



KAPITÄNE, REEDER & SCHIFFE

Der Frachtdampfer ARTUSHOF, ein Eisenbau, wurde 1873 auf der schottischen Schiffswerft J.G. Lawrie, Port Glasgow, für die Danziger Reederei Alexander Gibsone gebaut.

Diese größte, für die Handels- und Wirtschaftsgeschichte Danzigs bedeutendste, heute aber weitgehend vergessene Reederei wurde 1820 von Alexander Gibsone jr. gegründet. Obwohl er über eine große Flotte von Segelschiffen verfügte, setzte er sich bereits sehr früh, energisch und interessiert für die Dampfschiffahrt ein.

1853 übernahm sein Sohn John Gibsone die Reederei, der Firmenname blieb jedoch unverändert. Die Reederei beendete ihre Aktivitäten 1894.

Die Reederei verfügte in ihrer gesamten Zeit von 1820-1894 über eine Flotte von 73 Schiffen, wobei der überwiegende Teil aus Segelschiffen bestand.

Das Schiff wurde angetrieben durch eine Compound-Maschine mit Feuerbüchsenkessel und erreichte damit eine Antriebsleistung von 458 Psi. Die Besatzung bestand aus 19 Mann.

Bekannt sind verschiedene Eigentümer des Schiffes:

1873 – 1881 Alexander Gibsone, Danzig

1881 – 1896 Danziger Schiffsfahrts AG, Danzig

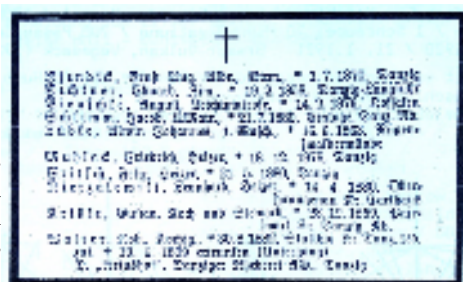
(Korrespondenz-Reeder Theodor Rodenacker, Danzig)

1896 – 1898 Danziger Dampfer AG, Danzig

(Korrespondenz-Reeder Theodor Rodenacker, Danzig)

Im Jahre 1899 befand sich das Schiff mit einer Ladung Steinkohle auf der Reise von Blyth nach Danzig. Aus nicht bekannten Gründen kam es am 18.06.1899 zu einer Kollision im Kattegat mit dem britischen Dampfer MAURITIUS, ca. 10 sm südöstlich von Skagen, mit nachfolgendem Untergang des Schiffes. Bei dieser Kollision sind 10 Seeleute der Besatzung des Dampfers ARTUSHOF ertrunken.

In einer zeitgenössischen Anzeige wird an die ertrunkenen Seeleute des Schiffes erinnert:



Dampfer ARTUSHOF, Danzig, Kennung: **HFQW**

Das Bild des Schiffes befindet sich in der Sammlung des Nationalen Schifffahrtsmuseums (Muzeum Morskie) in Danzig.

Das Museum wurde 1960 gegründet und liegt direkt an der Mottlau, gegenüber dem bekannten Krantor von 1442/44, dem bekannten Symbol der Stadt Danzig, an einer ca. 200 m langen historischen Hafenmauer. Die Sammlung ist in 3 traditionellen, ehemaligen Kornspeichern aus dem 15.-17. Jahrhundert untergebracht.

Direkt vor dem Museum liegt an der Hafenmauer der historische Dampfer SLODEK, 1940 auf der Werft in Danzig gebaut.

Das Schiffsbild des Dampfers ARTUSHOF ist in Öl auf Leinwand gemalt und am unteren, rechten Rand ohne erkennbares Datum signiert durch den bekannten, belgischen Marinemaler Henry Loos, der von 1871 bis 1904 in Antwerpen lebte und dort auch tätig war.

Er soll der jüngere Sohn von John F. Loos und Bruder von John Loos gewesen sein und gehörte zu dieser bekannten Familie von Schiffsbildmalern in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Er fertigte eine große Anzahl von Schiffsporträts an, wobei er sehr große Beachtung auf jedes Detail des Schiffes legte und dieses genau wiedergab. Meist wiesen seine Schiffsbilder im Hintergrund noch Küstendetails auf, überwiegend vom Bereich der belgischen Küste des Englischen Kanals.

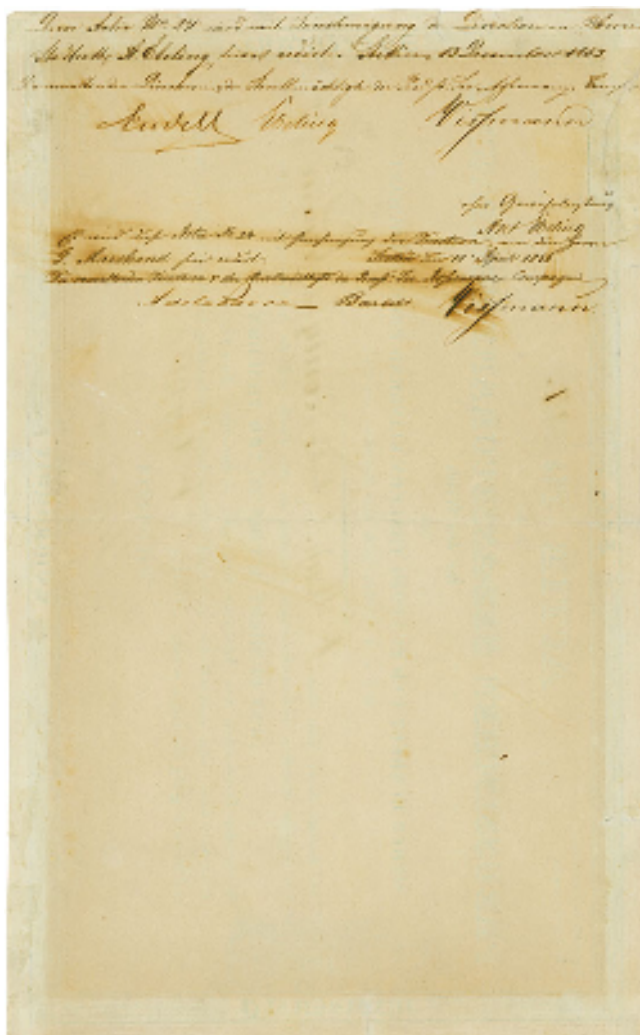
Seine Bilder werden gesucht und werden nur selten zum Verkauf angeboten.

Quellen: Siegfried Fornacon, die Danziger Seeschiffe 1815-1945 und Internet

Preussische See-Assecuranz-Compagnie



Beschreibung: Stettin, 01.05.1825, Gründer-Namensaktie über 750 Thaler klingend Preuss. Courant in 1/1 à 1/12 Stücken nach dem Münzfuß von 1764, #24, 22,3 x 36,5 cm, schwarz, beige, gebräunt, Rand beschnitten und Einrisse restauriert, Erhaltung VF, Dividendenstempel, Blindprägesiegel, links sehr schöne Vignette mit Segelschiff, Auflage 800 Stück, ausgestellt auf Seine Majestät den König von Preußen, rückseitig am 13.12.1853 und 19.04.1856 übertragen, Originalsignaturen und rückseitige Vermerke, uns bisher unbekannte Rarität, nur dieses eine Stück ist uns bekannt, R12. Die einzige uns bekannte deutsche Aktie, die auf einen deutschen König ausgestellt ist!



Geschichte: 1770 errichtete die in Berlin konzessionierte See-Assecuranz-Gesellschaft eine Filiale in Stettin, die jedoch nur wenig Erfolg hatte und ihre Tätigkeit schon bald wieder einstellte. Zu dieser Zeit wurde der größte Teil der Versicherungen sowohl gegen See- als auch gegen Feuergefahr bei ausländischen Gesellschaften abgeschlossen, mit denen die Stettiner Kaufleute in geschäftlichem Kontakt standen. Erfolgreicher verlief dagegen die Gründung der Preussischen See-Assecuranz-Compagnie. In der 68. Sitzung des Staatsministeriums am 6. Dezember 1820 wurde die Gründung beschlossen.

Gründer waren die Kaufleute Wißmann, Steinicke, Weiß, Witzlow und Gribel. Die Gesellschaft war die erste Aktiengesellschaft Stettins! Sie wurde aufgrund der Allerhöchsten Cabinets-Ordre vom 5. Januar 1821 am 12. März 1825 gegründet. Bei der Gründung war die königliche Regierung in Stettin involviert. Das Grundkapital betrug 600.000 Thaler und wurde in 800 Aktien zu je 750 Thaler aufgeteilt. 20 Prozent des Nominalwertes, also 150 Thaler, wurden beim Empfang der Aktie bar eingezahlt, über den Rest von 600 Thaler musste der Aktionär zwei Monate nach Aufforderung durch die Direktion einen Sola-Wechsel ausstellen. Auf die ersten baren Einschüsse zahlte die Gesellschaft vier Prozent Zinsen. Die Gesellschaft wurde auf 15 Jahre unter der Bedingung errichtet, dass „die Assecuranzgesellschaft, wenn sie nicht das erwartete Gedeihen gewinnen sollte, die Abkürzung des bemerkten Zeitraums und Zulassung anderer ähnlicher Versicherungsanstalten sich gefallen lassen muss“. Versichert wurden die „Gefahr zur See und auf Strömen“ sowie „Türkengefahren“. Letzteres bezeichnet das im 15. bis 17. Jahrhundert in Folge der Türkenkriege in der europäischen Öffentlichkeit verbreitete Schreckbild des Osmanischen Reiches als Bedrohung des christlichen Abendlandes durch eine islamische Macht. Die Direktion bestand aus fünf Aktionären, die alle in Stettin wohnhaft und Eigentümer von mindestens zehn Aktien sein mussten. So lange die Seehandlungs-Societät Mitglied der Compagnie war und Eigentümerin von mindestens 50 Aktien, stellte sie immer einen der Direktoren. Durch Allerhöchsten Erlass vom 21. September 1848 wurde die Gesellschaft anderweitig geordnet, genau wie am 21.07.1852. Nach dem 1852 revidierten Statut versicherte sie auch gegen Feuergefahr, Seegefahr und Stromgefahr. Bis zum Jahr 1862 ging das Grundkapital durch Verluste von 450.000 Thaler auf 400.000 Thaler zurück. Zu diesem Zeitpunkt standen noch 600 Aktien aus. Danach entwickelte sich die Gesellschaft jedoch sehr erfreulich. In den 1870er-Jahren wurden Dividenden von 16 und 18 Prozent gezahlt. Die Gesellschaft wurde 1884 „unter günstigen Bedingungen für die Aktionäre“ aufgelöst.

Diese außerordentlich seltene Aktie wurde von HWPB Historisches Wertpapierhaus AG, während der 61. Auktion unter der Losnummer 546 für 25.000,00€ angeboten und für 25.000,00 € zugeschlagen.

Quellennachweis: Auktionskatalog Teil 2 (75 Highlights)
Die Veröffentlichung erfolgt mit Zustimmung des Auktionshauses.

Eisbrecher / von Dipl.-Ing. **H. Schröder** VDI, Danzig

Die Eisbrecher unterscheidet man nach ihren Hauptverwendungsgebieten in Binnen- und Hochsee-Eisbrecher. Entsprechend den sehr voneinander abweichenden Arbeitsweisen sind auch die bauliche Gestaltung der Schiffe und die Ausbildung der Maschinenanlage verschieden. Während auf die Arbeitsweisen aller Eisbrecher näher eingegangen wird, sind hier Einzelheiten der Bauausführung und der Maschinenanlagen nur von neuzeitlichen Haff- und Hochsee-Eisbrechern wiedergegeben.

In früherer Zeit war in den nördlichen Gegenden die Schifffahrt vielfach durch Eis erschwert oder auch zeitweise gänzlich aufgehoben – in russischen Häfen, Binnenseen und Strömen oft länger als die Hälfte des Jahres. Es fehlte zwar nicht an Versuchen, den Schiffen einen Weg durch das Eis zu bahnen; solange man dies jedoch mit dem durchzueisenden Schiff selbst versuchte, konnte kein Erfolg erzielt werden. Erst die Versuche des Kronstädter Kaufmanns Britneff im Jahre 1864 mit dem Schiff „Pailot“, dessen Bug und Vorsteven umgebaut wurden und das als „Eisbrecher“ eingesetzt wurde, waren erfolgreich. Auf den Britneffschen Gedankengängen aufbauend entstand dann im Jahre 1871 auf der Reiherstiegwerft in Hamburg der erste deutsche Eisbrecherneubau – der für die Elbe bestimmte „Eisbrecher I“ – nach den Plänen des deutschen Ingenieurs C. F. Steinhaus. Zur Entwicklung dieser Schiffsart führten Vorversuche an Elbschleppern mit Schraubenantrieb. Bald folgten weitere Eisbrecher nach Entwürfen von Steinhaus, die sich so gut bewährten, daß sie die Grundlage für den Eisbrecherbau in den übrigen europäischen Ländern bildeten und daher mit „Hamburger Typ“ oder auch „Europäischer Typ“ bezeichnet wurden¹⁾. Dem auf See häufig auftretenden Packeis von großer Tiefe waren sie allerdings nicht gewachsen. Erst die Einführung einer zusätzlichen Bugschraube durch den amerikanischen Ingenieur Kirby im Jahre 1887 schuf hier Abhilfe. Die Bugschraube saugt das Wasser unter dem Eis fort, das somit seinen Halt verliert und unter dem Druck des Vorschiffes dann leicht bricht. Diese Eisbrecher wurden als „Amerikanischer Typ“ bezeichnet.

¹⁾ Gouljaff, Shipbuilder **Bd. 42** (1935) S. 143/50.

²⁾ M. Görz u. M. Buchheister, Das Eisbrechewesen im Deutschen Reich,

Arbeitsweise der Eisbrecher

Eisbrecher haben je nach dem Verwendungsgebiet verschiedene Aufgaben zu erfüllen, nach denen sich die verschiedenen Bauarten herleiten. Man unterscheidet danach Binnen-Eisbrecher für Flüsse, Häfen, Kanäle und Haffe sowie Hochsee-Eisbrecher. Damit aber ihrem Arbeitsgebiet nicht zu enge Grenzen gezogen sind, muß sich jeder Eisbrecher den besonderen und oftmals wechselnden Verhältnissen im Eisbrecherdienst gut anpassen können.

Flußeisbrecher

Flußeisbrecher²⁾, Zahlentafel 1, haben die Aufgabe, Deichbrüche und Überschwemmungen zu verhüten und die Schifffahrt während der kalten Jahreszeit in den Flußmündungen möglichst lange aufrecht zu erhalten.

In den Mündungsgebieten fahren kleinere Eisbrecher zunächst unausgesetzt zwischen den Eisschollen hin und her, um ihr Setzen, das Zusammenfrieren und die Bildung von Packeis, das sich bei auflandigem Wind oder bei Flut leicht bilden kann, zu verhüten. Mit der planmäßigen Beseitigung des Eisstandes flußaufwärts durch eine Eisbrecherflotte wird erst begonnen, wenn das Abtreiben der Eismassen im unteren Flußlauf gesichert ist. Größere Eisbrecher fahren dann nebeneinander mit voller Kraft gegen die Eisdecke an. Aber nur bei einer verhältnismäßig schwachen Eisdecke – auf der Weichsel z. B. bis etwa 20 cm Kerneis – vermögen sie bei stetiger Fahrt stromauf die Eisdecke zu brechen. Bei dickerem Kerneis oder bei Packeis muß das sog. Boxen angewendet werden. Hierbei arbeiten sich die Eisbrecher mit immer neuen Anläufen gegen die Eisdecke stückweise vor.

Den kleineren Eisbrechern bleibt hauptsächlich die Aufgabe, die abtreibenden großen Schollen und die über Sandbänken liegenden Eis tafeln, an die die großen Eisbrecher wegen ihres Tiefganges nicht herankönnen, zu zerkleinern. Die Fahrinne wird dann dadurch verbreitert, daß ein Eisbrecher mit größter Geschwindigkeit an dem Eisrande entlang fährt; die Wellen lösen das Eis und bringen es zum Treiben. Hierfür eignen besonders Einschraubenschiffe, weil sie bei der nicht sehr großen

Berlin 1910. Dieses Buch kann auch jetzt noch als Standardwerk betrachtet werden.

Zahlentafel 1. Flußeisbrecher der unteren Weichsel und der unteren Elbe.

Name	Arbeitsgebiet	Baujahr	Staat	Länge L (KWL) m	Breite B (KWL) m	L/B	Konstruktions-Tiefgang*) m	Größter Tiefgang**) m	Maschinenleistung PS ₁	Verdrängung t	Leistung Verdrängung PS ₁ /t	Anzahl der Schrauben
Ossa	Weichsel	1884	Danzig	30,4	5,50	5,53	1,50	2,00	275	152	1,81	1
Ferse . . . . .	..	1884	..	29,7	4,75	6,26	1,25	1,60	130	92	1,41	1
Nogat . . . . .	..	1889	..	27,7	5,20	5,33	1,45	1,80	300	108	2,78	1
Schwarzwasser . . . . .	..	1894	..	36,40	6,10	5,97	1,40	1,41	470	187	2,52	2
Drewenz . . . . .	..	1896	..	33,00	6,60	5,00	1,26	1,40	400	152	2,63	2
Brahe . . . . .	..	1896	..	28,00	5,50	5,10	1,475	1,60	300	128	2,35	1
Gardenga . . . . .	..	1904	..	41,18	8,45	4,88	1,00	1,06	400	227	1,76	2
Bug . . . . .	..	1930	..	35,50	7,25	4,90	1,45	1,50	400	230	1,74	2
Eisfuchs (ex Eisbrecher I)	Elbe und Hamburger	1871	Deutsches Reich	37,20	9,20	4,04	3,40	4,00	500	573	0,87	1
Eisbär (ex Eisbrecher III)	burger	1892	..	41,75	10,55	3,96	4,00	4,60	1060	865	1,16	1
Walroß	Hafen	1923	..	27,75	6,00	4,62	—	2,10	254	200	1,27	1

*) Mittlerer Tiefgang ohne Kiel. **) Hinten mit Kiel.

Wassertiefe eine größere Heckwelle erzeugen.

Mit dem Aufbrechen des Eises muß ein gut organisierter Wach- und Streckendienst einsetzen, wenn man vermeiden will, daß das Aufbrechen mehrere Male in Angriff genommen werden muß; denn Eisversetzungen und Stauungen an Brückenpfeilern können, wenn sie nicht rechtzeitig beseitigt werden, zum Einschluß der großen, an der zusammenhängenden Eisdecke arbeitenden Eisbrecher führen. Das Führerschiff der Eisbrecherflotte und die Landstellen sind deshalb zweckmäßigerweise mit Funkanlagen auszurüsten, damit sie sich gegenseitig über alle die Eisbrecharbeiten beeinflussenden Ereignisse möglichst schnell unterrichten können.

Der Ausschuß für den Hafen und die Wasserwege von Danzig verfügt für den unteren Teil der Stromweichsel zur Zeit über acht Flußeisbrecher und einen Kohlendampfer, der auch zu Eisbrecharbeiten herangezogen werden kann. Während der eisfreien Jahreszeit liegen diese Eisbrecher untätig.

Der Elbstrombauverwaltung steht ebenfalls eine Anzahl Eisbrecher für die untere Elbe zur Verfügung. Die kleineren Eisbrecher werden im Sommer für Baggararbeiten, Schleppdienste usw. verwendet, während die größeren Eisbrecher nach beendeten Eisaufbrucharbeiten ebenfalls außer Dienst gestellt wurden.

Bild 1 zeigt den im Jahre 1896 für die untere Stromweichsel gebauten Flußeisbrecher „Drewenz“. Zum Ver-

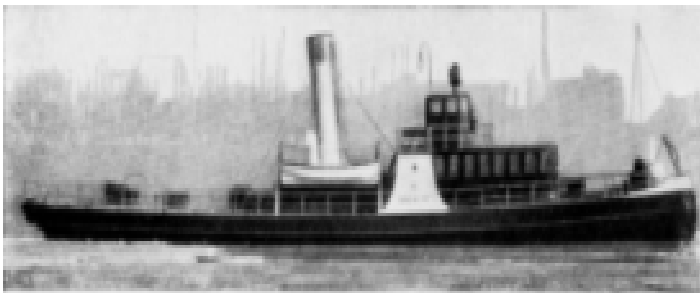


Bild 1. Flußeisbrecher „Drewenz“

Erbaut 1896 für die Weichselstrombauverwaltung Danzig (s. a. Zahlentafel 1).

gleich ist in Bild 2 der im Jahre 1930 gebaute Flußeisbrecher „Bug“ dargestellt. Er unterscheidet sich von seinen Vorgängern im wesentlichen durch ein Kreuzerheck, das ein zu starkes Absacken des Hinterschiffes bei voller Fahrt oder beim Eisbrechen und somit eine Vergrößerung des Tiefganges verhindert und schnelles Freiarbeiten bei Rückwärtsfahrt im Eise gewährleistet.



Bild 2. Flußeisbrecher „Bug“.

Erbaut 1930 für den Hafenausschuß Danzig. Kreuzerheck, Doppelschraubenantrieb (s. a. Zahlentafel 1).



Bild 3. Hafeneisbrecher „James de Reynier“.

Erbaut 1925 für den Hafenausschuß Danzig (s. a. Zahlentafel 2)

Zahlentafel 2. Hafen-, Kanal- Hafeneisbrecher.

Name	Arbeitsgebiet	Baujahr	Staat	Länge L (KWL) m	Breite B (KWL) m	L/B	Konstr.-Tiefgang** m	Größter Tiefgang† m	Ma-schinenleistung PS ₁	Verdrängung t	Leistung Verdr. PS ₁ /t	Anzahl der Schrauben
Stettin	Stettiner Haff	1933	Deutsches Reich	46,05*)	12,55	3,66	4,40	5,40	1800	1135	1,59	1
Preußen	„ „	1920	„	47,02	12,55	3,75	3,60	5,00	1650	1023	1,61	1
Pommern	„ „	1905	„	40,50	11,00	3,68	3,49	4,90	1200	716	1,68	1
Berlin	„ „	1889	„	39,00	10,60	3,68	3,40	4,88	1000	640	1,56	1
Königsberg	Frisches Haff	1885	„	31,50	7,00	4,50		2,70	450	269	1,67	1
Ostpreußen	„ „	1937	„	43,00	11,66	3,69	4,25	5,60	1600	933	1,60	1
Baldur	Kurisches Haff	1938	„	41,50*)	9,70	4,27	2,17	2,40	1100 PS ₁ (2 Dieselmotoren)	509	2,16	2
Wal	Nord-Ostsee-Kanal	1938	„	42,50*)	11,50	3,70	4,42	5,25	1200	941	1,28	1
Georg	Hafen Stettin	1924	„	23,80*)	6,00	3,96	1,50	1,50	300	124	2,42	1
Schurmann	„ „	1915	„	21,00*)	5,30	3,96	2,00	2,00	200	112	1,79	1
Jageteufel	„ „	1903	„	18,50*)	4,90	3,78	1,70	1,80	160	73	2,20	1
James de Reynier	Hafen Danzig	1925	Danzig	23,40	5,49	4,26	2,09	2,33	250	138	1,81	1
Perkunas	Hafen Memel	1930	Litauen	28,00	7,80	3,59	2,90	3,67	530	270	1,97	1

*) Länge zwischen den Loten.

***) Mittlerer Tiefgang ohne Kiel.

†) Hinten mit Kiel.

Die Tätigkeit der Flußeisbrecher ist im Laufe der Jahre wesentlich durch Verbesserungen des Flußbettes erleichtert worden, das von Sandbänken befreit, vertieft und mit geraden Ufern versehen worden ist, wodurch das Treibeis innerhalb des eigentlichen Flußbettes besser in Bewegung gehalten und der Eisgang durch die größere und gleichmäßigere Stromgeschwindigkeit ganz wesentlich gefördert wird.

Hafeneisbrecher

Hafeneisbrecher, Zahlentafel 2, haben die Aufgabe, in den Hafengewässern die Bildung einer festen Eisdecke so lange wie irgend möglich zu verhindern und zum mindesten eine Rinne fahrbar zu halten. Ferner haben sie die Aufgabe, die am Kai liegenden Schiffe loszueisen. Sie können in ihrer Tätigkeit wesentlich durch Hafen- und Seeschlepper unterstützt werden. Die Hafenverwaltungen haben daher mit den Schlepp- und Bergungsgesellschaften entsprechende Abkommen getroffen. Die beste Sicherung des Hafens gegen Zufrieren ist eine lebhaftere Schifffahrt. In strengen Wintern müssen zum Offenhalten der Hafeneinfahrten Hochsee-Eisbrecher herangezogen werden.

In Bild 3 ist der für den Danziger Hafenausschuß im Jahre 1925 gebaute Hafeneisbrecher „James de Reynier“ wiedergegeben. Dieses Schiff wird in der eisfreien Zeit für Schlepp-, Feuerlösch- und Pumpenzwecke oder als Lotsenfahrzeug ausgenutzt.

Haffeisbrecher

Haffeisbrecher, Zahlentafel 2, werden in Deutschland im Stettiner Haff und im Frischen Haff (Königsberger Seekanal) eingesetzt, wo sie im Winter in vorbildlicher Weise die Verbindung der Häfen Stettin und Königsberg mit der Ostsee – Swinemünde bzw. Pillau – aufrecht erhalten. Diese Eisbrecher sind in der Lage, auch in strengen Wintern die Schiffe in Geleitzügen von der Ostsee nach den Häfen Stettin und Königsberg zu bringen.

Bild 4 läßt gut die Unterwasserform des im Jahre 1937 für die Arbeit im Königsberger See-Kanal fertiggestellten Eisbrechers „Ostpreußen“³⁾ erkennen.

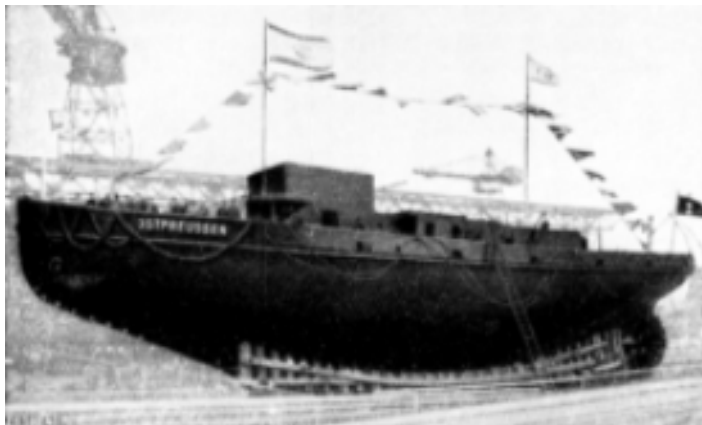


Bild 4. Haffeisbrecher „Ostpreußen“ vor dem Stapellauf

Erbaut 1937 für die Industrie- und Handelskammer Königsberg (s. a. Zahlentafel 2).

Hochsee-Eisbrecher

Hochsee-Eisbrecher¹⁾ müssen oft Schiffe über sehr große Entfernungen geleiten, beispielsweise von Riga bis zu den Irben-Straßen oder von Kronstadt nach Reval. Einer der neuzeitlichsten Hochsee-Eisbrecher ist der schwedische Staatseisbrecher „Ymer“⁴⁾, Bild 5 bis 7.

Die Leistung eines Eisbrechers ist wesentlich von der Beschaffenheit des Eises abhängig. Es ist aber schwer, brauchbare Angaben über Eisdicken zu erhalten, die ein Eisbrecher noch bewältigen kann. Einigen Aufschluß hierüber können die von H. R. Mjwch⁵⁾ oder die erst kürzlich von W. V. Mendl⁶⁾ veröffentlichten Formeln geben. Stehendes Eis wird viel besser bewältigt als treibendes. Süßwassereis ist spröder und leichter zu brechen als Salzwassereis. Frühjahrseis hat geringere Festigkeit als Herbsteis. Schneebeleg hemmt das Eisbrechen außer-ordentlich. Schon wenig Schnee bildet mit den gebrochenen Eisschollen zusammen Eisschlamm, der sich am Fahrzeug, insbesondere am Bug, zusammenballt.



Bild 5. Seitenansicht

Die größte Gefahr für ein durch Eis fahrendes Schiff bildet das *E i s s c h r a u b e n*, das auftritt, wenn Treibeis durch Winddruck an der Schiffswand hochgepreßt wird. Man kann dieser Gefahr durch Drehen des Buges in die Windrichtung begegnen. Beginnt jedoch das Eis zu pressen, so



Bild 6. Hinterschiff mit den beiden Heckschrauben. Auch der Schleppschlitz ist deutlich zu sehen.



Bild 7. Vorschiff mit Bugschraube

Bild 5 bis 7. Schwedischer Hochseeisbrecher „Ymer“ - Erbaut 1933 (s. a. Zahlentafel 3).

³⁾ Vgl. a. F. L(i88ct, Hansa Bd. 75 (1938) s. 891/94.

⁴⁾ Mot. Ship, Lond. Bd. 13 (1933) S. 7/14; ferner O. Hedemtrom, Tekn. T. (1936) s. 109/14.

⁵⁾ H. R. Mjwch, Skibsbygning Bd. 15 (1931) s. 1/17.

⁶⁾ Shipbuilder Bd. 45 (1938) 8. 543/44.

ist die Hilfe eines Eisbrechers notwendig, der um das zu schützende Fahrzeug herumfahren muß, um auf diese Weise den Eisdruck zu vermindern oder das Schiff ganz zu befreien.

Während die regelmäßige Durchführung von Geleitzügen im Stettiner Haff und im Königsberger Seekanal von der Ostsee zu den Häfen Stettin und Königsberg mit Hilfe der vorhandenen Eisbrecher erfolgreich betrieben werden kann, macht die Zusammenstellung und Durchführung von Geleitzügen auf See große Schwierigkeiten, wie sich aus den Erfahrungen in dem strengen Winter 1928/29 ergeben hat⁷⁾. Ein in der Fahrinne folgendes Schiff muß stets in Fahrt gehalten werden, da es ihm sonst kaum mehr möglich ist, wieder mit eigener Kraft in Fahrt zu kommen. Der Eisbrecher muß deshalb so weit vorausfahren, daß er alle Hindernisse überwunden hat, ehe das Schiff nachgefolgt ist. Ist ein Schiff festgekommen, so bedeutet es meist eine harte und schwierige Aufgabe für den Eisbrecher, das Fahrzeug wieder loszubrechen.

Besteht die Gefahr des Festkommens für die nachfolgenden Schiffe, z.B. in Packeis oder engem Fahrwasser, so muß der Eisbrecher zum Schleppschiff übergehen.

Man unterscheidet zwei Arten: Das Schleppen an langer Trosse, das angewendet wird, wenn der Eisbrecher in stetiger Fahrt bleiben kann, und das Schleppen an kurzer Trosse, das bei dickerem Eis notwendig wird. Fährt der Eisbrecher nämlich fest und nimmt er zu einem Vorstoß Anlauf, so besteht bei langer Trosse die Gefahr des Zusammenstoßens mit dem nachfolgenden Schiff, das meistens nicht schnell genug rückwärts gehen kann. Man schleppt deshalb mit kurzer Trosse und zieht dabei das Schleppschiff mit seinem Vorsteven in einen Schlitz im Heck des Eisbrechers hinein, Bild 6, so daß Schleppschiff und Eisbrecher für die Fahrt durch das Eis eine Einheit bilden.

Für das Schleppen an langer Trosse sind die großen Eisbrecher heute mit Schleppwinden ausgerüstet, die die Seilspannung selbstständig gleich halten und so unangenehme Stöße von dem Schleppschiff fernhalten.

Die Hochsee-Eisbrecher fahren mit voller Maschinenleistung gegen die Eisdecke an und brechen sie mit Hilfe der Doppelkeilform ihres Vorstevens. Sie fahren im allgemeinen bei gleichbleibender Geschwindigkeit nur ganz wenig oder gar nicht auf das Eis hinauf. Messungen haben ergeben, daß der Vorsteven beim Eisbrechen höchstens 200 mm gehoben wird. Die Bugschraube, Bild 7, saugt, wie schon erwähnt, das Wasser unter dem Eise weg, so daß der Eisdecke der Halt entzogen wird und sie in sich zusammenbricht. Der gesamte Schraubenschub eines Hochsee-Eisbrechers mit 10 000 PSi Maschinenleistung beträgt etwa 70 bis 60 t bei 0 bis 5 Kn Geschwindigkeit.

Die für Polareis gebauten Hochsee-Eisbrecher wenden auch, ebenso wie die Binnen-Eisbrecher, das sog. Boxen an. Da sich hierbei der Bug oft hoch auf das Eis hinauf schiebt, haben diese Eisbrecher keine Bugschraube („Leonid Krasin“, „Ermak“).

⁷⁾ H. Sartori, Hansa Bd. 66 (1929) S. 901/05.

Die neuzeitlichen großen Eisbrecher sind mit Krängungs- und Trimmtanks ausgestattet. Ist das Schiff eingefroren oder im Eise festgekommen, so werden durch schnelles Umpumpen von großen Wassermengen von einer Schiffsseite auf die andere oder von einem Schiffsende zum anderen Querneigungen (Krängungen) oder Längsneigungen (Trimm) erzeugt, wodurch sich das Schiff aus dem Eise herausbricht. Wenn solch ein Eisbrecher nicht arbeitet, läßt er sich einfrieren, füllt aber vorher alle Ballast- und Krängungstanks mit Wasser. Will er die Arbeit wieder aufnehmen, so werden die Tanks gelenzt, und durch den entstehenden Auftrieb und infolge der besonderen Spantform hebt sich der Eisbrecher aus dem Eis heraus. Durch Vor- und Rückwärtsfahren arbeitet er sich dann wieder ganz frei.

Bauliche Einzelheiten der Eisbrecher

Wegen der verschiedenen Eisverhältnisse und der besonderen Arbeitsweise der Eisbrecher müssen an die Schiffsform und Hauptabmessungen sowie an die Bauart ganz andere Anforderungen gestellt werden als bei jeder anderen Art von Schiffen. Bild 8 bis 16 geben die Schiffsformen eines Flußeisbrechers, eines Haffeisbrechers sowie eines großen Hochsee-Eisbrechers wieder. Für jeden dieser Eisbrecher ist der auflaufende sog. Eisbrecherstevn mit einer Löffelform oder Doppelkeilform kennzeichnend. Die Unterwasserschiffsform muß so ausgebildet werden, daß sich der Eisbrecher nicht im Eis festkeilen kann, sondern daß er das Eis stets nach unten drückt oder sich selbst aus dem Eis heraushebt. Es darf also im Bereich des Eisgürtels keine Stelle der Schiffswand senkrecht zum Eisdruck stehen. Diese Forderung ergibt ganz von selbst runde Schiffsformen unter möglicher Vermeidung von ebenen oder gar hohlen Flächen und einen Völligkeitsgrad der Verdrängung, d. h. ein Verhältnis der Verdrängung zu Länge X Breite X Tiefgang von etwa 0,45 bis 0,5.

Da der Eisbrecher auch im Eis rückwärts fahren muß, wird das Heck als Kreuzerheck oder Spitzgatheck ausgebildet; diese Bauweisen eignen sich zum Eisbrechen bei Rückwärtsfahrt besonders gut. Ruderschaft und Ruder-Kupplung werden durch einen Eissporn oder einen Eiswulst geschützt.

Hauptabmessungen

In Zahlentafel 3 sind die wichtigsten Hochsee-Eisbrecher von sieben Staaten zusammengestellt. Bei der Betrachtung der Hauptabmessungen fällt insbesondere die im Verhältnis zur großen Schiffsbreite kleine Schiffslänge auf, eine durch die notwendige große Manövrierfähigkeit der Eisbrecher bedingte Konstruktionsforderung. Die Breite muß möglichst groß gewählt werden, weil die gebrochene Fahrinne im allgemeinen nur wenig breiter ist als der Eisbrecher selbst; hier ist also die Breite der durch das Eis zu geleitenden Schiffe maßgebend. Die Hochsee-Eisbrecher haben daher meist eine Verhältniszahl L (Länge) : B (Breite) von 3,7 bis 4,4. Bei den Hafens-, Kanal- und Haff-Eisbrechern sowie den Flußeisbrechern, die eine noch größere Wendigkeit aufweisen müssen, liegt L : B - 3,6 bis 4,0 am niedrigsten.

Wegen der verhältnismäßig großen Breite sind Eisbrecher überstabil und daher schlechte Seeschiffe, da ihre Bewegungen beim Schlingern im Seegang zu hart sind. Sie erhalten im Gegensatz zu den anderen Seeschiffen Einrichtungen zum Vermindern der Stabilität auf ein erträgliches Maß. Um den Schwerpunkt hochzurücken, ordnet man möglichst hochliegende Ballastwassertanks an, die auch als Krängungstanks verwendet werden können. Neuerdings werden auch gesteuerte Schlingeranlagen⁸⁾ eingebaut. Schlingerkeile sind bei Eisbrechern nicht anwendbar, da sie durch das Eis leicht beschädigt werden können.

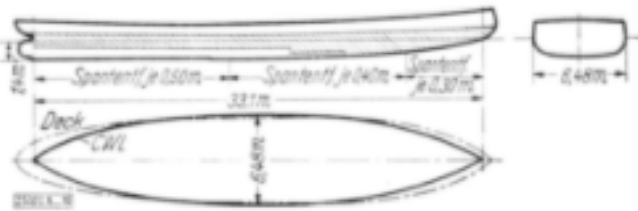


Bild 8 bis 10. Flußeisbrecher



Bild 11 bis 13. Haffeisbrecher.



Bild 14 bis 16. Die kennzeichnenden Schiffsfornen der verschiedenen Eisbrecher.

Die Schraffungen geben den Bereich und die Zahlen die Dicke des Eisgürtels an.

Außenhaut, Spanten und Decks

Bei deutschen Schiffen, die im Eis fahren sollen, müssen einzelne Bauteile des eisernen Schiffskörpers verstärkt sein und besonderen Vorschriften des Germanischen Lloyd⁹⁾ genügen. Man geht über diese Vorschriften bei Eisbrechern teilweise weit hinaus, und zwar insbesondere in der Bemessung der Bauteile und der Größe des Eisgürtels.

⁸⁾ Vgl. H. Dickmann, Z. VDI Bd. 81 (1937) s. 537/40.

⁹⁾ Germanischer Lloyd, Vorschriften für Klassifikation und Bau von stählernen Seeschiffen, Berlin 1938 s. 2, 20, 39 II. 43.

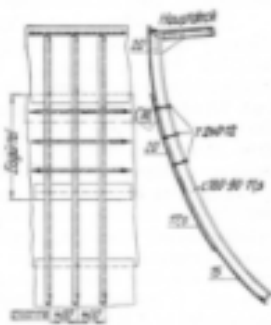


Bild 17 und 18 Spantenanordnung und Spantprofil des Haffeisbrechers „Ostpreußen“

Der Haffeisbrecher „Ostpreußen“ z. B. hat auf seiner ganzen Länge verringerte Spantentfernung, Zwischen-spanten fehlen. Als Spantprofil ist durchweg ein Wulst-winkel 180 mm X 90 mm X 11,5 mm verwendet, Bild 17 und 18. Die Außenhaut ist besonders kräftig ausgeführt. Die Bugplatten sind 25 mm dick. Der Eisgürtel läuft ganz um das Schiff herum. Die Bodenplatten sind auf 15 mm verstärkt. Damit die Außenhaut im Bereich des Eisgürtels glatt wird, sind die Stöße elektrisch geschweißt und die Nähte mit Innenlaschen doppelt genietet.

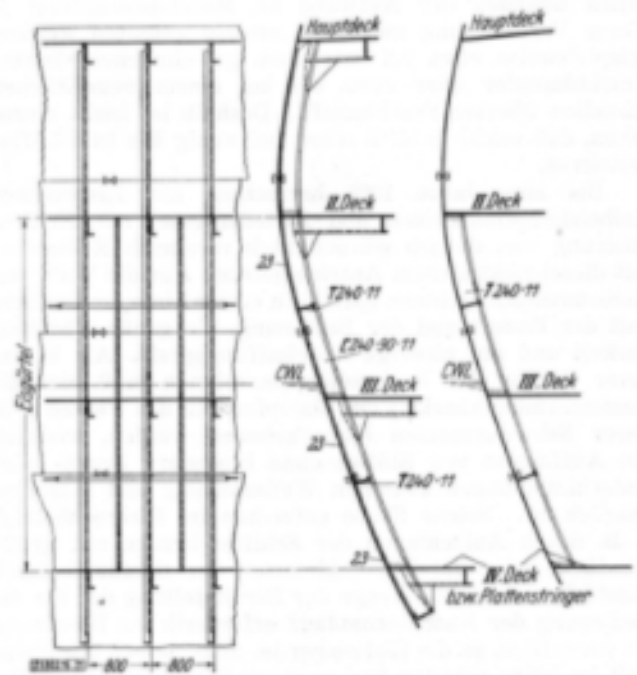


Bild 19 Spantenanordnung. Bild 20 Normales Spant; genietet. Bild 21 Zwischenspant; geschweißt

Bild 19 bis 21. Ausbildung der Spanten und Anordnung der Außenhautplatten eines Hochsee- Eisbrechers.

Im Bereich des Eisgürtels sind drei Seitenstringer, die mit der Außenhaut und den Spanten elektrisch verschweißt sind, vorgesehen. Das Vor- und Hinterschiff haben höhere und stärkere Eisstringer, außerdem ist ihre Zahl hier vergrößert. Im Vorschiff und Hinterschiff ist ferner je ein Zwischendeck angeordnet³⁾. Es entstehen so Plattenfelder von 500 mm X 440 mm bzw. 500 mm X 350 mm im Bereich des eigentlichen Eisgürtels.

Das Widerstandsmoment der Deckbalken des Hauptdecks ist 100 % stärker und die Hauptdeckbeplattung ist um 50 % dicker als nach der Vorschrift des Germanischen Lloyd. Die Beplattung der Querschotte ist ebenfalls um 50 % verstärkt. Die Widerstandsmomente des Ruderstevens und des Ruderschaftes sind um 100 % erhöht. Alle Teile des Ruders und Rudergeschirrs sind entsprechend dem verstärkten Ruderschaft bemessen.

Bei dem in Bild 14 bis 16 dargestellten Hochsee-Eisbrecher liegt im Bereich der Konstruktions-Wasserlinie (KWL) ein Deck. Der Eisgürtel ist oben auf der ganzen Länge durch ein Zwischendeck und unten durch ein Deck bzw. durch einen starken, abgesteiften Stringer begrenzt. Die zwischen diesen Decks liegenden Spanten und

Zahlentafel 3. Hochsee - Eisbrecher

Name	Baujahr	Staat	Länge	Breite	L/B	Tiefgang	Maschinenleistung	Verdrängung	Leistung		Anzahl der Schrauben	
			(KWL)	(KWL)					Verdrängung		hinten	vorn
			m	m		m	PS _i	t	PS _i /t			
Leonid Krasin*)	1917	Sowjet-Rußland	90,52	21,50	4,20	7,93	10 000	8870	1,12	3	—	
Ermak*)	1899	"	94,56	21,38	4,42	7,32	7 500	7875	0,95	3	—	
Lenin	1917	"	83,21	19,21	4,33	7,00	7 500	6000	1,25	2	1	
Jääkarhu	1926	Finnland	75,00	18,50	4,05	6,50	7 500	4825	1,57	2	1	
Ymer	1932	Schweden	75,00	18,00	4,04	6,40	9 000**)	4330	2,08	2	1	
Suur Tööli	1914	Estland	72,00	17,10	4,21	5,70	4 500	3620	1,24	2	1	
N. B. Mc. Lean	1929	Kanada	78,94	17,93	4,40	5,94	6 500	5190	1,25	2	—	
Voima	1924	Finnland	61,25	14,00	4,38	5,10	3 600	2130	1,69	1	1	
Atle	1926	Schweden	59,30	16,20	3,66	6,00	4 000	2470	1,62	1	1	
Krisjanis Valdemars	1925	Lettland	56,30	16,45	3,42	6,70	2 800	2670	1,05	1	1	
Store Bjørn	1931	Dänemark	55,00	15,00	3,66	5,55	5 400	2540	2,13	2	1	
Göta Lejon	1933	Schweden	53,00	14,30	3,70	6,00	3 800	1930	1,97	1	1	
Jabjærn	1923	Dänemark	47,60	11,60	4,10	5,64	2 500	1380	1,81	1	—	

*) Die Eisbrecher „Leonid Krasin“ und „Ermak“ sind ausschließlich für das Polareis gebaut. Hier schiebt sich das Vorschiff unter Umständen sehr hoch über das Eis, daher keine Bugschraube, sondern drei Hochschrauben. — **) Diesel-elektrische Antriebsanlage (8100 WPS).

Zwischenspannten haben einen Abstand von 400 mm, Bild 19. Im Vorschiff und im Hinterschiff beträgt die Spantentfernung 350 mm. Die Spanten und Zwischenspannten haben eine freitragende Länge von 2,3 m. Außerdem sind noch zwischen den drei Decks zwei Seitenstringer angeordnet, die die Spanten am seitlichen Ausbiegen verhindern und örtliche Eisdrücke auf mehrere Spanten verteilen. Es ist durchweg die elektrische Schweißung angewendet worden, nur die Spanten wurden mit der Außenhaut wegen des einfacheren Zusammenbaus auf der Helling vernietet, Bild 20 und 21. Auf diese Weise wird eine glatte und feste Außenhaut erzielt; Innenlaschen und Füllstücke sind vermieden. Mit dieser Bauart wird im Verein mit einer großen Anzahl von Querschotten und den beiden fast auf die ganze Länge durchlaufenden Seitenlängsschotten, die die seitlichen Wasser- und Ölzellen begrenzen, eine sehr große Festigkeit und Steifigkeit gegen Eispressungen erreicht.

Die Beanspruchungen aus der Längsbiegung des Schiffes beim Auffahren des Vorschiffs auf das Eis können bei der verhältnismäßig geringen Schiffslänge ohne Schwierigkeiten aufgenommen werden.

Da für Eisbrecher die Gefahr von Außenhautbeschädigungen durch Eis oder Bodenberührung sehr groß ist, ist eine weitgehende wasserdichte Unterteilung durch Querschotte, seitlich angeordnete Längsbunker und Sicherheitszellen erforderlich; der durchlaufende Doppelboden muß seitlich möglichst weit hochgezogen werden. Diese Maßnahmen sind auch zur Aufrechterhaltung der Schwimmfähigkeit bei Beschädigung unerlässlich.

Maschinenanlage

Die Antriebsleistung eines Eisbrechers muß unverhältnismäßig stark sein. Bei großen Eisbrechern nehmen die Maschinen- und Kesselanlagen fast die ganze Schiffslänge in Anspruch. Fluß-, Hafen- und Haffeisbrecher haben aber nur einen Teil ihrer Länge zur Verfügung, weil die Besatzung im Vor- und Hinterschiff unter Deck untergebracht werden muß.

Ein Maß für die Eisbrechfähigkeit ist durch das Verhältnis der indizierten Leistung zur Verdrängung gegeben; es liegt mit wenigen Ausnahmen zwischen 1,6 und 2,2. In Zahlentafel 1 bis 3 sind die Normal-Maschinenleistungen

angegeben. Die vorübergehenden Höchstleistungen dürften etwa 10 bis 20 % höher liegen.

Bei gewöhnlichen Frachtschiffen muß aus wirtschaftlichen Gründen der Aufwand an Maschinenleistung je Tonne Verdrängung möglichst niedrig gehalten werden, beispielsweise etwa 0,2 bei einem gewöhnlichen Ostsee-Frachtdampfer oder etwa 0,6 bei einem neuzeitlichen schnellen Übersee-Frachtschiff. Deshalb ist leicht einzusehen, daß solche Schiffe schon bei wenig Eis bald hilflos festsetzen.

Bis zum Jahre 1925 herrschten auf Eisbrechern Kolbendampfmaschinen und Zylinderkessel mit Kohlenfeuerung vor, danach wurden auch vereinzelt Eisbrecher mit dieselelektrischem Antrieb gebaut. Für die Wahl von Kolbendampfmaschinen spricht in erster Linie die Einfachheit der Bauart und der Bedienung, die große Überlastbarkeit und der niedrige Anschaffungspreis. Als besonderer Vorzug der Kolbendampfmaschinen muß hier die Zusammendrückbarkeit des Dampfes und das Fehlen größerer Schwungmassen hervorgehoben werden, wodurch ein Auffangen von Stößen ohne besondere Bruch- oder Rutschkupplungen zwischen Wellenleitung und Maschine möglich ist. Solche Stöße entstehen im Eisbrechbetrieb z. B. durch Aufschlagen der Schiffsschraube auf große Eisstücke oder durch Festklemmen der Schraube durch Eisstücke. Auch die Frage der Bereitstellung der für die Bedienung der Maschinenanlage erforderlichen Besatzung ist wesentlich, da die Eisbrecher im allgemeinen nur kurze Zeit im Jahre arbeiten und auch nur für diese Zeit ihre Besatzungen anheuern. Die Kolbendampfmaschine ist deshalb bis heute die Antriebsmaschine des Eisbrechers geblieben.

Anders liegt es bei den Kesseln. Durch Einführung der Ölfeuerung für die Zylinderkessel konnte zunächst sehr an Heizern gespart werden. Die weiteren Vorteile: schnelle Dampfmenge, kurze Bunkerzeiten, großer Fahrbereich, kleineres Gewicht der Kesselanlage usw., brachten eine wesentliche Leistungssteigerung der Eisbrecher.

Bei dem im Jahre 1937 gebauten Haffeisbrecher „Ostpreußen“ hat man die Kohlenfeuerung aus volkswirtschaftlichen Gründen beibehalten; denn in Deutschland steht genügend Kohle zur Verfügung und bei den täglichen

Fahrten des Eisbrechers zwischen Pillau und Königsberg ist auch genügend Zeit zum Bunkern vorhanden. Dieser Eisbrecher hat aber Wasserrohrkessel erhalten, wodurch eine weitere Gewichtsersparnis und eine schnellere Fahrbereitschaft erzielt wurden.

Die Gründe, die beim Hochsee-Eisbrecher „Ymer“ und einem derzeit in Bau befindlichen finnischen Hochsee-Eisbrecher zur Wahl des diesel-elektrischen Antriebes geführt haben, dürften wohl in dem großen Fahrbereich und der guten Manövrierfähigkeit zu suchen sein. Der Eisbrecher „Ymer“ hat Marinebesatzung, woraus zu schließen ist, daß wahrscheinlich auch militärische Nebenaufgaben berücksichtigt worden sind.

Da Eisbrecher beim Arbeiten im Eis nur langsam fahren können, sind die Heck-Schrauben hoch belastet. Sie müssen deshalb ebenso wie die Schrauben der Schlepper möglichst große Durchmesser erhalten; dem ist aber wiederum eine Grenze darin gesetzt, daß die Schraubenspitzen möglichst tief unter Wasser liegen sollen, um sie vor Berührungen mit Eisschollen möglichst zu schützen. Bei dem erwähnten Aufschlagen auf große Eisschollen oder durch Einklemmen von Eisstücken können die Schrauben leicht beschädigt oder stillgesetzt werden. Den dadurch auftretenden großen Beanspruchungen aller umlaufenden Maschinenteile muß die Anlage gewachsen sein. Man baut daher die in Frage kommenden Teile wesentlich kräftiger, insbesondere die Schrauben und Wellenleitungen. Die Schrauben werden in der Regel aus Sonder-Nickelstahl hergestellt und in den Flügelquerschnitten kräftig gehalten.

Ausrüstung

Zur Ausrüstung soll noch ganz kurz erwähnt werden, daß jeder neuzeitliche größere Eisbrecher eine gute Funkanlage und einen Funkpeiler, ferner eine kräftige Bergungspumpe, eine Taucherausrüstung und insbesondere Werkzeug für Ausbesserungsarbeiten, mitführt. Außer den vorschriftsmäßigen Rettungsbooten erhält er noch sog. Eisboote. Es sind dies flache Boote mit stark auflaufendem Vorschiff und Schlittenkufen, die als Boot und als Schlitten benutzt werden können.

*

Zum Eisbrechen können im Küstenverkehr auch kleinere Schiffe, die zum Befördern von Personen, Post und Stückgut dienen, und auch Fährschiffe verwendet werden. In Schweden und Finnland wird der Küstenverkehr bei nicht zu schwierigen Eisverhältnissen auf diese Weise aufrecht erhalten. Wie der strenge Winter 1928/29 gezeigt hat, sind gepanzerte Kriegsschiffe wegen ihrer Schiffsform und der Bauart des Vorschiffes zum Eisbrechen wenig geeignet, außerdem sind sie wegen ihres hohen Baupreises und der großen Besatzung für diese Verwendung zu unwirtschaftlich.

Bei Frachtschiffen muß man sich aus wirtschaftlichen Gründen auf eine Verstärkung im Vorschiff für Fahrten durch Eis, wie sie der Germanische Lloyd für die betreffenden Schiffe vorschreibt, beschränken. Es erscheint deshalb fraglich, ob die Vorschläge von Hugo G. Hammar, Gothenburg, auch die Frachtschiffe der Ostsee-Schiffahrt

für den Verkehr im Winter durch Anlehnung an die Konstruktionsbedingungen für Eisbrecher geeignet zu machen¹⁰⁾, zur Ausführung kommen werden.

Etwas anderes ist es dagegen, wenn die Handelsvertretung der Sowjetrussischen Regierung im Jahre 1932 bei der Firma Schichau Projekte auf Fahrgast- und Frachtschiffe von etwa 3500 t Tragfähigkeit für die Fahrt von Wladiwostock durch die Beringstraße nach den Mündungen der Flüsse Kolyma und Lena bearbeiten ließ, zu dem Zweck, in den drei Sommermonaten den nördlichen Seeweg entlang den Küsten des Eismeer unter Hilfeleistung von Flugzeugen zu erzwingen. Im übrigen Teil des Jahres sollten diese Fahrzeuge im Fernen Osten – Wladiwostock und Umgebung – Verwendung finden. Die Baubedingungen für diese Schiffe lehnten sich wesentlich an die für einen Eisbrecher zu stellenden Bedingungen an. Ein kleineres Schiff dieser Art von 1700 t Tragfähigkeit, 11,5 Kn Geschwindigkeit und mit diesel-elektrischem Antrieb von 1750 WPS ist dann im Jahre 1934 in Sowjetrußland gebaut worden¹¹⁾.

B 5302

¹⁰⁾ Hugo G. Hammar, Shipbuilder Bd. 38 (1931) S. 175/80.

¹¹⁾ The Motorship Bd. 14 (1934) S. 109/10

Quellennachweis: VDI – Zeitschrift Bd. 83 Nr. 5
Februar 1939 Seite 123 - 128

Der Eisbrecher „Stettin“

Geschichte der „Stettin“

- Kurzform -

Gebaut von den Stettiner Oderwerken wurde die Stettin am 16. November 1933 als bis dahin größter Eisbrecher unter deutscher Flagge in Dienst gestellt. Auftraggeber war die Industrie- und Handelskammer zu Stettin. Einsatzgebiet war die Oder und das Stettiner Haff. Gegen Kriegsende in den Westen geflüchtet, fortan dem Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg unterstellt, wurde der Tonnenhof in Weddel neuer Liegeplatz.

Bis 1981 war der Dampfer in Dienst und führte zahlreiche Einsätze auf der Unterelbe, dem Nord-Ostsee-Kanal und der Kieler Förde durch.

Im Jahre 1982 als technisches Kulturdenkmal anerkannt, wurde er vom Förderverein Eisbrecher „Stettin“ übernommen.

Quellennachweis: [Archiv | Dampf-Eisbrecher STETTIN \(dampf-eisbrecher-stettin.de\)](https://www.archiv-dampf-eisbrecher-stettin.de)



Die „Stettin“ anlässlich des Hamburger Hafengeburtstags 2022

Foto: P.Backhaus

**Die Rettungseinheiten der Deutschen Gesellschaft
zur Rettung Schiffbrüchiger - heute -
zusammengestellt von Jens Loewer**

In diesem Beitrag sollen die Einheiten nicht, wie sonst bei der DGzRS üblich, durch die Lüa sondern durch die Verdrängung bezeichnet werden, da dieses Maß die Leistungsfähigkeit der Rettungseinheiten nach meiner Meinung besser darstellt.

Die Erneuerung der Rettungsflotte der DGzRS stellt inzwischen einen permanenten Prozess dar. Bei über 60 Rettungseinheiten und einer Einsatzzeit von 30 Jahren, sind durchschnittlich jedes Jahr zwei Einheiten zu erneuern. Natürlich sind nicht alle gleich aufwändig. Für die Baukosten des größten Seenot-Rettungskreuzers bekommt man gleich eine ganze Flotte der derzeit größten Seenotrettungsboote. Dennoch waren parallel sowohl 220 to und 22 to Kreuzer als auch 8 to sowie 3 to Boote in Auftrag gegeben. Nun aber erleben wir eine der sehr seltenen Pausen. In diesem Jahr hat die Gesellschaft keine Rettungseinheit in Dienst gestellt. Sie hat lediglich 2021 einen Neubauftrag für ein weiteres 8 to Boot erteilt, das 2023 abgeliefert werden soll. Es ist also eine gute Gelegenheit zu schauen, wie sich das Rettungswerk darstellt. Eingesetzt auf den Stationen und als Springer sind:



27,5-Meter-Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot

1 Seenot-Rettungskreuzer	404 to	46 m	25 kn
Baujahr 2003			
1 Seenot-Rettungskreuzer	220 to	36,5 m	25 kn
Baujahr 2012			
6 Seenot-Rettungskreuzer	120 to	27,9 m	24 kn
Baujahr 2015 – 2021			
2 Seenot-Rettungskreuzer	103 to	27,5 m	24 kn
Baujahr 1992 – 1993			
4 Seenot-Rettungskreuzer	80 to	23,1 m	23 kn
Baujahr 1996 – 1997			
6 Seenot-Rettungskreuzer	22 to	19,9 m	22 kn
Baujahr 2008 – 2018			
18 Seenotrettungsboote	8 to	10,1 m	18 kn
Baujahr 2003 – 2020			
13 Seenotrettungsboote	7 to	9,41 m	18 kn
Baujahr 1999 – 2004			
2 Seenotrettungsboote	5,5 to	8,52 m	18 kn
Baujahr 1992 – 1993			

3 Seenotrettungsboote auf Trailer 3,5 to 7 m 18 kn
Baujahr 1993

5 Seenotrettungsboote 3 to 8,9 m 36 kn
Baujahr 2018 - 2021

Zentrale Station der Nordsee ist Helgoland. Diese wird als so bedeutend eingestuft, dass der hier eingesetzte 404 to Seenot-Rettungskreuzer den Hafen für Crewtausch oder Versorgung nur verlässt, wenn ein anderer Kreuzer als Ersatz auf Helgoland eingetroffen ist. Drei 120 to Kreuzer sichern zusätzlich den Bereich Deutsche Bucht, mit den Einsatzorten Borkum im Westen, Cuxhaven in der Mitte und Amrum im Norden. Die Großschiffahrtswege der Weser und der Jade sind darüber hinaus mit zwei 80 to Einheiten gesichert, bereit jederzeit einzugreifen. Diese 6 Einheiten sind ständig besetzt und auslaufbereit auch für längere Einsätze. Ergänzend kommen noch vier 40 to Einheiten dazu, die Küstenfischern und Inselversorgern zu Hilfe kommen oder Krankentransporte übernehmen können. Die festangestellten Besatzungen dieser Rettungseinheiten schlafen an Land in einem Stationsgebäude dicht beim Liegeplatz. So ist gewährleistet, dass auch diese Einheiten jederzeit schnell einsatzbereit sind. Sie liegen in den Häfen von Norderney, Büsum, Nordstrand und List. Darüber hinaus werden 12 von Freiwilligen besetzte Seenotrettungsboote eingesetzt, acht 8 to Boote und vier 7 to. Diese Boote dienen in erster Linie der Sicherung der Sport- und Freizeitschiffahrt. Die auf Juist, Norddeich Langeoog, Wangerooge Husumersiel und Wilhelmshaven stationierten 8 to Boote gehören alle zum verbesserten dritten Baulos (2015 – 2020). Am Eiderdamm findet sich das einzige Boot dieser Größe aus dem ersten Baulos (1999 – 2004) und im Hörnum eines des zweiten (2005 – 2006). Die auf Baltrum, in Neuuharlingersiel, Fedderwardsiel und in Brunsbüttel eingesetzten 7 to Boote gehören natürlich alle zum ersten Baulos.

Rückblickend kann man feststellen, dass sich die bereits 1965, zum 100-jährigen Jubiläum der DGzRS, mit der Indienstellung der letzten beiden Neubauten der damals großen Seenot-Rettungskreuzer Einsatzschwerpunkte erhalten haben. Helgoland, Borkum und Cuxhaven erhielten die großen neuen Kreuzer, zwei der ersten Serie lagen in Bremerhaven und auf Amrum.

Ganz anders stellt sich die Situation in der Ostsee dar. Hier wurde der erste Rettungskreuzer auf Fehmarn stationiert. Als zweiter kam dann der in Borkum freiwerdende dazu. Er kam nach Laboe. Als 1975 der erste 170 to Rettungskreuzer in Dienst gestellt wurde, kam er nach Fehmarn. Die Hamburg rückte in die Lübecker Bucht nach Grömitz. Natürlich änderte sich 1990 die Lage grundlegend, da mit der Wiedervereinigung die Küste Mecklenburg-Vorpommerns dazukam. Schon im gleichen Jahr wurde ein zur Ablieferung anstehender 66 to Kreuzer in Warnemünde stationiert. Ein Nachbau der 103 to Klasse musste in Auftrag gegeben werden, damit er ab 1992 auf Rügen die notwendige Leistung vorhalten konnte. Um auch die Stationen, die bisher mit Festrumpfschlauchbooten ausgerüstet waren, mit DGzRS-gerechten Booten versorgen zu können, wurde sogar eine Neukonstruktion in

Auftrag gegeben, die ab 1993 zum Einsatz kam. Doch wie sieht die Situation heute in der Ostsee aus?

Als leistungsfähigste Einheit ist der 220 to Kreuzer in Saßnitz auf Rügen, also weit im Osten, stationiert, die drei 120 to Einheiten sichern die Hauptschiffahrtswege, von Laboe aus den Weg vom Nord-Ostsee-Kanal in die Ostsee und nach Norden, von Grömitz aus die der Lübecker Bucht und von Darser Ort aus den Weg durch die Kadetrinne. Hinzu kommen die 1992 – 1993 in Dienst gestellten Nachbauten der 103 to Klasse in Großenbrode für die Gewässer um Fehmarn und in Warnemünde die der Mecklenburger Bucht. Je eine 40 to Einheit ist ganz im Norden in Olpenitz und ganz im Osten auf der Greifswalder Oie eingesetzt. Als Freiwilligenboote kommen außer zehn 8 to und sieben 7 to Einheiten noch zwei 5,5 to Einheiten (1992 – 1993), drei 3,5 to Einheiten auf Trailern (1993) und fünf 3,2 to Einheiten (2018 – 2021) zum Einsatz. Die letzteren sind in den geschützten Gewässern der Schlei und der Boddengewässern stationiert. Die an Land auf Trailern gelagerten Boote sind nach der Wiedervereinigung speziell entwickelt worden, um sowohl auf offener See als auch in den flachen Boddengewässern Hilfe leisten zu können. Die beiden 5,5 to Boote sind auf Doppelstationen eingesetzt, einmal zusammen mit einem 3,5 to Boot, das andere mal mit einem 3,2 to Boot.

Die DGzRS ist dabei, einen Nachfolgetyp für die Trailerboote zu entwickeln auf Grundlage von Booten, die bereits bei Schwesterorganisationen im Einsatz sind. Vorgesehen sind Boote mit 4,5 to, einer Länge von ca. 8 m und einer Breite von 2,8 m. Es ist zu erwarten, dass durch den Einsatz dieser Boote und des neuen 8 to Bootes auch die beiden letzten 5,5 to Boote ausgemustert werden. Danach würden erst zum Ende dieses Jahrzehnts Seenotrettungsboote, die durchschnittliche Einsatzzeit von 30 Jahren erreichen.

Bei den Seenot-Rettungskreuzern erreichen aber schon in diesem und im kommenden Jahr die zwei 103 to Einheiten die vorgesehene Einsatzzeit. Sie sind die letzten Vertreter der Generation von Kreuzern, deren besonderes Merkmal der Turm war, also der offene Hauptfahrstand. Vier Jahre später sind auch die mit den Springern vier Einheiten der 80 to Klasse in diesem Alter. Wie sollen die ersetzt werden? Denkbar sind verschiedene Möglichkeiten: Die sechs Kreuzer könnten durch eine neue „Zwischenklasse“ 80 – 90 to ersetzt werden. Diese Klasse könnte aus der jetzt zu ersetzenden 80 to Klasse weiterentwickelt werden, oder wäre völlig neu zu entwerfen, was Zeit und Geld kostet. Scheller ginge es, einfach je drei Nachbauten der 120 to und der 40 to Klasse zu ordern. Die Großen könnte man dann beispielsweise in Hooksiel bei der Jade- und Wesermündung, bei Fehmarn – der Hauptschiffahrtsweg der Ostsee führt ja aus dem Großen Belt kommend durch den Fehmarnbelt zur Kadetrinne – und als wirklich gleichwertigen Springer einsetzen, während Bremerhaven und Warnemünde mit dem kleinen Kreuzer ausgerüstet würden. Auch für diese Klasse stünde dann ein gleichwertiger Springer bereit. Es bleibt spannend welche Lösung

die DGzRS finden wird.

Ein kleiner Hinweis sei zum Schluss noch gestattet:

Eine der 103 to Klasse vergleichbare Feuerlöschleistung von 2.200 m³/h bei einer Wurfweite von 130 m erreicht von der neueren Kreuzern nur die 404 to verdrängende Hermann Marwede mit 2.500 m³/h und 110 m Wurfweite. Selbst die 220 to schwere Harro Koebe schafft nur 600 m³/h bei 110 m Wurfweite.



Fotonachweis: [Seenotrettungskreuzer Hermann Marwede](#)
Quellennachweis: DGzRS [Rettungsflotte](#) | [Die Seenotretter](#)

Als die Ostsee brodelte: Die Sturmflutkatastrophe von 1872

Vor 150 Jahren, am 13. November 1872, hat die schwerste bisher dokumentierte Ostsee-Sturmflut die deutsche und dänische Küste getroffen. Mehr als 270 Menschen starben damals, gut 15 000 Menschen wurden obdachlos, Zehntausende Stück Vieh ertranken in den Fluten, 133 Schiffe havarierten. Das Ostseesturmhochwasser – wie es korrekt heißt, da es keine großen Gezeiten mit Ebbe und Flut an der Ostsee gibt – gilt bis dato als die schwerste Hochwasserkatastrophe in der westlichen Ostsee.

Nach Angaben des Umweltministeriums in Schleswig-Holstein lässt sich aus historischen Dokumenten und Hochwassermarken ableiten, dass das Sturmhochwasser von 1872, zumindest über 900 Jahre, ein einmaliges Ereignis an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste darstellt.

Eine Zunahme der Sturmhochwasserintensität an der deutschen Ostseeküste kann den Ministerangaben zufolge nicht festgestellt werden. «Dies wird sich in Zukunft durch den beschleunigten Meeresspiegelanstieg infolge des menschengemachten Klimawandels ändern.» Die Küstenländer legen den Angaben zufolge daher bei ihren Küstenschutzplanungen SSP-8.5 Szenario (Weiter wie bisher Szenario) zugrunde. Danach ist von einem Meeresspiegelanstieg. Von etwa 0,75 Metern bis Ende dieses Jahrhunderts und 1,25 Metern bis Mitte des nächsten Jahrhunderts auszugehen.

Quellennachweis: dpa [Als die Ostsee brodelte: Die Sturmflutkatastrophe von 1872 \(msn.com\)](#)

400 Jahre Vegesacker Hafen

Im Jahre 2022 wurde die Eröffnung des Vegesacker Hafens ausgiebig gefeiert, der als ältester, künstlich angelegter Hafen Deutschlands gilt.

Der Entschluss zum Hafenbau erfolgte am 14. Juli 1618 durch den Bremer Senat. Als Baumeister wurden die beiden Holländer Wilken Unckes van Vernessen aus Groningen und Dirik Jansen aus Leerdam angeworben. Nach einer vierjährigen Bauzeit konnte dann der Hafenbetrieb im Jahre 1622 aufgenommen werden.

Der Hafenbau war notwendig, um den Fortbestand des Seehafenstandortes Bremen mit seinem stadtnahen Haupthafen an der Schlachte sicherzustellen, denn infolge der zunehmenden Versandung der Weser gelangten im Laufe der Zeit die immer größer gewordenen Seeschiffe nur noch mit erheblichen Schwierigkeiten bis an die Schlachte.



Vegesackerhafen um 1622

In Vegesack war zu dieser Zeit noch eine Wassertiefe von drei bis vier Metern vorhanden.

Problematisch war jedoch, dass der Hafen in Vegesack in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts seinen Standortvorteil zusehends einbüßte und auch dort Versandung und Verwilderung der Unterweser zunahm. Auch der winterliche, starke Eisgang erforderte immer wieder zunehmend hohe Instandsetzungskosten, die kaum zu tragen waren.

1824 entschloss sich der Oldenburger Großherzog, Brake zum Konkurrenzhafen auszubauen und damit Bremen und Vegesack vom Seeverkehr abzuschneiden.

Der Bremer Senat hat daraufhin 1827 an der Geestemündung eine weiteren Vorhafen angelegt, der 1830 als Bremerhaven den Betrieb aufnahm. Als Seehafen wurde damit Vegesack in seiner bisherigen Form bedeutungslos. Eine neue Nutzung des Hafens musste gefunden werden.



Ansicht des Alten Hafens 1841

Von 1895 bis 1967 wurde Vegesack der Heimathafen der

Heringslogger der „Bremen - Vegesacker - Fischereigesellschaft“.

Die Besonderheit des Vegesacker Hafens ist, dass er komplett neu auf platten Land gebaut wurde, denn vor seinem Entstehen gab es in Vegesack keinen Hafen, sondern im umliegenden Bereich nur wenige Hofstellen, deren Bewohner landwirtschaftlicher Tätigkeit nachgingen.



Erst durch den Hafenbau entwickelte sich über die nachfolgenden Jahrhunderte eine Besiedlung des angrenzenden Bereiches und damit kommerzielle Nutzung des Hafens und Entwicklung von Handel, Schiffbau, Werften und Fischerei. Bereits seit Ende des 17. Jahrhunderts und über viele nachfolgende Jahrzehnte war der Hafen auch Stützpunkt für eine umfangreiche Walfangflotte, deren Schiffe in der Arktis intensiven Walfang betrieben.

Heute ist der Hafen attraktiver Liegeplatz für Sport- und Traditionsschiffe. Dauerhaft liegen dort mehr als 20 Traditionsschiffe, die teilweise auch besichtigt werden können oder Fahrten auf der Weser bis in die Nordsee hinein anbieten.

Der angrenzende Hafenbereich mit seiner maritimen Meile und der Weserpromenade ist ein sehr beliebtes Freizeitziel für viele Bremer und Besucher der Hafenstadt, bietet Entspannung, Historie und erlebnisreiche Blicke über die Weser und die angrenzenden Werften von Lürssen und Abeking & Rasmussen, wo exklusive Luxusjachten gebaut werden.

An den Feierlichkeiten zum Hafengeburtstag, die Mitte Mai 2022 stattfanden, nahm auch eine offizielle Delegation der Bremer Partnerstadt Danzig unter der Leitung der amtierenden Bürgermeisterin Aleksandra Dulkiewicz teil.

Quelle: Ulrich Weidinger, Der Vegesacker Hafen von 1622 und Internet Fotos: Ausstellung im Museum Schloss Schönebeck





VEREINSNACHRICHTEN

Rückblick auf 2022

Auch im vergangenen Jahr war unser Vereinsleben durch die Corona-Epidemie von generellen Einschränkungen betroffen. Bestmöglich wurden jedoch alle notwendigen Termine wahrgenommen und verschiedene, vereinsinterne Aktivitäten durchgeführt.

Unsere Vorstandssitzungen mit anschließendem Stammtisch haben 2022 regelmäßig an jedem 2. Freitag des Monats, außer in der Sommerpause in den Monaten Juli und August, im Hotel „Alte Wache“ in Hamburg stattgefunden.

Im Januar und Februar 2022 mussten die Sitzungen coronabedingt leider ausfallen. Auch unsere Jahreshauptversammlung musste aus diesem Grund vom ursprünglich geplanten Termin, 26.02.2022 auf den 26.03.2022 verschoben werden. Alle Vereinsmitglieder wurden entsprechend eingeladen, die Teilnahme war jedoch sehr schwach.



Stammtisch im Hotel „Alte Wache“

Von links: Dr. Bernd Burow, Kapt. Karlheinz Römer, Dipl.-Ing. Wolfgang Kriemann, Herr Ulrich Gerhard Kurowski, Kapt. Diether Dauscher, Peter Backhaus, Hartmut Pioch, Dipl.-Inform. Jens Loewer und Kapt. Thomas Marquardt

Unser 147. Stiftungsfest, verbunden mit dem traditionellen Schaffermahl, war für den 26.03.2022 geplant. Dieser Termin konnte, ebenfalls coronabedingt, nicht realisiert werden. Kurzfristig wurde durch den Vorstand daraufhin beschlossen, eine Terminverschiebung um einen Monat auf den 26.04.2022 vorzunehmen, was auch erfolgreich und zur Zufriedenheit und Freude der vielen Teilnehmer realisiert werden konnte.

Für den 05.08.2022 erhielt unser Verein eine Einladung vom Haus Stettin zur Teilnahme als Gäste zur Jahreshauptversammlung in Lübeck. Da der 1. und 2. Vorsitzende unseres Vereins aus terminlichen Gründen verhindert waren, nahm unser Vereinskamerad und Beisitzer im Vorstand, Thomas Marquardt an der Versammlung teil. Es zeigte sich erneut die freundschaftliche Beziehung zwischen unseren beiden Vereinen.

Unser Jahresausflug sollte in diesem Jahr mit der Besichtigung der 4-Mast Bark "PEKING" realisiert werden, da die ursprüngliche Planung für 2021 nicht realisiert werden konnte. Der Ausflug musste 2021 leider ausfallen, da zu dieser Zeit das Schiff für Besichtigungen noch nicht zugänglich war.

Der Ausflug wurde auf den 22.08.2022 gelegt und nach Anmeldung der 19 Teilnehmer mit einer entsprechenden Führung über das Schiff realisiert. Den Abschluss des Ausfluges bildete eine spezielle Hafenrundfahrt in einer gecharterten Barkasse unter Führung und ausführlichen Erklärungen unseres Vereinsmitgliedes Karlheinz Römer, der als früherer Hafentotse den Hafen in allen Details bestens kannte.

Unser Verein erhielt für den 16.09.2022 eine Einladung vom Bund der Danziger an einer Klausurtagung der „Danziger Gemeinschaft“ in Lübeck teilzunehmen. Im Anschluss daran fand am 17.09.2022 der Tag der Danziger statt. Vom Vorstand nahmen Herr Marquardt und Herr Backhaus an den Veranstaltungen teil.

Am Totensonntag, 20.11.2022, nahmen Vertreter unseres Vereins an der Gedenkfeier zu Ehren der auf den Meeren gebliebenen Seeleute bei der „Madonna der Seefahrt“ teil. Wie schon in den Jahren davor, wurde wieder ein Kranz am Denkmal in der Nähe des Altonaer Fischmarktes, abgelegt.

Vertreter unseres Vereins haben im ersten Halbjahr und im Herbst 2022 an den Vorstandssitzungen und am Verbandstag des VDKS in Hamburg teilgenommen, die aufgrund der Corona-Maßnahmen zeitweise nur per Video stattfinden konnten.

Unsere Vereinsbibliothek ist um mehrere Sachbücher aus dem Bereich Schifffahrt aus einer Spende des Autors und unseres Ehrenmitgliedes Gert Uwe Detlefsen erweitert worden.

Auch aus dem Nachlass unseres Ehrenmitgliedes, des Schifffahrthistorikers Reinhart Schmelzkopf, der im Frühjahr 2020 verstorben war, ist uns von seiner Witwe freundlicherweise Archivmaterial zur Danziger Schifffahrt als Spende übergeben worden.

Im Jahre 2022 konnten wir zwei neue Mitglieder in unseren Verein aufnehmen, Herr Ulrich Gerhard Kurowski, geboren in Danzig-Brösen und Herr Marcel Pauls, Bundesvorsitzender vom Bund der Danziger.

Zum Jahresende 2022 verzeichnen wir in unserem Verein 37 Mitglieder.

147. Stiftungsfest **mit traditionellem Schaffermahl am 23.04.2022**

Nach einer Ausfallzeit von zwei Jahre, coronabedingt, konnte in diesem Jahr endlich wieder unser traditionelles Stiftungsfest mit Schaffermahl in Hamburg stattfinden.

Nach entsprechender Planung, ursprünglich vorgesehen für den 26.03.2022, konnte dieser Termin, wegen Bedenken bezüglich Corona, nicht realisiert werden. Im Vorstand des Vereins wurden zwei Alternativen besprochen: Ausfall auch in diesem Jahr oder kurzfristiger Verschub um vier Wochen in den April hinein. Im Ergebnis kam es schließlich doch noch zu unserem Fest im April, so dass zeitnah alle Einladungen verschickt werden konnten.

Die Entscheidung stellte sich als richtig heraus, das Interesse an der Festlichkeit war groß und wir bekamen viele Zusagen, sicherlich auch, da sehr viele vergleichbare Veranstaltungen im Frühjahr wegen Corona abgesagt wurden und das Interesse an gemeinsamen Treffen offensichtlich sehr groß war.

Außer den Vereinsmitgliedern kamen geladene Gäste aus allen Vereinen des VDKS, vom Verein Feuerschiff FEMARNBELT, den Hafenslotsen Hamburg, Verein Freunde der PEKING, Bund der Danziger, Marienbürger Bank, Haus Stettin und der Deutschen Seemannsmission.

Die Stimmung war in der Gesamtheit sehr gut und fröhlich, es gab freudige Wiedersehen unter den Gästen und Vereinsmitgliedern und spannende, zukunftsorientierte Begegnungen.

Der Festvortrag von Frau Richenberger war inhaltlich sehr fundiert, kam sehr gut an, und zeigte bei allen Teilnehmern das große Interesse an der Entwicklung des Neuen Deutschen Hafensemuseums in Hamburg.

Im Rückblick auf unser Stiftungsfest konnte übereinstimmend festgestellt werden, dass es gelungen war, einen interessanten und verbindenden Abend zu gestalten.

Sehen wir also positiv in die Zukunft für weitere, vergleichbare Festlichkeiten.

Rede unseres 1. Vorsitzenden Herrn Kapitän Dauscher

„Liebe Gäste,

Freunde des Vereins Danziger Seeschiffer und Vereinskameraden,
herzlich begrüße ich Sie alle zu unserem heutigen, 147. Stiftungsfest, verbunden mit dem traditionellen Schaffermahl, das seit vielen Jahren hier im Hamburger „**Hotel Alte Wache**“ stattfindet.

Nachdem wir unser 145. und 146. Stiftungsfest aufgrund von Corona leider nicht durchführen konnten, sind wir nunmehr froh, wieder unsere alte Tradition in gewohnter Art und Weise fortsetzen zu können.



Herr Kapitän Diether Dauscher während seiner Begrüßung
und links Herr Peter Backhaus

Ich begrüße zu diesem Anlass besonders unsere zahlreichen Gäste aus befreundeten Vereinen und Organisationen, die unsere Einladung angenommen haben.

Ich danke der Geschäftsführung und dem Personal des **Hotels „Alte Wache“**, die unserem Verein nach der coronabedingten Ausfallzeit wieder die Möglichkeit zur Durchführung unserer Feier gegeben haben.

Blicken wir zurück in die Geschichte unseres Vereins müssen wir bis in das Jahr 1386 zurückgehen, als erstmalig eine Danziger Schifferzunft nachweislich erwähnt wurde.

Die Schifferzunft war der Zusammenschluss von Schiffern und Schiffseignern, vertrat die beruflichen Interessen der Mitglieder und nahm soziale Aufgaben wahr.

Gepflegt wurde aber auch die Geselligkeit, insbesondere nach Gründung der Danziger Schifferbank im Jahre 1508, eine von fünf weiteren Banken im Artushof zu Danzig.

Im Jahre 1801 wurde die Schifferbank mit Umwandlung des Artushofes in eine Börse aufgelöst, das Vermögen ging an die Schifferwitwenkasse als Rechts- und Interessennachfolgerin.

Im Laufe der Jahrhunderte hat sich das Profil dieser Seeschifferversammlung immer wieder geändert bzw. ist den jeweiligen zeitlichen Verhältnissen angepasst worden.

1875 wurde der neue "Danziger Seeschiffer Verein" in Danzig gegründet und übernahm die Tradition der Vorgängergesellschaften.

Nach dem Krieg, 1952, wurde der "Verein Danziger Seeschiffer" mit dem Zusatz "Sitz Hamburg" wiederbelebt als Zusammenschluss und Interessenvertretung Danziger Kapitäne und Schiffsoffiziere, die es zu dieser Zeit noch gab.

1956 wurde der Verein Gründungsmitglied des VDKS, Verband deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere in Hamburg, der die Interessen deutscher Seeleute vertritt.

Inzwischen sind die Danziger Seeschiffer ein Traditionsverein mit Bezug der Mitglieder zu Danzig und/oder der Seefahrt.

Diese Tradition wollen wir auch weiter fortsetzen und sie wird auch in unser heutigen Zeit vielseitig gelebt und gefördert.

Als neues Mitglied unseres Vereins begrüßen wir aktuell Herrn Marcus Pauls, 1. Vorsitzender beim Bund der Danziger.

Bereits im Januar dieses Jahres wurde Herr Ulrich Gerhard Kurowski, geboren in Danzig/Brösen, Mitglied unseres Vereins.

Wir freuen uns, dass Frau Richenberger, Projektleiterin für das Deutsche Hafenumuseum in Hamburg heute als Festrednerin zu unserem Schaffermahl gekommen ist und begrüßen sie sehr herzlich.

Frau Richenberger kommt ursprünglich aus Norddeutschland, ist Schweizerin und koordiniert den komplexen Entstehungsprozess für das neue Museum von der Planung bis zur Fertigstellung in Zusammenarbeit mit anderen Fachleuten.

Es geht dabei auch um das inhaltliche Konzept für das Museum und das größte Exponat, die Viermastbark „PEKING“, gebaut 1911 bei Blohm & Voss in Hamburg.

Nach einer bewegten Geschichte und einer Liegezeit seit 1975 in New York, wo sie langsam verfiel wurde das Schiff im Sommer 2017 per Dock-Schiff nach Deutschland transportiert und schließlich im September 2020 nach Restaurierung auf der Peters-Werft in Wewelsfleth nach Hamburg überführt.

Frau Richenberger wird in ihrer Festrede über die PEKING und den aktuellen Stand und den Fortschritt bei der Entwicklung des künftigen Deutschen Hafenumuseum berichten, also über den Aufbau eines maritimen Kulturortes in Hamburg.

Nach dem Festvortrag wird unser traditionelles Festmahl, Labskaus satt, serviert und zum Abschluss gibt es unseren traditionellen Machandel, Wacholderbrand mit Trockenpflaume; selbstverständlich fehlt auch nicht der Stein.

Ich wünsche uns allen einem unterhaltsamen Abend, verbunden mit interessanten Gesprächen.“



147. Stiftungsfest – unsere Gäste und Vereinskameraden

Vogtmahl der Marienbürger Bankenbrüder in Lübeck

Anfang Mai 2022 erhielt der 1. Vorsitzende des Vereins Danziger Seeschiffer e.V., Kapitän Diether Dauscher durch den amtierenden Vogt der Marienbürger Bank zu unser lieben Frauen Rosenkranz zu Danzig, Lutz von Majewsky die Einladung zum Vogtmahl am 28.05.2022 im Schabbelhaus zu Lübeck.

Die Einladung wurde gerne angenommen und kurzfristig ein Hotel in Lübeck für den angegebenen Termin gebucht.



Die Bankenbrüder und alle geladenen Gäste trafen sich am 28. Mai 2022 um 17:30 Uhr in der Danziger Etage des Schabbelhauses, wo die fünf geladenen Gäste durch sogenannte Paten der Bankenbrüder allen Teilnehmern vorgestellt wurden.



Bankenbrüder und die Gäste im Schabbelhaus zu Lübeck

Anschließend fand der Vogtvortrag im Stiftungsaal des Schabbelhauses statt. Thematisiert wurde die grundsätzliche Problematik im Zusammenhang mit der rechtzeitigen Planung und Umsetzung der Unternehmensübergabe bzw. Nachfolge bei kleineren und mittelständigen, familiengeführten Unternehmen.

Um 19:00 Uhr wurde durch den amtierenden Vogt zum traditionellen Vogtmahl in die Diele des Schabbelhauses zu Lübeck gebeten.

Die lange Tafel war durch das Personal des Schabbelhauses bereits entsprechend gedeckt. An den beiden Stirnseiten der Tafel saßen jeweils der noch amtierende Vogt und der zukünftige Neuvogt. Die Bankenbrüder und geladenen Gäste waren durch Tischkarten platziert worden.



Neben dem 1. Vorsitzenden des Vereins Danziger Seeschiffer, Kapitän Diether Dauscher, saß Hans-Jobst Siedler, Archivar der Bankenbrüder und seit 2003 Mitglied im Verein Danziger Seeschiffer.

Zwischen den einzelnen, jahreszeitlich spargelorientierten Gängen des Vogtmahls, bestehend aus Vorspeise, über Suppe, Hauptgang bis zum Dessert wurden jeweils Ansprachen gehalten:

- Ansprache auf die Bank
- Ansprache auf den Vogt
- Ansprache auf den Neuvogt
- Rede auf die Senioren und Wallfahrt
- Gästerede und Dank für die Einladung

Nach Abschluss des Vogtmahls wurde im Nebenraum der Diele in lockerer Runde und der Möglichkeit vieler

persönlicher Gespräche zwischen allen Teilnehmern neben Kaffee, Tee, Bier und Wein auch Danziger Goldwasser und Machandel gereicht.

Die Einladung als Gast zum Vogtmahl in Lübeck kann als wertschätzende und zukunftsorientierte Verbindung zwischen der Marienbürger Bank und dem Verein Danziger Seeschiffer angesehen werden.

Verbandstag des VDKS in Hamburg

Bericht: Kapitän Diether Dauscher

Am 11.06.2022 fand im Adolph-Woermann-Haus in Hamburg der jährliche Verbandstag des VDKS unter Leitung des Präsidenten Kapitän Willi Wittig als Präsenzveranstaltung mit 30 Teilnehmern statt, nachdem in den beiden vorherigen Jahren der Verbandstag aufgrund von Corona nur virtuell durchgeführt werden konnte.

Dies war zwar technisch möglich, es fehlte jedoch allen Teilnehmern, dem Vorstand, dem Verbandsrat und den Delegierten der direkte Kontakt und das persönliche Gespräch untereinander.

Der Verein Danziger Seeschiffer e.V., Sitz Hamburg ist als korporatives Mitglied beim VDKS regelmäßig bei den Vorstandssitzungen im Frühjahr und Herbst jedes Jahres und beim jährlichen Verbandstag vertreten.

Als Mitglied des Vorstandes nahmen der 1. Vorsitzende des Vereins, Kapitän Diether Dauscher, und als Delegierter Kapitän Thomas Marquardt am Verbandstag teil.

Grundsätzliche Themen des Verbandstages waren:

- Ausbildung und Ausbildungsförderung in der Seeschifffahrt – Die Anzahl der Auszubildenden geht zurück, trotz Förderung.
- Arbeitssituation in der Seeschifffahrt – Es gibt mehr Arbeitssuchende als verfügbare Stellen, der Anteil deutscher Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge wurde im Durchschnitt mit nur 3,5 % angegeben.
- Situation in der Seeschifffahrt aufgrund der Corona-Pandemie – Probleme sind Besatzungswechsel,
- Situation in der Seeschifffahrt durch Krieg in der Ukraine – Gemischte Besatzungen aus Ukraine und Russland, Blockierung von Häfen im Schwarzen Meer, Festsetzung von Schiffen, Besatzungswechsel im Kriegsgebiet.
- Nachwuchsprobleme beim VDKS und in den Vereinen – Es wurde ein konzeptioneller Entwurf zur Bindung junger Seeleute/Studierender zur Bindung an den VDKS unter dem Begriff „Junger VDKS“ zur weiteren Diskussion vorgelegt.

Hauptthema des Verbandstages war der Vortrag eines Vertreters der Bundeslotsenkammer (BLK) zu der zukünftigen Seelotsenausbildung „Neues SeeLG (LA 3)“, wobei nicht nur befahrene Kapitäne als Lotse tätig werden können, sondern auch Absolventen der Seefahrtsschulen.

Voraussetzung sind dafür Abschlüsse als Bachelor oder Master im nautischen Fachbereich mit nachfolgender, sehr umfangreicher Lotsenausbildung und Prüfung durch die BG Verkehr bis zum Seelotseneignungszeugnis nach entsprechenden Ausbildungsblöcken im Bereich Theorie/Schulungen und Praxis im Wechsel und einer maximalen, gestaffelten Ausbildungszeit von 12 – 24 Monaten mit Zwischenprüfungen je nach Hochschulabschluss.

Notwendig wurde die neue Lotsenausbildung aufgrund von fehlenden Seelotsen in der nahen Zukunft und geringerer, geeigneter Bewerberanzahl.



Während des Verbandstages dankte der Präsident des VDKS, Kapitän Willi Wittig dem vorherigen Präsidenten des VDKS, Kapitän Christoph Wand für seine erfolgreiche 12-jährige Leitung des Verbandes.

Bibliothek des Vereins Danziger Seeschiffer

Der umfangreiche Bücherbestand des Vereins befindet sich seit einigen Jahren im Haus Stettin in Lübeck und umfasst überwiegend sachbezogene Literatur aus dem Bereich Danzig und Schifffahrt, teilweise auch historische, aber auch aktuelle Bücher, die nur noch sehr schwierig oder gar nicht mehr zu beschaffen sind.

Als Beispiel sei hier das Gesamtwerk Deutsche Reedereien von Gerd-Uwe Dethlefsen, Ehrenmitglied unseres Vereins, erwähnt. Diese Reihe umfasst insgesamt 48 Bänden, die leider nicht ganz vollständig sind.

In unserer Vorstandssitzung vom 09.05.2022 wurde speziell dieses Thema angesprochen und vereinbart, dass sich der 1. Vorsitzende, Kapitän Diether Dauscher, mit

Herrn Dethlefsen in Verbindung setzt, um möglicherweise noch fehlende Einzelbände dieses Gesamtwerkes zu erhalten.

Durch Kapitän Thomas Marquardt, Verwalter der Bibliothek, wurde am 16.05.2022 eine aktuelle Bestandsaufnahme der noch fehlenden Einzelbänden vorgelegt.

Am 18.05.2022 nahm Kapitän Dauscher telefonisch Kontakt mit Herrn Dethlefsen auf. Dieser berichtete, dass noch Restbestände an maritimen Büchern, u.a. auch von der Gesamtausgabe Deutsche Reedereien vorhanden sind, die er unserem Verein gerne als Sachspende zur Verfügung stellen würde.

Herr Backhaus vereinbarte daraufhin einen Termin und begab sich am 24.05.2022 nach Bad Segeberg zu Herrn Dethlefsen, um die angegebenen Bücher abzuholen.

Er wurde freundlich empfangen und neben den Bänden über Deutsche Reedereien wurden dankenswerterweise noch weitere Bücher durch Herrn Dethlefsen als Spende zur Erweiterung unserer Bibliothek übergeben.

Gespendet wurden:

- Deutsche Reedereien, Band 43, 46, 47, 48
- Die Ära der Kümos im Flensburger Hafen, Eine
- Chronik der Flensburger Küstenschifffahrt
- Unter fremder Flagge, Schicksale deutscher
- Frachter

Bereits im Jahre 2021 und im Frühjahr 2022 hatte der 1. Vorsitzende, Kapitän Diether Dauscher, Kontakt mit Frau Schmelzkopf, Ehefrau unseres im Frühjahr 2020 verstorbenen Ehrenmitgliedes Reinhart Schmelzkopf aufgenommen, der als Schifffahrtshistoriker wiederholt Archivmaterial über Danzig und die dortige Schifffahrt dem Verein zur Verfügung gestellt hatte.

Bei einem Treffen Anfang November 2022 bei Frau Schmelzkopf in Cuxhaven, übergab sie dem Verein als Spende verschiedenes Archivmaterial über Danzig und einige Bücher zu der Serie: **Deutsche Reedereien**, mit denen unser Bestand in der Bibliothek erfolgreich ergänzt und erweitert werden konnte.

Wir danken Frau Schmelzkopf herzlich für die großzügige Überlassung des Archivmaterials und der Bücher, was lt. ihrer Angabe im Sinne ihres Mannes gewesen wäre.

Der Buchbestand unserer Bibliothek hat sich damit um einige interessante Bücher erweitert und steht allen Mitgliedern des Vereins weiterhin in der Ausleihe zur Verfügung, was in der letzten Zeit allerdings nur sehr wenig genutzt wurde. Der aktuelle Bestand ist auf der Homepage des Vereins aufgelistet. Herr Marquardt steht für Rückfragen und zur Ausleihe jederzeit zur Verfügung.

Jahresausflug des Vereins Danziger Seeschiffer 2022

Bericht: Kapitän Diether Dauscher – 30.09.2022

Bereits für 2021 war im Verein geplant worden, die Viermast-Bark PEKING am vorläufigen Liegeplatz

in Hamburg beim Hafenumuseum, Schuppen 50, zu besichtigen.

Herr Mathias Kahl, 1. Vorsitzender des Vereins „Freunde der Viermastbark Peking“ hatte uns als Gast bei unserem Stiftungsfest zugesagt, dass eine Besichtigung dieses Schiffes in diesem Jahr nach entsprechender Anmeldung möglich ist.

Die Anmeldung musste über Frau Richenberger, Projektleiterin für das neue Deutsche Hafenumuseum, erfolgen. Während ihres Festvortrags beim Stiftungsfest informierte sie uns über den aktuellen Stand des Projektes.

Durch Kapitän Diether Dauscher erfolgte in den nachfolgenden Wochen die terminliche Abstimmung zur Besichtigung der PEKING mit sachkundiger Führung für den 27.08.2022. Peter Backhaus koordinierte die anschließende Barkassenfahrt durch den Hafen mit der Firma Bülow und erstellte den Flyer für den Jahresausflug. Karlheinz Römer gab an, die Erklärungen bei der Fahrt durch die verschiedenen Hafenbereiche zu übernehmen.

Am Vormittag des 27.08.2022 trafen sich insgesamt 19 Vereinsmitglieder und Gäste beim Hafenumuseum am Liegeplatz der PEKING. Da maximal 12 Personen für eine Führung zugelassen waren, wurde die Gruppe aufgeteilt.

Die Führung an Bord des Schiffes ging über die Decksbereiche, die Innenräume und den Laderaum. Sachkundige Erklärungen wurden bei der Besichtigung gegeben und die diversen Fragen konnten mit vielen Hintergründen und so mancher Anekdote beantwortet werden.

Es war nachvollziehbar, wie das Leben und die schwere Arbeit an Bord des Schiffes ursprünglich waren, insbesondere bei schwerem Wetter, nur mit Fahrt unter Segeln, ohne Maschine und in beengten Wohnverhältnissen.

Bei der Besichtigung wurde darauf hingewiesen und es war erkennbar, dass viele Bereiche des Schiffes noch unvollständig waren, die Aufteilung der Wohnräume war noch nicht komplett vorhanden, auch eine zeitgenössische Einrichtung fehlte noch. Es muss also in den nächsten Jahren noch viel Geld und Arbeit in das Schiff gesteckt werden, um es später den Besuchern als authentisches Museumsschiff am neuen Hafenumuseum präsentieren zu können.

Einige Angaben zu Schiff:

Baujahr: 1911 bei Blohm & Voss, Hamburg für Reederei Laeisz, Hamburg.

Länge/Breite/Seitenhöhe/Tiefgang: 115 m/14,40 m/8,60 m/7,24 m

Vermessung: 3.100 BRT / 2.883 NRT

Segelfläche: 4.100 qm

Von 1911-1932, außer 1914-1918, war das Schiff in Fahrt für Laeisz, meist in der Salpeterfahrt von Chile nach Europa

1932-1974, Internats-/Wohnschiff in England als ARETHUSA II

1974-2017, Museumsschiff in New York, wieder als PEKING,

danach Rückführung nach Deutschland

2017-2020, Peters-Werft in Wewelsfleth zur Restaurierung

Bis zur Fertigstellung des neuen Deutschen Hafenumuseum auf dem Kleinen Grasbrook, ist seit September 2020 der vorläufige Liegeplatz im Hansahafen.

Unmittelbar nach Besichtigung der PEKING begab sich die Gruppe zum Anleger der Barkasse HANSA II, die in unmittelbarer Nähe der PEKING festgemacht hatte. Mit interessanten Erklärungen des ehemaligen Hafenlasten Kapitän Römer fuhr die Barkasse durch verschiedene, für normale Hafenrundfahrten nicht immer zugängliche Bereiche des weitläufigen Hamburger Hafens, durch verschiedene Kanäle, Ölhafen, Getreidehafen und vorbei an den Containerterminals.

An diesem Tag war auffällig reger Schiffsverkehr, viele Liegeplätze waren mit verschiedensten Schiffen belegt, zum Löschen oder Laden oder nur in Warteposition. Die Vielseitigkeit des Hamburger Hafens war erstaunlich, insbesondere bei dieser individuellen Barkassenfahrt mit vielen speziellen und sachkundigen Erklärungen.



Die spannende Fahrt endete nach ca. zwei Stunden am Anleger des Barkassenbetriebes Bülow im Binnenhafen, in der Nähe der Landungsbrücken und der Elbphilharmonie.



Blick in die entspannten Gesichter unserer Ausflugsteilnehmerinnen und -teilnehmer

Fotos u.a. P. Backhaus



Nach einem kurzen Fußweg endete der erlebnisreiche Tag für einen Teil der Vereinsmitglieder bei schönem Wetter mit einem leckeren Essen im Traditions-Restaurant Deichgraf und einem Rückblick auf einen wieder einmal sehr gelungenen Vereinsausflug.

Beim studieren der Speisekarte: Von links:
Kapitän Karlheinz Römer,
Dipl.-Ing. Wolfgang Kriemann,
Dipl.-Inform. Jens Loewer und Frau Backhaus



Die Reisen der PEKING der Reederei Laeisz stark verkürzt übernommen aus "DIE PEKING" erschienen im Oceanum Verlag, ISBN 978-3-86927-605-2

Reise	ab Hamburg	Ladehafen	Fracht Ausreise		Ballast	Zielhafen	Ladehafen	Fracht Rückreise	Zielhafen	in Hamburg
			Stückgut	anderes besonders							in Säcken	der Fracht
1	22.06.1911	Hamburg	3042 to	207 m³	321 Mark	Valparaiso	Taltal	Salpeter 4586 to	Hamburg	26.01.1912
2	17.03.1912	Hamburg	3140 to	1639 m³	680 Mark	Talcahuano	Iquique	Salpeter 4646 to	Hamburg	02.10.1912
3	01.12.1912	Hamburg	3925 to	1227 m³	321 Mark	Valparaiso	Mejillonis	Salpeter 4652 to	Hamburg	26.06.1913
4	26.07.1913	Antwerpen	3641 to	1218 m³	680 Mark	Valparaiso	Iquique	Salpeter 4690 to	Hamburg	26.03.1914
5	04.06.1914	Hamburg	2647 to	1429 m³		Valparaiso	Valparaiso	Salpeter 4667 to	Hamburg	25.01.1923 nach Rückkauf
6	21.04.1923					Valparaiso	Tocopilla	Salpeter 4707 to	Delfzijl	29.01.1924
7	11.03.1924	Hamburg	? To	? m³ Sprengstoff		Valparaiso	Mejillones	Salpeter 4704 to	Zeebrügge	24.11.2014
8	23.12.1924	Hamburg	? To	? m³		Valparaiso	Iquique	Salpeter 4707 to	Nantes	17.10.1925
9	18.11.1925	Hamburg	? To	? m³		San Anonio	Antofagasta	Salpeter 4685 to	Delfzijl	25.08.1926
10	02.10.1926	Hamburg	? To	? m³	800 to	San Anonio	San Anonio	Gerste 4384 to	Dublin	06.07.1927
11	04.08.1927	Hamburg	? To	? m³	100 to	Talcahuano	Mejillones	Salpeter 4700 to	Hamburg	19.02.1928
12	10.05.1928	Hamburg	3456 to	? m³		Talcahuano	Atofagasta	Salpeter 4699 to	Delfzijl	12.01.1929
13	06.03.1929	Hamburg	4200 to	? m³		Talcahuano	Iquique	Salpeter 4705 to	Gent	16.11.1929
14	29.11.1929	Hamburg	3456 to	? m³		Talcahuano	Iquique	Salpeter 4718 to	Delfzijl	22.08.1930
15	04.09.1930	Hamburg	4489 to	? m³		Talcahuano	Valparaiso	Salpeter 4719 to	Gent	24.05.1931
16	03.06.1931	Hamburg	2211 to	? m³		Talcahuano	Taltal	Salpeter 4710 to	Vlaardingen	24.11.1931 Schiedam
17	21.12.1931	Schiedam	50 to	400 to Koks	1300 to	Valparaiso	Taltal	Salpeter 4714 to	Santander	26.06.1932
18	10.10.1932	Übergabefahrt				Greenwich				

Vor allem an der Westküste Südamerikas wurde zwischen Ausreise und Rückreise Fracht zwischen verschiedenen Häfen transportiert, gelegentlich auch in Europa zwischen dem Zielhafen der Fracht und Hamburg.

Um die genannten Häfen an der Westküste Chiles zu finden, reicht die Angabe der Breite.

Iquique	20° 33' S
Tocopilla	22° 05' S
Mejillones	23° 06' S
Atofagasta	23° 30' S
Taltal	25° 24' S
Valparaiso	33° 03' S
San Anonio	33° 36' S
Talcahuano	36° 43' S



Diese Aufnahme lässt die Ladekapazität der PEKING nur erahnen.

Kurz notiert:

Liebe Kameraden und Interessierte, anlässlich der Erstellung einer Dokumentation für den Sender ARTE, wurde ich gebeten, zum Thema Monsterwellen mitzuwirken. Der Inhalt sollte die Entstehung und Gewalt von Monsterwellen beschreiben. Da ich das Glück hatte, solch eine Welle zu überleben, war ich gerne zur Mitarbeit bereit. Die Doku wurde am 23.10.2022 gesendet, kann aber jederzeit aus der Mediathek von ARTE unter <https://www.arte.tv/de/videos/104841-008-A> mit dem Titel: Was macht Wellen zu Monstern, abgerufen werden. Ich wünsche ihnen eine wissensreiche und spannende halbe Stunde.

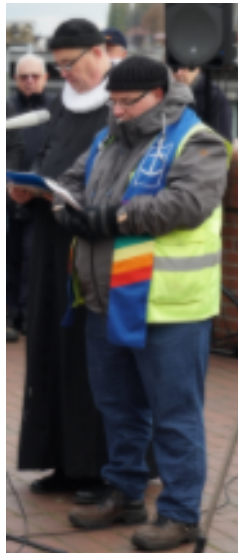
Thomas Marquardt
Kapitän

**Madonna der Seefahrt**

Auch am Totensonntag wurde wieder an der Madonna der Seefahrt der auf See gebliebenen gedacht. Erstmals sprach der Seemannspastor Götz-Volkmar Neitzel vom Pfarramt der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Norddeutschland zu den Versammelten. Seit der letzten Gedenkveranstaltung verzeichnet die Chronik der auf See gebliebenen 61 Schiffsuntergänge.



Gedenkveranstaltung an der Madonna der Seefahrt am 20. November 2022



Seelsorger Jörn Hille



Kranz des Vereins Danziger Seeschiffer e.V.

Vorschau auf 2023

Im Hinblick auf das Jahr 2023 sind nachfolgende Termine fest vorgemerkt, jeweils in Abstimmung mit den aktuellen Corona-Maßnahmen:

13. Januar 2023	16:00 Stammtisch im Hotel „Alte Wache“
25. Februar 2023	Jahreshauptversammlung
25. März 2023	148. Stiftungsfest verbunden mit dem traditionellen Schaffermahl

Die notwendigen Einladungen zum Stiftungsfest werden zeitnah an die Vereinsmitglieder und Gäste geschickt.

Unsere monatlichen Vorstandssitzungen mit anschließendem Seeschiffer-Stammtisch werden, soweit es die jeweils gelten-den Corona-Maßnahmen zulassen, wieder regelmäßig an jedem 2. Freitag des Monats im Hamburg, im Hotel „Alte Wache“ stattfinden, außer in der Sommerpause Juli und August. Alle Vereinsmitglieder und Gäste sind zur Teilnahme am Stammtisch herzlich eingeladen.

Wir werden auch in diesem Jahr bei den Vorstandssitzungen und beim Verbandstag des VDKS präsent sein und unseren Verein einbringen.

Unsere Mitgliederzeitschrift DANZIGER SEESCHIFF wird wieder regelmäßig einmal im Jahr, jeweils zum Jahresende erscheinen, mit interessanten Berichten aus der Seefahrt, aus Danzig und aktuellen Informationen über unser Vereinsleben. Auch hier sind wir gespannt und würden uns freuen über interessante und/oder persönliche Berichte unserer Vereinsmitglieder, um die Vielseitigkeit unserer Zeitschrift zu erweitern.

Das gesamte Jahr 2022 war in allen Lebensbereichen geprägt von mehr oder weniger starken Einschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Epidemie, nicht zu vergessen aber auch der sinnlose, zerstörerische Krieg Russlands in der Ukraine und allen damit verbundenen politischen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf die ganze Welt.

Das Ende dieses Krieges ist leider nicht absehbar und die negativen Auswirkungen werden uns auch im Jahr 2023 begleiten.

Der Vorstand der Danziger Seeschiffer wünscht allen Vereinsmitgliedern und deren Angehörigen, dass sie gesund über die Advent- und Weihnachtszeit in das neue Jahr 2023 kommen.

Als 1. Vorsitzender des Vereins der Danziger Seeschiffer e.V., Sitz Hamburg, wünsche ich uns allen einen optimistischen Ausblick auf das nächste Jahr, sowie alles Gute für die weitere Zukunft und den Fortbestand unseres Vereins.

Euer Kapitän Diether Dauscher

IMPRESSUM**DANZIGER  SEESCHIFF**

Herausgeber: Verein Danziger Seeschiffer e.V.,
Sitz Hamburg

✉ Redaktion: Vorstand des *Vereins Danziger Seeschiffer*
1. Vorsitzender Kapitän Diether Dauscher
E-Mail: ddauscher@freenet.de

Text- und Bildbearbeitung: Peter Backhaus
E-Mail: dzg_seeschiffer-Peter.Backhaus@t-online.de

<http://www.danzigerseeschiffer.de>