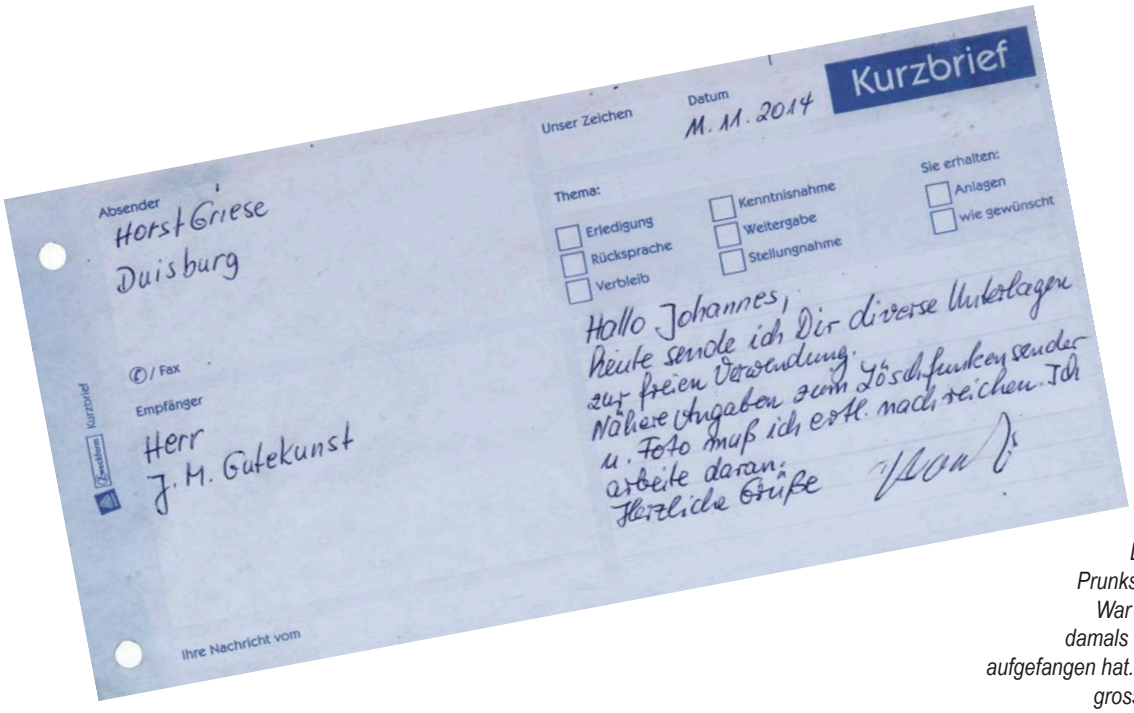
RADIORAMA

INTERESSANTES FÜR RADIO- UND GRAMMOPHON-LIEBHABER Nr. 4

Vom Bentheimer Amateurfunkmuseum,
den drei Olympic-Prunkschiffen,
einem Sender und einer Orgel.

Das Notfunkgerät vom Titanic-Schwesterschiff

Interessantes angeregt von H. Griese in Duisburg, dem glücklichen Besitzer des Notruf-Senders aus der «Olympic», neben der «Britannic» auch mit der stolzen, als unsinkbar geltende «Titanic» verschwestert, welche im April 1912 – auf Jungernfahrt – nach Kollisiion mit einem Eisberg in den Fluten versank und etwa 1500 Menschen in den Tod riss.


Kurzbrief

Unser Zeichen

Datum
M. 11. 2014

Absender
Horst Griese
Duisburg

Thema:
Erledigung
Rücksprache
Verbleib
Kenntnisnahme
Weitergabe
Stellungnahme

Sie erhalten:
Anlagen
wie gewünscht

✆ / Fax

Empfänger
Herr
J. M. Gutekunst

Hallo Johannes,
heute sende ich Dir diverse Unterlagen
zur freien Verwendung.
Nähere Angaben zum Löschfunkensender
u. Foto muß ich evtl. nachreichen. Ich
arbeite daran.
Herzliche Grüße

Ihre Nachricht vom

Der Löschfunkensender aus der «Olympic» Prunkstück der Griese'schen Apparatesammlung. War wohl gleichzeitig jener Empfänger, welcher damals die Hilferufe der in Not geratenen «Titanic» aufgefangen hat. Rettend einzuspringen war aber wegen zu grosser Entfernung vom Unfallort nicht möglich. Der Apparat ist auch ohne nähere Angaben zum Bestaunen...

Erstes Amateurfunkmuseum in Bad Bentheim eröffnet

Dr. Burkhard Ritz: »Bisher einmalig in der Bundesrepublik«

PR Bad Bentheim. Der niedersächsische Finanzminister Dr. Burkhard Ritz hat gestern in Bad Bentheim das erste Amateurfunkmuseum der Bundesrepublik eröffnet. Im Rahmen der 14. Deutsch-Niederländischen Amateurfunkertage (DNAT) in Verbindung mit den ersten internationalen Bad Bentheimer Festtagen übergab der Finanzminister das Museum, das in das Kreismuseum in der Schloßstraße integriert ist, der Öffentlichkeit. Seine Bedeutung gehe weit über das hinaus, was die Funkamateure mit ihrem Hobby verbinde, sagte der Minister. Er dankte den Initiatoren dem Landkreis Grafschaft Bentheim und der Stadt Bad Bentheim für ein Museum, das die Attraktivität und Anziehungskraft der Kur- und Fremdenverkehrsstadt weiter erhöhe.

Das Amateurfunkmuseum bietet auf einer Fläche von rund 40 Quadratmetern im ersten Stock des Kreismuseums eine Fülle von technischen Besonderheiten und nostalgischen Geräten, die das Herz der Funkamateure höher schlagen lassen. Hunderte von Einzelstükken und Einzelteilen wurden mit fast wissenschaftlicher Akribie zusammengetragen, katalogisiert, aufgestellt und beschriftet. Dabei sind unter anderem selbstgebastelte Geräte aus der Jahrhundertwende, die die Findigkeit und den Forschergeist der ersten Funkamateure nachdrücklich unter Beweis stellen.

Prachtstück der bleibenden Ausstellung ist ein Löschfunkensender aus dem Jahre 1900. Der Sender stammt aus dem Jahre 1903. Ein derartiges Gerät war auch auf der »Titanic« installiert. Nach Ansicht der Experten ist dieses Gerät praktisch unbezahlbar. Auf der Welt sollen etwa noch zehn bis 15 Sender und Empfänger existieren.

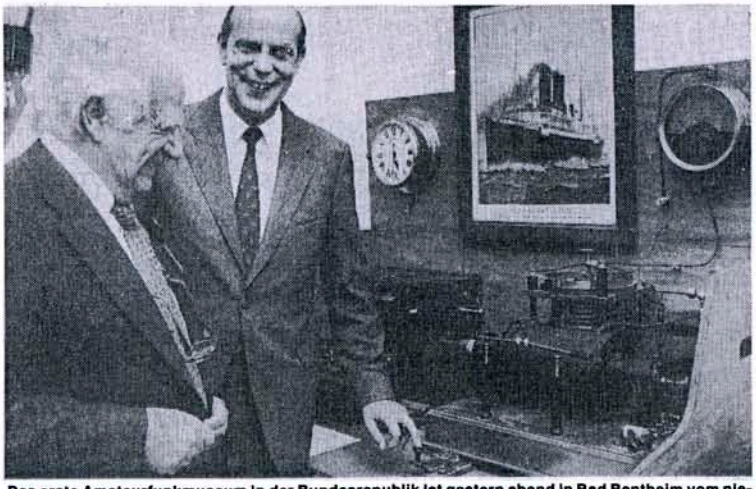
Erwin Zöller aus Münster und Siegfried Prill aus Schüttorf haben der Ausstellung ihr Gesicht gegeben. Sie ordneten die von verschiedenen Funkamateuren zur Verfügung gestellten Geräte zueinander. Ihnen wurde für ihre wochenlange uneigennützige Arbeit besonderer Dank ausgesprochen. Der überwiegende Teil der Leihgaben verbleibt im Amateurfunkmuseum. Außerdem wollen die Funkamateure versuchen, über ihre »Drähte« noch mehr Ausstellungsstücke als bisher zusammenzutragen.

Über die Eigenarten der verschiedenen Geräte wurden die Besucher von Dr. Jacobi aus München informiert. Er erklärte sowohl den selbstgebastelten Sender als auch den Satelliten »Ansat«, der für die Funkamateure der Welt von der amerikanischen NASA in das Weltall geschossen wurde. Mehrere dieser Satelliten befinden sich bereits im All.

Der niedersächsische Finanzminister sagte, die Deutsch-Niederländischen Amateurfunkertage seien von großer Bedeutung sowohl für die Funkamateure in aller Welt als auch für die Stadt Bad Bentheim. Die Bedeutung werde noch unterstrichen durch die »Goldene Antenne«, die für eine besonders herausragende humanitäre Tat vergeben wird. Dr. Ritz bescheinigt der Stadt in dieser Hinsicht ein »glückliches Händchen«.

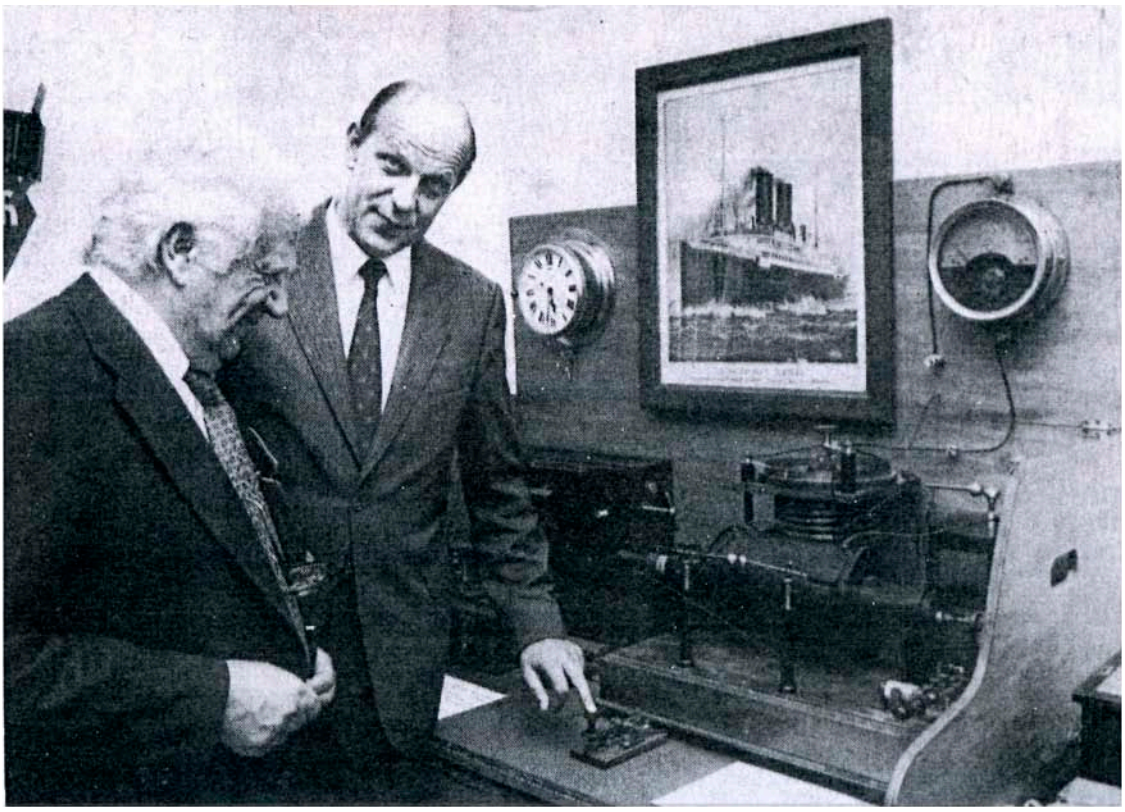
Das Amateurfunkmuseum zeuge von der Liebe zur Sache. Hier sei wieder einmal Privatinitiative zum Tragen gekommen zollte der Minister Achtung und Anerkennung, weil er viele junge Menschen spielend an modernste Techniken heranführe.

Zuvor war Dr. Ritz auf dem Rathausplatz im Holland-Dorf mit echtem niederländischen Käse aufgewogen worden. Der »gewichtige« Finanzminister brachte runde 100 Kilogramm auf die alte Käsewaage aus Alkmaar. Das war dem »Bürgermeister« des Holland-Dorfes, Hans Lenz, aber nicht genug. Er plazierte an die Ministerseite ein niederländisches »Meisje« in Originaltracht. Die beiden brachten es dann zusammen auf insgesamt 155 Kilogramm. Dr. Burkhard Ritz stellte den Käse spontan dem Kinder- und Jugenddorf »Eylardushof« in Gildehaus zur Verfügung.



Das erste Amateurfunkmuseum in der Bundesrepublik ist gestern abend in Bad Bentheim vom niedersächsischen Finanzminister eröffnet worden. Dr. Burkhard Ritz (rechts) läßt sich bei einem Rundgang von Dr. Jacobi die Funktion des praktisch unbezahlbaren Löschfunkensenders erklären.

1983:
Der Schiffs-Sender war eine Haupt-Attraktion bei der Eröffnung des ersten Amateurfunkmuseums in Bad Bentheim.



2014 (s. folgende Seite):
Der Sender, ausgeliehen ans Museum der Deutschen Binnenschifffahrt in Ruhrort.

man sie trotz der Schwierigkeiten mit aller Energie weiterverfolgen müsse.

Während nach Ansicht des DKP-Ratsmitgliedes Hartmut Sychla die Planungen im Eiltempo durchgebracht werden sollen, sprach sich Hans Kutz (CDU) dafür aus, jetzt keine Zeit mehr zu verlieren. Seiner Auffassung bei dem Projekt gehe es in erster Linie darum, Arbeitsplätze zu erhalten und zu schaffen, schloß sich Reinhold Volken (CDU) an. Man müsse dafür sorgen, daß rechtzeitig mit dem Bau begonnen werden kann.

»In dem Bestreben, als Vertreter einer Interessengemeinschaft aufzutreten, haben Sie sich in der Wahl Ihrer Worte vergriffen«, warf Friedel Witte (SPD) CDU-Ratsmitglied Stürmann vor. Nach Ansicht Wittes werde im Nordhorner Rat »alles kaputtgeredet«, während andere Städte handelten. Wenn sich Amtsgericht und Arbeitsamt vergrößern wollten, sei es Aufgabe des Rates, darauf zu reagieren.

Volker Ebel (FDP) fragte nach der Notwendigkeit und dem Sinn des Projektes. Er äußerte die Vermutung, daß die Arbeitsamtsverwaltung auch in Nordhorn einen Versuch plane, bei dem mit Hilfe von computergesteuerten Gruppentests Schüler der Abschlußklassen aller Schulen auf ihre Begabung hin untersucht werden sollen.

Wie Arbeitsamtsdirektor Dr. Genrich auf Anfrage der GN sagte, sei nicht geplant alle dentliche Arbeitsbedingungen für die Bediensteten zu schaffen. Während Volker Ebel, Heinz-Ulrich Stürmann und Friedrich Glüsenkamp (CDU) die Auffassung vertraten, der Rat habe ein Recht zu erfahren, was eine Behörde plant, und über mangelhafte Information der Ratsmitglieder klagten, ist es nach Meinung von Gerhard Meyners (CDU) nicht Aufgabe dieses Gremiums vorzuschreiben, aber nicht weiter vergrößern.

Nachdem die Ratsmitglieder sich bei drei Gegenstimmen und einer Enthaltung für die Änderung des Bebauungsplanes ausgesprochen hatten, stellte Bürgermeister Horstmeyer fest, es sei sicher kein Fehler gewesen, daß der Rat eine Grundsatzdiskussion über den Neubau des Amtsgerichts geführt habe.

Europalizenz für Funker gefordert

Diskussion in der Katharinenkirche

RM Bad Bentheim. In der von Scheinwerfern erleuchteten Katharinenkirche des Bad Bentheimer Schlosses forderte gestern eine Diskussionsrunde unter Leitung von Erwin Tiedemann, Sprecher des Deutschen Amateur-Radio-Clubs (DARC), die Einführung einer europaeinheitlichen Amateurfunklizenz. Prominentester Gast der von mehreren Fernsehanstalten aufgezeichneten Veranstaltung war der parlamentarische Staatssekretär im Bundespostministerium, Helmuth Becker. Er nannte die Tätigkeit der Amateurfunker einen Akt der Völkerverständigung.

Mit Staatssekretär Becker diskutierten Dr. Spindler, Referent für Funkverwaltungsfragen im Bundespostministerium, Karl-Heinz Vogt, Vizepräsident der Oberpostdirektion Münster, Philipp Lessing, Vorsitzender des DARC, sowie die Vorsitzenden der beiden niederländischen Amateurfunkervereinigungen Philipp Huis (VERON) und Gerard Koomann (VRZA) über die Schwierigkeiten bei der Einführung einer vereinheitlichten Lizenz. Sie zeigten auf, daß die Nachfrage nach Gastlizenzen, die ein Funker für den Betrieb seines Gerätes außerhalb seines Heimatlandes benötigt, in den letzten Jahren in der Bundesrepublik und in den Niederlanden stark gestiegen ist.

Staatssekretär Becker kündigte an, die Bundespost wolle mit den Niederlanden Verhandlungen über eine Vereinheitlichung der Lizenzen beider Länder aufnehmen, wie sie bisher nur mit Luxemburg bestehen. Dr. Spindler regte an, im Rahmen der bestehenden nationalen Regelungen die gegenseitige Anerkennung der Lizenzen voranzutreiben.

DARC-Sprecher Tiedemann nannte es unverständlich, daß man in ganz Europa mit nationalen Führerscheinen Auto fahren könne, eine Funkerlizenz aber nur im Heimatland gelte.

Die Zusammenarbeit mit den Niederlanden soll nach den Vorstellungen von Helmuth Becker beispielgebend für die anderen Länder der Europäischen Gemeinschaft werden, ähnliche Vereinbarungen zu treffen. Karl-Heinz Vogt forderte, neben bilateralen Verhandlungen auch auf gesamteuropäischer Ebene in den entsprechenden Vereinigungen Lösungen zu suchen. Es müsse auch im Interesse der Amateurfunkervereinigungen liegen, die Vereinheitlichung der Prüfungsvoraussetzungen für Funkerlizenzen voranzu-

Das Notfunkgerät vom Titanic-Schwesterschiff

Einzigartiges Exponat verstärkt „Seenot"-Ausstellung – und morgen gibt's einen Sonderstempel zum Kanaljubiläum

RUHRORT – Derzeit ist im Museum der Deutschen Binnenschifffahrt die Ausstellung „Glaube, Liebe, Hoffnung" zu sehen. Jetzt gibt es einen guten Grund mehr, sich die Ausstellung anzusehen.

Horst Griese aus Laar hat dem Museum als Leihgabe einen Löschfunkennotsender der Olympic aus dem Jahr 1905 übergeben. Die Olympic war das Schwesterschiff der Titanic und wurde von 1908 bis 1910 in Belfast gebaut. Während die Rettungsboote der Titanic nicht mit Löschfunkennotsendern ausgestattet waren, wurden sie auf der Olympic später nachgerüstet.

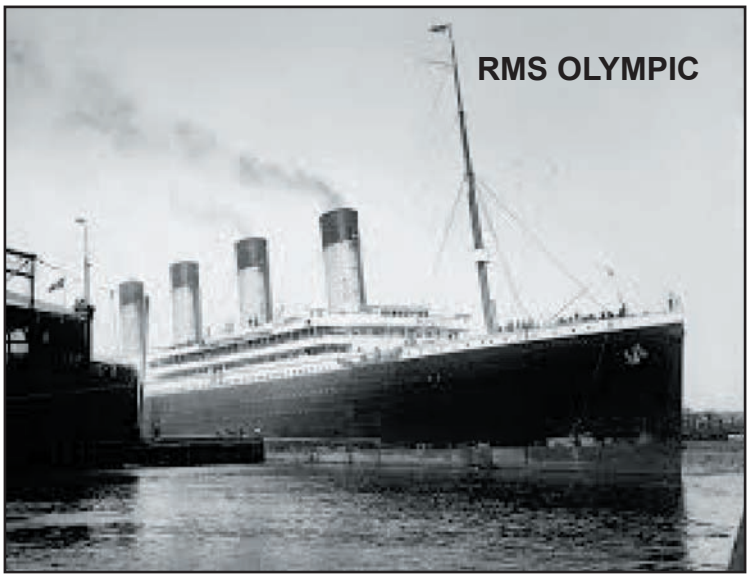
Der ehemalige Binnenschiffer Griese sammelt seit 40 Jahren mit großer Leidenschaft alte Rundfunk- und Funkgeräte. Gekauft hat er den Notsender der Firma Marconi Ltd. in Birmingham auf einer Sammlerbörse für Funktechnik.

Die Ausstellung „Glaube, Liebe, Hoffnung" schildert packende Fälle von Seenot und Rettung. Unter den Exponaten befindet sich etwa eine Flaschenpost mit einem letzten Gruß an das Beiboot, in dem drei Weltumsegler überlebten, deren Yacht von einem springenden Buckelwal versenkt wurde. Die Ausstellung ist noch bis zum 15. Oktober im Binnenschifffahrtsmuseum an der Apostelstraße 84 in Ruhrort zu sehen.

Horst Griese und sein außergewöhnliches Sammlerstück, der historische Löschfunkennotsender der Olympic. *Foto: Stadt DU*

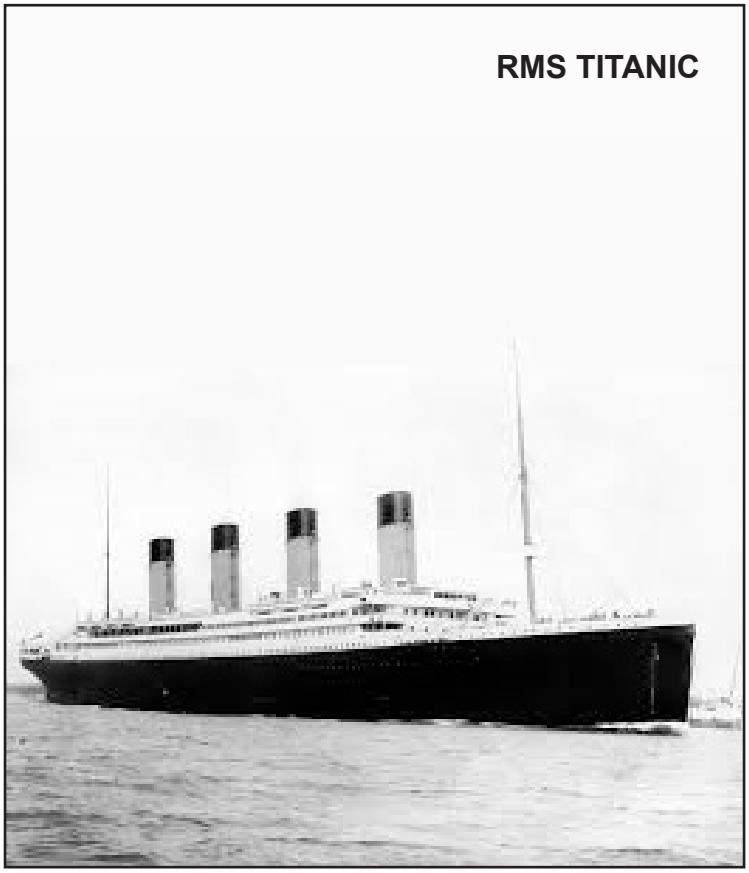
Am morgigen Donnerstag, 17. Juli, gibt es noch einen besonders guten Grund, das Binnenschifffahrtsmuseum zu besuchen: Der Rhein-Herne-Kanal wird dann nämlich 100 Jahre alt. Er wurde zwar nie eingeweiht, aber am 17. Juli 1914 wurde der Kanal für die Schifffahrt freigegeben. Nicht nur, dass das Museum jede Menge Ausstellungsstücke zur Geschichte des Kanals aufbewahrt und ausstellt – morgen öffnet von 10 bis 17 Uhr auch ein „Sonderpostamt" im Foyer des Hauses an der Apostelstraße 84. Dort ist dann der Sonderstempel „100 Jahre Rhein-Herne-Kanal" zu bekommen, den die Deutsche Post zum Jubiläum herausgibt. Auf dem Stempel ist als Bildzusatz der Gasometer in Oberhausen und ein Binnenfrachtschiff auf dem Rhein-Herne-Kanal abgebildet. Außerdem zeigt das Binnenschifffahrtsmuseum zwei kleine Sonderausstellungen zum Kanaljubiläum: eine Sequenz von Fotos aus der 100-jährigen Geschichte des Rhein-Herne-Kanals und eine Ausstellung mit Aquarellen von Andreas Körner, die er vor Ort an verschiedenen Stellen am Kanal gemalt hat.

Die «RMS Olympic» der White Star Line war das erste der drei Olympic-Schiffe neben der Titanic und der Britannic. Vor allem aufgrund ihres Kriegsdienstes erhielt sie später den Spitznamen «Old Reliable», «die alte Zuverlässige». Mit dem Bau der Olympic wurde gut drei Monate vor der Titanic begonnen. Am 14. Juni 1911 startete sie unter dem Kommando von Kapitän Edward John Smith, der später die Titanic kommandierte, zu ihrer Jungfernfahrt von Southampton über Cherbourg und Queenstown nach New York. Bereits im September 1911 hatte sie eine schwere Kollision mit dem britischen Kreuzer Hawke, die eine kostenintensive dreimonatige Reparatur erforderlich machte, weshalb sich die Fertigstellung und Jungfernfahrt der Titanic um drei Wochen verzögerte. Die Olympic befand sich auf der Rückreise nach Europa, als sie den Notruf der havarierten Titanic empfing. Zwar fuhr sie mit Höchstgeschwindigkeit in Richtung Unglücksstelle, doch war die Entfernung von ca. 500 Seemeilen (bzw. 20 Stunden) für eine Hilfestellung zu gross. Nach der Titanic-Katastrophe wurde sie mit zusätzlichen Rettungsbooten, verstärkten Schotten und einer

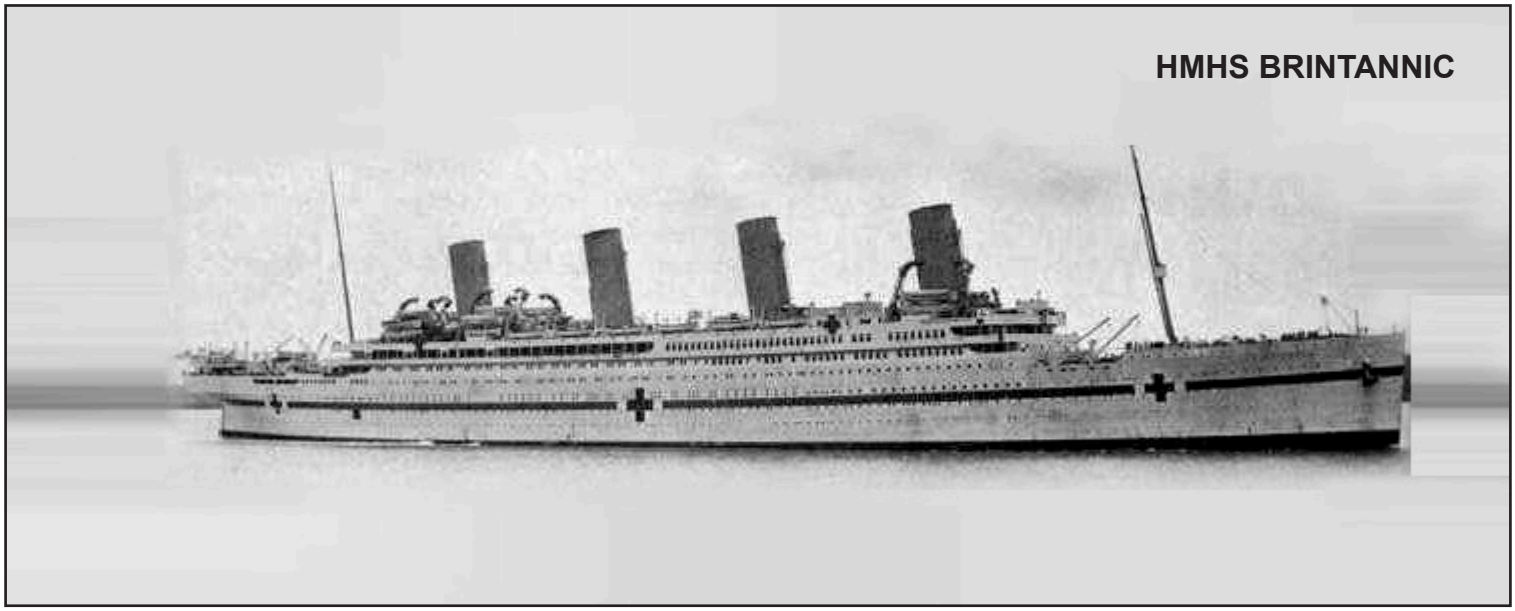


doppelten Aussenhaut ausgestattet. Während des Ersten Weltkrieges diente die Olympic als Truppentransportschiff. Zwei ihrer «Kriegstaten» sind besonders erwähnenswert: Im Oktober 1914 durchfuhr sie unbeschädigt ein Minenfeld, dem sinkenden Schlachtschiff Audacious zu helfen und im Mai 1918 «erledigte» sie das deutsche U-Boot U103. Dessen Besatzung hatte den Dampfer offensichtlich nicht rechtzeitig bemerkt, konnte sich auf die kurze Entfernung von ca. 500 Metern nicht in optimale Angriffsposition bringen und musste auf die rückwärtigen Torpedorohre zurückgreifen, welche aber nicht sofort feuerbereit waren. Kapitän Hayes liess die Olympic Kurs auf U103 nehmen, welches sich mit einem Nottauchmanöver zu retten versuchte. Doch der Dampfer rammte das Boot, seine Backbord-Schraube durchschlug den Druckkörper, woraufhin U103 sank. Zehn deutsche U-Boot-Fahrer kamen dabei ums Leben, 35 Mann überlebten und wurden später von einem US-amerikanischen Schiff aufgenommen. 1919 wurde die Olympic – auf Ölfeuerung umgestellt – wieder zum Linienschiff, worauf, mit vielen reichen und berühmten Passagieren an Bord, eine gloorreiche Zeit begann. Am 22. Mai 1924 kollidierte die Olympic bei New York mit dem Liner Fort St. George. Der einzige Unfall mit Todesfolge ereignete sich am 15. Mai 1934, als sie im dichten Nebel das Nantucket-Feuerschiff rammte. Es sank, wobei sieben der elf Besatzungsmitglieder starben. Von der Weltwirtschaftskrise Ende der 1920er Jahre waren auch die Schiffslinien betroffen, vor allem die White Star Line, die sich von der Titanic-Katastrophe nie ganz erholt hatte. So fand 1934 eine von der britischen Regierung erzwungene Fusion mit der konkurrierenden Cunard Line statt, deren Führung anschliessend mit dem Verkauf aller alten Schnelldampfer begann, um den Bau der Queen Mary und der Queen Elizabeth zu finanzieren. Angesichts der Wirtschaftslage und des Schiffsalters wurde von Politikern ein Verkauf der Olympic an eine Abwrackwerft in Nordostengland vermittelt, um die dortige hohe Arbeitslosigkeit zu lindern. Die letzte Reise der Olympic endete am 12. April 1935, von New York kommend, in Southampton. Bis zu dahin hatte sie 257 Mal den Atlantik überquert, dabei mit 430 000 Passagieren 1,8 Millionen Seemeilen zurückgelegt.

Die RMS Titanic war bei der Indienststellung am 2. April 1912 das grösste Schiff der Welt. Als zweiter von drei Dampfern der Olympic-Klasse war sie wie ihre Schwesterschiffe für den Liniendienst auf der Route Southampton–Cherbourg–Queenstown–New York, New York–Plymouth–Cherbourg–Southampton vorgesehen und sollte neue Massstäbe im Reisekomfort setzen. Auf ihrer Jungfernfahrt am 14. April 1912 kollidierte sie etwa 300 Seemeilen südöstlich von Neufundland seitlich mit einem Eisberg und sank etwa drei Stunden später im Nordatlantik. Obwohl für die Evakuierung mehr als zwei Stunden Zeit zur Verfügung standen, starben 1514 der über 2200 an Bord befindlichen Personen – hauptsächlich wegen der unzureichenden Zahl an Rettungsbooten und der Unerfahrenheit der Besatzung mit deren Handhabung. Wegen der hohen Opferzahl zählt der Untergang der Titanic zu den grossen Katastrophen der Seefahrt. Der Untergang war Anlass für zahlreiche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf See. Am 12. November 1913 wurde eine Konferenz einberufen, die einen internationalen Mindeststandard für die Sicherheit auf Handelsschiffen schaffen sollte. Ergebnis dieser Konferenz war 1914 die erste Version der «International Convention for the Safety of Life at Sea» (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See). Diese umfasste die ausreichende Ausstattung mit Rettungsbooten, Besetzung der Funkstationen rund um die Uhr und die Errichtung der Internationalen Eispatrouille. Die Titanic gehört aufgrund der Umstände, die mit ihr und ihrem Untergang verbunden werden, zu den bekanntesten Schiffen der Geschichte.



Die «Britannic» der White Star Line, das dritte, grösste – und letzte Schiff der Olympic-Klasse wurde wie ihre beiden Schwestern auf der Werft von Harland & Wolff (Belfast) gebaut, unterschiedlich durch zahlreiche Ergänzungen. Unter Nutzung der mit der Olympic und der Titanic gemachten Bau-Erfahrungen erfolgte die Kiellegung (der Baubeginn) am 30. November 1911, mehr als zweieinhalb Jahre nach der Titanic, kurz vor deren Fertigstellung. Die Maschine der Britannic entsprach in Aufbau und Funktionsweise der Anlage bei den Schwesterschiffen, war jedoch aufgrund einer grösseren Kesselheizfläche und einer effizienteren Turbine mit registrierten 50 000 PS um 4 000 PS leistungsfähiger; man konnte daher mit einer auf 22 Knoten (gegenüber 21 Knoten) gesteigerten Reisegeschwindigkeit rechnen. Insgesamt erwies sich das Konzept als Erfolg, indem sich bei verhältnismässig niedrigem Kohleverbrauch eine respektable Geschwindigkeit erzielen liess. Tatsächlich dürfte die Leistung der Maschinenanlage der Britannic (wie auch die ihrer Schwesterschiffe) deutlich jenseits des nominellen Werts bei rund 60 000 PS gelegen haben. Nach dem Untergang der Titanic im April 1912 wurden die Bauarbeiten an der Britannic zunächst gestoppt, um die Untersuchungsergebnisse zur Unfall-Ursache abzuwarten. Schliesslich wurden wesentliche technische Änderungen vorgenommen, um die Sinksicherheit des Schiffes zu erhöhen. Durch diese aufwendigen Ergänzungen und



Änderungen verzögerte sich der Bau des Schiffes; der Stapellauf erfolgte am 26. Februar 1914. Nach Beginn des Krieges im August 1914 verzögerten sich die Bauarbeiten an der Britannic, da Arbeitskräfte und Material für die Rüstungswirtschaft benötigt wurden. Nach dem tragischen Verlust der Lusitania im Mai 1915 und dem gestiegenen Bedarf der Royal Navy an Transportraum für die *Gallipoli-Unternehmung beschloss man, das fast fertige Riesenschiff als Hospitalschiff in Dienst zu stellen. Am 13. November 1915 wurde der White-Star-Liner von der Admiralität requiriert und schliesslich am 6. Dezember 1915 als einsatzbereit gemeldet.

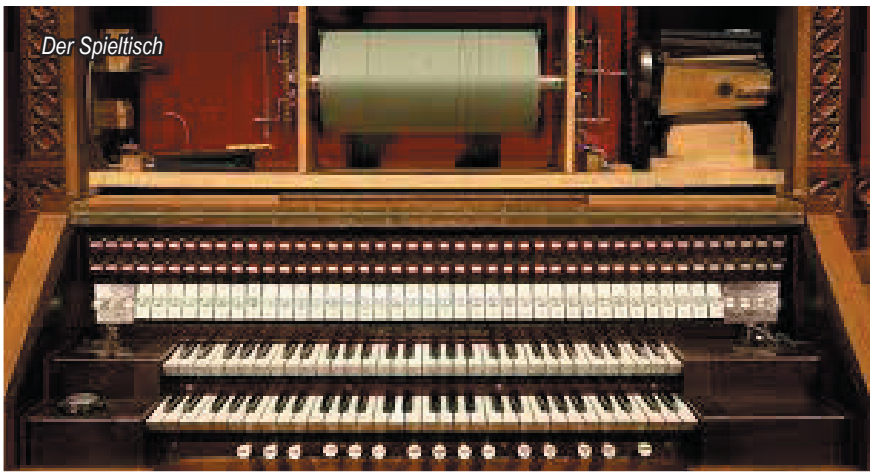
**Die Schlacht von Gallipoli wurde während des Ersten Weltkriegs auf der türkischen Halbinsel Gallipoli ausgetragen. Die Entente-Mächte wollten in einer gemeinsamen Operation die Halbinsel besetzen und sie als Ausgangsbasis für die Eroberung der osmanischen Hauptstadt Konstantinopel nutzen, scheiterten jedoch an den Verteidigern. Beide Seiten verloren insgesamt schätzungsweise 350 000 Mann (100 000 Tote und 250 000 Verwundete), was fast der Hälfte der zum Einsatz gekommenen Soldaten entspricht.*

Bis zum November 1916 unternahm die Britannic – als Hospitalschiff durch einen weissen Anstrich mit einem grünen Längsstreifen und mehreren Roten Kreuzen gekennzeichnet – fünf Fahrten von den Kriegsschauplätzen im Mittelmeer nach Grossbritannien, wobei sie grosse Zahlen an Verwundeten transportierte. Am 12. November 1916 verliess die Britannic Southampton mit dem Ziel Mudros in der Ägäis. Als sie am 21. November 1916 den griechischen Hafen Mudros ansteuerte, ereignete sich im Kanal zwischen den Inseln Kea und Makrónissos eine schwere Unterwasser-Explosion, möglicherweise war es ein Torpedo-Treffer. Fatalerweise fand diese Explosion zu einem Zeitpunkt statt, als die Besatzung gerade einen Schichtwechsel durchführte. Obwohl im Kriegseinsatz verboten, waren hierbei aus Bequemlichkeit die Wasserschutztüren geöffnet worden. Nach der Explosion schlossen einige dieser Türen im Bug nicht mehr vollständig. Deshalb war eine Eingrenzung des Wassereinbruchs auf die beschädigten Abteile nicht mehr möglich. Verschlimmert wurde die Situation noch durch eine starke, nicht zu korrigierende Schlagseite und zahlreiche, verbotenerweise offene Bullaugen, durch welche Wasser in hintere Abteile eindringen konnte, was die asymmetrische Flutung noch verstärkte. Die Britannic sank innerhalb von 55 Minuten. Es gab 30 Tote und 40 Verletzte, die meisten davon in zwei Rettungsbooten, die, bei noch laufenden Maschinen unerlaubt zu Wasser gelassen, von den drehenden Propellern zerschlagen wurden. Unter den Geretteten befand sich die Krankenschwester Violet Jessop, welche schon zuvor an Bord der Olympic gewesen war, als diese 1911 mit dem britischen Kreuzer Hawke kollidierte. Im Jahr darauf gehörte sie zu den Überlebenden der Titanic-Katastrophe. Bis auf den tragischen Zwischenfall mit den ersten beiden Rettungsbooten verlief die Evakuierung des Schiffes sehr zügig und geordnet, wie sich an der geringen Opferzahl bei einer verbleibenden Zeit von weniger als 55 Minuten abschätzen lässt. Der Untergang der Britannic bedeutet den grössten Handelsschiffsverlust im Ersten Welt krieg. Da das Schiff nie einen Einsatz als Passagierschiff erlebte, wurde ein Grossteil der bereits gefertigten, luxuriösen Innenausstattung eingelagert und nach Kriegsende versteigert. Teile der für den Rauchsalon vorgesehenen Wandtäfelungen wurden in einem Hotel in England verbaut.

Die riesige, für's «grosse vordere Treppenhaus der Ersten Klasse» vorgesehene, von der Deutschen Firma Welte & Söhne (Freiburg) gefertigte Orgel kam ebenfalls nicht zum Einsatz. Sie wurde um 1920 an Dr. August Nagel, Besitzer der erfolgreichen «Contessa-Camerawerke» verkauft, einen grossen Musikliebhaber, der sie in seiner Stuttgarter Residenz installieren liess. 1935 ging das Instrument, als er sein Haus verkaufte, zurück an die Herstellerfirma, welche zwei Jahre später in Dr. Eugen Kersting, den Besitzer der Elektronikfirma Radium in Wipperfürth einen neuen Käufer fand, der sie, mit einigen Erweiterungen versehen, in einem Versammlungssaal seiner Firma einbauen liess. 1969 konnte Heinrich Weiss, der Gründer des Museums für Musikautomaten die Orgel erwerben. Sie wurde mit grossem Arbeitsaufwand in Seewen aufgebaut und schliesslich von Werner Bosch intoniert, dem gleichen Orgelbauer, der das Instrument dreissig Jahre vorher in Wippenfürth betreut hatte. Ihm sind auch die noch in grosser Zahl vorhandenen Mutterrollen zu verdanken – gerettet aus den Beständen der Firma Welte.

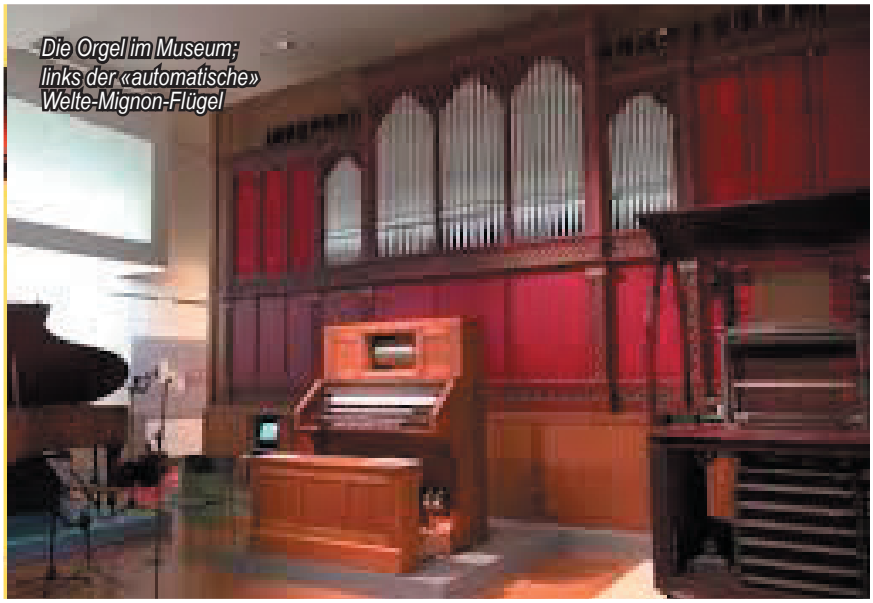
Bis ins Jahr 2007 war beim Musikautomatenmuseum nicht bekannt, dass es sich bei dieser «Philharmonie-Orgel» um das ursprünglich für die Britannic vorgesehene Instrument handelt, bis im Laufe von Restaurierungsarbeiten an mehreren verborgenen, normalerweise kaum beachteten Stellen das eingestanzte Wort «Britanik» zum Vorschein kam. So ist man heute sicher, die lang vermisste Orgel der Britannic entdeckt zu haben. Eine entsprechende Orgel ist für dieses Schiff auf Zeichnungen und einem Foto dokumentiert, sie galt bislang als verschollen.

Einer von den sechs Hinweisen, welche zur Identifizierung der Britannic-Orgel führren



Der Spieltisch

Beim Musikautomatenmuseum erhätliche Doppel-CD



Die Orgel im Museum; links der «automatische» Welte-Mignon-Flügel

Die Orgel in ihrer ganzen Pracht; sie spielt heute elektronisch gesteuert – die wertvollen, unersetzlichen Musikrollen wurden digitalisiert.

Nahtlose Antriebsriemen (fabrikfrisch)

rund, flach, quadratisch, in vielen Grössen!
Für Tonbandgeräte, Plattenspieler, Projektoren etc.
Neuanfertigung von Zwischen-Rädern, wenn deren Konstruktion keinen Neubelag zulässt.
Alfred Kirchner

Radio-Restaurateure:

Hochvoltige Rollblock- und Elektrolytkondensatoren sowie Skalenlämpchen liefert günstig:
Erwin Minder

Wenn...

in der neuen Wohnung der Platz für die Radiosammlung fehlt, wenn sie zu gross, aus irgendwelchen Gründen untragbar geworden oder gar verwaist ist, kann ich helfen! Übernehme (auch Einzelgeräte und Zubehör) zu fairem Preis und stehe ebenfalls für Schätzungen zu Diensten. Nach allfälliger Reinigung und Gehäuse-Auffrischung werden die Apparate (bei Bedarf auch komplettiert bzw. revidiert) zu günstigen Preisen wieder an Sammler abgegeben – nicht mehr brauchbares Material wird fachgerecht entsorgt.
Kurt Thalmann, — Permanenter Flohmarkt in der «Radio-Scheune»

Besuch ist jederzeit nach Vereinbarung möglich.

Kontakt: Johannes M. Gutekunst, 5102 Rupperswil johannes.gutekunst@sunrise.ch