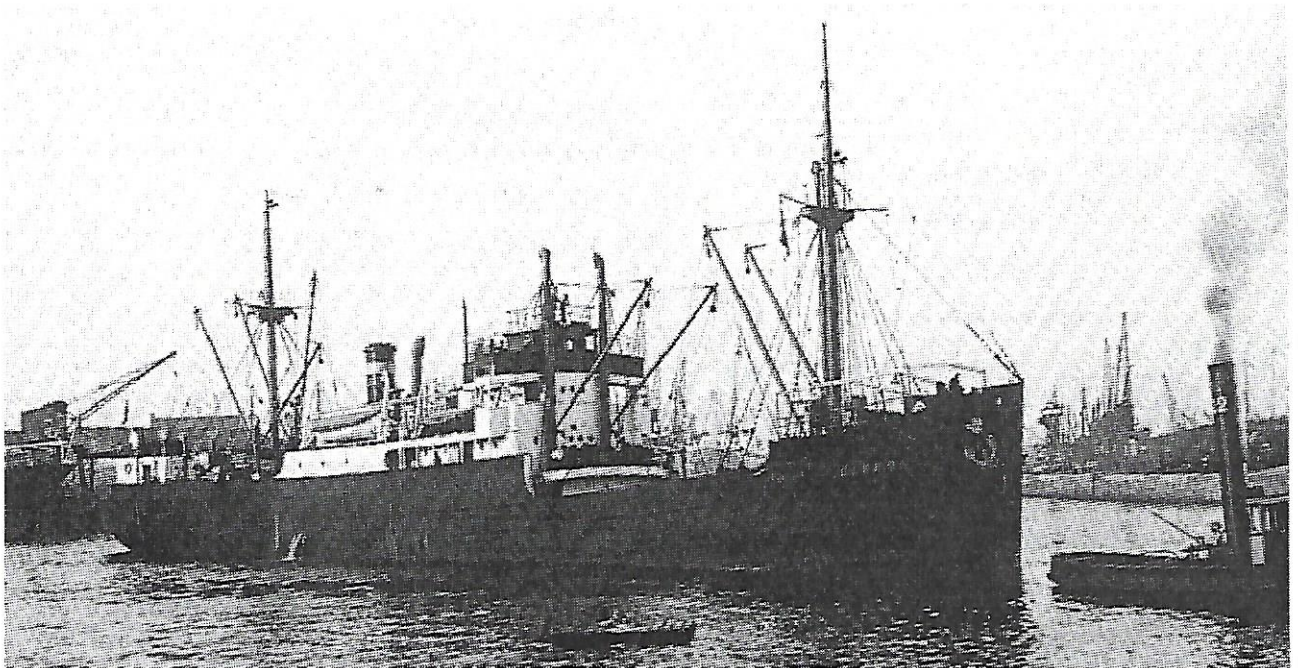
Als die Briten das Schiff in Bremen fanden,
tja, da war nur noch eine Restladung Salz in Luke 2.

Und keiner hatte eine Ahnung, wann, wieso und warum diese „Reise“ gemacht wurde.
Und warum die „Olbers“ in die Walachei verlegt worden war, tja, irgendwie waren die
Liegegebühren in Brake wohl nicht bezahlt worden.

Nachfolgend einige Bilder von M/S „OLBERS“

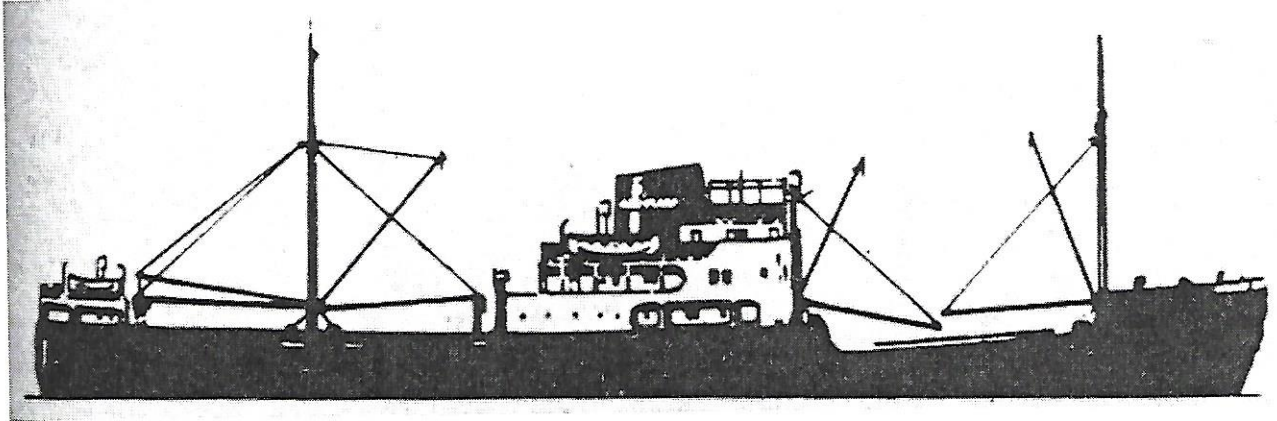


Seitenansicht als Neubau 1925



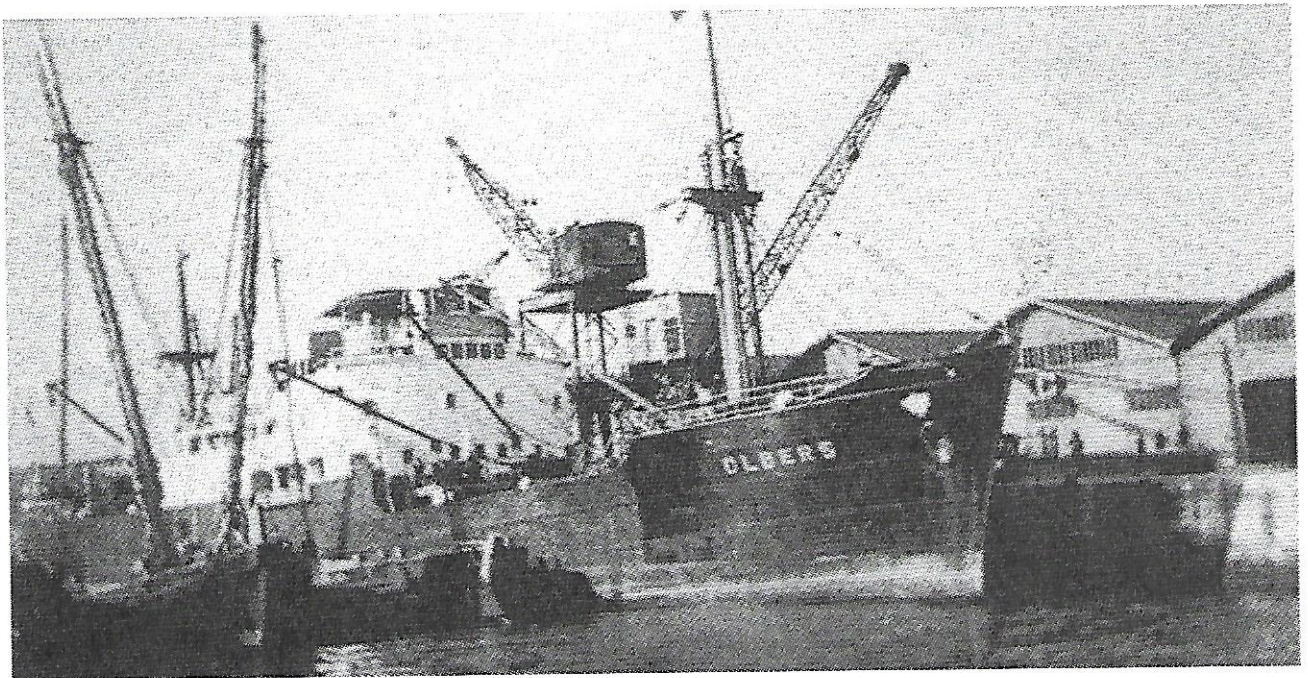
Vor dem 2. Weltkrieg einlaufend Antwerpen

#



M/S „Olbers“ Juli 1949 Seitenansicht nach Reparatur und Umbau

u



Im Hafen von Lissabon, nach dem Umbau

Und damit endet diese Ausarbeitung, sie wurde im März 2006 nochmals überarbeitet.