

# Hamsterfahrten mit dem Schiff

Die Notlage nach dem Zweiten Weltkrieg führte zu Beschaffungsfahrten, die im Volksmund als Hamsterfahrten bezeichnet wurden. Als Allererstes wird von Holzsammelaktionen berichtet. Tausch und Kauf, wenn Geld vorhanden, aber auch wenn möglich eigene Arbeitsleistung, als Erntehelfer und/oder eigene Kartoffelnacherte. Speck, Kartoffeln u.a. wurden gegen Wertgegenstände eingetauscht. Üblicherweise fanden diese Fahrten mit der Bahn statt. Diese Situation gab es nicht nur in Berlin, in ganz Deutschland gab es diese Hamsterfahrten im Bereich größerer Städte. Die Züge waren in diesen Notzeiten stets überfüllt, 1946 hieß es in einer Zeitungsmeldung: Personentransport im offenen Güterwagen. Die Überlastung der Bahn war überall zu erkennen.

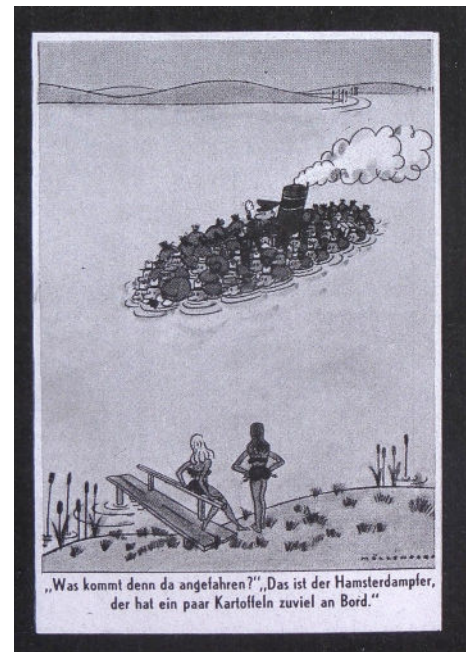
Überall wo Wasserstraßen vorhanden waren, konnten auch Schiffe eingesetzt werden.

Aber nur langsam konnte der Schiffspark der zahlreichen Berliner Reedereien und derer aus dem nahen Umland wieder aufgebaut werden. Das gleiche gilt auch für die Wasserstraßen. Mit den Schiffen sollten die Engpässe die es bei der Bahn gab, gemildert werden, aber auch die Schiffe waren meist voll. Am 22.10. 1945 nahm die Stern und Kreisschiffahrt die als Personen- und Stückgutfahrten bezeichneten Fahrten nach Magdeburg auf. Diese Fahrten wurden von der Bevölkerung als Hamsterfahrten bezeichnet.

*1945/46 wurde die Straßenbahnlinie Gesundbrunnen – Tegel provisorisch instandgesetzt. Diese Linie diente unter anderem dem Erreichen der Dampferanlegestelle für Fernfahrten in Tegel. (???1948 wurde die Linie offiziell wieder eröffnet ???).*

In den Fahrplänen waren natürlich keine Hinweise zu Hamsterfahrten finden, sie wurden, soweit sie der Schifffahrt dienten, nur als Personen- und Stückgutverkehr bezeichnet. Wozu diese Fahrten genutzt wurden, wusste jeder, aber weitaus nicht jeder wusste, dass auch Schiffe hierfür eingesetzt wurden, und zwar viele. Ab 1945/46 bis Mitte 1948 wurden solche Fahrten durchgeführt. Die Blockade (23./ 24.Juni. 1948 – 12 Mai 1949) beendete dann diese Epoche der Berliner Fahrgastschifffahrt. Am 26.6. 1948 wurden die Wasserstraßen für den grenzüberschreitenden Verkehr in die sowjetisch besetzte Zone geschlossen. Am 4. Dezember wurde auch die Sektorengrenze zu den drei Westlichen Sektoren für Fahrgastschiffe geschlossen.

Diese relativ gut organisierten Schiffsfahrten waren nach dem Krieg nicht nur eine Entlastung der Bahn, sondern waren auch die erste große Einnahmequelle der meisten Reedereien in Berlin. Während im Ostsektor der Stadt die Entwicklung zur Staatlichen bzw. Volkseigenen Fahrgastschifffahrt begann, waren es in Berlin West nach Beginn der Blockade hauptsächlich die Dampfer der BVG-Linie die noch verkehrten, alle anderen Fahrten konnten in dieser Saison nur stark reduziert eingesetzt werden. Der Saisonanfang 1949 ging hier schleppend voran, erst ab Juni 1949 ging es dann in Berlin/West mit der Ausflugsschifffahrt wieder richtig los.



Bericht aus „Chronik der Reederei Müller und Söhne“ 1924 - 1970

1946 ein neuer Anfang

Alle Angehörigen der Reederei hatten den Krieg überlebt. Der Dieselkraftstoff war freigegeben und die Schiffe konnten wieder in Betrieb genommen werden. An Ausflugsfahrten konnten die Bürger aber noch lange nicht denken. Jeder war zufrieden, wenigstens ein Dach über dem Kopf, eine warme Stube und ein wenig zu essen zu haben. Die Lebensmittel waren knapp und rationiert. Der Schwarzmarkt blühte. Im Frühjahr 1946 eröffnete die Reederei Müller (.....) mit Genehmigung der Arbeitsgemeinschaft Binnenschifffahrt, Hauptstelle Berlin, mit den Schiffen „Bremen“, „Imperator“, „Imperator II“ und „Fortuna“ einen so genannten Personen- und Stückgutverkehr von Berlin – Janowitzbrücke nach Fürstenberg/O. Die Fahrten dienten zum Teil der Entlastung der Bahn, da die Kriegsschäden an den Gleisen von verschiedenen Bahnlagen noch nicht beseitigt waren. Viele Berliner nutzten aber auch die Fahrten, um bei der Landbevölkerung etwas zum Überleben zu erstehen. Als Stückgut wurde alles befördert, was auf dem Dach des Schiffes gelagert werden konnte: Bretter, Brennholz, Möbel und vieles mehr. Jedes Schiff, das jeweils an einem anderen Tag von Berlin abfuhr, hatte in Fürstenberg zwei Tage Liegezeit. In dieser Zeit wurden Waren verladen oder sonstige Tätigkeiten durchgeführt.

Hamsterfahrten waren als solche nicht erlaubt, wurden aber geduldet. In manchen Veröffentlichungen wurden sie sogar mit Schwarzmarkt gleichgestellt. Als Stückgutfahrten waren sie regulär, und wurden an Anschlägen und in Zeitungen, Fahrplänen und der Herausgabe eigener Reedereifahrpläne oder Handzettel beworben und bekannt gemacht. Da die Schiffe im Einzelnen nicht täglich fuhren und natürlich deutlich langsamer als die Bahn waren, wusste nicht jeder darüber Bescheid. Das Schiff war eigentlich nur denen bekannt die irgendetwas mit der Schifffahrt zu tun hatten. Die Fahrten mit dem Schiff waren so etwas wie ein „Geheimtipp“.

Ausdrücklich nicht als Hamsterfahrten wurde die im Juli 1946 neu geschaffene Linie von Albert Krenz mit der „Schmöckwitz“ nach Neuruppin bezeichnet. Neue Hamsterlinien waren bei den Behörden nicht beliebt, in vielen Publikationen wurden Hamsterfahrten mit dem Schwarzmarkt gleichgesetzt, so wurde diese neue Linie vom Schiffseigner (in diesem Falle Pächter) auch nur als Entlastungslinie für den Berufs und Einkaufsverkehr bezeichnet. Da es in einer Zeitungsannonce heißt, Voranmeldungen für Personen und Güter sind an Krenz zu richten, kann man wohl hier auch von einer Hamsterlinie sprechen.

Zum Thema „Hamsterfahrten“ ist auch ausführlich in Groggert „Personenschifffahrt auf Spree und Havel“, auf den Seiten 253 – 256 zu lesen.

! Achtung hier gibt es Probleme, in einer Tageszeitungsmeldung (siehe oben, kursiv) war die Information zur Straßenbahnverbindung nach Tegel zu lesen, stimmt es so?, mir kommen da Zweifel.....

Für die Jahre 1946 (10.8.), Winter 1946/47 und 1948 liegen den Verkehrsblättern 1 Schifffahrtsfahrplan und 3 Fahrpläne vor, in denen im Zusammenhang mit der Eisenbahn auch die Personenschifffahrt, erwähnt wird.

## Der PROGRESS Fahrplan für die Personen- Schifffahrt aller märkischen Gewässer.

Herausgeber Progress – Werbedienst, Berlin Neukölln, 20. 5. 1948 Detaillierter Fahrplan, ohne Reedereinennung

Der Fahrplan von 1946 ist ausschließlich der Fahrgastschifffahrt vorbehalten. In diesem Fahrplan werden alle Fernlinien ins Brandenburger Umland und darüber hinaus nach Sachsen - Anhalt und Mecklenburg erwähnt.

Genannt werden hier neben den Fernzielen samt Zwischenstationen auch die Abfahrtstellen in Berlin. Nicht erwähnt werden die Reedereien und die eingesetzten Schiffe. Neben den von Berlin abgehenden Dampferlinien werden auch Anschlusslinien außerhalb Berlins aufgeführt (Linien 10/13/21). Zum Schluss dieses Fahrplanes wird noch auf 2 Seiten der Berliner Ausflugsverkehr genannt, während auf 15 Seiten weitgehend der Fernverkehr aufgeführt ist. Hierbei ist anzumerken, dass einige Linien in sehr nahe bei Berlin liegenden Zielen endeten. Diese ähnelten zwar fast den Ausflugslinie wie vor dem 2. Weltkrieg, sind aber eigentlich doch zu den als „Hamsterfahrten“ bezeichneten Linien zu zählen, da ein Ausflugsverkehr im eigentlichen Sinne in diese Gegenden noch nicht so recht existierte.

Ziele wie Prieros, Bindow, Paretz, Caputh und Werder, Wernsdorf wurden zwar als Rundfahrten gestaltet, das Schiff konnte diese relativ kurzen Strecken hin und zurück an einem Tag bewältigen, dienten um 1948 neben einigen in diese Orte stattfindenden Ausflugsfahrten meist dem Ziel, Wertgegenstände und anderes in Nahrungsmittel umzutauschen. Die genannten Orte waren ja auch die nächsten Orte Berlins in denen es Landwirtschaft gab.

Da in diesem Fahrplan weder Reedereien noch deren Schiffe genannt werden, wurden soweit ermittelbar noch die Reedereien, die diese Strecken bewältigten, hinzugefügt.



- |   |   |
|---|---|
| 1 ● Berlin – Magdeburg, bis auf Sonntag täglich einmal, hier waren mehrere Reedereien beteiligt. Ab ersten August gab es auch Sonntagsverkehr (Fahrzeit 13 Stunden)   | Stern und Kreis, Reederei, Grünheide, Reederei Kläne  |
| 2 ● Spandau – Genthin Täglich außer Sonntags (Fahrzeit 7 Stunden)   | Stern und Kreis, Reederei Stabenow (MS Hansa)   |
| 3 ● Nikolassee – Parey, (Fahrzeit 8 Stunden)  | Reederei Kagel  |
| 4 ● Berlin- Spandau bis Tangemünde, (Fahrzeit 10 Stunden).  | Reederei Kagel, Spandau, Reederei Müller, Spandau   |
| 5 ● Berlin – Havelberg – Wittenberge, unterschiedliche Tage, einige Fahrten hatten die Weiterfahrt am nächsten Tage (Fahrzeit 13 Stunden nach Havelberg, und 3 Stunden weiter nach Wittenberge). Reederei Winkler |   |
| 6 ● Spandau - Rathenow, nur Montags (Fahrzeit 11 Stunden). Auf dieser Linie konnte in Rathenow nach Havelberg umgestiegen werden (Fahrzeit ca. 6 Stunden).  |   |
| 7 ● Spandau – Weseram, täglich (Fahrzeit 4 Stunden)   |   |
| 8 ● Spandau – Phöben (Fahrzeit 3,5 Stunden)   |   |
| 9 ● Potsdam – Ketzin, Anschlusslinie (Fahrzeit 2 Stunden)   |   |
| 10 ● Brandenburg – Radewege Anschlusslinie (Fahrzeit 1 Stunden) einmal pro Woche Direktfahrt nach Spandau.  | Reedereien Stein und Grütke, Brandenburg und Reedereien Otto Schmidt, Nobiling, David, Berlin |
| 11 ● Bln. Charlottenburg – Gollwitz (Fahrzeit 5 Stunden)  |   |
| 12 ● Spandau – Neu-Ruppin (Fahrzeit 8,5 Stunden)  | Reederei Krenz (?)  |
| 13 ● Neu-Ruppin – Wustrau, Anschlusslinie (Fahrzeit 1Stunde)  |   |
| 14 ● Spandau – Linum/Fehrbellin (Fahrzeit 9,5 Stunden)  |   |
| 15 ● Spandau/Tegel Zehdenick (Fahrzeit 6,5 Stunden)   | Reederei Nobiling, Reederei Langwaldt und Schmolke  |
| 16 ● Bln. Plötzensee – Templin, (Fahrzeit 11 Stunden)   | Reederei Tempelhof  |
| 17 ● Bln. Plötzensee – Zabelsdorf (Fahrzeit 10 Stunden)   | Reederei Tempelhof  |
| 18 ● Bln Humboldthafen – Lychen (Fahrzeit 13,5 Stunden)   | Reederei David  |
| 19 ● Bln Humboldthafen – Fürstenberg/M (Fahrzeit 13,5 Stunden)  | Reederei David  |
| 20 ● Bln Plötzensee – Oderberg, (Fahrzeit 10 Stunden)   | Reederei Tempelhof  |
| 21 ● Oderberg – Hohensaaten, Anschlussverkehr mit Berliner Schiffen, ebenso Oderberg – Lunow und Zerpenschleuse – Joachimsthal.   | Reederei Klahr und Reederei Selpin, Nachf. aus Marienwerder                                   |
| 22 ● Jannowitzbrücke – Beeskow (Fahrzeit 9 Stunden)   |   |
| 23 ● Jannowitzbrücke – Fürstenberg/O (Fahrzeit 10 Stunden)  | Reederei Müller und Söhne, Erkner   |
| 24 ● Köpenick, Lindenstraße – Fürstenwalde (Fahrzeit ca. 4 Stunden)   | Reederei Müller und Söhne, Erkner   |

### Als Abfahrtsstellen für Fernfahrten in Berlin werden im Fahrplan angegeben:

In Spandau: Lindenufer, Tiefenwerder Weg, Feybrücke, Hafenplatz, Körnerstr./ in Tegel/ Tegelort, Gaststätte Schnell/ in Wedding: Fennbrücke, Humboldthafen und Plötzensee, Seestr./im übrigen Berlin: Friedrichstraße, Charlottenburg, Tegeler Weg, Wannsee Bhf., Nikolassee, Maobit, Kaiser Auguststr. / Charlottenburg, Tegeler Weg, / Köpenick, Lindenstr.

In den drei anderen Fahrplänen von 1946 bzw. Winter 1946/47 wird neben den Bahnlinien in unterschiedlicher Weise auf die Schifffahrt eingegangen. Die Fahrpläne sind nicht so ausführlich, dafür werden aber einige Reedereien und die eingesetzten Schiffe genannt.

### **Kleines Kursbuch - Enthaltend Eisenbahn-, Kraftpost, - und Dampferverkehr**

Ausgabetag 10. August 1946, Herausgeber „Norden“ Reisebüro und Verlag.

### **KURSBUCH für Berlin – Brandenburg u. Mecklenburg – Vorpommern**

Winterfahrplan 1946/47, Ausgabetag 10. November 1946, Herausgeber „Norden“ Reisebüro und Verlag.

### **„Kleiner Berliner Taschenfahrplan“**

Vorort und Nahverkehr für S – Bahn, Straßenbahn, U – Bahn, Omnibus und Dampfer

Winterfahrplan 1946/47, 20. Dez. 1946, Herausgeber „Norden“ Reisebüro und Verlag.

Das KLEINE KURSBUCH vom August 1946 nennt eine Dampferlinie nach Wittenberge mit Abfahrzeiten und Zwischenstationen. Hier wird auch die Reederei Gebr. Winkler und das MS „Europa“ genannt. Ohne Nennung der Reederei werden Linien nach Zehdenick und Templin und nach Neuruppin genannt.

Auch eine Linie nach Fürstenberg/O mit dem Dampfer „Spreewald“ ist enthalten. Außerdem werden hier Linien nach Brandenburg mit der Reederei Nobling (D „Schneewittchen“), nach Genthin durchgeführt von der Stern und Kreisschiffahrt und der Reederei Stabenow, nach Tangermünde durch die Reederei Kagel und nach Magdeburg, die von den Reedereien Nobling und Langwaldt & Schmolke durchgeführt wurden, aufgeführt.

Das KURSBUCH für Berlin – Brandenburg u. Mecklenburg – Vorpommern (November 1946) erwähnt nur zusammenfassend Dampferverkehr Berlin- Müllrose- Fürstenberg/O und gibt Hinweise zu Bescheinigungsfreien Dampferreisen nach Rathenow- Genthin- Tangermünde- Rathenow- Wittenberge und Magdeburg in Form einer Annonce. Hier werden keine Abfahrtszeiten oder andere Details genannt. Während der KLEINE TASCHENFAHRPLAN (Dez. 1946) neben dem Berliner Ausflugsverkehr und der BVG- Personenschiffahrt wieder ausführlicher, aber ohne Nennung der Reedereien einige Linien nennt, so die Linie Berlin – Fürstenwalde – Müllrose – Fürstenberg/O und Potsdam – Caputh – Glindow. In einer Annonce wird außerdem darauf hingewiesen, dass es von Oberbaumbrücke Abfahrten nach Fürstenwalde, Müllrose und Fürstenberg/O gab. Von Beusselstraße fuhren Dampfer nach Zerpenschleuse, Eberswalde, Niederfinow, Oderberg und Schwedt und ab Spandau ging es nach Zehdenick, Templin, Neuruppin, Fürstenberg/H, Brandenburg, Genthin, Burg, Tangermünde, Magdeburg, Rathenow, Havelberg und Wittenberge.



*Die Benutzung der Dampfer für den Personenverkehr nach Auswärts hat sich in letzter Zeit stark erhöht, zumal man keinerlei Reisebescheinigung braucht und der Reeder hinsichtlich der Mitnahme von Gepäck großzügig ist. Augenblicklich verkehren schon achtzig Personenschiffe in der Sowjetischen Besatzungszone und auch in den anderen Zonen. (Originaltext zum Bild)*

(Aus Illustrierte Rundschau, Berlin, November 1947, 2. Jahrgang Nr. 22, Verlag „Tägliche Rundschau“)

Auf dieser Tafel sind 21 Anzeigen für Hamsterfahrten zu sehen.

MS „Wodan“ der Reederei Hartwig aus Grünheide; das MS „Westerland“ der Reederei Kläne fuhr nach Magdeburg; die Reederei Winkler ist mit den Schiffen „Europa“ und „Germania“ genannt, ihr Fahrziel war Wittenberge; die Reederei Kagel fuhr mit den Schiffen „Troll“ und „Scharnhorst“ von Nikolassee nach Tangermünde; das MS „Erna“ der Reederei Müller hatte auch Tangermünde als Ziel; „Kurt Heinz“ bediente eine Linie nach Schmergow. Weiter sind hier auch Anzeigen der Reedereien Kieck und Nobling zu sehen.

Ein zweites Bild in derselben Ausgabe zeigt eine Abfahrtstelle für die sogenannten Hamsterfahrten.  
(illustrierte Rundschau Berlin)



Personen- und Güterverkehr - beides ist gleich stark gefragt, soweit der Laderaum reicht, auch Stückgüter befördert werden. Die bekannten früheren Ausflugsdampfer Berlins, wie zum Beispiel „Frohsinn“ und „Wintermärchen“. Sind jetzt in einem festgelegten Fahrplan eingereiht und verkehren konkurrenzlos, vor allem ohne die qualvolle Enge der Eisenbahn.  
(Originaltext zum Bild)

da,  
ten

**Reederei Otto Kagel**  
Nikolassee Beelitzhof / 80 55 53  
Vermietung von Motorschiffen

**Sonderfahrt**

Einfach

Bei günstigem Wetter und Wasserstand wird die Hinfahrt an einem Tage durchgeführt. Die Ankunft in Wittenberge erfolgt dann am Abfahrtstage um 24 Uhr.

Sonstige Änderungen vorbehalten!

**r. Winkler** Rüdersdorf bei Berlin  
Seestraße 15

Motorschiffe „Europa“ und „Germania“  
den Personen- und Eilgüter-Schiffsverkehr  
**Wittenberge und zurück**

7.00 ab Berlin, am S-Bf. Friedrichstr.		
8.00 Spandau, Lindenufer an	19.00	
12.00 Brandenburg . . . . .	14.30	<b>Rückfahrt</b>
13.00 Plaue . . . . .	13.45	ab Wittenberge.
14.00 Pritzerbe . . . . .	12.45	jeden
14.30 Bahnitz . . . . .	12.00	<b>Sonntag</b>
16.00 Rathenow . . . . .	9.45	und
16.30 Grütz . . . . .	8.00	<b>Dienstag</b>
16.45 Molkenberg . . . . .	7.45	(Ankunft
17.00 Schollene . . . . .	7.30	in Spandau,
18.00 Garz . . . . .	7.00	Lindenufer,
18.30 Strodehne . . . . .	6.30	jeden Montag und
19.00 Fehlgast . . . . .	6.00	Mittwoch 19 Uhr)
20.00 an Havelberg . . . . .	ab 5.00	
7.00 ab Havelberg . . . . .	an 17.30	
8.00 Werben . . . . .	16.00	
9.00 Neunkirchen . . . . .	15.30	
9.30 Schönberg am Deich . . . . .	15.00	
10.00 an Wittenberge . . . . .	ab 14.00	

Fahrkarten und Auskunft am Schiff — OHNE Reisegenehmigung!

10 000. S. 48. (ICB. Nr. 191) Berliner Buchdruckerei Union GmbH, Berlin SW 29, Ullrichstr. 71

**Reederei Kagel**  
Personen- und Frachtschifffahrt  
Berlin, Nikolassee, Beelitzhof (S-Bahn Nikolassee) — Telefon Berlin 80 55 53

**Schiffs-Reisen**

Berlin – Brandenburg – Genthin –  
Parey – Tangermünde und zurück  
mit den Schiffen „Scharnhorst“ u. „Troll“  
**Reisegenehmigung nicht erforderlich**

**Hinfahrt:** Jeden Montag, Mittwoch, Donnerstag  
Abfahrt Nikolassee-Beelitzhof (8 Minuten von der S-Bahn)

**Rückfahrt:** Jeden Dienstag, Freitag, Sonnabend

Fahrplan gültig ab 1. Oktober 1946

	Hinfahrt		Rückfahrt	
	Montag	Mittw.	Dienstag	Freitag
Nikolassee	ab 8.00	8.00	an 17.00	17.00
Brandenburg	11.15	11.15	12.15	12.15
Gr. Wusterwitz	13.10	13.10	10.45	10.45
Kede	13.40	13.40	10.10	10.10
Genthin	15.00	15.00	9.20	9.20
Parey	16.00	16.00	8.00	8.00
Ferrieland	16.10	16.10	7.30	7.30
Buch	16.40	16.40	7.00	7.00
Tangermünde	an 17.30	17.30	ab 6.30	6.30

Kartenvorverkauf an d. Anlegest. Nikolassee-Beelitzhof, Tel. 80 55 53, sowie im  
AVIA-Reisebüro Charlottenburg, Kantstraße 17, Tel. 323623  
Berlin NW 7, Friedrichstraße 64  
Berlin SW 29, Kolonnen-Damm 70-71  
Berlin-Schöneberg, Grunewaldstraße 47

Reedereifahrpläne für dem Personen- und Stückgutverkehr 1948 und 1947  
Die Fahrten ab Berlin hatten jeweils mehrere Stationen an denen das Schiff anlegte.

Fahrschein für Hamsterfahrten, als Sonderfahrt deklariert, 1947  
Preise für sogenannte „Hamsterfahrten“ sind leider nicht bekannt

Weiteres über Reedereien, die sich an diesen Fahrten beteiligten:

Die Reederei Stabenow mit MS „Hansa“. Reederei Langwaldt und Schmolke mit dem MS „Elfriede“ und dem Dampfer „Siegfried“, der auch auf der BVG-Linie eingesetzt wurde. Auch das kleine, offene Fährboot „Sturmvogel“ von Karl Radke aus Potsdam/Nedlitz beteiligte sich an diesen Fahrten. Eine weitere nicht im oben vorgestellten Fahrplan für die Personenschifffahrt enthaltene wäre noch mit einer Linie nach Schmergow zu nennen, die von der Reederei Bigalke aus Tegel mit dem MS „Kurt Heinz“ betrieben wurde. Auch Rheinsberg war Ausgangspunkt oder Ziel von Fernfahrten, ob die Reederei Rudolf Schneider mit dem MS „Ostprignitz“ aber eine Eigene Linie befuhr oder sich nur an einer anderen beteiligte ist nicht bekannt. Auch an Rathenow war mit der Reederei Riesenberg, die den Dampfer „Fortuna“ einsetzte eine Reederei beteiligt. Auch für die Reederei Kutzker aus Grünheide war es ein erstes Geschäft, ihr Ziel war ab 1949 in Richtung Osten Radinkendorf. Insgesamt kann gesagt werden, dass sich fast alle Betriebe die über ein einsetzbares Schiff verfügten sich an diesen als „Hamsterfahrten“ bezeichneten Personen- und Stückgutfahrten beteiligten. Es war das erste große Geschäft dieser Reedereien, man konnte richtig Geld einfahren. Diese Aufzählung und die bekannten Fahrpläne geben nur ein ungefähres Bild vom Umfang dieser Fahrten. Vieles ist noch unbekannt. Klar ist aber das sich um die achtzig (!) Schiffe an den Hamsterfahrten beteiligten. Welch ein Ausmaß diese Fahrten hatten kann man sich anhand der genannten Fahrpläne vielleicht vorstellen, obwohl vieles, der Einsatz der Schiffe, unbekannt bleiben dürfte.

