

Erlebnismagazin Nord-Ostsee- Kanal Ausgabe 2020

15. Jahrgang

Aus dem Inhalt:

Historische Betrachtungen | Die Zukunft des Kanals

Die Elbe und der Kanal | Schifffahrt im rasanten Wandel

Erlebniswelt Nord-Ostsee-Kanal

Landpartien & Städtetouren in die Umgebung des Kanals

Viele Bilder,

viele Geschichten,

viele Tipps.

ca. 200 Seiten



1895-2020
**125 Jahre
Nord-Ostsee-
Kanal**



> Seite 15

Historische Betrachtungen

Im Schlaglicht des Patriotismus:
Der Kanal als National-Symbol



> Seite 50

Die Zukunft des Kanals

Größte Wasserbaustelle Europas:
5. Schleusenkammer in Brunsbüttel



> Seite 84

Hamburger Hafen

Wie bei den Brücken am NOK:
Das Handicap der Köhlbrandbrücke



> Seite 85

Die Elbe und der NOK

Kreuzfahrer im Hamburger Hafen:
Wir seh'n uns am Kanal

Inhaltsverzeichnis 2020 im 15. Jg.

Rubrik 1

Historische Betrachtungen Seiten 11-33

- 11 Vorspann
- 12 Blick in die Statistik: Mal zick, mal zack, mal Zeitenwenden
- 15 Im Schlaglicht des Patriotismus: Der Kanal als National-Symbol
- 16 Offizielle Kanaleröffnung in Kiel am 21. Juni 1895: Die Welt, sie staunt
- 18 Die Wassertiefe des Kanals: Seit über 100 Jahren unverändert

Doppelseitige Schleswig-Holstein-Karten > Seiten 6 bis 9

- 22 125 Jahre Kanalgeschichte: Die Schiffe werden länger, größer, tiefer, höher
- 24 Ab 1965/66 Beginn des zweiten Kanalausbaus der Geschichte
- 25 Die größten Schiffe in der Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals bis 2019
- 26 Die Extra-Zeitung zum 125jährigen Kanalgeburtstag
- 30 Epochale Zeitenwende in den 1970er Jahren: Container-Boxen revolutionieren Schifffahrt
- 31 Nach dem Zerfall des Kommunismus: Eine neue Rolle für den NOK

Rubrik 2

Die Zukunft des Kanals: Vor tiefgreifenden Veränderungen Seiten 35-65

- 35 Vorspann
- 36 Die Globalisierung ändert ihr Gesicht: Auch neue Effekte für den Kanal?
- 38 Zum 125jährigen Kanalgeburtstag sollte die neue Schwefefähre fahren: Doch das wird nichts
- 39 Autonome Schiffe auf dem Kanal: Science Fiction oder bald Realität?
- 40 Die Zukunft der NOK-Kreuzfahrer: Im Schatten der Giganten
- 42 Neue Konkurrenz für den Nord-Ostsee-Kanal: Containerschiffe über die Arktis bis ins Baltikum?
- 43 Kanalentwicklung auch abhängig von schneller Elbvertiefung
- 44 Vor den Toren des Kanals: Der Anstieg des Meeresspiegels schneller als gedacht?
- 46 Schweres Erbe NOK: Die Statistik als Abbild der Befindlichkeit?
- 47 Ganz weit weg und doch so nah: Container-Hub in Afrika
- 48 Ein brisantes Thema: Cyber-Angriff gegen Schiffe im Kanal



1895-2020 125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal

- 19 Von der Kanalbefahrung zur Digitalisierung: Signalgebungen an Weichen und sonst noch wo
- 20 Die ersten Jahre des neuen Kanals: Von der Schlepsschifffahrt zum stählernen Dampfer
- 21 Am Anfang des 20. Jahrhunderts: Wettrüsten beschleunigt den ersten Kanalausbau

- 32 2009 – 2019: Nach der Wirtschaftskrise viel Pech und viele Pannen
- 33 Nach Fukushima 2011: Symbole der Energiewende auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Impressum Seite 1

Inhaltsverzeichnis 2020 im 15. Jg.

- 49 Der Masterplan für den dritten Ausbau der Kanal-Geschichte bis Anfang der 2030er Jahre
- 50 Größte Wasserbaustelle Europas: Fünfte Schleusenkammer in Brunsbüttel
- 51 Ersatzneubau für die kleinen Schleusen von 1895 in Kiel-Holtenau
- 52 Begradigung der NOK-Oststrecke: Weg mit dem Flaschenhals vor Kiel
- 53 Ersatzneubau für die Levensauer Hochbrücke: Fledermäuse ziehen mit
- 54 Grundsaniierung der Großen Schleusen von 1913 in Brunsbüttel
- 55 Grundsaniierung der Großen Schleusen von 1913 in Kiel-Holtenau

- 56 Die Vertiefung des Kanals: Kommt sie oder kommt sie nicht?
- 57 Ersatzneubau der Rader Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal
- 58 Kanal-Ausbau doppelt so teuer wie geplant: Vertiefung nicht mal inbegriffen
- 59 Der Autotunnel unter dem Nord-Ostsee-Kanal bei Rendsburg
- 60 Ab 2020 peu á peu neue Fähren auf dem Kanal
- 61 Neues Trockendock für Reparaturen defekter Schleusentore bei Brunsbüttel
- 62 Nach dem Ausbau des Kanals etwa 2030: Mehr Power für größere Schiffe

- 63 Vorerst keine Gebührenerhöhung für Kanal-Passagen: Vorsicht ist besser als Nachsicht
- 64 Jütland-Route übernimmt Vogelfluglinie: Jetzt fährt die Bahn von Hamburg nach Kopenhagen über den NOK
- 65 Prognosen zum Schiffsverkehr der nächsten Jahre: Wie ein Blick in die Glaskugel?



1895-2020
125 Jahre Nord-Ostsee-Kanal

Rubrik 3

Die Elbe und der Kanal: Eine Art Schicksalsgemeinschaft Seiten 67-87

- 67 Vorspann
- 68 Unterelbe und Kanal: Gemeinsame Herausforderungen - auch beim Klimawandel
- 70 Ein Elbe-Sperwerk in Nähe des Kanals: Utopie oder Notwendigkeit im Szenarium des Klimawandels?
- 72 Woher die meisten Schiffe stammen: Das Ranking der Nationalflaggen

< Fortsetzung > Seite 4



> Seite 40

Die Zukunft des Kanals

Die Zukunft der NOK-Kreuzfahrer:
Im Schatten der Giganten



> Seite **92**

Schifffahrt und Logistik

**Landstrom für große Pötte:
Langsam geht's vorwärts**



> Seite **130**

Erlebnisswelt Nord-Ostsee-Kanal

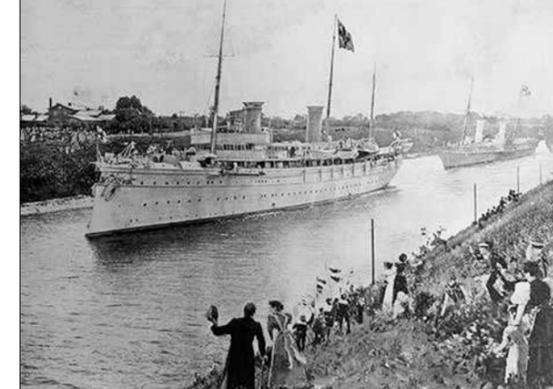
**Manchmal auch exotisch:
Raritäten auf dem Kanal**



> Seite **132**

Erlebnisswelt Nord-Ostsee-Kanal

**Alljährliches Sport-Event:
Achter-Cup über 12,7 Kilometer**



> Seite **146**

Erlebnisswelt Nord-Ostsee-Kanal

**Erinnerung an die Kanaleröffnung 1895:
Ein großer Schiffskorso am 9. Juni 2020**

Inhaltsverzeichnis 2020 im 15. Jg.

< Fortsetzung von Seite 3

- 74** Feeder-Schiffe auf Elbe & Kanal:
Das eine kommt, das andere geht
- 76** Das Autoterminal Bremerhaven:
Über die Elbe zum Kanal und dann
vielleicht ins Baltikum
- 78** Die Geschichte der Elbvertiefung
- 79** Die Wirtschaft ist erleichtert:
Start der Hopperbagger auf der
Untereibe
- 80** Elbvertiefung: Als erstes 'ne
Begegnungsbox für Mega-Liner
- 81** Begrenzung der Schiffsgrößen: Wie
wird die EU-Kommission im Jahre
2020 entscheiden?
- 82** Ein neuer Hamburger Hafen-
entwicklungsplan: Aufbruch ins
nächste Jahrzehnt
- 83** Der digitale Hafen: Vorreiter mit
einigem Vorsprung
- 84** Wie bei den Brücken am Nord-
Ostsee-Kanal: Das Handicap an der
Kohlbrandbrücke
- 85** Kreuzfahrer im Hamburger Hafen:
Wir seh'n uns am Kanal
- 86** Spezialschiff „Zhen Hua 27“ liefert
Containerbrücken für 23.000 TEU
Megaliner
- 87** Wieder Zoff an der Elbe:
Diesmal geht es um den
LNG-Hafen Brunsbüttel

Rubrik **4**

Schifffahrt und Logistik: Beide im rasanten Wandel Seiten 89-97

- 89** Vorspann
- 90** Schluss mit Stinkern: Ab 2020
weltweit neuer Grenzwert für
Schwefel im Schiffstreibstoff
- 91** Rettung vor der Pleite: Ab nach
Indien auf den Abwrackplatz
- 92** Landstrom für große Pötte:
Unterschiedliche Stecker bremsen
das Geschäft
- 93** Kreuzfahrer-Häfen im Visier von
Umwelt-Aktivisten
- 94** Mal Winner und mal Loser:
Das knallharte Geschäft im
Hafenwettbewerb
- 96** Der rote Drache will auf den ersten
Platz der Weltwirtschaft
- 97** Chinas großer Plan: Die neue
Seidenstraße bis zum Hamburger
Hafen und vorbei
am Nord-Ostsee-Kanal

Rubrik **5**

Erlebnisswelt Nord-Ostsee-Kanal: Ahoi auf allen Strecken Seiten 99-149

- 99** Vorspann
- 100** Der Kanal: Zahlen, Daten,
Wissenswertes
- 101** Jährlich über 50.000 Fahrradfahrer
am Kanal
- 102** Viele Touristen kommen wegen
der Traumschiffe
- 103** Die großen Passagierschiffe
auf dem NOK
- 104** Fragen rund um den Container
- 105** Feederschiffe im Kanal:
Teile von Logistik-Ketten
- 106** Der Lotsenwechsel bei
Rüsterbergen
- 107** Ist der Kanal
eine Wetterscheide?
- 108** Die besten Plätze zum Schiffe
gucken: Doppelseitige Karte
- 110** Starke Schiffstypen auf dem Nord-
Ostsee-Kanal
- 115** Oldtimer als Ausflugsschiffe:
Maritime Nostalgie auf dem Kanal
- 116** Plakative Bildgeschichten:
Infotafeln am ganzen Kanal
- 117** Der Wulstbug:
Nase am Vordersteven



1895-2020
**125 Jahre
Nord-Ostsee-
Kanal**

Inhaltsverzeichnis 2020 im 15. Jg.

< Fortsetzung von Seite 4

- 118** Bauteile für Mega-Liner:
Halb fertig durch den Kanal
- 119** Kann der Kanal eigentlich
auslaufen?
- 120** Sportboofahrer auf dem
Nord-Ostsee-Kanal:
Skipper mögen dieses Revier
- 122** Kleine Pötte, große Pötte:
Gemessen wird in Raumzahlen
- 124** Schiffe unter Billig-Flaggen
- 126** Die Farben der Schiffe:
Bunte Kontraste im Kanal
- 128** Mit Abstand weniger Meter:
Begegnungen der großen Schiffe
- 130** Manchmal auch exotisch:
Raritäten auf dem Kanal
- 132** Alljährliches Sport-Event auf dem
Nord-Ostsee-Kanal:
Achter-Cup über 12,7 km
- 134** Traditionsschiffe auf dem Kanal:
Einige kommen zum
125jährigen Jubiläum
- 138** 13 Museen am Kanal:
Ab dem Jubiläumsjahr
ein gemeinsames Logo
- 145** Maritim bis in die Masten:
Brunsbüttel ahoi – Das große
Kanalfest zum
125jährigen Jubiläum
- 146** In Erinnerung an die Kanaleröffnung
1895: Wieder ein großer
Schiffskorso
- 149** Sonstige Veranstaltungen
und Events in der
Kanalregion 2020

Rubrik **6**

Landpartien und Städtetouren: Rund um den Kanal Seiten 151-189

- 151** Vorspann
- 152** Europas größte Wasserbaustelle
liegt am Nord-Ostsee-Kanal
- 153** Gleich um die Ecke beim Kanal:
Nicht mehr weit zum Wattenmeer
- 154** Wo herbstlich viele Köpfe rollen:
Kohltag in Dithmarschen
- 155** Nächste Weiche Schulp :
Radeln bei Rüsterbergen
- 156** Das Norderfer Schallplatten-
museum: Bald ein Highlight im
SH-Tourismus
- 157** WoMo-Plätze:
Drei Logenplätze
am Kanal

- 158** Ships Welcome Point in Rendsburg:
Die Leute fragen nach der
Schwebefähre
- 159** Im gediegenen Ambiente:
Das Rendsburger
Schiffahrtsarchiv
- 160** Auch das am Kanal:
Die längste Bank der Welt
und viele sinnige Steine
- 161** Der Moltkestein
nahe der Breiholzer Fähre
- 162** Kanal-Treff und WoMo-Platz:
Alle mögen Sehestedt
- 164** Landeshauptstadt Kiel: Kreuzfahrer-
Boom im Hafen
- 166** Vom Nord-Ostsee-Kanal zum
Strandvergnügen:
Die Eckernförder Bucht
- 178** Vom Kanal nach Neumünster: Tipps
für tolle Erlebnistouren
- 190** Das NOK-Magazin 2021 im
16. Jahrgang: Programmorschau
- 192** Bestell-Coupon für die
Postzustellung des Magazins 2021

< Seiten
138-145
**13 Museen
am Kanal:
Ihre Dokumente
und Exponate
zum 125jährigen
Kanal-Geburtstag**



Zum 125jährigen Kanalgeburtstag 2020 sollte die neue Schwebefähre fahren ... doch das wird nichts!

Sie war ein nostalgisches Relikt noch aus Kaiserzeiten - genau wie die Brücke, unter der sie seit 1913 in Rendsburg über den Nord-Ostsee-Kanal ständig hin- und her pendelte. 2016 traf sie „Murphys Gesetz“: Alles was schiefgehen kann, wird auch schiefgehen. In diesem Fall hatte es allerdings über 100 Jahre gedauert - so lange war die Schwebefähre als Verkehrsmittel, später auch zusätzlich als touristisches Highlight, ohne Karambolagen im Einsatz gewesen. Im Januar 2016 frühmorgens kollidierte die Fähre mit einem 74 m langen Frachtschiff und landete anschließend, weil irreparabel, auf dem Schrottplatz. Aber jetzt ist ein Neubau in Sicht. Allerdings: Der ursprüngliche Termin zum Kanalgeburtstag im Juni 2020 wurde verschoben.



Sie war das kulturelle und touristische Highlight der Kanalregion und galt als zentraler Publikumsmagnet ganz in der Nähe der Schiffsbegrüßungsanlage. Nach dem Neubau hofft man nun auf die Anerkennung zum Weltkulturerbe durch die UNESCO.



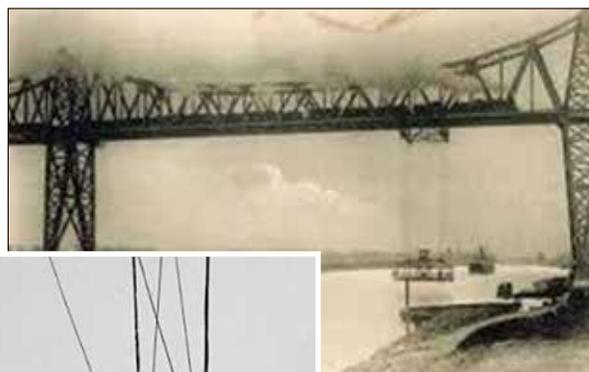
Über 100 Jahre querte die Schwebefähre unter der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke ohne Karambolagen den Kanal. Dann wurde sie nach einer Kollision mit einem Frachtschiff abgehängt, weil irreparabel deformiert.

Bereits 2016, kurz nach der Kollision hatten Repräsentanten aus Politik, Kultur, Wirtschaft und Medien im Bundesverkehrsministerium eine Petition mit 12.500 Unterschriften zum Erhalt des Kulturdenkmals übergeben – offensichtlich mit Erfolg.

Denn im Dezember 2018 hatte die Kanalverwaltung einen Neubau der Schwebefähre an einen bayrischen Maschinenbauer vergeben, der die Zusage machte, das für die Kanalgemeinden wichtige Verkehrsmittel soweit wie möglich originalgetreu nachzubauen und der Öffentlichkeit pünktlich zum Kanalgeburtstag im Juni 2020 zugänglich zu machen.

Nun wächst auch wieder die Hoffnung auf eine UNESCO-Anerkennung als Weltkulturerbe, die bereits vor dem Fährunglück 2016 eingereicht worden war. Allerdings will die UNESCO-Kommission diesen begehrten Titel, wenn überhaupt, nur gemeinsam an alle acht noch existierenden Schwebefähren auf der Welt vergeben.

Die Eisenbahnhochbrücke mit der darunter hängenden Schwebefähre ist seit 1913 das Wahrzeichen der Stadt Rendsburg.



Die Schwebefähre hatte als Verkehrsmittel zwischen den Kanal-Gemeinden immer schon eine besondere Bedeutung.

Die Schwebefähre wurde über Jahrzehnte einige Male modernisiert, blieb in ihrer ursprünglichen Grund-Struktur aber weitgehend erhalten.

Autonome Schiffe auf dem Kanal: Science Fiction oder bald Realität?



Die Technologie für autonome Schiffe wird sich schneller entwickeln als wir denken – das schließt auch die künftigen Hafenwelten mit ein.



Der Düngemittelhersteller Yara lässt gerade ein selbst fahrendes Containerschiff bauen.



Autonome Schiffe auf Flüssen und Kanälen werden selbstständig in Schleusen und Häfen hineinfahren.



Rolls Royce mit seiner Version einer künftigen, von Land aus überwachten Schiffslenkung.



Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis auch die ersten autonomen Schiffe auf den Meeren fahren.

Noch vor einigen Jahren wurde das Thema auch in maritimen Kreisen nur als reine Science Fiction belächelt. Selbst nach Beginn der Digitalisierung konnten sich die wenigsten Menschen eine Schifffahrt ohne Kapitän und Crew an Bord überhaupt vorstellen. Heute muss eigentlich nur noch das Tempo verblüffen, mit dem diese Technologie vorwärts stürmt.

Die Zeithorizonte der Ingenieure und Techniker, die sich mit der autonomen Schifffahrt beschäftigen, gehen weit über die Planungszeiträume des autonomen Straßenverkehrs hinaus. Denn hier muss man sich auch damit befassen, welche Veränderungen in den nächsten Jahrzehnten auf die Häfen und Kanäle zukommen, die bei der „Zukunftsinvestition Autonome Schifffahrt“ dabei sein wollen.

Das Tempo in der Entwicklung autonomer Schiffe ist ziemlich atemberaubend und macht deutlich, dass Digitalisierung, Roboter-Technologie und Künstliche Intelligenz jetzt auch die maritimen Branchen erreicht hat. Der finnische Konzern Wärtsilä, neben Rolls

Royce einer der internationalen Vorreiter auf dem Feld der autonomen Schifffahrt, berichtete vor kurzem von einem ersten vollautomatischen Andockmanöver eines Fährschiffs in einem norwegischen Hafen, und der norwegische Düngemittelhersteller Yara (mit Standort in Brunsbüttel am NOK) hat kürzlich ein Containerschiff in Auftrag gegeben, das in 2 Jahren nach einer Testphase ohne menschliches Zutun funktionieren soll ... zwei Beispiele für die Schnelligkeit, mit der die autonome Schifffahrt nun voranschreitet.

In Finnland wurde sogar ein 170 qkm großes Testgebiet für autonome

Erprobungen eingerichtet, die Ergebnisse dürften rasch in die Praxis der internationalen Seeschifffahrt eingehen. Auch in Deutschland soll es bald Testgebiete für autonome Schiffe geben, allerdings bremsen hier noch einige rechtliche Bedenken die Vorhaben aus.

Partiell wäre auch der Nord-Ostsee-Kanal als Teststrecke geeignet, zum Beispiel zwischen zwei Kanal-Häfen.

Derweil wird in Rotterdam im Hafen und auf Kanälen bereits kräftig in die autonome Schifffahrt investiert. „Wir können aus zwei Optionen wählen“, heißt es dazu im Hafen, „entweder machen wir mit, oder wir verlieren unsere Positionen.“

Käpt'n Future sitzt an Land

Erste autonome Boote werden schon heute in großen Häfen eingesetzt und von Land aus kontrolliert.

(a)

Größte Wasserbaustelle Europas: Fünfte Schleusenammer in Brunsbüttel

Schon seit langem waren die großen Schleusenammern in Brunsbüttel immer häufiger ausgefallen – eine Sanierung der über 100 Jahre alten Anlagen wurde deshalb immer dringlicher. Die notwendige Stilllegung auch nur einer der großen Kammern hätte allerdings eine langjährige und ganz erhebliche Einschränkung des Schiffsverkehrs bedeutet – mit den Folgen einer schweren Belastung für den Kanal und alle dort Beschäftigten. Nach den Ergebnissen einer System-Studie fiel die Entscheidung zum Bau einer fünften Schleusenammer – quasi als technischer Bypass.

Die Ingenieure der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes haben es sich wahrlich nicht einfach gemacht, als sie zunächst elf Varianten der Grundinstandsetzung der anfälligen, über hundertjährigen Schleusenammern von 1914 untersuchten und verglichen. Denn für den Kanal stand viel auf dem Spiel, nicht zuletzt die Frage, ob seine Kundschaft - Schiffseigner und Reedereien - dem NOK treu bleiben würden, wenn durch die Stilllegung einer Schleusenammer wegen ihrer Grundsanierung der gesamte Verkehrsfluss ins Stocken geraten würde (wie dies dann ja auch 2013 geschah).

Der Vergleich der alternativen Möglichkeiten nach Vorlage der System-Studie, darin eingeschlossen waren auch so wichtige Parameter wie Verkehrsprognosen für die nächsten Jahrzehnte und Kosten-Nutzen-Untersuchungen, ergab dann fast zwingend, dass der Bau einer weiteren Schleusenammer erforderlich ist, um die Zukunftsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals zu gewährleisten.



(b)

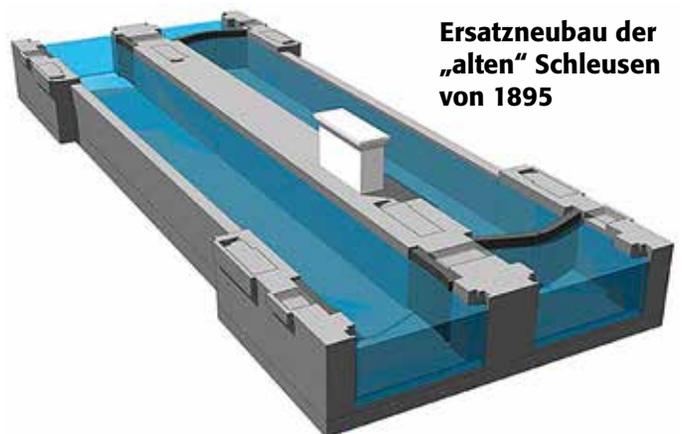
Ersatzneubau für die kleinen Schleusen von 1895 in Kiel-Holtenau

Auch am anderen Ende des Nord-Ostsee-Kanals, in Holtenau an der Kieler Förde, sind die Schleusenanlagen nach der über 100jährigen Nutzung so sanierungsbedürftig geworden, dass sie in den letzten Jahren den Schiffsverkehr oftmals behindert haben. Allerdings sind die Gesamtverhältnisse hier etwas anders als bei ihrem Gegenstück, der Schleusenanlage in Brunsbüttel. Deshalb wurden für Kiel-Holtenau auch einige andere technische Entscheidungen getroffen, so z.B. der Komplett-Abriß der „alten“ Schleusen von 1895 und ein Ersatz-Neubau an derselben Stelle.

Die kleine „alte“ Schleuse aus der Gründungszeit des Nord-Ostsee-Kanals war so marode und baufällig, dass sie inzwischen leer gepumpt und mit 200.000 to Sand zugeschüttet wurde. Die jetzt verbliebenen „neuen“ Schleusen aus dem Jahre 1914 werden für eine Grundsanierung vorbereitet, diese kann allerdings erst nach Fertigstellung des Ersatz-Neubaus für die „alte“ Schleuse durchgeführt werden.

Der Ersatz-Neubau hat, ähnlich wie die 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel, eine Bypass-Funktion für die „neue“ (große) Schleuse von 1914, wenn diese konkret in die Grundsanierung startet – erst die Süd-Schleuse und danach die Nord-Schleuse oder umgekehrt, denn der Schiffsverkehr darf auch hier nicht beeinträchtigt werden.

60 bis 70 % aller Schiffe sollen nach Fertigstellung durch den Schleusen-Neubau geführt werden, die anderen (wahrscheinlich größeren) Schiffe durch die jeweils geöffnete, nicht aktuell von der Sanierung betroffenen Süd- oder Nord-Schleuse.



**Ersatzneubau der
„alten“ Schleusen
von 1895**

Die zwei Kammern der „alten“ Schleusen von 1895 waren so marode und baufällig, dass sie leer gepumpt und mit 200.000 to zugeschüttet wurden. Wenn der Ersatzbau fertig ist, werden die „neuen“ Schleusen von 1914 saniert.

Die „neuen“ Schleusen (rechts im Bild) müssen nach mehr als 100 Jahren im Betrieb saniert werden. Das kann allerdings erst dann geschehen, wenn der Ersatzbau der „alten“ Schleuse (Bild oben) abgeschlossen ist.

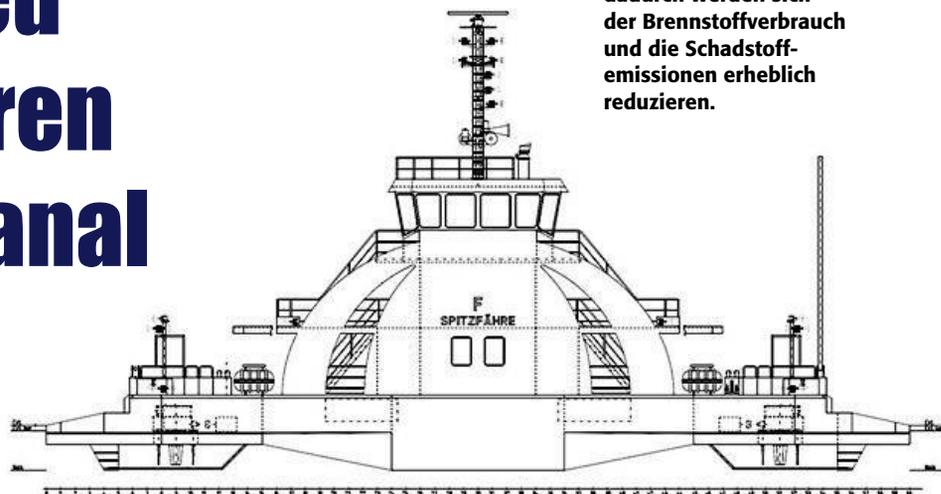
Quelle: WSA Kiel-Holtenau

(j) Ab 2020 peu á peu neue Fähren auf dem Kanal

Die Fähren auf dem Nord-Ostsee-Kanal sind Tag und Nacht im Einsatz und bringen zusammen eine enorme jährliche Transportleistung zustande. Aber sie werden eben auch älter und sollen nun Stück für Stück durch neue umweltfreundliche Fahrzeuge mit Hybridantrieben ersetzt werden. Die erste Fähre einer neuen Generation kommt ab 2020 zum Einsatz, zwei weitere 45-to-Schiffe sollen in relativ kurzer Zeit folgen. Gebaut werden sie auf der Werft Baltic Workboats in Estland.

Mit den Neubauten sollen zunächst die ältesten Kanal-Fähren ersetzt werden, die bereits weit über 50 Jahre lang im Einsatz waren und Fußgänger, Radfahrer und PKW etc. über den Kanal brachten: „Nobiskrug“ (Baujahr 1952), „Hochdonn“ und „Audorf“ (jeweils Baujahr 1953). Mittel- und langfristig will die Schifffahrtsverwaltung alle der 14 Fähren am Kanal von Landwehr bis Brunsbüttel erneuern. Die 30 m langen Schiffe erhalten Hybrid-Antriebe. Wie es heißt, werden der Brennstoffverbrauch und die Schadstoffemission dadurch deutlich reduziert. Die Batterien für den Elektroantrieb können von einem Dieselmotor an Bord und über einen Landanschluss aufgeladen werden. Die Produktion der 3 ersten neuen Fähren hat einen Auftragswert von 21 Mio. Euro.

Die neuen Kanal-fähren sind jeweils 30 m lang und haben einen Hybridantrieb, dadurch werden sich der Brennstoffverbrauch und die Schadstoffemissionen erheblich reduzieren.



Die Kanal-Fähren sind schon immer die „Arbeitspferde“ am Nord-Ostsee-Kanal gewesen. Langsam kommen sie aber in die Jahre und müssen erneuert werden.



Auf der Gesamtlänge des Kanals sind insgesamt 14 Fähren im Einsatz, die meisten sind 45-to-Schiffe. Zwei 100-to-Fähren fahren in Brunsbüttel, eine kleine Personenfähre pendelt vor der Schleuse in Holtenu.

In der Kanalgeschichte hat es verschiedene Typen an Fähren gegeben. Die letzte Kettenfähre SF 80 ist noch erhalten geblieben und kann am Kanal bei Fischerhütte besichtigt werden.



Querverweis:

Alte Kettenfähre aufgebockt: Technisches Museum beim Anleger Fischerhütte
> siehe auch Seite 141 Museen am Kanal



(k)

Neues Trockendock für Reparaturen und routinemäßige Wartung bei Brunsbüttel

Kleinere Dellen an Schiffen und Schleusentoren, gar an den Schleusenkammern selbst, hatte es in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau immer schon gegeben. Dafür gab es auch immer schon unterschiedliche Gründe. Die Folgen dieser Schäden waren meist durch spezialisierte Techniker schnell behoben oder zumindest soweit gemindert, dass der Schiffsverkehr im Nord-Ostsee-Kanal davon nicht betroffen wurde. In einigen Fällen allerdings mussten sogar Schleusentore ausgebaut und zur Reparatur in entfernte Werften geschleppt werden. So richtig dramatisch wurde die Situation immer dann, wenn durch den Ausbau der defekten Schleusentore bzw. Einbau von Ersatztoren über längere Zeit der Schiffsverkehr blockiert war. Künftig sollen Reparaturen an ramponierten Schleusentoren in einem eigenem Dock der Kanalverwaltung erledigt werden, dergleichen Wartungen und Inspektionen.

■ Eine der letzten schwerwiegenden Havarien wurde im Februar 2018 in der Holtenauer Schleuse gemeldet, als der Container-Frachter „Akacia“ nachts in ein Schleusentor krachte – und zwar so heftig, dass die Reparatur- und Bergungskosten später mit über 20 Mio. Euro kalkuliert wurden.

Das etwa 150 m lange Containerschiff war mit erhöhter Geschwindigkeit in die Schleuse eingelaufen und hatte dann das Schleusentor durchtrennt. Der unter der Flagge Portugals fahrende Frachter hatte einen Wassereinbruch, die Ursache für die schwere Havarie waren angebliche Antriebsprobleme. Ein Bergungsschlepper konnte das havarierte Schiff schließlich vom stark deformierten Schleusentor frei schleppen. Die Große Holtenauer Südschleuse blieb über längere Zeit gesperrt und der Kanal-Verkehr stark beeinträchtigt. Für die Bergungsaktion des 1000 Tonnen wiegenden Tores wurde schweres Gerät eingesetzt.

Eine folgenschwere Havarie in der Holtenauer Schleuse - der Containerfrachter „Akacias“ aus Portugal krachte im Februar 2018 in ein 1000 to schweres Schleusentor.



Das Schleusentor musste mit schwerem Gerät ausgebaut und gehoben werden. Für Bergung und Reparatur entstand ein Schaden von über 20 Mio. Euro.



Künftig sollen Reparaturen von beschädigten Schleusentoren und auch routinemäßige Wartungen und Inspektionen in einem eigenem Trockendock der Kanalverwaltung erledigt werden. Es soll 80 m lang, 26 m breit und 22 m hoch werden.

Kommt ein grünes Schiff aus Hongkong – die riesigen Containerfrachter aus der chinesischen Sonderverwaltungszone sind nicht zu übersehen. Im Ranking der Nationalflaggen im Hamburger Hafen steht sie 2018 an zehnter Stelle.

Foto: Tony Zech



Woher die meisten Das Ranking der

Von den 193 Ländern der Vereinten Nationen (UNO) haben alle eine Nationalflagge, die ggf. auf ihren Seeschiffen gehisst wird, sofern diese überhaupt existieren. Die Flaggenführung auf See lässt erkennen, auf welchem Staatsterritorium sich das Schiff de jure befindet. Das gilt auch für die Zeit eines Hafenaufenthaltes und der Passage durch einen Kanal. Aufgrund des Flaggenrechts hat der Kapitän das Sagen an Bord. Lotsen sind für bestimmte Reviere seine Berater.

Die ersten Identifizierungsträger bei Schiffen waren aus Metall, Holz oder Leder, lange bevor die Römer auf ihren Signaturen Stofffahnen zur Unterscheidung ihrer Kampf- und Handelsschiffe entwickelten. Mit den Kreuzzügen kamen wohl die Fahnen in die westliche Welt, andere Quellen sehen den Gebrauch der ersten Flaggen auch bei den Wikingern. Immer galten sie als Erkennungszeichen mit dem ganz einfachen und praktischen Nutzen, Freund und Feind im Schlachtengetümmel, sei es auf dem Lande oder auf See, zu unterscheiden.

Fortsetzung auf > Seite 73

TOP 10 im Hafen Hamburg



1.
Deutschland



2.
Zypern



3.
Antigua + Barbuda



4.
Niederlande



5.
Liberia



6.
Malta



7.
Portugal



8.
Panama



9.
Marshallinseln



10.
Hongkong

Quelle: Statistikamt Nord, Hamburg



Sogar die kleine Schweiz verfügt über eine Handelsflotte und hisst ihre Nationalflagge stolz am Heck ihrer Seeschiffe. Im Ranking der TOP 10 spielt sie allerdings keine Rolle.



Selbst die große deutsche Meyer-Werft lässt Zuliefererschiffe wie das Dockschiff „Papenburg“ unter einer fremden Flagge fahren, nämlich der von Portugal. Im TOP-10-Ranking der auf dem Nord-Ostsee-Kanal gehissten Nationalflaggen spielt Portugal allerdings keine große Rolle – im Hamburger Hafen dagegen schon... hier steht diese Nationalflagge im TOP-10-Ranking an siebenter Stelle (2018).

Foto: Dietmar Westphal

Schiffe stammen: Nationalflaggen

TOP 10 im Nord-Ostsee-Kanal



1.
Deutschland



2.
Niederlande



3.
Zypern



4.
Großbritannien



5.
Liberia



6.
Dänemark



7.
Norwegen



8.
Finnland



9.
Russland



10.
Schweden

Quelle: Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 2018/2019

< Fortsetzung von Seite 72

Rund um die Flaggen haben sich dann überall auf der Welt historische Rituale entwickelt, die insbesondere in den Kriegsmarinen der großen seefahrenden Länder in Europas schon früh Bedeutung erlangten und bis heute traditionell gepflegt werden. In einigen Marinen haben sich spezielle Kriegsflaggen entwickelt, die etwas anders aussehen als die Handelsflaggen ihrer Herkunftsländer, aber doch noch weitgehend mit diesen identisch sind. Heute hat der Nachweis der Staatszugehörigkeit eines Schiffes über ein Schiffsregister zu erfolgen, in Deutschland untersteht die Eintragung den jeweiligen Amtsgerichten. Eine Besonderheit ist das so genannte Ausflaggen - im großen Stil wurde mit dieser Praxis nach dem 2. Weltkrieg begonnen, und 2008 waren bereits 67 % der weltweiten Handelsflotten in so genannten offenen Registern spezieller Länder registriert. Auch im Hamburger Hafen und auf dem Nord-Ostsee-Kanal ist der Anteil der Billigflaggen sehr hoch.



Antigua und Barbuda sind in der Seeschifffahrt sehr beliebte Billig-Flaggen, die sowohl im Hafen Hamburg als auch im Nord-Ostsee-Kanal an dritter Stelle stehen.

Foto: Tony Zech

Querverweis:

Der Trick mit dem Ausflaggen:
Warum auch deutsche Schiffe
unter fremder Flagge fahren
(siehe Seiten 124/125)



Die Lotsen werden am Kanalkilometer 55 bei Rüterbergen mit roten Versetzbooten ausgewechselt. Diese Lotsenboote tragen heute alle die Bezeichnung „PILOT“ – die Geschwindigkeit der Schiffe ist an dieser Stelle zwar reduziert, der Lotsenwechsel findet aber bei laufender Fahrt statt.

Der Lotsenwechsel bei Rüterbergen

Für Urlauber, Feriengäste und Tagesausflügler ist der Kanal-Kilometer 55 bei Rüterbergen eine ganz besondere Anlaufstelle zum Schiffgucken. Hier findet der Lotsenwechsel statt, und das ist speziell bei den größeren Traumschiffen, Containerfrachtern oder Tankern ein spannender Augenblick.

Die traditionsbewussten Lotsen sind jene nautischen Fachleute, die sich mit den Eigenarten des Kanals und der Schleusen am Besten auskennen. Ab einer bestimmten Schiffsgröße oder Gefahrenklasse gehen sie an Bord und übernehmen die Schiffsführung bis zum jeweiligen Endpunkt des Kanals.

Das geschieht hier auf der Streckenhälfte des Nord-Ostsee-Kanals, wo die Lotsenstation am Südufer ihren Sitz hat. Kommt z.B. ein Containerschiff aus Richtung Elbe, geht der in der Schleuse Brunsbüttel zugestiegene Lotse hier

in Rüterbergen von Bord und wird von einem Kollegen abgelöst, der nun bis zur Schleuse Kiel-Holtenau die Regie übernimmt.

In der Gegenrichtung ist das Procedere umgekehrt: Der in der Schleuse Holtenau zugestiegene Lotse geht hier von Bord und übergibt einem anderen Kollegen die Verantwortung bis zur Schleuse Brunsbüttel.

Die Lotsen haben übrigens alle das höchste Patent „Kapitän auf großer Fahrt“ und werden bei Schiffslängen ab 100 m zudem von speziell ausgebildeten Kanalsteuerern begleitet, die sich mit der Navigation in der Fahrrinne des Kanals auskennen.



Der „PILOT“ legt stets rechts in Fahrtrichtung des Schiffes an. An der Lotsenstation sind zwei Versetzboote stationiert.



Bei vielen Frachtschiffen müssen die Lotsen oft erst einmal hohe Bordwände mit der Jacobsleiter überwinden.



Alle Lotsen sind „Kapitäne auf großer Fahrt“ und haben eine exzellente Ausbildung erfahren. Sie tragen eine große Verantwortung für Menschen und Sachwerte in Millionenhöhe.



Foto: Tony Zech

Hier gelang unserem Fotografen ein seltener Schnappschuss – auf der rechten Seite des Kanals ein wenig Sonnenschein, im Hintergrund ein Regenbogen, am linken Ufer Regenschauer. Alles nur Zufall, sagen Wetter-Experten.

Ist der Kanal eine Wetterscheide?

Das Wetter-Phänomen wird immer wieder beobachtet – auf der einen Seite des Kanals scheint die Sonne, auf der anderen Seite, nur wenige Kilometer weiter, regnet es. Dasselbe gilt auch für die Elbe. Sind Kanal und Elbe Wetterscheiden?

Die Experten erkennen, dass bei Südwestwind nördlich des Kanals wärmere Meeresluft nach Schleswig-Holstein gelangt, südlich dagegen dringt kontinentale Luft aus Niedersachsen ein. Meeresklima steht also gegen das kontinentale Klima. Im Winter hat das Wolkenbildung und Schauer über dem nördlichen Landesteil zur Folge.

Umgekehrt ist es im Sommer: Jetzt verhindert die kühlere Nordsee die Wolkenbildung und aus warmen, feuchten Wolken über dem südlichen Schleswig-Holstein fällt häufiger der Regen.

Der Nord-Ostsee-Kanal scheint also eher zufällig eine Wetterscheide zu sein.

Auch bei der Elbe verhält es sich so: „Ob da unten die Elbe fließt, interessiert eine Kaltfront nicht“, sagt ein Sprecher des Wetterdienstes Deutschland.

Der Wetterverlauf entscheidet sich in mehreren Kilometern Höhe. Wenn tatsächlich auf engerem Raum einmal unterschiedliche Effekte auftreten, die den Beobachter irritieren, dann ist das auf die verlängerten Küstenlinien von Nord-

und Ostsee zurückzuführen.

Was genau ist nun eigentlich eine Wetterscheide? Sie bezeichnet einen Landschaftsteil, der durch seinen Einfluss unterschiedliche Wetterbedingungen in unmittelbarer Umgebung schafft – wie das in der Regel bei Gebirgen der Fall ist.

So kommt es häufig auf der Luv-Seite, das ist die dem Wind zugewandte Seite, zu verstärkter Be-

wölkung und mehr Niederschlägen.

Auf der anderen Seite, der Lee-Seite, überwiegen föhnartige Verhältnisse wie Wolkenbildung und Erwärmung.

In der Nähe des Nord-Ostsee-Kanals gibt es zwar auch Berge, nämlich die Hüttener Berge, aber für einen Föhn reicht es nicht.



Foto: Tony Zech

Öfter als bei vermeintlichen Effekten einer Wetterscheide bilden sich am Kanal Bodennebel, die Schiffe sind dann sehr reizvolle Foto-Motive.



Schiffsausflüge bei strahlendem Sonnenschein – am Kanal spricht man dann vom „Kaiserwetter“.