

Erlebnismagazin Nord-Ostsee- Kanal

9. Jahrgang

Ausgabe 2014

Viele Bilder,
viele Geschichten,
viele Tipps.

Schiffe und
Schleusen

Brücken
und Fähren

Landpartien
und Städte-
Touren



14 Wikinger waren die Ersten



24 Kleine Chronik des Kanals



22 Alte Schleusen im historischen Glanz



35 Aufbruch in den Container-Umschlag

INHALTSVER

Orientierung

- 01 Vorwort / Impressum
- 02 – 05 Inhaltsverzeichnis
- 06 – 07 Autokarte SH Nord
- 08 – 09 Autokarte SH Süd

Teil 1

Historische Betrachtungen

- 10 Einführung
- 11 – 13 Im Nebel der Geschichte:
Der Ursprung des Ochsenweges
- 14 – 15 Wasserfahrten quer durchs Land:
Wikinger waren die Ersten
- 17 Nach den Wikingern die Hansezeit:
Weißes Gold als Macht-Faktor
- 18 Von der Elbe nach Lübeck:
Salzhandel über den Stecknitz-Kanal
- 19 Der Elbe-Lübeck-Kanal:
Konkurrenz zum NOK?
- 20 – 22 Über 100 Jahre Eider-Kanal:
Dann vom Fortschritt überrollt
- 23 Packhäuser, die so genannten:
Speicherplätze anno dazumal
- 24 – 25 Kleine Chronik des
Nord-Ostsee-Kanals
- 26 – 28 Vor dem Bau des NOKs:
Lange Zeit heftige Diskussionen
- 29 Kanal-Eröffnung 1895:
Wilhelms Coup mit dem Namen
- 30 Schiffe immer größer: Technische
Entwicklung erzwingt Kanal-Ausbau
- 31 42 m Durchfahrshöhe:
Neue Brücken über den Kanal
- 32 – 33 100 Jahre Eisenbahnhochbrücke
- 34 Der Hamburger Hafen und der NOK:
Schon immer eng verbunden
- 35 Aufbruch in den Container-Umschlag:
Beginn einer neuen Logistik





47 Kanalausbau im Koalitions-Vertrag

ZEICHNIS 2014

Fortsetzung Inhaltsverzeichnis ► Seiten 4/5

Teil 2

Schifffahrt und Logistik

- 36 Einführung
- 37 Fragen rund um den Container
- 38 – 39 Globale Logistikketten:
Die Macht der großen Reedereien
- 40 So macht man das in Panama:
Verdoppelung der Kapazitäten
- 41 Elbvertiefung:
Baggern für die großen Pötte?
- 42 – 43 Der Hamburger Hafen:
Was die Zukunft wohl so bringt
- 44 – 45 Die Kreuzfahrer:
Wachstumsmarkt für Hafenstädte

Teil 3

Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals

- 46 Einführung
- 47 Neue Bundesregierung:
Kanal-Ausbau steht jetzt im Koalitionsvertrag
- 48 – 49 Für Jahrzehnte neu justieren:
Dritter Kanalausbau
in der Geschichte
- 50 Alarmierender Zustand:
Manche Reeder fahren schon
wieder die Skagen-Route
- 50 Schleusen-Anlagen:
Erste Sanierungsarbeiten
- 51 Planfeststellungsbeschluss:
Grünes Licht für ersten Bauabschnitt
- 51 Auf dem Kanal: Weniger Schiffe,
aber mehr Tonnagen-Fracht
- 52 Aufgestaute Widrigkeiten:
Wenn Logistik aus dem Takt gerät
- 53 Rendsburger Auto-Tunnel
Sanierung noch bis 2016



38 Globale Logistik-Ketten



45 Wachstumsmarkt für Hafenstädte



42 Der Hamburger Hafen





66 Brücken über den Kanal



56 Traumschiffe auf dem Kanal



62 Ausflugsdampfer auf dem Kanal



57 Containerschiffe auf dem Kanal

INHALTSVER

◀ Fortsetzung Inhaltsverzeichnis von Seiten 2/3

Teil 4

Erlebniswelt Nord-Ostsee-Kanal

- 54 Einführung
- 55 Schiffsbegrüßung in Rendsburg
- 56 Traumschiffe und Luxus-Liner
- 57 Containerschiffe bzw. Feederschiffe
- 58 Sonstige Frachtschiffe
- 59 Sonder- und Schutzfahrzeuge
- 60 Mega-Yachten und Sportboote
- 61 Oldies but Goldies
- 62 Ausflugsdampfer und Ausflugsboote
- 63 Lotsenwechsel bei Rüterbergen
- 64 Weichen und Signale
- 65 Alte und Neue Schleusen
- 66 Straßen- und Eisenbahnbrücken
- 67 Fähren und Tunnel
- 68 Wohnmobil-Stellplätze
- 69 Fahrrad fahren auf platten Wegen

ADRESSEN-Pool mit Internet-Domains

- 70 Lokale Tourist-Informationen in der Kanal-Region
- 71 Restaurants und Cafes am Nord-Ostsee-Kanal
- 71 Ausflugsschiffe auf dem Kanal, auf Eider und Elbe
- 72 Wann die Traumschiffe kommen – Hinweis auf Internet-Portal www.nord-ostsee-kanal-infopoint.de
- 73 Maritime Museen und Sammlungen in der Kanal-Region
- 73 Wohnmobil-Stellplätze in der Kanal-Region
- 73 Schwimmbäder und Funbäder in der Kanal-Region





74 Landpartien und Städte-Touren

ZEICHNIS 2014

**Teil
5**

Landpartien und Städte-Touren

- 74 Einführung
- 75 Brunsbüttel und Umgebung
- 76 Wilstermarsch
- 77 Fahrradfahren an der Elbe
- 78 Albersdorf
- 79 Meldorf und Umgebung
- 80 Marne und Umgebung
- 81 Burg und Umgebung
- 82 Zwischen Weiche Hochdonn und Weiche Fischerhütte
- 83 Zwischen Weiche Oldenbüttel und Weiche Breiholz
- 84 Vom Nord-Ostsee-Kanal in die Flusslandschaft Eider – Treene – Sorge
- 85 Das Eidersperrwerk bei Tönning
- 86 – 97 Rendsburg und Umgebung
- 98 Sehestedt und Umgebung
- 99 Bovenau und Umgebung
- 100 Rund um die Fähre Landwehr
- 101 An der Levensauer Hochbrücke
- 103 Eckernförder Bucht – Ostsee pur
- 104 – 105 Naturpark Hüttener Berge
- 106 – 107 Stadt Eckernförde
- 108 Dänischer Wohld
- 109 Tierpark Gettorf
- 110 Schwedeneck
- 111 Strände
- 112 – 113 Landeshauptstadt Kiel
- 114 – 123 Stadt Neumünster
- 124 – 125 Bordesholmer Land

**Seiten 126 bis 128:
Weitere Produkte des Verlages**



67 Fähren und Tunnel



61 Oldies but Goldies



68 Wohnmobil-Stellplätze



Etwa 100 mal im Jahr kommen Traumschiffe durch den Kanal, sie werden von den Kanal-Besuchern stets mit besonderer Aufmerksamkeit bedacht – sie sind halt die Stars im Kanal.

Teil 4

Erlebniswelt Nord-Ostsee-Kanal

Der Nord-Ostsee-Kanal ist die am meisten befahrene künstliche Wasserstraße und eine Erlebnis-Welt mit besonderem maritimen Charme. Dazu gehören Traumschiffe, Container-Riesen, Tanker, Massengutfrachter, Marine-Fahrzeuge und andere Schiffe vieler Größenklassen – jährlich etwa 35.000, Sportboote noch nicht einmal mitgezählt. Insgesamt sind dies so viele Schiffe wie auf dem Suez-Kanal und dem Panama-Kanal zusammengerechnet. Hinzu kommen Schleusen, Brücken und Fähren, die das große Interesse aller NOK-Besucher finden.

Die meisten dieser technischen Einrichtungen haben auch deshalb großen Zulauf, weil dort die Schiffe am Besten zu beobachten sind. Ja, es stimmt: Der Nord-Ostsee-Kanal ist ein Publikumsmagnet mit enormer Strahlkraft. Langweilig wird es hier nie.



Seiten 51 bis 73



Große Traumschiffe und ihre Passagiere können hier fast auf Augenhöhe begrüßt werden



Man merkt es den maritimen Entertainern im Pavillon an: Sie sind von ihrem Begrüßungsjob echt begeistert



Neben der Schiffsbegrüßungsanlage eine weitere Sehenswürdigkeit: Die 100 Jahre alte Schwebefähre



Alle Schiffe müssen an dieser Stelle vorbei und werden hier mit der Nationalhymne ihres Herkunftslandes empfangen



Das Schild zeigt es an: Der „Ships Welcome Point“ ist Besucher-Treffpunkt am Nord-Ostsee-Kanal



Besonders wenn die großen Traumschiffe kommen, ist hier an der Hochbrücke fix was los

Schiffsbegrüßung in Rendsburg

Neben der Rendsburger Eisenbahnhochbrücke hat auf der Nord-Seite des Kanals seit über 10 Jahren eine Schiffsbegrüßungsanlage ihren Standort – dort werden alle großen und kleinen Schiffe mit ihrer National-Hymne begrüßt und die Sehleute über deren Herkunft, über Größe und andere Details informiert.

„Ships Welcome Point“ heißt es plakativ auf mehreren Hinweisschildern rund um den kleinen Glas-Pavillon am Restaurant Brückenterrassen seitlich der 100 Jahre alten Hochbrücke. Besonders wenn die großen Traumschiffe kommen, ist der Platz hier meist voller Menschen, viele sind von weit her angereist – so zum Beispiel von den Stränden der Nord- und Ostsee. Die ehrenamtlichen Entertainer im Pavillon präsentieren ihre Ansagen über Lautsprecher und mithilfe des weltweiten Schiffsmeldedienstes vesseltracker. Ein prall gefüllter Zettelkasten hält darüber hinaus viele erzählenswerte Besonderheiten parat, die über Jahre akribisch gesammelt und per Handgriff schnell „abrufbar“ gemacht wurden. Vorbild für die Rendsburger Anlage war das Fährhaus bei Wedel an der Elbe.



Im Glas-Pavillon liegen 220 National-Hymnen unter dem CD-Player – die ganze Welt in einem Griff



Wer Glück hat, kann von der Levensauer Hochbrücke vor Kiel einem Traumschiff in den Schornstein gucken

Traumschiffe und Luxusliner

Kreuzfahrtschiffe sind schwimmende Kleinstädte mit einem riesigen Unterhaltungsangebot, etwa 100 Passagen dieser „Traumschiffe“ werden jährlich im Nord-Ostsee-Kanal gezählt. Die Steamer bringen bis zu 40.000 BRZ ins Wasser. Größtes Traumschiff im Kanal bisher war die „Norwegian Dream“ mit etwa 50.000 BRZ.

Wer im Norden noch größere Luxusliner sehen möchte, muss nach Hamburg, Kiel, Rostock, Lübeck oder gar Bremerhaven fahren. Diese Städte liefern sich fast einen sportlichen Wettkampf um die Gunst der am meisten angefahrenen Kreuzfahrer-Häfen. Einige Traumschiffe kommen öfters durch den Kanal, manche nur wenige Male oder gar nur einmal. Der Begriff „Traumschiff“ geht wohl auf die gleichnamige Fernsehserie im ZDF zurück, von einer „schwimmenden Stadt“ dagegen hat schon der Romanschriftsteller Jules Verne in seinem gleichnamigen Roman von 1871 gesprochen, hierin machte er das damals größte Schiff der Welt, die „Great Eastern“, zum Schauplatz abenteuerlicher Geschichten. In Deutschland begann die Ära der Kreuzfahrten Ende des 19. Jhds.



Traumschiff „AIDAcara“, 193 m lang, Bj. 1996, 38.557 BRZ, 1.186 Passagiere



Traumschiff „Braemar“, 195 m lang, Bj. 1992, 24.344 BRZ, 930 Passagiere



Traumschiff „Prinsendam“, 204 m lang, Bj. 1988, 39.051 BRZ, 800 Passagiere



Traumschiff „Adonia“, 180 m lang, Bj. 2001, 30.200 BRZ, 710 Passagiere



Traumschiff „Silver Whisper“, 186 m lang, Bj. 2001, 28.258 BRZ, 388 Passagiere



Traumschiff „Ocean Princess“, 185 m lang, Bj. 2002, 30.277 BRZ, 680 Passagiere



Die hoch gestapelten Container-Boxen überragen weit sichtbar die Schleusenanlagen



Die 205 m lange „Pulpa“ der finnischen Reederei Transfennica kann 660 Container TEU tragen



Manchmal begegnen sich in den Weichen mehrere Containerschiffe – Symbol für eine Logistik-Kette



Feederschiffe fahren meist ab Hamburg durch den Kanal in Richtung Baltikum



Zwei Containerschiffe begegnen sich vor dem Kieler Ölhafen auf dem Nord-Ostsee-Kanal



Die unter holländischer Flagge fahrende „Rijnborg“ ist 176 m lang und kann 1700 Container TEU laden.

Containerschiffe bzw. Feederschiffe

Wer am Nord-Ostsee-Kanal steht oder wandert, kann sie gar nicht übersehen – Containerschiffe, die als so genannte „Feederschiffe“ die Abhol- oder Zubringerdienste von oder für viel größere Container-Schiffe in den großen Hafenstädten leisten – der Begriff „Feeder“ kommt aus dem Englischen und bedeutet „Füttern“.

Die Feederschiffe im Nord-Ostsee-Kanal übernehmen in den Logistik-Ketten der weltweiten Warenströme eine wichtige Aufgabe, nämlich den Transport von und zu den kleineren Häfen, die nicht von den riesigen Containerschiffen, hauptsächlich aus Asien, angefahren werden können wie zum Beispiel Rotterdam, Antwerpen oder bedingt auch Hamburg. Im Kanal fahren meist Feederschiffe in und aus Richtung Ostsee bzw. baltischer Staaten. Auch wenn sie gelegentlich schon gewaltig erscheinen mögen, sind sie doch mit den heutigen und schon gar nicht mit den Übersee-Giganten der kommenden Generation vergleichbar. NOK-Feederschiffe können, je nach Größe, um die 1.700 Boxen TEU laden, Containerschiffe der neuen Triple-E-Klasse, die z.B. aus China anfahren, über das 10fache.



Es kommt vor, dass Containerschiffe bei starken Winden mit Schlepperhilfe in die Schleusen bugsiert werden.



Ein Massengutfrachter aus 40 m Höhe gesehen – von der Levensauer Brücke bei Kiel

Sonstige Frachtschiffe

Auf dem Nord-Ostsee-Kanal werden jährlich um die 100 Mio. Tonnen Frachten aller Art bewegt, das ist eine unvorstellbare Menge an Gütern. Dazu gehören die schon dargestellten Container-Boxen in den TEU-Standard-Größen (> Seite 37), aber auch viele weitere Güter, die mithilfe anderer Frachtschiffe transportiert werden.

Umgangssprachlich wird die Ladung auf einem Schiff als „Fracht“ bezeichnet – egal, woraus sie besteht. Etwa 100 Mio. Tonnen dieser „Fracht“ wird jährlich auf dem Nord-Ostsee-Kanal befördert und dann weiter in die meist größeren Häfen in der Nordsee und Ostsee verbracht. Der Kanal ist also Teil eines wichtigen maritimen Verteilernetzes für Waren aller Art – mit einer universellen Funktion für den Wirtschaftsstandort Deutschland und den europäischen Transitverkehr. Entsprechend vielfältig zeigen sich hier die unterschiedlich spezialisierten Schiffstypen und -größen zum Transport der Güter: Massengutfrachter (für alle losen Güter wie Erz, Kohle, Getreide u.a.), Tanker (für flüssige oder gasförmige Stoffe), Stückgut-Schiffe (für nicht genormte Anlagen- oder Maschinenteile zum Beispiel) u.a.m.



Auto-Transporter sind Sonderformen der RoRo-Schiffe und haben flache Decks



Der Massengutfrachter Louise Oldendorff unladen, hier sieht man den enormen Tiefgang.



Tankschiffe unterliegen besonderen Durchfahrtsbestimmungen im Nord-Ostsee-Kanal



Die „Nassauborg“ ist ein Schwergut-Frachter zum Transport schwerer Güter – mit eigenen Kränen



Anlagen- oder Maschinenteile können wegen ihrer Größe oft nur über den Wasserweg transportiert werden



Extrem schwere Ladegüter werden häufige mit zwei Ladebäumen gleichzeitig von Bord gehievt.



Das Peilschiff „ORKA“ sucht den Kanalgrund nach gefährlichen Gegenständen ab



Die „Turanor PlanetSolar“ ist das erste Schiif, das den Globus nur mit Solarantrieb umrundet hat



Dieser schwimmende Schwerlastkran kann ganze Schiffe heben und wird bei Haverien eingesetzt.



Manchmal lassen seltsam anmutende Wasserfahrzeuge alle Fragen nach ihrer Bedeutung offen



Auch Spezialfahrzeuge der Küstenwache fahren durch den Kanal, wenn sie an anderen Küsten benötigt werden



Gelegentlich kommt auch ein Forschungsschiff an einen Hafenkai – wie hier zur Einrichtung neuerer Technik

Sonder- und Schutzfahrzeuge

Die meisten NOK-Besucher kommen ins Staunen, wenn „exotische“ Wasserfahrzeuge in der nächsten Kanal-Kurve auftauchen und von Weitem noch gar nicht erkennbar ist, um was es sich dabei eigentlich handelt. Erst langsam wird deutlich, dass es keine typischen Frachtschiffe sein können.

Wer das erste Mal den Nord-Ostsee-Kanal aufsucht und nur auf Traumschiffe oder Container-Riesen vorbereitet ist, wird sich wundern, welchen Schiffstypen und sonstigen schwimmenden Untersätzen er sonst noch begegnet. Darunter sind zum Beispiel flache Kähne und Schuten ohne eigenen Antrieb, die von Schleppern gezogen oder geschoben werden. Manche transportieren Teile von Windkraftanlagen, die später auf hoher See (offshore), in Küstennähe (nearshore) oder im Binnenland (onshore) mit anderen Komponenten zusammengefügt werden. Manchmal kommt auch ein riesiger Schwimmkran vorbei, der vielleicht einem Havaristen zu Hilfe eilt. Jedenfalls ist auf dem Kanal immer etwas los, so mancher Urlauber hat derart technische Fahrzeuge noch nie im Leben gesehen.



Im Zuge der Installation neuer Windparks werden auf dem Kanal auch Mühlen-Komponenten transportiert.



Erlebnisziel Nord-Ostsee-Kanal: Dies ist das Magazin dazu



Der Nord-Ostsee-Kanal ist die am meisten befahrene künstliche Wasserstraße der Welt und eine Erlebnis-Region mit ganz besonderem Charme. Dazu gehören nicht nur die Traumschiffe und Containerfrachter, die Brücken und Fähren oder die Wanderwege direkt am Kanal. Es sind auch die Naturparke drumherum, die Städte und Orte, die Nebengewässer und sogar manche nahen Strände, die einen Stunden- oder Tagesausflug dorthin lohnend machen. Unser beliebtes Magazin bringt dazu auch im 9. Jg. wieder viele Anregungen.



2014
im 9. Jahrgang