

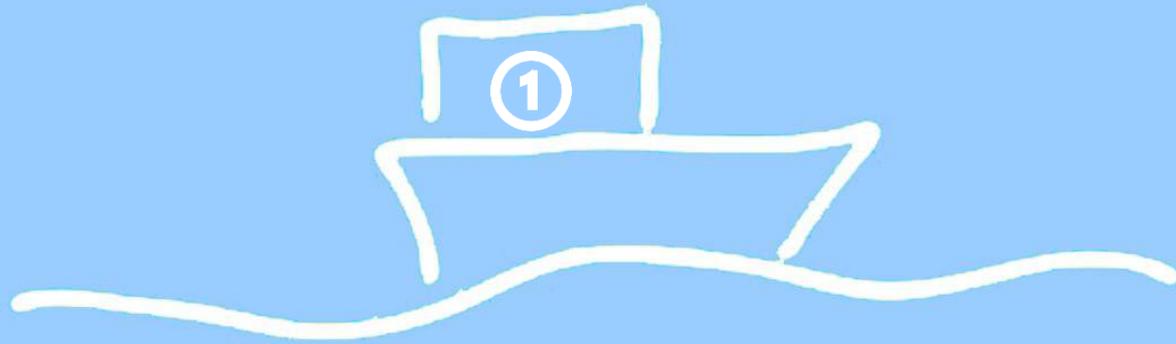


*Briefmarkensammler-Verein von 1901 Göttingen e.V.*

# Postamt an Bord

*Göttingen auf hoher See*

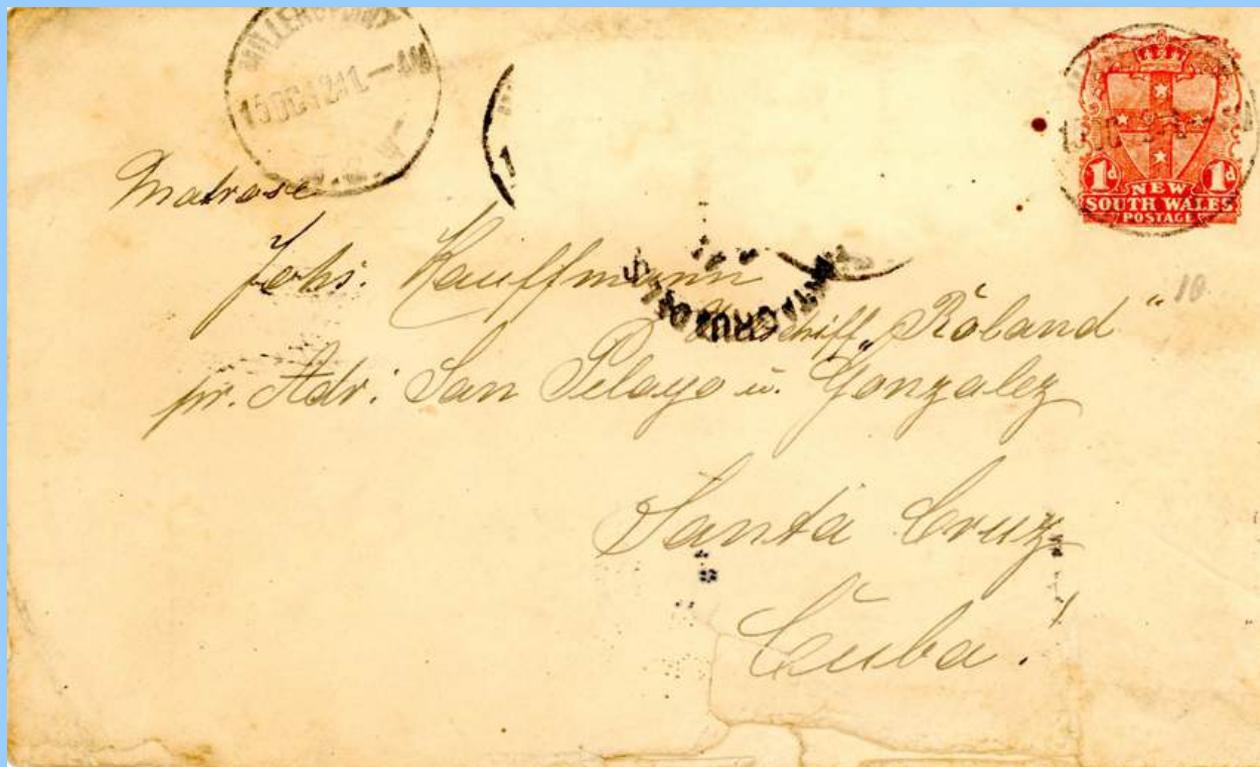
**Dr. Klaus-Peter Hermann**  
Göttingen 2025





Absender: Obermaschinist S. Kauffmann, **S.S. Göttingen**, Sydney  
Ankunftsstempel: Habana, Cuba am 15. November 1912

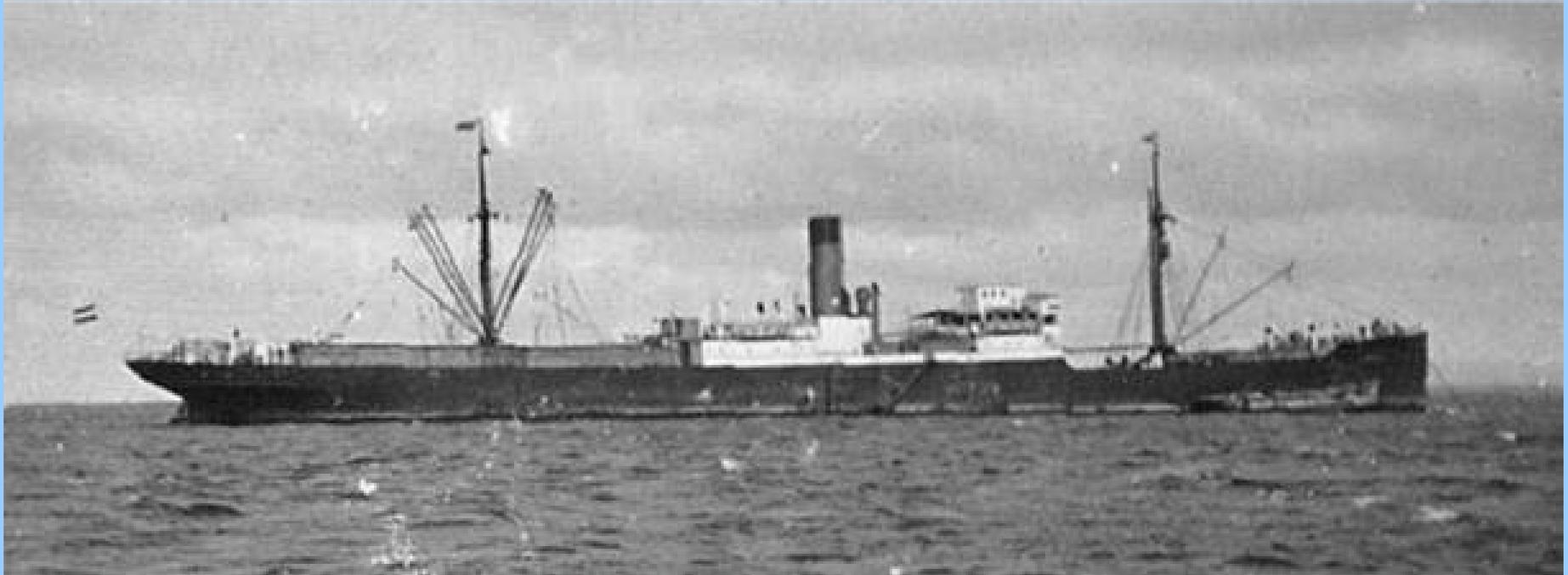
S.S. = Steam Ship, deutsch: D.S. = Dampf-Schiff oder Dampfer



Brief aufgegeben am 15. Oktober 1912 in Millers Point, Sydney, New South Wales, Australien an den Matrosen J. Kauffmann, **Vollschiff Roland**, in Santa Cruz (del Sur) auf Cuba

Ein Vollschiff, also ein Großsegler namens Roland ist für 1912 nicht nachweisbar. Die Roland-Linie AG unterhielt allerdings von 1906 bis 1914 einen Linienbetrieb zwischen Bremen und der Westküste Südamerikas; ihr größtes Schiff war die 1912 von der Weser AG gelieferte Roland.

Der **Dampfer Göttingen** gehörte zu den größeren Schiffen der „Franken-Klasse“, einer Serie von insgesamt neun Frachtschiffen, die der Norddeutsche Lloyd (NDL) für den Australiendienst bei der Bremer Vulkan Werft in Auftrag gab und von 1905 bis 1907 fertiggestellt wurden. Eine erste Probefahrt fand am 23. August 1907 von Bremerhaven nach La Plata/Argentinien statt.



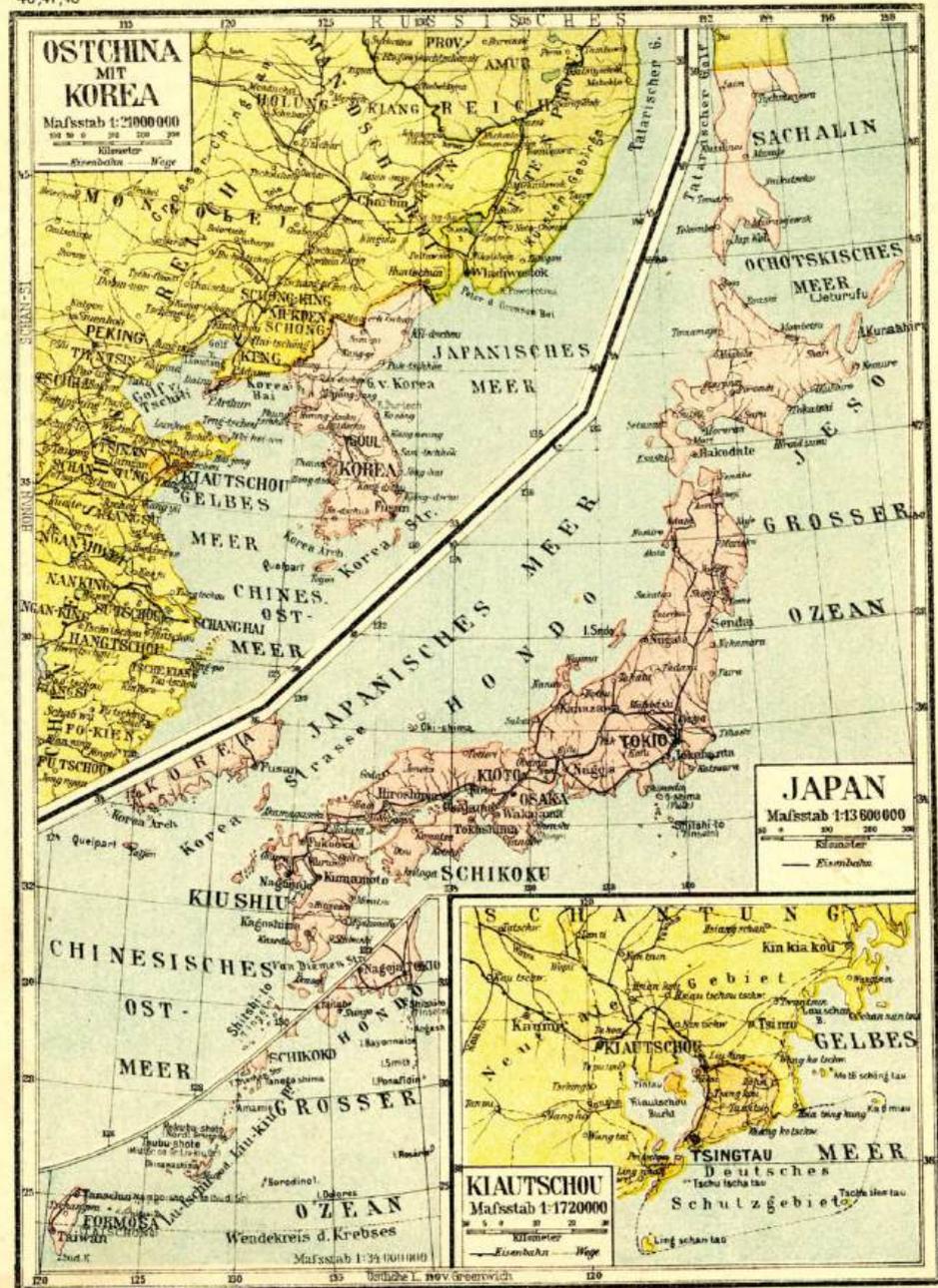
<b>Baujahr:</b> 1907	<b>Werft:</b> Bremer Vulkan
<b>Länge:</b> 135,94 m	<b>Breite:</b> 16,85 m
<b>Besatzung:</b> 50	<b>Reederei:</b> Norddeutscher Lloyd

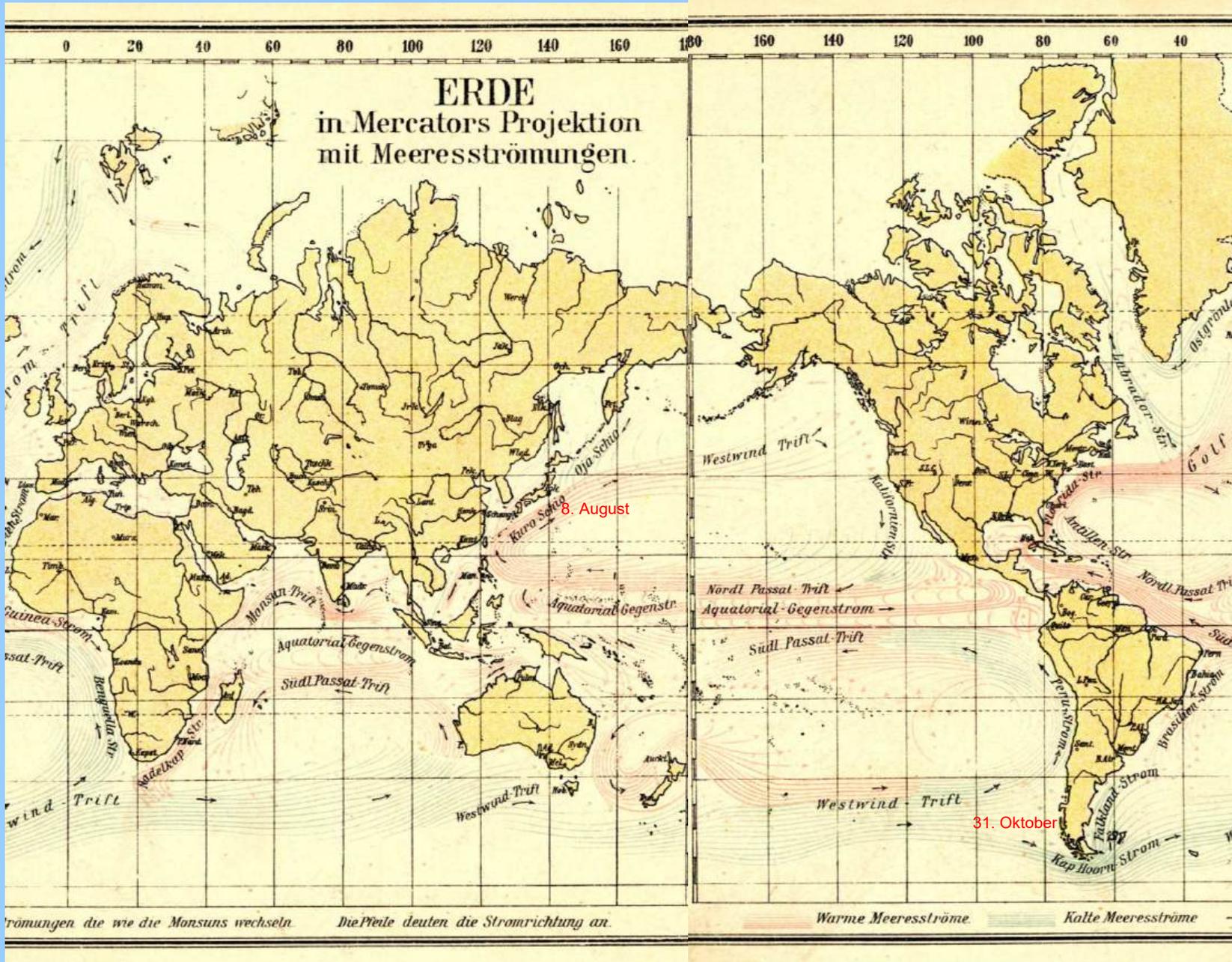
Nach Beginn des Ersten Weltkrieges wurde die **Göttingen** für militärische Hilfsdienste herangezogen. Am 8. August 1914 reiste der Dampfer aus Moji/Japan mit 5.580 t Kohle beladen im Tross über den Pazifik, um als Bunkerschiff das Graf Spee Kreuzer-Geschwader zu versorgen.



1908

46 47 48







Zu Beginn des 1. Weltkrieges war Vizeadmiral Graf von Spee Chef des deutschen Kreuzergeschwaders, das für Fernost zuständig war.



Ein großes Problem war es, ausreichend Kohle für die Dampfmaschinen der Schiffe zu bekommen. "Scharnhorst" und "Gneisenau" hatten je 3 Verbundmaschinen mit 18 Kesseln, die tonnenweise Kohle schluckten.

Die Panzerkreuzer verbrauchten bei einer Marschfahrt von 10 Knoten 93 Tonnen Kohle pro Tag, bei 20 Knoten sogar 432 Tonnen! Die kleinen Kreuzer kamen auf einen Tagesbedarf von deutlich über 50 Tonnen Kohle.

Nach Beginn des Ersten Weltkrieges wurde die **Göttingen** für militärische Hilfsdienste herangezogen. Am 8. August 1914 reiste der Dampfer aus Moji/Japan mit 5.580 t Kohle beladen im Tross über den Pazifik, um als Bunkerschiff das Graf Spee Kreuzer-Geschwader zu versorgen. Am 26. Oktober gab die **Göttingen** die letzte Kohle an das Geschwader ab und wurde am 31. Oktober nach Valparaiso/Chile entlassen, wo es später aufgelegt (d.h. zeitweise außer Betrieb genommen) wurde.

Aus Coronel empfing das Geschwader einen Tag später folgenden Funkspruch: "Kreuzer Glasgow ankert auf Coronel Reede." Absender war die gerade eingelaufene **Göttingen**. Die Folge dieses Funkspruches ist Seekriegsgeschichte.



# Die Seeschlachten bei Coronel 1.11. und Falkland 8.12.1914



Im August 1920 kehrte die **Göttingen** nach Deutschland zurück, zwecks Ablieferung an die Alliierten. Es konnte jedoch aufgrund des „Columbus-Abkommens“ von 1921 behalten werden.

Am 7. Oktober 1922 fand die erste Nachkriegsreise nach Australien statt.

Am 19. März 1932 wurde der Dampfer wieder an die Kette gelegt und 1933 bei der Bremer Vulkan AG in Bremen-Vegesack verschrottet.

Bespiele für den Verbleib anderer Schiffe der Franken-Klasse



Ex-**Greifswald** nach dem Krieg als **SS Carina** unter britischer Flagge.



Ex-**Hessen** nach dem Krieg als **SS Bulla** unter australischer Flagge.



**Dampfer Göttingen** in Hamburg, vermutlich nach 1927.  
Die Reherstieg-Werft wurde 1927 von der Deutschen Werft aufgekauft

Heino Kok (Hrsg.)

# *Mit 70 Rindern von Leer nach Chile*



Das Tagebuch des Heinrich Gruis von 1930

23.08. – 07.12.1930

Sechs Bauernsöhne aus Ostfriesland begleiten den Transport von 70 Rindern auf einer 100-tägigen Seereise von Hamburg nach Chile und zurück.

# FAHRPLAN UND FAHRPREISE nach **SÜDAMERIKA** **WESTKÜSTE**



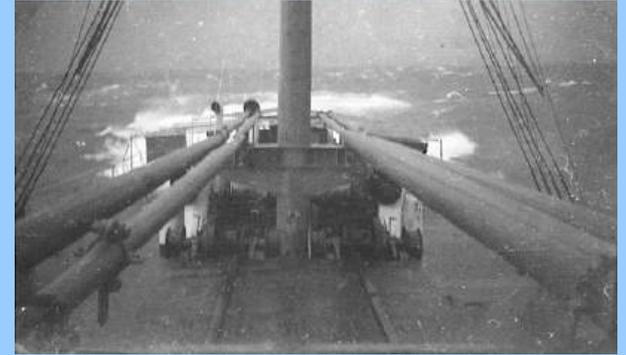
AUSGABE NR. 1 · OKTOBER 1930  
Änderungen, auch bezüglich Einstellung der Dampfer, vorbehalten

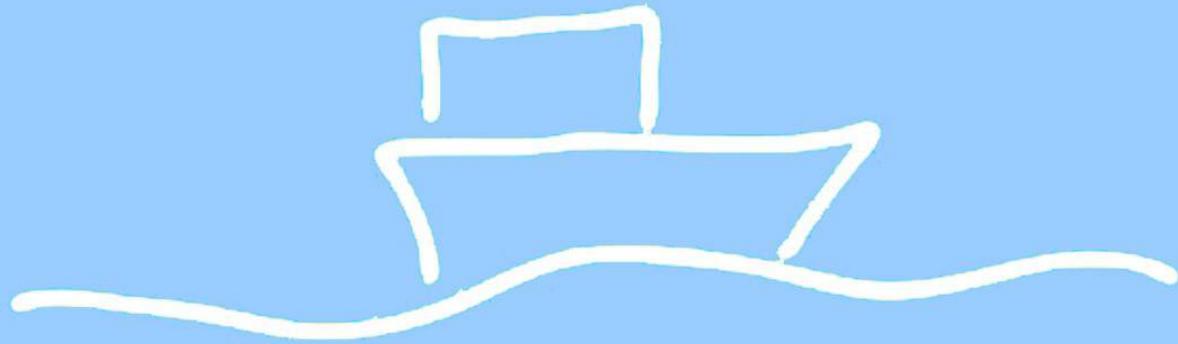
## DEUTSCHER WESTKÜSTEN-DIENST

Dt. Dampfschiffahrts-Ges.  
Kosmos A.-G., Hamburg

Roland-Linie A.-G.  
Bremen

Hamburg-Amerika Linie  
Hamburg

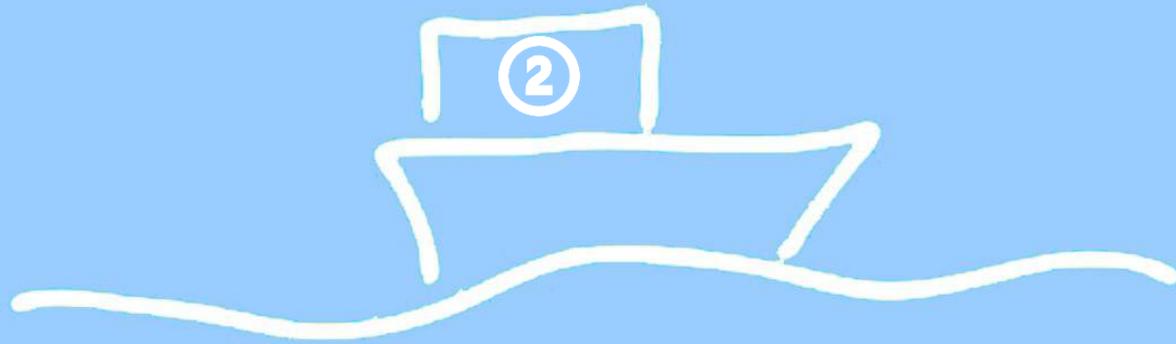




Der **Frachter Attika** wurde 1923 für die Roland Linie AG gebaut und 1926 an den Norddeutschen Lloyd weitergegeben. 1937 war die Umbenennung in **Göttingen** geplant, wurde aber nicht realisiert. Stattdessen wurde der Frachter nach Griechenland verkauft und in **Anghyra** umbenannt. Es folgten noch mehrere Besitzerwechsel und Umbenennungen bevor das Schiff 1955 vor Klaipeda in Litauen im Sturm auf den Strand getrieben wurde.



<b>Baujahr:</b> 1923	<b>Werft:</b> AG Weser, Bremen
<b>Länge:</b> 96,2 m	<b>Breite:</b> 14,0 m
<b>Besatzung:</b>	<b>Reederei:</b> Roland Linie AG





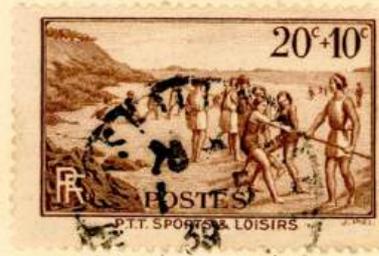
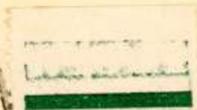
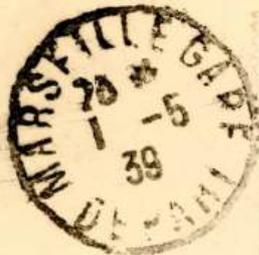
**Jules Philippe Louis Albert Grévy** (1823 –1899) war von 1879 bis 1881 Generalgouverneur von Algerien.

CARTE POSTALE

Partous demain  
Rue

Madame & Monsieur  
Breton  
à Montgeron, par  
Lyon  
cote d'

Partous demain = morgen überall (?)



*Imprime*

Gustav Lund  
Route 3, Box 395  
Sebastopol, Calif.  
Etats Unis d'Amerique

**C<sup>IE</sup>G<sup>LE</sup> TRANSATLANTIQUE**  
CHEMINS DE FER P.L.M

RAPIDITÉ  
CONFORT

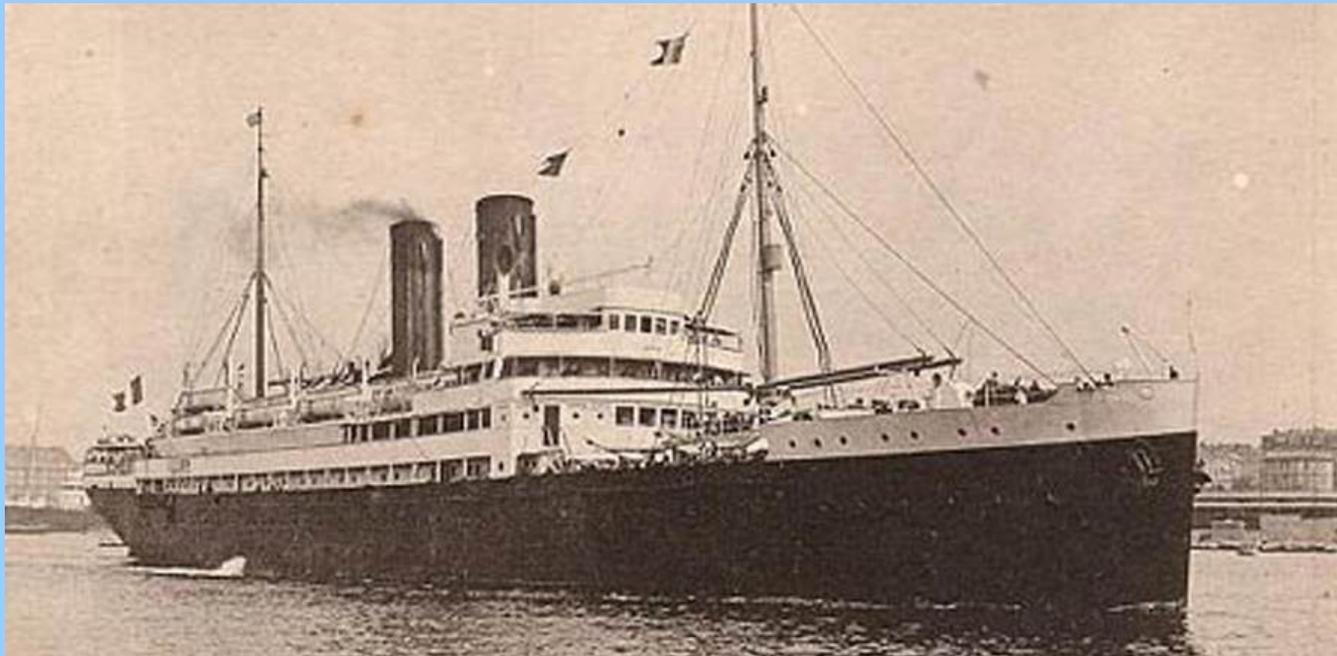
TRANSBORDEMENT  
DIRECT



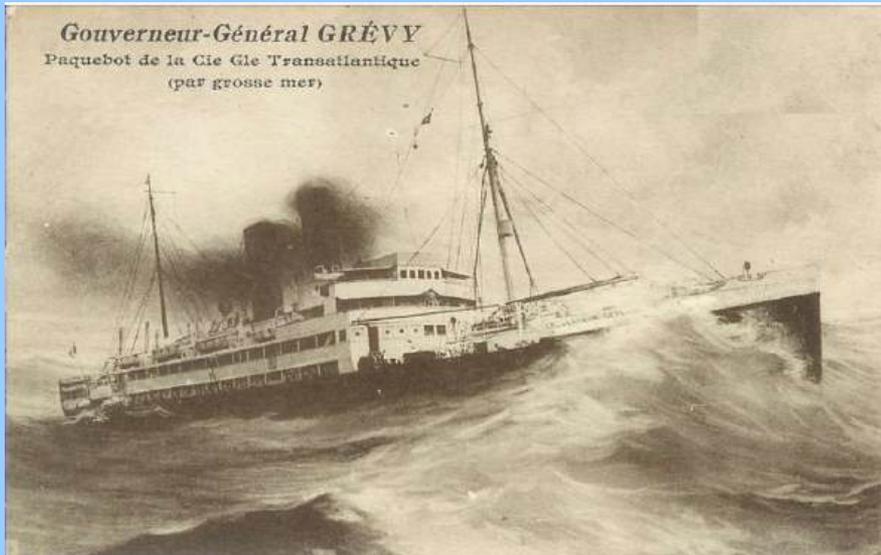
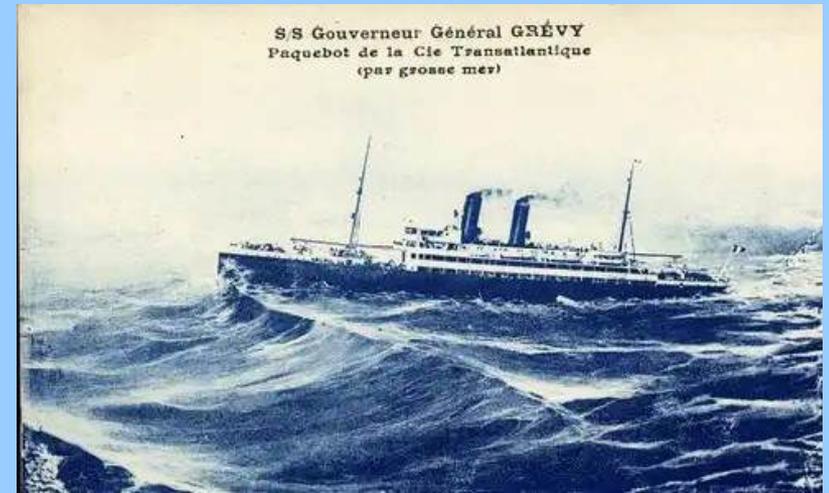
ALGÈRIE    TUNISIE  
VIA

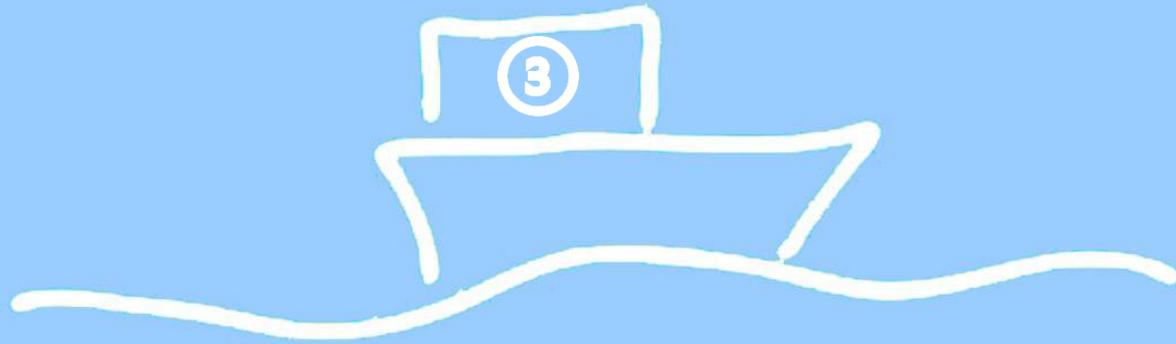
**MARSEILLE**

Der Französische **Turbinen-Passagier-Dampfer Gouverneur General Grevy**, wurde 1942 bei der Besetzung Südfrankreichs durch deutsche Truppen in Marseille erbeutet. Das Schiff sollte Mitte Juni 1944 zum **Lazarettschiff Göttingen** umgebaut werden. Der Umbau in Marseille wurde jedoch nicht vollendet und das Schiff wurde am 31. August 1944 von der Deutschen Kriegsmarine in Marseille als Hafensperre versenkt.



<b>Baujahr:</b> 1921	<b>Werft:</b> Arsenal de la Marine in Brest
<b>Länge:</b> 111,28 m	<b>Breite:</b> 15,02 m
<b>Besatzung:</b> (geplant 458 Betten)	<b>Reederei:</b> C.G.T. Le Havre





Im Rahmen des Hansa-Bauprogramms, ein während des Krieges aufgelegtes Serienbauprogramm von Einheitsfrachtschiffstypen, um kriegsbedingte Schiffsverluste deutscher Reedereien aufzufangen, wurde auch wieder ein **Dampfer Göttingen** gebaut

Die **Göttingen** wurde nach der Fertigstellung dem NDL übertragen, zur Fliegerabwehr bewaffnet und zum Truppen- und Flüchtlingstransporter umgerüstet. Als Einsatzgebiet war die östliche Ostsee vorgesehen.



<b>Baujahr:</b> 1944	<b>Werft:</b> Lübecker Flender-Werke
<b>Länge:</b> 134 m	<b>Breite:</b> 14 m
<b>(Handelsschiffs-) Besatzung:</b> 45	<b>Reederei:</b> NDL

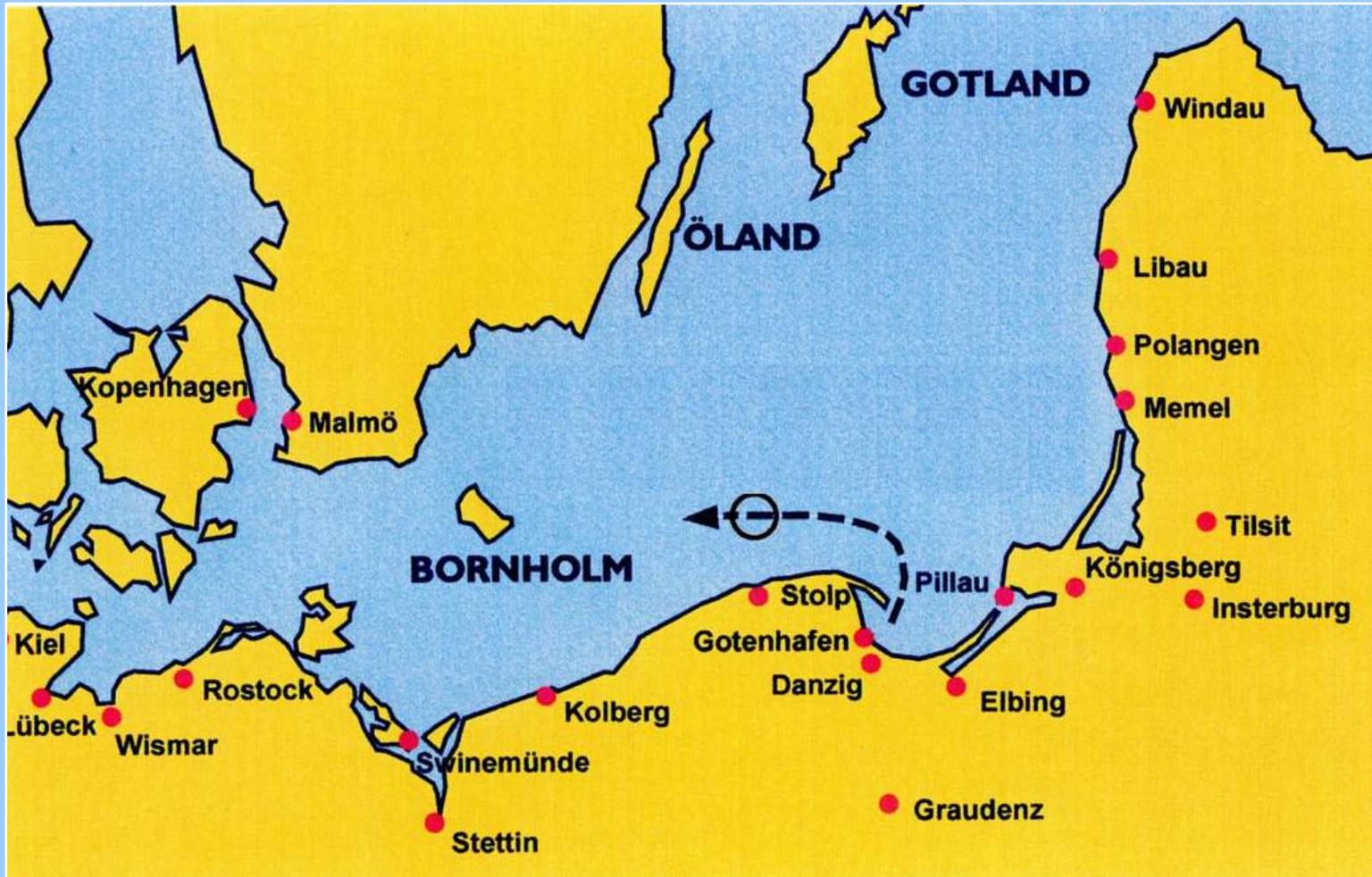
Der **Dampfer Göttingen** (Kapitän Segelken, mit 2.464 Verwundeten und 1.190 (3.000 ?) Flüchtlingen an Bord) kann am 30.1.1945 auf der Fahrt von Gotenhafen nach Swinemünde wenige Stunden nach dem Untergang der **Wilhelm Gustloff** noch 28 Menschen aus der eiskalten Ostsee retten.



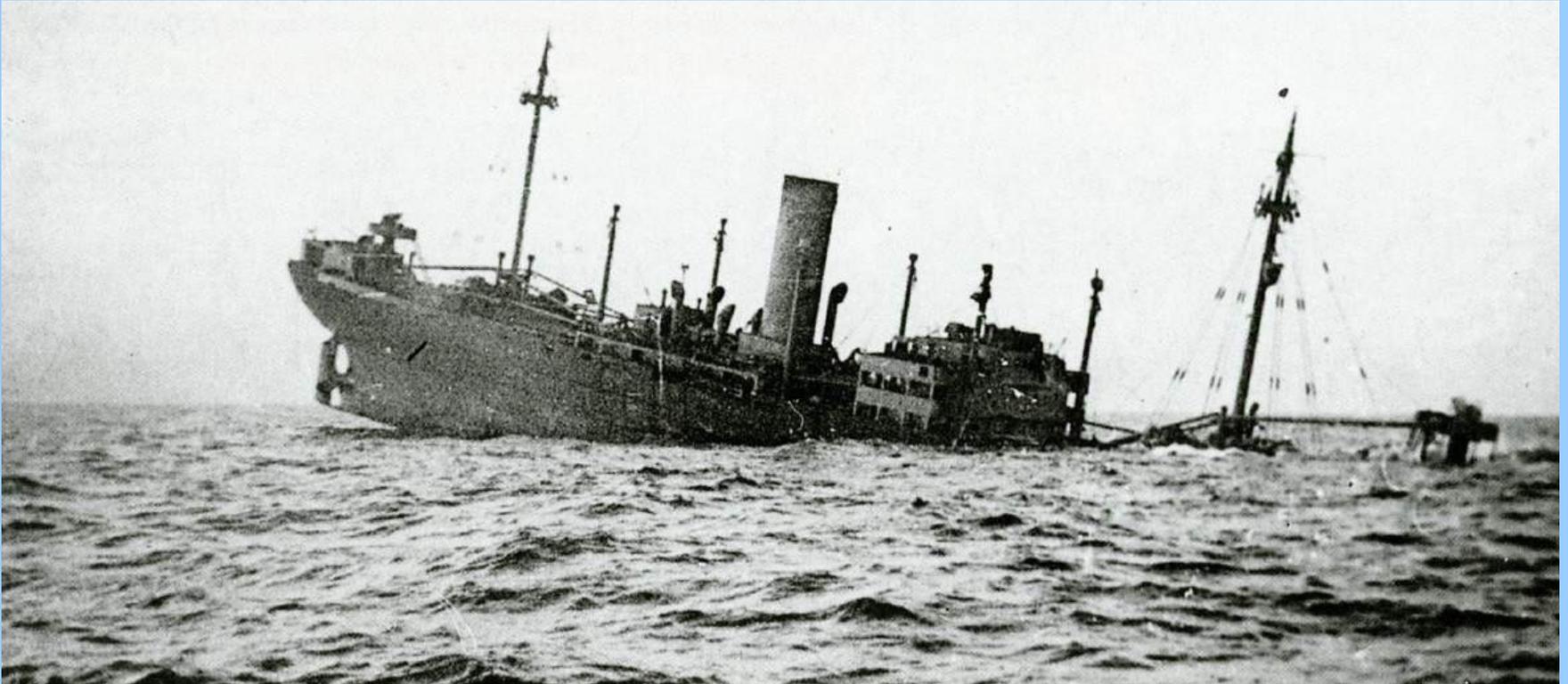
DR Mi.-Nr. 654, 1937



Am 30. Januar 1945 wird ca. 60 km vor der Pommerschen-Küste die **Wilhelm Gustloff** durch das sowjetische **U-Boot S-13** (Kpt 3.Rg. Marinesco) versenkt; > 9.000 Tote



Am 23. Februar 1945 versenkt das russische **U-Boot SC-309** (Kpt 3.Rg. Vetcinkin) etwa 30 Seemeilen vor Libau den **Dampfer Göttingen** mit mehr als 1.300 Soldaten aller Waffengattungen an Bord, die als Nachschub für die Kurlandfront gedacht waren; > 500 Tote.

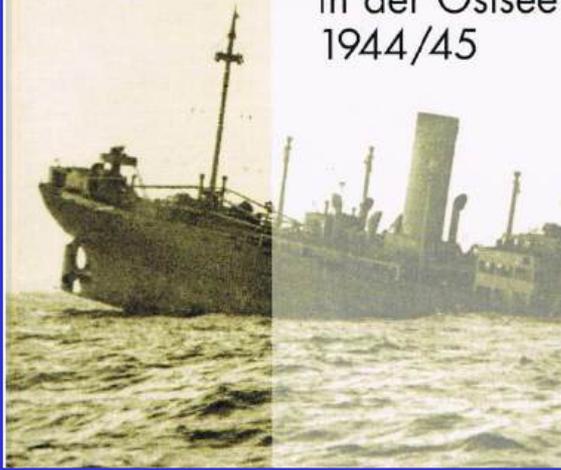


Es verbietet sich fast, nach Belegen aus den nur 53 Tagen des **Dampfers Göttingen** zu fragen, aber am 20. Februar hat die **Göttingen** in Stettin noch 2.060 Päckchen Feldpost an Bord genommen.

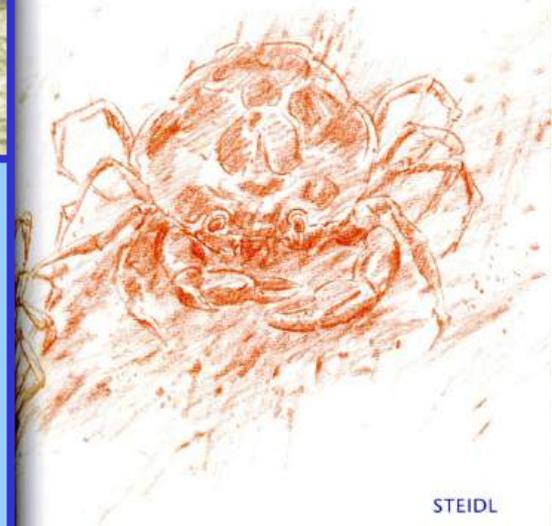
Heinz Schön

# Die Tragödie der Flüchtlingsschiffe

Gesunken  
in der Ostsee  
1944/45

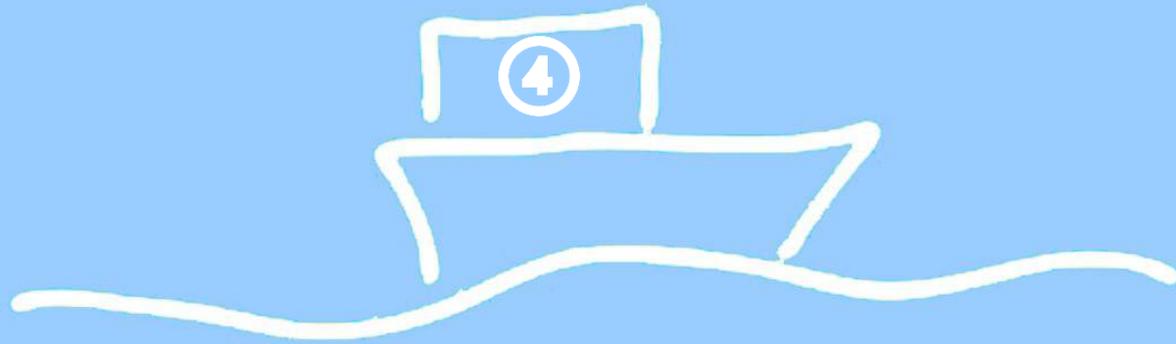


## GÜNTER GRASS IM KREBSGANG



STEIDL





MS "GÖTTINGEN"  
Jungferntour  
\* Hamburg - New York \*  
HAMBURG-AMERIKA-LINIE

Drucksache



DEUTSCHE BUNDESPOST  
23.12.55  
MS  
"GÖTTINGEN"  
HAPAG

Drucksache

Herrn  
Otto Döring

Berlin-Tempelhof  
Rothariweg 20.

12/55/17



# Besondere Postwertzeichen deutscher Seeposten

## A. Hapag

Die von der Deutschen Reichspost genehmigten, deshalb als deutsche Wertzeichen anzusehenden Marken dienten zur Frankierung von Postsendungen, die von den Hapag-Dampfern von und nach Häfen der Westindischen Inseln und dem zentral- und südamerikanischen Festland (Venezuela) übernommen wurden. Ihre Verwendung war nur auf der Seereise und in westindischen Häfen gestattet, und zwar nur für Postsachen, die mit einem Hapag-Dampfer befördert und von diesem an die Postämter abgeliefert wurden. Die Marken wurden dem jeweiligen Dampfer von der Hauptagentur in St. Thomas nach Maßgabe des mutmaßlichen Verbrauchs auf der Fahrt zugeteilt.

Porto: je Unze (= 31 Gramm) 10 Cents Gold = 40 Pf = 5 Pence



**1875/79. Marke der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft (HAPAG). Stdr. von Charles Fuchs, Hamburg, mit geprägtem Mittelfeld (Hapag-Wappen), durch Diagonalstriche in 4 Felder geteilt; Bogen zu (9 x 8 =) 72 Marken; gez. 12½; Bogenränder ungezähnt.**

1	10 Cents	schwarz/blaugrün/ gelb (1. Auflage: 1875) . . . . .	130,—	*	⊙	300,—
2	10 Cents	schwarz/graugrün/ dkl'gelb (2. Auflage: 1879) . . . . .	180,—			350,—

Schrift bei 1. Auflage (1875) feiner als bei der zweiten (1879)

Auflage: 120 000 Stück.

**Entwertungen:** Schiffs- und Agentur-, meist Gummistempel (Datumsangabe handschriftlich), Federzugentwertung. St.-Thomas-Ringstempel, Stempel von Venezuela-Häfen, „P“ (blau im Kreis).

1875 versahen folgende Dampfer den Westindiendienst (Hauptlinie): „Franconia“, „Rhenania“, „Alemannia“, „Germania“, „Vandalia“, „Saxonia“, „Suevia“; (Zweiglinie): „Lotharingia“, „Maracaibo“; letzte auf der Linie Maracaibo-Curaçao bald zurückgezogen.

1878 wurden folgende Spezialschiffe in Dienst gestellt: „Borussia“, „Saxonia“, „Teutonia“, „Bavaria“; 1879 „Lotharingia“ für St.-Thomas-Golf von Mexiko.

Mischfrankaturen entstanden durch Hinzukleben englischer Wertzeichen als Porto für die Weiterbeförderung der betreffenden Postsache. Umgekehrt mussten Postsachen englischer Schiffe oder Konsulatspostämter zur Weiterbeförderung mit Hapag-Dampfern mit diesen Marken ergänzend freigemacht werden. – Mischfrankaturen mit Marken anderer Länder sind ebenfalls in wenigen Exemplaren bekannt geworden. Sehr selten!

Mit dem Beitritt der westindischen Postgebiete zum Weltpostverein 1880–1881 wurden die Marken, die bereits 1879 von der Hapag zurückgezogen waren, überflüssig.

Für die Jubiläumsschrift zum 50-jährigen Bestehen der Hapag erfolgte 1896 durch Giesecke und Devrient, Leipzig, ein Nachdruck von neuer Platte, gez. 14.

Ein weiterer Nachdruck 1938 anlässlich der Ausstellung der „Deutschen Sammlergemeinschaft“, Auflage 20 048 Stück in Bdr. in Bogen zu 12 Stück, war geschnitten (5,—).

Ein dritter Nachdruck in Bdr. von MiNr. 2, gez. 11½:10, mit Wz. und rückseitigem Aufdruck „Nachdruck 1955“ (Auflage 120 000 Stück), erfolgte 1955 durch Gebr. Hoesch, Hamburg, wobei die Bogenhälften zu je 16 Marken über 33 mm Zwischensteg nebeneinander kopfstehend zueinander stehen (1,20).

Vierter Nachdruck der MiNr. 2 in Blockform (80:111 mm), 4 Marken enthaltend, mit Blockrandbeschriftung HAPAG / Westindien-Postdienst / 1875 / NORDPOSTA / 1975 / Tag der Hapag-Marke; komb. Odr. und Prägedruck, gez. Ks 11¼:9¼, rückseitiger Aufdruck auf Blockrand „Nachgedruckt mit freundlicher Genehmigung/der Hapag-Lloyd AG zu Gunsten der/Gesellschaft für dt. Postgeschichte e.V./Bezirksgruppe Hamburg“. Dieser Block wurde von der Ausstellungsleitung der NORDPOSTA 1975 auch gestempelt abgegeben (Stempel in Form eines Schiffes, Farbe rot).



## HAMBURG-AMERIKA LINIE

### Lieber Briefmarkensammler!

Beiliegend finden Sie — wie versprochen — ein Exemplar des Nachdrucks 1955 unserer ehemaligen HAPAG-Marke aus den Jahren 1875 bis 1879. (Um jegliche Verwechslungsmöglichkeit von vornherein auszuschließen, haben wir rücksseitig senkrecht den Vermerk „Nachdruck 1955“ aufdrucken lassen und im Gegensatz zu allen bisherigen Ausgaben — Originaldruck 1874, Neudruck 1879, Nachdrucke 1896 und 1938 — Wasserzeichenpapier verwendet.)

Die Hamburg-Amerika Linie wurde am 27. Mai 1847 als Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (daher: HAPAG) gegründet. Sie ist heute eine der ältesten deutschen Liniengesellschaften. Im Jahre

**Auf allen HAPAG-Schiffen ist ein Schiffspostamt eingerichtet, das den Passagieren und der Besatzung während der Reise zur Verfügung steht.**

Marke in der Wertstufe zu 10 Cents.

Die Marken wurden durch die Zentralagentur in St. Thomas an die Zahlmeister der in dieser Fahrt befindlichen Schiffe verteilt, die diese an die anderen Agenturen weitergaben. Die Entwertung der Marke erfolgte in der Regel durch Schiffs- oder Agenturstempel.

Der HAPAG-Postdienst hat von 1875 bis 1879 zur vollsten Zufriedenheit aller Interessenten gearbeitet.

heute wieder wie vor dem Krieg von den Regierungen als „Postdampfer“ anerkannt und befördern Post nach und von allen Ländern gemäß den Bedingungen des Weltpostvertrags.

Die Hamburg-Amerika Linie unterhält noch verschiedene andere nicht minder traditionsreiche Liniendienste nach allen Teilen der Welt: Der seit Gründung der Gesellschaft, jetzt also bald seit 109 Jahren bestehende Nordamerika-Ostküsten-Dienst nach New York, Philadelphia, Baltimore und Norfolk steht dabei an erster Stelle. Gerade Ende 1955 konnte dieser Dienst durch Einsatz noch schnellerer Schiffe wieder verbessert und beschleunigt werden.

Häfen der Vereinigten Staaten sind ebenfalls das Ziel der Schiffe im Große-Seen- und Kanada-Dienst im Norden (Montreal, Toronto, Cleveland, Detroit, Sarnia, Chicago, Milwaukee), im US-Golf- und Cuba/Mexico-Dienst im Süden (Habana, Tampico, Veracruz, Brownsville, Houston/Galveston, New Orleans) und im Nordamerika-Westküsten-Dienst im Westen (Los Angeles, San Francisco, Seattle, Portland, Vancouver). Die pazifische Küste Zentralamerikas bedienen die Schiffe in der Zentralamerika-Westküsten-Fahrt der HAPAG. Nach Passieren des Panama-Kanals besuchen sie folgende Länder: Costarica, Nicaragua, El Salvador, Guatemala und Mexico. Die Schiffe des Südamerika-Westküsten-Dienstes durchqueren ebenfalls den Panama-Kanal, wenden sich dann aber den Häfen Kolumbiens, Ecuadors, Perus (Bolivien) und Chiles zu. Alle diese Länder dürften gerade Briefmarkensammlern nicht unbekannt sein.

Die Meinung, die Hamburg-Amerika Linie führe nur nach Amerika, wäre irrig: sie läßt ihre Schiffe ebenso auch regelmäßig nach Australien, Indonesien und Ostasien fahren. Die HAPAG-Frachtschiffe bieten 8 bis 12 Passagieren die Möglichkeit zu komfortablem Reisen in anheimelnder und persönlicher Atmosphäre. Alle Kabinen sind Außenkabinen, haben Privatbrause und -toilette. Ein Speise- und ein Raucher Salon, oft mit Bar, sorgen für Gemütlichkeit an Bord. Im Ostasien-Dienst sind darüber hinaus die drei bekannten kombinierten Passagier-/Frachtschiffe „Hamburg“, „Frankfurt“ und „Hannover“ eingesetzt. Diese sogenannten Kombi-Schiffe können neben 9450 t Ladung 86 Passagiere in einer I. Klasse mitnehmen; man könnte sie mit einigem Recht durchaus als Passagierschiffe ansprechen, haben sie doch sogar ein Schwimmbad, Frisiersalon und Kinderzimmer an Bord. Selbstverständlich sind alle Kabinen an eine Klima-Anlage angeschlossen. Diese Kombi-Schiffe laufen außer Bremen, Antwerpen und Rotterdam, Southampton, Marseille, Genua, Port Said, Singapur, Hongkong, Yokohama, Kobe und Shanghai an, auf der Heimreise auch Colombo auf Ceylon. Zu einer sehr beliebten Ferienreise ist übrigens die Mitfahrt auf der Teilstrecke Hamburg—Genua oder umgekehrt geworden; sie dauert mit den verschiedenen Hafenaufenthalten etwa 14 Tage. Für die Reise Rotterdam—Yokohama benötigen diese Schiffe nur noch 38 Tage. Auf allen HAPAG-Schiffen ist ein Schiffspostamt eingerichtet, das den Passagieren und der Besatzung während der Reise zur Verfügung steht.

Albert Ballin (1857—1918) war es, dem die HAPAG ihren Aufstieg verdankt. Den Höhepunkt ihrer Entwicklung erreichte sie im Jahre 1914: Mit 206 Seeschiffen mit einer Gesamttonnage von 1,3 Millionen Brutto-Register-tonnen (BRT) war sie damals die größte Reederei der Welt. Der erste Weltkrieg machte alles zunichte; aber schon nach verhältnismäßig wenigen Jahren stand die HAPAG mit einer neuen Flotte wieder in der ersten Reihe unter den großen Weltreedereien.

eine erfahrungsgemäße wirtschaftliche Vermittlung, mit der zweiten deutschen Großreederei, dem Norddeutschen Lloyd, Bremen, eng zusammenarbeiten. Die traditionellen oben erwähnten HAPAG-Liniendienste wurden — mit Ausnahme der Westindien- und der Indonesien-Fahrt, die von der HAPAG allein betrieben werden — als Gemeinschaftsdienste nach und nach wieder aufgenommen und werden ständig durch den Einsatz noch schnellerer Schiffe in immer dichter Abfahrtsfolge verbessert. Die beiden Reedereien haben dabei jedoch ihre Unabhängigkeit voneinander völlig bewahrt, und es besteht nach wie vor ein gesunder

### Alle HAPAG-Schiffe sind

**heute wieder wie vor dem Krieg von den Regierungen als „Postdampfer“ anerkannt und befördern Post nach und von allen Ländern gemäß den Bedingungen des Weltpostvertrags.**

darüber hinaus als Sendboten ihrer betreffenden Patentstädte angesehen werden. Alle HAPAG-Schiffe sind heute wieder wie vor dem Krieg von den Regierungen als „Postdampfer“ anerkannt und befördern Post nach und von allen Ländern gemäß den Bedingungen des Weltpostvertrags.

Die Bedeutung der Existenz deutscher Schiffe liegt jedoch nur zum kleineren Teil in der Repräsentation: eigene Linienschiffdienste machen eine auf Außenhandel angewiesene Volkswirtschaft unabhängig und sind im Dienste des Außenhandels die Garanten des Anschlusses an die Märkte der Welt.

Wir hoffen, Sie mit diesen Zeilen nicht gelangweilt zu haben, und danken Ihnen für Ihr Interesse.

Mit freundlicher Empfehlung

**HAMBURG-AMERIKA LINIE**



*Herrn*

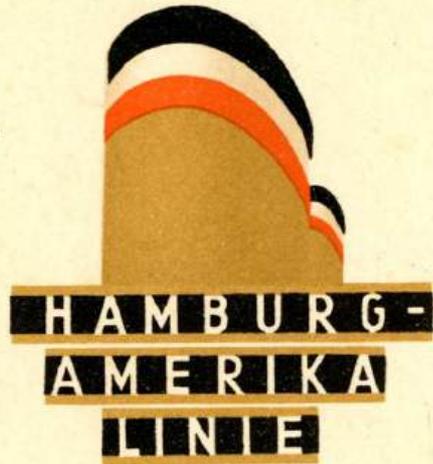
*Karl Sommer*



*Herrn Witwensohn*

**Drucksache**

*Hildegardstrasse Nr. 20,  
T. kg I.*





**25. Dezember 1955**

Der Dampfer "Göttingen" trat heute Mittag von Hamburg aus seine Jungferreise nach New York an.

# „Göttingen“ mit 9000 PS übers Meer

## Motorschiff mit Namen der Stadt

Nicht nur vor dem Zweiten Weltkrieg, auch danach gab es ein Schiff mit dem Namen „Göttingen“. Doch ein langes Leben war dem 6341 Bruttoregister-tonnen großen Frachter nicht beschieden: Nur ein Jahr nach dem Stapellauf der „M. S. Göttingen“ setzte der unaufhaltsame Siegeszug des Containers ein, konventionelle Stückgutfrachter wurden reihenweise abgewrackt.

VON MATTHIAS HEINZEL

**Göttingen/Hamburg.** Dass die „Göttingen“ nicht völlig in Vergessenheit geriet, ist Ingo Trende zu danken: Der Schiffsmakler aus Hamburg sammelt seit mehr als 50 Jahren sogenannte Schiffspost – Briefe

und Karten, die auf Schiffen abgestempelt und befördert wurden. Solche Schiffspostämter gab es auf deutschen Frachtschiffen nur selten und nur wenige Jahre. Dass die „M. S. Göttingen“ (M. S. = Motorschiff) auch über ein Postamt verfügte, mag daran gelegen haben, dass sie auch bis zu zwölf Passagiere befördern konnte. Genau ein Dutzend deshalb, weiß Trende, weil bei mehr Passagieren das Schiff ständig einen Schiffsarzt an Bord hätte haben müssen.

Generell, sagt der Sammler, „sind gerade Belege von Frachtschiffen mit dem Namen einer Stadt oder einer Landschaft selten und kaum noch zu erwerben“. Dennoch kam Trende an zwei auf der Jungferreise der „Göttingen“ von



Schiffspost-Sammler: Ingo Trende.

Hamburg nach New York abgestempelte Briefe. Darunter ist auch ein an Heiligabend 1955 abgestempelter Umschlag mit dem Wappen der Hamburg-Amerika-Linie. Verwendet wurde der Metallstempel bis zum Februar 1962. Gebaut von den Howaldtswerken in Hamburg, lief die „M. S. Göttingen“ am 8. November 1955 vom Stapel. Mit ihrem Achtzylinder-Howaldt-Diesel mit



155 Meter lang und 9000 PS stark: die „M. S. Göttingen“, Baujahr 1955.

EF

9000 PS konnte das Schiff 17 Knoten (gut 31 Kilometer pro Stunde) laufen. Der Frachter maß 155 Meter in der Länge und knapp 19 Meter in der Breite. Fortan wurde das Schiff mit 48 Mann Besatzung im Linienverkehr zwischen Hamburg und der Ostküste Nordamerikas eingesetzt.

Die „Göttingen“, ein Schiff der „Tübingen-Klasse“, hatte sechs Schwesterschiffe – neben dem namengebenden Schiff die „Wiesbaden“, die „Erlangen“, die „Weimar“, die „Wien“ und die „Worms“. Zeitgenössische

Fotos zeigen ein elegantes, schmuckes Schiff mit harmonischen Linien.

Das Ende der „Göttingen“ in deutschen Diensten kam 1969 – ein Jahr, nachdem das erste deutsche Containerschiff in Hamburg ausgelaufen war. Der in die Jahre gekommene

Frachter ging per Kaufmiete nach Indonesien, wo er in „Tiwadika“ umbenannt wurde. Nur

knapp zwei Jahre später wurde er an die indonesische Reederei Samudera mit Sitz in Panama verkauft.

Am 26. November 1983 begann das Ende: Schneidbrenner veränderten im taiwanesischen Kaoh-

siung das schmucke Schiff in einen Haufen Schrott.

Mittlerweile trennt sich der Mittsiebziger Trende von seiner Schiffspost-Sammlung. Die Belege der „Göttingen“ bot er dem Tageblatt an, das erfreut zugriff, teilweise mit Autogrammen der Kapitäne versehen. Den Schiffen bleibt Trende allerdings auf andere Weise weiter treu: Obwohl seit mehr als zehn Jahren im Rentenalter, arbeitet er weiterhin zwei- bis dreimal pro Woche in seinem angestammten Beruf als Schiffsmakler in seiner Firma.



Hamburgs Jugend  
sieht die  
Briefmarken Amerikas

Mit Schiffspost

Post New York

Schiffspost  
Hamburg - U.S.A.

Ausstellung  
des Ringes Hamburger  
Philatelistenjugend  
im Amerikahaus  
vom 15. 8. bis 2. 9. 1957



Mr.

Hartmut Neimöck

New - York

postlagernd

Return to sender

**Albert Ballin** (1857 – 1918) war ein deutscher Reeder und eine der bedeutendsten jüdischen Persönlichkeiten in der Zeit des deutschen Kaiserreiches. Er machte als Generaldirektor die Hamburg-Amerika Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) zur größten Schifffahrtslinie der Welt.



**M.S. „Göttingen“**

*Günther Dietzel*  
Düsseldorf - Eller  
Waagenstraße 19

DIE FRACHT-MOTORSCHIFFE

MIT PASSAGIER-EINRICHTUNG

THE CARGO MOTORSHIPS

WITH PASSENGER ACCOMMODATION

LAS MOTONAVES

CON ACOMODACIÓN PARA PASAJEROS

» ERLANGEN «

» GÖTTINGEN «

» TÜBINGEN «

» WEIMAR «

» WIEN «

» WIESBADEN «

» WORMS «



HAMBURG-AMERIKA LINIE  
HAMBURG



HAMBURG-AMERIKA LINIE  
HAMBURG



Auf See finden Sie Ruhe, Entspannung und Erholung

*At sea you can Rest, Relax and Recuperate*

En alta mar Ud. encontrará tranquilidad, recreo  
y reposo

Die Motorschiffe "ERLANGEN", "GOTTINGEN" und "TÜBINGEN" wurden 1955 auf der Werft Howaldtswerke Homburg A.G., Homburg, als Shelterdeck-Schiffe mit drei durchlaufenden Decks gebaut. Die als Volldecker vermessene Nachbau-Serie MS "WEIMAR", "WIEN", "WIESBADEN" und "WORMS" kam in den Jahren 1957-1959 in Fahrt.

In moderner und komfortabel eingerichteten Doppel- und Einzelkabinen kann jedes dieser Schiffe 12 Fahrgäste befördern.

Die Passagier-Kabinen sind, wie auch aus dem Plan in diesem Prospekt ersichtlich, alle mittschiffs und außen gelegen und besitzen sämtlich Privat-Brause und -Toilette. Kabinen Nr. 1 und 3 sind Einzelkabinen mit einem unteren Bett. Die Einzelkabinen Nr. 7 und Nr. 9 verfügen neben dem regulären Unterbett über ein quer zur Fahrtrichtung liegendes Sofa, das sich in ein vollgepolstertes Bett umwandeln läßt, wodurch diese Kabinen oftmals auch zwei Personen aufnehmen können. Die Doppelkabinen Nr. 5 und Nr. 11 enthalten neben dem beiden regulären Unterbetten zusätzlich ein Sofabett.

Bei Bedarf kann auch die ein Deck höher gelegene sogenannte Supercargo-Kabine nicht auf MS "Worms" an Passagiere vermietet werden; sie ist eine Einzelkabine, liegt gleichfalls außen und weist ein reguläres Unterbett, einen Schrank und ein Waschbecken mit fließend heißem und kaltem Wasser auf, besitzt jedoch keine Privat-Brause und -Toilette. Bewohner dieser Kabine müssen daher die öffentliche Toilette sowie die Offiziersbrause bzw. -Toilette benutzen.

Neben viel offenem Deckraum bieten diese Schiffe den Reisenden Aufenthaltsmöglichkeit in dem geräumigen Speiseraum mit anschließendem Rauchsalon, Gesellschaftsräume und Kabinen sind mit elektrischer Lüftung versehen. Die Mahlzeiten werden gemeinsam mit dem Kapitän und anderen Herren der Schiffsführung im Speiseraum eingenommen.

Die 45 (MS "Worms" 47) Mann starke Besatzung wohnt in Einzel- und Doppelkabinen, die auf den verschiedenen Decks liegen.

Das Ladegeschirr der Fährflüschiffe setzt sich aus den üblichen Ladebäumen und einem Schwergutbaum mit 50 t (Nachbau-Serie 60 t) Tragfähigkeit zusammen. Die Bedienung der Ladebäume erfolgt durch elektrische Ladewindlen. Alle Frachträume werden elektrisch ventiliert, Raum Nr. 1 und die darüberliegenden Zwischendecks sind isoliert und für Kühlleitung eingerichtet. Die Ladeteile werden durch Stahlwendeckel, System MacGregor, abgedeckt.

Als Schiffsantrieb dient ein Zweifakt-8-Zylinder-MAN-Dieselmotor mit Aufladung, der bei 115 Umdrehungen/min 900 WPS leistet und dem Schiff eine Geschwindigkeit von 17,5 Knoten verleiht.

Die nautische Ausrüstung besteht unter anderem aus Radar, Kreiselkompaß, Echolot, Funkpeiler und automatischem Geschwindigkeitsmesser.



MS ERLANGEN - Einzelkabine - Single Cabin - Comfortable bed

The motorships "ERLANGEN", "GOTTINGEN" and "TÜBINGEN" were built in 1955 at the Howaldtswerke Homburg A.G. — shipyard in Homburg on shelter deck vessels with three contiguous decks. The full spooling motorships "WEIMAR", "WIESBADEN", "WIEN" and "WORMS" of the same type and volume



MS WIESBADEN - Speiseraum - Dining Room - Comfortable

The cabins are electrically ventilated. The meals are taken in the dining room together with the Captain and the Senior Officers.

The crew of 45 (ms "Worms" 47) is accommodated in single or two berth cabins on the various decks.

The loading gear serving the five holds consists of the usual derricks — one of these of a capacity of 50 tons ("W..."-series; 60 tons) — operated by electrical winches. All holds are electrically ventilated, hold No. 1 and its tweendecks are insulated and equipped for cold storage. The hatch covers are of the MacGregor system.

The propelling machinery consists of an 8 cylinder two stroke MAN Diesel engine with an output of 9000 s. h. p. at 115 r. p. m., giving the vessels a service speed of 17.5 m. p. h.

The navigation aids include gyro-compass, echo-sounding, radio direction finder, radar, and automatic log.



MS WIEN - Doppelkabine - Double Berth Cabin - Comfortable

En determinados casos puede reservarse igualmente (excepto en la m.n. "Worms") el camarote del sobrecarga que se encuentra una cubierta mas arriba. Se trata de un camarote individual y exterior con una cama normal, sargero y lavabo con agua caliente y fria pero sin WC particular y ducha. Los viajeros de este camarote tienen que utilizar el WC público a las instalaciones para los oficiales.

Aparte de sus cuartos abiertos y espaciosos estas buques ofrecen a los viajeros un amplio Salón Comedor con Salón Fumador contiguo. Tanto los salones de estar como los camarotes tienen ventilación electrica. Las comidas se sirven en compañía del capitán y de algunas de los oficiales.

Los 45 (m.n. "Worms" 47) tripulantes están acomodados en camarotes a uno o dos camas, situados en los diferentes cubiertas.

Los cinco bodegas de carga son servidas por pilomas de una capacidad de 5 hasta 50 toneladas serie "W..." 60 toneladas), movidas por winches electricos. Todos los bodegas tienen ventilación electrica. La bodega No.1 y sus antecubiertas están equipadas para el transporte de carga frigorifica. Los tapas de las bodegas son de acero y del tipo MacGregor.

La impulsión de los buques se verifica por un motor Diesel de 8 cilindros a dos tiempos con recarga de la marca MAN, con un rendimiento de 9000 CV y 115 revoluciones por minuto.

Para la seguridad en la navegación sirven auxilios modernos como giro-brújula, sonda sonora de profundidad, equipo de radar, receptor radio-goniómetro y control de velocidad automatica.



MS TÜBINGEN - Rauchsalon - Smoking Room - Saloon de Fumador



Technische Daten  
Technical Data  
Datos Técnicos

Länge über alles Length overall	155,52 m (510' 3")
Länge zwischen den Loten Length between perpendiculars	140,50 m (461')
Breite auf Spanten Maximal breadth	16,45 m (54' 0")
Seilbahnhöhe bis zum Shelterdeck Maximal depth to shelter deck	11,75 m (38' 7")
Seilbahnhöhe bis zum Hauptdeck Maximal depth to Maindeck	9,05 m (29' 8")
Talplung auf Sommerendeck Draft at summer free board	7,98 m (26' 2")
Tragfähigkeit als Shelterdeck Deadweight capacity on shelter deck	ca. 840 t
Ladefähigkeit als Shelterdeck Capacity on shelter deck	ca. 600 000 ctf.
Kühlrauminhalt Refrigerator space	ca. 27 000 cbt.
B. R. T. als Shelterdeck Gross tonnage as shelter deck vessel	ca. 4340
N. E. T. als Shelterdeck Net tonnage as shelter deck vessel	ca. 3640
Dienstgeschwindigkeit Service Speed	17,5 Kn.

Die **GÖTTINGEN** war ein Stückgutschiff der Universitäts- bzw. Tübingen-Klasse und wurde beim Stapellauf am 08. 11. 1955 bei Howaldt in Hamburg von der Gattin des damaligen Göttinger Universitätsrektors Woermann getauft.

Die **Göttingen** wurde zum 01.09.1970 auf die neue HAPAG Lloyd AG. übertragen und anschließend an P.T.P.P. Samudera Shipping Line Ltd., Djakarta (Indonesien) verkauft.



<b>Baujahr:</b> 1955	<b>Werft:</b> Howaldtswerke AG Hamburg
<b>Länge:</b> 148,56 m	<b>Breite:</b> 18,52 m
<b>Besatzung:</b> 48 (+ 12 Passagiere)	<b>Reederei:</b> HAPAG / HAPAG Lloyd

MS Göttingen



MS Tübingen





HAMBURG-AMERIKA LINIE

HAMBURG  
M.S. „GÖTTINGEN“  
Tragfähigkeit 8450 t  
BRT. 6340

Hamburg 6



HAMBURG-AMERIKA LINIE

HAMBURG  
M.S. „TÜBINGEN“  
Tragfähigkeit 8450 t

*A. 107*

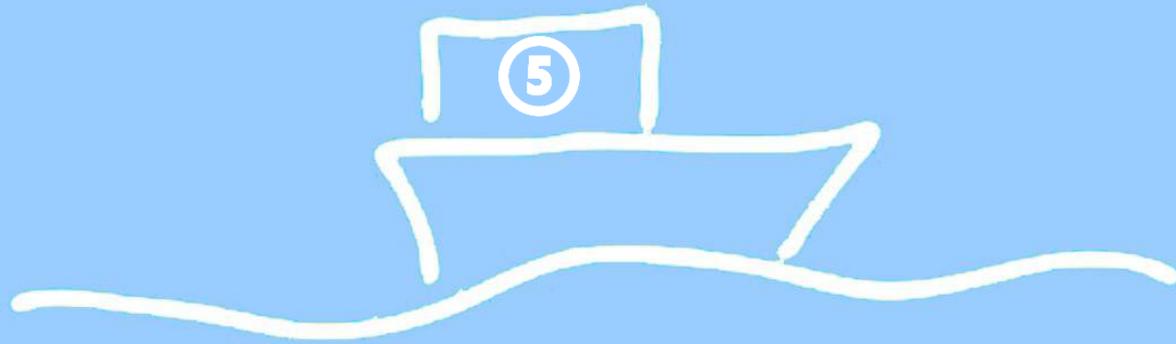
.....

.....

.....



Ex-**Göttingen** als **Twadika** unter indonesischer Flagge





HAMBURG-AMERIKA LINIE

T.S. „HOECHST“-Äußerer Schiffs

Tragfähigkeit 10100 t

BRT 6782



Aden, den 27.12.00

Lieber Harald! Jetzt habe ich das Rote Meer bereits hinter mir und vor mir liegt der Indische Ozean. Wir haben bisher eine recht angenehme Reise. Leider war es mir beim besten Willen nicht möglich, vorher nochmal nach Kuppjendreh zu kommen. Hal bitte Verständnis dafür. Ich war nur noch 4 Tage vor der Heimreise in Aden. In dieser Zeit habe ich dreimal vergeblich versucht, deine Mütter anzuklopfen. Beim nächsten Urlaub in 5 Jahren wird alles nachgeholt. - So eine Reise wäre übrigens sicher auch was für dich. Weiterhin ein herzliches Frohe und herzliche Grüße

aus der Ferne Frau Ulf bitte auch an meine Mutter, denn alle

Herrn

Harald GuH

Blockstr. 48

EISEN-KUPFERDREH

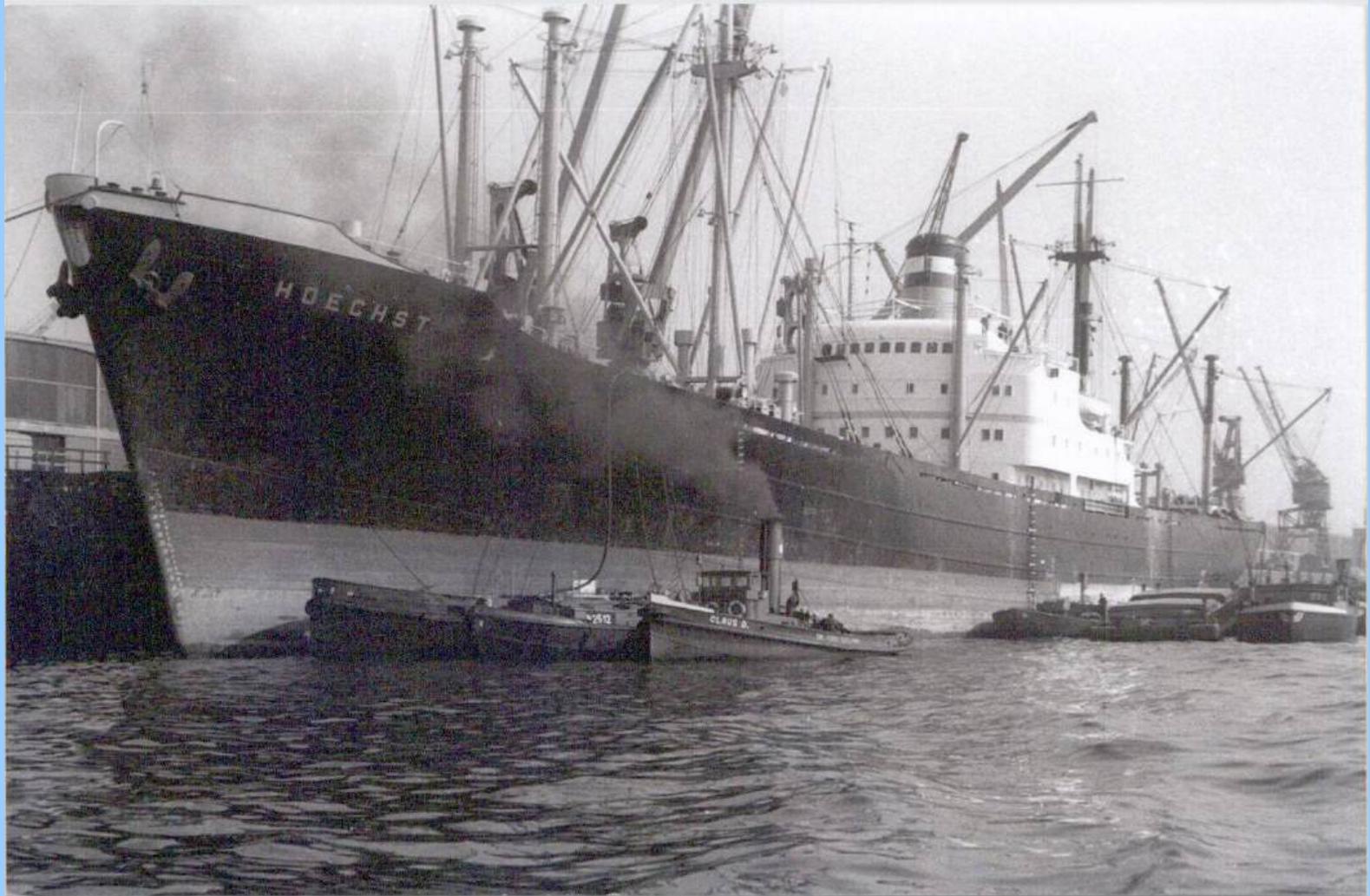
Germany





T.S. „Hoechst“

Herrn  
Richard Weise  
Bremen 13  
Auf dem Groden 17



Die **TS Hoechst** war ein Turbinenfrachtschiff der Braunschweig-Klasse und wurde nach dem Stapellauf bei der Deutschen Werft in Hamburg der HAPAG übertragen und dort für die beiden längsten Routen, dem Ostasien-Dienst und der Indonesien-Fahrt, eingesetzt.

1970 wurde das Schiff in **Göttingen** unbenannt und 1972 zunächst nach Österreich, dann nach Liberia verkauft.



<b>Baujahr:</b> 1954	<b>Werft:</b> Deutsche Werft, Hamburg
<b>Länge:</b> 159,06 m	<b>Breite:</b> 19,16 m
<b>Besatzung:</b> 44 (+ 12 Passagiere)	<b>Reederei:</b> HAPAG / HAPAG Lloyd



Ex-Göttingen als **Golden Trinity** unter liberianischer Flagge



HOTEL NEW GRAND  
YOKOHAMA JAPAN

*Registered*

**R** KOBE PORT  
No. 5132



VIA AIR MAIL

PAR AVION  
航空郵便

MS.  
M. Schöde  
Knohnskamp 64  
D2-Hamburg 39 *M 18070*  
West-Germany

REGISTERED



MS Göttingen



TS Göttingen

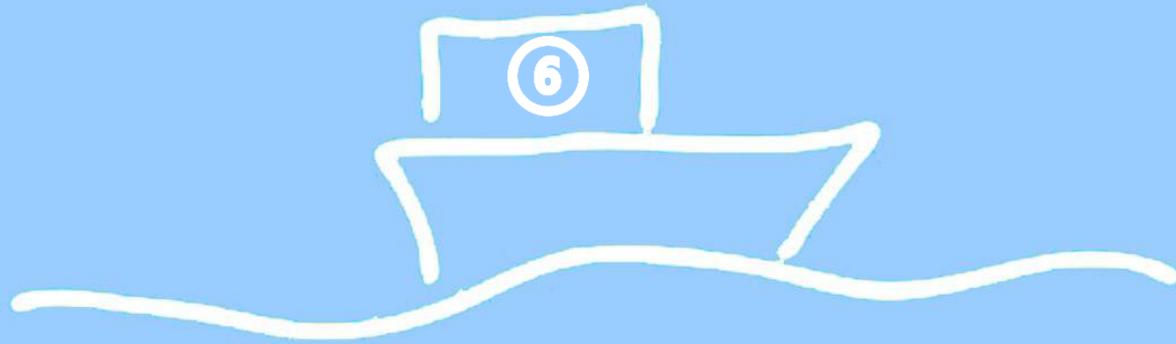




Mi.-Nr. 761, 1973



Nach dem Zusammenschluss von HAPAG und NDL zu Hapag Lloyd wurde viele Frachtschiff verkauft, denn das Ende der Stückgutfrachter zeichnete sich ab





Herrn

Dirk Stratmann

4 Düsseldorf 1

Mulvanenstr.9



Courrier des marins  
Seamen's Mail



Briefdrucker  
Marcus Oehmke  
Mareufelder Str. 23  
1000 Berlin 47

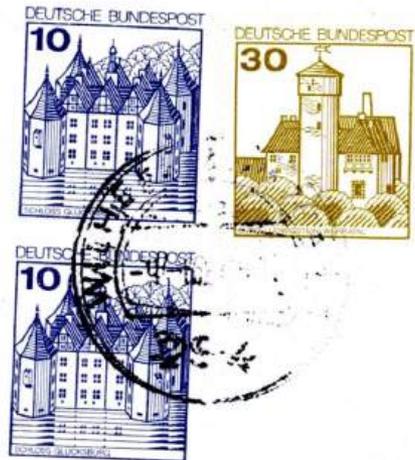
10.-

# Drucksache



31. Mai 1983

2

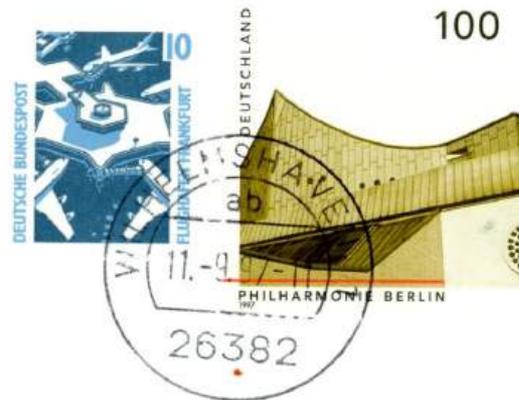


Alfons Raam  
Königstraße 26  
4330 Mülheim/Ruhr





**Minenjagdboot „Göttingen“  
AUSSERDIENSTSTELLUNG  
11. September 1997**



**Heinz Grasse  
Havensteinstr. 7  
D-51373 Leverkusen  
Germany**

Das **Küsten-Minensuchboot Göttingen** wurde beim Stapellauf am 01.07.1957 bei der Ernst Burmester Werft in Bremen von der Gattin des damaligen Göttinger Oberbürgermeisters Prof. Dr. Jungmichel getauft und am 31.05.1958 offiziell von der Bundesmarine in Dienst gestellt.

Vom 14.06.1976 bis zum 19.01.1979 war das Boot still gelegt und wurde zum **Minenjagdboot Göttingen** umgebaut. Am 11.09.1997 endgültig außer Dienst gestellt und als Ersatzteilspender nach Lettland verkauft.



<b>Baujahr:</b> 1957	<b>Werft:</b> Ernst Burmester Werft, Bremen
<b>Länge:</b> 47,7 m	<b>Breite:</b> 8,3 m
<b>Besatzung:</b> 46/43	<b>Reederei:</b> Deutsche Marine (Bundesmarine)



M 1070 **Göttingen** vor dem Umbau  
als Küstenminensuchboot  
der Klasse 320 (1958 - 1976)



M 1070 **Göttingen** nach dem Umbau  
zum Minenjagdboot  
der Klasse 331b (1979 - 1997)



# **MINENJAGDBOOT "GÖTTINGEN"**



9./10. 8. 1980 IN  
**HELGOLAND**

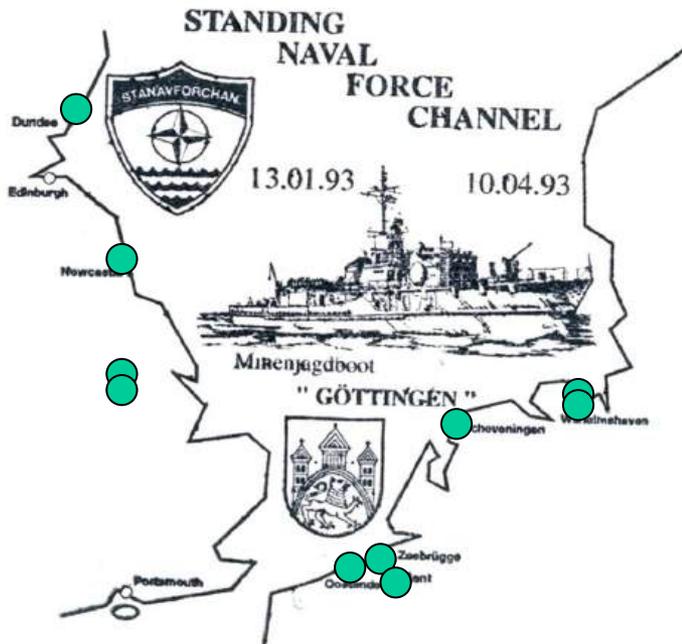
**WOCHENENDE BEI DER MARINE**

*Göttingen*



*Drucksache*  
**BERNHARD MELITZ**  
Egelpfuhlstr. 13 ☎ 3324434  
**D-1000 Berlin 20**

#### 4. Minensuchgeschwader MiJBoot Göttingen



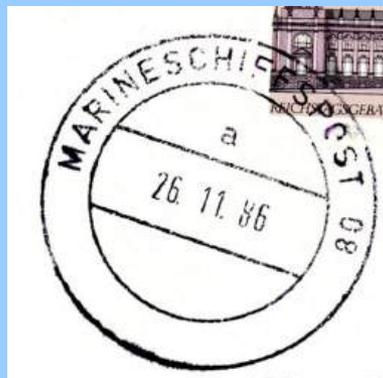
16.01.1993	Wilhelmshaven ausgelaufen
22.01.1993 - 26.01.1993	Newcastle
29.01.1993 - 01.02.1993	Leeds
05.02.1993 - 08.02.1993	Dundee
12.02.1993 - 15.02.1993	Leeds
19.02.1993 - 23.02.1993	Zeebrügge
25.02.1993 - 01.03.1993	Gent
05.03.1993 - 15.03.1993	Ostende
19.03.1993 - 22.03.1993	Scheveningen
23.03.1993	Wilhelmshaven eingelaufen

In der Zeit vom 21.03.1981 bis zum 31.12.1996 gab es bei Auslandseinsätzen einen Postbediensteten und **Marineschiffpoststempel** an Bord der Marineeinheiten.

Insgesamt gab es 30 Stempel mit unterschiedlicher Kennung. Stempel mit der Kennung 01a – 15a waren für die an der Nordsee beheimateten Einheiten, Stempel 50a – 64b für die Einheiten an der Ostsee bestimmt. Das Übergabepostamt für die Nordsee war das Hauptpostamt Wilhelmshaven, für die Ostsee das Hauptpostamt Kiel.

Vor Auslaufen der Schiffe wurden die notwendigen dienstlichen Ausrüstungsgegenstände für die Einrichtung des **Bordpostamtes** übergeben, dazu zählten neben dem Tagesstempel auch Klebezettel „Eilzustellung“, „Mit Luftpost“ und R-Zettel für Einschreiben.

Heute gibt es an Bord von Schiffen der Deutschen Marine keine Postbediensteten mehr. Die Briefabfertigung wird durch Schiffsoffiziere, meist durch den Zahlmeister durchgeführt. An Bord werden Postsachen angenommen, die anschließend in den Auslandshäfen aufgegeben oder durch Kuriere zu den Heimathäfen geflogen werden.



„SÜDFLANKE“  
MARINE



Die **Operation Südflanke** war eine militärische Operation der Deutschen Marine im Zeitraum vom 16. August 1990 bis 13. September 1991. Die Operation verlief in zwei Phasen, zunächst im Mittelmeer und später im nördlichen Persischen Golf. Sie diente dazu, in der ersten Phase deutsche Bündnissolidarität während des Zweiten Golfkriegs zu demonstrieren und anschließend die Gefährdung der Schifffahrt durch Seeminen im Persischen Golf zu beseitigen.

Die Göttingen hat vom 29. Okt. 1990 – 7. Aug. 1991 teilgenommen. Rücktransport ab 10. Jul. 1991 auf *Condock*.

## **11. September 1997**

Nach 39 Jahren wird das Minenjagdboot Göttingen außer Dienst gestellt. Eine Delegation der Marinekameradschaft sowie Vertreter der Patenstadt Göttingen nehmen einen etwas wehmütigen Abschied.





Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit