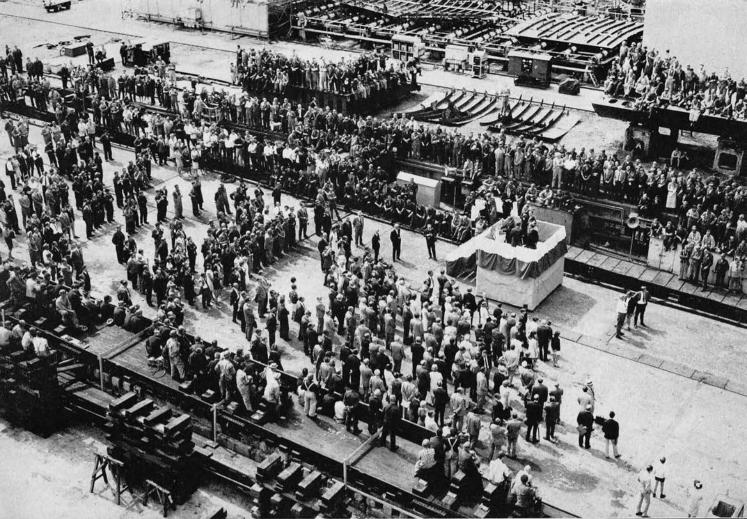
#### DEUTSCHE WERFT WZ 3/67



#### Das Arbeitsprogramm der DW

In der Ausrüstung liegen:	
S. 821 MS "Heidelberg" (HAPAG) Ablieferung:	5. 9. 1967
S. 822 MS "Heilbronn" (HAPAG) Ablieferung:	12. 12. 1967
S. 820 RS "Jade" (BWB) Ablieferung:	23. 10. 1967
S. 824 MBC "Cementia" (Cement Tankers S.A.) Ablieferung:	15. 11. 1967
Auf den Helgen liegen:	
V. S. 825 TPS (Deutsche Atlantik Linie) Stapellauf:	22. 2. 1968
III. S. 828 MKS (Sloman) Stapellauf:	10, 11, 1967



## WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

25. Jahrgang · 16. 8. 1967 · Heft 3

#### Die Deutsche Werft im Hochsommer 1967

Seit vielen Jahren gab es keinen Sommer wie diesen, und dabei ist er noch längst nicht zu Ende. Ein Sommer, von dem man den Eindruck hat, die Arbeitsleistung müsse ihm umgekehrt proportional sein. Doch das Gegenteil ist offenbar der Fall. Selten kulminierten in einer kurzen Zeitspanne so viele Ereignisse, über die es zu berichten gibt. Beginnen wir heute mit dem letzten.

Am 21. Juli wurde in feierlicher Form der Kiel der "Hamburg" gelegt. "Kiellegung" ist einer der Ausdrücke, die schon lange nicht mehr korrekt sind, da die moderne Technik sie überholt hat, und die doch beibehalten werden, weil es noch keine treffenderen Bezeichnungen gibt. "Baubeginn" wäre noch viel weniger zutreffend; denn während früher die Kiellegung gleichbedeutend mit Baubeginn war, ist sie dies schon lange nicht mehr. Der heutigen Kiellegung geht eine monatelange Arbeit ersten Zusammenbauens von Schiffselementen voraus, und so ist bei einer Kiellegung von "Kiel" überhaupt nichts mehr zu sehen. Die Kiellegung ist heute ein kurzes Stadium in einem längst in Gang befindlichen Arbeitsprozeß. Eigentlich kein Grund zum Feiern, und doch ist, wie der Name sich erhalten hat, auch die symbolische Bedeutung unverändert geblieben. Von diesem Moment an hat das Schiff seinen festen Platz, - auf dem Helgen, im Arbeitsablauf der Werft, vor uns und der Offentlichkeit, die das Wachsen nun mit Spannung verfolgt. Um so mehr, wenn es sich um ein Schiff handelt, an dem so viele ein ganz persönliches Interesse haben. Dieses Interesse bekundeten zahlreiche prominente Gäste, Presse, Rundfunk und Fernsehen durch ihr Erscheinen. Dr. Voltz begrüßte die Anwesenden mit folgenden Worten:

"Es ist im allgemeinen nicht der Brauch, eine Kiellegung unter den Augen der Öffentlichkeit zu vollziehen. Die Tatsache, daß wir uns heute hier eingefunden haben, kann also nur einem besonderen Ereignis zu verdanken sein. Ich glaube, daß die Kiellegung eines unter deutscher Flagge fahrenden Passagierschiffes von 23 000 BRT ein solches Ereignis ist; denn seit mehr als dreißig Jahren hat sich die Kiellegung für ein Fahrgastschiff dieser Größenordnung auf einer deutschen Werft nicht mehr ereignet. Wir begrüßen deshalb den Reeder, Herrn Bitsch-Christensen, und den Beirat mit den Gesellschaftern des neuen Fahrgastschiffes der Deutschen Atlantik-Linie (Deutsche Atlantik Schiffahrts-Gesellschaft mbH. & Co.) an dem noch leeren Schlitten, auf dem das Schiff in engster Zusammenarbeit zwischen Reederei und Werft und mit Unterstützung aller sonst Beteiligten zum vorgesehenen Termin vom Stapel laufen soll.

Die bisher für den Bau dieses Schiffes geleistete Arbeit hat sich teils vor den kritischen Augen der Offentlichkeit, teils in der Verborgenheit der Büros bei Reederei und Werft vollzogen.

Das Wunder der Finanzierung dieses Schiffes, an das zunächst nur wenige glaubten — und wer glaubt heute schon an Wunder — hat sich in Wirklichkeit verwandelt. Die unermüdliche Arbeit, die konsequente und hartnäckige Verfolgung der Idee vom Bau dieses Schiffes hat breite







Resonanz gefunden und eine ebenso ungewöhnliche wie feste finanzielle Grundlage für das neue Fahrgastschiff geschaffen.

Den Augen der Öffentlichkeit bisher entzogen war die intensive Arbeit an der Konstruktion des neuen Schiffes, die sich in engster und sehr freundschaftlicher Zusammenarbeit zwischen Reederei und Werft vollzogen hat. Auch die Arbeit des von der Reederei bestellten Innenarchitekten, Herrn Manner, geht in reibungsloser Verzahnung mit den Einrichtungsbüros der Werft vonstatten. Das Ergebnis dieser Arbeit läßt erwarten, daß das neue Passagierschiff auch in der Innenausstattung höchsten Ansprüchen genügen wird.

Wir haben Ihnen hier einige Zeichnungen der einzelnen Decks und einiger Gesellschaftsräume, sowie des Maschinenraumes ausgehängt, damit Sie sich einen Eindruck davon machen können, wie das fertige Schiff aussehen wird. Eine bis ins Einzelne gehende Fertigungsplanung wird den zeitlich genauen Ablauf und das Zusammenspiel aller am Bau des Schiffes beteiligten Abteilungen und Unterlieferanten überwachen. Auch von dieser Arbeit sind einige Proben zu Ihrer Information ausgelegt.

Die Kiellegung des Schiffes wird dadurch vollzogen, daß wir eine in drei Kollis aufgeteilte Bodensektion im Mittschiffsbereich auf die vorbereitete Pallung legen. Die neben der Helling liegenden vorgefertigten Bauteile geben Ihnen einen Eindruck vom Fortschritt des Schiffes im Eisenschiffbau. Der zügige Zusammenbau des Schiffes ist sichergestellt. Auf der Helling werden schon die wesentlichen Teile der maschinenbaulichen Ausstattung in das Schiff eingebracht. Nur die Hauptkessel werden wir erst an der Ausrüstungspier einsetzen können, um das Stapellaufgewicht des Achterschiffes in den Grenzen zu halten, die einen sicheren Ablauf des Schiffes gewährleisten. Wir freuen uns sehr darüber, daß die Reederei unter Beteiligung der Werft die Baufortschritte des Schiffes durch Filmaufnahmen festhalten wird, so daß später ein kompletter Film über den Bau des neuen Fahrgastschiffes verfügbar

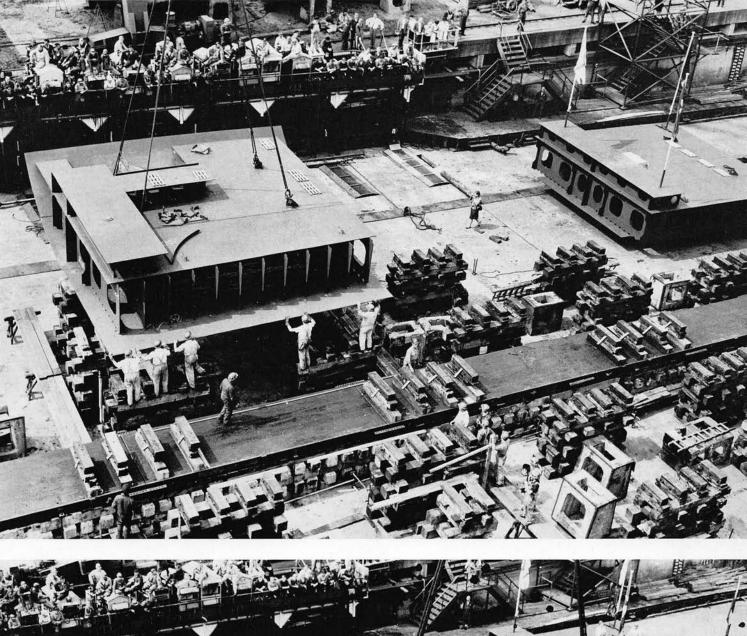
Nachdem wir die Kiellegung vollzogen haben, dürfen wir Sie zu einer einfachen Eintopfmahlzeit in einen unserer Kantinenräume einladen.

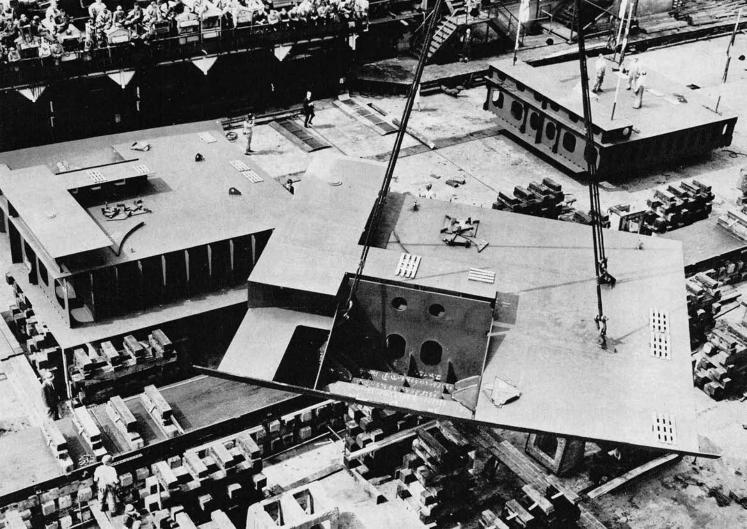
Nun sollen unsere besten Wünsche das begonnene Werk begleiten, und ich möchte unseren Männern zurufen:

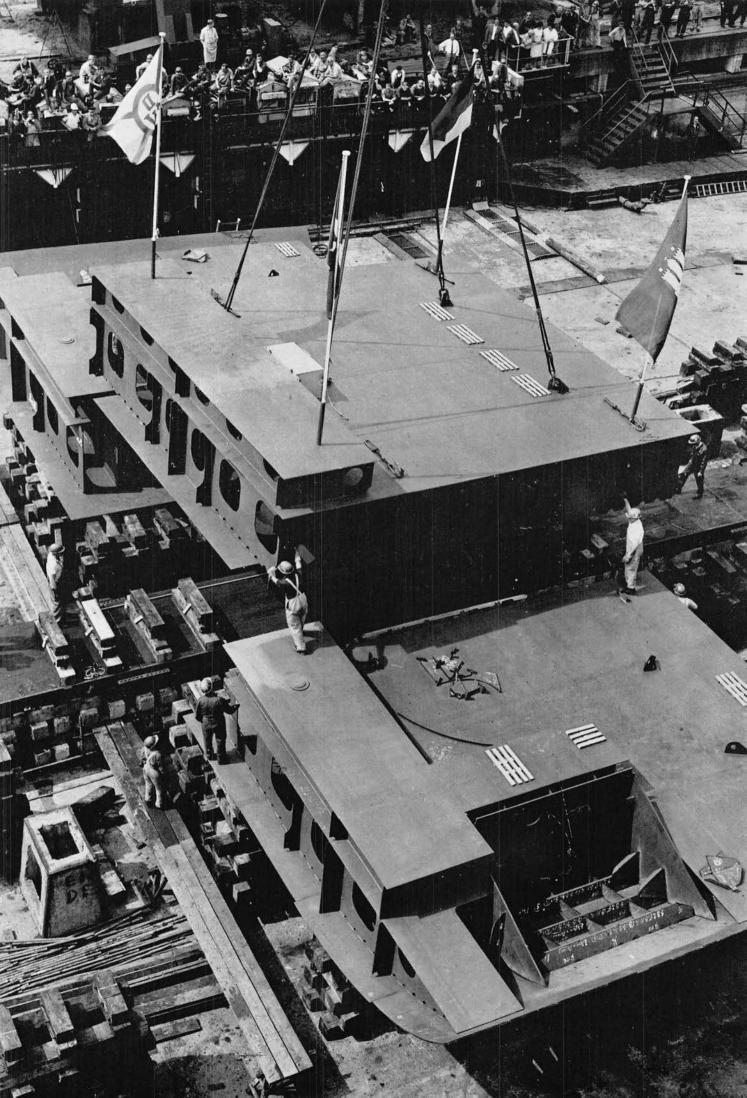
Frisch Gesellen, seid zur Hand!"

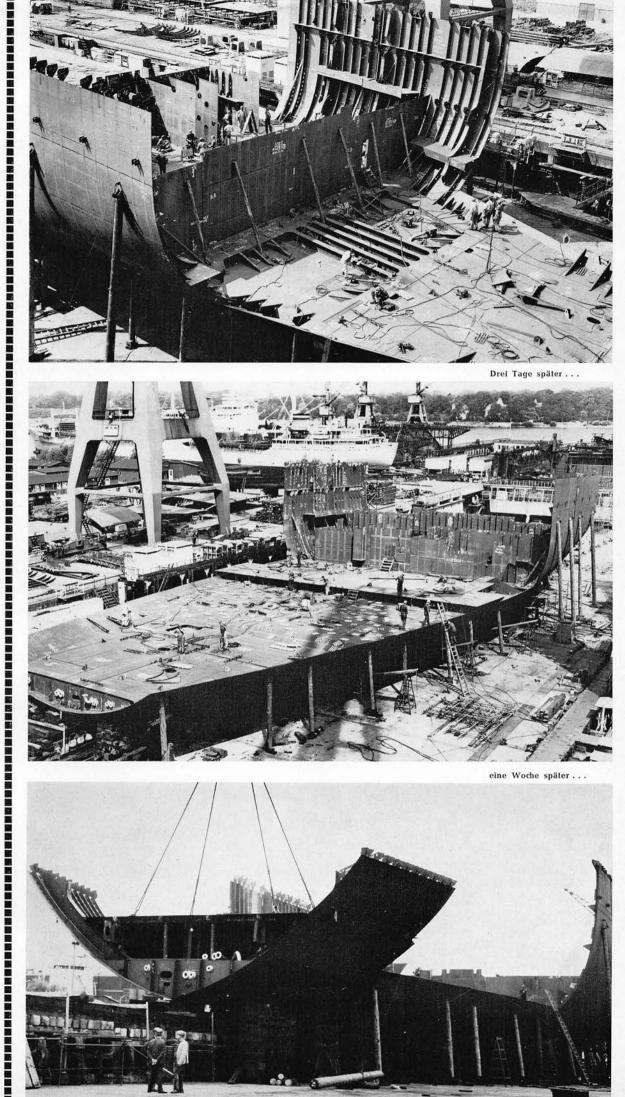
Während bei einem offiziellen Baubeginn, Grundsteinlegung oder dergleichen an Land, soweit es sich um einen sehr wichtigen Bau handelt, bestenfalls ein Hammerschlag oder Spatenstich einer in solchen Dingen keineswegs geübten Persönlichkeit zu sehen ist, konnten bei uns die Gäste nun aus nächster Nähe ein Stück echter Werftarbeit miterleben. Die großen Hellingkräne brachten die ersten Kollis heran und legten sie auf Stapel. Daß die Sache echt war und kein vorher durchexerzierter Türke, konnte man beim Einpassen des Mittelstückes auch gleich merken.

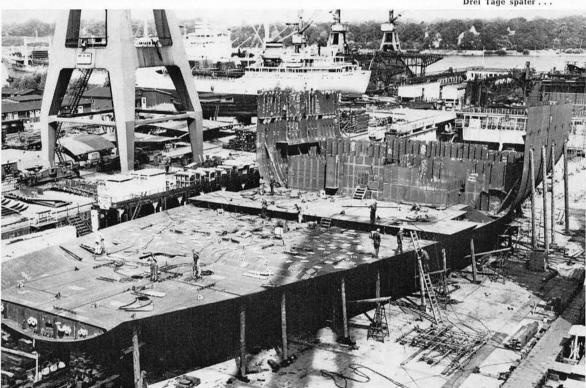
Wie zügig die Sache nun vorangeht, mögen die beigefügten Aufnahmen veranschaulichen, die in kurzen Zeitabständen nacheinander entstanden. Wir haben über wesentliche dieses Schiff betreffende Fragen im vorletzten Heft ausführlich berichtet und wollen uns hier nicht wiederholen. Wir haben jedoch noch nicht erwähnt, daß die "Hamburg" nicht allein bleiben wird, sondern die Gesellschaft mit einem zweiten hochwertigen Schiff die Passagierschiffahrt aufnehmen wird. Nach langen Verhandlungen wird die Deutsche Atlantik-Linie am 1. November endgültig die "Shalom" übernehmen, das bisherige Flaggschiff der ZIM Israel Navigation Co. Ltd. Die "Shalom" war 1964 in St. Nazaire bei den Chantiers de l'Atlantique gebaut worden. Sie wird den Namen "Hanseatic" erhalten und bereits am 17. Dezember die Tradition des Dienstes ihrer Vorgängerin fortsetzen. Die neue "Hanseatic" ex "Shalom" entspricht mit 25 320 BRT ziemlich genau der Größe der auf unserer Großhelling entstehenden "Hamburg".



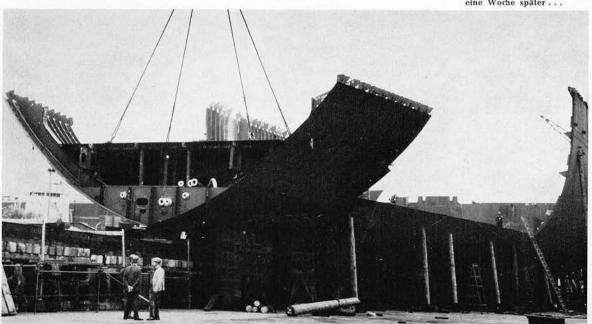






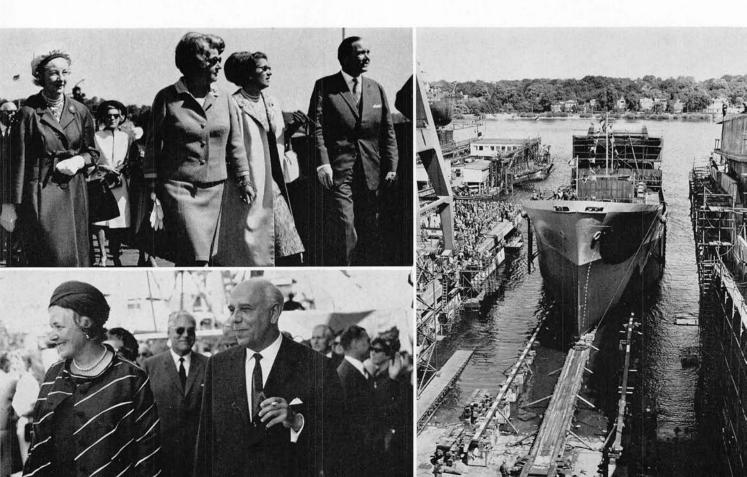


eine Woche später . . .



# "CEMENTIA"





 $\mathsf{A}$  m 16. Juni lief bei uns ein Schiff vom Stapel, dessen Besonderheit in der Größe nicht liegen kann; es hat lediglich 5200 t Tragfähigkeit. Interessant ist jedoch der Verwendungszweck. Es handelt sich um ein Spezialschiff für den Transport von Zement. Nicht nur Größe und Bauart des Schiffes verraten seinen Verwendungszweck, noch mehr die Namen des Schiffes und der Gesellschaft, für die es gebaut wird. "Cementia" heißt das Schiff, das von Mrs. V. Poole getauft wurde, und Cement Tankers S.A. heißt die auftraggebende Gesellschaft, deren Sitz in Panama ist und hier durch die Deutschen Afrika Linien vertreten wird. Das Schiff hat folgende Abmessungen:

Länge über alles
Länge zw. den Loten
Breite auf Spanten
Seitenhöhe I. Deck
Tragfähigkeit
Maschinenleistung
Geschwindigkeit
106,60 m
100,00 m
15,50 m
5,35 m
5200 tdw
4000 PSe

Der Zementverbrauch ist in aller Welt so angestiegen, daß in den letzten Jahren immer mehr Spezialschiffe für den Transport von Zement gebaut werden. Die verschiedensten Be- und Entladesysteme sind schon ausprobiert worden, und man hat sich bei der Wahl der Bauart der "Cementia" die Erfahrungen zunutze gemacht, die der Zementtransport in den letzten Jahren er-

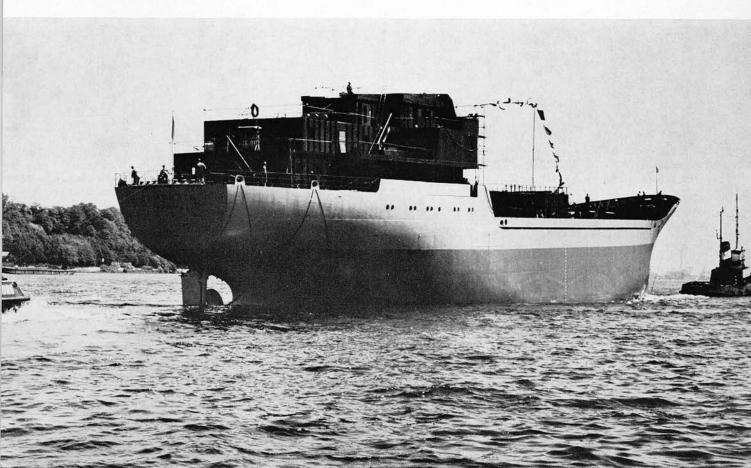
bracht hat. Vom Transport in Säcken kommt man immer mehr ab, da die Verpackungskosten in den erforderlichen sechslagigen "Seesäcken" erheblich sind und das Stauen verhältnismäßig lange dauert. Zudem gehen dauernd Säcke kaputt, und dann ist die Verschmutzung des Schiffes sehr ärgerlich. Als besser hat sich erwiesen, Zement in bulk zu fahren.

Fährt man also losen Zement, bleibt die Frage nach der rationellsten Löschvorrichtung. Es gibt selbstentladende Schiffe mit mechanischen Einrichtungen z. B. Förderbänder, ähnlich wie bei den vor zehn Jahren auf der DW gebauten Gypsum-Schiffen -, man kann mit Greiferkränen arbeiten, mit Entladeschnecken, doch scheint die Zukunft den pneumatischen Anlagen zu gehören, d.h. die Ladung wird abgesaugt. Die Ähnlichkeit mit dem Saugen der Getreideheber ist nur eine prinzipielle, im einzelnen verhält sich Staubgut (Zement) wesentlich anders als rieselndes Schüttgut (Getreide). Während sich bei Getreide Schüttwinkel von etwa 30° bilden, können sich bei abgelagertem Zement senkrechte Wände bilden, und die Sauger bohren nur Löcher, wenn man die Ladung nicht durch einen sinnreichen Trick zum Fließen bringt. Man erreicht das, indem man durch Gebläse ein Zement-Luft-Gemisch erzeugt, das sich bei einigem Gefälle ähnlich wie Flüssigkeiten verhält. Auf



Dr. Knappertsbusch mit der Taufpatin Mrs. Viola Poole

technische Einzelheiten werden wir ein andermal zu sprechen kommen. Die "Cementia" ist für einen reinen Zementtransporter ein mittelgroßes Schiff. Die üblichen Größen liegen zwischen 1000 und 15 000 tdw, wenngleich in der jüngsten Zeit auch wesentlich größere Einheiten diskutiert werden. Da es sich um Schiffe handelt, die ganz auf diesen einen Verwendungszweck zugeschnitten sind, ist eine langfristige Charter bzw. ein Ladungsangebot von mindestens zehn Jahren für den Reeder Voraussetzung für die Anschaffung eines "Zementtankers".







Die Taufpatin mit Oberbürgermeister Meyle (Heilbronn) und Gattin



Herr Marx Herr Traber

Frau v. Menges Admiral a. D. Rog



Dr. Necker







Herr u. Frau Dr. Riensberg

Frau Vits

Frau v. Menges

Dr. Knappertsbus



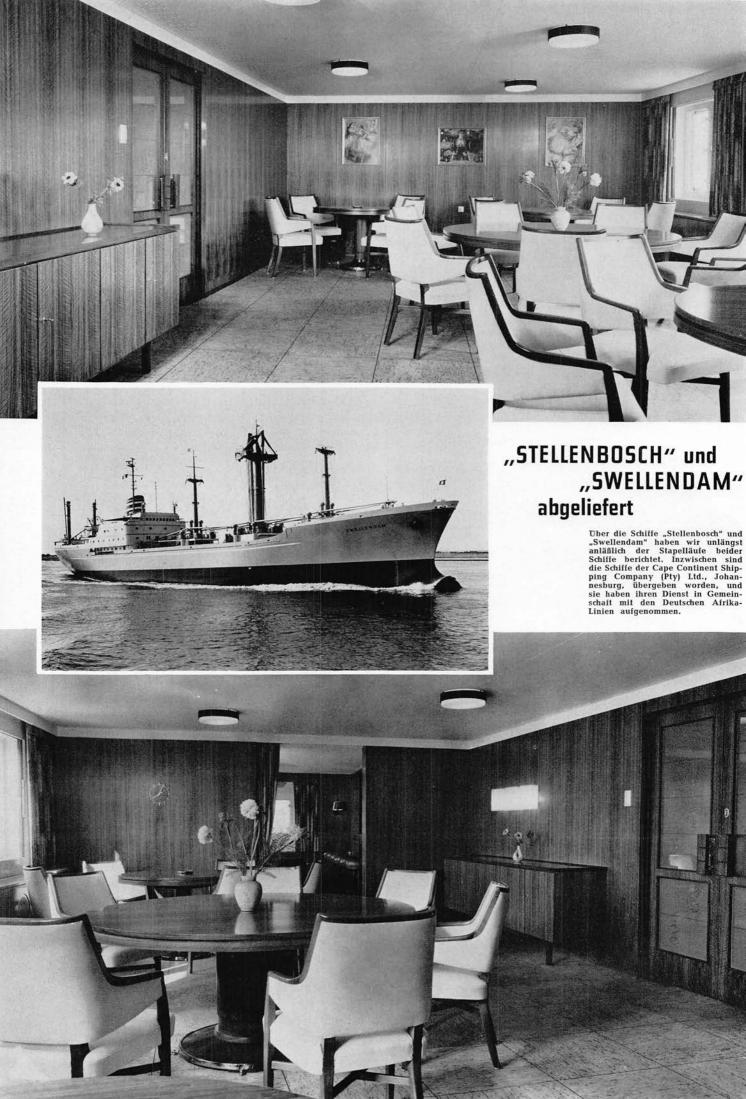


### "HEILBRONN"

"Heilbronn" heißt das neue HAPAG-Schiff, das am 17. Juli in Finkenwerder vom Stapel lief, gemäß der Tradition dieser Reederei, ihre Schiffe nach Städten zu benennen. Es ist ein Schwesterschiff der "Heidelberg", über die wir in Heft 2 berichtet haben. Diese beiden Schiffe sind für den Westindien-Mittelamerika-Dienst bestimmt.

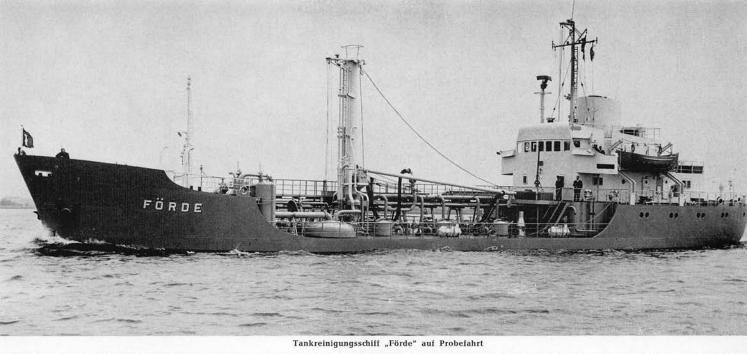
### "HEIDELBERG"

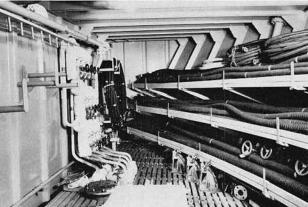
Inzwischen geht das Schwesterschiff "Heidelberg" seiner Fertigstellung entgegen. Am 5. September wird die Ablieferungsprobefahrt stattfinden.



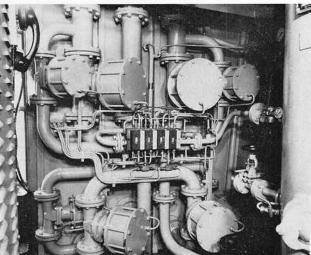




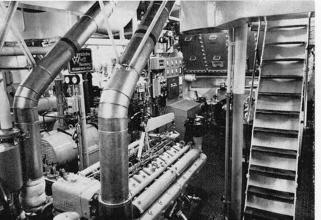




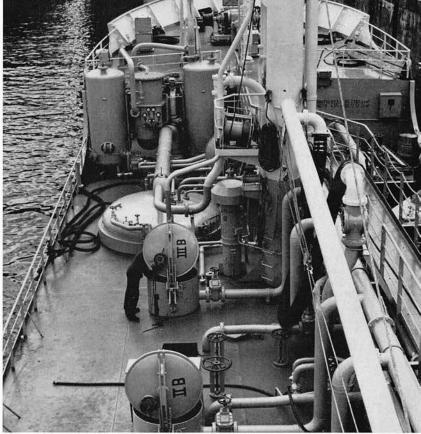
Schlauch-Store



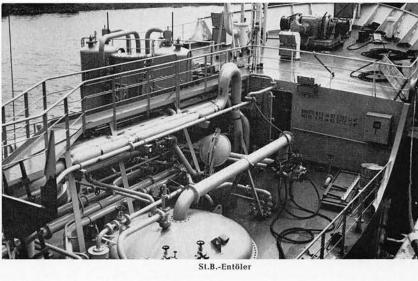
Steuerventilgruppe für Nachreinigungsanlage



Maschinenraum



Decksansicht mit Turbulo-Groom-Separatoren





#### kleine chronik der weltschiffahrt...

Wir haben uns nicht zum Ziel gesetzt, eine Chronik des politischen Geschehens zu schreiben, sondern Mosaiksteinchen aus dem maritimen Bereich zusammenzutragen, die in ihrer Gesamtheit ein Bild der Schiffahrt von heute ergeben. Da sind es einmal wirtschaftliche Fragen, auf denen der Akzent liegt, ein andermal technische; einmal besondere Leistungen, dann wieder Katastrophen. Wenn heute die Politik im Vordergrund steht, dann nicht, weil wir unserem Vorhaben untreu werden, sondern weil die Schifffahrt aufs engste mit den politischen Vorgängen verknüpft ist, die im Juni die Welt erschütterten und die noch in gefährlicher Weise weiterschwelen. Sicher waren Schifffahrtsprobleme nicht die wirkliche Ursache des Krieges in Nahost, aber sie lösten ihn aus: Die Sperrung lebenswichtigster Seewege für Israel. Nach der 1888 abgeschlossenen Konvention von Konstantinopel war der Suezkanal "immer und zu aller Zeit in Kriegs-, wie in Friedenszeiten für Schiffe aller Nationen freizuhalten." Daran durfte auch die Verstaatlichung des Kanals durch Ägypten 1956 nichts ändern. Statt dessen wurde er nicht nur für israelische Schiffe gesperrt, sondern für jedes Schiff, gleich welcher Nation, mit "kriegswichtigen Gütern" für Israel, z. B. Ol. Zu diesem ständig aufrechterhaltenen Boykott kam nun nach dem Rückzug der UNO-Truppen die Sperrung der Straße von Tiran, die nach dem Beschluß des Internationalen Gerichtshofes ebenfalls freie internationale Schiffahrtsstraße ist. Und Israel soll der "Aggressor" sein?

Jetzt ist aus dem "Blitzkrieg" ein "Sitzkrieg" am Suez geworden, wie "Die Zeit" treffend schreibt. Der Kanal liegt tot und alle sind betroffen. Niemand kann ein Interesse daran haben, diesen Zustand lange aufrecht zu erhalten, am wenigsten die Ägypter, deren immense Staatsschulden allein durch die fortfallenden Kanalgebühren von täglich einer dreiviertel Million harten Dollars unaufhaltsam wachsen. Ein paar Zahlen dürften von Interesse sein, die das belegen:

Ein Linienschiff von der Größe unserer "Talana"-, "Taveta"-, "Stellenbosch"-Klasse hat für eine einzige Kanalpassage rund 37 000,— DM zu entrichten. Ein Tanker von der Größe unserer "Drupa", "Darina", "Diala" zahlt für eine Passage mit 60 000 t Ladung nicht weniger als 153 000,— DM und in Ballast immer noch 72 000,— DM. Hinzu kommen noch etwa 5500,— DM Lotsgeld, Abfertigungsgebühren in Suez und Port Said und weitere Ausgaben.\*)

Wennn man sich nun vor Augen hält, daß im vergangenen Jahr 21 250 Kanalpassagen registriert wurden mit einer Gesamtladung von 243 Millionen t, kann man den Ausfallverlust ermessen.

Es gibt heute keine regionalen Kriege mehr ohne Auswirkungen in aller Welt. Damit ist nicht nur die Einmischung

Oben: Der auf der DW gebaute Massengutfrachter "Tel Aviv" verläßt Malta kurz vor Ausbruch des Krieges mit unbekanntem Ziel Unten: Jordanischer Soldat auf Wache auf der Pier im Hafen von Akaba



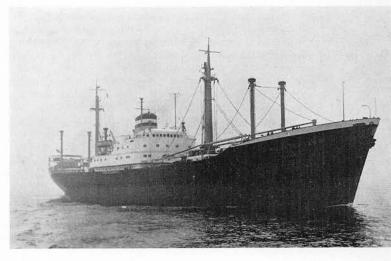
<sup>\*)</sup> Zahlen vom Verband Deutscher Reeder.

der Großmächte gemeint, sondern auch die Folgen für die scheinbar unbeteiligten Neutralen. "Der Verlierer des Krieges ist Westeuropa" schreibt die Zeitung "Christ und Welt" und demonstriert die Folgen des Krieges für die Schiffahrt und Wirtschaft des Westens. "Die Kosten für die Ölfracht aus Persien und den Golfstaaten erhöhen sich wegen der weiten Fahrt um Südafrika und wegen der steigenden Frachtraten. Die Hausse am Frachtenmarkt ist durch das einstweilige Ende des Krieges nur vorübergehend unterbrochen worden und erfaßt natürlich auch den Tanker-Verkehr von Mittelamerika nach Westeuropa. Die Kosten sind schon dreimal so hoch wie vor Kriegsbeginn. Und die Hausse geht weiter, seitdem die Märkte damit rechnen, daß der Suezkanal nicht einige Tage, sondern mehrere Monate außer Betrieb bleiben wird.

Es ist, als wären mehr als zehn Prozent der seegehenden Frachter plötzlich versunken. Der Weg von westeuropäischen Häfen nach solchen "östlich von Suez" erfordert um das Kap der Guten Hoffnung bei schnellen, modernen Schiffen sechs, bei langsameren zehn und mehr zusätzliche Reisetage. Der Umweg entzieht dem Markt ein beträchtliches Angebot an Tonnage.\*) Die Nachfrage kann daher nur zu steigenden Preisen bedient werden. Die Beförderung nach ostafrikanischen, asiatischen und pazifischen Märkten verteuert sich nicht nur wegen des Umwegs, sondern zusätzlich auch wegen der allgemein anziehenden Frachtraten..."

Ganz direkt betroffen sind auch einige deutsche Schiffe, die sich in den kritischen Juni-Tagen gerade in jenem Seegebiet aufhielten und seitdem im Bittersee festliegen, weil sie von etlichen Wracks dort eingeschlossen sind, deren Räumung vorerst nicht abzusehen ist. Eines davon ist ein Schiff der Deutschen Werft, die 1960 für die HAPAG gebaute "Münsterland" (11.282 tdw). 46 Mann Besatzung und 10 Passagiere waren an Bord, davon waren 22 Mann

\*) Interessant ist in diesem Zusammenhang die Eröffnung des "dritten Seeweges" nach dem Fernen Osten, die Reise durch das Nördliche Eismeer und die Behringstraße. Die Russen haben gegen nicht zu knappe Gebühren diesen von ihnen erschlossenen Seeweg kürzlich der internationalen Schiffahrt als Alternative zum Suez-Kanal angeboten. Der



zurückgekehrt, während eine Stammbesatzung von 24 an Bord geblieben ist und einen zermürbenden Kampf gegen Hitze und Langeweile führte, bis sie in diesen Tagen abgelöst wurde. Allein dies eine Schiff kostet die Reederei während seiner Untätigkeit pro Monat 400 000 DM. Noch weiß niemand, wie sich der Knoten im Nahen Osten lösen läßt. Vielleicht öffnet sich ein Ausweg in der Richtung, daß unser Leben zu kompliziert und differenziert geworden ist, als daß sich weltweite Probleme durch Kraftproben geschlossener Fronten bewältigen ließen. Der Zerfall der Fronten ist möglicherweise die Hoffnung der Welt. Die Einsichtigen aller Parteien sollten sich zusammentun und sich gegen die Tyrannei von Haß und Dummheit erheben. Ob Saudi Arabiens Wunsch nach Aufhebung des Öl-Embargos ein erster Schritt in dieser Richtung ist?

Weg von Hamburg nach Yokohama ist fast um ein Drittel kürzer als durch den Suez und fast halb so lang wie um das Kap. Allerdings dürfte der nördliche Seeweg kaum länger als dreieinhalb Monate pro Jahr schiffbar sein, und dann ist er für die westliche Schiffahrt eben doch nur sehr bedingt von Interesse, da ja gerade die Häfen südlich von Yokohama für uns wichtig sind.



Unserer Zeit ist eigen, daß Ereignisse weniger gemäß ihrer eigentlichen Bedeutung erlebt werden, als nach ihrem momentanen Reiz, nach der Größe der Schlagzeilen, nach Sentiment und Sensation. Daß dem so ist, hat sicher tiefliegende und gutzuheißende Gründe. Es liegt in der Natur des Menschen, daß man sich über eine kleine Liebenswürdigkeit bis an die Grenze des Möglichen freuen und andererseits über ein unbedeutendes Mißgeschick halb totärgern kann. Wenn da bei den wirklich großen Erlebnissen von Glück oder Katastrophen wesentliche Steigerungsmöglichkeiten wären – wer würde überleben?

Da nun alle Ereignisse der Weltgeschichte ins Große projizierte Züge sind, die sich von Kindheit an in jedem Menschen finden, ist es gar verwunderlich, daß Fußballweltmeisterschaft und Vietnam-Krieg, Beatles und Nahostkrise, Rote Garden und Chichester mit den gleichen Lettern gedruckt werden. Wir wollen Chichesters Weltumsegelung in unsere kleine Chronik aufnehmen, wie wenn es ein Ereignis von Bedeutung wäre.

Gepriesen seien Wagemut und Leistung des einzelnen und ein dreifaches Hoch dem neuesten britischen Seelord, dem der Adel zusteht schon wegen seiner Bescheidenheit. Ich weiß, daß es in seinem Sinne ist, wenn man seine Leistung nicht über die Taten der Alten erhebt, sondern daß sie diese nur unterstreicht. Wir suchen heute dauernd nach neuen Höchstleistungen und es gibt auch laufend neue Rekorde; aber alle sind relativ. Sie liegen in Teilbereichen und werden meistens kompensiert durch Erleichterungen, die ungerechterweise totgeschwiegen werden. Man vergleicht etwa die Fahrtleistung der "Gipsy Moth IV" mit den alten Klippern; aber solch ein Vergleich ist kaum sinn-

voller als die Gegenüberstellung der Laufleistungen von Pferd und Windhund. Man stellt das Alleinsein der Gemeinschaft früherer Besatzungen gegenüber und kommt nicht auf die Idee, daß Streit und Enge und Überanstrengung der Seeleute von ehedem, hinter denen ein erbarmungsloses Muß stand, allzuoft nur eine Tortur waren gegen das königliche Dasein des von allen Bindungen freien Sir Francis. Man rühmt seine Kap-Hoorn-Rundung und vergißt dabei, daß die Umschiffung der Hoorn in West-Ost-Richtung früher kaum zählte.

Was also wirkliche Leistung und seelische Kraft betrifft, hat sicher jeder einzelne von der Mannschaft der "Susanne"\*) mehr vollbracht als der Skipper der "Gipsy Moth IV". In einer Frist von hundert Tagen, die jene am Kap Hoorn auf der Stelle trat, segelte diese um die halbe Welt. Zieht man nun noch Verpflegung und Navigationsgeräte von anno dazumal und heute vergleichend in Erwägung, senkt sich die Waagschale eindeutig. Im übrigen frage ich mich, wer einsamer ist, der heutige "Abenteure" von dem auf Schritt und Tritt die ganze Welt weiß, wie gut gelaunt oder rasiert er gerade ist, welchen Pullover er trägt und wieviel Bier er trinkt, oder jene, um deren Leben sich einst ein paar Angehörige monatelang in Ungewißheit banaten.

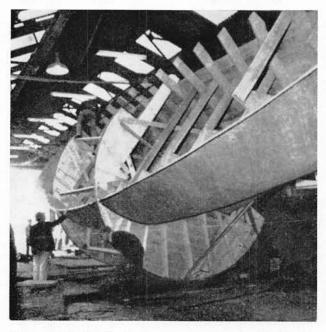
Über Chichesters Lebensgeschichte weiß heute jedermann soviel, daß man nicht noch einmal zu wiederholen braucht, in wie hohem Maße seine jobs und seine bisherigen Erlebnisse ihn zu seinem Unternehmen befähigten. Alleinflüge um die halbe Welt als das Fliegen noch echtes

<sup>\*)</sup> WZ 1/64

Abenteuer war, Einhandregatten über den Atlantik, Experte in der Navigation, hatte er ein Rüstzeug, das seine Reise weit über die Fahrten rekordlüsterner Dilettanten erhebt. Durfte man also von vornherein an die Persönlichkeit des Skippers hohe Ansprüche stellen, konnte man dies in nicht geringerem Maße an das Schiff. Die hier wiedergegebene Zeichnung\*) gibt eine gute Übersicht über ein vollkommen zweckentsprechendes Schiff: eine Yacht, die nach den Ideen des Käpt'ns von erstklassigen Konstrukteuren entworfen und auf einer ausgezeichneten Werft eigens für die Weltumsegelung gebaut worden ist. Baukosten spielten eine untergeordnete Rolle –, was Wunder, daß dabei etwas Vernünftiges herausgekommen ist! (Entwurf Illingworth and Primroes of Emsworth, Erbauer Camper and Nicholsons Ltd., Gosport, Hants.).

Die wichtigsten Abmessungen sind:

Länge ü. a.	53′ 1″	$= 16,18  \mathrm{m}$
Länge CWL	38' 6"	$= 11,73  \mathrm{m}$
Breite	10′ 6″	= 3,20 m
Verdrängung	10,4 tons	= 10,6 t
Segelfläche Groß	289 sq.ft	$= 26,8 \text{ m}^2$
Segelfläche Besan	143 sq.ft	$= 13,3 \text{ m}^2$
Segelfläche Vorsegeldreieck	422 sq.ft	$= 39,2 \text{ m}^2$

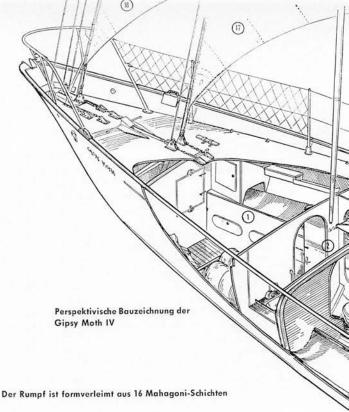


Eine respektable Yacht, wenn man gegenüberstellt, was so auf der Elbe schippert –, ein kleines, handiges Schiffchen, wenn man ozeanische Maßstäbe zugrunde legt. Die Takelung als Ketsch mit zwei Vorsegeln erlaubt in gleicher Weise in flauen Zonen reichlich Zeug zu setzen, als auch in Stürmen die Segel auf ein Minimum zu reduzieren. Das bereits bekannte Foto auf S. 20 zeigt eine ideale Raumschotsbesegelung für Windstärke 9–11.

Nicht weniger durchdacht ist die architektonische Gliederung des Schiffsrumpfes. Mehrere Kojen (1, 3 und 8) erlauben dem Skipper zu schlafen, wo es ihm beliebt, sowie in geselligeren Phasen seines Daseins people an Bord zu nehmen. Raum 2 vor dem Großmast beherbergt WC und Waschbecken, Raum 4 (hinter dem Salon 3) enthält Kartentisch, Navigationsgeräte und einen kardanisch aufgehängten Sitz, siehe nebenstehende Abb. Nr. 5 zeigt die Kombüse, 7 noch ein WC (hier ist auch Platz für das Ölzeug), 9 Hilfsdiesel, 10 Tanks für Wasser und Brennstoff, 11 Kockpitt, 12 Achterpeak, 13 Rettungsfloß und aufblasbares Zwölffußdinghy, 14 Selbststeuervorrichtung, 15–18 Besegelung. Indes, einem etwas lächerlichen Enthusiasmus wie "Traum

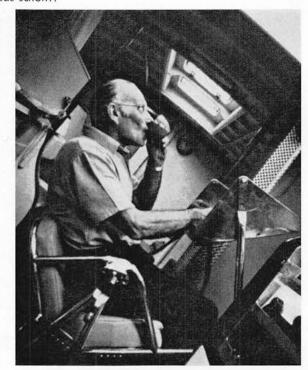
jedes Seglers" und dergleichen mehr huldigen nur die

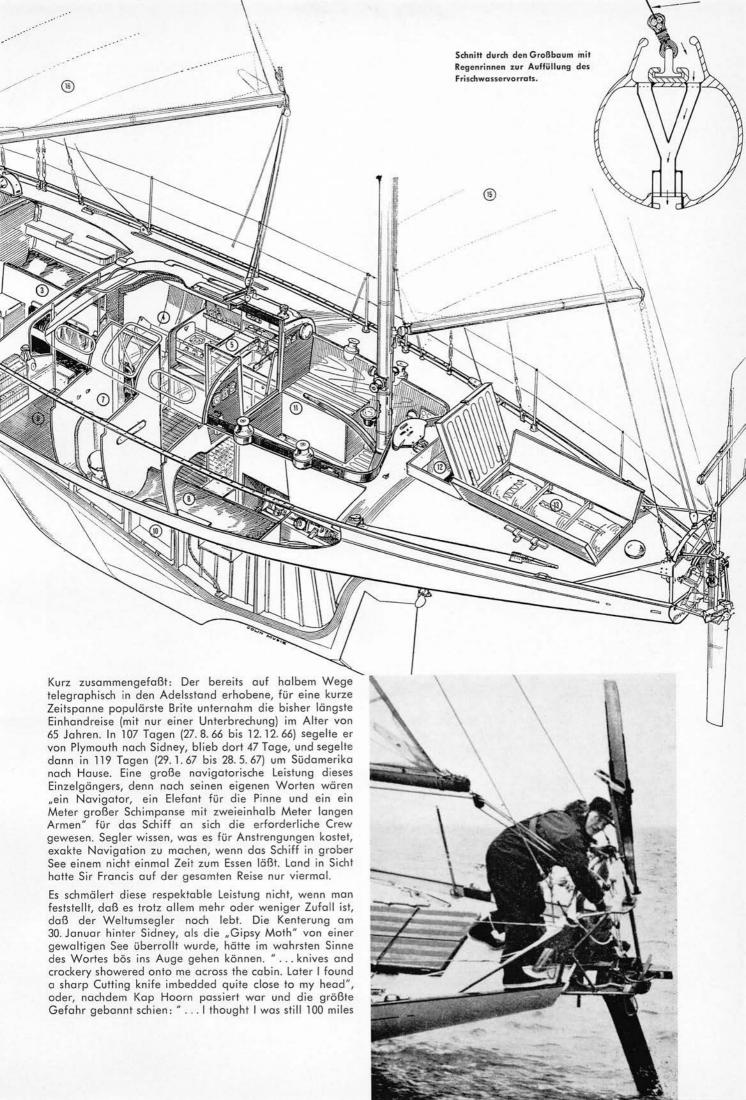
\*) Aus "Yachts and Yachting"

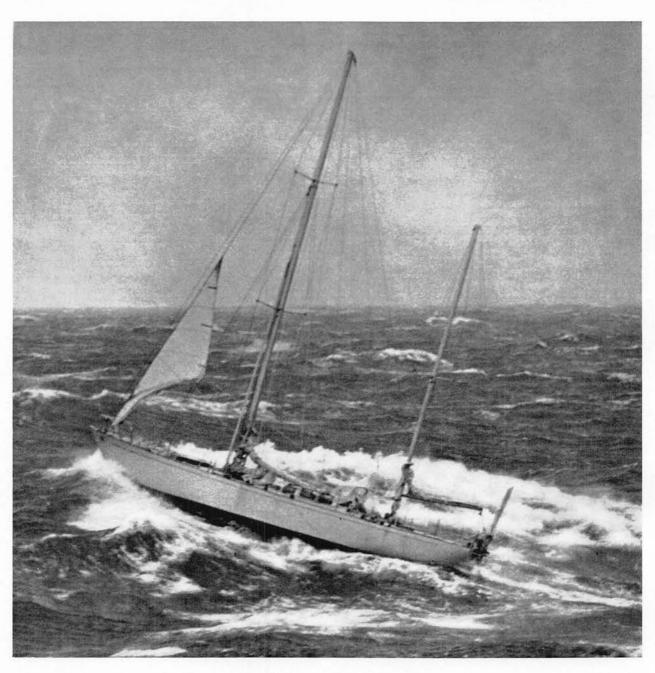


Journalisten. Chichester selbst urteilt in sympathischer Sachlichkeit: Sein Schiff –, von dem ihm übrigens nur das Heck gehöre, während sein Vetter der Haupteigner sei –, sähe auf Bildern sehr hübsch aus und es sei auch schnell, wenn man es richtig handhabe, aber lieben könne man es nicht. Doch es gar mit Marbot's Pferd zu vergleichen, das seinen Reiter heimtückisch in den Bauch zu beißen pflegte und billig zu haben war, weil es bereits zwei Stallknechte umgebracht hatte, zeigt gewiß eine Spur Dankbarkeit zu wenig gegen das Gefährt, auf dem er über viele Tausende von Seemeilen ruhig schlafen konnte.

Zwar beklagt sich der Skipper, nie habe er länger als vier Stunden in einem Stück geschlafen, aber welcher Seemann aus jener Zeit, auf die ständig Bezug genommen wird, hat das schon!?







before reaching it (Staten Island). I turned in, thinking I would have a little sleep. I woke up and started cooking my breakfast. I looked out the window and there was land . . . "

Es ist ganz müßig, nach Sinn und Zweck von Leidenschaften zu fragen. Chichester sagt, er habe in den vergangenen Jahren auf die Fragen, warum er so etwas tue, 20 verschiedene Antworten gegeben und alle schienen ihm richtig. Sein Kommentar zu dieser Reise enthält Andeutungen, die den wahren Kern ahnen lassen. Nach meiner Übersetzung lautet das etwa folgendermaßen: "... Unsere Vorfahren gingen hinaus, sich ein Mahl zu erjagen oder ihren Rücken in der Sonne zu wärmen, viel mehr als wir, deren Leben vollständig von der Vernunft kontrolliert ist. Ich habe ein intellektuelles Leben versucht. Ich habe ein nützliches Navigationssystem ausgedacht und mehrere Bestseller geschrieben. Ich habe ein 'completely physical life' versucht, aber es ist Traurigkeit und Einsamkeit darum. Der einzige Weg zum vollen Leben ist der, der auf beidem beruht: Geist und körperlichem Fühlen und Tun. Deshalb gehe ich zur See und ich bin glücklich, wenn ich die Sonne auf meinem Rücken fühle –, das schönste Gefühl, das es gibt."





Was dem kleinsten Kap-Hoorn-Fahrer unserer Tage recht ist, ist dem größten billig, und darum wollen wir auch über ihn berichten, wenngleich er diese Reise noch vor sich hat:

"Queen Mary", 81 237 BRT, 1936 bei John Brown & Co. Ltd., Clydebank, gebaut, neben der "Queen Elizabeth" das größte Passagierschiff der Welt. Es ist nicht üblich, solche Riesen um Kap Hoorn zu schicken, und während seiner dreißigjährigen Dienstzeit ist auch in normalen Zeiten niemand auf die Idee gekommen, das zu tun. Und doch hat die "Queen Mary" das Kap Hoorn schon gesehen, im Krieg, als sie Truppentransporter war: im Mai 1940 von Sidney nach Glasgow im Konvoi mit "Queen Elizabeth", "Mauretania", "Aquitania" und einigen anderen großen Linern. Auch die gute alte "Hanseatic" war dabei unter dem Namen "Empress of Japan". Ein Konvoi mit fast 400 000 BRT! Ein andermal fuhr die "Queen Mary" mit 15 000 (!) Amerikanern an Bord von Boston rund Kap Hoorn nach Australien.

Seit dem Krieg machte sie nur noch Liniendienst auf dem Nordatlantik, bis sie nun erneut die weite Reise um die Hoorn antreten soll.

Was sind die Hintergründe dieser ungewöhnlichen Fahrt? Schon seit Monaten taucht in den Zeitungen immer wieder mal eine Notiz auf, die von den Verlusten berichtet, die die großen weltberühmten Cunard-Liner der Gesellschaft in zunehmendem Maße einbringen. Waren es 1965 noch 186 000 £ Gewinn, betrug der Verlust 1966 nicht weniger als 6,7 Mill. £. Gewiß ist dieses Ergebnis etwas verzerrt durch den langen Seemannsstreit\*), durch den allein die Cunard-Linie mehr als 4 Mill. £ verlor, doch wäre das Ergebnis auch ohne denselben ein negatives. Besonders der letzte Winter hat gezeigt, daß die beiden Riesen nicht mehr in der Lage sind, die Kosten einzufahren. So entschloß man sich, gewiß nicht leichten Herzens, mit der

Zeit zu gehen und neue Hoffnungen auf den Passagierschiffstyp zu setzen, der gegenwärtig das Feld beherrscht. Die Queens werden aus dem Verkehr gezogen, und das neue, bisher noch namenlose Cunard-Projekt "Q 4" wird in etwa eineinhalb Jahren an ihre Stelle treten. Es wird vor allem den Ansprüchen genügen müssen, die die verwöhnten "Kreuzfahrer" von heute an den Komfort eines Schiffes stellen.

Nüchternes wirtschaftliches Denken ist heute die Grundlage für das Überleben, auch wenn es sich um Namen wie Krupp oder Cunard handelt. Wenn die Lage es erfordert, sich von ehrwürdigen Veteranen zu trennen, nun gut; aber die Queens sang- und klanglos zu verschrotten, dagegen lehnte man sich doch auf. Bemerkenswert ist die Äußerung des Präsidenten der japanischen Stiftung zur Förderung der Marinewissenschaften, R. Sasakawa, es wäre tragisch, diese berühmten Schiffe zu verschrotten, die die besten Beispiele britischer Schiffbaukunst seien. Man wollte eines der beiden Schiffe als schwimmendes Museum erwerben. Doch dies war nicht das einzige Angebot; zehn weitere standen zur Debatte. Den Zuschlag haben nun die Amerikaner bekommen, die trotz Vietnam-Krieg und Rassenkrawallen immer noch die weitaus finanzkräftigsten sind und sich ein Hotel-Museumsschiff für 1,23 Mill. ₤ leisten können. Wahrscheinlich sind sie auch die geschicktesten, noch ein Geschäft daraus zu machen. In Long Beach an der Westküste Kaliforniens wird die "Queen Mary" ihren letzten Liegeplatz erhalten. Dort werden reiche Leute Gelegenheit haben, ein paar Stunden von der Seefahrt zu träumen.

Aber um noch einmal auf den Ausgangspunkt zurück zu kommen, — man fragt sich ganz unwillkürlich, wie sich wohl ein 81 000-Tonner am Kap Hoorn benimmt, mit 180 000 PS im Leib und 311 m Schiffslänge. Die Überfahrt

<sup>\*)</sup> Siehe Heft 3/66.

soll erst im November stattfinden, dort unten soviel wie auf dem Nordatlantik der Juni. Es steht noch nicht fest, ob diese Reise nur mit einer "Skelett-Crew" durchgeführt wird oder mit voller Mannschaft und 1000 Fahrgästen. Es wäre denkbar, daß sich viele Freunde der Seefahrt finden ließen, die einmal Kap Hoorn genießen möchten, ohne selbst mehr dafür tun zu müssen als mannhaft gegen die Seekrankheit anzukämpfen.

Im übrigen soll man keineswegs unterschätzen, was in den Wintermonaten der Nordatlantik zuweilen zu bieten hat. Hören wir, was ein alter erfahrener Kapitän zur Charakteristik der winterlichen Nordatlantikfahrt und der Kap-Hoorn-Rundung zu sagen hat \*):

"... Der heutige Kenner der Nordamerikalahrt kann ermessen, was der Nordatlantik dem Segelschiffsmann zu bieten hatte. Man mußte sich in praxi meistens gegen westliche Winde anarbeiten und sich wintertags häufig mit Stürmen herumschlagen; hatte den Nordatlantischen Strom und südlich Neufundland den Golfstrom gegenan; geriet während der Sommermonate in Nebelgebiete und bei Neufundland in Eisgefahr; mußte im Januar mit den eisigen Nordweststürmen unter der amerikanischen Küste rechnen und mußte sich schließlich vor maschinengetriebenen Gegenkommern bergen. Und nochmals das Wetter: Ausgangs Januar und in den ersten drei Februarwochen des Jahres 1899 war der Nordatlantik derart von Stürmen heimgesucht worden, daß 22 Segelschiffe und 12 Dampfer verlorengingen. Von den 22 auf See in Verlust geratenen Seglern blieben 15 verschollen, von den 12 Dampfern sind 10 mit Mann und Maus untergegangen. Die 15 Segelschiffe waren sämtlich auf der Reise von Nordamerika und Westindien nach Europa begriffen und hatten ihre Reise zwi-

\*) E. Römer in "Der Seewart", Band 21, Heft 1/1960.

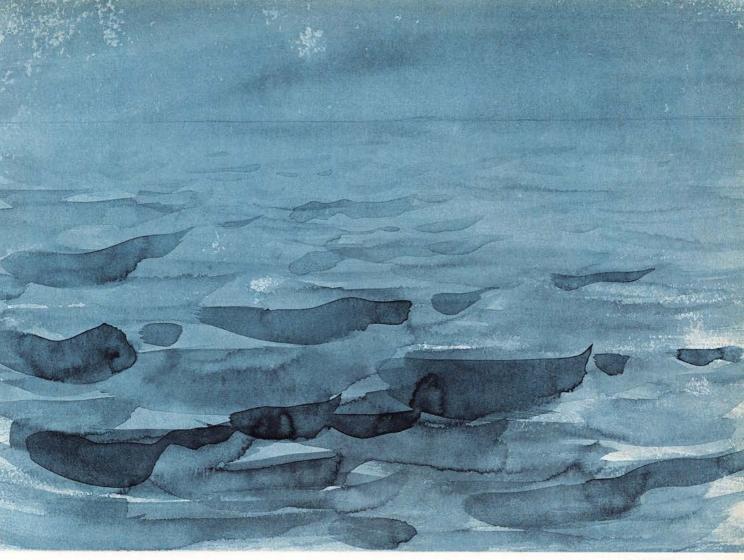


schen Mitte Dezember 1898 und dem 25. Januar 1899 angetreten.

Es nimmt nicht wunder, daß das jährliche Reisemittel auf dem mittleren Weg von Lizard nach New York rund 40 Tage betrug. Das entspricht einem Etmal von nur 75 Seemeilen. Rechnet man in der Kap-Hoorn-Fahrt als Beginn und Ende der rauhen Witterungszone 40° S-Br. im Atlantik und 40° S-Br. im Pazifik und setzt die Strecke zwischen 40° bis 50° S in beiden Ozeanen mit je 6 Tagen an, so kommen einschließlich der 19lägigen mittleren Dauer der eigentlichen Kap-Hoorn-Umrundung 31 Tage heraus. Das sind immerhin noch 9 Tage weniger als auf der Nordatlantikreise. Reisen von 60tägiger Dauer in den Wintermonaten waren nicht selten, es sind Schiffe sogar 74 und 85 Tage nach New York unterwegs gewesen. Hält man sich vor Augen, daß in solcher Zeit Salpetersegler an ihr Ziel gelangten — 83 Tage von Lizard nach Valparaiso galten als Durchschnittsreise — und den größten Teil ihrer Reise in Gebieten handiger Witterung zubrachten, während sich die Nordamerikafahrer andauernd in einem Streifen zwischen 60° N-Br. und 40° N-Br. bewegten, so dürfte klar werden, daß die Nordamerikafahrt kein Zuckerlecken war. Maury hat denn auch bemerkt: ,... So it appears that the passage from England to New York under canvas, in the winter time, is nearly as difficult as the passage around the Hoorn.'

Trotz allem halte ich es für subjektiv berechtigt, daß die Kap-Hoorn-Fahrt als die härteste und verwegenste angesehen wurde. Und ich wage die Erklärung dafür in einem psychologischen Moment zu suchen. Zu den Unbilden der Witterung, den körperlichen und seelischen Strapazen bei Kap Hoorn kam noch eines: Das unendlich Ferne, das Verlassene und Einsame jenes südlichen Raumes. Wir waren doch schließlich Bewohner der nördlichen Halbkugel und fühlten uns bei allem in der Umgegend der Britischen Inseln oder zwischen ihnen und Nordamerika irgendwie ,heimischer'. Es war doch nicht einerlei, ob man sich in der Drake-Straße auf südwestlichem Kurs der Antarktis näherte und sich völlig allein auf weiter Flur wußte oder im Nordatlantik meinethalben vor Südweststurm beigedreht lag und gelegentlich die "freundlich-schimmernden" Lichter eines Musikdampfers in Sicht bekam. Diese Betrachtungsweise, die manchem vielleicht zu gefühlsbetont erscheinen mag, ist übrigens auch bei anderen Kap-Hoorn-Fahrern zu finden. Ein britischer Berufsgenosse setzte sich vor einigen Jahren in einer Veröffentlichung mit der Behauptung auseinander, daß der Kampi bei Kap Hoorn nicht schlimmer sei als etwa der im Englischen Kanal gegen Novemberstürme. Neben anderen, von der Natur gegebenen Momenten — so wurde ausgeführt — sei die seelische Lage von größter Wichtigkeit. Im Kanal sei der Seemann doch ,zu Hause'; man brauche nur an das Anheimelnde der englischen Leuchtfeuer zu denken. Aber das Gefühl des Entlegenen (remoteness) bei Kap Hoorn, besonders wenn man um viele, hart errungene Meilen zurückgeworien worden sei nach wochenlangem Sichabmühen in den 60er Breiten -, das könne nicht angemessen geschildert, es müsse erfahren werden.

Noch ein anderes ist zu erwägen: Bei den von Europa ausgehenden und um Kap Hoorn in den Pazifik führenden Reisen mußte ein ganzer Kontinent umsegelt werden; ein Kontinent, dessen Südende der Antarktis benachbart ist. Hierin lag geographisch als auch rein erlebnismäßig die Größe des Unternehmens, und das wurde unbewußt wohl auch so empfunden. Denn zum beruflichen Erlebnis des Kap-Hoorn-Fahrers gehörte ja nicht nur die ostwestliche Umrundung des Kaps als solche, sondern die ganze Reise bis zum Zielhafen überhaupt. Einer der längsten Reisewege, der um Kap Hoorn führte, war der nach dem Puget-Sound; er erforderte im Durchschnitt 140 Tage, der nach San Franzisko 135 Tage (Verfasser ist einmal nach letztgenanntem Haien von der Weser aus 160 Tage unterwegs gewesen, aber auch 180 Tage ab Lizard gerechnet waren keine Seltenheit) . . .



Land in Sicht . . .

### Wilaub - REFLEXIONEN EINES SEGLERS

Von Wolfram Claviez

Schiet l'amour – vive le courage!!! war ein Schlachtruf aus meiner Jugendzeit, als noch nicht Beat und Sex das Thema Nr. 1 der Heranwachsenden waren. Und dann stürzte man sich in Abenteuer, die die Eltern erst geraume Zeit später erfahren durften.

Nun, das ist lange her. Inzwischen gehören wir zu den Jahrgängen, die in den Klubs die "Alten Herren" heißen. Und so haben wir in weiser Selbstbeschränkung in diesem Jahr eine Reise geplant, bar aller sportlichen Ambitionen, ganz und gar der Erholung und beschaulichem Dasein gewidmet. Wir sind ja auch eine herrliche Mannschaft. Der Käpt'n kann gut sehen, Smutje gut laufen, Stüermann gut singen. Ähnlich verteilen sich die anderen Qualitäten, und so ergänzen wir uns prächtig.

Ganz gemäß unseren Vorstellungen begann die Reise. Brunsbüttelkoog erreichten wir sozusagen auf einem Bug, kein Ärger in der Schleuse, Kanalschlepp ohne Warten und bei herrlichem Sonnenschein –, und als am nächsten Tag Nordost mit Schmutz in die Kieler Förde blies, blieben wir getreu unseren Vorsätzen in Holtenau und besuchten alte Freunde.

Nun, wie lange man seinen Vorsätzen treu bleiben kann, das ist eine Sache für sich. Smutje zum Beispiel hat von den in der Silvesternacht gefaßten in der ersten Woche dieses Jahres keinen einzigen verwirklicht. Wem geht es schon viel anders. Und wer etwa beim Segeln erwartet, daß man stets seinen Vorsätzen leben kann, der braucht bei uns gar nicht erst an Bord zu kommen. Im übrigen ist Prinzipienreiterei eine der dummsten menschlichen Eigenschaften und außerdem –, sind es nicht die Chichesters, die von sich reden machen und die Piefkes, die in dreimonatiger Kleinarbeit bis Wangerooge vordringen?

Aber solche ketzerischen Gedankengänge lagen uns am Anfang der Reise noch relativ fern. Wir genossen die Damenbrise bis Langeland, mit dem elastischen Anliegekurs: wir segelten auf Backbord Bug schön voll und bei, fielen ab als der Wind rückdrehte und holten alles wieder rein als der Wind nachmittags rechtdrehend wieder auf Ost ging. Die Sicht war sehr mäßig, so daß Smutje schon meinte, die Insel Langeland gäbe es vielleicht gar nicht mehr. Daß wir irgendeinen noch so skurrilen Ort auf See nicht finden könnten, solche Verdächtigungen lagen außerhalb der Vorstellungskraft ihrer reinen Seele.

Als nach vielen Stunden schließlich Land in Sicht kam, war es genau die Einfahrt von Bagenkop. Dort machten wir fest, gingen im Kro essen und genossen den unbeschreiblich schönen, lauen Sommerabend. Um halb zehn schliefen wir wie die Ratzen.

Eine Stunde später weckte Smutje mich. Ich kann bis heute nicht verstehen, wieso es nötig war, daß man jemanden bei diesem Spektakel erst wecken mußte! Ein Trommelfeuer tollsten Ausmaßes, dazu taghell. Keiner von uns hat je etwas ähnliches erlebt. Der Himmel stand minutenlang in Flammen und orkanartige Regenböen preßten uns an

die Pier, daß unsere dicken Fender auf Buchformat zusammengequetscht wurden. Dies also ist der Auftakt zu unserer Altherrentour! Denn man los. Der Startschuß war gefallen. Früh sah uns der nächste Morgen auf See. Nichts erinnerte an das Galamonsterfeuerwerk der Nacht, als ein unwahrscheinlich sauberes Deck. Es wehte ein frischer Südwest, der uns in schneller Fahrt bei selbstgewählter Beschränkung bis Spodsbjerg brachte. Diese selbstgewählte Beschränkung basierte zum Teil auf Rücksicht aegen Smutie. weil das Geigen platt vom Laken auf Nordostkurs wirklich nicht angenehm war, zum anderen Teil auf einer echten Undurchsichtigkeit der Wetterlage, und drittens: was soll man erzwingen, was einem morgen von selbst in den Schoß fallen würde!? Der lange Nachmittag und Abend in Spodsbjerg brachte uns dann zwar frische Erdbeeren, aber doch auch das uneingestandene Gefühl, daß man eine exorbitante Schiebebrise, die noch lange anhielt, aus nicht

ganz stichhaltigen Gründen verspielt hatte.

Nun, das ließe sich nachholen. Um halb vier (!) war der Käpt'n am nächsten Morgen hoch und um vier Uhr die Crew. Vor sechs schwammen wir auf dem Großen Belt bei herrlicher, ruhiger Sommerbrise - Brise? Sie erstarb uns auf den Lippen, in den Segeln, unterm Kiel; Windstärke Null. Nach vier Stunden Kurs Norden zu Südwestosten kam uns eine Mordsidee. Irgend jemandem fiel plötzlich ein: Mensch, wir haben doch einen Motor! Wie, einen Motor? Ach ja richtig. Da lag das Ding auf dem Achterschiff, müde vor sich hinstinkend, in eine ölige Persenning gehüllt und brütete auf Rache. Er wurde angeschmissen, lief ein wenig, dann erstarb auch er; für immer. Gott sei Dank, stieß der Käpt'n erleichtert hervor, jetzt sind wir endlich ein reines sailship. Diese ewigen Rückversicherungen "notfalls haben wir ja einen Motor" hingen ihm schon lange aus dem Halse heraus und nur mit Mühe konnten Stüermann und Smutje ihn daran hindern, die Einzelteile voller Wollust im Großen Belt zu versenken.

Mit Mühe und Not, bei feinem Landregen, erreichten wir am späten Nachmittag, bei Südwest 0-1 halb schlafend, feucht und leicht deprimiert Onsevig. Smutje machte kluge Bemerkungen über die geheimnisvolle Identität von der Führung eines Segel- und des Lebensschiffes - das Nichterzwingenkönnen, die verpaßte Fortune, die unerwarteten Ereignisse, und manche anderen Relationen. Doch aus der Not eine Tugend zu machen, fiel uns in Onsevig nicht schwer. Im Grunde ist es ein Hafen, wie wir ihn suchen, man könnte seinen Urlaub dort verbringen. Aber wer macht schon Station am Anfang einer Reise? Wir nicht. Im Gegenteil, alles Versäumte wurde wieder reingeholt. Schon an dem folgenden Tag, der zunächst gar nicht nach Segeln aussah. Wir starteten mittags bei Regen und frischem Westwind, mit dem Gefühl, der Regen müsse bald aufhören, der Wind bleiben. Und so kam es dann auch. Was ist Segeln? Segeln ist eine Kunst, die nicht restlos erlernbar ist. Man könnte vielleicht eine Annäherungsformel setzen; ich schlage folgendes vor:

S = Seemännisches Können · (Instinkt + Erfahrung)² – Wetterbericht + α Hilfsmotor

wobei α ein schwer zu definierendes Glied ist, das Begabung und Leidenschaft für die Sache einschließt. Für den Dreieckszirkus kommen heute noch Faktoren hinzu, die nicht unbedingt auf der positiven menschlichen Seite liegen; deshalb interessiert uns dieser Sektor nicht besonders. Doch allein auf weiter Flur den Elementen abtrotzen was möglich ist, kein Land und kein anderes Schiff in Sicht, das ist die Krone des Segelns. Da ist man Odysseus näher, als wenn man den Homer paukt.

Wir durchliefen an jenem Nachmittag und Abend noch das ganze Smalands Fahrwasser. In dem winzigen Hafen Bogö verbrachten wir die Nacht. In dieser Gegend hatte Hagelschlag in jener Gewitternacht die gesamte Ernte vernichtet. Hatten wir an diesem Tag schon eine beachtliche Segelei hinter uns, war es doch nur ein schwacher Auftakt zum

nächsten. Wir wollten uns die berühmten Kreidefelsen Möns Klint von See her besehen. Klintholm oder Rödvig waren je nach Windverhältnissen das nächste Ziel. Frischer, später steifer Südwest peitschte uns vorwärts. Für die ersten 21 Seemeilen brauchten wir genau drei Stunden. Wir jagten um Möns Klint herum, beeindruckt von dieser monumentalen Kulisse, da sagte Stüermann trocken: "Heut' abend Tivoli". Das zwang selbst Smutje ein herzhaftes Lachen ab. Sie war nämlich schon ein wenig still geworden und hatte einen Ausdruck, den ich genau bei ihr kenne und gar nicht allzusehr schätze. Er deutet stets darauf hin, daß irgendwie dicke Luft ist. Diesmal galt das nicht im übertragenen Sinne, sondern wirklich war die dicke Luft gemeint, die unser Schiffchen auf neun Knoten Spitzengeschwindigkeit trieb. Käpt'n und Stüermann dieser ist so alt wie Sir Francis und demselben wie aus dem Gesicht geschnitten - sahen sich kurz vielsagend an, was soviel bedeutete wie: "Lot wi de Plünnen stohn?" Dann machten beide "hm", was soviel hieß wie "Tjä, raumschots kann he dat wohl av". Dann befahl der Käpt'n: Her mit dem Teacher\*), und das Rennen begann. Es war die höchste und schönste Form des Rennens, das Rennen gegen sich selber. Es gab keine Konkurrenten.

Wir atmeten immer auf, wenn der Wind eindeutig raum kam und sahen es gar nicht gern, wenn er zwischendurch immer mal wieder auf Süd drehte. Unser Kurs war ziemlich genau Nord. Es blieb nicht aus, daß wir, als Amager in Sicht kam, noch einen tüchtigen Schlag auf dem anderen Bug machen mußten, um Lee zu gewinnen. Die Kuhwende mit den regennassen Segeln klang wie Maschinengewehrfeuer aus nächster Nähe.

Im großen und ganzen war das Wetter nicht bösartig, nur in einzelnen Böen frischte es bis 7 auf. Wir hatten zwischendurch Zeit und Muße zu seemännischen Betrachtungen. Käpt'n erzählte lang und breit, wie man einst auf der berühmten Meßfahrt der auf DW gebauten "San Francisco" die Wellenhöhen gemessen hatte (Smutje wollte das gar nicht wissen). Wir maßen nach der gleichen Methode Wellen von 1,90 m. Das waren ganz schöne Johnnies. Wenn im Handbuch der Seemannschaft steht "0-2 m = leicht bewegte See", dann gilt das bestimmt nicht für die Köge-Bucht bei ablandigem Wind!

Die letzten zwei Stunden wurde es ruhiger und wir liefen spürbar langsamer. Zum Schluß sogar am Wind. Als wir um 19.30 Uhr beim Königlichen Yachtclub in Kopenhagen festgemacht hatten, waren wir elf Stunden unterwegs, in denen wir 68 Seemeilen zurückgelegt hatten! Trotz der Verzögerungen am Schluß hatten wir also elf Stunden lang eine mittlere Geschwindigkeit von mehr als sechs Knoten gehabt. Die Stromversetzung war unbedeutend, schätzungsweise eine Viertelmeile zu unseren Gunsten. Chichesters Glanzleistung war neun Tage lang 7,3 Knoten. Das war gewiß noch besser; aber schließlich ist die "Gipsy Moth IV" gegen unser Schiffchen ja der reinste Schnell-

dampfer, doppelt so lang und viermal soviel Segelfläche. Urlaub, herrliches Leben der Kontraste. Vier Tage genossen wir

Kopenhagen, Schon im letzten Jahr hatten wir einen beträchtlichen Teil unseres Urlaubsgeldes in Illums Bolighus abgeladen; so auch dieses Mal. Erstens macht shopping auf Reisen sowieso viel mehr Spaß. Man hat Zeit und genießt das Leben sorgloser, doch darüber hinaus gibt es in Hamburg leider kein Geschäft, das sich mit diesem vergleichen ließe in seiner aparten Mischung von Geschmack, Qualität und Lebensfreude. Ein "Center of modern design" Sodann nahmen wir uns Zeit für Kunstmuseen, abends ging es ins Tivoli, Sonntag besuchten wir einen Gottesdienst in der schönsten und ältesten Kirche Kopenhagens. Als wir am vierten Tag weiterschippern wollten, war Totenflaute mit Regenwolken. So blieben wir im Yachthafen, snakten mit de Lü und gaben uns heiteren Betrach-

<sup>\*)</sup> Teacher's Highland Cream, Old Scotch Whisky.

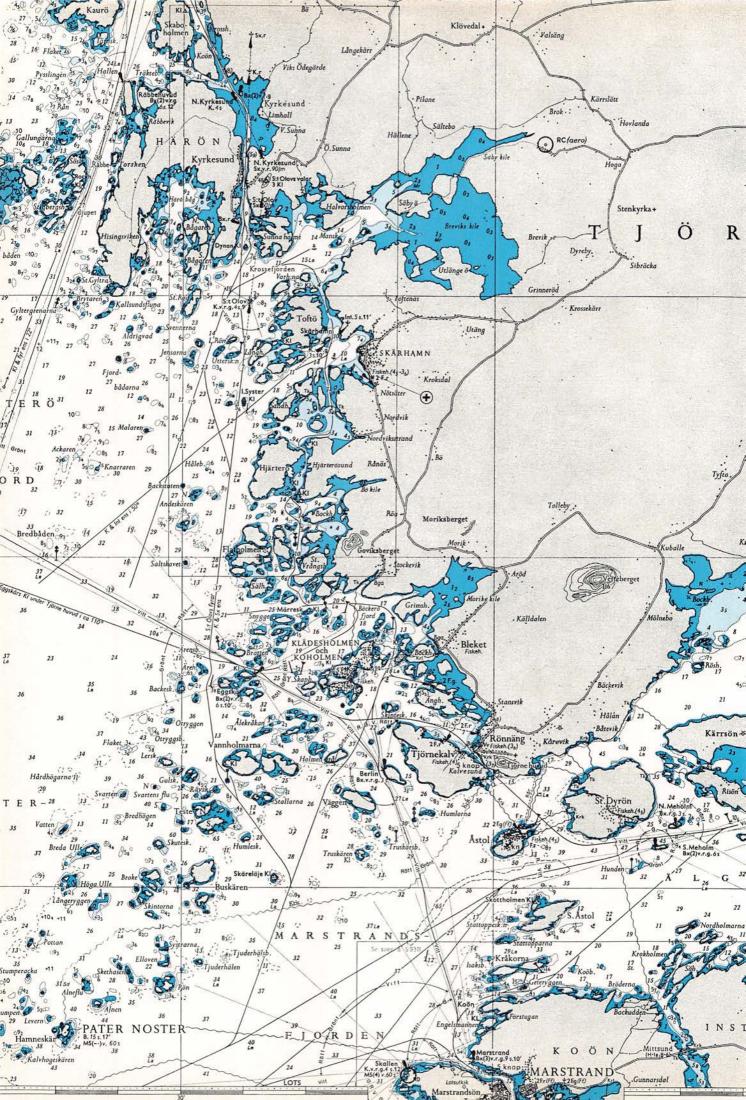


tungen hin. Neben uns an Backbord lag eine schmucke Yacht, die sich am Tage unserer Rekordfahrt den Mast abgesegelt hatte, an Steuerbord ein großer schwarzer Kutter mit Gaffeltakelung und einem mordsmäßigen Klüverbaum –, ein Schiff aus der Welt Joseph Conrads und gepflegt, wie man es sich besser nicht vorstellen kann. Belegnägel, Wantenspanner und Relingstützen waren aus Messing und wurden täglich blitzblank gewienert. Das ganze Schiff war ein einziger Protest gegen das Primat des rationell ökonomischen unserer Zeit, das sich auf die kurze Formel Kunststoff + Nirosta reduzieren läßt. An Deck saß in einem Korbstuhl eine zigarrerauchende Prinzipalin, die immerfort rechnete. Ob Börsenkurse, Wettsysteme oder Proviantausgaben, habe ich nicht zu ergründen versucht. Ein anderes Boot mit drei jungen Deutschen wollte, wie 85 % aller deutschen Yachten, die man in Dänemark trifft,

and eben nach Anholt rüber". Es bestand kein Zweifel, daß das bei der momentanen Wetterlage Blödsinn war, aber was soll man anderes sagen als "Viel Vergnügen"!? Diese Wetterlage bestand aus Regenflaute mit anschließendem harten Nordwest.

Zwei Tage später sitzen wir in einem Strandhotel in Mölle mit Blick auf den kleinen Hafen, in dem unser Schiff liegt, und haben Zeit, über den gestrigen Tag nachzudenken. Weiße Schaumkronen zieren das dunkelblaue Meer, wir genießen einen Tisch, der nicht wackelt, sind froh, daß im Moment mal nichts klappert, daß es nicht zieht, daß man sich bewegen kann ohne irgendwo anzustoßen -, das alles ist ein zweites Frühstück wert, obwohl wir im Grunde im Augenblick gar keinen Hunger haben. Um 6.30 Uhr waren wir am Vortage ausgelaufen aus Kopenhagen. Prachtvoller Wind aus West, ein schöner hellblauer Himmel mit Windwölkchen wie auf einem Seestück von Kalckreuth -, wir machten rauschende Fahrt unter dem Schutz der Küste, der "dänischen Riviera", wo sich ein Badeort an den anderen reiht. Als wir an Helsingör vorbei waren, merkten wir erst richtig was los war. Windstärke 5-6 mit der Tendenz aufzubrisen. Dabei elender Gegenstrom. Wir kniffen uns unter der Küste so hoch es ging, dann nahmen wir die Fock weg, fielen ab und rauschten auf Mölle zu.

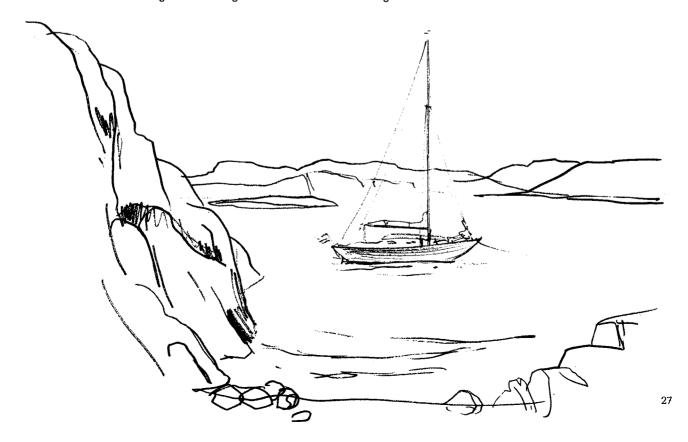
Vom Einlaufen in Mölle bei steifen Westwinden wird im Ostseehandbuch abgeraten. Ich kann verstehen, daß sich jemand in de Büx schiet, der die Sache nicht kennt. Man muß vor dem Wind vierkant auf die Felsen lossteuern, bis man die nicht sehr gut sichtbare Einfahrtstonne zu fassen hat, die ganz dicht unter Land liegt. Dann läuft man mit Südkurs um die Mole. Wir hatten die Sache im Vorjahr bereits exerziert und schossen nun unverdrossen durch die





Brandung. Der Seegang war sehr unfreundlich. Alle zwei Minuten etwa türmte sich durch Überlagerung von Wellenzügen eine See von über drei Metern Höhe auf, die häßlich nach uns ausholte. Zwischen solchen Biestern mußten wir uns über Stag schummeln und furchtbar aufpassen, daß wir auf unserem Vor-dem-Wind-Kurs nicht aus dem Ruder liefen. Zeitweilig war es wie das berühmte Wellenreiten an der Küste Australiens. Es ging alles rasend schnell und ehe wir es uns versahen, waren wir im Schutz der Mole, auf der sich der ganze Hafen versammelt hatte. Mehr gab es nun an diesem Tag nicht zu sehen; aber überall hörte man etwas von acht Windstärken.

Für den nächsten Schritt nordwärts durften wir getrost auf ruhiges Wetter warten, das hatten wir verdient. Es stellte sich am übernächsten Tag ein. Wir segelten nach Glommen, dann nach Varberg und Buaham und hatten dort den Anfang des Schärengebietes erreicht, das unser eigentliches Reiseziel war. Die Naturschönheiten, die uns dort begegneten, lassen sich kaum beschreiben. Daß man höllisch aufpassen muß, das zeigt ein Blick auf den nebenstehenden Seekartenausschnitt. Durch eine ganz schmale, höchst romantische Durchfahrt erreichten wir Marstrand von Südosten her, die einzige Ansteuerung Marstrands, die nicht im Hafenhandbuch steht und die die allerreizvollste ist. Wir hatten vorher, kurz nach Passieren der Arendal-Werft, ein kurzes Gewitter über uns ergehen lassen und segelten nun mit Südwind in einen Abend hinein, wie man ihn höchstens einmal im Jahr erlebt. Blaue Schären, glutrote Sonne dicht über dem Wasser, und vielversprechend schmirgelt es in der Kombüse.





Auf einer Schäreninsel nördlich von Marstrand haben Smutjes Schwester und ihr Mann ein Sommerhaus. Dort gingen wir vor Anker und hatten noch eine ganze Woche Urlaub im Paradies. Was soll ich viel davon erzählen – jetzt ist man wieder auf der DW und da ist es ja auch sehr schön. Aber diese dauernden Umstellungen! Man wird wirklich älter; unterwegs hatten wir das schon ganz vergessen.



#### Die Ostsee - Brücke der Völker

#### Von Skandinavien zum Kontinent

Wie in jedem Jahr, hat sich auch in diesem Sommer wieder ein unüberschaubarer Menschenstrom von Norden nach Süden und vom Süden zum hohen Norden in Bewegung gesetzt. Wo auch immer der Ausgangspunkt der Reise liegen mag und wo das Ziel sein wird, alle werden einen der Fährhäfen an der Ostsee ansteuern, um dieses zur Brücke gewordene Gewässer zu überqueren. Sei es Trelleborg, Göteborg, Kalmar, Kopenhagen oder Helsinki auf der einen, Saßnitz, Warnemünde, Travemünde, Puttgarden oder Kiel auf der anderen Seite. Ob Sven Nordström aus Nörrköping nach Italien reisen oder Familie Meyer aus dem Ruhrrevier in Lappland Urlaub machen will, jeder muß an irgendeiner Stelle auf einem der vielen Fährschiffe die Ostsee oder eines ihrer Randgewässer überschreiten.

Den skandinavischen und speziell schwedischen Süddrang soll der berühmte Schwedenkönig verursacht haben, der seine Heere nach dem Kontinent führte und 1632 in der Schlacht bei Lützen sein Leben ließ. Man sagt, daß er dadurch die Augen seiner Landsleute nach Süden gelenkt und ihre Sehnsüchte geweckt habe. Doch welches Nordvolk hätte nicht stets einen Drang nach dem Süden gehabt? Die deutsche Geschichte ist ein einziger Beweis dafür. Wie dem auch sei, auch in der Zeit nach dem großen Schwedenkönig wurden immer wieder schwedische Heere über die Ostsee geführt, zuletzt unter dem Ahnherren der heutigen Königsfamilie, dem französischen Exmarschall Bernadotte, zur Zeit Napoleons I. Viele Jahrzehnte lang besaß Schweden auch Gebiete auf dem Kontinent - Stralsund und die Insel Rügen bis 1815 -, so daß sich ein ständiger Verkehr über die Ostsee zwischen Schweden und Deutschland bildete.

Der Reiseverkehr spielte im 19. Jahrhundert auf dem Meere kaum eine Rolle. Er diente in erster Linie lokalgebunden dem notwendigen Ortsverkehr, um die Verbindungen zwischen den Inseln und dem Festland aufrecht zu erhalten. Das war besonders in Dänemark der Fall, dessen Staatsgebiet weitgehend aus Inseln bestand. Hinzu kam als eine wichtige Voraussetzung für einen umfangreichen Fährverkehr die Lage der Hauptstadt Kopenhagen am Rande des Staates auf einer Insel. So finden wir ganz selbstverständlich stets einen lebhaften Verkehr zwischen den dänischen Inseln und dem Festland und zwischen den Inseln untereinander. Die Routen Nyborg-Korsör, Kalundborg-Aarhus, Friedericia-Middelfart (die Brücke über den Kleinen Belt wurde erst 1935 fertiggestellt) und viele andere gehören zu den sogenannten klassischen innerdänischen Routen.

Früh gewann auch der Verkehr zwischen Dänemark und Schweden an Bedeutung, wie auch der zwischen Dänemark und Norwegen. Auch hier entstanden bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts regelmäßige Liniendienste: Helsingör-Hälsingborg, Kopenhagen-Malmö, Frederikshavn-Christiania (heute Oslo). Wie in Dänemark spielte auch in Schweden im vergangenen Jahrhundert der örtliche Fährverkehr die Hauptrolle im Passagebetrieb auf der Ostsee, besonders nach den Inseln Gotland und Oland. Größere Bedeutung hatte und hat bis zum heutigen Tage der älteste Fährverkehr im modernen Sinne, die Route Stockholm-Abo mit Anschluß an Helsinki. Schon in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde diese Linie von der Rederi A/B "Svea" und sich später hinzugesellenden finnischen Gesellschaften regelmäßig bedient. Sie blieb bis in unsere Zeit das Rückgrat des Fährund Touristenverkehrs in der östlichen Ostsee und verlor ihre Bedeutung für den finnischen Reiseverkehr zum Kontinent erst in den letzten Jahren durch die immer stärkere Inanspruchnahme der Route Helsinki-Travemünde. Seitdem hat Abo-Stockholm nur noch Bedeutung für den schwedisch-finnischen Verkehr.

Der Fährschiffbetrieb an der deutschen Ostseeküste kam erst in den letzten Jahren des vorigen Jahrhunderts auf. Die deutschen Ostseebäder auf den Inseln Rügen, Usedom und Wollin kamen in Mode, und man wählte von Stettin aus den schnellen und bequemen Seeweg für Wochenendfahrten nach Swinemünde, Saßnitz, Binz usw. Schmucke Fahrgastschiffe bildeten bis zum zweiten Weltkrieg stets eine Zierde der Anlegebrücken der Ostseebäder. Die Stettiner Reeder Gribel und Bräunlich unterhielten eine ganze Anzahl dieser geschätzten Schiffe.

Über Deutschland hinaus bestanden bis 1939 Passagemöglichkeiten nach den meisten Häfen des Baltikums und Finnlands. Kleinere Kombischiffe konnten bis zu 60 Fahrgäste befördern. Diese Dienste wurden in der Regel von Gribel und Bräunlich im Gemeinschaftsdienst mit der schwedischen Rederi A/B "Svea" und der finnischen Finska Angf. O.Y. betrieben. Stettin, Danzig, Pillau, Libau, Stockholm, Abo, Reval und Helsinki wurden regelmäßig angelaufen, im Bedarfsfall auch Zwischenhäfen.

Ein Sonderfall im deutschen Ostseepassagierverkehr ist der "Seedienst Ostpreußen". Durch den Vertrag von Versailles war nach der Abtretung Westpreußens an Polen Ostpreußen vom Reichsgebiet getrennt worden. Daraus entstanden verkehrspolitische Probleme. Die Landverbindung war zwar möglich, aber doch sehr erschwert. Zudem erschien sie manchem Reisenden besonders während der schlesischen Grenzlandkämpfe nicht sicher genug. Es mußte also ein anderer Weg gefunden werden, wenn man nicht Gefahr laufen wollte, daß sich die Provinz Ostpreußen immer mehr isolierte.

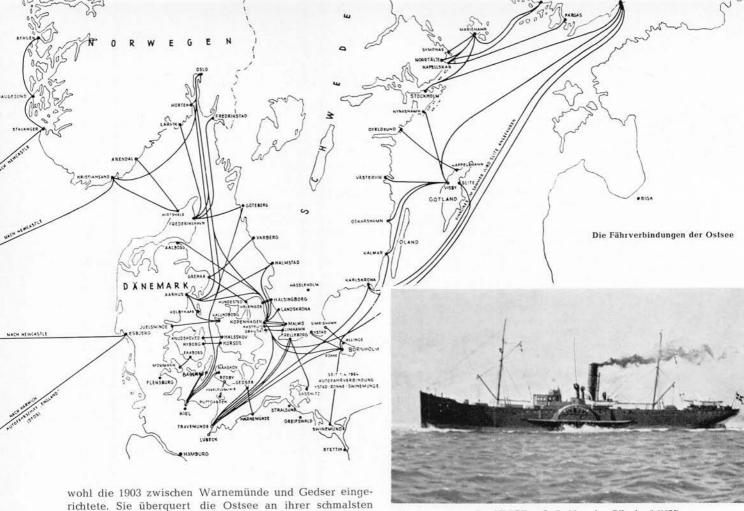
In dieser Situation machte die in Königsberg ansässige Reederei Robert Meyerhöfer den Vorschlag, eine ständige Seeverbindung zwischen dem Reich und Ostpreußen zu schaffen. Diese wurde im Januar 1920 unter dem Namen "Seedienst Ostpreußen" genehmigt. Für die Anfangszeit charterte die Reederei einige Fahrgastschiffe der HAPAG und des Norddeutschen Lloyd, doch erwiesen sich diese Schiffe sehr bald als zu klein. Im Jahre 1926 wurde für den Norddeutschen Lloyd zur Dauercharter an den "Seedienst Ostpreußen" von der Stettiner Vulcan-Werft das 2430 BRT große MS "Hansestadt Danzig" gebaut.

Nach den guten Erfahrungen mit diesem Schiff folgten zwei weitere: die 2529 BRT große "Preußen", die von Bräunlich bereedert wurde, und 1935 von den Stettiner Oderwerken die 5504 BRT große "Tannenberg", die die HAPAG bereederte. Für die HAPAG war auch der 6200 BRT große Neubau "Marienburg" vorgesehen, der 1940 von den Stettiner Oderwerken abgeliefert werden sollte, aber wegen der Kriegsereignisse nicht mehr fertig wurde

Bis zum Kriegsausbruch verkehrten diese Schiffe und ihre wieder aus dem Verkehr gezogenen gecharterten Vorgänger regelmäßig auf der Route Swinemünde—Pillau—Danzig. Dann machte die Wiederherstellung der direkten Landverbindung die Schiffe entbehrlich, und sie teilten das Schicksal vieler ihrer Artgenossen: Sie wurden in der Ostsee als Minenleger eingesetzt. Nur die unvollständige "Marienburg" überstand den Krieg. Sie wurde auf einer ostdeutschen Werft für die Sowjetunion fertiggestellt.

\*

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts stieg mit dem sich immer weiter ausbreitenden Eisenbahnnetz auch der Touristenverkehr an. In den skandinavischen und deutschen Eisenbahnverwaltungen richtete man den Blick zum anderen Ufer. Der bisher vorwiegend an die eigene Küste gebundene Passageverkehr ging daran, die See zu überbrücken. Fährverbindungen entstanden. Die älteste ist



richtete. Sie überquert die Ostsee an ihrer schmalsten Stelle im Zuge der Direktverbindung Berlin-Rostock -Kopenhagen. Warnemünde erwies sich als eine glückliche Lösung für den deutschen Abgangshafen, denn auch die über Hamburg aus Westeuropa kommenden Züge benutzten diese neue, schnelle Verbindung. Für die Reisenden entfiel hinfort das bisher so lästige Umsteigen auf die kleinen Postboote, die früher die Linie bedient hatten. Jetzt wurden die Waggons übergesetzt und der Reisende brauchte nicht einmal sein Abteil zu verlassen. Welch ein Fortschritt! Das mußte man erlebt haben, - und so waren in der ersten Zeit die Züge, die übergesetzt wurden, ab Rostock von Tagesreisenden überfüllt, die aus allen Teilen Mecklenburgs angereist kamen, um mit der Eisenbahn über die Ostsee zu fahren. Wenn auch der umgekehrte dänische Verkehr nicht so stark war, ergab sich doch hier bereits ein früher Touristenverkehr. Aber nicht nur die Bequemlichkeit war ein Gewinn, auch die verkürzte Reisezeit schlug besonders für den reisenden Geschäftsmann stark zu Buch.

Die zwischen Warnemünde und Gedser eingesetzten Schiffe waren Neubauten, bei denen alle bisherigen Erfahrungen berücksichtigt werden konnten. Für den dänischen Partner kam die "Prinsesse Alexandrine" zum Einsatz, die wie auch die deutschen Schiffe bei Schichau in Elbing gebaut worden war. Mit 1759 BRT war sie das größte Schiff des Trios. Wie die "Prinsesse Alexandrine" erhielt auch die mecklenburgische "Friedrich Franz IV", ein Schwesterschiff, zunächst vier mächtige Schornsteine, später nach Umbau nur zwei. Der preußische Beitrag war die kleinere "Mecklenburg" mit 1547 BRT, die nur einen Schornstein hatte. Die der preußischen Staatsbahn gehörende "Mecklenburg" wurde von der mecklenburgischen Gesellschaft verwaltet. Mit der Bildung der Deutschen Reichsbahn 1920 gingen beide Fährschiffe an die Reichsbahndirektion Schwerin über.

Der Verkehr entwickelte sich nach der Unterbrechung durch den ersten Weltkrieg über alle Erwartungen hinaus gut. Bereits Mitte der zwanziger Jahre mußten größere und schnellere Schiffe eingesetzt werden. Die Deutsche

Der 627 BRT große Raddampier "Riberhus" (1875)

Reichsbahn ließ 1926 bei Schichau in Elbing die 3133 BRT große "Schwerin" bauen, während die Dänen bereits 1922 die 2915 BRT große "Danmark" in Fahrt gebracht hatten. Die Veteranen "Mecklenburg" und "Prinsesse Alexandrine" blieben in Fahrt. Die "Friedrich Franz IV" diente nur noch als Reserveschiff und wurde in den dreißiger Jahren verschrottet.

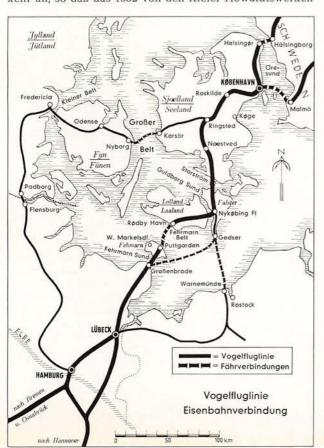
Durch den zweiten Weltkrieg wurde die Fährverbindung nach Dänemark nicht besonders beeinträchtigt. Allerdings verlagerte sich der Verkehr weit mehr vom Passage- auf den Gütersektor. Die hier eingesetzten Fährschiffe haben den Krieg überstanden.

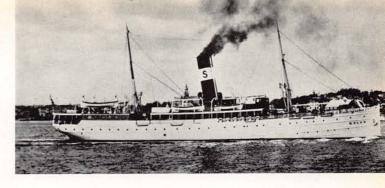
Die "Schwerin" mußte an Rußland abgeliefert werden. Unbestätigte Berichte besagen, daß sie in den fünfziger Jahren im Schwarzen Meer eingesetzt worden sei. Die nach mehreren Umbauten modernisierte "Mecklenburg" ging ebenfalls an die Russen, die sie aber 1947 an Polen weitergaben. Hier verkehrte sie unter verschiedenen Namen, zuletzt als "Kolejarz", zwischen Swinemünde bzw. Gdingen und südschwedischen Häfen, bis sie 1958 verschrottet wurde. Die "Danmark" fährt heute wieder nach einem längeren Einsatz auf der Route Gedser — Großenbrode ihren angestammten Dienst zwischen Gedser und Warnemünde, wobei sie jetzt, 45 Jahre alt, nur noch zum Übersetzen von Güterwaggons verwendet wird.

Nach dem zweiten Weltkrieg hatte die Verbindung Gedser — Warnemünde ihre einstige Bedeutung verloren. Nur langsam konnte es wegen der starken Zerstörungen in Deutschland und wegen der politischen Gegebenheiten wieder zu einem normalen Eisenbahnverkehr zwischen Skandinavien und West- bzw. Südeuropa kommen, wenn auch der skandinavische Süddrang gerade wegen der kriegsbedingten Unterbrechung stärker war denn je. Der Eisenbahnverkehr mußte jetzt den weiten, zeitraubenden Weg über Land (Korsör—Nyborg—Fredericia—Flensburg) nehmen. Diese Verbindung konnte nicht von Dauer sein, denn es erwies sich bald, daß

der Reiseverkehr sowohl per Eisenbahn wie per Auto zwischen Skandinavien und dem Kontinent eine immer größere Rolle spielen würde. Als sich dann herausstellte, daß mit einer Normalisierung des Verkehrs durch die sowjetische Besatzungszone in absehbarer Zeit nicht zu rechnen sei, und daß Gedser—Warnemünde keine Chance mehr hatte, suchte man eine neue Fährverbindung.

Die Planer der deutschen und dänischen Stellen erinnerten sich der bereits vor geraumer Zeit diskutierten "Vogelfluglinie", der kürzesten Verbindung zwischen dem Kontinent und den dänischen Inseln über Fehmarn und Lolland. Bereits 1865 hatte der Ingenieur und Landmesser Kröhnke aus Glückstadt erste entsprechende Forderungen erhoben. Sie gingen dahin, auf den Inseln Seeland, Falster und Lolland die Eisenbahnen auszubauen, den Fehmarnsund durch einen Damm zu überqueren und eine Anschlußstrecke nach Hamburg zu bauen. Zur Begründung verwies er auf den Zug der Vögel, welcher bewies, daß auf diesem Wege am wenigsten freies Wasser zu überwinden ist. Kröhnke kam mit seinen Ideen fast ein Jahrhundert zu früh, doch fand sein Gedanke immer wieder Freunde und Anhänger, so daß die Erörterung des Projektes eigentlich nie richtig zur Ruhe kam. Im Jahre 1940 kam es zu einem ersten baureifen Entwurf für eine Linienführung der Reichsautobahn und der Reichsbahn bis Puttgarden mit einer gemeinsamen Hochbrücke über den Fehmarnsund. Zwischen dänischen und deutschen Behörden wurde ein Ubereinkommen unterzeichnet, das die Schaffung einer Eisenbahn- und Autofährverbindung zwischen Puttgarden und Rödby auf Lolland vorsah. In den Jahren 1941-1943 wurden bereits auf deutscher Seite 8,3 Mill. RM und auf dänischer Seite 7,7 Mill. Kronen für Erd- und Brückenbauten ausgegeben. Der weitere Verlauf des Krieges unterbrach die Arbeiten. Erst 1949 konnte man an eine Wiederaufnahme der Bauarbeiten denken. Vorerst mußte eine andere Route gewählt werden. In einem Übereinkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Danske Statsbaner wurde zunächst als schnell realisierbare Zwischenlösung die Fährverbindung Großenbrode-Kai-Gedser eingerichtet, die 69 km zu überbrücken hatte. Mit täglich einer Doppelfahrt nahm am 14. Juli 1951 die "Danmark" den Verkehr auf. Sprunghaft stieg der Verkehr an, so daß das 1952 von den Kieler Howaldtswerken





gebaute Fährschiff "Deutschland" (3868 BRT) sofort voll beschäftigt wurde. Weitere Schiffe folgten: 1954 die in Helsingör gebaute neue "Kong Frederik IX." (4084 BRT) und 1957 die "Theodor Heuss" (5583 BRT), die ebenfalls von den Kieler Howaldtswerken gebaut wurde. Die täglichen Fahrten konnten auf neue Fahrtenpaare ausgedehnt werden.

Doch das Vogelfluglinienprojekt wurde energisch weiter verfolgt. Als mit dem Bau der Brücke über den Fehmarnsund und der Hafenbahnanlagen in Puttgarden/Fehmarn und Rödbyhavn Färge/Lolland die technischen Voraussetzungen geschaffen worden waren, wurde der Verkehr zwischen diesen beiden kleinen, bis zu diesem Zeitpunkt völlig unbekannten Orten am 14. Mai 1963 eröffnet. Wegen des sehr schnellen Aufschwungs dieser Route, Hamburg war jetzt von Kopenhagen aus in fünf Stunden zu erreichen, setzte die dänische Bahnverwaltung anstelle der alten "Danmark" die 1961 in Helsingör gebaute "Knudshoved" (3882 BRT) ein. Von Puttgarden aus liefen Kurswagen bis weit in den Westen und Süden Europas, nach Amsterdam, Hoek van Holland (London), Paris, Barcelona, Genua, Rom, Venedig, Garmisch, Wien und Chur. Von Rödby aus liefen nach Norden Kurswagen nach Oslo, Stockholm und Malmö. Für sie alle bildete die "Vogelfluglinie" die neue Brücke.

Die Route Großenbrode—Gedser wurde aufgegeben, aber auch die kleine Fehmarn-Fähre zwischen dem Festland und der Insel verlor durch die Fehmarnsund-Brücke ihre Daseinsberechtigung. Auf dieser Linie waren zuletzt die beiden Fähren "Fehmarn" (1927, 338 BRT) und "Schleswig-Holstein" (1934, 441 BRT) eingesetzt. Beide Schiffe fahren heute im Golf von Neapel unter den wohltönenden Namen "Peloritano" und "Ferry Capri". Der Verkehr auf der Vogelfluglinie entwickelte sich gewaltig. Jedes Jahr brachte neue Rekordmeldungen. 28 Abfahrten in jeder Richtung während des Sommerfahrplans, 18 während des Winterfahrplans; 2,2 Millionen Fahrgäste und fast 400 000 Kraftfahrzeuge aller Arten wurden übergesetzt.

Die klassische Route Warnemünde-Gedser verbrachte noch viele Jahre in einer Art Dornröschen-Schlaf. Zu Beginn der fünfziger Jahre richtete die dänische Bahnverwaltung einen unregelmäßigen Dienst ein, der aber mehr oder weniger ein Schattendasein führte. Hieran änderte sich erst zu Beginn der sechziger Jahre etwas, als die Durchreise durch den östlichen Teil Deutschlands erleichtert wurde und die Dänen wie auch die Schweden entdeckten, daß der kürzeste Weg von Kopenhagen nach Berlin und Südosteuropa über Gedser-Warnemünde führt. Der Verkehr wurde fast ausschließlich von Skandinaviern aufrecht erhalten, wenn auch die Deutsche Reichsbahn zwischen Ostberlin und Kopenhagen den sehr eleganten "Ostsee-Expreß" einsetzte. Trotz des kaum vorhandenen Eigenbedarfs ließ die Reichsbahn 1962 von der Rostocker Neptun-Werft das 6141 BRT große Fährschiff "Warnemünde" bauen. Offensichtlich erhoffte man sich in Ostberlin einen Strom skandinavischer Touristen und deren Devisen. Wenn es dann noch gelänge, das internationale Reisepublikum von der Bundesrepublik abzuziehen ... Aber die Rechnung ging nicht auf, und während verkehrsärmerer Perioden wird die "Warnemünde" auch auf der stärker frequentierten Route Saßnitz-Trelleborg einge-



Jüngeren Datums ist die zweite klassische Eisenbahn-Fährroute der Ostsee zwischen Saßnitz und Trelleborg, die am 6. Juli 1909 eröffnet wurde. Die Fertigstellung der Eisenbahnlinie auf Rügen bis zu der kleinen Hafenstadt Saßnitz gab Gelegenheit, das schwedische Eisenbahnnetz mittels einer Fährverbindung an das der mitteleuropäischen Staaten anzuschließen. Mehr noch als die Verbindung Warnemünde-Gedser brachte diese Verbindung für die Linien Berlin-Stockholm bzw. Christiania (Oslo) einen erheblichen Zeitgewinn mit sich, denn bisher bestand seit 1897 eine nur sehr unzureichende Schiffsverbindung (zweimaliges Umsteigen an den Endpunkten der Eisenbahnlinien), die von den beiden beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit den Postdampfern "Rex" und "Freia" aufrechterhalten wurde. Aufgrund eines Staatsvertrages verpflichteten sich die Svenska Statens Jernvägar (Schwedische Staatsbahnen) und die Königlich Preußische Staatsbahn, je zwei Fährschiffe einzusetzen.

Die beiden deutschen Schiffe, die 1920 von der Deutschen Reichsbahn, Reichsbahndirektion Stettin, übernommen wurden, waren die "Deutschland" und die "Preußen", die 1909 von der Stettiner Vulkan-Werft gebaut worden waren (2972 bzw. 2954 BRT). Die Schweden hatten ein Schiff, die 3504 BRT große "Drottning Victoria", bei der englischen Werft Swan, Hunter & Wigham Richardson in Newcastle bauen lassen. Das zweite Schiff, die 3389 BRT große "Konung Gustaf V" kam von der Göteborger Lindholmens-Varv. Beide Schiffe waren bis zum vergangenen Jahr nach zahlreichen Umbauten und Modernisierungen fast sechs Jahrzehnte im Dienst.

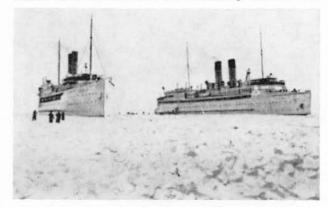
Für die 107 km lange Strecke, die die Linie zur längsten Eisenbahnfährverbindung in Europa machte, benötigten die Schiffe vier bis fünf Stunden Fahrzeit. Der rasch anschwellende Güter- und Personenverkehr bewies, daß die Route mit ihren Endhäfen günstig gewählt worden war. Stockholm und Oslo konnten jetzt von Berlin aus innerhalb 24 Stunden erreicht werden. Auch für das Städtedreick Kopenhagen—Malmö—Hälsingborg erlangte die neue Verbindung große Bedeutung. Im ersten vollen Betriebsjahr nach der Eröffnung wurden über 70 000 Personen befördert.

Der bald darauf ausbrechende erste Weltkrieg behinderte den Fährverkehr wenig. Die Kriegsereignisse spielten sich im östlichen Teil der Ostsee ab, so daß es zu keinen Verlusten unter den Fährschiffen kam. Ernstere Störungen traten dagegen in dem außerordentlich harten Winter 1923/24 durch Eisgang auf. Zum ersten Male seit der Eröffnung mußte der Fährbetrieb für einige Tage eingestellt werden.

Von kleineren Übeln blieb die Linie auch in den folgenden Jahren nicht verschont. Manchmal dehnten sich Überfahrten wegen des sehr starken Nebels bis zu 24 Stunden aus, gelegentlich behinderten Stürme oder ein zu ungünstiger Wasserstand das Einlaufen. Im Januar 1929 geriet die "Deutschland" in einen schweren Schneesturm an der schwedischen Küste auf ein Riff. Sie konnte einige Monate nicht eingesetzt werden. Stärker als die Fähre Warnemünde—Gedser hatte die Fähre Saßnitz—Trelleborg unter den Unbilden strenger Winter zu leiden; ganz besonders 1928/29. Die gesammelten Erfahrungen veranlaßten die beiden Eisenbahnverwaltungen, ein auch als Eisbrecher geeignetes Fährschiff zu bauen. Für gemeinsame Rechnung bauten 1930 die Deutschen Werke AG in Kiel das eisbrechende dreigleisige Güterzug-Fährschiff "Starke" (2459 BRT), das unter schwedischer Flagge im Februar 1931 in Dienst gestellt werden konnte.

Einen neuen Auftrieb nahm der Verkehr von und nach Skandinavien via Saßnitz—Trelleborg im Jahre 1936. Mit der Fertigstellung des Rügendamms zwischen Stralsund und Altefähr auf Rügen verkürzte sich die Fahrtzeit zwischen Deutschland und Schweden um mehr als eine Stunde. Die seit Jahrzehnten bestehende Fährverbindung über den Strelasund war überflüssig geworden. Die schnelle Entwicklung des Verkehrs hatte die Beschaulichkeit des Übersetzens auf den alten, vertraut gewordenen Fähren überrollt. Mit einem lachenden und einem weinenden Auge nahm man in Stralsund Abschied von den schwarzen Ungetümen "Rügen", "Putbus", "Saßnitz", "Bergen" und "Altefähr". Ihr Schicksal war der Weg zum Hochofen.

Es gab aber auch Rückschläge. In dem strengen Winter 1936/37 gerieten die beiden Fähren "Preußen" und "Drottning Victoria" fest. Durch zahlreiche Versuche, sich mit eigener Kraft aus dem Eis zu befreien, waren die Kohlenvorräte der "Preußen" erschöpft, so daß 40 t in Säcken über das Eis von der "Drottning Victoria" zur



"Preußen" getragen werden mußten. Diese ungewöhnliche Trägeraktion mitten in der Ostsee, an der sich auch Reisende beteiligten, dauerte einen ganzen Tag. Einige Fahrgäste, denen der unfreiwillige Aufenthalt zu lang erschien, legten den Weg von den Schiffen über das bis zur Küste reichende feste Eis nach Saßnitz zu Fuß zurück.

Im Dezember 1937 strandete die "Preußen" unweit der Stelle, an der 1900 der Postdampfer "Rex" gesunken war. Es dauerte fast drei Wochen, ehe sie wieder frei kam. Den größten Rückschlag, von dem sich die Route bis heute noch nicht wieder erholt hat, brachte der zweite Weltkrieg und die durch ihn geschaffene Situation. Die zwischen Saßnitz und Trelleborg eingesetzten Schiffe wurden direkt betroffen. Als ihr Hauptfeind erwiesen sich die Minen, doch auch russische U-Boote machten sich gelegentlich bemerkbar. Im Februar 1942 lief die "Starke" fünf Meilen vor Saßnitz auf eine Treibmine und sank. Das Schiff, das durch den Druck des Packeises zusätzliche Schäden erlitten hatte, konnte noch im selben Jahr gehoben werden. Bei der Reparatur in Malmö wurde die "Starke" um 14 Meter verlängert, konnte dadurch mehr Passagiere befördern und wurde so zu einer "Kombi-Fähre" (Güterund Expreßzüge).

Am 12. Oktober 1942 wurde die "Deutschland" kurz vor der Einfahrt nach Trelleborg, bereits in schwedischen Hoheitsgewässern, von einem russischen U-Boot erwischt. Trotz der starken Schäden, die die Torpedos verursacht hatten, konnte das Schiff noch mit eigener Kraft den schwedischen Hafen erreichen. Nach einer Notreparatur in Trelleborg wurde die "Deutschland" nach Stettin geschleppt.

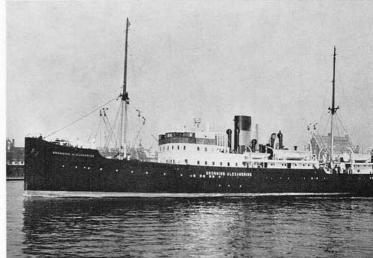
Wegen der immer bedrohlicher werdenden Situation war der Personenverkehr auf der Saßnitz—Trelleborg-Route bereits Ende Juni 1942 drastisch reduziert worden. Nur noch allerwichtigste Reisen wurden genehmigt. Reger Güterverkehr wurde dagegen noch in beiden Richtungen bis zum September 1944 aufrechterhalten. Am 26. September 1944, als die alliierte Luftüberlegenheit sich auch über der Ostsee immer nachhaltiger bemerkbar machte und die russischen U-Boote stärker als je zuvor in Erscheinung traten, verließen die beiden deutschen Fährschiffe nach 35 Jahren ununterbrochenem Dienst zum letztenmal den Hafen von Saßnitz in Richtung Trelleborg. Sie kehrten nicht wieder auf ihre Stammroute zurück.

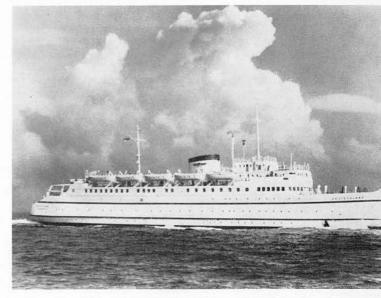
Während der letzten Kriegsmonate dienten die Fährschiffe der Kriegsmarine für Transporte verschiedener Art. Zahllose Flüchtlinge sind aus Ostpreußen auf der "Deutschland" und der "Preußen" in den Westen gelangt. Nach Kriegsende wurden die Schiffe abgeliefert. Beide kamen unter Hammer und Sichel wieder in Fahrt, die "Deutschland" als "Aniva", die "Preußen" als "Krylion". Bis vor einigen Jahren waren sie noch in der Straße von Kertsch zwischen der Krim und dem russischen Festland eingesetzt, wo sie gelegentlich von Touristen gesehen wurden. Die deutsche Teilung führte nach dem Kriege zur Stilllegung der Linie. In den Jahren des Wiederaufbaus in der Bundesrepublik verlagerte sich der schwedische Verkehr zum Kontinent nach dem Westen. Deutschland besaß in der ersten Nachkriegszeit keine Fährschiffe, um einen regelmäßigen Dienst wieder aufnehmen zu können. Es bestand auch kaum ein Bedürfnis. Deutsche konnten nicht reisen, Skandinavier mieden vorerst das zerstörte, unwirtliche Deutschland. So ergab es sich, daß die Schweden mit ihren untätig aufliegenden Fähren 1946 und 1947 einen Dienst zwischen Trelleborg und Gdingen einrichteten. In den Jahren 1948-1953 war das polnisch gewordene Swinemunde Endpunkt einer schwedischen Linie über die Ostsee. Beide Linien erfüllten jedoch nicht die schwedischen Erwartungen. Der Reisestrom aus Schweden bevorzugte mehr und mehr den Weg durch das westliche Europa, auch wenn dieser, wie etwa nach Osterreich, erheblich weiter war.

So kam es im Jahre 1953 als Ersatz für Saßnitz—Trelleborg zur Einrichtung einer Linie Trelleborg—Travemünde, die die Schwedischen Staatsbahnen mit ihren beiden 44 Jahre alten Veteranen "Drottning Victoria" und "Konung Gustaf V." betrieben.

Auch auf der Saßnitz-Route regte sich neues Leben. Bereits im Juni 1948 richtete man auf schwedischer Seite einen unregelmäßigen Bedarfsverkehr für die Beförderung von Güterwaggons ein. Von Oktober 1952 bis zum August 1953 kam dieser Verkehr wieder zum Erliegen. Statt dessen wurde, wie bereits von Juli 1947 bis März 1948, der











Güterverkehr über die Linie Trelleborg—Warnemünde abgewickelt.

Im vollen Umfang wurde der Verkehr zwischen Saßnitz und Trelleborg erst im August 1953 wieder aufgenommen. Die ostzonale Deutsche Reichsbahn, die den "Saßnitz-Expreß" zwischen Berlin und Stockholm einsetzte, und die Schwedischen Staatsbahnen hatten die Fähranlagen in ihren Häfen ausgebaut und modernisiert, so daß der Einsatz größerer und leistungsfähigerer Schiffe möglich wurde. Die Schweden gingen 1958 mit ihrem 5203 BRT großen Neubau "Trelleborg" voran, der von der Werft in Helsingör für 40 Waggons und 1500 Fahrgäste gebaut worden war. Durch dieses moderne Schiff wurde der Verkehr von Schweden über Saßnitz und Berlin nach Mittelund Südeuropa erheblich intensiviert.

Im Jahre 1959 folgte die Deutsche Reichsbahn mit ihrem neuen Fährschiff "Saßnitz", ein 6164 BRT-Schiff für 39 Waggons, 30 Pkw und 1000 Fahrgäste.

Die sich langsam erholende Route hat sich gewandelt. Der Gütertransitverkehr stieg über den Vorkriegsstand an, doch der Personenverkehr blieb weit zurück. Echte Reisende findet man nur selten am Hafenbahnhof.

\*

Neben diesen klassischen Routen schuf der in den fünfziger Jahren einsetzende Massentourismus neue Routen und ließ alte wieder erstehen. Die Eisenbahnverwaltungen verloren durch den Wandel des Verkehrs (eigener Pkw!) mehr und mehr das Monopol der Fährverbindungen. Die Fährverbindungen wurden vielfältiger und boten dem Reisenden immer neue Möglichkeiten, schnell und bequem sein Ziel zu erreichen. Neue Zentren entstanden an beiden Ufern der Ostsee: Kiel, Travemünde, Oslo, Göteborg, Korsör, Trelleborg und zahlreiche kleinere schwedische Hafenstädte. Neue, verbesserte und schnellere Fährverbindungen entstanden. Die Fährreeder glauben an eine weiter steigende Konjunktur.

Eine alte, durch den Reiseboom wiederbelebte Route war die Verbindung zwischen Kiel und Korsör, die aber in diesem Jahr wegen der starken Konkurrenz anderer Linien eingestellt wurde. Die Verbindung zwischen der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt und der kleinen dänischen Hafenstadt bildet die schnellste Verbindung mit Kopenhagen und spielte so bereits eine erhebliche Rolle, als beide Länder noch von Kopenhagen aus gemeinsam regiert wurden.

Ursprünglich und zuerst befuhren dänische Reeder diese Route, die bereits die Wikinger benutzt hatten. Ihre Schiffe waren sicher an der Förde nicht so willkommen wie die heutigen Fährschiffe. Im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts entwickelte sich dann ein reger Verkehr mit kleinen Segelschiffen, der auch von Reisenden in Anspruch genommen wurde. Diese kleinen, etwa 50 Commerzlasten tragenden Schiffe, die eine Besatzung von nur fünf Mann hatten, boten dem Reisenden alle Abenteuer einer Seereise, nur keinen Komfort. Immerhin — der weite Landweg, der ebenfalls mit zwei Übersetzungen verbunden war, war noch weit beschwerlicher.

Im 19. Jahrhundert, nachdem Napoleons Kontinentalsperre überwunden war, nahm der Reiseverkehr einen ersten, wenn auch nach heutigen Maßstäben bescheidenen Aufschwung. Der Komfort stieg. Eine Anzeige aus dem Jahre 1838 verspricht "geräumige Conversationszimmer" und "freyes kochendes Wasser".

Doch die Zeit der Segler ging vorüber. 1842 wurde das "Privilegium der segelnden Paketböte" aufgehoben, 1848 waren sie endgültig aus dem Verkehr verschwunden. Mit dem von 28 PS angetriebenen Dampfboot "Caledonia", das von James Watt in Kiel persönlich justiert wurde, bekam auch Kiel—Korsör Anschluß an das Maschinenzeitalter. Unter einer gewaltigen Rauchfahne gehörte das über die Förde schnaufende Schiff bald zum vertrauten Bild.

Auch die ersten Dampferreeder, die zwischen Kiel und Korsör Schiffe einsetzten, waren wieder Dänen. Erst 1865 — die dänische Herrschaft über die Herzogtümer war gerade zu Ende gegangen —, läßt der Kieler Reeder den Dampfer "Vorwärts" bauen, der ab 1867 zwischen Kiel und Korsör eingesetzt wird. Die "Vorwärts" war die Bau-Nummer 1 der Schiffswerft Georg Howaldt in Ellerbek bei Kiel. 93 BRT war sie nur groß, dennoch beförderte sie Passagiere, Vieh und Güter aller Art.

Ein Wandel vollzog sich nach der Schaffung des Deutschen Reiches 1871. Kein geringerer als der Generalpostmeister Heinrich von Stephan, wies auf die Notwendigkeit des Einsatzes größerer Schiffe hin. Die Kieler Reederei Sartori & Berger griff die Anregung auf und schloß mit der Deutschen Reichspost einen Vertrag über die Postbeförderung zwischen Kiel und Korsör. So entstand eine Reichspostdampferlinie in der Ostsee.

Die Reederei Sartori & Berger charterte 1880 die Raddampfer "Kaiser" und "Kronprinz" und zwei Jahre später die "Adler" und "Auguste Victoria". Im Jahre 1896 wurden — wiederum von Howaldt — die Doppelschraubendampfer "Prinz Waldemar", "Prinz Adalbert" und "Prinz Sigismund" gebaut.

Die "Prinzen" waren unter der Bezeichnung "KKK-Linie" (Kiel—Korsör—Kopenhagen) eingesetzt. Sie erfreuten sich beim Publikum größter Beliebtheit und hatten im Jahre 1910 wohl ihren berühmtesten Gast. Mit der "Prinz

"Prinsesse Ragnhild"

Adalbert" reiste der amerikanische Präsident Theodore Roosevelt von Kiel über Korsör nach Kopenhagen.

Die "KKK-Linie" wurde 1914 eingestellt, lebte nach 1918 noch einmal wieder auf, doch kam sie nach der Inflation und ihren wirtschaftlichen Folgen zum Erliegen. Am 10. Januar 1924 verließ zum letzten Mal ein Schiff der Linie den Kieler Hafen. Die rund 650 BRT großen Schiffe wurden nach Griechenland verkauft.

Erst 1950 unternahm die Kieler Reederei Paulsen & Ivers den Versuch, mit zwei umgebauten ehemaligen Minensuchern der deutschen Kriegsmarine die alte Verbindung zu neuem Leben zu erwecken. Die beiden Dampfer "Harald Ivers" und die "Christian Ivers" waren damals konkurrenzlos. Sie hatten ein großes geschlossenes Autodeck, das eine Art frühen "Roll on — roll off"-Verkehr ermöglichte. Doch die Blüte war nicht von langer Dauer. Der Korea-Krieg schlug seine Wellen bis in die Ostsee. Das amerikanische Hauptquartier in Europa stoppte die bei den GIs so beliebten Urlaubsreisen nach Skandinavien, was die Kalkulationen der Reederei über Nacht zusammenbrechen ließ. Wo war Ersatz für die nicht mehr kommenden Fahrgäste? Deutsche Touristen? Wie wenige waren das noch in den Jahren 1950 und 1951!

Die Schiffe wurden nach Dänemark verkauft. Hier fanden sie neue und lohnende Beschäftigungen. Zu dem seit alten Zeiten bekannten und vertrauten Inselhüpfen mittels Fährschiffen war eine neue Art der Kurzseefahrt ins Leben gerufen worden und erfreute sich größter Beliebtheit: die sogenannte "Schnaps-Tour".

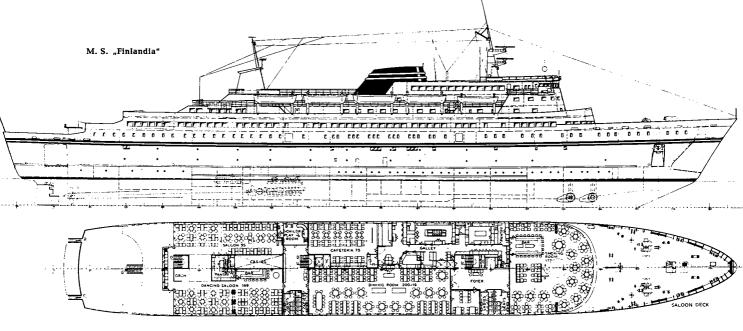
Merkwürdig war ein weiterer Grund für den Einsatz von mehr Schiffen zwischen Dänemark und Schweden: der amerikanische Film "Vom Winde verweht". Aus Devisengründen war es nicht möglich, Clark Gable und Vivien Leigh in Dänemark zu bewundern. Einem dänischen Kaufmann kam die rettende Idee. Kurz entschlossen pachtete er in dem schwedischen Landskrona ein Kino, kaufte die beiden arbeitslos gewordenen Fährschiffe und verband so den Kinobesuch mit einer willkommenen Schnapsreise. Reeder Jensen verdiente so viel, daß er die beiden alten Schiffe nach Italien verkaufte (dort fahren sie heute noch) und zwei neue bauen ließ. Sie wurden bei der Hansa-Werft in Köln 1960 gebaut und erhielten die Namen "Linda Scarlett" und "Tina Scarlett" (Scarlett O'Hara ist die weibliche Hauptrolle des Filmes gewesen. Welch seltenes Beispiel von Dankbarkeit unter nüchternen Kaufleuten!). In diesen Neubauten lag aber für J. Jensen kein neuer Aufschwung, sondern der Keim zu seinem Ende als Reeder. Auf der Überführungsfahrt der "Tina Scarlett" kam es am 7. Oktober 1960 auf dem Rhein bei Duisburg



zu jenem schweren Unglück, dessen wir uns noch deutlich erinnern. Die Schleppverbindung riß und das noch unfertige Schiff kollidierte mit mehreren Tankkähnen. Es gab einen Großbrand, der mehrere Todesopfer forderte. Die Folge waren zahlreiche Prozesse und Pleiten, da das Schiff nur bis zu seinem Bauwert versichert war. Die Kölner Werft stellte die Zahlungen ein und ging in Konkurs, Reeder Jensen verlor soviel Geld, daß er sich aus der Fährschiffahrt zurückzog. Seine Liniendienste und die ihm gehörenden Fährschiffe wurden von einer Tochtergesellschaft der Svea-Linie übernommen, der Linjebus International A/B.

Diese Gesellschaft war es auch, die am 10. Juni 1964 einen neuen Versuch unternahm, die alte Kiel-Korsör-Route unter dem Namen "3-K-Route" neu zu beleben. Sie hatte bisher mehrere Fährlinien über den Sund unterhalten. Jetzt setzte sie ihren Neubau "Scania" (2505 BRT) ein, ein Fährschiff für 800 Fahrgäste und 140 Pkw, das die Uddevallavarvet A/B gebaut hatte. Auch diesem neuen Versuch war nur eine kurze Dauer beschieden. Am 8. November 1966 verkehrte die "Scania" das letztemal auf der Route, um dann in den Oresund-Verkehr zu wechseln. Die Konkurrenz der schnelleren Routen über die Vogelfluglinie und Trelleborg-Gedser hatten sich als zu stark erwiesen. Neue Zollbestimmungen der skandinavischen Staaten drosselten das blühende Alkoholgeschäft. Die Zahl der Fahrgäste ging auf den meisten Linien schlagartig zurück. Der Verkehr auf den kleineren Linien wurde stark eingeschränkt. Diesen Maßnahmen fiel im vergangenen Jahr auch die Route Kiel-Nakskov zum Opfer, die seit vielen Jahren von der kleinen "Isefjord" betrieben wurde.





Unberührt blieben die Routen, die dem echten Reiseverkehr dienen. Sie entwickelten sich sprunghaft, und manche Neugründung der letzten Jahre gewann schnell überörtliche Bedeutung. Seit Mai 1961 wird von der norwegischen Reederei Anders Jahre die Linie Kiel—Oslo mit großem Erfolg betrieben. Das von der Reederei als erstes Schiff eingesetzte MS "Kronprins Harald" gehört zu den komfortabelsten Passagierschiffen für Kurzreisen. Ein weiteres Schiff für diesen Dienst, "Prinsesse Ragnhild", wurde 1965 fertiggestellt.

Ein Neuling unter den Fährverbindungen der Ostsee von Kiel aus ist die Route Kiel—Göteborg. Am 24. April 1967 verließ die 5200 BRT große "Stena Germanica" des schwedischen Reeders Sten A. Olsson Göteborg zur ersten Überfahrt nach Kiel. Das Schiff erreicht eine Geschwindigkeit von 23,5 kn und dürfte das schnellste Ostsee-Fährschiff sein. Es braucht von Kiel bis Göteborg weniger als 12 Stunden.

\*

Ein anderes Einfallstor der Skandinavier nach Mitteleuropa ist Travemünde. Travemünde/Lübeck übernahm nach dem Kriege für den skandinavischen Reisenden mehr und mehr die Rolle, die früher Swinemunde/Stettin bzw. Saßnitz gespielt hatte. Die günstige Lage von Travemünde in der äußersten Südwestecke der Ostsee und die hervorragende Verkehrslage (Autobahn und Eisenbahn nach Hamburg) ließen den Lübecker Vorort zu einem Zentrum des Tourismus werden. 1966 benutzten fast eine Million Reisende den Skandinavien-Kai in Travemünde. Die Blütezeit von Travemünde, zwar schon von den Schwedischen Staatsbahnen als Endpunkt einer Fährverbindung benutzt, begann vor etwa fünf Jahren. Mit der ersten Fährfahrt des MS "Nils Holgerson" (heute "Gösta Berling"), der Travemünde—Trelleborg-Linie der Hamburger Reederei J. A. Reinicke, hatte der moderne Fährschiffverkehr für Travemünde begonnen. Die TT-Linie ist bis heute Travemünde treu geblieben, wenn auch sie unter den skandinavischen Zollbestimmungen zu leiden hatte. Sie blieb (leider) bisher die einzige deutsche Reederei, die den Mut aufbrachte, in das Geschäft mit der Reiselust einzu-

Andere Linien folgten nach Travemünde. Drei weitere moderne Fähranleger wurden gebaut. 1963, nach Einstellung der Route Großenbrode—Gedser, nahm sich die Moltzau Linie in Kopenhagen der weitgehend verwaisten Anlagen in Gedser an und errichtete mit den beiden in Deutschland erbauten Schiffen "Gedser" und "Travemünde" eine Verbindung nach Travemünde. Dann waren noch die Finnen in Travemünde, die bereits seit Beginn der fünfziger Jahre mit ihren alten Dampfern Travemünde anstelle von Stettin angelaufen waren. Die alte, urgemütliche "Wellamo", das Urbild eines Fährdampfers vergange-

ner Tage, konnte man bis zum Sommer vergangenen Jahres regelmäßig mit mächtiger Rauchfahne durch die Lübecker Bucht ziehen sehen. Jetzt sind auch die Finnen mit modernsten Schiffen am Skandinavien-Kai vertreten, darunter seit Mai 1967 mit der über 8000 BRT großen "Finlandia", dem größten Fährschiff, das regelmäßig einen deutschen Hafen anläuft, das die Route Helsinki-Kopenhagen-Travemünde befährt. Die Schweden wollten nicht hinter Dänen und Finnen zurückstehen. Sie durften in Travemünde nicht fehlen. Im vergangenen Jahr beschlossen die Lion Ferry A/B, Halmstad, die zum Bonnier-Konzern gehört (man kann wohl sagen, daß Bonnier so etwas wie ein schwedischer Oetker oder Springer ist) und die Linjebus A/B, Hälsingborg, eine Tochtergesellschaft der Rederi A/B "Svea", gemeinsam einen Dienst Halmstad bzw. Hälsingborg—Kopenhagen—Travemünde zu betreiben. Die neue Linie erhielt den Namen Trave Line A/B. Die beteiligten Reedereien setzten die Fährschiffe "Svea Drott" und "Kronprins Carl Gustaf" ein. Der Fahrplan wurde so abgestimmt, daß der Reisende über Hamburg in Bremerhaven Anschluß an die ebenfalls von der Lion Ferry A/B betriebene Route Bremerhaven-Harwich (London) hat.

\*

Was macht nun den Erfolg oder Mißerfolg einer Linie aus? Es ist immer wieder erstaunlich festzustellen, daß die eine Linie nach kurzer Zeit ihren Dienst einstellt, während eine andere, die fast die gleiche Route bedient, sich machtvoll entwickelt. Ein wichtiger Faktor dürfte die Geschwindigkeit sein, die es dem Reisenden erlaubt, schnell und bequem sein Ziel zu erreichen. Damit wäre das nächste Stichwort gefallen: Bequemlichkeit. Das versteht sich von selbst an Bord, sollte aber auch für den Service an Land und bei den Behörden selbstverständlich sein. Hier scheint einer der Gründe zu liegen, warum die Versuche der Ostblockländer bisher scheiterten. Der Güterverkehr floriert, aber der Reisende von Stockholm nach Österreich oder an die Adria benutzt lieber die Route über Rödby—Puttgarden als die viel nähere über Trelleborg—Saßnitz.

Wichtig sind ferner die Zollbestimmungen der einzelnen Länder. Schließlich und nicht zuletzt sollten die Routen weder zu lang noch zu kurz sein. Acht bis zehn Stunden über offene See ermüdet und man braucht Kabinen, die viele Schiffe nicht haben, dagegen lassen fünfzig Minuten (Puttgarden—Rödby) nicht das Gefühl einer Seereise aufkommen und deren Annehmlichkeiten genießen.

Sicher wird der Tourismus zwischen Nord- und Mitteleuropa sich weiter entwickeln und mit ihm der Fährverkehr. In diesem einmalig schönen Sommer werden sich die Ostseefährschiffe als Brücke zwischen den Völkern noch besser bewähren als je zuvor.

G. Rohbrecht

# "Von Hamburg geht's nach Ritzebüttel..."

Kleine Häfen am großen Strom (II.)

Von Konrad Tegtmeier · Illustr. Elke T. Weißleder

Gut 8 Seemeilen - rund 15 km - mißt die Elbe bei Cuxhaven von Ufer zu Ufer. Wer von der Alten Liebe oder von der Kugelbake Ausschau hält und das gegenüberliegende holsteinische Ufer auszumachen versucht, der nimmt wohl die riesigen Vogelschwärme über der Insel Medemsand wahr, die mitten in der Elbmündung liegt, doch die Küste Süder-Dithmarschens, das eingedeichte Neuland zwischen Friedrichskoog und Brunsbüttelkoog, sucht das Auge vergebens am Horizont. Das weite Mündungsgebiet der Elbe mit seinen Sänden und Gründen und mit dem Watt vor dem Neufelder Koog sieht eher nach offener See als nach Flußmündung aus. So breit die Elbmündung indes auch ist, so schmal bleibt doch selbst hier das Hauptfahrwasser. Erst kurz vor Brunsbüttelkoog wechselt die tiefe Fahrrinne vom niedersächsischen Ufer zum holsteinischen Ufer hinüber. Die Verbindung zwischen beiden Ufern schafft die Autofähre von Cuxhaven nach Brunsbüttelkoog.

Vor Brunsbüttelkoog wird das Strombett der Elbe schmaler und damit die Nachbarschaft von Schleswig-Holstein und Niedersachsen deutlicher. Hier, querab von den imposanten Schleusenanlagen an der Einfahrt in den Kaiser-Wilhelm-Kanal, wechseln nun auch die Lotsen: Jetzt kommt der Elblotse an Bord, der das einlaufende Schiff weiter elbaufwärts geleitet bis an die Grenze des Hamburger Hafengebietes, wo ihn wiederum der Hafenlotse ablöst.

Deichwanderer nehmen ebenso wie die Elbsegler mit Vorliebe Brunsbüttel zum Ausgangspunkt ihrer Landausflüge und Entdeckungsfahrten. Das beschauliche Dorf Brunsbüttel liegt eine halbe Wegstunde westlich von der mit Treibhausschnelle aufblühenden Stadt Brunsbüttelkoog. Auf halbem Wege kommt man am Alten Hafen vorbei, in dem die Krabbenfischer mit ihren kurrebeschwingten Kuttern zu Hause sind. Doch auch mancher erfahrene Elbsegler steuert lieber Brunsbüttel-Hafen an und macht neben den Krabbenkuttern am Bollwerk fest, statt durchzuschleusen und dann im vornehmen Jachthafen, an der Westseite des Kanals, anzulegen.

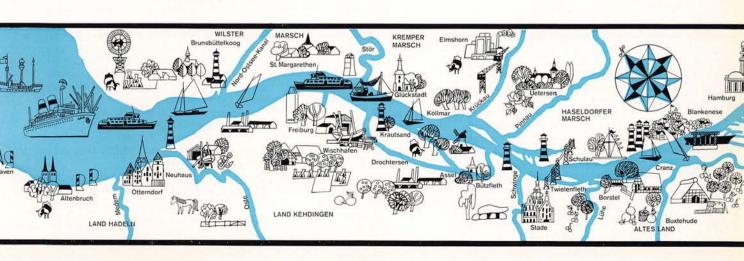
Das alte Brunsbüttel, das 1674 in einer Sturmflut mit allen 400 Häusern, samt der Kirche, zerstört wurde und ebenso unterging wie schon gut hundert Jahre früher das Dorf Söderhusen, lag viel weiter südlich, in der heutigen Fahrrinne des Stromes, zwischen Zweidorf und "Sösmenhusen". Kein zweiter Platz an der Unterelbe wurde wohl so oft und so schwer von Sturmfluten und Wassersnot bedrängt wie gerade die Brunsbütteler Ecke. Mehr als ein halbes Dutzend Dörfer versanken im Laufe der Jahrhunderte in den

Fluten. Die Deiche mußten immer weiter zurückgenommen werden. Von den verlorenen Dörfern blieb keine Spur. Nur Sösmenhusen gegenüber sollen sich in früheren Jahren bei ganz hohler Ebbe noch Reste von Mauerwerk im Strombett gezeigt haben.

Das heutige Brunsbüttel wurde gegen 1700 nach festem Plan, mit einem rechteckigen Marktplatz in der Mitte, angelegt und hat an diesem Markt, neben seiner Kirche mit dem barocken Schnitzaltar aus der Glückstädter Schloßkirche, einen imposanten Fachwerkbau aus dem Jahre 1779 aufzuweisen: das alte Diakonat, das heute von einer Sparkasse bewohnt wird und das außerdem ein kleines Heimatmuseum birgt. Mancherlei Funde zeugen von Brunsbüttels Vergangenheit. Alte Landkarten zeigen anschaulich die stete Verlagerung des Elbdeiches nach "betrübter Wasserzeit".

Dänische Touristen, die die "Grüne Küstenstraße" herunterkommen, sehen sich in der Brunsbütteler Kirche den eingebauten, reich geschnitzten "Königsstuhl" an, der einem früheren Landesherrn, dem großen Dänenkönig Christian IV., zugedacht war. Christians Traum, einen "schicklichen Hafen" auf der holsteinischen Seite der Unterelbe anzulegen und damit den Hamburgern Konkurrenz zu machen, sollte sich indes in Brunsbüttel ebensowenig verwirklichen lassen wie durch seine Gründung Glückstadts. Beide Pläne fielen buchstäblich ins Wasser oder versanken doch, wie sein Glückstädter Schloß, im Morast. Freilich soll von diesem mißglückten Versuch mit Glückstadt erst die Rede sein, wenn wir die Elbe ein Stück weiter hinauf kommen.

Die neuen Schleusenanlagen von Brunsbüttelkoog, größer als die des Panamakanals, sind sich ihrer Sehenswürdigkeit bewußt. Gegen eine kleine Gebühr kann man den Blick über die Gesamtanlagen und über die weite Wasserfläche des Binnenhafens schweifen lassen. Sieben Leuchttürme markieren die Einfahrt in den Kanal von der Elbe her. Wer Brunsbüttel bei Nacht passiert, erlebt eine Festbeleuchtung wie am Hamburger Neuen Wall zur Weihnachtszeit. Da sind die Leuchttonnen der Kanalreede und das hohe Oberfeuer von Brunsbüttelkoog, dann die Molenfeuer der Schleusen und die Lichter der Schleusentore. Dazwischen irrlichtern noch die Top- und Positionslaternen aufkommender Dampfer. Selbst der Hamburger Dom, will mir scheinen, ist nicht bunter und schöner als diese Lichterorgie von Brunsbüttelkoog. Die schnell gewachsene Stadt hat an der Kanaleinfahrt jüngst ein neues Hafenbecken von 14 m Tiefe gebaut und dazu eine kilometer-





lange Anlegebrücke geschaffen. Gegenwärtig betreibt sie den weiteren Ausbau ihres Olhafens, der sich an den gezeitenfreien Binnenhafen anschließt: Damit sollen Liegeplätze auch für jene Supertanker geschaffen werden, die schon ihre liebe Not haben, die Elbe hinaufzukrebsen bis Hamburg. Angesichts dieser emsigen Bautätigkeit könnte man fast meinen, daß König Christians Traum vom schicklichen Hafen auf der holsteinischen Elbseite gegenwärtig in Brunsbüttelkoog fortgeträumt wird...

Immer wieder überrascht den Deichwanderer der plötzliche Bildwechsel in der Landschaft hinter den Deichen. Zeigt Brunsbüttelkoog ganz entschieden das Gesicht einer modernen, zukunftbewußten Hafen- und Industriestadt, so begegnen wir gleich danach — elbauf- und landeinwärts — den kleinen verschlafenen Häfen Büttel und St. Margarethen, die zufrieden dahindösen, weil sie wissen, daß ihnen die Zeit davonlief und nicht mehr einzuholen ist. Der Deich schwingt hier in weit ausholendem Bogen tief ins Land, in die Wilster Marsch, hinein und führt erst bei Scheelenkuhlen wieder dicht an den Strom heran. Vor Scheelenkuhlen, dort, wo jetzt dick und gedrungen der rote Leuchtturm steht, lag einmal das Dorf Elredesfleth, das von der Flut fortgerissen und verschlungen wurde.

Die Überlebenden siedelten sich an anderer, sicherer Stelle wieder an und bauten ein neues Dorf. Die neue Kirche darin wurde am 13. Juli geweiht, am Tage St. Margarethen, und danach erhielt der neue Ort seinen hierzulande ungewöhnlichen Namen. Bis zur Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals war St. Margarethen die Elblotsenstation. Nach dem Lotsenhaus auf dem Elbdeich, das nicht mehr steht, hießen die Elblotsen allgemein "Böschlotsen", und so werden sie noch heute genannt.

Büttel und St. Margarethen waren einst — ebenso wie Brokdorf und Wewelsfleth - Umschlagplätze und Ausfuhrhäfen der reichen Wilster Marsch. Viehzucht und Milchwirtschaft sind die guten Einnahmequellen der Marschbauern. Wilster-Marsch-Käse genießt Ruhm und Ruf. Die zahlreichen kleinen Windmühlen, die der Marsch einst das Gepräge gaben, sind bis auf eine sämtlich verschwunden. Windmotore und elektrische Pumpen haben die alten Bockmühlen abgelöst. Die letzte Bockmühle Schleswig-Holsteins, die mit einem Schneckengewinde das Wasser der Gräben in die höher gelegenen Abzugskanäle hebt, steht an der Landstraße von Wilster nach Itzehoe. Eines gleichen Baudenkmals kann sich allerdings auch der Stadtstaat Hamburg rühmen: es steht in den Vierlanden und gehört zu dem Freilichtmuseum Rieckhaus in Curslak. Allein die ständige Entwässerung bewahrt vor der stets

drohenden Überschwemmung weiter Weideflächen. Liegt doch die Marsch stellenweise fast drei Meter unter dem Meeresspiegel. Die Feuchtigkeit will nicht weichen, und an Ständern und Balkenwerk manch stattlichen Bauernhauses (das hierzulande häufige Kreuzhaus gilt als eigentliche Leitform des Marschbauernhauses) fressen Fäulnis und Hausschwamm.

Der beschaulichen Kleinstadt Wilster, dem Mittelpunkt der Wilster Marsch, sieht man heute beim besten Willen nicht mehr an, daß sie einmal ein offener Hafenplatz der Elbe war und Handel trieb mit Holland, England, Frankreich, Spanien und Venedig. Die Kuffen, Galjassen, Tjalken und Ewer lagen zwischen den Giebelhäusern am Fleet. Heute sind die romantischen Fleete, vor 700 Jahren angelegt durch holländische Siedler, zugeschüttet und kaum noch zu erkennen. Allein das alte Rathaus "Op de Göten" mit seiner erlesenen heimatkundlichen Sammlung im Parterre hat noch den Glanz und die Würde seines mit weltweiter Kauffahrtei verbun-

denen Bürgertums von einst bewahrt bis auf den heutigen Tag.

Als letzter kleiner Hafen der Wilster Marsch hat allein Wewelsfleth einige Bedeutung behalten, das an der Mündung der windungsreichen Stör liegt, die tief aus dem Holsteinischen kommt und hier in die Elbe fließt. Passionierte Elbsegler kennen die Stör wie ihre Westentasche und kommen bis Heiligenstedten und Itzehoe, und das nicht nur zur Pfingstzeit, in der sich die Elbjollensegler im Fährhaus zu Beidenfleth als ihrem traditionellen Ziel ein Stelldichein geben. Sie steuern die leicht auszumachende rote Gittertonne "Stör" an, hinter der dicht beieinander und kurz aufeinander folgend die je vier roten und schwarzen Tonnen liegen; sie zeigen den Weg in die Stör — Kurs auf das Störfeuer obendeichs! -, wobei es haarscharf zwischen dem massiven Steinstack auf der Wewelsflether Seite und der Schlickbarre auf der Glückstädter Seite hindurch geht. Im Vorland liegt ungeschützt — und deshalb auf hoher Warft - der eschenumrauschte alte Bauernhof "Störort". Hier wohnte, neben anderen Künstlern, der Schriftsteller Schneider-Edenkoben, dessen Schwiegervater wiederholt zu Besuch kam und den ausgehenden und einlaufenden Schiffen auf dem Elbstrom zusah. Wer war das? Kein geringerer als "August Weltumsegler", der norwegische Dichter Knut Hamsun.

An der langen Pfahlreihe des Wewelsflether Hafens liegen Kümos und Ewer. Die Wagenfähre — im Gesamtbild des Störhafens ein reizvolles Detail - fördert den Verkehr von einem Störufer zum anderen und damit seinen reibungslosen Ablauf auf der ohnehin nur mäßig befahrenen Bundesstraße 431. Beherrscht wird das Hafenpanorama von Wewelsfleth jedoch im Augenblick von einem alles überragenden Schiffsneubau auf dem Helgen der Peters-Werft, einem für hiesige Verhältnisse geradezu gigantischen Kümo von 400 BRT, dessen Rumpf in frischen, leuchtenden Farben wie eine riesige Flagge über die Dächer von Wewelsfleth gesetzt scheint. Die alte Werft von Hugo Peters, bei der zeitweilig mehr als 300 Leute in Arbeit und Brot stehen, hat ihren angestammten Schiffsbauplatz weiter störauf, in Beidenfleth, wo vor einigen Jahrzehnten der Schoner "Gud Win" der Blankeneser Jachtschule gründlich überholt und mit einem Motor ausgerüstet wurde. Die anschließende Probefahrt war das große Ereignis für die untere Stör; Harry Reuß-Löwenstein, der mit von der Partie war, erzählte noch nach Jahren hanebüchene Geschichten von jener "hübschen, kringeligen Fahrt".

"Zur guten Hoffnung" steht an einem Wirtshaus in Wewelsfleth. Auf einem der schönen Grabsteine des alten Friedhofes lesen wir:

"Nun hab ich überwunden, nach vielen Jammerstunden den sichern Port gefunden."

Durch den Export seiner "Stör-Kringel" war Wewelssleth einmal in aller Welt bekannt. Es gibt sie dort, mehr der Kuriosität wegen, noch heute zu kaufen. Es handelt sich um ein dem Schiffszwieback ähnliches Kringelzeug, von dem der Elbsegler Heinz von Broock behauptet, daß es nur dazu da sei, um zu erproben, ob die Zähne geeignet sind, auch Steine zu beißen! — Zum Nachteil und Ärger der Wewelsslether, die ein unbestreitbares Monopol zu haben meinten, wurden die "einzig hier berühmten" Störkringel jedoch bald überall in der Wilster Marsch und selbst in Teufelsbrück bei Altona nachgeahmt. Leicht genießbar und recht bekömmlich, versicherte mir Harry Reuß-Löwenstein, seien die harten Störkringel, wenn man sie zuvor in heißen Tee mit Rum taucht...

Die Stör, die zu den schönsten Partien der Unterelbe zählt, windet sich anmutig durch die saftgrüne Marsch als wiege sie sich im Tanz. Und doch hat sie bei Unwetter, und erst recht im stürmischen November, auch den dramatischen Schwung der Ballade. Nichts geht über eine Störwanderung selbst zu dieser unwirtlichen Jahreszeit, wenn der steife Nordwest die ächzenden Hofbäume reitet und die Rethdächer zaust, und wenn er den einsamen Deichwanderer, der den Kampf mit ihm aufnimmt, die Böschung hinunter zu werfen droht. Wer den Schauplatz von Boßdorfs "Fährkrog" sucht, findet ihn hier, an der Stör, noch am ehesten.

Nur die Segler preisen allein das Frühjahr und die Sommerzeit. Es geht noch immer hoch her in Beidenfleth, wo vor mehr als tausend Jahren schon die Gesandten Karls des Großen im Fährkrug mit dem jütischen König Göttrik fleißig die Kringel in den Punsch getaucht und dabei einen guten, segensreichen Frieden ausgehandelt haben sollen. Jedenfalls konnte schon bald danach die Kirche zu Beidenfleth gebaut werden, die St. Nicolaus, dem Schutzheiligen der Schiffer, geweiht wurde und heute zu den ältesten Kirchen im Lande zählt. Ihr später erbauter und bescheiden abseits stehender kleiner Turm hat nicht ganz sein formvollendetes Glückstädter Vorbild erreicht, dafür ist aber das Glück bei den Beidenflether geblieben bis auf den heutigen Tag. Es lacht geradezu aus den blitzblanken Fenstern der langen schmucken Häuserzeile längs der Gracht, in deren Wasser die bunten Giebel ihr Spiegelbild besehen. Mit Farbe wird nicht gespart. Auch durch Farbenfreudigkeit kommen Frohsinn und Behagen der Leute von Beidenfleth zum Ausdruck. Grün ist die Hoffnung, sagt man allgemein. Die Beidenflether wissen es besser. Der Name "Hoffnung" prangt in goldenen Lettern an ihrer Windmühle, doch deren Anstrich ist rosenrot!

Weiter störaufwärts liegt auf beiden Ufern der Stör das alte Heiligenstedten mit dem modernen Itzehoer Jachthafen. — Nicht ganz so berühmt wie der "Lange Peter von Itzehoe", dem Schiller in "Wallensteins Lager" ein Denkmal setzte, dafür aber eine um so gewichtigere Persönlichkeit war der originelle Heiligenstedtener Bierbrauer Paul Butterbrodt, der 476 Pfund wog und seinen gewaltigen Leibesumfang kurz vor der Französischen Revolution in Paris für Geld bewundern ließ. Sehenswert ist auch die alte hölzerne Zug- und Klappbrücke über die Stör, für deren Benutzung noch immer Brückengeld erhoben wurde und die jetzt dem Landesmuseum in Kiel gehört.

Auf der anderen Seite der Stör, auf dem linken Ufer, ducken sich die Häuser von Bahrenfleth, Neuenkirchen und Borsfleth hinterm Deich. Damit kommen wir schon in die Kremper Marsch und weiter — durch die "Blomesche Wildnis" — auf Glückstadt zu. Krempe erlitt ein ähnliches Schicksal wie Wilster. Beide blieben tief im Hinterland und kamen damit ins Hintertreffen. Krempes Abstieg begann mit der schon erwähnten Gründung Glückstadts vor

350 Jahren durch den Dänenkönig Christian IV., der Hamburgs rigoroser Handels- und Zollpolitik einen Riegel vorschieben wollte. Nach schlau berechnetem Plan baute er an der Mündung des Rhyn eine Land- und Wasserfeste, die er Glückstadt nannte. Noch heute ziert die Spitze des Kirchturms, anzusehen wie ein Zuckerhut, statt des üblichen Wetterhahns die unbekleidete goldene Fortuna, die, zugleich Wappenbild der Stadt, ihr Hemde lustig wehen läßt wie ein geblähtes Segel. Christians kostspieliges Unternehmen gedieh zunächst prächtig. "Geht es glücklich so fort, so wird Glückstadt bald eine Stadt und Hamburg ein Dorf", renommierte er. Fortuna schien ihm geneigt zu sein. Im Dreißigjährigen Krieg belagerten Tillys und Wallensteins Truppen erfolglos die feste Hafenstadt, die von Marquard Rantzau und - weit wirksamer - von der Allerheiligen-Flut verteidigt wurde. Ein Handstreich der Hamburger gegen ihre Konkurrenz mißlang gleichfalls.

"Glücksburg" nannte König Christian stolz sein Glückstädter Schloß, das indes, genau wie seine Hoffnungen und Spekulationen, unzulänglich fundiert war und gnadenlos im morastigen Boden versank. Am Ende mußte es ganz abgetragen werden. Allein für seine Person sollte sich dem König das erträumte Glück von Glückstadt dennoch



erfüllen, und zwar lächelte ihm Fortuna in Gestalt der drallen, rundbusigen Wiebke Kruse, der er später ein königliches Haus, mit Turm und Krone, am Hafen schenkte, das die Zeit überdauerte.

Große Bedeutung gewann Glückstadt vorübergehend als Freistatt der um ihres Glaubens willen Bedrängten und Verfolgten. Katholiken, Reformierte, Mennoniten, Arminianer und portugiesische Juden fanden hier Zuflucht. Ihr buntes Durch- und Nebeneinander spiegelt sich in der Vielfalt und im Gemisch der Baustile, die uns in den schmucken Giebelhäusern rund um den Hafen begegnen. Zu den 350-Jahr-Feiern von 1967 haben sie sich besonders herausgeputzt. Das Portal des Hauses der Glückstädter Heringsfischerei-Gesellschaft zum Beispiel würde jedem Museum Ehre machen.

Der Hafen von Glückstadt, einst durch Walfang und Heringshandel belebt, blieb winzig und bedeutungslos und diente lange nur dem Kleinverkehr. Doch gerade dadurch bewahrte er seinen Charakter. Mit Fug und Recht darf er, wie die Stadt überhaupt, als ein wahres Kleinod der Unterelbe angesehen werden. Bei einem Spaziergang am Hafen kann man erregende Entdeckungen machen. Da gibt es auf der Südermole noch die große Werkstatt des Segelmachermeisters Hans Hinsch, in der zünftige "Büdelneier" alle Hände voll zu tun haben und in der es herrlich nach Teer, Tauwerk und Tabak riecht. Der Hamburger Hans Hinsch fuhr noch als Segelmacher auf den Windjammern "Padua" und "Priwall", bevor er sich, vor fast zwanzig Jahren, in Glückstadt selbständig machte.

Zu hohen Bergen sind rund um den Fischereihafen, in dem mehrere löschende Logger liegen, die Heringstonnen gestapelt. Heringsfang und Fischkonservenindustrie gaben der Stadt jüngst wieder Auftrieb und Schwung. Anson-

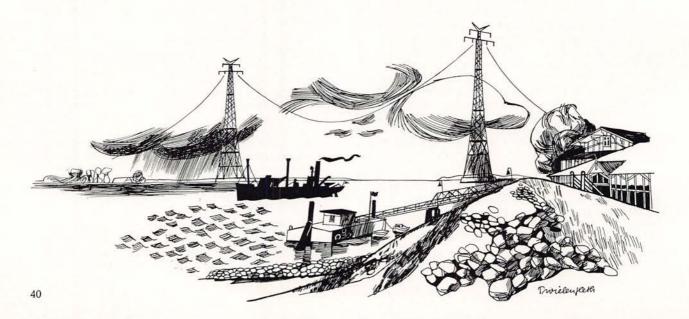


sten aber wurde "aus der großen weltgeschichtlichen 'fortune' das Glück im Winkel", bemerkte Martin Boyken einmal treffend. Der Hafen neigt zur Verschlickung. Ausbaumöglichkeiten sind kaum vorhanden. Durch die kilometerlange Rhynplatte wird er obendrein von der Hauptfahrrinne der Elbe fast abgeriegelt. Die Schiffe müssen oberhalb der Rhynplatte durch das "Kartoffelloch" und unterhalb der Platte bei der Glückstadt-Tonne vor der Störmündung in ein Nebenfahrwasser des großen Stroms einlaufen, um den freien Außenhafen von Glückstadt zu erreichen. Der Innenhafen wird obendrein noch durch Schleusen gesperrt. So blieben den Glückstädtern außer dem gesunden Seewind, dem reizvollen Stadtbild und den orientalischen und fernöstlichen Schriften in den Setzkästen der berühmten Druckerei Augustin sowie einer leistungsfähigen Papierfabrik nur noch der Bürgerstolz einer ehemals königlichen Regierungs- und Beamtenstadt und - nicht zu vergessen! — die "gediegenen Utsichten" ihres ebenso originellen wie optimistischen Mitbürgers Tetja Eggers. Zwischen Glückstadt und Hamburg führen Pinnau und Krückau als Wasserwege ein gutes Stück nach Holstein hinein. Ihre Hafenorte Elmshorn (an der Krückau) und Uetersen (an der Pinnau) lehnen sich gegen die Geest, und beiden aufstrebenden Städten gibt eine vielseitige Industrie, das Hinterland und die gute Verbindung mit Hamburg sicheren Rückhalt. Elmshorn, die ältere, größere und bedeutsamere der beiden Städte, führt eine Bark im Wappen, die an die goldenen Zeiten des Walfangs und Überseehandels erinnert. Heute wird in Elmshorn Schiffszubehör fabriziert und werden, direkt am kleinen Hafen, von Peter Kölln noch immer Haferflocken hergestellt. Daneben liegt die Kremer-Werft, auf der Küstenmotorschiffe von beachtlicher Größe gebaut werden. Sie von Stapel zu lassen und nachher die schmale Krückau hinunterzubringen, das grenzt dann, bei aller Navigationskunst, schon fast an Zauberei. In der Hafenstraße begegnen wir einer Schiffsschmiede und einem Isländischen Konsulat. An der Kirche, dessen brennenden Turm die Elmshorner einmal wegen Wassermangel mit Milch gelöscht haben sollen, lesen wir die aus Mauerankern geformten Buchstaben KZDMUN. Sie beziehen sich auf Christian VI. und sind die Abkürzung von "König zu DäneMark und Norwegen". Wieder am Hafen, wo wir zunächst einen alten, auf einen Karren gesetzten wackeligen Kran bewundern, müssen wir uns dann, als wir den Namen

HEIKE am Bug eines Schiffes lesen, erst einmal die Augen reiben, um zu begreifen, daß die Spiegelung des Namens im Wasser, obwohl die Buchstaben doch auf dem Kopf stehen, auch wieder richtig HEIKE ergibt. Mag uns auch manches auf den ersten Blick rätselhaft erscheinen, so werden wir doch bald gewahr, daß auch in der christlichen Seefahrt am Ende alles mit rechten Dingen zugeht.

Der kleine Stichhafen von Uetersen mit seinem großen Lagerhaus wird weniger vom Atem des Meeres und der Marschen als von den lieblichen Rosendüften der Stadt umweht, die als Zentrum des holsteinischen Rosenzuchtgebietes internationalen Ruf genießt. Noch ein Stück die Pinnau hinauf kommen wir nach Pinneberg, dem Geburtsort der Jugendbuchautorin Sophie Wörishoffer, die mit ihrem vielgelesenen Buch "Robert der Schiffsjunge" Pinnebergs Beitrag zur Christlichen Seefahrt geleistet hat.

Von Uetersen führt uns unser Wanderweg durch die Haseldorfer Marsch und durch das alte Bandreißer-Dorf Hetlingen über die Binnenelbe zur Hetlinger Schanze und damit wieder dicht an die Elbe heran. Zum anderen Ufer, nach dem gegenüberliegenden Twielenfleth, schwingen sich über turmhohe eiserne Überlandleitungsmasten die mächtigen Stromkabel vom Holsteinischen ins Niedersächsische hinüber, was alles zusammen aussieht wie ein gewaltiger Torbogen, wie eine Triumphpforte, den aufkommenden Schiffen zur Begrüßung gesetzt, zum großartigen Willkomm in Hamburg, das nun gleich, hinter Wedel und Blankenese, in Sichtweite kommt.





## Mini-Großschiffbau im Binnenland

Wir hier an der Küste wissen wo große Schiffe gebaut werden, kennen die Häfen, die Werften, die Reedereien, sind interessiert an allen Dingen, die mit der Schifffahrt zu tun haben, und betrachten das alles als ein Privileg derer, die das Glück haben, in der Nähe des Wassers zu wohnen. Indessen irren wir uns, wenn wir annehmen, daß Liebe und Verständnis für die Schiffahrt nur in unseren Breiten existieren. Der nachfolgende Bericht der Interessengemeinschaft Kölner Schiffsmodellbauer mag das beweisen. Es dürfte uns alle interessieren, welche technische Leistungen heute auf diesem Gebiet erzielt werden, auch dort, wo man es aar nicht vermutet.

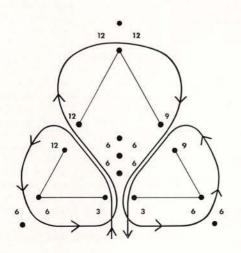
Wie im Großschiffbau liegen die wesentlichen Fortschritte gegenüber früheren Leistungen auf den Gebieten der Hochfrequenz- und der Antriebstechnik. Einzelheiten hierüber sind vor allem für unsere Schiffsmodellbauer gedacht, deren wir ja, wie unser eigener Wettbewerb vor einigen Jahren zeigte, eine stattliche Anzahl haben. Das bemerkenswerte an dieser Ausschreibung war nämlich, daß nicht die rein äußerlich exakteste Nachbildung eines Großschiffes prämiiert wurde, sondern die beste Fahrtleistung. Ein Blick auf die recht verwickelten Regattakurse sagt mehr als viele Worte.

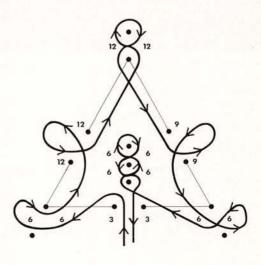
Die Deutsche Werit hat für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger einen Wanderpreis gestiftet, der alljährlich bei der Leverkusener Regatta ausgefahren wird. Auch an dieser Stelle sei der Betriebsleitung der DW im Namen aller Beteiligten für diese begehrenswerte Trophäe gedankt, ein Modell des fünfilügeligen Propellers für das auf der Deutschen Werft im Bau befindliche Fahrgastschiff "Hamburg".

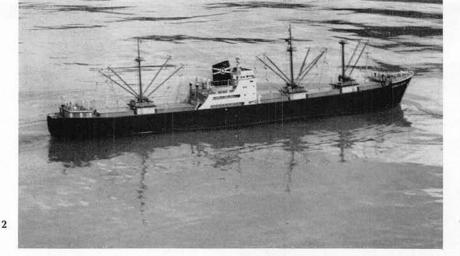
Die Regatta fand im Schwimmstadion in Leverkusen statt. Das 25×50 m große Schwimmbecken war an diesem Tage den Schiffsmodellen vorbehalten. Ab 8 Uhr 30 wurde im Schwimmbecken der internationale Kleeblattkurs mit Bojen ausgelegt, durch die Größe des Gewässers war eine etwas gestrecktere Form bedingt, und pünktlich um 9 Uhr 30 konnte das erste von 37 Modellen seine Fahrt beginnen. Teilnehmer aus Siegen-Hüttental, Düsseldorf, Duisburg, Wuppertal und Köln waren unserer Einladung gefolgt, um bei bestem Wetter am Wettbewerb teilzunehmen.

Auf den von Zuschauern ständig umlagerten Ausstellungstischen waren die an der Regatta teilnehmenden Modelle aufgestellt. Hier waren alle nur denkbaren Schiffsgattungen vertreten, vom Mississippisteamer mit 2,50 m L. ü. a. bis zur wendigen Motorjacht von 60 cm Länge, vom Frachter bis zum Heringslogger, vom Schlachtschiff bis zum radgetriebenen Rheindampfer. Naturgemäß waren die kleinen Boote, unter denen sich auch manches "Brett mit Motor" befand, den großen Schiffsmodellen auf Grund ihrer größeren Wendigkeit beim Kursfahren überlegen. Die Ausschreibung der Regatta mußte wegen des Wanderpreises in nur einer Klasse erfolgen. Um so größer war die Überraschung, als das Modell des Frachters "Carola Reith", Maßstab 1:100, Modellänge 1455 mm, sich zum Stechen qualifizierte und dabei seinen Gegner, eine Motorjacht von 75 cm Länge, auf den zweiten Platz verwies.

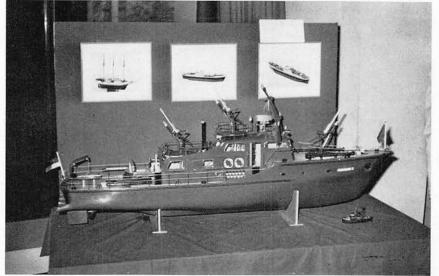
Um das Geschehen auf dem Wasser für die Zuschauer aufzulockern, wurden in regelmäßigen Abständen Vorführungen von Modellen mit Sonderfunktionen zwischen das eigentliche Kursfahren eingeschaltet. Zwei Bastler aus Düsseldorf hatten sich torpedoförmige U-Boote mit einem kaum noch zu überbietenden technischen Innenleben gebaut. Wie Delphine umkreisten sich diese beiden, äußerlich vollkommen











gleichen Tauchboote, die mit einer unwahrscheinlichen Geschwindigkeit fuhren und sich bis zu 30 cm hoch aus dem Wasser schleuderten. Das Schlachtschiff "Bismarck" eines Modellbaufreundes aus Seligenstadt in Hessen schoß seine Kanonen ab und nebelte sich ein. Für die Einwohner der Chemiestadt Leverkusen war der gelbe, stark riechende Nebel nur in dieser Verwendungsart etwas Neues. Der Mississippidampfer drehte seine Runden und spielte über Tonband originalen New Orleans-Jazz. Ein originalgetreues Feuerlöschboot aus Köln löschte mit seinen nach

allen Seiten schwenkbaren und auch der Höhe nach über Funk verstellbaren Wasserkanonen ein brennendes Wrack. Als letztes Modell demonstrierte die im Maßstab 1:66,7 gebaute "Helgoland" ihre Manövrierfähigkeit mit einem wirklichkeitsgetreu eingebauten Bugstrahlruder.

Die Sammlung, die die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger während der Veranstaltung durchführte, ergab, einschließlich der von unserem Klub zur Verfügung gestellten Startgebühren, einen Betrag von etwa 650.— DM.

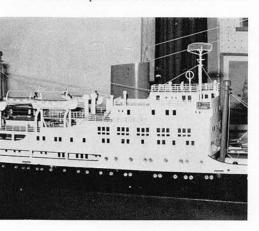
#### Technische Einzelheiten zu den Modellen

Alle Modelle werden mit Elektromotoren angetrieben. Der Bau von Motorbooten mit Diesel- oder sonstigen Verbrennungsmotoren, wie ihn andere Klubs für Geschwindigkeitswettbewerbe pflegen, verbietet sich bei uns, da unser Modellweiher in Köln ein Fischzuchtgewässer ist. Wir sind darüber nicht böse, da wir Krach, Gestank und Ärger mit den Spaziergängern wegen des Radaues vermeiden. Die Stärke und die Anzahl der Motoren richtet sich nach der Größe des Modelles, nach der Schraubenanzahl und nach der Möglichkeit, Akkus gewichtsmäßig verkraften zu können. Um Kavitation, Überlastung der Motoren und zu hohen Stromverbrauch zu vermeiden, werden die im Handel erhältlichen und sehr schnell drehenden Motörchen mit kleinen Getrieben untersetzt. Trotzdem bleibt vorerst noch die Wahl von Akkus und Motoren eine Versuchsangelegenheit. In unserem Klub ist jedoch eine Ausarbeitung im Gange, bei der sich am Ende der größtmögliche Schub bei niedrigstem Stromverbrauch in Abhängigkeit von Drehzahl und Stromstärke auf graphischen Tafeln ablesen läßt. Da dies aber in Freizeitbeschäftigung ausgearbeitet wird, werden wir kaum vor dem nächsten Frühjahr mit einem Ergebnis aufwarten können.

Für die Fernsteuerung eines Schiffsmodelles sind mindestens drei Kanäle erforderlich. Zwei Kanäle betätigen das Ruder. Hier gibt es zweierlei Rudermaschinen. Die selbstneutralisierende Maschine geht beim Tasten des Senders auf vollen Ausschlag und neutralisiert durch Federkraft oder elektronisch, sobald der Sendeimpuls aufhört. Diese Art des Steuerns eignet sich für kleinere Motorjachten, die dadurch sehr wendig sind. Das Fahrverhalten dieser Boote ähnelt aber dem Schwimmen einer Kaulquappe mit ihren ruckartigen Bewegungen und ist durchaus nicht jedermanns Sache. Die zweite Art Rudermaschinen läuft so lange, wie der Sender getastet wird und bleibt dann in dieser Stellung stehen. Die Endausschaltung beim größten Ruderausschlag erfolgt bei den gekauften Maschinen durch eine Rutschkupplung, bei den selbstgestrickten Maschinen durch Mikroschalter, die, durch einen Stift betätigt, den Motor der Rudermaschine kurzschließen und augenblicklich abbremsen. Statt des normalen Tastens am Sender läßt sich diese Rudermaschine auch mit einem Proportionalgeber am Sender fahren. Das Ruder steht dann immer genau auf dem Punkt, den das kleine Steuerrad am Sender anzeigt. Der dritte Kanal dient zur Schaltung der Motore und der sonstigen Funktionen. Man schaltet hinter die Schaltstufe 3 des Empfängers ein Schrittschaltwerk oder mehrere und kann so einen Kanal



in beliebig viele Funktionen aufteilen. Zweckmäßig wird auf den Sender eine Telefonwählscheibe aufmontiert, um ein Verzählen zu vermeiden. Wählen Sie z. B. die 4, so läuft das Schrittschaltwerk ebenfalls auf 4, bleibt dort durch eine Verzögerungsschaltung 1/10 Sek. stehen, ein Kondensator entlädt sich und schaltet über ein Relais die gewünschte Funktion ein, worauf das Schaltwerk wieder auf Null zurückläuft. Die Funktion wird gelöscht, indem die gleiche Zahl wieder gewählt wird. Wir sind so in der Lage, verschiedene Fahrstufen vorwärts und rückwärts zu fahren, Lichter, Sirene, Radar, Löschkanonen und bei Kriegsschiffen Geschütze können betätigt werden. Durch die nachfolgenden Relais können gewisse Befehle sogar gespeichert werden, man löst sie dann zum gegebenen Zeitpunkt aus. Besitzer von An-



lagen mit mehr als drei Kanälen können natürlich je Kanal eine Funktion auslösen, in der Anschaffung billiger ist jedoch die Verwendung einer Dreikanalanlage mit Schrittschaltwerk, trotz der vielen Nachfolgerelais. An Stelle der mechanisch laufenden Schrittschaltwerke sind nun auch elektronische Zählwerke mit Schalttransistoren statt Relais möglich, für Bastler aber zur Zeit noch ein recht teuerer Spaß. Was ein richtiges Frachtschiff ist, das sollte auch ein im Ton originales Typhon haben. Ich persönlich hatte eine Zeit lang in meiner "Santa Ines" einen Multivibrator, der über drei Leistungstransistoren Schwingungen von 90, 105 und 120 Hz erzeugte. Die Schwingungen wurden überlagert, verstärkt und über einen Lautsprecher abgestrahlt. Der Ton war original, die Schwierigkeit lag beim Lautsprecher, der, in der erforderlichen Größe, für das Modell zu schwer wurde.

#### Bild 1

zeigt den von der Deutschen Werft für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gestifteten Wanderpreis, der alljährlich bei der Leverkusener Regatta ausgefahren wird.

#### Bild 2

Der Sieger der Leverkusener Regatta vom 21. Mai 1967, Frachter "Carola Reith" der

Orion-Reederei, Maßstab 1:100. Modellänge 1450 mm. Das Modell wird mit einer Metz-

Dreikanalfernsteueranlage gefahren. (Die technische Bestückung unserer Modelle ist im allgemeinen nach dem gleichen Prinzip aufgebaut. (Techn. Einzelheiten s. später.)

#### Bild 3

Seebäderschiff "Helgoland", Maßstab 1:67, Zustand vor dem Umbau zum Hospitalschiff. Ferngesteuert mit Grundig-Achtkanalanlage. Die "Helgoland" verfügt über ein funktionsfähiges Bugstrahlruder und hat, wie das Original, über Funk ausfahrbare Schlingerflossen.

#### Bild 4

Feuerlöschboot "Florian 3". Originalgetreuer Nachbau des im Rheinauhafen in Köln liegenden Bootes. Ferngesteuert über Achtkanal-Eigenbauanlage. Sonderfunktionen: Blaulicht, Sirene in drei Tonarten, slippbarer Schlepphaken für Havaristen, Lichterführung nach W. St. O., Flaggensignale über Funk, funktionsfähige Wasserkanonen, nach der Seite und der Höhe über Funk verstellbar.

#### Bild 5

"Florian" in voller Fahrt.

#### Bild 6

Teilausschnitt MS "Schwabenstein", Maßstab 1:100, ferngesteuert mit Grundig-Achtkanalanlage. Zur "Schwabenstein" wurde passend und in den Lloydfarben gemalt ein kleiner Schlepper gebaut, der das große Schiff auf den Haken nimmt. Im Schlepper sind lediglich Antriebsmotor und Rudermaschine enthalten. Als Schlepptrosse dient ein sechsadriges Kabel, über das der Schlepper die Rudersignale und

den Strom für Fahrmaschine und Lichterführung vom "großen Bruder" über dessen Empfänger bekommt.

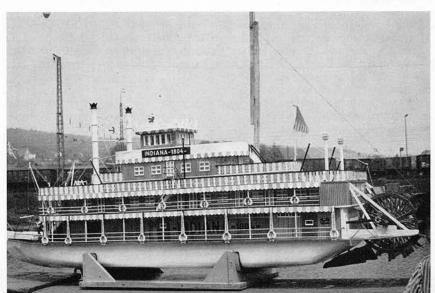
#### Bild 7

Mississippidampfer "Louisiana", ferngesteuert mit Graupner-Zehnkanalanlage, Antrieb durch die mittschiffs liegenden Schaufelräder, qualmt aus beiden Schloten, ist originalgetreu beleuchtet, spielt über Tonband besten New Orleans-Jazz. Das Krokodil davor ist auch ferngesteuert.

#### Bild 8

Mississippisteamer "Indiana" vom gleichen Erbauer wie Bild 7. Technische Innereien wie bei 7. Am Bug steht ein Reinigungskommando der Mannschaft, das, anstatt mit dem Schlauch die Decksplanken zu waschen, ins Publikum spritzen kann. Das Modell wiegt etwa 40 kg.

Hellmut Krahé, Köln



## Hier spricht der Unfallschutz!

Vor einiger Zeit ging die Meldung durch die Presse, daß eine Hamburger Hausfrau dadurch zu Tode kam, daß ihr Perlonkittel am Gasherd Feuer fing und sofort lichterloh brannte.

Auch bei uns besteht die Gefahr, daß ungeschützt getragene Perlon- oder Nylonhemden und -Strümpfe bei Feuerarbeiten in Brand geraten. Durch die in die Wunden kommenden verkohlten Kunststoffe heilen die Verbrennungen sehr schwer; wenn es nicht sogar zu den oben gesagten ernsteren Folgen kommt. Darum Kunststoffhemden und -Strümpfe bei Feuerarbeiten immer durch Schutzjacken usw. schützen.

Immer wieder entstehen Unfälle dadurch, daß im Neubau horizontale Ausschnitte und in der Reparatur geöffnete Mannlöcher nicht sofort oder überhaupt nicht gesichert werden. Nach den U. V. V. "Schiffbau" sind alle Offnungen entweder durch eingelegte Grätings oder durch Geländer zu schützen. Die Aufsichtsführenden werden dringend ersucht, dafür zu sorgen, daß zur Verhütung von Unfällen solche Offnungen sofort abgesichert werden.

Das Heraushieven von **Abfallkübeln** aus den Schiffsräumen geschieht häufig in einer nicht zu verantwortenden Weise dadurch, daß bei vier Anschlagungen nur zwei benutzt werden. Zur Sicherung der unten im Raum arbei-

tenden Kollegen sind alle vier vorhandenen Augen mit viersträngigen Stropps oder Ketten anzuschlagen.

In den letzten sommerlich warmen Tagen war einer unserer jüngeren Arbeitskollegen auf die Idee gekommen, seinen schweißnassen Körper mit einem Sauerstoffstrahl aus dem Schlauch zwischen Körper und Arbeitsanzug zu kühlen. Welch ein Unverstand! Jetzt fehlte nur noch ein zündender Funke und wir hätten die Glühlampen ausschalten können, er hätte als lichterloh brennende Fackel uns genügend Licht gegeben.

So nötig wir Sauerstoff zum Atmen haben müssen, so groß ist die Gefahr bei seiner unsachgemäßen Verwendung. Sauerstoff fördert jede Verbrennung außerordentlich, selbst sonst kaum brennbare Stoffe können durch Zutritt von Sauerstoff unter Umständen zum Glühen gebracht werden.

Mit Fett beschmutzte Schutzanzüge mit Sauerstoff in Verbindung gebracht, sind die reinsten Feueranzünder.

Also unter allen Umständen die Hände weg vom Sauerstoff, ihn niemals zum Frischen verqualmter Räume benutzen, niemals damit Staub, Späne oder dergleichen wegblasen wollen und erst recht nicht zur Körperkühlung an heißen Tagen gebrauchen.

Berndt, Sicherheitsingenieur

#### SPORT

#### Handhall

Nachdem wir die Vorrunde der Hallensaison 1966/67 mit dem Punktverhältnis von 8:4 und 24:20 Toren abgeschlossen hatten, standen wir vor der schwierigen Aufgabe, unseren 1. Platz in der Rückrunde zu verteidigen.

Unser erster Gegner gab uns gleich den richtigen Vorgeschmack von der schwierigen Aufgabe. Wir wurden mit 5:2 Toren geschlagen, doch konnten wir aus den nächsten drei Spielen 5:1 Punkte mit 23:13 Toren erkämpfen. Auch das nächstfolgende Spiel verbesserte unser Punktkonto positiv, wir gewannen 12:5. Das letzte Spiel, es sollte unseren Vorsprung gegenüber den hartnäckigen Verfolgern untermauern, verloren wir knapp mit 6:5. Doch unsere Verfolger schritten zu eigenartigen Taten, denn sie hatten noch nicht alle Spiele absolviert. Wir gaben damit die Hoffnung auf, die Tabellenführung zu behalten. Doch das Studium der Gruppentabelle am Ende der Hallensaison 1966/67 belehrte uns eines Besseren. Unsere Verfolger schafften es nicht, unser Punktverhältnis zu überbieten. Wir behielten die Führung mit 15:9 Punkten bei 42:29 Toren. Dies bedeutete: Sieg in unserer Gruppe und Aufstieg in die Gruppe B.

In der Sommersaison 1967 meldeten wir uns zur Großfeld-Pokalrunde. Unser Gegner war Lufthansa. Der spannende Spielablauf führte bei Beendigung der regulären Spielzeit zu dem Ergebnis von 7:7. In der Verlängerung jedoch mußten wir uns mit 9:8 geschlagen geben. Dies bedeutet schon ein vorzeitiges Ende.

Wie auch in den vergangenen Jahren, meldeten wir eine Mannschaft für das Verbandssportfest in Glückstadt. Mit einer ersatzgeschwächten Mannschaft traten wir an. Dadurch konnten wir nur den 3. Platz in der Gruppe mit 4:4 Punkten und 24:12 Toren erreichen. Dabei stellen wir einen Torrekord für Glückstadt auf. Wir gewannen 12:0 gegen die 2. Mannschaft der Schornsteinfeger.

#### Handball (Damen)

Kurz vor der Sommerpause wurde eine neue, bis jetzt noch fehlende Sparte des Betriebssportes in unserer Firma ins Leben gerufen. Und zwar der Damenhandball. Auf Anhieb meldeten sich elf junge Damen aus unserem Betrieb, und so hatten wir gleich eine Mannschaft zusammen. Das erste Freundschaftsspiel haben wir mittlerweile schon hinter uns. Es ging zwar verloren, aber da sich einige Damen erst am Spieltag kennenlernten, konnte natürlich auch im Spiel noch nicht das nötige Verständnis herrschen, und

darum wollen wir das Ergebnis auch nicht überbewerten. Leider kommt uns jetzt die Sommerpause und die Urlaubszeit dazwischen, aber sofort nach der Pause geht es mit neuem Schwung weiter. Weitere interessierte Damen sind natürlich noch herzlich willkommen und werden gebeten, sich im 1. Stock im Sportzimmer zu melden.

#### Leichtathletik

Für die Leichtathleten des Betriebssportes begann die diesjährige Wettkampfsaison mit dem Bahneröffnungs- und gleichzeitigem Jubiläumssportfest zum 10jährigen Bestehen der Leichtathletiksparte des Hamburger Betriebssportverbandes. Am 20. 5. 1967 wurde diese Veranstaltung bei recht gutem Wetter auf der Reemtsma-Sportanlage in Bahrenfeld durchgeführt.

Die Deutsche Werft erschien wie üblich mit ihrer leider immer noch kleinen, aber bekannt schlagstarken Truppe und "sahnte" einmal wieder ab. Die Ergebnisse und Placierungen unserer Aktiven sahen folgendermaßen aus:

100 m:	Manfred Scharffe	11,4 Sek.
Diskus:	1. Reiner Püschel	30,24 m
Speer:	Gunther Holst	45,10 m
Weitsprung:	1. Jörn Malchow	6,52 m
Hochsprung:	1. Jörn Malchow	1,70 m
	2. Manfred Scharffe	1,65 m
50 m Senioren:	2. Heinz Thomas	7,6 Sek.

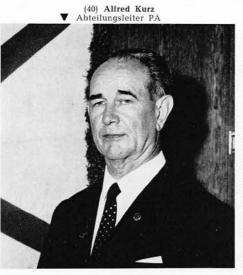
Eine stolze Bilanz, wenn man bedenkt, daß wir nur mit sechs Mann antraten, jeder mindestens eine Zweitplacierung erreichte. Dieser Erfolg wurde anschließend gebührend gefeiert.

Als zweite Veranstaltung dieses Jahres stand am 24. Juni 1967 das Verbandssportfest in Glückstadt auf dem Programm. Der Tag begann mit leichtem Nieselregen, der aber zum Glück bald nachließ. Die Sonne kam zwar nicht mehr durch, aber für die Aktiven war das vielleicht sogar vorteilhafter.

Unsere durch Urlaub und andere Verpflichtungen noch mehr verkleinerte Truppe konnte sich auch hier mit zwei ersten Plätzen durchsetzen. Und zwar gewann unsere Christa Kaumanns den 100-m-Lauf der weiblichen Jugend in der sehr guten Zeit von 14,2 Sek. Diese Zeit bedeutete auch persönliche Bestzeit. Und den Weitsprung der Männer gewann Jörn Malchow mit 6,28 m.

Es war wieder ein sehr gelungenes Verbandssportfest, und wir hoffen, im nächsten Jahr wieder in Glückstadt als Gast sein zu dürfen. J. M.

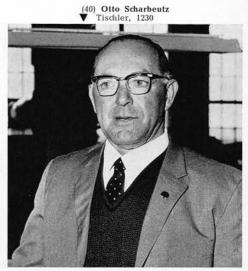
## WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE



(40) Wilhelm Schulte ▼ Schlosser, 1340



(25) **Heinz Carstensen** Oberbrandmeister, RFW



▼ (25) Erich Däwener ▼ E-Schweißer, 1360



(25) Hermann Dietrich ▼ Schweißer, 1350



(25) Lothar Lucht ▼ Dreher, 1320



▼ (25) Otto Meyer Kraftfahrer, 1341



(25) Reinhold Kirschnick ▼ Brenner, 1120



▼ (25) Paul Konietzka E-Schweißer, 1360



▼ (25) Harald Raether Vorarbeiter, 2220









Direktor Kühl verabschiedet sich von seinem langjährigen engen Mitarbeiter.

## Abschied von Alfred Kurz

nach 40 Jahren Arbeit auf der Deutschen Werft

Der Maschinenbau-Ingenieur Alfred Kurz beging am 28.7.1967 sein 40jähriges Dienstjubiläum und nahm gleichzeitig Abschied von seinem Berufsleben

Vor 40 Jahren wurde Herr Kurz für das Maschinenbau-Projektbüro (früher ME) engagiert, dem er ohne Unterbrechung bis zum Schluß - wenn auch jetzt unter der Bezeichnung PAM angehörte und welches er als dessen Büroleiter nun verließ. Er liebte seine Tätigkeit und hielt sie mit für die interessanteste Ingenieurarbeit, da hier nicht nur technische und wirtschaftliche Fragen zu lösen waren, sondern auch die Phantasie angesprochen wurde.

Herr Kurz hat nie einen persönlichen Vorteil gesucht und stellte die Sache immer höher als die Person. In der schwärzesten Nachkriegszeit setzte er sich als Leitmotiv: "Die Aufgaben zum

Wohle der Werft muß man sich selber stellen." In diesem Geist übernahm er neben seiner Projektarbeit auch noch den Posten eines Betriebsrates und wurde fünf Jahre lang zu einem wertvollen Mittler zwischen Belegschaft und Werftleitung. Er erreichte damals unter anderem durch seine Verhandlungen in Frankfurt bei englischen und deutschen Wirtschaftsstellen die Genehmigung zum Bau der ersten Nachkriegsfischdampfer auf der DW.

Herr Kurz bewältigte in den vier Jahrzehnten seiner Tätigkeit in der maschinenbaulichen Projektbearbeitung Kalkulationen und Auslegung für Maschinenanlagen (mit Antrieb durch Dampfmaschinen, Dieselmotoren aller Arten, Hochdruck-Dampfturbinen sowie Diesel- und Turboelektrik) für Frachtschiffe, Kühlschiffe, Massengutfrachter, Erzschiffe, Oltanker, Schwefeltanker, Gastanker, Fahrgastschiffe bis zum modernen Containerschiff. Es würde zu weit führen, auch noch seine Tätigkeit während des Krieges aufzuzeigen, die sich über die maschinenbauliche Büroarbeit an Torpedo-Fangbooten, Minensuchbooten, Kriegstransportschiffen und Frachtschiffen des sogenannten Hansa-Programms bis zu U-Bootserprobungen erstreckt.

Herr Kurz war stets aufgeschlossen für die persönlichen Angelegenheiten seiner Mitarbeiter, denn für ihn war die innere Harmonie eines Menschen die Voraussetzung für eine fruchtbare berufliche Arbeit. Die Mitarbeiter wurden schon früh zu größter Selbständigkeit und ebenso großer Verantwortung erzogen, und so konnte Herr Kurz sich ohne jede Besorgnis von seiner Arbeit lösen, die, wie er sagte, ohne Stockung weitergehen müsse. Aus seiner Erfahrung und Übersicht heraus pointierte er gern scharf und treffend und übermittelte seinen Mitarbeitern seine Einstellung zur Rationalisierung, die nach seiner Meinung bereits bei der Aufgabenstellung be-

Herr Kurz nennt den 28.7.1967 den "Tripelpunkt" seines Lebens, da zu den beiden Ereignissen Jubiläum und Abschied noch die Vollendung des 66. Lebensjahres hinzukam, was man ihm auf Grund seiner Aktivität und Frische nur ungern glaubt. Er entschuldigte sich dann launig, daß die Arbeit ihn jung gehalten hätte, die er nun in anderer Form in Haus und Garten sowie in musischen Bereichen fortsetzen

Herr Dr. Voltz und Herr Dir. Kühl mit welchem Herrn Kurz eine 40jährige Zusammenarbeit verbindet — fanden Worte der Anerkennung und des Dankes für diesen tüchtigen und getreuen Mitarbeiter, der an den hohen Umsatzzahlen der Werft sehr maßgeblichen Anteil hat.

Wir wünschen Herrn Kurz nun nach 40 Jahren erfolgreicher Arbeit einen langen und glücklichen Feierabend bei allerbester Gesundheit.



Herzlichen Dank für die anläßlich meines 80. Geburtstages übermittelten Glückwünsche und Aufmerksamkeiten. Freundliche Grüße. Bernhard Pallaske

Für die mir anläßlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums er-Für die mir anläßlich meines aujanrigen Albertagen herz-wiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche meinen herz-Fritz Schaper lichsten Dank.

Für die mir erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen daran Beteiligten meinen herzlichen Dank. Otto Meyer

Für die mir erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anläßlich meines 40jährigen Dienstjubiläums spreche ich hiermit der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und den Kollegen meinen herzlichsten Dank aus. Wilhelm Schulte

Für die mir erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten anläßlich meines 40jährigen Arbeitsjubiläums sage ich allen daran Beteiligten meinen herzlichsten Dank. Otto Scharbeutz

Herzlichen Dank für die erwiesenen Aufmerksamkeiten zu nem 80. Geburtstag. Richard Korth

erwiesenen Aufmerksamkeiten anläßlich meines die mir 25jährigen Jubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Lothar Lucht Für die mir anläßlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums er-wiesenen Aufmerksamkeiten danke ich der Direktion, Betriebs-leitung, Meister und Kollegen recht herzlich.

Rudolf Bondzio und Frau

Für die mir anläßlich meines 80. Geburtstages erwiesenen Auf-merksamkeiten sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeits-kollegen meinen herzlichsten Dank. Otto Krause

Für die vielen Aufmerksamkeiten anläßlich meines Ausscheidens aus den Diensten der Deutschen Werft sage ich hiermit meinen herzlichsten Dank.

Hiermit möchte ich der Betriebsleitung und allen beteiligten Kolleginnen und Kollegen von Finkenwerder und Reiherstieg für die mir erwiesenen Ehrungen und Aufmerksamkeiten an-läßlich meines Ausscheidens aus den Diensten der DW meinen herzlichsten Dank aussprechen. Margot Dittmer

Für die mir anläßlich meines 25jährigen Jubiläums erwiesenen Aufmerksamkeiten möchte ich hiermit der Direktion, der Be-triebsleitung, dem Betriebsrat, den Kameraden der Feuerwachen Finkenwerder und Reiherstieg sowie allen Betriebsangehörigen meinen herzlichsten Dank aussprechen. Carstensen, Feuerwache Reiherstieg

## FAMILIENNACHRICHTEN



Das seltene Fest der diamantenen Hochzeit felerten am 15. Juni 1967 Hermann Reich und Frau.

#### Eheschließungen

Tischler Willi Gabriel mit Frl. Bärbel Blume am 21. 4. 1967
M'Schlosser Bernd Bergt mit Frl. Gisela Kailuveit am 21. 4. 1967
Helfer Angelo Barbirotto mit Frl. Rosaria Tosto am 22. 4. 1967
Helfer Angelo Barbirotto mit Frl. Rosaria Tosto am 22. 4. 1967
Fuger Helmuth Brügmann mit Frau Emmi Laube am 28. 4. 1967
Helfer Heinz Hagen mit Frl. Barbara Eichhorn am 28. 4. 1967
Zimmerer Heinz Wilckens mit Frl. Irmgard Oldemann am 29. 4. 1967
Schiffbauer Herbert Pfeiffer mit Frl. Ingeborg Krätsczmahr am 5. 5. 1967
Schiffbauer Herbert Pfeiffer mit Frl. Karin Hillermann am 8. 5. 1967
Stemmer Richard Hennings mit Frl. Waltraud Eder am 11. 5. 1967
Klempner Rainer Allers mit Frl. Monika Bolle am 19. 5. 1967
Klempner Rainer Allers mit Frl. Monika Bolle am 19. 5. 1967
Stellagenbauer Gerd Woitschbach mit Frl. Gudrun Hecht am 26. 5. 1967
M'Schlosser Heinz Hecht mit Frl. Triedel Lepper am 2. 6. 1967
Schlosser Friedrich Staab mit Frau Käte Wähling am 8. 6. 1967
M'Schlosser Helmut Gorzitza mit Frl. Gisela Dibbern am 9. 6. 1967
Matrose Uwe Schülke mit Frl. Inge Wagener am 9. 6. 1967
Matrose Horst Lang mit Frl. Margot Bandow am 16. 6. 1967
E'Schweißer Manfred Ulke mit Frl. Maria Skawran am 23. 6. 1967
Karrenfahrer Horst Erkelenz mit Frl. Rosemarie Giese am 23. 6. 1967 Tischler Willi Gabriel mit Frl. Bärbel Blume am 21. 4. 1967

#### Geburten

Ingenieur Günther Meewes am 1. 4. 1937
Schiffbauer Uwe Kutzner am 3. 4. 1967
Matrose Heinz Driever am 5. 4. 1967
S'Zimmerer Franz Schenk am 6. 4. 1967
E'Karrenfahrer Josef Dach am 18. 4. 1967
M'Schlosser Horst Pöggel am 19. 4. 1967
Schiffbauer Hans-Georg Marquardt am 21. 4. 1967
Schiffbauer Hans-Georg Marquardt am 21. 4. 1967
Stemmer Arno von Thun am 30. 4. 1967
Kesselschmied Johannes Sohn am 26. 4. 1967
Stemmer Arno von Thun am 30. 4. 1967
Kentoristin Sigrid Kröger am 8. 5. 1967
Elektriker Helmut Borchert am 19. 5. 1967
E'Schweißer Gerhard Wähling am 20. 5. 1967
Dreher Gerd Luderer am 26. 5. 1967
Ingenieur Werner Mäder am 26. 5. 1967
Helfer Albert Gerlach am 5. 6. 1967
Matrose Harald Schulze am 5. 6. 1967
M'Schlosser Werner Mühlenbach am 12. 6. 1967
E'Schweißer Hans-Friedrich Harder am 16. 6. 1967
Brenner Horst Höppner am 24. 6. 1967
Schlosser Hans-Peter Hansen am 27. 6. 1967 Ingenieur Günther Meewes am 1. 4. 1957

#### Tochter

Tochter
M'Schlosser Felix Schmidt am 30. 4. 1967
Helfer Erwin Dietrich am 1. 5. 1967
Helfer Uwe Mamerow am 6. 5. 1967
Techniker Gert Oppermann am 20. 5. 1967
Helfer Heinz Becker am 20. 5. 1967
Kupferschmied Manfred Matern am 22. 5. 1967
Schiffbauer Fritz Simon am 23. 5. 1967
Brenner Günter Engels am 12. 6. 1967
Helfer Rolf-Dieter Hans am 19. 6. 1967

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Sjoerd Rappée sage ich der Betriebslei-tung, dem Betriebsrat und der Belegschaft. Frau Emmi Rappée Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Johann Behrens sage ich der Betriebsleitung, dem Be-triebsrat und der Belegschaft meinen herzlichsten Dank.

Margaretha Behrens

Herzlichen Dank für die erwiesene Anteilnahme an dem uns betroffenen schweren Verlust. Anni Steltzer Anni Steltzer

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme.

L. Wengoborski und Kinder

Für die Beweise liebevoller Teilnahme anläßlich des schweren Verlustes, der uns betroffen hat, sagen wir unseren herz-lichsten Dank. Magdalene Schuldt und Kinder

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme. Frau Prosotowitz und Kinder

Für die liebevollen Beweise der Anteilnahme an dem schmerz-lichen Verlust, der uns betroffen hat, sagen wir hierdurch un-seren herzlichen Dank.

Im Namen aller Angehörigen: Marie Mänz

Herzlichen Dank für erwiesene Anteilnahme. Frau Anna Hildebrandt

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme. Frau Elisabeth Schultz

Wir danken Ihnen herzlich für die uns erwiesene Teilnahme. Familie H. Mählitz und v. d. Heyden

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Peter Rindsfüser sage ich der Betriebsleitung, dem Be-triebsrat und allen ehemaligen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Frau E. Rindsfüser

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme beim Ableben meines Vaters Franz Weil. Helmut Weil und Frau Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme beim Heimgange von Fritz Sietz. Ludwika Kautz und Sohn

Für die herzliche Anteilnahme sowie Kranzspenden beim Heim-gang unseres lieben Onkels Hinrich Stamer sagen wir unseren herzlichen Dank. Käthe Wehrenberg und Kinder

Für die Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Erich Gohlke sage ich meinen herzlichen Dank. Gertrud Gohlke Für die herzliche Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Gustav Marks sage ich der Direktion, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Margarethe Marks und allen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Margarethe Marks Für die wohltuenden Beweise lieben Mannes Jonny Hebling durch Wort, Schrift, Kranz- und Blumenspenden zuteil wurden, sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen ehemaligen Kollegen meinen herzlichsten Dank. Alma Hebling Für die erwiesene Teilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Heinrich Rühe sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und der Belegschaft, insbesondere den Kollegen der Kupferschmiede, meinen herzlichen Dank. Frau Taline Rühe Für die Beweise aufrichtiger Anteilnahme beim Heimgange meines lieben Mannes, unseres Vaters, meines Sohnes Fritz Kettenbeil sagen wir unseren herzlichen Dank.

Hildegard Kettenbeil nebst Kindern Für die vielen Beweise herzlicher Anteilnahme beim Heimgange meiner lieben Mutter Ursula Hebling sage ich allen meinen herzlichen Dank.

Renate Hebling Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben

Für die erwiesene Anteilnahme beim Heimgang meines lieben Mannes Hugo Schönemann sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat und allen Kollegen meinen herzlichen Dank.

Frau Erna Schönemann

Für die beim Heimgang meines lieben Mannes Richard Breitsprecher erwiesene letzte Ehre und gezeigte Anteilnahme sage ich meinen herzlichsten Dank.

Frau Anni Breitsprecher und Kinder

Herzlichen Dank für die erwiesene Teilnahme. Lilly Raabe

E-Schweißer Adolf Schuldt verst. am 27.4.1967

Fritz Kettenbeil verst. am 29. 4. 1967

Schweißer Max Thieme verst. am 2. 5. 1967

Rentner (früher Dreher) Fritz Sietz verst. am 6. 5. 1967

(früher Brenner) **Karl Mänz** verst. am 6. 5. 1967

Wir gedenken =



unserer Toten

Kupferschmied Heinrich Rühe verst. am 7. 5. 1967

Hauer Alexander Prosotowitz verst. am 15. 5. 1967

Rentner (früher Vorarbeiter im Stellagenbau) Hinrich Stamer verst. am 21.5.1967

Brenner Hugo Schönemann verst. am 15. 5. 1967

Rentner (früher Meister im Schiffbau) Jonny Hebling verst. am 22. 5. 1967

Rentner (früher Schlosser) Nikolaus Lotze verst. am 24. 5. 1967

Rentner (früher Werkzeugmacher) Wilhelm Mählitz verst. am 4. 6. 1967

Rentner (früher Hausbetrieb) Paul Hildebrandt verst. am 4. 6. 1967 (früher Schlosser) Peter Rindsfüser verst, am 5. 6. 1967

Rentner (früher Nieter) Sjoerd Rappée verst. am 16. 6. 1967

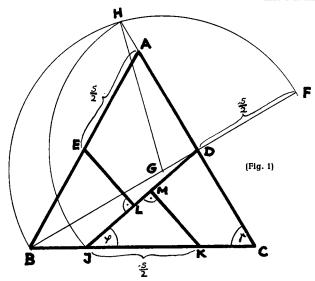
Nieter Gerhard Steltzer verst. am 16, 6, 1967

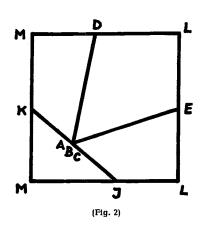
Rentner (früher Raumwärter) Gustav Wengoborski verst. am 30, 6, 1967

Rentner (früher Anschläger) John Reese verst. am 1.7.1967

## Eine halbe Stunde Denksport

mit Faruk Ibrahim





### Auflösungen aus Heft 2

- Das abgebildete Schiff ist ein Fahrgast-Tanker, heißt "Platidia Herzl" und wurde am 1. April in unserer Foto-Werkstatt gebaut.
- 2. Die obenstehenden Figuren zeigen, wie die Schnitte ausgeführt werden müssen. Niemand braucht sich zu ärgern, wenn er es nicht herausbekommen hat. Ein berühmter amerikanischer Mathematikprofessor hat dieses Problem 1930 ausgeknobelt. Folgendermaßen wird es gemacht:
  - 1) In unserem gleichseitigen Dreieck mit der Seitenlänge s ziehen wir von einem Punkte aus, sagen wir B, die Seitenhalbierende der gegenüberliegenden Seite, und zwar verlängern wir sie über D hinaus um die Strecke DF =  $\frac{s}{2}$
  - 2) Die Strecke  $\overline{BF}$  wird halbiert; um den Mittelpunkt G schlagen wir einen Halbkreis mit dem Radius r = GB.
  - Seite CA wird verlängert, bis sie diesen Halbkreis in H schneidet.
  - 4) Ein Kreisbogen mit dem Radius DH um D ergibt auf der Seite BC den Schnittpunkt J.
  - 5) Von J aus die Strecke  $\frac{s}{2}$  auf der Seite BC abgetragen ergibt den Punkt K.
  - 6) Von der halben Seitenlänge AB, also von Punkt E aus, sowie von K aus das Lot auf die Gerade JD gefällt ergibt die Punkte L und M.

DJ, EL, KM sind die auszuführenden Schnitte. Unseren Mathematikern wollen wir auch die Beweisführung nicht vorenthalten. Zunächst der Flächeninhalt des Dreiecks ABC:

$$F = \frac{1}{2} s^2 \cdot \sin \gamma$$

$$= \frac{\sqrt{3}}{4} \cdot s^2, \text{ da beim gleichseitigen Dreieck } \gamma = 60^\circ$$

$$\text{und } \sin \gamma = \frac{\sqrt{3}}{2}$$

Wir suchen nun die Seitenlänge eines flächengleichen Quadrats. Sie muß sein:

$$VF = \sqrt[4]{\frac{V3}{4}} \cdot s^2 = \frac{VV3}{2} \cdot s$$

Untersuchen wir nun, wie es sich mit unserem zerschnittenen Dreieck verhält:

$$\overline{BD} = s \cdot \sin \gamma = \frac{\sqrt{3}}{2} \cdot s$$

Der Radius r ist laut Definition die Hälfte der um  $\frac{s}{2}$ 

verlängerten Strecke BD, also

$$r = \frac{1}{2} \left( \frac{\sqrt{3}}{2} \cdot s + \frac{s}{2} \right) = \frac{\sqrt{3} + 1}{4} \cdot s$$

Daraus ergibt sich die Strecke GD

$$GD = r - \frac{s}{2} = \frac{\sqrt{3} + 1}{4} \cdot s - \frac{s}{2} = \frac{\sqrt{3} - 1}{4} \cdot s$$

mit welcher wir DH bestimmen können:

$$DH = \sqrt{r^2 - GD^2} = \sqrt{\left[\left(\frac{\sqrt{3}+1}{4}\right)^2 - \left(\frac{\sqrt{3}-1}{4}\right)^2\right] s^2} = \sqrt{\frac{\sqrt{3}}{2}} \cdot s$$

$$DI = DH$$

Nach der elementaren Regel, daß im Dreieck die Verhältnisse von Seite zum Sinus des gegenüberliegenden Winkels gleich sind, also

$$\frac{a}{\sin \alpha} = \frac{b}{\sin \beta} = \frac{c}{\sin \gamma} \text{ k\"onnen wir setzen}$$

$$\frac{DC}{\sin \phi} = \frac{DJ}{\sin \gamma}$$

$$\sin \phi = \frac{MK}{JK} = \frac{DC}{DJ} \cdot \sin \gamma$$

$$MK = \frac{DC}{DJ} \cdot JK \cdot \sin \gamma$$

$$MK = \frac{\frac{s}{2}}{\sqrt{V3} \cdot s} \cdot \frac{s}{2} \cdot \frac{\sqrt{3}}{2} = \frac{\sqrt{V3}}{4} \cdot s$$

Nach Figur 2) ist MK die halbe Seite des Quadrats,  $= \sqrt[1]{V^3}$  · s.

Was zu beweisen war.

## Neue Aufgaben:

- 1. Wie stark muß ein Trupp Soldaten sein, der sich ohne Rest in sieben gleich starke Gruppen teilen läßt, während stets einer übrig bleibt, wenn man ihn durch 2, durch 3, durch 4, durch 5 oder durch 6 teilt?
- Wie lautet die größte (endliche) Zahl, die sich mit drei Ziffern ausdrücken läßt, und wie groß ist diese Entfernung etwa, wenn man sie in tausendstel Millimetern mißt?