

SCHIFF *Classic*

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte



BATAVIA

Wie die Legende
rekonstruiert
wurde!

Mit bisher
unbekannten Fotos!

TIRPITZ

Anfang und Ende des
Megaschlachtschiffs

Erster und letzter Kommandant der TIRPITZ:
Kapitäne z. S. Karl Topp und Robert Weber



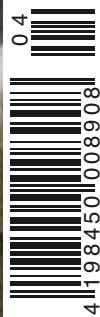
YAMATO: Die letzten
Stunden des Giganten



Donauschlepper **RUTHOF:**
Raddampfer als Museum



Touristenmagnet **ELBE 1:**
Fahrt auf dem Feuerschiff





Kleine Schiffe, großartige Modelle

SchiffsModell 09 September 2014 5,90 EUR A: 6,70 Euro - CH: 11,80 SFr - BeNeLux: 6,90 Euro - I: 7,90 Euro

Moderne Akkus für Segler: So ersetzen Sie NiMH-Zellen

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU

MZ-24
von Graupner/SJ
So gut ist der neue Allrounder
Exklusiv getestet!

Rasende Fludern

Wie sie Ihren individuellen Outboard Racer bauen

Perfekte Details
Prägen Sie U-Profile selbst!

Wiesel wieder belebt
Restaurierung eines echten Klassiker

Faszinierend realistisch
IOS Convention 2014
Treffen der Offshore-Giganten

Professionelles Tauchboot für jedermann!
Die HORUS-story
Spektakuläre Unterwasser-Aufnahmen selbst machen

Mit Blaulicht auf dem Rhein
Was die neue WSP 3 bietet

SchiffsModell PRAXIS TEST

JEDEN MONAT
NEU AM
KIOSK!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80997 München



Online blättern oder Abo mit Prämie bestellen unter:
www.schiffsmodell-magazin.de/abo

© yatchnyk - Fotolia.com

100, 75 oder auch nur 70 Jahre ...

... Erinnerungskultur in Höchstform erleben wir gerade täglich. Darstellungen, Berichte, Diskussionen: Der Beginn des Ersten Weltkrieges 1914 ist in allen Medien präsent. Film, Funk, Fernsehen, Bücher und natürlich die Presse jeglicher Couleur toben sich am Thema aus. Jahrzehntlang am Rand der historischen Beschäftigung, packt uns jetzt das Grauen darüber, was „der Große Krieg“ eigentlich bedeutete. Erstmals brutalster Technikeinsatz gegen Menschen mit allen sozialen und politischen Folgen und Konsequenzen für den Rest des 20. Jahrhunderts. Ein Jahrhundert, das uns nach dem Weltkrieg, der erst ab 1939 eine Zählziffer bekam, Erinnerungstage und -jahre ohne Ende beschert.

Von der wenig präsenten Eröffnung des Panamakanals vor 100 Jahren, am 15. August 1914, bis hin zur Erinnerung an den D-Day vor 70 Jahren, der größten Landungsoperation der Seekriegsgeschichte, die uns vor weni-

gen Monaten mit grandiosem Aufwand wieder vor Augen geführt wurde, hat das Jahr 2014 an runden Erinnerungen einige im Kalender. Da muss man schon auswählen, wenn Ihnen als Leser etwas Ansprechendes geboten werden soll. Für SCHIFF CLASSIC fiel die Wahl auf den 1. April 1939 und auf den 12. November 1944. Vor 75 Jahren lief das deutsche Schlachtschiff „G“, das an diesem Sonnabend auf den Namen TIRPITZ getauft wurde, vom Stapel, und vor 70 Jahren kenterte die TIRPITZ nach einem englischen Bombenangriff in einem norwegischen Fjord. Das größte jemals in Europa gebaute Schlachtschiff wurde nur fünf Jahre alt und war das Schlusslicht einer Ära von Schlachtschiffriesen, die nach dem „Dreadnought-Sprung“ ab 1906 Seekriegsgeschichte schrieben. Ach ja, nicht ganz. Da waren noch die Japaner, die es der Welt zeigen wollten. Sie bauten mit der YAMATO das weltgrößte

Schlachtschiff, das am 7. April 1945 dem „Hornissenschwarm“ vieler kleiner Trägerflugzeuge mit ihren Bomben und Torpedos zum Opfer fiel. David hatte einmal wieder Goliath besiegt. Erfahren Sie, wie diese beiden Giganten in dramatischen Stunden ihr Ende fanden. Ab Seite 22 zeigt SCHIFF CLASSIC zudem, was aus den Überbleibseln der TIRPITZ wurde – Sie werden staunen!

Übrigens: Im Nachgang zu meinem letzten Editorial über Marinemalerei und dem aktuellen Erinnern sei Ihnen der 50. Todestag des Marinemalers Claus Bergen, der am 4. Oktober 1964 in Lenggries an einer Farbenvergiftung starb, vergegenwärtigt. Lassen Sie sich dazu von einer neuen Monografie zu seinem künstlerischen Werk überraschen, die im Oktober in die Buchhandlungen kommt. „Claus Bergen, Marinemaler beider Weltkriege“ – womit uns 100 und 75 Jahre des Erinnerns wieder eingeholt haben.

Ihr Jörg-M. Hormann
SCHIFF CLASSIC
Infanteriestraße 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de



Jörg-M. Hormann,
Verantw. Redakteur

SELTENES RELIKT:
75 Jahre alt ist diese Eintrittskarte, die damals das Miterleben des Stapellaufs der TIRPITZ in Wilhelmshaven ermöglichte.

Foto: Sammlung Robert Gehring



Wir stellen vor



Dieter Flohr (1937)

Abitur 1955. Eintritt in die Marine, Schiffsingenieur 1959. Kommando Volksmarine, Bildstelle, Redakteur, Presseoffizier, Uni-Fernstudium 1973, Journalistik, Marine-Abschied 1987, Freigattenskapitän a. D., Pressereferent VM beim Marinekommando Rostock, Referent beim Bundestag 1991–93, danach freier Schifffahrts-Journalist. Mitherausgeber „Marinekalender der DDR“. Profunder Kenner der Volksmarine, über die er in SCHIFF CLASSIC berichtet.



Alexander Losert (1982)

Der Politologe machte seinen Magister an der Justus-Liebig-Universität in Gießen und erlernte das journalistische Handwerk bei der Bauer Media Group. Dort war er unter anderem mehrere Jahre für die Zeitschrift „Militär & Geschichte“ tätig. Japan, das „Land der aufgehenden Sonne“, und vor allem die Geschichte der Kaiserlichen Japanischen Marine im Zweiten Weltkrieg sind Interessensschwerpunkte für seine Themen in SCHIFF CLASSIC.

DAS MONSTRUM ENTSTEHT: Mit der TIRPITZ baute Deutschland sein mächtigstes Schlachtschiff. Hier liegt sie am „Dampfprobenplatz“ in Wilhelmshaven. Aufnahme vom 4. März 1940.

Foto: Sammlung Robert Gehringer

Titelthema

Europas letztes Megaschlachtschiff 12

Schlachtschiff TIRPITZ, Stapellauf 1939 und Untergang 1944

Was blieb von dem Stahlgiganten? 22

Spurensuche in Europa



Das besondere Bild 6

ELBE, der Lotsenschoner No. 5 in der Nordsee

Panorama Maritim 8

Nachrichten zur Schifffahrts- und Marinegeschichte

Schiff & Zeit

Neu auf alt getakelt 26

Galeone BATAVIA von 1628 als Rekonstruktion

Superlative des Seekrieges 32

YAMATO: Größtes Schlachtschiff aller Zeiten

U-Boote auf der Autobahn 42

1942: Von Kiel ins rumänische Constantza

Angetreten zum letzten Appell 46

DDR-Bilderbuchkarriere des Admirals Hendrik Born

Winkspruch

Segeln, wo der Atlantik am härtesten ist 50

ATHENIA-Erinnerungstörn des GOST

„Stapellauf“ der DGSM Regionalgruppe Bayern 50

Maritime Technik

Unter Wasser nach Amerika 52

Handels-U-Boot DEUTSCHLAND und seine Fahrt 1916

SCHIFF & ZEIT | Geschichte eines Schiffbaus

Galeone BATAVIA von 1628 als Rekonstruktion

Neu auf alt getaktet

Auf einer holländischen Werft ist ein Frachtschiff der Niederländischen Ostindien-Kompanie neu entstanden. Die Rekonstruktion verläuft so spannend wie die einzige Reise der BATAVIA vor gut 350 Jahren.

Von Rainer Hertzog



S. 26

SCHIFF & ZEIT | Jagd des Pazifiks

YAMATO: Größtes Schlachtschiff aller Zeiten

Superlative des Seekrieges

Die Panzerung: bis zu 65 Zentimeter dick; Geschütze: die größten, die es jemals an Bord eines Schiffes gab; Länge, Breite, Tiefgang: sprengen alles bisher Dagewesene. Wie konnte die YAMATO inszeniert werden?

Von Alexander Lauer



S. 32

SCHIFF & ZEIT | Ein Volksschiff

Vizeadmiral Hendrik Bom – Chef der Volksmarine

Angetreten zum letzten Appell

1990: Der Chef der DDR-Volksmarine lässt die Flagge hochziehen. Für Vizeadmiral Hendrik Bom, jüngerer deutscher Admiral der Nachkriegszeit, ist es ein der bittersten Momente seiner Karriere.

Von Dieter Fuhr




S. 46

MARITIME TECHNIK | Die Welt des Frachtschiffs

Handels-U-Boot DEUTSCHLAND

Unter Wasser nach Amerika

14. Juni 1916: Ein U-Boot ist in Bremen vor Trans-Queensland in die USA. Unbemerkt und mit Handelswaren voll beladen, soll er dort wichtige Rohstoffe aufnehmen. Ein verwegenes Projekt des Ersten Weltkriegs.

Von Ulf Kaack



S. 52

MARITIME TECHNIK | Feuerrohr ELBE 1

„Wir sind draußen, wenn der Rest in den Hafen flüchtet!“

Vier Jahrzehnte lang lag die ELBE 1 weh drüben vor der Elbendüngung fest an der Riffte, damit andere Schiffe sicher vor der deutschen Meerespolizei navigieren konnten. Heute ist das Feuerrohr ein fahrendes Museum.

Von Ulf Kaack



S. 62

LANDGANG | Nimmeganger des Schlachtschiffs

Großadmiral Alfred von Tirpitz

Genialer Strategie oder politischer Brandstifter?

Wie der von Tirpitz angeregte Flottenbau zu bewerten ist, darüber streiten bis heute die Historiker. In den 1930er Jahren wurde der Admiral dagegen als Verfechter gesehen – weshalb das damals größte Schlachtschiff seinen Namen erhielt.

Von Eberhard Klein




S. 72

„Wir sind draußen, wenn der Rest in den Hafen flüchtet!“ 62
 Feuerschiff ELBE 1

Landgang
Aufbruch zu neuen Ufern 40
 Gespräch mit der Direktorin des Deutschen Schifffahrtsmuseums

Charme und Kompetenz 58
 Marinemuseum auf dem Dänholm

Titelbild: Schlachtschiff TIRPITZ während der Erprobung, festgemacht am Seebahnhof in Gotenhafen. Aufnahme von Samstag, dem 26. April 1941. Foto: Sammlung Robert Gehringer

Seit 90 Jahren auf der Donau 70
 Schleppdampfer RUTHOF als Schifffahrtsmuseum

Genialer Strategie oder Brandstifter 72
 Biografisches zu Großadmiral Alfred von Tirpitz

Bücherbord 76
 Maritime Buchneuheiten

Zeitreise 80
 Werft A.G. „Weser“ gestern und heute

Vorschau/Impressum 82

Titelfotos: Sammlung Robert Gehringer (2); Archiv Batavia Werf; picture-alliance/United Archives/TopFoto; Sammlung Frank Müller; Ulf Kaack



No. 5 gibt nicht auf

Unter blauem Himmel fast um die Welt – für den Lotsenschoner No. 5 war das 1937 seine längste Reiseroute über den Atlantik und um Kap Hoorn bis nach San Francisco. Doch die ursprüngliche Bestimmung des Gaffelschoners war eine andere. Beim Bauauftrag der Hamburgischen Deputation für Handel und Schifffahrt an die Werft von H.C. Stülcken stand die äußerst solide hölzerne Bauausführung im Vordergrund. Als Lotsenversetzboot hatte der Schoner in der Elbmündung und in der Deutschen Bucht seine verantwortungsvolle Aufgabe zu erledigen. Nach dem Stapellauf 1883 blieb ELBE No. 5 weit über 30 Jahre im Dienst bis zur Ausmusterung. In den Zwischenkriegsjahren, in privater Eignerschaft, ging es mehrmals über den Atlantik und bis nach San Francisco. Die

amerikanische Westküste wurde dann ihr Revier.

In Seattle kaufte im Jahr 2002 die „Stiftung Hamburg Maritim“ den Schoner und brachte ihn zurück nach Hamburg. „Kaum ein Schiff dieses Alters ist so reich an ursprünglicher Bausubstanz und Originaldetails über und unter Deck. Dies alles prägt die wundervolle Atmosphäre an Bord und wirkt auf alle Besucher“, heißt es auf der Website des Fördervereins „Freunde des Lotsenschoners No. 5 Elbe“, der den Schoner nach der Traditionsschiffverordnung und mit Sicherheitszertifikat betreibt. Beim Mitsegeln heißt es: Hand anlegen und auf historischen Planken Wasser und Meer genießen. Alle Daten und Kontakt: www.lotsenschoner.de

Jörg-M. Hormann

Foto: HMC/Herbert Böhm

Historisches Projekt in Eigeninitiative

Marinegeschichte von „unten“

Was offizielle Stellen bis heute nicht realisiert haben, wird jetzt von Zeitzeugen in Eigenregie umgesetzt: eine Darstellung zur Geschichte der Bundesmarine, von ihrer Entstehungszeit bis heute.



Bundesmarine der ersten Stunde: Das Küstenwachboot W4 war ab 1. Juli 1956 sechs Jahre in Dienst; auch seine Geschichte verdient es, dokumentiert zu werden.

Foto: PIZ Marinekommando Kiel

Am 12. November 1955 überreichte der Bundesminister für Verteidigung, Theodor Blank, in der Bonner Ermekeil-Kaserne den ersten Soldaten der Bundeswehr, darunter auch mehreren Marinesoldaten, ihre Ernennungsurkunden. Damit besteht die Marine der Bundesrepublik Deutschland nun seit 59 Jahren. Keine der deutschen Vorgängermarinen ist auch nur annähernd so alt geworden.

Zum 50. Geburtstag der Marine stellte der damalige Inspekteur, Vizeadmiral Wolfgang Nolting, fest: „Traditionsbewusstsein setzt jedoch zunächst immer eine profunde Kenntnis der eigenen jüngsten Geschichte und die Reflexion darüber voraus, erst dann ist eine Identifikation mit ihr möglich.“ Wer wollte einer solchen Feststellung widersprechen!

Die Aneignung der erwähnten „profunden Kenntnisse“ hat die Bundeswehr von Beginn an als eine wichtige Aufgabe erkannt und dieser mit der Gründung eines eigenständigen Bereiches – des „Militärhistorischen Forschungsamtes“ (MGFA) – schon am 1. Juni 1957 Rechnung getragen.

Im Rahmen der bisherigen zahllosen und verdienstvollen Veröffentlichungen des MGFA, heute Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr (ZMSBw), ist die Bundesmarine/Deutsche Marine bisher nur Gegenstand einer einzigen Publikation geworden: „Die Bundesmarine 1950 bis 1972. Konzeption und Aufbau“, verfasst von Berthold Sander-Nagashima.

Eine in sich geschlossene Darstellung der „Geschichte der Marine der Bundesrepublik von der Gründung bis heute“ gibt es nicht. „Das reicht jetzt – oder besser: das reicht nicht!“ ist die Intention der Akteure für ein Projekt, das die zahlreich existierenden und verstreut veröffentlichten persönlichen Darstellungen, Beiträge, Artikel und Beschreibungen von Zeitzeugen und Beteiligten sammelt und publiziert. Die Marine-Offizier-Crew IV/60 hat den unbefriedigenden Zustand zum Anlass genommen, in erst einmal zwei Bänden auf zusammen 840 Seiten (Titel: „Die Crew. Marineoffiziere im Kalten Krieg und heißen Frieden 1960 bis 2001“) sozusagen Marinegeschichte von unten zu schreiben.

Eberhard Kliem

Zum 150. Jubiläum des Seegefechts bei Helgoland

Die letzte Überlebende

Zwei Besatzungen gedenken des ersten modernen Seegefechts vor der deutschen Küste

Im deutsch-dänischen Krieg kämpfte die Fregatte JYLLAND am 9. Mai 1864 bei Helgoland zusammen mit ihrem Schwesterschiff NIELS JUEL und der Korvette HEJMDAL gegen die österreichischen Fregatten RADEZKY und

SCHWARZENBERG. Als einzige heute noch existierende Teilnehmerin jenes Seegefechtes bekam sie nun zum Mittsommerfest 2014 Besuch von einem österreichischen Schiff: Die Gaffelketsch AGLAIA des Vereins „Freunde Historischer Schiffe“,

Die Gaffelketsch AGLAIA

Heimathafen Wien, machte vor ihrem Trockendock im ostjütischen Ebeltoft fest. Im Gegensatz zu 1864 verlief die Begegnung des Jahres 2014 äußerst harmonisch, wobei die Besatzung der Ketsch ihre Kenntnisse der Ereignisse des damaligen Seekrieges beträchtlich erweitern konnte.

Detlef Ollesch



Foto: Detlef Ollesch

Leuchtturm Schleimünde wird saniert

Neuer Anstrich in Signalgrün

Zukünftig wird der Leuchtturm in grün-weißer Farbenfolge der Schifffahrt den Weg weisen. Die neue Farbgebung entspricht dabei der lateralen Kennzeichnung auf der Steuerbordseite eines Fahrwassers.

Das Leuchtfeuer des 14,3 Meter hohen Turmes wurde am 16. November 1871 zum ersten Mal gezündet. Gebaut wurde der Turm damals aus gelbem Klinker mit einem gusseisernen Laterengeschoss. Er diente den überwiegend unter Segel fahrenden Booten und Schiffen als Orientierung und als Ansteuerung zur Schlei. Achtmal hat der Turm in seinem langen Leben sein Gewand gewechselt.

Auch in Zeiten moderner Navigationshilfen wie AIS, GPS oder Radar haben visuelle Navigationshilfen, besonders in engen Fahrwassern, ihre Bedeutung für die Berufs- und Freizeit-

schifffahrt nicht verloren. Jetzt soll der Leuchtturm Schleimünde saniert werden und wird tags in Grün-Weiß der Schifffahrt den Weg weisen. Die neue Farbgebung entspricht dabei der lateralen Kennzeichnung auf der Steuerbordseite eines Fahrwassers. Das Leuchtfeuer wird von der Verkehrszentrale in Travemünde fernüberwacht. Die 120 V/600 W-Halogenglühlampe wird mit der Kennung Blk (3) WRG getaktet. Die Tragweite beträgt 12,6 Seemeilen. 300 000 Euro sollen für die Grundinstandsetzung in der Zuständigkeit des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck verbaut werden. *H. Peter Bunks*



Noch im bekannten schwarz-weißen Anstrich, wird der Leuchtturm Schleimünde bald in Signalgrün die Flusseinfahrt markieren.

Foto: picture-alliance

Konstruktions- und Generalpläne im Netz

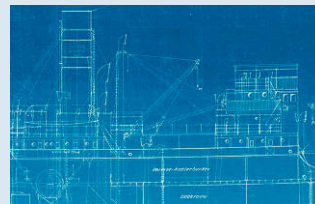


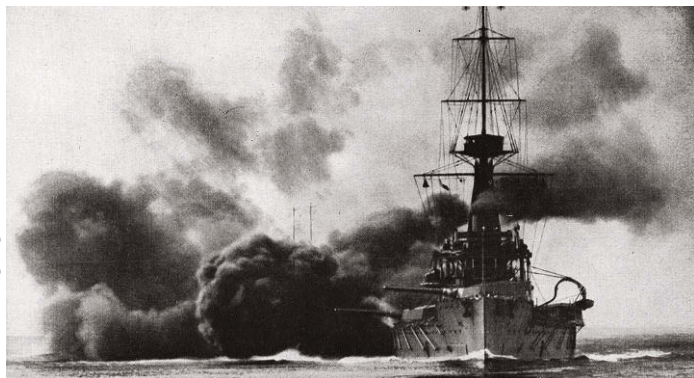
Foto: Archiv DSM

Für das Projekt DigiPEER, die Digitalisierung wertvoller großformatiger Pläne und technischer Entwürfe, hat das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven 5000 seiner Archiv-Zeichnungen von Handelsschiffen und Spezialschiffen zwischen 1900 und 1960 ins Internet gestellt. Die Leibniz-Gemeinschaft hat das Projekt finanziert, um beispielhaft zu zeigen, wie ihre Forschungseinrichtungen Technikgeschichte visualisieren können. *HF*

Tagung zur Erinnerung an den Beginn des Ersten Weltkrieges

Neue Debatten zum Seekrieg 1914–1918

Mit einer Schar internationaler Referenten werden die marineteknischen Aspekte des Ersten Weltkrieges beleuchtet und in den strategischen Kontext gestellt.



Breitseite eines britischen Schlachtschiffes. Die Briten kontrollieren und beherrschen die Weltmeere während des Ersten Weltkrieges.

Der Erste Weltkrieg wurde hauptsächlich an verschiedenen Fronten in West-, Ost- und Südeuropa, aber auch im Mittleren Osten, in Afrika und im Fernen Pazifik ausgefochten. Wenngleich die Kämpfe an Land überwogen, so war es doch auch von

Beginn an ein Seekrieg, mit Schauplätzen in aller Welt.

Diesen Aspekt will eine internationale Tagung in den Blick nehmen, die das Deutsche Marinemuseum Wilhelmshaven, das Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundes-

wehr und der Freundeskreis Marineschule Mürwik veranstalten. Auf der Grundlage des gegenwärtigen Forschungsstandes und aus internationaler, vergleichender Perspektive werden Historiker aus Deutschland, Großbritannien und Kanada, aus den USA, Australien und Russland, aus Frankreich und Österreich dieses Geschehen beleuchten.

Die Tagung, die allen Interessierten offen steht, findet vom 24. bis 26. Oktober 2014 im Columbia-Hotel in Wilhelmshaven statt. Anmeldungen werden an das Deutsche Marinemuseum Wilhelmshaven mit der Telefonnummer 04421/40 08 40 erbeten oder per E-Mail an huck@marinemuseum.de. Das aktuelle Tagungsprogramm befindet sich auf der Website des DMM.

Jörg-M. Hormann

Kriegsfischkutter am Ende



Foto: Harald Focke

Zwei der letzten, inzwischen über 70 Jahre alten Kriegsfischkutter sind vermutlich nicht mehr zu retten und werden wohl demnächst in Bremerhaven abgewrackt. In der Neujahrsnacht war die schon länger marode THOR im Fischereihafen gesunken. Nur noch die Masten schauten aus dem Wasser. Vier Wochen später wurde das Wrack gehoben. Ein Schwimmkran setzte das 1944 gebaute Schiff an Land. Dort liegt es nun neben einem weiteren Kriegsfischkutter aus dem Jahre 1942, der schon im Herbst 2013, ebenfalls nachts, an seinem Liegeplatz auf Grund gegangen war. Kriegsfischkutter wurden bei der U-Boot-Jagd, der Minenräumung und als Vorposten in Flüssen oder küstennahen Gewässern eingesetzt. *HF*

Ausstellung im Internationalen Maritimen Museum Hamburg

Der Panamakanal ist 100 Jahre alt

Für die Schifffahrt ist der Panamakanal genauso bedeutend wie der Suezkanal. Nur dass hier der Kontinent Südamerika „abgekürzt“ wird. Die Eröffnung vor 100 Jahren ist allemal ein Ausstellungsgrund.

Der Panamakanal wird oft als achtetes Weltwunder bezeichnet. Und in der Tat ist er einmalig und eine Fahrt auf dem 82 Kilometer langen Kanal ein Erlebnis. Mal schmal und kurvig, mal breit wie ein kleines Binnenmeer, durchschneidet er die schmalste Stelle Mittelamerikas. Zum 100-jährigen Jubiläum in diesem Jahr widmet das Internationale Maritime Museum dieser technischen Meisterleistung eine Sonderaus-

stellung, die am 15. August, dem Tag der Kanaleröffnung 1914, gestartet ist. Für die Ausstellung wurde extra ein Diorama des Kanals mit den alten und neuen Gattun-Schleusen gebaut. Außerdem werden ein Film über den Bau, diverse Fotos, Plakate und Aktien gezeigt.

Der Kanal ist noch heute eine der wichtigsten Wasserstraßen der Welt. Er verkürzt die Reise von der Ostküste zur Westküste der USA um rund 15 000 Kilometer und erspart den Kapitänen die langwierige Fahrt um Kap Hoorn. Die Ausmaße der Schleusen erlauben nur Schiffen mit einer maximalen Größe von 32,3 Meter Breite und bis 294 Meter Länge, sie zu passieren. Entsprechend gebaute Schiffe werden als „Panamax“ bezeichnet. Rund 14 000 Schiffe pas-



Miraflores-Schleusen in Panama-Stadt und ein historisches Foto vom Bau des Kanals 1913.

Foto: picture-alliance/ZB



Das erste Schiff ANCONA im Panamakanal, kurz nach seiner Eröffnung am 15. August 1914.

Foto: picture-alliance/dpa

sieren den Kanal pro Jahr. Nach Vollendung der neuen Schleusen werden sich die erlaubten Abmessungen der Schiffe – unter der Bezeichnung „Neo-Panamax“ – auf 49 Meter Breite und

366 Meter Länge erhöhen. Bei Containerschiffen entspricht das dann einer Kapazität von 13 200 TEU. Mit der Fertigstellung der Schleusen wird für Anfang 2016 gerechnet.

IMMH

51 856

Meter bzw. 28 Seemeilen weit leuchten die Xenon-Lampen des Leuchtturms „Alte Weser“. Eine der wichtigsten Navigationshilfen in der Deutschen Bucht wird 50 Jahre alt. Am 1. September 1964 löste er den damals baufälligen Turm Roter Sand ab, der inzwischen unter Denkmalschutz steht. 1972 verließ letztmalig eine vierköpfige Besatzung den 38 Meter hohen Jubiläums-Turm, dessen lichtstarke Lampen seitdem ferngesteuert werden.

Harald Focke

Foto: picture-alliance/dpa

Dem Columbusbahnhof droht der Abriss

Von Anfang an zu groß gebaut

Er ist 1962 entstanden und war für die Abfertigung der Atlantikliner gedacht. Doch die Passagiere strömten zu den Flughäfen.

Der sanierungsbedürftige Columbusbahnhof II in Bremerhaven soll abgerissen werden. Er ist das letzte Gebäude aus der Zeit der traditionellen Passagierschiffe im Liniendienst nach New York. Der 1962 eingeweihte Bau wurde nie benötigt, weil die Jets die Liner schneller als gedacht vom Nordatlantik verdrängten. Ein Gutachter des Hafenbetreibers

Bremenports will jene Hallen und Büros, die nicht vom 2003 modernisierten Kreuzfahrtterminal (CCCB) beansprucht werden, abbrechen und durch Neubauten ersetzen. Im Gespräch sind eine Mehrzweckhalle, ein maritimes Themenhotel und ein Elvis-Presley-Museum. Auch die über 80 Jahre alte Columbuskaje soll instand gesetzt werden.

Harald Focke

Anfang der 1960er-Jahre am Trend der Zeit vorbeigebaut: der Columbusbahnhof in Bremerhaven.

Foto: Harald Focke

