

Leimen Was!



Im Elbe-Lübeck-Kanal

Im 105. Jahr seines Bestehens setzt sich auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) der Trend positiver Verkehrszahlen fort. Begünstigt durch die gute Auftragslage im europäischen Seetransportmarkt und die bei nach wie vor hohen Treibstoffkosten attraktive NOK-Passage, nutzten wieder mehr Schiffe mit deutlich mehr Ladung die Wege- und Zeitvorteile der Wasserstraße zwischen Brunsbüttel und Kiel-Holtenau. Bei der für den Kanal zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Nord am Kieler Hindenburgufer wurden in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 19.082 den Kanal befahrende Schiffe registriert – eine Zunahme um 1.392 Einheiten oder 7,9 % gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Auch die transportierte Ladungsmenge stieg im Vergleich um rd. 25 % auf 27,70 Mio. t (+ 5,48 Mio. t und erreichte damit ein Ergebnis, wie es besser zuletzt im 1. Halbjahr 1995 erzielt wurde, dem letzten Jahr vor einem lang anhaltenden Abwärtstrend im Verkehrsgeschehen auf dem NOK. Der Weg zur der sich mittlerweile abzeichnenden Konsolidierung war mühselig. Bereits das Gesamtergebnis im Jubiläumsjahr 1995 hatte deutlich gemacht, dass sich damals anfängliche Hoffnungen auf einen Anstieg im Verkehrsaufkommen nicht erfüllten. 1996 wurde von der WSD gar zu den „sorgenvollen Jahren“ des NOK gezählt. Nach einer leichten Stabilisierung 1997 fuhr der Schiffsverkehr 1998 – beeinflusst durch die schwierige Situation auf den Frachtenmärkten, die verhaltene wirtschaftliche Entwicklung im Ostseeraum und nicht zuletzt durch die Russlandkrise – wieder in „relativ ruhigen Gewässern“ – so die Umschreibung der Kieler Behörde für eine leicht gestiegene Zahl von Schiffsbewegungen bei einer gleichzeitig leicht gesunkenen Ladungsmenge. Erst gegen Ende des Jahres 1999 wurde im Kanalverkehr eine deutliche Aufwärtstendenz registriert. Zwar blieb das Gesamtergebnis wegen des schwachen Verkehrs in den ersten Monaten mit 35.482 Schiffen wiederum um 5,6 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück, aber die sich ab Oktober abzeichnenden deutlichen Erholungstendenzen setzten sich jetzt auch im ersten Halbjahr 2000 unverändert fort. Die Schifffahrt auf dem NOK stand weiterhin ganz im Zeichen eines stetigen Wachstums.

Dabei wirkte der Transitverkehr als eigentlicher Wachstumsmotor. Die Zu-

Kanäle einst und jetzt

Wasserstraßen quer durch Schleswig-Holstein

wächse bei der Schiffszahl lagen mit 14 % deutlich über denen im Gesamtverkehr. Im Ergebnis passierten 12.875 Schiffe, 1.578 mehr als noch im Vorjahr, auf ihrem Weg von oder zum Ostseeraum den NOK. Die Ladungsmenge stieg um 5,37 Mio. t (+ 28,8 %) auf rd. 24 Mio. t. Vergleichsweise „ruhig“ verlief die Entwicklung im Teilstreckenverkehr

seinerzeit der Nord-Ostsee-Kanal in Gegenwart Kaiser Wilhelms II. – als Elbe-Trave-Kanal feierlich eröffnete Verbindung zwischen Lauenburg und Lübeck ist 67 km lang. Das Regelprofil hat eine Wasserspiegelbreite von 32 m, eine Sohlbreite von 22 m und eine Wassertiefe von 2,5 m. Mit sieben Schleusen überwindet der Kanal die Höhen zwi-



zu den Kanalhäfen. Bei einem leichten Rückgang der eingesetzten Schiffe um 2,9 % auf 6.207 Einheiten wurde ein Anstieg des Ladungsvolumens um 3,0 % auf 3,67 Mio. t verzeichnet. Derzeit lassen die monatlichen Ergebnisse eine weiterhin erfreuliche Verkehrsentwicklung auf dem NOK erwarten.

100 Jahre Elbe-Lübeck-Kanal

Der Nord-Ostsee-Kanal ist die wichtigste künstliche Wasserstraße zwischen Elbe und Ostsee, aber nicht die einzige. Fünf Jahre jünger als der 1995 mit großem Programm gefeierte Jubilar – und in diesem Jahr ebenfalls lange 100 Jahre in Betrieb – führt der Elbe-Lübeck-Kanal ein von der internationalen Öffentlichkeit und Fachwelt weit weniger beachtetes Dasein. Die am 16. Juni 1900 – wie



sehen Elbe und Ostsee. Von der Trave müssen bei mittlerem Wasserstand im nördlichen Aufstieg bis zum Scheitel-

nd jetzt

wig-Holstein

punkt bei Mölln über fünf Schleusen
knapp 12 m Höhenunterschied überwun-
den werden, im Südabstieg nach Lauen-



Bild oben: Die liebevoll restaurierte Brücke über die Schleuse Königsförde am alten Eiderkanal.

Bild links: Die Palmschleuse bei Lauenburg – nach dem damaligen Schleusenwärter benanntes historisches Bauwerk des Stecknitz-Kanals.

Bild unten: Zubringerverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal.



burg sind es zwei Schleusen und etwa sieben Meter, um auf den mittleren Wasserstand der Elbe von 4,90 zu gelangen.

Alle Schleusen werden noch heute unter Ausnutzung des Wasserspiegelgefälles vom Ober- zum Unterwasser ohne Zuführung weiterer Energie betrieben. Die Schleusen haben eine nutzbare Länge von 80 m und eine Torbreite von 12 m. Beim Bau des Kanals wurden die Abmessungen für die Schleppschiffahrt ausgelegt. Ein motorisierter Schlepper mit zwei angehängten Lastkähnen wur-

de den Planungen zugrundegelegt. Die Kähne konnten zwischen 400 t und 1.000 t Ladung tragen. Die Schleppzüge führen mit einer Geschwindigkeit von fünf km/h und benötigten für die Durchfahrt des Kanals etwa 15 Stunden.

Heute verkehren – neben Sportbooten – auf dem Elbe-Lübeck-Kanal nur noch Motorschiffe oder Schubverbände mit eigenem Antrieb. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt je nach Schiffsgröße zwischen sechs und zehn km/ Stunde. Zugelassen sind Einzelfahrzeuge mit einer Länge von 80 m, einer Breite von 9,50 m und einem Tiefgang von 2,0 m. Durch die Beschränkung des Tiefgangs können diese „Europaschiffe“ anstatt der möglichen 1.350 t Ladung bei 2,50 m Tiefgang nur 1.000 t Ladung transportieren. Damit sind sie nur zu etwa 74 % ausgelastet. Immer wieder angestellte Überlegungen, die Wirtschaftlichkeit durch konsequenten Ausbau zu steigern,

trafen teils auf Bedenken zuständiger Denkmalschützer oder wurden wegen knapper Kassen einerseits und sinkender Verkehrszahlen andererseits fallen gelassen. 1975 wurde zur Substanzerhaltung unter Kosten/Nutzen-Gesichtspunkten ein Programm der „Mindestinstandsetzung“, aufgestellt, dessen wesentliche Inhalte die Sicherung der Ufer, die Wiederherstellung der Sollwassertiefen sowie unumgängliche Instandsetzungs- und Sicherungsarbeiten an Schleusen, Brücken, Wegen, Kanalseitendämmen und Gräben sind.

Neue Perspektiven?

Im Jahre 1965 erreichte die Gütertransportmenge auf dem Elbe-Lübeck-Kanal einen absoluten Spitzenwert von rund 2,7 Mio. Tonnen. Mehr als 20.000 Güterschiffe und etwa 1.700 Sportboote befuhren den Kanal. Dabei kam es zu Wartezeiten an den Schleusen, die die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs beeinträchtigten. Die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals liegt mit derzeit 1,1 Mio. transportierter Tonnen – bei steigender Tendenz – zwar weit unter solchen Spitzenwerten, andererseits auch wieder deutlich über dem Tiefstand von rund 620.000 t im Jahr 1987. Während die Schiffe im Jahre 1965 noch eine durchschnittliche Tragfähigkeit von 300 t hatten, waren es 1997 bereits 883 t. Diese Entwicklung zeigt deutlich die Tendenz zu größeren Einzelfahrzeugen auch auf dem Elbe-Lübeck-Kanal. Mit der deutschen Wiedervereinigung und den nach Osten geöffneten Grenzen sind nach Einschätzung von Bettina Kalytta, der Leiterin des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lauenburg, die Möglichkeiten für eine stärkere Nutzung des Kanals gewachsen, der als Bindeglied den Ostseeraum über die Häfen Lübeck/Travemünde an das europäische Binnenwasserstraßennetz anschließt. Auf dem Kanal werden heute hauptsächlich land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Düngemittel, Nahrungs- und Futtermittel, Baustoffe, Erdöl, Kohle, Erze und Metallabfälle sowie chemische Erzeugnisse transportiert. Der Transport solcher Güter auf der Wasserstraße hat gegenüber anderen Verkehrsträgern deutliche Vorteile, denn das Binnenschiff als umweltfreundliches und sicheres Verkehrsmittel transportiert bei 1.000 t Tragfähigkeit fast so viel wie 35 LKW zu 30 t oder 25 Eisenbahnwaggons

zu 40 t – dies bei einem im Vergleich zu Schiene und Straße weitaus geringerem Energiebedarf je transportierter Tonne und Kilometer.

Lüneburger Salz auf dem Stecknitzkanal

Beide Wasserstraßen – der Nord-Ostsee- wie auch der Elbe-Lübeck-Kanal – sind Kinder des ausgehenden 19. Jahrhunderts, die Eröffnung beider fand in Anwesenheit des Kaisers statt und beide haben Vorgänger aus Zeiten, die das Alter der beiden heute über 100-jährigen Bauwerke vergleichsweise jung erscheinen lassen. Im Gegensatz zum Schleswig-Holsteinischen oder Eiderkanal, dessen Zweck es war, die Landbrücke zwischen Nord- und Ostsee zu überwinden, sollte der Stecknitzkanal – Vorläufer des Elbe-Lübeck-Kanals – den Wasserweg Lübecks zur Elbe und damit den Transportweg zu Schiff für Lüneburger Salz sichern. Im Juni 1398 eröffnet ist der Stecknitzkanal die älteste künstliche Wasserstraße Nordeuropas und zugleich eine bedeutende Bauleistung des Mittelalters. Für die Kanalführung wurde die Stecknitz genutzt, die aus der Möllner Seenkette nach Norden in die Trave abfluss, sowie die wenige hundert Meter südlich des Möllner Sees entspringende Devenau, die bei Lauenburg die Elbe erreichte. In siebenjähriger Bauzeit wurden die beiden Gewässer vom Möllner See ausgehend durch einen 11,5 km langen Graben, den „nyge graven“, miteinander verbunden. Bei seiner Eröffnung hatte der Kanal eine Wasserpiegelbreite von etwa 7,50 m und eine 0,85 m tiefe Fahrrinne. Insgesamt hatte die Wasserstraße aufgrund der vielen Flusswindungen zwischen Elbe und Trave eine Länge von 94 km, obwohl die Entfernung zwischen den Endpunkten in der Luftlinie nur 62 km betrug. In den 500 Jahren seines Bestehens wurden, um die Wirtschaftlichkeit des Stecknitzkanals – wie später die gesamte Strecke von Lübeck bis Lauenburg genannt wurde – zu erhöhen, neben notwendigen Unterhaltungsarbeiten immer wieder bauliche Erweiterungen und Verbesserungen vorgenommen. Das ausschließliche Recht, den Kanal zu befahren, lag bei den Lübeckern, die andererseits auch den weitaus größten Teil der Instandhaltungskosten zu tragen hatten. Auch wenn die Fahrt mehrere Wochen dauerte, hatte Lübeck

gegenüber anderen Hafenstädten einen enormen Handelsvorteil. Mit dem Rückgang des Salzhandels sank die Bedeutung des Stecknitzkanals. 1880 wurde der Durchgangsverkehr eingestellt. In den folgenden Jahren – zumal nach Baubeginn des Nord-Ostsee-Kanals – wuchs in Lübeck die Sorge, von Hamburg als dem mittlerweile wichtigsten Hafen Europas völlig abgehängt zu werden. Sie betrieben den Neubau eines Kanals, der sie mit der Nordsee und mit Binnenwasserstraßen Deutschlands verbinden sollte. 1886 begann der Bau des



Parallel zum Nord-Ostsee-Kanal ein idyllisches Teilstück des alten Eiderkanals.

„Elbe-Trave-Kanals“, der in einigen Abschnitten dem Verlauf des alten Stecknitzkanals folgte. Heute noch erinnern alte Schleusenfragmente in idyllischer Landschaft an das einstmalige Wasserbauprojekt.

Der Eiderkanal trennte Schleswig und Holstein

Neben dem einstigen Alster-Trave-Kanal – entstanden aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen in Hamburg und Lübeck, die bis ins 13. Jahrhundert

zurückreichten, und letztlich nach seiner Inbetriebnahme 1529 nur 20 Jahre durchgehend befahren – war der von 1777 bis 1784, in der Regierungszeit des dänischen Königs Christian VII., ausgeführte Schleswig-Holsteinische bzw. Eiderkanal die bedeutendste Querverbindung durch Schleswig-Holstein. „Dieses Werk, welches alle andere der Art übertrifft, und der einzige Kanal in allen Weltteilen ist, welcher mit großen Schiffen befahren werden kann, ist ohne die mindeste Beschwerde des Landes und ohne den mindesten Zufall ausgeführt worden“,

schrieb Georg Bruyn, Etatsrath und Bürgermeister, im Überschwang merkantilistischer Begeisterung nach der Inbetriebnahme.

Der Kanal verlief von Holtenau an der Kieler Förde westlich im Tal der Levensau, benutzte das Bett der Eider, führte durch den Schirmauer See, die Borgstedter Enge und den Audorfer See in die breite Obereider und erreichte schließlich über die frei fließende Untereider an Friedrichstadt und Tönning vorbei die Nordsee. War der eigentliche Kanal nur etwa 35 km lang, so galt er seinerzeit doch als technische Pionierleistung. Um den Wasserstand auszugleichen, mussten insgesamt sechs Schleusen eingebaut sowie das Flussbett insbesondere der Eider begradigt und vertieft werden. Schiffe bis zu einem Tiefgang von etwa 2,80 m konnten den Kanal durchfahren. Außerdem war er für den Treidelverkehr angelegt. Pferdehaltereien stellten die Pferde, welche die Schiffe bei un-

günstigen Windverhältnissen schlepten. Größere Schiffe mussten einen Lotsen an Bord nehmen. Um Nachrichten am Kanal schneller übermitteln zu können, wurden Brieftauben eingesetzt.

Der Kanal sollte in erster Linie dem Schiffsverkehr zwischen den Ostseehäfen mit den nordwesteuropäischen Häfen und dem englischen Industriegebiet dienen. Die risikoreiche Umseglung des Skagerraks entfiel, und die Verringerung des Seeweges brachte zugleich auch einen Zeitgewinn mit sich. Zwar dauerte die Fahrt über die insgesamt 180 km lange Strecke für Segelschiffe drei bis

vier Tage, dennoch war sie im Durchschnitt zwischen ein und drei Tage kürzer als die Fahrt durch den Sund und das Kattegatt. Für die Dampfschiffahrt hielt sich der Zeitgewinn in Grenzen, da die Dampfer auf Kanal und Eider nicht ihre normale Geschwindigkeit fahren konnten und zudem noch die Aufenthalte in den Schleusen hinnehmen mussten.

Baudenkmal am Verlauf des Nord-Ostsee-Kanals

Insgesamt nahm der Verkehr eine erfreuliche Entwicklung. Bis 1830 passierten 94.106 Schiffe den Kanal, der damit der meistbefahrene Europas war. Politische Rahmenbedingungen, die auch in wechselnden Bezeichnungen ihren Niederschlag fanden – so hieß der beinahe ständig auf der Grenze zwischen den beiden Herzogtümern verlaufende Schleswig-Holstein-Kanal nach dem Scheitern der schleswig-holsteinischen Erhebung ab 1853 „Eider-Canal“ – beeinflussten auch die wirtschaftliche Entwicklung. Nach jeweils nur knapp 500 Passagen in den ersten vier Jahren stieg die Zahl der Durchfahrten in den folgenden Jahren bald auf 2.000 Schiffe an, schnellte während der englischen Seeblockade 1802 bis 1806 sogar auf über 3.000 hoch. Nach spürbarer Flaute aufgrund der Kontinentalsperre Napoleons konnte erst ab 1814 wieder von einem normalen Verkehr von durchschnittlich 2600 Passagen jährlich gesprochen werden. Seine besten Ergebnisse erreichte der Kanal zwischen 1874 und 1883 mit 4.000 bis 4.500 Durchfahrten, der Höhepunkt war 1872 mit 5.222 Schiffen erreicht. Insgesamt dürften etwa 300.000 Schiffe den alten Eiderkanal passiert haben, bis er – ursprünglich als Provisorium geplant – nach über 100 Jahren durch den „Kaiser-Wilhelm-Kanal“, den heutigen „Nord-Ostsee-Kanal“ oder international „Kiel-Canal“ abgelöst wurde. Wie der Elbe-Lübeck-Kanal, nahm auch der NOK weite Strecken seines Vorgängers auf, dessen Bauwerke teils liebevoll restauriert und denkmalgeschützt am Wege stehen. Romantische Wege an alten Kanalabschnitten laden zu Spaziergängen ein, und wer Geduld aufbringt, kann gelegentlich über dem Deich, der das alte vom neuen Kanalbett trennt, die Aufbauten eines modernen Luxusliners vorübergleiten sehen.

Volker Hogebe