

— PRESSE CLIPPING —

125 JAHRE NORD-OSTSEE-KANAL:

Verbindet die Meere, teilt das Land



Moderation & Sprecher **Hubertus Meyer-Burckhardt**

Sendetermin: **11. Juni 2020** um **20.15**

– PRESSE MITTEILUNG JUMP MEDIENTV –

PRESSEMITTEILUNG



Unsere Geschichte

125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal: Verbindet die Meere, teilt das Land

Erzählt von Hubertus Meyer-Burckhardt
Doku-Drama, 90 Minuten

DONNERSTAG, 11.06.2020 UM 20.15 UHR IM NDR

Es ist der gewaltigste Bau Norddeutschlands: Der Nord-Ostsee-Kanal zwischen Kiel und Brunsbüttel, die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Doch der Kanal ist weit mehr als ein Bauwerk. Dieser Kanal hat Biografien, Familien und Generationen geprägt. Zahlreiche Arbeiter aus aller Welt strömten Ende des 19. Jahrhunderts zum Kanalbau und blieben dann in Schleswig-Holstein. Der Kanal ist vielen zur Heimat geworden, er ist Identität, Arbeitsplatz und Wirtschaftsfaktor. So auch für Hartmuth Jegliewski und Oliver Kumbartzky. Deren Urgroßväter kamen um den Kanal zu bauen. Noch heute leben die Nachfahren am und vom Kanal.

Das Doku-Drama „125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal – Verbindet die Meere, teilt das Land“ erzählt die bisher unbekannte Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Denn gebaut wurde der Kanal nicht von Bismarck (Charles Brauer) und Kaiser Wilhelm I. und seinem Enkel Kaiser Wilhelm II., sondern von genialen Ingenieuren wie Otto Baensch (Nicolaus König) und einem Heer von zeitweise 9000 Arbeitern, wie die Jegliewskis und Kumbartzkys aus Ostpreußen. Sie lebten in Barackenlagern, manch einer versoff seinen Lohn, anstatt ihn zu Frau und Kind nach Hause zu schicken, nicht wenige verloren bei Arbeitsunfällen ihr Leben. Und doch hatten sie nach nur acht Jahren Bauzeit den 100 Kilometer langen Kanal mit Schaufeln und Baggern gegraben.

Mit Moderationen von Hubertus Meyer-Burckhardt, aufwändigen Spielszenen, bildgewaltigen Aufnahmen des Kanals, spannenden Interviewpartnern und einzigartigen, bisher nie gezeigten Bildern von Glasplatten-Fotografien des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kiel erzählt der Film von Dietrich Duppel nun die 125jährige Geschichte des Kanals vom Baubeginn bis heute. Schon bei der Eröffnung war der Kanal zu klein und musste bereits 1907 – 1913 erweitert werden. Neue Schleusen und Brücken, größere Fähren und die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke mit der Schwebefähre wurden errichtet. Die Nazis wollten gegen Ende des 2. Weltkrieges diese Brücken wieder sprengen, in den 60er Jahren wurden der Straßentunnel in Rendsburg und später dann die großen Autobahnbrücken gebaut. Bis heute wird am Nord-Ostsee-Kanal gebaut: neue Schleusen, neue Brücken, Erweiterungen.

Durch seine gesamte 125jährige Geschichte verbindet den Kanal ein Paradox: Er trennt und er verbindet das Land. Er durchschneidet eine gewachsene Kulturlandschaft und gleichzeitig ist er identitätsstiftend und ein Stück Heimat.

„125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal - Verbindet die Meere, teilt das Land“ ist eine emotionale Reise durch eine spannende Geschichte Norddeutschlands.

Im Auftrag vom
NDRfernsehen
gefördert von
nordmedia

PRESSEMITTEILUNG



Darsteller

Otto von Bismarck	Charles Brauer	Barackenleiter Hansen	Steffen Böye
Emma	Jytte-Merle Böhrnsen	Der Garstige	Alexandru Cirneala
Otto Baensch	Nicolas König	Jegliewski	Hajo Tuschy
Frederico	Thiago Braga de Oliveira	Luise Jegliewski	Janine Ribler
Unternehmer Holzmeier	Thomas Ziesch	Karl Jegliewski	Lucas Leonidas
Carl Loewe	Thomas H. v. Wallersbrunn	Friedrich Jegliewski	Paul E. Guhl
Kumbartzky	Peter Sikorski		

STAB UND BESETZUNG

Moderation	Hubertus Meyer-Burckhardt	Garderobe	Silke Schäfer Simone Frey Timo Zickuhr
Buch & Regie	Dietrich Duppel	Maskenbildner	Yvonne Neumann Alexandra Menzel
Regie (Szene)	Torsten Wacker	Maskenbildnerassistenz	Nora Tietz Beate Parthen
Regieassistenz	Kerstin Pollmann	Motivaufnahmeleitung	Martina Bismark
Script / Continuity	Barbora Bredikyte	Set-Aufnahmeleitung	Axel Bierstedt
Kamera	André Dekker Jean-Marc Junge Timo Schwarz (Szene) Michael Gassner	Schnitt	Konrad Buschke Johan Nilsson Nicolas Montano Goertz (Szene)
Second Unit Kamera	Christiane Buchmann	Visual Effects	polloq UG
Kameraassistenz	Phil Petry Katharina Elvers	Grafik	stodt GmbH
Ton	Dirk Diedrich Marcel Beloqui Evardone	Colorist	Christian Lessner
Tonassistenz	Ulf Remmers	Komponist	George Kochbeck
Helping Hand	Christian Stechmann	Fachberatung	Prof. Dr. Martin Krieger
Data Wrangler	Marvin Kreipe	Archivrecherche	Veronika Loepp Felix Weichbrodt
Oberbeleuchter	Niko Mölter	Produzent	Anne Kötterheinrich
Beleuchter	Oliver Pahl Christian Nauen	Produktionsleitung	Evelyn Hein Max Heusmann Virginia Maassen Jost Nolting (NDR)
Lichtassistenz	Jonas Reddersen	Aufnahmeleitung	Hinnerk Jensen
Grip / Licht	Jörn Steinhoff	Redaktion NDR	Marc Brasse
Szenenbild	Kay Kulke	Assistenz	Bettina Brade (NDR)
Ausstattungsassistenz	Amira Körner		
Außenrequisite	Markus Derneden		
Innenrequisite	Christoph Birth		
Requisitenfahrer	Alexander Bähnk		
Kostümbild	Antje Gebauer		

— PRESSE CLIPPING —
PRINT

50 MARKT IN HAMBURG

DIENSTAG, 6. JUNI 2020

Der KANAL, der mehr verbindet als zwei Meere



Vor 125 Jahren wurde der Nord-Ostsee-Kanal sehr feierlich eröffnet. Der NDR würdigt die Bedeutung der wirtschaftlich so wichtigen Verbindung

In Hamburg hat sich ein Ereignis ereignet, das die Stadt...

Hauptmann Dr. Johannes Versmann (1820-1899)...

Der kanalarische Wunsch nach einem guten Besonderen...

In diesem Sommer steht der Nord-Ostsee-Kanal...

Der „Flügel“ steht auch in Hamburg im Fokus

Verfassungsschutzbericht: AfD-Bezirksverband Mitte unterstützt rechtsextreme Bewegung

Mit dem Ziel, ein eigenes Partei...

Advertisement for Holly Couture with percentages: 30%, 50%, 70%

Schiffahrtsgesellschaft...

Der Kanal, der mehr verbindet als zwei Meere

Vor 125 Jahren wurde der Nord-Ostsee-Kanal sehr feierlich eröffnet. Der NDR würdigt die Bedeutung der wirtschaftlich so wichtigen Verbindung / HAMBURG

Im Hamburger Senat hing der Hausseggen schief. Ende Januar 1895 ging es um die schwierige Frage, wie die Stadtrepublik auf die für den Juni 1895 vorgesehene Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals reagieren sollte.

Bürgermeister Dr. Johannes Versmann (1820 - 1899), für seine Sparsamkeit bekannt, dachte an die Kosten und plädierte dafür, sich in dieser Sache auf vornehm hanseatische Selbstdarstellung zu beschränken.

Der kaiserliche Wunsch nach „etwas ganz Besondere“ führte zu einem Senatsbeschluss, nach dem „am Abend des Tages, an welchem der Kaiser und seine Gäste in Hamburg verweilen, auf einer in der Binnenalster zu errichtenden Insel eine Festlichkeit stattfinden solle.“

Prinzen mit Lanz und Gloria. Der Kaiser kam ohnehin gern nach Hamburg. Aber diesen Aufenthalt genoss er besonders. In seiner Tischrede während des Zwölf-Gänge-Menüs geriet er ins Schwärmen: „Der Geist, der mir entgegenschlug, war kein gemachter, kein gewöhnlicher. Gleich einer Windsbraut schallte mir der Jubel der Stadt entgegen.“

In diesem Sommer steht der Nord-Ostsee-Kanal der Schifffahrt 125 Jahre zur Verfügung. Diesen Jahrestag hat das NDR-Fernsehen zum Anlass für ein Dokudrama in der Reihe „Unsere Geschichte“ genommen.



An der Spitze derer, die diesen Kanal früh wollten, stand der preußische Ministerpräsident und spätere Reichskanzler Otto von Bismarck (im Film überzeugend dargestellt von Charles Brauer). Bismarck ging es um einen Kanal, den „alle Kriegs-, Handels- und Dampfschiffe gut passieren können“, und zwar „ohne unter dänischen Kanonen“ fahren zu müssen. Aber das Projekt hatte auch erbitterte Gegner, angeführt von zwei legendären Figuren der preußischen Militärgeschichte: Der Generalfeldmarschall Helmuth von Moltke hielt 1873 im Reichstag eine große Rede gegen den Kanalbau und überzeugte die Abgeordneten, die daher auch kein Geld bewilligten.

Zu diesem Standpunkt bekannte sich mit Verve auch Kriegsminister Albrecht von Roon. Die beiden Militärs wollten verhindern, dass zivile Schifffahrt in die Nähe der preußischen „Marinestation der Ostsee“ in Kiel und Eckernförde gelangte. Aber Bismarck gab nicht auf. Er fand im hamburgischen Reeder Hermann Dahlström einen einflussreichen Mitstreiter, der wegen seines beharrlichen Engagements für das Projekt allgemein „Kanalström“ genannt wurde. Zunächst auf eigene Kosten ließ Bismarck die bereits vorhandenen Planungen von Dahlström und Wasserbauexperten überarbeiten. Das Ergebnis, die 1879 vorgelegte Denkschrift über die „Ertragsfähigkeit eines schleswig-holsteinischen Schifffahrtskanals“, war der Durchbruch, denn sie überzeugte auch Kaiser Wilhelm I. und den Reichstag.

Am 16. März 1886 wurde das „Gesetz betreffend die Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals“ mit den „für die Kriegsflotte notwendigen Ausmaßen“ verabschiedet. Als Bauträger entstand die „Kaiserliche Canalkommission“, und zu deren technischem Leiter wurde der Oberbaurat Otto Baensch aus Zeitz in Sachsen-Anhalt bestellt, ein genialer Wasserbauingenieur (im Film dargestellt von Nicolas König). Baensch gilt als der geistige Vater des Kanals. Am 3. Juni 1887 legte Kaiser Wilhelm I. in Kiel-Holtenau mit den traditionellen drei Hammerschlägen den Grundstein für eine der bedeutendsten Wasserstraßen der Welt. „Ein Denkmal deutscher Einigkeit und Kraft“, so der greise Monarch, sollte entstehen.

Für die 98,6 Kilometer lange Kanalstrecke mussten 82 Millionen Kubikmeter Erde bewegt werden. Dafür stand ein großer Maschinenpark bereit: Schmalspurbahnen mit 2500 Kipploren und 94 Lokomotiven, 65 Bagger, 270 Schlepper und Schuten, 20 Kräne, zehn Rammern und 55 Dampfpumpen. In Spitzenzeiten

waren fast 9000 Arbeiter mit dem Bau des Kanals beschäftigt. Sie kamen aus ganz Europa. Untergebracht wurden sie in keinesfalls primitiven Barackenlagern, in denen es militärisch zuging. Für täglich 65 Pfennig wurden die Arbeiter in Kantinen verpflegt, erhielten ein Bett, Heizung und Licht. Die Portionen an Speck und Fleisch waren so reichlich bemessen, „wie sie für deutsche Soldaten im Felde vorgeschrieben sind“, bestimmte eine der vielen Verordnungen. Der Schichtlohn (zwölf Stunden) für einen Arbeiter betrug 3,30 Mark. Ein Marinearzt stand für die gesundheitliche Betreuung und auch für die Kontrolle der hygienischen Bedingungen bereit. Auch die Kirche entsandte Geistliche.

Dennoch wurden diese Barackenlager zu sozialen Brennpunkten. So mancher Arbeiter vertrank seinen Lohn, anstatt das Geld nach Hause zur Familie zu schicken. Auch kam es zu Mord und Totschlag. Bei 6000 Arbeitsunfällen kamen 90 Arbeiter ums Leben. Es war die Zeit des von Bismarck durchgesetzten Sozialistengesetzes, und dieser Dauerkonflikt mit der Arbeiterschaft ging an dieser gigantischen Baustelle nicht spurlos vorüber: „Der Kanal steht still, wenn unser starker Arm es will“, skandierten die Arbeiter. Aber der Kanal stand nicht still. Am 21. Juni 1895 war das Projekt mit der dreitägigen, wie ein Volksfest inszenierten Eröffnungsfeier vollendet. Kaiser Wilhelm II. stand im Mittelpunkt endloser Huldigungen. Die „Kaiserliche Canalkommission“ konnte eine Bilanz vorlegen, bei der wir uns heute die Augen reiben: Weder die veranschlagten Kosten von 156 Millionen Goldmark (nach heutiger Rechnung 2,8 Milliarden Euro) noch der Zeitplan wurden überschritten.

Das NDR-Dokudrama schildert das alles mit viel Liebe zum historischen Detail. Aber der Film sieht den Kanal nicht nur als Meisterwerk des Wasserbaus, sondern leuchtet auch seine ökonomischen, sozialen und emotionalen Funktionen aus: größter Arbeitgeber des nördlichsten Bundeslandes, identitätsstiftend, seit nunmehr sechs Generationen Biografien prägend. Heimat und Sehnsuchtsort. Zwei Nachfahren der Arbeiter, die damals aus Ostpreußen kamen, um sich beim Kanalbau zu verdingen, kommen in dem Film zu Wort und beschreiben, wie der Kanal einst das Leben ihrer Urgroßväter und heute ihr eigenes Leben bestimmt. Bismarck hatte seine „Canalidee“ durchgesetzt.

Der Einladung des Kaisers zur Eröffnungsfeier blieb er fern. Doch deren Verlauf ließ er sich auf seinem Alterssitz Friedrichsruh im Sachsenwald genau schildern. Mit seiner ganz persönlichen Bilanz dieses

Bauwerks, das Moltke und Roon mit allen Mitteln verhindern wollten, endet der Film: „Politik ist nicht nur die Kunst des Möglichen. Sie braucht auch etwas List. Manchmal.“

Schweigen gegen Rassismus

Pocher erinnert in Show an Tod Floyds

Von Sebastian Heintz

Köln. Acht Minuten und 46 Sekunden hat der Afroamerikaner George Floyd in den USA um sein Leben gekämpft. So lange drückte ein Polizist sein Knie brutal in Floyds Nacken. Seitdem haben Protestierende diese Zahl immer wieder zitiert, um in einer Zeit teilweise auch gewalttätiger Demonstrationen auf stille Art an den Tod George Floyds zu erinnern.

Der Comedian Oliver Pocher und seine Frau Amira haben das am Donnerstagabend zum Anlass genommen, in ihrer gemeinsamen Late-show „Pocher – gefährlich ehrlich!“ ebenfalls demonstrativ zu schweigen: Für genau acht Minuten und 46 Sekunden standen die beiden in schwarzen T-Shirts mit der Aufschrift „Nicht egal!“ im abgedunkelten TV-Studio.

Zu ihrer Aktion meinten die beiden nach Angaben des Senders RTL: „Rassismus tötet, und Rassismus ist nicht nur ein amerikanisches Problem.“ Und weiter: „Hier auf dieser Welt ist kein Platz für Rassismus.“ Pocher, sonst eher bekannt dafür, mit seinen Sprüchen gegen andere auszuweichen, übte sich in Solidarität.

Auch die Fernsehzeitschauer wurden Teil der Aktion, wenn sie dies denn wollten. Sie konnten ihren Namen per Instagram-Nachricht an den Moderator senden. Mehr als 400 Namen wurden nach Senderangaben am unteren Bildschirmrand in die Liveshow eingeblendet.

Beim Publikum stießen die acht Minuten und 46 Sekunden Schweigen weitgehend auf Anerkennung: „Ganz großartige Aktion gegen Rassismus“, schrieb beispielsweise ein Nutzer bei Twitter. Viele stimmten dieser Meinung in den sozialen Medien zu.

Sie tun das schon seit 1991 in nunmehr 84 Fällen. Sie heben die

München. Mit den finanziell gehobenen Ständen geht der „Tatort“ ins Gericht. Fast könnte man meinen, es seien Verbrecher, sich von Sushi zu ernähren und eine Haushaltshilfe einzustellen. In der Münchner Folge „Lass den Mond am Himmel stehen“ wird den Figuren nicht einmal Tageslicht gegönnt – die Eltern stapfen durch große, dunkle Wohnungen. Und ihre Kinder stapfen durch die Videospiele. Wenn die Eltern was erleben wollen, richtig mit Schweiß auf der Stirn, treffen sie Menschen, die sie nicht treffen sollten, auf einem anonymen Sexparkplatz.

Wie hat sich bloß der schöne Titel „Lass den Mond am Himmel stehen“ in dieses kühle Sittenstück verirrt? Wahrscheinlich haben sie ihn sich geliehen vom Oktoberfest, wo man ihn dieses Jahr nicht braucht, denn es fällt aus. Die Poesie, den Himmel und den Mond lehnt dieser Film im Kern jedoch auf Schärfe ab. Emil (Ben Lehmann) ist tot. Er war ein Kind, das gerne lachte. In den Münchner Kreisen, die dieser „Tatort“ ausstellt, ist das nichts Positives. Man fischt Emil aus der Isar, zuletzt war er bei Basti (Tim Offerhaus), seinem Kumpel, beide 13 Jahre alt.

Dann verlor sich jede Spur, sagen Basti und seine Eltern, die in einem teuren Bunker wohnen, der so schalldicht hochgezogen wurde, dass der Vater teure Boxen bauen muss, um überhaupt etwas zu hören von dem Leben vor der Tür – wenn auch nur aus zweiter Hand auf seinen Klassikplatten.

Dieses München muss man hassen, so ist es gewollt, die Tochter sind im Tennisclub am Gardasee, die Väter schielen jungen Frauen auf die Busse, die Mütter schenken sich Gin Tonic nach. Was die Tristesse am Laufen hält? Autos mit mehreren hundert Pferdestärken. Und mittendrin in diesen stummen, eingefrorenen Bildern, die sich immer wieder an tropfenden Wasserhähnen oder leeren Kinderstuhlen festhalten, gehen die Kommissare Leitmayr (Udo Wachtveitl) und Batie (Miroslav Nemeč) ihrer Arbeit nach.

Sie tun das schon seit 1991 in nunmehr 84 Fällen. Sie heben die

Kältekammern der Mittelschicht

Ein „Tatort“ wie ein Tierfilm, ohne Entwicklung und Moral, nicht mal hell wird es in diesem eingefrorenen München

Von Lars Grote

München. Mit den finanziell gehobenen Ständen geht der „Tatort“ ins Gericht. Fast könnte man meinen, es seien Verbrecher, sich von Sushi zu ernähren und eine Haushaltshilfe einzustellen. In der Münchner Folge „Lass den Mond am Himmel stehen“ wird den Figuren nicht einmal Tageslicht gegönnt – die Eltern stapfen durch große, dunkle Wohnungen. Und ihre Kinder stapfen durch die Videospiele. Wenn die Eltern was erleben wollen, richtig mit Schweiß auf der Stirn, treffen sie Menschen, die sie nicht treffen sollten, auf einem anonymen Sexparkplatz.

Wie hat sich bloß der schöne Titel „Lass den Mond am Himmel stehen“ in dieses kühle Sittenstück verirrt? Wahrscheinlich haben sie ihn sich geliehen vom Oktoberfest, wo man ihn dieses Jahr nicht braucht, denn es fällt aus. Die Poesie, den Himmel und den Mond lehnt dieser Film im Kern jedoch auf Schärfe ab. Emil (Ben Lehmann) ist tot. Er war ein Kind, das gerne lachte. In den Münchner Kreisen, die dieser „Tatort“ ausstellt, ist das nichts Positives. Man fischt Emil aus der Isar, zuletzt war er bei Basti (Tim Offerhaus), seinem Kumpel, beide 13 Jahre alt.

Dann verlor sich jede Spur, sagen Basti und seine Eltern, die in einem teuren Bunker wohnen, der so schalldicht hochgezogen wurde, dass der Vater teure Boxen bauen muss, um überhaupt etwas zu hören von dem Leben vor der Tür – wenn auch nur aus zweiter Hand auf seinen Klassikplatten.

Dieses München muss man hassen, so ist es gewollt, die Tochter sind im Tennisclub am Gardasee, die Väter schielen jungen Frauen auf die Busse, die Mütter schenken sich Gin Tonic nach. Was die Tristesse am Laufen hält? Autos mit mehreren hundert Pferdestärken. Und mittendrin in diesen stummen, eingefrorenen Bildern, die sich immer wieder an tropfenden Wasserhähnen oder leeren Kinderstuhlen festhalten, gehen die Kommissare Leitmayr (Udo Wachtveitl) und Batie (Miroslav Nemeč) ihrer Arbeit nach.

Sie tun das schon seit 1991 in nunmehr 84 Fällen. Sie heben die

Soll man die geleckten, fast gelähmten Bilder tatsächlich für Kunst halten, für einen Kommentar zur seelischen Ebbe, oder ist das eine reine Fingerübung, die sich wichtig machen will mit Pathos? Frauen, die auf hohen Absätzen durch ihre Wohnung laufen, wie Bastis Mutter (Victoria Mayer), gelten generell im „Tatort“ als labil. Wenn die Mutter dabei Scherben auflegt, weiß man



Zuständig für Haltungsnoten: Die Kriminalhauptkommissare Franz Leitmayr (Udo Wachtveitl, links) und Ivo Batie (Miroslav Nemeč) am Fundort von Emils Fahrrad. FOTO: HENDRIK HEIDEN/BR

Brauen, zucken mit dem Mund: Das reicht als Austausch. Wenn es Arbeit gibt, reichen sie die an den Assistenten weiter. Sie selber sind eher für Moral zuständig, sie verteilen Haltungsnoten.

„Lass den Mond am Himmel stehen“ | ARD Mit Udo Wachtveitl und Miroslav Nemeč Sonntag, 20.15 Uhr

Soll man die geleckten, fast gelähmten Bilder tatsächlich für Kunst halten, für einen Kommentar zur seelischen Ebbe, oder ist das eine reine Fingerübung, die sich wichtig machen will mit Pathos? Frauen, die auf hohen Absätzen durch ihre Wohnung laufen, wie Bastis Mutter (Victoria Mayer), gelten generell im „Tatort“ als labil. Wenn die Mutter dabei Scherben auflegt, weiß man

diese Frau hat die mentale Kälte von Lady Macbeth. Der Sexparkplatz, auf dem sich Basti heimlich umschaut, rückt ins Zentrum dieses Stücks (Regie: Christopher Schier, Buch: Stefan Hafner, Thomas Weingartner). Die Bilder hüten sich, einen Zentimeter zu viel Haut zu zeigen. Liebe, zumal die körperliche, ist eine Chiffre fürs Tabu. Oder um ein Wort aus der Corona-Zeit zu nehmen: Liebe ist in diesen Kreisen nicht systemrelevant.

Gleich zu Anfang liegen Emils Eltern beieinander. Sie kommen von Freunden, es wurde spät. Doch was sie in den Federn treiben, führt am Ende nur ins Chaos. Sie vergewissern sich nicht mehr, ob ihr Sohn in seinem Zimmer liegt – nein, dort liegt er nicht, denn zu diesem Zeitpunkt wurde er bereits ermordet.

Am nächsten Tag verschlafensie, denn nach der Liebe wird man

furchtbar müde. Fazit: Es führt zu nichts, einander in den Arm zu nehmen – im schlimmsten Falle führt es zu einem weiteren Kind. Dabei hat Emils Ziehvater bereits eine Geliebte, die bis vor Kurzem minderjährig war. Bloß nicht noch mehr Kinder!

Der Film legt die Figuren unter ein Mikroskop, ohne Anteilnahme. Er hält uns eine Vorlesung über die Kältekammern in der auskömmlichen Mittelschicht. Eigentlich fällt so ein „Tatort“ in die Gattung Tierfilm. Er zeigt keine Entwicklung, er hält nur drauf auf Triebe und den Drang, zu überleben. Der Tod ist kein Totalschaden, sondern eine Sache für den Anwalt. Das Stück fühlt sich in diesem Unglück, es möchte kühl sezieren, es verbeißt sich in den Tunnelblick. Und dreht die Heizung einfach runter. Doch ohne Zimmertemperatur bleibt alles nur ein böser Traum. Zu lernen gibt es nichts in diesem „Tatort“. Nur zu fürchten.

IN KÜRZE

Sarnau fordert gleiche Gehälter

Berlin. Die „Polizei 110“-Darstellerin Anke Kim Sarnau (48, Bild) setzt sich für die Angleichung der Gehälter und Honorare von Schauspielerinnen und Schauspielern ein. Würde sie nicht die gleiche Bezahlung erhalten wie ihr Kollege und Film-partner Charly Hübner, wäre sie aus der ARD-„Polizei 110“-Produktion aus Rostock ausgestiegen, sagt die Schauspielerin den Zeitungen der Funke Mediengruppe. „Allein schon aus Solidarität zu den Frauen in meiner Branche, die nicht gleich bezahlt und beschäftigt sind wie die männlichen Kollegen“, unterstrich Sarnau.

Berlin. Ex-„Tatort“-Star Charles Brauer (Bild) hat auch im hohen Alter Spaß an seinem Beruf. Ihn freue es, „dass man immer weitermachen kann, wenn die Birne noch funktioniert, man Spaß daran hat und auch noch gefragt wird“, sagte der 84-Jährige der „Neuen Osnabrücker Zeitung“. Am Donnerstag ist Brauer als Otto von Bismarck in dem Dokudrama „Unsere Geschichte – 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ im NDR zu sehen. Darin hat der Schauspieler in nahezu jeder Einstellung eine Zigarre im Mund. Angesichts der langen Drehtage fiel ihm das nicht leicht – obwohl er ein leidenschaftlicher Raucher ist.

Charles Brauer ist noch gefragt

Berlin. Ex-„Tatort“-Star Charles Brauer (Bild) hat auch im hohen Alter Spaß an seinem Beruf. Ihn freue es, „dass man immer weitermachen kann, wenn die Birne noch funktioniert, man Spaß daran hat und auch noch gefragt wird“, sagte der 84-Jährige der „Neuen Osnabrücker Zeitung“. Am Donnerstag ist Brauer als Otto von Bismarck in dem Dokudrama „Unsere Geschichte – 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ im NDR zu sehen. Darin hat der Schauspieler in nahezu jeder Einstellung eine Zigarre im Mund. Angesichts der langen Drehtage fiel ihm das nicht leicht – obwohl er ein leidenschaftlicher Raucher ist.

Hannes Jaenicke ist Quotenreiter

Berlin. Die Folge „Der Amsterdamer Krimi: Tod im Hafenbecken“ war am Donnerstagabend der Spitzenreiter im Quotenrennen. 5,95 Millionen Zuschauer (Marktanteil 19,3 Prozent) sahen, wie Ermittler Alex Pollack (Hannes Jaenicke) den Mord an einem Journalisten aufklärt. Auf dem zweiten und dritten Platz landete ebenfalls die ARD mit den Sendungen „Farbe bekennen“, 5,9 Mio. (19,1 Prozent), und die „Tagesschau“, 5,86 Mio. Zuseher.



Neue Presse

Hannoversche Allgemeine

Lüneburger Nachrichten

Göttinger Tageblatt

OSTSEE ZEITUNG Rügener Zeitung

Gildesheimer Allgemeine Zeitung

OSTSEE ZEITUNG

erschienen: 06. Juni 2020

Charles Brauer ist noch gefragt

Berlin. Ex-„Tatort“-Star Charles Brauer hat auch im hohen Alter Spaß an seinem Beruf. Ihn freue es, „dass man immer weitermachen kann, wenn die Birne noch funktioniert, man Lust und Spaß daran hat und auch noch gefragt wird“, sagte der 84-Jährige der „Neuen Osnabrücker Zeitung“. Am kommenden Donnerstag ist Brauer als Otto von Bismarck in dem Dokudrama „Unsere Geschichte - 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ im NDR zu sehen. Darin hat der Schauspieler in nahezu jeder Einstellung eine Zigarre im Mund. Angesichts der langen Drehtage sei ihm das nicht leicht gefallen - obwohl er ein leidenschaftlicher Raucher ist.

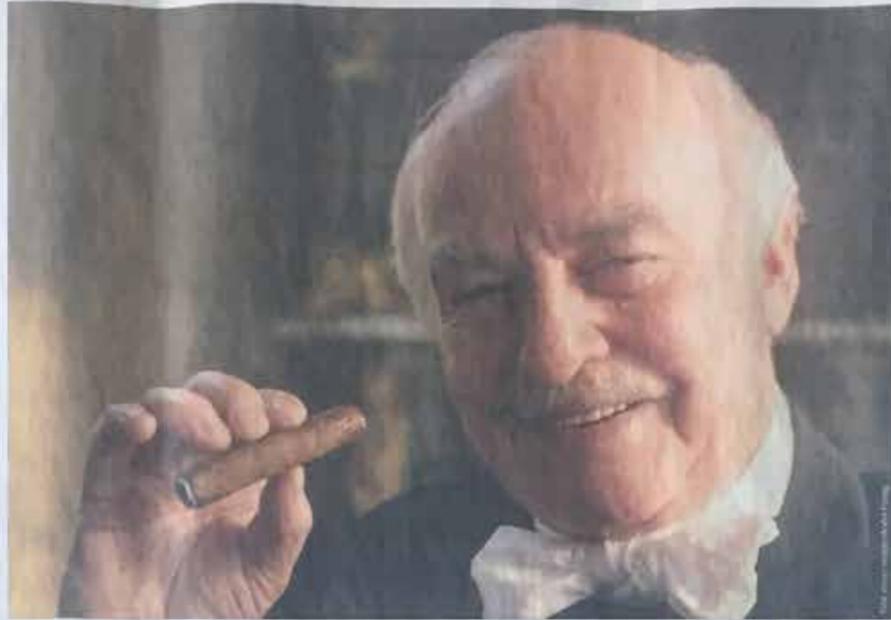
#supportyourlocal GTET gturl.de/supportyourlocal

Weather forecast section including: WETTERLAGE, VORHERSAGE, BIOWETTER, TAGESVERLAUF, WETTER DER LETZTEN TAGE, WASSERTEMPERATUREN, and a table of weather conditions for various European cities.

IM GESPRÄCH

SONNTAG 6. JUNI 2020

Die Manuskripte sind... in diesem Haus in einem 800-Seelen-Dorf bei Basel...



Und jetzt noch Bismarck

Charles Brauer ist seit 74 Jahren Schauspieler und denkt nicht ans Aufhören

Aber Sie sind geblieben... Ja, das war schon eine Entscheidung im Leben...

Und jetzt noch Bismarck... Charles Brauer ist seit 74 Jahren Schauspieler und denkt nicht ans Aufhören... Ich habe hier in diesem Haus gelebt...

Charles Brauer

Am 2. Juli 1946 in Chemnitz geboren... Charles Brauer ist seit 74 Jahren Schauspieler...



Charles Brauer (links) und ein Kollege...

Charles Brauer ist seit 74 Jahren Schauspieler... Er hat hier in diesem Haus gelebt...

Charles Brauer ist seit 74 Jahren Schauspieler... Er hat hier in diesem Haus gelebt...

Charles Brauer ist seit 74 Jahren Schauspieler... Er hat hier in diesem Haus gelebt...

Und jetzt noch Bismarck

Charles Brauer ist seit 74 Jahren Schauspieler und denkt nicht ans Aufhören.

Der Mann ist ein Phänomen: Seit unglaublichen 74 Jahren arbeitet Charles Brauer als Schauspieler. Populär wurde er vor der Jahrtausendwende als singender Hamburger Tatort-Kommissar...

Aber Sie sind dennoch im Dorf geblieben. Ja, das war schon eine Entscheidung fürs Leben. Erst mal bin ich in diesem Haus geblieben, und dann kam meine jetzige Frau in mein Leben...

OSNABRÜCK | Herr Brauer, ich erreiche Sie in Ihrem Haus in einem 800-Seelen-Dorf bei Basel. Ja, hier lebe ich mittlerweile seit 35 Jahren. Hier im Ort bin ich seit 1985 und in diesem Haus seit 23 Jahren.

Eigentlich sind Sie doch eine Berliner Großstadtspflanze.

Das ist richtig, und arbeitsmäßig habe ich mein ganzes Leben auch in Großstädten verbracht. Dass ich hierhergezogen bin, hatte mit einer Frau zu tun: Ich war mit der Schauspielerin Lisi Mangold zusammen...

Wie sieht's in Ihrem Dorf denn so aus – gibt's noch einen Laden oder eine Gastwirtschaft?

Hier gibt's eigentlich gar nichts – keinen Friedhof, keine Kirche, keinen Bahnhof. Es gab einen Bäcker, so etwas wie einen Bäcker mit Tante-Emma-Laden, der hat aber schon vor 25 Jahren dichtgemacht. Und es gab mal eine sehr nette Kneipe, da war später alles Mögliche drin...

ja nur 25 Kilometer bis Basel. Wenn Sie in Berlin-Dahlem eine Wohnung haben und wollen abends ins Kino, brauchen Sie mindestens eine Dreiviertelstunde – länger bin ich hier zum Kino auch nicht unterwegs. Wenn ich einkaufen will, laufe ich eben zum nächsten Dorf. Und ich laufe auch zum Bahnhof, das sind 20 Minuten, dann bin ich zehn Minuten später in Basel. Und wir haben natürlich ein Auto, das Lilot fährt.

Konnten Sie sich denn von Ihren Gagen in Deutschland immer den Schweizer Lebensstandard leisten?

Bei Ihnen ist ja alles erheblich teurer. Ja, das ging immer. Obwohl es in den letzten Jahren durch den schwachen Euro schwieriger geworden ist. Mittlerweile ist der Wechselkurs von Euro und Franken ja fast eins zu eins – das ist natürlich doof für mich, weil ich nur Euros verdiene und auch meine Rente in Euro bekomme. Aber ich habe immer aufgepasst in meinem Leben – es geht alles wunderbar.

Bei unserem Vorgespräch sagten Sie, dass Sie sich wegen Corona in Quarantäne befinden.

Ich gehöre ja in meinem Alter zur Risikotruppe – deshalb haben meine Frau und ich beschlossen, das jetzt auch konsequent zu beachten und zu Hause zu bleiben. Wir haben uns keine Sekunde gelangweilt, sondern ganz viele Dinge getan, die ich immer vor mir hergeschoben hatte.

Zum Beispiel?

Da waren jede Menge Fotos, Briefe und Öffentliches, was sich in meinem Leben angesammelt hatten – das ist jetzt alles in allerfeinster Ordnung. Das macht allein deshalb schon Sinn, weil es irgendwann eine Biografie von mir geben wird. Und darüber ist viel Zeit vergangen. Dazu hatten wir einen wahnsinnig schönen April, wir haben einen Garten und den Wald vor der Nase. Eine Freundin hat für uns einmal die Woche eingekauft, meine Frau kocht gut und gerne, der Weinkeller ist auch noch gut gefüllt – wir haben also eine geradezu luxuriöse Situation.

Sie machen in Ihrem Dorf seit vielen Jahren immer am ersten Sonntag im Januar eine Lesung im Gemeindehaus. Wird es die auch 2021 geben?

Das mache ich auch schon seit 25 Jahren. Und das wird's auch im nächsten Jahr geben. Ich gehe mal davon aus, dass wir keine hoffentlich zweite und dritte Corona-Welle erleben. Und solange ich noch das Buch und in der anderen Hand ein Glas Wein halten kann, wird es auch die Lesung geben (lacht).

Sie sind immerhin in einem Alter, in dem andere schon seit 20 Jahren Rente beziehen.

Das tue ich ja Gott sei Dank auch seit 20 Jahren. Aber es ist ja das Schöne an diesem Beruf, dass man immer weitermachen kann, wenn die Birne noch funktioniert, man Lust und Spaß daran hat und auch noch gefragt wird. Dann kann man auch den ollen Bismarck spielen.

Auf den wollte ich gerade zu sprechen kommen. Dass Sie den noch mal in einem Dokudrama darstellen werden, hätten Sie wahrscheinlich auch nicht gedacht, oder?

Ganz sicher nicht. Ich verrate ja kein Geheimnis, wenn ich Ihnen erzähle, dass es für diese Art von Produktionen so gut wie kein Geld gibt. Und wenn mich nicht der mit mir befreundete Regisseur Torsten Wacker darum gebeten hätte, dann hätte ich auch garantiert nicht mitgemacht. Aber so habe ich mich dann reingehängt – und was Sie jetzt im Film von mir an Text hören, ist auch von mir geschrieben.

Sie haben als Bismarck in jeder Szene eine dicke Zigarre im Mund.

Das war auch mein Vorschlag gewesen. Als Zigarrenraucher hatte ich mir auch selbst welche mitgebracht, weil ich dachte: Die arme Firma, wer weiß, was für Zigarren die da anschleppen? Natürlich hatte ich nicht daran gedacht, dass ich vier Stunden lang ununterbrochen dran bin. Am Ende war ich heilfroh, dass die Produktionsfirma Brasil-Zigarren besorgt hatte, die viel leichter sind als meine Cubana. Mit denen bin ich gut über die Zeit gekommen – hätte ich meine eigenen geraucht, wäre mir wohl ziemlich schwindelig geworden.

Springen wir mal 74 Jahre zurück – so lange ist es her, dass Sie Ihre erste Filmrolle gespielt haben: 1946 in „Irgendwo in Berlin“. Sie sind damals in der Straßenbahnlinie 74 entdeckt worden. Von wem?

Das war Gerhard Lamprecht, ein ziemlich berühmter Regisseur, der mich anquatschte, als ich aus der Straßenbahn stieg. Er hatte schon zum Beispiel 1932 Erich Kästners „Emil und die Detektive“ verfilmt, war bei den Nazis aber nicht geduldet und hatte wenig Arbeit. Deshalb wurde er sofort nach dem Krieg von der ostdeutschen Filmfirma DEFA angefragt. Er hatte ein Drehbuch geschrieben, in dem es um die Berliner Trümmerkinder ging. Das war erst der dritte deutsche Nachkriegsfilm überhaupt, die Premiere war am 18. Dezember 1946.

Wie ist er ausgerechnet auf Sie gekommen?

Er hatte mich vorher schon mal gesehen – ich war ihm aufgefallen, weil ich eine himmelblaue Samtmütze trug. Beim ersten Mal bin ich ihm entwischt, aber dann hat er mich an der Samtmütze in der 74 wiedererkannt und angesprochen. Diese Mütze habe ich übrigens gehasst. Mein Vater hatte sie aus einem Urlaub in Frankreich mitgebracht. Als meine Mutter und ich nach unserer Evakuierung aus dem Erzgebirge wieder zurück waren in Berlin, war es nun mal die einzige Mütze, die ich noch besaß, und es war ein sehr kalter Winter. Gerhard Lamprecht hat mit uns Kindern so etwas wie einen Workshop gemacht, um zu sehen, wie begabt wir sind – und ich habe eine Boxreportage geliefert. Es hatte schon Ende 45 die ersten Boxsport-Veranstaltungen gegeben – dazu hatte mein Vater mich mitgenommen. Das hat Lamprecht offenbar gefallen, dadurch kam ich quasi zu dieser Hauptrolle.

Waren Ihre Eltern nicht entsetzt, dass ein fremder Mann Sie an der Straßenbahn angesprochen hatte?

Überhaupt nicht. Lamprecht war wirklich sehr nett, aber als er mich fragte, ob ich zum Büro der Filmfirma mitgehen würde, habe ich das natürlich nicht gemacht. Ich habe ihm meine Adresse gegeben, und er wollte einen Aufnahmeleiter schicken. Meine Mutter lachte sich halb tot, als

sie die Geschichte hörte. Aber am nächsten Tag stand der Aufnahmeleiter bei uns vor der Tür.

Hat es sich für Sie nicht total unwirklich angefühlt, als Elfjähriger so kurz nach dem Krieg plötzlich eine Hauptrolle in einem Film zu bekommen?

Unwirklich eigentlich nicht, aber es war natürlich spannend und interessant. Ich hab sogar zwar einen Zweijahresvertrag bei der DEFA gekriegt. Das Geld war nicht so wichtig, es war ja nicht so viel wert. Ein Pfund Butter zum Beispiel kostete damals auf dem schwarzen Markt 800 Mark, meine Gage für den Film waren 1500 Mark.

Also zwei Pfund Butter.

(lacht) Wenn Sie so wollen. Mein Vater ist dann irgendwann mal hingegangen und hat gesagt: Wir versuchen, dem Jungen jeden Morgen ein Stück Wurst auf die Stulle zu tun. Daraufhin haben sie noch mal 500 Mark draufgelegt, das war natürlich lächerlich. Aber ich war elf und kriegte als Kind die beste Lebensmittelkarte, die Schwerarbeiter und Künstler bekamen. Meine Eltern hatten die mieseste Karte, also konnte ich die Familie ein bisschen mitversorgen. Und es ging ja dann auch gleich weiter – ich habe bis zu meinem 15. Lebensjahr sehr viel Theater gespielt und dann so langsam überlegt, ob daraus vielleicht ein Beruf werden könnte.

Und haben sich dafür entschieden.

Mit 17 habe ich den Film „Kampf der Tertia“ gedreht, da habe ich lauter Schauspielschüler kennengelernt. Ich wusste bis dahin ja gar nicht, was eine Schauspielschule ist. Aber dann gab's ein Vorsprechen bei Hilde Körber in Berlin, die mich auch probeweise aufgenommen hat. Ich bin mitten im Schuljahr aus der zehnten Klasse raus – das Einjährige, wie die Mittlere Reife damals hieß, haben sie mir quasi nachgeschmissen. Zum Glück hatten wir einen tollen Schuldirektor, der viel Verständnis für mich aufbrachte.

Eigentlich heißen Sie ja Charles Knetschke und haben sich dann irgendwann den Mädchennamen Ihrer Mutter als Künstlernamen zugelegt. Nicht nur zugelegt, sondern bei der Hamburger Innenbehörde auch richtig dafür bezahlt. In meinem Pass steht seitdem nur dieser Name.

Warum haben Sie Ihren Namen geändert?

Das hat wieder mit dem „Kampf der Tertia“ zu tun. Regie führte damals Erik Ode, der ja später sehr bekannt wurde als „Der Kommissar“. Der nahm mich mal irgendwann beiseite und sagte: Charly, was willst Du denn mit dem Namen in dem Beruf werden? Du kannst Dich vielleicht Karl Knetschke nennen und dann ne Komikerkarriere machen. Überleg Dir das mal. Ich habe dann mit meinen Eltern darüber gesprochen, die hatten keine Einwände und ich habe mir erst mal den Künstlernamen Brauer gegeben. Mit 18 bin ich dann nach Hamburg gegangen - und 20 Jahre geblieben. Weil es mit den zwei Namen beim Finanzamt und anderen Behörden kompliziert war, habe ich schließlich die Namensänderung beantragt. Das kostete mich damals 180 Mark, ein Drittel meiner Monatsgage am Hamburger Schauspielhaus.

Nächstes Jahr sind Sie unfassbare 75 Jahre im Beruf – und Ihre vermutlich populärste Rolle war die des singenden Hamburger Tatort-Kommissars Peter „Brocki“ Brockmüller an der Seite von Manfred Krug. War es auch Ihre wichtigste Rolle?

Natürlich war es eine sehr wichtige Rolle, aber die wichtigste? Es ist nun mal so, dass die Popularität, die man durch solche Rollen bekommt, Konsequenzen auch für ganz andere Bereiche des Berufs hat. Keine Sau hätte mich gefragt, ob ich John Grishams Romane als Hörbücher einlese, wenn ich nicht Tatort-Kommissar gewesen wäre. Grisham galt ja als Thrillerautor, und die Hörbücher verkaufen sich bis heute sehr gut, sonst würde ich es ja auch nicht mehr machen. Sie können der tollste Schauspieler in München oder in Hamburg sein – wenn man Ihre Nase nicht aus dem Fernsehen kennt, machen Sie zum Beispiel keine Theatertournee, weil Sie zum Beispiel in Bottrop niemand kennt.

Mit Manfred Krug zusammen haben die in der mittlerweile 50-jährigen Tatort-Geschichte ja das Alleinstellungsmerkmal, zwei singende Kommissare gewesen zu sein. Wer ist eigentlich auf diese Idee gekommen?

(lacht) Manfred und ich haben uns sehr schnell angefreundet, sonst wäre das auch nicht über 16 Jahre gegangen. Ich wusste von ihm, dass 50 Prozent seiner Arbeit in der DDR mit Musik zu tun hatte. Und dann kriegte er mit, dass ich genauso ein Jazzfreak war wie er. Ich hatte den großen Vorteil, im Westen gelebt zu haben und alle schönen Jazzplatten kaufen zu können – er nicht! Bei der vielen Warterei im Wohnwagen oder sonstwo haben wir immer viel rumgeträllert. Irgendwann sagte unsere damalige Fernsehspielchefin: „Warum nutzen wir das eigentlich nicht?“ Es wurde dann eingebaut in einen Tatort, der auf Neuwerk spielte, dieser Insel, von der wir nicht wegkamen. Wir waren ein bisschen angeschickert, Stoever setzte sich ans Klavier, spielte „Somewhere over the Rainbow“ und war ganz überrascht, dass Brocki nicht nur den Text wusste, sondern auch die Töne traf. Die Leute haben es geliebt und später sogar darauf gewartet, auch wenn es immer nur eine Minute war, quasi eine Petitesse.

Sie haben ja auch eine CD zusammen rausgebracht.

Irgendwann, wir waren schon bei den letzten Tatort-Drehs, haben wir dann bei Klaus Doldinger in München unsere CD aufgenommen. Am letzten Tag nahm mich Manfred in Doldingers Garten beiseite und meinte, dass wir uns sehr freuen könnten, wenn wir 25000 Stück verkaufen. Als dann die CD herauskam, schickte er mir ein Fax, in dem er schrieb: „Du, wir müssen uns an ein neues Wort gewöhnen – Charts.“ Und da waren wir plötzlich unter den Top Ten, vor den Toten Hosen und anderen Superjungs.

Charles Brauer

wird am 3. Juli 1935 als Charles Knetschke in Berlin geboren. Sein Vater ist Musiker, spielt Schlagzeug und arbeitet in den unterschiedlichsten Berufen, seine Mutter ist Hausfrau. Nur kurze Zeit lebt der Junge mit seinem 14 Jahre jüngeren Bruder unter einem Dach. Als Elfjähriger wird er 1946 quasi auf der Straße vom Regisseur Gerhard Lamprecht entdeckt, für eine Hauptrolle im dritten deutschen Nachkriegsfilm „Irgendwo in Berlin“ engagiert und arbeitet fortan als Schauspieler in Film und Theater. Die Schule beendet er mit der mittleren Reife, eine Ausbildung an der Schauspielschule bricht er als 18-Jähriger wegen eines Engagements in Hamburg ab. Dort legt er auch seinen Familiennamen ab und nimmt den Mädchennamen seiner Mutter an.

1954 nimmt er am Deutschen Schauspielhaus unter Gustav Gründgens ein festes Engagement an und bleibt dem Hamburger Theater 20 Jahre lang treu. Von 1954 bis 1960 schreibt Brauer als Heinz Schölermann in der ersten deutschen TV-Familienserie „Familie Schölermann“ Fernsehgeschichte.

Sein ganzes Berufsleben lang fährt er zweigleisig, steht auf etlichen Theaterbühnen, dreht aber auch zahlreiche Filme und Serien. Besondere Popularität wird ihm zuteil, als er zusammen mit Manfred Krug von 1986 bis 2001 im Hamburger Tatort als die „Swinging Cops“ Stoever und Brockmüller (Brauer) zu sehen ist (Szenenfoto). Zudem tourt Brauer mit Lesungen, ist als Synchronsprecher tätig und spricht seit etlichen Jahren die Romane des amerikanischen Schriftstellers John Grisham als Hörbücher für den deutschen Markt ein. Im Juni wird er ausnahmsweise in Basel und nicht wie sonst in Köln den jüngsten Grisham-Roman einlesen. Bis heute ist Charles Brauer aktiv – am kommenden Donnerstag (11. Juni) ist er als Otto von Bismarck im Dokudrama „Unsere Geschichte – 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ des NDR Fernsehens zu sehen.

Von 1966 bis 1976 ist er mit der Schauspielkollegin Witta Pohl verheiratet, aus dieser Ehe gehen

Zwillinge hervor. Anschließend ist er mit der Schauspielerin Lisi Mangold liiert und zieht mit ihr 1985 in deren Schweizer Heimatdorf bei Basel – wenig später stirbt Mangold 35-jährig an Krebs. Charles Brauer bleibt in dem kleinen Ort und lebt dort bis heute mit seiner zweiten Ehefrau, der Schweizer Bühnenbildnerin Lilot Hegi. Die beiden sind Eltern eines gemeinsamen Sohnes.



WASSERSTRASSE DER SUPERLATIVE

So entstand der Nord-Ostsee-Kanal

Vor 125 Jahren wurde das kühne Großprojekt eröffnet. Der künstliche Schifffahrtsweg zwischen Kiel und Brunsbüttel ist heute der meistbefahrene der Welt. Der NDR erzählt seine Geschichte

PREMIERE
Das Kriegsschiff „SMS Jagd“
passiert den Kanal bei Rendsburg
und prüft 1895, ob er für den
Verkehr freigegeben werden kann



HOCH HINAUS
Besonders stolz waren die
Baumeister auf die zwei
Hochbrücken in Levensau
und in Grüental in der
Gemeinde Beldorf (Foto)

BAUKUNST
Um 1894 wird in Kiel-Holtenau das
Fundament für eine Schleuse gelegt

Bis zu
9000 Arbeiter
bewegten etwa
80 Millionen
Kubikmeter Erdreich

Von der Elbe bis zur Förde:
Die Passage ist exakt
98,65 Kilometer lang und
verbindet zwei Meere



Wie ein Weltwunder wirkte er damals: Ein Kanal von 100 Kilometern Länge, der zwei Meere verbinden sollte, mitten durchs Land gegraben. Ein visionäres Vorhaben in einer Zeit, in der noch Kutschen über die Straßen holperten. Tausende Arbeiter aus aller Welt strömten im Jahr 1887 nach Schleswig-Holstein, um auf der größten Erdbaustelle Europas mitzuwirken. Knapp acht Jahre später wurde die Wasserstraße 1895 eröffnet, heute ist sie die meistbefahrene künstliche der Welt. Der NDR zeigt diese Woche die spannende Dokumentation „125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ (siehe TV-Tipp).

Die Idee zu dieser Verbindung war über 1000 Jahre alt. Schon die Wikinger hatten von ihr geträumt, im Lauf der Jahrhunderte waren mühselige Routen wie der Eiderkanal entstanden. Aber erst Reichskanzler Otto von Bismarck wagte es, das riskante Großprojekt umzusetzen. Wäre den Ingenieuren bei den Berechnungen ein Fehler unterlaufen, alles hätte böse enden können: Halb Schleswig-Holstein wäre dann im Schlamm versunken. „Im Westen liegt ein Großteil des Wasserspiegels des Kanals über dem umliegenden Land“, so Historiker Prof. Martin Krieger von der Christian-Albrechts-Universität in Kiel. „Man musste also den Kanal über Dämme absichern – und das in einem moorigen, torfigen Gebiet. Wären die Deiche abgerutscht, wäre das Land geflutet worden.“ Dem Mammutprojekt hat Krieger nun gemeinsam mit dem Dokumentarfilmer Dietrich Duppel ein Buch gewidmet: „Nord-Ostsee-Kanal: Biografie einer Wasserstraße“ (Wachholtz, 200 Seiten, 28 Euro, ab 11. Juni erhältlich).

Schuften per Hand

Kaiser Wilhelm II. hatte große Zweifel an dem Bau, aber Otto von Bismarck überzeugte ihn mit einer List. War doch die Marine ein Liebling des Kaisers. Mit diesem



POMPÖS
Kaiser Wilhelm II. eröffnete den Kanal 1895 in Kiel-Holtenau. Die Feier dauerte zwei ganze Tage

Wissen pries von Bismarck die neue Route für die Kriegsschiffe an, dabei hatte er in erster Linie den wirtschaftlichen Vorteil für den Handel im Blick. „Endlich gab es damit eine Möglichkeit, Waren von Holland oder England per Schiff direkt durch Schleswig-Holstein nach Russland oder Schweden zu transportieren“, so Prof. Krieger. Zum einen ist die Route wesentlich kürzer: So spart ein Schiff etwa auf dem Weg von Dover nach Kiel 368 Seemeilen, umgerechnet 682 Kilometer. Zum anderen umgeht man auf dieser ungefährlicheren Strecke das gefürchtete Skagerrak, in dem früher viele Schiffe verunglückten.

Neun Meter tief und 67 Meter breit sollte der Kanal sein. Dafür mussten 80 Millionen Kubikmeter Erde bewegt werden – das allermeiste davon per Hand. Ganze Maurerkolonnen und Sprengmeister aus Italien rückten an, viele brachten Erfahrungen vom Bau des Gotthard-Tunnels mit, der 1882 fertiggestellt worden war. Die größte Gefahr auf der Baustelle ging von den wenigen Maschinen aus. Es gab Nass- und Trockenbagger. „Für damalige Zeiten hochmodern“, sagt Prof. Krieger. „Auch wenn man sehr sorgfältig geplant hatte, passierte es, dass die riesigen Stahlkonstruktionen auf dem weichen Boden wegrutschten und umkippten.“ So kamen während



MODERN
Die Trockenkräne fahren auf Schienen. Ein Großteil der Arbeit musste aber per Hand verrichtet werden

der Bauzeit 90 Männer ums Leben. Es mag grausam klingen, aber das war für die damalige Zeit noch eine recht geringe Zahl.

Wunderwerk der Baukunst

Von Bismarck legte Wert auf Sicherheit und darauf, dass es den Arbeitern gut ging. Dazu gehörten saubere Unterkünfte, warme Mahlzeiten, das Reinigen der Wäsche. Zudem waren die Männer krank- und sozialversichert – für das 19. Jahrhundert sehr fortschrittlich. „Es gab geregelte Arbeitszeiten von maximal zwölf Stunden am Tag, Nacht- oder Wochenendeinsätze mussten genehmigt werden“, sagt Krieger. „All das diente dazu, die Leute ruhig zu halten, politische Unruhen zu verhindern. Es war ein Geben und Nehmen.“

Als der Kanal am 20. Juni 1895 durch Kaiser Wilhelm II. mit einem prunkvollen Fest eröffnet wurde, war ein Wunderwerk der Ingenieurskunst entstanden: mit zehn Brücken, 14 Fähren, zwei Tunneln und riesigen Schleusen. Trotz allem sollte der Kanal schon bald zu klein sein: Denn die Schiffbautechnik hatte sich rasant entwickelt, auf den Werften entstanden immer größere Schiffskolosse. Bis heute musste der Kanal zweimal aufwendig erweitert werden. Doch das hat sich gelohnt: Bis heute passieren jährlich etwa 30.000 Schiffe die Strecke. Ein Jahrhundertbauwerk mit großer Tradition und großer Zukunft.

MIRJA HALBIG



OTTO VON BISMARCK
(1815–1898)

Der Kanal der Rekorde

Vor der Nord- zur Ostsee: die meistbefahrene Wasserstraße der Welt

- **Am 21. Juni 1895** wird der heutige Nord-Ostsee-Kanal von Kaiser Wilhelm II. eröffnet – als Kaiser-Wilhelm-Kanal
- **156 Millionen Reichsmark** kostet der gigantische Bau – exakt so viel, wie vorher dafür veranschlagt wurde
- **1907 bis 1914** erfolgt die erste große Erweiterung des Kanals. Kosten: über 242 Millionen Reichsmark
- **1965 bis 2002** findet die zweite wichtige große Erweiterung statt: für insgesamt 840 Millionen D-Mark
- **58 Meter breit** war die Wasserstraße direkt nach der Eröffnung, heute sind es bis zu 162 Meter
- **Zehn Brücken und zwei Tunnel** gibt es, dazu 14 Fähren
- **30.000 Schiffe** passieren jedes Jahr die Strecke. Im Vergleich: Im Suezkanal oder im Panamakanal sind es pro Jahr keine 20.000 Schiffe
- **Etwa acht Stunden** dauert die Durchfahrt. Maximale Schiffsgröße: 235 Meter lang und 32,5 Meter breit

„Dieses Bauwerk hat eine enorme Dimension“

In der aufwendigen NDR-Doku über den Nord-Ostsee-Kanal spielt TV-Star **Charles Brauer** Kanzler Otto von Bismarck

Das blaue Band durchs grüne Land: Der Nord-Ostsee-Kanal fasziniert bis heute. Dem NDR ist es mit der Dokumentation „125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ (siehe TV-Tipp) gelungen, die Geschichte spannend nachzuzeichnen. Moderator Hubertus Meyer-Burckhardt erzählt die Ereignisse

vom 19. Jahrhundert bis heute. Durch die eindrucksvollen Spielszenen wird vieles lebendig. Bereits 1864 plante der preußische Kanzler Otto von Bismarck (gespielt von Charles Brauer) den Bau. „Ich muss zugeben, dass mir nicht bewusst war, welch enorme Dimension dieses Bauwerk hat“, gesteht Brauer. „Allein die Eisen-

bahnbrücke von Rendsburg war komplizierter zu konstruieren als der Eiffelturm.“ Otto von Bismarck wollte den Kanal bauen lassen, um den Handel zu fördern. „Er war der Einzige, der erkannt hat, wie wichtig das war“, sagt Charles Brauer. Überzeugen konnte er den Kaiser aber nur, indem er den Kanal als neue Route für dessen Kriegsmarine anpries. Interessant dabei: In beiden Weltkriegen spielte der Nord-Ostsee-Kanal keine bedeutende Rolle. Wäre ein Schiff versenkt worden, wäre er für lange Zeit blockiert gewesen.

MIRJA HALBIG



Großbaustelle: Das Projekt birgt Risiken, 6000 Arbeitsunfälle ereignen sich hier



Fachmänner: Otto Baensch (Nicolas König, r.) und Carl Loewe (Thomas Henniger von Wallersbrunn) über den Bauplänen

DO 11.6. TV-TIPP

20.15 NDR 125 JAHRE NORD-OSTSEE-KANAL DOKU „Verbindet die Meere, teil das Land“



So gut wie heute geht's mir immer.

DHU Schüßler-Salz Nr. 3
Das Mineralsalz des Immunsystems

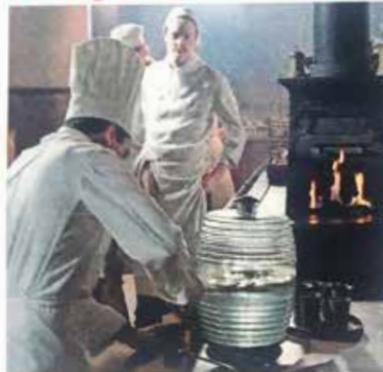
Schüßler-Salze enthalten für den Körper wichtige Mineralsalze. Nach Dr. Schüßler geben sie den Zellen Impulse und arbeiten wie ein Türöffner, um essenzielle Mineralstoffe wieder besser aufnehmen und verarbeiten zu können. Mehr Informationen in Ihrer Apotheke oder unter schuessler.dhu.de. Das Original. Seit 1873.

DHU Schüßler Salze 1–12 sind homöopathische Arzneimittel. Die Anwendung erfolgt ausschließlich aufgrund der langjährigen Verwendung in dieser Therapie. DHU Schüßler-Salz Nr. 3[®] Ferrum phosphoricum Biochemisches Funktionsmittel D3 [D6, D12]. Anwendungsgebiete: Registriertes homöopathisches Arzneimittel, daher ohne Angabe einer therapeutischen Indikation. Enthält Lactose und Weizenstärke. Packungsbeilage beachten! Zu Risiken und Nebenwirkungen lesen Sie die Packungsbeilage und fragen Sie Ihren Arzt oder Apotheker. Deutsche Homöopathie-Union DHU-Arzneimittel GmbH & Co. KG, Karlsruhe s_0320_a_EV



Die Tipps der Woche vom 6. bis 12.6.2020

Samstag 6.6.



König der Haute-Cuisine – Auguste Escoffier

DOK.-FILM Der Kultursender bittet zu Tisch: Arte startet den Schwerpunkt „Gaumenfreuden – Die Lust am guten Geschmack“. Zum Auftakt lernen wir, wie die französische Küche zum Maß der Dinge wurde. Vor allem Auguste Escoffier (1846-1935) gelang es, ein Handwerk in den Rang der schönen Künste zu erheben. Archivaufnahmen und Spielszenen (Foto) entführen in die besten Küchen dieser Zeit. **20.15 Arte**

Montag 8.6.



Im Schatten das Licht

TV-DRAMA Die Anwältin Natasha (Anna Schudt) muss sich zwischen ihrem Ex Mac (Kai Schumann, h.) und ihrem Freund Conrad (Henning Baum) entscheiden. Und das, während sie sich um eine junge Pferdenärrin kümmert, die nach dem Schlaganfall ihres Opas allein dasteht. – Prima besetzte Verfilmung des Romans von Jojo Moyes **20.15 Sat.1**

Donnerstag 11.6.



125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal

DOK.-FILM Hubertus Meyer-Burckhardt erzählt mit vielen nachgestellten Szenen, warum, wie und von wem die Wasserstraße zwischen Kiel und Brunsbüttel gebaut wurde. Der Kanal durchschneidet eine Kulturlandschaft, ist gleichzeitig identitätsstiftend und für viele ein Stück Heimat. **20.15 NDR**

Dienstag 9.6.



Die Superburg des Richard Löwenherz

DOKU Auf einem Felsen über der Seine steht die Ruine von Château Gaillard. Die Geschichte der Burg, die Richard Löwenherz (Spielszene) erbauen ließ, wird hier mitreißend erzählt. Sie endet 1204 mit einer dramatischen Belagerung. **20.15 ZDF Info**

Sonntag 7.6.



Tatort

TV-KRIMI Der junge Außenseiter Emil wurde ermordet. Hat er auf einem Parkplatz, der als Sextreff bekannt ist, etwas Fatales beobachtet? Leitmayr und Batic nehmen Emils Schwarm Hannah (Lea Zoe Voss) und seinen Vater (Lenn Kudrjawizki) ins Visier. – Ernüchternder Fall in Graftönen mit poetischem Titel: „Lass den Mond am Himmel stehen“ **20.15 ARD**

Mittwoch 10.6.



Atlanta Medical

ARZTSERIE Start der dritten Staffel des Fox-Serienhits, die virusbedingt auf 20 statt 23 Folgen verkürzt werden musste. Nach der Übernahme der Klinik müssen sich die Ärzte an neue Regeln gewöhnen. Dieser Prozess wird auf dramatische Weise unterbrochen: Conrad (Matt Czuchy) gerät bei einer Explosion in Lebensgefahr. **21.15 Pro 7**

Freitag 12.6.



Das Leben meiner Tochter

DRAMA Ein Jahr lang wartet die kleine Jana (Maggie V. Salomon) vergeblich auf ein Spenderherz, nur eine unhandliche Maschine hält sie am Leben. Ihr Vater (Christoph Bach) informiert sich über illegale Optionen, ihre Mutter will davon nichts wissen. – Steffen Weinert verfilmte seinen eigenen Roman mit einem starken Ensemble. **20.15 Arte**

Mittwoch, 10. Juni 2020 BRUNSBÜTTELER ZEITUNG Seite 18

Eng mit dem Kanal verbunden

Oliver Kumbartzkys Ururgroßvater arbeitete auf der Jahrhundertbaustelle

Von Michaela Roth

Brunsbüttel – Vor 125 Jahren ist der Nord-Ostsee-Kanal eingeweiht worden. Der Kanal verbindet heute die Ostsee mit der Nordsee.

Am 21. Juni 1895 eröffnete Wilhelm die Kaiserliche Wasserstraße zwischen Kiel und Brunsbüttel – nach 17 Jahren Bauzeit. Ein Jubiläum, das die Brunsbütteler Oliver Kumbartzky veranlasst hat, auf persönliche Spuren zu gehen. Die Geschichte seiner Familie ist eng mit dem Kanal verbunden. Die mit sechs Filmen des NDR, die am Donnerstag ausgestrahlt wird.

Zahlreiche Arbeiter aus aller Welt arbeiteten an der 18-jährigen Baustelle zum Kanalbau und lebten dort in Schilowägenhöfen. Zeitweise waren 9000 Arbeiter auf der Jahrhundertbaustelle – zum Beispiel Mein Ururgroßvater Wilhelm Kumbartzky war einer von ihnen. Er war von 1876 bis 1895 in Brunsbüttel, weil er bei dem Bau des Kanals arbeitete. Er war ein Arbeiter, der bei dem Bau des Kanals arbeitete. Er war ein Arbeiter, der bei dem Bau des Kanals arbeitete.

Antrag zum AKW-Rückbau

Brunsbüttel (nri) Die Atomkraftwerke Brunsbüttel sind am Montag bei der Atomabsichtsbekanntmachung im schleswig-holsteinischen Energiegesetz als nicht mehr notwendig eingestuft worden. In dem Beschluss heißt es, dass die Abschaltung der Anlage in der nächsten Phase der Stilllegung des AKW Brunsbüttel erfolgt. Die Stilllegung der Anlage ist in der nächsten Phase der Stilllegung des AKW Brunsbüttel erfolgt.

Auto prallt gegen Baum

Fahrer ohne Führerschein unterwegs

Vielfältige Grafiken

Stadtgalerie zeigt ab morgen hauseigene Sammlungen

Auto prallt gegen Baum

Brunsbüttel (nri) Die Polizei hat einen Mann und zwei Frauen wegen eines Verkehrsunfalls in Brunsbüttel ermittelt. Die Polizei hat einen Mann und zwei Frauen wegen eines Verkehrsunfalls in Brunsbüttel ermittelt.

Vielfältige Grafiken

Stadtgalerie zeigt ab morgen hauseigene Sammlungen

Die Stadtgalerie zeigt ab morgen hauseigene Sammlungen. Die Stadtgalerie zeigt ab morgen hauseigene Sammlungen.



Eng mit dem Kanal verbunden

Oliver Kumbartzkys Ururgroßvater arbeitete auf der Jahrhundertbaustelle

Brunsbüttel — Vor 125 Jahren ist der Nord-Ostsee-Meldebüchern stand der Name meines Ururgroßvaters.“ In diesen Verzeichnissen im Brunsbütteler Stadtarchiv finden sich Hunderte von Eintragungen über Zuwanderer. Ihre Herkunft, Beruf, Alter, Ankunftstag und Familienstand sind dort vermerkt. Wilhelm Kumbartzky stammte aus einem kleinen Dorf in der Nähe der Stadt Memel, dem heutigen Klaipeda. „Er war Bauer und Hufschmied und hatte sich 1887 auf den Weg nach Brunsbüttelkoog gemacht, um dort als Erdarbeiter Geld zu verdienen“, sagt Oliver Kumbartzky. „Hier an der Elbmündung wurde der kräftige und zupackende Wilhelm vom Bauunternehmer Carl Hubert Vering gern angenommen. Gerade Vering war bei seinen problematischen Bauabschnitten ganz im Westen auf gute Leute angewiesen. Nach der ärztlichen Untersuchung wurde Kumbartzky in einer Arbeiterbaracke untergebracht“, ist in dem Buch „Nord-Ostsee-Kanal — Biografie einer Wasserstraße“ von Dietrich Duppel und Martin Krieger nachzulesen, das zum Film erscheint. Wilhelm Kumbartzky sei ein typischer Saisonarbeiter gewesen. „In den Sommermonaten arbeitete er am Kanal, winters zog es ihn zurück ins Memelgebiet, auch um Geld nach Hause zu bringen, denn in Memel gab es nicht viel Arbeit, und die Bauern waren arm“, heißt es weiter in dem Buch. „Mein Ururgroßvater sah den Kanal entstehen und wachsen und entschloss sich, seine Familie hierher zu holen, nach Brunsbüttelkoog“, sagt Oliver Kumbartzky. Wilhelm Kumbartzkys Sohn Carl-Leopold wurde bereits in Brunsbüttelkoog konfirmiert. „Wilhelm Kumbartzky stand am 20. Juni 1895 bei der großen Eröffnungsfeier mit seiner Familie am Kanal, und sie winkten dem Kaiser zu. Wilhelm Kumbartzky war stolz, dabei gewesen zu sein bei diesem Jahrhundertbau. Irgendwie war es auch sein Kanal“, schreiben die Autoren. Das Doku-Drama des NDR beleuchtet die Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Auch die dunklen Kapitel, wie etwa die zahlreichen schweren Arbeitsunfälle,

werden nicht verschwiegen. Hubertus Meyer Burckhardt moderiert den Film. Spielszenen, Aufnahmen des Kanals, Interviews und Bilder von Glasplatten-Fotografien des Wasser und Schifffahrtsamtes Kiel wechseln sich ab. Auch die Person Wilhelm Kumbartzky spielt eine Rolle in den Szenen. „Obwohl es natürlich nur ein Schauspieler ist, der meinen Ururgroßvater mimt, habe ich Gänsehaut bekommen, als ich mir den Film das erste Mal angeschaut habe“, sagt Oliver Kumbartzky. Der Film „125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal: Verbindet die Meere, teilt das Land“ ist ab sofort in der ARD-Mediathek zu sehen, das NDR-Fernsehen zeigt ihn am Donnerstag, 11. Juni ab 20.15 Uhr.



Ein Filmteam aus dem NDR-Doku-Drama „125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ Wilhelm Kumbartzky (Mitte) führt auf der Baustelle.



Oliver Kumbartzky



Im NDR-Film „Unsere Geschichte – 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ sind auch historische Bilder zu sehen, wie dieses Bild eines Schiffs auf dem Kanal.

Daten zu den Vorfahren

- Wilhelm Kumbartzky, geboren 1860 in Kreis Memel, gestorben 1935 in Brunsbüttel.
- Carl Leopold Kumbartzky, geboren 1896 in Kreis Memel, gestorben 1943 in Marnum.
- Max Kumbartzky, geboren 1919 in Brunsbüttel, gestorben 1972 in Brunsbüttel.
- Werner Kumbartzky, geboren 1941 in Bergen/Norwegen.



Die Polizei hat ermittelt, dass der Fahrer ohne Führerschein war.



Grafiken zeichnen sich durch unterschiedliche Techniken aus. Einige von ihnen stammen in der Stadtgalerie vorgestellt.

OSTERBURG DROHT KNAST!

Was HARKUS ARNDT City im Untertage-Betrieb um das unterirdische La Fracht...

HAMBURG UND DER NORDEN



Untreue-Verdacht! Jetzt ermittelt die Kripo gegen Ex-Grünen-Fraktionschef

Das heißt: Osterburg gab die über das Geld mit vollem Handlungsaus, das wird sich beim Untertage-Betrieb nachvollziehen lassen.

Das heißt: Osterburg gab die über das Geld mit vollem Handlungsaus, das wird sich beim Untertage-Betrieb nachvollziehen lassen.



Fettes Brot jetzt einsames Brot

Wiederholte Zweifel über die... (Text continues with details about the bakery's situation).

Nord-Ostsee-Kanal ist wichtigste Schifffahrts-Straße der Welt – jetzt feiert er Geburtstag

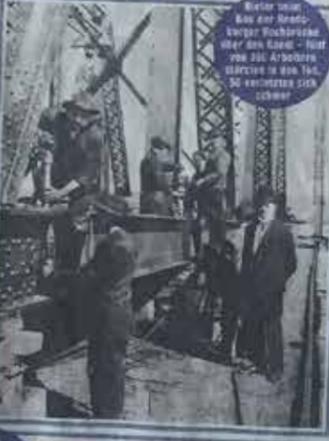


Unser Canal Grande

Von JÖRG KOHNEMANN
Brunsbüttel/Kiel – Er windet sich von Brunsbüttel bis nach Kiel-Holtenau einmal quer durch Schleswig-Holstein und ist die meistbefahrene Wasserstraße der Welt: der Nord-Ostsee-Kanal.

COVID-19 Unterrichtsferien für Schüler?

In Hamburg sind 5128 Personen positiv auf Corona getestet worden... (Text continues with news about school closures).



Unser Canal Grande Er ist die wichtigste Schifffahrts-Straße der Welt

Die Einweihung des Nord-Ostsee-Kanals: Ein Kilometer Umweg um Dänemark. Allerdings werden für große Frachter auch rund 5000 Euro inklusive Lotsenkosten und Kanalsteuer fällig.

Kilometer Umweg um Dänemark. Allerdings werden für große Frachter auch rund 5000 Euro inklusive Lotsenkosten und Kanalsteuer fällig.

Brunsbüttel/Kiel – Er windet sich von Brunsbüttel bis nach Kiel-Holtenau einmal quer durch Schleswig-Holstein und ist die meistbefahrene Wasserstraße der Welt: der Nord-Ostsee-Kanal.

AM 20. JUNI WIRD ER 125 JAHRE ALT!

Anlässlich dieses Jubiläums hat BILD einige Zahlen zusammengestellt, von denen Sie bestimmt viele noch nicht gekannt haben.

Unser „Canal Grande“ ist 98,65 Kilometer lang, 162 Meter breit und elf Meter tief. Jährlich fahren rund 30 000 Schiffe von der Elbe bis in die Kieler Bucht und zurück.

Ab Juni 1887 bis zum 19. Juni 1895 bewegten 8900 Arbeiter aus ganz Europa für einen Stundenlohn von 30 Pfennige mehr als 80 Millionen Kubikmeter Erde. Das ist 133 Mal so viel Aushub wie bei der vierten Elbtunnelröhre.

Zur dreitägigen Kanal-Eröffnungsfeier ließ Kaiser Wilhelm II. (+ 82) in der Binnentalster eine künstliche Insel (6000 qm) für 1600 Gäste auf 760 Pfähle stellen.

Die Kanalfahrt dauert bei 15 km/h schneller Fahrt rund acht Stunden, spart Reedern 460

Die Seite 3



Szenen aus dem Kanalfilm: Emma (Ylfe Marie Björnsson) und Federico (Thiago Braga da Oliveira) beim verbotenen Picknick (Foto links), Zoff auf der Baustelle - Federico, Kumbartzky (Peter Sikorski) und ihr Kollege (Alexandre Cimaoli, Foto Mitte), die Kanalbauer Otto Bismach (Nicola König) und Carl Looze (Thomas v. Willershausen) begutachten die Baupläne (Foto rechts)

Der Film zum Geburtstag

Es sollte ein schönes Fest werden, das Kanaljubiläum. Mit bunten Fahnen, einem Schiffskorso, Volksfesten und Dichterlesungen. Dann wurde alles um ein Jahr verschoben. Alles? Nicht ganz. Mit einem anrührenden Film würdigt das NDR-Fernsehen (heute, 11. Juni, um 20.15 Uhr) das „Blau Band“, das sich durch Schleswig-Holstein schlängelt. „125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal - verbindet die Meere - teilt das Land“ heißt der 90-Minuten-Streifen.

RENSBURG. „Jeder kennt ihn, doch keiner weiß seine spannende Geschichte. Warum wurde der Nord-Ostsee-Kanal überhaupt gebaut? Wie war das vor 125 Jahren möglich? Wer waren die Menschen, die dieses Meisterwerk vollbrachten? Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die unbekanntesten Geschichten hinter der Geschichte Norddeutschlands zu erzählen. Dabei wollen wir unsere Historie nicht nur begreifbar, sondern vor allem auch erlebbar erzählen. Das Dokumentarfilm- und Reportage-Projekt „Blau Band“ ist für die Bereiche Dokumentation & Reportage verantwortlich.“



Der Kanal in Sommerausgang.



Schmalspurbahn beim Kanalbau.



Drehbuchautor Dietrich Duppel



Auftraggeber Marc Brasse



Produzentin Anne Kötterheinrich

...wie vieler Archiv Aufnahmen und Interviews. Hier wird wirklich real gezeigt, was es war oder ist.“

Aber viele Szenen aus dem Kanalfilm werden von Schauspielern dargestellt. Anne Kötterheinrich: „Im Spielbereich ist das ganz anders. Hier haben wir uns im Vorfeld genau überlegt, welche Rollen wir wie besetzen und vor allem, welche Rolle nehmen die Personen ein. Dabei entstand eine besondere Mischung aus Szenen und Dialogen haben alle Darsteller auch Parts, in denen sie sich vorstellen und in denen sie die Kamera schauen wie die realen Protagonisten. Bei diesen Monologen erzählen sie über Hintergründe, beschreiben ihre Gedanken und Einschätzungen.“

ZUM KANALJUBILÄUM Zwei neue Bücher
Die Sehenswürdigkeiten rund um den Kanal, die Geschichte des Bauwerks und die geographischen Angaben sind in einem neuen, reich bebilderten Handbuch „Am Nord-Ostsee-Kanal“ dargestellt. In der Broschüre „125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ sind die historischen Hintergründe dargestellt. 120 Seiten, 12 Euro ISBN 978-3-8042-1522-1

Welche Vorteile hat das?
Anne Kötterheinrich: „Das schafft - so glauben wir - eine besondere Nähe zum Zuschauer und eine dichte Atmosphäre. Zum Beispiel, wenn Bismach uns etwas erzählt oder Emma sagt, es wird glücklicherweise in ihrem Leben. Beide in sozialen Kontexten, in einer dramaturgisch und inhaltlich Einheit zu verweben, das ist die große Aufgabe.“

Eine echte Besonderheit sind die Luftaufnahmen im Film.
Anne Kötterheinrich: „Diese sogenannten „Beautyshots“ rund um den Kanal sind in den

Der kreative Gestalter des Dokudramas ist Drehbuchautor Dietrich Duppel, der in Wien und Marburg Europäische Volkskunde, Politik und Literatur studiert und in München Journalismus gelernt hat. Der Dokumentarfilmer und Autor lebt in Hamburg, hat ein Segelboot in Eckernförde und kennt den Norden. Wie ist er zu diesem Thema gekommen?

„Vor zwei Jahren fuhr ich für ein anderes NDR-Filmprojekt mit Hubertus Meyer-Burckhardt durch den Nord-Ostsee-Kanal. Da war uns sofort klar: Über dieses großartige Bauwerk muss man einen Film machen. Und zum Jubiläum passt das natürlich bestens. Ich habe dann ab Sommer 2019 nahezu jeden Tag am Kanal und in den Foto-Archiven gearbeitet“, erzählt Dietrich Duppel. Duppel und der Produzentin Anne Kötterheinrich sprach Stefan Lipsky.

Welche Fragen haben sich dabei für Sie gestellt?
Dietrich Duppel: „Ich wollte die Geschichte der Menschen erzählen. Der Kanal wurde ja nicht von Kaiser Wilhelm II. geschauelt, sondern von Tausenden von Arbeitern. Wie organisierte man damals so eine Großbaustelle? Woher kamen die Arbeiter, wo wohnten sie, wie wurden sie verpflegt? Sie

müssen sich vorstellen: Zeitweise waren 9000 Arbeiter aus aller Herren Länder am Kanal beschäftigt. Da ging es zu wie beim Turmbau zu Babel und Schwierigkeiten, Unfälle, Streitigkeiten bis hin zum Totschlag haben nicht aus.“

Was haben Sie über diese Arbeiter und ihre Familien herausgefunden?
Dietrich Duppel: „Im Grunde gab es drei Kategorien von Arbeitern und Fachkräften: Die einfachen Erdarbeiter mit der Schaufel in der Hand, Spezialisten wie Sprengmeister aus Italien, Tauer, Wasserbauingenieur, Metallarbeiter. Und die Ingenieure, Technischen Zeichner und Verwaltungsbeamten der Kanalbau-Kommission.“

Woher kamen die Kanalbauer?
Dietrich Duppel: „All diese Menschen mussten aus ganz Europa geholt werden. Die Spezialisten kamen meist nur für eine bestimmte Zeit und gingen dann wieder zurück in

ihre Heimat. Die Mitarbeiter der Kanalbau-Kommission hatten es ganz gut, sie wohnten in den Häusern der Kommission und wurden später übernommen. Die Erdarbeiter wohnten in Baracken und fern von der örtlichen Bevölkerung oftmals gar nicht gesehen. Denn die jungen Männer kamen mit Alkohol. Es waren Saisonarbeiter, aber manche blieben später ihre Familien an den Kanal bleiben.“

Gibt es heute noch Nachfahren, die am Kanal leben?
Dietrich Duppel: „Einige der Kanalarbeiter haben heute noch Nachfahren, die am Kanal leben. In unserem Film erzählen wir die Geschichten der Familien Kumbartzky aus Brandenburg und Jędrzejewski aus Landeshut. Auch die Kinder und Enkelkinder der Kanalarbeiter bleiben den Kanal treu und arbeiten bis heute dort, ob als Kanalbauingenieur, Schiffbauingenieur oder Schlossermeister. Dieser

Kanal hat Biographien, Familien und Generationen geprägt. Der Kanal ist Identität, Arbeitsplatz und Wirtschaftsfaktor. Im besten Sinne Heimat.“

Produzentin Anne Kötterheinrich erzählt: „Ein Dokumentarfilm ist ein Zusammenspiel von zwei Dingen: Dokumentation und Erzählung.“

Tagen um den 31. Oktober 2019 entstanden, in drei Tagen mit bestem Wetter. Der Film zeigt Sonnenauf- und untergänge, Nebelwälder - sowie viele weitere Drohnenaufnahmen, die es in dieser Qualität vorher nicht gab. Das war ein wahres Sinn des Wortes das Glück der Tüchtigen.“

Der kreative Gestalter des Dokudramas ist Drehbuchautor Dietrich Duppel, der in Wien und Marburg Europäische Volkskunde, Politik und Literatur studiert und in München Journalismus gelernt hat. Der Dokumentarfilmer und Autor lebt in Hamburg, hat ein Segelboot in Eckernförde und kennt den Norden. Wie ist er zu diesem Thema gekommen?

„Vor zwei Jahren fuhr ich für ein anderes NDR-Filmprojekt mit Hubertus Meyer-Burckhardt durch den Nord-Ostsee-Kanal. Da war uns sofort klar: Über dieses großartige Bauwerk muss man einen Film machen. Und zum Jubiläum passt das natürlich bestens. Ich habe dann ab Sommer 2019 nahezu jeden Tag am Kanal und in den Foto- Archiven zugebracht“,

erzählt Dietrich Duppel. Mit ihm und der Produzentin Anne Kötterheinrich sprach Stefan Lipsky.

Welche Fragen haben sich dabei für Sie gestellt?

„Vor zwei Jahren fuhr ich für ein anderes NDR-Filmprojekt mit Hubertus Meyer-Burckhardt durch den Nord-Ostsee-Kanal. Da war uns sofort klar: Über dieses großartige Bauwerk muss man einen Film machen. Und zum Jubiläum passt das natürlich bestens. Ich habe dann ab Sommer 2019 nahezu jeden Tag am Kanal und in den Foto- Archiven zugebracht“,

erzählt Dietrich Duppel. Mit ihm und der Produzentin Anne Kötterheinrich sprach Stefan Lipsky.

Welche Fragen haben sich dabei für Sie gestellt?

„Vor zwei Jahren fuhr ich für ein anderes NDR-Filmprojekt mit Hubertus Meyer-Burckhardt durch den Nord-Ostsee-Kanal. Da war uns sofort klar: Über dieses großartige Bauwerk muss man einen Film machen. Und zum Jubiläum passt das natürlich bestens. Ich habe dann ab Sommer 2019 nahezu jeden Tag am Kanal und in den Foto- Archiven zugebracht“,

Der Film zum Geburtstag

Es sollte ein schönes Fest werden, das Kanaljubiläum. Mit bunten Fahnen, einem Schiffskorso, Volksfesten und Dichterlesungen. Dann wurde alles um ein Jahr verschoben. Alles? Nicht ganz. Mit einem anrührenden Film würdigt das NDR-Fernsehen (heute, 11. Juni, um 20.15 Uhr) das „Blau Band“, das sich durch Schleswig-Holstein schlängelt. „125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal - verbindet die Meere - teilt das Land“ heißt der 90-Minuten-Streifen.

Rendsburg. „Jeder kennt ihn, doch keiner weiß um seine spannende Geschichte. Warum wurde der Nord- Ostsee- Kanal überhaupt gebaut? Wie war das vor 125 Jahren möglich? Wer waren die Menschen, die dieses Meisterwerk vollbrachten? Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die unbekanntesten Geschichten hinter der Geschichte Norddeutschlands zu erzählen. Dabei wollen wir unsere Historie nicht nur begreifbar, sondern vor allem auch erlebbar erzählen. Das Dokudrama ist dazu die ideale Darstellungsform“, erklärt Marc Brasse sein Projekt. Beim NDR-Fernsehen ist er für die Bereiche Dokumentation & Reportage, verantwortlich.

erzählt Dietrich Duppel. Mit ihm und der Produzentin Anne Kötterheinrich sprach Stefan Lipsky.

Welche Fragen haben sich dabei für Sie gestellt?

Dietrich Duppel: „Ich wollte die Geschichte der Menschen erzählen. Der Kanal wurde ja nicht von Kaiser Wilhelm II. geschauelt, sondern von Tausenden von Arbeitern. Wie organisierte man damals so eine Großbaustelle? Woher kamen die Arbeiter, wo wohnten sie, wie wurden sie verpflegt? Sie müssen sich vorstellen: Zeitweise waren 9000 Arbeiter aus aller Herren Länder am Kanal beschäftigt. Da ging es zu wie beim Turmbau zu Babel und Schwierigkeiten, Unfälle, Streitereien bis hin zum Totschlag blieben nicht aus.“

Was haben Sie über diese Arbeiter und ihre Familien herausgefunden?

Dietrich Duppel: „Im Grunde gab es drei Kategorien von Arbeitern und Fachkräften: Die einfachen Erdarbeiter mit der Schaufel in der Hand. Spezialisten wie Sprengmeister aus Italien, Tauer, Steinmetze, Wasserbaumeister, Metallarbeiter. Und die Bau- Ingenieure, Technischen Zeichner und Verwaltungsbeamten der Kanalbau-Kommission.“

Woher kamen die Kanalarbeiter?

Dietrich Duppel: „All diese Menschen mussten aus ganz Europa geholt werden. Die Spezialisten kamen meist nur für eine bestimmte Zeit und gingen dann wieder zurück in ihre Heimat. Die Mitarbeiter der Kanalbau-Kommission hatten es ganz gut, sie wohnten in den Häusern der Kommission und wurden später übernommen. Die Erdarbeiter wohnten in Baracken und waren von der örtlichen Bevölkerung oftmals gar nicht gern gesehen. Denn die jungen Männer hatten Heimweh und bekämpften das mit Alkohol. Es waren Saisonarbeiter, aber manche holten später ihre Familien an den Kanal bleiben hier.“

Gibt es heute noch Nachfahren, die am Kanal leben?

Dietrich Duppel: „Entlang des Kanals gibt es einige Familien, deren Ur- Urgroßväter zum Kanalbau kamen und blieben. In unserem Film erzählen wir die Geschichten der Familien Kumbartzky aus Brunsbüttel und Jegliewski aus Landwehr. Auch die Kinder und Enkelkinder der Kanalarbeiter blieben dem Kanal treu und arbeiten bis heute dort, ob als Kanallotse, Steuerer, Schlepperfahrer oder Schleusenmeister. Dieser Kanal hat Biographien, Familien und Generationen geprägt. Der Kanal ist Identität, Arbeitsplatz und Wirtschaftsfaktor. Im besten Sinne Heimat.“

Sie haben nicht nur einen Film gedreht, sondern auch ein Buch geschrieben - wie kam es dazu? Was ist der Schwerpunkt des Buchs?

Dietrich Duppel: „Unser historischer Fachberater, Prof. Martin Krieger von der Universität Kiel, hatte die Idee und hat gefragt, ob ich mit ihm gemeinsam dieses Buch schreiben wolle. Ein Buch hat den Vorteil, dass man tiefer in die Materie einsteigen und mehr erzählen kann, als in einem Film. Es ist ein tolles historisches Lesebuch mit vielen neuen, überraschenden Geschichten und moderner Forschung. Eine schöne Ergänzung zum Film.“

Produzentin Anne Kötterheinrich erklärt: „Ein Dokudrama vereint zwei Inszenierungsarten: Das sind die reinen Dokumentation- Aufnahmen inklusive vieler Archiv- Aufnahmen und Interviews. Hier wird wirklich real gezeigt, wie es war oder ist.“

Aber viele Szenen aus der Kanalgeschichte werden von Schauspielern dargestellt...

Anne Kötterheinrich: „Im Spielbereich ist das ganz anders. Hier haben wir uns im Vorfeld genau überlegt, welche Rollen wir wie besetzten und vor allem, welche Rolle nehmen die Personen ein. Dabei entstand eine besondere Idee: Neben der Spielszenen und Dialogen haben alle Darsteller auch Parts, in denen sie sich vorstellen und in denen sie direkt in die Kamera schauen - wie die realen Protagonisten. Bei diesen Monologen erzählen sie über Hintergrundwissen, beschreiben ihre Gedanken und Einschätzungen.“

Welche Vorteile hat das?

Anne Kötterheinrich: „Das schafft - so glauben wir - eine besondere Nähe zum Zuschauer und eine dichte Atmosphäre. Zum Beispiel, wenn Bismarck uns etwas erzählt oder Emma sagt, es sei der glücklichste Moment in ihrem Leben. Beide Inszenierungsarten zu einer dramaturgisch und inhaltlichen Einheit zu verweben - das ist die große Aufgabe.“

Eine echte Besonderheit sind die Luftaufnahmen im Film...

Anne Kötterheinrich: „Diese sogenannten ‚beautyshots‘ rund um den Kanal sind in den Tagen um den 31. Oktober 2019 entstanden, in drei Tagen mit bestem Wetter. Der Film zeigt Sonnenauf- und untergänge, Nebelszenen - sowie viele weitere Drohnenbilder, die es in dieser Qualität vorher nicht gab. Das war im wahrsten Sinn des Wortes das Glück der Tüchtigen!“

KINDER-NACHRICHTEN

Wenn die Sonne die Zeit zeigt

Wie spät ist es gerade? Ein Blick auf die Armbanduhr oder auf das Smartphone verrät die Zeit sofort. So leicht wie heute ließ sich die Zeit aber nicht immer ablesen.

Früher haben sich die Menschen nach der Sonne gerichtet. Der Lauf der Sonne bestimmt über Tag und Nacht. Im Osten geht die Sonne auf, im Westen geht sie unter. Das tut sie jeden Tag. Denn die Erde dreht sich einmal pro Tag um sich selbst und umkreist in einer Jahr die Sonne.

Als noch kein elektrisches Licht die Nacht erhellte, war das Tageslicht für die Menschen entscheidend. Die Zeit, in der die Sonne Licht spendet, bestimmte das Leben viel mehr als heute. So war es für die Leute wichtig zu wissen, wie weit der Tag schon fortgeschritten war und wie viel Zeit noch übrig blieb, bis es wieder dunkel wurde. Sie wollten deshalb die Zeit messen.

Ein uraltes Instrument dafür ist die Sonnenuhr. Im alten China, in Ägypten und anderen Hochkulturen haben Menschen schon vor ein paar Tausend Jahren einfache Sonnenuhren gekannt, erklärt Christian Sicka vom Deutschen Museum in München. „Die Menschen unterteilten den Tag zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang in zwölf Stunden. Die Zeit lassen sie an dem Schatten eines Stabs ab.“

Normalerweise benutzt man das einen sogenannten „Polstab“. Er ist aus was zur Seite geneigt und genau nach Norden, auf den Polsternen, ausgerichtet. Den Stab steckt man in den Boden oder montiert sie an Wänden. Wenn die Sonne scheint, bewegt sich der Schatten des Stabs im Laufe des Tages über die Ziffernblatt.

So konnten die Menschen ungefähr die Zeit ablesen. Auch heute gibt es noch Sonnenuhren. Oft stehen sie in Parks und großen Gärten.

Der Jahrtausendbau

Vor 125 Jahren gruben 9000 Arbeiter den Nord-Ostsee-Kanal durch Schleswig-Holstein. Eine NDR-Doku erinnert daran

MATTHIAS IKEN

HAMBURG: Wie faszinierend Geschichte ist, lässt sich heute im NDR-Fernsehen erleben: In einem Dokudrama erinnert der Sender an die Fertigstellung des größten Bauwerks im Norden vor 125 Jahren. Fast 100 Kilometer lang zieht es sich durch das Land, teilt Schleswig-Holstein in zwei Hälften und verbindet zwei Meere, ist bis heute die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt – und hat sogar zwei Namen: Kiel-Canal oder Nord-Ostsee-Kanal.

Das Doku-Drama „125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ erzählt die bewegte Geschichte dieser Wasserstraße. Faszinierende Fotos und Filmaufnahmen aus der Bauzeit wechseln sich ab mit eigens gedrehten Spielfilmpassagen: Charles Brauer gibt dem Reichskanzler Otto von Bismarck, dem politischen Vater des Kanals, Nicolaus König spielt den genialen Ingenieur Otto Baensch.

Auch die „Fragen eines lesenden Arbeiters“, die Bert Brecht einst als neue Sicht auf die Geschichte formulierte, werden beantwortet: Das anonyme Heer der Arbeiter – insgesamt schufteten zwischen 1887 und 1895 rund 9000 Mann zwischen Brunsbüttel und Kiel-Holtenau – bekommt Namen, etwa Jegliewski oder Kumbartzky. Diese Namen sind echt. Hartmuth Jegliewski und Oliver Kumbartzky, die Urenkel der damaligen Arbeiter, leben bis heute am und vom Kanal und kommen im Doku-Drama zu Wort. Als Erzähler führt Hubertus Meyer-Burckhardt durch den Film von Dietrich Duppel. In den Spielfilmpassagen bekommen die Zuschauer einen Eindruck vom Leben in den zwölf Barackenlagern, in denen bis zu 400 Arbeiter untergebracht waren und für die damalige Zeit gut versorgt wurden.

Liebevoll werden Geschichten und Spekulationen um den Kanal ausgeteilt – etwa vom Dorf Sehestedt, das der Kanal in der Mitte durchschneidet. Erzählt wird von „Prunkstücken aus Stahl und Nieten“ wie die Rendsburger Hochbrücke oder die Hochbrücke Hochdonn. Meisterwerke der Ingenieurskunst sind auch die gigantischen Schleusentore.

Das Dokudrama schildert auch die vielen Probleme beim Kanalbau – etwa abrutschende Böschungen und andere lauernde Gefahren. Während der Tidenhub in Brunsbüttel bis zu sechs Meter beträgt, sind Ebbe und Flut an der Ostsee zu vernachlässigen. Im Osten müssen sich die Arbeiter durch Hügel graben, zur Nordsee hin liegt das Land unter dem Meeresspiegel. Deshalb müssen aufwendige Deiche errichtet werden. „Wenn wir uns verrechnet haben, gehen nicht nur wir unter, sondern halb Schleswig-Holstein versinkt im Schlamm“, sagt Baensch im Film. Teilweise nur mit Schaufeln graben die Arbeiter an der größten Baustelle des Kontinents; 90 Menschen kommen bei dem Großprojekt ums Leben.

Doch das Udenkbare gelingt. Der schwierige Bau bleibt nicht nur im Zeitplan, sondern auch im Kostenplan: Insgesamt 156 Millionen Mark werden in Schleswig-Holstein investiert. Am 21. Juni 1895, nach acht Jahren Bauzeit, eröffnet der Kaiser die neue Wasserstraße.



Mit Schaufeln eine Wasserstraße bauen: Diese Spielfilmszene zeigt die Bauarbeiten am Nord-Ostsee-Kanal. FOTO: NDR

Kanal in der Mitte durchschneidet. Erzählt wird von „Prunkstücken aus Stahl und Nieten“ wie die Rendsburger Hochbrücke oder die Hochbrücke Hochdonn. Meisterwerke der Ingenieurskunst sind auch die gigantischen Schleusentore.

Das Dokudrama schildert auch die vielen Probleme beim Kanalbau – etwa abrutschende Böschungen und andere lauernde Gefahren. Während der Tidenhub in Brunsbüttel bis zu sechs Meter beträgt, sind Ebbe und Flut an der Ostsee zu vernachlässigen. Im Osten müssen sich die Arbeiter durch Hügel graben, zur Nordsee hin liegt das Land unter dem Meeresspiegel. Deshalb müssen aufwendige Deiche errichtet werden.

„Wenn wir uns verrechnet haben, gehen nicht nur wir unter, sondern halb Schleswig-Holstein versinkt im Schlamm“, sagt Baensch im Film. Teilweise nur mit Schaufeln graben die Arbeiter an der größten Baustelle des Kontinents; 90 Menschen kommen bei dem Großprojekt ums Leben.

Doch das Udenkbare gelingt. Der schwierige Bau bleibt nicht nur im Zeitplan, sondern auch im Kostenplan: Insgesamt 156 Millionen Mark werden in Schleswig-Holstein investiert. Am 21. Juni 1895, nach acht Jahren Bauzeit, eröffnet der Kaiser die neue Wasserstraße.

ProSiebenSat.1 meldet Einbruch bei den Werbeeinnahmen

MÜNCHEN: Die Corona-Krise führt beim Medienkonzern ProSiebenSat.1 zu Einbrüchen bei den Erlösen. Vorstandspräsident Rainer Beaujean sagte gestern auf der Hauptversammlung „Im April und Mai hatten wir bei den TV-Werbe-einnahmen ein Minus von rund 40 Prozent. Auch im Juni sehen wir noch keine Verbesserungen.“ In der Krise tendieren Werbekunden leider dazu, Marketingbudgets zu kürzen oder zu verschieben, sagte Beaujean. Dies sei aber paradox, denn die Zeit, die die Deutschen in der Corona-Krise vor dem Fernseher verbrachten, sei kräftig gewachsen. Hoffnung mache ihm aber, dass auch große Kunden ihr Jahresbudget inzwischen auf Vorjahreshöhe bestätigt hätten. Um zu sparen, hat ProSiebenSat.1 Investitionen gekürzt, Mitarbeiter in Kurzarbeit geschickt und streicht die Dividende, sofern die Aktionäre zustimmen. dpa

Das Duell: Verliebt in den Chef oder verliebt in den Fußball?

HAMBURG: Am Dienstagabend haben die Fernsehschaauer eine klare Wahl: Sport oder Romanze? Es wurde ein ganz enges Rennen. 4,47 Millionen Menschen schalteten um 20.45 Uhr das DFB-Pokalhalbfinale Saarbrücken gegen Leverkusen in der ARD ein – das entspricht einem Marktanteil von 15,6 Prozent. Etwa zeitgleich gab es im ZDF „Jaja Lindström: Verliebt in meinen Chef“ aus dem Jahr 2017 zu sehen: Hier konnten 4,40 Millionen nicht widerstehen, ein Marktanteil von 14,2 Prozent. Auf den dritten Platz kam RTL mit der Krimkassenserie „Nachtschwärmer“: 1,81 Millionen sahen zu (5,9 Prozent). dpa

Der Jahrtausendbau Vor 125 Jahren gruben 9000 Arbeiter den Nord-Ostsee-Kanal durch Schleswig-Holstein. Eine NDR-Doku erinnert daran

Hamburg Wie faszinierend Geschichte ist, lässt sich heute im NDR-Fernsehen erleben: In einem Dokudrama erinnert der Sender an die Fertigstellung des größten Bauwerks im Norden vor 125 Jahren. Fast 100 Kilometer lang zieht es sich durch das Land, teilt Schleswig-Holstein in zwei Hälften und verbindet zwei Meere, ist bis heute die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt - und hat sogar zwei Namen: Kiel-Canal oder Nord-Ostsee-Kanal.

Das Doku- Drama „125 Jahre Nord- Ostsee- Kanal“ erzählt die bewegte Geschichte dieser Wasserstraße. Faszinierende Fotos und Filmaufnahmen aus der Bauzeit wechseln sich ab mit eigens gedrehten Spielfilmpassagen: Charles Brauer gibt den Reichskanzler Otto von Bismarck, den politischen Vater des Kanals, Nicolaus König spielt den genialen Ingenieur Otto Baensch.

Auch die „Fragen eines lesenden Arbeiters“, die Bert Brecht einst als neue Sicht auf die Geschichte formulierte, werden beantwortet: Das anonyme Heer der Arbeiter - insgesamt schufteten zwischen 1887 und 1895 rund 9000 Mann zwischen Brunsbüttel und Kiel-Holtenau - bekommt Namen, etwa Jegliewski oder Kumbartzky. Diese Namen sind echt. Hartmuth Jegliewski und Oliver Kumbartzky, die Urenkel der damaligen Arbeiter, leben bis heute am und vom Kanal und kommen im Doku- Drama zu Wort. Als Erzähler führt Hubertus Meyer-Burckhardt durch den Film von Dietrich Duppel. In den Spielfilmpassagen bekommen die Zuschauer einen Eindruck vom Leben in den zwölf Barackenlagern, in denen bis zu 400 Arbeiter

untergebracht waren und für die damalige Zeit gut versorgt wurden.

Liebevoll werden Geschichten und Spekulationen um den Kanal ausgebreitet - etwa vom Dorf Sehestedt, das der Kanal in der Mitte durchschneidet. Erzählt wird von „Prunkstücken aus Stahl und Nieten“ wie die Rendsburger Hochbrücke oder die Hochbrücke Hochdonn. Meisterwerke der Ingenieurskunst sind auch die gigantischen Schleusentore.

Das Dokudrama schildert auch die vielen Probleme beim Kanalbau - etwa abrutschende Böschungen und andere lauernde Gefahren. Während der Tidenhub in Brunsbüttel bis zu sechs Meter beträgt, sind Ebbe und Flut an der Ostsee zu vernachlässigen. Im Osten müssen sich die Arbeiter durch Hügel graben, zur Nordsee hin liegt das Land unter dem Meeresspiegel. Deshalb müssen aufwendige Deiche errichtet werden. „Wenn wir uns verrechnet haben, gehen nicht nur wir unter, sondern halb Schleswig-Holstein versinkt im Schlamm“, sagt Baensch im Film. Teilweise nur mit Schaufeln graben die Arbeiter an der größten Baustelle des Kontinents; 90 Menschen kommen bei dem Großprojekt ums Leben.

Doch das Udenkbare gelingt. Der schwierige Bau bleibt nicht nur im Zeitplan, sondern auch im Kostenplan: Insgesamt 156 Millionen Mark werden in Schleswig-Holstein investiert. Am 21. Juni 1895, nach acht Jahren Bauzeit, eröffnet der Kaiser die neue Wasserstraße.

Advertisement for Globista travel agency. It features a woman in a hat reading a book in a scenic landscape. Text includes: 'ZU GAST BEI ROSAMUNDE PILCHER', 'Ihre Reise zum besten Preis p.P.', and '8-tägige Rundreise inkl. Flug pro Person ab 999,-'. It lists various travel packages and prices for different destinations and dates.

Manchmal verfällt das Doku-Drama in Politkitsch. Dann werden die Arbeiter aus Ostpreußen zu „Wirtschaftsflüchtlingen von heute“, der italienische Gastarbeiter singt „Bella Ciao“ oder „Bandiera Rossa“, schon bevor diese Lieder überhaupt geschrieben wurden, und der Film macht glauben, die Sozialistengesetze von 1878 stünden im Zusammenhang mit dem Bau des Kanals von 1895.

Diese Ungenauigkeiten ärgern, schmälern den Filmgenuss aber kaum. Geschichte ist faszinierend - vor allem, wenn sie gut aufbereitet wird.

125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal 20.15 Uhr, NDR

Fotograf: NDR/ jumpmedientv GmbH / Hamburg, HA

Bildunterschrift: Mit Schaufeln eine Wasserstraße bauen: Diese Spielfilmszene zeigt die Bauarbeiten am Nord- Ostsee- Kanal. Foto: NDR

Nur für rundfunkinternen Gebrauch © Zeitungsgruppe Hamburg GmbH

Schleswig-Holstein

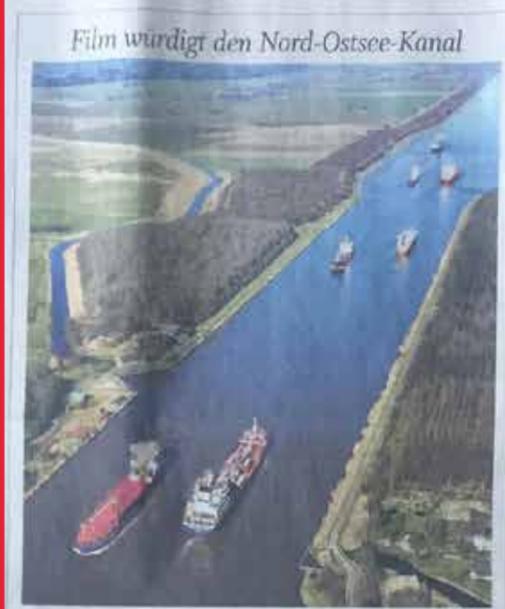
Nachrichten

Anklage wegen Bestechung

KIEL Wegen Untreue und Bestechung hat die Kieler Staatsanwaltschaft eine Anklageerhebung mit Morddrohung vorgenommen und einen 60-jährigen Leiter der Vermögensgesellschaft der Kommunalverbände in Schleswig-Flensburg (VAK) angeklagt. Der 60-Jährige wird vorgeworfen, dem Institut für Wirtschaftsprüfung (IFA) und 2017 pflichtwidrig im Wert von 600.000 Euro Vermögensgegenstände von der VAK abzugeben. Der VAK hat über 1,5 Mio. Euro an der IFA zu zahlen. Er handelt sich bei dem Institut um einen der besten Kunden der IFA. Der VAK hat die IFA um 1,5 Mio. Euro an der IFA zu zahlen. Er handelt sich bei dem Institut um einen der besten Kunden der IFA.

SSW-Chef verlässt Landtag

KIEL Der Parteichef des SSW, Franking Meyer, scheidet aus dem Parteirat aus. Er hat seit 11 Jahren Mitglied des Landtags und bezieht 80.000 Euro im Jahr. Er wird in den nächsten Wochen seinen Lebensabschnitt "Gedanken machen", sagt Meyer. Er ist seit der letzten Zeit nicht für einen Gesessenen gewählt. Meyer will allerdings noch bis September 2021 Parteichef bleiben. Im Landtag rückt für Meyer Christian Dierckens aus Flensburg nach, der stellvertretender Parteivorsitzender des SSW ist. Der 39-Jährige ist Parteichef im Flensburger Rat, sitzt in einer Fraktion der dänischen Minderheit und ist seit seiner Jugend SSW-Mitglied. Er



WEDERBURG Er schlängelt sich wie ein „blaues Band“ durch Schleswig-Holstein. Der Nord-Ostsee-Kanal, der 1887 bis 1895 über 98,26 Kilometer lange Wasserstraße zu bauen, 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal - verbindet die Meere - teilt das Land“, heißt ein neues Dokudrama des Drehbuchautoren Dietrich Duppel, das die unbekanntesten Geschichten hinter der Geschichte dieses gigantischen Bauwerks erzählt. Duppel konzentriert sich dabei auf die Menschen, die das gigantische Bauwerk verwirklichteten. Zeitweise waren 9000 Arbeiter aus zahlreichen Ländern beteiligt. „Da ging es zu wie beim Turmbau zu Babel“, betont der Regisseur. Der NDR strahlt den 90-minütigen Film heute um 20.15 Uhr aus.

Maddie: Verdächtiger in Einzelhaft

Maßnahme als Schutz vor Übergriffen

WELFENBURG Der Verdächtige im Fall der 2007 in Portugal verurteilte Maddie McCann ist nun in Einzelhaft der Kieler Nord-Ostsee-Kanal verlegt worden. Das hat Justizminister Christian Clausen (CDU) gestern dem Innen- und Rechtsausschuss des Landtags berichtet. Der Gefangene wurde isoliert, um ihn vor möglichen Übergriffen durch Mithäftlinge zu bewahren, so Clausen. Clausen war gemeinsam mit der Leiterin der Flensburger Staatsanwaltschaft, der Justizministerin, im Ausschuss geladen worden, um über eine mögliche Justizreform zu berichten. Christian B. (SPD), der Maddie nach Überzeugung der dänischen Ermittler gefangen haben soll, war 2018 für vier Wochen freigesprochen. Er wird als Verdächtiger im Fall Maddie McCann bezeichnet. Clausen und der Erste Stellvertreter der Flensburger Behörde, den Ablauf der Ermittlung zu erläutern. Danach war Christian B. im Juni 2017 von Portugal angereist und vom Landgericht Braunschweig wegen Kindesmissbrauchs und Kindesverwahrlosung verurteilt worden. Er wird als Verdächtiger im Fall Maddie McCann bezeichnet. Clausen und der Erste Stellvertreter der Flensburger Behörde, den Ablauf der Ermittlung zu erläutern. Danach war Christian B. im Juni 2017 von Portugal angereist und vom Landgericht Braunschweig wegen Kindesmissbrauchs und Kindesverwahrlosung verurteilt worden.

M
15%
VOM 11. BIS 13. JUNI

Einreise nach Dänemark bald wieder möglich

KOPENHAGEN Dänemark öffnet seine Tore für die Corona-Krise geschlossenen Grenzland wieder für Einreisen. Schleswig-Holstein, Menschen aus dem Bundesland können ab dem kommenden Montag auch ohne triftigen Grund wieder nach Dänemark einreisen. Hilfe des dänische Justizministeriums mit. Man müsse nicht dokumentieren, dass man in Schleswig-Holstein wohnt.

SPD: Tests für alle sozialen Berufe

KIEL Die Auswertung der Corona-Tests der Landesregierung geht der Opposition im Landtag nicht weit genug. SPD-Vertrauensleute in Schleswig-Holstein, die in sozialen Berufen tätig sind, regelmäßig und systematisch getestet werden, fordern. SPD-Fraktionschef Inge Taake. Das sei eine Frage des Gesundheitswesens. Wir müssen die schönsten für die alle Gefährdung der Bevölkerung. Die bisherige Vorgehensweise ist nicht ausreichend. Bei Pflegeheimen, die private Kontaktmaßnahmen, um ihre Patienten nicht zu gefährden.

Das Virus in Schleswig-Holstein Corona-Fälle

Kreis/ kreisfreie Stadt	Veränderung zum Vortag	Stand gestern	über gemittelt	Stand	Fälle pro 100.000 Einwohner (1979-7 Tage, Stand 09.06.)
Dithmarschen	0	41	84	0	2
Flensburg	0	43	90	3	1
Mittelschleswig-Lauenburg	0	268	347	179	0
Kiel	0	274	380	9	0
Lübeka	0	104	145	1	0
Pinneberg	0	79	77	0	0
Rendsburg	0	66	89	1	0
Ostholstein	0	64	64	0	0
Segeberg	0	605	825	86	1
SPD	0	120	112	6	0
Mittelschleswig-Lauenburg	0	225	306	14	0
Schleswig-Flensburg	0	181	144	6	1
Segeberg	0	822	811	5	1
Rendsburg	0	172	172	1	1
Dithmarschen	0	413	413	24	0
SH gesamt	0	3126	3972	138	0

Quelle: Landesregierung, Kreisverwaltungen, Statistikamt Nord (SH), Stand gestern Abend. *Verändert: In der Statistik sind die Fälle, die am Vortag gemeldet wurden, nicht enthalten. Die Angaben sind bis zum 14. Juni für den Stand der Fälle gültig.

— PRESSE CLIPPING —
DIGITAL



74 Jahre als Schauspieler: Jetzt gibt Charles Brauer den Bismarck



Otto von Bismarck (Charles Brauer) im NDR-Dokudrama "Unsere Geschichte - 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal".

Der Mann ist ein Phänomen: Seit unglaublichen 74 Jahren arbeitet Charles Brauer als Schauspieler. Populär wurde er vor der Jahrtausendwende als singender Hamburger Tatort-Kommissar, am nächsten Donnerstag (11. Juni, 21.45 Uhr) ist er als Otto von Bismarck im sehenswerten Dokudrama „Unsere Geschichte: 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ im NDR Fernsehen zu sehen. Die Corona-Zeit verbringt er in seinem Haus in einem kleinen Schweizer Dorf bei Basel – und freut sich schon wieder auf die Arbeit danach. Am Telefon erzählt er aus seinem spannenden Leben:



shz.de von Joachim Schmitz
04. Juni 2020, 14:30 Uhr

OSNABRÜCK | Herr Brauer, ich erreiche Sie in Ihrem Haus in einem 800-Seelen-Dorf bei Basel.

Ja, hier lebe ich mittlerweile seit 35 Jahren. Hier im Ort bin ich seit 1985 und in diesem Haus seit 23 Jahren.

Eigentlich sind Sie doch eine Berliner Großstadtplanze.

Das ist richtig, und arbeitsmäßig habe ich mein ganzes Leben auch in Großstädten verbracht. Dass ich hierhergezogen bin, hatte mit einer Frau zu tun: Ich war mit der Schauspielerin Lisi Mangold zusammen, wir beide waren

Top Nachrichten

- DEPRESSION IM LEISTUNGSSPORT**
01 Wenn die „Droge Sport“ fehlt: Ein junger Ex-Ruderer nimmt sich das Leben
- ZWEI REDAKTEURE, ZWEI MEINUNGEN**
02 Der große XL-Vergleich: Handball oder Fußball? Eine uralte Debatte neu aufgerollt...
- MULTIMEDIA-SPECIAL**
03 Mehr als 200.000 bestätigte Corona-Fälle in Deutschland: Chronik einer Pandemie
- DIE ANDERE DIGITALITÄT NACH CORONA**
04 Wie die Pandemie unsere Einstellung zu Homeoffice und Co. verändert
- PROJEKT DER FOTOGRAFIN MARIA SCHIFFER**
05 So isst Afrika: Kulinarische Entdeckungsreise durch den Kontinent

74 Jahre als Schauspieler: Jetzt gibt Charles Brauer den Bismarck

Der Mann ist ein Phänomen: Seit unglaublichen 74 Jahren arbeitet Charles Brauer als Schauspieler. Populär wurde er vor der Jahrtausendwende als singender Hamburger Tatort-Kommissar, am nächsten Donnerstag (11. Juni, 21.45 Uhr) ist er als Otto von Bismarck im sehenswerten Dokudrama „Unsere Geschichte: 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ im NDR Fernsehen zu sehen. Die Corona-Zeit verbringt er in seinem Haus in einem kleinen Schweizer Dorf bei Basel – und freut sich schon wieder auf die Arbeit danach. Am Telefon erzählt er aus seinem spannenden Leben:

OSNABRÜCK | Herr Brauer, ich erreiche Sie in Ihrem Haus in einem 800-Seelen-Dorf bei Basel. Ja, hier lebe ich mittlerweile seit 35 Jahren. Hier im Ort bin ich seit 1985 und in diesem Haus seit 23 Jahren. Eigentlich sind Sie doch eine Berliner Großstadtplanze. Das ist richtig, und arbeitsmäßig habe ich mein ganzes Leben auch in Großstädten verbracht. Dass ich hierhergezogen bin, hatte mit einer Frau zu tun: Ich war mit der Schauspielerin Lisi Mangold zusammen, wir beide waren lange an den Kammerspielen in München. Und als wir dort aufhörten, war die Frage, wo wir hingehen – uns war klar, dass wir beide nicht in München bleiben wollten. Sie hatte hier in ihrem Heimatdorf ein Haus, das haben wir umgebaut und als festen Anlaufpunkt für uns beide genommen. Ein halbes Jahr später ist sie dann mit 35 an Krebs gestorben.

Aber Sie sind dennoch im Dorf geblieben. Ja, das war schon eine Entscheidung fürs Leben. Erst mal bin ich in diesem Haus geblieben, und dann kam meine jetzige Frau in mein Leben: Lilot Hegi, die zufälligerweise auch Schweizerin ist und dazu Bühnenbildnerin. Wir sind dann erst mal in Lisis Haus geblieben, ich habe Miete an die Eltern bezahlt, bis wir dann irgendwann unser eigenes Haus hatten.

Ist es Ihnen als Großstädter nie schwergefallen, in so einem kleinen Dorf zu leben? Nö. Ich war ja mein ganzes berufliches Leben wochen- und monatelang nicht zu Hause. Meine Arbeiten waren meist in Hamburg, München oder Berlin, und auch meine Frau hat ihre Karriere in Deutschland gemacht und dort an allen möglichen Theatern gearbeitet. Das reichte uns vollkommen. Die Zwillinge aus meiner Ehe mit Witta Pohl leben in Berlin, meine Mutter ist in Berlin sehr alt geworden, ich habe auch in Berlin immer wieder Theater gespielt. Ich bin in Berlin großgeworden, aber ich habe dort nie eine Wohnung gehabt - abgesehen von denen, die ich wegen eines Engagements mal für zwei Monate gemietet hatte.

Wie sieht's in Ihrem Dorf denn so aus – gibt's noch einen Laden oder eine Gastwirtschaft? Hier gibt's eigentlich gar nichts – keinen Friedhof, keine Kirche, keinen Bahnhof. Es gab einen Bäcker, so etwas wie einen Bäcker mit Tante-Emma-Laden, der hat aber schon vor 25 Jahren dichtgemacht. Und es gab mal eine sehr nette Kneipe, da war später alles Mögliche drin – ein Chinese, ein Balkangrill, hat alles nicht funktioniert. Aber Sie dürfen nicht vergessen: Es sind ja nur 25 Kilometer bis Basel. Wenn Sie in Berlin-Dahlem eine Wohnung haben und wollen

abends ins Kino, brauchen Sie mindestens eine Dreiviertelstunde – länger bin ich hier zum Kino auch nicht unterwegs. Wenn ich einkaufen will, laufe ich eben zum nächsten Dorf. Und ich laufe auch zum Bahnhof, das sind 20 Minuten, dann bin ich zehn Minuten später in Basel. Und wir haben natürlich ein Auto, das Lilot fährt.

Konnten Sie sich denn von Ihren Gagen in Deutschland immer den Schweizer Lebensstandard leisten?

Bei Ihnen ist ja alles erheblich teurer. Ja, das ging immer. Obwohl es in den letzten Jahren durch den schwachen Euro schwieriger geworden ist. Mittlerweile ist der Wechselkurs von Euro und Franken ja fast eins zu eins – das ist natürlich doof für mich, weil ich nur Euros verdiene und auch meine Rente in Euro bekomme. Aber ich habe immer aufgepasst in meinem Leben – es geht alles wunderbar.

Bei unserem Vorgespräch sagten Sie, dass Sie sich wegen Corona in Quarantäne befinden.

Ich gehöre ja in meinem Alter zur Risikotruppe – deshalb haben meine Frau und ich beschlossen, das jetzt auch konsequent zu beachten und zu Hause zu bleiben. Wir haben uns keine Sekunde gelangweilt, sondern ganz viele Dinge getan, die ich immer vor mir hergeschoben hatte.

Zum Beispiel?

Da waren jede Menge Fotos, Briefe und Öffentliches, was sich in meinem Leben angesammelt hatten – das ist jetzt alles in allerfeinster Ordnung. Das macht allein deshalb schon Sinn, weil es irgendwann eine Biografie von mir geben wird. Und darüber ist viel Zeit vergangen. Dazu hatten wir einen wahnsinnig schönen April, wir haben einen Garten und den Wald vor der Nase. Eine Freundin hat für uns einmal die Woche eingekauft, meine Frau kocht gut und gerne, der Weinkeller ist auch noch gut gefüllt – wir haben also eine geradezu luxuriöse Situation.

Sie machen in Ihrem Dorf seit vielen Jahren immer am ersten Sonntag im Januar eine Lesung im Gemeindehaus. Wird es die auch 2021 geben?

Das mache ich auch schon seit 25 Jahren. Und das wird's auch im nächsten Jahr geben. Ich gehe mal davon aus, dass wir keine hoffentlich zweite und dritte Corona-Welle erleben. Und solange ich noch das Buch und in der anderen Hand ein Glas Wein halten kann, wird es auch die Lesung geben (lacht).

Sie sind immerhin in einem Alter, in dem andere schon seit 20 Jahren Rente beziehen.

Das tue ich ja Gott sei Dank auch seit 20 Jahren. Aber es ist ja das Schöne an diesem Beruf, dass man immer weitermachen kann, wenn die Birne noch funktioniert, man Lust und Spaß daran hat und auch noch gefragt wird. Dann kann man auch den ollen Bismarck spielen.

Auf den wollte ich gerade zu sprechen kommen. Dass Sie den noch mal in einem Dokudrama darstellen werden, hätten Sie wahrscheinlich auch nicht gedacht, oder?

Ganz sicher nicht. Ich verrate ja kein Geheimnis, wenn ich Ihnen erzähle, dass es für diese Art von Produktionen so gut wie kein Geld gibt. Und wenn mich nicht der mit mir befreundete Regisseur Torsten Wacker darum gebeten hätte, dann hätte ich auch garantiert nicht mitgemacht. Aber so habe ich mich dann reingehängt – und was Sie jetzt im Film von mir an Text hören, ist auch von mir geschrieben.

Sie haben als Bismarck in jeder Szene eine dicke Zigarre im Mund.

Das war auch mein Vorschlag gewesen. Als Zigarrenraucher hatte ich mir auch selbst welche mitgebracht, weil ich dachte: Die arme Firma, wer weiß, was für Zigarren die da anschleppen? Natürlich hatte ich nicht daran gedacht, dass ich vier Stunden lang ununterbrochen dran bin. Am Ende war ich heilfroh, dass die Produktionsfirma Brasil-Zigarren besorgt hatte, die viel leichter sind als meine Cubana. Mit denen bin ich gut über die Zeit gekommen – hätte ich meine eigenen geraucht, wäre mir wohl ziemlich schwindelig geworden.

Springen wir mal 74 Jahre zurück – so lange ist es her, dass Sie Ihre erste Filmrolle gespielt haben: 1946 in „Irgendwo in Berlin“. Sie sind damals in der Straßenbahnlinie 74 entdeckt worden. Von wem?

Das war Gerhard Lamprecht, ein ziemlich berühmter Regisseur, der mich anquatschte, als ich aus der Straßenbahn stieg. Er hatte schon zum Beispiel 1932 Erich Kästners „Emil und die Detektive“ verfilmt, war bei den Nazis aber nicht geduldet und hatte wenig Arbeit. Deshalb wurde er sofort nach dem Krieg von der ostdeutschen Filmfirma DEFA angefragt. Er hatte ein Drehbuch geschrieben, in dem es um die Berliner Trümmerkinder ging. Das war erst der dritte deutsche Nachkriegsfilm überhaupt, die Premiere war am 18. Dezember 1946.

Wie ist er ausgerechnet auf Sie gekommen?

Er hatte mich vorher schon mal gesehen – ich war ihm aufgefallen, weil ich eine himmelblaue Samtmütze trug. Beim ersten Mal bin ich ihm entwischt, aber dann hat er mich an der Samtmütze in der 74 wiedererkannt und angesprochen. Diese Mütze habe ich übrigens gehasst. Mein Vater hatte sie aus einem Urlaub in Frankreich mitgebracht. Als meine Mutter und ich nach unserer Evakuierung aus dem Erzgebirge wieder zurück waren in Berlin, war es nun mal die einzige Mütze, die ich noch besaß, und es war ein sehr kalter Winter. Gerhard Lamprecht hat mit uns Kindern so etwas wie einen Workshop gemacht, um zu sehen, wie begabt wir sind – und ich habe eine Boxreportage geliefert. Es hatte schon Ende 45 die ersten Boxsport-Veranstaltungen gegeben – dazu hatte mein Vater mich mitgenommen. Das hat Lamprecht offenbar gefallen, dadurch kam ich quasi zu dieser Hauptrolle.

Waren Ihre Eltern nicht entsetzt, dass ein fremder Mann Sie an der Straßenbahn angesprochen hatte?

Überhaupt nicht. Lamprecht war wirklich sehr nett, aber als er mich fragte, ob ich zum Büro der Filmfirma mitgehen würde, habe ich das natürlich nicht gemacht. Ich habe ihm meine Adresse gegeben, und er wollte einen Aufnahmeleiter

schicken. Meine Mutter lachte sich halb tot, als sie die Geschichte hörte. Aber am nächsten Tag stand der Aufnahmeleiter bei uns vor der Tür.

Hat es sich für Sie nicht total unwirklich angefühlt, als Elfjähriger so kurz nach dem Krieg plötzlich eine Hauptrolle in einem Film zu bekommen?

Unwirklich eigentlich nicht, aber es war natürlich spannend und interessant. Ich hab sogar zwar einen Zweijahresvertrag bei der DEFA gekriegt. Das Geld war nicht so wichtig, es war ja nicht so viel wert. Ein Pfund Butter zum Beispiel kostete damals auf dem schwarzen Markt 800 Mark, meine Gage für den Film waren 1500 Mark.

Also zwei Pfund Butter.

(lacht) Wenn Sie so wollen. Mein Vater ist dann irgendwann mal hingegangen und hat gesagt: Wir versuchen, dem Jungen jeden Morgen ein Stück Wurst auf die Stulle zu tun. Daraufhin haben sie noch mal 500 Mark draufgelegt, das war natürlich lächerlich. Aber ich war elf und kriegte als Kind die beste Lebensmittelkarte, die Schwerarbeiter und Künstler bekamen. Meine Eltern hatten die mieseste Karte, also konnte ich die Familie ein bisschen mitversorgen. Und es ging ja dann auch gleich weiter – ich habe bis zu meinem 15. Lebensjahr sehr viel Theater gespielt und dann so langsam überlegt, ob daraus vielleicht ein Beruf werden könnte.

Und haben sich dafür entschieden.

Mit 17 habe ich den Film „Kampf der Tertia“ gedreht, da habe ich lauter Schauspielschüler kennengelernt. Ich wusste bis dahin ja gar nicht, was eine Schauspielschule ist. Aber dann gab's ein Vorsprechen bei Hilde Körber in Berlin, die mich auch probeweise aufgenommen hat. Ich bin mitten im Schuljahr aus der zehnten Klasse raus - das Einjährige, wie die Mittlere Reife damals hieß, haben sie mir quasi nachgeschmissen. Zum Glück hatten wir einen tollen Schuldirektor, der viel Verständnis für mich aufbrachte.

Eigentlich heißen Sie ja Charles Knetschke und haben sich dann irgendwann den Mädchennamen Ihrer Mutter als Künstlernamen zugelegt. Nicht nur zugelegt, sondern bei der Hamburger Innenbehörde auch richtig dafür bezahlt. In meinem Pass steht seitdem nur dieser Name.

Warum haben Sie Ihren Namen geändert?

Das hat wieder mit dem „Kampf der Tertia“ zu tun. Regie führte damals Erik Ode, der ja später sehr bekannt wurde als „Der Kommissar“. Der nahm mich mal irgendwann beiseite und sagte: Charly, was willst Du denn mit dem Namen in dem Beruf werden? Du kannst Dich vielleicht Karl Knetschke nennen und dann ne Komikerkarriere machen. Überleg Dir das mal. Ich habe dann mit meinen Eltern darüber gesprochen, die hatten keine Einwände und ich habe mir erst mal den Künstlernamen Brauer gegeben. Mit 18 bin ich dann nach Hamburg gegangen - und 20 Jahre geblieben. Weil es mit den zwei Namen beim Finanzamt und anderen Behörden kompliziert war, habe ich schließlich die Namensänderung beantragt. Das kostete mich damals 180 Mark, ein Drittel meiner Monatsgage am Hamburger Schauspielhaus.

Nächstes Jahr sind Sie unfassbare 75 Jahre im Beruf – und Ihre vermutlich populärste Rolle war die des singenden Hamburger Tatort-Kommissars Peter „Brocki“ Brockmüller an der Seite von Manfred Krug. War es auch Ihre wichtigste Rolle?

Natürlich war es eine sehr wichtige Rolle, aber die wichtigste? Es ist nun mal so, dass die Popularität, die man durch solche Rollen bekommt, Konsequenzen auch für ganz andere Bereiche des Berufs hat. Keine Sau hätte mich gefragt, ob ich John Grishams Romane als Hörbücher einlese, wenn ich nicht Tatort-Kommissar gewesen wäre. Grisham galt ja als Thrillerautor, und die Hörbücher verkaufen sich bis heute sehr gut, sonst würde ich es ja auch nicht mehr machen. Sie können der tollste Schauspieler in München oder in Hamburg sein – wenn man Ihre Nase nicht aus dem Fernsehen kennt, machen Sie zum Beispiel keine Theatertournee, weil Sie zum Beispiel in Bottrop niemand kennt.

Mit Manfred Krug zusammen haben die in der mittlerweile 50-jährigen Tatort-Geschichte ja das Alleinstellungsmerkmal, zwei singende Kommissare gewesen zu sein. Wer ist eigentlich auf diese Idee gekommen?

(lacht) Manfred und ich haben uns sehr schnell angefreundet, sonst wäre das auch nicht über 16 Jahre gegangen. Ich wusste von ihm, dass 50 Prozent seiner Arbeit in der DDR mit Musik zu tun hatte. Und dann kriegte er mit, dass ich genauso ein Jazzfreak war wie er. Ich hatte den großen Vorteil, im Westen gelebt zu haben und alle schönen Jazzplatten kaufen zu können – er nicht! Bei der vielen Warterei im Wohnwagen oder sonstwo haben wir immer viel rumgeträllert. Irgendwann sagte unsere damalige Fernsehspielchefin: „Warum nutzen wir das eigentlich nicht?“ Es wurde dann eingebaut in einen Tatort, der auf Neuwerk spielte, dieser Insel, von der wir nicht wegkamen. Wir waren ein bisschen angeschickert, Stoever setzte sich ans Klavier, spielte „Somewhere over the Rainbow“ und war ganz überrascht, dass Brocki nicht nur den Text wusste, sondern auch die Töne traf. Die Leute haben es geliebt und später sogar darauf gewartet, auch wenn es immer nur eine Minute war, quasi eine Petitesse.

Sie haben ja auch eine CD zusammen rausgebracht.

Irgendwann, wir waren schon bei den letzten Tatort-Drehs, haben wir dann bei Klaus Doldinger in München unsere CD aufgenommen. Am letzten Tag nahm mich Manfred in Doldingers Garten beiseite und meinte, dass wir uns sehr freuen könnten, wenn wir 25000 Stück verkaufen. Als dann die CD herauskam, schickte er mir ein Fax, in dem er schrieb: „Du, wir müssen uns an ein neues Wort gewöhnen – Charts.“ Und da waren wir plötzlich unter den Top Ten, vor den Toten Hosen und anderen Superjungs.

Charles Brauer

wird am 3. Juli 1935 als Charles Knetschke in Berlin geboren. Sein Vater ist Musiker, spielt Schlagzeug und arbeitet in den unterschiedlichsten Berufen, seine Mutter ist Hausfrau. Nur kurze Zeit lebt der Junge mit seinem 14 Jahre jüngeren Bruder unter einem Dach. Als Elfjähriger wird er 1946 quasi auf der Straße vom Regisseur Gerhard Lamprecht entdeckt, für eine Hauptrolle im dritten deutschen Nachkriegsfilm „Irgendwo in Berlin“ engagiert und arbeitet fortan als Schauspieler in Film und Theater. Die Schule beendet er mit der mittleren Reife, eine Ausbildung an der Schauspielschule bricht er als 18-Jähriger wegen eines Engagements in Hamburg ab. Dort legt er auch seinen Familiennamen ab und nimmt den Mädchennamen seiner Mutter an.

1954 nimmt er am Deutschen Schauspielhaus unter Gustav Gründgens ein festes Engagement an und bleibt dem Hamburger Theater 20 Jahre lang treu. Von 1954 bis 1960 schreibt Brauer als Heinz Schölermann in der ersten deutschen TV-Familienserie „Familie Schölermann“ Fernsehgeschichte.

Sein ganzes Berufsleben lang fährt er zweigleisig, steht auf etlichen Theaterbühnen, dreht aber auch zahlreiche Filme und Serien. Besondere Popularität wird ihm zuteil, als er zusammen mit Manfred Krug von 1986 bis 2001 im Hamburger Tatort als die „Swinging Cops“ Stoever und Brockmüller (Brauer) zu sehen ist (Szenefoto). Zudem tourt Brauer mit Lesungen, ist als Synchronsprecher tätig und spricht seit etlichen Jahren die Romane des amerikanischen Schriftstellers John Grisham als Hörbücher für den deutschen Markt ein. Im Juni wird er ausnahmsweise in Basel und nicht wie sonst in Köln den jüngsten Grisham-Roman einlesen. Bis heute ist Charles Brauer aktiv – am kommenden Donnerstag (11. Juni) ist er als Otto von Bismarck im Dokudrama „Unsere Geschichte – 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“ des NDR Fernsehens zu sehen.

Von 1966 bis 1976 ist er mit der Schauspielkollegin Witta Pohl verheiratet, aus dieser Ehe gehen Zwillinge hervor. Anschließend ist er mit der Schauspielerin Lisi Mangold liiert und zieht mit

ihr 1985 in deren Schweizer Heimatdorf bei Basel – wenig später stirbt Mangold 35-jährig an Krebs. Charles Brauer bleibt in dem kleinen Ort und lebt dort bis heute mit seiner zweiten Ehefrau, der Schweizer Bühnenbildnerin Lilot Hegi. Die beiden sind Eltern eines gemeinsamen Sohnes.

BMV
Brandenburgische
Mediavermarktung

Das Bundesland aus einer Hand -
Brandenburgische Mediavermarktung.

Das Nachrichtenportal für Brandenburg

ePaper Abo Shop Kontakt

MOZ.de

Startseite > Film

ANZEIGE



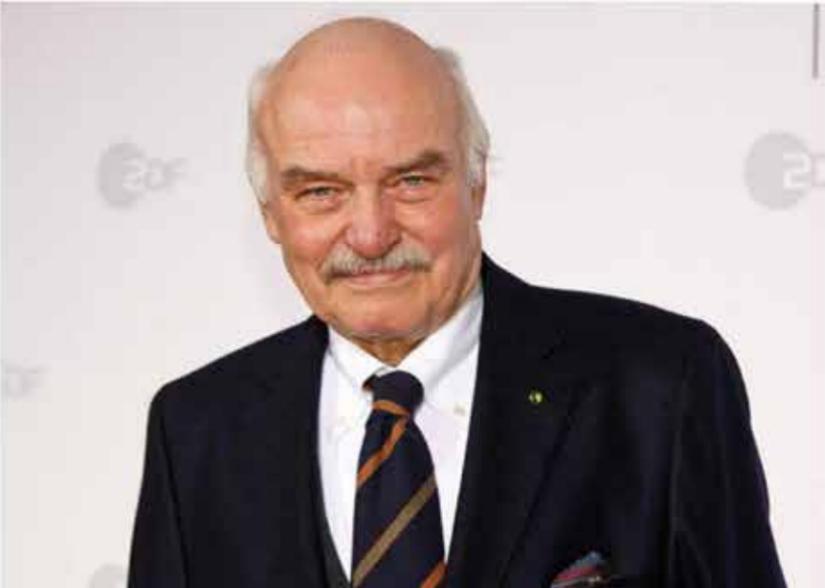
**Den Ignis Hybrid
jetzt leasen**

Den cleveren Micro-
Crossover jetzt easy leasen:
Der neue Suzuki Ignis Hybrid!

Suzuki

TV-Star

Charles Brauer erfreut sich weiter an der Schauspielerei



MOZ.de

WELT

WB

WN

Westfälische
Nachrichten

www.wn.de

erschienen: 05.06.2020, 08:16 Uhr

TV-Star Charles Brauer erfreut sich weiter an der Schauspielerei

Charles Brauers Schauspielkarriere hat vor 74 Jahren angefangen. Der bald 85-Jährige hat noch immer Spaß an seinem Beruf.

Berlin (dpa) - Der Ex-«Tatort»-Star Charles Brauer hat auch im hohen Alter Spaß an seinem Beruf. Ihn freue es, «dass man immer weitermachen kann, wenn die Birne noch funktioniert, man Lust und Spaß daran hat und auch noch gefragt wird», sagte der 84-Jährige der «Neuen Osnabrücker Zeitung»

Am kommenden Donnerstag ist Brauer als Otto von Bismarck in dem Dokudrama «Unsere Geschichte - 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal» im NDR zu sehen. Darin hat der Schauspieler in nahezu jeder Einstellung eine Zigarre im Mund.

Angesichts der langen Drehtage sei ihm das nicht leicht gefallen - obwohl er ein leidenschaftlicher Raucher ist: «Am Ende war ich heilfroh, dass die Produktionsfirma Brasil-Zigarren besorgt hatte, die viel leichter sind als meine Cubana. Mit denen bin ich gut über die Zeit gekommen - hätte ich meine eigenen geraucht, wäre mir wohl ziemlich schwindelig geworden.»

Begonnen hat Brauers Karriere vor 74 Jahren, als ihn der Regisseur Gerhard Lamprecht 1946 in der Straßenbahn für den dritten deutschen Nachkriegsfilm «Irgendwo in Berlin» entdeckte. Später spielte er in Filmen wie «Ein Zug nach Manhattan», «Zahn um Zahn» oder «Liebe ist die beste Medizin». Eine seiner bekanntesten Rollen war die des «Tatort»-Kommissars Peter Brockmöller an der Seite von Manfred Krug. Am 3. Juli feiert Brauer seinen 85. Geburtstag.



History-Tipp: 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal – Doku-Drama über die Entstehung

Verbindet Meere, teilt das Land

10.06.2020 von der SR Redaktion

Jubiläum im Norden: Das Jahrhundertbauwerk Nord-Ostsee-Kanal feiert runden Geburtstag. Eine NDR-Dokumentation zeigt die faszinierende Entstehungsgeschichte einer einzigartigen Wasserstraße.



Die NDR Doku (1,5 Stunden) in der Mediathek (Bild klicken für Video)

Phänomen Nord-Ostsee-Kanal: Mit jährlich mehr als 30.000 Seeschiffen ist er eine der meistbefahrenen, künstlichen Wasserstraßen der Welt. Auf einer Länge von 99 Kilometern und einer Breite von 67 Metern durchquert der NO-Kanal (früher: Kaiser-Wilhelm-Kanal, international: Kiel Canal) Schleswig-Holstein zwischen Brunsbüttel (Nordsee) und Kiel-Holtenau (Ostsee).



Starkes Doku-Drama mit faszinierenden Original-Aufnahmen © ndr/landesarchiv Schleswig-Holstein

folgen auf:

Newsletter

Neuigkeiten frei Haus mit dem Handbreit-Newsletter!

[Datenschutzbestimmungen](#) akzeptieren

Anmelden

Clubmitgliedschaft

JETZT 1 Monat unbegrenzt SR Club Artikel GRATIS lesen!

Kommentare

Andreas Graf bei Einpark-Chaos: Alptraum beim Anlegen

Arkadiusz Stefaniak bei Einpark-Chaos: Alptraum beim Anlegen

PL_andreas.s bei Einpark-Chaos: Alptraum beim Anlegen

PL_kontakt bei Philipp Buht: Mottan-Sieg – Wieder Laser-Weltmeister versucht, den Segelspalt zu behalten

Mele Coronato - Finsuiste bei Antifouling: Europäischer Erfinderpreis für Faserfolie auf Rümpfen – Giftstoffe raus aus dem Meer!

Kugelfisch bei Eco Yacht 110: Luxus, innovativ und umweltfreundlich

Verbindet Meere, teilt das Land

Jubiläum im Norden: Das Jahrhundertbauwerk Nord-Ostsee-Kanal feiert runden Geburtstag. Eine NDR-Dokumentation zeigt die faszinierende Entstehungsgeschichte einer einzigartigen Wasserstraße.

Phänomen Nord-Ostsee-Kanal: Mit jährlich mehr als 30.000 Seeschiffen ist er eine der meistbefahrenen, künstlichen Wasserstraßen der Welt. Auf einer Länge von 99 Kilometern und einer Breite von 67 Metern durchquert der NO-Kanal (früher: Kaiser-Wilhelm-Kanal, international: Kiel Canal) Schleswig-Holstein zwischen Brunsbüttel (Nordsee) und Kiel-Holtenau (Ostsee).

Seeschiffe sparen ca. 250 Seemeilen Fahrtstrecke und somit reichlich Treibstoff und Zeit, da sie weder den Skagerrak noch Kattegat durchfahren müssen. Wirtschaftlich kommt dies einer durchschnittlichen Ersparnis von derzeit ca. 70.000 Euro pro Schiff gleich.

Aufgrund der beiden Schleusen an den Enden des Kanals zählt der Nord-Ostsee-Kanal zu den spiegelgleichen Seekanälen – die Gezeiten der Nordsee oder etwa ein Windstau in der Kieler Förde haben dank der Schleusentore und -kammern keinen Einfluss mehr auf den Wasserstand des Kanals.

9.000 Arbeiter kommen – und viele bleiben!
Man ahnt es schon: Ein derart monumentales Bauwerk muss eine epische Entstehungsgeschichte haben. In nur acht Jahren Bauzeit entstand ein Jahrhundertbauwerk, das bis heute tagtäglich beeindruckt. Schon damals verglich man die Anstrengungen für den Bau des Kanals mit dem der Pyramiden in Ägypten. Mehr als

9.000 Arbeiter wurden benötigt, viele kamen aus Polen, Russland, der Schweiz und Italien. Aufgrund ihrer Erfahrungen mit ähnlichen Großbaustellen wie etwa dem Gottharttunnel waren die Italiener vor allem als Sprengmeister begehrt.

Knapp hundert Kilometer künstliche Wasserstraße! Was musste da nicht alles bewegt werden! Was im doppelten Wortsinne zu verstehen ist: Ein Großteil der Erdarbeiten fand im trockenen Erdreich statt, das von Seen und Mooren unterbrochen wurde. Findlinge mussten ausgegraben, Sand und Lehm mangels Felsgestein stabilisiert werden, für Begradigungen wird Land abgetragen, alte Parklandschaften werden durchschnitten; Dörfer, Straßen und Eisenbahnlinien wurden von einem Tag auf den anderen getrennt. Wasserspiegel gesenkt, an anderen Stellen angehoben.

Wo das Wasser nicht ablaufen konnte, wurde eben gepumpt. Millionen Kubikmeter Sand waren nötig, um schlickigen Erdboden trocken zu legen. 800 Millionen Pflaster- und Mauersteine festig(t)en die Ufer.

Hoch- und Drehbrücken so wie Dutzende Fähranlegestellen sollten das „geteilte Land“ wieder vereinen. Was auch größtenteils gelang: Obwohl das gewaltige Bauwerk buchstäblich eine ganze Region durchschnitt, wurde der Kanal relativ schnell von der Bevölkerung akzeptiert. Er trennte und verband das Land gleichermaßen, war identitätsstiftend und prägte nicht zuletzt das ethische Bild der Region. Denn viele Tausend Arbeiter, die aus dem Ausland gleich mit ihren Familien nach Schleswig-Holstein zum

Kanalbau kamen, blieben mit Kind und Kegel in der Nähe der Wasserstraße. Und fanden am Kanal über Generationen hinweg Arbeit und eine neue Heimat.

Der NDR widmete bereits einige Dokumentationen dem 125-jährigen Bestehen des Monumentalbauwerks Nord-Ostsee-Kanal. Mit dem Doku-Drama „verbindet die Meere, teilt das Land“ erzählt der Norddeutsche TV-Sender zum 125-jährigen Jubiläum die bisher unbekannte Geschichte von der Entstehung des Kanals. Die eineinhalb Stunden lange, hervorragend aufbereitete Dokumentation verspricht eine „emotionale Reise durch eine spannende, historische Episode Norddeutschlands“.

Mehr als sehenswert für alle Segler, die den Kanal bereits befahren oder vielleicht sogar von einem (Motor)-Törn auf eigenem Boot durch den Kanal träumen.

Alles für die Marine

Doch dabei sollte man aber eines nicht vergessen: Der heutige Sinn und Zweck des Kanals – Wirtschaftlichkeit in der Berufsschifffahrt – war keineswegs der Grund für den Bau der künstlichen Wasserstraße. Vielmehr waren es militärische Strategien, die Bismarck einst dazu veranlassten, dem lange zögernden Kaiser Wilhelm das „Okay“ für den Kanal abzurufen: Die deutsche Marine-Flotte sollte problemlos von der Ostsee in die Nordsee gelangen, ohne dabei „unter den Kanonen der Dänen hindurchfahren zu müssen“.



TV-Tipp

125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal

Der NDR sendet am morgigen Donnerstag ein 90-minütiges Doku-Drama, das die Geschichte vom Bau des NOK von den Anfängen bis in die heutige Zeit erzählt

Pascal Schürmann am 10.06.2020



Segelyachten in den NOK-Schleusen bei Brunsbüttel

Kiesel, Hahn-Günster

Namhafte Schauspieler und Hubertus Meyer-Burckhardt als Erzähler lassen in aufwändig inszenierten Spielszenen die Geschichte und die Geschichten, die mit dem Bau der größten künstlichen Wasserstraße der Welt verbunden sind, lebendig werden. Kombiniert werden die Filmsequenzen mit zahlreichen, teils bislang unveröffentlichten alten Foto- und Filmaufnahmen sowie mit Interviews mit Nachfahren von am Bau beteiligten Ingenieuren und Arbeitern.

Im Vordergrund dieses vom NDR in Auftrag gegebenen Doku-Dramas stehe die „unbekannte“ Geschichte des Kanals, heißt es in einer Mitteilung der Produktionsfirma Jumpmedientv. Denn: „Gebaut wurde der Kanal nicht von Bismarck (gespielt von Charles Brauer) und Kaiser Wilhelm I. und seinem Enkel Kaiser Wilhelm II., sondern von genialen Ingenieuren wie Otto Baensch (gespielt von Nicolaus König) und einem Heer von zeitweise 9.000 Arbeitern wie den Jeglewskis und Kumbartzkys aus Ostpreußen. Sie lebten in Barackenlagern, manch einer versoff seinen Lohn, anstatt ihn zu Frau und Kind nach Hause zu schicken, nicht wenige verloren bei Arbeitsunfällen ihr Leben. Und doch hatten sie nach nur acht Jahren Bauzeit den 100 Kilometer langen Kanal mit Schaufeln und Baggern gegraben.“

Deutsche Bank Wealth Management

Unsere strategische Asset Allokation bietet robuste Perspektiven in unsicheren Zeiten

#PositiverBeitrag

Erfahren Sie mehr

Werbung Deutsche Bank AG. Jede Werbemaßnahme ist einem Verkaufszweck zugeordnet.

Yacht 16/2020

Themen

Ausgabe bestellen

Heft abonnieren

Digital

Lesen wie ich will

Deutsche Bank Wealth Management

Unsere strategische Asset

125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal

Der NDR sendet am morgigen Donnerstag ein 90-minütiges Doku-Drama, das die Geschichte vom Bau des NOK von den Anfängen bis in die heutige Zeit erzählt

Namhafte Schauspieler und Hubertus Meyer-Burckhardt als Erzähler lassen in aufwändig inszenierten Spielszenen die Geschichte und die Geschichten, die mit dem Bau der größten künstlichen Wasserstraße der Welt verbunden sind, lebendig werden. Kombiniert werden die Filmsequenzen mit zahlreichen, teils bislang unveröffentlichten alten Foto- und Filmaufnahmen sowie mit Interviews mit Nachfahren von am Bau beteiligten Ingenieuren und Arbeitern.

Im Vordergrund dieses vom NDR in Auftrag gegebenen Doku-Dramas stehe die „unbekannte“ Geschichte des Kanals, heißt es in einer Mitteilung der Produktionsfirma Jumpmedientv. Denn: „Gebaut wurde der Kanal nicht von Bismarck (gespielt von Charles Brauer) und Kaiser Wilhelm I. und seinem Enkel Kaiser Wilhelm II., sondern von genialen Ingenieuren wie Otto Baensch (gespielt von Nicolaus König) und einem Heer von zeitweise 9.000 Arbeitern wie den Jeglewskis und Kumbartzkys aus Ostpreußen. Sie lebten in Barackenlagern, manch einer versoff seinen Lohn, anstatt ihn zu Frau und Kind nach Hause zu schicken, nicht wenige verloren bei Arbeitsunfällen ihr Leben. Und doch hatten sie nach nur acht Jahren Bauzeit den 100 Kilometer langen Kanal mit Schaufeln und Baggern gegraben.“

Ausgestrahlt wird die Sendung am Donnerstag, den 11. Juni, um 20.15 Uhr im NDR-Fernsehen.



Nord-Ostsee-Kanal - das Wunderwerk zwischen den Küsten

125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal

Bismarcks Baby, Wilhelms Wunderwerk

Das Nationalsymbol zerschneidet das Land und entzweite die Mächtigen: 1895 wurde der Nord-Ostsee-Kanal eingeweiht. Das kühne Mammutprojekt zog Arbeitssuchende aus aller Welt an - auch einen Heißsporn samt Schafherde.

Von Katja Iken
13.06.2020, 13:17 Uhr



Friedrich Wilhelm Jegliowski sieht rot. Er greift zur Peitsche und schleudert sie seinem Gutsherrn ins Gesicht. Der Mann hat es gewagt, Ansprüche auf Jegliowskis Schafe zu stellen, weil die Tiere auf den gutseigenen Weiden grasen. Jegliowski liebt seine Schafe - und dreht durch. Noch in der Nacht nach seinem Wutausbruch stiehlt er sich davon, marschiert mit Ehefrau Louise, den beiden Söhnen und seiner Schafherde im Schlepptau los, immer Richtung Westen.



Weg aus Masuren, wo Jegliowski,

ANZEIGE

Bismarcks Baby, Wilhelms Wunderwerk

Das Nationalsymbol zerschneidet das Land und entzweite die Mächtigen: 1895 wurde der Nord-Ostsee-Kanal eingeweiht. Das kühne Mammutprojekt zog Arbeitssuchende aus aller Welt an - auch einen Heißsporn samt Schafherde.

Friedrich Wilhelm Jegliowski sieht rot. Er greift zur Peitsche und schleudert sie seinem Gutsherrn ins Gesicht. Der Mann hat es gewagt, Ansprüche auf Jegliowskis Schafe zu stellen, weil die Tiere auf den gutseigenen Weiden grasen. Jegliowski liebt seine Schafe - und dreht durch. Noch in der Nacht nach seinem Wutausbruch stiehlt er sich davon, marschiert mit Ehefrau Louise, den beiden Söhnen und seiner Schafherde im Schlepptau los, immer Richtung Westen.

Weg aus Masuren, wo Jegliowski, Jahrgang 1845, als Heizer auf dem Gutshof oft wie ein Leibeigener behandelt wird, mit Schlägen, Demütigungen und Hunger. Nun macht sich der Heißsporn aus Ostpreußen auf in ein neues, ein besseres Leben. Jegliowski hat noch nie das Meer gesehen. Aber in diesem Sommer 1888 strebt er ans Wasser, um Arbeit auf der größten Erdbaustelle Europas zu finden - dem Nord-Ostsee-Kanal.

„Mein Urgroßvater war das, was man heute einen Wirtschaftsmigranten nennen würde“, sagt Hartmuth Jegliowski, 76, Rentner aus Landwehr. In der kleinen Gemeinde direkt am Kanal kann er vom Frühstückstisch aus die großen Pötte beobachten, wie sie auf der (trotz Krise) meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt vorbeigleiten. Sie schlängelt sich einmal quer durch Schleswig-Holstein: ein knapp hundert Kilometer langes, glitzerndes Band, von Kiel im Osten bis nach Brunsbüttel im Westen.

Als Neugeborener hielt ihn der Großvater aus dem Fenster, damit Hartmuth Richtung Kanal

pinkelt. Und von klein auf begreift: Diese Wasserstraße ist mehr als nur ein Kanal. Sie ist die Lebensader der Familie, hat die Jegliowskis ernährt - vom Urgroßvater über den Großvater und den Großonkel bis zu ihm selbst: Nach der Kapitänslaufbahn begleitete Hartmuth Jegliowski 25 Jahre lang als Lotse die Schiffe auf dem Nord-Ostsee-Kanal.

Kanal spart lebensgefährlichen Umweg

Ende des 19. Jahrhunderts war es das größte und wichtigste Bauvorhaben des jungen Deutschen Reiches. Magisch zog das Mammutprojekt Abenteurer aus aller Welt an. In Spitzenzeiten arbeiteten auf der Baustelle knapp 9000 Menschen, viele aus Ostpreußen.

Friedrich Wilhelm Jegliowski war 70 Tage unterwegs, bis er in Kiel ankam. Er hatte Glück: Die Kanalverwaltung kaufte ihm seine Schafe ab und erteilte ihm die Schankerlaubnis für eine „Probierstube“, wo die Arbeiter Bier und Rum bekamen. Zudem wurde Jegliowski als Markettender in der Kantinenversorgung in Holtenua angestellt: einem von zwölf Barackenlagern, in denen die Kanalarbeiter entlang der Trasse unterkamen.

Die einfachen Männer, die den Kanal mit Schaufeln und Baggern aushoben, aber auch die Konstrukteure und mächtigen Strippenzieher im Hintergrund - sie stehen im Mittelpunkt eines packenden NDR-Doku-Dramas von Dietrich Duppel, das Donnerstagsabend erstmals ausgestrahlt wird. Hartmuth Jegliewski als Urenkel kommt ebenso zu Wort wie in Spielszenen etwa Kanal-Chefingenieur Otto Baensch (dargestellt von Nicolas König) und Reichskanzler Otto von Bismarck, den „Tatort“-Legende Charles Brauer verkörpert.

Seit den Sechzigerjahren drang der „Eiserne Kanzler“ auf einen Durchstichkanal zwischen beiden Meeren. Davon hatten schon die Wikinger geträumt, um nicht das gefürchtete Kap Skagen umfahren zu müssen: Noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts havarierten Tausende Schiffe rund um die Nordspitze Jütlands. Zudem sparte die künstliche Wasserstraße Wegstrecke, also Zeit und Geld.

„Totenrede“ des Generalfeldmarschalls

Entscheidend für Bismarck war jedoch vor allem der Prestigegewinn: In seinen Augen war der Kanal ein zentrales Nationalsymbol, weltweit bewundertes Manifest deutscher Einheit, Stärke, Ingenieurskunst. Da der Kanzler genau wusste, wie sehr der Kaiser seine Kriegsmarine liebte, zog Bismarck listig den Flotten-Trumpf - und gewann Kaiser Wilhelm I. mit dem Argument der militärischen Notwendigkeit. Der deutschen Flotte sollte es möglich sein, „jederzeit von der Ostsee in die Nordsee zu gelangen, ohne unter dänischen Kanonen passieren zu müssen“.

Unsinn, widersprach ausgerechnet der oberste Militär Helmuth von Moltke, Chef des Großen Generalstabs und Sieger der Einheitskriege. In seiner legendären „Totenrede“ 1873 im Reichstag verurteilte der General den Plan als viel zu teuren, unnötigen Spleen. „Nun frage ich aber, meine Herren, für wen bauen wir eigentlich diesen Kanal?“, wettete er und schlug vor, „statt eines Kanals für die Flotte eine zweite

Flotte zu bauen“.

Doch mit seiner Kritik drang Moltke nicht durch. Wilhelm I. höchstpersönlich reiste 1887 zur feierlichen Grundsteinlegung nach Kiel-Holtenau. Mehrfach schlug der 90-jährige Monarch trotz angeschlagener Gesundheit mit einem Hammer auf den Stein.

Gutsherrin verführt Kanalbaumeister

Den Rest der Knochenarbeit besorgten andere: Für neun Meter Tiefe und 67 Meter Breite mussten gut 82 Millionen Kubikmeter Erde ausgehoben werden. Immer wieder kippten Bagger um, stürzten Arbeiter von Gerüsten, wurden von großen Granitblöcken zerquetscht oder von Loren überrollt. Eigens eingerichtete Lazarette versorgten die vielen Verletzten. 6000 Arbeitsunfälle soll es gegeben haben, 90 Männer starben beim Bau.

Die neue Wasserstraße war nicht nur für Arbeiter lebensgefährlich, sie geriet auch zur Bedrohung für die ganze Region: „Die größte Herausforderung lag darin, dass der Wasserspiegel des Kanals entlang einer weiten Strecke im Westen über dem Land liegt. Ständig bestand die Gefahr, dass bei einem Dammbbruch riesige Ländereien überflutet würden. Ein solcher drohte permanent, denn der Untergrund war moorig und weich“, sagt Martin Krieger von der Kieler Universität. Der Historiker hat mit Dokumentarfilmer Duppel das Buch „Nord-Ostsee-Kanal. Biografie einer Wasserstraße“ verfasst.

Die große Katastrophe blieb aus - dafür mussten die Bewohner hinnehmen, dass der Kanal ihr Land zerschnitt und etwa aus der Gemeinde Sehestedt zwei Teile machte. Schuld war gerüchteweise die Gutsherrin von Osterrade: Sie soll den Regierungsrat verführt haben, um zu verhindern, dass der Kanal ihren Besitz durchtrennt. So zerschnitt er eben Sehestedt.

„Nicht immer die Edelsten der Nation“

Der Kanal riss Kulturlandschaften und Familien auseinander und sorgte zudem für soziale Unruhe - nicht alle Zuwanderer waren willkommen. Es kämen „nicht immer die Edelsten der Nation, sondern vielfach Personen, welche in der Heimat etwas auf ihrem Kerbholz haben und glauben, dass es an dem Kanal nach dem Wahlspruch ginge: ‚Ein freies Leben führen wir!‘“, schrieb die „Kanal-Zeitung“ am 5. September 1891. Viele jedoch hielten die harte Arbeit nicht lange durch. Stattdessen führten sie „ein Landstraßenleben, geraten bald mit den Strafgesetzen in Widerspruch und spazieren ins Gefängnis“.

Nach acht Baujahren war der Nord-Ostsee-Kanal samt gewaltigen Schleusenanlagen und Brücken fertig. Mit großem Pomp wurde das 156 Millionen Goldmark teure Wunderwerk am 21. Juni 1895 eingeweiht. Auf die Party folgte prompt der Kater: Die Wasserstraße war schon von Anfang an zu klein und musste permanent ausgebaut werden.

Wirtschaftlich war der Kanal von zentraler Bedeutung, spielte aber für die Kriegsmarine nie die Rolle, die Bismarck dem Kaiser vorgegaukelt hatte. „Mit einigen wenigen gezielten Schiffsversenkungen hätten die Alliierten den Kanal ohnehin kurzfristig und auf Jahre blockieren können“, sagt Historiker Krieger.

Viele der zugewanderten Kanalarbeiter blieben nach Vollendung der Wasserstraße im Land. Und bis heute schenkt ein Jegliewski am Ufer des Nord-Ostsee-Kanals Alkohol aus: Ex-Lotse Hartmuth arbeitet montags und donnerstags ehrenamtlich in der „Kanalschänke“ in Landwehr - mit 76 hilft er in der kleinen Kneipe der 90-jährigen Wirtin Karla Mohr.

„So schließt sich der Kreis“, sagt Hartmuth Jegliewski und lacht. Nur das hitzige Temperament, das habe ihm der Uropa zum Glück nicht vererbt.

– NDR PRESSEMITTEILUNG –

Presse aktuell

„125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal: Verbindet die Meere, teilt das Land“

Erzählt von Hubertus Meyer-Burckhardt

Doku-Drama, 90 Minuten, NDR 2020

Sendetermin: Donnerstag, 11. Juni, 20.15 Uhr, NDR Fernsehen

Es ist der gewaltigste Bau Norddeutschlands: Der Nord-Ostsee-Kanal zwischen Kiel und Brunsbüttel, die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Doch der Kanal ist weit mehr als ein Bauwerk. Dieser Kanal hat Biografien, Familien und Generationen geprägt. Zahlreiche Arbeiter aus aller Welt strömten Ende des 19. Jahrhunderts zum Kanalbau und blieben dann in Schleswig-Holstein. Der Kanal ist vielen zur Heimat geworden, er ist Identität, Arbeitsplatz und Wirtschaftsfaktor. So auch für Hartmuth Jegliewski und Oliver Kumbartzky, deren Urgroßväter zum Kanalbau kamen und die heute noch am und vom Kanal leben.

Das Doku-Drama „125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal: Verbindet die Meere, teilt das Land“ erzählt die bisher unbekannte Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals. Denn gebaut wurde der Kanal nicht von Bismarck (dargestellt von Charles Brauer), Kaiser Wilhelm I. und seinem Enkel Kaiser Wilhelm II., sondern von genialen Ingenieuren wie Otto Baensch (Nicolaus König) und einem Heer von zeitweise 9000 Arbeitern, unter ihnen die Jegliewskis und Kumbartzkys aus Ostpreußen. Sie lebten in Barackenlagern, manch einer versoff seinen Lohn, anstatt ihn zu Frau und Kind nach Hause zu schicken, nicht wenige verloren bei Arbeitsunfällen ihr Leben. Und doch hatten sie nach nur acht Jahren Bauzeit den 100 Kilometer langen Kanal mit Schaufeln und Baggern gegraben.

Mit Moderationen von Hubertus Meyer-Burckhardt, aufwendigen Spielszenen, bildgewaltigen Aufnahmen des Kanals, spannenden Interviewpartnern und einzigartigen, bisher nie gezeigten Bildern von Glasplatten-Fotografien des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kiel erzählt Dietrich Duppel in seinem Film die 125jährige Geschichte des Kanals vom Baubeginn bis heute. Schon bei der Eröffnung war der Kanal zu klein und musste bereits von 1907 bis 1913 erweitert werden. Neue Schleusen und Brücken, größere Fähren und die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke mit der Schwebefähre wurden errichtet. Die Nazis wollten gegen Ende des Zweiten Weltkrieges diese Brücken wieder sprengen. In den 60er-Jahren wurden der Straßentunnel in Rendsburg und später dann die



Norddeutscher Rundfunk
Presse und Information

Rothenbaumchaussee 132
20149 Hamburg
Telefon (040) 4156 - 2300
Telefax (040) 4156 - 2199
E-Mail presse@ndr.de
www.ndr.de/presse



Norddeutscher Rundfunk
Presse und Information

Rothenbaumchaussee 132
20149 Hamburg
Telefon (040) 4156 - 2300
Telefax (040) 4156 - 2199
E-Mail presse@ndr.de
www.ndr.de/presse

großen Autobahnbrücken gebaut. Bis heute wird der Nord-Ostsee-Kanal geändert: neue Schleusen, neue Brücken, Erweiterungen.

Durch seine gesamte 125-jährige Zeit verbindet den Kanal ein Paradox: Er trennt und er verbindet das Land. Er durchschneidet eine gewachsene Kulturlandschaft und ist gleichzeitig identitätsstiftend und ein Stück Heimat.

„125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal: Verbindet die Meere, teilt das Land“ ist eine emotionale Reise durch eine spannende Geschichte Norddeutschlands.

Stab

Buch	Dietrich Duppel
Regie	Dietrich Duppel, Torsten Wacker (Szene)
Kamera	André Dekker, Jean Marc Junge, Michael Gassner, Timo Schwarz (Szene)
Schnitt	Konrad Buschke, Johan Nilsson
Ausstattung	Kay Kulke
Kostüm	Antje Gebauer
Maske	Yvonne Neumann
Ton	Dirk Diedrich
Digitale Effekte	polloq
Musik	George Kochbeck
Archivrecherche	Veronika Loepp
Fachberatung	Prof. Dr. Martin Krieger
Redaktion	Marc Brasse (NDR)

Besetzung

Moderation	Hubertus Meyer-Burckhardt
Otto von Bismarck	Charles Brauer
Emma	Jytte-Merle Böhrnsen
Otto Baensch	Nicolas König
Federico	Thiago Braga de Oliveira
Unternehmer Holzmeier	Thomas Ziesch
Carl Loewe	Thomas H. v. Wallersbrunn
Kumbartzky	Peter Sikorski
Barackenleiter Hansen	Steffen Böye
Der Garstige	Alexandru Cirneala
Jegliewski	Hajo Tuschy

Luise Jegliewski
Karl Jegliewski
Friedrich Jegliewski
Janine Ribler
Lucas Leonidas
Paul E. Guhl

„125 Jahre Nordostseekanal: Verbindet die Meere, teilt das Land“ ist eine Produktion von jumpmedientv im Auftrag des NDR, gefördert mit Mitteln der nordmedia.

Der Nord-Ostsee-Kanal – Daten und Fakten

Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meist befahrene künstliche Seeschiffahrtsstraße der Welt. Er verbindet die Nordsee mit der Ostsee. In seiner Bedeutung ist der Nord-Ostsee-Kanal nicht nur wichtiger Teil der regionalen Wirtschaftsstruktur, sondern auch wesentlicher Baustein des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Durch seine Weg- und Zeitvorteile stellt die Bundeswasserstraße Nord-Ostsee-Kanal für die internationale Schifffahrt einen großen wirtschaftlichen Vorteil dar.

Das Befahren des Nord-Ostsee-Kanals bringt je nach Abfahrts- und Zielhafen erhebliche Wegevorteile, im Schnitt 250 Seemeilen (463 Kilometer). Je nach Geschwindigkeit des Schiffes kann durch geschickte Routenwahl ein hoher Zeitverlust vermieden und Treibstoff eingespart werden. Die CO2-Emissionen sind geringer.

Fährt ein Schiff zum Beispiel von Dover nach Kiel, spart es im Vergleich zu dem Weg über Skagen 368 Seemeilen (682 Kilometer). Von Hamburg nach Stockholm oder Riga erspart der Nord-Ostsee-Kanal 336 Seemeilen (622 Kilometer).

Aber auch von Rotterdam nach Klaipeda kann das Schiff via Nord-Ostsee-Kanal von 183 eingesparten Seemeilen (334 Kilometer) profitieren.

- Am 21. Juni 1895 wurde der heutige Nord-Ostsee-Kanal von Kaiser Wilhelm II. als Kaiser-Wilhelm-Kanal eröffnet - Namenswechsel 1948
- Direkter Vorläufer war der 1784 in Betrieb genommene Eiderkanal
- Bauzeit: 1887-1895, Erbauungskosten: 156 Millionen Reichsmark
- Beim Bau beschäftigte Menschen: bis zu 9000 Mann im Jahre 1892
- Schichtlohn eines Erdarbeiters damals: 3,30 Reichsmark
- Bodenbewegungen beim Bau: mehr als 80 Millionen Kubikmeter
- 1. Erweiterung: 1907-1914 für 242 Millionen Reichsmark, Bodenbewegungen fast so viel wie beim Kanalbau
- 2. Erweiterung: 1965 bis 2002 für 840 Millionen DM, veranschlagte Bodenbewegungen: circa 41 Millionen Kubikmeter



Norddeutscher Rundfunk
Presse und Information

Rothenbaumchaussee 132
20149 Hamburg
Telefon (040) 4156 - 2300
Telefax (040) 4156 - 2199
E-Mail presse@ndr.de
www.ndr.de/presse



Norddeutscher Rundfunk
Presse und Information

Rothenbaumchaussee 132
20149 Hamburg
Telefon (040) 4156 - 2300
Telefax (040) 4156 - 2199
E-Mail presse@ndr.de
www.ndr.de/presse

- 10 Brücken, lichte Durchfahrtshöhe = 42 Meter (40 Meter Schiff + 2 Meter Reserve)
- 2 Tunnel (1 Fahrzeugtunnel, 1 Fußgängertunnel - jeweils in Rendsburg)
- 14 Fährstellen (mit Schwebefähre Rendsburg und Personenfähre Kiel-Holtenau)
- 12 Weichen (Ausweichstellen - hier können sich auch die größten Schiffe im Kanal begegnen)
- Fläche, für die der Nord-Ostsee-Kanal als Vorfluter dient: 1580 Quadratkilometer - der Kanal ist der größte künstliche Vorfluter Schleswig-Holsteins
- Maßgebender Wasserstand Kanalstrecke: Normalnull -0,20 Meter
- Länge: 98,637 Kilometer
- Breite des Wasserspiegels nach Bau: 58 Meter
- Sohlenbreite nach Bau: 22 Meter
- Wassertiefe nach Bau: 8,5 Meter
- Breite des Wasserspiegels 1. Erweiterung: 102,5 Meter, nach 2. Erweiterung heute 162 Meter (außer Oststrecke)
- Sohlenbreite nach 1. Erweiterung: 44 Meter, heute: 90 Meter (außer Oststrecke = Königsförde bis Kiel - hier hat der Kanal weiterhin das Profil der 1. Erweiterung)
- Wassertiefe nach 1. Erweiterung: 11 Meter, auch heute 11 Meter
- Internationaler Sprachgebrauch: kiel canal
- Verantwortlich für den Nord-Ostsee-Kanal ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit den Ämtern WSA Kiel-Holtenau und WSA Brunsbüttel
- Etwa 10.000 Sportboote nutzen jährlich den Nord-Ostsee-Kanal, Sportfahrzeuge dürfen den Kanal nur während der Tageszeit befahren
- Schiffszahlen ohne Sportboote im Jahr 2000: rd. 38.400 Schiffe, im Jahr 2017: rd. 30.300 Schiffe (im Vergleich Suez-Kanal: im Jahr 2000: 14.100 Schiffe, im Jahr 2016: rd. 16.800 Schiffe, und Panama-Kanal: im Jahr 2000: 13.700 Schiffe, im Jahr 2016: rd. 13.100 Schiffe)
- Maximale Schiffsgröße für Kanalpassage (je nach Verhältnis von Länge, Breite und Tiefgang):
entweder Länge 235 Meter, Breite 32,5 Meter, Tiefgang 7,0 Meter
oder Länge 193 Meter, Breite 20 Meter, Tiefgang 9,5 Meter
oder Länge 160 Meter, Breite 27 Meter, Tiefgang 9,5 Meter
Zwischenwerte werden interpoliert: zum Beispiel dürfte ein 175 Meter langes Schiff mit 9,5 Meter Tiefgang für eine Kanalpassage maximal 24 Meter breit sein
- Gütertransporte auf dem Nord-Ostsee-Kanal insgesamt: im Jahr 2000 58 Mio. Tonnen, im Jahr 2017 87 Mio. Tonnen
- Dauer einer Kanalpassage: circa 8 Stunden

- Maximalgeschwindigkeit im Kanal 15 km/h (8,1 Knoten) - für Schiffe der Verkehrsgruppe 6 oder mit einem Tiefgang von mehr als 8,5 m: 12 km/h (6,5 Knoten)
- Für Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 3,10 Meter und für Schiffe ab Verkehrsgruppe 2 besteht Lotsenpflicht. Ausnahmen sind lediglich in den Verkehrsgruppen 2 und 3 möglich
- Ab einer bestimmten Größe müssen Schiffe außerdem auch einen beziehungsweise sogar zwei Kanalsteuerer annehmen (zum Beispiel, wenn eine der folgenden Abmessungen überschritten ist: 100 Meter Länge bei 15,5 Meter Breite beziehungsweise 115 Meter Länge bei 14 Meter Breite und jeweils 6,1 Meter Tiefgang)

Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Kiel Holtenau

Fotos: www.ARD-Foto.de

7. Mai 2020 / IB

– NDR INTERNE MITTHEILUNG –



Nordeutscher Rundfunk
Presse und Information

Rothenbaumchaussee 132
20149 Hamburg
Telefon (040) 4156 - 2300
Telefax (040) 4156 - 2199
E-Mail presse@ndr.de
www.ndr.de/presse

Presse aktuell

1,8 Millionen Menschen sehen NDR Doku-Drama „125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal“

Großes Interesse für das NDR Doku-Drama „125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal: Verbindet die Meere, teilt das Land“: Im Schnitt 1,843 Millionen Zuschauerinnen und Zuschauer haben bundesweit den Film von Dietrich Duppel am Donnerstag, 11. Juni, im NDR Fernsehen verfolgt. Im Norden schauten 913.000 Menschen zu. Der Marktanteil lag hier bei 15,3 Prozent, bundesweit bei 6,2 Prozent. Das Doku-Drama lief in der NDR Reihe „Unsere Geschichte“.

NDR Intendant Joachim Knuth: „Vom Bau eines Kanals so zu erzählen, dass es Menschen mitreißt, ist hohe Kunst. Wenn dazu noch ein begeisterter Moderator und lebensechte Charaktere kommen, wird es außergewöhnlich. Ich gratuliere allen, die an dem Projekt vor und hinter der Kamera beteiligt waren, zu ihrem Erfolg. So wird Geschichte lebendig.“

„125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal: Verbindet die Meere, teilt das Land“ erzählt die bisher unbekannte Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals, der meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt. Mit Moderationen von Hubertus Meyer-Burckhardt, aufwendigen Spielszenen, bildgewaltigen Aufnahmen des Kanals, spannenden Interviewpartnern und einzigartigen Bildern von Glasplatten-Fotografien des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kiel schildert Duppel die 125-jährige Geschichte des Kanals vom Baubeginn bis heute. Zu den Darstellerinnen und Darstellern zählen Charles Brauer (Otto von Bismarck), Jytte-Merle Böhrnsen (Emma) und Nicolaus König (Ingenieur Otto Baensch).

Weitere spannende Hintergründe zur Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals bietet ein großes Online-Dossier (www.NDR.de/nok).

„125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal: Verbindet die Meere, teilt das Land“ ist eine Produktion von jumpmedientv im Auftrag des NDR, gefördert mit Mitteln der nordmedia. Die Redaktion hatte Marc Brasse (NDR).

Fotos: www.ARD-Foto.de

12. Juni 2020 / IB

– TEAM –

Produzent Anne Kötterheinrich
Executive Producer Ulf Thomas

Herstellungsleitung Virginia Maassen
Produktionsleitung Evelyn Hein
1. Aufnahmeleitung Hinnerk Jensen
2. Aufnahmeleitung Axel Bierstedt
Produktionsleitung Max Heusmann
Redaktion NDR Marc Brasse

Autor Dietrich Duppel
Regisseur Dietrich Duppel | Torsten Wacker
Kamera Timo Schwarz | André Dekker | Jean Marc Junge | Michael Gassner
Ton Dirk Diedrich
Oberbeleuchter Niko Mölter
Archivrecherche Veronika Loepp
Visual Effects polloq
Grafik stodt GmbH
Schnitt Konrad Buschke | Nico Montano Goertz | Johan Nilsson
Komponist George Kochbeck

Moderator/Erzähler Hubertus Meyer-Burckhardt

BESETZUNG

Otto von Bismarck Charles Brauer
Emma Jytte-Merle Böhrnsen
Otto Baensch Nicolas König
Federico Thiago Braga de Oliveira
Unternehmer Holzmeier Thomas Ziesch
Carl Loewe Thomas H. v. Wallersbrunn
Kumbartzky Peter Sikorski
Barackenleiter Hansen Steffen Böye
Der Garstige Alexandru Cirneala
Jegliewski Hajo Tuschy