

143 Jahre

Hamburger Hafen-Verein von 1872 e.V.

DER HAFEN

Zeitschrift des Hamburger Hafen-Vereins von 1872

JAHRGANG 143 • HEFT 1 • 1. Halbjahr 2015 • VERLAGSORT HAMBURG



FOTO: GERHARD HAHN

Mit gefesselten Händen, doch stolz und noch erhobenen Hauptes und den Blick auf die Speicherstadt gerichtet: das Denkmal des Seeräubers Claus Störtebeker, der am 21. Oktober 1401 auf dem Grasbrook enthauptet wurde. Die von Hansjörg Wagner geschaffene Bronzestatue wurde 1982 auf private Initiative am Brooktor aufgestellt.

Foto: Gerhard Hahn

SeniorengGeburtstage

- | | | |
|--------|---------------------|----------|
| 6. 1. | Herr Fred Meyer | 85 Jahre |
| 16. 2. | Frau Helga Eckardt | 87 Jahre |
| 28. 2. | Herr Ernst Ahlf | 81 Jahre |
| 16. 4. | Herr Helmut Stradt | 80 Jahre |
| 5. 5. | Herr Karl Frommhold | 85 Jahre |
| 9. 5. | Frau Ingrid Timm | 80 Jahre |
| 20. 5. | Frau Erika Gnaase | 91 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

Durch den Tod verloren wir

Herrn Max R. Auerbach im 78. Lebensjahr

Wir werden dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

www.seenotretter.de



Für Ihren Terminkalender 2015

Mitgliederversammlungen

Dienstag, 13. 1. 2015, 19.00 Uhr
Dienstag, 10. 2. 2015, 19.00 Uhr
Dienstag, 10. 3. 2015, 19.00 Uhr
Dienstag, 14. 4. 2015, 19.00 Uhr
Dienstag, 12. 5. 2015, 19.00 Uhr

Jahreshauptversammlung

Dienstag, 8. 9. 2015, 19.00 Uhr
Dienstag, 13. 10. 2015, 19.00 Uhr
Dienstag, 10. 11. 2015, 19.00 Uhr

Reise, Tagesfahrt, Veranstaltungen

Sonnabend, 14. 2. 2015	Theaternachmittag
Sonntag, 29. 3. 2015	Theaternachmittag
Donnerstag, 16. 4. bis	Frühjahrsreise nach
Montag, 20. 4. 2015	London
Sonnabend, 9. 5. 2015	Tagesfahrt nach Bremen
Sonntag, 17. 5. 2015	Theaternachmittag
Sonnabend, 11. 7. 2015	Theaternachmittag
Sonntag, 22. 11. 2015	Gedenkfeier am Mahnmahl
	Madonna der Seefahrt
Sonnabend, 28. 11. 2015	Jahresabschlussfeier

Änderungen vorbehalten!

Vorstand und Ausschüsse

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

Heike Rudius, 1. Schatzmeisterin

Stellinger Chaussee 22e, 22529 Hamburg, Telefon 589 25 43

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,
IBAN: DE37200505501280133974 BIC: HASPDEHHXXX

Anzeigen: 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

am Dienstag, 13. Januar 2015, um 19.00 Uhr im
HOTEL BASELER HOF, RAUM BASEL, Esplanade 11, 20354 Hamburg

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. **Herr Günter Timm - uns vun sien Vödräg in de letzten Johr'n jo all lang good bekannt - kümmt wedder un vertellt un leest uns sien vergnöögliche plattdüütsche Geschichten un Döntjes vör un langt dorbi in't pralle Leven. Wi warrn uns wedder düchtig högen!**
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, 10. Februar 2015, um 19.00 Uhr im
HOTEL BASELER HOF, RAUM BASEL, Esplanade 11, 20354 Hamburg

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. **Herr Reiner Rump, uns von seinen früheren Vorträgen bekannt, führt uns in seinem Lichtbildervortrag auf eine „Wanderung an der Alten Salzstraße zwischen Lüneburg und Lübeck“. - 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, 10. März 2015, um 19.00 Uhr im
HOTEL BASELER HOF, RAUM BASEL, Esplanade 11, 20354 Hamburg

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. **Herr Eigel Wiese, uns von seinen früheren Vorträgen bekannt, stellt sein neues Buch „Legendäre Schiffswracks - Von der Arche Noah bis zur Titanic“ vor. - 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, 14. April 2015, um 19.00 Uhr im
HOTEL BASELER HOF, RAUM BASEL, Esplanade 11, 20354 Hamburg

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. **Unser 2. Vorsitzender Herr Kapitän Irenäus Kraenz hält einen Vortrag über das „Internationale Maritime Museum Hamburg“: interessant und als Anregung, die „Tamm-Sammlung“ in der Hafen-City einmal zu besuchen. - 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

Jahreshauptversammlung

am Dienstag, 12. Mai 2015, um 19.00 Uhr
im HOTEL BASELER HOF, RAUM BASEL, Esplanade 11, 20354 Hamburg

Tagesordnung

Begrüßung - Mitteilungen des Vorstandes - Jahresberichte des Vorstandes, der Schatzmeisterin, der Revisoren - Entlastung des Vorstandes - Neuwahl des Vorstandes - Neuwahl der Revisoren und der Ausschüsse - Beitragsfestsetzung für 2016 (§ 5 der Satzung)

Wahlvorschlag für die Jahreshauptversammlung am 12. Mai 2015:

2. Vorsitzender:

Herr Irenäus Kraenz

2. Schriftführer:

Herr Günter Husstedt

2. Beisitzer:

Herr Willi Peterson

Revisoren:

Herr Andreas Höhne

Herr Klaus Schliebe

Ausschuss für Hafen und Madonna:

Herr Helmut Stradt

Sozial- und Betreuungsausschuss:

Frau Heike Rudius

Festausschuss:

der Vorstand

Presseauschuss:

Herr Günther F. Brandt

Reiseauschuss:

Frau Anneliese Schefe

Ausschuss für Tagesfahrten:

Herr Günter Husstedt

Ausschuss für Theaterbesuche:

Frau Heike Rudius

Abgeordnete zum Zentralausschuss:

Frau Anneliese Schefe - kraft Amt,

Frau Heike Rudius, Herr Irenäus Kraenz,

Herr Franz Stobbe

Wir bitten die Mitglieder, die Interesse an einer Mitarbeit im Vorstand und / oder in den Ausschüssen haben, sich mit dem Vorstand in Verbindung zu setzen. Wahlvorschläge und Anträge müssen laut Satzung drei Tage vor der Jahreshauptversammlung dem Vorstand schriftlich eingereicht werden.

Der Vorstand

Tagesfahrt nach Bremen

am Sonnabend, 9. Mai 2015

Treffpunkt im Hamburger Hauptbahnhof, Eingang Spitalerstraße, links beim Blumen-/Buch-Zeitungsladen um **7.30 Uhr** spätestens: wegen Ticket-Kauf.

Abfahrt Hauptbahnhof 8.15 Uhr von Gleis 13 mit Metronom.

Ankunft Bremen Hbf: 9.24 Uhr, **Empfang am Gleis von Familie Kraenz**. Fahrt mit der Straßenbahn zur **historischen Innenstadt** bis zur 3. Haltestelle: Domsheide. **Rundgang:** Dom mit Bleikeller, Markt mit Roland, Rathaus, Schütting, Bremer Stadtmusikanten, Baumwollbörse sowie Böttcherstraße. Alles im engen Umkreis: kurze Fußwege. Einkehr zum Mittagessen am Markt.

Fahrt mit Straßenbahn und Bus zur **botanika**, den interessanten Gewächshäusern im Rhododendronpark. Fußweg 500 Meter. Verweildauer: 2 - 3 Stunden. Kaffee und Kuchen im Café nebenan.

Rückfahrt zum Bremer Hbf mit Bus und Straßenbahn, Fußweg 500 Meter. Fahrt Bremen - Hamburg mit Metronom (auf 00+33). Betreuung / Führung von/bis Bremen Hbf von Familie Kraenz.

Kosten: Niedersachsen-Ticket für 5 Personen = 38 Euro = pro Person 7,50 Euro. Enthalten: Hin- und Rückfahrt, alle Straßenbahn- und Busfahrten. Gruppentickets botanika (ab 15 Pers.) für Rentner 4,50 Euro. Eintritt Dom-Museum und Bleikeller, auf Wunsch anfragen. Mittag und Kaffee und Kuchen: individuell.

Wir bitten um verbindliche Anmeldung in unseren Mitgliederversammlungen oder **telefonisch bis 4. Mai 2015 bei Herrn Günter Husstedt, Tel. 6080 598.**

Irenäus Kraenz

Theaternachmittage

Am Sonnabend, 14. Februar 2015, Beginn 15.30 Uhr,

sehen wir im **Ernst Deutsch Theater: „Gift. Eine Ehegeschichte“ von Lot Vekemans.** In einem Brief wird angekündigt, dass 200 Gräber umgebettet werden müssen, weil der Boden mit Gift kontaminiert ist. Eine Frau und ein Mann treffen sich nach 10 Jahren zum ersten Mal auf dem Friedhof wieder. Dort ist das Grab ihres Sohnes Jacob, der bei einem Unfall ums Leben kam. Der Mann hat die Frau nach diesem Schicksalsschlag verlassen. Während der paar Stunden, die sie gemeinsam verbringen, rekapitulieren sie das Erlebte und versuchen, ihre Geschichte wieder zusammen zu bringen. Mit Nina Petri und Nicki von Tempelhoff; Regie: Wolfgang Stockmann.

Der **Preis** für eine Karte beträgt **12,- EURO.**

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 13. Januar oder **ab sofort telefonisch bis zum 2. Februar 2015** vor bei **Frau Heike Rudius: Telefon 589 25 43, gern auch auf Anrufbeantworter.**

Am Sonntag, 29. März 2015, Beginn 15.00 Uhr,

sehen wir im **Ernst Deutsch Theater: „Das Boot“ von Lothar-Günther Buchheim** - Dramatisierung von Kjetil Bang-Hansen in einer Fassung von Manfred Langner. Zweiter Weltkrieg, 1941: Deutsche U-Boote sollen im Atlantik Handelsschiffe torpedieren, die England mit kriegswichtigem Nachschub versorgen. Diesen Auftrag hat auch der erfahrene Kommandant des U96. Seine Mannschaft besteht überwiegend aus blutjungen Anfängern. Als „Das Boot“ 1981 in die Kinos kam, avancierte der Film zu einem internationalen Erfolg, erhielt u.a. sechs Oscar-Nominierungen und katapultierte Regisseur Wolfgang Petersen und seine Darsteller in die erste Liga der Filmbranche. Die Bühnenfassung lässt den Zuschauer unmittelbar an der Geschichte der Männer auf dem U-Boot und dem zermürbenden Warten auf den Einsatz teilhaben. Ein ungeschönter Blick in die äußeren und inneren Zerstörungen eines Krieges. Mit Patrick Abozen, Bruno Bachem, Mario Ramos, Erik Schäffler, Oliver Warsitz u.a.; Regie: Hartmut Uhlemann.

Der **Preis** für eine Karte beträgt **12,- EURO.**

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 oder **ab sofort telefonisch bis zum 16. März 2015** vor bei **Frau Heike Rudius: Telefon 589 25 43, gern auch auf Anrufbeantworter.**

Am Sonntag, 17. Mai 2015, Beginn 15.00 Uhr,

sehen wir im **Ernst Deutsch Theater: „Iphigenie“ von Johann Wolfgang von Goethe.** Die Griechin Iphigenie, Tochter des Agamemnon und der Klytämnestra, dient der Göttin Diana auf der Insel Tauris als Priesterin, nachdem diese sie vor dem Tod gerettet hat. Ihre Familie stammt aus dem Geschlecht des Tantalus, das mit einem Fluch belegt ist. Iphigenies Bruder Orest möchte vom Fluch erlöst werden und sucht mit seinem Freund Pylades seine Schwester auf Tauris, die sich in der Gewalt des Königs Thoas befindet. Orest und Pylades werden gefangengenommen und vor Iphigenie gebracht, die die Beiden der Göttin opfern soll. Als Iphigenie ihren Bruder Orest erkennt, appelliert sie an Thoas' Humanität. Regie: Torsten Fischer.

Der **Preis** für eine Karte beträgt **12,- EURO.**

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 oder **ab sofort telefonisch bis zum 4. Mai 2015** vor bei **Frau Heike Rudius: Telefon 589 25 43, gern auch auf Anrufbeantworter.**

Am Sonnabend, 11. Juli 2015, Beginn 15.30 Uhr,

sehen wir im **Ernst Deutsch Theater: „Der Bürger als Edelmann“ von Molière.**

Monsieur Jourdain ist ein Geschäftsmann, der zu schnellem Geld gekommen und von dem Gedanken besessen ist, seinen sozialen Aufstieg mit einem Adelstitel zu krönen. Für die notwendige Bildung werden ein Musiklehrer, ein Tanzlehrer, ein Fechtmeister und sogar ein Philosoph engagiert. Seine Tochter Lucile, die unsterblich in den bürgerlichen Cléonte verliebt ist, will er verkuppeln und so zur Marquise machen. Er selbst hofiert die junge Marquise Dorimène und hofft auf Unterstützung vom intriganten, bettelarmen Adeligen Dorante, dem er große Geldsummen zusteckt. Madame Jourdain muss mit ansehen, wie ihr Mann sie hintergangen und um sein Geld betrogen wird. Endlich ergreift Cléonte die Initiative und schmiedet einen raffinierten Komplott... Mit Dagmar Biener, Anja Boche, Oliver Dupont, Harald Effenberg, Dieter Hallervorden, Oliver Nitsche, Anna Ratsfeld, Philipp Sonntag; Regie: Folke Brand. Eine Koproduktion mit dem Schlosspark Theater Berlin.

Der **Preis** für eine Karte beträgt **12,- EURO.**

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, der Jahreshauptversammlung am 12. Mai oder **ab sofort telefonisch bis zum 29. Juni 2015** 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

Frühjahrsreise 2015 nach London

von Donnerstag, 16. April bis Montag, 20. April 2015

Besuchen Sie die pulsierende Weltstadt, die in Sachen Kunst, Kultur und Lebensart nahezu unbegrenzte Möglichkeiten bietet. Sie reichen von klassischen, typisch britischen Sehenswürdigkeiten wie Big Ben, Tower Bridge, Houses of Parliament und Buckingham Palace bis hin zu dem berühmten London Eye und den Shoppingmeilen wie Oxford oder Carnaby Street sowie in Notting Hill die Portobello Road.

Reiseverlauf:

1. Tag: Hamburg - Hoek van Holland Sie fahren zur Einschiffung auf das Fährschiff der Stena-Line. Genießen Sie während Ihrer Überfahrt das Abendessen an Bord und eine kleine See-reise über den Ärmelkanal.

2. Tag: Harwich - London Nach einem stärkenden Frühstück und der Ausschiffung geht es nach London. Sie unternehmen eine Stadtrundfahrt, auf der Sie zu den bekanntesten Sehenswürdigkeiten Londons geführt werden: Tower of London, St. Paul's Cathedral, Buckingham Palace und Piccadilly Circus stehen auf dem Programm. Nichts ist britischer als ein Nachmittagstee in London! Kosten Sie einen Tee, Scones mit Sahne, Marmelade und Sandwichhäppchen.

3. Tag: London Zu Londons Attraktionen gehört eine kleine Bootsfahrt auf der Themse, die am Tower of London endet. Mit etwas Glück erleben Sie, wie sich die Brücke öffnet. Gestalten Sie anschließend den Tag nach Ihrem Belieben.

4. Tag: London - Harwich Die Sommerresidenz der königlichen Familie liegt themseaufwärts in Windsor, wo in den malerischen und mittelalterlichen Gassen ein Spaziergang und ein Abstecher nach Eton lohnt. Im Rahmen der Halbpension speisen Sie in einem ausgewählten Restaurant, bevor Sie am Abend an Bord des Fährschiffes gehen.

5. Tag: Hoek van Holland - Hamburg Nach dem Frühstücksbuffet schiffen Sie aus und treten Ihre Heimreise an.

Leistungen:

Fahrt im 4-Sterne-Fernreisebus (Reisering) - Fährüberfahrten Hoek van Holland-Harwich-Hoek van Holland - 2 Übernachtungen an Bord in 2-Bett-Innenkabinen mit DU/WC - 2 Übernachtungen in London im **Copthorne Tara Hotel, Kensington** - Halbpension mit Frühstücksbuffet und Abendessen als 3-Gang-Menü oder Buffet - Fahrer und Bus während der gesamten Reisedauer - Programm wie beschrieben (ohne evtl. Eintrittsgelder) - Ganztägige Reiseleitung an zwei Aufenthaltstagen sowie an einem Tag halbtägig - Englischer Nachmittagstee - 1 kleine Flasche Sekt und Frühstückspaket - Taxigutschein.

Evtl. Änderungen vorbehalten!

Teilnehmerpreis pro Person:

im DZ/DZ-Innenkabine: 755,- Euro

im EZ/DZ-Innenkabine: 880,- Euro

Zuschläge:

DZ-Außenkabine: 12,- Euro

EZ-Innenkabine: 28,- Euro

EZ-Außenkabine: 50,- Euro

Mindestteilnehmerzahl: 25 Personen. Wir empfehlen Ihnen das Reisering-Spezial-Versicherungspaket = Reiserücktrittskosten-, Reiseabbruch- und Gepäckversicherung: 27,- Euro.

Ihre verbindliche Anmeldung nehmen Sie bitte gern in unseren Mitgliederversammlungen oder ab sofort telefonisch bis spätestens 5. März 2015 vor bei der 1. Vorsitzenden Frau Anneliese Schefe, 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. bei der Hamburger Sparkasse, IBAN: DE37200505501280133974, BIC: HASPDEHHXXX, unter Angabe des Verwendungszwecks „London-Reise“, ebenfalls bis 5. März 2015.

Mit freundlichen Reisegrüßen!

Vorstand und Reiseausschuss

Gedenkfeier an der „Madonna der Seefahrt“

Am Totensonntag, den 23. November 2014, wurde auf Initiative des Hamburger Hafen-Vereins von 1872 e.V. im Zusammenwirken mit dem Shantychor „Windrose“, Mitglied im Deutschen Marinebund e.V., dem Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Hamburg e.V. (VKS) sowie der St. Pauli Kirche und den Seemannsmissionen eine Gedenkfeier zu Ehren der auf See gebliebenen Seeleute aller Nationen und Konfessionen an der Gedenkstätte „Madonna der Seefahrt“ am St. Pauli-Fischmarkt, Platz der Seefahrt, begangen.

Zu dieser Gedenkfeier - an den Ewigkeitssonntagen seit 1999 gute Tradition! - hatte sich, unserem Aufruf folgend, eine große Anzahl Gedenkender - Mitglieder und Freunde unseres Vereins und zahlreiche Vertreter schiffahrtstnaher Institutionen und Vereinigungen sowie viele Hamburger Bürger - vor 13.00 Uhr eingefunden.



FRED MEYER
seit über 150 Jahren

Bestattungs-Institut „St. Anschar“
Erd-, See- und Feuerbestattung · Überführung

Hamburg-Neustadt
Tel. (040) 35 26 84

Mitglied im Hamburger Hafenverein

BESTÄTTER
VOM HANDWERK GEPRÜFT

Am Mahnmahl wurden Kränze und Blumengebinde niedergelegt: vom **Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Hamburg e.V. (1881)** und dem **Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V. (VDKS)**, vom **Verein Nautische Kameradschaft „Hansea“ von 1896 e.V.**, vom **Verein Hamburger Rheder**, von der **Hafenrunde Hamburg**, von der **PAMIR PASSAT Vereinigung e.V.**, von der **Reederei Hamburg Süd**, von den **Seeleutengewerkschaften ver.di und ITF**, von der **Deutschen Seemannsmission in Hamburg R.V., Krayenkamp**, vom **Verein Danziger Seeschiffer e.V., Sitz Hamburg**, von der **Schiffergilde Danzig zu Hamburg**, vom **Verein der Hamburger e.V.**, sowie vom **Hamburger Hafen-Verein von 1872 e.V.**

Nach acht Glasen mit der Schiffsglocke und dem vom **Shantychor „Windrose“** gesungenen „Hamburger Veermaster“ hielt **Anneliese Schefe, 1. Vorsitzende des Hamburger Hafen-Vereins von 1872 e.V., die Begrüßungsansprache:**

„Meine verehrten Damen und Herren, liebe Freunde der ‚Madonna‘, als 1. Vorsitzende des Hamburger Hafen-Vereins von 1872 e.V. begrüße ich Sie alle sowie Herrn Andy Grote, Leiter des Bezirksamtes Hamburg-Mitte - auch im Namen des Shantychores

‚Windrose‘ und des VKS - zu unserer Gedenkfeier an der ‚Madonna der Seefahrt‘.

Es war der gemeinsame Wille der Cap Horniers und Kapitäne Greiff, Thienemann, Mason und Sachsenberg, ihrer Nachwelt ein Denkmal zu hinterlassen, um zu erinnern an die zahllosen Menschenleben, die die Seefahrt in allen Ländern der Erde im Laufe der langen Menschheitsgeschichte immer wieder gefordert hat. Als Mahnmal soll die ‚Madonna‘ uns mahnen und warnen vor dem größten Feind, den wir Menschen hier auf der Welt haben: vor dem Meer. Als Inschrift haben sie einen Spruch von dem polnischen Kapitän Joseph Conrad ausgewählt. Ein kurzes Zitat mit viel Tiefgang:

***Der unvergänglichen See,
den Schiffen, die nicht mehr sind
und den schlichten Männern,
die nicht mehr wiederkehren.***

Dieser Vierzeiler könnte heute über allen Büchern, Berichten, Geschichten, alten Schiffstagebüchern, Gesängen und sonstigen Stories stehen, die über die Geschichte der Handelsschiffahrt und der Fischerei berichten. Die Männer sind hinausgesehelt in unbekannte Fernen, haben Kontinente, Inseln, neue Seewege, andere Menschen und exotische Pflanzen gefunden. Sie haben neue Rohstoffmärkte erschlossen, die wir heute täglich nutzen und gebrauchen wie die Kartoffel, die Tomate, die Kaffeebohne und die Geranie. Sie haben auch die Bewohner fremder Länder ausgeraubt.

Der größte Feind auf all diesen Fahrten war das Meer. Um den Gefahren zu begegnen, bauten sie größere, stärkere Schiffe, fertigten Seekarten an, errichteten Leuchttfeuer an den Küsten. Sie taten dieses aber nicht nur, um die Schifffahrt sicherer zu machen, sondern um ihre Küsten zu schützen. Wettervorhersagen, Sturmflutwarnungen, Lecksicherung, Radarketten und vieles mehr sind Abwehrmaßnahmen gegen die Gefahren der See.

In der Seefahrt heißt es: Seefahrt verzeiht keinen Leichtsin. Das Meer hat einige grausame unberechenbare Kumpane. Mit ihnen trifft das Meer sich irgendwo in den Weiten des Ozeans und dann werden höllische Pläne geschmiedet. Diese Kumpane heißen Orkan, Taifun oder auch Hurrikan. Mit ungeheurer Gewalt machen sie sich auf den Weg und fallen über Küsten und Städte her. Ihre Wucht nimmt in der letzten Zeit ständig zu. Die Zahl ihrer Opfer und die Höhe der Schäden sind unermesslich. Nach einem Seebeben türmt sich das Meer zu ungeheuren Wellen auf. Diese zerstören küstennahe Landstriche, zertrümmern Schiffe und Häuser und nehmen unzählige Opfer, auch Fischer und Seeleute mit in die Tiefe. Durch Technik kann die Großschifffahrt diesen Ungeheuern heute meistens rechtzeitig ausweichen.

Aber das Meer hat eine andere Schwäche des Menschen entdeckt. Das sind Leichtsin, Vergesslichkeit, Sorglosigkeit und auch Übermüdung. Da trifft ein einzelner Mensch unkontrolliert und nicht bestätigt von einem dritten eine kleine Entscheidung. Das wittert das Meer und schlägt zu. Die teuerste Bergung in der Geschichte der Handelsschiffahrt geht in Italien ihrem Ende entgegen.

Das Denkmal wurde eingeweiht am 6. Mai 1985. Der damalige Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger war aus Bonn gekommen. Der Erste Bürgermeister Dr. von Dohnanyi und viele andere Prominente waren dabei. Die Veranstaltung hatte Presse, Fernsehen und viele Zuschauer angelockt. Es war, so steht es in dem Bericht, eine ‚feierliche Veranstaltung‘. Anlässlich der Eineihung hat unser Bundespräsident geschrieben, er wüschte ‚der Gedenkstätte nun die gebührende Beachtung durch ein breites und interessiertes Publikum‘. Nun, dieser Wunsch unseres Bundespräsidenten ist nicht in Erfüllung gegangen. Es war still geworden um die ‚Madonna der Seefahrt‘. Das soll aber nicht so bleiben!! Totensonntag 1998 lag hier nur ein Kranz, niedergelegt von den Cap Horniers. Seitdem haben wir vom Hamburger Hafen-Verein jedes Jahr zu einem Zusammenkommen aufgerufen. Und Ihr seid gekommen, jedes Jahr mehr.

Früher haben wir über den Aufruf immer ‚Einladung‘ geschrieben. Das ist teilweise falsch verstanden worden. Es gibt Menschen, die könnten nur kommen, wenn sie eine Einladung erhalten haben. Dies hier ist eine öffentliche Veranstaltung. Hier kann, nein hier sollte jeder kommen!

Heute ist ein denkwürdiger Tag. Ich stehe hier zum 16. Mal an einem Totensonntag um 13 Uhr vor Ihnen und es erfüllt mich mit Freude, was wir gemeinsam mit dem Shantychor erreicht haben. Unser Mitglied Kapitän Stradt hatte diese Idee und er hat all die Jahre mit Unterstützung des Shantychores diese Feierstunde organisiert und gestaltet. Herzlichen Dank, Helmut! Pastor Wilm hat zu seiner Kirchengemeinde Zuwachs und ein kleines Archiv über die ‚Madonna‘ erhalten.“

Der **Shantychor „Windrose“** sang das **„Madonna-Lied“**, dessen zweite Strophe der „Madonna“ gewidmet ist. Mit diesem Lied nach der Melodie des von Freddy Quinn gesungenen Weihnachtsliedes „Ich hab ein Schiff gesehen“, für das Friedhelm Otto vom Shantychor „Windrose“ den Text verfasste, wurde der Chor bei einem Wettbewerb des NDR 90,3 2003 mit dem Publikums Lieblingspreis ausgezeichnet.

Ergreifend: die **Dokumentation von Schiffskatastrophen und ihren zahllosen Opfern**, vorgetragen im Rednerwechsel von **Arno Wentorp und H. J. Dierkes vom Shantychor „Windrose“**, unterbrochen vom Chor mit dem anrührenden „Andachtsjodler“:

„Seine Toten nicht zu vergessen, ist nur den Menschen vorbehalten. Auf See verbliebene Fischer und Seeleute ruhen nicht unter Grabsteinen auf dem Friedhof. Von 1888 bis 1988 haben fast 26.000 Seeleute der deutschen Fischerei und Handelsschiffahrt ihr Leben auf See gelassen. Von 1951 bis 1979 gingen 340 Schiffe unter und 2700 Seeleute fanden den Seemannstod. **Ihr seid nicht vergessen!**“

Unsere Generation hat miterleben müssen, wie deutsche Handelsschiffe ein Opfer der See wurden. Es war die ‚Melanie Schulte‘. Auf einer Reise mit Erz von Narvik ging sie ohne Notsignal irgendwo verloren. In Nordschottland wurde ein Türrahmen angetrieben, der von dem Schiff stammte. Es gingen auch verloren die deutschen Fischdampfer ‚Johann Krüss‘ und ‚Sirius‘. Sie nahmen ihre Besatzungen mit in die Tiefe. Als größtes und modernstes Schiff ging bei einem Sturm im Atlantik nach einem kurzen Notruf die ‚München‘ mit der ganzen Besatzung verloren.

1971 ereignete sich in der Straße von Dover eine Kollision, bei der ein Tanker sank. Die Unfallstelle wurde sofort mit Wracktonnen markiert und die Schifffahrt über Funk gewarnt. Man hatte aber nicht bemerkt, dass das Schiff auseinander gebrochen war und eine Schiffshälfte durch den starken Tidenstrom vertrieben war. Die von Antwerpen kommende ‚Brandenburg‘ passierte die markierte Unfallstelle im sicheren Abstand. Wenige Minuten später kollidierte sie mit dem Unterwasserhindernis, riss sich die ganze Bordwandseite auf und sank in kürzester Zeit. Im Morgengrauen entdeckten Fischer Menschen auf der völlig ruhigen See schwimmen. Es waren die wenigen Überlebenden.

Das deutsche Motorschiff ‚Corinna Drescher‘ fuhr in Zeitcharter für die argentinische Staatsreederei unter dem Namen ‚Elma Tres‘, als es im November 1981 östlich der Bermudas in ein Sturmgebiet geriet. Das Schiff war vollbeladen mit Leercontainern, bestimmt für Boston, USA. Bei einem Ausfall der Hauptmaschine legte sich das Schiff quer zur hohen See, kenterte und sank. Der Notruf wurde aufgefangen von den deutschen Schiffen ‚Weimar‘ und ‚Hahnentor‘. Es wurde ein Großalarm ausgelöst. Mehr als 24 Stunden nach dem Untergang ortete ein Suchflugzeug einen Mann auf einem kieloben treibenden Rettungsboot. Es dirigierte ein Seeschiff zu der Stelle. Der 1. Offizier Harald Marienfeld war der einzige Überlebende dieses Untergangs. 23 Seeleute fanden den Seemannstod.

Der Tanker ‚Gehlen‘ der deutschen Seereederei sank im Englischen Kanal. Ein Teil der Besatzungsmitglieder konnte sich in einem Rettungsboot in Sicherheit bringen. Als die übrigen zu einem naheliegenden Schlepper schwammen, gerieten sie unter die Wallschiene des stark rollenden Fahrzeugs und wurden von dieser erschlagen.

Auch unsere Nachbarstaaten haben in unserer Generation herbe Verluste hinnehmen müssen: Die polnische ‚Hewelius‘ sank im Sturm querab von Rügen. Gerade 20 Jahre ist es her, dass die estnische ‚Estonia‘ im finnischen Meerbusen sank und 900 Menschen mit in die Tiefe riss. In Belgien sank beim Auslaufen aus Zeebrügge die britische ‚Herald of free Enterprise‘ und forderte 193 Todesopfer. Italien verlor 1965 bei einer Kollision vor New York seinen stolzen Passagierdampfer ‚Andrea Doria‘. 50 der an Bord befindlichen Menschen verloren ihr Leben.

Auf den Philippinen sank eine Fähre nach einer Kollision mit einem Tanker. Das auslaufende Öl entzündete sich und die meisten der 4000 Menschen kamen in dem Flammenmeer um. Im Februar 2006 sank eine mit Pilgern belegte Fähre auf dem Weg von Dschida nach Safaga im Roten Meer. Dabei verloren etwa 1000 der an Bord befindlichen 1400 Menschen ihr Leben. Wenn man im Internet die Seiten „Katastrophen auf See“ öffnet, dann erfährt man, welche riesigen Flotten und wie viele Menschen das Meer schon verschlungen hat.

Jetzt noch etwas von Schiffen vor unserer Zeit: Gegen 1890 quoll Rohöl in reiner Form an der Ostküste der USA aus der Erde. Es wurde zum begehrten Brennstoff für die weltweit noch üblichen Öllampen als Beleuchtung. Blechkanister gab es noch nicht. So wurde dieses Petroleum in Holzfässer gefüllt. In den Staaten schossen Fassfabriken aus dem Boden.

Es war der Hamburger Reeder Riedemann, der als Erster in einen Segler feste Tanks einbauen ließ. Danach bestellte er ein Dampfschiff mit eingebauten Tanks. Seine Zeitgenossen hielten das für puren Wahnsinn. Keine Werft in Deutschland war bereit, ein solches Schiff zu bauen. Es wurde in England gebaut: Am 13. Juli 1886 lief das Schiff von Hamburg aus und hatte den Namen ‚Glückauf‘ bekommen. Pessimisten gaben dieser Art von Öltransport wegen der großen Feuergefahr keine Chance und so bekam der erste Tanker der Welt den Beinamen ‚Flieg-auf‘.

Nichts passierte! Das Schiff machte gute Reisen. Die amerikanischen Fassbauer wurden arbeitslos. Der Reeder ließ sich an der Außenalster eine Villa bauen. Das ist das heutige amerikanische Generalkonsulat. Mit den Amerikanern wurde die erste Tankerreederei der Welt gegründet, die Standard Oil, abgekürzt SO. Diese Abkürzung hat dem heutigen Weltkonzern seinen Namen gegeben. Die ‚Glückauf‘ machte noch viele Reisen ohne Zwischenfälle und strandete als Totalverlust vor der amerikanischen Ostküste. Von Opfern und Umweltverschmutzung ist nichts bekannt. So stand es in der Zeitung.

1974 wurde vor Borkum im Sand vergraben ein Wrack gefunden. Es war die ‚Cimbria‘. Sie war dort im Januar 1883 nach einer Kollision schnell gesunken. Es war ein Auswandererschiff der Hapag, hatte 3000 BRT, eine 1500-PS-Dampfmaschine und Platz für 678 Personen. Bei der Schiffsgröße waren die Suiten der 1. Klasse sicherlich nicht sehr geräumig. Taucher waren unten an dem Wrack und haben viele Sachen geborgen, die auf Borkum in einem Museum ausgestellt werden. Bei den Bergungen wurde auch die Glocke der ‚Cimbria‘ geborgen. Sie hängt heute am Ballindamm im Hapag-Haus in der Halle. Sie klingt wieder. 437 Personen verloren bei dieser Havarie ihr Leben. Sie können nicht mehr singen.“

Nach dem weltweit bekannten Lied „La Paloma“ des **Shantychores „Windrose“** folgte eine **Andacht, gehalten von Seemannspastor der Nordkirche Matthias Ristau und Pastor Sieghard Wilm von der St. Pauli Kirche:**

Seemannspastor Matthias Ristau:

„Liebe Hamburgerinnen und Hamburger, liebe mit der Seefahrt Verbundene,
liebe Gemeinde hier an der ‚Madonna der Seefahrt‘,

heute haben Sie gleich zwei Pastoren hier bei der Andacht an der ‚Madonna‘. Wir haben uns zusammengetan, Sieghard Wilm als Pastor der St. Pauli Kirche, dem Kirchenschiff an der Hafenkante. Und ich als Pastor der Nordkirche. Wir haben beide unsere Bürofenster zur Elbe hin. Da sehen wir den Fluss, die Schiffe und viele Menschen, die hier am Wasser spazieren, Touristen, viele machen Fotos, vom Fluss und den Schiffen.

Da ist bei vielen so eine Sehnsucht nach der Ferne, nach dem Meer - die Faszination für die Schiffe. Aber wer sieht die Menschen an Bord? In der Hafenstatistik steht die Zahl der Schiffe, die Tonnage, der Umschlag an Gütern, die Zahl der Passagiere der Kreuzfahrer - aber nicht die Zahl der Seeleute, von denen jedes Jahr Tausende hier nach Hamburg kommen. Einige von ihnen lernen wir von der Seemannsmission kennen, in den Heimen am Kraysenkamp und in Altona, drüben im Seemannsclub Duckdalben und bei Bordbesuchen. Einige auch im Krankenhaus.

Und wer sieht die, die hier am Ufer stehen und warten? Immer wieder warten Angehörige auf Seeleute - sie bangen, wenn eine Nachricht von einem Unglück kommt. Sie warten voller Sehnsucht und Bangen, wie die ‚Madonna‘ hier. In der Bibel habe ich eine Aussage über eine Mutter gefunden, die um ihren Sohn bangt.: Tob 10,8 Sie aber wollte sich nicht trösten lassen, sondern lief alle Tage hinaus und blickte dahin und dorthin und suchte auf allen Straßen, auf denen er kommen konnte, um ihn möglichst schon von ferne zu sehen. Wie schrecklich ist dieses Bangen - wie schrecklich die Ungewissheit - wie schrecklich, wenn die Nachricht kommt: Er oder sie ist auf See geblieben. Gerade vorgestern haben wir wieder so eine Nachricht bekommen, von einem Seemann, der umgekommen ist...

Heute am Totensonntag gedenken wir in den Kirchen der Toten dieses Jahres, aber auch lange vergangener Zeiten. Hier an der ‚Madonna‘ gedenken wir der Toten der Seefahrt. von Schiffen, die untergegangen, von Unglücken an Bord, von großen Schiffen bis hin zu den überfüllten Nusschalen der Flüchtlinge. Wir denken auch an Kapitän Rudolf Wittenhagen, der die kleine Kopie der ‚Madonna‘ in die Kapelle von Kap Hoorn brachte.

Wir bringen die Trauer vor Gott - und denken an den anderen Namen dieses Sonntags: Ewigkeitssonntag. Darin liegt eine Hoffnung, dass der Tod zwar schrecklich bleibt, aber nicht das völlige Ende ist. Dass der Gott des Lebens stärker ist als der Tod. Dafür gibt es ganz unterschiedliche Bilder. An Kap Hoorn an der Südspitze Südamerikas fanden viele ihr Seemannsgrab. Seeleute sagten bald, dass, wer dort stirbt, als Albatros weiterlebt. Die chilenische Dichterin Sara Vial hat das in ein schönes Gedicht gefasst: Albatros.“

Pastor Sieghard Wilm:

„Ich bin der Albatros, der am Ende der Welt auf dich wartet. Ich bin die vergessene Seele der toten Seeleute, die Kap Hoorn ansteuerten von allen Meeren der Erde. Aber sie sind nicht gestorben im Toben der Wellen. Denn heute fliegen sie auf meinen Flügeln in die Ewigkeit mit dem letzten Aufbrausen der antarktischen Winde.“

Seemannspastor Matthias Ristau: „So möge diese Hoffnung uns stärken, dass wir all derer nicht vergessen, die auch für uns unterwegs waren und nicht wiederkommen. Sie mögen bei Gott geborgen sein. Amen.“

Pastor Sieghard Wilm: „Wir sind hier zusammen, um der Männer und Frauen zu gedenken, die ihre letzte Ruhe auf dem Grund der Weltmeere gefunden haben. Die kein Grab haben, denen setzen wir heute am Ewigkeitssonntag ein Zeichen: Lasst uns beten:
Gott, wir bitten dich für alle, die auf See geblieben sind. Gib ihren Seelen Frieden bei dir.“

Seemannspastor Matthias Ristau:

„Gott, wir bitten dich für alle, die Katastrophen überlebt haben und mit dem Schrecken davon gekommen sind.
Für alle, die Wunden davon getragen haben an Leib und Seele:
Mache ihre Seelen ruhig und ihre Herzen fest.“

Pastor Sieghard Wilm:

„Gott, wir bitten dich für alle Trauernden, sei du ihr Anker in der Not,
tröste sie im Schmerz und hilf ihnen zum Leben.“

Die Andacht endete mit einem gemeinsamen Vaterunser.

Sodann hielt **Klaus Helms, 1. Vorsitzender der Pamir Passat Vereinigung e.V. eine Ansprache:**

„Meine sehr verehrten Damen und Herren,
liebe Kameraden und Mitglieder der Pamir Passat Vereinigung,

Ende 1951 verließ die ‚Pamir‘ unter deutscher Flagge den Hamburger Hafen zur zweiten Ausreise nach dem Zweiten Weltkrieg. Am 21. September jährte sich zum 57. Mal der Untergang der Viermastbark ‚Pamir‘ südwestlich der Azoren in einem schweren Hurrikan. 80 Besatzungsmitglieder fanden den nassen Tod und nur sechs überlebten das Drama im Atlantik. Wie in jedem Jahr gedenken wir, die ehemaligen Besatzungsmitglieder der ‚Passat‘ und ‚Pamir‘, von denen auch nur noch einer lebt!, im September der auf See Gebliebenen in der Jacobi Kirche zu Lübeck am gefundenen Rettungsboot der ‚Pamir‘ mit einem Gottesdienst, wie auch hier in Hamburg am Totensonntag an der ‚Madonna‘, weil viele von uns ihren Dienst auf Hamburger Schiffen taten.

Und wie in jedem Jahr werden wir in der Pamir Passat Vereinigung hinterher in Diskussionen uns fragen: wie konnte dies schlimme Unglück passieren? und wie in jedem Jahr werden wir auf keinen gemeinsamen Nenner kommen. Trotzdem sind wir dankbar, unsere seemännische Ausbildung auf ‚Pamir‘ & ‚Passat‘ bekommen zu haben und als Stammbesatzungen und Wachoffiziere fahren durften. Gorch Fock hat einmal gesagt: ‚Wir müssen leben, damit unsere Toten leben. Wer seine Ewigkeit verliert, verliert damit seine Toten. Der Lebenden sind wir ungewiss, aber nicht der treuen Toten, die unverwandelbar bei uns bleiben!‘
Das ist unser Vermächtnis!“

Sodann hielt **Christoph von Trotha vom Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Hamburg e.V. eine Ansprache:**

„Ich stehe hier als Vertreter des Vereins der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Hamburg. Wir sind ihre Berufsorganisation. Seit einigen Jahren sind wir auch Schirmherr für dieses Mahnmal. Es war unser Mitglied Kapitän Stradt, der dieses jährliche Treffen ins Leben gerufen hat und jetzt viele Jahre geplant und gestaltet hat. Unsere Anerkennung für diesen Einsatz.

Die Besatzungen der Schiffe von heute und ihre Schiffe sind bald schon die Schiffe von gestern. Sie gehören dann auch zu den Schiffen und Männern, die nicht mehr wiederkehren. Was kommt danach??

Zur guten Seemannschaft gehört ein guter Ausguck und auch ein kurzer Rückblick. Als meine Generation ins Berufsleben trat, da hatten die im Einsatz befindlichen Stückgutschiffe andere Abmessungen. Davon könnte man heute bequem neun Stück auf ein großes Containerschiff an Deck stellen. Unter Deck hätten ohne Aufbauten und Deckkräne auch noch sechs Stück Platz. Tanker sind heute mindestens 20 mal größer als vor 40 Jahren. Die größten Schiffe sind heute eine Flotte von sechs Erztransportern. Sie können 400.000 Tonnen laden und haben dann einen Tiefgang von 24 Metern. Sie verkehren regelmäßig zwischen Brasilien und Rotterdam. Ein Mensch längsseits dieser Riesen wirkt wie eine Ameise.

Großen Teilen der Bevölkerung ist heute nicht mehr bewusst, dass Handelsschiffahrt auch was mit Versorgung zu tun hat. Das Bewusstsein ist hinter Containertüren verschwunden.

Seefahrt ist für viele heute Kreuzfahrt. Wenn hier unten mit Feuerwerk und viel Show die Werbungsveranstaltungen laufen, dann kommen tausende von Menschen singend vereint: ‚wir stürmen hinaus auf das Meer‘ und halten das Ganze für Seefahrt. Nachdenklich machen folgende Fakten: Wie viele Kreuzfahrer es schon gibt mit wie vielen Kojenplätzen? Die sollen jede Nacht belegt werden! Es sind viele, sehr viele. Von Dezember 2014 bis 2. Quartal 2018 sollen 30 neue Kreuzfahrtschiffe in Dienst gestellt werden. Zehn von den Schiffen haben Platz für jeweils 4000 Fahrgäste und mehr. Das sind 91.000 zusätzlich freie Kojen jede Nacht. Wenn jeden Tag morgens drei dieser Schiffe nach Hamburg kämen, Vollhaus Passagiere nehmen und abends zu einer 14-tägigen Kreuzfahrt starten, dann hätte die gesamte Hamburger Bevölkerung innerhalb von 13 Tagen eine Kreuzfahrt erlebt.

Was kann noch auf die ‚Madonna‘ zukommen? Schiffsunfälle machen auch um Kreuzfahrer keinen Bogen. Das jüngste der Schiffe von gestern ist das Costa-Schiff aus Italien. Die Wrackbeseitigung wird ein Vielfaches der Baukosten betragen und die teuerste Bergung in der Geschichte der Seeschiffahrt werden. 38 Menschen verloren ihr Leben. 4000 Menschen waren an Bord. Es ist gerade der Unfall-Untersuchungsbericht fertiggestellt worden. In der Zeitschrift SCHIFF UND HAFEN ist nachzulesen (Zitat): ‚Da war die Hand Gottes im Spiel und nicht ein Manöver des Kapitäns. Wenn es an dem Abend nicht so windig gewesen wäre, dann wäre das Schiff nämlich nach Backbord umgekippt und innerhalb kürzester Zeit gesunken mit tausenden von Toten und dem Schiff verschwunden auf dem Meeresgrund.“

In ihrer **Ansprache berichtete Seemannsdiakonin Maike Pucherd von der Deutschen Seemannsmission Hamburg-Harburg e.V.** in Vertretung von Jan Oltmanns, Leiter des Seemannsclubs Duckdalben, **über ihr Wirken als Bordbetreuerin:**

„Liebe Seefrauen und Seemänner,
sehr geehrte Damen und Herren!

Vielleicht kennen Sie das, diese Vorahnung wenn das Telefon klingelt. Das Klingeln ist anders oder der fragende Blick des Mitarbeiters, der einem das Telefon weiterreicht, verrät es - hier liegt eine besondere Situation vor: Agenten, Reedereivertreter oder Wasserschützer am anderen Ende der Leitung sagen das, was eigentlich niemand hören will: Mann über Bord, Herzinfarkt oder Unfall im Laderaum. Ein Seemann ist tot, könnt ihr von der Seemannsmission bitte Hilfestellung und Unterstützung für die Crew leisten?

Ein Seemann: Mitglied einer Schiffscrew, Angestellter einer Reederei oder Manning Agency, Freund, Kollege, Ehemann, Vater, Sohn und Bruder. In irgendeinem Land dieser Welt erhält eine Familie die unfassbare Nachricht, dass der Haupternährer - und das sind sie ja meistens - nie mehr nach Hause kommt. Der Tod bringt Not, Leid und Trauer.

An Bord eines Schiffes leben Menschen in dem Wissen weiter, dass sich quasi vor ihren Augen ein tragisches Unglück ereignet hat, sie haben vielleicht sogar noch Erste Hilfe geleistet oder bei der Suche nach ihrem Kollegen geholfen. Sie stehen unter Schock, sind traumatisiert oder zumindest tief unglücklich und traurig. Die Unfallstelle an Bord des tödlichen Zusammenbrechens oder die Stelle an Deck, an der der Kollege das letzte Mal lebend gesehen oder gehört wurde - davor weglaufen können sie nicht. Der Schiffsbetrieb muss weitergehen, der Fahrplan steht.

Mit unseren Seemannsheimen, Seemannsclubs und Besuchen an Bord haben wir uns als Deutsche Seemannsmission auf die Belange, Bedürfnisse und Interessen von Seeleuten spezialisiert: Hilfe und Information, Kommunikation, Freizeitgestaltung und Seelsorge. Zweimal in den letzten beiden Wochen habe ich Besatzungen besucht, auf deren Schiff ein Seemann ums Leben kam. Wir haben Andacht gehalten, für die Verstorbenen und ihre Familien gebetet, von ihnen erzählt und Erinnerungen geteilt. Es ist sehr wichtig, herauszufinden, wie und warum ein Unfall passiert ist. Und genauso wichtig ist es, die Menschen auf den

Schiffen nicht zu vergessen, ihnen Anteilnahme und Trost zuzusprechen und der Verstorbenen gemeinsam zu gedenken.

Danke an den Hamburger Hafen-Verein und den Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Hamburg für die Ausrichtung dieser Gedenkfeier.“

Nach dem ergreifenden Lied „Rolling Home“ des **Shantychores „Windrose“** sprach die **1. Vorsitzende Anneliese Schefe** Dankesworte: „Bedanken möchte ich mich bei Ihnen allen, dass Sie heute hier waren, um mit uns an der ‚Madonna‘ diese Feierstunde zu begehen. Ich hoffe, dass wir uns alle im nächsten Jahr hier an der ‚Madonna‘ wiedersehen. Ich danke dem Shantychor ‚Windrose‘ dafür, dass er in all den Jahren an unserer Gedendfeier mitgewirkt hat.“ Zudem dankte Anneliese Schefe Pastor Matthias Ristau und Pastor Sieghard Wilm für ihre Andacht sowie Diakonin Maika Pucherd und Arno Wentorp, H. J. Dierkes, Klaus Helms und Christoph von Trotha für ihre Ansprachen sowie allen Mitwirkenden.

Die Ansprachen, die Andacht, der maritime Chorgesang mit Akkordeonbegleitung, die rings um das Monument ausgelegten schmuckvollen Kränze und Gebinde mit ihren Blumen und Schleifen - hierfür unser Dank! - sowie die **auftragende Traditionsfahne des Vereins geborener Hamburger e.V.** - nach Namensänderung **Verein der Hamburger e.V.** -, dessen Mitglieder zahlreich teilnahmen, die vielen Gedenkenden, das imposante Hafenpanorama - all dies bildete einen würdigen Rahmen für diese **tief beeindruckende Gedenkfeier zu Ehren der auf See gebliebenen Seeleute!**

Unser besonderer Dank gilt dem Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Hamburg e.V. (VKS). Denn: wieder einmal war das Unfassbare zwei Tage vor der Gedenkfeier bittere, diesmal schlimmste Realität: die Stele hoch hinauf bis zur „Madonna“ wurde mit bunten Farben besprüht und beschmiert von natürlich unbekanntem Übeltäter, denen jeglicher Respekt vor Denkmälern fehlt, vorgefunden! Das Mahnmal konnte bis zur Feier unter großem Aufwand von einem Team des VKS gereinigt werden, doch Spuren des Frevels am Denkmal, eine nicht behebbare Schädigung der Stele bleiben sichtbar!

Dank an den VKS auch dafür, dass er zur Feier wieder einige Bänke anfahren, aufstellen und abräumen ließ; sie wurden von den Gedenkenden dankbar besetzt.

Gastliche Seemannsmission:

Viele Teilnehmer an der Gedenkfeier waren - wie in den vier Jahren zuvor - gern der Einladung von **Seemannspastor Matthias Ristau** in das Haus der Deutschen Seemannsmission Hamburg-Altona e.V. an der Großen Elbstraße 132 gefolgt. Im Aufenthaltsraum des Seemannshotels und -clubs mit Kapelle, Clubraum, Billard- und Spieltischen, waren wir zu kräftiger Suppe, Glühwein und Kaffee geladen und fanden uns zu munterer Unterhaltung zusammen. Hierfür vielen Dank!

Bitte schon vormerken: Auch am nächsten Totensonntag, am 22. November 2015, werden wir wieder an der „Madonna der Seefahrt“ eine Gedenkfeier zu Ehren der auf See gebliebenen Seeleute begehen.

Günther F. Brandt

Die Bille von der Quelle bis zur Mündung

Mitgliederversammlung am 11. März 2014: Reiner Rump, Bergedorfer Künstler und Heimatforscher, berichtete in Wort und Bild höchst Wissenswertes über die **Bille**, neben Alster und Wandse der dritte bedeutende Industriefluss, an deren Ufern schon früh einer der größten Industrie- und Wirtschaftsbereiche entstand und an dem sich Hamburg schon im 14. Jahrhundert alle Rechte sicherte. Der informative Vortrag mit teils historischen Bildern zeigte uns ein idyllisches Flösschen in einsamer Landschaft und einen „modernen“ Stadtfluss - **von Künstlern gesehen!**

So vernahmen wir: Die Bille entspringt im Billbruch, einem sumpfigen Erlenbruch nordwestlich des Dorfes Linau im Amt Steinhorst. Sickerwasser aus der Feldmark tritt als Billequelle zutage und wurde 1990 durch einen Wanderweg zugänglich gemacht und ausgemaltes. Die Bille ist etwa 54 Kilometer lang und hat ein Gefälle von knapp 75 Metern und somit eine mäßige Fließgeschwindigkeit. Die Bille läuft von der Quelle im Bogen von Westen nach Osten, nach Süden, wieder nach Westen gen Hamburg und vereinigt viele große und kleine, meist namenlose Zuläufe im Gebiet Grobensee-Mölln-Schwarzenbek. Die wichtigsten Nebenläufe: Schiebenitz, Corbek, Hoibek, Mühlenbek als Ablauf des Grobensees, Schwarze Aue, Brookwetter, Ladenbek, Glinder Au und Schlemer Bach, die damals und so auch die Bille sehr viel mehr Wasser führten und stark genug waren, um über 33 Mühlenwerke anzutreiben:

Korn-, Papier-, Kupfer-, Messing-, Silber-, Säge-, Walk-, Lohe-, Tuch-, Borken-, Farbholz-, Eisenschmelzmühlen und Eisenhämmer. Die Bille trieb die erste Wassermühle an in Mühlenrade, dann im Hamwarde, in Trittau zwei Mühlen; wir sahen ein romantisches Bild der ältesten Wassermühle Deutschlands von 1229 in Grande. Sieben große Mühlenwerke in Grönwohld erzeugten Papier, Messingdraht, Kupferplatten und -gerätschaften. Zu Aumühle trieb die Schwarze Aue die Aumühle aus dem 14. Jahrhundert an, heute ein Ausflugslokal.

Die Mühlen hatten einen immensen Wasserverbrauch und nutzten den Holzreichtum des Sachsenwaldes. Auf 1/10 seiner ursprünglichen Fläche geschrumpft - als Reichsforst Kaiser Karl

des Großen grenzte er einst an Lübeck, Lauenburg und Hamburg -, ist der Sachsenwald mit 65 Quadratkilometern noch heute das größte geschlossene Waldgebiet Schleswig-Holsteins. 1228 bekam Herzog Albrecht I. vom Erzbischof des Bistums Hamburg-Bremen „Der Herren Herzöge zu Sachsen Wald“ (= seit 1343) zum Geschenk für den Sieg über die Dänen in der Schlacht von Bornhöved. 1871 schenkte Kaiser Wilhelm I., u.a. Herzog von Lauenburg, den Wald seinem Kanzler Otto Fürst von Bismarck und von Schönhausen. 1874 kaufte Bismarck das Bahnhofsrestaurant „Frascati“ in Friedrichsruh und ließ sich daraus sein Schloss Friedrichsruh errichten. Wo Schwarze Aue und Bille zusammenfließen, fand man vor 120 Jahren die „Fürst-Bismarck-Quelle“; heute liefern Tiefbrunnen das bekannte Wasser.

Wir erfuhren Vieles über Besiedlung, Grenzen, Ringwälle und Schutzburgen der Region des Flusses in früherer Zeit und auch, dass die Bille unter Heinrich dem Löwen slawisch-sächsischer Grenzfluss wurde: sie trennte ab 1188 das Fürstentum Ratzeburg vom gräflichen Stormarn. Die Bille stößt nach sechs Kilometern südlich der Quelle auf den Billbaum, einst Wegezoll an der Billebrücke, und ist ab dort bis zum „Dreiländereck“ bei der Marienburg im Bergedorfer Gehölz Grenzfluss zwischen Stormarn und dem Herzogtum Lauenburg. Hier standen sich im Krieg von 1864 Dänemark, Preußen und Hamburg gegenüber. 1864-66 war Holstein Teil des Kaiserreichs Österreich, Herzogtum Lauenburg gehörte dem Königreich Preußen und Hamburg war freie Reichsstadt, zu der Bergedorf - seit 1420 „beiderstädtisch“ mit Lübeck als „Amt“, ab 1867 allein - gehörte. Noch heute scheidet sich bei der Marienburg das stormarnsche Reinbek vom lauenburgischen Wentorf und dem hamburgischen Bergedorf. Ab hier war von 1866-1938 die Bille bis zur Blauen Brücke in Horn die Grenze zwischen Holstein und Hamburg, seit der Eingemeindung von Lohbrügge 1938 durchfließt die Bille ab hier allein hamburgisches Territorium.

Die Bille mündete nach der letzten Eiszeit noch bei Bergedorf in die Elbe, doch sie häufte einen gewaltigen Schwemmsandhaufen vor sich auf, es entstand ein Delta mit stark mäandrierenden Abläufen und Sandbänken dazwischen, auf denen das Städt-

chen und Schloss Bergedorf errichtet wurde. 1208 wurde durch Abdämmung der Bille ein wasserfester Übergang geschaffen und ein Mühlenteich aufgestaut, in dessen Mitte ein „festes Haus“, die spätere Wasserburg = Schloss Bergedorf entstand. Die Schwemmsandbarriere, die „Löse“, wurde erstmalig 1208, endgültig 1440 durchstoßen und durch einen Kanal, den Schleusengraben, zu einem schiffbaren geraden Weg nach Curslack in die Vierlande und von dort in die Dove-Elbe hinab nach Hamburg. Seit 1443 schließt die „Bergedorfer Schleuse“, seit 1929 die Krapphofschleuse die Bille zur Dove-Elbe gegen Hochwasser aus der Großen Elbe ab. Ein Hafenbecken in Bergedorf am Serrahn wurde ebenfalls 1443 ausgebaggert.

Die Bille war Trink- und Waschwasser, wurde gewerblich von Bierbrauereien, Limonaden- und Sprudelfabriken, Ledergerbereien genutzt, verkraftete Abwässer und Fäkalien. Nach dem letzten Krieg schwächten unkontrollierte Einleitungen die Selbstreinigung, so dass alle Fische durch Coli- und Typhikeime starben und ab 1960 bis heute das Freibaden und Angeln verboten wurden. So mussten, wegen der toxischen Verunreinigungen auch aus dem Hafen, die Flussbadeanstalten Lohbrügge, Bergedorf, Hammerdeich, Billbrook, Bullerdeich und die Frauenbadeanstalt Billbrack aufgegeben werden.

Billwerder beginnt am Schleusengraben südlich von Nettelnburg, nur Oberflächenwasser aufnehmend, und endet am Ausschläger Steindamm, der von der Grünen Brücke zum Rothenburgsort (1636 Landsitz des Bürgermeisters Rodenborgh) führt. Der Billwerder Ausschlag bildet den Nordwestzipfel Billwerders zur Elbe hin, wurde schon 1162 zwischen Bille und Großer Elbe eingedeicht und besiedelt. Hamburger Kaufleute errichteten im 16. und 17. Jahrhundert hier gern ihre Land- und Lusthäuser als Zweitwohnsitze.

Die Bille gab Straßen, Deichen und Landstrichen sowie einem Stadtteil den Namen: 1927/28 wurde aus den drei Stormarer Dörfern Schiffbek, Öjendorf und Steinbek die Gemeinde Billstedt gebildet, die gemäß Groß-Hamburg-Gesetz 1937 Hamburger Stadtteil wurde. Die Bille wird von vielen Brücken überquert. Zwei große Fahrbrücken entstanden in Reinbek, Bergedorf und in Steinbek: die Rote Brücke. Die Farbbrücken flussab in rot, gelb, blau, braun, grün und schwarz gestrichen, dienen einer Legende zufolge den analphabetischen Saisonarbeitern zur Orientierung: an den Farben konnten sie erkennen, wo sie aussteigen mussten, um zu ihrer Fabrik zu gelangen.

Die Bullenhusener Schleuse war ein Bille-Stauwehr gegen die Elbfluten, 1587 angelegt, 1624 zum Brandshof verlagert, benannt nach dem Bürgermeister Joachim Brand, 1633 Besitzer des Landsitzes. 1846 wurde neben der Alten die Neue oder Große Brandshofer Schleuse gebaut, welche nun die Bille so hoch aufstauen konnte, dass Schiffsverkehr 10 Kilometer flussauf bis nach Steinbek, Rote Brücke, der von April bis zum ersten Eisgang im Winter lief und 1896 eingestellt wurde, möglich war sowie um den Schuten der Ziegelei in Boberg-Ohlenburg freie Fahrt zu bieten. Die Schleuse wurde 1900 so baufällig, dass

mehrere Umbauten und ein Neubau nötig wurden.

Die Bille mündung liegt zwischen Billhafen und Oberhafen hinter der Brandshofer Schleuse in den Oberhafenkanal, der in die Norderelbe abfließt. Der Billhafen wurde erst 1884 bis zur Billhorner Brückenstraße ausgebaggert und diente ab 1912 als Löschplatz für die Oberländer Kähne. Noch im 13. Jahrhundert lag, im Zuge des späteren zugeschütteten Reichenstraßenfleets, die alte Bille mündung am Alsterhafen in Höhe der heutigen Straße Neß nahe der Trostbrücke und bildete zusammen mit dem Mündungsbereich der Alster den ersten Hamburger Hafen. Im 15. Jahrhundert verlegte man den Billelauf zum Alten Holzhafen vor der Brandshofer Schleuse, der dann im Zuge des Freihafenbaus ab 1889 zum Oberhafenkanal umgestaltet wurde.

Unsere 1. Vorsitzende Anneliese Scheffe dankte Reiner Rump für seinen „interessanten Vortrag, der uns den Fluss Bille nahegebracht und Vieles gezeigt hat, was man bisher nicht kannte und wusste“. Das galt und gilt wohl für uns alle!

Über die Bille und ihre Umgebung wäre Vieles mehr zu erzählen, doch dieser Bericht soll das von Reiner Rump Vorgetragene wiedergeben. So diente als Quelle hierfür der Beitrag „Die Bille von der Quelle bis zur Mündung“, den Reiner Rump über seinen Vortrag in unserer Mitgliederversammlung am 9. Januar 2001 für DER HAFEN Nr. 2 / 2001 geschrieben hat. Und: seine Verse sagen „alles“ über den dritten Fluss neben Alster und Elbe:

Günther F. Brandt

Die Bille

Als die Slawen an die Bille kamen,
gaben sie ihr den schönen Namen:
„Bjelo“, was heißt, Weiß und Blank,
doch heute ist sie grau und krank.
Lebensader einst für jedermann,
trieb sie mehr als dreißig Mühlen an!
Gab Lohn und Brot und vielen Fisch,
ihr Wasser stand auf jedem Tisch.
Sonntags strebte Jung und Alt
die Bille rauf zum Sachsenwald;
Erholung suchte man und Ruhe
beim Wandern bis nach Friedrichsruhe.
Tausend Jahre sind es her -
doch heute läuft fast gar nichts mehr.
Auch Schiffe fahren nicht mehr munter
die Bille rauf und wieder runter.
Früher schätzten die Gewerke
der Bille ihre Kraft und Stärke!
Nun niemand mehr die Bille nutzt;
zum Baden ist sie zu verschmutzt.
Der Lobgesang ist längst verklungen
als man „Alster-Elbe-Bill“ gesungen. -
Nur die Bille fließt noch ohn' Verdruss
von der Quelle in den Elbefluss.

Reiner Rump

Einblick in die Containerwelt

oder: wie Container die Seeschifffahrt verändern. In unserer Mitgliederversammlung am 8. April 2014 hielt der uns bekannte **Eigel Wiese**, Hamburger Schifffahrtsfotograf /-journalist und Autor maritimer Bücher, einen sehr interessanten und informativen Lichtbildervortrag über dieses Thema.

Die Container ladenden Schiffe werden immer größer und effizienter. Die in jüngster Zeit abgelieferten Mega-Containerschiffe weisen eine bis zu 20 mal höhere Ladekapazität als noch die Einheiten zu Beginn der Containerschifffahrt auf. Mit 18270 TEU (= 20-Fuss-Container) führt die „Maersk Mc-Kinney Møller“ derzeit die Rangliste der größten Containerschiffe an. Doch schon in diesem Jahr wird diese Position das erste Schiff einer Fünfer-Serie der China Shipping Container Lines

(CSCL) übernehmen. Die 18400 TEU-Einheiten werden sich nicht nur durch ihre Größe auszeichnen, sondern auch einen um bis 30 Prozent niedrigeren Brennstoffverbrauch. Auch die dänische Reederei Maersk Line hat bereits einige Schiffe dieser Größe bestellt. Die Kapazität der Mega-Containerschiffe nähert sich 20000 TEU. Die Schiffsgrößen reichen aktuell an die 400 m Länge, 60 m Breite, 40 m Seitenhöhe, 16 m Tiefgang und einer Geschwindigkeit von bis zu 25 kn (= 47 km). Solche Schiffe können abgeladen tiefgangsmäßig weder Hamburg noch Bremerhaven anlaufen. Auch mit einer Teilladung und somit geringerem Tiefgang gibt es Schwierigkeiten beim Manövrieren, bedingt durch Tideabhängigkeit (Ebbe/Flut), engem Fahrwasser, engen Hafenbecken und enormer Windanfälligkeit.

Die neuesten Containerbrücken - in China hergestellt - sind zum Laden und Löschen von Containern diesen Mega-Schiffen in ihrer Konstruktion und Zweckmäßigkeit entsprechend angepasst. Der Brückenbediener sitzt hoch oben in einer feststehenden, nicht mehr fahrbaren Kanzel und wird von einem Einweiser (Schauermann/Lukenvize) auf dem Schiff an der Luke stehend exakt angewiesen. Ausserdem ist die Kanzel mit High-tech-Armaturen und zwei Monitoren ausgerüstet. Der Brückenbediener und der Einweiser sind ein aufeinander bestens eingespieltes Team. Sie lösen sich stündlich gegenseitig ab.

Die Container werden im Hamburger Hafen von den Brücken auf führerlose, ferngelenkte, computergesteuerte Containerfahrzeuge abgesetzt und zum Lager-Standplatz gefahren bzw. von dort zum Beladen des Schiffes geholt. Jeder Container ist mit einem Chip versehen, so dass sein Standort auf dem Lagergelände festgestellt und abgerufen werden kann. In Bremerhaven werden die Container an der Pier von sogenannten Gantries, diesen vierbeinigen Monstern, verfahren. Sie nehmen nicht mehr nur einen Container, sondern gleich vier Container mit einem Mal auf.

Wie sieht nun die soziale Komponente auf diesen Mega-Containerschiffen aus? Sie sind technisch hochmodern auf der Brücke und im Maschinenraum ausgerüstet. (Fast) alles wird vollautomatisch dokumentiert. Die Freizeiteinrichtungen und Räumlichkeiten sind optimal - nur, man sieht kaum Besatzungs-

mitglieder während der Fahrt oder im Hafen, die davon Gebrauch machen oder Nutzen haben. Sie sind fest im Schiffsbetrieb eingebunden und da die Schiffe nur noch eine geringe Anzahl an Schiffsbesatzungen fahren (Mindestbesatzung), besteht die Gefahr kaum, dass einer den anderen umrennt oder begegnet. Sie leben auf dem Schiff überwiegend isoliert. Die Anzahl der Besatzung richtet sich nach den Richtlinien des jeweiligen Flaggenstaates, d.h. des Landes, dessen Flagge das Schiff fährt. Das können 16, 18, 20, 22 Leute sein, vielleicht auch ein paar mehr; früher auf den viel kleineren Frachtschiffen waren es bis zu über 40 Besatzungsmitglieder.

Auch das Sichern und Entsichern der Container auf den Schiffen werden von speziell geschulten Land-Laschgangs mit z.T. automatischen und wenig arbeitsintensiven Laschmitteln schnellstens ausgeführt und somit die Liegezeit in den jeweiligen Häfen stark verkürzt. Soweit ein Besatzungsmitglied vom laufenden Schiffsbetrieb befreit und abkömmlich ist, kann es für einige Stunden an Land gehen. Hierbei sind die traditionellen christlichen oder staatlichen Seemannsheime sehr behilflich. Die Containerhäfen liegen teilweise weit ausserhalb der Stadt. Die Seemannsheime organisieren Landgänge, führen Schiffsbesuche durch und bieten in Schiffsnähe eigene Freizeitmöglichkeiten an. Nur so kann der Seemann überhaupt noch für einige Stunden sozialen Kontakt mit der Aussenwelt und mit anderen Kollegen wahrnehmen und geniessen.

Irenäus Kraenz

Auf den Spuren bekannter Freimaurer

In unserer Mitgliederversammlung am 9. September 2014 führte uns **Christian Polscher**, langjähriger Freimaurer, in seinem informativen Lichtbildervortrag auf „Streifzüge durch Hamburg - auf den Spuren bekannter Freimaurer“. Christian Polscher hat hunderte Fakten, Dokumente und Bilder zu einem bisher kaum bearbeiteten Thema zusammengetragen und in einer einzigartigen Dokumentation veröffentlicht: vom Wirken bekannter Freimaurer in Hamburg - in neun Wegbeschreibungen durch unsere Stadt.

Zunächst schilderte Christian Polscher die Freimaurerarbeit: Unter einem althergebrachten rituell in gleicher Form immer wiederkehrenden Ablauf soll jeder Bruder Freimaurer durch Nutzung von besonderen symbolischen Werkzeugen so an sich selbst arbeiten, dass er im alltäglichen Leben positiv und gemeinnützig auf sein Umfeld wirken kann. Um dieses umsetzen zu können, gibt es für jeden Bruder Möglichkeiten des einprägsamen Erlebens, das ihm nur im abgeschlossenen Raum zusammen mit seinen anderen Brüdern vermittelt werden kann. Diesen Raum nennen alle Freimaurer weltweit Tempel. Um sicherzustellen, dass jedem, der sich der Freimaurerei anschließt, diese positiven Erlebnisse uneingeschränkt gewährt werden können, sprechen die Freimaurer hierüber nicht in der Öffentlichkeit. Darin liegt das einzige Geheimnis in der ansonsten sehr offen gestalteten Freimaurerei.

Die Ursprünge der Freimaurerei finden wir in den Steinmetzbauhütten der mittelalterlichen Baumeister, die die großen gotischen Bauwerke - Straßburger Münster, Kölner Dom, Kathedrale von Canterbury - schufen. Diese Baumeister waren die gefragtesten Handwerker in Europa. Die Vermittlung ihres Wissens nahmen sie in ihren abgeschotteten Bauhütten - englisch Lodges, daher deutsch: Logen - gezielt und dosiert an nur wenige vor. Als der Bauboom an gotischen Kirchen nachließ und sie in ihren abgeschlossenen Unterrichtsstunden einander kein neues Wissen vermitteln konnten, sprachen sie auch über christliche, humanitäre und weltliche Themen und luden in die Gesprächsreise Vertreter ihrer Auftraggeber ein. Die Ziele der neu entstandenen Freimaurerei zum Ende des 17. Jahrhunderts waren mit neu gegebenen Regeln so gefragt, dass 1717 in London als Dachorganisation die erste Großloge gegründet wurde und sich dort viele neue Logen bildeten, gefolgt von Logen an vielen europäischen Plätzen.

Im Weinlokal Taverne, Große Bäckerstraße, trafen sich 1737 sechs bedeutende Herren, die unter Anwendung der von der Großloge aus London vorgegebenen Regularien die erste deutsche Freimaurerloge „Loge d'Hambourg“, 1743 in „Absalom“ umbenannt, gründeten. Zu den Logenbrüdern gehörten Georg Ludwig Baron von Oberg, Meister vom Stuhl und Sohn einer alten Offiziersfamilie, Gottfried Jacob Jänisch, Stadtarzt, sein Sohn Johann Joachim, Senator, 1738 auch Kronprinz bzw. König Friedrich II von Preußen. Bis in die 80er Jahre des 18. Jahrhunderts wurden alle Logenarbeiten in Gaststätten oder Wohnungen durchgeführt.

Beginn von Weg 1: Nachdem sich die Freimaurerei in Hamburg immer mehr entwickelte, wurde 1880 an der Großen Drehbahn 49 ein klassizistisches Logenhaus von Axel Bundsen, dänischer Architekt und Hamburger Freimaurer, errichtet, von dem Peter Suhr, Bruder des Grafikers und Freimaurers Christoffer Suhr, 1831 ein Bild schuf. Das zweite Logenhaus an der Welckerstraße - 1848 benannt nach Carl Theodor Welcker, Hochschullehrer, Jurist, liberaler Politiker und (Frankfurter) Freimaurer - wurde 1891 von Arthur Viol, Architekt und Freimaurer, errichtet. Christian Polscher: „Dieses prächtige Logenhaus wurde nach 1934 von den Nazis enteignet. Auf Befehl der Gestapo bekam 1937 eine Abbruchfirma den Auftrag, das komplette Gebäude derart abzureißen, dass dabei jeder einzelne Stein mittig aufzuklopfen sei: man wollte dem freimaurerischen Geheimnis auf die Spur kommen, was natürlich nicht gelang.“ Am gleichen Ort, Welckerstraße 8, wurde 1971 das schlichte Haus der „Vereinigten 5 Hamburgischen Logen“ erbaut. Hier im schönen Goethesaal veranstaltete der Hafen-Verein jahrelang Versammlungen und Feiern.

Wir hörten von weiteren Freimaurern Hamburgs, so von Friedrich Ludwig Schröder, Schauspieler, Dramatiker und Theaterdirektor (*1744, †1816), der 1764 nach Hamburg kam und im Theater am Gänsemarkt ab 1765 - 1769 mit Gotthold Ephraim Lessing, Dichter der Aufklärung und Freimaurer, zusammenarbeitete, es als Direktor 1769 in Deutsches Nationaltheater umbenannte und 1793 die Pensionskasse für Mitglieder des Theaters gründete, zuvor 1774 von der Loge „Emanuel zur Maienblume“ im Eimbeck'schen Haus am Dornbusch zum Freimaurer aufgenommen wurde. Schröder wirkte als Reformator der Freimaurerei, indem er deutsche Rituale für alle drei Freimaurergrade schuf,

die seit 1815 als Schröder'sche Lehrart noch heute weltweit von vielen Logen genutzt wird.

Unter Leitung von Großmeister Schröder wurde 1795 eine Krankenstation für weibliche Bedienstete in einem von Axel Bundsen errichteten Haus am Dammtorwall eröffnet, ein Anbau für männliche Bedienstete wurde 1804 von Bürgermeister und Freimaurer Johann Heinrich Bartels eröffnet. Erfolg: Während es bis kurz vor Ende des 18. Jahrhunderts keine öffentlichen Krankenhäuser gab und Kranke im Pesthof elend verendeten, konnten bis auf wenige aus dem ersten privaten Krankenhaus alle Patienten als geheilt entlassen werden. Als das Gelände 1882 für die neue Postverwaltung benötigt wurde, entschied man sich für einen Neubau des Krankenhauses, heute Elisabeth-Alten- und Pflegeheim, am Kleinen Schäferkamp. Im Rathaus finden wir an einer Säule ein Porträt-Relief von Schröder, in Hohenfelde ist seit 1858 die Schröderstraße nach ihm benannt und auf dem Ehrenhof des Friedhofs Ohlsdorf wird seine Grabstätte von den „Vereinigten 5 Hamburgischen Logen“ gepflegt.

Christian Polscher berichtete, dass das Stadt-Theater, seit 1920 Hamburgische Staatsoper, an der Dammtorstraße, erbaut von dem jungen Architekten, Baumeister und Freimaurer Carl Ludwig Wimmel, unter der Direktion von Friedrich Ludwig Schmidt, Wundarzt, Schauspieler und Freimaurer, 1827 mit Egmont' des Freimaurers Johann Wolfgang von Goethe feierlich eröffnet wurde. Anlässlich der 300-Jahrfeier der Reformation und der bürgerlichen Verfassung der Stadt Hamburg von 1528 wurde im Stadt-Theater die Stadthymne „Stadt Hamburg an der Elbe Auen“ uraufgeführt, zu der Albert Gottlieb Methfessel, Sänger, Komponist, Dirigent und Hamburger Freimaurer, die Melodie „Hammonia“ komponierte. Viele Komponisten waren mit dem Stadt-Theater und der Oper „verbunden“ und Freimaurer: Mozart, Haydn, Meyerbeer, Lortzing...

Vom 1829/30 von Carl Ludwig Wimmel geschaffenen Prachtboulevard Esplanade ist nur noch Haus Nr. 37 erhalten, dafür wurde

das 1887 von Dr. Heinrich von Stephan, Generaldirektor des Deutschen Reichs und Freimaurer in Potsdam, am gleichnamigen Platz eingeweihte, nun ehemalige Reichspostgebäude denkmalgerecht renoviert. Gen Dammtorbahnhof führt die Dag-Hammarskjöld-Brücke, benannt nach dem schwedischen Juristen, Volkswirtschaftler, zweiten UN-Generalsekretär und Freimaurer, der 1961 nach einem Flugzeugabsturz verstarb und dem posthum der Friedensnobelpreis verliehen wurde. Auf dem Gelände von Planten und Blomen wurde 1863 der von dem Kaufmann und Freimaurer Ernst Freiherr von Merck initiierte Zoologische Garten von Martin Haller, Rathausarchitekt und Freimaurer, errichtet, dessen Direktor Alfred Brehm, Zoologe, Naturforscher, Reiseschriftsteller, Verfasser von „Brehms Tierleben“ und Freimaurer (Leipzig) war. 1931 wurde der Zoologische Garten wegen der Konkurrenz des Tierparks des Freimaurers Carl Hagenbeck ab 1898 in Stellingen geschlossen.

Der Weg 1 endet am prachtvollen Logenhaus der Provinzialloge von Niedersachsen an der Moorweidenstraße 36, dessen Bau von drei Architekten, zugleich Freimaurern, geplant und ausgeführt und 1909 zur Wiederkehr des 78. Geburtstages des Freimaurers Kaiser Friedrich III, feierlich eröffnet wurde. Das heute größte Logenhaus in Deutschland mit klar strukturierter Fassade aus Symbolen der Christlichen Freimaurerei, verfügt über sechs unterschiedliche Freimaurer-Tempel, zwei Festsäle, Tagungsräume und ein großes Restaurant.

Unsere 1. Vorsitzende Anneliese Schefe dankte Christian Polscher für seinen mit vielen Bildern illustrierten Vortrag, „ein hochinteressantes, wenig bekanntes Thema, über das Sie uns vieles Wissenswerte vermittelt haben.“

Quelle dieses Berichts ist die empfehlenswerte Dokumentation von Christian Polscher: „Streifzüge durch Hamburg - auf den Spuren bekannter Freimaurer - Weg 1: Vom Logenhaus in der Welckerstraße zum Logenhaus in der Moorweidenstraße“ mit neun Wegbeschreibungen.

Günther F. Brandt

Die Alster - von Künstlern gesehen

Mitgliederversammlung am 14. Oktober 2014: Reiner Rump, Künstler, Heimatforscher und uns von früheren Vorträgen bekannt, zeigte in seinem beeindruckenden Lichtbildervortrag „Die Alster von der Quelle bis zur Mündung - von Künstlern gesehen“. Reiner Rump fasste seinen Vortrag im folgenden Text zusammen:

„Die Alster ist Hamburgs einziger Fluss auf gesamter Länge; die Wasserrechte wurden schon 1306 bis 1346 den angrenzenden Landesherren abgekauft. Die Alster ist mit 53 km Länge etwas kürzer als die Bille und etwas länger als die Wandse. Auch die Alster wird von zahlreichen Bächen gespeist (von den Hamburgern als Bek oder Au bezeichnet).

Die Hamburger gönnen sich aber nicht nur eine Alster, sondern gleich mehrere: Wie da sind: Die **Alte Alster** verläuft von Henstedt bis Stegen, wo sie auf die **Neue Alster = Timmhagener Alster** stößt, welche von Wulksdorf herkommt, der **Alsterkanal** ging von Stegen zur Beste, die **Oberalster** läuft von Stegen bis zur Krugkoppelbrücke, die **Außenalster** von der Krugkoppelbrücke bis zur Kennedybrücke, der kanalisierte **Alsterstreek** zwischen Ohlsdorf und Außenalster, die **Lütte Alster** liegt zwischen der Lombards- und der Kennedybrücke, die **Binnenalster** zwischen Lombardsbrücke und Jungfernstieg, die **Kleine Alster** von ca. 200 m Länge liegt zwischen Jungfernstieg und Rathausschleuse und das **Alsterfleet** zwischen Rathausschleuse und Schaartorbrücke mit Mündung in die Große Elbe.

Die Alster war seinerzeit Hamburgs wichtigster Industrie- und Handelsfluss. Etliche Wassermühlen und die dazugehörigen Windmühlen stellten Produkte für die Wirtschaft her; Alsterkähne brachten die Ware, Baumaterialien und Nahrungsmittel der

umliegenden Ländereien in die Hanse- und Handelsstadt Hamburg.

Die Alsterquelle liegt südlich von Henstedt-Rhen, eine in Steinmauern eingefasste Sumpfung, welche mit einer schönen Gusseisenplastik abgedeckt ist. Ab Stegen wurde 1529 ein Alsterkanal („Der neue Graben“ genannt) zur Beste gegraben; er war von 1550-1559 eine Schiffsverbindung von Hamburg nach Lübeck (91 km) und bestand aus 40 km Alster, 15 km Beste und 28 km Trave mit 23 Schleusen.

Um 1220 staute man die Alster beim Burstah (Haspa-Gebäude) durch den Niedermühlen-Damm und etwas später mit dem großen Obermühlendamm = Jungfernstieg auf von über 500 m Breite zwischen Gänsemarkt und Bergstraße. Damit schuf man den größten Mühlenstausee Norddeutschlands (Binnen- und Außenalster) zum Betrieb von über zehn Wassermühlen unterschiedlichster Funktion. Die Mühlen lagen alle nebeneinander an der Straße Plan und wurden samt und sonders 1842 beim Großen Brand vernichtet und durch eine einzige Stadtwassermühle (Standort unter dem Alsterhaus) ersetzt.

2. Alstermündung: Ursprünglich lief die Alster von der Binnenalster bei den Obermühlen durch die Kleine Alster zur Niedermühle beim Burstah durch das Nikolaifleet zur Trostbrücke, hinter welcher der alte Hamburger Hafen lag und weiter durch die Hohe Brücke in den Binnenhafen zur Elbe. Vor 1620 mündete auch die Bille als Gröningerfleet in das Nikolaifleet. Wegen Hamburgs Befestigungsanlagen musste die Bille mündung 1626 zum Brandhof verlegt werden. Das Gröningerfleet wurde 1945 mit Ruinenschutt verfüllt, über ihm verläuft heute die Willy-Brandt-Straße (ehemals Ost-West-Straße) beim Grimm. Eine zweite Alstermündung geht von der Rathausschleuse durch das Alster-

fleet zur Schaartorschleuse und in den Binnenhafen beim Baumwall in die Große Elbe.

Im Vortrag wird *die Alster von Künstlern gesehen*, dargestellt in den unterschiedlichsten Stilen, Verfahren und Techniken der Malerei; von der Bleistiftzeichnung, Grafik, Radierung, Kupferstich, Holzschnitt, Linoldruck, in Kreide, Öl, Aquarell oder Acryl, als Kunstfotografie, Fotografik bis hin zum Computerscan ist hier heute alles vertreten. Ganz im Sinne von Alfred Lichtwark, der um 1900 die progressiven Künstler Europas einlud, die Alster bildnerisch umzusetzen. So eine Fülle gab es nie wieder, auch wenn bis heute immer wieder Maler interessante Winkel im Bilde festhalten. Dieser Vortrag ist ein gewollt farbliches Durcheinander, eine Kette von bunten Bildern, die sich von

der Quelle bis zur Mündung ertreckt. Mit historisch wichtigen Daten garniert ist es ein Spaziergang durch die Jahreszeiten, Jahrhunderte und Kunstrichtungen, immer entlang der schönen Alster.“

Stille im Saal! Fasziniert ließen wir, wie unsere 1. Vorsitzende Anneliese Schefe in ihrem Dank an Reiner Rump sagte, „die herrlichen Bilder in uns nachwirken“. Wir sahen die Alster historisch, romantisch, überraschend, künstlerisch wie man sie heute nicht mehr erblicken kann, da sie, so Reiner Rump, „weithin zugebaut, unzugänglich, kanalisiert ist.“ Doch immer noch einzigartig!

Reiner Rump / gfb

Historische Feuerschiffe

In unserer Mitgliederversammlung am 12. November 2013 stellte uns **Christoph Rüdiger** vom Verein „Fehmarnbelt“ Feuerschiff für Lübeck e.V., uns bestens bekannt von seinen früheren informativen Vorträgen, in seinem Lichtbildervortrag Leuchtturm „von der Kohlelöse bis zur LED-Laterne“ vor. Da war alles dabei: Leuchttürme, Tonnen... Ein Jahr später gab es eine interessante Fortsetzung: In unserer Mitgliederversammlung am 11. November 2014 zeigte uns der Experte für Seezeichen Christoph Rüdiger in Wort und Bild historische - englische - Feuerschiffe.

Es begann mit Nußschalen, Seglern, größeren Schiffen, mit Masten, mit kleinen Laternen, aufragenden Leuchttürmen in glattem Themsewasser, vor Küsten, in schäumenden Wellen. Die Leuchten wurden laufend heller und weitreichender, je nachdem, womit sie betrieben wurden: Kerzen, Kohle, Rüböl, Petroleum... Viele englische Feuerschiffe waren schwarz und außer Besegelung auch die moderneren zumeist ohne eigene Maschi-

ne, mussten also geschleppt werden. Im Gegensatz dazu: die deutschen Feuerschiffe, so „Fehmarnbelt“ in leuchtend rot, mit hohem Turm und elektrischer Leuchte. Wir sahen auch historische Plätze und Hallen zwecks Baues und Vorhaltung von Tonnen und auch mal einen Leuchtturm. Hier merkte ein Mitglied an, dass er als Jugendlicher auf Schulreisen an die Küste und nicht minder seine Freunde an einem Leuchtturm schon mal den „Lighthousekeeper“ - abgeleitet von Barkeeper - gerufen hätten. Christoph Rüdiger lehrte uns: der Mann, der den Beruf Leuchtturmwärter ausübt, heißt in England richtig: Lighthousekeeper!

Unsere 1. Vorsitzende dankte Christoph Rüdiger für seinen wiederum wissenswerten Vortrag und kündigte unsere Jahresabschlussfeier an: auf dem - roten! - „Feuerschiff“ am City-Sporthafen, ein englisches Feuerschiff!

Günther F. Brandt

Jahresabschlussfeier 2014 auf dem Feuerschiff

Als letzten Höhepunkt und würdigen Ausklang des ereignisreichen Vereinsjahres mit informativen Mitgliederversammlungen und vielen Veranstaltungen begingen wir unsere **Jahresabschlussfeier am Sonnabend, 29. November 2014**, im maritimen Ambiente: auf dem **Feuerschiff am City-Sporthafen**.

Die fast täglich geänderte Zuwegung ab U Baumwall zum Schiff aufgrund des Baues der Flutschutz-Promenade erzwang pfadfinderisches Gespür: teils abwärts führende, zaungesicherte, gering erhellte Zick-Zack-Wege und Stege. Doch Krönung: das Lichtermeer des Hafens mit blauleuchtenden Rundfahrtschiffen bis hin zur Elbdis- - pardon! - -philharmonie und als Prachtkulisse das von Scheinwerfern angestrahlte rote Feuerschiff, dessen Leuchtturmlaterne Lichtsignale sendete. Nachdem wir die Gangway hinauf zum Schiff und hier den Niedergang überwunden hatten, gelangten wir vor 18.00 Uhr ins Restaurant, gelegen achtern unter dem ehemaligen Helikopterdeck.

Die adventliche Dekoration und die festlich gedeckten Tische rings an den Fenstern, an denen wir Platz nahmen, ließen bald eine erwartungsfrohe Stimmung aufkommen. Unsere 1. Vorsitzende Anneliese Schefe leitete die Feier mit einer Ansprache ein:

„Liebe Mitglieder des Hamburger Hafen-Vereins von 1872 e.V., liebe Gäste, ich begrüße Sie herzlich hier auf dem Feuerschiff zu unserer Jahresabschlussfeier. Einen besonderen Gast möchte ich ebenfalls ganz herzlich begrüßen: Herrn Christoph Rüdiger, der uns allen durch seine Vorträge über Feuerschiffe bestens bekannt ist.

Wieder ist ein Jahr vergangen, rasend schnell, ich habe das Gefühl, dass die Zeit immer schneller läuft. Auch in diesem Jahr haben wir wieder viele interessante Vorträge gehört und gesehen. Unsere Frühjahrsreise ging diesmal nach Brüssel. Am

Totensonntag haben wir wieder der auf See gebliebenen Menschen an der ‚Madonna der Seefahrt‘ gedacht. Es wurden viele wunderschöne Kränze und Gestecke am Mahmal abgelegt. Heute ist für dieses Jahr die letzte Zusammenkunft und wir begehen diesmal unsere Jahresabschlussfeier hier auf dem Feuerschiff im Hamburger Hafen.

Ich möchte mich nunmehr bedanken: bei Heike Rüdiger für ihre viele Arbeit in verschiedenen Bereichen und auch bei ihrem Mann Günther, der sich um den Postvertrieb kümmert. Vielen Dank auch an Herrn Peterson und an Herrn Husstedt für die viele Arbeit, die Sie auf sich nehmen. Herrn Stradt, der heute leider nicht hier sein kann, möchte ich danke sagen für den Einsatz für die ‚Madonna‘. Bedanken möchte ich mich auch bei Herrn Stobbe, der mir immer hilfreich zur Seite steht. Auch möchte ich mich bei Frau Herbig bedanken, die stets auf unsere Anwesenheit achtet und dass sich jeder in das Buch eingetragen hat. Ein besonderer Dank geht an Günther Brandt, der unsere Zeitung DER HAFEN mit einer Liebe erstellt, die bewundernswert ist.

Bevor wir uns das Essen schmecken lassen, möchte ich darauf hinweisen, dass jeder seinen Weihnachtsbeutel selbstverständlich mit nach Hause nehmen darf. Wer dies aber nicht möchte, aus welchem Grunde auch immer, darf den Beutel nachher bei uns abgeben. Wir legen dann die zurückgegebenen Beutel zu den anderen Beuteln, die für den Seemannsclub Duckdalben vorgesehen sind. Diese Beutel werden auf viele Teller aufgeteilt, die dann an die Seeleute verteilt werden, die am Heiligen Abend im Hamburger Hafen sind.

Die Weihnachtsgestecke auf den Tischen haben wieder, wie schon in den letzten Jahren, Frau und Herr Peterson gefertigt, dafür möchte ich mich ganz herzlich bedanken. Diese Gestecke werden im Laufe des Abends verlost und dürfen mit nach Hause genommen werden.“

Den genannten Vorstands- und Ausschuss-Mitgliedern wurde ein „flüssiges“ Präsent überreicht. Unsere 1. Schatzmeisterin Heike Rudius übergab unserer 1. Vorsitzenden Anneliese Scheffe zum „Dank für ihre Arbeit“ ein „süßes“ Präsent. Nach diesem „Offiziellen“ enterten wir das Buffet und verzehrten vielerlei Fisch, Fleisch und kalte und warme Köstlichkeiten. Lecker!

Christoph Rüdiger, der aus Lübeck angereist war und später „unter unseren Füßen“ im Feuerschiff-Hotel nächtigte, stellte uns humorvoll unser maritimes Festdomizil, das Lightvessel No. 13, vor:

LV 13 wurde 1952 in Darthmouth gebaut; nicht geschweisst, die britischen Feuerschiffe entstanden aus genietetem 16-mm-Schiffbaustahl. Das Schiff hatte ausagerüstet eine Verdrängung von 550 Tonnen - allein Ketten und Anker wogen 30 Tonnen -, ist 42 Meter lang, 7,60 Meter breit und hat einen Tiefgang von 3,30 Metern.

Kapitän Wulf Hoffmann kam mit eigenem Küstenmotorschiff oft nach Harwich, sah dort einige ausgediente Feuerschiffe auf Reede. Bei der Besichtigung eines dieser Auflieger hatte er die Idee: Bausubstanz und Räumlichkeiten eignen sich für Gastronomie in Deutschland. Nach Verhandlungen und Warteliste bot man ihm das in Ipswich liegende LV 13 an. Sein Makler dort meldete den guten Gesamtzustand und Hoffmann erwarb und holte LV 13 mit seinem Kümo im Schlepp nach Hamburg. Zuvor bei der Schiffsmeldestelle der Deutschen Bucht löste die Meldung Gelächter aus: „Hier ist Motorschiff Gretje, heute als Schleppverband. Das Schiff ist aber kein normaler Schlepper und der Anhang ein Feuerschiff. Die Laterne ist aber nicht an!“

Die Wasserschutzpolizei fand den Schleppzug nicht lustig und stoppte ihn zur Überprüfung, aber: alles in Ordnung.

Auf der Jöhnk-Werft in Hamburg erhielt das Feuerschiff sein neues Aussehen. In zehn Monaten wurden 55000 Mannstunden geleistet, 100 Tonnen Stahl bewegt, Schotten durchbrochen, Niedergänge geändert, Notausstiege geschaffen, Gastronomieräume, Toiletten, eine Küche eingebaut. Bei allem wurde der Originaleindruck weitestgehend bewahrt. Während der Umbauzeit wurde eine Bombe gefunden, beim Abtransport durch den Kampfmittelräumdienst fiel der Behälter an Deck, aber nichts passierte! Das aufliegende unbewachte Schiff diente Terroristen als Versteck und zum Sprengkörperbau. Seit 1993 liegt LV 13, 2006 an Thiemo Schröder weitergereicht, am Baumwall.

Gutem Brauch gemäß, trugen einige Mitglieder vielerlei Vergnüglichen in „Hoch und Platt“ vor: so Gisela Herbig, Andreas Höhne, Willi Peterson und der Autor, gewürzt von Christoph Rüdiger mit maritimem Heiteren, „das nicht wahr ist, aber wahr sein könnte“. Wie in den drei Jahren zuvor, konnten wieder Glückliche die per Losziehung eines der von Vera und Willi Peterson in liebevoller Handarbeit gefertigten schönen Adventsgestecke „gewinnen“ und heimtragen.

Unser Dank für den harmonischen Ausklang des 142. Vereinsjahres 2014, der auf dem spätabendlichen Rückweg hinauf zur U-Bahn mit abermals herrlichem Ausblick auf das Lichterpanorama des Hafens endete, gilt dem Vorstand sowie den **Spendern der Süßigkeitstüten** für den **Seemannsclub Duckdalben**, zu dem sie am 11. Dezember von unserem Vorstand gebracht wurden, nun zum dreizehnten Mal! *Günther F. Brandt*

Renntag der Bürgervereine in Bahrenfeld

Hierzu fanden sich am Sonntag, 9. November 2014, sieben Mitglieder und Gäste und die 1. Vorsitzende Frau Scheffe und ihr Mann auf der Trabrennbahn in Bahrenfeld bei schönstem Sonnenschein zum Rennen um den Preis vom Hamburger Hafen-Verein von 1872 e.V. ein. Es war ein geglücktes Rennen mit zehn Pferden, von denen das Pferd 6 vom Gestüt Lasbek mit dem Sulki Kornelius Kluth mit dem Pferd Grumetti siegte. Von allen

Hafen-Vereins-Mitgliedern und -Gästen wurde die Siegerehrung vorgenommen. Es wurden überreicht: Blumen, ein Bund Wurzeln und eine Flasche für den Sulki. Es war ein herrlicher Trabrennnachmittag. Alle waren begeistert und freuen sich auf das nächste Jahr in Bahrenfeld auf das Trabrennen der Bürgervereine.

Günter Hussedt

Allerhand Büdels

Bi 'n Theoterbeseuk bi de „Hüsung“ (= Husum) heff ick in 't Programm allerhand öber Büdels leest. Höög di:

„Mit 'n Sack vull Gold kann man ok een Büdel vull Sorgen heben. Nee, vun Geldbüdel, Brodbüdel oder Zampelbüdel is hier nich de Snack. Wie wüllt nun mol optellen, wat dat bi uns in Norddütschland sonst noch allens för Büdels giff, to 'n Bespeel Quarkbüdel un Schietbüdel. De Zwillingbroder vun den Quarkbüdel is de Queesbüdel - un de Queesbüdel is wedder eng verwandt mit den Dröhnbüdel oder ok den Quasselbüdel. Kennt ju noch den Sabelbüdel, den Tühnbüdel, den Tüdelbüdel, den Blarrbüdel un den Löögenbüdel? Mit de reine Wahrheit hett de Windbüdel nix an de Mütz. Ok de Traatschbüdel geht ehr men-

nigmol ut 'n Wich. Dorgegen sünd Traanbüdel, Dammelbüdel un Fummelbüdel direkt fründliche Lüd, wat man allerdings vun den Kniesbüdel oder Knickerbüdel nich seggen kann. Giff dat noch mehr Büdels in Norddütschland? Gewiss doch. To 'n Bespeel den Püttjerbüdel, den Meckerbüdel, den Quengelbüdel, den Dumbbüdel un den Freetbüdel. - So, dat langt. Vielleicht fällt Se jo noch een poor Büdels in.“

Jo! Dat heet ok Quakbüdel (vun de Poggenquakeree) un hen un wedder goh ik to 'n Putzbüdel un to 'n Inköpen nöhm ik 'n Henun-Her-Büdel mit!

gfb

Die Gesundheitskarte

Die Gesundheitskarte. Nun hat ja jeder eine! Meistens sogar mit Passbild. Warum heißt sie eigentlich „Gesundheitskarte“? Wenn ich gesund bin, benötige ich sie doch gar nicht. Bekommen habe ich die Karte von meiner zuständigen Krankenkasse. Das heißt aber „Krankenkasse“ und nicht „Gesundheitskasse“. Das ist, als wenn man aus einem Fahrscheinautomaten auch einen Parkschein bekommt.

Ein Albtraum in der Arztpraxis. „Geben Sie mir mal bitte Ihre Krankenkarte.“ „Ich habe aber keine.“ „Na, dann meine ich eben Ihre Versichertenkarte.“ „Habe ich auch nicht. Von welcher Ver-

sicherung?“ Ich räume meine ganzen Taschen aus, kontrolliere jede Karte. Bankkarte, Kreditkarte, Telefonkarte, Kundenkarten, Monatskarte, Schlüsselkarte, Versicherungskarte? Ist nicht dabei. Von welcher Versicherung? Autohaftpflicht, Hausrat, Unfall - keine Versichertenkarte dabei. „Aber Sie haben doch eine Praxiskarte!“ Nie was von gehört. Ich frage: „Oder meinen Sie die Gesundheitskarte, die man immer benötigt, wenn ich mal krank bin. Sie wissen, die von meiner Krankenkasse? - Ja, die habe ich hier bei mir, die Gesundheitskarte von meiner Krankenkasse.“ *Helmut Stradt*

Aufgelesen

Teilgeburtstag

Ich mag Geburtstage. Wenn man noch klein ist, denn dauert das bis zum nächsten Geburtstag sooo lange. Man will doch schnell erwachsen werden. Später im Leben hat man es nicht mehr so eilig. Wenn man denn so in die Jahre kommt, dann kommen schon mal so Gedanken wie: „Bin ich denn beim nächsten noch dabei?“ Ich mag Geburtstagsfeiern und feier für mich immer „Teilgeburtstag“. Die ersten zwei Monate wird an dem Datum nicht gefeiert. Danach geht es los: Ich werde dann jeweils am 16. eines jeden Monats 79,1 - 79,2 - 79,3 usw. Nach 79,9 kommt dann, ganz offiziell, der 80te. So hat man jeden Monat ein wenig Geburtstag! Mit Gästen!

Altersarmut

„Die Renten sind sicher!“ hat er gesagt. Er hat nur nicht gesagt, wie hoch sie denn für die nächsten Generationen sind. Sparen sollen sie und vorsorgen. Aber wie viel denn, wenn man heute schon nicht weiß, wie hoch denn die Mieten, der Strompreis und

die Fahrpreise usw. steigen. Die Renten werden nicht steigen. Aber „Armut“ lässt sich steigern in „Alterselend“.

Keine Pferde

Ein US-Senator: Herr Präsident, wir haben immer weniger Kriegsschiffe!! Der Präsident: Sie haben Recht, wir haben auch keine Pferde mehr.

Panama-Kanal

Frage an einen Abiturienten: Was weißt Du vom Panama-Kanal? Gegenfrage: Ist das ein Rundfunk- oder ein Fernsehkanal?

Spruch des Tages

Hoher Regierungsvertreter: „Es ist verwunderlich, dass die meisten Unfälle in der Flotte passieren, wenn ein Lotse an Bord ist!“ Der Admiral: Das ist gar kein Wunder. Die meisten Menschen sterben auch, wenn sie gerade in ärztlicher Behandlung sind.

H. Stradt



**Sein Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
er Ihre Spende.**

www.seenotretter.de



VERLAG SATZ DRUCK KALENDER

Von der Vereins- bis zur Firmenzeitschrift
Ob Flyer oder Geschäftsausstattung
Bürokalender vom Streifenkalender
bis zum 5-Monats-Kalender

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