

141 Jahre
Hamburger Hafen-Verein von 1872 e.V.

DER HAFEN

Zeitschrift des Hamburger Hafen-Vereins von 1872



Mythos *Titanic*: Am 14. April 1912 kollidierte der damals schönste und luxuriöseste Atlantikliner mit einem Eisberg und riss 1500 Menschen in den Tod. Eigel Wiese, uns von vielen maritimen Vorträgen bekannt, begab sich zwecks Recherchen für sein neues Buch „Titanic – Vier Tage bis zur Unsterblichkeit“ auf Spurensuche: was blieb von dem legendären titanischen Schiff? Eigel Wiese fand vielerorts beeindruckende Spuren, so im Ulster Folk and Transport Museum in Holywood, einem Vorort der nordirischen Hauptstadt Belfast, in dem der Autor vor einem Bild des gigantischen Schiffes posiert. Einen Bericht über den Vortrag und das spannende Buch über die *Titanic* lesen Sie in diesem Heft.

Senioreng Geburtstage

- | | | |
|--------|------------------------------|----------|
| 5. 1. | Frau Hella Dorothea Borchert | 81 Jahre |
| 6. 1. | Herr Fred Meyer | 83 Jahre |
| 15. 1. | Frau Gerda van der Beck | 81 Jahre |
| 2. 2. | Herr Wolfgang Suck | 70 Jahre |
| 16. 2. | Frau Helga Eckardt | 85 Jahre |
| 22. 2. | Herr Klaus Pannecke | 65 Jahre |
| 26. 2. | Frau Brigitte Dittrich | 70 Jahre |
| 10. 3. | Herr Heinz Leonhard | 75 Jahre |
| 18. 3. | Herr Gerhard Brecht | 82 Jahre |
| 20. 3. | Frau Maren Oldecop | 75 Jahre |

Allen Geburtstagskindern die herzlichsten Glückwünsche vom Hamburger Hafen-Verein von 1872 zu Hamburg e.V.!

Liebe Mitglieder,
wenn Sie nicht in der Geburtstagsliste veröffentlicht werden möchten, teilen Sie dies bitte rechtzeitig schriftlich oder telefonisch unserer Vereins-Geschäftsstelle mit.

Der Vorstand

Umzug?

Wenn Sie umziehen, teilen Sie uns bitte Ihre neue Anschrift mit; nur so können wir Ihnen unsere Zeitung zuverlässig zuleiten. Und: Vergessen Sie bitte nicht, Ihre Telefonnummer anzugeben.

Der Vorstand

Liebe Mitglieder!

Falls Sie Silberne oder Goldene Hochzeit oder Jubiläum haben, und Sie gern möchten, dass dieses in unserer Monatsschrift veröffentlicht werden soll, dann geben Sie dieses bitte rechtzeitig vor Redaktionsschluss unserer Geschäftsstelle schriftlich bekannt.

Der Vorstand

Neue Mitglieder

**Vorgeschlagen von Frau Anneliese Schefe,
Frau Heike Rudius und Herrn Günther F. Brandt:
Frau Gisela Herbig**

**Vorgeschlagen von Herrn Günter Hussedt:
Herr Andreas Höhne**

Herzlich willkommen in unserem Mitgliederkreis!

Durch den Tod verloren wir

**Frau Ursula Lieniger
Trägerin der Goldenen Ehrennadel des
Hamburger Hafenvereins von 1872 e.V.
im 84. Lebensjahr**

Wir verdanken unserem Mitglied Ursula Lieniger eine langjährige aktive Mitwirkung an der Vorstands- und Ausschussarbeit. So leitete sie acht Jahre lang - von 1990 bis 1998 - den Sozial- und Betreuungsausschuss und stand in gleicher Zeit ihrem Mann Werner im Festausschuss tätig zur Seite. Ursula Lieniger nahm rege am Vereinsleben teil und unterstützte den Vorstand in seinen Sitzungen, zuletzt am 6. November 2012. Am 17. November 2012, am Todestag ihres Mannes Werner vor 13 Jahren, hat uns unsere „Uschi“ Lieniger für immer verlassen.

Wir werden der Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Hamburger Hafen-Verein von 1872 e.V.
Der Vorstand und alle Mitglieder

**Redaktionsschluss für „Der Hafen“ Nr. 2
April/Mai/Juni 2013:
22. Februar 2013**

Ertel

Beerdigungs-Institut

20095 Hamburg
Alstertor 20 ☎ (0 40) 30 96 36-0
www.ertel-hamburg.de

Filialen: Nienstedten ☎ (0 40) 82 04 43
Blankenese ☎ (0 40) 86 99 77

22111 Hamburg (Horn), Horner Weg 222, ☎ (0 40) 6 51 80 68
18209 Bad Doberan, Neue Reihe 3, ☎ (03 82 03) 6 23 06

Der Hafen

Mitgliederzeitschrift des Hamburger Hafen-Vereins von 1872 zu Hamburg e.V.

Vorstand:

Anneliese Schefe, 1. Vorsitzende

Gorch-Fock-Weg 21, 22844 Norderstedt
Tel. Geschäftsstelle: 553 57 36, Tel. privat: 525 33 94

Irenäus Kraenz, 2. Vorsitzender

Brahmsstraße 1, 28209 Bremen, Tel. + Fax 0421/346 94 98

Gerhard Brecht, 1. Schatzmeister

Burgwedel 13 B, 22457 Hamburg, Telefon 559 22 37

Redakteur: Günther F. Brandt,

Buchnerweg 16, 22159 Hamburg, Telefon 643 36 98

Stellvertreter:

zur Zeit nicht benannt

Herausgeber:

Hamburger Hafen-Verein von 1872 zu Hamburg e.V.

Geschäftsstelle per Adresse 1. Vorsitzende:

Anneliese Schefe,
Gorch-Fock-Weg 21, 22844 Norderstedt,
Telefon: 040-553 57 36
Bankverbindung: Hamburger Sparkasse,
Konto-Nr. 1280 133 974 (BLZ 200 505 50),

Verlag, Anzeigen und Herstellung:

Soeth-Verlag Ltd.
Markt 5, 21509 Glinde,
Tel. 040-18 98 25 65, Fax 040-18 98 25 66,
E-Mail: info@soeth-verlag.de, www.soeth-verlag.de

Bei Veröffentlichung von Zuschriften wird nur die pressegesetzliche Verantwortung übernommen.

Artikel, die mit dem Namen des Verfassers versehen sind, geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder. Verkaufspreis ist im Mitgliederbeitrag enthalten.

VERANSTALTUNGEN DES HAMBURGER HAFEN-VEREINS VON 1872 ZU HAMBURG e.V.

Mitgliederversammlung

Achtung! Unsere erste Mitgliederversammlung im neuen Jahr findet
am dritten Dienstag des Monats Januar statt:
am Dienstag, 15. Januar 2013, um 19.00 Uhr im
HOTEL BASELER HOF, RAUM BASEL, Esplanade 11, 20354 Hamburg

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. **Herr Günter Timm kündigt wedder un vertellt uns sien vergnööglige plattdüütsche Geschichten un langt dorbi in't pralle Leben. Dor bliff keen Oog dröög!**
3. Bericht des Vorstandes
4. Berichte der Ausschüsse
5. Verschiedenes

Ihre Freunde und Gäste sind herzlich eingeladen, an unserer Mitgliederversammlung teilzunehmen.

Der Vorstand

Mitgliederversammlung

am Dienstag, 12. Februar 2013, um 19.00 Uhr im
HOTEL BASELER HOF, RAUM BASEL, Esplanade 11, 20354 Hamburg

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. **Herr Horst Meier, Mitglied des Shantychores „Windrose“, hält einen Lichtbildvortrag über seine Autoreise über 3000 km durch Amerika, beginnend in San Francisco über Dad Valley Nationalpark, Las Vegas, Grand Canyon, San Diego nach Los Angeles. Anschließend Diskussion**
3. Bericht des Vorstandes
4. Berichte der Ausschüsse
5. Verschiedenes

Ihre Freunde und Gäste sind herzlich eingeladen, an unserer Mitgliederversammlung teilzunehmen.

Der Vorstand

Mitgliederversammlung

am Dienstag, 12. März 2013, um 19.00 Uhr im
HOTEL BASELER HOF, RAUM BASEL, Esplanade 11, 20354 Hamburg

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. **Herr Reiner Rump hält einen Lichtbildvortrag über „850 Jahre Bergedorf – von Künstlern gesehen“. In Zeichnungen und Gemälden haben Künstler ihre Malerwinkel in den letzten Jahrhunderten festgehalten und den Wandel des Städtchens dokumentiert: in Wort und Bild ein historischer Rundgang, eine Zeitreise von den Ursprüngen, vom Dorf zur Kleinstadt mit dem östlichen Hafen Hamburgs an der Bille. Anschließend Diskussion**
3. Bericht des Vorstandes
4. Berichte der Ausschüsse
5. Verschiedenes

Ihre Freunde und Gäste sind herzlich eingeladen, an unserer Mitgliederversammlung teilzunehmen.

Der Vorstand

Für Ihren Terminkalender 2013

Mitgliederversammlungen

Veranstaltungen, Reise, Ausfahrt

Dienstag, 15. 1. 2013, 19.00 Uhr	Sonnabend, 5. 1. 2013	Theaternachmittag
Dienstag, 12. 2. 2013, 19.00 Uhr	Sonnabend, 16. 2. 2013	Theaternachmittag
Dienstag, 12. 3. 2013, 19.00 Uhr	Sonnabend, 16. 3. 2013	Ausfahrt nach Flensburg
Dienstag, 9. 4. 2013, 19.00 Uhr	Sonnabend, 6. 4. 2013	Theaternachmittag
Dienstag, 14. 5. 2013, 19.00 Uhr	Freitag, 12. 4. bis	5-Tage-Frühjahrsreise
Jahreshauptversammlung	Dienstag, 16. 4. 2013	ins Elsass
Dienstag, 10. 9. 2013, 19.00 Uhr	Sonntag, 21. 4. 2013	Theaternachmittag
Dienstag, 8. 10. 2013, 19.00 Uhr	Sonntag, 26. 5. 2013	Theaternachmittag
Dienstag, 12. 11. 2013, 19.00 Uhr	Sonnabend, 26. 10. 2013	141. Stiftungsfest
	Sonntag, 24. 11. 2013	Gedenkfeier am Mahmal Madonna der Seefahrt
	Sonnabend, 7. 12. 2013	Jahresabschlussfeier

Änderungen vorbehalten!

Vorstand und Ausschüsse

Frühjahrsausfahrt in die Rumstadt Flensburg

am Sonnabend, 16. März 2013
Bus-Abfahrt um 8.00 Uhr ab Moorweide / Dammtor

Unsere Frühjahrs-Tagesausfahrt führt uns in die **Rumstadt Flensburg** mit interessantem Programm:

9.30 Uhr: Ankunft Flensburg Hafen

Besichtigung der traditionellen **Rum-Firma Johannsen** mit Führung und Verköstigung

12.30 Uhr Mittagessen im **Restaurant Hansens Brauerei**: es wird serviert:

Putengeschnetzeltes in Curry-Früchtesauce mit Gemüseris und Salatbeilage

14.00 Uhr: Hafen und Förde-Schiffsrundfahrt

15.30 Uhr: Rückfahrt ab Flensburg, ca. 17,30 Uhr: Ankunft in Hamburg

Die Kosten betragen pro Person: Euro 50,-

für Busfahrt, Besichtigung mit Verköstigung, Mittagessen, Hafen und Förde-Schiffsrundfahrt

Ihre verbindliche Anmeldung richten Sie bitte recht bald, gern in den Mitgliederversammlungen am 15. Januar oder 12. Februar oder telefonisch bis spätestens 15. Februar 2013 an Herrn Willi Peterson, Telefon 531 71 76, oder an unsere Geschäftsstelle, Frau Anneliese Scheffe, Telefon 553 57 36.

Wir bitten Sie um gleichzeitige Überweisung des Teilnahmebetrages auf das Konto des Hamburger Hafen-Vereins von 1872 e.V., Konto 1280 133 974 bei der Hamburger Sparkasse, BLZ 200 505 50, unter Angabe des Verwendungszwecks „Frühjahrsausfahrt“, ebenfalls bis spätestens 15. Februar 2013.

Vorstand und Ausschuss für Tagesfahrten

Frühjahrsreise ins Elsass

von Freitag, 12. April bis Dienstag, 16. April 2013

Lassen Sie sich vom einzigartigen Charme des **Elsass** bezaubern und entdecken Sie eine Landschaft, die oft einem Bilderbuch gleicht. Straßburg, eine Stadt von europäischem Rang, Colmar, die heimliche Hauptstadt des Weines sowie urige Dörfer, die sich wie Perlen aneinander reihen, blumengeschmückte Kleinstädte mit Fachwerkhäusern und gemütliche Weinstuben warten auf Ihren Besuch. Dazu noch Gutes aus der Küche und eine sprichwörtliche Gastfreundschaft. Sie wohnen im familiär geführten guten Mittelklassehotel **Riegeler Hof**, herrlich gelegen inmitten einer Reblandschaft direkt am Kaiserstuhl. Der **Ort Riegel** nahe der französischen Grenze ist ein idealer Ausgangspunkt für unser Ausflugsprogramm. Die Zimmer sind sehr komfortabel eingerichtet und verfügen über Dusche/WC, Fernseher und Telefon.

Reiseverlauf: Abfahrt ab ZOB Hamburg um voraussichtlich ca. 8.00 Uhr

- 1. Tag: Hamburg - Riegel:** Anreise nach Riegel. Das Hotel heißt Sie mit einem Begrüßungscocktail willkommen. Während Ihres Aufenthaltes erwartet Sie ein geselliger Abend mit einem Alleinunterhalter.
- 2. Tag: Colmar:** In Begleitung eines örtlichen Reiseleiters fahren Sie zunächst nach **Colmar**. Bunt bemalte und gut erhaltene Fachwerkhäuser prägen hier das Stadtbild. Sie besuchen das Museum *Unterlinden*. Anschließend erleben Sie eine Fahrt auf der „**Route des Crêtes**“, Hochvogesenstraße.
- 3. Tag: Elsässer Weinstraße:** Entlang der Elsässer Weinstraße fahren Sie mit einem örtlichen Reiseleiter nach **Ribeauville**, ein bezauberndes Städtchen, das sich sein historisches Kulturerbe bewahrt hat. Weiterfahrt nach **Riquewihr** mit Zeit für eine Mittagspause. Im Anschluss besuchen Sie **Eguisheim**, ein typischer Ort an der Elsässischen Weinstraße mit blumenberankten Häusern. In **Achkarren** besuchen Sie ein **Weingut** und erleben eine Weinprobe.
- 4. Tag: Straßburg:** Den Vormittag verbringen Sie in Straßburg, der „Hauptstadt Europas“ und des Elsass. Ein örtlicher Führer zeigt Ihnen die Sehenswürdigkeiten der Stadt. Die Rückfahrt zum Hotel erfolgt über **Obernai**.
- 5. Tag: Riegel - Hamburg:** Heimreise.

Leistungen:

Fahrt im 4*Fernreisebus (*Reisering*) - 4 Übernachtungen im **Hotel Riegeler Hof** - Halbpension inkl. Frühstücksbuffet und Abendessen als 3-Gang-Menü oder in Buffetform - Fahrer und Bus während der gesamten Reisedauer - Programm wie beschrieben - Stadtbesichtigung in Colmar und Straßburg - Eintritt Museum Unterlinden - örtliche Reiseleitung am 2. und 3. Tag - 1 kleine Flasche Sekt und Frühstückspaket - Taxigutschein.

Evtl. Änderungen vorbehalten!

Teilnehmerpreis: bei Übernachtung im Doppelzimmer EURO 480,-
bei Übernachtung im Einzelzimmer EURO 540,-

Empfehlung von Reisering:

ein Reisering-Spezial-Versicherungspaket = Reiserücktrittskosten- und Reiseabbruchversicherung: Euro 14,00 pro Person im DZ, Euro 18,00 im EZ.

Ihre verbindliche Anmeldung nehmen Sie bitte recht bald, gern in den Mitgliederversammlungen am 15. Januar, 12. Februar oder 12. März 2013 oder telefonisch bis spätestens 15. März 2013 vor bei der 1. Vorsitzenden Frau Anneliese Scheffe, Geschäftsstellen - Tel. Nr 553 57 36.

Wir bitten Sie um gleichzeitige Überweisung des Teilnahmebetrages und gegebenenfalls des Versicherungsbetrages auf das Konto des Hamburger Hafen-Vereins von 1872 e.V., Konto 1280 133 974 bei der Hamburger Sparkasse, BLZ 200 505 50, unter Angabe des Verwendungszwecks „Elsass-Reise“, ebenfalls bis 15. März 2013.

Mit freundlichen Reisegrüßen!

Vorstand und Reiseausschuss

Theaternachmittage

Am Sonnabend, 16. Februar 2013, Beginn 15.30 Uhr,

sehen wir im **Ernst Deutsch Theater** das Stück „Der letzte Vorhang“ von **Maria Goos** als deutschsprachige Erstaufführung. Die Schauspieler Lies und Richard waren zwanzig Jahre auf der Bühne ein Traumpaar, privat verband sie nur eine kurze intensive Affäre. Lies lässt sich nach mehr als zehn Jahren dazu verleiten, es noch einmal mit Richard zu probieren. *Der letzte Vorhang* ist ein grandioser Bühnendialog, ein fesselndes Liebesduell und ein Fest für zwei Schauspieler. Mit Suzanne von Borsody und Guntbert Warns; Regie: Antoine Uitdehaag.

Der **Preis** für eine Karte beträgt **EURO 11,-**.

Die Ausgabe der Eintrittskarten erfolgt ca. eine 3/4 Stunde vor dem Beginn der Vorstellung, also um etwa 14.45 Uhr. Wir bitten Sie um rechtzeitige Abholung der Karten.

Ihre **Kartenbestellung** nehmen Sie bitte in unserer Mitgliederversammlung am 15. Januar oder **ab sofort telefonisch bis zum 4. Februar 2013** vor bei: **Frau Heike Rudius: Telefon 589 25 43, gern auch auf Anrufbeantworter.**

Am Sonnabend, 6. April 2013, Beginn 15.30 Uhr,

sehen wir im **Ernst Deutsch Theater** als **Uraufführung** das Stück „Der Teufel und die Diva“ von **Fred Breinersdorfer und Katja Röder**. Hildegard Knef war eine der letzten großen Diven. Als Schauspielerin früh am Broadway gefeiert, als Bestsellerautorin international anerkannt, als Interpretin ihrer Lieder umjubelt: ein Weltstar. Was blieb von ihrem Mythos? Inmitten von längst verloren geglaubten, vergessenen Gegenständen, Bildern, alten Kleidern und Autogrammkarten begegnet der Zuschauer der Knef; ihr wird verkündet, dass sie gerade verstorben ist. Dabei ging es ihr doch lange nicht mehr so gut wie jetzt. Wo ist ihr Mann Paul? Was will dieser Mann, der sie permanent mit alten Geschichten konfrontiert? Im Spannungsfeld aus Liebe und Bewunderung, andererseits Angriff, Verlust und Rechtfertigungszwang, wird die Figur Hildegard Knef als widersprüchlicher und facettenreicher Charakter mit ihren Liedern lebendig. Mit Judy Winter und Peter Kremer; Regie: Wolfgang Stockmann, musikalische Leitung: Harry Ermer.

Der **Preis** für eine Karte beträgt **EURO 11,-**.

Die Ausgabe der Eintrittskarten erfolgt ca. eine 3/4 Stunde vor dem Beginn der Vorstellung, also um etwa 14.45 Uhr. Wir bitten Sie um rechtzeitige Abholung der Karten.

Ihre **Kartenbestellung** nehmen Sie bitte in unseren Mitgliederversammlungen am 15. Januar, 12. Februar oder 12. März oder **ab sofort telefonisch bis zum 25. März 2013** vor bei: **Frau Heike Rudius: Telefon 589 25 43, gern auch auf Anrufbeantworter.**

Am Sonntag, 21. April 2013, Beginn 15.00 Uhr,

sehen wir im **Ernst Deutsch Theater** das Stück „Geliebter Lügner“ von **George Bernard Shaw, Stella Patrick Campbell und Jerome Kilty**. Ende des 19. Jahrhunderts ist Stella Campbell bereits der Star der Londoner Bühnenwelt, während der spätere Nobelpreisträger G. B. Shaw in der Theaterwelt um Anerkennung seiner Stücke kämpfen muss. Der damals 45jährige Dramatiker verliebt sich Hals über Kopf in die junge Schauspielerin. Beide offenbaren sich in einer Liebeskorrespondenz, die sich über 30 Jahre erstreckt. Die Briefe der Campbell sind mal kokett, mal bitterböse und bissig, aber immer voller Esprit. Shaw schreibt scharfzüngig ironisch, bisweilen behrend, aber immer mit unverkennbaren Anzeichen tiefer Zuneigung. Unter der Oberfläche der von einer viktorianischen Gesellschaft geprägten Konvention zeichnet sich die Sehnsucht einer leidenschaftlichen, aber unerfüllten Liebe ab. Jerome Kilty hat den ebenso amüsanten wie geistreichen Liebesbriefwechsel zwischen dem großen Dichter und der berühmten Schauspielerin zu einem brillanten Bühnenstück umgeschrieben, das seit 50 Jahren auf der ganzen Welt Triumphe feiert. Mit Thekla Carola Wied und Dieter Mann; Regie: Wolf-Dietrich Sprenger.

Der **Preis** für eine Karte beträgt **EURO 11,-**.

Die Ausgabe der Eintrittskarten erfolgt ca. eine 3/4 Stunde vor dem Beginn der Vorstellung, also um etwa 14.15 Uhr. Wir bitten Sie um rechtzeitige Abholung der Karten.

Ihre **Kartenbestellung** nehmen Sie bitte in unseren Mitgliederversammlungen am 15. Januar, 12. Februar oder 12. März oder **ab sofort telefonisch bis zum 8. April 2013** vor bei: **Frau Heike Rudius: Telefon 589 25 43, gern auch auf Anrufbeantworter.**

Wir würden uns über eine rege Beteiligung sehr freuen. Ihre Freunde und Gäste sind herzlich willkommen.

Ausschuss für Theaterbesuche



Ein würdiger Höhepunkt zum Jubiläum: unser 140. Stiftungsfest

Es sei wiederholt: **Warum Stiftungsfest?** Nun: „Zum Zweck der Interessenvertretung von Geschäftsleuten, die ihren Erwerb im Hafen finden“, saßen A. C. Buchmann, Thorw. Petersen, Heinr. Hennings, Leo Karwatzki, Carl Guerette-Hellmund, H. O. Lundblad, Paul Hansen und H. H. Matthiesen beisammen und *stifteten*, also gründeten am **17. Februar 1872** - in einer Zeit, in der der Ausbau des Hafens schon erkennbar war - den St. Pauli Hafen-Verein. So sind diese acht aktiven Herren als *Stifter* = Gründer der Urzelle des Hamburger Hafen-Vereins von 1872 e.V. „verantwortlich“ dafür, dass wir unsere Vereins-Stiftung vor nunmehr 140 Jahren wie alljährlich zuvor auch anno 2012 mit einem unserem Jubiläum würdigen Fest feierten: mit unserem **140. Stiftungsfest am Sonnabend, dem 27. Oktober 2012.**

Eifriges Planen, große Vorfreude und endlich: Gern waren wir – Mitglieder, Angehörige und Freunde unseres Vereins – der Einladung zum festlichsten aller Höhepunkte unseres vielfältigen Vereinslebens - gerade auch im Jubiläumsjahr! - gefolgt und fanden uns, festlich gekleidet und erwartungsfroh ab 18.30 Uhr in dem uns von unseren Stiftungsfesten seit 2007 bekannten *Hamburg Marriott Hotel* ein. Im Foyer leisteten wir zunächst die alljährliche „Formalität“: Eintragen in das ehrwürdig-dickleibige Gästebuch, das die Namen so vieler Teilnehmer vorangegangener Feste enthält. In Gruppen und Grüppchen rund um Stehtische verteilt, genossen wir fröhlich plaudernd den Begrüßungstrunk.

Bald begaben wir uns in den Ballsaal, nahmen unsere Plätze an den festlich gedeckten Tischen ein und fühlten uns sogleich wieder „heimisch“ in dem gewohnten maritim dekorierten Ambiente: die Kronleuchter erstrahlten, teils von den Spiegelflächen an den Wänden reflektiert, bunter Teppichboden, darauf die runden Tische mit den Festgästen auf der einen Seite des Saales, auf der anderen Seite für uns gut im Blickfeld die aufgelegte Tanzfläche, dahinter stirnwandig mittig das Musikpodium mit dem *Duo Unikat* samt „Technik“.

Darüber angebracht: die ehrwürdige Traditionsfahne des *Freihafen-Bürgervereins von 1889* – gestiftet 1914 von den Damen dieses Vereins –, der 1951 im Hamburger Hafen-Verein von 1872 e.V. - bis 1933 St. Pauli Hafen-Verein - aufging. Auch sahen wir vor der Stirnwand rechtsseitig aufgeständert die Deutschland-Fahne, die rotweiße Hamburg-Fahne und die rote Nationalflagge der *Hansestadt und des Freistaates Danzig des Vereins Danziger Seeschiffer e.V., Sitz Hamburg* sowie an der linken Saalwand acht bunte Reedereiflaggen.

Die Menükarte verhieß einen dreigängigen kulinarischen Hochgenuss:

*Gegrillter Loup de Mer, lauwarmer Kartoffel-Pfifferlingssalat
Rosa Entenbrust mit fünf Gewürzen,
Kürbis-Cramberrragout, Cashew-Schupfnudeln
Weißes Espressomousse auf Baileyssaucen und Schokozigarre*

So war's denn auch: das leckere Jubiläums-Festmenü munde alle Festteilnehmern vorzüglich! Vor dem Speisen und zwischen den Menügängen erlebten wir ein kontrastreiches Festprogramm, das hier zusammengefasst sei:

Zum maritimen Auftakt des Festprogramms nahm eine Reihe blaubemützter, blauweiß gekleideter Mannen Aufstellung: der Chor *Shantylords* aus Norderstedt, eine kleine Formation des zu unserem 137. Stiftungsfest 2009 aufgetretenen Shantychors. Begrüßt und beglückwünscht zum Vereinsjubiläum wurden wir von einem der Shantylords, alsdann hörten wir kräftigen Chorgesang, begleitet von einem Akkordeonspieler. Die Jungs - auch

mal einzeln, namentlich vorgestellt, der als Solist dem Chor „vorsang“ - brachten uns mit ihrem munteren Liedgut von Matrosen, Schiffen, Seefahrt, vom Rum aus Jamaika rasch in Stimmung und auch zum Mitsummen und Mitsingen.

Die Dirigentin der Lords, eine muntere Deern ungarischer Abstammung, sang die vom Chor anno 2012 „extra zu unserem Jubiläum als Gratulation komponierte HafenHymne zum Hafengeburtstag“ mit überzeugendem Refrain: „Hamburgs Hafenschönes Tor zur Welt“. Ein bunter Liedermix zuvor war St. Pauli gewidmet, jener weltberühmte Stadtteil, in dem 1872 die Keimzelle unseres Hamburger Hafen-Vereins von 1872 e.V. von acht St. Paulianern gegründet wurde, in dem schon einige Jahre später jeder Mitglied werden konnte, „der im Hafen oder am Hafen ein ehrenhaftes Geschäft betreibt“.

Dann trat *Mecki Messer* auf: dunkle Hose, dunkle Weste, offenes weißes Hemd, altertümlicher Hut, und sang gekonnt markig seine bedrohlichen Verse der wohl bekanntesten Krimi-Balade aus der Dreigroschenoper: Mecki Messer alias Markus Sellmann, zugleich Initiator, Arrangeur und Moderator des festlichen Programms und – es sei erwähnt – der Schwiegersohn unserer 1. Vorsitzenden.

Nun wurde es „offiziell“: Unsere 1. Vorsitzende Anneliese Schefe hielt eine kurze Ansprache, in der sie „alle Festteilnehmer, Mitglieder und Gäste, vor allem die Träger der Goldenen Vereins-Ehrendadel, Frau Ursula Lieniger und Herrn Günther Brandt“ begrüßte. Anneliese Schefe: „Gern begrüße ich unseren Gast Herrn Ulrich Winkel, Ehrenvorsitzender des Eidelstedter Bürgervereins von 1901 e.V. Ich freue mich, dass Sie mit Ihrer Partnerin an unserem Stiftungsfest teilnehmen.“ Zudem begrüßte sie das uns von vielen Stiftungsfesten bestens bekannte *Duo Unikat*.

Sodann überreichte die 1. Vorsitzende **Ingeburg Hering die Silberne Ehrendadel des Hamburger Hafen-Vereins von 1872 e.V. für ihre 25jährige Mitgliedschaft** sowie **Gerhard Brecht die Silbere Ehrendadel für seine 25jährige Vereinszugehörigkeit** und als Dank für seine langjährige Tätigkeit als 1. Schatzmeister und für seine Ausschussarbeit.

Anneliese Schefe schilderte kurz die frühere Bedeutung des Vereins mit großer, nunmehr geringerer Mitgliederzahl, den Beginn ihrer Mitgliedschaft als „junge Frau, die vom Vereinsmitglied Vater Order bekam: du kommst mit!“, und verwies auf die ausführlich beschriebene 140jährige Vereinsgeschichte in unserer Zeitschrift DER HAFEN Nr. 3 / 2012. Gerhard Brecht dankte für die Ehrung mit der Silbernen Nadel. Auch er erzählte einige persönliche Episoden aus seiner Mitgliedschaft.

Ulrich Winkel gratulierte in launigen Worten dem Hafen-Verein zu seinem 140. Vereinsjubiläum und Anneliese Schefe zu ihrem zehnjährigen Wirken als 1. Voristzende und wünschte dem Hafen-Verein weiterhin alles Gute. Ulrich Winkel dankte dafür, „mit meiner Partnerin an diesem schönen Fest teilnehmen“ zu können. Gern würde er auch an künftigen Festen unseres Vereins teilnehmen.

Es folgte ein Gesangsvortrag der jungen Künstlerin Daniella Rothsprach, uns bekannt vom 139. Stiftungsfest. So erlebten wir eine wundervolle gesangliche Darbietung aus einigen Musicals. Die Sängerin vernahmen wir: meist anhaltend kraftvoll, mal ab- und anschwellend, mal sanft-melankolisch. Bei zwei Liedern hatte Daniella Rothsprach einen Partner: Markus Sellmann harmonisierte gesanglich bestens mit der Künstlerin. Großer Applaus als Dank an Daniella Rothsprach und an Markus Sellmann für

das schöne Konzert, natürlich mit Zugabe, musikalisch begleitet vom *Duo Unikat* mit Gudrun Sievert und ihrem Mann.

Es gab Blumen: Unsere 1. Vorsitzende überreichte der Sängerin Daniella Rothsprach als Dank für den Gesangsvortrag einen Blumenstrauß. Anneliese Schefe erhielt ihrerseits einen Strauß Blumen von ihrer Tochter Katharina als Gratulation zum Vereinsjubiläum und als Dank für ihre zehnjährige Tätigkeit für den Hafen-Verein als 1. Vorsitzende.

Endlich gab Markus Sellmann zum „Abarbeiten der vielen Kalorien“ das Parkettgeviert frei. Das *Duo Unikat*, das schon zuvor Pausen- und Tischmusik intoniert hatte, spielte unermüdlich schmissige Tänze und brachte unsere Tanzbeine und uns mit ihren flotten Rhythmen, zumeist gesanglich begleitet, so recht in Schwung. In den kurzen Tanzpausen „erholten“ wir uns bei kühlen Flüssigem und frohgestimmter Unterhaltung. Um Mitternacht bildeten wir nach der letzten Tanzserie eine abendliedsingende Abschlussrunde. Anneliese Schefe dankte uns allen „für die Teilnahme an unserem schönsten Fest des Jahres und dem *Duo Unikat* für die Musik.“ Die Festgäste haben es erlebt, wer nicht teilnehmen konnte, hat es versäumt: unser harmonisches Stiftungsfest, ein unserem Jubiläum würdiger Festabend!

Unserer 1. Vorsitzenden Anneliese Schefe, zugleich als Festausschuss ohne Stellvertretung tätig, sei für die Organisation und Gestaltung unseres stimmungsvollen 140. Stiftungsfestes herzlich gedankt. Es sei erwähnt und hinter die Kulissen geschaut: Die Vorbereitungen für das Fest beinhalten: Festsaalbuchung,

Abstimmungen für Musik, Menüauswahl, Programm, Fahrten, Telefonate, Gespräche, Erstellung der Einladungskarten – Dank hierfür an Willi Peterson – und ihren Versand, Annahme der Anmeldungen ... und ... und ... Etliches wurde im Vorstand – eigentlich für die Organisation insgesamt zuständig – abgestimmt, Vieles fiel in die Sommerpause ...

Zur uns eher unbekanntem „Kulisse“, hinter der unsere 1. Vorsitzende, unterstützt von ihrer Tochter Katharina und ihrem Schwiegersohn Markus Sellmann, zuvor, doch vor allem am Tage des Festes wirkte, gehört Vieles: Anfahren der maitimen Dekorationen und ihr Anbringen im Festsaal, nach dem Fest Abräumen, Nachhausebringen und Deponieren der Dekorationen – Abstimmen: Tischaufstellung, Tanzfläche, Begrüßungsgetränk, Stehtische, Garderobe – Mitbringen, Auslegen, „Überwachen“ und Mitnehmen des Gästebuches – Erstellen der Teilnehmerliste, Sitzordnung gemäß den Gästewünschen, vorheriges Fertigen und Auslegen der Tischkarten ... auch ... und ... Geschafft! Dank hierfür an die Mithelfer!

Ergänzend sei berichtet: Der Hamburger Hafen-Verein von 1872 e.V. erhielt Gratulationen zu seinem 140jährigen Bestehen! So ging vom Bürger- und Heimatverein Stellingen von 1882 e.V. ein Brief mit Glückwünschen zu unserem Jubiläum ein. Unser Mitglied Jürgen Gerber überbrachte uns Grüße und die Gratulation der 40 Mitglieder der Hafentrunde Hamburg. Herzlichen Dank!

Günther F. Brandt

Titanic – Vier Tage bis zur Unsterblichkeit

Vor nunmehr über 100 Jahren ging die *Titanic* unter und riss 1500 Menschen in den Tod. Sie war das größte und luxuriöseste Schiff ihrer Zeit. Der tragischen, zugleich faszinierenden Aura, die dieses Schiff umgibt, kann man sich nur schwer entziehen. Ihre Jungfernfahrt dauerte nur vier Tage, als sie am 14. April 1912 nachts um 23.40 Uhr mit einem Eisberg kollidierte und sank. In dieser kurzen Zeit wurde sie zum wohl berühmtesten Schiff der Menschheitsgeschichte.

„**Titanic - Vier Tage bis zur Unsterblichkeit**“ lautet denn auch der Titel, den **Eigel Wiese**, Schifffahrtsjournalist, Fotograf, Autor maritimer Bücher und uns von seinen früheren Lichtbildervorträgen bestens bekannt, seinem neuen Buch gab, das er in unserer **Mitgliederversammlung am 11. September 2012** in Wort und Bild vorstellte. Wir erlebten einen tief beeindruckenden Vortrag über das titanische Schiff, sein katastrophales Ende und seine heutigen Spuren.

Eigel Wiese berichtete zunächst von seinem Besuch „wo alles begann“: in der nordirischen Hauptstadt Belfast auf der Werft Harland & Wolff, vor 100 Jahren weltgrößter Schiffbauer mit 15000 Beschäftigten. Um für die britische Reederei White Star Line das legendäre Royal Mail Ship *Titanic* und zuvor die weitgehend baugleiche *Olympic* bauen zu können, wurde eine riesige Helgenanlage mit einem Krangerüst mit 256 Meter Länge, 45 Meter Breite und einer Arbeitshöhe von 30 Meter sowie ein monströses Trockendock, das heute noch erhalten ist, errichtet. Das ehemalige Verwaltungsgebäude der Werft ist noch immer gut erhalten; im ehemaligen Zeichensaal, in dem die Schiffspläne gezeichnet wurden, informiert eine Ausstellung über die RMS-*Titanic*, deren Dimensionen an der zehn Meter aufragenden Skulptur vom Bug sichtbar sind. Im intakten Pumpenhaus ist mittels Multimediatechnik der Weg des Schiffes vom Stapellauf bis zum Untergang zu verfolgen. Das Besucherzentrum zeigt zudem Nachbauten von Innenräumen der *Titanic*, so das große

Treppenhaus, Salons der Ersten Klasse und einen Bankettsaal als stilistisch passenden Rahmen für Veranstaltungen.

Weitere Spuren der *Titanic* finden sich, so Eigel Wiese, im Ulster Folk and Transport Museum in Holywood, einem Vorort von Belfast, in dem Zeitdokumente aus der Wertzeit sowie 500 vom gesunkenen Schiff geborgene Gegenstände und großflächige Touchscreens mit Plänen des Schiffes zu sehen sind. Zentraler Teil ist ein großes Modell des sinkenden Schiffes: wie der Bug langsam in die spiegelglatte See eintaucht. Die kleinen Figuren am Rande des Modells zeigen, wie die Menschen an Bord zwischen Erster, Zweiter und Dritter Klasse verteilt waren: farbig sind die Figuren der Überlebenden, grau diejenigen der Ertrunkenen und Erfrorenen. Die grauen Figuren überwiegen, besonders in der Dritten Klasse. Faszinierende Spuren der Schiffslegende *Titanic*!

Der größte Konkurrent der White Star Line war damals die Reederei Cunard, deren *Mauretania* gerade das Blaue Band für die schnellste Nordatlantikkpassage gewonnen hatte. Statt mit Geschwindigkeit zu übertrumpfen, wollte man das größte und luxuriöseste Schiff bauen, das die Welt je gesehen hatte: Im neuen Trockendock von Harland & Wolff wurde mit dem Bau der beiden Riesenschiffe *Olympic* und *Titanic* nebeneinander am 31. März 1909 begonnen. Man fertigte damals noch keine einzelnen Sektionen an, die später im Dock oder auf den Helgen zusammengesetzt wurden. Vielmehr nieteten Arbeiter die Spanten und Stahlplatten Stück für Stück zusammen: technisch innovativ mit pressluftgetriebenen Dampfhammern, die das Bautempo beschleunigten. Allein das Gewicht der drei Millionen Nieten betrug etwa 1250 Tonnen.

Im Frühjahr 1911 war die *Olympic* fertig ausgerüstet für die Jungfernfahrt – sie war bis 1935 in Dienst –, daneben wurde die *Titanic* für ihren Stapellauf am 31. Mai 1911 vorbereitet. Es war,

so Eigel Wiese, das größte jemals gebaute bewegliche Objekt, das dort zu Wasser gelassen wurde. Entsprechender Aufwand: Allein der Rumpf lastete mit einem Druck von sechs Tonnen pro Quadratmeter auf der Ablaufbahn. Deshalb waren 22 Tonnen Seife und Schmiermittel nötig, um die 200 Meter lange schräge Fläche, die sich zum River Logan hin neigte, in eine Rutschbahn zu verwandeln. Über 100 000 Menschen waren versammelt, um den Stapellauf der Ingenieurkunst zu erleben. Es dauerte nur 62 Sekunden, bis das weltgrößte Schiff vom Stapel gerauscht war.

Beeindruckend die gezeigten Bilder, die Schilderungen, die Dimensionen des Atlantikriesen: für die damalige Zeit unvorstellbar! Die Länge des elegant wirkenden Giganten betrug 269,68 Meter bei einer Breite von 28,19 Meter. Mit ihren neun Stahldecks erreichte die *Titanic* 53,33 Meter Höhe vom Kiel bis zum Oberrand der vier mächtigen Schornsteine, die sieben Meter Durchmesser hatten und 24,54 und 24,84 Meter hoch waren. Der vierte Schornstein wurde nur aus optischen Gründen installiert und diente als Abluftschacht für den Turbinenraum und die Hauptküche. Viele Gemälde zeigen aber, dass Rauch aus allen vier Schornsteinen quillt, der selbst bei manchen Fotos „hinzu-gefügt“ wurde.

Die beiden Kolben-Dampfmaschinen in Kombination mit einer Niederdruck-Dampfturbine mit 46000 PS konnten die mit 46328 Bruttoregister-tonnen = 21831 Nettoregister-tonnen vermessene *Titanic* mit ihren beiden 7,16 Meter messenden dreiblättrigen Außenpropellern und dem fünf Meter messenden vierblättrigen Mittelpropeller auf bis zu 25 Knoten beschleunigen. Bei einer Reisegeschwindigkeit von 21 Knoten konnten 5344 Tonnen Kohle gebunkert werden: für täglich 560 bis 580 Tonnen Verbrauch. Für 29 Heizkessel mussten von 167 Heizern 159 Feuerungen „gefüttert“ werden. Der Maschinenraum lieferte zudem Energie für Beleuchtung, Klima- und Kühlanlagen, Aufzüge, ein Telefonnetz mit 50 Anschlüssen, für eine Funkstation, 520 Kabinenheizungen, einen Turnsaal mit neuesten elektrischen Gymnastikgeräten, acht elektrische Lastkräne, die zusammen acht Tonnen heben konnten, für zahlreiche Pumpen, Motoren und Winschen sowie mehrere Küchen mit elektrischen Geräten, Herden und Kühlschränken.

Eine große gläserne Kuppel wölbte sich über dem Speisesaal Erster Klasse. Als besonderer Luxus galt ein Personenfahrstuhl sogar für die Zweite Klasse; es gab insgesamt neun Fahrstühle. Die Räume der Ersten Klasse boten viel Luxus, aber auch die Kabinen der Zweiten Klasse waren komfortabel. Als erstes Schiff jener Zeit hatte die *Titanic* einen Swimmingpool. Das Schiff war zugelassen für 3547 Personen, davon 905 in der Ersten Klasse, 564 in der Zweiten Klasse, 1134 in der Dritten Klasse sowie für 944 Besatzungsmitglieder.

Besonders modern für damals waren die automatischen Schotts: Der doppelwandige Rumpf war durch 15 stählerne Querschotts in 16 wasserdichte Abteilungen unterteilt. Sie konnten entweder alle gleichzeitig von der Brücke aus elektrisch geschlossen oder einzeln betätigt werden. Man ging davon aus, dass selbst nach dem Volllaufen von zwei Abteilungen das Schiff nicht sinken könne. So galt die *Titanic* fälschlich allenthalben als unsinkbar, wobei man das Wort „praktisch“ wegließ. Zu diesem Ruf hatte zuletzt Kapitän Edward J. Smith beigetragen, als er auf die Frage eines Reporters nach einer möglichen Schiffskatastrophe erklärte: „Der moderne Schiffbau ist darüber hinausgekommen.“ Eine Fehleinschätzung, der er zum Opfer fallen sollte.

16 Rettungsboote für jeweils 65 Personen und vier Notfaltboote, also 20 Boote waren vorhanden. Die bestehenden Vorschriften wurden somit exakt eingehalten, mit den vier Klappbooten wa-

ren sie sogar übererfüllt. Platz wäre für 36 Rettungsboote für jeweils 65 Personen gewesen. Ursprünglich waren sogar 64 Boote vorgesehen. Verhängnisvoll für die bevorstehende Katastrophe!

Nach ihrem Stapellauf wurde die *Titanic* in zehn Monaten am Ausrüstungskai und im Trockendock der Werft fertiggestellt. Das Schiff lief am 2. April zu einer nicht einmal ganztägigen Probefahrt aus, bei der Kursänderungen, Abdrehen nach Backbord und Steuerbord, ein Vollkreis, das Stoppen der Maschinen und die Vorfahrt bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten getestet wurden. Kapitän Edward J. Smith und die nautischen Offiziere waren auf der Brücke.

Am 4. April um Mitternacht erreichte der neue Gigant den Hafen von Southampton. Wegen seiner günstigen Lage an der britischen Westküste für Dampfschiffahrtlinien und der guten Hinterlandanbindungen nach London entwickelte sich die Stadt zu einem bedeutenden Hafen für den Seeverkehr Großbritanniens zu allen Kontinenten. Hier am Kai der White Star Line wurde die Innenausstattung vervollständigt: Malerarbeiten waren noch zu erledigen, Teppiche waren noch nicht verlegt und Möbel waren noch einzubauen.

Die Vorbereitungen zum Auslaufen zur mit Spannung erwarteten Jungfernfahrt des staunend bewunderten titanischen Schiffes von Southampton nach New York standen unter keinem guten Stern: Aufgrund des Grubenarbeiterstreiks vom 22. Februar bis 6. April herrschte Kohlenmangel, so dass im Hafen drangvolle Enge herrschte und Schiffe wegen Brennstoffmangels in zwei Reihen an die Pier gingen. Die White Star Line reagierte darauf, indem sie die *Oceanic* und die *Adriatic*, die ebenfalls Kurs auf New York nehmen sollten, zurückhielt, deren Kohlenvorräte auf die *Titanic* um lud und bereits gebunkerte Kohle von anderen Schiffen aufkaufte. Zudem wurden die Passagiere von den beiden Schiffen auf die *Titanic* umgebucht.

Problematisch war auch die Besetzung der *Titanic*. Von der *Olympic* wurde der Leitende Offizier auf die vergleichbar große *Titanic* abkommandiert, da derartig große Schiffe besondere Kenntnisse und Erfahrung verlangten. Damit stufte man den bisherigen Leitenden Offizier der *Titanic* zum Ersten Offizier herab – diese „Herabstufung“ zog sich weiter durch die Hierarchie der Nautiker: so wurde aus dem Ersten der Zweite Offizier. Die Offiziere mussten somit ihre Positionen und Aufgaben neu verteilen. Besonders die von kleineren Schiffen wie der *Oceanic* übernommenen Besatzungsmitglieder hatten anfangs Schwierigkeiten, sich auf der großen *Titanic* zurechtzufinden: So gab der viele Jahre zur See gefahrene Zweite Offizier später zu, er brauchte nach seiner Ankunft an Bord volle zwei Wochen, bis er wusste, wie er auf kürzestem Weg von einer Stelle des Schiffes zu einer anderen kommen konnte. Diese Eingewöhnungszeit hatten viele Besatzungsmitglieder nicht. Etliche der von kleineren Schiffen überstellten und angeheuerten Seeleute kamen erst am Morgen des Auslaufens der *Titanic* an Bord; sie hatten also keine Gelegenheit, sich mit dem Schiff und seinen Ausmaßen sowie ihren Aufgaben vertraut zu machen. Das blieb auch den Passagieren nicht verborgen: viele äußerten sich unzufrieden über die nach ihrer Ansicht komplett zusammengewürfelte Crew.

Am frühen Morgen des 10. April kamen die ersten Besatzungsmitglieder sowie Kapitän Smith an Bord; die Offiziere hatten bereits die Nacht auf dem Schiff verbracht. Nach dem Einschiffen der Passagiere und der Ladung hieß es am Mittag „Leinen los“ zur Jungfernfahrt unter dem Jubel der Menschen an Land und an Bord. Der erste Teil der Jungfernfahrt führte in vier Stunden 77 Seemeilen über den Ärmelkanal ins französische Cherbourg, damals einer der großen Auswanderer- und Passagierhäfen. Hier ankerte der Liner auf der Reede. Die Passagiere der Er-

sten und Zweiten Klasse wurden von dem eigens gebauten reedereieigenen Tender *Nomadic* an Bord gebracht: so einige der prominentesten Passagiere der *Titanic* wie John Jacob Astor, einer der reichsten Männer der Welt, und Benjamin Guggenheim, dessen Familie im Minengeschäft zu Reichtum kam. Mit dem zweiten Tender *Traffic* kamen die Passagiere der Dritten Klasse sowie Ladung an Bord. Den bei Harland & Wolff gebauten Tender *Nomadic* gibt es noch: er wurde 2006 nach Belfast geschleppt, liegt am Hamilton-Dock nahe den alten Werftanlagen und wird restauriert.

Am 12. April ging die *Titanic* vor dem Hafenbecken von Queenstown – mit der Unabhängigkeit Irlands 1922 erhielt die Stadt wieder ihren Namen Cobh – auf Reede, um auch hier Passagiere und Ladung per Tenderschiff aufzunehmen. An Bord befanden sich einschließlich Crew insgesamt 2201 bis 2235 Menschen. In der Ersten reisten 337, in der Zweiten Klasse 271 und in der Dritten Klasse 712 Passagiere: Engländer, Franzosen, Holländer, Italiener, auch viele Auswanderer: Iren, Polen, Kroaten, Armenier sowie Syrer und Menschen aus anderen Ländern des nahen Ostens. Es gibt widersprüchliche Zahlen über die Besatzung – in der Mannschaftsliste waren 892 Crewmitglieder aufgeführt – sowie vor allem bei den Reisenden. Eigel Wiese erklärt: Die Passagiere wurden in Listen erfasst, sobald sie an Bord kamen. Da es in Cherbourg und Queenstown (Cobh) noch Passagierwechsel gab, wurden die Zahlen zwar erfasst, doch die Listen sind mit dem Schiff untergegangen. Wie es in jener Zeit für Passagierschiffe üblich war, hatte die *Titanic* Ladung aufgenommen: Luxusfrachtgut Erster Klasse, 900 Tonnen Gepäck sowie als Postdampfer 3435 Postsäcke mit Briefen und Paketen.

Die Seetage zwei und drei auf dem Atlantik nach Verlassen von Queenstown vergingen ohne besondere überlieferte Ereignisse: die See war ruhig, der Wind kam aus Süd bis Südwest, es war kalt. Je weiter die *Titanic* nach Westen vorankam, desto stärker war die Gefahr von Begegnungen mit Eisbergen. Über Funk trafen am 12., 13. und auch am 14. April mehrere Eiswarnungen ein, denen Kapitän Smith keine besondere Beachtung schenkte, sollen ihn aber veranlasst haben, zehn Seemeilen südlich der in dieser Jahreszeit üblichen Schifffahrtsroute zu fahren.

Am 14. April um 23.30 Uhr befand sich das Schiff in ruhiger See und Windstille etwa 300 Seemeilen südöstlich von Neufundland. War der Himmel zuvor klar und wolkenlos, gewahrten die beiden Männer vom Ausguck im 50 Fuß hohen Krähenneest über dem Vordeck leichten aufkommenden Dunst. Erschwerend: sie hatten ständig durch den eiskalten Fahrtwind Tränen in den Augen und keine Ferngläser zur Verfügung und hätten – so Experten später – besser auf dem Vordeck gestanden. Plötzlich entdeckte einer der Männer einen Schatten steuerbord voraus. Er läutete die Warnglocke, griff zum Bordtelefon und meldete seine Beobachtung zur Kommandobrücke. Dann spürten die Männer um 23.40 Uhr einen leichten Aufprall und das Abdrehen nach Backbordseite. Der Sechste Offizier nahm die Meldung entgegen und gab sie an den Ersten Offizier weiter. Der sprang zum Maschinentelegrafen, befahl, die Maschinen volle Kraft zurückzufahren, und rief dem Rudergänger zu: „Hart Steuerbord!“ Dann griff er zu dem Hebel, mit dem die wasserdichten Schotts automatisch geschlossen wurden.

Die Passagiere merkten kaum etwas von der Kollision, viel dramatischer jedoch die Heizer tief im Rumpf: Einer der wenigen Überlebenden berichtete später, er habe den Zusammenstoß in seiner ganzen Heftigkeit gespürt: „Wir wurden aus unseren Kojen auf den Boden geschleudert. Es war ein hartes kratzendes Geräusch.“ Der Anfang der Katastrophe war so schleichend, dass ihn niemand bedrohlich fand und sich genötigt sah, alles daranzusetzen, sein Leben zu retten. Unter den Passagieren

glaubte zu diesem Zeitpunkt noch kaum jemand an eine Katastrophe. Es war eine sternklare Nacht mit ruhiger See, das Schiff lief während der ersten Zeit nach der Kollision nur langsam voll Wasser. So fühlten sie sich an Bord des Riesenschiffes sicherer als in den kleinen Nussschalen von Rettungsbooten.

Doch nach der Inspektion des Schiffes durch Kapitän Smith und den Chefkonstrukteur sprachen sie das Todesurteil über die *Titanic* und der Kapitän gab um 0.23 Uhr Anweisung, die Boote klar zu machen und die Passagiere zu alarmieren, selbstverständlich nur als Vorsichtsmaßnahme, niemand sei ernsthaft in Gefahr. Aber er wusste zu diesem Zeitpunkt genau, was geschehen würde und dass es für die 2201 bzw. 2235 Menschen an Bord nur 1178 Plätze in den Rettungsbooten gab. Doch das Schiff neigte sich sehr langsam, aber unaufhaltsam mit dem Bug voran dem Wasserspiegel zu.

Keine Alarmglocke schrillte, keine Lautsprecherdurchsage erfolgte, eine solche Anlage war nicht vorhanden. Stattdessen gingen Stewards von Kabine zu Kabine, weckten die Passagiere und befahlen ihnen, Schwimmwesten anzuziehen und auf das Bootsdeck zu gehen. Waren die Passagiere der Ersten und der Zweiten Klasse noch nicht allzu beunruhigt, irrten die Passagiere der Dritten Klasse durch die Gänge, manche von ihnen verstanden nicht, was die Stewards ihnen erzählten oder was auf Schildern geschrieben stand. Später vor dem New Yorker Untersuchungsausschuss sagte der Zweite Offizier aus, es seien bei der Besetzung der Boote keine Unterschiede zwischen den Klassen gemacht worden. Statistisch gesehen haben von den männlichen Passagieren der Dritten Klasse 75 überlebt, aber von den vier Milliardären kein Einziger.

Obwohl die Offiziere wussten, dass zu wenige Rettungsboote vorhanden waren, waren die ersten abgefierten nicht bis auf den letzten Platz besetzt. In der Aufregung hat niemand genaue Listen geführt, bei den angegebenen Zahlen handelt es sich nur um Schätzungen. Demnach sollen im ersten Boot Nr. 7, das um 0.45 Uhr zu Wasser gelassen wurde, nur 19 Menschen gesessen haben. Auch lag es daran, dass viele Frauen gar nicht in ein Boot steigen wollten. Offiziere befürchteten zudem, voll besetzte Boote könnten beim Abfiern in der Mitte auseinanderbrechen. Die Werft hatte zwar Belastungsproben durchgeführt, doch die Offiziere wussten nichts davon. In einigen Fällen hatten Männer neben ihren Frauen in nicht ganz gefüllten Booten Platz genommen, wurden jedoch teilweise zum Aussteigen aufgefordert. Der Zweite Offizier auf der Backbordseite ließ auf keinen Fall Männer einsteigen, selbst wenn damit ein nicht einmal halb volles Boot gefiert wurde, weil keine weitere Frau bereit war, die *Titanic* zu verlassen. Auf der Steuerbordseite hingegen, wo der Erste Offizier Aufsicht führte, hatten Männer, sogar viele Besatzungsmitglieder, eine bessere Chance, in ein Boot zu gelangen. Insgesamt wurden auf der Steuerbordseite mehr Menschen gerettet als auf der Backbordseite.

Gegen 1.15 Uhr erreichte der Wasserspiegel den Schriftzug *Titanic* am Bug. Erst zu diesem Zeitpunkt wurden die verbliebenen Rettungsboote voll besetzt. Als sich die Propeller aus dem Wasser hoben, waren wohl noch 1500 Menschen an Bord. Um 2.20 Uhr sank der Gigant, dessen Lichter zwei Minuten zuvor erloschen, mit dem Bug voran im Wasser.

Dramatisch: Lediglich halbvolle Rettungsboote trieben in Sichtweite der Untergangsstelle, an der Hunderte von Menschen im eiskalten Wasser schwammen, um Hilfe schrien, den sicheren Tod als Folge von Unterkühlung vor Augen. Doch die Boote kehrten nicht zurück, um den Verzweifelten zu helfen. Man hatte Angst um das eigenes Leben. So schlug ein Boot um, als sich im Wasser Treibende von allen Seiten anklammerten. Ein

Clappboot trieb kieloben, auf das sich Einige, so ein Funker, zu retten versuchten. In anderen Booten gab es Streit, ob man zurückrudern sollte oder nicht. In mehreren Booten saßen Besatzungsmitglieder, die behauptet hatten, sie könnten rudern, aber tatsächlich darin keine Erfahrung hatten.

Zuvor, kurz nach Mitternacht forderte Kapitän Smith die beiden Funker auf, Notrufe zu senden. Am 15. April um 0.15 Uhr funkten sie Notrufe nach der 1904 eingeführten Buchstabenfolge CQD, ab 0.45 Uhr das neue Signal SOS: drei kurz, drei lang, drei kurz, auf der Internationalen Funkkonferenz am 3. Oktober 1906 in Berlin als internationalen Notruf festgelegt und nach Bestätigung durch alle seefahrenden Nationen am 1. Juli 1908 offiziell eingeführt. Es sind zu dieser Zeit 70 Funkein- und -ausgänge nachgewiesen. Man kann von einer höheren Anzahl von versuchten Hilferufen ausgehen, zumal in jener Nacht 36 Schiffe im Nordatlantik unterwegs waren. Die *Baltic* und die *Olympic* waren die ersten, die den SOS-Hilferuf empfangen.

In besonders engem Kontakt stand man mit der RMS *Carpathia*, Atlantikliner der Cunard Line, die bereits mit Volldampf auf die *Titanic* zulief, und die als letzte SOS-Signale von der *Titanic* um 1.45 Uhr empfing: „Maschinenraum bis zu den Kesseln unter Wasser.“ Kapitän Rostron schonte sein Schiff nicht: statt der gewöhnlichen Höchstgeschwindigkeit von 14,5 Knoten lief es fast 17,5 Knoten. Die Passagiere wurden gebeten, in den Kabinen zu bleiben, da alle Decks, Durchgänge und öffentlichen Räume Überlebende aufnehmen sollten. Auch vor der *Carpathia* tauchten immer wieder Eisberge auf, so dass sie mehrfach ihren Kurs ändern musste. Um 3.35 Uhr hatte die *Carpathia* eine Position erreicht, von der aus sie die *Titanic* hätte sehen können, wäre sie nicht gesunken. Um 4.00 Uhr stoppten die Maschinen, um in der Dunkelheit zu vermeiden, mit Rettungsbooten zu kollidieren.

Die ersten Havarierten sichteten die Signalraketen der *Carpathia* um 3.30 Uhr. Als erstes Boot erreichte Nr. 2 die *Carpathia*. So erfuhr Kapitän Rostron, dass die *Titanic* gesunken war und dass nur die Menschen zu retten waren, die in den Booten saßen. Je nachdem, in welche Richtung die Rettungsboote gerudert waren, mussten die Überlebenden zwischen zwei und sechs Stunden ausharren, ehe sie entdeckt wurden und an Bord ge-

nommen werden konnten. Als die *Carpathia* am 17. April abends New York erreichte, hatte sie 675 Überlebende, darunter 216 Besatzungsmitglieder, an Bord.

Eigel Wiese berichtete, dass er bei seinen Recherchen zum *Titanic*-Untergang in der Bibliothek des Internationalen Maritimen Museums in Hamburg auf Publikationen aus der Zeit kurz nach dem Untergang stieß, die zeigen, wie die Zeitgenossen auf die Katastrophe reagierten. Lange Zeit hatten diese Dokumente im Verborgenen gelegen und wurden jetzt erstmals nach 100 Jahren veröffentlicht. Besonders interessant: die Dokumentation des Untersuchungskomitees, das ab 18. April 1912 im New Yorker Waldorf-Astoria-Hotel tagte, mit „peinlichen Fragen an die Überlebenden und dem Kampf um Entschädigungen“. Bereits 1998 trug er Texte zur Hamburger *Titanic*-Ausstellung bei.

Unsere 1. Vorsitzende Anneliese Scheffe dankte Eigel Wiese dafür, dass „wir wieder einen informativen, sehens- und wissenswerten Vortrag erlebt haben. Ich – und ich glaube: wir alle – haben Vieles erfahren, das wir so nicht wussten. Sicherlich werden diesem weitere Lichtbildervorträge von Eigel Wiese folgen, über die wir uns freuen würden.“

Wer den eindrucksvollen Abend versäumen musste, wer die gezeigten und dazu viele weitere historische und aktuelle Abbildungen ansehen, das Gehörte nachlesen oder sich ausführlicher über den Mythos *Titanic* informieren möchte, dem sei das Buch des kenntnisreichen Schiffsjournalisten Eigel Wiese über das titanische Schiff empfohlen. Über die *Titanic* wurde zwar schon viel geschrieben, doch dieses Buch ist eines, wie es bislang noch keines gab. Er erörtert, warum gerade die *Titanic* zu diesem Mythos wurde, worüber er mit Philosophen und Historikern sprach. Der Autor findet Antworten auf 100 Fragen um die *Titanic*, die so noch nicht gestellt wurden, und zeigt heutige Spuren der *Titanic*. Faszinierend: ein am Buch fixiertes Lesezeichen, dem damaligen Mützenband der *Titanic*-Matrosen nachempfunden.

Günther F. Brandt

Eigel Wiese: „*Titanic – Vier Tage bis zur Unsterblichkeit*“, 184 Seiten, 25x35 cm, zahlr. s/w und Farb-Abbildungen, Koehlers

Der Hafen von Agadir, Marokko

Im Hamburger Hafen-Verein will man auch erfahren, wie es in anderen Häfen der Welt zugeht. So zeigte unser Mitglied **Kapitän Helmut Stradt** in unserer gut besuchten **Mitgliederversammlung am 9. Oktober 2012** einen informativen Lichtbildervortrag über **Agadir, die marokkanische Fischerei- und Hafenstadt am Atlantik**. Seine Schilderungen sind immer sehr lebendig und praxisnah und so war es für alle Zuhörer ein interessanter, nachdenklicher Vortrag. Kapitän Stradt berichtete mit Dias über seine Erlebnisse im Fischereihafen von Agadir, die er für Sie in seinem Beitrag zusammengefasst hat:

Bis vor etwa zehn Jahren hat man auf den Neufundlandbänken vor der kanadischen Küste zigtausende Tonnen von Kabeljau

gefischt. Nun ist der Kabeljau weg, die Fischbestände sind so dezimiert, dass es sich nicht mehr lohnt, mit großen Fischdampfern diesen weiten Weg zu fahren. So liegen heute im Hafen von Agadir an die 300 teils noch moderne große Heckfänger und rosten still vor sich hin. Ein trauriger Anblick. Eines der Schiffe ist schon durchgerostet und an der Kai untergegangen. Seit mehr als sechs Jahren liegt es dort und nur das Radargerät und der Mastkorb schauen aus dem trüben Hafenwasser.

An einem Stück der Kaimauer landen die Küstenfischer ihre Fänge an und verkaufen sie direkt von Bord, immer eimerweise, Gefäß ist mitzubringen. Da herrscht Leben. Es sind fast nur Sardinen, die da angeboten werden, und die Zahl der Käufer ist unübersehbar. Viele der Käufer machen gleich am Kai ihre erworbenen Fische „tafelfertig“. Kopf und Innereien bleiben am Kai liegen. Da klaren die Möwen nach Feierabend auf. Das Marktgeschrei der Matrosen, das Stimmengewirr der Käufer, die Schreie der Möwen erzeugen eine einmalige Atmosphäre. Dazu der alles überdeckende Fischgeruch. Das alles ließ sich mit Bildern nicht überbringen. Die größte Sehenswürdigkeit war ein Fischhändler aus der Stadt, der mit vier vollen Fischkisten auf dem Gepäckträger seines Mopeds stadteinwärts fuhr, um dort den Fisch zu verkaufen.



FRED MEYER
seit über 150 Jahren
Bestattungs-Institut „St. Anskar“
Erd-, See- und Feuerbestattung · Überführung
Hamburg-Neustadt
Tel. (040) 35 26 84
Mitglied im Hamburger Hafenverein

BESTATTER
VOM HANDWERK GEPRÜFT

Danach sahen wir noch beeindruckende Bilder vom Leben und Treiben im Souk der Stadt. Das ist der Basar. Er ist etwa ein Quadratkilometer groß und von einer hohen Mauer umgeben. So braucht nicht jeder Händler seinen Stand nachts zu bewachen. In Erinnerung wird den Zuschauern ein Bild von einer

„Schlachtereier“ bleiben. Das frische Fleisch war von schwarzen Fliegen besetzt und der Ladenbesitzer verscheuchte sie immer, wenn ein Kunde an seinen Stand kam. Andere Länder, andere Sitten, der Vortrag fand Gefallen.

Helmut Stradt

Seenotrettung

Am 2. Juni 2012 hat der Hafen-Verein eine Ausfahrt nach Bremen gemacht und dort u.a. auch die Zentrale der DGzRS besichtigt. In die Seenotleitzentrale im gleichen Gebäude sind wir zwar nicht gekommen, aber es war eine interessante Führung, über die wir in DER HAFEN Nr. 3 berichteten. Um mein bis dahin vorhandenes Halbwissen zu vertiefen, habe ich mich später mit einem Mitarbeiter der Seenotleitzentrale lange unterhalten. Seenotrettung: wie läuft das heute eigentlich ab?

Früher gab es Küstenfunkstellen und Funker an Bord. Gibt es heute nicht mehr! Notrufe mussten per Funktelefonie, UKW, Grenzwellen oder Morsetaste abgesetzt werden. Heute stehen an der ganzen deutschen Küste UKW-Relais-Stationen. Wenn dort Schiffe sich innerhalb der UKW-Reichweite befinden, können sie über die Bordanlage einen Notruf absetzen, der dann nach Bremen durchgeschaltet wird. Von dort werden die notwendigen Maßnahmen eingeleitet. Das betrifft zumeist die Sportschiffahrt und kleine Küstenfahrt.

Alle großen Schiffe müssen mit automatischen Alarmsendern ausgerüstet sein, die über Satelliten eine Station an Land er-

reichen. Das bekannteste ist das amerikanische INMARSAT-System. In einfachen Worten funktioniert es so: In Äquatornähe stehen vier Satelliten in ca. 350 km Höhe über der Erde. An Bord des Schiffes muss auch eine INMARSAT-Alarmanlage sein. Bei Gefahr braucht man auf der Brücke nur auf einen Alarmknopf zu drücken und alle schiffsbezogenen Daten inklusive Standort gelangen auf dem Funkwege zum Satelliten und von dort zurück zur Erde. Auch alle Flugzeuge und Militärfahrzeuge sind dem System angeschlossen. In Toulouse und in München wird dann „vorsortiert“, was das ist, und dann wird von dort die Seenotleitzentrale alarmiert, in deren Bereich der Unglücksfall liegt. Die wiederum alarmiert die nächstgelegene Rettungsstation. Wenn das Schiff untergehen sollte, schwimmt eine Funkboje auf, die, gespeichert mit allen Daten, weiterhin die Notmeldungen abgibt.

Es gibt außer INMARSAT noch andere Anbieter. Die Bundesrepublik Deutschland entwickelt noch das System GALILEO. Das ist aber noch nicht einsatzbereit. Viel mehr darüber in Internet unter INMARSAT.

Helmut Stradt

Zentralausschuss: Neustart mit neuem Präsidium

Der ZA = Zentralausschuss Hamburgischer Bürgervereine von 1886 r.V. ist der Verbund der Bürger-, Heimat- und Kommunalvereine, der die Mehrzahl der Hamburger Bürgervereine mit rund 30.000 Mitgliedern vereint. Seit 30. Juni 2008 ist, wie Sie wissen, der Hamburger Hafenverein von 1872 e.V. Mitglied im ZA. Zudem gehören dem ZA fördernde Vereine wie der Grundeigentümer-Verband Hamburg, der Bund der Steuerzahler Hamburg und die Hamburger Volksbühne an.

Am 20. August 2012 hat eine Abgeordnetenversammlung des ZA endlich die Grundlage für einen Neustart geschaffen. Der bisherige Präses Weidmann hatte monatelang mit vorgeschobenen formalen Gründen und Nicht-Herausgabe von Unterlagen versucht, eine Versammlung mit Wahlen zum Präsidium zu verhindern. Deshalb hat das Amtsgericht Hamburg gemäß Amtsenthaltungsverfahren gegen Präses Weidmann Torsten Flomm vom Grundeigentümer-Verband am 5. Juli 2012 zum Notvorstand bestellt. So konnte unter seiner Leitung endlich eine Abgeordnetenversammlung einberufen und durchgeführt werden. Die Anwesenheit von 111 stimmberechtigten Abgeordneten verdeutlicht den dringenden Wunsch bei den Mitgliedsvereinen nach einem geordneten Neustart. An dieser Versammlung nahmen vom Hamburger Hafen-Verein teil: die 1. Vorsitzende Anneliese Schefe, Gerhard Brecht, Irenäus Kraenz und, bevollmächtigt von Heike Rüdus, Franz Stobbe.

Gemäß Vorschlagsliste wurden gewählt:

Präses:

Dr. Herlind Gundelach, Bürgerverein Wilhelmsburg

1. Vizepräses:

Thomas Kulemann, Bund der Steuerzahler Hamburg

2. Vizepräses:

Timm Steffen, Hamburger Volksbühne

Schatzmeister:

Christa Timmermann, Bergedorfer Bürgerverein

Stellv. Schatzmeister:

Renate Weidner, Bahrenfelder Bürgerverein

Schriftführer:

Gerd Imholz, Eidelstedter Bürgerverein

Stellv. Schriftführer:

Klaus Schlaffer, BV vor dem Dammtor/Pöseldorf

In fast allen Fällen wurden die vorgeschlagenen Kandidaten bei 10 Nein-Stimmen in geheimer Wahl, souverän geleitet von Torsten Flomm, gewählt. Der neue ZA-Vorstand nimmt „bei Null“ seine schwierige Arbeit auf. Präses Dr. Herlind Gundelach kündigte in ihrer abschließenden Rede an, dass sie zusammen mit den übrigen Präsidiumsmitgliedern im Interesse der Reputation des Zentralausschusses zeitnah folgende Aufgaben in Angriff nehmen wird:

- Termin der nächsten Versammlung
- Einrichtung einer Satzungskommission
- Einrichtung einer Programmkommission
- Einrichtung einer Geschäftsstelle
- Erstellung eines Haushaltsplanes
- Ermittlung der Höhe des Mitgliedsbeitrages
- Nach-/Neuwahlen der Rechnungsprüfer bzw. Hauptauschussmitglieder

Präses Dr. Herlind Gundelach: Der Zentralausschuss muss wieder zu einem Sprachrohr für die gemeinsame Sache werden, ohne in die individuellen Belange der Mitgliedsvereine hineinreden zu wollen.

Die konstituierende Sitzung des neuen Präsidiums fand am 24. September 2012 statt.

Günther F. Brandt

Elbquerung zählt (man) nicht

Man erinnere sich: Vor einigen Wochen wurden in den Medien lebhaft diskutiert, vorgeschlagen und verworfen: Änderungen, Erweiterungen, Neuerungen im Hafen-Linienverkehr, betrieben von Plättseisen genannten Schiffen der HADAG. Manches Sinnvolle ist mehr, zumeist aber weniger in den neuen Fahrplan, Kapitel Hafenfähren, eingeflossen, worauf hier nicht eingegangen werden soll. Doch wie der sinnvolle Vorschlag einer Elbquerung am Wochenende zwischen den Landungsbrücken und Steinwerder mittels Bügeleisen-Linie 75 von der HADAG fragwürdigst abgebügelt wurde, möge der Leserbrief an das *Hamburger Abendblatt* von **Silke Frakstein** dokumentieren:

„... sollte die HADAG auch die Linie 75 Landungsbrücken - Steinwerder in die Planung mit einbeziehen. Diese Linie fährt am Wochenende nicht. Die einzige Verbindung auf die andere Seite ist der Shuttle vom König der Löwen. Für die Besucher, aber nicht für normale Fahrgäste.

Meine Anfrage für diesen Linienverkehr am Wochenende bei der HADAG wurde mit der Begründung ‚Wir haben eine Zählung vorgenommen, mit negativem Erfolg‘ abgewiesen. Was wurde hier gezählt? Fahrgäste wohl nicht. Denn die konnten ja gar nicht fahren!“

Diesem zwar bereits auf den 21. September 2012 datierten, leider nicht veröffentlichten, doch zeitlosen Dokument einer Fahrgastabfertigung sei hinzugefügt: Eine wertvolle Chance wurde vertan, Einheimischen wie Touristen eine attraktive bequeme Elbquerung zu bieten, um gerade auch an Wochenenden von Steinwerder aus den herrlichem Panoramablick auf die Stadtsilhouette mit den Wahrzeichen *Michel* und Museumsschiffen *Rickmer Rickmers* und *Cap San Diego* genießen zu können! Gut, Alter Elbtunnel geht auch! Oder gar die vielbesponnene Seilbahn... ?

Günther F. Brandt

Wenig op'n Teller over'n Barg op de Reken

Dor wullt du di mol wat besönners Godes doon un geihst nich no'n Griechen oder no'n Pizzabäcker as sünst, sönnern in so'n beten nobligeres Lokol. Wenn du rinkümmst, geht dat al los. All'ns is so vörnehm, dat du blots noch flüsters, hensetten woneem du wullt, is ok nich, du warrst hensett. Wenn du Glück hest achter in de Eck. Is di ganz recht, wiel di denn nich jeder op'n Teller kieken kann, wenn du wat verkeert mookst. Denn kümmt de Bedenung, antrocken, as wenn he to Hochtied will, mit Frack un so. Drückt di 'n grotes, leddernes Book in de Hand, dorbi mookt he 'n Gesicht, as wenn he di 'n gewaltigen Gefall'n deit. Du fangst dat blödern an, üm di mang all den exotischen Kroom wat uttosöken. Wat dat all is, dat weet de Düvel! Du sehnst di in een vun de Lokols, wo op de Kort steiht: „Rindsroulade mit feinen Petersilienkartoffeln“. Di flimmert dat vör de Ogen: Champagner Sorbet à la Cream oder à la Chateau oder à la dit oder à la dat. Denn gifft dat Framboise Royal, dazu Cordon Bleu. Chateau Bryan, Sauce Amoriak. To dat Ganze Neuf Chateau du Pap oder Côte du Roussillon un achteran Amusé Gueule oder Panache le Cauard.

Ik will all mit 'n Finger wiesen, wiel ik nich weet, wie man all de Noom's utsnackt, over denn entdeck ik, dat dat all nummereert is. Een Glück, bruuk ik blots de Nummer to seggen. Endlich haut he af. Intwischen kümmt noch 'n höheres Tier, mit 'n noch vörnehmeres Gesicht, de sik noch mehr aftiert un froogt, ob du tofreden büst. Natürlich bestellst du 'n Aperitif, as du Cognac seggst, schütt he richtig tosoom un mookt 'n Fliep, as wenn he

sik 'n Tehn utbeten hett. Irgendwie dämmert di dat mit 'n mol, dat man den Cognac achteran dringt un vörher Martini oder so-wat! Nu is to loot.

Endlich geht dat los! Dat sogenannte Hodövre kümmt op'n Teller, meist so groot as 'n Möhlsteen un dor is denn in de Mitt' wat op, wo du bannich oppassen muss, dat du dat nich mit eenmol versluckst. So geht dat dörch bit to'n letzten Gang, dien Hunger warrt ümmer vergrellter un du överleggst, ob du noher noch no'n Griechen oder in de Pizzeria gohn sallst. Notfalls no Mac Donald, dat is ümmer noch beter as gor nix.

De Reken schufft he di in 'n Leddermapp op'n Teller to. Du sleist dat Book ganz vörsichtig op un schüttst tosoom. Nu stimmt de Snack: wenig op'n Teller over'n Barg op de Reken!

Günter Timm

„Wo die Nordseewellen ...“

Diese Küstenhymne ist das einzige Volkslied, das noch bekannt ist und von allen gesungen wird. Wo es nicht die „Nordseewellen“ sind, da werden die „Ostseewellen“ besungen. Wer besingt heute noch die „Lüneburger Heide“ oder „Am Brunnen vor dem Tore“? Bekannt geworden ist dieses Lied, weil alle Shantychöre es mit in ihrem Programm haben. So singen bei jedem Shantifest alle Zuhörer begeistert mit: „Wo die Nordseewellen ...“.

Wer hat denn dieses Lied einmal verfasst? Es war Martha Müller Grählert. Im Jahre 1876 in Barth in Vorpommern geboren, erscheint von ihr 1907, als sie als Journalistin in Berlin tätig war, ein Gedichtband „Mine Heimat“. Dann, 1911, wandert sie mit ihrem Ehemann nach Japan aus und kommt, vom Heimweh getrieben, auf abenteuerliche Weise 1915 nach Berlin zurück.

Da stellte sie dann fest, dass ihre „Ostseewellen“ von allen Menschen besungen wurden. Der Komponist Simon Krannig hat es vertont und Martha lebte wieder auf Zingst. Sie hatte große finanzielle Sorgen und kämpfte, aber vergeblich, um ihr Urheberrecht. Sie starb völlig verarmt in einem Altersheim auf Zingst und die Beisetzung wurde von der Gemeinde finanziert.

Helmut Stradt

So stand es in der Zeitung:

Auf der „Queen Mary 2“ werden täglich 11 000 Portionen inklusive Teatime verzehrt. Das Ganze bei rund 2000 Passagieren und 600 Besatzungsmitgliedern. Auf einer Kreuzfahrt von 14 Tagen werden dann 13 500 kg Rindfleisch, 12 000 Fisch und 62000 Eier verzehrt. Hat der Chefkoch gesag!! (HA 16.7.2012). Das sind *pro Tag und Person*: 344 Gramm Rindfleisch, 306 Gramm Fisch und 1,58 Ei! Gute Reise!

H. Stradt

