Deutsches Schiffahrtsarchiv 15, 1992, S. 123–134

KAPITÄN HEINZ W. BURMESTER 1909–1991

VON URSULA FELDKAMP UND UWE SCHNALL

Am 26. Oktober 1991 starb einer der produktivsten und kenntnisreichsten Autoren zur Geschichte der Segelschiffahrt des 19. und 20. Jahrhunderts unserer Zeit, Kapt. Heinz Burmester, im Alter von 82 Jahren. Wir haben ihn nicht nur als langjährigen Mitarbeiter des Deutschen Schiffahrtsarchivs sehr geschätzt, sondern auch als liebenswerten Menschen, dem immer der Schalk im Nacken saß, der auch in der schlimmen Zeit seiner Krankheit nie seinen Humor verlor und dessen Besuche in unserer Redaktion immer gern gesehen waren.

Heinz Burmester hat dem Deutschen Schiffahrtsmuseum nicht nur seine umfangreiche und bedeutende Sammlung von Schiffsbildern und -fotos, darunter auch eine große Bildersammlung über Leben und Arbeit an Bord von Segelschiffen, überlassen, sondern auch seine Materialsammlung über die Großsegler vor und nach der Jahrhundertwende sowie seine umfangreiche Korrespondenz mit segelschiffserfahrenen Seeleuten aus aller Welt. Wir danken seiner Ehefrau, Anni Burmester, für die unbürokratische Überlassung des gesamten Bestandes und für ihr Vertrauen in die Redaktion. Ohne ihre Mithilfe hätte weder eine – hoffentlich einigermaßen vollständige – Bibliographie noch eine detaillierte Lebensbeschreibung Heinz Burmesters entstehen können.

Am 10. April 1909 wurde Heinz W. Burmester als Kind einer Lehrerfamilie in Altona-Neumühlen geboren. Der Vater, Wilhelm Burmester, war ein begeisterter Segler, dem Heinz schon als Kind gerne ans Wasser folgte, so daß die Liebe zur Seefahrt bereits früh auch in ihm geweckt wurde. Mit vierzehn Jahren, noch während der Schulzeit also, begann er, auf dem Yachtsegler BUNTE KUH Erfahrungen im Segeln und in Navigation zu sammeln. Es folgten Reisen auf FALKE und ALBATROS, die alle ins Seefahrtsbuch eingetragen wurden, denn für Heinz Burmester bestand kein Zweifel daran, daß er nach seiner Schulzeit zur See gehen würde, sehr zum Leidwesen seiner Eltern, die den begabten Schüler lieber studieren lassen wollten und alle erdenkliche List aufwendeten, dieses Ziel zu erreichen.

Als der sechzehnjährige Heinz einmal in den Ferien ausriß, um mit Hilfe seines Seefahrtsbuchs auf einem Segler anzuheuern, gelang es dem besorgten Vater, seinen Sprößling im Hafen aufzugreifen und wieder nach Hause zurückzubringen, jedoch erst, nachdem dieser dem Vater das Versprechen abgerungen hatte, ihn nach dem Abitur auf ein Segelschiff zu vermitteln.

Heinz Burmester bestand sein Abitur mit Bravour, begann Mathematik und Physik zu studieren, brach jedoch nach zwei Semestern das Studium ab, als ihm klar wurde, daß der Vater sein Versprechen nicht einlösen wollte. Er hatte ein Gespräch zwischen ihm und einer Nachbarin mitgehört und erfahren, daß sein Vater durch Kontakte ein Gesundheitszeugnis für Heinz arrangieren wollte, das die Seetauglichkeit seines Sohnes in Zweifel ziehen sollte. Heinz hatte sich aber inzwischen mit Ferienarbeit auf weiteren Seglern, der Galeaß ELISABETH DOROTHEA und dem Schoner mit Hilfsmotor OLGA, als Leichtmatrose bewährt und war nun von seinen Seefahrtsplänen nicht mehr abzubringen.

Unter Kapitän Robert Clauß, der den Beinamen »der Teufel« trug, weil er als Segelpresser galt und seine Mannschaft nicht gerade mit Samthandschuhen anfaßte, heuerte er im Jahre

1929 auf der legendären Viermastbark PAMIR an, um endlich eine wirklich weite lange Reise zu erleben, die außerdem um Kap Horn führen sollte. Als einziger aus der Mannschaft hielt er die gesamte Reise unter dem harten Kapitän aus, worauf er Zeit seines Lebens sehr stolz gewesen ist. Über das Gefühl, auf einem Großsegler zu arbeiten, äußerte er sich in seinem Aufsatz »Die Viermastbark PAMIR, ein Frachtsegler des 20. Jahrhunderts« folgendermaßen: *die Bindung der Segelschiffsleute an ihr Schiff, das sie mit eigener Kraft und Ausdauer um Kap Horn segelten, war und ist viel enger als heute die Beziehung zwischen den Maschinenschiffen und ihren Mannschaften. ›Segelschiffsleute sind oft fröhlich ohne jeden Grund‹, schrieb einst ein Mann, der als Passagier mit einem Segelschiff fuhr. Anscheinend konnte er nicht nachempfinden, welche Freude es jungen Menschen macht, sich in Situationen zu bewähren, die ihren ganzen Mut und ihre ganze Kraft erfordern. Und er konnte wohl auch nicht erkennen, daß es bei dem spartanischen Leben der Mannschaft nur kleiner Lichtblicke bedurfte, um ihr Grund zur Fröhlichkeit zu geben.* Zweimal umsegelte Heinz Burmester das berüchtigte Kap.

In den folgenden Jahren fuhr er auf verschiedenen Dampfern der Hamburg Süd und der Hapag. 1933 lernte er seine spätere Frau Anni kennen, auf einem Tanztee, wie sie selbst erzählte. Obwohl Heinz Burmester weder gern noch gut tanzte, muß ihn Anni derart beeindruckt haben, daß er sie mehrmals hintereinander aufforderte; und obwohl Anni, selbst eine brilliante Tänzerin, Mühe hatte, sich »den komischen Schritten« ihres Kavaliers »anzupassen«, verabredete sie sich mit dem »sonst ja ganz netten« Offizier. So begann eine fast 60 Jahre dauernde Beziehung.

Die Zeit nach der Machtergreifung Hitlers war für Heinz Burmester jedoch auch eine schwierige Periode. Fast alle Schiffsoffiziere gingen 1933 in die SA oder SS, und wenn sie nicht freiwillig gehen wollten, dann wurde es ihnen nahegelegt. Heinz Burmester, der keinerlei Ambitionen hatte, in die Nationalsozialistische Partei einzutreten, und der sich dem Auslandsverbot, dem SA-Offiziere unterlagen, nicht beugen wollte, fand einen Ausweg. Er trat dem »Stahlhelm« bei, dem 1918 gegründeten Bund der Frontsoldaten, der eine Parteizugehörigkeit nicht vorschrieb. Als diese Organisation im Juni 1933 aufgelöst wurde und alle Mitglieder automatisch in die SA und in die Partei übergeführt wurden, legte Burmester schriftlich eine Beschwerde ein, was ihn Kopf und Kragen hätte kosten können. Fürsprecher unter seinen Vorgesetzten stützten jedoch seine Bitte um Suspendierung von der obligatorischen Aufnahme in die Partei, indem sie bestätigten, daß er schon immer völlig unpolitisch gewesen sei. Er durfte daraufhin tatsächlich folgenlos sein Parteibuch zurückgeben, weiterhin das Privileg von Auslandsreisen genießen und blieb bis 1937 unbehelligt. Das mag ihn auch mit Stolz erfüllt haben, denn in seinem Aufsatz »Flaggenwechsel auf hoher See«, in dem es um die Ereignisse beim Aufheißen der Hakenkreuzflagge auf dem Motorschiff MILWAUKEE geht, erwähnt er den Umstand, daß er damals kein »Pg« gewesen sei.

Auf demselben Schiff hatte er 1935 als 25jähriger 3. Offizier eine Begegnung mit dem späteren Kapitän der ST. LOUIS, Gustav Schröder, der – damals 50 Jahre alt – berühmt wurde, weil er 1939 den Mut aufbrachte, sich seiner Reederei zu widersetzen, als sie von ihm verlangte, er solle 900 verzweifelte jüdische Emigranten, die in Havanna keine Aufnahme gefunden hatten, nach Deutschland zurückbringen. Die Persönlichkeit dieses kleinen und schmächtigen, aber sehr souveränen Kapitäns, der damals auf die MILWAUKEE kam, um mit dem wachhabenden 3. Offizier Burmester ein Schwätzchen zu halten, hat ihm so imponiert, daß er ihn immer als Vorbild empfunden hat. Schröder war nach seinem Dafürhalten ein idealer Kapitän, der *durch natürliche Vornehmheit und eine schier unbegrenzte Duldsamkeit geprägt* [war], *Eigenschaften, die ihn als »zu weich« erscheinen ließen. Nun, er glaubte, kraft anderer Qualitäten, die nicht marktgängig sind, auf Härte verzichten zu können,* schrieb Kapitän Römer in seinem Nachruf über ihn im »Albatros«, und Heinz Burmester fand seine Worte treffend genug, sie in seinem Aufsatz »Aus dem Leben des Hapag-Kapitäns Gustav Schröder« zu zitieren.

Abb. 8 *Heinz Burmester auf der* PAMIR, *1929. (Sammlung Burmester/Archiv DSM)*

Von März 1934 bis Oktober 1938 fuhr Heinz Burmester als 4., 3. und 2. Offizier für die Hamburg-Amerika Linie, und seine Kapitäne der Schiffe RESOLUTE, WESTERWALD und DUISBURG bescheinigten ihm in seinem Zeugnis, *dass er ein tüchtiger, fleissiger und durchaus*

Abb. 9 *Kapt. Heinz Burmester, 1986. (Archiv DSM)*

zuverlässiger Offizier gewesen ist, der seinen Brückendienst mit großer Gewissenhaftigkeit versehen und die ihm übertragenen Arbeiten mit Energie und Umsicht verrichtet hat. In den ihm erteilten Zeugnissen wird ferner zum Ausdruck gebracht, daß er geistig sehr rege sei und für alle ihm übertragenen theoretischen und praktischen Arbeiten volles Interesse an den Tag gelegt habe.

Im Jahre 1937 heiratete Heinz Burmester seine Anni, wiederum gegen die Überzeugung seines Vaters, der seinen Sohn lieber an der Seite einer möglichst wohlhabenden Frau gesehen hätte. Heinz setzte sich auch hier erfolgreich zu Wehr, wenn auch diesmal mit Unterstützung der gesamten übrigen Familie, die seine Auserwählte durchaus schätzte. Anni und Heinz Burmester bekamen drei Kinder, 1938 Helga, 1941 Greta und 1943 Berend, und alle wurden, wie damals üblich, zuhause geboren, mit der geburtshelferischen Hospitanz des stolzen Vaters, der sich auf seine Fähigkeiten auf diesem Gebiet einiges eingebildet haben muß, denn er entließ die Hebamme nach der Geburt von Berend mit den Worten: *Nächstes Mal brauchen Sie nicht mehr zu kommen, dann kann ich das alleine.* Zu einer Umsetzung seines Talentes in die Praxis kam es dann aber nicht mehr.

Der Sohn Berend wurde nach Admiral Berend Karpfanger benannt, jedoch weniger zur Würdigung eines berühmten Kriegshelden als vielmehr zur Erinnerung an das verschollene Segelschulschiff ADMIRAL KARPFANGER, auf dessen Fahrt in die Katastrophe auch Heinz Burmester beinahe ein frühes Ende genommen hätte. Buchstäblich in letzter Minute änderte er wegen der Unberechenbarkeit von Dienstanweisungen seitens des 1. Offiziers, eines Angehörigen der Kriegsmarine, seine Pläne oder vielmehr die der Hapag, die ihn als 2. Offizier für die Reise dieses Schiffes vorgesehen hatte, die dann die letzte wurde. Nach dem Befehl der Schiffsleitung sollte Heinz Burmester, der gerade einen 24stündigen Dienst absolvierte hatte, entgegen früheren Absprachen im Hamburger Hafen bis zur Ausreise an Bord bleiben, was an sich schon schikanös war. Nicht genug damit, es wurde ihm auch noch verwehrt, Anni über seinen Verbleib Nachricht zu geben, woraufhin er so aufgebracht war, daß er sofort seine Koffer packte und bei der Hapag um Suspendierung von dieser Reise bat. Er argumentierte, es sei

unverantwortlich und gefährlich, bei den sich abzeichnenden Differenzen zwischen 1. und 2. Offizier Kap Horn zu umfahren, und ließ sich auch durch die äußerst ungehaltene Reaktion seiner Reederei nicht umstimmen. Sie verurteilte ihn zum Wacheschieben im Hafen, eine Tätigkeit, die der eines 3. Offiziers entsprach, und als solcher wurde er auch bezahlt. Lange aber wollte die Reederei auf ihren erfahrenen und bewährten 2. Offizier wohl nicht verzichten, jedenfalls fuhr er vier Wochen später wieder als 2. Offizier und erwarb wenig später sein Kapitänspatent mit Auszeichnung.

Während seiner Dienstzeit als 2. Offizier bei der Hapag schrieb Heinz Burmester seine ersten Aufsätze über Nautik, die bei der Deutschen Seewarte starke Beachtung fanden und seine weitere Karriere nicht unwesentlich förderten. Er bemühte sich bereits seit 1936 um eine Position, die ihm mehr Familienleben erlaubte. Aber während seine Bewerbungen um Stellungen als Zeppelinführer und Lotse erfolglos blieben, brachten ihm seine Veröffentlichungen Glück. Sein alter Lehrer, Korvettenkapitän und derzeitiger Sachbearbeiter für alle Unterrichtsfragen an der Marineschule Flensburg-Mürwik, Robert Höpfner, las Burmesters Aufsatz »Versuche zur Bestimmung der Kimmtiefe mit Bordmitteln« im »Seewart«, und da er gerade ein paar »tüchtige Offiziere« als Navigationslehrer für die damals selbständige Steuermannsschule in Flensburg-Mürwik suchte, schrieb er ihm einen langen Brief. ... *Einmal weiß ich, daß Sie etwas können. Zum anderen haben sie mir derzeit selbst gesagt, Sie würden gegebenenfalls nicht abgeneigt sein, Naviagtionslehrer zu werden. Weiter möchte ich vermuten, daß der 2. Offizier H. Burmester, der kürzlich eine Veröffentlichung im Seewart hatte, mit ihnen personengleich ist, woraus ich entnehme, daß Sie sich mit den Dingen der Navigation auch unter den Anforderungen des Borddienstes einiges mehr beschäftigen, als es die Erfordernisse dieses Dienstes für den täglichen Gebrauch erfordern.*

Im Frühjahr 1939 nahm Heinz Burmester seine Lehrtätigkeit an der Steuermannsschule Flensburg-Mürwik auf. Während des ersten Kriegswinters wurde er auf einen Minensucher in der Nordsee abkommandiert, blieb aber im wesentlichen auch nach dem kriegsbedingten Umzug der Marineschule nach Gdingen in der Danziger Bucht, das damals Gotenhafen hieß, bei seiner Lehrtätigkeit, bis er am 19. März 1943 dem Reichskommissariat für Seeschiffahrt unterstellt und auf Abruf dienstverpflichtet wurde. Ein Belassungsantrag Burmesters wurde abschlägig beschieden. Seine Familie zog nach Lüchow, worüber er sehr froh war, weil ihm Gotenhafen als Wohnort zu exponiert und gefährlich erschien.

Den Neubeginn nach dem Kriege erlebte auch Heinz Burmester in Lüchow, und er versuchte zunächst, in der Hochseefischerei Fuß zu fassen. Bei dieser anstrengenden Arbeit zog er sich eine Krankheit zu, die wir heute als Allergie bezeichnen würden. Über ein halbes Jahr brauchte er, um sich davon zu erholen.

Nun galt es für den Kapitän auf großer Fahrt, Seeoffizier der Reserve und Navigationslehrer Burmester, sich völlig umzuorientieren. Keine seiner weitgefächerten Kenntnisse schien ihm eine berufliche Perspektive zu eröffnen. Kapitäne, Lotsen und Navigationslehrer waren angesichts der am Boden liegenden Schiffahrt nicht mehr gefragt, die Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt war groß, die Absagen auf seine zahlreichen Bewerbungen niederschmetternd. Schließlich besann sich der nunmehr 36jährige auf seine guten Englischkenntnisse und beschloß, sich bei der Völkerverständigung zwischen englischen Besatzungstruppen und Deutschen nützlich zu machen. Er unterrichtete Engländer in Deutsch und Deutsche in Englisch für Zigaretten und Schokolade, damals eine stabile »Währung«. Über diesen Weg erhielt er eine Stelle als Dolmetscher bei der Staatsanwaltschaft, die er bis zur Gründung des Deutschen Hydrographischen Instituts (DHI) in Hamburg im Jahre 1946 innehatte. In der nautischen Abteilung des DHI erhielt Heinz Burmester schließlich eine Lebensstellung, nachdem er sich, wie die anschließende Publikationsliste zeigt, bereits durch zahlreiche Veröffentlichungen als praxis- und theorieerfahrener Nautiker einen Namen gemacht hatte. Bis zu seiner Pensionierung war

er Referent für Seehandbücher am DHI. Über sein dortiges Wirken schrieb Ernst Römer, ehemaliger Mentor Burmesters, anläßlich seines 60. Geburtstages in der Zeitschrift »HANSA«: *Burmester arbeitete an der Erneuerung des Seehandbuchwerkes mit erstaunlichem Verständnis und Geschick mit. Sein umfangreiches Fachwissen und das Bestreben, stets den Erkenntnissen der modernen Navigation aufgeschlossen gegenüberzustehen, trug zu der praktischen Bedeutung des deutschen Seehandbuchs in allen Schiffahrtsländern wesentlich bei.*

Bis zu seiner Pensionierung 1970 veröffentlichte Heinz Burmester eine Fülle von Artikeln über Navigation in vielen Fachzeitschriften. Danach widmete er sich wieder voll und ganz der Segelschiffahrt und seinen Forschungen zur Schiffahrtsgeschichte bis zum Zweiten Weltkrieg. Durch unzählige, international erschienene Aufsätze in Fachzeitschriften und durch Veröffentlichungen im Mitteilungsblatt der Cap Horniers, »Der Albatros«, dessen Schriftleiter er 1980/1981 war, wird er uns in Erinnerung bleiben, nicht zuletzt natürlich durch seine Bücher. Auch das »Deutsche Schiffahrtsarchiv« ist seit 1978 nur einmal ohne einen seiner in der ihm eigenen Manier geschriebenen, sehr persönlich gehaltenen Beiträge erschienen. Wer seine Artikel liest und Heinz Burmester kannte, hört automatisch auch seine Stimme. Langsam und bedächtig, das *r* dezent, jedoch im Zeitlupentempo deutlich rollend, und unüberhörbar hamburgisch akzentuiert, »ertönen« seine Geschichten über einzelne Großsegler, ihre Ladungen und Reisen, angereichert mit zahlreichen Anekdoten, erzählt mit dem unverwechselbaren Burmester'schen Humor. Da Heinz Burmester ein sehr umtriebiger Mensch gewesen ist, der ein ereignisreiches Leben geführt hat, gäbe es noch einiges anzumerken. Er war aber auch ein sehr bescheidener Mann, und so kommen wir nun zum Ende. Schließlich wollen wir ihn nicht beschämen.

Verzeichnis der Veröffentlichungen

Zusammengestellt von Ursula Feldkamp

Bei den im folgenden aufgelisteten Veröffentlichungen Heinz Burmesters habe ich auf die Aufnahme sehr kurzer Beiträge verzichtet. Auch seine redaktionellen Bearbeitungen von Manuskripten und Ankündigungen für den »Albatros«, seine Buchbesprechungen u.a.m. werden hier nicht erwähnt, und es war nicht möglich, seine Beiträge zu den Publikationen des Deutschen Hydrographischen Instituts zu ermitteln, da die entsprechenden Texte nicht signiert sind. Ich hoffe jedoch, alle wesentlichen Beiträge zur Navigation und Schiffahrtsgeschichte erfaßt zu haben. Sollten Leser weitere Publikationen Heinz Burmesters kennen, so bitten wir um Nachricht. In dem Falle würden wir in einer der nächsten Ausgaben des DSA eine Ergänzung dieser Bibliographie veröffentlichen.

E = Einzelveröffentlichung
A = Aufsatz oder Beitrag in einem Sammelband

1936 1. A: Heftige Fallwinde im Golf von Hagion Oros. In: Der Seewart, Nr. 6, 1936, S. 192.

1938 2. A: Versuche zur Bestimmung der Kimmtiefe mit Bordmitteln. In: Der Seewart, Nr. 12, 1938, S. 407–412.

1939 3. A: Nomogramm zur Bestimmung von Gestirnshöhen. In: Der Seewart, Nr. 5, 1939, S. 157f.

1943 4. A: Einige Bemerkungen zur Berechnung von Höhe und Azimut. In: Der Deutsche Seemann, Nr. 2, 1943, S. 18–22.

5. A: Umgestaltung der F-Tafel? In: Der Deutsche Seemann, Nr. 4, 1943, S. 28–31.

6. A: Über Kurssignale. In: Der Deutsche Seemann, Nr. 5/6, 1943, S. 22f.

1944 7. A: Astronomische Ortsbestimmung unabhängig von der Kimm. In: Der Deutsche Seemann, Nr. 1/2, 1944, S. 30–32.

8. A: Die Verwendung von Nomogrammen in der Navigation. In: Der Deutsche Seemann, 1944.

1950 9. A: Auf dem Wege zur einheitlichen Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen. In: Deutsche Kleinschiffahrt, November 1950, S. 3–5.

1952 10. A: Die deutschen Seehandbücher. In: Hansa, Nr. 5, 1952, S. 212.

11. A: Kompaßkontrollen auf Küstenschiffen. In: Deutsche Küstenschiffahrt, Juli 1952, S. 4f.

12. A: Die Hafenanlagen Helgolands. In: Deutsche Küstenschiffahrt, September 1952, S. 7.

1953 13. A: Kampf und Untergang der französischen Flotte vor Oran. In: Ships and the Sea, Juli 1953.

14. A: Technik und Navigation. In: Hansa, Nr. 3, 1953, S. 180f.

15. A: Die neue Seestraßenordnung. In: Deutsche Küstenschiffahrt, Dezember 1953, S. 13.

16. A: Gefährliche Ladungsgüter auf Seeschiffen. In: Die Wasserschutzpolizei, Nr. 11/12, 1953, S. 136–138.

17. A: Auf dem Wege zur einheitlichen Bezeichnung der Fahrwasser und Untiefen. In: Der Seewart, Nr. 1, 1953, S. 1–3.

18. A: Internationales Betonnungssystem. In: Der Seewart, Nr. 1, 1953, S. 27–29.

19. A: Häfen am St. Lawrence Strom – Montreal. In: Der Seewart, Nr. 3, 1953, S. 21–24.

1954 20. A: Vorausberechnung von Gestirnshöhen. In: Der Seewart, Nr. 2, 1954, S. 73–77.

21. A: Nomogramme zur Bestimmung des Fahrtfehlers. In: Der Seewart, Nr. 3, 1954, S. 107–111.

22. A: Seemännische Ausbildung in Schweden. In: Der Seewart, Nr. 4, 1954, S. 132–134.

23. A: Der Bunkerplatz Miri an der NW-Küste Borneos. In: Der Seewart, Nr. 4, 1954, S. 150f.

24. A: Über die Genauigkeit von Abstandsbestimmungen durch Höhenwinkel. In: Der Seewart, Nr. 5, 1954, S. 161–166.

25. A: Berichte über Lotungsergebnisse. In: Der Seewart, Nr. 5, 1954, S. 201–203.

26. A: Die Umstellung der deutschen Betonnung. In: Deutsche Küstenschiffahrt, Januar 1954.

27. A: Radar auf der Unterelbe. In: Hansa, Nr. 5, 1954, S. 251f.

1955 28. A: Bericht über eine Heimreise im SW-Monsun von Colombo nach Aden. In: Der Seewart, Nr. 1, 1955, S. 23–25.

29. A: Die Betonnung in den holländischen Gewässern. In: Deutsche Küstenschiffahrt, Oktober 1955, S. 2–4.

30. A: Funkverbreitung nautischer Nachrichten. In: Hansa, Nr. 39, 1955, S. 1759–1761.

1956 31. A: Eisüberwachung im Nordatlantik. In: Hansa, Nr. 11, 1956, S. 491f.
1958 32. A: Ladungsverteilung und Längsfestigkeit. In: Hansa, Nr. 4, 1958, S. 221f.
1960 33. A: Radaranzeige von Eisbergen. In: Der Seewart, Nr. 6, 1960, S. 234–238.
1962 34. A: Verbreitung nautischer Nachrichten. In: Der Seewart, Nr. 4, 1962, S. 140–143.
35. A: Gedanken über die Berichtigung der Seekarten und Handbücher. In: Die Kommandobrücke, Nr. 9, 1962, S. 271–273.
1964 36. A: Einiges über Haie. In: Der Seewart, Nr. 6, 1964, S. 257–263.
1965 37. A: Durch die Belle-Isle-Straße während der Eisperiode? In: Hansa, Nr. 4, 1965, S. 386–389.
38. A: Winterschiffahrt im St.-Lorenz-Golf. In: Die Kommandobrücke, Nr. 10, 1965, S. 304–308.
1966 39. A: Die deutschen Seehandbücher. In: Die Kommandobrücke. Nr. 3, 1966, S. 69f.
1968 40. A: Das deutsche Seebücherwerk heute. In: Hansa, Nr. 9, 1968, S. 735–737.
1973 41. A: Die Leistungsfähigkeit der letzten Segelschiffe. In: Der Seewart, Nr. 5, 1973, S. 197–201.
1974 42. E: Mit der PAMIR um Kap Horn. Die letzte Epoche der deutschen Frachtsegler. Mit einem Geleitwort des Cap Horniers Kapitän Gottfried Clausen. Oldenburg/Hamburg 1974. 220 Seiten. (2. Auflage 1978).
1975 43. A: LUCIE WOERMANN und die Salpetersegler. In: Stallings maritimes Jahrbuch 1975/76, Oldenburg/Hamburg 1975, S. 28–47.
44. A: Wrack eines Großseglers bei Helgoland. In: Stallings maritimes Jahrbuch 1975/76, S. 116.
1976 45. A: LUCIE WOERMANN och salpeterseglarna. In: Longitude 11, 1976, S. 64–77.
46. E: Segelschulschiffe rund Kap Horn. Die abenteuerlichen Lebenswege der Viermastbarken HERZOGIN CECILIE, HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE und L'AVENIR/ADMIRAL KARPFANGER. Oldenburg 1976. 173 Seiten.
1977 47. A: Die Rückführung der deutschen Segler von Chile nach dem Ersten Weltkrieg. In: Der Albatros, Nr. 3, 1977, S. 62–66.
1978 48. A: Två snabba skepp vid namn HEBE. In: Longitude, Nr. 14, 1978, S. 16–28.
49. A: Ein deutsches Seemannsschicksal. In: Der Albatros, Nr. 1, 1978, S. 10–15. Fortsetzung in Nr. 2/3, 1978, S. 146–151.
50. A: Die HEBE. Eine außerordentlich schnelle Viermastbark aus Hamburg. In: Hamburgische Geschichts- und Heimatblätter, Bd. 10, Nr. 4, Oktober 1978, S. 69–84.
51. A: Die Viermastbark PAMIR, ein Frachtsegler des 20. Jahrhunderts. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 2, 1978, S. 61–84.
1979 52. A: Den stora kappseglingen PADUA versus PASSAT. In: Longitude, Nr. 17, 1979, S. 29–40.
53. A: Das Ende der PRIWALL. In: Der Albatros, Nr. 2/3, 1979, S. 134f.
54. A: Capt. Fred Klebingat 90 Jahre. In: Der Albatros, Nr. 4, 1979, S. 272f.
55. A: Verschollen seit März 1938. In: Der Seewart, Nr. 6, 1979, S. 274–287.
56. A/E: Drei schnelle Frachtsegler und ihre Zeit. In: Der Seewart Nr. 1–6, 1980, in 10 Teilen; dasselbe auch als Sonderdruck. Hamburg 1980. 103 Seiten.
57. A: Wieder mit dem Wind? In: Schiff & Hafen, Kommandobrücke, Nr. 10, 1979, S. 907–909.
1980 58. A: Vor 25 Jahren. In: Der Albatros, Nr. 1, 1980, S. 1–4.

59. A: Unsere französischen Kameraden. In: Der Albatros, Nr. 1, 1980, S. 9–11.
60. A: Bei Helgoland gestrandet und gesunken. In: Der Albatros, Nr. 1, 1980, S. 12–16.
61. A: Kapitän Robert Clauss und das Dynaschiff. In: Der Albatros, Nr. 1, 1980, S. 16–19.
62. A: Friedrich Krages Weg zum Kapitän. In: Der Albatros, Nr. 1, 1980, S. 19–23. Fortsetzung in Nr. 2, 1980, S. 53–58 und Nr. 3, 1980, S. 81–85.
63. A: Zwei Seemannsgräber in Port Victoria. In: Der Albatros, Nr. 1, 1980, S. 33f.
64. A: Das Ende der Bark JANBAAS und der Tod des Kapitäns Abken. In: Der Albatros, Nr. 2, 1980, S. 47–50.
65. A: Die Meuterei auf der GUSTAV. In: Der Albatros, Nr. 2, 1980, S. 50–53.
66. A: Sjökapten Sten Lille †. In: Der Albatros, Nr. 2, 1980, S. 64f.
67. A: Sjökapten K.G. Sjögren †. In: Der Albatros, Nr. 2, 1980, S. 92.
68. A: Flaggenwechsel auf hoher See. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 3, 1980, S. 227–231.

1981
69. A: Die Viermastbark EUSEMERE/PINDOS. Was die Galionsfigur erzählen könnte. In: Jahrbuch des Altonaer Museums, 76. Band 18/19, 1980/81, S. 119–148.
70. A: Auf der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE 1903/04. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 4, 1981, S. 71–92.
71. A: Mehr von der Galiot MARY ANN. In: Der Albatros, Nr. 1, 1981, S. 19–21.
72. A: 3000 Seemeilen westlich von Kap Hoorn. In: Der Albatros, Nr. 1, 1981, S. 22–24.
73. A: Sjökapten Helge Heikkinen – Das erste Opfer. In: Der Albatros, Nr. 2, 1981, S. 46–49.
74. A: Noch ein Wrack bei Helgoland. In: Der Albatros, Nr. 2, 1981, S. 49–52,
75. A: Old Sailors never die! In: Der Albatros, Nr. 2, 1981, S. 55.
76. A: Kulturpreis für Karl Kåhre. In: Der Albatros, Nr. 2, 1981, S. 60.
77. A: Graf Luckners Kaperkrieg. In: Der Albatros, Nr. 3, 1981, S. 69–74.
78. A: The WANDER BIRD Sails Again. In: Der Albatros, Nr. 3, 1981, S. 88.
79. A: Drei schnelle Frachtsegler und ihre Zeit. In: Der Albatros, Nr. 3, 1981, S. 92f.

1982
80. A: Kapitän Reinicke. In: Der Albatros, Nr. 1, 1982, S. 7.
81. A: Der Viermaster BEETHOVEN – ein unglückliches Schiff. In: Der Albatros, Nr. 1, 1982, S. 8–14.
82. A: PAMIR wollte nicht laufen. In: Der Albatros, Nr. 1, 1982, S. 20f.
83. A: Skolskepp förlorat. In: Longitude, Nr. 16, 1982, S. 4–15.
84. A: Alan Villiers, sjöman, författare. In: Longitude, Nr. 18, 1982, S. 68–79.
85. A: Alan Villiers ist gestorben. In: Der Albatros, Nr. 2, 1982, S. 33–38.
86. A: PADUA und PASSAT segeln um die Wette. In: Der Albatros, Nr. 3, 1982, S. 72–78.
87. A: Bei Kap Hoorn gestrandet. In: Der Albatros, Nr. 3, 1982, S. 78–80.
88. A: Captain Klebingat erzählt vom Einsegeln nach Port Taiohae. In: Der Albatros, Nr. 3, 1982, S. 83–89.
89. A: Rückblick auf die Beförderung von Auswanderern mit Segelschiffen. In: Beiträge zur deutschen Volks- und Altertumskunde, Nr. 21, 1982, S. 93–102.

90. E: Die Viermastbark LISBETH ex PENDRAGON CASTLE. Kauffahrtei unter Segel bis ins 20. Jahrhundert. (= Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bd. 15) Oldenburg 1982. 200 Seiten.
91. A: Die Hamburger Bark LIVINGSTONE und ihre Fahrten an der Chinaküste. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 5, 1982, S. 119–138.
92. A: Der Lloydkapitän Emil Zander (1869–1930). In: Der Seewart, Nr. 6, 1982, S. 201–213.
93. A: Mit der PAMIR um Kap Horn. In: Der Windjammer für Hamburg, Juli 1982, S. 3, Oktober, S. 3 u. weitere Folgen.

1983 94. A: Kapitän Meyer und die Godeffroysche Bark ELISABETH auf ihren letzten Südsee-Reisen. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 6, 1983, S. 65–90.
95. A: The Cicero Correspondent. In: Der Albatros, Nr. 1, 1983, S. 4–9.
96. A: Von eisernen Matrosen auf den hölzernen Schiffen. In: Der Albatros, Nr. 1, 1983, S. 17–21.
97. A: Ein Amrumer in New York erinnert sich. In: Der Albatros, Nr. 2. 1983, S. 43–50.
98. A: Pitcairn-Insulaner auf der ELFRIEDA. In: Der Albatros, Nr. 2, 1983, S. 56–59.
99. A: Geheiztes Logis. In: Der Albatros, Nr. 2, 1983, S. 60f.
100. A: Aus dem Leben eines Lloydkapitäns. In: Der Albatros, Nr. 3, 1983, S. 73–82.
101. A: Two Days on Alan Villiers' JOSEPH CONRAD in the Southern Pacific. In: Der Albatros, Nr, 3, 1983, S. 96.
102. A: Von der Viermastbark LISBETH. In: Der Albatros, Nr. 3, 1983, S. 97f.
103. A: Die Segelschiffe – von Ringelnatz. In: Der Albatros, Nr. 3, 1983, S. 86–88.
104. A: Tidningen i barkskeppet CICERO. In: Longitude, Nr. 19, 1983, S. 42–47.
105. A: Das Vollschiff FRITZ REUTER und andere Sloman-Segler brachten Auswanderer nach Neuseeland und Australien. In: Beiträge zur deutschen Volks- und Altertumskunde, Bd. 22, 1983, S. 75–122.
106. A: Eine Kieler Bark auf großer Fahrt. In: Schleswig-Holstein, Nr. 1, 1983, S. 4–9.

1984 107. A: Die Beschießung von Papeete durch deutsche Panzerkreuzer. Ein neutraler Bericht. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 7, 1984, S. 147–152.
108. A: Eine Kieler Bark auf großer Fahrt. ELISABETH. In: Der Albatros, Nr. 1, 1984, S. 11–17.
109. A: Hur bröderna Dahlström satte fart på OLYMPIA genom at förlänga masterna. In: Longitude, Nr. 20, 1984, S. 10–19.

1985 110. A: Wie die Dahlströms die OLYMPIA zum Laufen brachten. In: Der Albatros, Nr. 1, 1985, S. 1–8.
111. A: Fred Klebingat. In: Der Albatros, Nr. 2, 1985, S. 58–60.
112. A: Der Junge an der Reling. In: Der Albatros, Nr. 3, 1985, S. 73–77.
113. A: Vad vann Kapten Miethe på att ta den tänga omvägen runt Skottland med femmastbarken POTOSI. In: Longitude, Nr. 21, 1985, S. 12–23.

1986 114. E: (zusammen mit W. Kresse und U. Jarchow) Großsegler RICKMER RICKMERS. Seine wechselvolle Geschichte. Hamburg 1986. 179 Seiten.
115. A: Die letzten Segelschiffs-Reisen von der Westküste Nordamerikas. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 9, 1986, S. 135–166.
116. A: Segla med olja. In: Longitude, Nr. 22, 1986, S. 42–57.
117. E: The Ship FRITZ REUTER and other Sloman sailing vessels brought Migrants to

New Zealand and Australia. Queensland, 1986. 92 Seiten. Sonderdruck. Übersetzung von 104.

118. A: RICKMER RICKMERS und Karl Kortum. In: Der Albatros, Nr. 2, 1986, S. 54f.
119. A: Amoklauf in Newcastle NSW. In: Der Albatros, Nr. 1, 1986, S. 4–6.
120. A: Berliner Jungen auf der HERZOGIN SOPHIE CHARLOTTE. In: Der Albatros, Nr. 2, 1986, S. 37–41, Fortsetzung in Nr. 3, S. 77–81.
121. A: Ein deutsches Seemannsschicksal. In: Mecklenburg. Heimatzeitschrift für Mecklenburg und Vorpommern, Nr. 6, 1986, S. 5f.

1987 122. A: With a Camera round Cape Horn – Heinz Burmester tells the story of a little-known but dedicated early researcher. In: Seascape, Nr. 5, 1987, S. 26–28.
123. A: Mißglückter Besteckvergleich. In: Der Albatros, Nr. 1, 1987, S. 16f.
124. A: Schiffskatastrophe vor Vancouver 1915. In: Der Albatros, Nr. 3, 1987, S. 92f.
125. A: Segelschiffsreisen nach Santa Rosalia. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 10, 1987, S. 37–76.
126. A: An Atlantic Drama. The End of the first five-masted square-rigger. (Nach: Drei schnelle Frachtsegler, vgl. Nr. 54.) In: Seascape, Nr. 2, 1987, S. 35–37.
127. A: LUCIE WOERMANN and the nitrate sailors. Heinz Burmester begins the story of a little-known episode from the last days of trading sail. In: Seascape, Nr. 7, 1987, S. 30–32, Fortsetzung in Nr. 8, 1987, S. 26–28.
128. A: De sista resorna från Pacific Northwest. In: Longitude, Nr. 23, 1987, S. 2–15. Nach Nr. 113.

1988 129. A: Aus dem Tagebuch eines Schiffsjungen von 1914. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 11, 1988, S. 141–168.
130. A: Die Kehrseite der Medaille. In: Der Albatros, Nr. 3, 1988, S. 90–95.
131. A: Der Schiffszimmermann Hermann Nilson. In: Der Albatros, Nr. 2, 1988, S. 58f.
132. A: The MABEL RICKMERS Story. In: Longitude, Nr. 24, 1988, S. 2–20.
133. E: Weltumseglung unter Preußens Flagge. Die Königlich Preußische Seehandlung und ihre Schiffe. Hamburg 1988. 158 Seiten.
134. A: Wie das Vollschiff INDRA 1914 den feindlichen Kreuzern entkam. In: Der Albatros, Nr. 2, 1988, S. 41–44.
135. A: Faithful but forgotten. Captain Heinz Burmester tells the story of one of the last full-riggers under the Red Ensign. In: Seascape, Nr. 16, 1988, S. 7–9.
136. A: Elbsegler besuchten 1924 das Stettiner Haff. In: St.Y.C., Lübeck, Clubnachrichten, Dezember 1988, S. 11–14.
137. A: dass. erw. in: Nachrichten der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne 67, 1990, Nr. 1, S. 14–21.

1989 138. A: Ein deutsches Vollschiff für die Fernostfahrt. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 12, 1989, S. 65–98.
139. A. Das Rennen PASSAT contra PADUA 1935. In: Der Albatros, Nr. 1, 1989, S. 1–5.
140. A: Ein Andenken an die Kap-Horn-Fahrt. In: Der Albatros, Nr. 1, 1989, S. 29f.
141. A: Der zwiespältige Lebenslauf des Vollschiffs OLINDA/CARDINA. In: Der Albatros, Nr. 2, 1989, S. 69–76.
142. A: Den olyckliga BEETHOVEN. In: Longitude, Nr. 25, 1989, S. 43–48.

1990 143. A: Aus dem Leben des Hapag-Kapitäns Gustav Schröder. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 13, 1990, S. 163–200.

144. A: Reisen deutscher Segelschiffe nach Fernost 1921–1925. In: Der Albatros, Nr. 3, 1990, S. 81–87. Fortsetzung in Nr. 1, 1991, S. 1–8.

1991 145. A: Drama vid Helgoland. In: Longitude, Nr. 26, 1991, S. 30–37.

146. A: Tysklands segelsjöfart under och efter första världskriget. In: Longitude, Nr. 26, 1991, S. 45–60.

147. E: Aus dem Leben des Kapitäns Gustav Schröder: Seine Seefahrtszeit von 1901–1940. Sonderdruck. Bremerhaven 1991, 36 Seiten.

148. Petroleumsegler. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 14, 1991, S. 79–98.

149. A: Ein Vollschiff aus Flensburg: FERDINAND FISCHER. In: Der Albatros, Nr. 36, 1991, S. 73–82.

1992 150. A: Die deutsche Seglerflotte in und nach dem Krieg 1914/18. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 15, 1992, S. 105–122.