

Erlebnismagazin Nord-Ostsee- Kanal

13. Jahrgang

Ausgabe 2018



Viele Bilder,

viele Geschichten

viele Tipps.

Das erste und einzige NOK-Magazin dieser Art

600 Fotos | 180 Seiten



> Seite 20-21
Der Plan steht,
der Bau beginnt



> Seite 22-23
Kanaleröffnung 1895:
Die Welt, sie staunt



> Seite 52-53
Das Thema Elbvertiefung:
Auftakt zum letzten Showdown



> Seite 55
Wann wohl die ersten
Bagger kommen?

Inhaltsverzeichnis 2018 im 13. Jg.

Rubrik 1

Historische Betrachtungen zum Nord-Ostsee-Kanal

Einführung > Seite 11

- 12 Vom Frachtsegler bis zum Riesen-Container; Millionen Schiffe in der Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals
- 14 Vorläufer des Nord-Ostsee-Kanals
- 14 Wikinger waren die Ersten: Mit Drachenbooten durch das Land
- 14 Schon während der Hansezeit: Salzprämie auf dem Stecknitz-Kanal
- 15 Der Eider-Kanal: Direkter Vorgänger des Nord-Ostsee-Kanals
- 15 Der Sues-Kanal: Vorbild, aber ohne Schleusen
- 16 Maritime Marktforschung anno 1864: Warenströme auf der Nord- und Ostsee
- 17 Wettstreit um Streckenführung und Finanzierung

- 18 Hickhack im Parlament: Moltkes „Totenrede“ 1873 auf den NOK
- 19 Grundsteinlegung 1887: Dem Deutschen Vaterland zu Heil und Segen



> Seite 36
Auftakt für die
Container-Schifffahrt

- 20 Der Plan steht, der Bau beginnt
- 22 Kanaleröffnung 1895: Die Welt, sie staunt
- 24 Kartengrüße vom Kanal: Coloriert und patriotisch

- 25 Erste Zahlen und Enttäuschungen in einigen Hafenstädten
- 26 Finanzierungsmodell Schaumweinsteuer: Der Staat ist erfinderisch
- 27 Hafen Hamburg: Kraftverstärker für den neuen Kanal
- 28 Flottenrüstung forciert schnellen Kanalausbau
- 29 Auch zivile Schiffe wurden immer größer
- 30 1907 bis 1914: Der erste Kanalausbau
- 32 Der Kanal zwischen dem Ersten und Zweiten Weltkrieg
- 34 Die zweite Kanalerweiterung ab 1965
- 35 Ab 1972: Sieben neue Brücken über dem Kanal
- 36 Auftakt für die Containerschifffahrt
- 37 Der Beginn des Traumschiff-Tourismus
- 38 Schon bald im 3. Jahrtausend: Krisen, Pech und Pannen



> Seiten 30-31
1907 bis 1914:
Der erste Kanalausbau



> Seiten 38-39
Schon bald im 3. Jahrtausend:
Krisen, Pech und Pannen

Inhaltsverzeichnis 2018 im 13. Jg.

Rubrik 2

Die Elbe und der Nord-Ostsee-Kanal: Eine Art Schicksalsgemeinschaft

Einführung > Seite 41

- 42 Der Hafen Hamburg, der NOK und der Deutsche Außenhandel über 25 Jahre nach der Wende
- 44 50 Jahre Container-Schifffahrt im Hamburger Hafen
- 46 Hafen Hamburg: Der An- und Abtransport der Container-Boxen
- 48 Jahrhundert-Projekt „Neue Seidenstraße“. China möchte Hamburg mit einbinden
- 50 Immer neue Mega-Liner: Rekorde haben eine kurze Lebensdauer
- 52 Das Thema Elbvertiefung: Auftakt zum letzten Showdown
- 56 Die Geschichte der Elbvertiefung ab 1834 bis voraussichtlich 2019



> Seite 67
Cyber-Attacken gegen
Schiffe und Häfen

- 57 Justizia hat gesprochen: NABU zweifelt jetzt aber an der Expertise der Bundesanstalt für Wasserbau
- 58 Die Diskussionen zur Hafenkooperation: Jeder ist sich selbst der Nächste
- 60 Hamburgs Hafen-Konkurrenten: Anbindungen ans Mittelmeer
- 62 Auto-Diesel-Skandal: Aber noch schlimmer sind die Stickstoffoxyde der Schiffe
- 64 Die digitale Revolution in der Schifffahrt; Kanal und Elbe mittenrang
- 66 Zukunftsschock aus dem 3-D-Drucker: Vom Labor in die Fabrik
- 67 Die kriminelle Seite der Digitalisierung: Cyper-Attacke gegen Schiffe und Häfen

- 68 Neue Flottenpolitik der Schiffsallianzen: Größere Feederschiffe konkurrieren jetzt den Nord-Ostsee-Kanal
- 70 Der NOK-Masterplan bis zum Jahre 2030: Ausbau und Modernisierung des NOKs
- 72 Größte Wasserbaustelle Europas: 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel
- 73 Neubau der Schleusen in Holtenu: Ersatz der Kammern von 1895
- 74 Begradigung der Oststrecke: Weg mit dem Flaschenhals vor Kiel
- 75 Neubau der Levensauer Hochbrücke: Fledermäuse ziehen mit
- 76 Sanierung des Rendsburger Autotunnels: Eine Geschichte für Satiriker
- 77 Rader Autobahnbrücke A7: 2026 Ersatzneubau über den NOK
- 78 Weichenoptimierung: Duckyalben aus Stahl halten 40 Jahre
- 79 Neue Kanalfähren, Zulaufsteuerung, neues Trockendock, neue Schwebefähre
- 80 Historische Rivalitäten zwischen dem Elbe-Lübeck-Kanal und dem NOK
- 81 Überraschung aus Berlin: Auch der Elbe-Lübeck-Kanal wird ausgebaut



> Seiten 64-67
Die digitale Revolution in der Schifffahrt:
Kanal und Elbe mittenrang



> Seiten 68-69
Neue Flottenpolitik der Schiffsallianzen:
Größere Feederschiffe konkurrieren jetzt den NOK



> Seite 92

Das besondere Vergnügen:
Fahrrad fahren am NOK



> Seite 95

Die Straße der Traumschiffe:
Magnet für Sehleute



> Seite 129

Steinzeitpark Dithmarschen:
Erleben und ausprobieren



> Seite 137

Ships Welcome Point:
Ordentlich was los

Inhaltsverzeichnis 2018 im 13. Jg.

Rubrik
3

Erlebniswelt Nord-Ostsee-Kanal: Ahoi auf allen Strecken

Einführung > Seite 83

- 84 Wieder mehr Schiffe im Kanal
- 85 Im Prinzip wie ein Staubsauger: Die Unterhaltungsbuggerie im NOK
- 86 Fragen rund um den Container: Das Symbol der Globalisierung
- 87 Feederschiffe: Logistik-Ketten im Nord-Ostsee-Kanal
- 88 Der Trick mit dem Ausflagen: Weniger Schiffe unter deutscher Flagge
- 89 Der Kanal unter dem Wasserspiegel: „Orka“ sorgt für Sicherheit

- 90 Starke Typen auf dem Kanal: Vom Gastanker bis zum Bulker
- 92 Das besondere Vergnügen: Fahrrad fahren am Nord-Ostsee-Kanal
- 94 Die Straße der Traumschiffe: Magnet für Sehleute



> Seite 89
Peilschiff „Orka“ sorgt für Sicherheit

- 96 Wo die Schiffe langsam fahren: Lotsenwechsel bei Rüsterbergen
- 98 Huckepack zum Offshore-Hafen: Schwertransporte auf dem NOK
- 100 Verkehrslenkung: Von der Regie im Nord-Ostsee-Kanal
- 101 Sportboote auf dem Kanal: Aber Segeln ist verboten
- 102 Über den Kanal zu den Werften: Vorgefertigte Schiffsteile für Luxusliner etc.
- 104 Die letzte Brücke aus der Kaiserzeit: Saniert für die nächsten 25 Jahre
- 105 Das große Special rund um die Fähren und Brücken am NOK: **bis**
- 125 Die besten Plätze zum Schiffe gucken, mit Panorama-Karte Seiten 106-107



> Seite 96

Wo die Schiffe langsam fahren:
Lotsenwechsel bei Rüsterbergen



> Seite 102

Über den Kanal zu den Werften:
Vorgefertigte Schiffsteile für Luxusliner etc.

Foto: Toni Zech

Inhaltsverzeichnis 2018 im 13. Jg.

Rubrik
4

Landpartien und Städtetouren: Rund um den Nord-Ostsee-Kanal

Einführung > Seite 127

- 128 Der Bau einer 5. Schleusenkammer und ein Info-Zentrum in Brunsbüttel
- 129 Steinzeitpark Dithmarschen: Erleben und Ausprobieren
- 130 Zwischen NOK und Eider: Noch ein Kanal
- 131 Der Informationspfad Eider-Ökologie: 10 Stationen für's Naturerlebnis
- 132 Wohnmobil-Hafen an der Untereider ist EMHC Wohlfühlplatz

- 133 Alle warten gespannt auf die neue Schwebefähre an der Hochbrücke
- 134 Im gediegenen Ambiente: Das Rendsburger Schifffahrtsarchiv
- 135 Der Rendsburger Kreishafen: Treffpunkt Eisstübchen
- 136 Neuer Wohnmobil-Platz in Osterrönfeld: Gleich neben dem Kanal-Café
- 137 Ships Welcome Point: Ordentlich was los
- 138 Die Promenade an der Untereider: Reif für die Bebauung?
- 139 Toller Platz zum Schiffe gucken: WoMoPlatz Schacht-Audorf
- 140 Am alten Eiderkanal in Kluvensiek: Info-Pavillon ergänzt historische Schleusen
- 141 Rund um Bovenau: Land-Idylle zum Entspannen
- 142 Kanal-Treff und WoMo-Platz: Alle mögen Sehestedt
- 144 Über die Fähre Landwehr: Zum Eiderfluss mit Floßvergnügen

- 145 Die Schleusen in Holtenu: Besuchermagnet an der Kieler Förde
- 146 Kiel investiert in ein weiteres Kreuzfahrer-Terminal
- 148 Eckernförder Bucht mit **bis** Stadt Eckernförde, Naturpark Hüttener Berge, Dänischer Wohld, Strände und Schwedeneck
- 159 **bis** Hüttener Berge, Dänischer Wohld, Strände und Schwedeneck
- 160 Vom Kanal **bis** nach Neumünster: Tipps für tolle Erlebnis-Touren
- 171 **bis** Tipps für tolle Erlebnis-Touren
- 172 Das NOK-Magazin 2019 im 14. Jg.: Vorschau auf die nächste Ausgabe
- 173 **bis** Das NOK-Magazin 2019 im 14. Jg.: Vorschau auf die nächste Ausgabe
- 174 1000 Ausflugsziele **bis** in Schleswig-Holstein: Das ganze Land in einem Griff
- 175 **bis** Das ganze Land in einem Griff
- 176 Bestell-Coupon oder Email-Bestellung für den Postversand der Magazine



> Seiten 142-143

Kanaltreff und WoMo-Platz:
Alle mögen Sehestedt



> Seiten 148-159

Eckernförder Bucht:
Vom NOK zum Strandvergnügen



Poröse Brückenpfeiler an der Rader Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal verursachten 2013 ein Monate langes Verkehrs-Chaos in der gesamten Region – die Brücke wurde in der Presse schnell als Symbol für die marode Infrastruktur in der Bundesrepublik stilisiert.

Um die Jahrtausendwende war die Welt noch in Ordnung, alles fing so gut an: Der Schiffsverkehr im Nord-Ostsee-Kanal brummte sowohl bei den Containerfrachtern als auch bei den Kreuzfahrern, und die Nautiker freuten sich über die Einführung eines neuen digitalen NOK-Verkehrssicherungssystems zur Lenkung der Schiffe. Als dann die damalige Bundesregierung noch den Ausbau des Kanals und den Bau einer 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel ankündigte, gab es in der maritimen Wirtschaft überall Beifall. Das war 2006. 3 Jahre später traf die Weltwirtschaftskrise auch den Kanal – im 1. Halbjahr 2009 kamen 34 % weniger Schiffe als im Vorjahreszeitraum.

Unter diesen Umständen sah sich die amtierende Bundesregierung wohl veranlasst, den angekündigten Kanal-Ausbau und den Schleusen-Neubau in Brunsbüttel mehrfach zu verschieben.

Dabei nahmen die Schiffsbewegungen und insbesondere die beförderten Tonnamengen auf dem Kanal bald wieder zu – die Krise schien, jedenfalls für den Kanal, schneller vorbei zu sein als gedacht. Aber die Bundesregierung zö-



Das hat es in der Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals selten gegeben – auf langen Kilometerstrecken ganz wenig Schiffsverkehr.



Als Folge der Weltwirtschaftskrise 2008/2009 hatten viele Containerschiffe keine Ladung mehr und wurden als so genannte Auflieger stillgelegt.

Mit der Weltwirtschaftskrise blieben insbesondere die Containerfrachter aus – 2009 kamen insgesamt 34 % weniger Schiffe.



Vorerst geschlossen – so hieß es tageweise über viele Wochen in den Brunsbütteler Schleusenanlagen, Ursache waren marode Schleusenführungen der Schleusentore.



Auch das führte zum wochenlangen Ausfall einer Schleusenkammer in Brunsbüttel – die Kollision eines Offshore-Versorgers mit einem Schleusentor.



Der Rendsburger Autotunnel als Ersatz für die Rader Autobahnbrücke? Er war nur einspurig befahrbar und verstärkte das Verkehrs-Chaos in der gesamten Region Mittelholstein.

Aus der Chronik des Kanals

Schon bald im Krisen, Pech

gerte jetzt mit erneuten Zusagen, was ihr den massiven Protest von Reedern, Landespolitikern und Nautikern bescherte.

Es kam das Jahr 2013 mit einer Abfolge dramatischer Ereignisse, die in die Annalen des Nord-Ostsee-Kanals eingegangen sind. Zunächst waren es die Schleusentore, die in Brunsbüttel ständig aus den Schienen liefen und dort die Schleusenkammern blockierten.

Die Folge zeigte sich in Schiffsansammlungen auf der Elbe und bei war-

tenden Schiffen an den Weichen des Kanals.

Schlimmer noch: Viele Schiffsreedern waren jetzt so richtig sauer und dirigierten ihre Schiffe wieder über die Skagen-Route in die Ostsee – darunter sogar Kreuzfahrer mit Tausenden von Passagieren an Bord. Einige Schiffseigner drohten gar damit, dem Kanal künftig ganz fernzubleiben.

Als auch noch das gewerkschaftlich organisierte Schleusenpersonal streik-

Die dramatischen Ereignisse von 2013 sind in die Annalen des Nord-Ostsee-Kanals eingegangen.

Zu allem Pech kam auch noch die Rader Autobahnbrücke ins Gerede – sie wurde Monate lang für LKWs gesperrt.

te, war sogar die neue amtierende Bundesregierung alarmiert, die sich bis dahin mehr passiv verhalten hatte. Sie schickte eine ministerielle Abordnung zu den Kanalschleusen an der Elbe und sorgte für eine technische Task Force, die den Schaden notwendig reparierte.

Der Schiffsverkehr kam zwar mühsam wieder in Gang, aber es wurde immer deutlicher, dass eine wirkliche Abhilfe der Misslichkeiten nur durch die Grundsanie- rung der Schleusenanlagen und durch

den Neubau einer 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel zu erzielen war.

Die Negativ-Schlagzeilen um die Schleusenanlagen in Brunsbüttel füllten schon täglich die Medien, als zu allem Pech auch noch die Rader Autobahnbrücke bei Rendsburg ins Gerede kam – bei einer Routineuntersuchung wurde gefährlich bröselnder Beton an ihren Pfeilern festgestellt, und die Landesregierung verfügte über Nacht eine Sperrung für den LKW-Verkehr. Sie dauerte

mehrere Monate und verursachte in der Transportwirtschaft einen Millionenschaden. Die aufgestauten Verkehrswidrigkeiten wurden noch dadurch verschlimmert, dass der Rendsburger Autotunnel als Ausweichstelle nur einspurig verfügbar war. Darunter hatten täglich viele Autofahrer zu leiden, die in Kilometer langen Staus steckten – unter ihnen viele Brummi-Fahrer.

Von der Chronik In die Gegenwart: Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals > siehe Seite 71 ff



Die Oststrecke vor Kiel ist bei den Schiffsführern und Lotsen als besonders schwierig im ganzen Nord-Ostsee-Kanal bekannt, denn dieser Abschnitt gilt als Nadelöhr mit einer Sohlenbreite und engen Kurvenführung noch aus Kaisers Zeiten – die Schiffe müssen hier noch besonders langsam fahren.



[3] Begradigung der Oststrecke: Weg mit dem Flaschenhals vor Kiel

Auf der Oststrecke des Kanals vor Kiel sind die Hemmnisse einer misslichen Kanaldurchfahrt besonders groß, dieser Streckenabschnitt gleicht seit Jahren einem Flaschenhals – die Sohlenbreite beträgt hier nur 44 m und stammt noch aus der Kaiserzeit. Auch gegenläufige Kurvenradien und damit eine Ansammlung von Drehwinkeln erschweren den Schiffen die Navigation zusätzlich. Eine gefährliche Stelle für Lotsen, Schiffsteuerer und Kapitäne, die nur langsam durchfahren werden kann.

Die Oststrecke zwischen den Weichen Königsförde und Schwartenbek kurz vor den Holtenauer Hochbrücken hat immer noch die technischen Maße aus den Anfangszeiten des Nord-Ostsee-Kanals, eine Modernisierung ist dringend erforderlich.



Inzwischen sind auch schon die ersten Arbeiten angelaufen, allerdings noch nicht direkt am Kanal. Zunächst wurde ein Materiallager am Flemhuder See eingerichtet.

Durch die Abflachung der Kurven-Innenseiten und eine gleichzeitige Verbreiterung der Bodensohle auf 70 m sowie die spätere Vertiefung um 1 m sollen künftig Schiffe mit einer Länge, Breite und Tiefe von 270/32,5/10,5 Metern den Kanal befahren können. Das wäre gegenüber den heutigen maximalen Schiffslängen von 230 Metern eine Zunahme von etwa 17 % und erscheint zunächst viel. Doch wie sieht die Schifffahrtswelt nach der Fertigstellung aller Kanalarbeiten in über 10 Jahren tatsächlich aus, und welche Anforderungen haben dann die Reedereien an den NOK? Schon jetzt scheinen die weltweit tätigen Schiffsallianzen auch mit ihren eigenen, immer größer anwachsenden Feederschiffen mehr Einfluss auf den Nord-Ostsee-Kanal zu haben als noch vor kurzem erkennbar (siehe auch > Seite 80). Es kursieren heute schon Befürchtungen, dass der Kanal-Ausbau mit Blick auf weiterhin rasant ansteigende Schiffsgrößen zu knapp bemessen war.



Der Abtransport des Kanalausbaus auf der Oststrecke vor Kiel erfolgt entweder durch LKWs, hierfür wurden und werden spezielle Straßenzuführungen mit Lärmschutz-Wällen gebaut. Oder es werden Schuten eingesetzt, die das Nasswasserbaggergut 10 km vor der Ostseeküste verklappen – insgesamt 3 Mio. Kubikmeter.



Die erste Brücke aus Kaisers Zeiten war auch für viele Touristen über Jahrzehnte immer wieder ein beliebtes Ausflugsziel – wer die Nostalgie der im Jahre 1894 fertig gestellten Brücken-Architektur noch einmal genießen möchte und von hier aus den Schiffen in den Schornstein schauen möchte ... noch ist Gelegenheit dazu.

[4] Neubau der Levensauer Hochbrücke: Fledermäuse ziehen mit

Für Kaiser-Wilhelm II war es das schönste Bauwerk am ganzen Kanal, und als Nationalsymbol wurde es in alle Welt verschickt – die Levensauer Hochbrücke schmückte in der Anfangszeit des Kanals viele Millionen colorierte Postkarten und sonstige Souvenirs. Später, nach dem II. Weltkrieg, wurde sie modernisiert und ihre gemauerten Widerlager von über 5.000 Fledermäusen als jährliches Winterlager auserkoren – ein Grund, warum der Abriss immer wieder verschoben wurde. Für die Schifffahrt allerdings ist die Brücke die engste Stelle am Kanal, deshalb muss sie jetzt doch weichen.

Auch wegen des fortgeschrittenen Alters – sie ist die älteste Brücke am Kanal überhaupt – fiel die Entscheidung zugunsten eines Neubaus mit der Möglichkeit eines breiteren Kanalprofils. Dadurch wird die navigatorische Engstelle im Gesamtverlauf des Nord-Ostsee-Kanals beseitigt.

Bisher hat die Bogengeometrie der Brücke die für die Schifffahrt nutzbare Breite des Kanals begrenzt – und das wurde wegen der anwachsenden Schiffsgrößen immer misslicher, auch weil sich hier bestimmte Schiffstypen gar nicht mehr begegnen konnten. Im Rahmen eines Brückenneubaus soll das Winterlager der vielen tausend Fledermäuse erhalten bleiben. Während des Neubaus soll die bestehende Brücke als Gerüst für die Errichtung der beiden neuen Bögen dienen – eine Technik, die schon beim Bau der historischen Brücke angewendet worden war.

Im Rahmen eines Brückenneubaus soll das Winterlager einiger Tausend Fledermäuse mehrerer Arten erhalten bleiben. Das haben die Naturschützer schon bei der Planung einer neuen Levensauer Hochbrücke durchgesetzt.



Unterhalb des heutigen Brückenbogens der Levensauer Hochbrücke ist eine kleine Aussichtsterrasse für Fußgänger und Fahrradfahrer zur Schiffsbeobachtung gebaut worden. Dieser Platz gilt als engste Stelle des gesamten Nord-Ostsee-Kanals – bisher hat die Bogengeometrie der alten Brücke von 1894 die für die Schifffahrt nutzbare Breite arg begrenzt.



Nach dem Stand von 2014 könnte die neue Hochbrücke so aussehen – das Bauwerk hat seinen Namen übrigens vom Fluss Levensau, der hier 1784 zum Eider-Kanal ausgebaut wurde.





Traumschiff mit Vergangenheit – die „Astoria“ kollidierte 1956 unter dem Namen „Stockholm“ mit dem Luxusship „Andrea Doria“ und fuhr für die DDR als „Völkerfreundschaft“. Heute für eine britische Reederei unterwegs. 277 Kabinen, bis zu 550 Passagiere.



Die „Balmoral“ war über Jahre das größte Traumschiff auf dem Kanal (43.500 BRZ). Zugelassen für 1.300 Passagiere. 187 m lang, unter Flagge der Bahamas.



Auch die „AIDA-Cara“ ist 2018 wieder dabei, sie fährt schon seit Jahren auf dem Nord-Ostsee-Kanal. Das Schiff ist 193 m lang und für 1.339 Passagiere ausgelegt. 38.500 BRZ.

Die riesigen Traumschiffe in den Kreuzfahrthäfen werden häufig als „Schwimmende Kleinstädte“ bezeichnet, weil sie Tausende von Passagieren an Bord nehmen können. Dagegen sind die Liner auf dem Nord-Ostsee-Kanal meist nur Mittelmaß – aber trotzdem von Reiz.

Es darf vermutet werden, dass der anwachsende Kanal-Tourismus in den letzten Jahren hauptsächlich auf die beeindruckenden Traumschiffe zurückzuführen ist, auch wenn die Anzahl der Schiffe zuletzt stark rückläufig war.

Das hängt damit zusammen, dass die Schiffsgrößen auf dem internationalen Markt der Kreuzfahrten gewaltig angewachsen sind

und der Kanal für die meisten Luxusliner dieser Klasse viel zu klein ist.

Auch werden die auf dem Kanal von einigen Reedereien oft über viele Jahre eingesetzten Schiffe langsam älter und entsprechen nicht immer dem letzten Luxus-Standard unseres Kulturkreises – manche dürften von ihren Eignern schon bald ganz aus dem NOK abgezogen, umgebaut, modernisiert oder auch



Die „Astor“ hat eine Länge von 176 m und ist mit 20.704 BRZ registriert. 578 Passagiere können an Bord kommen. Das Schiff fährt unter der Flagge der Bahamas.

Die Straße der Magnet für

Traumschiffe: Sehleute



in anderen Hemisphären eingesetzt werden.

Wer die modernen Kreuzfahrer der neuesten Generation bestaunen möchte, muss nach Kiel oder Hamburg fahren, der Kreuzfahrer-Boom dort ist erstaunlich. In Hamburg z.B. hat sich die Zahl der dort an und von Bord gehenden Passagiere gegenüber 2012 verdoppelt.

880.000 Passagiere werden an der Elbe für 2018 erwartet, als Messlatte des

Erfolges ist in der Branche die Anzahl der Schiffsanläufe zu sehen – in Hamburg rechnet man 2018 mit 220 Ankünften, darunter auch erstmalig mit einem japanischen Kreuzfahrer.

Etwa 500.000 Passagiere waren es 2017 in Kiel, 147 Schiffsanläufe wurden hier im ganzen Jahr gezählt. Schon bald erwartet man an der Förde die ersten Liner für 4.000 Passagiere und mehr. Mit dem Bau eines neuen Terminals will man sich rechtzeitig auf eine neue Ära der Superschiffe einstellen.

Zurück zum Nord-Ostsee-Kanal: Auch wenn das Nadelör auf der Oststrecke vor Kiel nach der Begradigung beseitigt sein wird (siehe Seite 74) und damit Schiffe mit 270 m Länge die Wasserstraße passieren können (heute: 235 m) ist es



Die „Prinsendam“ fährt unter der Flagge der Niederlande und hat eine Vermessung von 31.051 BRZ. Das Schiff ist 206 m lang und für 793 Passagiere zugelassen.



Die „Braemar“ hat eine Länge von 195 m und ist mit einer Vermessung von 24.344 BRZ registriert. Zugelassen für 929 Passagiere. Unter der Flagge der Bahamas.

fraglich, ob dadurch mehr Traumschiffe kommen.

In zehn Jahren, dann soll der Kanal etwa ausgebaut sein, dürften auch in der mittleren Kategorie der Passagierschiffe Schiffslängen von über 270 m üblich geworden sein.

Übrigens: Die meisten Traumschiffe auf dem Kanal fahren ausgeflaggt, also nicht unter der Flagge ihrer Heimatländer (siehe auch > Seite 88).



Die „Seaborn Quest“ fährt ebenfalls unter der Flagge der Bahamas und hat eine Länge von 198 m, sie ist mit 32.477 BRZ registriert und für 450 Passagiere eingerichtet.



Die „Viking Sky“ wurde erst 2017 getauft, ist 228 m lang und jetzt mit 47.842 BRZ das größte Traumschiff auf dem NOK – 1.400 Passagiere, unter norwegischer Flagge.

Passagierschiffe made in Germany haben bei internationalen Touristik-Reedereien einen guten Ruf. Die Meyer-Werft, größte deutsche Werft in diesem Marktsegment, verfügt zurzeit über einen Auftragsbestand zum Bau von über 20 Cruise-Linern für jeweils 4.000 Passagiere und mehr. Dafür werden schwere vorgefertigte Schiffsteile u.a. von polnischen Zulieferer-Werften über den Nord-Ostsee-Kanal nach Papenburg gebracht – auf Dockschiffen oder Pontons. Auch Module für andere Schiffstypen und Werften werden so transportiert.



Über den Kanal Vorgefertigte Schiffsteile zu den Werften: für Luxus-Liner etc.

Beim Bau neuer Passagierschiffe hat in Deutschland der Meyer-Verband mit Abstand die Nase vorn, zusammen mit seinen Werkhallen in Papenburg und den Produktionsstandorten in Turku (Finnland) und Rostock-Warnemünde (Mecklenburg-Vorpommern) verfügt er aktuell über einen Auftragsbestand, der ihn bis zum Jahre 2024 auslastet.

Die meisten Cruise-Liner in der Auftragsliste haben ein Schiffsmaß von über 200.000 BRZ – Platz für jeweils 4.000

Passagiere und mehr.

Diese Schiffe werden meist schon mit LNG-Antrieb gebaut und gehören damit zu den modernsten Linern der neuen Generation. Und zumindest einige von ihnen werden schon jetzt als künftige Kundschaft in den deutschen Kreuzfahrthäfen erwartet, obwohl die Terminals dafür noch gar nicht gebaut sind, wie z.B. in Kiel (siehe auch > Seite 146).

Aufgrund der rasanten Entwicklung suchte man bei Meyer vor nicht allzu

langer Zeit nach Methoden, eine fabrikmäßige Produktion der Kreuzfahrtschiffe aufzuziehen, denn schon früh zeichnete sich ein riesiges weltweites Potenzial für Kreuzfahrten ab.

Dieser Boom ist ungebrochen, immer mehr Touristen buchen Reisen auf See, und mit der Vielzahl immer größerer Schiffe werden sie immer preisgünstiger.

Zusammen mit dem Autobauer Porsche wurde bei Meyer das Blockbau-System entwickelt, ein Novum in der Bran-

che, denn eigentlich war der Schiffbau traditionell immer Handarbeit gewesen.

Dadurch schaffte es Meyer, jedes Jahr zwei große Kreuzfahrtschiffe aus der 500 m langen Baudock-Halle zu liefern.

Der Bau von Kreuzfahrtschiffen ist so komplex, dass es weltweit nur eine handvoll Werften gibt, die dazu in der Lage ist. Die reibungslosen Produktionsabläufe im Blockbau-Prinzip, bei dem kleine Teile vorgefertigt sind und dann in den Werkhallen zusammengesetzt wer-

den, können nur mit einer digitalisierten Fertigungssteuerung funktionieren. Bei insgesamt etwa 70 bis 80 Blöcken pro Schiff ist deshalb auch die Zusammenarbeit mit vielen hundert Zulieferern äußerst wichtig – bis hin zur Einrichtung der Kabinen oder der Zulieferung von Lichtenanlagen.

Besondere Bedeutung kommt natürlich den Hunderte von Tonnen schweren Modulen zu, die auf anderen Werften produziert worden sind und mit

einem so genannten Dockschiff oder auf Pontons bis zu den Werkhallen der Meyer-Werft an der Ems fahren, wo sie über eine Schienenvorrichtung entladen werden.

Die Meyer-Werft bezieht regelmäßig große Bauteile von den polnischen Werften Marine Projekts und Stocznia Wisla, die dann auf der Ostsee und auf dem Nord-Ostsee-Kanal bis nach Papenburg transportiert werden.

Passenderweise heißt das Dockschiff ebenfalls „Papenburg“, fährt aber unter der Flagge von Portugal.

Was ist ein Dockschiff?

Ähnlich wie ein Schwimmdock kann auch das Dockschiff seinen Rumpf unter die Wasseroberfläche absenken und dann schwere Lasten wie z.B. Schiffsmodule von der Seite her aufnehmen. Das Dockschiff hat einen eigenen Antrieb, Pontons dagegen sind antriebslose, von Schleppern gezogene Plattformen.



Foto: Toni Zech



Foto: Toni Zech



Fotos: Toni Zech