

# KNÖHR & BUCHARD NFL., SCHIFFSMAKLER UND REEDER ZU HAMBURG SEIT 1814

Von

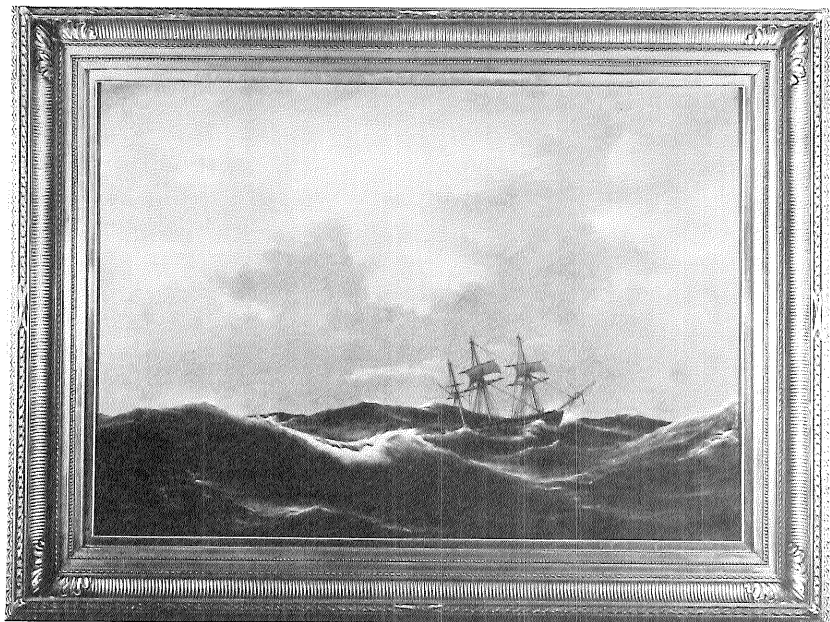
WALTER KRESSE

*Forfatteren til denne artikel var selv efter en videregående handelsuddannelse volontør i firmaet Knöhr & Burchard før 2. verdenskrig. Efter ansættelser i det private erhvervsliv med tilknytning til skibsfarten, var Walter Kresse indtil 1978 leder af skibsfartsafdelingen på Museum für Hamburgische Geschichte og har skrevet adskillige afhandlinger om skibsfartshistoriske emner.*

An Hamburg denken aus eigener Erinnerung oder vom Hörensagen viele alte Seeleute in Nordby und Sønderho auf Fanø ganz gern. Einst Fischer und Küstenfahrer haben so manche ihrer Vorfahren um 1870 begonnen, mit Schonerbriggs, Briggs und Dreimastschonern, vor allem aber mit Barken und einigen Vollschiffen in die atlantische und weltweite Trampfahrt zu gehen.

Gut dreißig dieser Segelschiffe waren zwischen 1875 und 1900 auf der Werft von Schiffbaumeister Søren Abrahamsen auf dieser nördlichsten der nordfriesischen Inseln entstanden. Auch andere dänische Werften hatten Neubauten geliefert. Mehr Segler noch waren - besonders um 1880/90 - als second hand ships aus England und Deutschland angekauft worden - so auch von Hamburgs Reedern. Erwähnt seien nur die »Aarhus« (ex »Thalassa«, gebaut 1876 auf der Reiherstiegwerft und in Fahrt bis 1890 für Wachsmuth & Krogmann), oder der extreme Clipper »Imperiosa« (ex »Imperieuse«, gebaut 1865 von Dreyer in Altona und in Fahrt bis 1887 für Eggers) oder die »Puck« (gebaut 1863 als »Peep O'Day« in Newcastle und in Fahrt 1883/88 für Laeisz) - es handelte sich durchweg um bewährte Schiffe renommierter Hamburger Häuser.

In den Jahren 1885/90 trennten sich viele englische und deutsche Reeder von ihrer älteren Tonnage, um zu rationalisieren, also um wesentlich größere Schiffe (aus Stahl) in Dienst zu stellen oder um Dampferaktien zu kaufen. Und sie gaben ihre Holz- und Eisenbarken von 500 bis 1000 BRT gern preiswert her; in der Stagnation der achtziger



Seestück. Ölgemälde von Anton Melbye, 1846, im Arbeitszimmer des Inhabers von Knöhr & Burchard Nfl. (Foto Fischer-Daber, Hamburg).

*Indehaveren af firmaet Knöhr & Burchard Nfl. har dette maleri fra 1846 af marinemaleren Anton Melbye hængende i sit arbejdsværelse.*

Jahre waren sie froh, wenn sich überhaupt ein Käufer fand. Diese Gelegenheit nutzten die Winther, Holm, Harbye, Nielsen, Svarrer, Mathiasen und andere auf Fanø, denn mit diesen preisgünstig erworbenen Schiffen ließ sich in der Fahrt nach kleineren Überseehäfen immer noch gut Geld verdienen. F. Holm-Petersen hat in seinen le-senswerten Büchern *Fanø-Sejlskibe* (Aarhus 1956) und *Maritime minder fra Fanø* (København 1980) die Schicksale von über 200 dieser Schiffe geschildert. Makler, Befrachter und finanzieller Helfer eines nennenswerten Teiles der Fanø-Flotte war das Hamburger Haus Knöhr & Burchard Nfl.

Im Juni 1814 begründeten Johann Daniel Schirmer, Carl Ludwig Knöhr und Heinrich Matthias Burchard in Hamburg ihr Schiffsmakler-geschäft unter der Firma Joh. Dan. Schirmer. Zunächst wurden Schiffe nach England abgefertigt. Sehr bald folgten Befrachtungen nach Schweden und Spanien. Auch der Schritt nach Übersee, den Hamburgs Reederei in jenen Jahren vollzog, spiegelt sich im Geschäft dieser

Maklerfirma wider: Westindien, Brasilien und der La Plata gehörten frühzeitig zu ihrem Arbeitsfeld. Als Schiffsreeder haben sie sich hingegen nicht betätigt - bis 1839 untersagte die Hamburger Maklerordnung das.

In eben diesem Jahr 1839 wurde - nach Schirmers Tod - die Firma geändert in C.L. Knöhr & H.M. Burchard, Joh. Dan. Schirmer's Nachfolger - sodann, etwas gestrafft, in Knöhr & Burchard, Joh. Dan. Schirmer's Nachfolger - und wenig später schlicht in Knöhr & Burchard. Auf die Geschicke der Firma hat C.L. Knöhr sehr lange und nachhaltig Einfluß genommen - bis zu seinem Tode im Jahre 1865. H.M. Burchard war schon 1845 verstorben. Besonders kurz war das Wirken der beiden Junioren: C.L. Knöhr jr. wurde 1860 Teilhaber und verstarb 1871. Und H.M. Burchard jr. wurde 1866 Mitinhaber und starb bereits ein Jahr später. Sehr viel gewichtiger war die Rolle Christian Gustav Gabels. 1837 war er als Angestellter in die Firma gekommen und 1849 als Teilhaber aufgenommen worden. 1871/90 zeichnete er allein verantwortlich.

Wir gehen sicher nicht fehl in der Annahme, daß die Beteiligung der Firma an einigen Reedereigründungen der fünfziger Jahre vor allem auf seine Initiative zurückgeht. Als Hansing & Co. in Hamburg 1852 eine Segelschiffslinie mit gecharterten Schiffen nach Rio de Janeiro einrichteten, übernahmen Knöhr & Burchard die Maklergeschäfte, also wohl auch die Bereitstellung der Schiffe. Wesentlich wagemutiger noch war 1855 die Gründung der Hamburg-Brasilischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft; in die Direktion wurden Hansing & Co., N.O. Bieber, Joach. David Hinsch & Co., Anthon Schröder und F. Laeisz gewählt. Makler wurden wiederum Knöhr & Burchard. Es ist bekannt, wie enttäuschend diese Gründung endete: 1858 mußte man das Unternehmen liquidieren. Erst ein Jahrzehnt später waren die wirtschaftlichen Voraussetzungen herangereift für eine Dampferlinie von Hamburg nach Brasilien - die Vorläuferin der Hamburg-Süd. Noch einmal versuchten sich Knöhr & Burchard in diesen goldenen fünfziger Jahren an einer Reederei-Gründung: gemeinsam mit H. Jochheim und H.W. de la Camp riefen sie die Hamburg-Mexikanische Packetfahrt ins Leben. Viel Glück hatte man auch mit diesem Vorhaben nicht. Die Weltwirtschaftskrise von 1857 lähmte fürs erste den Unternehmungsgeist vieler Hamburger Kaufleute. Mit der konkurrierenden Hamburg-Vera Cruz Packetfahrt-Gesellschaft kam es 1859 zu Absprachen, jährlich nur 4-5 Schiffe zu expedieren und Mindestfrachtraten einzuhalten - was man ja nur in ganz mageren Jahren macht. Eigene Schiffe wurden nicht eingesetzt - nach 1859 hörte man von dieser Reederei nichts mehr.

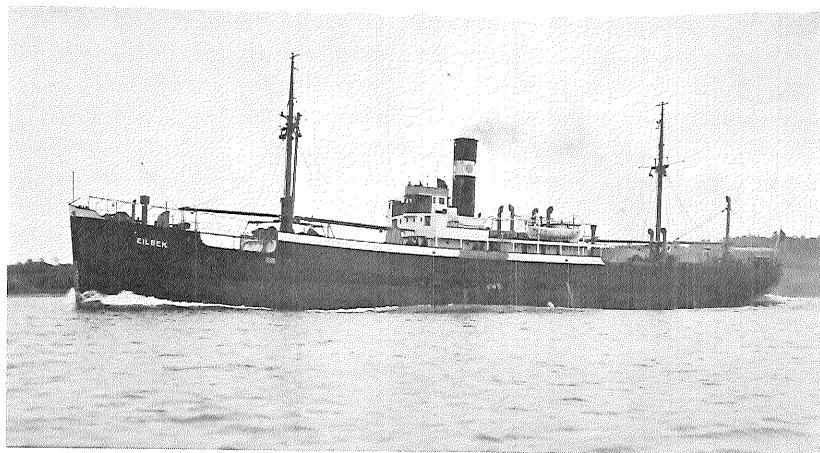


Der aus Dänemark stammende Jacob Meyer, seit 1866 Angestellter von Knöhr & Burchard Nfl., 1890-1896 allein verantwortlicher Chef. (Foto Fischer-Daber, Hamburg).

*Jacob Meyer kom fra Danmark og blev i 1866 ansat hos Knöhr & Burchard Nfl., 1890-1896 var han eneste leder af firmaet. Denne dansk-tyske kontakt fik stor positiv betydning ikke mindst for Fanøs oversøiske sejskibsfart.*

Entmutigen ließen sich Knöhr & Burchard deshalb keineswegs. Neue Möglichkeiten ergaben sich, als im amerikanischen Sezessionskrieg viel Kapital aus der nordamerikanischen Schifffahrt in die dortige Rüstungsindustrie hinüberwechselte und fremde Flaggen in alte amerikanische Fahrtgebiete eindringen konnten. Jetzt wurden Knöhr & Burchard Schiffsreeder; sie erstanden zwei Briggs, die erste namens »Pacific« und expедиerten sie an die Westküste. Als vierte folgte 1870 die Bark »Magellan« und als siebente 1878 die Bark »Mazatlan«. Damit war ein erstes Fahrtgebiet der eigenen Reederei erschlossen. Man sammelte nun Erfahrungen. Diese kamen der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos zugute, die 1872 von Hamburger Kaufleuten mit der Aufgabe gegründet worden war, in monatlichen Abfahrten von Hamburg via La Plata und Magellanstraße nach Valparaiso, Arica, Islay und Callao zu fahren. Hamburger Makler der neuen Dampfschiffahrtsgesellschaft waren Knöhr & Burchard, zugleich saß C.G. Gabel im Aufsichtsrat des Kosmos. Ab 1876 wurden weitere Plätze an der Westküste in den Fahrplan aufgenommen und 1882 - während des Salpeterkrieges zwischen Chile, Bolivien und Peru - erstmals Guatemala erreicht. Häfen, die die Kosmosdampfer nicht anliefen, wurden von den Segelschiffen Knöhr & Burchards bedient. Segel oder Maschine war - und blieb bis 1914 - eine Frage, auf die die Antwort nicht mit dem Gefühl, sondern mit dem Rechenstift ermittelt wurde.

Verantwortlich für diese nüchtern abwägende Geschäftspolitik war seit 1871 C.G. Gabel. Zur Seite stand ihm der in Dänemark geborene Jacob Meyer; 1866 war er als Angestellter in die Firma eingetreten. Ihm wurden die ausgezeichneten Verbindungen zu den dänischen Schiffern nachgesagt, insbesondere die zu den Seefahrern von Fanö. Wie Gabel wußte er die Rentabilität von Segel- und Dampfschiff illusionslos abzuschätzen. Deshalb wurden beide aktiv, als 1886 dem Norddeutschen Lloyd eine deutsche Postdampfersubvention für die Australfahrt bewilligt wurde und die Hamburger Australia-Sloman-Linie, eine reine Frachtreederei, die Segel strich. Den Bremern das Feld zu überlassen, schien wenig weise, und so warben Knöhr & Burchard - gemeinsam mit Laeisz, Wencke und Kirsten - für eine neue Hamburger Dampferlinie nach Australien. Als Slomans hiervon hörten, wurde man auch dort aktiv: gemeinsam mit befreundeten Reedern und der Deutschen Bank gab man überraschend die Gründung einer weiteren Australien-Linie bekannt. Am Nachmittag des gleichen Tages konterten Knöhr & Burchard und Konsorten mit der Gründung noch einer Hamburger Australien-Linie. Nach kurzen Verhandlungen wurden die zwei Neugründungen zur Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft verschmolzen.



Dampfer »Eilbek« der Reederei Knöhr & Burchard Nfl. 1923-1930. (Foto Firmenarchiv).

*S/S »Eilbek« var et af rederiets ti nye dampskibe, der 1923-26 blev sat i trampfart hovedsagelig i europæiske farvande.*

Makler wurden Knöhr & Burchard, in den Aufsichtsrat ging J. Meyer. Es war dies übrigens die letzte große Transaktion der Firma, an der C.G. Gabel mitwirkte.

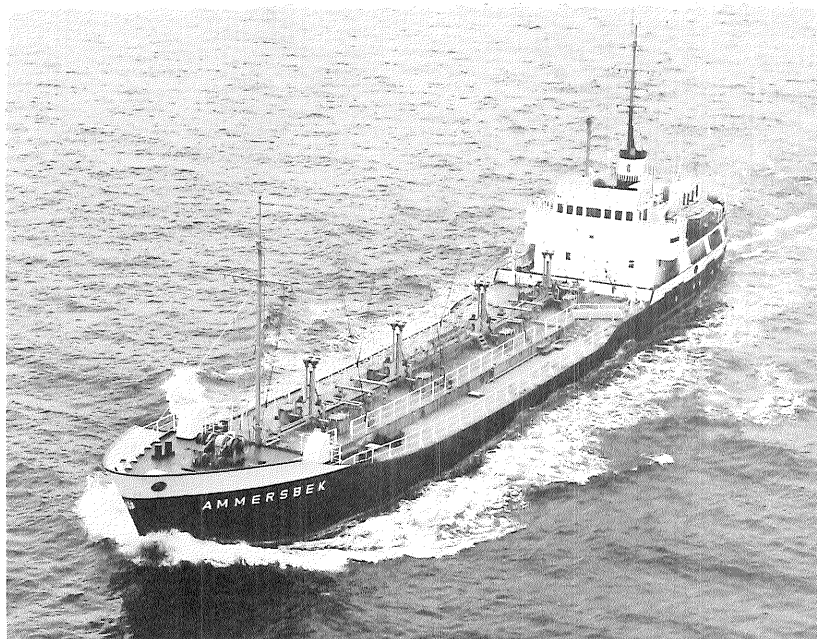
Am 1. Januar 1890 übernahm Jacob Meyer die alleinige Verantwortung. Das Unternehmen erhielt jetzt seinen noch heute gültigen Namen Knöhr & Burchard Nfl. Es mag an Meyers guten Beziehungen zu seinen dänischen Freunden in Nordby und Sønderho gelegen haben, daß er nochmals der Segelschiffahrt sein besonderes Augenmerk zuwandte. Die letzten kleineren Segelschiffe - um 500 NRT - wurden abgestoßen. Dafür erwarb er bis 1896 vier Barken, drei Vollschiffe und die erste Viermastbark, Großsegelschiffe von 1000 bis 2300 BRT, deren Namen nach kleinen Bächen (plattdeutsch »Beks«) gewählt wurden. In der Schiffsliste finden sich ab 1890 die »Reinbek«, »Eilbek«, »Flottbek« usw. Verwendet wurden die Tiefwassersegler in den Fahrtgebieten, die Knöhr & Burchard als Makler von Kosmos und der Deutsch-Austral besonders gut kannten, also in der Westküsten- und in der Australfahrt. Zugute gekommen ist diese Verfügbarkeit von Dampf- und Segelschiff-Tonnage sowohl den Linienreedereien wie den Trampseglern. - Bereits 1896 starb Jacob Meyer.

M.H.A. Elvers (†1905) und F.A.E. Zimmer (†1913), Teilhaber seit 1894, haben Meyers Geschäftspolitik konsequent fortgesetzt. Zwanzig

weitere Großsegelschiffe, unter ihnen elf Viermastbarken, kamen 1897-1913 unter die K & B - Flagge. Es waren das fast ausnahmslos second hand ships englischer Werften, so von Barclay, Curle & Co. (3), Whitehaven Ship Building Co. (2), Grangemouth Dockyard Co. (2), Russel & Co. (2), Oswald, Mordaunt & Co. (2), T. Royden & Sons (2) u. a. m. Der Ankauf dieser Schiffe belastete das Kapitalkonto von Knöhr & Burchard Nfl. gewiß viel weniger, als es der Erwerb deutscher Neubauten getan haben würde. Mit 17 Großsegelschiffen und 37.653 NRT standen Knöhr & Burchard 1914 an der Spitze der privaten Hamburger Segelschiffreedereien - noch vor F. Laeisz. Wichtigste Daten der Lebensläufe dieser Schiffe schildert Jürgen Meyer in seinem Buch Hamburgs Segelschiffe 1795-1945 (Hamburg 1971). Alle diese Großsegelschiffe gingen im 1. Weltkrieg verloren oder wurden Kriegsbeute.

1918-1921 hatten die Inhaber von Knöhr & Burchard von vorn anzufangen. Diese Inhaber waren neue Leute. Dem alten F.A.E. Zimmer war 1913 sein Sohn F.A.M. Zimmer gefolgt (seit 1910 in der Firma, †1968). Sein Teilhaber wurde 1918 C.J.J.P. Aldag (seit 1898 in der Firma, †1966). Diese neuen Inhaber hatten neue Ideen. Nicht mehr mit Großsegelschiffen von 1000 bis 2500 BRT sollte Geld verdient werden, sondern mit Dampfern gleicher Größe, ausgerüstet mit der bewährten Dreifach-Expansions-Dampfmaschine mit Kohlefeuerung. Zehn solche Dampfer kamen 1923/26 in Fahrt - als Trampschiffe der Nord- und Ostsee, des Weißen Meeres, gelegentlich auch des Nord-Atlantik. 1929/30 kamen sieben weitere Dampfer hinzu, auch sie »...bek«-Schiffe, die »Barmbek«, »Schürbek«, »Thielbek« usw.

Als der Schreiber dieser Zeilen 1935 Volontär bei Knöhr & Burchard Nfl. war, erlebte er nicht nur die Chefs, den temperamentvollen Herrn Aldag und den eher feinsinnig stillen Herrn Zimmer, sondern auch, als persönlichen Lehrmeister, Herrn Raben (Teilhaber 1951/69) -- und schließlich den Neubau des Dampfers, »Steinbek«, des ersten von weiteren sieben Neubauten 1936/40. Wen Knöhr & Burchard Nfl. 1935 als Schiffsmakler betreute, teilt der Briefbogen mit, auf dem meine Volontärzeit bestätigt wurde: die von der Hamburg Amerika-Linie übernommenen Dienste der Deutsch-Austral und des Kosmos - wie seit 1888 bzw. 1872, ferner H.C. Horn nach Westindien, Venezuela und Kolumbien, die Svenska Ostasiatiska nach Britisch-Indien und Fernost, die Halcyon Lijn nach dem La Plata und die Bugsier in Verbindung mit der Leith Hull Hamburg Steam Packet Co. nach Liverpool und Manchester. - Noch heute bin ich glücklich, die Anfangsgründe der Reedereipraxis in einem so alten und renommierten Haus erfahren zu haben.



Tankmotorschiff »Ammersbek« der Reederei Knöhr & Burchard Nfl., seit 1970. (Foto Skyfotos Ltd., England).

*Tankmotorskibet »Ammersbek« søsat 1970 som Knöhr & Burchards femte kemikalietanker i en serie på seks.*

Nur zehn Jahre später war in Hamburg vieles so anders. Der Weltkrieg II war über das Land gegangen, das Neptunhaus mit den alten Kontoren stand nicht mehr, und von den Schiffen der Reederei existierte nur noch eines, die »Thielbek« als Wrack auf dem Grund der Lübecker Bucht.

1945/50 waren Jahre des Stillstandes; zunächst der Ratlosigkeit, dann des Vorfühlens, wo, mit wem und inwieweit alte Geschäftsverbindungen wieder angeknüpft werden könnten. Gewiß hat das deutsche »Wirtschaftswunder« viel dazu beigetragen, daß auch Auswärtige das Gespräch mit den Hamburgern suchten, hier eben mit den Inhabern Aldag und Zimmer, die man ja seit 1898 bzw. 1900 persönlich kannte.

Das Maklergeschäft/Fremdbefrachtung wurde von K. & B. Nfl. erfolgreich weiter betrieben. Auch heute arbeitet K. & B. Nfl. für viele Befrachter weltweit in der Trampfahrt.

In der Reederei wurde 1950/58 zunächst so weitergemacht, wie es in





Gerd Aldag, seit 1974 Alleininhaber von Knöhr & Burchard Nfl. vor einem Ölgemälde von Carl Bille 1876 (Foto Fischer-Daber, Hamburg) im Konferenzraum der Reederei.

*Gerd Aldag, siden 1974 administrerende direktør for rederiet Knöhr & Burchard Nfl., fotografert foran et maleri utført af Carl Bille 1876.*

der Zwischenkriegszeit Brauch geworden war. Bis 1958 kamen 14 Neubauten in Fahrt, neben acht Dampfern bewährten Typs nun auch sechs Motorschiffe. Anfang der 50er Jahre wurden erste Versuche mit Tank-Motorschiffen gemacht - in der Rhein-See-Fahrt, in der europäischen und Mittelmeerfahrt, mit Bitumentankern und neuerdings mit Chemikalien-Tankern. Gerd Aldag, seit 1963 Teilhaber gemeinsam mit seinem Bruder Joachim, seit 1974 Allein-Inhaber von Knöhr & Burchard Nfl., hat den Schritt vom Allround- zum hochtechnisiertem Spezialgeschäft vollzogen.

Bemerkenswert ist und bleibt, daß in diesen 167 Jahren 14 Träger aus acht Hamburger Kaufmannsfamilien in steter eigener Initiative eine hamburgische Einrichtung geschaffen haben, die man von Amts wegen planen müßte, hätten die Knöhr & Burchard, die Gabel und Meyer, die Zimmer und Aldag sie nicht ins Leben gerufen - zu ihrem und Hamburgs Nutzen.

### Schiffsliste der Reederei Knöhr & Burchard Nfl., Hamburg

1 Schiffstyp

2 Name

3 Vermessung in CL, NRT oder BRT

4 Bauwerft

5 Unter der Flagge von Knöhr & Burchard Nfl. von ... bis ...

6 Bemerkungen

1	2	3	4	5	6
Brigg	Pacific	211NRT	Schau&Oltmanns	1864/76	Westküste
=	Clara	271 =	Oltmanns	1865/80	=
Bark	Martha	202CL	Oltmanns	1868/74	=
=	Magellan	210 =	Oltmanns	1870/74	=
=	Montana	481NRT	Conradi	1875/86	=
=	Edmund&Louise	352 =	Wriede	1877/85	=
=	Mazatlan	523 =	Dreyer	1878/87	=
=	Minna	851 =	Burn	1881/84	=
Vollschiff	Nestor	1346 =	Smit	1881/89	=
=	Mercator	1428 =	Royden	1883/90	=
Bark	Diamant	296 =	Oltmans	1883/84	Keine Reisen
=	Eugen	730 =	Kirchhoff	1885/89	Westküste
Schonerbrigg	Columbus	257 =	Oltmanns	1887/89	=
Bark	Sagitta	563 =	Pratt	1887/90	=
=	Meridian	1486BRT	Germaniawerft	1889/1906	(C.G.Gabel)
=	Martha (2)	1043 =	Smith&Rodger	1889/96	=
=	Minna	1308 =	McMillan	1889/95	(C.G.Gabel)
Vollschiff	Reinbek	1232 =	Barclay Curle	1890/96	Westküste
Bark	Eilbek	551 =	Pearse	1890/95	=

1	2	3	4	5	6
Vollschiff	Flottbek	1972=	Swan&Hunter	1891/1920	Weltweit
Bark	Orbis	1615=	Grangemouth D.	1893/96	=
4M Bark	Barmbek	2277=	Whitehaven Shipb	1895/1914	=
Bark	Schiffbek	1043=	Smith&Rodger	1896/98	=
=	Osterbek	1605=	Grangemouth D.	1896/1920	=
Vollschiff	Wandsbek	1782=	Stephen	1896/1900	=
Bark	Gotha	872=	Major	1897/98	=
=	Steinbek	1680=	Gray	1897/1907	=
4M Bark	Schiffbek (2)	2663=	Oswald Mordaunt	1898/1916	=
Vollschiff	Rodenbek	1736=	Koch	1898/1907	=
=	Schwarzenbek	1970=	Southampton N.W.	1898/1914	=
4M Bark	Eilbek (2)	2353=	Russell	1898/1918	=
Vollschiff	Tarpenbek	1871=	Pickersgill	1899/1920	Westküste
4M Bark	Reinbek (2)	2765=	Whitehaven Shipb.	1900/1920	=
=	Wandsbek(2)	2234=	Russel	1900/20	Weltweit
=	Schürbek	2409=	Reid	1902/20	Westküste
Bark	Fortuna	983=	Reiherstiegwerft	1903/06	Ferner Osten
=	Emin Pascha	1617=	Grangemouth D.	1905/06	=Ellerbek
=	Ellerbek	1890=	Grangemouth D.	1906/13	Weltweit
4M Bark	Goldbek	2630=	Barclay Curle	1908/14	=
Vollschiff	Steinbek (2)	2164=	Hamilton	1909/17	Westküste
=	Lasbek	2335=	Connell	1910/20	=
4M Bark	Fischbek	2241=	Workman Clark	1910	=
=	Jersbek	2871=	Oswald	1910/20	=
=	Isebek	2374=	Royden	1911/20	=
=	Thielbek	2831=	Royden	1911/20	=
=	Dalbek	2723=	Barclay Curle	1913/17	=
=	Eilbek	2553=	Russell	1921/22	Trampfahrt
Dampfer	Reinbek	1432=	Schichau E.	1923/35	=
=	Goldbek	1696=	Schichau E.	1923/35	=
=	Jersbek	1440=	Schichau E.	1923/35	=
=	Barmbek	2536=	Janssen&Schmil.N.	1923/28	=
=	Eilbek			1923/30	=
=	Dalbek	1064=		1924/26	=
=	Aase	952=	Schichau E.	1925/28	=
=	Lexa	905=	Københavns Fl.D.	1926/32	=
=	Flottbek	1930=	Schichau D.	1926/41	=
=	Isebek	841=	Unterweser	1926/27	=
=	Barmbek	2446=	Flensb.S.G.	1929/44	=
=	Schürbek			1929	=
=	Thielbek			1929/39	=
=	Wandsbek	2446=	Flensb.S.G.	1930/37	=
=	Schürbek	2448=	Flensb.S.G.	1930/40	=
=	Lasbek	2159=	Lüb.M.G.	1930/44	=
=	Schiffbek	2158=	Lüb.M.G.	1930/44	=
=	Steinbek	2185=	Lüb.M.G.	1936/41	=
=	Reinbek	2804=	Lüb.M.G.	1938/39	=
=	Wandsbek	2388=	Moss Vaerft	1938/41	=
=	Jersbek	2804=	Lüb.M.G.	1938/45	=
=	Dalbek	2808=	Lüb.M.G.	1939/45	=
=	Goldbek	2815=	Lüb.M.G.	1939/40	=
=	Thielbek	2815=	Lüb.M.G.	1940/45	=
=	Rodenbek		Flensb.S.G.	1944/45	Hansadampfer
=	Eilbek		Helsingør	1944/45	=
=	Reinbek	2815=	Lüb.M.G.	1950/61	Trampfahrt
=	Jersbek	2175=	O&K u.Lüb.M.G.	1951/63	Zeitcharter
Motorschiff	Flottbek	2430=	O&K u.Lüb.M.G.	1951/68	=
=	Rodenbek	2336=	O&K u.Lüb.M.G.	1953/72	=
Dampfer	Schürbek	2502=	O&K u.Lüb.M.G.	1953/70	=
=	Ellerbek	1901=	O&K u.Lüb.M.G.	1953/66	=
=	Tarpenbek	2488=	O&K u.Lüb.M.G.	1954/70	=
=	Rönnebek		O&K u.Lüb.M.G.	1954/69	=

1	2	3	4	5	6
Motorschiff	Dalbek	4591=	Flender	1955/78	= =
=	Fischbek	3962=	O&K u. Lüb.M.G.	1957/73	= =
Dampfer	Eilbek	3904=	O&K u. Lüb.M.G.	1957/71	= =
=	Lasbek	3903=	O&K u. Lüb.M.G.	1958/71	= =
Motorschiff	Wandsbek	3954=	O&K u. Lüb.M.G.	1958/71	= =
=	Schwarzenbek	3953=	O&K u. Lüb.M.G.	1958/72	= =
=	Reinbek	3971=	O&K u. Lüb.M.G.	1965/73	= =
Tank-MS	Isebek	498=	Kremer	1952/59	Europa,M'meer
=	Osterbek	498=	Kremer	1952/58	= =
=	Michael M.	899=	Kremer	1954/71	Bitumentanker
=	Diana M.	417=	Kremer	1956/61	= =
=	Juliet M.	643=	Kermer	1958/70	Rhein-See-Schif
= chem.	Isebek	999=	Hitzler	1968/74	Europa,M'meer
= =	Osterbek	999=	Hitzler	1968/heute	= =
= =	Bredenbek	999=	Hitzler	1969/heute	= =
= =	Susebek	999=	Hitzler	1970/heute	= =
= =	Ammersbek	999=	Hitzler	1970/heute	= =
= =	Tarpenbek	999=	Hitzler	1972/79	= =
= =	Isebek		Menzer	1979/heute	= =

## Knöhr & Burchard Nfl., skibsmæglerfirma og rederi i hamborg fra 1814

### Resumé

Mellem 1870 og 1914 blev mange tremastede skonnerter, barker og fuldskibe fra Fanø befragtet af skibsmæglerfirmaet Knöhr & Burchard Nfl. Firmaet blev med henblik på Skandinavien- og Englandsfart grundlagt i 1814. Omkring midten af forrige århundrede var Knöhr & Burchard med i oprettelsen af flere rederier, således i 1850'erne en Brasilien- og en Mexikolinie samt i henholdsvis 1872 og 1880 dampskibsselskaberne Kosmos og Deutsch-Austral.

Efter 1864 fik Knöhr & Burchard selv sejlskibe, to brigger og to barker. De gik på Amerikas vestkyst. Fra 1895 blev flåden udvidet med talrige store fuldskibe og firemastede barker, hvis navne endte på »...bek«. De blev sat i fart på Amerikas vestkyst og på Australien. Firmaets danskfødte medarbejder, Jacob Meyer, der fra 1890 til 1896 var øverste leder, plejede meget intensivt forbindelserne til redere og kaptajner fra Nordby og Sønderho på Fanø.

Efter tabet af rederiets skibe under 1. verdenskrig, gik Knöhr & Burchard over til dampskibe, der gik i trampfart på Europa. Efter 1950 blev denne trafik ført videre med nye damp- og motorskibe til omkring 1970, hvorefter man gik over til kemikalietankere. Disse blev sat i fart på Europa og Middelhavet. Ene indehaver af firmaet er i dag Gerd Aldag. Hos hans far har forfatteren for næsten 50 år siden fået sit første kendskab til shippingbranchen.