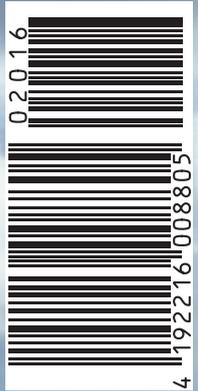


Erlebnismagazin Nord-Ostsee- Kanal Ausgabe 2016

11. Jahrgang



Viele Bilder.

Viele Geschichten.

Viele Tipps.

© Peter Dreves | 24782 Büdelsdorf



▶ Mit Infos zum Kanal-Ausbau

Aus dem Inhalt 2016

im 11. Jahrgang



RUBRIK 1

120 Jahre Nord-Ostsee-Kanal

- 008 Aus der Geschichte des Nord-Ostsee-Kanals
- 010 Der Bau der ersten Schleusen
- 011 Der Aushub des Kanals auf 100 Kilometern
- 012 Erste Hochbrücken, erste Drehbrücken
- 014 21. Juni 1895: Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals
- 016 Kartengrüße vom Kanal: Coloriert und patriotisch
- 017 Erste Fähren über den Kanal - im Handbetrieb
- 018 Erste Betriebsjahre mit Segelfrachtern
- 019 Hamburger Hafen forciert NOK-Passagen
- 020 Herr Admiral, der Kanal ist viel zu klein geworden
- 021 Auch zivile Schiffe werden Immer größer
- 022 Neue Schleusen, neue Brücken und ein neues Kanal-Profil
- 024 Schaumweinsteuer zur Mitfinanzierung des Kanals
- 025 1913/1914 und der Kanal Im 1. Weltkrieg
- 026 Die Internationalisierung des Kanals nach dem Versailler Vertrag
- 027 1929 trotz Eiswinters ein Boomjahr der Passagen
- 028 Der Kanal zwischen dem Ersten + Zweiten Weltkrieg



- 030 Ab 1945: Verschleiß beseitigt, Anlagen modernisiert, Kanal verbreitert
- 032 Ab 1972 - sieben neue Brücken über dem Kanal
- 034 In den 1970er Jahren: Auftakt zur globalen Container-Schifffahrt
- 035 1980er/1990er Jahre: Beginn des massiven Traumschiff-Tourismus
- 036 Nach 2000: Pläne für den Kanalausbau, dann die Wirtschaftskrise
- 037 Chaos-Monate 2013: Marode Infrastruktur bringt Logistik aus dem Takt
- 038 Der Ausbau des Kanals ab 2014/2015: Mammut-Projekte angelaufen



RUBRIK 2

Der Kanal, die Elbe und der Hamburger Hafen. Eine Art Schicksals-Gemeinschaft.

- 041 Die Elbvertiefung: Justitia entscheidet 2016
- 042 Der Nord-Ostsee-Kanal: Teilstück der europäischen Meeresautobahnen
- 044 Der Kanal, die Elbe, der Hamburger Hafen. Alles miteinander verwoben.
- 046 Haverien im Kanal: Rückstau bis zur Elbe und zur Kieler Förde
- 047 Auffällige Transporte: Offshore-Anlagen in riesigen Dimensionen
- 048 Die größten Containerschiffe der Welt
- 049 Gdansk: Containerverluste für Hafen Hamburg + NOK?

16 EXTRA-SEITEN mit Schiffstypen auf dem Nord-Ostsee-Kanal



Forschungsschiffe > 54



Ausflugschiffe > 56



Autotransporter > 58



Repliken > 60



Offshore-Schiffe > 70



Containerschiffe > 72



Marineschiffe > 74



Motoryachten > 76



Der Nord-Ostsee-Kanal als Erlebnisziel: Ahoi auf allen Strecken

- 051** Woher die meisten Schiffe kommen
- 052** Die Straße der Traumschiffe – gibt's nur in Schleswig-Holstein
- 055** Fahrrad fahren am Kanal: Weit auf platten Wegen
- 057** Brunsbüttel und Holtenau: Schleusenanlagen sind Besucher-Magnete
- 059** Volle Dröhnung in Wacken: Einige kommen per Schiff
- 061** Brücken über dem Kanal: Die letzten noch aus Kaisers Zeiten
- 063** Die NOK-Verkehrslenkung: Von der Regie im Kanal
- 065** Der Fähr-Transport: Kostenfrei noch immer
- 067** Am Alten Eider-Kanal: Restaurierte Schleusen
- 069** Oft gestellte Frage: Kann der Kanal auslaufen?
- 071** Sonnenschein und Regen: Der Kanal eine Wetterscheide?
- 073** Fragen und Antworten rund um den Container
- 075** Wohnmobilisten am Kanal: Heute hier und morgen da
- 077** Sportboote auf dem Kanal: Aber Segeln ist verboten
- 079** Ships Welcome Point: Ordentlich was los
- 081** Lotsenwechsel: Immer in Fahrtrichtung rechts
- 083** Die Sache mit dem Wulstbug: Nase am Vordersteven

085 Wenn die Heringsschwärme kommen: Petri-Heil am NOK



Landpartien und Städte-Touren in der NOK-Region

- 087** Neue Elbfähre zwischen Brunsbüttel + Cuxhaven
- 088** Marne im Marschenland: Und Köge in der Nähe
- 089** Steinzeitpark Dithmarschen: Erleben und ausprobieren
- 090** An der Untereider bei RD: EMHC Wohlfühlplatz
- 091** Rendsburger Innenstadt: Blue Line zur Orientierung
- 092** Im gediegenen Ambiente: Das Rendsburger Schifffahrtsarchiv
- 093** Schacht-Audorf bei RD: Wohnmobilplatz am NOK
- 094** Prima Blick an der Fähre: Ausflugsziel Sehestedt
- 095** Rund um Bovenau: Land-Idylle zum Entspannen
- 096** Der Kieler Hafen und die Kanal-Schleusen: Highlights an der Förde
- 099** Eckernförder Bucht: Vom NOK zum Strandvergnügen
- 100** Naturpark Hüttener Berge: Die schönsten Wanderrouten
- 103** Der Kolonistenhof in den Hüttener Bergen: Natur hautnah erleben
- 104** Altstadt, Strand und Hafenmeile: Touristen lieben Eckernförde
- 106** Der Dänische Wohld: Landschaft mit Vergnügen

- 107** Tierpark Gettorf: Erlebnis für Groß und Klein
- 108** Das Schwedeneck: Schöne Strände, tolle Kliffs
- 109** Ostseebad Strande: Frische Fische + weit mehr
- 110** Stadt Neumünster: Auf in die Mitte



Kurz-Notizen für Urlaub, Ferien, Freizeit in der Kanal-Region

Auf den Seiten 121 - 123

- 121** Angeln
- 121** Aussichtsplattformen
- 121** Besichtigungen
- 121** Minigolfanlagen
- 121** Restaurants/Cafés mit Links zu ihren Web-Sites
- 122** E-Bike-Ladestationen
- 122** Fliegen
- 122** Kanuverleih
- 122** Marinas am Kanal
- 122** Tierpark
- 122** Maritime Sammlungen
- 123** Wohnmobil-Plätze
- 123** Obstplantagen am Kanal
- 123** Kunststätten
- 123** Schwimmbäder
- 123** Große Events am Kanal
- 123** Web-Cams am Kanal

125 Hinweise auf andere Magazine des Verlages für den Norden



Schiffstypen auf dem Nord-Ostsee-Kanal



Massengutfrachter > 62



Schwergutfrachter > 64



Schlepper/Verbände > 66



ConRo/RoRo > 68



Oldies > 78



Tankschiffe > 80



Schiffsteile > 82



Andere Schiffe > 84



Das EU-Projekt „Motorways of the seas“ soll die Überlastung der europäischen Straßen vermeiden helfen und einen Teil der Güter und Waren auf die Wasserwege bringen. Fotos: Tony Zech

Der Nord-Ostsee-Kanal der europäischen

Mit „Meeresautobahnen“ sind Seeverkehrsverbindungen gemeint, die als Teile einer Transportkette eine hohe Auslastung haben und große Transportaufkommen abwickeln – wie Autobahnen an Land. Die Einrichtung von „Motorways of the seas“ wird seit Jahren von der EU-Kommission im Rahmen des „Trans-Europeans-Network“ (TEN) empfohlen. Es soll der besseren verkehrstechnischen Vernetzung des EU-Binnenmarktes dienen und einzelne Vorhaben, die im gemeinsamen Interesse liegen, dienen. Dazu gehört auch die Vereinheitlichung der Verkehrssysteme. Dem Nord-Ostsee-Kanal fällt dabei eine bedeutende Rolle zu.

Riesige Warenströme werden über die Weltmeere und zwischen den zentralen Groß-Häfen auf den verschiedenen Kontinenten verschifft. In den Häfen werden die Schiffsgiganten, hauptsächlich die Mega-Liner der Container-Reedereien, entladen und unter anderem in den landgebundenen LKW-Güterverkehr eingespeist – ein riesiges und zunehmendes Problemfeld für alle Länder der Europäischen Union, denn die unkontrollierte Verkehrsausweitung auf der Straße

führt zu einer extremen Umweltzerstörung, zu ständigen Staus, Unfällen und Zeitverlusten etc.

Die bis zum Jahre 2030 für den LKW-Verkehr prognostizierten Zuwächse von 40 % beschäftigen und beunruhigen die EU seit Jahren, große Teile des transeuropäischen Straßennetzes sind bereits jetzt überlastet. Für die Bewältigung eines Länder übergreifenden

Verkehrskollapses ist es, so sagen Experten, 5 vor 12.

Seit etwa 2004 laufen die Verhandlungen mehrerer EU-Länder untereinander, um Leitlinien für eine Förderung nationaler Hafen-Knotenpunkte zu schaffen, die mithilfe entsprechender Techniken logistische Transportketten in maritimen Kurzstrecken-Bereichen kombinieren. Diese Verbindungen sol-



Europaweit sind im Netz der Meeresautobahnen 4 Korridore geplant.



Fotos: Tony Zech

Der Nord-Ostsee-Kanal hat im EU-Projekt „Meeresautobahnen“ eine Scharnier-Funktion zwischen zahlreichen EU-Mitgliedsstaaten – der Kanalausbau wird deshalb sehr begrüßt.

als Teilstück Meeresautobahnen

len die Güterströme auf bestimmte Seestrecken konzentrieren und letztlich dazu führen, dass die Überlastung der Straßen abgebaut und die Anbindung von Regionen und Mitgliedstaaten in Rand- oder Insellagen verbessert wird.

Anders gesagt: Weg von der Straße, rauf auf die Schiffe, in Hochgeschwindigkeit zu mindestens 2 Häfen, die in zwei verschiedenen Mitgliedsländern der EU liegen, von dort Verteilung der Waren ins Hinterland der einzelnen Ports. Europaweit sind vier Korridore geplant, die baltischen Staaten sollen damit an Mittel- und Westeuropa angebunden werden.

Der Nord-Ostsee-Kanal hat dabei eine Scharnier-Funktion zwischen zahl-

reichen EU-Mitgliedsstaaten. Es kommt deshalb nicht von ungefähr, dass die EU in Brüssel seit Jahren auch immer wieder den Ausbau des Kanals gefordert hat. Die Europäische Union stellte 2014 aus dem TEN-Programm 5,7 Mio. Euro zur Verfügung, um eine Studie zum Projekt-Ziel Meeresautobahn zu unterstützen.

Die Studie soll aufzeigen, wie die operative Zusammenarbeit einzelner EU-Staaten in öffentlichen und privaten Sektoren zu fördern wäre.

Welche Fördermittel dabei direkt dem Nord-Ostsee-Kanal zugute kämen, bleibt abzuwarten. Die Fertigstellung der genannten Studie war zum Ende 2015 angekündigt, wegen der Turbulenzen in Brüssel ist dieser Termin allerdings wohl verschoben.



Feederschiffe sind die Container-Transporteure auf dem Kanal.

Fragen und Antworten

rund um den Container

Der Container ist zum Symbol der Globalisierung geworden.

Ohne den Container wäre eine globale Logistik gar nicht möglich.

Querverweis:

Lesen Sie mehr zu diesem Thema auf > Seite 73

Bei der Meeresautobahn wird der Güterverkehr zur Entlastung von Straßenwegen auf einen hochfrequentierten Meereskorridor verlagert. Zur Ausgestaltung dieses Programms können öffentliche und private Interessenten der Europäischen Kommission ihre Vorschläge einreichen. Das Projekt wird durch Fördermittel gestützt.



Foto: Tony Zech



Auch die Bermudas gehören zu den so genannten Billig-Flaggen-Ländern. Hier sind z.B. zahlreiche Passagierschiffe registriert.



Das Traumschiff „Ocean Princess“ auf der Durchfahrt im Nord-Ostsee-Kanal – es gehört zu jenen Luxuslinern, die ausgeflaggt sind. Sein Heimathafen ist Hamilton auf den Bermudas, einer Inselgruppe im Nordatlantik, die zum Vereinigten Königreich gehört.

Viele Flaggen dieser Welt: Woher die meisten Schiffe kommen

Auf dem Nord-Ostsee-Kanal verkehren Schiffe vieler Nationen von allen Kontinenten. In internationalen Schifffahrtskreisen wird er übrigens als „Kiel-Canal“ bezeichnet. Für das Jahr 2012 weist die Statistik etwa 32.000 Handelsschiffe aus. Etwa 6.000 Schiffe kamen aus Deutschland, 26.000 aus anderen Ländern.

Diese Zahlen benennen nur das Verhältnis der deutschen zu den ausländischen Schiffen, nicht jedoch die Schiffsgrößen, Schiffstypen oder transportierten Güterarten. Sie machen aber schon deutlich, welchen Stellenwert der NOK international hat. Mit etwa 16 % belegten die Niederländer nach Deutschland den Platz 2 in der TOP-TEN-Liste 2012, gefolgt von Zypern und Großbritannien. Bringt man die Zahlen in einen Vergleich zu den Statistiken ab 1970, so ist erkennbar, dass die Anzahl der im NOK gefahrenen Schiffe kontinuierlich zurückging, während das insgesamt transportierte Ladungsvolumen stark zunahm – eine Folge der weltweit immer größer werdenden Schiffe.

TOP TEN:



Quelle: Statistisches Jahrbuch/ Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord



Auch deutsche Reeder nutzen die Möglichkeit, ihre Schiffe auszuflaggen – mit ganz oben auf der Liste der Billigflaggen-Länder steht Panama.

Liberia und Panama haben die größten Handelsflotten der Welt

Die größten Handelsflotten der Welt sind in den Billigflaggen-Ländern Liberia und Panama registriert, was erklärt, warum diese Flaggen auch auf dem Nord-Ostsee-Kanal sehr oft zu sehen sind. Ihre weltweite Präsenz steht allerdings im Gegensatz zu ihrer weltwirtschaftlichen Bedeutung. Insofern sagen die Größen ihrer Handelsflotten wenig über die Wirtschaftskraft dieser Länder.



Was ist eigentlich das Ausflaggen?

Das Ausflaggen bedeutet den Wechsel der Nationalflagge und den Wechsel in das Schiffsregister eines anderen Staates. Dadurch können die Reeder Lohnkosten, Sozialleistungen und andere Kosten sparen. Billigflaggen-Staaten sind zum Beispiel Zypern, Liberia oder Panama. Auf dem NOK haben diese Länder einen hohen Anteil.



Die Rendsburger Hochbrücke aus dem Jahre 1913 ist die zweit-älteste NOK-Brücke noch aus Kaisers Zeiten. Darunter hängt ein Unikum – die Schwebefähre.

Brücken über den Kanal: Die letzten noch aus Kaisers Zeiten

Zehn Straßen- und Autobahn-Hochbrücken sowie Eisenbahn-Brücken überqueren den Nord-Ostsee-Kanal, alle haben sie eine lichte Durchfahrtshöhe von 42 Metern, was noch auf die Anfangszeit des Kanals zurückzuführen ist. Die Querungen sind kostenfrei, manche können auch von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden.

Neben den Schleusen sind es die Hochbrücken, die von den Kanal-Besuchern am meisten angesteuert werden. Sie eignen sich am besten für Fotos auf und in allen Medien, ob auf Papier oder elektronisch gespeichert.

Da lohnt es sich, auch mal auf einen dicken Pott zu warten, der unter der Hochbrücke abgelichtet werden kann. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, gibt es keine identischen Brücken-Bau-Stile am Nord-Ostsee-Kanal. Das hängt mit den unterschiedlichen Baujahren zusammen – immerhin hat der Kanal schon 120 Jahre auf der Zeitleiste hinter sich. In den verschiedenen Jahrzehnten wurden unterschiedliche

Konstrukte entwickelt und dabei eben auch unterschiedliche Baumaterialien verwendet. Beton war nicht immer der bevorzugte Baustoff, in manchen Zeitabschnitten spielte mehr die Ästhetik eine Rolle, die nach Ansicht der Brücken-Bauer mit geschwungenem Stahl eher gefiel.

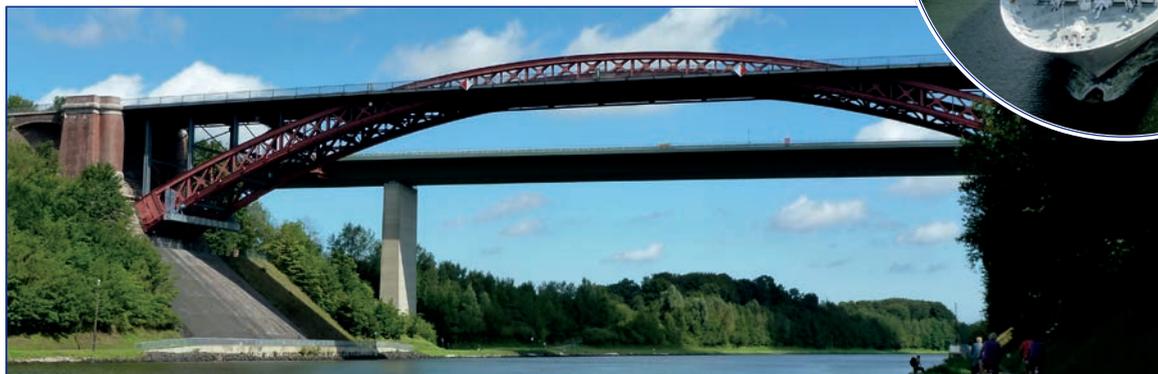
Beispiele dafür sind die zwei letzten Kanal-Brücken aus der Kaiserzeit: die Levensauer Hochbrücke auf der Oststrecke vor Kiel und die Eisenbahnhochbrücke bei Rendsburg.

Die Levensauer Hochbrücke, heute in einem auffälligen Rot gestrichen, ist das letzte Relikt

dieser Art am NOK, sie wurde 1894 in Dienst gestellt, sie soll bald abgerissen und durch eine neue Brücke ersetzt werden. Ihre ursprünglichen Portale (siehe > Seite 12) mussten schon 1954 einer Modernisierung weichen. In den Brücken-Gewölben leben noch



Die 1893/94 gebaute Levensauer Hochbrücke ermöglicht es auch Fußgängern und Radfahrern, den Schiffen in den Schornstein zu gucken.



Die rote Levensauer Brücke aus Stahl von 1894 – dahinter der Betonbau von 1983.

über 10.000 Fledermäuse, hauptsächlich „Große Abendsegler“.

Die Rendsburger Eisenbahnhochbrücke wurde 1913 fertiggestellt und vor kurzem grundsaniert.



Die Hochbrücke Hochdonn von 1920 – ebenfalls aus Stahl.



Die Stahlbrücke vor Brunsbüttel von 1983.



Pfeiler-Sanierung 2012



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 11. Jg. wieder viele Anregungen.



2016
im 11. Jahrgang