

## Ein neuer Plan für eine Heberland- Verbindung nach Norderney.

Ein neues Projekt, eine bequemere Verbindung mit unseren Nordseebädern, besonders mit Norderney, zu schaffen, wird unseres Erachtens stets allgemeines Interesse finden. Die Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten, die ab und zu, namentlich an Tagen mit schlechtem Eisenbahn-Anschluß, mit einer Reise ins Seebad verbunden sind, haben Unzählige kennen gelernt, sich vielleicht auch dadurch zurückschrecken lassen, zum zweiten Male ein deutsches Nordseebad zu besuchen. Wie wäre es aber, wenn man zu jeder Zeit, unabhängig von Ebbe und Fluth, mit einer auf Rädern laufenden Fähre, also ohne die Seekrankheit fürchten zu müssen, nach Norderney hin und von dort zurück kommen könnte! Das klingt etwas unglaublich. Nun, wir empfehlen die Schrift des Reg.-Baumeisters Schrimpf: **„Die Wattfähre.“** Ein neues Mittel zur Verbesserung der Reiseverbindungen nach den deutschen Nordseebädern, insbesondere nach Norderney“, erschienen im Verlage der Waedeker'schen Buchhandlung (M. Martini u. Grüttesien) Elberfeld, Preis 2 Mk., einer gefl. Durchsicht.

Der Verfasser geht von der Thatsache aus, daß zwischen Festland (Hilgenriedersiel) und Norderney zur Ebbezeit Wagen passiren können, wie dies hier ja allgemein bekannt ist. Ungefähr an dieser Stelle soll die „Wattfähre“ verkehren. Eine ebene, rechteckige Plattform von 16,5 m Länge und 13 m Breite soll in einer Höhe von etwa 5,5 m über dem Boden mittels eines kräftigen, weitmaschigen Eisensachwerks von 8 großen Rädern getragen werden, die paarweise an den vier Ecken der Fähre liegen. Die Plattform, welche so auch bei hoher Fluth über dem Wasser bleibt, trägt einen überdachten Aufbau, in dem sich ein Maschinenraum, Dienstraum und zwei Salons befinden. Zur näheren Orientirung werden dem Leser die der Schrift beigelegten Zeichnungen und Karten dienen. Der Fahrwagen würde für die Aufnahme von 200 Personen vollkommen ausreichen. Die Fortbewegung des Wagens soll an einem starken Seil von Stahldraht geschehen, das an den Endpunkten sicher befestigt ist. Die auf dem Wagen befindliche Dampfmaschine ist zu 200 Pferdekraften angenommen. Der Boden des Watts ist an der angegebenen Stelle flach und eben, fast wie eine Tischplatte, wie der Verfasser

sagt, und vollständig tragfähig, selbst an den Risten. Von ungewöhnlicher Konstruktion sind die hohen Räder, sie sind, um dem Wagen volle Sicherheit zu geben, 3 m breit, aber in 9 Ringe von je 18 cm zerlegt, die je einen leeren Raum von etwa 17 cm zwischen sich lassen, um die Fortbewegung durch das Wasser zu erleichtern. Die Heberfahrt soll circa 45 Minuten dauern, alle paar Stunden geschehen und in Norderney eine Schmalspurbahn sich anschließen, um die Beförderung der Reisenden und ihres Gepäcks nach dem Dorfe zu übernehmen. Die Bahn auf dem Festlande (von Station Hage nach Hilgenriedersiel) aber müßte womöglich vom Staat gebaut werden, um dort ein direktes Uebergehen auf die Wattfähre zu ermöglichen. Auf die technischen Einzelheiten können wir natürlich nicht eingehen.

Die Kosten, incl. die Anschlußbahnen, die den hauptsächlichsten Theil beanspruchen, sind auf 1 Million veranschlagt, der Betrieb würde jährlich ca. 80 000 Mark erfordern. Das erscheint bedenklich, aber der Verfasser sucht nachzuweisen, wie es im Interesse des Staates liege, dieses Projekt auszuführen. Die Kosten würden durch den stärkeren Besuch der Badegäste, die jetzt besonders wegen der bequemeren Verbindung die belgischen und holländischen Seebäder vorziehen (die Zahl derselben betrage jährlich über 30 000), sich reichlich ersetzt machen. Der Leser sehe selbst nach; vielleicht hat der Verfasser recht; solche Berechnungen sind immer etwas problematischer Art.

Die Verbindung mit den weniger besuchten Inseln soll eine kleinere Wattfähre täglich etwa dreimal vermitteln, welche die Gäste bis zu den in dem tieferen Wasser liegenden Dampfschiffen bringt. — Interessant ist das Projekt in hohem Maße, wir empfehlen die Beschäftigung mit demselben allen unseren Lesern.